

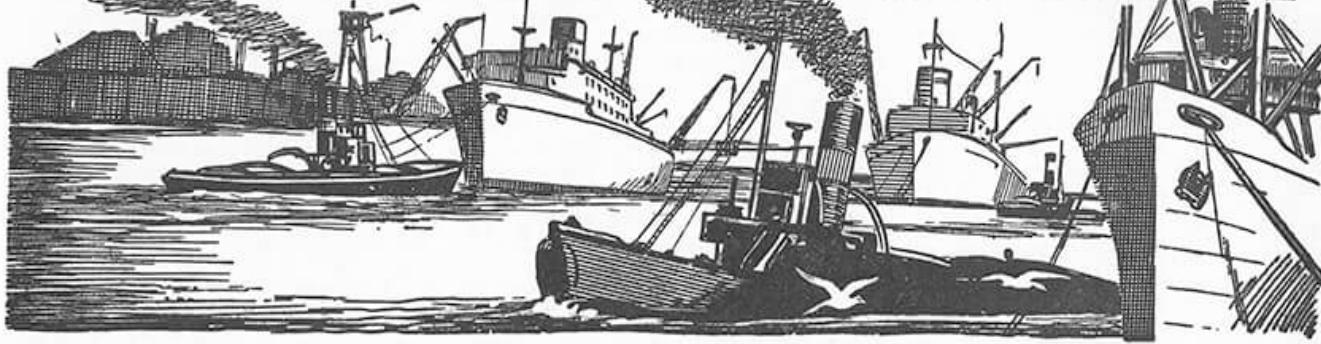
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1978

Αρ. Φύλλου 1031/790

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΙΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1031/790

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΐΟΥ 1978

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΕΥΕΡΓΕΤΙΚΗ Η ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ

Ο άσταθμητος και πάλιν παράγων έπεδρασεν άνακουφιστικώς εις τὴν χαμηλήν, τὴν ζημιογόνον, ναυλαγοράν. Ή αισιοδοξία άνεκτηθή. Οι ναύλοι, τῶν χρονοναυλώσεων, ίδια, ἐσημένωσαν αὐξησην σημαντικήν — πρωτοφανή διὰ τὰ φρήνοτυς — καὶ ή ζῆτησις χωρητικότητος, ήτις συνεχίζεται — τῶν μπάλκ κάρριερς κατὰ πρώτον λόγον — ἐνισχύει τὴν ἀντίστασιν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν βελτιωμένων πως ναύλων.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ ἀσταθμήτου παράγοντος : Αἱ μεγάλαι ἄγοραι δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Κίναν καὶ τὴν Ρωσίαν. Αἱ συνεχίζεναι δυσχέρειαι διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Κέλπον, τὸ ἀνοιγμα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, πρὸς τὰς ὅποιας στρέφονται περισσότερα φορτία, ή συμφόρησις κινήσεως εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς καὶ η πρὸς τὸν Περσικὸν ζωηρὰ μεταφορική κίνησις ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ ίδια, ὅλα αὐτὰ τὰ γεγονότα τοῦ παρελθόντος δεκαπενθήμερου — συμπτωματικά πάντως — προεκάλεσαν τὴν ἀπροσδόκητον ζῆτησιν χωρητικότητος, κατ' ἀκολουθίαν δὲ τὴν σημειωθεῖσαν ἀνάκομψιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Καὶ τὸ πρὸ ήμῶν ἔρωτημα : Θὰ συνεχισθῇ αὐτὴ ή εὐεργετική εὐφορία; Ναὶ προλέγουν οἱ παρατηρηταὶ τῶν ἔξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς, ἐφόσον αἱ εἰσιγωγαὶ σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Κίναν καὶ τὴν Ρωσίαν φύσουσαν ή καὶ ὑπερβούν δι' ἔφετος τὰ δέκα πέντε ἔκατον μύρια τόννων καὶ η παγκόσμιος οἰκονομία ἐπιδειχνύει καποιαν ἀνάτασιν τῆς κινήσεως τῆς διὰ τῶν συζητούμενων ἥδη μέτρων μετριάσεως τοῦ στασιμοπληθωρισμοῦ.

Ἡ κρίσις, πάντως, δὲν παρήλθεν οὔτε καὶ πρόκειται νὰ παρέλθῃ, ἐφόσον συνεχισθῇ ή δύσκολος κατάστασις ἀπὸ τὴν ὑπερπροσφόρων χωρητικότητος καὶ τὴν περιωρισμένην, ἐντιθέσει, μεταφορική κίνησιν. Ὁπωσδήποτε, ὅμως, ἔστω καὶ ὁν δραχύνιος είναι η σημειωθείσα ζωηρότης, εὐεργετικήν είχε τὴν ἐπίδρασιν τῆς εἰς τὴν χειμαζομένην Ναυτιλίαν.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ διατηρουμένη ἐπί τινα χρόνον ζῆτησις τοννᾶς, ἀπὸ τουητέκερς μέχρι μεγάλων μικτῶν σκαφῶν, ἐπανέφερε τὴν ἐμπιστοσύνην εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπόλεσαν κάθε ἔχονς αισιοδοξίας, ἐπηρεασμένοι ἀπὸ τὴν διαρκὴ ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος. Πρὸς στιγμὴν

διεφάνη μία κάμψις, πρὸ δύο ἔβδομαδῶν περίπου, ἀλλ' ὡς ἀπειδείχθη ἐπὶ τῶν ὑστέρων ἡ το τεχνητή, ὄφειλομένη εἰς ἀπροθυμίαν τῶν φορτωτῶν νὰ γνωστοποιήσουν τάς πραγματικὰς τῶν ἀνάγκας εἰς τοννᾶς. Ἐνθαρρυνθέντες ἀπὸ τὴν διογούμενην ζῆτησιν εἰς τάς περισσότερας περιοχάς φορτώσεων, οἱ πλοιοκτήται ἀπαίτουν ἔτι ὑψηλοτέρους ναύλους, διωκατεχέμονει ἀπὸ ἔνα αἰσθημα αισιοδοξίας ὡς πρὸς τὸ μέλλον τὴν ἄγοράς.

Αἱ χρονοναυλώσεις διατηροῦνται εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα, καθὼς πολυάριθμα σκάφη κλείονται δι' ἀπ' εὐθείας καὶ κυκλικά ταξίδια ἀπὸ τοὺς σιτεμπορικοὺς οἴκους, ἀλλ' εἶναι γενικά πλέον ἡ διαπίστωσις, ητοί ἡ παρούσα βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ὀφείλεται μόνον εἰς τὰ σιτοφορτία. Ὡς γεγονός, ἀρκετά σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος, ἐνώ αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ ἐνούλωσαν ἀριθμὸν σκαφῶν διὰ ταξίδια πρὸς τὴν Καραϊβικήν, τὴν Δυτικὴν Ἀφρικήν καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Οἱ Κινέζοι, ἐπίσης, ἐτόνωσαν περιπτέρω τὴν ζῆτησιν, ἀναζητοῦντες σκάφη πρὸς ναύλωσιν τόσον εἰς τὸ Κόντινεντ δόσον καὶ εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ὡς ἀποτέλεσμα, ἐσημειώθησαν πολλαὶ περιπτώσεις ναυλώσεων μὲ λίαν ικανοποιητικά, διὰ τὴν ἐποχήν, μισθώματα.

Ἡ έαρινή στορὰ εἰς τὴν Ρωσίαν ἐπιβράδυνεται, εἰς τὰ δυτικά ίδιος διαμερίσματα, λόγῳ τοῦ ὑγροῦ καιρού, φαινόμενον ὅπερ ἀπὸ ἔξαστίσις είχε νὰ παρουσιασθῇ.

Κατὰ τὸ 1977 μέχρι τῶν Ἀρχῶν Μαΐου είχον σπαρή 56.3 ἑκατομ. ἑκταρίων. Πάντως, κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς, εἴναι πρόωρος καθέ πρόβλεψις. Μέχρι τοῦδε, πάντως, 37 ἑκατομ. ἑκτάρια, τὰ αὐτὰ περίπου καὶ πέρυσιν, είχον σπαρῆ. Αἱ λοιπαὶ καλλιέργειαι, πλὴν τοῦ σίτου, βαίνουν καλῶς.

Ἡ ηγεμόνη ζῆτησις διὰ μπάλκ κάρριερς καὶ τύπου «λάΐνερ» φορτηγὰ διεπηρήθη καθ' ὅλον τὸν προγούμενον μῆνα καὶ τὸ πρότον 10ήμερον τοῦ τρέχοντος μηδός. Ἡ τάσις αὐτὴ ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ζῆτησουν — καὶ συχνὰ νὰ ἐπιτύχουν — περιπτέρω βελτιωμένους ναύλους.

Τὰς ναυλώσεις διὰ ἀπλά ταξίδια ἀντικατέστησαν αἱ χρονοναυλώσεις χάρια τῆς ἐπιμονῆς τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἐπιτύχουν τὸ εἶδος οὐτὸ τῆς ναυλώσεως, τὸ ὅποιον παρέχει καλυτέρα ἔξασφάλισιν εἰς τὴν περίπτωσιν κοθυστερήσεων. Καί, ὡς γνωστόν, σημειούνται σοβαραὶ καθυστερήσεις εἰς τὰς ζωτικές περιοχές φορτώσεων τοῦ πλοιοκτητοῦ.

καὶ περιοχὰς φορτώσεως γεννημάτων τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Πλείτη.

Ὦς ἀποτέλεσμα, ἔχρονοναυλώθησαν ἀρκετά μπάλκ κάρριερς καὶ ή προκύπτουσα ἐλλειψις κατολήκου χωρητικότητος εἰς τινὰς περιοχὰς ηγάγκασε τοὺς ναυλωτὰς νὰ μισθώνουν τὸ οἰνοδήποτε ἐλεύθερον σκάφος. Ὑπῆρχαν περιπτώσεις χρονοναυλώσεων μὲ παράδοσιν εἰς ἄλλας περιοχὰς διὰ ταξίδιον εἰς τὴν Ἀπωλέσην Ανατολήν μέσω Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Ἡ ζῆτησις αὐτὴ ὥθησε τοὺς ναύλους εἰς τὰ υψηλότερα ἐπίπεδα ἀπὸ τὸν 1976 εἰς διαστιμένους τομεῖς — κυρίως τοῦ δυτικοῦ ἡμισφαιρίου. Κάποιας χαλαρότης ἐπεκράτει εἰς τὴν Ἀπωλέσην. Τελευταίως, ὅμως, ὑπῆρχον ἐνδείξεις βελτιωμένης ζῆτησεως μπάλκ κάρριερς καὶ εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν.

Παραδείγματα τινὰ μακρῶν ταξιδίων μὲ καλά μισθώματα πληρωθέντα τελευτοίων εἰναι αἱ κάτωθι ναυλώσεις : τοῦ 27.188 τόν. d.w. «Ἀγιος Γιώργης», ναυπηγηθέντος τὸ 1962, πρὸς δολ. 5.350 ἡμερησίως καὶ τοῦ 32.262 τόν. d.w. «Κομάστι» ναυπηγήσεως 1977, πρὸς δολ. 6.010 δολ. ἡμερησίως, ὀμφότερος διὰ ταξίδιον πρὸς τὴν Ιαπωνίαν μέσω ρίθερ Πλείτη, κλεισθέντα ὑπὸ τῆς «Οράπιον-μπελ». Ἐν τῷ μεταξύ, η «Σίπμαρι» ἔχρονοναυλώσε τὸ 60.469 τόν. d.w. «Στάμυ», τοῦ 1972, πρὸς δολ. 2.50 κατὰ τόν. d.w. μηνιαίως, διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Νοτίου Αμερικῆς, μὲ παράδοσιν Κόντινεντ.

* * *

Καθ' ὃν χρόνον αἱ πωλήσεις τοῦ πλεονάζοντος τοννᾶς πρὸς διάλυσην συνεχίζονται μὲ τοὺς ρυθμόν, παρουσιάζει ίδιαίτερον ἐνδιαφέροντος ἡ προτροπή ἐνὸς διεθνοῦς Ὑγρανισμοῦ πρὸς περαιτέρω ἐπιτάχυνσιν τῶν διοικήσεων. Κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου εἰς Λονδίνον, λήγοντος τοῦ Ἀπριλίου, προετάθη ἡ ἐπιστρεψις τῶν διοικήσεων ἵνα ἐπανέθηται ἡ ιστοροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννᾶς τὸ ταχύτερον δυνατόν. Ἡ ναυπηγησις ἀχρειάστων σκαφῶν ὑπεγραμμίσθη ίδιαίτερως, ὡς μία τάσις η δοτία ἀναποφεύκτως καθυστερεῖ τὴν ἀνάκομψιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Εἰς τὴν διάσκεψιν διετυπώθη ἡ δύμφωνος γνώμη περὶ τῆς ἀνάγκης λήψεως δραστικῶν μέτρων κατὰ τῆς ἐπεκτατικῆς πολιτικῆς τῶν στόλων τοῦ Ἀνατολικοῦ Συναπτισμοῦ, ἡτοί ἀπειλεῖ τὴν δρθολογικὴν ἔξελιξιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ὅλων ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων τῶν δυτικῶν χωρῶν. Αἱ τάσεις αὐταὶ, ύπεστηρίχθη, εἰναι δυνατῶν νὰ ἔξουσιτερωθοῦν μόνον διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τηναυτιλιασκῆς πολιτικῆς ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων.

Η δύναμις τού παγκοσμίου έμπορικού στόλου, από τού 1965 μέχρι τού 1978, εις έκαπομ, τόν. d.w. και αι από θαλάσσης μεταφορά από τών αύτών έτών 1965 έως 1977 εις έκαπομ, τόνους έχουν ως κάτωθι :

Έτη	Σύνολ. τόν.	Τάνκερς (Met)φόρα	
1965	188,4	77,6	1.638
1966	203,7	86,0	1.772
1967	221,2	95,6	1.864
1968	241,0	104,1	2.041
1969	265,2	116,1	2.237
1970	290,4	131,5	2.481
1971	321,1	151,0	2.575
1972	356,4	171,1	2.762
1973	392,7	188,9	3.120
1974	439,9	215,6	3.247
1975	493,9	254,3	3.043
1976	543,7	290,9	3.320
1977	591,3	320,5	3.431
1978	623,2	330,9	—

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

'Ιδιαιτέρω πρέπει νά διποδοθῇ προσοχή εις το δημοσιευθέν εις τὰς σελίδας αύτὰς (15 'Απριλίου) αἱρθρον τού ἄρτι ἐπανεβόντος ἐκ Λονδίνου, ὅπου ἔδραζεται η Δ. Ο.Μ., κ. Σαΐτη, Γεν. Γραμματέως τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας.

Υποδεικνύονται ὡρισμένα μέτρα, τὰ διποδοθήσανται τούς ηδη εις τοὺς κύκλους τῆς ΔΟΜ κατηγορίας ὅτι η ἐλληνικὴ σημαία καταλέγεται μεταξὺ τῶν σημαιῶν εὐκολίας.

Καταλήγει, πράγματι, ὁ κ. Σαΐτης, εις τὴν ἔξῆς προειδοποίησιν, τὴν ὥραν τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά» ἐπικροτούν πλήρως :

«Ἄν οὐλιγορίσουν, ἄν διαιφορίσουν, ἄν ἀφήσουν τὰ πράγματα νά συνεχίσουν τὸν γλιτστερό δρόμο πού ἀκολουθοῦν σήμερα, τότε μὲ μαθηματικὴ ἀκρίβεια η ἐλληνικὴ σημαία θὰ ὅδηγηθει στὴ χορεία αι τῶν σημαίων εὐκολίας μὲ ὅλα τὰ συμπαρομαρτούντα σ' ἔνα τέτοιο ναυτιλιοκτόνῳ διλίσθημα.»

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Δύο μῆνες ἀπομένουν πλέον, ὅπότε καὶ λήγει η Συλλογικὴ Σύμβασις 'Εργασίας διὰ τὰ ποντοπόρα σκάφη, τὰ ἄνω τῶν 4.500 τόνων d.w.

Ἐξ σων γνωρίζουμεν οὐδεμία προεργασία τούσον ἐκ μέρους τῆς E.E.E., ὅσον καὶ τῆς P.N.O. ήρχισεν ἐπὶ τού βασικοῦ τούτου θέματος, τὸ διποίον, κατὰ κανόνα, πλειστάκις γίνεται πρόξενος ἀναταραχῆς —έστω καὶ προσκάριου— τῶν καλῶν σχέσεων μεταξύ ἐργοδοσίας καὶ ἐργαζομένων.

Οι καὶ ποιοὶ εἰναι δύσκολοι. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον δάλεται πανταχθεν, ἀκόμη καὶ ἔξημῶν τῶν ίδιων. Η ἀνακοινωφις τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως δὲν διαφαίνεται εἰσέτι. Παραδόξως οι 'Ελληνες ὄγραράζουν ἀθρώς παλαιὰ σκάφη (συμφέρουσαι αἱ τιμαὶ) «κοφχρινάδες», πού λέμε.

Ἡ ἔξεύρεσις ἐλληνικῶν πληρωμάτων κατέστη ἡδη δύσκολος, ἄν σχι ἀδύνατος. Οι ἀλλοδαποὶ κατακλύζουν τὸ ἐλληνικὸν ἡ ἐλ-

ληνόκτητον πλοῖον (27%!) καὶ ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία δέδει μοιραίως πρὸς τὴν ἀπώλειαν καὶ αὐτῆς τῆς ἐλληνικότητος τῆς, ὅπότε πρός το ὅφελος, ὅταν ἡ πανσπερμία τῶν φυλῶν νέμεται τὸ «έλληνικό ψωμί;». Ακόμη καὶ ἀποτελώνες ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ ἡνοίξαν ναυτικὰ γραφεῖα εἰς Πειραιά, ὅπου παγιδεύουν συμπατριώτας τῶν καὶ τοὺς ἀποστοῦν χρηματικὰ ποσά.

Λοιπόν, προτού νά φθασμεν εἰς τὴν παραμονὴν τῆς λήξεως τῆς Συμβάσεως καὶ μὲ γνώμονα τὴν διαφύλαξιν τῆς ἐλληνικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀς ἀρχίσωμεν ἀπὸ τοῦδε τὴν προεργασίαν τῆς συνάψεως καὶ ὑπογραφῆς τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως 'Εργασίας. 'Ἄς μη εὑρεθῶμεν μετεώροι. Διότι καθυστέρησις τῆς συνάψεως τῆς νέας συμβάσεως, σημαίνει τολαιπωρίαν δι' ὄλους τοὺς παράγοντας τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἐποχὴ την ὅποιαν διέρχεται αὐτὴ δὲν ἐπιτρέπει μίαν πρόσθετον τολαιπωρίαν. 'Αλλοστε, ἀς ἀρχίσωμεν τὰς διαπραγματεύσεις κατὰ τὸν 'Ιούλιον, μῆνα καύσωνος, διακοπῶν κλπ., ἡ ὑπόθεσις θὰ «τραινάρῃ» καὶ τοῦτο δὲν θὰ είναι πρὸς τὸ συμφέρον οὐδενός.

ΑΙ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟ ΕΠΙΒΑΛΛΟΥΝ

Θὸ χεραίτισωμεν τὸ γεγονός τῆς ἐπελθούσης, μεταξὺ τῶν διαπραγμάτευσιν, συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς 'Ακτοπλούσης Ναυτιλίας καὶ γενικῶς τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο., διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας. 'Απεφεύχθησαν αἱ ἀπεργιακαὶ κινητοποίησεις καὶ αἱ ταξικαὶ ἀντεγκλήσεις. 'Υπὸ πνεῦμα ἀμοιβαίας κατανοήσεως παρεχωρήθησαν εἰς τὰ πληρώματα ὡρισμέναι αὐξήσεις καὶ τινες ἀλλαὶ κριθεῖσαι δίκαιαι παραχωρήσεις, ὑπογορεύομεναι ἀπὸ τὸ ηὔξημένον κόστος τῆς ἔδω ζωῆς.

Θέλομεν νά πιστεύωμεν, ὅτι τὸ αὐτὸ πνεῦμα κατανοήσεως θὰ πρυτανεύσῃ καὶ κατὰ τὰς προσεχεῖς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας τῶν πληρωμάτων τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας. Αἱ περιστάσεις ἐπιβάλλουν τὴν καλὴν συνενόησιν, τὴν συνεργασίαν.

ΤΑ ΠΛΗΜΜΕΛΩΣ ΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ

Νά τὸ προσέξουν ὅλως ιδιαιτέρως οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοϊστροί τὸ πολυστέλιδον πρακτικὸν τῶν ὄκτα κρατῶν τῆς Βορείου Θαλάσσης, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰ ὑποσυντηρούμενα σκάφη, οἰσασθήποτε ἐθνικότητος, τὸ διαπλέοντα τὴν περιοχὴν τῆς δικαιοδοσίας τῶν. Τὸ πρακτικόν, τὸ διαγράφον τοὺς ὄρους τοῦ μέλλοντος νά διενεργήθηται ἐλέγχου τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἔτυχε τῆς ἐγκρίσεως τοῦ ΟΟΣΑ τῶν Παρισίων.

Τὸ ἐλύγω πρακτικὸν εἶναι πολυστέλιδον (24 σελίδες) καὶ ἀναφέρεται διεξοδικῶς εἰς τὰ του ἐλέγχου καὶ τού χαρακτηρισμοῦ ἐνὸς πλοίου, ὡς πλημμελῶς συντηρούμενου (sub-standard).

Θὰ ἔπερπε, νομίζουμεν, τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ 'Ενωσις τῶν ἐφοπλιστῶν νά μεταφράσουν καὶ νά κυκλοφορήσουν εἰς ιδιαιτέρων τεύχος τὸ σημαντικόν αὐτὸ πρακτικόν, ὅπερ δὲν ἀποκλείεται νά

δημιουργήσῃ πράγματα εἰς τὰ πλοῖα μας. Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοϊστροί, λαμβάνοντες γνῶσιν τῶν προβλέψεων τοῦ πρακτικοῦ, θὰ ἐλέγμανον τὰ μέτρα των.

Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΣ

Ἐγνώσθη ὅτι αἱ προτάσεις τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος τῆς προσελκύσεως εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα περιορίζονται εἰς αἴτημα διὰ τὴν διάθεσιν δωρεάν χρόνου ὑπὸ τῶν κρατικῶν μέσων ἐνημερώσεως (ραδιοφώνου καὶ τηλεοράσεως) ποὺ θὰ καλυφθῇ ὑπὸ σχετικῆς ἐνημερωτικῆς ἐκστρατείας.

Δέν ἀμφισθητώμεν τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν κρατικῶν μέσων ἐνημερώσεως εἰς παρομοίας φύσεως ἐκστρατείας, ἀλλὰ φρονοῦμεν ὅτι ἡ σχετικὴ προσπάθεια θὰ ἔχῃ περιωρισμένην ἀπῆχτον έαν δὲν συνδυασθῇ καὶ μὲ ὅλα μέτρα, τὰ ὅποια δεὸν νά διποδέψουν εἰς τὴν ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Αναφέρομεν, λόγου χάριν, τοὺς στρατευμένους νέους τῶν ὅποιών ἐπίκειται ἡ ἀπόλυτις ἐκ τῶν τάξεων τῶν ἐνόπλων δυνάμεων καὶ τοὺς μαθητὰς οἵτινες προετοιμάζονται διὰ νά μετάσχουν εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς ἐξετάσεις τῶν 'Ανοτάτων Σχολῶν. 'Η κατηγορία τῶν νέων αὐτῶν κατέχεται ἀπὸ τὸ ἀγχος τοῦ ἐπαγγελματικού προσανατολισμοῦ. Οἱ πρώτοι, μετὰ τὴν ἐκ τῶν τάξεων τῶν ἐνόπλων δυνάμεων ἀπόλυτον τῶν εἰσέρχονται πάλεον εἰς μίαν ἀπόστασιτικὴν περιοδον τῆς ζωῆς των, διότι κατὰ τὸ στάδιον αὐτὸ ποσφάσιους κυρίως ποίαν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν θὰ ἀκολουθήσουν. Τοῦτ' αὐτὸ συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς ὅποιους προσπαθοῦμεν νά νέπορθήσουν τὰς θύρας τῆς 'Ανωτάτης 'Επιταίδευσεως. 'Εξ αὐτῶν μόλις τὸ ἔπειπτον θὰ εἰσαχθοῖ εἰς τὰς 'Ανωτάτας Σχολάς, ἐνῶ οἱ ὑπόλοιποι, ὑπολογίζομενοι εἰς 65.000 - 70.000 θὰ προσπαθήσουν νά ἐξασφαλίσουν καποιαν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν.

Εἰς τοὺς στρατῶνας, λοιπόν, καὶ τὰ φροντιστήρια ὑπάρχει ἄφθονο τὸ ύλικὸν εἰς τὸ ὅποιον πρέπει νά ἀπευθυνθῇ η Ναυτιλία διὰ νά λύση τὸ ὑπ' ἀριθμὸν ἔνα πρόβλημά της, τούτεστιν τὸ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων.

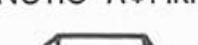
Ἐγνώσθη, ἐπίσης, ὅτι η 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν εἰς τὰς προτάσεις της διὰ τὸ θέμα τῆς προσελκύσεως εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀναφέρει, ὅτι οἱ ἀπασχολούμενοι ἀλλοδαποὶ ἐπὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων ἀνέρχονται εἰς 80.000 περίπου. Δέν γνωρίζομεν ἐκ ποιῶν στοιχείων προκύπτει ὁ ἐλύγω ἀριθμός. 'Εκ στοιχείων πάντως τῆς διαταχθεῖσης προσφάτως ἀπογράφησης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη προκύπτει, ὅτι οἱ ὑπηρετοῦντες τὴν στιγμὴν ἐπὶ ἐλληνοκτήτων πλοίων ἀλλοδαποὶ ἀνέρχονται εἰς 35.000 περίπου. Συγκεκριμένως, ἐν τῆς προχειρίου πάντως τῶν στοιχείων τὰ ὅποια ἐλύθησαν τῶν ἀπαντήσεων 1.060 πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴς σημαίαν, προκύπτει ὅτι ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετοῦν 19.600 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ 8.000 ἀλλοδαποί. 'Επίσης ἐπὶ 200 πλοίων ἐλληνικής πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας συμβεβλημένων ἀσφαλιστικῶν μετὰ τοῦ N. A.T. ὑπηρετοῦν 3.300 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ 1.800 ἀλλοδαποί. Οὕτω ὑπολογίζεται ὅτι τὸ σύνολον τῶν ἀλλοδαπῶν οἵτινες ἀπασχολοῦνται κατὰ τὴν στιγμὴν ταύτην εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴς σημαίαν, προκύπτει ὅτι ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετοῦν 19.600 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ 8.000 ἀλλοδαποί. 'Επίσης ἐπὶ 200 πλοίων ἐλληνικής πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας συμβεβλημένων ἀσφαλιστικῶν μετὰ τοῦ N. A.T. ὑπηρετοῦν 3.300 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ 1.800 ἀλλοδαποί. Οὕτω ὑπολογίζεται ὅτι τὸ σύνολον τῶν ἀλλοδαπῶν οἵτινες ἀπασχολοῦνται κατὰ τὴν στιγμὴν ταύτην εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴς σημαίαν, προκύπτει ὅτι ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετοῦν 19.600 'Ελληνες ναυτικοὶ καὶ 8.000 ἀλλοδαποί. Οὕτως οἱ καποιαὶ μεταφοραὶ προσηγορίζονται πρὸ τὸν χαρακτήρα τῆς

Η ΚΙΝΑ

Ἡ Κίνα πάντοτε παρουσιάζειν ιδιαιτέρων ἐνδιαφέρον διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν. 'Επὶ σειρὰν ἐτῶν αἱ κινεζικαὶ μεταφοραὶ προσηγορίζονται πρὸ τὸν χαρακτήρα τῆς

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS — LINER & SHIPPING AGENTS — CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O. Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480,

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP — COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,

P.O. Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

μέσης έλληνοκτήτου χωρητικότητος, διπετέλουν μίαν πηγήν σταθεράς άπασχολήσεως διά τὰ πλοίων μας. Εις περιόδους άνεπαρκών έσοδειών, αἱ κινεζικαὶ ἀγοραὶ σιτηρῶν, πάντοτε ἐπέδρων εὐνοϊκῶν εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν χύδην ἔηρῶν φορτίων. Ή συνεργασία αὐτῆς ἐπεσφραγίσθη μὲ τὴν ὑπογραφὴν τῆς ναυτιλιακῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, εἰς τὴν ὅποιαν κυριαρχεῖ ἡ ἀλληλοκατανόησις. Φυσικὸν εἶναι, λοιπόν, αἱ ἔξελιξεις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Κίνας, νὰ προσελκύουν τὸ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον μας. Εἰς τὰ ἐπόμενα τρία σχόλια παρέχεται μία σύντομος εἰκὼν τῶν σημερινῶν μεταφορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἔξελιξεων εἰς τὴν Κίναν.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΣΙΤΟΥ

Συμφώνως πρὸς πρόσφατον ἀνακοίνωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ 'Υπουργείου Γεωργίας, ἡ Κίνα προέβη εἰς τὴν δευτέραν, δι' ἑφέτος, ἀγορὰν σίτου ἐξ ΗΠΑ, συγκειμένην ἐκ 400 χιλ. μετρικῶν τόννων, ἐπὶ τῶν ὅποιων 100 χιλ. τόννοι νὸθεν παραδοθεῖν μέχρι τέλους τοῦ τρέχ. μηνός, οἱ δὲ ὑπόλοιποι μέχρι 31ης Μαΐου 1979. Συνολικῶν ἡ Κίνα, μετὰ ἀποχὴν 4 ἑτῶν, ἤγόρασεν μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὰς ΗΠΑ 1 ἑκατοντάρια, μετρικῶν τὸν. σίτου.

Μεταξὺ τοῦ Ἀμερικανοῦ σιτεμπόρων καὶ σιτοπαραγωγῶν ἐπικρατεῖ ἡ σκέψις, ὅτι ἡ Κίνα προετοιμάζεται νὰ ἀγοράσῃ ἔξι ἑκατ. τόννων ἀμερικανικοῦ σίτου, λόγω πενιχρᾶς ἔφετεινῆς ἐσοδείας.

Οἱ αὐτοὶ δὲ κύκλοι, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἐπάνοδον τῶν Κινέζων εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν, πιστεύουν ὅτι οἱ σύνθησις προμηθευτῶν τῆς Κίνας, δὲν δύνανται νὰ καλύψουν τὰς προσθέτους ἔφετεινὰς κινεζικὰς ἀνάγκας.

Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΤΑΚΤΙΚΗ

Αἱ κινεζικαὶ ἀγοραὶ σιτηρῶν, ἐὰν δὲν ἔγινοντο τηματικῶν, θὰ καθίσταντο ἐντονώτερον αἰσθητοῖ εἰς τὴν ναυλαγοράν. Διὰ τῆς ἀκολουθουμένης τακτικῆς, οἱ Κινέζοι φαίνεται νὰ ἐπιδίουσιν ὅπως μὴ γίνουν ἀντιληπταὶ αἱ εἰς σιτηρὰ ἀνάγκαι τῶν. Σκοπός τῶν ἡ ἐπίτευξις καλυτέρων τιμῶν, λόγω τῶν ἀδιαθέτων μεγάλων ἀμερικανικῶν πλεονασμάτων σίτου, τὰ ὅποια, ὡς γνωστόν, ἔχουν δημιουργήσει σημαντικὰ ἐσωτερικὰ προβλήματα καὶ ἐντόνους διαμαρτυρίας εἰς ΗΠΑ. Οἱ παραγωγοὶ πιέζουν δι' ὑψηλοτέρων τιμᾶς καὶ διὰ ταχείστων διάθεσιν τῶν πλεονασμάτων τῶν. Ή μεγάλη προσφορὰ ἀδιαθέτων γεωργικῶν πλεονασμάτων, παρέχει εἰς τοὺς Κινέζους χρονικὴν ἀνεστινὴν διὰ τὰς ἀγοράς των.

Ἐξ ὅλου, ἡ ἀποφυγὴ τῶν συγκεντρωτικῶν ἀγορῶν ἔσοδοφαίζει εἰς τοὺς Κινέζους καὶ μεταφορικὴν ἀνεστιν. Ἀποφέυγεται, δηλαδὴ, ἡ ἐντὸς περιωρισμένου χρονικοῦ διαστήματος ὁμαδικὴ ζήτησις πλοίων, ἡ ὅποια, ὑπωσδῆποτε, θὰ ἐπηρέασεν ἐντονώτερον τὴν ναυλαγοράν.

Διπλῆ, θὲν, ἡ κινεζικὴ ἐπιδίωξις ἀπὸ τὴν ἐπιμηκυνομένην τούτην τακτικήν. Χαμηλότερα τιμαὶ εἰς τὸν σίτον, χαμηλότεροι ναῦλοι.

Ο ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Καὶ ὅμιλοῦντες περὶ Κίνας, ἀς ἀνατρέξωμεν εἰς τὰς ναυτιλιακάς της προόδους. Συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν στατιστικὴν τοῦ Λόυδ' Ρέτζιστερ, ἡ Κίνα ἀνήλθεν εἰς τὴν 15ην θέσην τῆς παγκοσμίου κατατάξεως, ὀριθμοῦσα 1.065 πλοῖα, ὀλικῆς χωρητικότητος 5.804.159 κόρων. Τὸ Λόυδ', εἰς τὴν δύναμιν τῆς Κίνας περιλαμβάνει καὶ τὴν χωρητικότητα τῆς Φορμόζας ἐξ 1.558.713 κ.ο.χ.

Πρόσφατοι πληροφορίαι ὀμιλοῦν περὶ νέων ἀξιολόγων κινεζικῶν ἀγορῶν μεταχειρισμένων πλοίων, αἱ ὅποιαι, ὑπωσδῆποτε, θὰ ἐπηρέασουν δυσμενῶς τὴν ναυλωσιν ἀλληλικῶν σκαφῶν πρὸς τὴν Κίναν. Οἱ Κινέ-

ζοὶ, ὅπως καὶ οἱ Ἰνδοὶ (566 πλοῖα, 5.482.176 κοχ.), ἐπωφελούμενοι τῶν σημερινῶν χαμηλῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, προβαίνουν εἰς ἀθρόας ἀγοράς πρὸς διεύρυνσιν τῶν ἐμπορικῶν τῶν στόλων. Εξελίξεις, δηλαδὴ, ποὺ δὲν πρέπει νὰ διαλάθουν τῆς προσοχῆς μας, λόγω τῆς εὐρυτάτης, κατὰ τὸ παρελθόν, ἐλληνικῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς τῶν δύο τούτων χωρῶν, τῶν πλέον πολυαριθμῶν τοῦ κόσμου (Κίνα 800 - 900 ἑκατομ. κάτοικοι).

Ἄλλ' αἱ προσπάθειαι τῆς Κίνας συνεχίσσονται καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου. Οὕτω κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον εἰς Δανίαν τοῦ 'Υπουργού Μεταφορῶν τῆς Κίνας, Yeh Fei, ἔζητησεν ύστος ἀπὸ τὴν Δανικὴν ἑταρίαν ? Ηστ' Αστιάτικ Κο. (EAC), ὅπως καταρτίσθη ἔνα προσχέδιον διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου. Ή EAC, ἡτις διατηρεῖ μακρὰς ἐμπορικὰς σχέσεις μετὰ τῆς Κίνας, προγραμματίζει ἡδη τὴν μελέτην τῶν κινεζικῶν λιμένων, ὡς καὶ τῆς καταστάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἰς ἀμφοτέρους τοὺς τομεῖς, ἢτοι ποταμοπόλειαν καὶ θαλασσοπόλειαν. Κατ' αὐτὰς ἀναχωρεῖ διὰ Κίναν ἡ πρώτη ὄμας ἐμπειρογνωμόνων τοῦ Δανικοῦ τούτου Οἴκου.

Τέλος, ὅσιον ίδιαιτέρας μνείας γεγονός εἶναι ἡ ὑπογραφεῖσα προσφάτης ἐμπορικὴ συμφωνία μεταξὺ EOK καὶ Κίνας, 5ετοῦς διαρκείας, εἰς τὴν ὅποιαν ἀποδίδεται ίδιαιτέρα πολιτικὴ σημασία. Αἱ σχέσεις μεταξὺ EOK καὶ Κίνας εὐρίσκονται εἰς πολὺ καλὸν σημεῖον.

Η ΑΠΡΟΘΥΜΙΑ

Διὰ τὸν Δυτικὸν Κόσμον τὸ φαινόμενον τῆς ἀποχῆς τῶν νέων ἀπὸ τὰ θαλάσσια ἔργα τείνει νὰ γενικευθῇ. Τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὴν Ἑργάτην ἀναζητοῦν. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Δύσεως — περιλαμβανομένης, νεοβαίως, καὶ τῆς 'Ελλάδος — φέρουν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος τοὺς ὀλιγωτέρους διπλωματούχους καὶ πτυχιούχους κατερχομένους εἰς τὴν θάλασσαν. Καὶ ὅκομη : Κατὰ πολὺ ὀλιγωτέροι οἱ μηχανικοὶ ἀπὸ τοὺς ἀνερχομένους εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὴν γέφυραν.

'Η πρόσληψις τῶν ὀσιατῶν κατέστη πλέον μία ἀνάγκη. Διὰ τὰς ἀναπτυσσομένας εἰσὶ Νοτιοί λίασις — ὅπως ἡ ιδικὴ μας — ἡ ναυτολόγησις τῶν ἔχχρωμων καλύπτει, ὀπωσδῆποτε, τὰς ἀνάγκας. Εἰναι δέ τοις γεγονόσ, ὅτι προιόντος τοῦ χρόνου καὶ μὲ τὴν σταθερᾶς αὔξανομένη δύναμιν τῶν στόλων τῶν ἀραβικῶν καὶ τῶν ὀσιατικῶν χωρῶν, αὐτοὶ οἱ νῦν ἀπασχολούμενοι εἰς τὰ πλοῖα τῆς Δύσεως ναυτικοὶ, περισσότερον ἔξισκημένοι, θεωροῦνται τόσοις καταστάσεσιν τῶν στόλων τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν (ἀσαΐδικον κρατῶν, Ἰνδίας, Μπαγκλαντές, Κορέα, Χόγκ Κόγκ, Φιλιππίνων).

Οἱ στόλοι τῶν δυτικῶν χωρῶν θὰ περιορισθοῦν διὰ τὴς νεωτέρας τεχνολογίας εἰς πληρώματα ἔξειδικευμένα, διγαριθμότερα, καλῶς ἀμειβόμενα καὶ εἰς πλοῖα εἰδικῶν μεταφορῶν.

Οὕτω πως διαγράφεται ἡ ἔξελιξις.

ΔΙΑ ΤΟΝ Ο.Τ.Ε.

'Απὸ τοὺς ὀκεανούς μᾶς ἔφθασε τὸ παρόποτον τῶν 80.000 'Ελλήνων ναυτιλομένων. Παρόποτον δίκαιον καὶ τὸ ὅποιον ἀφορᾶ εἰς τὸν ΟΤΕ καὶ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ Ραδιοεπικοινωνιῶν. Ή φωνὴ τῶν μαχητῶν τοῦ κύματος μᾶς λέγει :

'Ἔτοις, ὅσιον ίδιαιτέρας μνείας γεγονός εἶναι ἡ ὑπογραφεῖσα προσφάτης ἐμπορικὴ συμφωνία μεταξὺ EOK καὶ Κίνας, 5ετοῦς διαρκείας, εἰς τὴν ὅποιαν ἀποδίδεται ίδιαιτέρα πολιτικὴ σημασία. Αἱ σχέσεις μεταξὺ EOK καὶ Κίνας εὐρίσκονται εἰς πολὺ σημεῖον.

Μάλιστα στὰ τόσα ἀλλα ποὺ γίνονται στὸν ταλαιπώρῳ τόπο μας ἔφηρμόσθη καὶ αὐτό. Τέσσαρες ἡμέρες ἀργίας, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ δύο κατὰ τὰς ὅποιας τηλεγραφήματα εὐχετήρια ἡ ραδιοσυνδιαλέξεις ἀποκλείονται. Οἱ υπάλληλοι τοῦ Παρακτίου θέλουν νὰ γευθῶν τὸν ὅβελιαν, νὰ ἐορτάσουν τὸ Πάσχα. 'Εωθάμεν, σμως, τοὺς ὄμροδούς καὶ ιδιαιτέρως τὸν ΟΤΕ, είναι ἐπιτρεπτόν ; Είναι χριστιανικόν ; Είναι ἀνθρώπινον ν' ἀποκόπτωνται κάθε ἐπαφής μὲ τὴν Ἑργάτην τοῦ οἴκου.

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &
BUNKER CONTRACTORS
INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

δόλας τά πλάτη και μήκη τού πλανήτου μας;

Την περίπτωσιν θέτομεν υπ' ὄψιν τού 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάνη, ώστε τό απόπον νά μήν επαναληφθῇ.

'Επι τέλους, δικαίεις δταν έπιλεγη τό έπαγγελμά του, δόψειλει νά γνωρίζῃ ἐτών προτέρων δχι μόνον τά δικαιώματά του, άλλα, πρό πάντων, τάς ύποχρεώσεις του. Οι ραδιοτηλεγραφηταί και ραδιοτηλεφωνηταί τού Παρακτίου μας αύτό έπρεπε νά τό γνωρίζουν, ὅπως και οι ναυτικοί γνωρίζουν δτι μέσα στό έπαγγελμά των εύρισκεται και ή άπομόνωσις, τήν δποίαν άποδέχονται, άφου είναι ουσιασμένη με τήν φύσιν τής έργασίας των. Και ἀς μᾶς εἶπουν οι κύριοι τού ΟΤΕ : Εις ποίαν χώραν τής ΕΟΚ άναστέλλονται, ἔστω και ἐν μέρει, ἐπί τετραήμερον αι πάσης φύσεως τηλεπικοινωνία;

ΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Είναι εἰς δλους γνωσταί αι δυσχερεῖς ήμεραι τάς ἑποίος διέρχεται σήμερον ή Ναυτιλίας και ὑπό τό πρίσμα αύτό είναι δρθότατή ή τακτική τού Δ.Σ. τού NAT νά παρέχωνται διευκολύνσεις διά τήν έξοφλησιν οφειλών προερχομένων ἐκ ναυτολογίων, υπό τήν προϋπόθεσιν, δεσμώτων, τής πλήρους έξασφαλίσεως τών άπαιτήσεων τού Ταμείου.

Φοδούμεθα, θμως, δτι ήρχισε πλέον μία «έκμεταλλευσις» τής τακτικής αύτής. Πρόσφοτος είναι ή περίπτωσις γνωστού μεγαλοδιομήχανου, διόποιος έπεξέτεινε τήν δραστηριότητά και εις ναυτιλιακάς έπιχερσιες και έξήτησε τήν παγοποίησην τών πρός τό NAT δόψειλών του ἐπί ἔνα ἔτος. "Ηδη πληροφορούμεθα, δτι ὑπεδήληθη αϊτησις διά τήν παραχή διευκολύνσεων πρός έξοφλησιν τών φειδών ἐκ ναυτολογίου και μιᾶς θαλαμηγούν ! Ή περίπτωσις θά πρέπει νά ἐλκυνή τό ένδιασφέρον τού Δ.Σ. τού NAT, διόποιον δόψειλει νά μελετήση μέτρα, ώστε αι διευκολύνσεις —άπαραίτητοι καθ' ήμας, έπαναλαμβάνομεν— νά παρέχωνται μόνον είς έκεινους οι δόψειοι έχουν πράγματι άναγκην διευκολύνσεων, διά νά κοπή ούτω και ή «օρεξις έκεινων ποὺ συστηματικῶς έπιδιώκουν νά φολκιδεύουν τάς ύποχρεώσεις των. Νομίζομεν δτι εἶμεθα σφεις.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΩΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ

Συνταξιούχοι τού NAT, ως ἐπί τό πλείστον διαμένοντες εις τάς νήσους, δικαίως παραπονούνται διά τήν καθυστέρησην με τήν δποίαν φάνουν αι έπιταγαί τών συντάξεών των. "Έχομεν παραδειγμάτα, ἀρκετά. 'Ιδιαιτέρως άναφέρομεν, δτι τήν Δευτέραν

τού Πάσχα δέν είχον λάβει είσετι τήν σύνταξιν των μετά τού πασχαλινού έπιδομάτος.

Διερωτώμεθα πού, δρά γε, νά δόψειλεται τούτο. Καθ' δσον γνωρίζομεν, αι ἀρμόδιαι οπρεσίαι τού NAT διαδιδάζουν είς τακτήν ήμερομηνίαν καθ' ἔκαστον μήνα εις τήν ἀρμόδιαν μηχανογραφικήν ύπορεσίαν τῆς 'Εμπορικής Τραπέζης τάς καταστάσεις πληρωμῆς τών συντάξεων, τάς τυχόν μεταβολάς και τούς νέους συντάξιούχους. 'Η Υπηρεσία τῆς 'Εμπορικής Τραπέζης, με τήν σειράν της, έκδιει τάς έπιταγάς και τάς τοχυδρομεῖ εις τακτήν ήμερομηνίαν. Τώρα πώς γινεται δστε δόψειλοι τοχυδρομούμενοι εις τήν ημέραν νά φάνουν εις τούς άποδέκτας των μετά τέσσαρας η και πέντε όλοκληρους ήμερας ἀργότερον, αύτό δέν δυνάμειδε νά τό έννοησωμεν και καταλήγομεν εις δινάριαν ήμερομηνίαν συμπέρασμα, δτι η αιτία εύρισκεται εις τό ΕΛ-ΤΑ.

Θά ἡτο δμως δδικον, ἀν δεν παραδεχώμεθα, δτι ή ἀκαταστασία αύτή δέν φέρειτο εις τό ἀκατόλληλον τού φακέλλου ὑπό τό δποίον περικλείεται ή έπιταγή και τούτο διότι δόψειλος φέρει διαφανές διάφραγμα, ἐκ του δποίου διασκίνεται ή διεύθυνσις τού παραλήπτου, πλήν τό διάφραγμα είναι «εστένομακρων» και πολλάκις ἀποκρύπτεται ή διεύθυνσις. Π.χ. Δ)νσις : Kov I., Γ., δόδος Σίφουν 1, Σύρου. Τό «Σύρους ἀποκρύπτεται και δ ταξινόμους τών ΕΛ-ΤΑ, δέπει «Σίφουν» και τό rίπτει εις τήν τοχυδρομικόν σάκκον τής Σίφουν, δόπτε άρχιζει ή... περίπλους τής έπιταγής, ή έπιστροφή, ή καθυστέρησις.

"Ἄς μᾶς έπιτραπή νά πιστεύωμεν, δτι χρειάζεται φάκελλος ἀλλού σχήματος, ώστε και δ ταξινόμους νά διευκολύνεται και δ συνταξιούχος νά λαμβάνη έγκαίρως τήν σύνταξιν του.

Τήν εύθυνην τής διορθώσεως τής ἐν λόγω άνωμαλίας έχει τό NAT, δπερ είναι και δόκιμος φέρεις αύτής, ἀκολούθως ή 'Εμπορικής Τραπέζας, ήτις ἀνέλαβε, κατόπιν ἀμοιδής, τήν ἀποστολήν και τέλος τού ΕΛ-ΤΑ οι ταξινόμοι, οι δόψειοι πρέπει νά καταβάλλουν περισσοτέραν προσοχήν. Κάποτε και αύτοι θά γίνουν συνταξιούχοι και θά δοκιμάσουν τά... ἀγαθά τού «έν συντάξει δίου».

ΕΠΙ ΤΑΙΣ ΕΟΡΤΑΙΣ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

'Ενώ ή ἀσφαλτος εις δόλοκληρον τήν έπικράτειαν έβαψε τό σίμα (38 νεκροί και 592 τραυματίαι), δη διακίνησις τών χιλιάδων ἐπιβατών διά τάς νήσους τού Αίγαιον, τήν Κρήτην, τάς Κυκλαδας, τόν 'Αργοσαρω-

νικόν, έγένετο με παραδειγματικήν τάξιν και ἀνεστιν. "Αφθονα ήσαν τά διατεθέντα σκάφη εις ολας τάς γραμμάς. Οι ἐπισκέπται των νήσων δέν ησάνθησαν ούδε ίχνος δυσφορίας.

Εις τό εύχαριστον αύτό γεγονός συνετέλεσαν, δεδιαίως, τά υπό τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας ληφθέντα έγκαιρα μέτρα, ή πληρης κατανόησης τών λιμενικών όργανων και ἐπιβατικού κοινού και δ ἐπιτελικος σχεδιασμὸς τών άρμοδιων όργανων. Ούτω, ή ιδατίνη δόδος παρέμεινεν άναίμακτος και οι έροτασται ἐπανήλθον σωις και ἀδλασείς εις τάς οικίας των.

Συμπέροσμα : Μήπως είναι κατόρδος οι κάτοικοι τό πρωτευούσης νά σκεφθούν δτι τό ὄμοδικόν ἀμόδι τής έξδου των πρός τήν υπαιθρού δι' αύτοκινήτων και λοιπών τροχοφόρων είναι λίαν δαπανηρὰ ίνθεσις εις συνθρωπίνους ζωάς και δέον νά στραφούν πρός τάς νήσους : Πρός τί αύτή ή θυσία εις τό βαθός τής άσφαλτου ;

Πάντως, πρός δλους τούς ἀρμόδιους τού YEN, οἵτινες τόσον έπιτυχώς συνετέλεσαν εις τήν εύρυθμον και ἀναίμακτον έορταστικήν έκδήλωσιν, ἀξίζει ένα εύγε.

ΧΩΡΙΣ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Μάς πληροφορούν έκ Σύρου, δτι μετά τό κλείσιμον τού «Νεωρίου» δ λιμὴν παραμένει ἀνέν πυμούλων, καθ' δσον τά τέσσαρα, ἀπίνα έναυλοχουν εις τό λιμένα, ίδιοκτησίας τού Νεωρίου και διά τάς ἀνάγκας τής ναυπηγεσκευαστικής μονάδος, τά όποια έχρησιμοποιούνται και διά τάς καταπλέοντα πρός παραλαβήν καυσίμων σκάφη εις τάς έγκαταστάσεις τής ΣΕΚΑ, παραπλίσθησαν και εύρισκονται ἀκινητοποιημένα.

Ούτω σκάφος 40.000 τόνων, δπερ έφθασεν έωσθι τού λιμένος, δέν ήδυνήθη νά εισέλθη ἐντός αύτού και πλευρίση εις τήν είδικην έξδραν χωρηγήσεως καυσίμων. 'Ο πλοηγός δέν έδειχθη νά διακινδυνεύῃ, διότι δέν ήτο δυνατόν νά «μανουσδράρη» μονέλικον σκάφος τοιούτου μεγέθους ἀνέν τής δονθείας πυμούλων, τούτῳ δέ δχι μόνον διά τήν άσφαλτειαν τής έπαγγελματικής του ίκανότητος και τό μέλλον του, άλλα και διά πολλά ἀλλα τυχαία και ἀπόδολεπτα.

"Ἐπι τού θέματος τούτου και ἐπειδή ή Σύρος παρουσιάζει ἀρκετήν κίνησιν με τόν σταθμὸν μπώντες, νομίζομεν δτι ἐπιβάλλεται μία δμεσος λύσις. Τόν λόγον έχει ή ἀρμόδια ηπηρεσία τού YEN και ίδιαιτέρως δ 'Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης.

Η ΝΑΥΠΗΓΕΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ

'Η ναυπηγεσκευαστική διομηχανία, δ ἐλπιδοφόρος αύτός κλάδος τής 'Εθνικής μας Οίκονομίας, δ δίδυμος ἀδελφὸς τής Ναυτιλίας, εύρισκεται πάντοτε εις τήν πρώτην σειράν τού ἐνδιαφέροντος τών «Ναυτικών Χρονικών». Είναι γεγονός δτι διέρχεται σήμερον αύτη στιγμάς ἀλληδως σκληράς. 'Αντιμετωπίζει πρόδηλημα έπιβιωσεως. Τά ἀνησυχητικά μηνύματα πολλαπλασιάζονται. Τό Κράτος πρέπει νά έλθη δρώγον, νά τήν διατρήση έν ζωή, μέχρις δτου έλθουν αι κολαὶ δμεσος λύσις. Χρειάζεται θμως και κάτι ἄλλο. Προγραμματισμός, οχι συμπτωματολογία. Μόνον ούτω δύνανται νά τεθούν τά θεμέλια δι' ένα δέδαιον μέλλον.

Εις τάς έπόμενα πέντε σημειώματα ἐκτίθενται αόψεις τίνες ἐπί τρεχόντων θεμάτων τής ναυπηγεσκευαστικής διομηχανίας.

Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ Ι.Ο.Β.Ε.

'Ενδιαφέρουσα τυχάνει δ συνταχθεῖσα υπό τού 'Ινστιτούτου Οίκονομικῶν και Βιομηχανικῶν 'Ερευνῶν (ΙΟΒΕ) μελέτη, ως πρός τάς ἐπιπτώσεις, τάς δποίας προβλέπεται νά έχη ἐπί τής έλληνικής διομηχανίας, δ ἔνταξις τής χώρας μας εις τήν EOK.

'Η μελέτη διαιρείται εις δύο μέρη : Εις τό πρώτον μέρος περιλαμβάνονται αι βα-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

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

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

σικαὶ διαπιστώσεις καὶ τὰ αίτηματα πρὸς διαπρογμάτευσιν καὶ εἰς τὸ δεύτερον μέρος αἱ προτάσεις μέτρων ἐστερικῆς πολιτικῆς προσαρμογῶν.

Παρ' ὅλην τὴν διαφοροποίησιν τῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τὸν καθ' ἔκαστον βιομηχανικὸν κλάδων, κατεβλήθη ἀξιέπαινος προσπάθεια, ὥστε ἡ μελέτη νὰ τὰς ὁμοδοποιήσῃ, εἰς ὄμοιογενεῖς, κατὰ τὸ δυνατόν, κατηγορίας, συμφόνως πρὸς τὴν κατάταξιν τῶν κοινοτικῶν κανονισμῶν.

Εἰς πλεῖστα σημεῖα ἡ μελέτη τοῦ IOBE μνημονεύει καὶ τὴν ναυπηγεσπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, τὰ όποια δέοντα ὅπως τύχουν τῆς ἰδιαιτέρας προσοχῆς τῶν ἀρμόδιων καὶ τῶν ὑπευθύνων καὶ πρωτίστως τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ όποιον ἔχει ἐπωμισθῇ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑθνικῆς ναυτιλικῆς ὑποδομῆς.

ΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ

Εἰς μερικὰ σημεῖα τῆς μελέτης τοῦ I.O.B.E. φυσικὸν εἶναι νὰ ὑπάρχουν καὶ διαφορετικοὶ ἀπόψεις, χωρὶς τοῦτο νὰ ἀπῆρεσθαι, οὐδὲ ἐπ' ἔλαστον, τὴν ἀναμόσθητον ἀξίαν τῆς. Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρεται ἡ κατάταξις τῆς ναυπηγεσπισκευαστικῆς βιομηχανίας εἰς τοὺς συμφορημένους κλάδους. Καθ' ἡμᾶς τὰ πράγματα εἶναι κάπως διαφορετικά. 'Ο κλάδος οὗτος, ἔχων ὡς ἐπίκεντρον τὴν μείζονα περιοχὴν Πειραιῶς, παραμένει οὐσιαστικῶς ἀστεγος. "Εχει, ἐπομένως, κατεπεγον πρόδηλη περιοχὴ θεμελιώσεως συγχρόνου βάσεως διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ ἀνάπτυξιν του, συμφόνως πρὸς τὰς υφισταμένας ἀνάγκας τῆς περιοχῆς, τὰς ἑθνικὰς ναυτιλιακὰς δυνατότητας καὶ τὰ γεωγραφικὰ πλεονεκτήματα τῆς χώρας. Μόνον ὅταν ἐπέτρησαν αἱ προϋποθέσεις οὗται θὰ κατοδειχθῆ ἐάν ὁ κλάδος οὗτος εἶναι συμφορημένος. Πρὸς τὸ παρόν, διὰ πλείστους λόγους, ἔχομεν διαρροήν ἐλληνοκτήτου χωρητικότητος πρὸς τὰ ἔνεα ἐπισκευαστήρια.

'Η ναυπηγεσπισκευαστικὴ βιομηχανία ἔχει ἐπιχωριάζον πρόδηλη, διαφορετικὸν τῶν λοιπῶν βιομηχανικῶν κλάδων. 'Η λοιπὴ ἑθνικὴ βιομηχανία, καίτοι εὐρισκομένη εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναπτύξεως τῆς, μὲ τὴν ἔντοξιν τῆς χώρας εἰς τὴν ΕΟΚ, ὀφείλει ἐπὶ τοὺς ὅροις νὰ ἀνταγωνισθῇ τους βιομηχανικούς γίγαντας τῆς Δυτ. Εὐρώπης. Προσέτι, μὴ καλυπτομένη πλέον εἰς τὸ ἐντερικὸν ἀπό δασμολογικὴν προστασίαν, πρέπει νὰ ἔξελθῃ τῶν συνόρων διὰ νὰ ἀναζητήσῃ τὴν ἀνάγκαιούσαν διὰ τὴν ἐπιδιώσιν τῆς πρόσθετον πελατείαν.

'Η ναυπηγεσπισκευαστικὴ βιομηχανία ἔχει πρόδηλη παντίθετον φοράς. 'Εδώ ὑπάρχει ή δύκινης ἐλληνικὴ πελατεία, ή όποια, καίτοι διστικῶς τὸ ἐπιθυμεῖ, δὲν δύναται νὰ ἔξυπερετῇ εἰς τὸ ἐστερικόν, τρεπομένη πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν.

Εἶναι, λοιπόν, κάπως πρώωρον νὰ ἀποφανθῇ κανεὶς περὶ συμφορήσεως τοῦ ναυπηγεσπισκευαστικοῦ κλάδου, ἔστω καὶ διὰ τὴν μείζονα περιοχῆς τοῦ Κέντρου.

Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

'Η μελέτη τοῦ IOBE, ὁμοῦ μὲ τὴν ἔκθεσιν τοῦ Συνδέσμου 'Ελλήνων Βιομηχάνων (ΣΕΒ), ἡ ὅποια ὑπεβλήθη εἰς τὸν Κυβερνητικὸν, περιστρεφόμενη σχεδὸν ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ θέμα προσελκύσεως ἐπενδύσεων εἰς τὴν βιομηχανίαν καὶ τὴν γεωγραφικὴν ἀποκέντρωσιν ταύτης, συνιστοῦν τὰ δύο διστικὰ κείμενα, που καλύπτουν τὸ σύνολον τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας κατὰ τὴν σημερινὴν ἀποφασιστικὴν καμπήν. "Εχουν, ως προείπομεν, γενικὸν χαρακτήρα. 'Επόμενον εἶναι, λοιπόν, ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία (νέαι κατασκευαὶ - ἐπισκευαῖ), νὰ μὴ καλύπτεται εἰς τὰ εἰδικῶτερά της προβλήματα, τὰ προκύπτοντα τόσον ἀπὸ τὴν ἰδιαιτέραν φύσιν τῆς Ναυτιλίας, ἐν σχέσει πρὸς τὰς λοιπὰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις, ὅσον καὶ ἀπὸ τὸν ὑπερμεγέθη

ὅγκον τοῦ ἐλληνοκτήτου ἐμπορικοῦ στόλου, ὡς καὶ τὴν γεωγραφικὴν θέσιν τῆς χώρας.

Μοιραίον, οὖτε, εἶναι ὅτι τὰ προβλήματα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἐν τῷ συνόλῳ των, τόσον ἀπὸ πλευρᾶς κοινοτικῶν ἐπιπτώσεων καὶ προσαρμογῶν, ὅσον καὶ διομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, δέον, λόγω βαρύτητές των, διὰ τὴν ἑθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ τὴν γεωστρατηγικὴν θέσιν τῆς χώρας, νὰ μελετήθων κεχωρισμένως. 'Απὸ κάποιον πρέπει νὰ προσέλθῃ ἡ σχετικὴ πρωτοβουλία. 'Ασφαλῶς ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον Ε.Ν., μὲ τὴν συμμετοχὴν τῆς ΕΤΒΑ καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ναυπηγικῶν καὶ παραναυπηγικῶν βιομηχανιῶν. Αὐτό, ὀλλως τε, ἔχουν πράξει σήμερον ὁ ΟΟΣΑ, ἡ ΕΟΚ καὶ πλεῖστα ὅσα κράτη, ὥσπες ἡ Σουηδία, ἡ Νορβηγία κλπ., διὰ τῆς συστάσεως 'Επιτροπῶν, ηὔχεμένου κύρους, πρὸς μελέτην τῶν ὄξυτάτων προβλημάτων, ποὺ ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία. 'Επιτρέπεται νὰ ἀδρανῆ ἡ Ἑλλάς, η πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις τοῦ κόσμου;

Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΙΣ

Πρίν ἡ κλείσωμεν τὸ ὅλον θέμα, θὰ ἡδελφούμε νὰ ὑπογραμμίσωμε τὸ σημεῖον τῆς ἑκθέσεως τοῦ Συνδέσμου 'Ελλήνων Βιομηχάνων, καθ' ὃ τὸ IOBE, κατέπιν συμφωνίας μὲ τὸν Σ.Ε.Β., ἐκπονεῖ μελέτην ἐπὶ τῆς γεωγραφικῆς ἀποκεντρώσεως τῆς βιομηχανίας. Θὰ ἡ πύχη ἐργον ἔαν τὰ χωροταξικὰ προβλήματα τῆς ναυπηγεσπισκευαστικῆς βιομηχανίας ἐξητάζοντο κεχωρισμένως, δι' ὅσους λόγους ἀνεπτύξαμεν εἰς τὸ παρόν, ἀλλὰ καὶ προσφάτως.

ΑΙ ANTINOMIAI

'Άλλα δὲν ἐλλείπουν καὶ αἱ ἀντινομίαι, χαρακτηριστικὸν δεῖγμα τῆς ἐλλείφεως τόσον ναυπηγικῆς, ὅσον καὶ ἔνισίας διὰ τοὺς λιμένας πολιτικῆς ἐν Ἐλλάδι. 'Αναφέρομεθα εἰς τὰ τελευταίως ἔχαγγελθέντα ἀναπτυξιακὰ κίνητρα. Δὲν φάνει, λοιπόν, η λόγω γεωγραφικῶν κριτηρίων ἀποστέιρωσις τοῦ ναυπηγεσπισκευαστικοῦ κλάδου ἀπὸ κάθε κίνητρον, ὡς εὐρισκομένου εἰς τὴν περιοχὴν Α' (Νομὸς Ἀττικῆς, πλὴν Δήμου Λαυρεωτικῆς). "Εχουμεν, φαίνεται, καὶ ἐπέκτασιν. 'Απὸ τὴν ἔκθεσιν τοῦ Σ.Ε.Β. μανθάνομεν ὅτι ἔχει τεθῇ ἐπισήμως θέμα μεταρρυθμίσεως τῶν ὅριων τῆς Περιοχῆς Β' (Θεσσαλονίκης), ιδίως εἰς ὃ, τι ἀφορά τὴν ἐδομαίωσιν τῆς περιφερείας Θεσσαλονίκης πρὸς τὴν Περιοχὴν Α'. Αὐτό, ομως, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ναυπηγεσπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ ὃ, τι ἐπισήμως ἔχει ἔχαγγελθῇ διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ Εὐροπολίτου εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, στοιχειωσμένης εἰς 101 σάκκους τῶν 25 χιλιογράμμων ἑκάστου. 'Η ἀξία τῶν κατασχεθέντων ναρκωτικῶν ὑπερβαίνει τὸ 1.5 δισ. δραχμῶν.

Τὸ Ηνωμένα "Ἐθνη δὲν παύουν νὰ ἐπισημάνουν τὴν ταχεῖαν ἔξαπλωσιν τῶν ναρκωτικῶν καὶ νὰ καλούν τὰς κυβερνήσεις εἰς παγκόσμιον συναγερμὸν διά τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ ἀπειλητικοῦ κινδύνου. Πέραν τῆς λειτουργίας Δ) η Ναρκωτικῶν Φαρμάκων (Division of Narcotic Drugs), τὰ Ηνωμένα "Ἐθνη, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1971, συνέστησαν Ειδικὸν 'Οργανισμὸν (The United Nations Fund for Drug Abuse Control — UN F.D.A.C.), ὁ ὅποιος ἔχει ὡς ειδικὸν σκοπὸν τὴν παροχὴν οἰκονομικῆς δοθείσεως εἰς τὰ καθ' ἔκστασην τοῦ παραχήνα οἰκονομικῶν, ἐπιστημονικῶν, ἐκπαιδευτικῶν καὶ πληροφοριακῶν δυνατοτήτων, καθ' ὃ μέτρον ἔχει ἀνάγκην ὁ ἄγων τῆς κατά τῶν ναρκωτικῶν.

ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

'Ἄξια ἰδιαιτέρας ἔξαρσεως τυγχάνει ἡ νέα μεγάλη ἐπιτυχία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τρίτη κατὰ σειράν, εἰς τὴν ἀνακάλυψιν καὶ κατάσχεσιν μεγάλων ποσοτήτων ναρκωτικῶν τοῦ διεθνούς λαθρεμπορίου.

'Ως γνωστόν, προσφάτως, κατόπιν περιπτειώδων καταδιώξεως, συνελήφθη εἰς τὴν περιοχὴν 'Αγίου Νικολάου Κρήτης τὸ ίταλικὸν μότοροπατρίο 'Νοεύεια "Ινστιτούργκα, μεταφέρον 2.093 χιλιόγραμμα ποτειργασμένης ινδικῆς κανάθεως, συσκευασμένης εἰς 101 σάκους τῶν 25 χιλιογράμμων ἑκάστου. 'Η ἀξία τῶν κατασχεθέντων ναρκωτικῶν ὑπερβαίνει τὸ 1.5 δισ. δραχμῶν.

Τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἔξωπλισμένον πλέον μὲ ταχύπλακα σκάφη, μὲ ἄφθονα χερσαῖα μέσον καὶ ἀρίστας τηλεπικοινωνίας, κατέστη ίκανὸν ὅπως συμμετέχῃ ἐπιτυχῶς εἰς τὸν διεθνῆ ἄγωνα κατὰ τῆς συγχρόνου κοινωνῆς μάρστιγος, τῶν ναρκωτικῶν. 'Εαν η μάστιξ αὐτῆς δὲν ἀντιμετωπίσθη ἔγκαιρως καὶ ἀποτελεσματικῶς, δύναται διά πλείστας χώρας νὰ καταστῇ πραγματικὸς θεικός κίνδυνος.

Τὰ Ηνωμένα "Ἐθνη, τὸ Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης, η Καθολική 'Εκκλησία καὶ πλείστοι στοιχεῖοι διεθνεῖς 'Οργανισμοί διεξάγουν πολύπλευρον ἀπεγνωσμένον ἄγωνα τῶν ναρκωτικῶν. Προταρχική των ἐπιδιώξεις ἡ

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

GROEPINGER HEERSTR. 254

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266

προαγωγή της συνεργασίας και ό πληρέστερος συντονισμός των προσπαθειών έπι διεθνούς κλίμακος. 'Η χώρα μας, άτυχώς, αποτελεί ένδιμα μεσον του έπαράτου τούτου του έμπορίου μεταξύ των τόπων παραγωγής ναρκωτικών της Μέσης 'Ανατολής και των καταναλωτικών κέντρων της Εύρωπης. Είς τό παγκόσμιον αύτό σάλπισμα σωτηρίας της φυσικής και κοινωνικής ύγειας των άνθρωπων, ή 'Ελλάς δέν είναι δυνατόν να απουσιάσῃ. Αι πρώται έπιτυχίαι είναι άναγκη να συνεχισθούν. Τό Λιμενικό Σώμα, έν συνεργασία με τάς λοιπάς άρμοδιες 'Υπηρεσίας, πρέπει να έδραιοι ποιηθή είς αποτελεσματικήν άρπαγην των διεθνών λαθρεμπόρων, πού δύος φοίνεται χρησιμοποιούν τά έλληνικά υδάτα την άνθρωποτόνον δράσιν των, 'Άλλα και νά καταστή ή προστατευτική άσπις της Φυλής κατά της άποθαλάσσης εισβολής των ναρκωτικών είς την Πατρίδα μας. Βεδαίως, άπατεται πρός τούτο ργάσισις βάθους, ίδιαίτας από τάς Κεντρικάς 'Υπηρεσίας, άξιοποίησις τών διατίθεμένων έπειρων ήδη μέσων και ή κατάλληλος έκπτωσης του μονίμου πλέον προσωπικού, με τό δύοπον είναι ήδη έπηρηδωμένον τό Σώμα.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

'Επόμενοι τών προηγουμένων δύο σχολίων, υπογραμμίζομεν, ήτι η εύθυνη της 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, είς τόν τομέα των ναρκωτικών, έκτείνεται πολύ πέραν τής άστυνομεύσεων τών έλληνικών θαλασσών. 'Έχει έξι ήσου σοβαρωτάτην εύθυνην διά την προστασίαν τών ναυτικών μας, ίδιαίτας τών νέων, άπό την σύγχρονον αύτήν κατάφαν τών ναρκωτικών, ή όποια αντί νά δαμάζεται, ταχέως έξιστούται, δύος λέγουν και τά 'Ηνωμένα 'Εθνη.

Καλούμεν τούς νέους νά πυκνώσουν τάς τάξεις τού 'Εμπορικού μας Ναυτικού και άγνωστούν διά τή εύμενη άνταποκρίσιν είς τό προσκλητήριόν μας. Αύτά δύως τά παιδιά πού μάς έρχονται είς την θάλασσαν, έχομεν καθήκον και υποχρέωσιν νά τά διδάξωμεν, νά τά ένημερώσωμεν, νά τά θωρακίσωμεν άπό τούς κινδύνους τών ναρκωτικών, τούς δύοις άπό τά πρώτα δύματα τής έπαγγελματικής των σταδιοδρομίος θά συναντήσουν. Οι φόροι μας δέν είναι υπερβολικοί και αύτε αυθαίρετοι. 'Από τό ειδικὸν μήνυμα τού Προέδρου Κάρτερ πρός τό Κογκρέσον, μαυρόνομεν διά τη μεταξύ τών νέων 'Αμερικανών, ήλικιας 18 - 24 έτών, τά ναρκωτικά άποτελούν την 4ην αίτιαν τών βανάτων των. 'Άλλα και ή 'Επιτροπή Ναυτικών των 'Ηνωμένων 'Εθνών, κατά τήν 27η σύνοδον της, μάς πληροφορεί διά δάσει παγκοσμίου στατιστικής, αι περισσότεραι παραδάσεις τών νόμων περί ναρκωτικών, παγκοσμίως, διεπράχθησαν υπό νεαρών ά-

τόμων ήλικιας 15 - 25 έτών. Τέλος, και ή 'Ομάς 'Εργασίας τού Συμβουλίου τής Εύρωπης, διά τά ναρκωτικά, δάσει στατιστικών, έντοπιζει τήν αίχμην χρήσεως ναρκωτικών είς νεαρά άτομα, ήλικιας 21 - 25 έτών.

Οι νέοι μας ναυτικοί, εύρισκομενοι μακράν τού οικογενειακού των περιβάλλοντος και πολλάκις έγγυς τών τόπων όπου άνθει ή έπιτορπο και ή χρήσις τών ναρκωτικών, άντιμετωπίζουν ηδημένους κινδύνους. 'Επειθεν και ή ηδημένη εύθυνη τού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας διά νά προσταπεύση τό άνθος της ναυτικής μας οικογενείας. Και ή προσπάθεια πρέπει να άρχιξη άπο τάς Σχολάς 'Εμπορικού Ναυτικού, Δημοσίας και Ίδιωτικάς, διά διαλέξεις και νουθεσίαν άπο έμπνευσμένους διαλέκτας, διακριωμένους διά τήν άγαπην των πρός την νεότητα.

Τό όλον θέμα άπαιτει μελέτην άναλογον πρός τάς διαστάσεις του. Δέν πρέπει νά άφεθουν οί ναυτικοί μας έρμαιοι είς τήν παμφάγον αύτην μάστιγα, πού άπειλει νά σαρώση τά πάντα. 'Η σταυροφορία τού κράτους πρέπει να είναι έγκαιρος και προληπτική, δεδομένου μαλιστα, διτοί οι ρέποντες πρός τά ναρκωτικά έγχρωμοι ναυτικοί μετέχουν τώρα τής συγκρότησεως τών πληρωμάτων τών πλοίων μας.

ΔΕΗΣΕΙΣ...

Είς τήν Σύρον, κατά τήν έσπεραν τής 'Αγίας και Μεγάλης Παρασκευής, ή περιφορά τών έπιταφίων τών τριών μεγάλων ένοριακών ναών της 'Εμρουπόλεως γίνεται κατά τρόπουν μεγαλειώδη. 'Η συνάντησης τών τριών ιερών πομπών γίνεται είς τήν πρό τού έπιβλητικού άρχιτεκτονήματος τού δημαρχιακού μεγάρου μαρμαρόστρωτων πλατείων Μιασούλη. Τό θέαμα είναι έξοχως φαντασμαγορικόν και ίσως είς ούδεμίαν άλλην πόλιν της 'Ελλάδος νά παραπορητάι τοισάντη κατάνυξης και έπιβλητικότης. Είς τούτο συντελεῖ τό μεγαλοπρεπές περιβάλλον και τά περιτεχνα κουδούκλια, βαρύτιμα κειμήλια της «άφροντιάς» τής άλλοτε οικονομικής άκμης της πόλεων, ήτις και σήμερον διατηρεῖ είς πλείστα σημεία τόν παραδοσιακόν της νεοκλασικόν ρυθμόν. 'Εντός τοιούτου κατανυκτικού περιβάλλοντος και έν μέσω τών τριών έπιταφίων άναπτέμπονται αι σχετικαί δεήσεις.

'Εφέτος έγένετο μία καινοτομία. Προσέθη ειδική δέσησις, άναπτεμφείσα ύπο τού Μητροπολίτου Σύρου, Τήνου κλπ. Σεβ. κ. Δωροθέου. 'Ο Σεβασμιώτατος έπεκαλέσθη τήν Θείαν άρωγην υπέρ τής έπανανειτουργίας τού «Νεωρίου - Ναυπηγεία Σύρου». Και δεσμώς, ένδομυχος ήτο ή εύχη τών χιλιόδων Συριανών, οίτινες παρηκολούθουν τήν ιεροτελεστίαν.

"Ας μάς έπιτραπή, ζητούμε, νά έχωμεν τήν

γνώμην —έστω και κατόπιν τής τελετῆς— ήτι τής δεήσεως ταύτης θά έδει νά προηγηθή ή νά έπακολουθήση έτέρα, ως ή άκολουθος: «Κ αι ύπερ τού συγχωρήσας οίτινες έκουσίων τε ή άκουσίων συνετέλεσσαν είς τό κλείσιμον τού Νεωρίου. "Ισως ή έπικλησης αυτή νά ήτο μία έμπρακτος μετάνοια ένωπον Θεού και άνθρωπων.

ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ

Τήν 13ην Μαρτίου, τό υπό πηματίαν Κύπρου πορτηγόν πλοίον «Αστυνάξη» εισήλθεν είς τόν λιμένα τού Σαΐν Ναζαίρ με φορτίον φωσφάτων. Τό πλοίον κατεκρατήθη ύπο τών λιμενικών 'Αρχων. Λόγοι τής παρεμβάσεως: Βλάβαι είς τόν άσύρματον και τό σύστημα σηματοδοτήσεως, μη συμμόρφωσις με τούς διεθνείς κανονισμούς, καθυστερούμενοι μισθοί πληρωμάτων.

Κατόπιν μακρών συζητήσεων και διαπραγματεύσεων μετά τόν γραμματέως τής 'Ενωσεως Γάλλων Ναυτικών, ή άντιπροσόσωπος τών πλοιοκτητών έδεχθη νά καταβάλη τό ποσόν τών 250.000 γαλλικών φράγκων διά καθυστερημένους μισθούς, έπαναπατρισμόν τών ναυτικών οίτινες, έπι τό πλείστον, ήσαν 'Ινδοι και καταβαλή 28.000 γαλλικών φράγκων είς τήν ΔΟΜ.

Καθώς φαίνεται, ζητούμε, και τό νέον πλήρωμα δέν θά έχη καλυτέραν τύχην, άν κρίνη τις άπο τά προηγούμενα τού πλοιοκτητρίας έταιρίας και τήν άξιοδάκρυτον κατάστασιν τού πλοίου. 'Εγένοντο αι άπαραίτητοι έπισκευαί και τό σκάφος άπεπλευσε διά Πειραιάτη τήν 13ην 'Απριλίου.

* * *

"Ετερον σκάφος υπό πηματίαν Κύπρου, τό «Αθένες Γουαίρη», έχει άκινητοποιηθή είς τόν λιμένα τής Χάρδρης (προβλής Γκαρόν) άπο τής 30ης Μαρτίου, συνεπεία άπεργίας τού μεγαλυτέρου μέρους τού πληρώματος του. 'Η περίπτωσίς τού διοισάζει με τή προηγούμενην άναφερθείσαν. Και έδω οι άπεργοι έζητησαν τήν ύπογραφήν συμβάσεως μεταξύ άπεργών και ΔΟΜ. 'Η ύποθεσης περιπλέκεται ή μάλλον άπλοποιείται συνεπεία άποφάσεως τού 'Εμποροδικείου τής 14ης 'Απριλίου, δυνάμει τής άποιας έπιβάλλεται συντηρητική κατάσχεσις τής αίτησης πιστωτών τού πλοιοκτήτου. 'Οφειλή πολλών έκαπομπών φράγκων είς 'Ελλεπτικήν Τράπεζαν.

Τό άνωτέρω σκάφος είναι φορτηγόν, ναυπηγήσεως τού 1958, όπερ ήγοράσθη τό '76 άπο έλληνικήν έταιριαν. Τό σκάφος είχεν, έν τό μεταξύ, φορτώσει 1.000 τόνων τεμαχίων συμφρολογήσεως αύτοκινήτων, οίτινα πρωταρίστον διά τό άποκετάσθημα τής 'Εταιρίας αύτοκινήτων Ρενώ είς Περού. Τό σκάφος τούτο παρηγάλησε τόν αύτονον 'Οργανισμόν Λιμένος τής χώρας, διότι ήτο πλευρισμένον είς προβλήτα όπου παραβάλλουν πλοία ρό-ρό. 'Έχειάσθη νά τό μετακινήσουν. Τό έπι αύτού έρισκομενον φορτίον μετεφορτώθη είς τό γαλλικόν «Βάσαζ». Οι 'Ελληνες άξιωματοι έγκατέλειψαν τό κυπριακόν φορτηγόν και τούς έπ' αύτού άπεργούς, οίτινες άποτελούνται άπο άτομα πάσης έθνικότητος. Προσπικαί άποτελουν τού σκάφους έχ Χάρδρης, μετά τήν κατάσχεσιν, δέν υπάρχουν, είμη μόνον έάν τούτο λάβη τήν άδον πρός τά διαλυτήρια.

ΕΠΙΒΙΩΣΙΣ

Ούδεποτε άλλοτε είς τήν ιστορίαν τών θαλασσών μεταφορών είχομεν τήν έντυπωσιν διτοί έλεπομεν τούς «κίνας τού ναού» σειομένους. Γεγούός είναι διτοί, τόν Φεβρουάριον τού 1930, τό Ναυτιλιακόν 'Επιμελητήριον τού Λουδίουν έπεστημαν διτοί μία ναυτιλιακή κρίσης είχεν ήδη άρχισει διαρκούντος τού 1929. Οι άναλυται τού φαινομένου έκείνης τής μακρινής έποχης τό άπεδιδον είς τόν κάτωθι λόγους:

—Πλεονάζουσαν χωρητικότητα.

—'Υψηλάς δαπάνας έκμεταλλεύσεως.

KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Shipsuppliers

IMPORT

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

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES ASSOCIATION

EXPORT

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

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

—Δυσμενή κατάστασιν τών άγορών καταναλώσεων τών μεταφερομένων διάθαλάσσης άγαθών.

Συνέπεια διά πολλάς ναυτιλιακάς έταιρίας: Προσφυγή εις τὰ ἀπόθεματα, ἀδυναμία καταδολής μερισμάτων και πρόβλεψης ἀποσύνεσεων.

Η σημερινή κρίσις τῆς Ναυτιλίας ἐνέγραφη πρώτων εἰς τὰς δέλτους τῆς Συνδιασκέψεως τῆς Τεχεράνης, της 23ης Δεκεμβρίου 1973, μὲ τὴν κατάρρευσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν ὑγρῶν καυσίμων, σήμερον δὲ τὰ πράγματα ὅμοιάζουν μὲ ἕκεινα τοῦ 1930, μὲ συντελεστὴν πολλαπλασιασμοῦ τὸν σημερινὸν κόσμον. Διὰ τὸν ἔφοπλιστικὸν κόσμον καὶ τὰ ναυπηγεῖα εἶναι θέμα ἐπιβιώσεως. Η κρίσις εἰσέρχεται εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς φάσιν καὶ ἡ λέξις δικαιοστάσιον ἥ χρεωστάσιον ἀποτελεῖ σήμερον κοινὸν σύνθημα, τὸ ὅποιον ἥρχισε νὰ κυκλοφορήσῃ.

Τὸ πλέον σοθαρὸν —ἀλλὰ καὶ πλέον τυπικὸν παράδειγμα— εἶναι ἕκεινο τῶν Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν, οἵτινες ζητοῦν διετὴ ἀναστολὴν χρεῶν διὰ τὰ παραγγελθέντα εἰς τὰ ἱαπωνικὰ ναυπηγεῖα πλοία. Καὶ πρόκειται διὰ χωρητικότητα περίου 2 ἑκατοντάρια, τόνων «μικρών» φορτηγῶν τῶν 35.000 - 40.000 τόν. γκράς, ἄτινα παρηγγέλθησαν μεταξὺ 1976 - 1977.

Βλέπομεν τὴν ὑποδούλωσιν: Οἱ Ἑλληνες ἔφοπλισται ἀσχολούμενοι κατὰ 90% εἰς τὸ «τράπμπιγκ», κάτω ἀπὸ οἰκονομικὰς σημαῖας, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἐλληνικῆς, δὲν ἡδυνήθησαν νὰ ἀντιστούν εἰς τὰς κατά κυριολεξίαν χαμηλάς τιμάς, αἵτινες τοὺς ἐπρότηθον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα καὶ τούτῳ λόγῳ τῆς καταρρεύσεως τῆς ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων. Αἱ προσφερθεῖσαι τιμαί, ἥσαν τιμαὶ αὐτοκτονίας εἰς τὰς περισσότερος περιπτώσεις, ἀλλὰ συνδεδεμένας μὲ τὴν αὔξομενίαν τῆς τιμῆς τοῦ γιγενόντος.

Πρόκειται, λοιπόν, περὶ διαφορετικῆς κρίσεως ἑκείνης ποὺ ἐπλήξει τὸν ἔφοπλιστὴν Ρέκοτεν, τὴν Μπούρια «Οἴλ καὶ ὄλους ἔκ τῆς κατακορύφου πτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων.

Ἄλλο σημαντικὸν παράδειγμα ἑσημειώθη τὴν 2αν παρελθόντος Μαρτίου. Δεκάς ἔφοπλιστῶν, ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἔξιν, ἔζητησαν ἀπὸ τὴν Μπρίτις Σήπτιπικ Μπῆμπλετερς, ὅπως ἀναβάλλῃ τὴν πληρωμὴν ληξιπροθέσμων ὑποχρεώσεών των, προσθίλωντες τὴν οἰκονομικὴν δυσχέρειαν τὸν ἔνδον ἔξιν ἔφοπλιστούς τους καὶ μᾶς βρετανικῆς ναυτιλιακῆς ἔταιρίας. Ἐπιδειδούσι τὸ διά πολλάς ηδη προχωρήσει πολὺ εἰς τὴν διαδικασίαν νέων ἐπαναδιαπραγματεύσεων τῶν χρηματοδοτήσεων ἀρ-

κετοῦ ἀριθμοῦ ἔφοπλιστῶν, ἐπὶ τὸ πλεῖστον Ἑλλήνων καὶ Λιβεριανῶν. Αἱ βρετανικαὶ παραγγελίαι εἰς τὰ ἔθνικά ναυπηγεῖα ὀφελούνται ἐπίσης ἐγγυήσεων, αἱ ὅποιαι ἀντιπροσωπεύουν τὸ ποσὸν τοῦ ἐνὸς δισ. στερλινῶν. Τούτο ἐπιτρέπει εἰς τὴν Κυβέρνησιν ὅπως ἐπεμβαίνῃ σταδιακῶς εἰς τὴν ἀναμόρφωσιν τῶν χρηματοδοτήσεων, τάς ὅποιας πραγματεύεται η Σήμη Μόρτγκεϊτζ Φάνιας Κορτπορέϊσον.

Ἐπίσης καὶ ἄλλαι ἔφοπλιστικαὶ ἔταιρισι, ὡς η Τζαπάν Λάιν, εύρισκονται ὑπὸ τὰς ιδίας συνθήκας, ἀλλὰ ἡμεῖς ἀνέφερομεν Βρετανῶν καὶ «Ἑλληνας ἔφοπλιστάς», οἵτινες ἔχουν πλοία ὑπὸ οἰκονομικὰς σημαῖας.

Ἐν τελευταῖς ἀναλογίαις, ἡ παραπταμένη μείωσις τῶν μικτῶν περιθωρίων αὐτοχρηματοδοτήσεως κινδυνεύει νὰ ἔξελιχθῇ εἰς σοβαράν κρίσιτι διὰ τὰς ναυτιλιακάς ἔταιρισι, αἱ ὅποιαι ἔχουν υψηλὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως καὶ αἱ ὅποιαι διὰ σημαντικὰς ἐπενδύσεις δὲν ἐπωφελήθησαν, παρὸ τὰ χαμηλά ἐπιτοκία, τῶν ἐπωφελῶν συνθηκῶν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς.

Τὰ ἀνωτέρω παραδείγματα δεικνύουν ὅτι ἡ ἀναμόρφωσις τῶν χρηματοδοτήσεων εἶναι ἀσφαλῶς τὸ ταχύτερον μέτρον τὸ ὅποιον ἡ κάθε Κυβέρνησις θὰ ἡδύνατο νὰ λάβῃ, ἵνα ἡ Ἐθνικὴ τῆς Ναυτιλίας ἀντεπεξέλθῃ τῆς κρίσεως.

('Απὸ τὴν «Journal de la Marine Marchande»).

PABE - ΞΗΑΩΝΕ

Κατὰ τὸν κ. J. H. Scholte διευθυντὴν τοῦ Μάρκετικής τῆς Ομάδος RIJN - SCHELDE - VEROLME θὰ ἡτοῦ δρόνον ὅπως οἱ ἔφοπλισταί, οἵτινες διαλύουν τὰ παλαιά των πλοίων λαμδόνουν ἔνα «πρίμ». Τούτο θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀποφυγὴν συσσωρεύσεως ὑπερπλεοναζόύσης χωρητικότηος, ἥτις δὲν χρησιμοποιεῖται. Ἀντιθέτως πρὸς τὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις, δέον νὰ μὴν ἀναμένεται μία ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως περὶ τὰ μέσα τοῦ 1980. «Ηδη ἡ παγκόσμιος χωρητικότηος πλησιάζει τὰ 650 ἑκατομμύρια τόνων. Ποία θὰ είναι τὸ 1985;

Κάθε ἀναστολὴ ναυπηγήσεων θὰ είχε καταστρεπτικάς συνεπείας καὶ θὰ ἐδημιούργει στρατιάς ἀνέργων.

Ο κ. Σόλτε, συνεχίζων, προτείνει ταυτόχρονον διάλυσιν καὶ ναυπηγήσιν, ὅπερ σημαίνει, ὅτι οἱ ἔφοπλισταὶ διάσων εἰς πρώτην φάσιν νὰ διαλύουν τὰ πεπαλαιώμενα σκάφη των καὶ ἀκολούθων νὰ ναυπηγοῦν νέα.

Τὸ διεθνὲς Φόρουμ, εἰς τὸ ὅποιον συμμετέχουν ἔφοπλισταί, ναυπηγοί, τραπεζίται

καὶ εὐρωπαϊκαὶ ἔταιρισι πετρελαίων, ἐπεξεργάζεται ἡδη ἐν τοιούτον πρόγραμμα, ὅπερ ἔχει ὡς σύνθημα «διάλυσις καὶ ναυπηγήσι». Η ΕΟΚ φαίνεται ὅτι δὲν ἔχει ἀρκούντως ἐννοήσει τὴν σημασίαν τοῦ θαλασσίου εύρωπακού ἐμπορίου εἰς παγκόσμιον κλίμακα. Θέτει ἐπίσης τὸ ἐρώτημα: Ποιὸν τύπον πλοίου πρέπει νὰ ναυπηγήσωμεν... Πρέπει, μήπως, νὰ σταματήσωμεν πάσσαν ναυπηγήσιν μπάλκ κάρριερ καὶ νὰ στρέψωμεν τὴν προσοχήν μας εἰς εἰδικὰ πλοῖα; Δὲν πρέπει νὰ παραβλέπωμεν ὅτι η Δυτικὴ Εὐρώπη, παρὰ τὴν σταθερὸν πτώσιν τῶν νέων ναυπηγήσεων, διετήρησεν ἔνα κυριαρχὸν ρόλον εἰς τὴν ναυτικὴν τεχνολογίαν. Η κατάστασις τῆς ναυπηγικῆς, βιομηχανίας είναι ἀσφαλῶς κρίσιμος. Πρέπει ἐπειγόντως νὰ προκινήσωμεν τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην μὲ μία ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, ἥτις θὰ τῆς ἐπιτρέψῃ νὰ συνδύσῃ τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς μὲ τὸ κοινωνικὸν σύστημα τῶν δημοκρατιῶν τῆς Βουλγαρίας.

ΘΑ MEINOY MONON ΔΥΟ

Κατὰ τὰς δηλώσεις τοῦ Σουηδοῦ 'Υπουργοῦ Βιομηχανίας, ἐξ ὅλων τῶν ναυπηγήσεων τῆς χώρας δύο μόνον (Οὐντεβάλα καὶ Κόκουμ) θὰ παραμένουν ἐν λειτουργίᾳ, ἐνώ πάντα τὰ λοιπὰ ἀπεφασίσθη νὰ κλείσουν τὸ δυνατὸν συντομώτερον, ἥτοι ἐντὸς ἔξι μηνῶν ἡ τὸ πολὺ ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς καταθέσεως τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου εἰς τὴν Βουλγαρία.

Η οἰκονομικὴ ἐπιβαρύνσις ἐκ τῆς διατηρήσεως ὅλων τῶν ὑφισταμένων ναυπηγήσεων κατέστη ἀφόρητος καὶ ἡ ναυπηγοδιομητανία ἐν τῷ συνόλῳ της, ἀντὶ νὰ είναι ἀντικείμενον ἔθνικῆς ὑπερηφανείας, κινδυνεύει ν' ἀποστραγγίσῃ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας. Απὸ τοῦ 1970 τὸ Δημόσιον εἰσέφερε 31.5 δισ. κορωνῶν ἐξ ὧν 23.5 δισ. εἰς ἔγγυησις, 5.5 δισ. εἰς μετρητὰ πρὸς κάλυψιν ζημιῶν, 1.2 δισ. εἰς δάνεια καὶ τὸ ὑπόλοιπον τὸν εἰς ἀγορὰν μετοχῶν. Εἰδικώτερον τὰ κλείσαν τὴν χρήσιν τοῦ 1977 μὲ Ἐλλειμμα 2.3 δισ. κορωνῶν καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπουν Ἐλλειμμα 1.1 δισ. Αντιθέτως, τὰ ναυπηγεῖα Οὐντεβάλα καὶ Κόκουμ ἔκλεισαν τὰς ἀντιστοίχους χρήσεις των μὲ ίκανοποιητικὸν πλεόνασμα.

Ἐκ τῶν καταργουμένων ναυπηγήσεων, τὸ συγκρότημα Σβένσκα ἀπασχολεῖ προσωπικόν 23.500 ἀτόμων, τὸ Αρενταλ 6.200, τὸ Ορεσούντ 3.300, τὸ Σίτιβάρφετ 2.500 καὶ τὸ Κάρλοκρον 1.600 ἀτόμων.

Πρὸ τῆς λήψεως τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως,

17 Bethlehem drydocks in 6 harbors to service your ships in the U.S.A.

BethShip



SAN FRANCISCO
LOS ANGELES
BOSTON
NEW YORK
BALTIMORE
BEAUMONT

Bethlehem Ship Repair Sales:
1 State St. Plaza, New York, NY 10004
Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

Represented in Greece by:

N. Bogdanos Marine Bureau, 85 Akti Miaouli, Piraeus
Phone: 452-0228

ή Κυβέρνησις συνεδρούει τον έμπειροτέρους έκ των ειδικών του κόσμου διά το μέλλον της ναυπηγοδιμηχανίας, ένω ήδη έχει άναβεσει εις 'Επιτροπήν τεχνικών και οίκονομολόγων, διώς υποδείξει τάς καλυτέρας λύσεις διά τή μετατροπήν τῶν καταργούμενών ναυπηγείων εις ἄλλας βιομηχανικάς δραστηριότητας. Έπι τού τελευταίου τούτου μνημονεύεται ειδικώς τὸ σχέδιον μετατροπῆς τοῦ Γκότεμποργκ εἰς τὴν κατασκευήν πλωτῶν πετροχημικῶν συγκροτημάτων, τὸ δόποιον τὸ Κράτος ἔχρηματοδότησεν ήδη διά 250 ἑκατομ. κορωνῶν.

Η ΜΟΝΗ ΔΙΕΞΩΔΟΣ

Εἰς ἀναφοράν του πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, ὁ γνωστὸς σουηδικὸς ἐφοπλιστικὸς Οἶκος Σάλεν, ἐδήλωσεν ὅτι ἡ ἀκμετάλλευσις τῶν πλοίων του ὑπὸ σουηδικήν σημαίαν εἰναι σήμερον παντελῶς ἀδύνατος. Δὲν μᾶς ἀπομένουν εἰμὶ δύο λύσεις : ἢ νὰ τὰ μεταφέρωμεν ὑπὸ ἑνας σημαίας ἢ νὰ τὰ πωλήσωμεν. Εἰς τὴν πρώτην λύσιν ἀντιτίθενται τὰ ναυτεργατικά συνδικάτα. Εἰς τὴν δευτέραν λύσιν, δὲν θὰ χοθῇ μόνον ἡ πηγὴ ἀπασχολήσεως τῶν Σουηδῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ πηγὴ εἰσοδημάτων τῆς χώρας.

Παρ' ὅλα αὐτά, συνεχίζει ἡ ἀναφορά, Ὁ-πάρχει ἀκόμη μία διέξοδος, ἐπὶ τῆς ὁποίας, ἐὰν συμφωνήσουν καὶ οἱ ναυτικοί, δύναται νὰ διστοιθῇ ἡ σωτηρία τοῦ σουηδικοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Η διέξοδος αὐτὴ εἶναι ἡ καύλωσις τῶν πλοίων μας καὶ τὰ πληρώματά μας, νὰ περιορίσωμεν τὰς εἰσφοράς, τοὺς φόρους καὶ τὰς σουηδικὰς ἐν γένει ἐπιβαρύνσεις καὶ νὰ κάμψωμεν τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεων των νὰ φθάσῃ δίλγον ἀνάτερον τοῦ ἐλληνικοῦ ἢ τοῦ βρετανικοῦ. Πρὸς τοῦτο, δεδίαιος, χρειάζεται τροποποίησις τῆς νομοθεσίας καὶ τῶν κανονισμῶν, τὴν ὁποίαν ἀλπίζομεν διτὶ προθύμως θὰ ἀποδεχθῇ καὶ θ' ἀναλάβῃ ἡ Κυβέρνησις μας.

ΠΟΥΔΑ ΤΩΝ TANKΕΡ

"Ἐνα σύνολον 30 περίπου ἑκατομ. τὸν. d.w. προσφέρεται ἥδη διὰ τὴν σύστασιν τοῦ Σκανδιναϊκοῦ «πούλου» μεγάλων δεξαμενοπλοίων, γνωστῶν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «'Ιντερνάσιοναλ Τάνκερ Σέρβισες». 'Ως ἀνέφερεν ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Νορβεργῶν 'Εφοπλιστῶν, κ. Νίλος Βέργρικ, πολλοὶ 'Ιάπωνες πλοιοκτήται διατίθενται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὸ «πούλο», ἀναμένεται δὲ συντόμως ἡ λήψις τῶν σχετικῶν ἀποφάσεων.

Στόχος διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ 'Ομίλου είναι ἡ προσχώρησις δεξαμενοπλοίων συνολικοῦ d.w. 40 τούλαχιστον ἑκατομ. τόνων, ἀναμένεται δὲ ὅτι μέχρι τέλους τοῦ θερούς θὰ ἔχῃ συγκεντρωθῆ τὸ τονᾶς αὐτό.

"Η «'Ιντερνάσιοναλ Τάνκερ Σέρβισες» θὰ διοικήται ὑπὸ τῶν μετεχόντων εἰς τὸ «πούλο» πλοιοκτητῶν καὶ θὰ χρονοναύλων τὰ σοῦ-

περ-τάνκερς των, τὰ ὅποια θὰ ὑποναυλώνην συνεχεία εἰς τὰς ἑταῖριας πετρελαίων, μόνον ἐάν ὁ προσφερόμενος ναύλος κρίνεται ἱκανοποιητικός.

Βεβαίως, δὲν ἀναμένεται θεαματικὴ ἄνοδος τῶν ναύλων, ἀλλὰ κάποια δελτίωσις, ἥτις θὰ ἐπιτρέπει εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ καλύπτουν τὰς διαχειριστικάς των δαπάνης. Οἱ Σκανδιναϊοὶ ἐπίτιχουν ὅτι αἱ ἑταῖρια πετρελαίων θὰ ἐπιδείξουν πνεύμα κατανοήσεως εἰς τὸ πρόγραμμα αὐτό.

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

"Η 'Ενωσις 'Ιαπωνῶν Ναυπηγῶν μελετᾶ ἔνα πρόγραμμα εἰσαγωγῆς παλαιῶν ξένων σκαφῶν —κυρίως τάνκερς— πρὸς διάλυσιν εἰς τὰς ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. Τὰς δάνεισι διὰ τὰς εἰσαγωγῆς θὰ παραχωρηθοῦν ἀπὸ τὸ τεράστιον ἐμπορικὸν πλεόνασμα τῆς χώρας.

Αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν ἀποκαλουμένων «έφιθαρμένων» ξένων σκαφῶν πρὸς διάλυσιν περιλαμβάνονται εἰς τὰ τελευταίων ἐξαγγελθέντων μέτρα τοῦ ιαπωνικοῦ 'Υπουργείου Διεθνοῦς Εμπορίου καὶ Βιομηχανίας, ἀποβλέποντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ πλεονάζοντος θέμικον ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ μέτρον αὐτὸν ἀναμένεται νὰ δοηθήσῃ τὴν ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν νὰ συνέλθῃ ἀπὸ τὴν παρούσαν κρίσιν.

'Ἐνῳ ἡ 'Ενωσις ἡ πρόεδρη εἰς λεπτομερεῖας ἐπὶ τοῦ σχεδίου, διέμευσε τὴν πληροφορίαν, ὅτι θὰ διατεθῇ ἐν δισ. δολαρίων διὰ τὴν ἐξαγορὰν παλαιῶν σκαφῶν (κυρίως δεξαμενοπλοίων 50-100.000 τόν. d.w. 15-ετοῦς ἡλικίας καὶ ἄνω) συνολικῆς χωρητικότητος 20 ἑκατομ. τόν. γκρες.

Τὰ ἀγοραζόμενα πλοία θὰ διατίθενται εἰς τὰ ναυπηγεία μέσω ιαπωνικῶν ἐμπορικῶν οἰκων. "Ηδη, ιαπωνικοὶ ὄργανοι σημαντικοί, ὡς η Νίσσος 'Ιδασί καὶ η Μαρούποτένι, προσδίνουν τελευταίων εἰς ἀδρέας ἀγοράς παλαιῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια μεταπλαύν πρὸς διάλυσιν εἰς τὴν Φορμόζαν. Οἱ ὄργανοι αὐτοὶ τυγχάνουν τῆς προτίμησεως πολλῶν ἐφοπλιστῶν, διότι εἶναι πλέον ἀξιόπιστοι τινῶν ἐργοστασίων διαλύσεων, τὰ ὅποια ἔχουν γραφεία εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ἐξ ἄλλου, ὅτι μέχρι πό τινων ἑταῖρων ἡ 'Ιαπωνία ἡτο σημαντικὸν κέντρον διαλύσεων. 'Η δραστηριότης της, δύως, εἰς τὸν τομέα αὐτὸν περιωρίσθη λόγω τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῆς Φορμόζας, ἡ ὅποια διέβετε εὐθηνότερον ἐργατικὸν δυναμικόν.

Αἱ ἐπωφελεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν διαλύσεων δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ναυλαγοράν εἶναι περιωρισμέναι λόγω τῆς ἀδυναμίας τῶν κέντρων διαλύσεων νὰ ἀπορροφήσουν μεγαλύτερον τοννάκ. 'Η παρούσα ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ διαλύσεων δὲν πρόκειται νὰ ἀπομακρύνῃ περισσότερον τῶν 14 ἑκατομ. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ ἑταίρου, λέγουν οἱ εἰδικοί —ἡτοι περὶ τὰ 4 ἑκατ. τόν. ἐπὶ πλέον,

ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ 2-3 προηγούμενα ἔτη.

ΑΙ ΕΓΓΥΗΤΙΚΑΙ ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ

Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT υιοθέτησε τὰς προτάσεις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὸ θέμα τῶν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν, αἵτινες προσκομίζονται εἰς τὸ 'Ιδρυμα διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὅρων τῶν ὑπογραφούμενῶν συμβάσεων καὶ προσυμβάσεων ἀσφαλίσεων τῶν πληρωμάτων Ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας. Συγκεκριμένως, διὰ τὰς συμβάσεις ἀσφαλίσων θὰ προσκομίζωνται ἐγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ διειστοι διαρκείας καὶ διὰ τὰς προσυμβάσεις ἑτησίας διαρκείας. Κατόπιν τούτου ὁ Τύπος τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς Τραπέζης τὴν ὅποιαν θὰ ἀξιοί εφεξῆς τὸ NAT διὰ τὰς προσαφερθείσας περιπτώσεις διεμορφώθη ὡς ἔξης :

«ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ £....

"Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν ὅτι ἐγγύωμεθα ἔναντι ὑμῶν ἀνεπιφύλακτων, παραπομνεοντο τοῦ εὐεργετήματος τῆς διέκησεως καὶ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν Λιρῶν 'Ἀγγλίας Ἡ , ὅπερ ποσὸν θέλει χρησιμεύσει ὡς ἐγγύησις διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρωματος τοῦ ὑπὸ σημαίαν πλοίου , καὶ τὴν ἔξοδόλησην πάσας ἔξισφορῶν πρὸς τὸ NAT ὄφειλῆς τῆς πλοιοκτησίας του τοῦ ἐν 'Ελλάδι ἐκπροσώπου του.

Τὸ ἀκούτερω ποσὸν ποσὸν τηρεῖται εἰς τὴν διάθεσιν ὑμῶν ἐπὶ μίαν διετίαν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐκδόσεως τῆς παρούσης καὶ θέλουμεν καταθέσει τούτο ἀνευ ἀντιρρήσεως εἰς τὴν ιαπωνικὴν διετίαν τῆς διέκησεως καὶ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν Λιρῶν 'Ἀγγλίας Ἡ , ὅπλησει σας εἰς τὸν παρὰ τὴν Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος λογαριασμὸν σας καὶ ὀπωδόβηστε εἰπὲ τῇ λήξει τῆς διετίας. Τῆς προκειμένης ἐγγυήσεως θέλουμεν ἀπαλάζει τὸν ἐνδιαφερόμενον πελάτην σας ἄμα τῇ ἐπιστροφῇ τῆς παρούσης ἡ βάσει εἴγραφου ἐντολῆς ὑμῶν περὶ ἐπιστροφῆς τῆς ἐγγύησεως.

Διευκρινίζεται διτὶ διὰ τὰς περιπτώσεις ὑπογραφῆς προσυμβάσεως, ἡ ἀνωτέρω ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ θὰ εἶναι ἑτησίας διαρκείας, εἰς πάσαν δὲ περιπτώσιν ἀνανεώσεως τῆς συμβάσεως, ἐάν προσκομίζεται ἐπιστολὴ τῆς Τραπέζης Ἡ ὅποια εἶχε ἐγγυθῆ διά μίαν διετίαν θὰ πρέπει ἡ νέα ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ νά σιχύη ὑπὸ τὰς αὐτὰς προϋποθέσεις καὶ τοὺς αὐτοὺς ὅρους διὰ τὴν ἐπομένην διετίαν. 'Ἐξ ἄλλου αἱ ἐγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ διὰ τὰς περιπτώσεις αἵτησεως διευκολύνων διὰ τὴν ἔξοδόλησην τῶν ὄφειλῶν θὰ εἶναι τριμήνου διαρκείας. Τέλος, δύον ἀφορά τὰς ἐγγυητικὰς ἐπιστολὰς διὰ τὴν ἔξασφάλισην τῆς εἰσπράξεως τῶν προστίμων τοῦ ΓΕΝΕ θὰ σιχύη στὴν περιπτώσεις ταύτας ὡς προσαφερθείσας τύπους ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἔξαμην δυος διαρκείας καὶ ἀντὶ τῆς λέξεως «εἰσφορῶν» θὰ τίθεται ἡ λέξις «προστίμων».

"Ημεῖς, πάντως, ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι ἡ νέα ρύθμισις δὲν ἐπιπλέει τὸ πρόβλημα τῶν ἐπιβαρύνσεων ποὺ προκαλεῖ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὑπὸ τὰς σημερινὰς μάλιστα συνθήκας, ἡ ἀξιωσίς τοῦ NAT διὰ τὴν προσκόμισην ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν Τραπέζης. Καὶ ὑπόδεικνομεν ἐκ νέου καὶ εἰς τὸν 'Υπουργόν κ. Κεφαλογιάνων καὶ εἰς τὸν γενικὸν γραμματέα τοῦ YEN κ. Σαρλήν νὰ πρωθήσουν μίαν νέαν ρύθμισιν, ἡ δόποια, ἐπὶ τέλους, νὰ εύνοη τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν τόπον αὐτὸν.

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΑΔΕΙΑΣ

"Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ ὅρου τῆς νέας συμβάσεως τῶν μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ποὺ δρίζει ὅτι αἱ ἡμέραι τῆς ἑτησίας ἀδείας λογίζονται ως συντάξιμος χρόνος ὑπηρεσίας, διηκυρίωσθη ἡ εἰς τὸ συντάξιοδοτικὸν νομοσχέδιον. 'Η ἐν λόγῳ διάταξις προβλέπει ὅτι ὁ χρόνος

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Head office: 2000 Hamburg 1, Streindamm 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 2850 Bremerhaven, Columbusbahnhof 11, 2880 Brake, Am Pfer, P.O.Box 66, 2970 Emden, Neptunstrasse 15, 2940 Wilhelmshaven, Rheninstrasse 37, Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375

Teleph: 4 54 13/4

Teleph: 33 50, Telex: 027 804

Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804

P.O.Box 2187, Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

άδειας από 1.1.76 λογίζεται ως συντάξιμος χρόνος υπηρεσίας, ύπό την προϋπόθεσιν τής καταδόλης τών οικείων εισφορών. Τούτο σημαίνει ότι διά χρόνους άδειας θά λογίζεται έφερης ως συντάξιμος χρόνος υπηρεσίας διά διάλογος τούς ναυτικούς, ανεξαρτήτως τής κατηγορίας τών πλοίων εἰς τα οποία υπηρετούν. Δέν διηγρινίσθη μόνον έσονταν οι ένδιαφερόμενοι θά δύνανται να αναγνωρίσουν, επί τη καταβολή των αντιστοίχων εισφορών, και τών χρόνων άδειας τών έτων 1976 και 1977. Διά τούς υπηρετούντας εἰς την Ακτοπλοϊαν τὸ πρόβλημα ἔχει ρυθμισθή διά προγενεστέρας διατάξεως νόμου.

ΟΡΘΟΝ ΜΕΤΡΟΝ

Τὸ Πολυμελές Πρωτοδικείον 'Αθηνῶν διά τῆς ύπ' ἀριθ. 4624)1977 δριστικής ἀποφάσεως τὴν ἔκρινε διά δὲν υἱούσταται ὄφειλή πρὸς τὸ NAT ἐκ ναυτολογίων διά ἀγόρασθὲν πλοίον διά τὸ οποῖον ἡ πωλήτρια ἐταιρία εἶχε δώσει εἰς τὸ NAT ἐπιταγήν ἀνευ ἀντικρύστατος καὶ τὸ 'Ιδρυμα εἶχε χορηγήσει εἰς αὐτήν πιστοποιητικὸν μὴ ὄφειλῆς. Συγκριμένων τὸ δικαστήριον ἐδέχθη τὴν ἀγωγὴν τῆς ἀγοραστρίας τοῦ πλοίου ἐταιρίας καὶ ἀνεγνώρισεν ως ἀνύπαρκτον τὴν ἴσχυριζόμενην ὑπὸ τοῦ NAT ὄφειλην ταύτης ἐκ ναυτολογίου, διὰ τὴν όποιαν εἶχε χορηγήθη πιστοποιητικὸν μὴ ὄφειλῆς καὶ ἐπὶ τῷ δάσει τοῦ όποιον εἶχε πραγματοποιήθη ἡ μεταβίβασις τοῦ σκάφους. Κατόπιν τούτου ἀπεφασίσθη ὅπως ἀφεῖται, εἰς περίπτωσιν πωλήσεως πλοίων, μὴ ἔκδιδωνται πιστοποιητικὰ περὶ ὄφειλῆς, ἐφ' ὅσους γίνεται ταυτόχρονος πληρωμὴ τῶν ἐξ εισφορῶν ὄφειλῶν ἐκ ναυτολογίων διὰ τραπεζικῶν ἐπιταγῶν πρὶν ἢ αἱ ἐν λόγῳ ἐπιταγαὶ πληρωθεῖν ὑπὸ τῶν οικείων Τραπεζῶν, ἐκτὸς ἐάν αὐταὶ εἶναι βεβαιωμέναι παρὰ τῶν Τραπεζῶν.

Τὸ μέτρον εἶναι ὁρθόν, διότι οὕτω θὰ ἀποφεύχθων διενέξεις ως ἡ ἀνωτέρω, αἱ όποιαι καὶ τὸ κύρος τοῦ 'Ιδρυμάτος μειώνουν καὶ τοὺς μὴ ἔχοντας εἰδίνων ταλαιπωρούν, ως εἰς τὴν προαναφερθεῖσαν περίπτωσιν, διὰ τὴν όποιαν, καθ' ἡμάρτη, δὲν θὰ ἐπρεπε τὸν νάρθηκας ἀξίωσις ὑπὸ τοῦ NAT εἰς δάρος τῆς ἀγοραστρίας ἐταιρίας, ἡ όποια εἶχε πραγματοποιήσει τὴν ἀγοράν ἐπὶ τῇ δάσει πιστοποιητικὸν τοῦ 'Ιδρυμάτος περὶ μὴ ὄφειλῆς τῆς πωλητρίας.

ΔΡΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Μᾶς ἐπισημαίνεται ἔνα νέον κρούσμα ἀπὸ ἔκεινα τὰ όποια ἐκθέτουν ἀνεπανορθώτως τὸ γόνητρον τῆς Ναυτιλίας μας: Συγκεκριμένων, ἀναφέρεται ὅτι ἐλληνοκτητὸν σκάφος ἀντὶ νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ διὰ τὸν όποιον εἶχε ναυλωθῆ, προσήγγισεν εἰς ἕπερον λιμένα καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐξεποίσαν τὸ φορτίον ἐπ' ὥφελείᾳ των. Πρόκειται περὶ ἀπαραδέκτου πράξεως, ἡ όποια πρέπει νὰ ἀπισύρῃ, ἐκτὸς τῶν ποινικῶν καὶ ἄλλας κυρώσεις. Πρέπει νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ πάντες καὶ κυρίως, οἱ παρεισφύσαντες εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὅτι δὲν ἡμποροῦν ἀτιμωρητὸν νὰ δυσφημούν τὸ ὄνομά της. Δι' ὅ, πέραν ἔκεινων ποὺ παρακολουθοῦν διοικητικῶν καὶ δικαστικῶν τὴν ὑπόθεσιν, νομίζομεν ὅτι ἐπιβάλλεται καὶ ἡ λημῆς δραστικῶν μέτρων ὑπὸ τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων 'Εφοπλιστῶν διὰ τὴν προστασίαν τοῦ καλοῦ ὄντος τῆς Ναυτιλίας μας.

ΤΟ ΟΡΙΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Φοδούμεθα ὅτι τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT, τὸ όποιον προσφάτως ἡσχολήθη μὲ τὸ θέμα τῆς λήψεως μέτρων διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ἀπογραφὴ ως ναυτικῶν προσώπων ἡλικίας ἀνω τῶν ἑξῆκοντα ἐτῶν, τὰ όποια ὑφιστάμενα ἀτύχημα λαμβάνουν σύνταξιν ἀτυχήματος, ἔστω καὶ ἂν ἔχουν υπηρεσίαν δύο - τριῶν μηνῶν, ἐπροχώρησεν εἰς τὸ ἄλλο ὄπρον, ἀφού συνιστά ὅτως γίνεται εἰσήγησις ὥστε τὸ ἀνώτατον ὄριον ἀπογραφῆς ως ναυτικῶν νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ τεσσαρακοστὸν ἔτος τῆς

ἡλικίας. Περιορίζεται οὕτω ὡς δυνατότης εἰς ἄπομα μεγαλυτέρας ἡλικίας, λόγου χάριν μέχρι τεσσαράκοντα πέντε ἐτῶν, νὰ στραφοῦν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ κοινύσουν οὔτος ἐστὸν καὶ μικρὸν μέρος τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἔμψυχον ὑλικόν. Σημειούνται ὅτι εἰς οὐδένα φορέα τῆς ιδιωτικῆς οικονομίας τῆς Ἑγρᾶς ὑπόρχει περιορισμὸς ἀποσχολήσεως προσώπων οἰστρήποτε ἡλικίας καὶ αἱ προσλήψεις ἔξορτῶνται ἀπὸ τὰς δυνατότητας τῶν ἐνδιαφερούμενῶν νὰ ἀπασχολήσουν παραγωγικῶς. Νομίζομεν δὲ ὅτι τὸ προβλήμα ἐπιχείρημα ὅτι ἐάν ἐπιτραπεῖ εἰς ἄπομα μεγαλυτέρας τῶν τεσσαράκοντα ἐτῶν καὶ μέχρι τεσσαράκοντα πέντε νὰ ἀπογράφωνται ως ναυτικοί, θὰ ἐπιχειρήσουν πολλοὶ προερχόμενοι ἔκ χερσαίων ἐπαγγελμάτων νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν θεσπιζούμενων διὰ τοῦ νέου συνταξιδοτικοῦ νομοσχεδίου καὶ τοῦ νομοσχεδίου περὶ ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας εὐνοϊκῶν προϋποθέσεων διὰ νὰ τύχουν συντάξεως ὑπὸ τοῦ NAT δὲν εύσταθε, διότι καὶ εἰς τοὺς ἄλλους ἀσφαλιστικοὺς ὄργανους καὶ ίδιως εἰς τὸ IKA ἐφαρμόζεται ἡ ἀλαχίστη ἀσφαλιστικὴ προστασία.

'Η ρύθμισις τοῦ προβλήματος ἀνάγεται, βεβαίως, εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, τὸ όποιον νομίζομεν ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀπασθῆται τὴν ἀποφύγων τῶν ἐκ τοῦ ἐφοπλισμοῦ προερχομένων μελῶν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, τὰ όποια ἐτάχθησαν ὑπὲρ τῆς καθιερώσεως τοῦ τεσσαρακοστοῦ πέμπτου ἔτους τῆς ἡλικίας ως ἀνωτέρων ὄριου διὰ τὴν ἀπογραφὴν ως ναυτικῶν τῶν ἐνδιαφερούμενών. Παρομοία ρύθμισις θὰ πρέπει νὰ γίνη καὶ δὲν ἔκεινους οἱ όποιοι ἀπέκτησαν ναυτικὸν φυλλάδιον εἰς νεαρὸν ἡλικίαν καὶ δὲν ἐναυτολογήθησαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, τῆς ἐκ νέου ὑγειονομικῆς των ἔξετάσεως. Διότι θὰ εἶναι τὸ ὀλιγώτερον δέσμωρον νὰ ἐπιπρέψων τὴν ἀπογραφὴν ως ναυτικῶν ἀτόμων ἡλικίας ἔστω καὶ τεσσαράκοντα ἐτῶν, συμφώνως πρὸς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, καὶ νὰ ἀπαγορεύωμεν τὴν ναυτολόγησην ἀτόμων ἐφωδιεσμένων διὰ ναυτικῶν φυλλαδίων, τὰ όποια μέχρι τοῦ προαναφερθέντος ὄριου

ἡλικίας δὲν ἐπραγματοποίησαν οὐδεμίαν ναυτικήν υπηρεσίαν.

Σημειούνται ἐν προκειμένῳ, ὅτι διετυπώθη καὶ ἡ ὅποιας ὅπτως τὸ ἀνώτατον ὄριον ἡλικίας διὰ τὴν ἀπογραφὴν προσώπων ως ναυτικῶν περιορισθήτη εἰς τὸ 35ον ἔτος, ὅλας εύτυχῶς ἀπερρίφθη. Σημειούνται, ἐπίσης, ὅτι κατὰ τὴν σχετικὴν συζήτησιν εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT οὐδέμια ἀπομιλήθη ἔξεφράσθη καὶ διὰ τὸ φέλον, κυριολεκτικῶς, πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων καὶ αἱ συζητήσεις περιωρίσθησαν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν προστασίαν τοῦ NAT ἐκ τῶν λεγομένων «ἀλεξιπτωτιστῶν» τοῦ ναυτικοῦ ἀπογράμματος, ἐνῷ τὸ πρόβλημα, καθ' ἡμάρτη, ἦτο διττόν: Καὶ νὰ ἔξασφαλισθοῦν τὰ συμφέροντα τοῦ NAT καὶ κατ' ἀκολουθίαν καὶ τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν καὶ νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ ὅλον θέματος σφαιρικῶν, ὥστε καὶ ἡ Ναυτιλία νὰ μὴ στερηθῇ τὰς υπηρεσίας ἑκείνων τῶν ίκανῶν 'Ελλήνων, οἱ όποιοι, ἔστω καὶ εἰς ἡλικίαν 45 ἔτων, θὰ ἐσκέπτοντο νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα.

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

'Υπὸ υπηρεσιακῶν παραγόντων τοῦ NAT ἐκφράζεται ἡ ὅλης ὅτι «μὲ τὴν θοήθειαν τοῦ Θεοῦ» εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ ἔχῃ ἐπιτευχθῆται ἡ ἐκκαθάριση τῶν ναυτολογίων τοῦ έτους 1977 καὶ θὰ γίνη ἡ ἐπίδοσις τῶν σχετικῶν φύλλων ἐκκαθαρίσεως εἰς τοὺς

Διηγρινίσθηται διὰ τὸ διάστημα τοῦ έτους 1977 εἰσήχθησαν εἰς τὸ NAT 12.365 ναυτολόγια, τὰ όποιαν ἔχουν ήδη ἐκκαθαρίσθη καὶ ἔξεδθησαν φύλλα ἐκκαθαρίσεως ἐκ τῶν όποιων μέχρι τῶν ἀρχῶν 'Απριλίου εἰχον ἐπιδοθῆει εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους 9.597, ἡ ἐπίδοσις δὲ τῶν ὑπολογίων ἡλπίζετο διὰ τὸ περιτωτὴν μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος μηνὸς.

Παράγοντες τοῦ NAT θεωροῦν ὅτι, ως προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, ἔχει ἐπέλθει μία βελτίωσις τῆς καταστάσεως εἰς τὸν τομέα τῆς ταχιτέρας ἐκκαθαρίσεως τῶν ναυτολογίων, ὑποστηρίζουν μάλιστα, ὅτι ήδη

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

εεύρισκομέθα εις ἀνέκτον στάδιον». 'Ημεῖς ἔχομεν ὑπόδειξεῖ ἐπανειλημμένως, διτὶ τὸ πρόβλημα τῆς ταχείας συγκεντρώσεως καὶ ἔκκαθαρίσεως τῶν ναυτολογίων θὰ ἐπελύετο δριστικῶν μόνον ἔαν καθιεροῦτο τὸ ἔξαμπτον ναυτολόγιον. Μέχρι στιγμῆς δὲν εἰσηκούσθημεν καὶ ὑποβάλλομεν μίαν ὑπέθυνον ἀπάντησιν: "Ἔχουν ὑπολογίσει οἱ ἀρμόδιοι τοῦ NAT — ἀλλὰ καὶ τοῦ 'Υπουργείου — τὸ κόστος τὸ ὅποιον προκαλεῖ τὸ σημερινὸν σύστημα διακινήσεως καὶ ἐκκαθαρίσεως τῶν ναυτολογίων;

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν θέλομεν νὰ ἔρωτήσωμεν τὶ ἀπέγινε μὲ ἑκείνη τὴν ὥραίν, πράγματι, πρωτοβουλίαν διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ναυτολογίου διὰ τὰ συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT πλοίοι; Ποῦ εύρισκεται τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον, τὸ ὅποιον σημειωτέον, οὐδεμίαν διαπάνη δημιουργεῖ διὰ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν;

Η ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ

Εἰς ἑκατοντάδας μετρῶνται τὰ σκάφη ἀναψυχῆς, τὰ προσωρινούμενα ἢ ἀνειλκυσμένα εἰς τὴν ξηράν, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μαρίνας Καλαμακίου. Εἶναι γεγονός ὅτι ὁ νέος αὐτὸς τουριστικὸς λιμὴν ἀπὸ μακρού ἔχει δοθῆ πρὸς χρήσιν τῶν πολυπληθῶν φίλων τῆς θαλάσσης καὶ μάλιστα πρὶν ἀποπερατωθοῦν αἱ

κατασκευαστικαὶ ἔργασίαι, ιδίως αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν διαιρόφωσιν καὶ τὸν ἡλεκτροφωτισμὸν τῆς χερσαίας περιοχῆς.

Δὲν ὑπέισερχόμεθα εἰς τὴν ἀξιολόγησιν τῆς ὀφελιμότητος καὶ τὴν ἱεράρχησιν τῆς προτεραιότητος τοῦ τουριστικοῦ τούτου ἔργου, οὔτε εἰς τοὺς λόγους καθυτερήσεως τῆς ὀλοκληρώσεώς του, οἱ ὅποιοι ὀπωσδήποτε συνδέονται μὲ τὴν χρηματοδοτικὴν ίκανότητα τοῦ Προγράμματος Δημοσίων 'Ἐπενδύσεων. 'Η ἀποφίς μας, ἐν προκειμένῳ, εἶναι ἐκπερασμένη. 'Ἐπιβάλλεται ἡ μερήμην τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ταχίστη συγκρότησις καὶ λειτουργία ἐνὸς ἀρκούντως ἔχουσιο διοδημένου 'Εθνικοῦ Συμβουλίου Λιμένων. Σκοπός του ἡ χάραξις συντονισμένης πολιτικῆς ἀναπτύξεως τῶν λιμένων, συνθρωμάνενης πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς, ἐμπορικὰς, συγκοινωνιακὰς καὶ τουριστικὰς ἀνάγκας, τόσον ἐκάστης περιοχῆς, δοσον καὶ τὰς γενικωτέρας τῆς χώρας.

'Εκεῖνο τὸ ὅποιον ἡθέλαμεν νὰ τούσωμεν διὰ τὴν Μαρίναν Καλαμακίου, εἶναι ὅτι ἐφ' ὅσον ἡδη εὑρέως χρηματοποιεῖται αὐτὴ, θὰ πρέπει νὰ ἔξασφαλισθοῦν αἱ προϋποθέσεις ἔστω καὶ στοιχειώδους λειτουργίας της. Οἱ φανοὶ εἰσόδου, συνδέονται μὲ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυτιλίας καὶ ἡ καθαριότης τῶν χερσάριων χώρων, ἐν διεισδύσει τῆς πόλης της πόλης της θερινῆς κινήσεως, θὰ πρέπει ἀμέσως νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ὑπὸ τοῦ ΕΟΤ καὶ τῆς ἀρ-

μοδίας Λιμενικῆς 'Αρχῆς.

Τέλος, χάριν τῆς εύταξίας, ως καὶ τῆς εύρυθμου καὶ ἀσφαλούς λειτουργίας τοῦ λιμένος τούτου, ἐποικοδομητικὴ θά ἦτο ἡ μόνιμος ἑκεὶ παρουσία κλιμακίου τῆς τοπικῆς ἀρμοδίας Λιμενικῆς 'Αρχῆς.

Ο ΠΕΙΡΑΓΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

Πλήρης ἀξιολόγων προσπαθειῶν ἡ λογοδοσία τῶν πεπραγμένων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ μοναδικοῦ ιδρύματος τοῦ Πειραικοῦ Συνδέσμου, ὑπὸ τὴν προσδρίαν τοῦ Π. Θεοχάρη, ναυάρχου-λιμενικοῦ.

'Απὸ τὴν μακράν αὐτὴν λογοδοσίαν, τὴν εἰς πολλὰ ἀναφερομένην, ἀποσπώμεν τὸν ἐπίλογον αὐτῆς, τὸν ἀρκετά εὐγλωττόν :

«Ολόληρη ἡ θητεία τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου δοῦ μία περίοδος περισυλλογῆς, τακτοποιήσεως ἀκκρεμοτήτων, πραγματοποιήσεων καὶ ἐπιχρύσεως εἰς ὑψηλότερον βαθμὸν τοῦ κύρους τοῦ Συνδέσμου μας.

"Ηδη ὁ Πειραικός Σύνδεσμος, χάρις εἰς τοὺς κόπους καὶ τὰς προσπαθείας τῶν διατελεσάντων Προέδρων, 'Αντιπροέδρων, Γεν. Γραμματέων, ἔφόρων καὶ συμβούλων, ως καὶ τῶν μελῶν τοῦ παρόντος Διοικ. Συμβουλίου, χάρις εἰς τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἡμίκην καὶ ὑλικὴν συμπαράστασιν τῶν ἀξιοτίμων μελῶν τοῦ Συνδέσμου μας καὶ τῆς εὐγενοῦς κοινωνίας μας διατηρεῖ, μὲ ηὔημένον κύρος, σταθεράν τὴν θέσιν τοῦ ως κορυφαίου πνευματικοῦ, ἐκπαιδευτικοῦ καὶ πολιτιστικοῦ Ιδρύματος, κοινωνελῶν ἀποστολῆς, μὲ λαμπράν τὴν παρουσίαν του, εἰς τὸν χώρον τῶν Γραμμάτων, τῆς Τέχνης, τῆς Παιδείας καὶ τῆς Σωματικῆς 'Αγωγῆς τῆς πόλεως μας καὶ τῆς μείζονος περιοχῆς αὐτῆς, μὲ πανελλήνιον ἀκτινοβολίαν. Καὶ θὰ πρέπει ἀκόμη νὰ ὑπογραμμισθῇ, ὅτι δοῦ παραμένει πάντοτε, ἀγρυπνός φουρός εἰς τὰς ἐπάλξεις τῶν Μακρών Τειχῶν τῆς πόλεως μας, μὲ πνεῦμα προοδευτικόν, ἀλλὰ καὶ μὲ βαθεῖαν πίστιν εἰς τὰς ἐλληνοχριστιανικὰς παραδόσεις τῆς φυλῆς μας.»

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

'Η εἰδησίς ἀναφέρει, ὅτι ἡ Βρεταννικὴ Κυβέρνησις ἀπέστειλε πρὸ μηνὸς περίποτε τὴν ἐπιταγὴν ὀποζημίωσεως τοῦ ἐθνικοπισθέντος ναυτηργείου 'Ναυτὶς & Πίκεργκιλ. 'Η ἐπιταγὴ, ἐπ' ὀνόματι Λόντον, 'Οberseßή Φράττερς, ἔθθασεν εἰς τὸ γραμματοκιβώτιον τῆς ἐταιρίας ἐντὸς συνήθους φακέλου, φέροντος ἀπλῶς τὴν ἐπωνυμίαν τῆς ἐταιρίας, ἀνεῦ ίδιατέρου παρολήπτου. 'Αφοῦ παρέμεινεν ἀζήτητος ἐπ' ὀλίγας ἡμέρας, ὁ μικρὸς γραμματοκομιστής τῆς ἐταιρίας ἀπεφάσισε νὰ τὸν ἀνοίξῃ καὶ παρ' ὀλίγον νὰ καταπέσῃ ἀπόπληκτος. 'Εντὸς τοῦ φακέλου, χωρὶς διοιδιαστικὴν ἐπιστολὴν ἡ ἄλλη τινὰ ἔνδειξιν, ἀνεπάνετο ἐπιταγὴ τοῦ Δημοσίου Ταμείου διὰ ποσὸν πέντε ἑκατομμυρίων (!!) (ἀριθ. 5.000.000) λιρῶν. Εὐτυχῶς διὰ τὴν ἐταιρίαν, ὁ μικρὸς ἡντιμός καὶ ὁ ιδιοκτήτης, δύστις πρὸ ὀλίγου εἶχε χάσει τὸ ναυτηργείον του, δὲν ἔχασε τούλαχιστον καὶ τὴν ἀποζημίωσιν.

'Η ιστορία δὲν ὑποτελεῖ διασκεδαστικὸν ἀνέκδοτον, διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς βρετανικῆς ἀπαθείας. Εἶναι γεγονός. Διὰ τὸ ὅποιον ἀγανακτημένος ὁ Βρετανὸς σχολιαστής, ἐπιλέγει ὅτι ἡ κρατικὴ γραφειοκρατία εἶναι μὲν παραγγωντος διὰ τὴν ἀνεπάρκειαν της, ἀλλ' εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως αὐτὴν ὑπερέβη τὸν ἀστόν της καὶ ἔθασε τὰ ὄρια τοῦ ἀπαραδέκτου.

νά γιατί τὸ πλοίο σας είναι σέ καλά χέρια



Γιατί τὰ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε. είναι δριτα ἔξωπλισμένα μὲ:

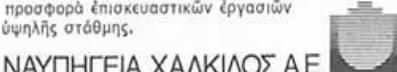
- Πλωτὴ Δεξαμενὴ ἀνυψωτικῆς ικανότητας 15.000 τόννων γιὰ πλοϊα μέχρι 45.000 DWT
- Πλωτὸς Γερανὸς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 100 τόννων
- Τημῆματα μελετῶν, προγραμματισμοῦ, ποιοτικοῦ ἔλεγχου πλαισιωμένα μὲ ἐμπειρία στελέχη καὶ συνεργεία ἀρτίας τεχνικῆς καταρτίσεως.

Μέσα στοὺς δύο πρώτους μῆνες τοῦ 1977 ἀνέλαβεν δεξαμενισμὸς καὶ ἀποσκευές 20 πλοϊαν 262.000 DWT συνολικῶς ἀπὸ τις ὄπεις μερικές χαροκτηριστικές είναι:

- ἡ 'Αντικατόσταση 150 τόννων σιδηροκατασκευῆς στὸ m.v. "YANNIS P.V." τὸ ὄποιο εἶχε ὑποστῆ bottom shell damage μεγάλης ἀκτόσεως ἀκτέλεσθηκε μὲ προκατασκευῆς σὲ Sections μειώνοντας έστι στὸ άλαχιστὸ τὸν χρόνο παρομοίων τοῦ πλοϊα στὴν Δεξαμενή.

- ἡ 'Αποβίλωση τοῦ Stülken Heavy Lift 140 τόννων τοῦ m.v. "JOANNA" καὶ τοποθέτηση στὴν θέση του CARGO GEAR (Masts, booms etc) κατασκευασμένα ἐξ διλούδηρου ἀπὸ τὰ Ναυπηγεῖα.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.
ΒΑΘΥ - ΑΥΛΙΔΟΣ • ΤΗΛ. 0221 - 31502, 31512
TELEX 27143 NAXA GR



A dedication to Quality
Ship-care Service
Worldwide.



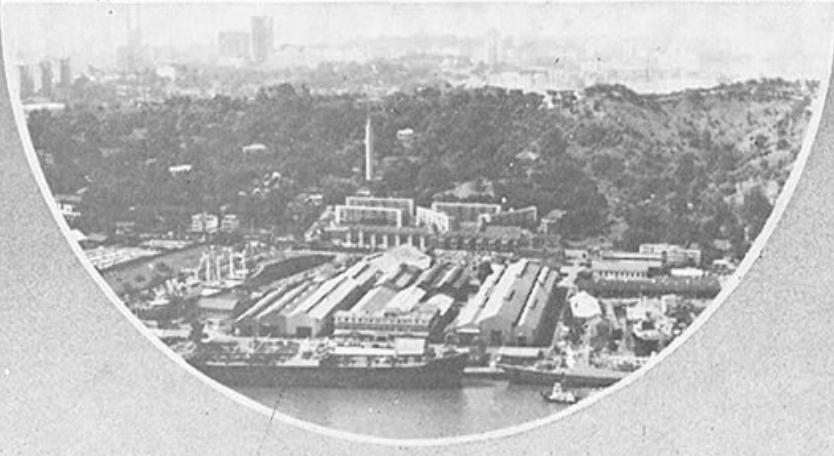
SINGAPORE

Keppel



Above: Keppel's new Tuas Yard

Below: Aerial view of Keppel Shipyard



Long since 1859, Keppel pioneered the shiprepairing industry in Singapore. Today, over a century later, Keppel is known abroad the shipping community for its dedication to quality ship-care service and uncompromising expertise.

Experience, technology and total involvement. That's why some 2,500 vessels ranging in size from large tankers to drillships choose to call at Keppel yearly for conversions, repairs, special surveys and annuals.

Keppel's original drydock capacity of 40,000 DWT is now enhanced by its newest 150,000 DWT drydock at Tuas Yard, which has deep water berths capable of accommodating alongside repairs of up to 250,000 DWT.

Over the years, Keppel has strived for completeness and has diversified, through its group of companies, into rig and ship building, offshore repairs, structural steel fabrication, gritblasting and marine coating.

This is the philosophy of dedication to quality ship-care worldwide.

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: Loucanomikos Piraeus, Greece.



**Keppel Shipyard
Limited. SINGAPORE**

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

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Για την δργάνωση και την λειτουργία του Ναυτικού Νοσοκομείου 'Αθηνών (N.N.A.), τόν δυνατό πληρέστερο έφοδισμό του σε έπιστημονικά όργανα και μέσα και την ζηλευτή συγκρότηση και απόδοση του έμψυχου έπιστημονικού προσωπικού του, αισθάνομαι, ώς τυχών σ' αύτό περιθώριες, την έπιτακτική άναγκη να συγχαρώ δημοσίᾳ και να εύχαριστήσω τὸ διευθυντήν του, τὸν νοσηλεύαντά με χειρούργον όρθοπεδικὸν ιατρόν, ώς καὶ πάντας τοὺς λοιποὺς ποὺ συμπαραστάθηκαν στὴν ἀσθένειά μου Ιατρούς.

Η ἀγγελία τοῦ ἐλέγχου τῶν πλοίων εἰς τὰ λιμάνια τῆς Βορείου Θαλάσσης ἀπὸ τὸν ΟΟΣΑ εἶναι δύσκολο νά κρύψει ποιά πλοία θὰ ὑποστοῦν τὶς περισσότερες ἐπιθεωρήσεις γιὰ τὴν ἀνακάλυψη συνθηκῶν «εσαμποτάνταρντα». Η ἀναλογία τῶν ἐλληνικῶν ιδιοκτησίας πλοίων τρέπτες ξηρού καὶ ύγρου φορτίου σ' αὐτὰ τὰ λιμάνια εἶναι αἰσθητά μεγαλύτερη ἀπ' ὅλα τὰ ὄλλα κράτη, ποὺ κυρίως ἔχουν πλοία γραμμῆς. Συνεπώς τὰ πλοία μας εἶναι ἑκεῖνα ποὺ θὰ δέχονται τὶς ἀναπάντεχες ἢ τὶς ἀναιμνόμενες, λόγῳ αἰτίεως των τοῦ δυσαρεστημένου μέλους τοῦ πληρώματος, ἐπισκέψεις τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ ΟΟΣΑ.

Αὐτὸ δὲν μᾶς πειράζει. Σήμερα ἡ συντριπτικὴ πλειοψηφία τῶν ἐλληνικῶν πλοίων παρέχει τὰ ἀπάρασίτητα μέτρα ἀσφαλείας, ὕγιεινή ἐνδιάσπορη, ἀνέσεις καὶ ψυχαγωγία γιὰ ἀξιωματικούς καὶ πλήρωμα. Ἐκείνο ποὺ μᾶς πειράζει εἶναι ἡ πλήρης περιφρόνησης τοῦ ΟΟΣΑ πρὸς τὶς ἐλληνικές Ἀρχές τῆς Ναυτιλίας μας, ποὶ ἀντιρροσωσθεύνται τόσο πληθωρικά εἰς τὰ λιμάνια σύτά. Διότι ὁ ΟΟΣΑ προκαλεῖ τὴν πρόσκλησή του ἀπὸ τὸ δυσαρεστημένο πλήρωμα, ἐνώ θὰ ἔπειρε κα-

νονικά αὐτὸ νά προσφύγει σπὸν «Ἐλληνα Προξενικὸ Λιμενάρχη, ἢ στὸ «Ἐλληνικὸ Πρεξενίο. «Ἄσε ποὺ ἔχει δικαίωμα νά ἐπιθεωρήσει ἔνα δασπόρι; δι τι ὥρα τοῦ καπνίσει.

Ἐπειδὴ δῆμως ὁ ΟΟΣΑ ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ τὶς Ἀρχές τοῦ κάθε κράτους δέν μποροῦμε νά κάνωμε τίποτε. Θὰ θέλαμε δῆμως νά ωρτήσουμε ὃν θὰ δητὸν δυνατὸ μάτι παρόμοια ἐπιθέωρηση νά γίνεται στὰ πλοία τοῦ ΟΟΣΑ ἀπὸ τὶς «Ἐλληνικές Ἀρχές στὰ «Ἐλληνικὰ λιμάνια. «Ἔχουμε δεῖ μερικά ἀγγλικά πλοία ποὺ θὰ χρειαστούνται μιὰ τέτοια ἐπιθέωρηση. Κι' ἀς μήν δεχόμας πάνω τὰ κράτη τοῦ ΟΟΣΑ ποτὲ δέν είδομε μὲ καλὸ μάτι τὴν τρομερὴ ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας μας.

Φιλικώτατα

I. Δ. ΚΟΤΡΩΤΣΗΣ

Οινούσσιαν Μαριτάιμ Λίμιτεντ

Λονδίνον, 21 Απριλίου 1978

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἀπὸ Λιμενικὰς Ἀρχάς τῆς κάθε χώρας, ποὺ ἀνήκει εἰς τὸν Ο.Ο.Σ.Α. θὰ διενεργήται ἡ ἐπιθέωρησης. Διὰ τοὺς λιμένας μας ποῖος ὁ ἀρμέδιος; «Ἐρωτάται τὸ καθ' ἡμάς 'Υπουργείον.

Ἡ γνωμάτευσις τοῦ καθηγητοῦ «Ιρδινὸν υπῆρξε ἀπολύτως σύμφωνος μ' ἔκεινην τῶν ιατρῶν τοῦ N.N.A. μὲ ἐπὶ πλέον τὸν αὐθόρυμπτο πρὸς τοὺς οἰκείους μου ἔπαινον του γιὰ τοὺς γιατροὺς μὲ τοὺς ὅποιους συνεργάσθηκε, προσθέσας τέλος, διτὶς «στὴν MAYO CLINIC δὲν θὰ γινόταν τίποτε περισσότερο ἀπὸ αὐτὰ ποὺ ἔγιναν στὸ Ναυτικὸ Νοσοκομεῖο 'Αθηνῶν».

Μὲ πολλὴ ἔκτιμηση

IΩ. ΣΑΚΑΛΗΣ

Ανώτερος Ἀξιωματικὸς Λ.Σ. ἐ.ἄ.

P. O. BOX 4797
TELEX 570909

S. A.



CAPE TOWN FAROS & C° PTY. LTD.

Phones: 518183 - 518184 - 518185

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ

- M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΙ

(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 ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ.
- 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

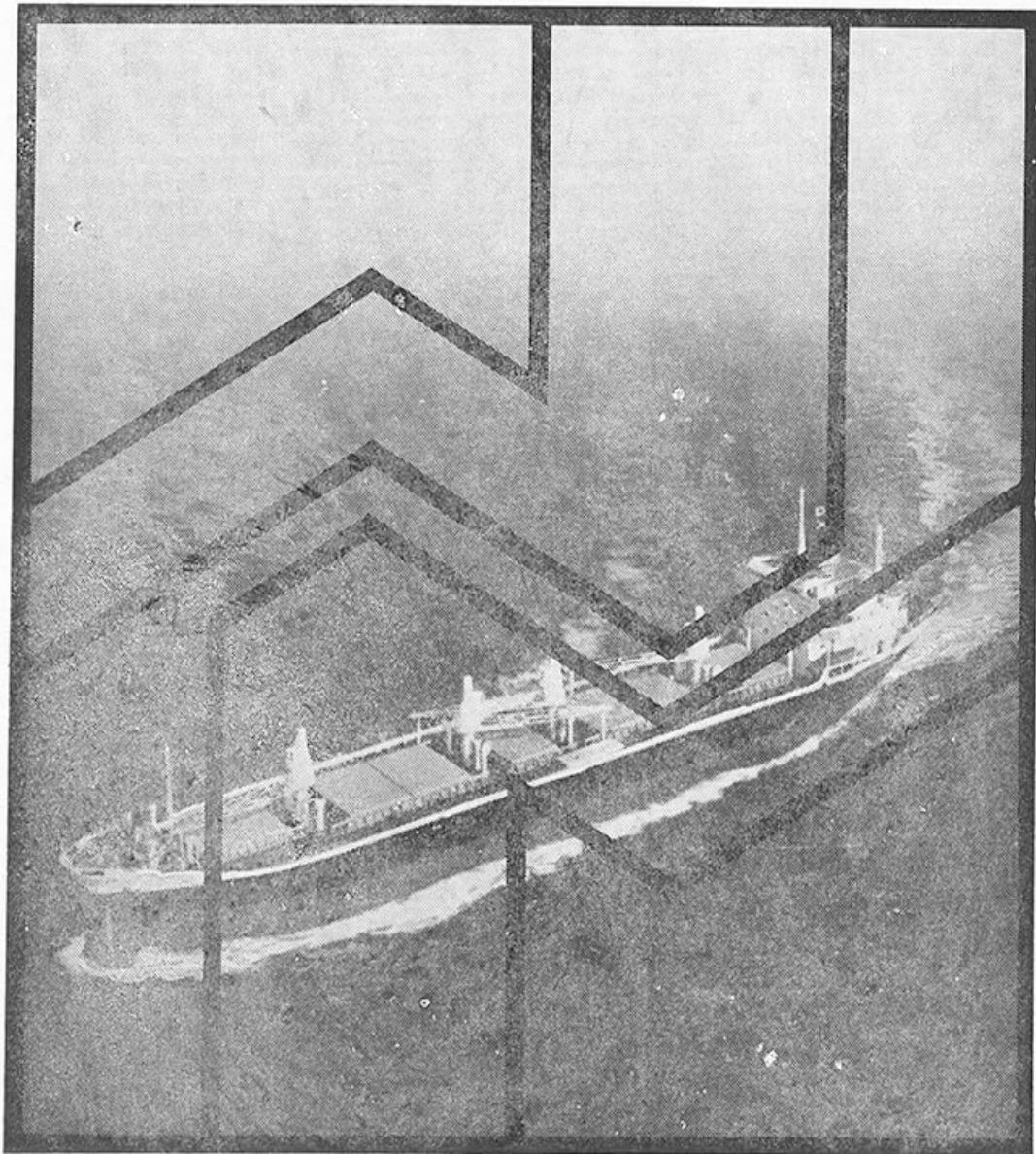
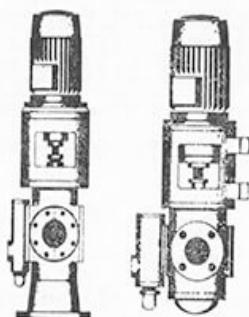
'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΥΣ ΑΛΛΑ ΟΥΤΕ ΚΑΙ Η ALLWEILER

Συμμετέχουν εις τά
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ
5-10 Ιουνίου
πτέρυξ A6
Περιπτέρον A32

Οι άντλιες ALLWEILER δέν έπιπρέπουν λύσεις
συμβιβαστικές σε προβλήματα ναυπηγικά και έγκαταστάσεων.

Ο Οίκος ALLWEILER έχει τις κατάλληλες διά κάθε
χρήσιν άντλιες. Άντλιες που έκτελούν όψόγως τό έργο διά τό
όποιον έχουν σχεδιασθή. Απεριόριστη Πείρα σχεδιάσεως εις τήν διεθνή ύπηρεσίαν. Παντός ειδούς
άντλιες από μίαν και μόνον πηγήν. Μία έπιτυχής συγκέντρωσις ειδικών εις τό Ναυτιλιακόν τμῆμα τῆς
ALLWEILER έχασφαλίζει όψογον έργον πέραν τοῦ ύπολογισθέντος χρόνου. Προγράμματα έπειγοντα εις τόν τομέα
έξεδρῶν διατρήσεως ανοικτῆς Θαλάσσης. Ένεργός παρουσία ανά τόν κόσμον. Έμπιστευθῆτε μας τά
προβλήματα που άντιμετωπίζετε. "Έχουμε τήν άπαντησιν. Έπικοινωνήσατε με' μᾶς άπ' εύθειας ή μέ τόν
άντιπροσωπον τής ALLWEILER.



ALLWEILER
MARINE



Κάτι Περισσότερο τής καλυτέρας τεχνολογίας άντλιών.

Άντιπροσωποι διά τήν Έλλάδα: «MARINE SUPPLIER»
ΜΙΛΤΟΣ ΒΑΛΣΑΜΑΚΗΣ Δημ. Γούναρη, 15 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ -
Τηλ.: 417 7646, TELEX: 21-2418, Τηλ/κή Δ/σις: TRANSMIL

Worldwide: ALLWEILER MARINE
Postboks 83, N 1312 Slependen/Norway
Phone 02 / 54 02 85, Telex 18 913

Με έπικεντρον τὰς Χώρας τῆς Ε.Ο.Κ.

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΩΝ 8 ΤΗΣ ΒΟΡ. ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, 'Υπουρανάρχου Λ.Σ. (Ε.Α.)

Εύρισκομεθα πρὸ ραγδαίων ἔξελίξεων εἰς τὸν τομέα τῆς χαράξεως τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ, ἡ ὁποία ἀθορύβως ἥρχισεν νά τίθεται εἰς ἐφαρμογήν.

'Ἄντι πανηγυρικοῦ τύπου ἐκρίθη φαίνεται σκοπιμώτερον νά περιβληθῇ αὐτὴ τὸν μανδύαν τῆς προσπασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος καὶ τοῦ ἄγνως κατὰ τῶν ὑποσυντηρήτων πλοίων (Sub - Standards). Τὰ στάδιοι τῶν προπαρασκευῶν καὶ τῶν εἰσηγήσεων ἔχουν κατὰ μέγα μέρος περατωθῆ, ὡς μαρτυροῦν τὰ γεγονότα.

Δὲν γνωρίζομεν πόσοι εἰς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς καταλαμβάνονται εἰς ἀπίνης, ἀλλ' ὀπωδήποτε διαμορφώνεται μίας κατάστασις διὰ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς Ἑλληνοκτήτου Ναυτιλίας, ἡ ὁποία ἐπιβάλλει ἄγρυπνον παρακολούθησιν τῶν σημειουμένων ἔξελίξεων.

Εἰς τὸ προηγούμενον ἄρθρον (N.X. τῆς 1.5.78) ἐγράψαμεν περὶ τὸν τὸ ὑποκρύπτουν τὸ ἐπιβαλλόμενα ἐπασφάλιστρα ἐπὶ τῶν φορτίων, τῶν μεταφερομένων διὰ πλοίων Ἑλληνικῶν ὡς καὶ ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας, ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἑτῶν. Αἱ πρώται αὐταὶ σκέψεις μας διεπίνονται ἀπὸ κάποιων ἐνδόμυχον ἐπιφύλαξιν, διότι ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ ἡδέλλομεν νό πιστεύσωμεν εἰς τὰ ἐμφανῆ πλέον κίνητρα τῆς ἀπροκλήτου ταύτης ἐνέργειας, ἡ ὁποία πλήττει ἀξιόλογον μέρος τῆς Ναυτιλίας μας.

ΠΡΟ ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Εἶναι ἀτυχῶς προφανές ὅτι ιστάμεθα πρὸ ἐνὸς καλῶς ὡργανωμένου σχεδίου, τὸ ὁποῖον ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἔξουδετέρωσιν τῆς μέσης καὶ μεγάλης ἡλικίας παγκοσμίου χωρητικότητος μὲ ἄμεσον ἐπιδιόξιν:

α) Τὴν δι' ἔγχειρίσεως ἔξισορρόπησιν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πλοίων ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν ἀκριβοτέρου κόστους καὶ ἐκμεταλλεύσεως πλοίων, τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν καὶ ὅτι) τὴν διάσωσιν καὶ ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ μναστοῦ ἀναζωπύρωσιν τῆς φιβιούσης Δυτικο-Εύρωπαϊκῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Θύται αἱ χώραι τῆς ΕΟΚ σύν την Νορδηγίαν καὶ Σουηδίαν. Πρῶτον ὑποψήφιον θύμα ἡ ἐλληνοκτήτος Ναυτιλίας μὲ τὸ ὑψηλὸν ποσοστὸν μεγάλης ἡλικίας πλοίων.

'Ἀναντιρρήσας εὐρισκόμεθε ἐνώπιον προσεκτικῆς ἐπιλογῆς ἀλλῆς μορφῆς προστατευτικῆς μεθόδου, διαφόρου τοῦ ἐμπορικοῦ προστατευτισμοῦ, ἔξυπηρετούσης διποτελεσματικώτερον τὰ κλονιζόμενα ναυτιλιακὰ καὶ ναυπηγικά συμφέροντά των. Ἀκριβὸν πάντως τίμημα τῆς νέας ταύτης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, θὰ κληθῇ νά καταστάλῃ ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις, ἐν εἴδει διεθνοῦς φόρου πολυτελείας, λόγῳ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν ναύλων εἰς τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν Δυτικο-Εύρωπαϊκῶν πλοίων

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΩΝ ΟΚΤΩ

"Ἄς παρακολουθήσωμεν τὰ γεγονότα ἐκ τοῦ σύνεγγυς. Πρὸ δὲ λίγων ἔβδομάδων, κατόπιν 18 μηνῶν διαπραγματεύσεων, ὅτκω (8) Δυτικο-Εύρωπαϊκή χώραι τῆς Βορ. Θαλάσσης ὑπέγραψαν εἰς τὴν Χάγην μίαν συμφωνίαν (A Memorandum of Understanding), προβλέπουσαν κοινὴν δράσιν κατὰ τῶν ὑποσυντηρήτων πλοίων, τὰ ὁποῖα κάμνουν χρήσιν τὸν λιμένων τῶν χωρῶν αὐτῶν, αἵτινες εἶναι: Τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον, ἡ Γαλλία, ἡ Δυτ. Γερμανία, τὸ Βέλγιον, ἡ Ολλανδία, ἡ Δανία, ἡ Νορδηγία καὶ ἡ Σουηδία. 'Απὸ τὰς 9 χώρας τῆς ΕΟΚ δὲν συμ-

μετέχουν ἡ Ἰταλία, ἡτοις ὡς Μεσογειακὴ κείται ἐκτὸς τῆς προκριθείσης γεωγραφικῆς περιοχῆς (Βορ. Θαλάσσης) καὶ αἱ ὄντες ναυτικοῦ ἐνδιαφέροντος Ἰρλανδία καὶ Λουξεμβούργον.

Τὸ Memorandum προβλέπει τοὺς γενικοὺς όρους ἐποπτείας καὶ ἐλέγχου τῶν ποντοπόρων πλοίων οἰστοδήποτε σημαίας, τὰ ὁποῖα προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν ὑπογραφασῶν ὅκτω χωρῶν ἡ χρησιμοποιοῦν τὰ ἑστωτικά τῶν ὅδων.

'Ἡ ἐπιθερήσις τῶν σκαφῶν ἀποσκοπεῖ νά διαπιστώσῃ ἐάν τὸ πλοίον συμμορφούνται πρὸς ὡρισμένα ἐπίπεδα ἀφολείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ὑγιεινῆς. Ταῦτα ἐκτίθενται διὰ μακρῶν εἰς ἓνα παράρτημα τοῦ Memorandum καὶ εἰναι σύμφωνα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, ὡς λέγουν, τῶν συναφῶν Διεθνῶν Συμβάσεων.

Κύριος σκοπὸς εἶναι ἡ ἐναρμόνιση τῶν μέτρων ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων αὐτῶν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων κατ' ἀποτελεσματικὸν τρόπον.

Αἱ Ἀρχαὶ ἐκάστης ὑπογράφασίς χώρας δύνανται νά προδούν εἰς τὸν Ἐλεγχον ἐνὸς πλοίου εἴτε συμπτωματικός, εἴτε κατόπιν ἀμφιβολίων ὡς πρὸς τὰς κρατούσας ἐπὶ τοῦ πλοίου συνθήκας.

Εἰς ἓνα ὑποσυντηρήτον πλοίον τότε μόνον θὰ ἐπιτραπεῖ νά ἀποπλεύσῃ, ὅταν ἐκτελεσθῶν τὰ κατάλληλα μέτρα ἀποκαταστάσεως ἡ ὅταν ληφθοῦν ἔτερα προφυλακτικὰ μέτρα.

'Ἡ συμφωνία ἀκολούθως προβλέπει τὴν δημιουργίαν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων 8 χωρῶν ἐνὸς μονίμου συστήματος πληροφορῆσεως περὶ τῶν ὑποσυντηρήτων πλοίων διὰ τὴν προσήκουσαν ἀλληλενέρωσιν αὐτῶν. 'Ἐμπειρογνώμονες τῶν συμβαλλομένων χωρῶν θὰ συναντῶνται τουλάχιστον ἄπαξ τοῦ ἔτους πρὸς συζήτησιν ἐπὶ τῆς ἀποτελεσματικότητος τῶν ἐφαρμοζομένων μέτρων, ὃς καὶ διατύπωσιν τυχὸν ἀπαιτουμένων συμπληρωματικῶν προτάσεων. 'Ἡ Γραμματεία τῆς Ομάδος θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν Χάγην.

'Ἡ συμφωνία αὐτὴ ὑπῆρξεν καρπὸς διασυλεύσεων, αἱ ὁποῖαι ἡρχισαν τὸν Σεπτέμβριον 1976, κατόπιν πρωτοβουλίας τῶν 'Ολλανδικῶν Ναυτιλιακῶν 'Αρχῶν.

Οἱ αὐτοὶ κύκλοι ισχυρίζονται ὅτι ἡ ἀπειλουμένη δρόσις τῶν 8 παρακτικῶν Κρατῶν κατὰ τῶν ἑνῶν πλοίων, θὰ ἐνεργοποιήσῃ, προσέτι, μίαν ἀπόφασιν υἱοθετήσαν ἀπὸ τὴν 62αν Συνδιάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου 'Εργασίας, κατὰ τὸ 1976, παραθουσαὶ τὰς Κυβερνήσεις, τὰς μὴ κυρωσάσσας τὴν Διεθνή Σύμβασιν 147 περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας (ἐλάχιστοι τηρητέοι κανόνες Minimum Standards), ὅπως υἱοθετήσουν τὰς περισσοτέρας δυνατὸν διατάξεις ἐκ τῆς συμβάσεως ταύτης. Τὸ ὑπογραφὲν Memorandum θὰ παρουσιασθῇ εἰς τὸν I-MKO, τὸ Διεθνὲς Γραφείον 'Εργασίας, τὸν ΟΟΣΑ, τὴν ΕΟΚ, τὸν ΔΟΜ, τὴν Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν 'Ομοσπονδίαν (ISF) καὶ τὸ Διεθνὲς Ναυτιλιακὸν 'Επιμελητήριον.

ΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Δυνατὸν νά διερωτηθοῦν πολλοὶ περὶ τῶν κριτηρίων τῆς γεωγραφικῆς ἐπιλογῆς τῶν δικτύων χωρῶν, ὡς καὶ περὶ τῆς ἀπο-

Serving the needs of world merchant shipping

R. MILLER
& SONG BERMUDA
STANDB. JUNE 5-10
POSIDONIA '78

The UK P&I Club(Bermuda).

Enquiries to Managers' London Agents

THOS R. MILLER & SON

14-20 St. Mary Axe London EC3. Telephone: 283 4646. Telex: 885271.

Cables: Mutuality London.

λεσματικότητός των όπως ύλοποιήσουν την ναυτιλιακή των έπιδιξιν. Αναμφισθητή των άπο τους λιμένας δύλων αὐτών των χωρών διακινείται το μεγιστον μέρος του κολοσσιαίου έξωτερικού έμποριου της ΕΟΚ (έχαιρεται ή Ιταλία, άλλα προστίθενται ή Νορβηγία και ή Σουηδία), ώς και σημαντικόν τμήμα του διαμετακομιστικού έμποριου προς τάς χώρας της Κεντρικής και Ανατολικής Εύρωπης, μέσω τών ποταμίων όδων. Κατά συνέπειαν ή έπιθεωρησιακή δραστηριότης των θάλασσας κάτω των 5 έτών, έναντι 45% της Λιβεριανής και 33% της Παναμαϊκής.

Ειδικά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της.

Αναλυτικά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της ΕΟΚ είναι τότε η έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της ΕΟΚ πρός τρίτες χώρας (έκτος ΕΟΚ) και τότε 25% του έμποριου μεταξύ των χωρών της ΕΟΚ, διεξάγεται άπο της θαλάσσης.

Ειδικά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της ΕΟΚ, διενεργούνται άπο της θαλάσσης.

Διά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της ΕΟΚ, περί του δύο τούτου της ΕΟΚ, τούτο άνηλθεν κατά τη 1972 είς 1 δισεκ. 366,4 έκατ. τόνων.

ΠΟΙΟΙ ΘΑ ΠΛΗΓΟΥΝ

Είναι προφανές ότι ή συμφωνία των δύο πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της ΕΟΚ, περί του δύο τούτου της ΕΟΚ, τούτο άνηλθεν κατά τη 1972 είς 1 δισεκ. 366,4 έκατ. τόνων.

Πετρέλαιον: 35% των είσαγωγών.
Ξηρά Φορτία (χύδη - γενικά): 51% των είσαγωγών και 61% των έξαγωγών.

Διά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα των χωρών - μελών της ΕΟΚ, περί του δύο τούτου της ΕΟΚ, τούτο άνηλθεν κατά τη 1972 είς 1 δισεκ. 366,4 έκατ. τόνων.

μερικά ένδιαφέροντα στοιχεῖα, που την άφορούν.

Άπο της πλευράς ήλικίας ή συγκρότησις του έλληνοκτήτου στόλου είναι γνωστόν πόσον υπερτερεί. Καὶ ή ήλικία τών πλοίων, όπως εἰς τά έπασφαλιστρα, ούτω καὶ διά τὸν προετοιμάζονταν έλεγχον θὰ διαδραματίζῃ τὸν πρωτεύοντα ρόλον.

Βάσει τῶν στοιχείων τοῦ Λόδου' Ρέτζι-στερ μόνον τὸ 23% τῆς υπὸ έλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος είναι ήλικίας κάτω τῶν 5 έτών, έναντι 45% τῆς Λιβεριανῆς καὶ 33% τῆς Παναμαϊκῆς.

Έξ αλλού άπο τὴν έπιθεωρησιακή δραστηριότητα τῶν 5 έτών, έναντι 90% τοῦ έξωτερικού έμποριου τῶν χωρών - μελών της ΕΟΚ πρός τρίτες χώρας (έκτος ΕΟΚ) καὶ τὸ 25% τοῦ έμποριου μεταξύ των χωρών της ΕΟΚ, διεξάγεται άπο της θαλάσσης.

Δύο αιτία: Η σημαντική τῶν πλοίων της ΕΟΚ είναι τότε η έπιθεωρησιακή δραστηριότητα τῶν 5 έτών, έναντι 90% τοῦ έξωτερικού έμποριου τῶν χωρών - μελών της ΕΟΚ πρός τρίτες χώρας (έκτος ΕΟΚ) καὶ τὸ 25% τοῦ έμποριου μεταξύ των χωρών της ΕΟΚ, διεξάγεται άπο της θαλάσσης.

Ειδικά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα τῶν χωρών - μελών της ΕΟΚ, διενεργούνται άπο της θαλάσσης.

Διά πάνω στην έπιθεωρησιακή δραστηριότητα τῶν χωρών - μελών της ΕΟΚ, περί του δύο τούτου της ΕΟΚ, τούτο άνηλθεν κατά τη 1972 είς 1 δισεκ. 366,4 έκατ. τόνων.

Πρός γενικωτέραν ὀντίληψιν τῶν πραγμάτων υπενθυμίζεται ότι άπο της πλευράς ήλικίας τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ποσοστὸν ταύτης περίπου 65%, είναι κάτω τῶν 10 έτών καὶ οὐλιγότερον τοῦ 5% έχει ύπερβη τὴν 25ετίαν.

Σύνθετις έλληνοκτήτου στόλου:

Έπος έλληνική σημαίαν: 3.605 πλοία, 33.019.531 κοχ.

Έπος σημαίας εύκολισας: 1.172 πλοία, 19.470.561 κοχ.

"Ήτοι ή γαλανόλευκος καλύπτει ποσοστὸν 60,60% τῆς έλληνοκτήτου χωρητικότητος, αἱ δὲ σημαίαι εύκολισας τὸ ύπόλοιπον 39,40%. Έπι διεθνούς κλίμακος, ή χωρητικότητης τοῦ συνόλου τῶν ύπόλοιπον 88,5 έκατ. κοχ., καλύπτει ποσοστὸν 26% τοῦ παγκοσμίου στόλου. Τὸ 1976 άνηλθεν είς 99,8 έκατομ. κοχ.

"Άπο τὴν στατιστικὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπαναλαμβάνομεν τὴν έξελιξιν τῆς ποσοστιαίσας συνθέσεως τῆς έλληνοκτήτου χωρητικότητος κατὰ τὴν τελευταίαν 20-ετίαν, έχουσαν ως ἀκολούθως:

Έτος	Ποσοστὸν ἐπὶ έλληνοκτήτου τοννά	
	'Ελλην. σημ.	Ξέν. σημ. εύκ.
1957	14,94%	85,06%
1960	45,69%	54,31%
1965	38,75%	61,25%
1970	41,47%	58,53%
1975	49,90%	50,10%
1977	60,60%	39,40%

"Άπο τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς προκύπτει ἀνοδικὴ ή συμμετοχὴ τῆς γαλανολεύκου καὶ πτωτικὴ ή ἀναλογούσα μερὶς τῶν σηματῶν εύκαιριας. Ἐντεύθεν, λοιπόν, ή ἐνορχηστρωμένη ἔπιθεσις τῶν ξένων ναυτιλιακῶν συμφερόντων κατὰ τῆς έλληνικῆς σημαίας, τὴν ὄποιαν, τελευταίως, ἀλλοτε εὐθέως καὶ ἀλλοτε ἐκ πλαγίου, τὴν έξισώνουν μὲ τὰς σημαίας εύκαιριας. Παραδείγματα οὐκ οὐλίγα, οἵτις τὰ ἐπασφάλιστρα τῶν φορτίων, αἱ ἔκθεσεις τῶν ναυτιλιαστῶν περὶ τῶν παλαιῶν σκαφῶν τῶν λοιπῶν χωρών.

Πρός μόρφωσιν πληρεστέρας γνώμης ή συγκρότησις τῶν στόλων τῶν συμβαλλομένων χωρών της Βορ. θαλάσσης είς πλοία ήλικίας κάτω τῶν 10 έτών, έχει ως ἀκολούθως: "Η Σουηδία είναι ἔπικεφαλής μὲ ποσοστὸν 87%, ἐπονται ή Γαλλία καὶ ή Νορβηγία μὲ ποσοστὸν 81%, ἀκολουθῶν ή Δυτ. Γερμανία καὶ τὸ Ήνωμένων Βασίλειον μὲ ποσοστὸν 79%, ή Δανία μὲ 77% καὶ ή Ολλανδία μὲ 51,7%. Τὸ Βέλγιον ἀπὸ ἀμιγῶς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς δὲν έχει ἴδια σοδαρά θέμικά θέματα (271 πλοία 1.595.489 κοχ.). Η συμμετοχὴ του δύο εἰς τὴν συμφωνίαν τῶν ὀκτώ, ρίπτει ιδιάτερος δάρος, λόγω τοῦ μεγάλου διαμετακομιστικού ρόλου τοῦ λιμένος της Αμερικῆς εἰς τὸ Εύρωπακόν έμποριον. Άπο τῆς σκοπιᾶς αὐτῆς μεγαλυτέρα είναι ή βαρύτης τῆς Ολλανδίας, λόγω τοῦ δεσπόζοντος ρόλου τοῦ Εύρωπα μένος τοῦ Ρότερνταμ.

ΠΟΙΑ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΜΑΣ



Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: 01-283) 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512

PASSING THRU THE SUEZ CANAL

ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS
TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your . . .

- Smooth Canal Transits and calls at the Egyptian ports (thru official Agent).
- Prompt information, handling and assistance.
- Clearance of accounts and collection of receivables from previous calls in Egypt.
- Transhipment at Port Said.
- Drydocking for hull cleaning, painting and repairs.

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platónos Street, Piraeus 37 — Greece

Telex: 212125—213521—213522 Phone: 411.0011 (6 lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: 01-283) 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512

τικών άτυχημάτων, τὸ περιεχόμενον τοῦ νεαρού όρου «οἰκονομικαὶ σημαῖαι» κλπ.

Ἡ κατάστασις αὐτὴ εἶναι προφανές ὅτι ἐπεδεινώθη μὲ τὴν κατὰ τὸ 1977 (30.6.77 στοιχεῖα Λόγδ' Ρέτζιστερ) ἑτησίαιν αὔξησιν τῆς ύπο την Ἑλληνικήν σημαίαν χωρητικότητος κατὰ 4.482.000 κοχ. (ποσοστὸν αὔξησεως 18%). Ἀντιθέτως, κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος, ἀπὸ τὰς 8 χώρας τῆς Β. Θαλάσσης, τὸ Ἡν. Βασίλειον, ἡ Ὁλλανδία, ἡ Σουηδία καὶ ἡ Νορβηγία ὑπέστησαν μειώσεις, αἱ δὲ ὑπόλοιποι τέσσαρες ἐσημείωσαν ἀνεπιασθήτους αὔξησεις.

Ἄλλος καὶ κάτι ἄλλο ἀκόμη. 'Ο ἐμπορικὸς στόλος καὶ τῶν 9 χωρῶν τῆς ΕΟΚ, ἐνώ τὸ 1959 ἀντεπροσώπευεν τὸ 40% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, κατῆλθεν εἰς 25% κατὰ τὸ 1975. Ἀντιθέτως ὁ ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν στόλος ἀπὸ 1,8% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος κατὰ τὸ 1959, ἀνῆλθεν εἰς 7,6% κατὰ τὸ 1975.

Η ΝΕΑ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Μὲ τὴν συμφωνίαν τῶν δικτὸν χωρῶν τῆς Β. Θαλάσσης ἐπιτυγχάνεται ἀποτελεσματικοτέρα μεθοδολογία, φαινομενικῶς, ὡς προέιμον, ἀδιάβλητος, διὰ τὸν καθορισμὸν ὅτι τὰ ἐπαπειλούμενα μέτρα ἐφαρμόζονται, ἀδιακρίτως, ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως τῆς σημαίας των. Διὰ τῆς νέας ταύτης τακτικῆς, ἐὰν τελικῶς ἐφαρμοσθῇ, κινδυνεύουν νὰ ἔξοντωσουν μεγάλα τημῆστα τὰς ἐμπορικῶν στόλων τῶν ἀσθενεστέρων ναυτιλιακῶν χωρῶν ὅπως ἡ Ἐλλάς. Ἀκόμη δὲ, ὥστε πληγοῦν καὶ πλείσται τῶν ἀναπτυσσόμενών χωρῶν, εἰς τὰ πρώτα μάλιστα δῆματα τῶν προσπαθειῶν των δημιουργιῶν ἑθνικῶν στόλων. Ἐπομένως ὁ στόχος τῶν ὅπως εἶναι πολὺ εύρυτερος τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας.

Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν, εἰς τὰς σημαίας εὐκαιρίας, διὰ τὰς ὁποίας οὐδὲν ιδιαίτερον μέτρον προβλέπεται, ὥστε δημιουργηθῆναι ἡ ἀκόλουθος τραγελαφικὴ καὶ ἀντιφατικὴ τῶν μέρη τοῦδε διακηρύξεων, κατάστασις. Δὲν τὰ κινδυνεύουν νὰ θιγοῦν τὰ νεότευκτα σκάφη τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, τὰ ὁποῖα, εἰς μέγιστον ποσοστόν, ἀνήκουν εἰς ὑπηκόους τῶν βιομηχανικῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ἐνώ τὰ πλαισίτερα σκάφη τῶν σημαιῶν αὐτῶν, ἀνήκοντα κατὰ συντριπτικήν πλειονότητα εἰς ὑπήκουος τῶν πτωχοτέρων λαῶν (ὡς ἡ Ἐλλάς), ὥστε νὰ μὴ θιγοῦν τὰ ἐπενδεδυμένα εἰς νεότευκτα πλοία σημαιῶν εὐκαιρίας, κεφάλαιά των. "Ἀλλως τε ἡ προσωρινὴ προσφυγή εἰς τὰς σημαίας εὐκαιρίας πρὸς ὑπερκέραστιν τῶν σημειῶν δυσχερειῶν, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον ἐπισήμου αἰτήματος τῶν ἐφοπλιστῶν Νορβηγίας, Σουηδίας, Ὁλλανδίας καὶ Δυτ. Γερμανίας.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι ὁ γνήσιος δεσμός, αἱ μικραὶ χώραι μὲ τὴν μεγάλην ναυτικήν παράδοσιν, ἡ ναυτοσύνη τῶν ἑθνικῶν πληρωμάτων ποὺ ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἔτων

ἔξυπηρέτησαν μὲ συμπιεστικοὺς ναύλους τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, οἱ ἀφορισμοὶ κατὰ τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, ὅλας αὐτὰ φαίνεται ὅτι ὥστε λησμονθοῦν, ὥστε γίνουν δορά τῆς ἀδημαργίας καὶ τοῦ ἐγνωμονθήσου μέρους τουλάχιστον τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, εἰς δάραος τῶν ἐν αναπτύξει.

MONON ΑΔΙΑΒΑΛΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Οὐδεὶς ἀμφισβητεῖ τὸν ὑπὸ διεθνῆ ἐποπτείαν ἐλεγχον τῶν πλοίων, τὸν καλόπιστον καὶ ἀνυστρέψοντον, ἐκείνον ποὺ δὲν ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἔξυπηρέτησαν ἰδιοτελῶν σκοπῶν. Τὸ κρίτηριον τοῦ δέν δὲν πρέπει νὰ προσδιορίζεται μονομερῶς, τουλάχιστον διὰ τὰς ἐπαρδόσεων ναυτικάς χώρας, ὡς ἡ Ἐλλάς, οὔτε τὰ ἀπαγορευτικά μέτρα νὰ λαμβάνωνται ὥστε τῆς συμμετοχῆς τῆς χώρας, τῆς ὁποίας τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοίον. Ρυθμιστής τῆς καταστάσεως δὲν πρέπει νὰ είναι μόνον ὁ πλούτος, ἀλλὰ καὶ ἡ νοικοκυρωσύνη, ἡ φροντίς, ποὺ πολλές φορές ἔξασφαλίζει καλύτερα (στάνταρς) ἀπό έναν νεότευκτον πλοίον, ὅπων τοῦτο συγκεντρώνει τὴν ἀδιαφορίαν ιδιοκτητῶν καὶ πληρώματος.

'Ἐνω εἰς ὅλας τὰς μορφὰς τῆς παραγωγικῆς διαβικαΐας τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀνεπιγμένων διὰ τὰς συνθήκας διακήσεων καὶ ἔργασίας εἰς τὰς ἀναπτυσσόμενάς χωρῶν εἴναι σχεδὸν ἀνύπαρκτον, ἀντιθέτως διὰ τὰ πλοῖα ἐκδηλώνεται ἀπὸ ἐνίας ἐξ αὐτῶν ὑπερτροφικὸν. Καὶ διὰ μὲν τὰ δεξαμενόπλοια, μέχρι ἐνὸς δρίου, δικαιολογεῖται τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸν, χάριν τῆς προστασίας τοῦ θαλασσού περιβαλλοντος. Σύμφωνοι. 'Ἄλλα διὰ τὰ πλοῖα χύδην ἵηρού φορτίου, πόδεν ἡ ιδιαιτέρα συμπόνιος πρὸς τοὺς ναυτικούς τῶν πτωχοτέρων χωρῶν; Πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκδηλώνεται ἐνδιαφέρον διὰ τὴν διαδιδούσιν αὐτῶν μόνον ἐπὶ τὸν πλοίον, μὲν μέτρον μάλιστα τὰ ψηφία (στάνταρς) τῶν πλοίων τῶν πλουσίων χωρῶν καὶ νὰ ἐπιδεικνύεται πλήρης ἀδιαφορία διὰ τὴν εἰς τὴν πατρίδα των διαδιώσιν καὶ ἐγένει κοινωνικὴν προστασίαν τόσον αὐτῶν, ὅσον καὶ ἐκαπομμυρίων συμπατιεών των, διαδιούντων, κατὰ τὸ πλείστον, ὑπὸ συνθήκας ἀπαραδέκτους; Δὲν ἀντιλαμβάνονται ὅτι δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἔξισθωδύν ἀνομοιογενῆ μεγέθη, ἀπορρέοντα ἀπὸ τὴν κατακόρυφον διαφοράν τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήματος μεταξύ βιομηχανικῶν καὶ ἀναπτυσσόμενών χωρῶν;

Τὴν ἀπάντησιν μᾶς τὴν δίδουν ἀθελήτως οἱ ίδιοι. Πρόκειται διὰ τὸ ζαχαρωμένο χάρι, μὲ τὸ ὄποιον θέλουν νὰ ἔχοσθελίσουν τὰς ἀνταγωνιστρίας Ναυτιλίας τῶν πτωχοτέρων λαῶν.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν πρέπει νὰ προσέξουν ιδιαιτέρως τὰ Ναυτικά Σωματεῖα, διότι ἀντιμετωπίζουν σοβαρωτάτη μείωσιν τῶν θέσεων ἀπασχολήσεως ἐπὶ τὸν πλοίον. 'Ἡ ὑπέρμετρος ἀριθμητικὴ ἀνάπτυξις τοῦ στόλου μας ἔχει περιορίσει τὴν Ἑλληνικὴν ἐπάνωδρωτιν, σχεδὸν μόνον εἰς τὰς ὁπωδότητες υψηλομείσθους, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν

ἡσέραν, θέσεις ἀξιωματικῶν.

Εἶναι μαθηματικῶς δέδαιον ὅτι ἐπιδιώκεται ἡ δραστικὴ μείωσις τῶν μονάδων τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἡ ὅποια ἀναποφεύκτως θὰ δημιουργήσῃ ισόδιον ἀνεργίαν. Πρέπει ἀπὸ κοινού μὲ τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτητήσιν νὸν καθορίσουν τὴν ἀνυποχώρητον χωρὴν τομῆν, πέραν τῆς ὁποίας τὸ ξένον ἐνδιαφέρονται διεισδύονται διεθνῶς ὡς ἀποσκοπούν εἰς τὴν ἀποστέρησιν τῶν ἔργασιών εἰναιών διοπλαστών τῶν ἐν αναπτύξει λαῶν.

Ο ἀγώνας ἡδη λαμβάνει διάφορον μορφήν.

'Αντὶ τῆς σημαίας, δάλλεται τὸ στθενέστερον πλοίον τῶν ἀνεψικάνων μεταφορών χωρῶν, τὸ ἐκτεθειμένον εἰς τὸν ἀνελέτον διεθνῆ ἀνταγωνισμόν. Βάλλεται εὐθέως αὐτὸς ὡς ὁ τόπος ἔργασίας, τὸ πλοίον δηλαδή, μὲ διάφορα προσχήματα. 'Εάν ἀδιαφορήσωμεν, θὰ χάσωμεν τὴν ναυτικὴν ἔργασίαν. 'Εάν μᾶς ἀκίνητοποίησουν πολλάς ἔκατοντάδας πλοίων, ὅπως φαίνεται ὅτι ἐπιδιώκουν, τὸ θέμα πάνε νὰ ἐνδιαφέρεται μόνον τὸν πλοιοκτήσιαν καὶ μεταφέρεται τὸσον εἰς τὴν ἀπασχόλησιν (τοὺς ναυτικούς), δύσον καὶ εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν, διότι θὰ πληγῇ ἀνεπανορθώτως ἡ πρώτη καὶ ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἀναντικατατάσσεται πηγὴ συναλλάγματος, ἡ ναυτιλιακὴ πρόσδοσης.

Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν θέλομεν νὰ ἐκκαθίσωμεν ὡριτμένας ὑπερβολάς, ὡς πρὸς τὰς δυνατότητας μεταπηδήσεως στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ εἰς τοὺς στόλους τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ. 'Ηδη ἡ μία μετά τὴν ἀλλή, αἱ χώραι τῆς Κοινότητος ἀρχίζουν νὰ λαμβάνουν περιοριστικά μέτρα προστήψεως ζένων. 'Ἡ Γαλλία δὲν δέχεται τὴν ναυτολόγησιν ἀλλοδαπῶν ἐπὶ πλοίων, ἔστω καὶ ἐάν πρόκειται περὶ ὑπηκόων τῶν λοιπῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος, παρὰ τὴν ἀντίθετον ἀπόφασιν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου. 'Άλλα διὰ τὰ πλοῖα χύδην ἵηρού φορτίου, πόδεν ἡ ιδιαιτέρα συμπόνιος πρὸς τοὺς ναυτικούς τῶν πτωχοτέρων χωρῶν; Πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκδηλώνεται ἐνδιαφέρον διὰ τὴν διαδιδούσιν αὐτῶν μόνον ἐπὶ τὸν πλοίον, μὲν μέτρον μάλιστα τὰ ψηφία (στάνταρς) τῶν πλοίων τῶν πλουσίων χωρῶν καὶ νὰ ἐπιδεικνύεται πλήρης ἀδιαφορία διὰ τὴν εἰς τὴν πατρίδα των διαδιώσιν καὶ ἐγένει κοινωνικὴν προστασίαν τόσον αὐτῶν, ὅσον καὶ ἐκαπομμυρίων συμπατιεών των, διαδιούντων, κατὰ τὸ πλείστον, ὑπὸ συνθήκας ἀπαραδέκτους; Δὲν ἀντιλαμβάνονται ὅτι δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἔξισθωδύν ἀνομοιογενῆ μεγέθη, ἀπορρέοντα ἀπὸ τὴν κατακόρυφον διαφοράν τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήματος μεταξύ βιομηχανικῶν καὶ ἀναπτυσσόμενών χωρῶν;

'Η 'Ἐπιπροτήπη ἀπήντησεν ὅτι δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ περιλάβῃ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὰς μεσοπροθέσμους ἐρεύνας τῆς ἀγορᾶς ἔργασίας, ἀλλ' ὅτι οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, ἔχουν καθιστούν διασχέρη τὴν ἑξεύρεσιν ναυτικῆς ἔργασίας εἰς τὸν ΕΟΚ.

LARGE STOCKS PROMPT SUPPLY

ANCHORS CHAINCABLES

WINCHES WINDLASSES DECKCRANES
GENERATORS PUMPS GANGWAYS
LIFEBOATS ACCOMMODATION LADDERS
PROPELLION UNITS FENDERS

WILLEM POT B.V.

3013 AK ROTTERDAM - 45 STATIONSPLEIN - TEL. 11.98.70 - TELEX 22.496

ASK FOR OUR STOCKLIST

συμφωνήσει νά πραγματοποιήσουν είς τὸν τομέα αὐτόν, μίαν ἔρευναν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς Ὑπηρεσίας τῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ δοποία θ' ἀρχίσῃ ἐντὸς τοῦ λίαν προσεχούς μέλλοντος.

Ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ἀναμείνῃ τὰ ἀποτελέσματα τῆς μελέτης αὐτῆς προτοῦ ἀποφασίσῃ τὰς ἐπομένας ἐνεργείας τῆς εἰς τὸν τομέα αὐτόν.

Σφιξιμο, λοιπόν καὶ εἰς τὸν χώρον τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, μὲ ἀγώνστους τὰς τελικάς ἑξελίξεις, μία καὶ ἀπεφασίσθη νὰ μελετηθῇ αὐτῇ ἀπὸ τὴν ΕΟΚ. Ἐπιβεβλημένη, λοιπόν, ἡ ἐπαγρύπνησις καὶ τῶν Ναυτικῶν Σωματείων, ὅχι διὰ νὰ προστατεύσουν «πλωτά φέρετρα», ἀλλὰ τὸ ὄργανον βιοπορισμού καὶ ἐπαγγελματικῆς τῶν ἐνασχολήσεως, ὁσάκις τὰ ἴδια διαπιστώνουν τὰς ὑστεροδούλους ὑπερβολάς τῶν αὐτοκλήτων προστατῶν των.

ΓΑΛΛΙΚΗ ΠΡΟΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣ ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΝ

Ἡ ἐπίσπευσις τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμφωνίας τῶν ὀκτὼ χωρῶν τῆς Βορ. θαλάσσης εὐρήκειν ισχυρὸν στήριγμα εἰς τὸ πρόσφατον ἀτύχημα τοῦ λιβεριανοῦ σούπερ - τάνκερ «Ἀμόκο Καντίζ», τὸ ὅποιον προεκάλεσεν τὴν ἐκτεταμένην ρύπανσιν τῶν ὀκτῶν τῆς Βρετανίης. Οὐδεὶς ἀμφισθῆτεὶ τὴν σοφορότητα τῆς προκληθεῖσας καταστροφῆς, ἡ ὁποία ἔδωσεν ἀφορμὴν κυνοφόρησεως νέων κατασκευαστικῶν καὶ λοιπῶν μέτρων, τὰ ὅποια, ὀπωσδήποτε, θὰ ἐπηρεάσουν τὸ κόστος κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν δεξιούμενοπλίων. Δὲν ἐπεκτεινόμεθα εἰς τὸ θέμα αὐτὸν μὲ τὰς πολυπλεύρους ἐπιπτώσεις, ἐπιφυλασσόμενοι δι' ἄλλην φοράν.

Ὁ Γάλλος υπουργὸς Ἐξωτερικῶν, λοιπόν, κ. ντὲ Γκυρινγκό, ὡμιλῶν ἐξ ἀφορμῆς τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ» εἰς τὸ Συμβούλιον ἐξ Ὑπουργῶν τῆς ΕΟΚ, ἀφ' οὐ κατεφέρθη ἐντόνως κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας, ὑποστηρίξας ὅτι οἱ κίνδυνοι σοβαρῶν καταστροφῶν εἰναι τετράκις ὑψηλότεροι διὰ τὰ πλοία ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας, διπ' ὅτι διὰ τὰ πλοία τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ, ἐπρότεινεν ἀκολούθως διάφορα μέτρα, μεταξὺ τῶν ὅποιών καὶ τὴν ἀνευ ἀναμονῆς ἐν αρξιν ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως τῆς ὑπογραφείσης ὑπὸ τῶν ὀκτὼ παρακτίων χωρῶν τῆς Β.ο.ρ. Θαλάσσης.

Ἄλλὰ περὶ ὅλων αὐτῶν καὶ τῆς ἐκ πεφρασμένης ἥδη καὶ ὀδευούσης πρὸς ταχεῖσαν ἐφαρμογὴν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ ήταν συνεχίσωμεν τὴν προσεχῆ φοράν.

Η ΕΛΛΑΣ ΠΡΟ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Τὸ πρόβλημα διὰ τὴν Ἐλλάδα είναι ἡ ἔγκαιρος προεκτίμησις τῶν ἐπιπτώσεων τῆς εὐκρινῶς διαφανιομένης πλέον πολιτικῆς ταχεῖτης ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἐπὶ τοῦ ισοζυγίου ἑξαπετρικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας. Καὶ λέγομεν ἔγκαιρως, διότι ἡ ὑπὸ μακρύναν ἐκκολαπτομένη προστατευτικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν Δυτικο-Εύρωπαϊκῶν χωρῶν, προχωρεῖ πέραν τοῦ δέοντος, ἀπειλούσσα τὴν παραβίασιν θεμελιωδῶν ἀρχῶν τῆς ἀκαλύπτου διεξαγωγῆς τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἐπὶ θεμιτῆς ἀνταγωνιστικῆς βάσεως. Καὶ διὰ τοῦτο ἐπείγεται νὰ τύχῃ τῆς ἐπιδοκιμασίας τῶν Διεθνῶν Ὀργανισμῶν, 'Οργανώσεων καὶ 'Ενώσεων, ποὺ κυριαρχοῦνται ἡ σημαντικῶς ἐπηρεάζονται

ἀπὸ τὰς Δυτ. Εύρωπαικάς χώρας.

Τὸ θέμα, δημος, ὅπως ἐμφανίζεται, θίγει ὡσπάτως καὶ τοὺς ἀναπτυσσομένους, εἰς τὴν προσπάθειάν των πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν των στόλων. Ἐξεταστέον ὅθεν, ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, κατὰ πόσον η συμφωνία τῶν ὀκτὼ δέον νὰ εἰσαχθῇ εἰς τὴν Οὐκτωταν, ἡ δοποία ἡδη ἔχει ἐπιληφθῆ τοῦ ναυτιλιακοῦ αἰτήματος τῶν ἐν αναπτύξει χωρῶν.

Κατὰ δημοσιογραφικὰς πληροφορίας ἡ συμφωνία τῶν ὀκτὼ συνεζητήθη εἰς τὴν τελευταίαν σύνοδον τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ ΟΟΣΑ, εἰς ἡν μετέσχεν καὶ ἡ Ἑλλάς. Δὲν γνωρίζομεν τὴν ἐπίσημαν θέσιν τῆς Πατρίδος μας. Ἀπὸ πλευρᾶς μας συνιστώμενοι ἄκραν ἐπιφυλακτικότητα καὶ πρὸ παντός δέν πρέπει νὰ δεσμευθῶμεν, ἡ μᾶλλον νὰ παγιδευθῶμεν εἰς ἕνα μέτρον, τὸ ὅποιον εὐθέως στρέφεται κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας. Ο μονομερῆς, ἀνευ ἐγγυήσεων, ἔλεγχος τῶν πλοίων μας, δὲν πρέπει νὰ μᾶς εὑρῃ συμφώνους. Δὲν δημιουργοῦμεν διὰ τὰ ἀνασφαλῆ πλοῖα, ἀλλὰ δι' ἐκεῖνα ποὺ ἔχουν κλάσιν διεθνῶς ἀνεγνωρισμένουν ηνογνώμονος καὶ μάλιστα ἐθνικότητος μᾶς ἐτῶν ὀκτὼ συμφωνίοντων χωρῶν. Εἶναι δυνατὸν αἱ ὀκτὼ αὐτοὶ χώραι νὰ ἀμφισθῆται τὴν ἐγκυρότητα τῶν πιστοποιητικῶν τῶν ηνογνώμονων των; Ἐὰν ναί, ἀσφαλῶς θὰ δημιουργηθοῦν γενικότερα πρόβληματα τόσον δι' αὐτὰς τὰς ἴδιας χώρας, σσον καὶ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, τὸ ὅποιον ἔχει ἔξουσιοδοτήσει τοὺς ηνογνώμονας αὐτοὺς ὅπως ἐκδίδουν πιστοποιητικὰ διό λογαριασμὸν του.

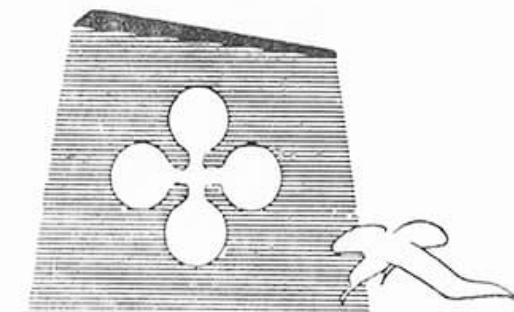
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644
4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
TSS ΑΤΛΑΣ
MV ΕΡΜΗΣ
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
MTS ΟΡΦΕΥΣ
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ
MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11
MV ΖΕΥΣ
MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ
MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ
MV ΩΚΕΑΝΟΣ
MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική καὶ 'Αφρική

ΤΟ ΔΙΕΠΟΝ ΤΗΝ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΤΟΥ Β. ΑΙΓΑΙΟΥ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙ ΑΥΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟ - ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΔΙΕΝΕΞΕΩΣ

ΤΟΥ κ. ΝΑΣΟΥ Χ. ΦΕΛΩΝΗ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΟΥ NEW YORK UNIVERSITY

'Ο συγγραφέας τού κατωτέρω περὶ ύφαλοκρηπίδος τοῦ Β. Αιγαίου ἄρθρου, δικηγόρος κ. Ν. Φελώνης, ἀριστούχος τῆς Νομικῆς Σχολῆς Θεσσαλονίκης καὶ ὑπότροφος τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Νέας Υόρκης, ἔχει ιδιαιτέρως ἐγκύως εἰς τὸ φέλον αὐτὸς ζήτημα τῆς ἔθνικῆς μας ὑπόστασεως.

'Η ιστορική ἔξετασις, αἱ ύφιστάμεναι διαφοραὶ Ἐλλάδος καὶ Τουρκίας καὶ ιδίᾳ ἡ ἐπιχειρηματολογία τοῦ γράφοντος, πιστεύομεν νὰ εἶναι χρονιμοῖς διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῆς ἔδω Κοινῆς Γνώμης, ιδιαιτέρως τοῦ ναυτικού κόσμου, τοῦ ὅποιου κοιτίς ὑπῆρξε ἀπὸ χιλιετρίδων τὸ Αἴγαιον.

'Αντικειμενικὸς σκοπὸς τοῦ ἄρθρου μου εἶναι ἀφ' ἑνὸς νὰ προβάλλω καὶ νὰ ἀναδύωσω ἀπὸ νομικῆς σκοπιάς τὸ πρόδηλημα τῆς Ἐλληνο-Τουρκικῆς διενέξεως διὰ τὴν ύφαλοκρηπίδα τῶν νησιῶν τοῦ πελάγους τοῦ Βορείου Αιγαίου καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ ἐνημερώσω τὸ ἀναγνωστικὸν κοινὸν τῆς ἑλληνικῆς ὁμογενείας περὶ τοῦ πολυπλόκου τοῦ ζητήματος. Πιστεύω ἀκραδάντως ὅτι γνωρίζοντας τὴν ὑψή τοῦ προβλήματος δυνάμεθα νὰ τὸ ἀντιμετωπίσωμε ἀποδοτικώτερα καὶ ἀποτελεσματικώτερα.

I. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

'Η παροῦσα διένεξη προέκυψε ἀπὸ τὶς ἀντιμαχόμενες Ἑλληνικὲς καὶ τουρκικὲς διεκδικήσεις ἐπὶ τοῦ ἐνδεχομένως πλουσίου σὲ κοιτάσματα πετρελαίου πελάγους τοῦ Βορείου Αιγαίου. 'Η συχνότης τῶν γεγονότων τὰ ὅποια ὠδήγησαν στὴν προστριβή ἄρχισε τὸ 1970, ὅταν ἡ Ἐλληνικὴ Κυβέρνηση παραχώρησε ἄδεια ἐρεύνης γιὰ τυχὸν κοιτάσματα πετρελαίου στὸ Βόρειο Αιγαίο σ' ἔνα «κονσόρτιον» ἐταιριῶν καθοδηγούμενο ἀπὸ τὴν Oceanic Exploration Company of Denver, Colorado. 'Η σύμβαση τῆς Oceanic περιελάμβανε περιοχὴν τῆς ύφαλοκρηπίδος ἔκτεινομένη μέχρι τὰ Ἐλληνο-τουρκικὰ σύνορα πρὸς ἀνατολάς, μέχρι τὴν χερσόνησο τοῦ Αγίου Ορούς πρὸς δυσμάς καὶ μέχρι τὴν Σαμοθράκη πρὸς νότο.

Μετὰ ἀπὸ μερικές δοκιμαστικὲς γεωτρήσεις τὸν 'Οκτώβριο τοῦ 1971 καὶ τὸν Δεκέμβριο τοῦ 1972, οἱ ὅποιες ἀπέδωσαν μὴ ἐκμεταλλεύσιμο «βαρὺ» πετρέλαιο, οἱ 4η καὶ 5η γεωτρήσεις δυτικὰ τῆς Θάσου ἤσαν ἐπιτυχεῖς καὶ τὸ ἑλληνικὸν ὑπουργεῖο Bio-

μηχανίας ἀνεκοίνωσε στὶς 14 Φεβρουαρίου, 1974 ὅτι ἡ ἡμερησία παραγωγικότης θὰ ἀνέρχεται σὲ 10.000 βαρέλια ἀργοῦ πετρελαίου καὶ σὲ 40 ἑκατομμύρια κυβικὰ μέτρα φυσικῶν ἀερίων. 'Η συνολικὴ δυναμικότης πετρελαίου ἀπὸ ὅλες τὶς γεωτρήσεις τῆς Oceanic ισόδυναμουσε πρὸς 900.000 τόνους ἑτησίως, ποσὸ τὸ ὅποιο κατὰ προσέγγιση ἀντιπροσώπευε 9% ἀπὸ τὶς ἑτησίες ἀνάγκες τῆς Ἐλλάδος σὲ πετρέλαιο καὶ τὸ ὅποιο θὰ ἐπέτρεπε στὴν χώρα μας νὰ ἀποφύγει πληρωμές περίποι 900 ἑκατομμυρίων δολαρίων γιὰ εἰσαγωγὴν πετρελαίου. Κατὰ πρόσφατη δὲ ἀνακοίνωση τοῦ ἴδιου Υπουργείου, ἡ ἡμερησία παραγωγικότης ἀργοῦ πετρελαίου θὰ εἶναι κατὰ τὸ 1980 περὶ τὰ 20.000 βαρέλια.

'Ἐδῶ ἀκριβῶς ὅμως ἐμφανίσθηκε ἡ τουρκικὴ ἀντίδραση διὰ τῆς παραχωρήσεως ὑπὸ τῆς Τουρκικῆς Κυβερνήσεως, τὸν Νοέμβριο τοῦ 1973, δικαιωμάτων ἐρεύνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως στὴν Τουρκικὴ Κρατικὴ Ἐταιρία Πετρελαίου σὲ 27 θαλάσσιες περιοχές τοῦ Αιγαίου ἀρκετὲς τῶν ὅποιων ἐνέπιπταν ἐπὶ τῶν ύφαλοκρηπίδων τῆς Σαμοθράκης, Λήμνου, Λέσβου, Χίου, Αγίου Ευστρατίου καὶ Ψαρῶν. 'Ενα δὲ σημαντικὸν νομικὸ σκέλος αὐτοῦ τοῦ νόμου, δημοσιεύθηκε στὴν ἐφημερίδη τῆς Τουρκικῆς Κυβερνήσεως τὴν 1 Νοεμβρίου 1973, ἥταν ὅτι ἡ Τουρκία, κατὰ τὸν μονομερὴ ὑπὸ αὐτῆς σχεδιασμὸ τῶν δρίων τῆς ύφαλοκρηπίδος μεταξὺ αὐτῆς καὶ 'Ἐλλάδος, δὲν ἔλαβε ὑπὸ ὅψη της τὰ ἑλληνικὰ νησιὰ τὰ εὐρισκόμενα πλησίον τῶν ἀκτῶν της. Κατὰ συνέπεια ἡ ὑπαρξὴ τῶν ἑλληνικῶν νησιῶν δὲν διεδραμάτισε ἀπολύτως κανένα ρόλο στὴν χάραξη τῆς εὐθείας καὶ τοὺς ἐπετρέπετο μόνο νὰ ἔχουν ύφαλοκρηπίδας τῆς αὐτῆς ἐκτάσεως μὲ τὰ χωρικά τους ὑδατα.

'Η 'Ἐλλὰς ἀντέδρασε ἐντόνως ἐναντίον αὐτῆς τῆς τουρκικῆς ἐνεργείας διὰ διπλωματικοῦ διασήματος, στὶς 7 Φεβρουαρίου 1974, πρὸς τὴν Τουρκικὴ Κυβέρνηση καὶ αὐτὸ γιὰ νὰ ἀποφύγει καθέ μέλλοντα ισχυρισμὸ περὶ συνανιέσεως στὴν τουρκικὴ ἐπεκτατικὴ διεκδίκηση. 'Ἐδω θὰ πρέπει νὰ σημειωθεῖ ὅτι συμφώνων πρὸς τὴν διεθνοῦς δικαίου «άρχη τῆς συνανιέσεως», τὸ δικαστήριο πρόκειται, σὲ περίπτωση μελλούσης ἀντιδικίας καὶ σὲ περίπτωση ἀπουσίας κάθε διαμαρτυρίας ἀπὸ τὸ θιγόμενο κράτος γιὰ τὴν ἐπέκταση τῆς ἐπικρατείας τοῦ ἄλ-

λου κράτους, νὰ συμπεράνει ἀναγνώριση τῆς ἐπεκτατικῆς ἀξιώσεως τοῦ δευτέρου κράτους ἀπὸ τὸ πρώτο, ἐκεῖ ὅπου καὶ συμφώνως πρὸς τὶς περιστάσεις μιὰ τέτοια διαμαρτυρία θὰ ἐπρεπε εὐλόγως νὰ εἶχε γίνει. Αὐτὸ ἀκριβῶς συνέβη στὴν Anglo-Norwegian Fisheries Case (1951) ὅπου ἡ Βρετανικὴ διαμαρτυρία ἐμέρους τῆς 'Αγγλίας ἐναντίον τῶν νορβηγικῶν νομοθεσῶν τοῦ 1869 καὶ 1935, οἱ ὅποιες καθιστούσαν σύστημα κατ' εὐθείαν διαχωριστικῶν γραμμῶν, ἐπέτρεψε στὴν Νορβηγία νὰ ἐπικληθεῖ «έπιτιχῶν» τὴν ἐφαρμογὴ αὐτῆς τῆς ἀρχῆς σὲ ὑπεράσπιση τῆς ἐγκυρότητος τῆς ὑπὸ αὐτῆς μονομερούς ὄροθετήσεως τῶν χωρικῶν της ύδατων.

'Ἐπομένως, ἡ ἐνέργεια τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως ἦταν νομικῶς ἀκριβῆς καὶ ἐπὶ πλέον ὅ τότε ὑπουργός τῶν 'Εξωτερικῶν σὲ δηλώσεις του πρὸς τὸν Τύπο, στὶς 24 Φεβρουαρίου 1974, ἐτόνισε ὅτι «ἡ μονομερὴς τουρκικὴ ἀπόφαση περὶ δροθετήσεως τοῦ Αιγαίου σὲ καμμία περίπτωση δὲν λαμβάνει ὑπὸ ὅψη της τὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα τῆς 'Ελλάδος ἐπὶ τῆς ύφαλοκρηπίδος τῶν νησιῶν δικαιώματα τὰ ὅποια προκύπτουν ἀπὸ τὶς σφετερεῖς διατάξεις τῆς Συνθῆκης τῆς Γενεύης ἐπὶ τῆς ύφαλοκρηπίδος τοῦ 1958, τὴν ὅποια ἡ 'Ελλὰς ἐπεκύρωσε τὸ 1972».

'Η τουρκικὴ ἀντίδραση τῆς 27ης Φεβρουαρίου ἐκδόθηκε ἀπὸ «πηγές» τοῦ τουρκικοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικῶν καὶ περιείχε δύο ἐπιχειρήσατα:

1. "Οτι, παρ' ὅλον ὅτι ἡ 'Ελλὰς διακρύσσει ὅτι ἡ Τουρκία παρεβίσασε τὰ ἑλληνικὰ δικαιώματα ἐπὶ τῆς ύφαλοκρηπίδος τῶν νησιῶν της, ἀναγνωρίζομεν ὅποια τὴν Συνθήκη τῆς Γενεύης, ἡ Τουρκία δὲν ἔχει ἐπεκυρώσει αὐτήν την Συνθήκη καὶ ἐπομένως δὲν δεσμεύεται ἀπὸ τὶς διατάξεις της.

2. "Οτι ἡ 'Ελλὰς μὲ τὰ 354 νησιά καὶ νησίδια, πολλὰ τῶν ὅποιων εὐρίσκονται πολὺ κοντά στὶς ἀκτὲς της, συνιστά μία «ιδιάζουσα» περίπτωση γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῆς ὅποιας οἱ διατάξεις τῆς Συνθῆκης είναι ἀνεπαρκεῖς καὶ συνεπόντες θὰ ἐπρεπε τὸ πρόδηλημα τῆς δροθετήσεως τῆς ύφαλοκρηπίδος τοῦ Αιγαίου νὰ ρυθμισθεῖ διὰ διμερούς συμφώνων καὶ ὅτι ἐπὶ πλέον ἡ Τουρκία είναι πρόθυμη νὰ διαπραγματευθεῖ ἐπὶ τὸ ζήτηματος μὲ τὴν 'Ελλάδα.

II. ΔΙΜΕΡΕΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ — ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Προσπάθειες γιὰ ἔξομάλυνση τῆς διαφορᾶς διὰ διμερῶν διαπραγματεύσεων δραματοποίησαν τὴν διαφωνία τῶν μερῶν ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν σκελῶν αὐτῆς, τόσο ἐπὶ τῆς «νομικῆς φύσεως» ὅσο καὶ ἐπὶ τῆς «καποδιλίου διαδικασίας πρὸς διευθέτηση» αὐτῆς. Οἱ διπλωματικὲς διαλλαγές ποὺ διαιμείθηκαν μεταξὺ τῶν μερῶν, τὰ δραματικὰ γεγονότα ποὺ ἔλαβαν χώρα στὴν θαλασσία περιοχὴ τοῦ Βορείου Αιγαίου καὶ τὰ νομικο-πολιτικὰ ἐπιχειρήματα ἀγαπτυχέντα υπὸ τῶν μερῶν κατὰ τὴν κρίσιμην αὐτὴν περίοδο ἀναπτύσσονται σὲ συντομία κατωτέρω.

'Ἐδῶ θὰ πρέπει νὰ κάνω μία σύντομη νομική ἀνάλυση τοῦ τρόπου λειτουργίας τοῦ Διεθνοῦ Δικαστηρίου τῆς Χάγης (International Court of Justice), η ὅποια εἶναι ἀπο-

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SINCE 1935
ASSOCIATED TO
S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 98 07 49
A. O. H. 78 29 05
TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

ραιτηρή για τὴν περαιτέρω κατανόηση τοῦ κειμένου:

Τὸ Δικαστήριο λειτουργεῖ μέσα στὰ πλαίσια τοῦ «Καταστατικοῦ Χάρτου» τῶν 'Ηνωμένων 'Εθῶν καὶ ἐνακεῖ δικαστικές (μὴ - πολιτικές) ἀρμοδιότητες σὲ ἀντίθεση πρὸς τὰ ἄλλα «Οργανα (Γενική Συνέλευση καὶ Συμβούλιο 'Ασφαλείας) τοῦ Ο.Η.Ε. Βλ. ἄρθρα 33(1) καὶ 36(3) τοῦ Χάρτου. 'Ο δὲ «όργανων κόμος» τοῦ Δικαστηρίου, προστρηθεὶς στὸν Χάρτη, ἀναφέρει τοὺς κανόνες λειτουργίας τοῦ Δικαστηρίου.

Τὸ Δικαστήριο ἐνασκεῖ δύο εἶδη δικαιοδοσίας:

α) Τὴν «ἀμφισβητούμενη» κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἀντιδικίας (adversary litigation), (ἄρθρα 33, 36 καὶ 94 τοῦ Χάρτου), καὶ

β) Τὴν «συμβουλευτική» δικαιοδοσία (ἄρθρ. 96).

Τὸ δὲ ἄρθρο 36 τοῦ Νόμου ἀποτελεῖ τὸ ἐπίκεντρο γιὰ τὴν ἔξταση τῶν «βάσεων» τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Δικαστηρίου καθ' ὅσο καθορίζει στὶς δύο πρώτες παραγράφους τοῦ διαφορικές «δικαιοδοτικὲς βάσεις», οἱ ὅποιες εἰναι:

1. Μιὰ διαφορὰ μεταξὺ δύο Κρατῶν δύναται νὰ προσαχθεῖ ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου συμφώνως πρὸς «εἰδικὴ ἀναφορὰ» τῶν μερῶν, ή ὅποια προσομοιάζει πρὸς τὸ «συνυποσχετικὸ διαιτησίας» (arbitral compromise), καὶ ἡ ὅποια προσδιοίει τὰ μέλλοντα νὰ ἔνδικασθον νομικὰ ζητήματα. 'Επομένως, ή δικαιοδοσία αὐτὴ ἔχει ὡς βάση τὴν «ἀμοιβαία συμφωνία» τῶν ἔνδικαφερομένων Κρατῶν καὶ εἰναι κατὰ συνέπεια «έκουσια, μὴ - υποχρεωτική, δικαιοδοσία».

2. «Ἐναὶ Κράτος δύναται, διὰ «μονομερούς δηλώσεως (αἴτησεως)» καὶ χωρὶς περὶ αὐτοῦ εἰδικῆς συμφωνίας, νὰ ὑποβληθεῖ στὴν «ύποχρεωτική» δικαιοδοσία τοῦ Δικαστηρίου, ή ὅποια καθίσταται ἐνέργος ἀπὸ τῆς καταθέσεως τῆς αἰτήσεως στὸ Γενικὸ Γραμματέα (Secretary General) τοῦ Ο.Η.Ε.

Τὸν 'Ιανουάριο τοῦ 1975, ἡ 'Ελλάς ἐπρότεινε τὴν ὑποδολή τῆς διαφορᾶς στὸ Δικαστήριο δι' ἐνὸς πρὸς τοῦτο ἀμοιβαίως καταρτιζομένου «συνυποσχετικοῦ» (comproportion). 'Η τουρκικὴ ἀνταπόκριση πρὸς τὴν Ἑλληνικὴ πρότασην ήταν θετικὴ (παρ' ὅλον ὅτι ἡ Τουρκία ἔξακολουθοῦσε νὰ θεωρεῖ τὶς «διαπραγματεύσεις» σᾶν τὴν διατικὴ μέθοδο διευθέτησεως τῶν διεθνῶν διαφορῶν) καὶ κατὰ συνέπεια, στὶς 17 μέχρι 19 Μαΐου τοῦ 1975, Ἐλασθε χώρα στὴν Ρώμη μία πρώτη συνάντηση τῶν ὑπουργῶν «Ἑξατερικῶν τῶν χωρῶν. Τὸ δὲ ἐκδόθεν κοινὸν ἀνακοινωθὲν ἀνέφερε ὅτι πρωταρχικὴ σημασία δόθηκε στὸ περιεχόμενο τῆς «εἰδικῆς συμφωνίας» γιὰ τὴν ὑποβολὴ τῆς διαφορᾶς στὸ Δικαστήριο. Σ' ἀποτέλεσμα αὐτῶν τῶν προκαταρκτικῶν διαπραγματεύσεων, οἱ πρωθυπουργοὶ 'Ελλάδος καὶ Τουρκίας συναντήθηκαν στὶς Βρυξέλλες, στὶς 31 Μαΐου, 1975, γιὰ νὰ συζητήσουν τὶς μεταξὺ τῶν χωρῶν τους διαφορές. Μετὰ τὴν συνάντηση, ἐκδόθηκε τὸ ἐν Βρυξέλλαις κοινὸν ἀνακοινωθὲν τὸ ὅποιον ἀνέφερε ὅτι:

Οἱ δύο Πρωθυπουργοὶ ἀπεφάσισαν ὅπως τὰ προβλήματα (τὰ ὅποια εἶχαν ὅδηγησει εἰς τὴν τότε ὑφισταμένη κατάσταση στὶς ἀμοιβαίες σχέσεις τῶν χωρῶν τους) λυθῶν εἰρηνικῶς διὰ διαπραγματεύσεων καὶ εἰδικῶς «ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὸ θέμα τῆς ὑφαλοκρηπίδος διὰ μέσου τοῦ Διεθνοῦ Δικαστηρίου τῆς Χάγης».

Πλὴν δύως καὶ παρ' ὅλη τὴν σαφῆ διατύπωση τοῦ ἀνακοινωθέντος, σοβαρὴ διαφωνία ἀνέκυψε σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῆς ὑποδολῆς σ' ἐκδίκαση τοῦ ζητήματος τῆς ὑφαλοκρηπίδος. 'Επι τὸ πλεόν ἡ διαφωνία ἐπεκτείνοταν καὶ στὴν «μέθοδο» καθορισμοῦ τῶν προκειμένων νὰ ὑποβληθοῦν σ' ἐκδίκαση νομικῶν ζητημάτων. Συγκεκριμένως: 'Η μὲν 'Ελλάς προσδιώρι-

σε μεταξὺ ἄλλων τὰ ἀκόλουθα ζητήματα: Τὸ δὲ τὰ ἐλληνικὰ νησιά τοῦ Αιγαίου ἔχουν ὑφαλοκρηπίδος ὃν νοί, τὸ ὃν οἱ ἀκτές τῶν εἶναι ἀντιμέτωπες (opposite) πρὸς τὴν ἀκτὴν τῆς ἡπειρωτικῆς Τουρκίας καὶ ὃν πάλι νοί, τὸ ὃν τὸ Διεθνές Δίκαιο προβλέπει ὁροθέτηση δι' ἐνδιαμέσου εὐθείας. 'Η Τουρκία δύως ἀπέρριψε τὴν ἔκ τῶν προτέρων ἔχαστην ζητημάτων καὶ ὑπεστήριξε ὅτι μόνον ἔκεινα τὰ ζητήματα, τὰ ὅποια δὲν δύνανται νὰ διευθετηθοῦν διὰ διαπραγματεύσεων θὰ πρέπει νὰ ὑποβληθοῦν στὸ Δικαστήριο.

'Εδώ διαπιστώνουμε παλλινδρόμηση τῆς τουρκικῆς πολιτικῆς, ή ὅποια συμπλήρωθηκε μὲ τὶς δηλώσεις τῆς 30 Σεπτεμβρίου, 1975 στὶς ὅποιες ἀναφέροταν ὅτι ἡ ὑποδολή τῆς διαφορᾶς στὸ Δικαστήριο ἀφ' ἐνὸς θα πρέπει νὰ ἀναμένει προσπάθειες γιὰ «οὐσιαστικές διαπραγματεύσεις» καὶ ἀφ' ἐτέρου θὰ πρέπει νὰ ἀναληφθεῖ μόνο μὲ τὴν «σαφῆ συναίνεση» (explicit consent) ἀμφοτέρων τῶν μερῶν. 'Επίσης, στὶς 18 Νοεμβρίου, 1975 η Τουρκία ἐπανέλαβε τὶς γνωστὲς τῆς θέσεις, ὅτι δηλ. ἡ περιοχὴ τοῦ Αιγαίου Πελάγους ἐμπλέκει ζωτικὰ στρατηγικὰ οἰκονομικὰ καὶ πολιτικὰ συμφέροντα δι' ἀμφότερα τὰ μέρη καὶ ὅτι ιστορικὰς οἱ πόροι τοῦ ἑκματοδούντων ἀπὸ κοινοῦ ἀπὸ τοὺς λαοὺς τῶν χερσαίων τῆς 'Ελλάδος καὶ Ἀνατολίας. 'Η Ἑλληνικὴ ἀπάντηση σ' αὐτὸς ἀνέφερε:

α) ὅτι ἡ διαφορὰ περιορίζοταν σαφῶς μόνο στὰ «νομικά» ζητήματα καὶ δὲν ἐπεκτείνοταν στὰ πολιτικὰ ή στρατηγικὰ συμφέροντα,

6) ὅτι οἱ αἴτησεις τῶν δύο Κρατῶν ἐπὶ τῶν ρυθμιζόντων τὴν διαφορὰ διεθνῶν νομικῶν ἀρχῶν ἦταν «ἀσυμβίβαστες», καὶ

γ) ὅτι ἡ ἐκδίκηση τῆς ὑποθέσεως ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ἦταν τώρα πλέον ἀρμόζουσα.

'Επακολούθησασι συναντήσεις (σ' ἐκτέλεση τοῦ κοινοῦ ἀνακοινωθέντος τῶν Βρυξελλῶν) μεταξὺ «εἰδικῶν» τῶν δύο χωρῶν ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος ἀπέληξαν σ' ἀποτυχία. Εἰδικώτερα, ἡ πρώτη συνάντηση στὴν Βέρνη ('Ιανουάριο 31, 1976 - Φεβρουάριο 2, 1976) ἀπέτυχε νὰ ἀποδώσει οὐσιαστικὰ ἀποτελέσματα. Στὴν ἐπόμενη συνάντηση πάλι στὴν Βέρνη (19 - 20 'Ιουνίου) τὰ μέρη διεμόρφωσαν συγκεκριμένες προτάσεις, ἐπιφυλάσσοντας δύως τὸ δικαίωμα περιστέρα μελέτης τῆς καταστάσεως καὶ ἐπιτεύξεως συμφωνίας σ' ἀργότερη συνάντηση τῶν εἰδικῶν. Σ' αὐτὸς τὸ στάδιο τῶν διαπραγματεύσεων, ἡ 'Ελλάς ἔκανε ἐπίδειξη καλής θελήσεως συγκατανεύοντας στὸ γεγονός ὅτι (καὶ παρ' ὅλον ὅτι θεωροῦσε ὡς πρωταρχικὸ σκοπὸ αὐτῶν τῶν συναντήσεων μόνο τὴν ἀπλὴ κατάρτιση τοῦ συνυποσχετικοῦ) σὲ περίπτωση ποὺ αὐτές οἱ συζητήσεις τῶν εἰδικῶν κατέληγον σὲ μείσω τῶν ὑπὸ ἀμφισβήτησης οὐσιαστικῶν ζητημάτων, μόνο τὰ θέματα τὰ παραμένοντα ἀλιτα θὰ ὑποβάλ-

λονταν σ' ἐκδίκαση στὸ Δικαστήριο.

'Αυτοῦ δύως καὶ σ' ἐνορχήστρωση τῆς ἀρνητικῆς πολιτικῆς τῆς Τουρκίας, ἐμφανισθηκε στὴν σκηνὴ τὸ ἐρευνητικὸ σκάφος «Σεισμίκ - I» τὴν ἀποστολὴ τοῦ ὄποιου δικαιολόγησε ἡ Τουρκικὴ Κυβερνητικὴ ὥστε ἀναγκαῖα γιὰ τὴν περισυλλογὴ ἐπιστημονικῶν πληροφοριῶν ἀποστιτήτων πρὸς διεξαγωγὴ τῶν διαπραγματεύσεων τῆς μὲ τὴν 'Ελλάδα. 'Η ἀποστολὴ τοῦ «Σεισμίκ - I» συνίστατο στὴν διεξαγωγὴ σεισμολογικῶν ἔρευνων σὲ ἀμφισβητούμενες περιοχές τῆς ὑφαλοκρηπίδος τοῦ Αιγαίου καὶ αὐτὸς προκάλεσε σειρά ἀλλεπαλλήλων διπλωματικῶν διακοινωνῶν πρὸς τὴν Τουρκικὴ Κυβερνητικὴ ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ἐντονότερη τῶν ὅποιων καθιστούσε σταφές στὴν Τουρκία ὅτι, σὲ περίπτωση παραβιάσεως τῶν εἰδικῶν κυριαρχικῶν καὶ δικαιωμάτων, οἱ δυνάμεις τοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῆς 'Αεροπορίας θὰ ἐβύθιζαν τὸ σκάφος. 'Η Τουρκία πρώτα παραπονέθηκε γιὰ τὴν παρακολούθηση τοῦ σκάφους της (ἀπὸ τῆς 6 Αὐγούστου, 1976) ἀπὸ τὶς Ἑλληνικές δυνάμεις Ναυτικοῦ καὶ 'Αεροπορίας καὶ στὴν συνέχεια δισχυρίσθηκε ἀφ' ἐνὸς ὅτι ἡ διακήρυξη τῆς 'Ελλάδος γιὰ παραβίαση τῶν κυριαρχικῶν τῆς δικαιωμάτων εἶναι ἀπολύτως ἀδιατέλειμη συμπεφυνμένη ὁροθέτηση τῆς ὑφαλοκρηπίδος καὶ ἀφ' ἐτέρου ὅτι τὸ «Σεισμίκ - I» διενεργεῖ τὶς ἔρευνες σὲ περιοχές ἔξω ἀπὸ τὰ Ἑλληνικά χωρικά ὅδατα σπουδὴ η ζώνη τῆς ὑφαλοκρηπίδος θὰ πρέπει νὰ καθορισθεῖ.

Σ' αὐτὸς τὸ σημεῖο δύως δηλ. ή 'Ελληνικὴ Κυβερνητικὴ, βλέπουσα τὸ ἀδιάλλακτο τῆς τουρκικῆς πολιτικῆς καὶ ἀναγνωρίζουσα τὸ μάταιον τῆς ἐμμονῆς ἐπὶ τῶν διμερῶν διαπραγματεύσεων, ἀπεφάσισε νὰ μεταφέρει τὸ ἐπίκεντρο τῆς προσπαθείας τῆς σὲ δύο νέα «φόρμουμ»:

Πρῶτον, στὶς 10 Αὐγούστου, 1976, ἡ 'Ελλάς διατάξει διαπραγματεύσεων πρὸς τὸ άρθρο 35, παρ. I τοῦ Χάρτου τοῦ ΟΗΕ (τὸ ὅποιο ἀναφέρει ὅτι κάθε μέλος τοῦ 'Οργανισμοῦ δύνανται νὰ προσαγάγει κάθε διαφορά, η καθε κατάσταση δυναμένη νὰ δογματίσῃ σὲ διεθνῆ προστριβή η νὰ δώσει ἀφορμὴ σὲ διένεξη (ἄρθρ. 34), στὴν ἀντίληψη τοῦ Συμβούλιου 'Ασφαλείας η τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως) προσέφυγε στὸ Συμβούλιο 'Ασφαλείας ἀπαιτώντας τὴν ἔκτακτη αὐτοῦ συνεδρίσαση γιὰ τὸν λόγο ὅτι «συνέπεια τῶν προσφάτων καταφώρων παραβιάσεων ὑπὸ τῆς Τουρκίας τῶν κυριαρχικῶν τῆς δικαιωμάτων ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος τοῦ Αιγαίου, ἔχει δημιουργηθεῖ ἐπικίνδυνη κατάσταση ἀπειλούσα τὴν διεθνή εἰρήνη καὶ ἀσφάλεια». Δι' ἐνὸς ὅτι η 'Ελλάς κατέστησε σταφές ἀφ' ἐνὸς ὅτι ἡ τουρκικὴ ἐπιμονὴ ἐπὶ τῆς διεξαγωγῆς τῶν ἔρευνών καὶ ἀφ' ἐτέρου ὅτι οἱ τουρκικές ναυτικές καὶ αεροπορικές ἀσκήσεις καλύπτουσαι τὶς κινήσεις τοῦ «Σεισμίκ - I» καὶ ἡ παρούσα συγκέντρωση δυνάμεων σ' ἀμφότερες τὶς πλευρές ἀποτελούν στοιχεῖα δημιουργούντα

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

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELIZABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:
P. O. BOX 2981
DURBAN 4000

TELEPHONE: 320390
CABLES: MASPORT
TELEX: 6-0204 SA

κατάσταση άντιμετωπίσεως ή συνέχιση της όποιας είναι πιθανό νά θέσει σε κίνδυνο την διεθνή ειρήνη και ασφάλεια. 'Ενώπιον του Συμβουλίου ή έλληνική άντιπροσωπεία, άφού πρώτα άνέπτυξε τα έπιχειρήματα ότι τά κυριαρχικά μας δικαιώματα ήταν άναγκαστέμενα και κατοχυρωμένα από τις διατάξεις της Συνθήκης της Γενεύης καὶ ότι η Τουρκία είχε άκολουθήσει κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων άδιάλλακτο πολιτική, έζητησε από αυτό νά καταστήσει γυναστό σ' αυτήν ότι πρέπει νά σταματήσει τις προκλητικές της ένεργειες.

Δεύτερον, την ίδια ήμέρα ή 'Ελλάς δ.ά «κρονομερούς αίτησεως» έθεσε σε κίνηση την διαδικασία ένώπιον του Δικαστηρίου έναντι της Τουρκίας ώς πρός «τὴν διαφορὰ τὴν ἀναφερομένη στὴν ὁροθέτηση τῆς ὑφαλοκρηπίδος τοῦ Αἰγαίου τῆς ἀνηκούσης στὶς δύο χώρες καὶ σχετιζομένη πρὸς τὰ ἀγίτοιχα νομικὰ δικαιώματα ἐρεύνης καὶ ἔκμεταλλεύσεως αὐτῶν ἐπὶ αὐτῆς». Ταυτοχρόνως, ή 'Ελλάς κατέθεσε αίτηση γιά «προσωρινά μέτρα ἀσφαλείας» για νά άποφύγει περαιτέρω κλιμάκωση τῆς διενέξεως.

Δι' αύτῆς τῆς ένεργειας της, ή 'Ελλάς έπανεβεδίασε τὴν πεποίθησή της περὶ τοῦ ἀμέσου καὶ πρωταρχικοῦ ρόλου, τὸν ὃποιοῦ δὲ ἔπρεπε νά διαδραματίσει τὸ Δικαστήριο στὴν ἐπίλυση τῆς διαφορᾶς καὶ αὐτὸς σ' ἀντίθεση τῆς τουρκικῆς ἀντιδράσεως ἡ ὄποια ἐπέμεινε ότι η ὑποβολὴ τῆς διαφορᾶς στὸ Δικαστήριο θὰ ἔπρεπε νά ἀναμένει όχι μόνο τὴν κατάρτιση τοῦ ἐπισήμου συνυποσχετικοῦ, ἀλλ' ἐπίσης καὶ τὴν προηγούμενη διευθέτηση διὰ διμερῶν διαπραγματεύσεως ὅσο τὸ δύνατὸ περισσοτέρων ζητημάτων οὐσίας.

Η σύγχρονη αύτὴ διαδικαστική ένέργεια ἐκ μέρους τῆς 'Ελλάδος μολονότι λίγο ἀσυνήθης στὴν διεθνή πρακτική, θὰ μποροῦσε νά είχε ἀποδειχθεῖ ἔξαρτηκος ὥφελημη καθ' ὅσον ἐπεδίωκε τὴν διεθνεύσην ταυτόχρονη «πολιτικῆς καὶ νομικῆς δικαιώσης». Μὲ αὐτὴ τὴν ἄποψη συνηγορούσσαν καὶ οἱ δικαιασταὶ Lachs and Elias ὡς ὄποιος μάλιστα χαρακτήρισε τὴν ὅλη κίνηση σὰν «πιθανῶς μοναδική» ἀπό αὐτὴ τὴν σκοπιά.

III. NOMIKH ANAKOPIHN TOY ZHTHMATOS

Τὸ ζήτημα τοῦ διέποντος τὴν ὑφαλοκρηπίδα διεθνῶς νομικοῦ καθεστώτος έχει χαρακτηρισθεῖ ώς ἀπὸ τὰ πλέον πολύπλοκα καὶ εὐάσθητα θέματα τοῦ ὅλου φάσματος τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου.

Πρὸς καλύτερη παρανόηση τοῦ προβλήματος, ή ἀνάλυση θὰ γίνει σὲ δύο ἀλληλεξαρτώμενα αἴτηματα καὶ ἀπὸ τὰ πλέον πολύπλοκα καὶ εὐάσθητα θέματα τοῦ ὅλου φάσματος τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου.

Πρὸς τὰ καλύτερη παρανόηση τοῦ προβλήματος, ή ἀνάλυση θὰ γίνει σὲ δύο ἀλληλεξαρτώμενα αἴτηματα καὶ ἀπὸ τὰ πλέον πολύπλοκα καὶ εὐάσθητα θέματα τοῦ ὅλου φάσματος τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου.

1. Τὸ πρώτο ἔρωτημα σχετίζεται μὲ τὸ

αὖ τὰ νησιά τοῦ Βορείου Αἰγαίου ἔχουν ύ-

φαλοκρηπίδα καὶ αὖ ναί, ποιὰ εἶναι ἡ φύση τῶν ἐπὶ αὐτῆς δικαιωμάτων τῆς Ἐλλάδος.

Ἡ ἀπάντηση ἔξαγεται ἀπὸ τὸν συνδυασμὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 καὶ 2 τῆς ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος Συνθήκης τῆς Γενεύης τοῦ 1958, τὰ ὅποια ἄρθρα ἔδωσαν ἔκφραση σὲ ὑπάρχοντας κανόνας τοῦ Διεθνοῦς 'Εθνικοῦ Δικαίου καὶ τὰ ὄποια ἀναφέρουν:

"Ἄρθρον 1. Ὁ ὄρος «ὑφαλοκρηπίς» ὑποδιλώνει:

α) Τὸν πυθμένα καὶ τὸ ὑπέδαφος τῶν ὑποδιλασσίων περιοχῶν τῶν συνεχομένων πρὸς τὴν ἀκτὴν καὶ ἔξω ἀπὸ τὴν λαρίδα τῶν χωρικῶν ὑδάτων (αἰγιαλοτίδος ζώνης) μέχρι δέσμους 200 μέτρων ἡ, καὶ πέρα αὐτοῦ τοῦ ὄριου, μέχρι ἕκει ὅπου τὸ δάσος τῶν υπερχειμένων ὑδάτων ἐπιτρέπει τὴν ἔκμετάλλευση τῶν φυσικῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν αὐτῶν τῶν περιοχῶν.

β) Τὸν πυθμένα καὶ τὸ ὑπέδαφος παρομίων ὑποθαλασσίων περιοχῶν συνεχομένων πρὸς τὶς ἀκτὲς τῶν νησιῶν:

"Ἄρθρον 2. Φίση τῶν ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος δικαιωμάτων:

α) Τὸ παράκτιο Κράτος ἔξασκε ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος καὶ αρχικὰ δικαιώματα πρὸς τὸν σκοπὸ τῆς ἐρεύνης καὶ ἔκμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν πλουτοπαραγωγικῶν τῆς πόρων.

β) 'Η φύση τῶν ἀνωτέρω δικαιωμάτων εἶναι ἀπὸ πολὺ στικὴ ὑπὸ τὴν ἔννοια όπου τοῦ ἀκόμη τὸ παράκτιο Κράτος δὲν διενεργεῖ ἐρεύνης ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος η δὲν ἔκμεταλλεύεται τοὺς πόρους τῆς, κανεὶς δὲν δύναται νά ἐπιχειρήσει αὐτές τὶς ἐνέργειες η νά προβάλλει ἀξίωση ἐπὶ αὐτῆς, χωρὶς τὴν «σαφῆ συναίνεση» τοῦ παρακτίου Κράτους.

Απὸ τὴν παρ. 6 τοῦ πρώτου ἄρθρου καθίσταται σαφές ότι τὰ νησιά ἔχουν ὑφαλοκρηπίδα καὶ ότι τὰ ἐπὶ αὐτῆς κυριαρχικὰ δικαιωμάτων τοῦ παρακτίου Κράτους (ἄρθρ. 2) οὐσιαστικὸς δὲν ὑπόκεινται σὲ κανένα γεωγραφικὸ περιορισμὸ ο ἀναφορὰ μὲταξὺ τὴν ἀπότασην ἀπὸ τὴν ἀκτὴν, ὅπως συνάγεται ἀπὸ τὴν παρ. α τοῦ ίδιου ἄρθρου. Κατὰ συνέπεια καὶ τὰ νησιά ἔνός Κράτους, κατ' ἀναλογία πρὸς τὶς περιοχὲς τὶς συγκροτουσσεὶς τὴν κυριαρχίαν ἔδικτην τοῦ ἐπικράτεια, παράγουν γι' αὐτὸ τὰ ίδια ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων μὲ τὸν μόνο περιορισμὸ ότι θὰ πρέπει νά ἔξασκούνται πρὸς τὸν σκοπὸ τῆς ἐρεύνης καὶ ἔκμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν τῆς πόρων. (ἄρθρ. 2, παρ. α).

Παραπτωτάς δὲ ἐπὶ πλέον ότι η φύση τῶν ὑδάτων τοῦ Βορείου Αἰγαίου ἐπιτρέπει ἔκμετάλλευση καὶ πέρα τοῦ ὄριου τῶν 200 μέτρων (ἄρθρ. 1, παρ. α), τὸ προκύπτον ἀποτέλεσμα εἶναι ότι η 'Ελλάς δύναται νά προβάλλει τὸ ἐπιχείρημα τῆς «συγχωνεύ-

σεως» τῶν πρὸς ἀναπολάς περαγομένων, ὑπὸ τοῦ ἡπειρωτικοῦ τῆς ὅγκου, δικαιωμάτων τῆς ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος μὲ τὰ ἀντίστοιχα δικαιωμάτων τῆς ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος μὲ τὰ ἀντίστοιχα δικαιωμάτων τῆς ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος ὑπὸ τὰ πληρότερα τῶν τουρκικῶν ἀκτῶν εύρισκομεναν νησιά τῆς.

Ἐπομένως, τὸ μέχρι τώρα συμπέρασμα είναι ότι τὰ κυριαρχικὰ δικαιωμάτων τῆς 'Ελλάδος ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος τῶν νησιῶν τῆς είναι νομικῶς κατοχυρωμένα καὶ ότι οἱ προηγούμενες περιγραφείσες τουρκικές ἐνέργειες στὴν ίδια περιοχή ἀποτελοῦν κατάφωρη παραβίαση αὐτῶν.

2. "Ἐχοντας ως βάση τὶς ἀνωτέρω παρατηρήσεις, ἔρχομαι τώρα στὸ δεύτερο ἐπίπεδο τὴς ἀναλύσεως τὸ ὅποιο σχετίζεται μὲ τὸ ἔρωτημα τῆς μεβόδου ὁροθέτησες — ἀπὸ ποὺ σημείου καὶ μὲ ποιὰ βάση— τῆς διεκδικουμένης ὑπὸ δύο χωρῶν, ἡ μᾶλλον καὶ ἔνεκα τῆς συνδρομῆς «εἰδικῶν περιστάσεων» (ὅπως είναι ἡ ὑπαρξη νησιῶν κατεχομένων ὑπὸ τῆς μιᾶς ἐξ αὐτῶν), θὰ πρέπει νά γίνει δι' ἐνδιαμέσου εύθειας χαρασσομένης μὲ βάση τις γραμμές βάσεως τῶν ἡπειρωτικῶν ἀκτῶν τῶν δύο χωρῶν, ἡ μᾶλλον καὶ ἔνεκα τῆς συνδρομῆς «εἰδικῶν περιστάσεων»

Τὸ ἀγώτερω ἔρωτημα ἀναποτέρητως ἀνακύπτει σὲ περίπτωση ποὺ δύο ἡ περισσότερα Κράτη κατέχουν ἀντιμέτωπες ἀκτές καὶ διεκδικούν τὶς ίδιες περιοχὲς τῆς μεταξὺ τῶν ὑφαλοκρηπίδος μὲ τὸ ἐπιχείρημα ότι αὐτές είναι συνεχόμενες μὲ τὶς ἀντίστοιχές τους ἔδαφικὲς ἐπικράτειες. Καὶ κατ' ἐπέκταση, τὸ Κράτος τὸ ὅποιο κατέχει νησιὰ κοντά στὶς ἀκτές τοῦ ἄλλου Κράτους ἐπιεύμενε νά ἔχει τὸ πλεονέκτημα τῆς ὁροθετήσεως τῆς ὑφαλοκρηπίδος, σχι μὲν δι' αὐτές τὶς ἀκτές τοῦ ίδιου Κράτους, σὲ περίπτωση ἀλλιώς.

Η σχετικῶν προβλεπομένη ρύθμιση γι' αὐτὴ τὴν περίπτωση καθορίζεται στὴν παράγραφο α τοῦ ἄρθρου 6 τῆς Συνθήκης, η διποία καὶ ἀναφέρει ότι:

Ἐκεὶ όπου η ὑφαλοκρηπίδης είναι συνεχομένη μὲ τὶς ἐπικράτειες δύο ἡ περισσότερων Κρατῶν οἱ ἀκτές τῶν ὑπόσιων είναι «ἀντιμέτωπες», τὸ οριο τῆς ἀνικουσῆς σ' αὐτὰ ὑφαλοκρηπίδος θὰ πρέπει νά καθορισθεῖ δι' ἀμοιβαίας συμφωνίας. Σὲ περίπτωση ἀλλιώς είναι τὸ οριο είναι ἡ ἐν διάμεσος σημεῖος εἰδικῶν ἀπέξει εἰς τὸν ποτνιούτερο σημεῖο τὸν γραμμῆς διάστημα τοῦ πλάτους τῶν χωρικῶν ὑδάτων, ἐκτὸς ἀν διαφορετικὴ γραμμὴ ὄριου δικαιολογεῖται ἔνεκα εἰδικῶν περιστάσεων.

Αὐτὴ η διάταξη ἀποτελεῖ τὸ κλειδί λύσεως τοῦ προβλήματος καὶ γι' αὐτὸ νομίζω ότι ἐπιβάλλεται διεξοδική ἀνάλυση τῶν ἀμφισβητουμένων σημείων τῆς:

α) 'Ο ὄρος «συνεχομένη»:

Τὸ περιεχόμενο αὐτοῦ τοῦ ὄρου ἔχει προσδιορισθεῖ διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Διεθνοῦ Δικαστηρίου τῆς Χάγης ἐπὶ τῆς North Sea Continental Shelf Case (1969), όπου τὸ Δικαστήριο ἀποφάνθηκε ότι η συνεχότητα τῆς ὑφαλοκρηπίδος μὲ τὴν ἀκτὴν ὑπονοεῖ ἔξαρτηση, δηλ., προέκταση τῆς ἀκτῆς τοῦ Κράτους ὑπὸ τὴν θάλασσα καὶ ὅτι ἀναγκαῖς ἔγγυτητα πρὸς τὴν ἀκτὴν.

Αὐτὴ η ἔρμηνεις δύναται νά χρησιμοποιηθεῖ ὑπὸ τῆς 'Ελλάδος ἐναντίον τοῦ τουρκικοῦ ισχυρισμοῦ ότι, ἐφ' δοσον ἡ ἀμφισβητούμενη περιοχὴ τῆς ὑφαλοκρηπίδος εύρισκεται κοντύτερα στὶς ἀκτές τῆς ἀπὸ όπις πρὸς τὴν Ἑλληνικὴ ἡπειρωτικὴ ἀκτὴν, είναι συνεχόμενη μὲ τὴν ἀκτὴν τῆς καὶ ἐπομένως ἔνα δεδομένο σημεῖο αὐτῆς εύρισκεται ὑπὸ τὴν δικαιοδοσία τῆς. 'Επικουρικῶν, η Τουρκία διατείνεται ότι η ὑφαλοκρηπίδης ἐνός

**LOUISIANA & TEXAS PORTS
ATLANDIS INC.
Ship Suppliers
COMPLETE LINE OF PROVISIONS
President: TED TSAMOURIS**

10202 E. Freeway
HOUSTON, TEXAS 77029

24 HOURS SERVICE
Representative in Greece: ANASTASIOS ZILAKOS
2, Iak. Dragatsi str., 3rd floor, PIRAEUS. Tel. 4170970, 4129258. Home: 4514229

Κράτους πρέπει να αποτελεί φυσική προέκταση της έδαφικής του έπικρατείας και δεν πρέπει να σφετερίζεται αύτό τό όποιο αποτελεί φυσική προέκταση του άλλου Κράτους και στηρίζει αύτό επί δύο υπόθεσεων:

Πρώτη, ότι τα νησιά της άμφισθητου μένης περιοχής του Αιγαίου πολὺ καιρό πρίν άνηκαν γεωλογικά στην 'Ασιατική Ηπειρο, και

Δεύτερη, ότι τα ίδια νησιά αποτελούν απλές προεξοχές της ύποθαλασσίας περιοχής την οποία και θεωρεί δική της ύφαλωρηπίδα και έπομένως αύτά δεν δύνανται να έχουν ύφαλωρηπίδα.

'Η πρώτη ύπόθεση, έκτος του ότι δεν στέκεται νομικά, δύναται να καταφρίθει με τό αντι-έπικειρομα ότι ή 'Ελλάς έπι της περιοχής αυτής έχει «Ιστορικό τίτλο» καθ' όσο το Αιγαίο πέλαγος έχει υπάρχει για περισσότερο από τρεις χιλιάδες χρόνια ώς αποκλειστική «έλληνική λίμνη».

'Η κατάρριψη δε της δεύτερης ύποθεσεως έδραιώνται έπι της άνωτέρω αποφάσεως τού Δικαστηρίου ή όποιας και όριζει ότι «αυτοχότης σημαίνει προέκταση του έδαφους ένός Κράτους ύπο το νερό και όχι άναγκαικίς έγγυτητα πρὸς αὐτό». Τό συναγόμενο συμπέρασμα είναι ότι ή 'Ελλάς έχει αυτοδικαίως δικαιώματα επί της άμφισθητου μένης περιοχής της ύφαλωρηπίδας καθ' όσο αυτή, και ώς αποτελούσα προέκταση της, είναι έγκλεισμένη ύπο τών άκτων της ήπιερωτικής 'Ελλάδας και των νησιών, οι όποιες είναι έπικρατείας ύπο τηνήρη έλληνική κυριορχία. Μέ αλλες λέξεις, η περιοχή αυτή είναι συνεχομένη μόνο μὲ την 'Ελλάδα διότι δεν δύναται να είναι ή ύποθαλάσσια προέκταση κανενός άλλου Κράτους έκτος έ-

κείνου πού την περιβάλλει μὲ τὸν ἡπειρωτικὸν καὶ νησιώτικὸν ὄγκο του.

6) Οι όροι «γραμμές δάσεως» καὶ «εἰδικές περιστάσεις».

Γραμμὴ δάσεως είναι ἐκείνη μὲ βάση τὴν οποία μετρεῖται τὸ πλάτος τῶν χωρικῶν ύδατων ἐνός Κράτους, ὅπως αὐτὴ καθορίζεται στοὺς ἐπισήμους Χάρτες αὐτοῦ, καὶ ὡς οποία ἐκτείνεται κατὰ μῆκος τῶν ἀδάσεων ύδατων τῆς ἀκτῆς του. 'Ἐπισης, κατ' ἀνάλογη διαδικασία καθορίζεται ή αἰγιαλίτις ζώνη ἐνός νησιοῦ τὸ όποιο, ἀδιαφόρως τού πάσο μικρὸ είναι, ἔχει γραμμὴ δάσεως καὶ κατέχει χωρικὰ ὕδατα δριζόμενα ἀπό αὐτὴν τὴν γραμμὴν.

"Οπα συνάγεται ἀπὸ τὸ τέλος τῆς παραγράφου αὶ τὸν ἄρθρον 6, αὐτὲς οἱ γραμμὲς δάσεως χρησιμοποιοῦνται ἐπὶ πλέον, ἐκτὸς γιὰ τὸν καθορισμὸ τῶν χωρικῶν ύδατων καὶ ώς σημεῖα ἐκκινήσεως γιὰ τὴν χαραγὴ τῆς ἐνδιαμένου εὐθείας πρὸς ὁροθέτηση τῆς μεταξὺ δύο Κρατῶν, μὲ ἀντιμέτωπες ἀκτές, εὐριστόκμενης ύφαλωρηπίδας. Τὸ ἔρωτημα σχετικῶν είναι τὸ ἄν αὐτὴ ἡ ὁροθέτηση θὰ πρέπει νὰ γίνει μὲ βάση τὶς γραμμὲς δάσεως τῶν ἡπειρωτικῶν ἀκτῶν τῶν δύο χωρῶν ἡ μᾶλλον μὲ βάση, ώς πρὸς τὴν μὲ χώρα, τὶς γραμμὲς δάσεως τῶν ἀκτῶν τῶν νησιῶν τῆς;

Σ' ἀπάντηση αὐτοῦ τοῦ ἐρωτήματος ἔρχεται τὸ γεγονός ότι ή ὑπαρξὴ τῶν νησιῶν ἀποτελεῖ «εἰδικὴ περίσταση» ή όποια ἀφ' ἐνός ἐπιθάλλει παρέκκλιση ἀπὸ τὴν κατὰ τὰ ἄλλα συνήθη μεθόδο ὁροθέτησεως (δηλ μὲ βάση τὶς γραμμὲς δάσεως τῶν ἡπειρωτικῶν ἀκτῶν τῶν δύο χωρῶν) καὶ ἀφ' ἔτερου ἐπιτάσσει τὴν ὁροθέτηση ἄλλης ὥρας καὶ γραμμῆς ἐπὶ «διαφορετικῶν δάσεων».

Αὔτες ἀκριβῶς οἱ διαφορετικὲς δάσεις εἶναι οἱ γραμμὲς δάσεως τῶν ἀκτῶν τῶν νησιῶν καὶ κατὰ συνέπεια ἡ ύφαλωρηπίδης τῶν νησιῶν τοῦ Βορείου Αιγαίου θὰ πρέπει νὰ καθοριστεῖ δι' ἐνδιαμένου εὐθείας, ὅχι μετοχὴν τῶν γραμμῶν δάσεως τῶν ἡπειρωτικῶν ἀκτῶν τῆς Ἐλλάδας καὶ Τουρκίας, ἀλλὰ μεταξὺ τῶν γραμμῶν δάσεως τῶν νησιῶν μας καὶ τῶν ἀντιστοίχων τουρκικῶν γραμμῶν τῶν νομίμων θεσπισθέντων γιὰ τὸν καθορισμὸ τῶν χωρικῶν ύδατων τῆς Τουρκίας.

Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν μέθοδο ὁροθέτησεως

ἐπρότεινε ή 'Ελληνικὴ Κυβέρνηση καὶ μὲ

βάση τὴν ἀγωτέρα ἀνάλυση τῆς παραγράφου αὶ τὸν ἄρθρον 6, εἶχε καταγγείλει τὴν μονομερὴ τουρκικὴ ἐνέργεια ὁροθέτησεως

τῆς ύφαλωρηπίδος τοῦ Αιγαίου, ή όποια

δὲν ἐλάμβανε υπὸ σῆμη τῆς τὰ ἐπὶ αὐτῆς κυριαρχικὰ δικαιώματα τῆς Ἐλλάδας καὶ τὶς γραμμὲς δάσεως τῶν ἀκτῶν τῶν ἐλληνικῶν νησιῶν.

Κλείνοντας τὸ ἄρθρο μου, θὰ ηθελα νὰ παραπηρώσω ότι ή ἀδυνατία τῶν τουρκικῶν δέσμων καταφίνεται ἀπὸ τὸ γεγονός ότι ή τουρκικὴ διπλωματία, ἀντὶ νὰ διαμορφώσει τὴν νομική της ὑπεράσπιση καὶ ἐπιχειρήματα μέσα στὰ πλαίσια τῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης τῆς Γενεύης, προσπαθεῖ μὲ διάφορες ἐνέργειες, στὰ κατὰ καιρούς συνερχόμενα συγένδρια ἐπὶ τὸν δικαίου τῆς θάλασσας ὑπὸ τὴν ἐποπτεία τοῦ ΟΗΕ, νὰ μεταβάλλει υπὲρ αὐτῆς τοὺς ὑπάρχοντας ἐπὶ τοῦ δημόσιου κανόνες τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου. 'Εκεῖνο τὸ όποιο ὑπομένει είναι ἐνεργοποίηση τῆς πολιτικῆς τῆς Ἑλληνικῆς διπλωματίας γιὰ νὰ μετουσιωθεῖ τὸ γράμμα τοῦ νόμου σὲ ἐνεργὴ πραγματικότητα.

ΝΑΣΟΣ Χ. ΦΕΛΩΝΗΣ
Δικηγόρος

σ' ὅλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group



στὸ Λονδίνο:
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
32-38 DUKES PLACE
LONDON E.C.3
ENGLAND
Tel. 01 - 283-9591 (10 lines)
Telex: 884075/B
Cables: EASTMED LONDON E.C.3

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

στὸ Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg
2-10-2, Nagata-Cho
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26689
Cables: EASTMEDI TOKYO

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

έταιρίες μας είναι:

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

στὸν Πειραιό:
Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filinos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

PAP

‘Ο Θρῦλος τῶν Οἰνουσῶν

Στὴ μνήμη τῆς Καλλιόπης Σ. Λύρα (Στεφανιούδαινας)

Άγαπητέ μου φίλε,
Σου εύχομαι καλὸ Πάσχα.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κατά τὸ β' ἔτος τῆς ἑκδόσεως των (Νοέμβριος 1931) ἀπέσχολησαν πάς στήλας των στήνιον ιστόρησιν τοῦ σύτανδρου ναυαγίου τοῦ ἐφεύρωγος Μ.» στὸν Βισκαϊκό Κόλπο. Τώρα, μὲ τὸν θάνατον τῆς χήρας τοῦ πλοιάρχου Στεφάνου Λύρα, Καλλιόπης, δῆλη ἡ Αιγαίουσιώτικη Ναυτική Οἰκογένεια (ἐφοπλισταὶ - ναυτικοὶ) συνεκίνηθσαν καὶ ἀνέδραμον εἰς τὸ δραματικὸν ἔκεινο ναυάγιον.

Ἐπειδὴ τὸ θέμα εἶναι μέσα στὴν ζωγό-νηση τῶν ναυτικῶν παραδόσεων καὶ στὴν ἀναζωτύρηση τοῦ ναυτιλιακοῦ φρονήματος, φρονά ὅτι ἀξίζει τὰ «Ναυτικά Χρονικά» (ἢ 'Ἄγια Γραφὴ τῆς Ναυτιλίας μας), νὰ δημοσιεύσουν τὸ κείμενον τοῦ κ. Λέοντος Χ. Λαιμοῦ.

Θερμότατα εὐχαριστῶ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΑΙΜΟΣ

Αθῆναι, 22 Ἀπριλίου 1978

Ο θάνατος σὲ προχωρημένη ἡλικία καὶ τῶν πιὸ προσφιλῶν προσώπων δὲν προβενεῖ ὁδύνη, προκαλεῖ δῆμος σκέψεις καὶ συγκίνηση. «Ἔνας τέτοιος θάνατος εἶναι τῆς Καλλιόπης Σ. Λύρα σὲ ἡλικία 92 χρόνων.

«Οσοι εἴμεθα παιδία ἡ ἔφθοι η ὥριμοι η ἡλικιώμενοι τὸ Νοέμβριο τοῦ 1931 μὲ τὸ ἀκουσμα τοῦ δραματικοῦ αὐτάνδρου ναυαγίου τοῦ βαπτορίου «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.» στὸν Μπέη θυμιζόμαστε τὴν ἡρωικὴ στάση τοῦ καπετάνιου Στεφανίου Λύρα, ποὺ ἔμεινε ἀκίνητος καὶ ἀσυγκίνητος στὴ Γέφυρα καὶ δὲ θέλησε νὰ ὑπακούσῃ στὶς προτροπές καὶ στὶς προσπάθειες τοῦ γαλλικοῦ πλοίου, ποὺ τὸν ἐκαλούσε νὰ πιάσει τὸν κάρδο τῆς σωτηρίας του. Καὶ τούτο γιατὶ ἀτύχησε στὴ διά-

σωση τοῦ πληρώματος του. Θυμιζόμαστε τὸ θρήνο στὰ σπίτια τῶν ναυτικῶν τῆς πατρίδος μας ποὺ ὑπῆρχαν τὰ θύματα τοῦ ναυαγίου ἔκεινον. Θυμιζόμαστε τὰ σπαραχτικά ἔκεινα μοιρολόγια μέσα στὸ σπίτι τοῦ Στεφανίου. «Ἄφινε ὁ θαλασσομάρτυρας ἔκεινος γυναίκα, τρεῖς κόρες καὶ δύο ἀγόρια ἀντίλικα. 'Απ' αὐτά τὰ παιδιά μόνον ἡ πρώτη τοῦ κόρη ἡ Μαρίτα Πολυδώρου Λαιμοῦ εἶχε παντρευτεῖ. Τὰ ἀγόρια του, ὁ 'Ἀντώνης, ἄρρωστος — ἀνάπτηρος μὲ ἀγιάπτρευτη ἀρρώστεια — οἱ δύο ἄλλες κόρες του, ἡ Βιργινία καὶ ἡ Κούλα, ἀναποκατάστατες καὶ τὸ τελευταῖο παιδί, ὁ Γιώργης, 10 χρονῶν.

Αὐτὴ τὴν οἰκογενειακὴ κατάσταση ἀντιμετώπισε ἡ Καλλιόπη Σ. Λύρα τὴν ἐπομένη τοῦ ἀδικοχαμοῦ τοῦ ἄντρα της, ἐκτὸς τῆς οἰκονομικῆς καταστροφῆς. Καὶ δῆμος, τὰ κατάφερε καὶ τὶς κόρες νὰ ἀποκαταστήσει καὶ τὸ ἀνάπτηρο ἀγόρι της νὰ πειθάδψει καὶ νὰ λατρέψει 15 χρόνια μετά τὴ χρειά της καὶ τὸ τελευταῖο της παιδὶ νὰ μορφώσει καὶ νὰ τὸ παραδώσει στὴ Ναυτιλία μας καπετάνιο, διάδοχο στὴ ναυτικὴ οἰκογενειακὴ σταδιοδρομία. «Ἔστι, μὲ τὴ στωκὴ τῆς καρτερία στὶς ἀναποδίες τῆς τύχης καὶ μὲ τὴν ἀγωνιστικότητὰ της, ἀνέπτυξε τὴν προσωπικότητά της, γιὰ ν' ἀποδεῖ ἡ σεπτὴ ἀρχοντοκυρά στὸ νησὶ μας, νὰ μείνει ἀμετακίνητη καὶ νὰ μὴν ἀκολουθήσει τὸ ρεύμα τῆς ἔξδου καὶ τῆς ἔρημώσεως τοῦ τόπου μας. Ρίζωμένη βαθιὰ στὸ βράχο τῆς Αιγαίουσας τοῦ Αιγαίου, ἦταν ἡ ἐνσάρκωση τῆς ιστορίας τοῦ Ναυτικοῦ τοῦ Τόπου μας. 'Εκεῖ ἔλλεισε καὶ τὰ μάτια της κι' ἔγκαταλείπει τὰ ἔγκοσμα, μέσα σὲ μιὰ γαλήνηα ἀτμόσφαιρα καὶ στὴν περιθαλψή τῶν στοργικῶν της παιδιῶν, στὸ πατρικὸ χῶμα παρέδωκε τὸ φθαρτὸ τῆς σώματος.

Συγκινημένος, σὰν Αιγαίουσιώτης καὶ σὰν

ναυτικός, μὲ τὸ ἄγγελμα τοῦ θανάτου της, ἐτηλεγράφησα πρὸς τὸν Δήμαρχο Αιγαίουσαν τὰ παρακάτα :

«Δήμαρχον Οινουσῶν - Οινούσας,

‘Ο Δήμος Οινουσῶν εἶναι ὁ πρώτος ναυτικὸς Δήμος τῆς Ἑλλάδος καὶ τοῦ Κόσμου. ‘Απὸ τὴ γενέτειρά μας πρέπει νὰ ἐκπέμπονται πάντοτε σήματα ναυτοσύνης πρὸς τοὺς ὥκεανους καὶ τοὺς πόντους, ὅπου ἀφενίζουν τὰ Ἑλληνικὰ καράδια. ‘Ένα τέτοιο σῆμα εἶναι ὁ σημερινὸς θάνατος τῆς Καλλιόπης Σ. Λύρα, χήρας τοῦ θαλασσομάρτυρος καπετάνιου, ποὺ κατεποντίσθη στὸν Βισκαϊκὸ τὸ Νοέμβριο τοῦ 1931, τιμῶν τὰς ναυτικὰς παραδόσεις, καπάτο τὸ ναυάγιον τοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.». Νομίζω, ἐκφράζων τὸ πανοινουσιακὸν αἰσθῆμα, ὅτι ὁ Δήμος πρέπει νὰ τὴν κηδεύει δημοτικὴ δαπάνη καὶ οἱ σπουδοσταῖ τῶν Σχολῶν 'Εμποροπλοιάρχων καὶ Ναυτικοῦ Λυκείου νὰ κυκλώσουν τὸ φέρετρόν της στὴν νεκρώτιμον ἀκόλουθιστα, στὸν ἱερὸ Ναὸ τοῦ Πολυούχου μας 'Αγίου Νικολάου, καὶ νὰ τὸ συνοδεύσουν μέχρι τοῦ τάφου της, στὸ Κοιμητήριον τῆς 'Αγίας Παρασκευῆς. ‘Υποκλίνομαι, σὰν ναυτικός, πρὸ τῆς σοροῦ της, ἀποτιών τὸν φόρον τιμῆς.»

Εἰς τὸ Κοιμητήριον τῆς 'Αγίας Παρασκευῆς ὑπάρκει τὸ κενοτάφιον τοῦ ἀνδρὸς τῆς Στεφάνου Λύρα καὶ τὸ πληρώματος τοῦ ἀτμοπλοίου «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.», μὲ χαραγμένο τὸ ἐπιτήμδιο ἐπίγραμμα τοῦ ποιητὴ Σιμωνίδου στοὺς Μαραθωνομάχους :

«Εἰ τὸ εὖ θυνήσκειν ἀφετῆς μέρος ἔστιν, ήμιν ἐπέ πάντων ἀπένειμε Τύχη.»

Ἐκεῖ εἶναι ἐνταφιασμένο καὶ τὸ ἀγόρι της, ὁ 'Αντώνης, ὁ φεράνυμος ἔγγονός του 'Αντωνίου Σ. Λύρα, ποὺ καταποντίσθηκε στὴ Μαύρη Θάλασσα ('Ακκερμαν) μαζὶ μὲ τ' ἀδέλφιο του Παντελῆνη, Γιώργη καὶ Νικόλα, μὲ τὸ ιστοφόρο τους τὸ 1882. 'Εχει, λοιπόν, Ιστορία τὸ Μνημεῖο αὐτὸ καὶ ἔκει ἐπιθυμούσε καὶ ἐτάφη ἡ Στεφανούδαινα.

‘Η Στεφανούδαινα ἀνήκει στὴν Ναυτικὴ Ιστορία τῆς Αιγαίουσας. ‘Η ζῷη της εἶναι ὑπόδειγμα γιὰ τοὺς ναυτικούς μας. Τὸ τελευταῖο χρόνια, σὲ μιὰ δραχονησίδα τῆς Δωδεκανήσου, μιὰ γριὰ νησιώτισσα, ἡ Κυρά-Μαρία, ὑψώνε κάθε μέρα τὴν Ἑλληνικὴ Σημαία καὶ τιμήθηκε γιὰ τὴν πράξη της αὐτῆς καὶ ἀπὸ πὴν Πολιτεία καὶ ἀπὸ τὴν 'Ακαδημία 'Αθηνῶν.

‘Η Στεφανούδαινα σ' ἔνα ἄλλο νησὶ τοῦ Αιγαίου, τὴν Αιγαίουσα, κάθε μέρα, σὲ δῆλη τῆς τῇ ζωῇ, ὑψώνε συμβολικά τὴ γαλανόλευκη τῆς ναυτοσύνης, ποὺ τὰ Αιγαίουσιωπούλα τὴν ἀνέμιζαν στοὺς ὥκεανους καὶ τοὺς πόντους τῆς 'Υδρογείου. ‘Ο ιστορικὸς τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Πατρίδας μας, 'Ανδρέας Γ. Λαιμός ιστόρησε σὲ τρία του διδύλια τὸ μεγαλεῖο τοῦ Ναυτικοῦ τῆς Πατρίδας μας : Μὲ τὸ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΩΝ ΟΙΝΟΥΣΩΝ, μὲ τὸ ΑΙΓΑΙΟΥΣΑ Η ΠΑΤΡΙΔΑ ΜΑΣ, καὶ τὸ ΚΑΛΑΡΜΕΝΙΖΕ ΑΙΓΑΙΟΥΣΑ ΜΟΥ, θὰ πρέπει τώρα νὰ γράψει τὸ τέταρτο διδύλιο : Η ΚΑΛΛΙΟΠΗ Η ΣΤΕΦΑΝΟΥΔΑΙΝΑ, Η ΑΡΧΟΝΤΟΚΥΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗΣ.

Πράγματι, αὐτή ἡ ἀρχοντοκυρά βάθα καλαρμενίζει αἰώνια στὸν ὥκεανο τῆς Αιγαίουσιώτικης Ναυτικῆς Ιστορίας.

“Ας είναι αἰώνια ἡ Μνήμη της.

ΛΕΩΝ ΧΡΗΣΤΟΥ ΛΕΜΟΣ

Υ.Γ. ‘Η Καλλιόπη Σ. Λύρα γεννήθηκε στὴν Αιγαίουσα τὸ 1886 καὶ ἀπέθανε τὴν 18η Ἀπριλίου 1978. Κηδεύθηκε καὶ ἐνταφιάσθηκε στὴν Αιγαίουσα. ‘Ολοι οἱ κάτοικοι, ἄνδρες, γυναίκες καὶ παιδιά, καὶ τὸ διδακτικὸ προσωπικό τῶν Σχολῶν 'Εμποροπλοιάρχων, Ναυτικοῦ Λυκείου καὶ οἱ μαθητές, ὁ Δήμαρχος, τὸ Δημ. Συμβούλιο, τὴν ἑσυνδεσμονή τημητικά ὡς τὸν τάφο της, ἀπὸ τὶς παροικίες τῆς 'Απτικῆς, τοῦ Λοιδίνου καὶ τῆς 'Αμερικῆς Λαγκάρης, καὶ ἀπὸ τὰ Αιγαίουσιώτικα καράδια ἐστάλησαν συλλυπητήρια τηλεγραφήματα στοὺς οἰκείους της (παιδιά, ἔγγονα, δισέγγονα, τρισέγγονα), ἀποτίνατς τὸν φόρο τιμῆς στὴν Αιγαίουσιώτισσα 'Αρχοντοκυρά ποὺ ἦταν σύμβολο τῆς Ναυτοσύνης.

ΛΕΩΝ ΧΡΗΣΤΟΥ ΛΕΜΟΣ



**NICHOLAS G. MOUNDREAS
SHIPPING S.A.**

**Chartering * Sale and Purchase
Insurance * Agents**

47-49 Bouboulinas Str, Piraeus

Cables: "MUDRE PIRAEUS"

Telex: 21-3651 MUDR GR (3 lines), 21-2544 MUDR GR, 21-2546 MUDR GR, 21-2189 MUDR GR

Telecopier: 4112775

Telephones: Main Switchboard: 4117924 (5 lines) — 4113446 (4 lines)

Nick Moundreas (Personal): 4178802/4112226

Chartering Dept: 4177479/4177365 — 4117801/4117802

Sales and Purchase Dept: 4175227/4174273 — 4112898/4112836

Insurance Dept: 4178885

Finance/Accounting Dept: 4179157/4113997

ΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΤΗΣ «KANTIA»

ΔΙΑ ΤΟ ΣΟΥΖΕΖ

1. ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΣΟΥΖΕΖ

Εις τὰς 19 παρελθόντος Φεβρουαρίου, ὁ πλοίορχος ἐνὸς μπάλκ-κάρριερ ιδιοκτησίας Σιγγαπούρης, καθὼς ἔπειται διὰ τὸ Πόρτ-Σάιντ ἔλασε ἔνα μήνυμα ἀπὸ τοὺς ἑργοδότας του μὲ τὸ ὄποιον τὸν ἐπιθεωράσιον ὅτι τὰ χρήματα ποὺ χρειάζονται διὰ νὰ καλυφθοῦν τὰ ἔξοδα διὰ τὸν διάπλουν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ εἰχον σταλεῖ μὲ τέλεις εἰς τὴν Bank Du Caire εἰς τὸ Πόρτ-Σάιντ, πρόδυον ἡμέρων.

Ἐννέα ἡμέρας κατόπιν, τὸ πλοῖον περίμενε ἀκόμη προκειμένου νὰ λᾶθη μέρος εἰς μίαν νηοπομπὴ διὰ νὰ διασχίσῃ τὴν διώρυγα διότι, καθὼς φαίνεται, οἱ Αἰγυπτιοὶ πράκτορες δὲν εἶχον μπορέσει νὰ προσδιορίσουν ποὺ εύρισκοντο τὰ χρήματα. Οἱ ιδιοκτηταὶ τοῦ ἐστράφησαν εἰς ἔναν ἀπὸ τοὺς δύο πράκτορας ποὺ εἰδίκευντο εἰς τὰ τράνζιτ τοῦ Σουέζ καὶ ποὺ ἔχουν ὡς ἔδρα τους τὸν Πειραιά. Κατόπιν πέντε τηλεφωνημάτων ἡ ἐταιρία τοῦ Πειραιῶς μποροῦσε νὰ πληροφορήσῃ τοὺς ιδιοκτητὰς διὰ τὰ χρήματα εἰχονταί προσημαθῆν τὸν εύρισκοντο καὶ διὰ τὸ πλοῖον εἶχε διασχίσει τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὴν ιδίαν ἡμέραν.

Ἄν τὰ τηλεφωνήματα τοῦτα ἔπαιξαν ἡ ὅχι ρῦδο εἰς τὴν συνέχισιν τῆς πορείας τοῦ πλοίου τοῦτο δὲν ἔιναι γνωστόν, ἀλλὰ ἡ καθυστέρησις ποὺ ἦδη εἶχε σημειωθῆ ἢ οὐρακτὴ διὰ νὰ πείσῃ τοὺς ιδιοκτητὰς νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν συνεχῶς αὐξανούμενήν λίστα πλοιοκτητῶν ποὺ ἀναβέτουν τὰ προβλήματά τους τὰ σχετικά μὲ τὰ τράνζιτ τῆς Διώρυγος εἰς τὰ χέρια τῶν εἰδικευμένων ἐταιρίων τῆς Candia Company S.A. ἡ τῆς Dominion International Services Inc.

Τονίζοντας τὸ γεγονός ὅτι ἡ καθυστέρησις τούτη τὴν φορά ἢ ὁ συνήθιστα μεγάλη καὶ ἐπομένως κόστισε πολὺ ἀκριβά εἰς τοὺς πλοιοκτητὰς, εἰς ἐκπρόσωπος μᾶς τῶν ἐταιρίων ποὺ προσαναφέραμεν εἰπεῖ διὰ τοὺς ιχαρκτηριστικό γεγονός αὐτὸν διὰ τὸ τὶ μπορεῖ νὰ συμβῇ.

«Δυστυχῶς πρέπει νὰ παρουσιασθῇ πρόβλημα διὰ νὰ πεισθοῦν αἱ πλοιοκτήτες νὰ στραφοῦν εἰς ἑμάς καὶ νὰ ζητήσουν τὴν βοήθειάν μας καὶ τὴν πείρα μας διὰ νὰ λύσουν τὸ πρόβλημα. Τέτοια δοθείσα ὠφελεῖ τοὺς πλοιοκτητὰς ἀλλὰ καὶ τὰς Ἀρχὰς τῆς Διώρυγος, μᾶς εἰπεῖ ἔνας διευθυντής μᾶς ἀπὸ τὰς ἐταιρίας ποὺ εἶχον ἀναμιχθῆ.

Περιγράφουν τοὺς ἔαυτοὺς τοὺς ὡς «πράκτορας προστασίας». Αἱ ἐταιρίαι αὐταὶ τοῦ Πειραιῶς εἶναι οἱ μοναδικοὶ εἰς τὸν κόσμον Ὁργανισμοὶ ποὺ δὲν εἶναι κρατικοὶ καὶ ποὺ εἰδίκευνταν εἰς τὸ νότιο φροτίζουν τὰ πλοῖα καθὼς περνοῦν τράνζιτο τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. Ἀπὸ τότε ποὺ ἥρχισαν τὰς ἔργασίας τους μὲ διαφορὰ ἐνὸς μηνὸς ἡ μία ἀπὸ τὴν ἄλλη ἀκολουθῶντας τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1975, ἔχει δημιουργήσει ἡ κάθε μία τὴν πελατεία της, μία λίστα μὲ περίπου 300 ὄνοματα καὶ μεταξὺ τους διαπραγματεύονται 260 σκάφη τὸν μῆνα. Ποσοστὸν ποὺ εἶναι τὸ 16% τῆς κατὰ μῆνα κινήσεως πλοίων διὰ μέσου τῆς Διώρυγος.

Ο Δρ. I. 'Ιερωνυμάκης καὶ ὁ κ. John McTaggart, ἰδρυτές τῶν Ἐταιριῶν Candia Company καὶ Dominion International Services, ἀντιστοίχως, ἔχουν καὶ οἱ δύο μακροχρόνια πείρα μὲ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ καὶ τὰς Αἰγυπτιακὰς Ἀρχὰς ποὺ τὴν ἀπόχτησαν μὲ τὴν ἐργασίαν τους εἰς τὰ χρόνια καὶ πρὶν τὸ κλειστήμα τῆς Διώρυγος, τὸ 1967.

"Ἔχουν μένει πολὺ χρόνο κι' οἱ δύο εἰς τὴν Αἴγυπτο καὶ εἰδικῶς εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Διώρυγος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ κλεισμάτος καὶ είχον ἥδη προβλέψη τὰ προβλήματα ποὺ ἐπρόκειτο νὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ Ἀρχὲς τῆς Διώρυγος καὶ οἱ πλοιοκτῆται διὰ τὸν διάνοιαν πάλιν ἡ θαλασσία τούτη ὅδος καὶ τὰ πλοῖα θὰ ἥρχισον πάλιν νὰ τὴν χρησιμοποιοῦν.

«? Ήτο φυσικὸν νὰ ὑπάρξουν προβλήματα καθὼς ἡ περιοχὴ τῆς Διώρυγας ὑπῆρξεν πλεικεῖαν διὰ περισσότερον ἀπὸ 7 ἔτη καὶ φυσικά πλείσται ἀπὸ τὰς ἐμπορικὰς δραστηριότητας καὶ ἐξυπηρετήσεις καθὼς καὶ αἱ ἐπικοινωνίαι εἰχον παραμερισθεῖ. Ἐπίσης, ἐπρεπε νὰ εἰσαχθῇ ἔνα νέο σύστημα διὰ τὸ τράνζιτο διὰ νὰ μποροῦν νὰ συμβαδίζουν μαζὶ μὲ τὰς τεχνολογικὰς ἔξελίξεις καὶ τὰς ἀλλαγάς εἰς τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας. Πράγματι ὁ τύπος τοῦ τονιάς καὶ αἱ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι ποὺ θὰ χρησιμοποιοῦσαν τὴν Διώρυγα εἰχον ἀλλάξει πολὺ καὶ πολλαὶ δὲν ἔσονται ἔξοικειωμέναι με τὴν Διώρυγα προτού λείπειν», εἶπε ὁ κ. George Whitfield ὁ διευθυντής μάρκετινγκ τῆς Candia.

Ο κ Whitfield προσέθεσεν ὅτι αἱ Ἀρχαὶ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ κάνουν μεγάλας προσποθείας διὰ νὰ ἀπολογήσουν τὰς διαδικασίας τῆς Διώρυγος.

2. ΔΙΑ 4 ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

Οι τέσσερεις κύριοι λόγοι ποὺ προβάλλονται εἰς τοὺς πλοιοκτητὰς διὰ νὰ διαπιστωθοῦν τὰ ὄφελη ποὺ θὰ ἔχουν ἀπὸ τὴν ἐξυπηρετήσειν τῶν δύο ἐταιριῶν τοῦ Πειραιῶς είναι οἱ ἔξις:

— Αἱ καθυστέρησεις θὰ ἐκλείψουν εἰς τὸ ἐλάχιστον καθὼς αἱ διατυπώσεις ποὺ χρειάζονται κάθε φορά ἀπὸ τὴν στιγμὴ που τὸ πλοῖον θὰ φθάνῃ εἰς τὴν Διώρυγα.

— Τὰς ἔξοδα θὰ καλύπτονται ἀπὸ ἔνα ταμείο ποὺ εύρισκεται μονίμως εἰς τὴν Αἴγυπτο.

— Ολοι οἱ λογαριασμοὶ θὰ τακτοποιούνται ἀπὸ τὰς ἔταιριας.

— Τὰ προβλήματα ἐπικοινωνίας θὰ είναι μειωμένα εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Διευθυντές καὶ ἀπὸ τὰς δύο ἐταιρίες υποστηρίζουν ὅτι οἱ πλοιοκτηταὶ ἀποδέχονται ὡς τι τὸ φυσικὸν τὰς καθυστέρησεις, τὰς «φτωχάς» ἐπικοινωνίας καὶ τὰ χρηματικὰ προβλήματα. Πάντως, λόγω τῆς καῆς τους ὀργανώσεως καὶ μὲ τὰς γεράς γνωριμίας τους εἰς τὴν Αἴγυπτο, εἰδικώτερον μὲ τὰς σχέσεις ποὺ ἔχουν μὲ τοὺς τέσσερεις πράκτορας κρατικοῦ ἐλέγχου, τοῦ Σουέζ, δρίσκονται εἰς τὴν θέσιν νὰ προσφέρουν

εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἀμεση ἐξυπηρέτησιν.

Ο κ. Nik. Τσιχλάκης, διευθυντής τῶν δραστηριοτήτων τῆς ἑταίριας Dominion λέγει εἰς τὴν ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ὅτι: «Χειρίζομαστε περίπου 10 πλοῖα καθημερινά καὶ ἔχουμε ἐπαφὴ μὲ τοὺς πράκτορές μας πολλές φορὲς τὴν ἡμέρα, γεγονός ποὺ γιὰ τὸν κάθε πλοιοκτήτη είναι πάρα πολὺ δύσκολο νὰ κάνει. Εχουμε ἐπίσης ἐνὸς ἀρκετά μεγάλο ποσὸ πιστώσεως στὴν Αἴγυπτο καὶ τὰ χρήματα είναι πάντοτε διαθέσιμα, καθὼς ἐπίσης ἀναλαμβάνουμε νὰ διεκπεραιώνουμε τὴν δύσκολη ἐργασία τῶν λογαριασμῶν γιὰ τοὺς πλοιοκτήτες».

Είναι γνωστὸν εἰς τὴν διεθνή διομηχαίαν ὅτι ὑπάρχουν σημαντικαὶ δυνατοί λόγοι εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ παρακολουθήσῃ κανεὶς καὶ νὰ κρατήσῃ λεπτομερῆ λογαριασμὸν τῶν χρημάτων ποὺ διέρχονται μέσω τοῦ συστήματος τῶν Αἰγυπτιακῶν Τραπεζῶν.

Αἱ ἀμοιβαὶ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν κυμαίνονται ἀπὸ 150 δολλάρια δι' ἓνα πλοῖον τῶν 1.000 τόνων ὡς 750 δολλαρίων διὰ πλοῖα ἀνών 50.000 τόνων.

Κάτω ὑπὸ κανονικάς συνθήκας εἰς πλοιοκτήτης πρέπει νὰ εἰδοποιήσῃ τὰς Ἀρχὰς τοῦ Σουέζ, περίπου 10 ἡμέρας πρὶν τὸ πλοῖον του φάσει εἰς τὴν Διώρυγα, ὅτι εύρισκεται εἰς τὸ δρόμο του καὶ νὰ τακτοποιήσῃ τοὺς λογαριασμούς του διὰ τὸ τράνζιτο τουλάχιστον ἔξι ἡμέρας πρὶν ἀπὸ τὴν ἀφίξην του. Αἱ ἐταιρία Candia καὶ Dominion θὰ ηθελον νὰ ἔχουν καὶ αὐταὶ τὰς Ἰδιαὶς διωρίας ἀλλὰ είναι εἰς θέσιν νὰ φέρουν εἰς πέρας ἔνα τράνζιτο εἰς μίαν ἡμέραν.

Σχολιάζοντας τὸ γεγονός πῶς χειρίζονται μόνον τὸ 16% τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος αἱ δύο ἐταιρίαι, ὁ Δρ. 'Ιερωνυμάκης εἶπε ὅτι περίπου τὸ 25% τῶν πλοίων ποὺ περνοῦν τράνζιτο είναι σκάφη τακτικῶν γραμμῶν ποὺ ἔχουν δρομολογήση τὰς δικαὶας των ὀργανώσεων. «Ἐνα ἄλλο 20% ἀνήκει εἰς μεγάλα διευθυντή δύναματα πλοιοκτητῶν ποὺ είναι πολὺ γνωστοί καὶ ἐμπνέουν σεβασμὸν καὶ διὰ τὸν ἀντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα καὶ ἐπὶ πλέον ὑπάρχει ἐν μεγάλῳ ποσοστῷ ἀπὸ πλοῖα κρατικῆς ιδιοκτηρίας ποὺ χρησιμοποιοῦν τὸν ύγρον δρόμον μὲ τὴν βοήθειαν κρατικῶν πραστών. «Τὸ ύπόλοιπο ποσοστό, περίπου 25% είναι σκάφη αὐτῶν τῶν πλοιοκτητῶν ποὺ μποροῦμε πραγματικά νὰ βοηθήσουμε». Καὶ πρόσθεσε ὁ Δρ. 'Ιερωνυμάκης ὅτι: «Είναι οἱ ιδιοκτηταὶ ποὺ δὲν γνωρίζουν τὴν ὑπαρξή μας ἡ ἀπλῶς δὲν πιστεύουν ὅτι μποροῦμε νὰ υπερπρδήσουμε τὰ ἐμπόδια ποὺ ἀντιμετωπίζουν εἰκείνοις».

Πέραν ἀπὸ τὰς ἐξυπηρετήσεις εἰς τὸ θέμα τοῦ τράνζιτο, καὶ αἱ δύο ἐταιρίες παίζουν τὸν ρῦδο τους καὶ ὡς πράκτορες εἰς τοὺς αἰγυπτιακοὺς λιμένες, φροντίζουν διὰ καυτιμα, διὰ προμήθειες πλοίων, ἐπισκευάς καὶ μεταφοράς πληρωμάτων.

('Απὸ τὴν 'Ναυτιλιακήν' τοῦ 'Απριλίου)



Γράψατε διὰ νὰ σας σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670

telex: 897 833

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται διλαί αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργαστασίου καὶ ἔνευ δωσμοῦ (transit).

telegrams: "PHENICO" LONDON

Η ΕΛΛΑΣ ΖΗΤΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΣΧΗ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ ΤΩΝ ΟΚΤΩ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ STANDARDS ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατ' άσφαλείς πληροφορίας, ή 'Ελλάς πρόκειται νά ύποδάλη αίτησιν συμμετοχής εἰς την υπογραφέσσαν ἐν Χάγη τὴν 2αν Μαρτίου 1978 συμφωνίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἀρχῶν τῶν κρατών Βελγίου, Δανίας, Γαλλίας, Δυτ. Γερμανίας, 'Ολλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας καὶ 'Η-νωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῆς διαστηρίσεως τῶν ἐπιπέδων (στάνταρντ) ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διὰ τῆς ὄποιας προβλέπεται ἡ ἀνεξαρτήτως ἔθνικότητος, τὰ ὅποια προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν ἀνωτέρω χωρῶν, ἡ χρησιμοποιοῦν τὰ χωρικά των ὑδατών. 'Οι εἶναι γνωστοί, ἡ ἐν λόγω συμφωνία θά τεθῇ ἐν ισχύι ἀπὸ Ιησού Ιουλίου τρέχ. έτους.

Διὰ τῆς ἀποφασιστικῆς αὐτῆς ἐνεργείας της ή 'Ελλάς θά ἀποστομώσῃ τοὺς

έχθρούς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, οἱ ὅποιοι χαρακτηρίζουν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν ὡς σημαῖαν εὐκαρίσια. Θὰ πρέπει ἐπ' εὐκαιρίᾳ νὰ υπογραφιμοῖσθαι, διτὶς ἡ προαναρθρίσια ἀπόφασις, περὶ εἰσδοχῆς δηλαδὴ τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν ἀνωτέρω συμφωνίαν, ἀποδεικνύει τὸ ἐποικοδομητικὸν ἔργον τὸ ὅποιον συντελεῖται εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπὸ τὸν 'Υπουργὸν κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάννην καὶ τὸν γενικὸν γραμματέαν κ. Παῦλον Σαρλῆν, οἱ ὅποιοι ἐντὸς συντομωτάτου χρόνου ἐνετόπισαν καὶ ιεράρχησαν τὰ προβλήματα καὶ ἡδη προχωρών ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν ὑλοποίησιν συγκεκριμένων μέτρων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων τῆς.

Τὸ πλήρες κείμενον τῆς συμφωνίας τῶν ὥκτω εύρωπαϊκῶν χωρῶν ἔχει ὡς ἔξης :

Μνημόνιο συμφωνίας μεταξὺ ὁρισμένων Ναυτιλιακῶν Ἀρχῶν ἐπὶ τῆς διαστηρίσεως τῶν ἐπιπέδων (στάνταρντ) στὰ ἐμπορικὰ πλοία.

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Οι ἀρμόδιες ναυτιλιακὲς ἀρχὲς τῶν κρατῶν Βελγίου, Δανίας, Γαλλίας, Δ. Γερμανίας, 'Ολλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας καὶ 'Ην. Βασιλείου, ἀναφερόμεναι κατωτέρῳ ὡς 'Ἀρχές', ἀφοῦ ἐλασσαν ὑπ' ὅψη:

Τὴν 'Ἀπόφασην (resolution) ποὺ ἀφορᾶ τὰ ἐπίπεδα (standards) στὰ ἐμπορικὰ πλοία ποὺ υιοθετήθη ἀπὸ τὴν Γενικὴ Διάσκεψη τῆς Διεθνοῦς 'Οργανώσεως 'Ἐργασίας κατὰ τὴν 62αν ναυτιλιακὴν σύνοδο της, τὴν 29 Οκτωβρίου 1976,

Τὴν Σύμβαση διὰ τὰ ἐλάχιστα ἐπίπεδα (standards) στὰ ἐμπορικὰ πλοία, 1976,

Τὸ Κεφάλαιο I τοῦ Κανονισμοῦ 19 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960,

Τὴν Διεθνὴ Σύμβαση περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974,

Τὸ ἄρθρο 21 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως, 1966,

Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 219 ἀπὸ 20 Δεκεμβρίου 1976 ἐγκύλιο ΙΜΚΟ: Διαδικασίες καὶ δηγγίες διὰ τὸν ἔλεγχο τῶν πλοίων, προήλθαν στὴν κατωτέρω συμφωνία:

ΤΜΗΜΑ 1ον: (i) Κάθε 'Ἀρχὴ θὰ ἀσκεῖ γενικὴ ἐποπτεία ὥστε περιγράφεται στὸ πα-

ρὸν Μνημόνιο ἐπὶ τῶν θαλασσοπλοούντων πλοίων, ἀνεξαρτήτως ἔθνικότητος, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦνται στὸν ἐμπορικὴν μεταφορά πορτίου ἢ ἐπιβατῶν, ἡ διὰ οἰονδήποτε ἐμπορικὸν σκοπὸν καὶ τὰ ὅποια προσεγγίζουν στοὺς λιμένες τῆς χώρας αὐτῆς ἡ χρησιμοποιοῦν τὰ ἐσωτερικὰ τῆς υδατᾶς.

(ii) 'Η γενικὴ ἐποπτεία θὰ ἀποσκοπεῖ στὸ νά ἔχασφαλίσει στὶς καλύπτονται οἱ ἀπαίτησις τοῦ Παραρτήματος τοῦ παρόντος Μνημόνιου, ποὺ προκύπτουν ἀπὸ διαφόρους διεθνεῖς συμφωνίες καὶ διτὶς δὲν ὑπάρχουν ἐπὶ τῶν πλοίων συνθήκες οἱ ὅποιες εἶναι ἐμφανῶς ἐπικίνδυνες διὰ τὴν ἀσφάλεια ἢ τὴν ὑγεία.

(iii) Κάθε 'Ἀρχὴ θὰ ἀσκεῖ τὴν ἀνωτέρω γενικὴ ἐποπτεία ὅσο ἡ ἔθνικὴ νομοθεσία καὶ ἡ ἀρμοδιότης αὐτῆς τὸ ἐπιτρέπουν.

ΤΜΗΜΑ 2ον: 'Ο ὥρος «θαλασσοπλοούν πλοίο» σημαίνει πλοίο ἐκτὸς τῶν χρησιμοποιουμένων ἀποκλειστικὰ στὰ ἐσωτερικὰ ὑδατα τὴν οἰκουμένην πρὸς αὐτά, προηπισπομένες θαλάσσεις περιοχές, ἡ περιοχές ὅπου ἐφαρμόζονται Κανονισμοὶ Λιμένος, ἔξαιρουμένων τῶν κάτωθι: α) πλοίων κινουμένων κυρίως διὰ ιστίων ἀνεξαρτήτως ἔαν εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ δοητικές μηχανές. 6) πλοίων προσρισμένων γιὰ τὴν ἀλίεσις ἢ τὴν φαλαίνθηριαν παρομοίους σκοπούς. γ) πλατφόρμες ἀνορύζεις πετρελαίου, ἐπὶ σταθεροῦ στίγματος στὴ θέση ἔξορυξεως τοῦ πετρελαίου ἢ στὴν ὑπὸ ἔρευνα περιοχή.

ΤΜΗΜΑ 3ον: Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατόξεων τοῦ τμήματος Ι ἡ 'Ἀρχὴ θὰ ἐπιλέγει πλοία στὴν τύχη γιὰ ἐπιθεώρηση ἢ ἔρευνα. 'Επιθεώρηση ἢ ἔρευνα σὲ κάθε περίπτωση ποὺ γίνεται καταγγελία ἀπὸ μέλος πληρώματος ἢ ἀπὸ οἰδιότητος ἢ ἀπὸ πηγὴ καὶ ὑπάρχει ἀμφιβολία ὡς πρὸς τὴν συμμόρφωση πρὸς τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος τοῦ παρόντος Μνημόνιου ἢ πρὸς τοὺς ὄρους ἀσφαλείας ἢ ὑγείας ἐπὶ τοῦ πλοίου.

ΤΜΗΜΑ 4ον: Εἰς περίπτωση ἀδυναμίας συμμορφώσεως πρὸς τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος ἐπὶ τοῦ παρόντος Μνημόνιου ἡ Ἀρχὴ τὸ δυνατὸν συντομότερο εἰδοποιεῖ τὸ κράτος τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἢ τὸν πλησιέστερο ναυτιλιακὸ διπλωματικὸ ἢ προξενικὸ ἐκπρόσωπο.

Σὲ περίπτωση ἀλλείφεων λόγω μὴ συμμορφώσεως πρὸς τὴν Διεθνὴ Σύμβαση περὶ 'Ασφαλείας 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960 ἢ τὴν Διεθνὴ Σύμβαση περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως 1966, θὰ ἐφαρμοσθοῦν οἱ διασδικούσεις ποὺ ἀναφέρονται στὶς ἀνωτέρω συμφωνίες καὶ στὴν ὑπ' ἀριθμ. 219 ἀπὸ 20 Δεκεμβρίου 1976 ἐγκύλιο τοῦ ΙΜΚΟ «Διαδικασίες καὶ δηγγίες γιὰ τὸν ἔλεγχο τῶν πλοίων».

ΤΜΗΜΑ 5ον: 'Η ἐνδιαφερομένη 'Ἀρχὴ θὰ λάβῃ κατάλληλα μέτρα ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων τῆς γιὰ νὰ ἔχασφαλίσει τὴν ἀποκατάσταση οἰωνδήποτε ἀλλείφεων οἱ ὅποιες διαπιστώνται σὲ τὸν οἶκον ἔμφανος ἐπικίνδυνες στὴν ἀσφάλεια ἢ τὴν ὑγεία, ἐάν δὲ εἶναι ἀναγκαῖο θὰ κρατᾶ τὸ πλοίο γιὰ τὸν σκοπὸν αὐτό. 'Εὰν αἱ ἀλλείφεις δέν μπορεῖ νὰ ἀποκατασταθοῦν στὸ λιμάνι τῆς ἐπιθεώρησεως ἢ ἔρευνας ἡ γιὰ ὅποιας διαπιστήσεις ἀλλή αἵτια ἡ ἐνδιαφερομένη ἀρχὴ βρίσκει ἀδικαιολόγητο νὰ κρατήσει τὸ πλοίο στὸ λιμάνι, μπορεῖ νὰ ἐπιτρέψει στὸ πλοίο νὰ προσεγγίσει σὲ ἄλλο λιμάνι λαμβάνοντας ὑπ' ὅψη τὶς συνθήκες τοῦ ταξιδίου καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ πλοίο μπορεῖ νὰ πλεύσει ωραῖς κίνδυνο γιὰ τοὺς ἐπιβάτες ἢ τὸ πλήρωμα.

Στὴν ἀνωτέρω περίπτωση περὶ ἐνδιαφερομένη ἀρχὴ θὰ πρέπει τὸ δυνατὸν συντομότερο νὰ εἰδοποιήσει τὶς ἀλλεὶς ἀρχές γιὰ τὸ δόνομα τοῦ πλοίου καὶ τὸν πιθανὸν προορισμό του.

ΤΜΗΜΑ 6ον: Οἱ ἀρχές θὰ ἀλληλοιδοθεύνται μὲ δῶλους τοὺς δυνατούς τρόπους γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων. Γιὰ τὶς τηλεπικοινωνιακὲς ἀνάγκες θὰ γίνεται κρήσις τοῦ πίνακος διευθύνσεων ποὺ εἶναι συνημμένος στὸ παρὸν Μνημόνιο. Γιὰ τὴν ἐνέμεωρα τοῦ πίνακος κάθε ἀρχὴ θὰ γνωστοποιεῖ στὴν Γραμματεία ποὺ ἀναφέρεται στὸ Τμῆμα 9 γιὰ ὅποιας διαπιστήσει μεταβολὴ στὸν κατάλογο διευθύνσεων.

ΤΜΗΜΑ 7ον: Οἱ ἀρχές θὰ στέλνουν στὴν Γραμματεία ἀναφορές ποὺ θὰ περιέχουν πληροφορίες γιὰ τὶς δραστηριότητες ὅλεγχου στὰ λιμάνια ποὺ τοὺς ἀνδισφέρουν, γιὰ τὶς σημαντικότερες ἀλλείψεις ποὺ εὑρέθησαν κατὰ τὴν ἐπιθεώρηση ἢ τὴν ἔρευνα καὶ γιὰ τὰ μέτρα ποὺ ἐλασσαν ὅπερας σχετικὰ μὲ αὐτές τὶς ἀλλείψεις.

Οἱ ἀναφορές θὰ περιλαμβάνουν: α) 'Αναφορές ἀλλείψεων ἐν σχέσει πρὸς τὰ θέματα ποὺ καλύπτονται απὸ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος τοῦ παρόντος Μνημόνιου. β) 'Αντιγραφαὶ τῶν ἀναφορῶν ποὺ στέλνονται στὸν ΙΜΚΟ, σύμφωνα μὲ τὸν Κανονισμὸν 19 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Δ. Συμβάσεως περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960 καὶ τὸ ἄρθρο 21 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως 1966. Οἱ αναφορές θὰ συντάσσονται σύμφωνα μὲ τὰ ὑποδείγματα ποὺ εἶναι συνημμένα στὸ παρὸν Μνημόνιο. Μὲ βάση τὶς ἀνωτέρω αναφορές τὸν χρόνο, πρὸ τῆς Ιησού Φεδρουαρίου καὶ τῆς Ιησού Αύγουστου περιληπτικὲς ἐκθέσεις μεταξὺ τῶν μελῶν.

ΤΜΗΜΑ 8ον: Τούλαχιστον μία φορὰ τὸ χρόνο ἐπιτροπὴ ἀπὸ ἐμπειρογνώμονες τῶν ἀρχῶν θὰ συζητᾶ τὶς ἀναφορές ποὺ μηνη-

Δάνεια Ναυτιλιακά

γιὰ τὴν ἀγορὰ μεταχειρισμένων ἢ καινουργῶν πλοίων, καλύπτοντα τὸ 90% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, χορηγούνται σὲ "Ελληνες ἐφοπλιστάς ἀπὸ ξένους χρηματοδοτικούς ὄργανους καὶ σὲ ξένο συνάλλαγμα. Πρὸς ἔξιστας διατάξεις τοῦ δανείου ἀρκεῖ ἀπλῶς ὑποθήκη ἐπὶ τοῦ ἀγορασμένου πλοίου, μόνον, —ἄλλες ἐγγυήσεις δὲν χρειάζονται. Διάρκεια δανείου μέχρι 10 χρόνια, ἐπιτοκίο 1 - 2 μονάδες ἀνά τοῦ ἐπιπλοίου Λονδίνου. Μόνον σοδαρές καὶ ἀποδεσμεύμενάς φερέγγυες ἐφοπλιστικὲς ἐπιχειρήσεις γίνονται δεκτές. Γιὰ περισσότερες πληροφορίες γράψατε : κ. Γεώργ. Τερζιώτην, TER-KO ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ, Κοτοπούλη 2, 'Ομόνοια, 'Αθήνας.

νεύονται στό άνωτέρω τμῆμα. Κατά την διάρκεια τών συζητήσεων αύτών ή έπιτροπή τών έμπειρογνωμόνων θά προσέξει την άποτελεσματικότητα τών δραστηριοτήτων έλεγχου τών άρχων και τών άπαιτήσεων τοῦ Παραρτήματος τοῦ παρόντος Μνημονίου και τῶν διαδικασιῶν έλεγχου τοῦ ΙΜΚΟ. "Όταν παραστεῖ άνάγκη η έπιτροπή θά ύποδειλει στὶς άρχες προτάσεις γιά προσαρμογὴ ή τροποποίηση τοῦ παρόντος Μνημονίου, τῆς έφαρμογῆς του ή τῶν άπαιτήσεων τοῦ Παραρτήματος τοῦ παρόντος Μνημονίου.

ΤΜΗΜΑ 9ον : Θὰ συσταθεῖ μόνιμος Γραμματεία μὲ σκοπὸν νὰ προετοιμάζει καὶ νὰ διαμέμει τὶς περιληπτικές ἔκθεσεις μεταξὺ τῶν άρχων, νὰ προσβάνει στὶς ἀναγκαῖες ρυθμίσεις γιὰ τὶς συνόδους τῆς ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνωμόνων ή οἰσαδήποτε ἄλλης συνόδου ποὺ οἱ 'Άρχες θὰ ἐπεθύμουν νὰ συγκαλέσουν ἐν σχέσει μὲ τὸ παρόν Μνημόνιο, τὴν έφαρμογὴ του ή οἰσαδήποτε προτεινόμενες τροποποίησεις. 'Η Γραμματεία θὰ ἔχει τὴν ἔδρα της στὴ Χάγη καὶ θὰ ἐπανδρωθεῖ ἀπό τὴν Γεν. Διεύθυνση Ναυτιλίας.

ΤΜΗΜΑ 10ον : Τὸ παρόν Μνημόνιο δὲν ἀποκλείει τὰ δικαιώματα καὶ τὶς ύποχρεώσεις τῶν άρχων ποὺ προβλέπονται ἀπὸ δποιαδήποτε διειθνῆ συμφωνία η ἀπὸ τὴν ἔθνηκή τους νομοθεσία.

ΤΜΗΜΑ 11ον : Τὸ Μνημόνιο θὰ τεθεῖ ἐν ισχύι ἀπὸ 1.7.78.

ΤΜΗΜΑ 12ον : Τὸ ἀγγλικὸ καὶ γαλλικὸ κείμενο τοῦ Μνημονίου εἶναι ἔξι ἵσου αὐθεντικά. 'Υπεγράφα στὴ Χάγη στὴν ἀγγλικὴ καὶ γαλλικὴ γλώσσα τὴν 2.3.78.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στὸ Μνημόνιο Συμφωνίας μεταξὺ ὁρισμένων Ναυτιλιακῶν 'Άρχων σχετικά μὲ τὴν τήρηση τῶν ἐπιπέδων (στάνταρντς) τῶν ἑμπορικῶν πλοίων.

ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΗΑΚΙΑ

1. Παιδιά ἡλικίας κάτω τῶν 14 ἑτῶν δὲν θ' ἀπασχολοῦνται η θὰ ἐργάζονται σὲ πλοίο ποντοπόρο.

2. 'Ἐὰν παιδί ἡλικίας κάτω τῶν 14 ἑτῶν δρεθεῖ ἐπὶ ποντοπόρου πλοίου οἱ ἐπιθεωρη-

τῆς ἔὰν δρεθεῖ σὲ ὀμφιβολία, μπορεῖ νὰ ζητήσει ἀπόδειξη ὅτι τὸ συγκεκριμένο παιδί δὲν εἶναι μέλος τοῦ πληρώματος.

3. Οι διατάξεις τῶν παρ. 1 καὶ 2 δὲν ἐφαρμόζονται ἔὰν πρόκειται γιὰ ἀπασχόληση ἡ ἐργασία ποὺ γίνεται ἀπὸ παιδιά : α) Σὲ πλοϊο στὸ δόποιο ἀπασχολοῦνται μόνο μέλη τῆς ίδιας οἰκογενείας. β) Σὲ σχολικὸ ἡ ἐκπαιδευτικὸ πλοϊο ὑπὸ τὴν προϋπόθεση ὅτι δὲ Πλοίαρχος τοῦ πλοίου μπορεῖ νὰ ύποδειλεῖ ἔγγραφα ποὺ ἔχουν ἐκδοθεῖ ἀπὸ τὸ Κράτος τῆς σημαίας πρὸς ἀπόδειξη ὅτι η ἀπασχόληση η ἡ ἐργασία ἔχει ἐγκριθεῖ καὶ ἐπιθεωρη-

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

4. Σὲ δόποιοδήποτε ποντοπόρο πλοϊο ὁ Πλοίαρχος, ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς γεφύρας ὁ πρώτος μηχανικός καὶ ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς θὰ κατέχουν πιστοποιητικὸ ικανοτήτας γιὰ νὰ ἔκτελον τὰ καθήκοντα ποὺ σχετίζονται μὲ τὶς ἀρμοδιότητές τους

η ΕΠΙΣΚΕΥΗ καὶ ο καθαρισμός των υφαλων του πλοιου σας . . . δικη μας δουλεια δικο σας συμφερον!

Είμαστε η ειδικευμένη ομάδα δυτῶν τεχνιτῶν, **HELLENIC CHAMPION DIVERS**.

Έπισκευάζουμε τὸ πλοϊο σας καὶ τοῦ καθαρίζουμε τὰ υφαλα μέσα στὸ νερό!

Στὶς λίγες ὥρες πού βρισκεται σὲ λιμάνι!

Έχουμε ὅλα τὰ τεχνικά μέσα.

Έχουμε τὴν πείρα καὶ τὶς γνώσεις.

Δέν ἔχουμε δεξαμενές, γιατὶ δέν χρειάζονται!

Δουλεύουμε ἐπὶ τόπου! Καλύτερα καὶ φθηνότερα!

Ζητείστε μας νὰ δοῦμε τὸ πλοϊο σας η τὸ πλοϊο πού κυβερνάτε. Νά τὸ ἐπιθεωρήσουμε, νὰ φωτογραφήσουμε τὰ υφαλα, νὰ στεγανοποιήσουμε τὶς όπες καὶ τὰ ρήγματα, νὰ τὸ καθαρίσουμε ἀπὸ τὰ ὄστρακα, τὰ χόρτα κ.ο.κ.

Νά σᾶς δείξουμε σὲ VIDEO τὴν ἀρχικὴ κατάσταση καὶ τὰ ἀποτέλεσματα, γιὰ νὰ συγκρίνετε!

Λίγο πρὶν πιάσετε λιμάνι (στὴν 'Ελλάδα η τὸ έξωτερικό) εἰδοποιεῖστε μας.

Τὰ ύπόλοιπα εἶναι δική μας δουλειά!

Καὶ δικό σας συμφέρον.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΖΗΤΕΙΣΤΕ
ΠΡΟΣΠΕΚΤΟΥΣ
ΚΑΝΘΑΡΟΥ 3 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ: 4513.865 - 4133.351
ΤΕΛΕΞ: 21-2279 ARCS



HELLENIC CHAMPION DIVERS
οι δοκιμασμένοι στὰ υφαλα δύτες - τεχνίτες

O. A. R. N.

OFFICINE ALLESTIMENTO E. RIPARAZIONI NAVI LTD.

SHIP REPAIRS - GENOA, ITALY
(Fincantieri Group)

Overhauls and repairs of any kind and size of main
and auxiliary engines (steam, diesel and electric).
Hull Repairs and Conversions up to 300,000 Dwt



O. A. R. N.

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

CABLE MOLOGIANO GENOA,

TELEX 27090 OARN, TELEPHONE 283801

PIRAEUS CORRESPONDENT

CONSTELLATION MARITIME AGENCIES

II MERARCHIAS 2, CABLE ADDRESS: CONSTELLATION PIRAEUS

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

πού θὰ έχει έκδοθεί ή έγκριθεί από δημόσιας
άρχη του Κράτους τής σημαίας.

5. Γιά τό σκοπό τής παρ. 4 δρος:

«Πλοίαρχος σημαίνει: όποιοιδήποτε πρό-
σωπο που έχει την διακυβέρνηση ή την εύ-
θυνή ποντοπόρου πλοίου.

«Άξιωματικός φυλακής γεφύρας» σημαί-
νει: όποιοιδήποτε πρόσωπο, έκτος από τὸν
Πλοιάρχο, πού είναι πραγματικά υπεύθυνος
για τη ναυσιπλοΐα ή έκτελεση χειρισμών
ποντοπόρου πλοίου.

«Πρώτος μηχανικός» σημαίνει: όποιοιδή-
ποτε πρόσωπο μονέμως υπεύθυνο για τὴ μη-
χανικὴ πρώσαση ποντοπόρου πλοίου.

«Άξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς» σημαί-
νει: όποιοιδήποτε πρόσωπο πού είναι πρα-
γματικά υπεύθυνο για τὴ λειτουργία τῶν
μηχανῶν. Σὲ πειρίττωσεις πού περιοδικῶς
δὲν ἐπανδρώνεται τὸ μηχανοστάσιο ὁ ὄριζό-
μενος άξιωματικός υπηρεσίας πρέπει νὰ θεω-
ρεῖται ως υπεύθυνος.

6. Η διάταξη τῆς παρ. 4 δὲν έφαρμόζε-
ται σὲ πλοία κάτω τῶν 200 κοχ, γιὰ τὰ
ὅποια μπορεῖ νὰ ἀποδειχθεῖ ὅτι η δημόσια
άρχη τοῦ Κράτους τῆς σημαίας έχει ἀποφα-
σίσει, λαβούντα ύπόψη τὴ διάρκεια τοῦ τα-
ξιδίου καὶ τὸν τεχνικὸ ἔξοπλισμὸ τοῦ πλοίου,
ὅτι ὁ Πλοιάρχος, ὁ Άξιωματικὸς φυλακῆς
γεφύρας, ὁ πρώτος μηχανικός καὶ ὁ Άξιω-
ματικός φυλακῆς μηχανῆς δὲν ἀπαιτεῖται νὰ
κατέχουν πιστοποιητικὸ ίκανότητας.

ΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΣ

7. Κάθε ποντοπόρο πλοίο θὰ είναι ἔφο-
διασμένο μὲ τροφές καὶ νερό, πού λαμβάνον-
τας ύπόψη τὸν ἀριθμὸ τοῦ πληρώματος καὶ
τὴ διάρκεια καὶ τὴ φύση τοῦ ταξιδίου, θὰ
είναι κατάλληλα ἀπὸ ἀπόψεως ποσότητας
καὶ ποιότητας.

8. «Ολοι οἱ χώροι καὶ ὁ ἔξοπλισμὸς γιὰ
τὴν ἐναποθήκευση καὶ τὴ διακίνηση τῶν τρο-
φίμων καὶ τοῦ νεροῦ, καθὼς καὶ τὸ μαγει-
ρεῖο καὶ τὰ σκεύη πρεστομασίας καὶ προσ-
φορᾶς τῶν φαγητῶν θὰ διατηρούνται κατὰ
τέτοιο τρόπο ὡστε νὰ ἐπιτρέπουν τὴν πα-
ροχὴ τῶν καταλλήλων φαγητῶν στὰ μέλη
τοῦ πληρώματος.

9. «Ο αερίσμος, ὁ φωτισμός, τὸ σύστημα
ῦδαστος καὶ ὁ λοιπὸς ἔξοπλισμὸς τῶν μαγει-
ρείων καὶ τῶν λοιπῶν χώρων διατηρήσεως
τῶν τροφίμων ἐπὶ τοῦ πλοίου, συμπεριλαμβα-
νομένων τῶν ἀποθηκῶν τροφοεφοδίων καὶ θα-
λάμων ψύξεως, θὰ συντηρούνται κατὰ τέτοιο
τρόπο ὡστε νὰ ἔχασφαλίζουν τὴν υγεία καὶ
τὴν ἀσφάλεια τῶν μελών τοῦ πληρώματος.

ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

10. Πρόσωπα ἀπασχολούμενα μὲ ὅποια-
δήποτε εἰδικότητα σὲ ποντοπόρο πλοίο 200
κοχ. καὶ ὅπω θὰ κατέχουν ιατρικὸ πιστο-
ποιητικό, ύπογεγραμμένο ἀπὸ πρόσωπο ἔ-
ξουσιοδοτημένο ἀπὸ τὴν ἀρμόδια ἀρχὴ τοῦ
Κράτους τῆς σημαίας γιὰ νὰ ἔκδοθει τέτοια
πιστοποιητικά.

11. Ιατρικὸ πιστοποιητικὸ δὲν ἀπαιτεί-
ται γιὰ: α) Τὸν Πλοιάρχο (πού δὲν είναι μέ-
λος τοῦ πληρώματος). β) Πρόσωπα ποὺ ἀ-
πασχολούνται σὲ πλοίο ἀπὸ ἐργοδότη διά-
φορο τοῦ πλοιοκτήτη, ἐκτὸς ἀπὸ Άξιωματι-
κούς η χειριστάς ἀσυρμάτου πού ἀνήκουν
σὲ ἑταίρια ἀσυρμάτου τηλεγραφίας. γ) Τα-
ξιδεύοντες λιμενεργάτες πού δὲν είναι μέλη
τοῦ πληρώματος. δ) Πρόσωπα ποὺ ἀπασχο-
λούνται σὲ λιμάνια, πού συνήθως δὲν ἀπα-
σχολούνται κατὰ τὸν πλοῦ.

12. Τὸ ιατρικὸ πιστοποιητικὸ θὰ δεσμαί-
νει ιδιάτερα ὅτι τὸ ἐν λόγω πρόσωπο δὲν
ύποφέρει ἀπὸ ὅποιαδήποτε ἀσθέτεια πού
μπορεῖ νὰ ἐπιδειχθεῖ η νὰ καταστήσει αὐτὸ
άνικαν γιὰ θαλασσία ύπηρεσία η είναι πι-
θανό νὰ θέσει σὲ κίνδυνο τὴν υγεία ὅλων
προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ἐάν τὸ ἐνδιαφέρομενο πρόσωπο είναι ἀ-
ξιωματικός, τὸ ιατρικὸ πιστοποιητικὸ θὰ
δεσμαίνει ἐπὶ πλέον ὅτι είναι ίκανοποιητικὴ
η ὥρασις καὶ ἀκοή του καὶ ἐὰν είναι ἀξιω-
ματικός καπαστρώματος η ἀξιωματικός ποὺ
ἐκτελεῖ καθήκοντα φυλακῆς η ίκανότητα του
νὰ διακρίνει τὰ χρώματα.

Ἐπιπρόσθετως τῶν ἀνωτέρω τὸ ιατρικὸ

πιστοποιητικό για τὰ κατώτερα πληρώματα καταστρώματος που έκτελούν φυλακές, θά δεσμώνει διτή ή δροσή, ή ικανότητα πρὸς διάκριση τῶν χωραμάτων καὶ ή ἀκοή του εἰναι ικανοποιητικά.

13. Τὸ ιατρικὸ πιστοποιητικὸ θὰ ἔχει ἐκδοθεῖ ἐντὸς τῆς τελευταίας διετίας η σὸν ἀφορᾶ τὴν ικανότητα πρὸς διάκριση τῶν χωραμάτων ἐντὸς τῆς τελευταίας ἑξετίας.

ΧΩΡΟΙ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

14. Ἐκτὸς ἑὰν δρίζεται διαφορετικά, ὅλα τὰ θαλασσοπλούντα πλοῖα, πλήν τῶν ρυμουλκῶν, ὄλικης χωρικότητος 200 κόρων καὶ ἄνω, θὰ συμμορφώνονται μὲ τὶς διατάξεις τῶν παραγράφων 15 ἑως 30.

15. Οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως θὰ διατηροῦνται σὲ καθαρή καὶ κόσμια κατοικήσιμη κατάσταση καὶ θὰ διατηροῦνται ἐλεύθεροι τροφῶν καὶ ἔθοδοις ἔξαιρουμενῶν τῶν προσωπικῶν εἰδῶν τῶν ἐνδιαιτουμένων.

16. Κύριοι ἀτμαγοί καὶ σωλῆνες ἔξαγωγῆς φορτοεκφορτωτικῶν μέσων καὶ παρομοίων μέσων δὲν θὰ περνοῦν διὰ μέσου τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως οὔτε, ὅσακίς εἶναι τεχνικῶν δυνατό, μέσω διαδρόμων ὀδηγούντων στοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως. "Οπου (αὐτοὶ οἱ σωλῆνες) περνοῦν διὰ μέσου τέτοιων διαδρόμων θὰ εἰναι ἐπαρκῶς μοναδένοι καὶ περιβολημένοι.

17. Στοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως θὰ προβλέπεται ἐπαρκές ἀποχετευτικὸ σύστημα.

18. "Ενα ἐπαρκὲς σύστημα θερμάνσεως καὶ ἀερισμοῦ θὰ προβλέπεται στοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως. "Η θέρμανση θὰ ἔπιπυγχάνεται διὰ ἀτμοῦ, θερμοῦ ὑδατος, θερμοῦ ἀέρος η δι' ἡλεκτρισμοῦ. Θερμαντικὰ σώματα καὶ ἄλλα. Θερμαντικὰ μέσα θὰ προβοτεύνονται καὶ ὅπου εἶναι ἀναγκαῖα θὰ προστατεύονται γιὰ νὰ ἀποφεύγεται κίνδυνος.

19. Οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως θὰ φωτίζονται ἐπαρκῶς.

20. Σὲ καμμιὰ περίπτωση, κοιτῶνες θὰ κατασκευάζονται πρώρα τοῦ στεγανοῦ συγκρούσεως.

21. Τὰ μέσα προσθέσεως, ή κατασκευὴ καὶ η διαρρύθμιση τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως θὰ εἶναι τέτοια ὥστε νὰ ἔξασφαλίζεται ἐπαρκῆς ἀσφάλεια καὶ προστασία ἐναντίον καιρού καὶ θαλάσσης καὶ θὰ εἶναι ἐπαρκῶς μονωμένα γιὰ νὰ ἀποφεύγεται ὑπερβολική ψύξη η ὑπερβρέμαση, ὑπερβολικός θόρυβος η ἀναθυμιάσεις ἀπὸ ἄλλους χώρους.

22. Δέν θὰ ὑπάρχουν ἀπὸ εὐθείας ἀνοίγυατα πρὸς τοὺς κοιτῶνες ἀπὸ χώρους φορτίου καὶ μηχανημάτων η ἀπὸ μαγειρεία καὶ χώρους λαμπῶν καὶ χρωμάτων η ἀπὸ τὴν μηχανήν, τὸ καπάστρωμα καὶ ἄλλες ἀποθήκης χύδην φορτίων καὶ θαλάμους ἔρραστες. "Εκείνῳ τὸ τμῆμα τοῦ διαφράγματος (μπουλμές) ποὺ διαχωρίζει τέτοιους χώρους ἀπὸ τοὺς κοιτῶνες καὶ τὰ ἔξωτερικὰ διαφράγματα (μπουλμέδες), θὰ εἶναι κατασκευής ἐπαρκούς ἀντοχῆς καὶ ὑδατοστεγῆς καὶ, ὅπου εἶναι δυνατόν, ἀφροστεγῆ.

23. (i) Κάθε κοιτώνας θὰ εἶναι ἐφοδιασμένος μὲ τραπέζη η γραφείο καὶ γιὰ κάθε ἐνδιαιτημένο θὰ διατίθεται Ιματοθήκη καὶ συρτάρι. (ii) Τὸ καθαρὸ ὑψος κάθε κοιτώνα δὲν θὰ εἶναι μικρότερο τῶν 1.90 μέτρων.

24. (i) Σὲ ὅλα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος θὰ διατίθεται ἀτομικὴ κλίνη. (ii) Κλίνες δὲν θὰ τοποθετοῦνται πλευρά μὲ πλευρά, κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε πρόσθαση σὲ μιά κλίνη νὰ μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθῇ μόνο διὰ ὑπερπρόσθετος τῆς ἀλλῆς. (iii) Οἱ ἐλάχιστες ἔωτερικὲς διαστάσεις κλίνης θὰ εἶναι 1.90X0.68 μέτρα. (iv) Κάθε κλίνη θὰ εἶναι ἐφοδιασμένη μὲ ἐλατηριώτη βάση η ἐλατηριώτη στρώμα καὶ μὲ στρῶμα. "Ἀχιρένια παραγεισμάτα η ἀλλοί ποὺ προκοπεῖ τὰ ποντίκια δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται.

25. Θὰ διατίθενται τούλαχιστο οἱ ἀκόλουθες εύκολιες ὑγιεινῆς: (i) "Ενα μπάνιο καὶ / η καπατινιστήρας γιὰ κάθε 8 η λιγότερα ἀτομα. (ii) Μία τουαλέτα γιὰ κάθε ὅκτω (8) η λιγότερα ἀτομα. (iii) "Ενας νιπτήρας γιὰ κάθε ξην (6) η λιγότερα ἀτομα.

Σὲ πλοῖα ὅπου οἱ Ραδιοτηλεγραφῆτες η οἱ χειριστὲς ἐνδιαιτοῦνται σὲ ἀπομονωμένη θέση, εύκολιες ὑγιεινῆς, θὰ προβλέπονται πλοίον η γειτονικά στῶν.

26. Τὰ μέσα ὑγιεινῆς θὰ πληροῦν τις ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις: (i) Τὰ δάπεδα θὰ κατασκευάζονται ἀπὸ στερεὸ ὄλικό, εύκολως καθαριζόμενο καὶ ἀδιστέραστο ἀπὸ ὑγρασίας καὶ θὰ ὑπάρχει καπάλληλο ἀποχετευτικὸ σύστημα. (ii) Οἱ χώροι θὰ φωτίζονται, θερμαίνεται καὶ σέριζονται ἐπαρκῶς. (iii) Οἱ τουαλέττες θὰ εἶναι εύκολως προσιτές ἀπὸ τοὺς κοιτῶνες ἀλλὰ χωριστὰ ἀπὸ αὐτούς. (iv) Κρύο καὶ ζεστὸ πόσιμο νερό θὰ διατίθεται σὲ ὅλους τοὺς κοινόχρηστους χώρους πλύσεως.

27. (i) "Ολες οἱ τουαλέττες θὰ ἔξαριζονται στὴν ἀτμόσφαιρα ἀνεξάρτητα ἀπὸ κάθε ἀλλο τμῆμα τοῦ χώρου ἐνδιαιτήσεως. (ii) Σὲ ὅλες τὶς τουαλέττες θὰ διατίθεται, ἐπαρκὲς ρέον νερό, κατὰ πάντα χρόνο, χειρίζομενον ἀνεξάρτητως. (iii) Οἱ σωλῆνες ἀποδηλώνονται ἐπαρκῶς διαστάσεων καὶ θὰ εἶναι κατὰ τέτοιο τρόπο κατασκευασμένες ὥστε νὰ μείνεται ὁ κίνδυνος φραγμού των καὶ νὰ ἔχησηται ὁ καθαρισμός.

28. Θὰ διατίθεται ἐστιατόριο σὲ θέση ἐκτὸς τῶν κοιτῶνων καὶ πλησίον, δέσι εἶναι πρακτικῶν δυνατό, τοῦ μαγειρείου.

29. Κάθε θαλασσοπλούντα πλοῖο, σὲ δέν δέν ὑπηρετεῖ Ιατρός, θὰ εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ ἐπαρκῆ φάρμακα καὶ εὐληπτίτες ὀδηγίες χρήσεως.

30. Γιὰ τὸ κρέμασμα τῶν ἀδιαβρόχων (νιτοεράδων), θὰ διατίθεται, πλησίον τῶν κοιτῶν, ἐπαρκῆς καὶ καλῶς ἀεριζόμενος χώρος.

31. Θαλασσοπλούντα πλοῖα ὄλικῆς χωρικότητας ἀνωτέρας τῶν 500 κόρων, πλήν ρυμουλκῶν, θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ εύκολιες πλυσίματος καὶ στεγνώματος τῶν ἐν-

δυμάτων, τοποθετημένων σὲ διαμέρισμα χωριστὸ ἀπὸ τοὺς κοιτῶνες καὶ τὰ ἐστιατόρια, ἀεριζόμενο καὶ θερμαινόμενο ἐπαρκῶς καὶ ἔξοπλισμένο μὲ μέσα ἀνακρεμάσεως τῶν ἐνδυμάτων.

32. Σὲ θαλασσοπλούντα πλοῖα, ὄλικῆς χωρικότητος ἀνωτέρας τῶν 500 κόρων, πλήν ρυμουλκῶν, φέροντα πλήρωμα 15 ἀπόμενων καὶ ἄνω, ἐκτελούντα πλόδες διαρκείας πλέον τῶν τριών (3) ημερών, πλήν ἀποπλοΐας, θὰ διατίθεται, διὰ ἀποκλειστική χρήση τῶν νοσηλευομένων στὸ ἀναρρωτήριο. Τουαλέττα θὰ διατίθεται, διὰ ἀποκλειστική χρήση τῶν νοσηλευομένων στὸ ἀναρρωτήριο, εἴτε ὡς τμῆμα τοῦ ἀναρρωτήριου εἴτε πολὺ πλησίον αὐτοῦ.

ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

33. Οἱ δροι ἀσφαλείας σχετικὰ μὲ τὴν πρόληψη τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀτυχημάτων τῶν ναυτικῶν, θὰ ἐφαρμόζονται σὲ θαλασσοπλούντα πλοῖα 200 κοχ. καὶ ἄνω.

34. Πάνω καὶ κάτω ἀπὸ τὸ κατάστρωμα τὰ ἀκόλουθα μέτρα ἀσφαλείας θὰ τηροῦνται: I. "Η πρόσθαση στὸ πλοῖο θὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ μιὰς κλίμακος η καπαλλήλου διαδρόμου (gang way) μὲ πλευρικά κιγκλιδώματα παρέχοντα ἐπαρκῆ ἀσφάλεια καὶ ικανοποιητικῶς φωτιζόμενα καθ' ὅλο τὸ μῆκος τους κατά τὴν διάφρεια τοῦ σκότους. II. Καταστρώματα, κύτη καὶ προσβάσεις κυτῶν ὅπου πρόκειται νὰ ἐργασθοῦν η νὰ διέλθουν ἀνθρώποι μὲ εύδιάκριτο χρώμα. III. "Ο ἡλεκτρικὸς ἔξοπλισμός θὰ εἶναι ἔστι προστατευμένος καὶ συντηρούμενος ὥστε νὰ ἀποτρέπεται διάθρυνος γιὰ τοὺς ἀνθρώπους ποὺ ἔργαζονται πάνω στὸ πλοῖο. IV. "Ολοι οἱ χώροι στὸ πλοῖο ὅπου πρέπει νὰ ἐργασθοῦν η νὰ διέλθουν ἀνθρώποι θὰ σέριζονται καὶ θὰ φωτίζονται ἐπαρκῶς. V. Θὰ ὑπάρχει τούλαχιστο μιὰ μόνιμη κλίμακα γιὰ πρόσθαση στὰ κύτη η παρόμοια μέρη τοῦ πλοίου ποὺ τὸ δάμος τους ὑπερβαίνει τὸ 1.5 μέτρο. "Η ὁδὸς προσγύγσεως σὲ τέτοιες κλίμακες θὰ εἶναι λογικοῦ πλάτους γιὰ τὴν πρόσθαση καὶ ἐλεύθερη ἐμποδίων. "Οπου ἔνα κύτος χωρίζεται μὲ προσωρινὰ χωρίσματα η μόνιμα διαφράγματα (μπουλμέδες) τούλαχιστο μιὰ μόνιμη κλίμακα πρόσθασης ποὺ προβλέπεται γιὰ κάθε πλευρά τῶν χωρισμάτων η διαφραγμάτων. VI. Τὰ κιγκλιδώματα η τὰ προστατευτικὰ διαφράγματα (κουβεύσια) τῶν στομίων κυτῶν η ἀλλα ἀνοίγματα καὶ τὰ κιγκλιδώματα τοῦ καταστρώματος θὰ προβλέπεται γιὰ κάθε πλευρά τῶν κωτῶν καὶ ὁντοχής. Τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν καὶ οἱ δοκοί θὰ διατηροῦνται σὲ καλὴ κατάσταση καὶ θὰ διατίθενται μέσα γιὰ τὴν ἀποτελεσματική ἀσφάλιση τους. VII. Θὰ ὑπάρχουν προστατευτικά μέσα η διαφράγματα γύρω ἀπὸ ἐπικίνδυνα μέρη τῶν μηχανημάτων γιὰ τὴν πρόληψη ἀτυχημάτων τοῦ πρωταπικοῦ. Θὰ ὑπάρχουν δόγματα παροχῆς πρώτων βοηθειών στὴν περιοχή τῶν πινάκων διανομῆς

Rafferty Ship Agency (Philadelphia)

P.O. BOX 22
SOMERDALE, N.J. 08083

ROUND THE CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL

PRESIDENT JOSEPH RAFFERTY'S (WEST SHIP AGENCY)

Phone — (609) 627-9771 — (215) 925-7070 Cable — Rafferty, Philadelphia, Pa. Twx — 710-945-0647

ήλεκτρικού ρεύματος. ιιι. "Απηαγωγοί σωλήνες, σωλήνες έξαγωγής και έξαρτήματα που λόγω της θέσεως και της θερμοκρασίας των παρουσιάζουν κίνδυνο θά είναι έπαρκως μονωμένοι ή κατ' άλλο τρόπο προστατευμένοι. ιχ. Θά υπάρχουν έπι του πλοίου μέσα για την άνησυχη διαθέσιμη η δηλητηριωδών άεριών ή έλλειψη όξυγονου στη κάθε δεξαμενή ή διαιρέσιμα στό όποιο μπορεῖ νά χρειαστεί νά εισέλθει κάποιος. χ. Προειδοποιητικές πινακίδες θά είναι μόνιμα τοποθετημένες σε έπικινδυνές περιοχές.

35. Τά φορτοεκφρωτικά μέσα θά είναι σε καλή κατάσταση. Έπι του πλοίου θά φέρονται πιστοποιητικά άποδεικνύοντα διτι έχουν γίνει υπό άρμοδιας άρχης κανονικές έπιτωρησεις και δοκιμές των φορτοεκφρωτικών μέσων κατά τρόπο ίκανοποιούνται αύτην. Τά δρια μεγίστου φορτίου των φορτοεκφρωτικών μέσων θά άναγραφονται καθαρά έπι αύτων.

36. Θά υπάρχουν κατάλληλα μέσα γιά

τή μετάδοση άκουστικών σημάτων όπουδήποτε στό πλοίο γιά την είδοποιηση του πληρώματος σε περίπτωση πυρκαϊάς ή άλλων άτυχημάτων.

37. ι. Οι φορητοί πυροσβεστήρες θά φέρουν μόνιμη έπιγραφή που θά άναγράφει τό είδος της κατασβεστικής ούσιας και άσηγίες χρήσεως. ΙΙ. Κάθε φορητός πυροσβεστήρας θά έχει τανία έλέγχου όπου θ' άναγράφεται η ήμερη μηνίγια της τελευταίας έπιθεωρήσεως και τά στοιχεία της άρχης που τήν διενήργησε.

38. Στά κύτη δέν θά χρησιμοποιούνται γυμνά φώτα. Τά φορητά φώτα θά είναι έπαρκων προστατευμένα γιά νά άποφεύγεται θραύση τών λαμπτήρων ή έπαφή τους μέ εύφλεκτα ήλικά.

39. Έάν άπαιτηθεί μέλη του πληρώματος νά χειριστούν φορτία έπικινδυνών ούσιών, πρέπει νά τους έπιστηθεί ή προσοχή γιά τη φύση τών ούσιών και τίς ειδικές προφυλάξεις που πρέπει νά τηρηθούν.

40. ι. Θά υπάρχουν έπι του πλοίου μέσα γιά την προσωπική προστασία του πληρώματος στά όποιας περίπτωση γυαλιά ή προσωπιδες γιά την προστασία τών οφθαλμών, κράνη, γάντια, φόρμες, γαλόποσες, ώτο-ασπιδες έναντιον υψηλών θορύβων, άναπνευστήρες παρακρατούντες την σκόνη, άναπνευστικές συσκευές, σχοινία και σκεύη άσφαλειας. ΙΙ. Σε περίπτωση μεταφοράς ειδικών φορτίων ή έπικινδυνών έμπορευμάτων θά διατίθεται έπιπροσθέτως προστατευτικός ήματισμός, στόν όποιο περιλαμβάνεται έπαρκης άριθμός άπό μακριές ποδιές, ειδικά μακριά γάντια, κατόλληλα ύποδήματα και φόρμες άπό υλικά άνθεκτικά σε χημικές έπιδράσεις. ΙΙΙ. "Όλος ο έξοπλισμός γιά την προσωπική προστασία του πληρώματος θά είναι καθαρός και κατάλληλος συντηρημένος και θά φυλάσσεται σε ειδική ήματισμή ή δωμάτιο του πλοίου. ΙV. Έπι του πλοίου θά υπάρχουν σαφείς άσηγίες γιά την χρήση τών μέσων προσωπικής προστασίας.

You get
what you
need not
what's available



Supply to all
continental ports



Just tell us what you
need — we deliver promptly.
Sänger supplies numer-
ous ships from all over the
world at every European
port. Our team is known
for their courtesy, accuracy
and speed. Talk to our
customers — they can tell
you about our service
better than we can.

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant
Import-Export

2 Hamburg Freeport
Magdeburger str. 5 - 7
Phone 33 75 51
Telex 2 161 675
23 Kiel 1 (Sheerhasen)
Mecklenbirger Str. 58
Phone (04 31) 35 033
Telex 29 27 87

Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.

Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd)
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή έκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

Ποιότης C30 ινώδ. σ)κ 30 κλ. πρ. 5,50 δρ. κλ.
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

» BR τ Μαγν. ινώδ. σ)κ 25 κλ πρ 11 δρ κλ

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΑ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗ-

ΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 28 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 50 Η ΠΛ.
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ.
Σ/Κ 30 ΚΑ. ΠΡ. ΔΡ. 11.— (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

Θρύλοι, ιστορία καὶ θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. Ε. 'Αθηναῖος

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟ ΛΑΤΙΝΙΚΟ ρήτορα ο tempora o mores, ὁ καὶ ποτὲ ὁ θῦ., πληρέστερη ἐφαρμογὴ δὲν μπορεῖ νὰ ἔχει παρὰ μόνο στὴν παρατήρηση τῆς νομοθεσίας μᾶς χώρας, μᾶς παλαιότερης ἐποχῆς σὲ σύγχρονη μὲ τὴν συμμετρίη. Οἱ νόμοι ποὺ διέπουν καὶ ρυθμίζουν τὴν ζωὴ τῆς κοινωνίας σὲ μία δεδομένη ἐποχὴ σὲ συσχετισμὸ μὲ τοὺς ἀντικείμενούς δρους μᾶς χώρας δὲν είναι δυνατὸν νὰ παρακρίνουν στατικοί. Ἀκολουθοῦν καὶ προσαρμόζονται στὴν ἑξάλιχη τῶν ήθων καὶ τῶν ἀθημῶν, στὴν τεχνολογία, στὶς νέες συνθήκες τῆς ζωῆς γενικά. Ἐάν δὲ νόμος δὲν ἀλλάξει, ή ρύθμιση εἶναι ἀδύνατη, ἔάν δὲν φέρει κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀπρόχρονού τοῦ νόμου τὸ ἀντίθετο ἀποτέλεσμα δπ̄ διατίθεται. Ἀλλὰ ἔκεινο, ποὺ εἶναι καταφανὲς γεγονός εἶναι νὰ διάσταση τῆς παλαιᾶς ρυθμίσεως σὲ συσχετισμὸ μὲ τὶς ἀνάλογες σύγχρονες, ποὺ σήμερα ρυθμίζουν μὲ ἐκσυγχρονισμένους διατάξεις. Ἰδιαίτερα στὸ Ναυτικὸ Δίκαιο λόγω τῆς τεχνολογίας δομῆς τοῦ ἀντικειμένου τὸ φανινόμενο παρουσιάζεται πολὺ ἔντονα.

Γιὰ ἀπόδειξη τοῦ ισχυρισμοῦ μας, ἀλλὰ καὶ γιὰ μιὰ ιστορικὴ θεώρηση τῶν θεσμῶν ἀναφέρομετο στὸ Διάταγμα τῆς 4ης Ιανουαρίου 1831 περὶ Αιμενικῶν Ἀρχῶν.

ΣΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν σύμφωνα μὲ τὸ ποτὲ πάνω διάταγμα ἦταν κυρίως νὰ εὐταξία καὶ νὰ ἐπιτήρηση τοῦ λιμένος.

Στὰ πλαίσια τῆς ἐπιδιωκόμενης εὐταξίας περιελαμβάνεται καὶ νὰ προσπάθεια γιὰ τὴν ἀποφυγὴ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης καὶ ιδιαίτερως τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος.

Εἰδικὴ διάταξη προέβλεπε διὰ τοῦτο τὸν λιμένων ἀξιωματικού διεύθουν νὰ προσδιορίζωσι τὰ μέρη δημοτικούς τοῦ πρώτου καὶ ἀκαθάρτους καὶ τὸ έρμα καὶ δημοτικούς τοῦ λαρυγάνητος τοῦτο: νὰ ἐπαγγυωνῶσι δὲ εἰς τὸ νὰ μὴ παραδίνηται νὰ διάταξῃς αὕτη, μήτε ἀπὸ τὰ εἰς τὸν λιμένα πλοῖα, μήτε ἀλλὰς ποὺ εἰς τὸ νὰ δίδεται ὡς πρὸς τὴν ἀποδίδεσιν καὶ ἀποδίδεσιν τοῦ έρματος, νὰ ἀναγκαῖα προσοχὴ ὅπερα νὰ μὴ γεμίζηται ὁ λιμήν.

Η ρύπανση τῆς θαλάσσης συνεπάνει, δὲν εἶναι νέο πρόβλημα ἀλλὰ πολὺ παλαιό. Καὶ φαίνεται διὰ τοῦ παρουσίαζε καὶ τότε κάποια ἑταῖρος, διὰ τὸ νὰ ἀναγκαστοῦν νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν νομοθετικῶς. Δὲν ἔγινε δημοσιεύτηκε τὴν ἑκταύη τὴν σημερινὴ διότι δὲν εἶχε κάνει ἀκριβῆ τὴν ἐμφάνισή του, τὸ μαζούτ καὶ οἱ διάθεσης μεταφορές δὲν είχαν τόσο ἀναπτυγθῆ, πάντως τὸ πρόβλημα θύμησε.

ΠΟΙΚΙΛΑ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ τῶν λιμεναρχῶν τῆς ἐποχῆς. Ὅποκαθιστούσαν καὶ τὴν ὑδρογραφικὴν ὑπηρεσίαν τῆς σημερινῆς ἐποχῆς καὶ πολλούς φρέσκους καὶ τὴν πλοηγήν.

Εἰδικότερα οἱ ἀξιωματικοί τῶν λιμένων ἔπειτα νὰ ἔξαρχοι διάνοιαν ἔάν ἔντος τῶν λιμένων ἢ γύρω ἀπὸ αὐτοὺς ὑπῆρχαν μῆφαλοι, πέτρες ἢ ἀστροφί καὶ νὰ τὰ ἐπισημαίνουν πρὸς ἀποφυγὴ κινδύνων, ἐνῶ παράλληλα ἔπειτα νὰ κατατίθουν σκαρίζημα τὸ οποῖον νὰ διποτέλλουν στὸ ὑπουργεῖο τῶν Ναυτικῶν γιὰ νὰ γίνωνται οἱ σχετικές χαρτογραφήσεις.

Ἀκόμη δὲ λιμενάρχης ἔπειτα νὰ παρατηρεῖ καὶ νὰ πληροφορεῖται ποιὰ είναι τὰ ἀσφαλέστερα ἀγκυροδόλια, νὰ προσδιορίζει τὶς καταλληλότερες θέσεις γιὰ προσδρομή τῶν πολεμι-

σῶν τῆς ἐπιτετραμένης εἰς αὐτοὺς ὑπηρεσίας καὶ νὰ ἔκπληγθο: τὰς διαταγάς της».

Παράλληλα, δραγματικὴ ἐγκύρωλις ἀπὸ τὶς πρότες ποὺ ἔξεδδον γιὰ νὰ διευκολύνουν τὸ έργον τῶν ἀξιωματικῶν τῶν λιμένων διευκρίνεις: «ὅτι διφίλουν οὗτοι νὰ ἐνεργήσουν τὰς ἐγγράφους διαταγάς τοῦ νομαρχείου η τοῦ ἐπαρχείου».

Μόνον ἔάν, η καὶ ἡ ἐγκύρωλις δριτεῖ, η διαταγὴ τῆς Διοικητικῆς Ἀρχῆς ἀντιδιαίνει στὶς γενικαὶς ὀδηγίας ποὺ εἶχε δὲ ἀξιωματικοὺς ἀπὸ τὴν Γραμματείαν τῶν Ναυτικῶν σφετελεῖς νὰ ἐκθέσεις ἀγγράφως στὴν Διοικητικὴ Ἀρχὴ τὴν ἀντίθεσην ποὺ διδημοσιεύεται καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔάν η Διοικητικὴ Ἀρχὴ ἐπέμενε δὲ ἀξιωματικὸς τοῦ λιμένος μὲ ἀναφοράν του πρὸς τὴν Γραμματείαν τῶν ναυτικῶν ζητοῦσα περαιτέρω δημηγίας.

Θάλ λέγαμε διὰ: η συνεργασία μὲ τὶς ἀλλες Διοικητικές Ἀρχές, ηταν στανδαρτερ κατὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τοῦ θεσμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν λιμένων, ἀφοῦ κάθε δράδον ἡ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ ηταν ὑποχρεωμένος νὰ συμπληρώνειειδικῶς ἔντυπο μὲ διη τὴν δραστηριότητά του καὶ τὸ διόποιο ἔπειτα νὰ ὑποδέλει τὴν ἐπομένη στὴν Διοικητικὴ Ἀρχὴ τοῦ τόπου διου σύρισκεται διημήν.

Η πάρα ταῦτα συμειώνονται πολλές ἀντίθεσεις καὶ διαφορές οἱ δημοτες δημητριούδον δυσχέραις κατὰ τὴν διεξαγωγὴ τῆς Αιμενικῆς ὑπηρεσίας καὶ μόνο δικαὶο δημόδειο δράδουν δὲ ποιὸς τοῦ λιμένος δημητριούδημηκης ιδιαίτερον Σῶμα, τὸ Αιμενικόν, μόνον τότε μποροῦμε νὰ ισχυρισθούμε διὰ της διεξαγωγὴ τῆς Αιμενικῆς ὑπηρεσίας ἀναπτύχθηκε διημπόδιστα.

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

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

‘Αλεξιοπόλεως 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 'Αθήναι:

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : ‘Αλεξ. Σούτου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 'Αθήναι:

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

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

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Έξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Προσβείες, πλοία δέσμωτερικοῦ καὶ διποστέλλονται δέδρα έσοττῶν στὸ έσωτεροκό καὶ τὸ έξωτεροκό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ «ΤΟ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ»



ΣΤΑΡΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΧΩΣ την παραγωγή έπιφύλαξε μαζί προσφέρει τα συμπεράσματά του και τὴν κρίση του, δ. κ. Έμ. Σαΐτης, γράφει όπως τὴν σημειώνει κατάσταση τῆς Εμπορικῆς μαζί Ναυτιλίας, με διεσδίδο ρέθρο του, εἰς προγονόμενο φύλλο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Σὺν Γενικῷ Θρησκιατρεῖ τῆς Πανελλήνιας Ναυτιλίας «Ομοσπονδίας», είναι: σὲ θέση νὰ γνωρίζει: καλύτερα πολλάντις ἀλλών τὸ περιγράφουμενο θέμα και τὰ λεγόμενά του νὰ ξέχουν πολὺ κύρος. Και ἂν ὑπάρχει: ἔνα σημείο ποὺ προκαλεῖ διαφορών στὰ λεγόμενά του, είναι νὰ είσχωγενή του, λέγοντας διτι:

«Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία ἔχει σημειώσει ἐντυπωτικήν ἀνάπτυξην και σὰν «Ελλήνης αἰσθανθείηται οπερήγονος γιὰ τὸν μεγάλο δρυκὸ τῆς και τὶς ἐπιδημητικὲς τῆς διαστάσεις...».

Δέν είναι: μόνο η δική μου στήλη ποὺ διαφωνεῖ ἔκει. Διαφωνεῖ και δ. Ιδιος δ. κ. Σαΐτης, ζειν συνεχίζουν ἀπαραίτητα τὰ συνταρακτικὰ κουσούρια τῆς: «Ἄλεις και καμαρώνουμε γιὰ τὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν καραβίδων μαζί. Αποφέργομε διμή νὰ διολογήσουμε πώς αὐτὸς δ. πολλαπλασιασμὸς, πλὴν τὸν πρωτεῖον τῆς παγκόσμιας πρωτοπορίας, μαζί προσφέρει: και οιστρὰ ἀπὸ ἀλλες πρωτοπορίες, διποὺ είναι: τὰ νευτικὰ ἀπογόνατα, η ἀνακοπλοῦμένητα, ἀπὸ αἰτία ήλικιας πλοίων, προχειρότητα πληρωμάτων, ζθια κατατάχηγην συχρόνιαν και σωσιδίων μέσων, καταστρατήγηην διεθνῶν κανονισμῶν γύρων ἀπὸ τὰ μισθολόγια και πολλὰ ἄλλα». Εγώ θὰ προσθέσω και ἔνα ἀκόμη και δι τὸ πάρει: τὸ ποτάμι. διτι: Δέν νοθεύεται τώρα ἀπλά η ποιότητα τῶν ναυτεργατικῶν στοιχείων. Νοθεύεται σὲ μέγια ποσότητα και η ποιότητα τοῦ ἀργοδοτικοῦ. Απίθενα πρόσθιτα προσθέλονται τώρα ἔκει, κομβίζοντα πνεύμα πολὺ διαφορετικὸ ἀπὸ τὸ γνωστὸ πνεύμα και τὴν γνωστὴν νοικοκυρωσύνη τοῦ παλιοῦ «Ελλήνης καραβούρη».

«Μοναστηράκι» καραβίδων είναι η τωρινή μαζί Ναυτιλία με τὸ ποσοτό τῶν 18%, μόνο, τῶν νευτέρων πλοίων μαζί και τὸ 82% τῶν παλιῶν. Τέτοιο «Μοναστηράκι» ἐργοδοτεῖ ἀλλά μὲ ἀντίθετους ἀριθμούς είναι και οἱ ἐπιχειρηματίες τοῦ εἰδους. Νά, λοιπόν, γιατὶ τέτοια είναι: τὰ φαινόμενα τῆς ἀποχής μαζί. Επιχειρηματίας τοῦ «Μοναστηράκι» εἶ δλα. Και μὲ αὐτὴν τὴν δρα-

σιηρούτητα, διαπιστώνουμε τώρα, διπληγκτοι, τάχα, τὶς φορερές συνέπειες.

1) Συστηματικὴ ἀποφίλωση τῆς Ναυτιλίας μαζί ἀπὸ τὸν θυματός «Ελλήνης συμπαραστάτη τῆς, τὸν παγκόσμια ἀναγνωρίζομενο «Ελλήνης ναυτεργάτην.

2) «Αποδολὴ» μαζί ἀπὸ διεθνεῖς σχετικούς δργανισμούς διποὺ τὸ ΙΜΚΟ και ἀντικαταστατὴ μαζί ἀπὸ ἀφοπλισμὸς τῆς ζούγκλας.

3) Καθηγερινὰ θλιβερὰ ἀγγέλματα ἀγκατάλεψης πλοίων και πληρωμάτων σὲ μακρινὰ λιμάνια μὲ συνέπειες καθε δλλο παρὰ κολακευτικές.

4) Συγχές περιπτώσεις ἀπόπειρας ἀξοφλήσεως ὑποχρεώσεως διφύλαν πρὸς τὸ Ναυτικὸν «Απομαχικὸ Ταμείο, μὲ ἀκάλυπτες ἐπιταγές.

Λίγα σημειώνω γιατὶ λίγα γνωρίζου. Ασφαλῶς θὰ ὑπάρχουν πολλὰ περισσότερα στὴν νεώτερη αὐτὴ ἔθνική μαζί Ναυτιλία τοῦ τόπου «Μοναστηράκι». Θά προσθέσω μονάχα ποὺ δικουούσανταν σὲ ναυτικὸ κύκλο, δημο, λίγα μέμπτεις ἀφοπλιστής, ἐπεσήμανε τὸν μεγάλο κίνδυνο κατὰ τῆς Ναυτιλίας μαζί, λέγοντας διτι: τώρα η ἀλληληκή σημαία, τείνει νὰ ξεπέρασε: σὲ κακοφημασμὸ και αὐτὸς ἀκόμα τὶς δύομαζομένες σημαίες εὐκαταρίας. Τὰ Λόδος' και διλες οἱ ἀσφαλεῖς, δλεγε, διαχωρίζουν τὸν καρισμό τους στὰ ἀλληληκὰ πλοία. «Οι οἱ κατασκελὲς ἀσφαλεῖς, είναι μεγαλύτερες ἀπὸ τὸν καταστολὴν ναύλων. Και καταλήγουν ἐποντες: «Ολα τὰ φαινόμενα παρουσιάζουν ιενίαν ἐναντίον μαζί και τὴν προσπάθειαν νὰ μᾶς δι: αλλασσον... Δέν είχα είναι τὸ δικαιώμα νὰ πάρω μέρος στὴν συζήτηση. «Αν τὸ είχα διμος, θὰ ἐπληρωφορίσω τὸν πληρωφορισθῆτη αὐτὸν διτι: Δέν προσθέσω δλλο: νὰ μᾶς διαλύσουν. Εμείς πήραμε δρόμους ἀπαντους και μὲ τὴ θέληση μαζί προχωρούμε στὴ διάλυση. Και σ' αὐτὴν, δικρά, τὴ λεγομένη μεγάλη κρίση στὴν παγκόσμια Ναυτιλία, θὰ ηταν μικρότερη η δοκιμασία μαζί, δι αὐτούσιονσας τὰ διδεγμάτα τοῦ παρελθόντος και δὲν ἀποδίδουμε νὰ γεμίσουμε δρόμους και μουράγια μὲ νεκρὰ παληστίδερα.

Αλλὰ ἀνάμεσα στὰ πολλὰ και διάφορα ἐπικαλούματα τῆς τωρινῆς πολιτικῆς στὴ Ναυτιλία, ἔνα είναι: τὸ φορερότερο ἀλλά και τὸ ἀπλύτατον πανεύνθρωπο. «Η ἀποφίλωση τοῦ ἀλληληκού ναυτεργατικῶν στοιχείων. Δέν ἐπανέργονται πιὰ οἱ παλιοὶ μαζί ναυτικοὶ αὐτὸς ὑπάρχει καμία πιθανότητα δημιουργίας ἀλλών. Η πολιτικὴ Ναυτιλίας, τόπου «Μοναστηράκι», τοὺς ἀνάγκας νὰ ἀναζητοῦν διαφορετικὸ προ-

ποριαμό ζωῆς. Σὰν ἐργατικοὶ και φιλότυποι, τὸ καταχέρων εβολα. Πρὸς τὶ ἡ ἐπάνοδος; «Ηταν διποὺ ηταν η ζωὴ τους στὶς γνωστὲς πλατεῖες. Τώρα προστέθη και τὸ δλλο τὸ φρούτο. Ο Μάρος σύντροφος...

Δὲν ζέρω ποιός και πότε ἐγκανίνασε αὐτὸν τὸν τρόπο γιὰ τὴν ἐπάνδρωση τῶν ἀλληληκῶν καραβίδων μὲ Ασφαλεῖς και Αφρικανούς. Ασφαλῶς, γιὰ λόγους φθήνεις. Σημειώνω δὲ μὲ δηλώση, διτι: πρόραμψα τὸν ἀφοπλιστῶν μαζί είναι νὰ προσθέσουται: οἱ δικοὶ μαζὶ σὲ ἀνότερα μόνον πότε τῶν πλοίων οἱ δὲ κατώτεροι: νὰ είναι: διλοκληρωτικὰ κατοι οἱ ξένοι ἔγχρωμοι.

Μήπως, τάχα, δὲν γίνεται ἀπὸ πολλοῖς αὐτὸν μὲ ξένες μεγάλες Ναυτιλίες; Ποιοὶ ἐπάνδρωναν τὰ δρατικικὰ πλοία; Μάλλον ξένοι ἀνάμεσα στοὺς δημοτούς και ἀφετοι «Ελληνες... Γιατὶ μᾶς παρεξενεύει: τὸ φινόμενο; «Ομως, δὲν ἔχειγέλλων, ἀπὸ τὴν τηλεόραση, αὐτὴ τὴ μεγάλη σοφία, ξεπουνε νὰ δηλώσει: διτι: δὲν είναι: ναυτικοὶ δλλάδι ἀπιχειρηματίκες ναυτικιδίουν ἐπιχειρήσεων. «Αν ηταν ναυτικός, δημος οἱ «Εμπειρικοί», οἱ Λιθανοί, οἱ Καράδες και οι Γουλανδρήδες, τέτοιο ἀπόφθεμα δὲν θὰ ξεθάνει στὸ σόμα του. Διαφορετικὰ θὰ διολέγηται τὰ πράγματα;

«Καλά, θὰ ζειγε, κινοῦμε κάπως τὰ πλοία μαζὶ τώρα μὲ τὴν κρίση. Ανακατεύομε τοὺς λίγους δημοτούς μαζὶ μὲ ἀλλούς τόσους μαδρούς και κάνουμε τὴ δουλειά μαζὶ μὲ δικα παράδικα πατορθώνουμε νὰ ναυλώνουμε. Τι θὰ γίνει: δημος δὲν ἔχεινικα φθάσει τὸ ἀναμενόμενο φινόμενο; και σηκώσουν τὶς ἀγκυρες δλλα μαζὶ τὰ παροπλισμένα; Ή τὸ φορερότερο: Μὲ ποιός θὰ τὰ ἐπικαρδώσουμε δλλα σὰν —νὰ μήν τὸ σώματος δημοτούς μεταρθούμε μὲ κανένα 1917 η 1940; Μὲ τὸν μαρύους η μὲ τὸν κίτρινους; Ποιός μάρος θὰ μπορέσει νὰ ἀναστήσει τὸς δημοτούς μαζί ναυτικούς, ποδ ἔχοντας γνώση τῆς ἀξίας τῆς προσφορᾶς τους μὲ τὰ ἐμπορικὰ πλοία, στὶς πολεμικὲς μεταφορές, γέμισαν τὸ πυθμένα τῶν δικαιωμάτων μὲ τὰ κουφάρια τους;

Τέτοιος φτηνής σοφίες δὲν είναι: δυνατὸν νὰ τὶς σκέπτονται οἱ σημειρινοὶ ἐπιχειρηματίκες τῆς Ναυτιλίας μαζί. Δυστυχώς, οἱ ἐπιχειρηματίκες τοῦ εἰδους είναι: σήμερα πολλὰ περισσότερα κατεστρατεύονται νὰ επιβάλλουν τὶς τέτοιες εἴσηγνάθες.

Τὰ λεγόμενα τοῦ κ. Σαΐτη, δριστα και δροθ. Οι διποτείσεις τοῦ σωτερές. Φοβούμεις δημος θεί λέγονται μᾶλλον ἀργά. Και σχι: μόνο ἀργά, ἀλλά οἱ ἐπὶ τῶν ἐπιχειρηματίδων ἀκροστατεύονται καρκίνων κατὰ τὴν πορειανή τῶν διαφορετικῶν ποστούς τους;

ΟΑΝΑΣΗΣ Π.

The largest ships agency company in southern Africa in the service of the Hellenic Mercantile Marine

Freight Services Ships Agency Company Limited

CAPE TOWN:
P.O. BOX 702, CAPE TOWN 8000
TELEX 57-7932 — 57-7614
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (021) 45-4011/8

PORT ELIZABETH:
P.O. BOX 1108, PORT ELIZABETH 6000
TELEX 74-7181
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (041) 52-3620/4

DURBAN:
P.O. BOX 1020, DURBAN 4000
TELEX 6-2540 — 6-0185
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (031) 31-8174/80

RICHARDS BAY:
P.O. BOX 247, RICHARDS BAY 3900
TELEX 6-0434
CABLES "BAYBULK"
TELEPHONE (0351) 51351/2/3

EAST LONDON:
P.O. BOX 2, EAST LONDON 5200
TELEX 75-761
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (0431) 2-6787/8

WALVIS BAY:
P.O. BOX 4, WALVIS BAY 9190
TELEX 56-747 — 56-750
CABLES "SEAFREIGHT"
TELEPHONE (0642) 2211/8

For further details please contact:
R. Caracandas, P.O. Box 4449, Johannesburg 2000. Telex 83400/4. Telephone 36-7111.



33 χώρες στὸν Πειραιά...

...θὰ συναντήσουν
τὸν μεγαλύτερο ἐμπορικὸ στόλο
στὸν κόσμο...
... τὸν Ἑλληνικὸ



Ποσειδώνια 78

Διεθνής Ναυτιλιακή "Εκθεσις, 5-10 Ιουνίου
Ἐπιβατικὸς Σταθμὸς Ἀγίου Νικολάου

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΤΡΑΝΖΙΤ

Παρεχωρήθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν Μ. Βασίλη τὴν ιδιοτήταν τοῦ λιμένος εἰς τὸν δεύτερον ὄρφον τοῦ κτιρίου τῆς ‘Ακτῆς Εαθερίου (τέως ΠΑΕΓΑΕ) διὰ τὴν ἀποθήκευσιν τράνζιτ ἐμπορευμάτων, προσφεύγοντας δι’ εφοδιασμὸν τῶν πλοίων.

Ο παραχωρούμενος χώρος εἶναι ἔμβαθοῦ 35 τετρ. μέτρ., ἡ δὲ παραχώρησις λήγει τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1978. Ή διαμόρφωσις τοῦ χώρου εἰς ἀποθήκην θὰ γίνη μεριμνή τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ διαπάναις τῆς ἐνδιαφερομένης. Τὸ ἑτήσιον ἀντάλλαγμα ὠρίσθη εἰς τὸ ποσὸν τῶν 760 δρχ. ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον. Απαγορεύεται ἡ ὑπεκμισθωσις τοῦ χώρου ἀνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς διοικήσεως τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ

Ο Ο.Λ.Π. μελετᾷ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τοῦ προβλήτος Περάματος «Γερμανική Σκάλα» τῆς ἐκφορτώσεως ἐκρηκτικῶν, εὐφλέκτων, ὑγραερίων καὶ ὅλων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, λόγῳ τοῦ ὅτι η διασκίνησίς τῶν εἰς κατακρημένην περιοχὴν ἐγκυμονεῖ κινδύνους.

Ηδη ἀπέφασισθη ἡ κατασκευὴ ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς παραλιακὸν χώρον, δὲ διποίος ἀπέχει 150 περίπου μέτρα ἀπό τὸ φυλάκιον τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, παρὰ τὴν εἰσόδον τοῦ

Περάματος, καταλλήλου λιμενικοῦ ἔργου διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν.

Ο ‘Οργανισμὸς ὑπέβαλεν εἰς τὸ προϊστάμενον ὑπουργείον Ναυτιλίας αἴτημα περὶ διεξαγωγῆς συνεννόήσεων μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ Γ.Ε.Ν. διὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ ἀνωτέρω παραλιακοῦ χώρου. ‘Εφ’ δοσον τὸ Γενικὸν ‘Ἐπιτελείον Ναυτικοῦ υἱοθετήσει τὴν παραχώρησιν ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ ‘Οργανισμοῦ θὰ προδῷ εἰς τὴν κατάρτισιν τῆς μελέτης τοῦ ἐν λόγῳ λιμενικοῦ ἔργου.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΒΛΗΤΟΣ

Ἐνεκρίθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. πίστωσις 4.000.000 δρχ. διὰ τὴν κατασκευὴν προβλήτος ἐσωτερικῶν τοῦ προστηνέου μώλου λιμένος Ηρακλέους.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ ἔργον εἶχε προγραμματισθῆναν νὰ ἐκτελεσθῇ ἀπό τὸ προηγούμενον ἔτος.

ΝΕΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Τρία νέα ρυμουλκά, ισχύος 500 τόννων ἔκαστον, πρόκειται νὰ ἀποκτήσῃ ὁ Ο.Λ.Π.

“Ηδη μετὰ ἀπό διαγνωσμόν, δὲ διποίος διενηργήθη τὴν 20ην Δεκεμβρίου 1977, κατεκυρώθη ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ παράδοσις, ἐν πλήρῃ λειτουργίᾳ, τῶν τριῶν ρυμουλκῶν εἰς

τὴν Ε.Π.Ε. «ΦΟΙΝΙΞ», ἀνὰ τὴν τιμῆς τῶν 14.840.000 δρχ. ἀνὰ ρυμουλκόν ἡ τῆς συνολικῆς τῶν 44.520.000 δρχ.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Ἐνεκρίθη συμπληρωματικὴ πίστωσις 700.000 δρχ. διὰ τὴν κατασκευὴν κρηπιδώματος εἰς τὴν νησοδόχην Κερατοπόρυγον. ‘Αρχικῶς είχεν ἐγκρίθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. πίστωσις 2.093.000 δρχ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου.

● ‘Εργασίαι ἐπισκευῆς καὶ μερικῆς ἀνακατασκευῆς τοῦ μώλου Θεμιστοκλέους θὰ ἐκτελεσθοῦν ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἐνεκρίθη πίστωσις 23 ἑκατ. δραχμῶν.

● “Ἐνας δρόφος θὰ προστεθῇ ἀκόμη εἰς τὴν διώροφον ἀποθήκην τοῦ προβλήτος 111 τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Ήδη ἐνεκρίθη πίστωσις 35 ἑκατ. δραχμῶν καθὼς καὶ ἡ τεχνικὴ μελέτη.

● Τρία ύπόστεγα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς φορτοεκφόρτωσεως θὰ κατασκευασθοῦν ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς διαφόρους περιοχὰς τοῦ λιμένος. “Εχει ἐγκριθῆ πρὸς τοῦτο πίστωσις 10 ἑκατ. δραχμῶν ἐνώ τὸ δόλον ἔργου εἶναι προϋπολογισμού 60 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Αναμένεται ἡ δημοπράτησις τοῦ ἔργου.

● Παρεχωρήθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὸν Ιδιοκτήτας φορτηγῶν αὐτοκινήτων ‘Ελευθέρας Ζώνης καὶ Τελωνείου Πειραιῶς ἡ χρήσις χώρου, εὐρισκομένου μεταξὺ τῆς Νέας 21 ἀποθήκης καὶ τοῦ κτιρίου Β’ Τελωνείου, προκειμένου νὰ τοποθετήσουν λιόνεμον γραφεῖον πρὸς στέγασίν των.

● Κονδύλιον 6.608.000 δρχ. ἐνεκρίθη ύπό τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα διαφόρων ἔργων.

NIPPON YUSEN KAISHA (N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτικὴ Γραμμὴ ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τὰνάπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως: μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἑτέρους λιμένας “Απω Ἀνατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι’ ὅλην τὴν ‘Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ”

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
(HELLENIC LINES LIMITED)



Τακτικαὶ γραμμαὶ

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

ΓΡΑΦΕΙΑ

HELLENIC LINES LIMITED

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

HELLENIC LINES LIMITED

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

HELLENIC LINES LIMITED

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C.3.A. 7JT, Cables: "FENBURY"

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Φίλωνος 61-65, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνα | 41.71.541 (5 γραμμαὶ)
| 41.25.965 (5 γραμμαὶ)

Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ὅπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

META TO «AMOKO KANTIZ»

Πρός άποφυγήν περαιτέρω άσυχμάτων, ώς ή προσάρξις τού «Άμοκό Καντίζ», δ' ΙΜΚΟ προέδη έσπευσμένως είς άναθεώρησιν τῶν ἐν ισχύι κανόνων θαλασσίας κυκλοφορίας ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τοῦ Ουσάντ. Βάσει τῶν κρατουόντων, τὰ εἰσερχόμενα εἰς τὴν Μάγχην σκάφη προερχόμενα ἐκ Νότου καὶ ἐκ Δυσμῶν —συμπτώς καὶ τὰ ἔμφορτα τάνκερς κατευθυνόμενα πρὸς Βόρειον Εύρωπην— κινούνται πλησιέστερον τῶν γαλλικῶν ἀκτῶν.

Πιστεύεται, δημοσ., ὅτι ἔστω καὶ μὲν θλάβην τοῦ συστήματος πηδαλίου, τὸ «Άμοκό Καντίζ» δὲν θά εἶχε προσαράξει ἔαν εύρισκε-

σάντ καὶ 17 μίλια ἀπὸ τὰ Κάσκετς. Εἰς διάφορα σημεῖα τῆς διαδρομῆς θὰ ὑπάρχουν σταθμοὶ ὅλεγχου τῆς θέσεως καὶ τῆς πορείας ὅλων τῶν διερχομένων σκαφῶν.

Τὸ προτεινόμενον ὑπὸ τοῦ ΙΜΚΟ σχέδιον είναι τὸ ἔξῆς: Πλησιέστερον τῶν ἀκτῶν θὰ ὑπάρχῃ μία ζώνη πλάτους τριών μιλίων, διὰ ἣν παντα τὰ εἰσερχόμενα εἰς τὴν Μάγχην σκάφη, ἔξαιρέσει τῶν ἔμφορτων δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν μεταφερόντων ἐπικίνδυνα φορτία σκαφῶν· διαχωριστικὴ λωρίς πλάτους ὅκτω μιλίων θὰ χωρίζῃ τὴν πρώτην ἀπὸ τὴν δευτέραν ζώνην, ἡτις θὰ εἶναι πλάτους πέντε μιλίων καὶ θὰ προορίζεται δι' ἣν παντα τὰ ἔξερχόμενα σκάφη· μετά διαχωριστικὴν λω-

πει εἰς ἕνα σημείον νὰ διασταυρώθοιν μὲ τὰ ἔξερχόμενα σκάφη. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, προτείνεται ὅπως ἡ διασταύρωσις λαμβάνη χώρων ἀνατολικῶν τῶν κάσκετς, ὅπου ὁ χῶρος ἐπιτρέπει ἀνέτους χειρισμούς.

Ο 'Ινδός γενικός γραμματεὺς τοῦ ΙΜΚΟ, κ. Σριβαστάβα, ἀνέφερεν ὅτι δλαί σι χώραι ἐπέδειν πραγματικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς ρυπάνσεως καὶ προθυμίαν νὰ υιοθετήσουν τοὺς νέους κανονισμούς. 'Αλλὰ προέβλεψεν ὅτι ἡ ἐπιβολὴ τῶν δὲν θὰ εἶναι εὔκολος.

Ο ΙΜΚΟ, ώς συμβουλευτικὸν σώμα, δὲν ἔχει τὴν ισχὺν νὰ ἐπιβάλλῃ ποινὰς εἰς τοὺς παραδάτους. Οὗτοι θὰ ἐπισημαίνωνται διὰ ραντάρ καὶ ἔκστοτον σκάφος θὰ ἀναφέρεται εἰς τὴν χώραν νηολογήσεώς του, ἡτις θὰ ἐπιβάλλῃ τὴν ἀρμόδιουσαν ποινήν.

Τὰ προταθέντα μέτρα ἀναμένεται νὰ τεθοῦν ἐν ισχύι πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ὅλῃ οἱ Γάλλοι ζητοῦν τὴν συνεργασίαν ὅλων τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὴν ἄμεσον ἐφαρμογὴν του.

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

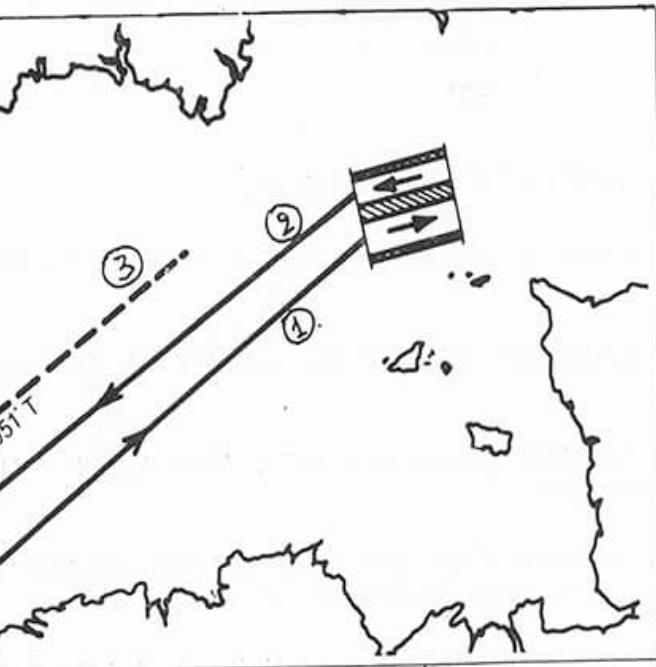
IHI - S.E.M.T. - ΠΗΛΑΣΤΙΚ

Η κατασκευὴ μιᾶς μεσοστρόφου μηχανῆς ντῆζελ Σ.Ε.Μ.Τ. Πήλαστικ, ισχύος 11.700 ἵππων χαλινωτρίου, ἐπερατώθη πρὸ τοῦ ἀπὸ τὸ ἐργοστάσιον κατασκευῆς μηχανῶν καὶ λεβήτων τοῦ ισπανικοῦ ναυπηγείου 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, εἰς 'Αϊόι. Η μηχανὴ αὐτή, τύπου 18PC2-5V, εἶναι ἡ 500ή μεσόστροφος Πήλαστικ κατασκευασθεῖσα εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἐργοστάσιον.

Παραδοθεῖσα εἰς τὸ ναυπηγείον Τσουνείσι, ή νέα μηχανὴ θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πρόωσιν ἐνὸς αὐτοκινητοφόρου σκάφους (χωρητικότητος 2.000 αὐτοκινήτων), ναυπηγουμένου διὰ λογαριασμὸν τῆς ισπανικῆς ἑταίριας Γιαμασίτα - Σινιχὸν Στήμαστη Κο., Λτ.δ.

Η πρώτη μηχανὴ Πήλαστικ κατασκευασθεῖσα ὑπὸ τῆς 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, τύπου PC2, ἐπερατώθη τὸ 1965, κατόπιν ἀδείας χορηγηθεῖσης ὑπὸ τῆς Σ.Ε.Μ.Τ. Γαλλίας τὸ προηγούμενον ἔτος.

'Ενω συνέχιε τὴν παραγωγὴν τῶν μηχανῶν τύπου PC2, τὸ 1970 καὶ 1972 ή 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα ἀνέπτυξε νέου τύπου μηχανάς, τὴν PC2-5V καὶ τὴν PC4 ἀντιστοί-



το εἰς μεγαλυτέραν ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἀκτῶν. 'Έχων δὲ αὐτὸν ὅπιν, δ' ΙΜΚΟ προέτεινε ἔνα νέον σχέδιον, βάσει τοῦ ὅποιού τὰ ἔμφορτα τάνκερς καὶ τὰ μεταφερόντα ἐπικίνδυνα φορτία σκάφη θὰ κινούνται μακράν τῶν ἀκτῶν, εἰς μίαν τρίτην ζώνην κυκλοφορίας ἀπέχουσαν τουλάχιστον 33 μίλια ἀπὸ τὸ Ού-

ρίδα ἔξι μιλίων θὰ εἶναι ἡ τρίτη ζώνη, πλάτους ἑπτὰ μιλίων, προοριζόμενη διὰ τὰ ἔμφορτα τάνκερς.

'Υπάρχει, πάντως, ἔνα σημαντικὸν μειονέκτημα εἰς τὸ σχέδιον αὐτό. Τὰ ἔμφορτα τάνκερς τῆς τρίτης ζώνης, τὰ ὅποια θὰ κακοευθύνονται πρὸς τὸ Κόντινεντ, θὰ πρέ-

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Bonds
Stores

KATOPIN
THALERGRAPHEIS

ENTOLHS

Καθαρισμοί, ἐπιδιορθώσεις τῶν ἐπανερχομένων ἐκ Λάγος πλοίων

Πρωτεραιότης εἰς τὰ ναυπηγεία

ΕΙΔΙΚΩΣ ΔΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΚΠΤΩΣΙΣ 20%

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

TAXYDROMIKΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA TETRAOUROS ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΟΙΚΙΑΣ: AVENIDA MESA Y LOPES 67, 15B 24ΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - 265.748, ΟΙΚΙΑΣ: 272.001

Αντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι: FIRST NAVIGATION COMPANY (Βασίλειος Βαρότοης)

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 25 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 411.1100

χως, ένα συνεργασία με την Σ.Ε.Μ.Τ. Το 1975 ήρχισε την κατασκευή μηχανών μέσης/ψηφλής ταχύτητος, τύπου ΡΑδ, κατόπιν άδειας της Σ.Ε.Μ.Τ. Αι δηξελομηχαναί Πλήστικ κατασκευάζομεναι τώρα ύπό της λαπωνής έταιριας καλύπτουν ιπποδυνάμεις άπό 2.400 μέχρι 27.000 BHP.

Λόγω τού μικρού δικού των και της υψηλής άποδόσεών των, αι δηξελομηχαναί Πλήστικ χρησιμοποιούνται διά την πρώσιν δισφόρων τύπων πλοίων, περιλαμβανομένων τών σκαφών πολλαπλής χρήσεως τύπου «Φ» (φρήντομ, φόρτσιουν, φρήντομ II, φρέντσιπ) τών ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα. 'Αρκεται μηχαναί έχουν πωλήθη και εις άλλα ναυπηγεία διά την πρώσιν σκαφών γενικού φορτίου, όχηματα γαγών, φυγείων, αυτοκινητοφόρων πλοίων, κλπ. Τελευταίως, διά λόγους οίκονυμάς καυσίμων, χρησιμοποιούνται και εις μεγάλα τάκερς, άντικαθιστώσαι συμβατικούς άπομοστροβίλους και βραδυστρόφους δηξελομηχανάς. 'Επι πλέον, χρησιμοποιούνται εύρεως εις την ξηρά διά την παραγωγήν ήλεκτρικής ένεργειας.

Η ΚΡΙΣΙΣ

'Η διαφοροποίησις συνιστά δασικόν στοιχείον έπιβιώσεως κατά την παρούσαν περίοδον της ναυπηγικής και ναυπηγικής κρίσεως. Μετά τά ναυπηγεία, πρός την κατεύθυνσιν αύτήν στρέφονται τώρα και αι μεγάλαι έπισκευαστικαί μονάδες της Εύρωπης.

Εις την Μασσαλίαν, ό διμιος Τερρέν, οστις ειναι ύπεμθυνος διά 50% του συνόλου τών έπισκευών εις την Γαλλίαν, στρέφεται πρός τάς έπισκευάς πλωτών έξεδρών πετρελαίου και έκφράζει την αποφιν ότι εις τό έγγυς μέλλον θά σημειωθή έντονος δραστηριότης εις τὸν τομέα αύτόν, έντος της λεκάνης

τῆς Μεσογείου. Μέ την προοπτικήν αύτήν, συνέστησε γραφείον εις τὸν Πειραιά τὸ ὄποιον λειτουργεῖ άπό τῆς Ιης τρέχοντος μηνός. Στόχος, η σύνφιγξις τῶν σχέσεων με τούς παλαιούς πελάτας τοῦ 'Ομιλου καὶ η προσέλκυσις νέων πελατών.

Ός έπισκευαστικὸν κέντρον, η Μασσαλία είναι έκ τῶν καλυτέρων εις την Εύρωπην. Διαθέτει 14 μονίμους δεξαμενάς έξι ὡν ή μία είναι κατάλληλος διά σούπερ - τάκερς, έχουσα μήκος 465 μέτρων και πλάτος 85 μέτρων εις τὴν είσοδον. Αι έκει παρεχόμεναι έπισκευαστικαὶ εύκολαισα συνιστούν κίνητρον διά τοὺς πλοιοκήτας. Καὶ προκύπτει τὸ έφωτημα έαν αἱ Λιμενικαὶ 'Άρχαι θά πρέπει νὰ συμμετέχουν εις τὴν παροχή τῶν υπηρεσιῶν αύτῶν —μετέχουσαι έστω κατά μικρὸν ποσοτὸν εις τὰ κέρδη. Εις τὴν Ίταλίαν, η Κυβέρνησις πιστεύει άκραδάντως εἰς τὴν θρόπητα τοῦ μέτρου αὐτοῦ καὶ, ως γεγονός, άπασαι αἱ έπισκευαστικαὶ μονάδες, έπι παραδείγματι, άνήκουν εις τὸ Κράτος.

ΓΕΡΑΝΟΙ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ SEMI - CONTAINERS

'Η γνωστὴ σουηδικὴ έταιρία τακτικῶν γραμμῶν Μπρόστρομ ἀκολουθούσα τὴν γενικὴν τάσιν διά πλέον έξειδικευμένα πλοία, παρήγγειλε εις τὰ ναυπηγεία Μιτσούι έννεα (9) κοντέινερς/ρό - ρό εις τρία διαφορετικά μεγέθη.

Τὸ μεγαλύτερο μέγεθος προορίζεται διά τὴν γραμμὴν 'Ην. Πολιτείων, 'Απω 'Ανατολῆς και Αύστραλίας.

Τὰ σκάφη αύτὰ είναι τῆς λεγομένης τρίτης γενεᾶς, 23.000 τόν. d.w., δυναμικότητος 1.700 κοντέινερς, 22 μιλίων μὲ μηχανήν B & W 30.500 ίππων.

Προβλέπονται τρία καταστρώματα έκ τῶν οποίων τὸ ένα —τῶν αὐτοκινήτων— δύναται νὰ άναδιπλωθῇ. 'Από τὸν έξοπλισμὸν ἐνδιαφέρουσα είναι η τεραστία ἀναδιπλουμένη ράμπα τῶν 50 μέτρων και ένας περιστρεφόμενος γερανὸς 40 τόνων μὲ άκτινα 30 μέτρων κατασκευής Häggglunds θυγατρικῆς έταιριας τῆς ASEA.

'Η Häggglunds ἔκπρωσωπεῖται εις τὴν 'Ελλάδα —Πειραιᾶ— ἀποκλειστικῶς ύπὸ τῆς ASEA marine.

Τὰ μικρότερα σκάφη ποὺ προορίζονται διά τὰς γραμμὰς Μεσογείου είναι έξοπλισμένα μὲ ένα γερανὸ Häggglunds 25 τόνων, άκτινος 20 μέτρων. Τὸ πλήρωμα θά ἀποτελεῖται άπὸ 9 ἄνδρες διά τὴν ναυσιπλοΐαν καὶ μόνον, αἱ δὲ ὑπόλοιποι ἐργασίαι θὰ ἐκτελοῦνται άπὸ ἄτομα ἐπιδιβαζόμενα κατά τὴν ἄφιξην τοῦ σκάφους εἰς λιμένα.

Μία ἄλλη γνωστὴ έταιρία γραμμῶν ἡ «Γιουγκολίνια», τῆς Ριγιέκα παρήγγειλεν 2 κοντέινερς/ρό - ρό εις τὰ ναυπηγεία τῆς Μαίου.

Τὰ σκάφη αύτὰ τῶν 7.000 τόν. d.w. προορίζονται διά τὴν ἐπέκτασιν τῆς άπὸ ἑών ἔξυπηρετουμένης γραμμῆς 'Άδριατικῆς, 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, Περσικοῦ Κόλπου πρὸς τὴν 'Αιγαίον.

Τὸ κυριώς κατάστρωμα τῶν σκαφῶν αύτῶν θὰ ἔξυπηρετεῖται διά ἐνὸς νέου τύπου κυλιομένου/περιστρεφόμενου γερανοῦ τῶν 40 τόνων, κατασκευής Häggglunds, ἐνῷ τὸ πρυμναῖον ὅπισθεν τῆς γεφύρας μέρος τοῦ σκάφους θὰ ἔξυπηρετεῖται δι' ἐνὸς 25 τόνων γερανοῦ τοῦ αὐτοῦ κατασκευαστοῦ τύπου G 2520.

'Η «Γιουγκολίνια» ἔπρεγραμμάτισε τὴν κατασκευὴν 14 νέων σκαφῶν διά τὴν περίοδον 1976-80 συνολικῆς χωρητικότητος 400.000 τόν. d.w.

anything
that fits
to marine
insurance
needs us

ALL RISKS S.R.L.
Corso Italia 15 Milano 20122 Italy
Phone: 878372 (4 lines), Telex: 32105
Cables: All Risks

Η σύνθεσις πληρώματος αυτοματοποιημένων πλοίων

ΚΑΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΕΧΡΙ 500 ΚΟΡΩΝ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰς ἀποφάσεις τοῦ Υπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννη διὰ τῶν ὅποιων ρυθμίζεται τὸ θέμα τῆς συνθέσεως τῶν αὐτοματοποιημένων καὶ ήμιαυτοματοποιημένων πλοίων, ὡς καὶ τὸ Π.Δ. δι' οὐ μειοῦται ἡ σύνθεσις τῶν φορτηγών πλοίων μέχρι 500 κόρων. Σημειούται διτὶ, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀποφάσεων διὰ τὴν συνθέσειν τῶν αὐτοματοποιημένων καὶ ήμιαυτοματοποιημένων πλοίων παρέχεται δικαίωμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας πλοίων τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, τὰ ὅποια ἔχουν μεγαλυτερά σύνθετα, νὰ ζητήσουν δι' αἴτησέως τῶν τὴν προσαρμογὴν τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τῶν βάσει τῶν προαναφερθείσων ἀποφάσεων.

Ἐξ ἄλλου διηγκρίνει διτὶ, οἱ δημοσιεύθετες πίνακες συνθέτεων πλοίων, χωρητικότητος 3.000 κόρων καὶ ἄνω, δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν πραγματικότητα. Τὸ σχετικὸν Π.Δ. εὐρίσκεται πρὸς ἐπεξεργασίαν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἑπικρατείας, μετά τὸ πέρας τῆς ὅποιας πρόκειται νὰ ὑπογραφῇ ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας καὶ νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν, οἱ δημοσιεύθετες δὲ πίνακες ἀπετέλουν ἀπλῶς ἔνστ ἐκ τῶν σχεδίων ποὺ είχον καταστιθῆ ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ YEN.

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ

Ἡ ἀπόφασις διὰ τὴν συνθέσειν τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων ἔχει ὡς ἔξῆς :

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

"Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν :

1. Τὸ ἄρθρο 87 παράγρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 187) 1973 «Περὶ Κάδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

2. Τὶς ειδικές συνθήκες ἔργασίας ἐπὶ πλοίων ἐφόδιασμένων διὰ αὐτοματοποιημένων συσκευῶν καὶ μηχανημάτων μέ δυνατότητα λειτουργίας τῶν μηχανοστασίων τῶν πλήρως ἀνεπανδρώτων.

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΙΖΟΥΜΕ

1. Οἱ καθορίζομενες διὰ τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως ὀργανικές συνθέσεις τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 3.000 κοχ. ἐφόδιασμένων διὰ αὐτοματοποιημένων συσκευῶν καὶ μηχανημάτων καὶ χαρακτηρισμένων ὑπὸ τῶν παρακολουθούντων αὐτά ἀναγνωρισμένων Νηογνωμόνων ὡς ἔχοντων δυνατότητα λειτουργίας τοῦ μηχανοστασίου τῶν πλήρως ἀνεπανδρώτου ἐπὶ 24ώρου δάσεως, φερόντων τὰ ἀντίστοιχα

σύμβολα αὐτοματισμοῦ (UMS, ACCU, κλπ.) δὲν δύνανται νὰ εἰναι κατωτέραι τῶν ἀμέσων κατωτέρω ἀναφερομένων ἀριθμῶν :

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 3.000 ἕως 5.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 1, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 1, δόκ. μηχανικός 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 5, καθαριστής 1, μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 18. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 2.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 5.001 μέχρι 10.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 1, δόκ. μηχανικός 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 6, καθαριστής 1*, μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 21. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 3.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 10.001 μέχρι 25.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 1, δόκ. μηχανικός 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 6, καθαριστής 1*, μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 22. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 4.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 25.001 μέχρι 40.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 1, δόκ. μηχανικός 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναύται 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 1*, μάγειρος 1, δοθ. μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1*. Σύνολον 25. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 5.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 40.001 μέχρις 80.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 1, δόκ. μηχανικός 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναύται 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 2* εἰς, μάγειρος 1, δοθ. μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 28. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 5.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 80.001 μέχρις 150.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 2, δόκ. μηχανικός 2*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναύται 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 2* εἰς, μάγειρος 1, δοθ. μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 28. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 5.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 150.001 μέχρι 500 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 30. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 6.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 50.001 κόρων καὶ ἄνω : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 2, δόκ. μηχανικός 2*, εἰς, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 8* εἰς, ναύται 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 2* εἰς, δοθ. μηχανοδήγος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 32. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 6.

Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 150.001 κόρων καὶ ἄνω : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, δόκ. πλοίαρχος 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 2, δόκ. μηχανικός 2*, εἰς, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, ναύληρος 1, ναύται 8* εἰς, ναύται 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 2* εἰς, δοθ. μηχανοδήγος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 32. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 6.

2. Εἰς πλοία διλικῆς χωρητικότητος 3.000 - 10.000 κόρων ὁ δόκιμος πλοίαρχος δύναται νὰ ἀντικαθίσταται ὑπὸ ναυτόπαιδος.

3. Εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν δεξαμενοπλοίων προστίθεται ἵνας ἀντιλιαρός καὶ ἀφαιρεῖται εἰς τὰ ὀλίκης χωρητικότητος : α) 3.000 ἕως 25.000 κόρων δόκ. πλοίαρχος, β) 25.001 ἕως 40.000 δοκ. καθαριστής, γ) 40.001 μέχρι 150.000 δόκιμος ναυτιλογός.

4. Δὲν τυχάνει ὑποχρεωτική διὰ τὸν πλοιοκτήτην ἢ πρόσληψις τῶν εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα δι' ἀστερίσκου σημειουμένων εἰδικοτήτων εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν ἀποδεδειγμένων δὲν προσφέρονται πρὸς ναυτολόγητων "Ελλήνων ναυτικοί.

5. Εἰς τὴν παραγραφο Ε. τοῦ ὅρου 8 τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων θὰ διευκρινισθῇ διτὶ ὡς ὀργανική συνθήσεις νοεῖται ἡ ὡς ἄνω καθοριζούμενη σημείωσεως λόγω μὴ προσφορᾶς "Ελλήνων ναυτικῶν.

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΗΜΙΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ

Ἡ ἀπόφασις διὰ τὴν σύνθεσιν τῶν ημιαυτοματοποιημένων πλοίων ἔχει ὡς ἔξῆς :

ΑΠΟΦΛΑΣΙΣ

"Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν :

α) Τὸ ἄρθρον 87 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 187) 1973 «Περὶ Κάδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

β) Τὶς ειδικές συνθήκες ἔργασίας ἐπὶ ημιαυτοματοποιημένων πλοίων.

γ) Αποφασίσιζουμε

1. "Οπως αἱ διὰ τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων η πολογήσεως ὀργανικαὶ συνθέσεις πληρῶματος τῶν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 5.000 κόρων ὀλίκης χωρητικότητος ἐφόδιασμένων διὰ αὐτοματοποιημένων συσκευῶν καὶ μηχανημάτων καθορίζονται κατὰ τὰς κατωτέρω διακρίσεις τῶν πινάκων Α καὶ Β.

α) Αὐτοματοποιημένα πλοία ἔχοντα ἐν ισχύ τὸν χαρακτηρισμὸν ACC (Automatic Control Certified) τοῦ American Bureau of Shipping ἢ ἀντίστοιχον ἐπέρου ἀνεγνωρισμένου Νηογνώμονος.

β) Αὐτοματοποιημένα πλοία φέροντα Κεντρικὸν Σταθμὸν Ἐλέγχου πορείας μηχανῆς καὶ δοθητικῶν μηχανημάτων (control room) εἰς τὸ μηχανοστάσιον, πίνακα ἐνδεικτικῶν διημένων σημειωμένας ἀνωμαλίας, αύτόματον ἐλέγχον θερμοκρασιῶν καὶ πίεσεων κυκλοφορούντων ὑγρῶν, αύτόματον λίπανσιν, αύτοκαθαρίζοντας διαχωριστήρας πετρελαίου καὶ ἀσίσιον λιπάνσεως, αύτόματον δοθητικὸν λίθητα, καλύμματα κυτῶν ὑδραυλικῶν χειρίζομενα, αύτόματα δοθητικὰ μηχανήματα κλπ.).

α. Πίνας συνθέσεως πληρώματος πλοίων ημιαυτοματοποιημένων χαρακτηρισμένων ὡς ACC (ἢ ἀντίστοιχον συμβόλου ἄλλων νηογνώμονων).

β. Πλοία χωρητικότητος ἀπὸ 5.000 μέχρι 10.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, ὑποπλοίαρχος 1, ἀνθυποπλοίαρχος 2, ναύληρος 1, ναύται 6, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικός Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδήγος 1, καθαριστής 1*, ραδιοτηλεγραφῆτης 1, μάγειρος 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 22. Σύνολον μειώσεων εἰς περίπτωσιν μὴ προσφορᾶς 6.

c.riganatos (shipbrokers)



- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
P I R A E U S

Θαλαμηπόλου 1. Σύνολον 22. Σύνολον μειώσεων είς περίπτωσιν μή προσφοράς 2.

Πλοίο χωρητικότητος από 10.001 μέχρις 25.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 6, ναυτόπαις 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδηγός-λιπαντής 1, καθαριστής 1*, ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1*, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλου 1. Σύνολον 25. Σύνολον μειώσεων είς περίπτωσιν μή προσφοράς 3.

Πλοίο χωρητικότητος από 25.001 μέχρις 40.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύται 7, ναυτόπαιδες 2, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδηγός-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 1, ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1*, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλου 1. Σύνολον 27. Σύνολον μειώσεων είς περίπτωσιν μή προσφοράς 3.

Πλοίο χωρητικότητος από 40.001 μέχρις 80.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύται 7, ναυτόπαιδες 2, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδηγός-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 1, ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1*, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλου 1. Σύνολον 29. Σύνολον μειώσεων είς περίπτωσιν μή προσφοράς 4.

Πλοίο χωρητικότητος άνω των 80.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 8, ναυτόπαιδες 2, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικοί 2* (2), μηχανοδηγός-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 2* (1), ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1, θαλαμηπόλος 1, δοθ. θαλαμηπόλου 2* (1). Σύνολον 32. Σύνολον μειώσεων είς περίπτωσιν μή προσφοράς 5.

B. Πίναξ συνθέσεων πληρώματος πλοίων ήμισιαυτοματοποιημένων και έφοδιστασμένων διά Κεντρικών Σταθμών 'Ελέγχου (control room) κλπ.

Πλοίο χωρητικότητος από 5.000 μέχρι 10.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, ναύληρος 1, ναύται 6, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1* (1), μηχανο-

δηγοί-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 1, ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 23. Σύνολον μειώσεως είς περίπτωσιν μή προσφοράς 2.

Πλοίο χωρητικότητος από 10.001 μέχρις 25.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναυτόπαις 1*, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδηγός-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 1, ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1*, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 27. Σύνολον μειώσεως είς περίπτωσιν μή προσφοράς 3.

Πλοίο χωρητικότητος από 25.001 μέχρις 40.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναυτόπαιδες 1, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδηγός-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 1, ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 27. Σύνολον μειώσεως είς περίπτωσιν μή προσφοράς 3.

Πλοίο χωρητικότητος από 40.001 μέχρις 80.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναυτόπαιδες 2* (1), καθαριστής 2* (1), ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 29. Σύνολον μειώσεως είς περίπτωσιν μή προσφοράς 4.

Πλοίο χωρητικότητος από 80.001 μέχρις 80.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 7, ναυτόπαιδες 2* (1), μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικός 1*, μηχανοδηγός-λιπαντής 3* (1), καθαριστής 2* (1), ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 31. Σύνολον μειώσεως είς περίπτωσιν μή προσφοράς 5.

Πλοίο χωρητικότητος από 80.000 κόρων : Πλοίαρχος 1, υποπλοίαρχος 1, άνθυποπλοίαρχοι 2, δόκ. πλοίαρχος 1, ναύληρος 1, ναύται 8, ναυτόπαιδες 2, μηχανικός Α' 1, μηχανικός Β' 1, μηχανικοί Γ' 2, δόκ. μηχανικοί 2* (2), μηχανοδηγός-λιπαντής 2* (1), καθαριστής 2* (1), ραδιοτηλεγραφητής 1, μάγειρος 1, δοθ. μαγείρου 1, θαλαμηπόλος 1. Σύνολον 32. Σύνολον μειώσεως είς περίπτωσιν μή προσφοράς 5.

2. Εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν δεξαμενοπλοίων προστίθεται ἔνας ἀντλιώρδος καὶ ἀφαιρεῖται εἰς τὰ ὀλικῆς χωρητικότητος : α) 10.001 - 25.000 κόρων ὁ δόκ. πλοίαρχος η ναυτόπαιδες. β) 25.001 - 40.000 κ. ο καθαριστής καὶ γ) 40.001 καὶ ἄνω ἔνας ἐκ τῶν καθαριστῶν.

3. Δέν τυγχάνει ὑποχρεωτική διά τὸν πλοιοκτήτην ἡ πρόσδολημη τῶν εἰς τοὺς ἄνωτέρω πίνακας δι' ἀστερίσκου σημειουμένων εἰδικοτήτων εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν δόποιν ἀπόδειξιμένων δὲν προσφέρονται πρὸς ναυτολόγησιν "Ελλήνες ναυτικοί".

4. Εἰς τὴν παράγραφον Ε. τοῦ ὄρου 8 τῶν Ἑγκριτικῶν πράξεων θά διευκρινισθῇ ὅτι ὡς ὄργανηκή σύνθεσις νοεῖται ἡ ὡς ἄνω καθοριζούμενη, ἄνευ μειώσεως λόγῳ μή προσφοράς 'Ελλήνων ναυτικῶν.

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΕΧΡΙ 500 ΚΟΡΩΝ

'Εξ ὅλου ἀπεστάλη εἰς τὸν Πρόδεδρον τῆς Δημοκρατίας πρὸς ὑπογραφὴν τὸ Π.Δ. ἐπερι συνέσεως τῶν πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων πάσης κατηγορίας ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων, τὸ διποίον ἔχει ὡς ἔτης :

"Ἄρθρον 1.

1) Ἡ ὄργανηκή σύνθεσις τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν πλοίων πάσης κατηγορίας ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων, καθορίζεται ὡς κάτωθι :

Α' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

'Απὸ 5,01 - 10 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Γ'. 'Απὸ 10,01 - 25 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Γ' κοι ἔνας ναύτης. 'Απὸ 20,01 - 50 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Γ' καὶ ἔνας ναύτης. 'Απὸ 50,01 - 75 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Γ', ἔνας ναύτης καὶ ἔνας ναυτόπαιδες. 'Απὸ 75,01 - 100 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Γ' καὶ δύο ναύτες. 'Απὸ 100,01 - 200 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Γ', δύο ναύτες καὶ ἔνας ναυτόπαιδες. 'Απὸ 200,01 - 300 κοχ. ἔνας κυβερνήτης Α' καὶ τρεῖς ναύτες. 'Απὸ 300,01 - 400 κοχ. ἔνας πλοίαρχος Γ', ἔνας ναύληρος καὶ δύο ναύτες καὶ ἀπὸ 400,01 - 500 κοχ. ἔνας πλοίαρχος Γ', ἔνας κυβερνήτης Β' καὶ τρεῖς ναύτες.

Β' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ

Πλοία μὲ iπποδύναμιν μέχρις 75 BHP, ἔνας χειριστής. Πλοία μὲ iπποδύναμιν ἀπὸ 76 - 200 BHP, ἔνας μηχανοδηγός Β'. Πλοία μὲ iπποδύναμιν ἀπὸ 201 - 500 BHP, ἔνας μηχανοδηγός Α' καὶ ἔνας χειριστής. Πλοία μὲ iπποδύναμιν ἀπὸ 501 - 750 BHP, ἔνας μηχανοδηγός Α' καὶ ἔνας μηχανοδηγός Β'. Πλοία μὲ iπποδύναμιν ἀπὸ 751 - 1000 BHP, ἔνας μηχανικός Γ', ἔνας μηχανοδηγός Β' καὶ ἔνας χειριστής. Πλοία ἄνω τῶν 1000 BHP, ἔνας μηχανικός Β', ἔνας μηχανοδηγός Α' καὶ ἔνας μηχανοδηγός Β'.

2) Προκειμένου περὶ πλοίων, κινουμένων διὰ δύο ἢ πλειόνων μηχανῶν, λαμβάνεται ὑπὸ φύν τὸ ἀθροιστικά τῆς iπποδύναμεως τῶν μηχανῶν.

3) Εἰς πλοία ἄνω τῶν 100 κοχ. εἰς ἑκ τοῦ κατωτέρου πληρώματος καταστρώματος (ναύτης ἢ ναυτόπαιδες), δύναται νὰ ἀσχολητοὶ ἀποκλειστικῶς, ἐφόσον αἱ συνθῆκαι ἐργασίαις τὸ ἐπιτρέπουν, μὲ τὴν παρασκευὴν τοῦ συστίτου τοῦ πληρώματος.

4. Εἰς τὴν σύνθεσιν πλοίων ἐπεκτεινόντων τοὺς πλόας τῶν πέραν τοῦ Γιβραλτάρ καὶ Σουέζ, προστίθεται εἰς ναύτης καὶ εἰς μαθητεύμενος μηχανῆς.

"Ἄρθρον 2.

'Απὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, καταργεῖται τὸ ὑπὸ ἀριθ. 696)1971 B. Διάταγμα «περὶ συνέσεως τῶν πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων πάσης κατηγορίας, ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων».

NEGRIS Overseas Suppliers

(Shipchandlers)

P.O. BOX 87, BOMBAY (INDIA)

CABLES: NEGRIS CLEO (BOMBAY)

TELEPHONE: 26.10.68 - 26.86.56 - A.O.H. 21.15.34

TELEX: 011-5718 CHIOS

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ
ΒΟΜΒΑΗ - ΙΝΔΙΑ

HELLAS-MAR. S.R.L.
SHIPBROKERS - CHARTERERS
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)
SHIPPING AGENTS
HEAD OFFICE BUENOS AIRES
ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS
GEN. DIR. CON. VALAOURIS
Direct Telex "only" Via Operator Roma
Italcable Nr. 105 with Nr. 5025AR
HELLAS BAIRRS
TELEGR. HELLSMAR BAIRRS
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397, 329735
AOH 2428971
(Ship Supplies Dept)
SAN MARTIN 1119
BUENOS AIRES - ARGENTINA

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΑ ΠΡΟΣΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΣ. ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΥΣΙΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΚΑΤΑΓΕΛΙΑΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Δι' απόφασεως τού 'Εφετείου 'Αθηνών άπολυσις ναυτικού κατόπιν έντολής τού έφορηστού διὰ προσχηματικής μεταθέσεως εἰς άλλο πλοίον του, χωρὶς νά έχη προηγηθῆ συμφωνία πρὸς τούτο, έχαρακτηρίσθη ως λύσις συμβάσεως διὰ καταγγελίας τού πλοιάρχου και ως έ τούτου έκριθη ότι οφείλεται απόζημιώσις εἰς τὸν ναυτικόν.

'Η ἀνωτέρω κρίσις στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἄρθρων 72, 75 και 76 τοῦ ΚΙΝΔ, ἐτοῦ συνδιαστοῦ τῶν διατάξεων τῶν ὅποιων προκύπτει ότι διὰ πλοιάρχος δικαιούται νὰ προθῇ εἰς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ὑποχρεούμενος ὅμως εἰς καταδόλην απόζημιώσεως ὑπολογιζομένης ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως μηνιαίων ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικού μετὰ τοῦ ἀντίτιμου τροφοδοσίας του.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ως ἀπεδείχθη κατὰ τὴν διαδικασίαν, ἡ ἀπόλυσις τοῦ ἐνάγοντος ἐγένετο οὐχὶ ἀμοιβαία συναινέσει ἀλλὰ μονομερῶς και ἀνευ πτασματοστού του, ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, κατόπιν τῆς ὑπ' ἀριθ. 1327 ἐντολῆς τῶν ἐφοπλιστῶν ἡ ὅποια ἔδοθη διὰ τοῦ Τέλεξ.

Εἰδικώτερον, διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐντολῆς διετάσσετο προσχηματική μετάθεσις εἰς ἔτερον πλοίον τῆς ἐνάγομένης ἑταῖριας, χωρὶς νὰ έχῃ διατηρήσει συμβατικῶν τοιούτου δικαίωμα ἡ ἐνάγομένη, ἡ ὅποια ὅμως μετάθεσις τελικῶς δὲν ἐπραγματοποιήθη.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, λυθείσης τῆς συμβάσεως διὰ καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου και ἀνευ πτασματοστού τοῦ ἐνάγοντος ναυτικού, δικαιούται οὗτος τῶν σχετικῶν απόζημιώσεων.

ΠΛΟΣ ΕΙΣ ΕΜΠΟΛΕΜΟΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ ΧΩΡΙΣ ΤΟΥΤΟ ΝΑ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΤΟΜΙΚΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΒΑΡΕΙΑΝ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατ' απόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ὁ πλούς πλοίου εἰς ἐμπόλεμον περιοχήν τοῦ Λιβάνου χωρὶς τούτο νὰ έχῃ ἀναφερθῆ εἰς τὴν ἀτομικήν σύμβασιν ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικού, ἀποτελεῖ δικαιούται παράδοσιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἐ-

ναντι τοῦ ναυτικοῦ, ἀδιαφόρως ἐδὺ ναυτικὸς εἶχε λάβει γνῶσιν τοῦ γεγονότος καθ' ὅσον, ὁ νόμος ἀπαιτεῖ ἔγγραφον τύπου πρὸς τοῦτο.

Κατὸ τὴν διαδικασίαν ἀπεδείχθη ότι ὁ ἐνάγων ἐναυτολογήθη ὡς Β' μηχανικός ἐπὶ φορτηγού πλοίου τῆς ἐναγομένης και ἀπελύθη μετὰ διημόνων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς συνεπεία καταγγελίας ὑπ' αὐτοῦ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ λόγους οἱ ὅποιοι συνιστοῦν δικαιούται παράδοσιν τῶν ἐναντι αὐτοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου.

Εἰδικώτερον ἀπεδείχθη ότι πράγματι τὸ πλοίον ἔξετέλεσεν πλόας εἰς ἐμπόλεμον περιοχὴν τοῦ Λιβάνου, χωρὶς τούτο νὰ ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀτομικήν σύμβασιν τοῦ ἐνάγοντος, ότι δὲν ἐτηρεῖτο τὸ ἐδεσμοπολόγιον και ότι δὲν ὑπῆρχε εἰπὶ τοῦ πλοίου ἀσύρματος.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον κατέληξεν ότι ἀπασσοι αἱ ἀποδείχθεισαι ἐν λόγῳ πράξεις και παραδείψεις τοῦ πλοιάρχου ἡδύνατο νὰ προκαλέσουν κίνδυνον τῆς ζωῆς και τῆς ὑγείας τοῦ ἐνάγοντος και ως ἐκ τούτου συνιστοῦν δικαιούται παραδάσεις τούτου, αἱ ὅποιαι ἐπιθάλλουν τὴν ἀμεσον λίσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως και παρέχουν εἰς τὸν ἐνάγοντα δικαίωμα ἀπόζημιώσεως κατὰ τὰ ἄρθρα 74, 75 και 76 ἐδ. α τοῦ ΚΙΝΔ ἵσης πρὸς τὴν μισθοπροφοδοσίαν 15 ήμερῶν καθ' ότι η λύσις τῆς συμβάσεως ἐγένετο ἐν Πειραιεῖ.

Περαιτέρω, ἀποδείχθητος, ότι τὸ πλοίον ἐπὶ πέντε φορές κατέπλευσεν εἰς λιμένα τοῦ Λιβάνου και παρέμεινεν πλαγιοθετημένον εἰς λιμένα ἐνθα διειργόντο ἔχθροπραξίαι τὸ δικαστήριον ἔκρινε ότι ὁ ἐνάγων ἐδικαιούτητο προσθέτου ἐκτάκτου ἐπιδόματος ὑπολογιζομένου 100% ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ του.

Προσέτι έκριθη ότι τὸ ἐλόγιο ἐπίδομα ὀφείλεται δι' ἔκάστην μεμονωμένην περίπτωσιν κατάπλου, κατὰ τὴν ὅποιαν καταδάλλεται κατ' ἔλαχιστον δρίον ἐπίδομα 15 ήμερῶν και ὅταν η παραμονή διήρκεσε ἐπὶ χρόνον ἐλάσσονα τούτων και οὐχὶ ἀθροιστικῶς διὰ πάσας τὰς ήμερας κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς Λιβάνον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογήσεως.

ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Ο ΟΠΟΙΟΣ ΑΠΕΒΙΩΣΕΝ ΔΕΝ ΒΑΡΥΝΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΝ

Κατ' απόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνών αἱ

δαπαναὶ ἀποστολῆς εἰς 'Ελλάδα τῶν ἀποσκευῶν ναυτικοῦ ὁ ὄποιος ἀπεβίωσεν, δὲν διερύνουν τὸν πλοιοκτήτην.

Τὸ δικάσαν τὴν σχετικὴν ἐπίδικον διαφορὰν δικαστήριον, μεταξὺ τῆς ἐναγομένης ἑταῖρίας και τῶν κληρονόμων ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος ἀπεβίωσεν ἐπὶ πλοίου ταύτης, ἔλαβεν ὑπ' ὅψιν και τὸ γεγονός ότι ἐδοπάνητον ἄνω τοῦ ποσοῦ τῶν 160.000 δραχμῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς σοροῦ τοῦ ἀποβιώσαντος.

Τὴν δαπάνην ταύτην δὲν ἀμφισβήτησαν οἱ ἐνάγοντες, πλὴν ὅμως τὸ δικαστήριον ἔκρινε ως μὴ νόμιμον τὴν ἀπαίτησιν τούτων περὶ καταδόλης ἐκ μέρους τῆς ἑταῖρίας και τῆς δαπάνης ἀποστολῆς τῶν ἀποσκευῶν καθ' ὅσον οὔτε ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 78 και 79 τοῦ ΚΙΝΔ οὔτε ἐξ ἄλλης διατάξεως νόμου προκύπτει ότι ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεούται νὰ καταδόλη ἰδιαίτερον χρηματικὸν ποσὸν διὰ τὴν ἀποστολὴν εἰς οἰονδήποτε τόπον τῶν ἀποσκευῶν τοῦ ναυτικοῦ.

ΜΙΣΘΟΣ

Ο ΜΙΣΘΟΣ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΩΝ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

Κατ' απόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνών, προϋποθέσεις διὰ τὴν καταδόλην τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος εἰς τοὺς ἐκτελέσαντας τὴν ἐργασίαν ναυτικούς, ἀποτελεῖ ἡ διαταγὴ ἐκτελέσεως και η παροχὴ τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ ὁ ὄποιος ἔλλείται.

Εἰδικώτερον, ἐὰν τὸ πλοίον ἐκτελεῖ πλοῦν μὲν ἐλλιπή καὶ ἀριθμὸν σύνθετον τοῦ πληρωμάτος αὐτοῦ τῇ ἀδείᾳ ἡ μὴ τῆς ἀρχῆς ὑποχρεούται εἰς τὴν καταδόλην ὑπὲρ τοῦ παρὰ τῷ Ναυτικῷ Ἀπομαχικῷ Ταμείῳ, «Κεφαλαίου 'Ανεργίας και 'Ασθενείας Ναυτικών» τῶν ὑπὲρ τοῦ ΝΑΤ και Ταμείων Προνοίας κεκανονισμένων εἰσφορῶν πληρώματος και πλοιοκτητού δι' ἔκαστον ἐλλείποντας ἄνδρα τοῦ πληρώματος αὐτοῦ και δι' ὅσον χρόνον, τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐν πλῷ ἑξακριβούμενον ἐκ τοῦ μηνερολογίου και ναυτολογίου τοῦ πλοίου. Τὸ ὑπόλοιπον τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλιπούς αὐτῷ τῇ ἀδείᾳ ἡ μὴ τῆς ἀρχῆς ὑποχρεούται εἰς τὴν καταδόλην ὑπὲρ τοῦ παρὰ τῷ ΝΑΤ και Ταμείων Προνοίας κεκανονισμένων εἰσφορῶν πληρώματος και πλοιοκτητού δι' ἔκαστον ἐλλείποντας ἄνδρα τοῦ ναυτικοῦ κρατήσεως ως ἄνω, κατανέμεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος εἰς τοὺς ὄποιους ἀνετέθη ὑπὲρ αὐτοῦ ἡ ἐργασία τοῦ ἐλλείποντος μέλους τούτου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω και κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, αἱ περὶ συνθέσεως τοῦ πληρώματος διατάξεις ἐφαρμόζονται μόνον ἐπὶ ἔλληνικῶν πλοίων, οὐχὶ δὲ και ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν. Συναφής είναι και ἡ ὑπὲρ ἀριθ. 8836)1973 ἀπόφασις τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνών η ὄποιας ἔκρινε παρομοίως.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ἐπειδὴ ότι οὐδέποτε τοῦ μέλος πληρώματος πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν δὲν δικαιούτητο μισθοῦ ἐλλείποντος και ἐσφαλμένως τὸ εἰς πρῶτον διαθέμα δικάσαν δικαστήριον τοῦ ἐπειδίκαστρου τοιούτου μισθόν.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

ΠΡΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΠΡΟΣ ΕΠΙΤΕΥΞΙΝ ΙΣΟΡΡΟΠΟΥ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

Αἱ ἀπόψεις τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκουντῆ

Εἰς τὴν λαδούσαν χώραν εἰς τὸ Λονδίνον τελευταίαν διάσκεψιν τοῦ «Σητέρεντ» κύριος ὄμιλητης ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ὑπῆρχεν ὁ κ. Μανώλης Κουλουκουντῆς. Μὲ τὴν ἔγνωστην πείραν καὶ γνώσιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ τὰ δεδομένα τῶν προηγουμένων ναυτιλιακῶν κρίσεων ὃν Νέστωρ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς παγκοσμίου, δύναται τις νὰ εἴπῃ, "Ἐλλήν ἐφοπλιστής, ὑπέδειξε τὰ μέσα εἰς τὰ ὅποια δέον νὰ προέλθουν αἱ κυβερνήσεις ἵνα ἐπαναφέρουν εἰς τὴν ισορροπίαν τὴν προσφοράν χωρητικότητος, περισώσουν δ' ἐν ταυτῷ καὶ τὴν ναυπηγικήν των διομηχανίαν ἀπό τὴν καταστροφήν.

Κατωτέρω δημοσιεύομεν τὴν ἐμπνευσμένην ὄμιλίαν τοῦ κ. Μ. Κουλουκουντῆ κατὰ πιστὴν μετάφρασιν ἐκ τῆς ἀγγλικῆς :

Τόσα πολλὰ ἔχουν γραφῆ διὰ τὴν κρίσιν, ποὺ ἀπὸ χρόνια μαστίζει τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικήν διομηχανίαν, ὡστε νὰ ἔχῃ γίνει ἀντιληπτὴ ἀπὸ ὄλους ἡ σοδαρότης τῆς καταστάσεως. Θὰ ἥτο παράπολον ἑκ μέρους μου, ἐνώπιον τόσον διακεκριμένου ἀκροπετρίου, νὰ προσφέρω ὡς πανάκειαν θεραπείας τῶν κακῶν. "Ομως ἐπωφελοῦμαι τῆς εὐκαιρίας νὰ σᾶς εἴπω πῶς δλέπω τὰ πράγματα μὲ τὰ μάτια ἐνὸς πλοιοκτήτου, τὰ ὅποια πολλὰ εἶδον κατὰ τὰ τελευταῖα 60 χρόνια.

Ἡ ἔξαιρετικῶς ἐπικερδῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν πενταετία μεταξὺ 1967 καὶ 1973 ἐδημιούργησε τόσον μεγάλην ζήτησιν διὰ νέα πλοΐα, ὡστε διὰ ν' ἀνταποκριθοῦν τὰ ἀπανταχοῦ ναυπηγεῖα ηὗξησαν τὰς ἔγκαταστάσεις των καὶ νέας ιδρύθησαν εἰς χώρας, ὅπως εἰς τὴν Βραζιλίαν, τὴν Κορέαν καὶ τὴν Φορμόζαν, τόσον, ὡστε νὰ διπλασιασθῇ ἡ παγκόσμιος ναυπηγική ἱκανότης.

Κατὰ τὰ πρώτα πέντε ἔτη τῆς παρούσης δεκαετίας μία ἄνευ προηγουμένου ναυπηγική παραγωγὴ ηὗξησε κατὰ 70% τὴν ὀλίκην χωρητικότητα ποὺ ὑπῆρχε τὸ 1970. Ἡ προσπάθεια αὕτη ἐκόρωθη κατὰ τὸ 1973 καὶ κατὰ τὸ τέλος ἐκείνου τοῦ ἔτους τὰ διδύλια τῶν παραγγελιῶν τῶν ναυπηγείων ἐσημείωναν ἔνα τρομακτικὸν ἀριθμὸν νέων σκαφῶν, κατὰ μεγάλην πλειονότητα δεξαμενοπλοίων.

"Οταν ἔλαβε χώραν τὸ ἐμπάργκο τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν, ποὺ ὡς ἀποτέλεσμα

εἶχε τὴν ἀρχὴν τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ύφεσεως τὴν ὅποιαν σήμερον ἀντιμετωπίζουμεν καὶ ἡ ζήτησις δεξαμενοπλοίων ἀπὸ μέρους τῶν ἑταῖρων πετρελαίου ἐμειώθη, ἀντελήθημεν ὅλοι, ὅτι ἡ περιόδος τῶν παχειῶν ἀγελάδων εἶχε παρέλθει καὶ ὅτι αἱ ὑπὸ παραγγελίαι νέαι μονάδες δὲν ἔχειάζοντο. "Οχι μόνον νέαι παραγγελίαι δὲν ἔδιδοντο πλέον, ἀλλὰ ἡ κολούθησαν ἀκυρώσεις ναυπηγικῶν συμβολαίων διὰ πλοία ὡνή κατασκευὴ δὲν ἔλεγχοι εἰσέται ἀρχεῖσι.

Τὰ φορτηγά δὲν ἐπηρεάσθησαν ἀμέσως ἀπὸ τὴν κρίσιν, ὅλλα ὅτε μέγας ἀριθμὸς συμβολαίων δεξαμενοπλοίων VLCC ἀναδιεπραγματεύθησαν καὶ ἀντικατεστάθησαν ἀπὸ μπάλκα κάρριερς μὲ ἀναλογίαν 6 πρὸς 1 δὲν ἐπέρασαν πολὺς χρόνος καὶ ἐφάνη ἡ διαταραχὴ τῆς ισορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζήτησεως καὶ εἰς τὰ φορτηγά. "Η ὑπερπροσφόρα, ἐπομένως, χωρητικότητος, αὐξανομένη διακράτησε μὲ τὰς νέας παραδόσεις, ἐπίσεος τὴν ναυλαγοράν πρὸς τὰ κάτω τόσον, ὡστε μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους εἶναι ἀδύνατον, διὰ τοὺς περισσοτέρους πλοιοκτήτας, νὰ πληρώσουν τὰς δανεισακάς των ὑποχρεώσεις ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των.

Αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν αἵτινες ἔχουν μεγάλην ναυπηγικήν διομηχανίαν, εὐρέθησαν ἐνώπιον τοῦ διλήμματος —πρὸς διατήρησιν τῶν ναυπηγείων των ἐν ἐνεργείαι— νὰ ἐπιχορηγήσουν νέας παραγγελίας εἰς πολὺ χαμηλάς τιμάς ἢ νὰ ἀκολουθήσουν τὴν τακτικήν ἀμβλύνσεως τοῦ χρόνου κατασκευῆς, καταβάλλονται εἰς τὰ ναυπηγεία τὴν διαφοράν τοῦ ἐπιπροσθέτου κόστους.

Αὐτούχω ἐπροτιμήθη ἡ πολιτικὴ τῆς ἐπιχορηγήσεως νέων ναυπηγήσεων, χωρὶς οὕτω νὰ λυθῇ τὸ πρόβλημα, διότι ἀπλῶς ἀναβάλλουν ἐπ' ὅλιγον τὴν ἡμέραν κατὰ τὴν διοίσην τὰ ναυπηγεία των βάθεισαν ἐλλείψει παραγγελιῶν. Καὶ ἐφόδουν διατηρηθῆ ἡ ίδια πολιτική, βάθεισαν ἡ κατάστασις, διότι ἡ συνεχίζομένη αὔξησις τῆς χωρητικότητος βάθεισαν ἐπὶ περαιτέρω τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως ἡτις, τελικῶς ἰσάς ἐπιφέρη καὶ τὴν καταστροφὴν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. Διότι καὶ οἱ πλέον ἴσχυροι οἰκονομικῶν ἐφοπλισταὶ δὲν βάθεισαν νὰ ἐπιβιώσουν μὲ τοὺς χαμηλούς ναύλους —τοὺς ἔξυπνοτικούς— καὶ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν δανεισακῶν τῶν ὑποχρεώσεων ἀπὸ τὰ συρρικνύμενα ἀποθέματά των. "Αλλωστε, ὅλοι σχεδόν οἱ ἐφοπλι-

σταὶ δὲν ἔλειφαν τῶν καλῶν προσφερομένων πιστώσεων τὰς ὅποιας προσέφερον τὰ ναυπηγεία διὰ παραγγελίας νέων σκαφῶν.

"Η ναυπηγησίς δεξαμενοπλοίων ἔχει σχεδόν ὅλικῶς σταματήσει. "Η διάλυσις τῶν παρολίκων ἡ ἀντιοικονομικῶν ἔξακολουθεῖ γοργὰ καὶ αἱ ἐπικινδύνων θαλάσσης ἀπόλειται δονθοῦν εἰς τὴν μείωσιν τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ τοῦ τύπου. Θὰ παρέλθουν ὅμως ἡτη πρὶν ἡ ζήτησις ἐξπεράσῃ τὴν προσφορὰν καὶ νὰ ἐπέλθῃ οὕτω ἡ ἀνοδος τῶν ναύλων εἰς σημείον ἀρκούντων κερδοφόρον, ὡστε νὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις τῆς επιστροφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ ναυπηγεία. "Ακόμη καὶ οἱ πλέον αἰσιόδοξοι δὲν περιμένουν νὰ συμβῇ τούτο πρὸ τοῦ 1982.

Διὰ τὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου, ιδίως διὰ τὰ μεγάλα μπάλκα κάρριερς, φοδούμαι ὅτι ἡ κρίσις θὰ είναι μακροτέρα.

Οι ἱστινες, οἵτινες ἔλεγχου τὸ 50% τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς δυναμικότητος, ὑπῆρξαν οἱ πρῶτοι ἐγκαυνιάσαντες τὴν πολιτικὴν τῶν εὐθηνῶν ναυπηγήσεων. Τὰ ναυπηγεία τῶν ἔξουσιων αἰσιόδοξαν νὰ δέχωνται ναυπηγήσεις αἵτινες δὲν ἔκαλυπτον οὔτε τὸ 60% τοῦ κόστους καὶ οὕτω ἔδωσαν τὸ σύνθημα ἔνάρξεως τοῦ ἀγῶνος, διότι ἡτο ἀναπόφευκτον τὸ παράδειγμα τῶν νὰ ἀκολουθήσουν οἱ ἀνταγωνισταί των, αἱ κυβερνήσεις τῶν ἄλλων ναυπηγικῶν χωρῶν.

"Οσον διαρέστησε τὸ παρήρχετο καὶ ὁ ρυθμὸς νέων διαταγῶν κατήρχετο, τόσον ηὗξαντον ἐκπατέρωθεν αἱ προσπάθειαι νὰ κερδοθεῖον οἱ πλοιοκτήταις καὶ τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε μία πληθώρα προσφορῶν νέων ναυπηγήσεων εἰς ἔξετελιστικάς τιμάς καὶ ἀπιθάνως εὐνοϊκούς πιστωτικούς ὄρους.

Τὰ ἐπόμενα παραδείγματα προσφορῶν ἡ καιρούς διατηροῦσιν πού ἐπετεύχθησαν, δίδουν μίαν ιδέαν τοῦ μεγάλου ἀνταγωνισμοῦ :

α) "Η βρετανικὴ Κυβέρνησις, ἡ ὅποια ἀπό τὴν ήμέραν πού ἐπετέλεσε τὴν έθνικοποίησιν τῆς ναυπηγικῆς της διομηχανίας, εἶναι ἡ ιδιοκτήτρια τῶν ναυπηγείων. Πρέβεη ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἀποδοχὴν πολωνικῆς παραγγελίας ἔξ 22 σκαφῶν μὲ τιμὴν κατὰ τόννου τόσον χαμηλήν ὡστε νὰ χρειασθοῦν £28 ἑκατομ. διὰ νὰ καλύψῃ τὸ κόστος. "Ἐπὶ πλέον ἐχορηγήθησαν ἔξαιρετικῶς εὐνοϊκοὶ πιστωτικοί όροι : £61 ἑκατομ. δάνειον ἀπὸ τὴν OECD καὶ ὅλα £21 ἑκατομ. ὡς κυβερνητικὸν δάνειον, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς Μεγ. Βρετανίας ὅπως δοηθῆση εἰς τὰς διαπραγματεύσεις ἐνὸς Eurobond δάνειον ὑψους £36 ἑκατομ. "Ακόμη εὐνοϊκότεροι όροι ἀναφέρονται διὰ τοὺς 'Inδοὺς ἀγοραστὰς.

β) "Η Νορβηγία προσέφερεν εἰς τὸ Πακιστάν 100% δεκαπεντετελή πίστωσιν, μὲ τόκον 4% καὶ εἰς τὴν 'Inδονησίαν 100% 15ετή πίστωσιν ὡς δάρων £60 ἑκατομ. ἐν εἴδει προγράμματος δοηθείας.

γ) Πρὸ ὅλιγων μηνῶν ἡ σουηδικὴ Κυβέρνησις συνέστησεν εἰς τὰ ναυπηγεία τὰς

To all Japanese & Korean Ports

OINOUSSIAN SHIPPING CONSULTANTS

Qualified Marine Superintendents for:

NEW BUILDINGS, DRYDOCKINGS, REPAIRS, SURVEYS, CLAIMS,
STORES, SPARES, CREWS AND ALL OTHER SHIPPING MATTERS

ONOZO HOUSE
SAMBA — CHO
ONOMICHI CITY
HIROSHIMA PREF.

Teleph : 0848 — 37 — 0211
0848 — 37 — 0212
Telex : 64 — 2213
Cables : Lemoship Onomichi

έξακολουθήσουν τὴν κατασκευὴν σκαφῶν πρὸς πώλησιν καὶ νὰ προσταθῆσουν νὰ τὰ πωλήσουν ἀργότερον, ἐν ἀνάγκῃ καὶ εἰς συμφέροντα ποὺ θὰ τὰ θέσουν ὑπὸ ἔνην σημαίαν. Ός ἀνηγγέλθη, πρὸ δύοις σουπδικὸν ναυπηγείον ἀνάλαβε τὴν ναυπήγησιν τριῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 80.000 τόνων, μὲ 100% πιστωσιν καὶ καμμίαν ὑποχρέωσιν διὰ τὸ ποσὸν τῆς καταβολῆς τόκου ἡ καὶ οἰασδήποτε πληρωμῆς χρεωλυτίου. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ ἀναγγελθεῖσα σουηδικὴ πολιτικὴ εἶναι ἡδη ἐν ἐνεργείᾳ. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Σιγκαπούρης ἔξειλίχθησαν, διότι ἡ σημαία τῆς ἐν λόγῳ χώρας παρέχει χαμηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ τὰ ναυπηγεία —αἵτινα παραμένουν οἱ πραγματικοὶ ἴδιοκτηται τῶν πλοίων— ἐλπίζουν ὅτι, ἀκόμη καὶ μὲ τοὺς σημερινοὺς χαμηλοὺς ναύλους, θὰ ἀποφύγουν ζημίας ἔως ὅτου πωληθοῦν τὰ σκάφη εἰς καλοὺς τῇ πότι ἀγοραστάς.

Ὑπάρχουν ἐνδείξεις, ὅτι ἡ πολιτικὴ τῶν ναυπηγησεων ἑτοίμων πλοίων ἔχει ἡδη υιοθετηθῆ καὶ ἀπὸ τοὺς Ἰάπωνας. Πολλαὶ παραγγελίαι αἵτινες ἔχουν ἀναγγελθή εἰς τὸ ἔγγυς παρελθόν φέρουν τὰ γνωρίσματα τῆς ἐν λόγῳ πολιτικῆς, διότι, εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν τῶν χαμηλῶν ναύλων, δὲν ὑπάρχει ἐφοπλιστής τόσον ριψοκίνδυνος, ὥστε νὰ καταθέσῃ εἰς μετρητὰ τὸ 20% τῆς ναυπηγησεως ἐνὸς νέου σκάφους καὶ νὰ ἀνάλαβῃ τὸ 80% ὡς δάνειον, μὲ τὸν ὑψηλὸν τόκον καὶ τοὺς κινδύνους τοῦ γιέν, ἐφόσον τὸ νέον σκάφος δὲν ἡμπορεῖ οὔτε τοὺς τόκους τοῦ δάνειον τοῦ ἐπιληφθέση ἀπὸ τὰ ἀμφίβολα κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως του.

Τὸ ἐνδιαφέρον ὅλων τῶν Κυβερνήσεων τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν, φαίνεται ἐστραμμένον εἰς τὸ πρόδηλη τῆς διασώσεως τῶν ναυπηγείων των. Οὐδεμία προσοχὴ ἐδόθη οὔτε δίδεται ἐπὶ τῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς χαριστικῆς διὰ τὰ ναυπηγεία πολιτικῆς.

Αἱ χαμηλαὶ προσφοραὶ ποὺ ἀνηγγέλθησαν μέχρι σήμερον εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα

τὴν πτῶσιν τῶν τιμῶν τῶν ὑπαρχόντων νέων σχετικῶν πλοίων εἰς ἐπίπεδα δικόμη χαραλότερα καὶ εἰς πολλὰς περιπτώσεις μὴ καλύπτοντα τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ὑποθηκοδανείου τῶν.

Παραγγελία νέου πλοίου, ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις, παρὰ τὰς εὐθηνάς προσφερομένας τιμάς, εἶναι λίαν παρακινδυνεύμενη κερδοσκοπική ἐπιχείρησις. Μόνον δὲ ειδικούς τύπους πλοίων θὰ ἡτο δικαιολογημένον τὸ ἐνδιαφέρον διὰ νέας ναυπηγήσεις. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι σπεύδουν ἐπωφελούμενοι τῶν τιμῶν, αἵτινες ἀποτελοῦν πραγματικὴν μπονάντza.

Γεγονός εἶναι, ὅτι σήμερον ὑπάρχει εἰς τὸν Κόσμον τόσον μεγάλη ναυπηγικὴ ἴκανότης, ἡ ὅποια δὲν εἶναι δυνατόν νὰ χρησιμοποιηθῇ, ἐκτὸς ἂν αἱ περιστάσεις τοῦ καλοῦ παρελθόντος τῶν ἑταῖρων 67-73 ἐπαναληφθοῦν. Καὶ τοιούτῳ τι, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, δὲν φαίνεται διόλου πιθανόν. Τὰ μεγάλη ναυπηγικά κράτη θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν τῆς καταργήσεως ἀριθμοῦ τίνος τῶν ἐσχαρῶν των. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1931, ὅπότε ἡ διεθνής οικονομικὴ κατάστασις ἐπέφερε τὴν κρίσιν τῶν ναύλων καὶ σχέδιον πλήρη ἀνέργιαν εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα, ἐγένετο τούτο καὶ ἐπετεύχθη μερικὴ διάλυσις τῶν ναυπηγείων, ἀλλὰ καὶ ὁ χώρος τὸν ὅποιον κατελάμβανον ἀπεκλείσθη διὰ παντός διὰ τοιούτου εἴδους διομήχανίας.

Ὑπάρχουν ἐνδείξεις, ὅτι κάποια κίνησις μειώσεως τῆς ναυπηγικῆς δυναμικότητος κερδίζει ἔδαφος εἰς μερικάς χώρας, ὅπως εἰς Ἰαπωνίαν, Σουηδίαν καὶ Ἰδιώτης εἰς Νορβηγίαν, ὅπου οἱ ἀρμόδιοι ἥρχισαν νὰ ἀναγνωρίζουν, ὅτι αἱ οικονομικαὶ θυσίαι πρὸς διατήρησιν τῆς ναυπηγικῆς διομήχανίας τῆς χώρας δυνατὸν νὰ διλήφουν τὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸ σύνολόν της. Η Ἐπιτροπὴ Σκάλανταν ἀπεφάνθη ἐπισήμως, ὅτι τὰ ὀφελήματα τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος ὑπερ-

βάλλουν τὰς ζημίας ποὺ θὰ ὑποστοῦν τὰ ναυπηγεῖα.

Φρονῶ ὅτι, εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖον, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος, νὰ ἐπιτευχθῇ διεθνῆς συμφωνία μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν, ἡ ὅποια θὰ ἐπιβαλλή κατώτατον ὄριον εἰς τὰς τιμᾶς ναυπηγήσεως, τὰς ὅποιας θὰ ἐπιτρέπεται νὰ προσφέρουν τὰ ναυπηγεία διὰ νέας παραγγελίας. Οὕτα θὰ σταματήσῃ ὁ σημερινὸς ἀνόητος ἀνταγωνισμὸς καὶ ἡ σταθεροποίησις τῶν τιμῶν θὰ δοθῆσῃ εἰς τὴν δελτίων τῶν ἀξιῶν τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

Θὰ ἐπρότεινα ἐπίσης εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὅπως ἐπιμηκύνωνται εἰς χρόνον τὰ «οὐλτρα μόντερνα» συστήματα ποὺ ἐφορμόδουν πρὸς ἔξοικονδημησιν ἡμερομισθίων καὶ χρόνου εἰς τὴν ναυπηγήσιν τῶν πλοίων, πρὸς δημιουργίαν κατούτερων προϋποθέσεων ἀπασχολήσεως τῶν ἐργατῶν των. Αἱ Κυβερνήσεις εἰς ὅποιαις θὰ ἔχουν κάποιαν ἐλάφρυνσιν εἰς τὰς τομειακές ὑποχρεώσεις τῶν τομείων ἀνεργίας, ἃς ἀναλαβούν τὸ κόστος τῆς ἐπιβαρύνσεως ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω προτάσεως.

Ἄλλα ἐπειδὴ ἡ μᾶλλον ἐπείγουσα ἀνάγκη εἶναι νὰ μειωθῇ ἡ μεγάλη μὴ χρησιμοποιήσιμος χωρητικότης καὶ νὰ αύξηθῃ ὁ ρυθμός τῶν διοιλύσεων, θὰ ἐπρότεινα εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῶν κατεχουσῶν μεγάλην σιδηροδιομηχανίαν —καὶ ὅλαις αἱ μεγάλαι ναυπηγικαὶ χώραι ἔχουν τοιαύτην διομήχανίαν— νὰ ἀποφασίσουν νὰ δημιουργήσουν ἀπόθεματα παλαιοσιδήρους καὶ οὕτω νὰ δημιουργήσουν κίνητρον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν παρηλίκων ἡ ἀντιοικονομικῶν σκαφῶν, οἱ ὅποιοι δὲν ἔχουν τὴν εὐχέρειαν, ἔνεκεν ἐλλείφεως ζητήσεως, νὰ πωλήσουν τὰ σκάφη τῶν πρὸς διάλυσιν.

Ἐπιπροσθέτως τῆς πληρωμῆς εἰς μετρητὰ τῆς τρεχούσης τιμῆς τῆς ἀγορᾶς, νὰ τοὺς χορηγήσουν πίστωσιν ἐνὸς ποσοῦ π.χ. 500.000 δολλαρίων, τὴν ὅποιαν νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιήσουν ἔναντι παραγγελίας νέου σκάφους, τὴν ὅποιαν θὰ ἔδινον

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10ΟΣ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

όργοτερον, έντος π.χ. τριών έτων είς ναυπηγείον της χώρας, ήτις παρέσχε τήν πίστωσιν. Και όντας άκομη υπάρχη ηδη μεγάλο στόκο πολαιοιδήρου, τὰ χρήματα τὰ όποια θὰ διεθέτουν δέν θα είναι ποτε ολική άπωλεια. Και άκομη, όντας οι έργαται, οι άσχολούμενοι είς τὴν διάλυσιν τῶν σκαφῶν δέν είναι πολλοί, έν τούτοις ή ἐν λόγῳ πρότασις θὰ δοθῆσῃ κάπως είς τὴν θεραπείαν τῆς άνεργίας.

Τὸ 1938 ἡ ἀγγλικὴ Κυβέρνησις, εἰς τὴν προσπάθειάν της νὰ τονώσῃ τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίαν, ἐνεκανίσεις ἔνα σχέδιον κοινωνίας καὶ ναυπηγίσεων, τὸ όποιον έδιει εἰς τοὺς "Ἀγγλους πλοιοκτήτας 100% μακροχρόνιον πίστωσιν, μὲ χαμηλὸν τέκον, διὰ παραγγελίαν ἐνὸς νέου σκάφους, εἰς ἕκεινον ὅστις διέλεις ἔνα ὅποιο τὰ διαπόρια του.

Αἱ σημεριναὶ περιστάσεις δέν ἐπιτρέπουν ἀμεσον ἀντικατάστασιν. Διὰ τοῦτο προτείνω νὰ πίστωσις νὰ ἔχῃ τριετὴ προθεσμίαν.

'Ἐν τῷ μεταξὶ, οἱ πλοιοκτήται δὲν πρέπει νὰ μένουν μὲ σταυρωμένα τὰ χέρια. Εἶναι κοὶ αὐτοὶ ὑπέύθυνοι διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ τεραστίου πλεονάσματος χωρτικότητος.

'Ημεῖς οἱ "Ἐλληνες ἐλλησμονήσαμεν τὸ μάθημα τῶν πολαιῶν μας διδασκάλων, τῶν "Ἀγγλῶν διαχειριστῶν πλοίων τράμπες, οἱ όποιοι ἐπάλουν κατ' ἔτος τὸ πολαιότερον σκάφος τοῦ στόλου των καὶ παρήγγελον ἔνα νεότευκτον. 'Ημεῖς παρηγγείλαμεν νεότευκτα χωρὶς νὰ διαλύσωμεν τὰ πολαιά καὶ ἐκαυχώμεθα διὰ τὸν δύκον τῆς ἐπιχειρήσεως μας.

Προπολεμικός, αἱ δανειοδήσεις οὐδέποτε ὑπέρεβαινον τὸ 50% τῆς ἀξίας ἐνὸς πλοίου, ὅλλα δὲν ὑπῆρχον περιορισμοὶ ὡς πρὸς τὸν τρόπον ἀπασχολήσεως τοῦ σκάφους. Μεταπολεμικῶς, οὖμε, αἱ συνθῆκαι

μετεβλήθησαν ἄρδην. Αἱ Τράπεζαι παρεχώρουν δάνεια μέχρις 100% τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν χρονοναυλώσεως του εἰς οιονδήποτε φερέγγυον ναυλωτήν. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἥτο δυνατή ἡ δημιουργία μεγάλων στόλων μὲ μικρὰ κεφάλαια.

'Ἐπροωδεύσαμεν, ἀπεκτήσαμεν καλὸν ὄνομα καὶ, ὅταν τὰ ναυπηγεῖα ἥρχισαν νὰ δίδουν μεγάλας πιστώσεις ἀνεύ ύποχρεώσεως χρονοναυλώσεως, ἐγκαταλείψαμεν τὸ συντηρητισμόν μας. 'Ἄκομη καὶ οἱ Νορβηγοὶ ἐγκατέλιψαν τὴν σώφρωνα τακτικὴν τῆς ἐκ τῶν προτέρων χρονοναυλώσεως τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν των καὶ ὅταν ἥλθη ἡ κρίσις εὐρέθησαν μὲ πολλὰ ἀνάλωτα τάνκερς.

'Ἡ ἀνάγκη μιᾶς διεθνοῦς συμφωνίας διὰ τὴν ρύθμισιν τῆς προσφορᾶς χωρτικότητος εἶναι ἐμφανής. Καὶ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ, ἐὰν ὑπάρχει καλὴ θέλησις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ὡς ἀπετεύχθη προπολεμικῶν.

Βεβαίως, ὑπάρχουν σοδαραὶ δυσκολίαι, ὅλλα ἔνα πράγμα εἰναι δέδασιον: ἐὰν δὲν ληφθοῦν ἔγκαιρα μέτρα, ὅλοι ἐξ ἡμῶν —μεγάλοι καὶ μικροί— ὁδηγούμεθα κατὰ κρημνῶν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ εἶναι ἔκ φύσεως αἰσιόδοξοι. Καὶ ἐγὼ δὲν ἀποτελῶ ἔξαιρεσιν. 'Ἡ μακρὰ περίτα μου ἔχει ἀποδείξει τὸ ἀληθές τοῦ πολαιοῦ ἐλληνικοῦ ἀποφθέγματος «ἢ θάλασσα ὄφρωσταινε, ὅλλα ποτὲ δὲν πειθαίνει». Τὸ ἐρώτημα εἶναι: ποιός θὰ ἔχῃ τὰ πλοῖα ὅταν ἐπέλθῃ ἡ ἀνάρρωσις;

'Ἐάν αἱ παρούσαι ἀντίξοι συνθῆκαι διαρκέσουν ἐπὶ μακρὸν, τὸ πιθανότερον εἶναι ὅτι ὁ μέγιστος δύκος τῆς παγκοσμίου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ περιέλθῃ εἰς χείρας τῶν χωρῶν αἱ όποιαι διαθέτουν ἄφθονον ἐργατικὸν δυναμικόν, καταβάλλουν χαμηλούς

μισθοὺς ἄνευ ἐπεμβάσεως τῆς ΔΟΜ, ἔχουν ιδικά τῶν καύσιμα καὶ δύνανται νὰ κερδίζουν ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν ἔστω καὶ μὲ τὸν κρατούντας ναύλους. Αἱ χώραι αὐταὶ δὲν εἶναι ὅλαις ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ.

'Αντιθέτως, αἱ Ναυτιλίαι τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης δόηγοῦνται πρὸς τὸν ὅλεθρον, ἐὰν αἱ κυβερνήσεις τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν δὲν ἀντιληφθοῦν τὸ σφάλμα τὸ ὅποιον πράττουν ἐπιχορηγούσαι αἴφειδως τὰ ναυπηγεῖα των. Εἰς τὸ παρελθόν, ὅταν ἐπήρχετο περίοδος υφέσεως τῆς ναυλαγορᾶς μὲ ἀνάλογον κάμψιν τῶν παραγγελιῶν, αἱ κυβερνήσεις, διὰ νὰ δειλάσσουν τοὺς πλοιοκτήτας νὰ παραγγείλουν νέα σκάφη, παρεῖχον μικτὰ οικονομικὰ κίνητρα. Μέχρις ἐνὸς σημείου, τὰ συμφέροντα τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἦσαν τότε παράληλα.

Σήμερον ἡ κατάστασις εἶναι ἐντελῶς διάφορος. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν χρειάζονται νέα πλοῖα, οὔτε θέλουν νὰ παραγγείλουν ἄλλοι, διότι αἰαδήποτε αὐξήσις τοῦ παγκοσμίου στόλου ἐπιμηκύνει τὴν κρίσιν. 'Υπὸ τὴν ἀποφοίην αὐτήν, τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας συγκρούονται. Αἱ κυβερνήσεις ὁφείλουν νὰ ἀντιληφθοῦν ὅτι, εἰς τὴν προσπάθειάν των νὰ συμβάλλουν εἰς τὴν ἐπιδίωσιν τῶν ναυπηγείων, ὑποσκάπτουν τὰ θεμέλια τῆς Ναυτιλίας καὶ διαιωνίζουν τὴν κρίσιν.

Πιστεύω ὅτι μοναδικὴν λύσιν τοῦ προβλήματος συνιστᾶ ἡ σοδαρὰ περιστολὴ τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Αὐτὸς θὰ ὀφελήσῃ καὶ τὰ ναυπηγεῖα διότι θὰ ἐπισπεύσῃ τὴν ἀνάκαμψιν τῆς ὄγορᾶς καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν τοποθέτησιν νέων παραγγελιῶν.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: «LANFALL» LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ΙΔΡΥΤΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΟΙ :

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD



**'Εκπρόσωποι του 'Ελληνικού Δημοσίου διὰ τὴν
ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν ση-
μαίαν 'Εμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέ-
μου ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.**

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ :

ΣΚΟΥΖΕ 14, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 451.6622, 451.9264, 452.8092

TELEX : 21 - 3847 - Τηλ. Δ/νσις : WARINSURANCE



ΜΙΚΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Έπιμέλεια: ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

—Η έθνικη ναυτιλιακή έταιριστης Σρί - Λάνκα (Κεϋλάνης) σχεδιάζει την ναυπήγησην δύο ή και πέντε φορτηγών πλοίων τών 15.000, 7.000, και 3.000 τόνων φορτίου. Θά τά προσφέρει εις την διεθνή άγοράν. Δύο προηγούμενα αιτήσεις δι' άγορών μεταχειρισμένων πλοίων δὲν άπειδαν αποτελέσματα, διότι τά προσφερθέντα πλοία δὲν ίκανα ποιήσαν τούς υπευθύνους της έταιρίας. Τά μέλλοντα νά άγορασθούν σκάφη θά τύχουν προνομιούχου χρηματοδοτήσεως μετά της έφαρμογής συνεργασίας μετά της Κυβερνήσεως της Κεϋλάνης.

—Η Δυτικογερμανική έταιριστη Χάνσα - Λάϊν έθεσεν έν οπτηρεία τό πλοίον της ρό - ρό «Stahlek» 3.500 τόνων γκρός. Τό άνωτέρω πλοίον είναι ειδικής και έπιμελημένης κατασκευής. Κύριον χαρακτηριστικόν του ή άνυψωτική ισχύς τών βαρούλκων του, ής χρησιμοποιείται διά ενιαία βαρέα δέματα μέχρι 432 τόνων. Τούτο έπιτυχανται διά συζεύξεως τών δύο βαρούλκων - γερανών κατορθωμένου σύντα άσφαλους χειρισμού και τοποθετήσεως τού τεραστίου δάρους εις τό κύτος του. Παραπλήλως τό ίδιον σκάφος δύνανται νά παραλάβῃ έπι τού καταστρόματος του κυλιόμενα δάρη μέχρι χιλίων τόνων. Πρός τούτοις τό άνοιγμα τού κύτους του είναι διαστάσεων 40 μ. X 9 και είναι έφωδιασμένα με κάλυμμα τών αυτών διαστάσεων άποτελούμενον δάπλ 13 τεμάχια καλυμμάτων Μάκι Γκρέγκορ, βάρους 11 τόνων έκαστον. Η ένισχυστις τών καλυμμάτων τούτων και τό κατάστρωμα του έχουν υπολογισθή εις συγκράτησην δάρους 7 τόνων ήντα τετραγωνικόν μέτρων. Ταχύτης τού πλοίου 13 κόμβοι.

—Η τεχνολογία διά μεγάλων όλμάτων εισέρχεται εις τή οπτηρείαν της ναυτιλίας. Ούτω ή έταιριστη «Navidyne» τού Χάμπτον της Βιρτζίνια κατεσκεύασε έσχατως ήντα τελικών σταθμών διά την ναυσιπλόΐσιν τή βοηθεία δορυφόρων. Είναι τό πρώτον διόθημα τού τύπου τούτων τό δύτιον άνα πάναν στιγμήν διέδει χρήσιμα διά τών ναυτίλων στοιχεία. Ούτω, έπι τού δέκτου τούτου οπάρχει θύρων εις τήν άποιαν δίδονται αι κάτωθι έν-

δείξεις: Παγκόσμιος ήμερομηνία και δρα, πλάτος και μήκος εις δι εύρισκεται τό πλοίον, συντεταγμένοι τόπου προορισμού, ύπολογιζομένη δρα άφιξεως, ύπολογιζόμενος χρόνος διαδρομής, λογισδρομική και όρθοδρομική πορεία, διεύθυνσις και ταχύτητες ρευμάτων, παρέκκλισης, τελευταία συντεταγμένοι τού δορυφόρου και δρα προσεχούς του διελεύσεως. Και διά αυτά έντος μικρού κινθίσιου!

—Η Σοβιετική Ένωσης έτοποθέτησε παραγγελιαν πέντε ρυμουλκών εις τά ναυπηγεία Βαρτσίλα τού Έλσινκι. Κόστος 250 έκατομ. φιλανδικών μάρκων. Τά ρυμουλκά ταῦτα ήν χρησιμοποιηθούν ως ναυαγοσωστικά - ρυμουλκά και ήν παρακολουθούν τόν σοβιετικόν άλιευτικόν στόλου εις τήν Αρκτικήν θάλασσαν. Είναι λίσταν ένισχυσμένα δώσεις νά δύνανται νά θραύσουν πάγους πάχους 50 έκατοστών. Χαρακτηριστικά των: Μήκος 70 μέτρα, πλάτος 18. 'Ιδιαίτερος έξοπλισμός διά κατάσθεσιν πυρκαϊών. 'Ενδιαιτήματα διά 60 άνδρας ήν τών όποιων οι 20 ήν έύρισκωνται εν έφεδρεία. 'Έπι έκαστου ναυαγοσωστικού άπαραιτήτως νοσηλευτήριον και χειρουργική αίθουσα. Ταχύτης εις άλευθερα ήνδατα 15 κόμβοι. Παράδοσης 1979-80. Η παραγγελία αυτή ήτο τό «μάνα έξ ούρανού» διά τό φιλανδικόν ναυπηγείον, το δύτιον έκτος τής έπιμηκύνσεως τού νορβηγικού κρουαζιεροπλοίου «Σόγκ όφ Νοργουαί» δέν είχε ούδεμίαν άλλη άπασχόλησην.

—Παραδόξως ήμως με τήν παραγγελιαν τών πέντε σοβιετικών ρυμουλκών, ή φιλανδική έταιριστη SF Line παρήγγειλεν εις τό ίδιον ναυπηγείον ήνα «φέρρου μπώτων» δυναμικότητος 555 δρημάτων και 1.700 έπιβατών. Η παραγγελία αυτή παρουσιάζει διά πρώτην φοράν τήν άρωγήν, ύπό τύπου έπιδοτήσεως, τής Φιλανδικής Κυβερνήσεως πρός τήν έταιριστη SF. Μέχρι τούδε ήν Φινλανδία δέν έπεχοργήει ναυπηγήσεις, μόνον διά παραγγελίας εις τό έξωτερικόν ήγγυάτο ένωντίον τού πληθωρισμού. Η ναυπηγήσης τού σκάφους τούτου εις τό φιλανδικόν ναυπηγείον και παρά τήν διεθίσαν έπιχορηγη-

σιν ήν στοιχίση 17 έκατομ. φιλανδικών μάρκων περισσότερον παρά ήν έδιβετο αύτη εις ιαπωνικά ναυπηγεία. Κατά τούς γενομένους οικονομικούς ύπολογισμούς, παρά τήν διαφοράν ταύτη, ή Φινλανδική Κυβερνήσης, καίτοι έπιδοτούσα, ήν κερδίση 8 έκατομ. μάρκων, έναν αντί τού συνδυασμού τούτου, ήν ήναγκασμένον νά έπιδοτή τούς άνεργους.

—Η Ιταλική έταιριστη «Τραγκέτι ντελ Μεντιεράννεσ» τής Γένοβα ήναύλωσεν τρία σκάφη και εις τήν κυπριακήν έταιριαν τής Λεμεσού «Ντόλφιν». Πρόκειται περί τών σκαφών «Ντόλφιν - Ελενα», «Ντόλφιν - Λουσία» και «Ντόλφιν - Πατρίτσια». Διατηρούνται τά Ιταλικά πληρώματα τών όποιων αι συμβάσεις έργασίας διάγον ήν διαφέρουν έκείνων αιτίνες ισχύουν εις τήν Ιταλίαν.

—«Η ύπερτίμησης τού δυτικογερμανικού μάρκου ήναντι τού δολλαρίου παίζει τον ίδιον ρόλον διά τήν Γερμανική Ναυτιλίαν με έκεινον πού θά έπαιζεν φόρος 10% ήπι τών έξαγωγών». Ταῦτα ήδηλωσεν έκπρόσωπος τής Ένωσεως Γερμανών Έφοπλιστών, προσθέσας ότι τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής Ένωσεως παρακολουθή με μεγάλην άνησυχίαν τήν πτώσιν τού δολλαρίου, ήτις ήν συνεχισθή, θέτει εις κίνδυνον και αύτην τήν υπαρξήν τών γερμανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

Αύτά ήποφέρουν τά «εκληρά» νομίσματα...

—Τό άπομοκίνητον δυτικογερμανικόν φορτηγό τών 16.000 τόνων «Otto - Hahn» φαίνεται ότι θά παροπλισθή. Η όμοσπονδιακή Κυβερνήσης δέν είναι διατεθειμένη νά καλύπτη, τό παθητικόν τού σκάφους τούτου τό δύτοιον μέχρι τού 1983 ήν έχη ζημίας 60 έκατομ. μάρκων. Ούδεις δέχεται ν' άναλάβη τό δάρος τούτου, ούτε ήν διομηχανία, ούτε ήν άσχολουμενον εις τάς μεταφοράς. Η δρά του ήνει ήδη σημάνει. Τό «Otto - Hahn» άπό τού 1968 ήπι τέθη σε ηπειρεία διέσχισε 500.000 ναυτικά μίλια.

—Τό ύπουργειον Βιομηχανικής άναπτυξέως τής Σενεγάλης προτίθεται ώς έγνωσθή νά παραγγείλη εις νορβηγικά ναυπηγεία πλωτήν δεξαμενήν διά πλοία μέχρι 60.000 τόνων. Αύτη προορίζεται διά τό λιμένα τού Ντακάρ. Κόστος 25 έκατ. δολλάρια. Γερμανοί, Γάλλοι, Καναδοί ήμιλλάνται ποιοίς ήδη άποσπάση τήν παραγγελίαν.

ΓΑΛΛΙΑ

ΥΨΗΛΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ

Είς άπάντησιν έρωτήσεως καταποτίσεως εις τήν Βουλήν περί τής συναγωνιστικότητος τού γαλλικού πλοίου, ή άρμόδιος Γάλλος ήπουργός ήδηλωσεν ότι ή δυσανάλογος έπιβάρυνσις τού γαλλικού πλοίου, λόγω τών δαπανών ήπανδρώσεως, ήποτελεί ήπόθεσιν πταλαιάν, μόνιμον και πασίγνωστον. 'Εκ συγκρίσεως με τήν Βρετανική Ναυτιλίαν, ήποδεικνύεται ότι τό κόστος έκμεταλλεύσεως τού πλοίου γαλλικήη σημαίαν πλοίου είναι πολύ ηπειρότερον τού βρετανικού, μολονότι συχνά τά βρετανικά πλοία έχουν πολυαριθμούτερα σύνθεσιν προσωπικού. Αι κοινωνικοί δαπανοί διά τά γαλλικά πληρώματα είναι τετραπλάσια τών βρετανικών, ή δέ έπιβα-

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

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYPNIODI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

ρυνσις έκ των μισθών και των προσθέτων άποδοχών συνιστά ούσιωδες στοιχείον εἰς τὴν αὔξησην τοῦ κόστους.

Οἱ λόγοι τῆς διαφορᾶς εἰναι πολλοὶ και προέρχονται τόσον ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι εἰς τὴν οὐσίαν τὰ δρεπανικά σκάφη δὲν ἐπιδρύνονται μὲν κοινωνικά δοπάνας (αἵτινες κατὰ τὰ πλεῖστον ἔχουν δημοσιοποιηθεῖ) δύον και ἐκ τῆς ἔξελιξεως τῆς ισοτιμίας λίρας και φράγκου.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως ἡ Κυβέρνησις ἐφήρμοσε ἀπὸ 10ετίας πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου στόλου εἰς τὰ μέτρα τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. Πρὸς τούτο ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ σύστημα οἰκονομικῆς δοηθείας, περιλαμβάνον ἐπιχορηγήσεις διὰ παραγγελίας νέων σκαφῶν και ἑκπτώσεις τοῦ ἐπιτοκίου τῶν πιστώσεων εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ ἔξωτερικοῦ. Οὕτω διὰ τὰ πλοῖα τῆς τετραετίας 1976-1980 τὸ σύνολον τῶν ἐπιχορηγήσεων ἀνήλθεν εἰς 1,2 δισεκ. φράγκων τὸ δὲ σύνολον τῶν ἐκπτώσεων εἰς 2,6 δισεκ.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναυπηγήσεων ὁ Δυτικογερμανός "Υπεργός Μεταφορῶν Ἐλαστὴν ἀκόλουθον θέσιν: «Μία πρόσθετος ἐνίσχυσις 5% ἀνέβισθε τὴν δοήσιαν τῆς Ομοσπονδιακῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν ναυπηγικήν διιμηγνίαν εἰς 17.5%».

Ἡ πρόσθετος αὕτη ἐνίσχυσις θὰ καταστή δυνατὴν τὴν ναυπηγήσιν 150 νέων μονάδων χωρητικότητος ἄνω τοῦ ἑνὸς ἑκατ. τόνων d.w. συνολικῆς ἀξίας 2.7 δισ. μάρκων. Και ὁ "Υπεργός τῶν Μεταφορῶν προσθέσει: «Ἡ Ομοσπονδιακὴ Κυβερνήσις: θὰ

συνεχίσῃ τὴν δοήσιαν τῆς πρὸς τὴν ναυπηγικὴν διομήναν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ πορογράμματος τοῦ 1978». Λόγῳ τῶν σημειών συνθήκων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς, τὴν ἀσθενὴν θέσιν τοῦ δολλαρίου, τὴν συγκεντρωσιν τῆς χωρητικότητος εἰς ὥρισμένων γραμμάτων, καθίσταται δύσκολος ἡ πρόβλεψις τῶν αἴτησεων ἐνισχύσεων διὰ τὸ '78. Πάντως, ὑπολογίζεται ὅτι τὰ διατεθέντα μέσα διὰ τὴν λήψιν ἐνισχύσεων θὰ χρησιμοποιηθῶν πλήρως.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΛΕΙΤΑΙ ΤΟ «ΓΙΟΥΝΑ-ΙΤΕΝΤ ΣΤΕ-ΙΤΣ»

Ἡ Ναυτικὴ Διοίκησις τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν προσφέρει ἐκ νέου πρὸς πώλησιν τὸ ὑπερωκεάνιον «Γιουνάιτεν Στέιτς», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ἀγορασθῇ μόνον ὑπὸ Ἀμερικανῶν και ὅτι παραμείνῃ ὑπὸ τὴν ἀστερόσεσσαν.

Τὸ σκάφος εἶναι ποιωπλισμένον ἐπὶ μίαν 10ετίαν περίπου και ἀνήκει εἰς τὴν Ναυτικὴν Διοίκησιν ἀπὸ τοῦ 1973, ὅτε ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν «Γιουνάιτεν Στέιτς Λάίνς» ἀντὶ 12 ἑκατομ. δολλαρίων, «ώς ἐστὶ και ὅπου εὐρίσκεται». Τὸ ὑπουργεῖον Ἀμήνης, ὅμως, δὲν ἐνδιερέθη νὰ τὸ διατηρήσῃ εἰς τὸν ἐρεδρικὸν στόλον και οὕτω προσφέρεται πρὸς πώλησιν εἰς πλειοδοτικὸν διαγωνισμὸν, μὲ ἀρχικὸν τιμὴν 5 ἑκατ. δολλαρία. Αἱ σχετικοὶ προσφοραὶ δέονταν νὰ ἔχουν κατατεθῆ εἰς τὴν Ναυτικὴν Διοίκησιν μέχρι τῆς 12ης 'Ιουνίου.

Τὸ δυναμικότητος 1.900 ἐπιβατῶν ὑπερωκεάνιον, τὸ καύχημα τῆς ἀμερικανικῆς ναυπηγικῆς, κατεσκευάσθη τὸ 1952 και ἐκόστισε 80 ἑκατ. δολλάρια. Εἰς τὰ 17 ἑτη τῆς ἀπασχολήσεως του εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ 'Α-

τλαντικοῦ (κατέχει τὸν εκανονῶν ἐπισείσης) και ὡς κρουαζιέροπλοίον ἀπερρόφησεν ἐπιχορηγήσεις συνολικοῦ ὑψους 118 ἑκατομ. δολλαρίων. Ἀπὸ τοῦ 1973 προσεφέρθη τετράκις πρὸς πώλησιν, χωρὶς νὰ παρουσιασθῶν ἀξιόλογοι ἐνδιαφερόμενοι ἀγορασταί.

Ἐὰν τώρα πωληθῇ θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς κρουαζιέροπλοίον ἢ πλωτὸν ξενοδοχεῖον.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΩΝ «ΚΟΜΦΕΡΑΝΣ»

Οἱ Εύρωπαιοι και Ἰαπωνες πλοιοκτήταις δασίζονται εἰς ἀκαδημαϊκὴν μελέτην τοῦ 'Ινστιτούτου 'Ἐπιστημῶν και Τεχνολογίας, τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Ούαλιας, διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ προσπάθεια ὑπονομεύσεως τῶν «κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανικοῦ "Υπουργείου Δικαιοσύνης".

Ἀναφέρεται εἰς τὴν μελέτην ὅτι ἡ περιστοιχίας τοῦ ὑπουργείου Δικαιοσύνης περιλαμβάνει «ἀνακριβή γεγονότα, ἀνακολυθίας, ἀτιφάσεις, ἀδασίμους θεωρίας και προσεκτικῶν ἐπιλεγμένων ἀποσπάσματων, μέσω τῶν ὁποίων καταδῆγει εἰς προκατειλημμένα συμπεράσματα».

Ἀκούοντας, τάσσεται ὑπὲρ τῶν ισχυρῶν, ἀποδοτικῶν «κλειστῶν κόνφερανς», ὡς σταθερωτέρων διὰ τοὺς πλοιοκτήτας και τοὺς φορτωτὰς και πλέον ἀποδοτικῶν, εὐθηνοτέρων διὰ τοὺς καταναλωτὰς.

Ἡ μελέτη αὐτὴ ἔχομετοδοτήθη μερικῶς ὑπὸ τοῦ Συμβούλου 'Εθνικῶν 'Ενώσεων Εὐρωπαίων και Ἰαπωνῶν 'Εφοπλιστῶν, τὸ δὲ περιεχόμενό της ὑπεστηρίχθη ὑπὸ μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιφωνῶν ἐποπλιστῶν. 'Ο καθηγητής 'Αλίσταρι Κούπερ, εἰς ἐκ τῶν συγγραφέων τῆς μελέτης, παρετήρησεν ὅτι τὰ ἐν αὐτῇ συμπεράσματα εἶναι ἐντελῶς ἀνεπηρέαστα.

Ἡ ἐκ 270 σελίδων μελέτη θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ὅπλον κατὰ τὰς συζητήσεις μεταξὺ τοῦ Συμβουλευτικοῦ Ναυτιλιακοῦ 'Ομίλου - ἀντίπροσωπεύοντος τὰς κυβερνήσεις Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν και τῆς Ἰαπωνίας - και τῶν 'Αμερικανικῶν 'Αρχῶν, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός.

Ἄντιγραφα ἔχουν ἀποσταλῆ εἰς τὰ μέλη τοῦ 'Αμερικανικοῦ Κογκρέσου, τὰ ὁποῖα ὑπέβαλον σχέδιον νόμου ἐπιτρέποντος τὰς «κλειστὰς κόνφερανς» εἰς τὰς ἀμερικανικὰς μεταφορᾶς και νομιμοποιούντος τὰ συμβούλια φορτωτῶν δυνάμενα νὰ διαπραγματεύων μὲ τὰς «κόνφερανς».

Αἱ κυριώτεραι προτάσεις τῆς μελέτης εἶναι:

● Οὐδεμία Κυβερνήσις, ιδιαιτέρως ἡ 'Αμερικανική, πρέπει νὰ ἐπιχειρήσῃ τὸν μονόπλευρον ἔλεγχον τῆς Ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν.

● Εἰς τὰς ἑταῖρος τακτικῶν γραμμῶν, τὰς ἀπασχολούμενας εἰς ἀμερικανικὰς μεταφορᾶς, δέονταν νὰ ἐπιπραπῇ ἡ ὄργανωσις ἴσχυρων τοῦ 'Αλίσταρ Κόνφερανς, «πούλζ» τῶν πλοίων και ὄρθολογική κατανομή τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

● Η συμμετοχὴ μελῶν εἰς τὰς «κόνφερανς» τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δέονταν νὰ εἶναι περιωρισμένη και νὰ δοθῇ μεγαλύτερα ἐλευθερία εἰς τὰς ἑταῖρας νὰ παρέχουν εἰς τοὺς φορτωτὰς «ἐκπτώσεις πιστότητος».

● Αἱ «κόνφερανς» δέονταν νὰ δεχθοῦν ἔνα κώδικα λειτουργίας και νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐπιβάλουν τοὺς ιδιοκούς των κανονισμούς.

● Αἱ «κόνφερανς» διέφευγαν νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρουν ναύλους περιλαμβάνοντας και τὴν χερσάσιαν μεταφορὰν ἐμπορευματοκιβωτίων.

● Νὰ καθιερωθοῦν συμβούλια φορτωτῶν και εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι λόγω τῆς στάσεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν (πλείσται ὅσαι ὑποθέσεις ἔνστινοι πλοιοκτητῶν ἐκκρεμούν, μὲ τὴν κατηγορίαν καταστρατηγήσεως τοῦ νόμου «ἀντιτράστ») αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ τῆς χώρας εἶναι ποιοτικῶν ἀνεπαρκείς

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE :
TONIO COLON

TELEX :
3485072

TELEPHONE :
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128

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

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

CABLE :
TONIO PANAMA

TELEX :
3480042
3282068
368633

TELEPHONE :
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS :
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

καὶ πολυδάπτων, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι διαθέουν μεγάλον τονάζ.

Ἐὰν αἱ δικαστικαὶ Ἀρχαὶ κατορθώσουν νὰ ἀπαγορεύσουν τὰς «κόνφερανς», καταλήγει ἡ ἐκθεσίς, θὰ προκληθῇ πόλεμος ναύλων μὲ ἀποτέλεσμα νὰ κυριαρχήσουν δύλιγια μεγάλαι ἑταῖρίσι, αἱ ὅποιαι θὰ διασυλθοῦν βάσει τοῦ νόμου «ἄντιτράστ», δημιουργούμενης οὕτω περαιτέρω ἀσταθείας.

IAPΩΝΙΑ

ΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΑΙ

Μετά τὸ πέρας τῶν ἔρευνῶν, σχετικῶς μὲ τὴν δυνατότητα ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος ἐνστηθεύσεως 5 ἑκατ. τόν. ἀργοῦ πετρελαίου εἰς παραπλισμένα σοῦπερ - τάνκερς, τὸ ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον Διεύθυνος Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας ἀναμένει τὴν ἄφιξιν τῶν πρώτων ἐμφόρων σκαφῶν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου.

Αἱ ἔρευναι ἀφέωρων ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν διακρίβωσιν τῆς ἐπιτυγχανούμενης οἰκονομίας ἐκ τῆς πραγματοποίησεως τοῦ σχεδίου καὶ, ἀφ' ἔτερου, εἰς τὸ προβλήματα τὰ ὅποια θὰ ἡγείρονται κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν του εἰς τὴν πρᾶξιν. Αἱ οἰκονομικοὶ διαδικασίαι ἀπήτουν τὴν στενωτέραν δυνατήν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων πετρελαίου, τοῦ 'Ιαπωνικοῦ Ὁργανισμοῦ Ἀναπτύξεως, Πετρελαίου, τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν εγιούνιον, λόγω τῶν περιπλοκῶν ποὺ παρουσιάζει η ναύλωσις ὑπὸ κρατικοῦ ὄργανος — πρᾶγμα ἀντελὼς ἀσύνηθες διὰ τοὺς 'Ιαπωνίας. Αἱ ναυτεργατικοὶ ἐνώσεις δὲν ἔχουν ἀκόμη συμφωνήσει ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν τοῦ σχεδίου, καθὼς ἀρχικῶς ἐπέμενον ὅπως τὰ 20 σοῦπερ - τάνκερς τὰ ὅποια θὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς ἀποθῆκαι διατηρήσουν πλήρη ἐπάνδρωσιν εἰς τὰ ἀγκυροδόλια παραπλισμοῦ των.

Σοθαραὶ ἀντιδράσεις ἥγειρθησαν καὶ ἐκ μέρους τῶν κατοίκων τῶν παρακτίων περιοχῶν, οἱ ὅποιοι ἀρχικῶς ἦσαν ἀνένθοτοι εἰς τὸ νὰ δεχθοῦν τὸν παραπλισμὸν ἐμφόρων δεξαμενοπλοίων ἔξωθι τῶν ἀκτῶν, εἰς ὅπατα συχνὰ τρικυμιώδη. Αἱ 'Αρχαι ἡναγκάσθησαν νὰ τοὺς διασεβαίσωσυν περὶ τῆς ἀποτελεσματικότητος τῶν μέτρων προστασίας καὶ κατὰ τὸ ρυπάνσεως, ἀλλὰ δὲν κατώρθωσαν νὰ ἔχαλείψουν τοὺς φόβους των δλοσχερῶν.

Προφανώς, τὰ πρώτα πλοῖα θὰ παροπλισθοῦν εἰς τὸν κόλπον Τασιμπάνα, πλησίον τοῦ Ναγκασάκι. Μολονότι εὐρίσκεται εἰς τὸ νότιον τμῆμα τῆς 'Ιαπωνίας — τὸ ὅποιον συ-

χνά πλήρτουν σφοδροὶ ἀνεμοὶ — τὸ ἀγκυροδόλιον θεωρεῖται καλῶς προφυλαγμένον ἀπὸ τὴν κακοκαιρίαν. Πιστεύεται ὅτι ἐκεῖ θὰ ἀγκυροδολήσουν περὶ τὰ 10 ἑμφόρτα τάνκερς τῶν 250.000 τόνων, μολονότι αἱ τοπικαὶ Ἀρχαὶ καὶ οἱ ἀλιεῖς τῆς περιοχῆς δὲν ἔχουν, μέχρι στιγμῆς, συγκατατεθῆ.

ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Εἰς τὰ προτεινόμενα μέτρα διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ πλεονάσματος τῆς 'Ιαπωνίας, περιλαμβάνεται σχέδιον εἰσαγωγῆς εἰς τὴν χώραν 40 περίπου σκαφῶν, ὑπολογιζόμενης ἀξίας 800 ἑκατομ. δολαρίων.

Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἔχουν ναυπηγηθῆ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ εἶναι χρονοναυλωμένα εἰς ιαπωνικάς ἑταῖριας ἀπὸ θυγατρικάς ἐπιχειρήσεις τῆς ἀλλοδαπῆς.

Βάσει τοῦ προτεινόμενου σχεδίου, ή Τράπεζας Ἐξαγωγῶν - Εἰσαγωγῶν θὰ χορηγήσῃ δάνειο εἰς δολλάρια πρὸς τὰς ιαπωνικάς ἑταῖριας αἱ ὅποιαι θὰ εἰσαγάγουν εἰς τὴν χώραν τὰ πλοῖα, τὰ ὅποια ἔχουν ήδη χρονοναυλωμένα καὶ θὰ τὰ ἐγγράφουν εἰς τὰ ἐπινικά νησολόγια. Τὰ δάνεια θὰ χορηγηθοῦν μὲ ἐπιτόκιον 6 % διὰ 10 ἑτη, ἐνώ πληρόνουν ναύλον δεσιζόμενον εἰς ἐπιπόκιον 10% περίπου.

Τὸ σχέδιον αὐτὸν ἐνδέχεται νὰ δοθήσῃ καὶ τὴν ἀγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Εάν ἀγορασθῶν τάνκερς ἀπὸ τοὺς μεγάλους πλοιοκτητάς τοῦ Χόγκ Κόγκ — ως οἱ Πάσο καὶ οἱ Κουόγκ — οἱ ὅποιοι μετέχουν εἰς τὴν «κομπίναν», δὲν ἀποκλείεται νὰ πωληθοῦν ἀπ' εὐθείας πρὸς διάλυσιν.

Αἱ ιαπωνικαὶ ἑταῖρια θὰ πρέπει προηγούμενως νὰ συζητήσουν τὸ θέμα τῆς εἰσαγωγῆς τῶν πλοίων μὲ τὰς ναυτεργατικάς ἐνώσεις, διότι θὰ ἀντιμετωπίσουν ηὗημένα ἔξοδα μισθοδοσίας ἐὰν οἱ ξένοι ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι ἐπανδρώνουν τώρα τὰ σκάφη αὐτὰ ἀτικατασταθοῦν δι': 'Ιαπωνίαν. 'Ως ἀποτέλεσμα, τὰ ἐπιτυγχανόμενα κέρδη ἐκ τῆς διαφορᾶς ἐπιτοκίου ἀπαλείφονται.

'Υπάρχουν περίπου 200 πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 40 περίπου πληρούν τὰς προϋποθέσεις εἰσαγωγῆς.

Τὸ ἀνωτέρω σχέδιον εἶναι ἔνα ἐκ τῶν πολλῶν τὰ ὅποια συζητῶνται διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. 'Ετερον σχέδιον εἶναι ἡ χρησιμοποίησις μεγάλων τάνκερων δι': ἐναποθήκευσιν ἀργοῦ πετρελαίου ὥσπερ θὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἐντὸς τοῦ προσεχούς μηνὸς —

καὶ ἡ ἀγορὰ ξένων δεξαμενοπλοίων πρὸς διάλυσιν εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Συμφώνως μὲ τὰς στατιστικὰς αἱ ὅποιαι ἐδόθησαν εἰς τὴν δημοσιότητα ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν Ναυτιλίας τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σίκυονικού ἔτους 1977, ἐδόθησαν ἀδειαὶ ναυπηγήσεως 364 σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 4.945. 700 τόνων γκρός. Οἱ κατωτέρω πίνακες διδεῖ τὰν κατοικημένην τῶν παραγγελιῶν 'Ιαπωνίων ἔφοπτοιστῶν, καθὼς καὶ ἐκείνων τοῦ ἑντερικοῦ. 'Εμφανὲς εἶναι δι': διὰ πρώτην φοράν ἐντὸς δεκαπενταετίας ἡ συνολική χωρητικότητος τῶν πλοίων δι': ἀ ἐδόθη ἡ ἀδειαὶ ναυπηγήσεως εἶναι κατωτέρα τῶν πέντε ἑκατομμυρίων τόνων.

Άριθ. σκαφῶν	Τόνοι γκρός	'Αξια ('000 γεν.)
Ιαπωνικά :		
Φορτηγά	102	1.153.977
Δεξ. πλοια	15	94.637
Μικτά	1	3.700
Σύνολον	118	1.252.314
Πρὸς ἔξαγωγήν :		255.114.000
Φορτηγά	226	2.270.779
Δεξ. πλοια	20	972.600
Σύνολον	246	3.693.379
Γεν. Σύνολον	364	4.945.693
	= = =	1.063.652.350

ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

'Η 'Ιαπωνία μεταβάλλει στάσιν ἔναντι τῶν Δυτικο-Εὐρωπαίων ναυπηγῶν. Μέχρι πρὸ τοῦ, οἱ 'Ιαπωνες ἐθεωροῦντο οἱ ὑπαίτιοι τῆς παγκοσμίου ναυτηρικῆς κρίσεως, διότι ἐδέχοντο χαμηλὰ τιμὰς προκειμένου νὰ προσελκύσουν παραγγελίας. 'Αλλὰ εἰς τὴν πρόσφατον διάσκεψιν τοῦ ΟΟΣΑ εἰς Παρίσιον οἱ 'Ιαπωνες δικαιολογημένως κατηγράφουν τοὺς Εὐρωπαίους, διότι αὐτοὶ τώρα διαιωνίζουν τὴν κρίσιν — ἐνῷ οἱ 'Ιαπωνες ηὗησαν τὰς τιμὰς των καὶ περιώρισαν τὴν παραγωγὴν των τὸ τελευταῖον 15μηνον, οἱ Εὐρωπαίοι ἐπιχειροῦν ἀφειδῶς τὰ ναυπηγεία των καὶ προσπαθοῦν νὰ ἀποφύγουν τὴν μείωσιν τῆς παραγωγῆς των.

Οἱ 'Ιαπωνες παρασύσασαν στατιστικάς — μὲ στοιχεῖα τοῦ ΟΟΣΑ — διὰ νὰ ἀποδείξουν διότι εἰς τὴν Εὐρώπην ναυπηγούνται τώρα περισσότερα πλοῖα παρὰ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν. Τὸ 1977 ἐναυπηγήθησαν εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

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.

TELEPHONE: 01-930 7561

πλοίων 7.1 έκατ. άμειβομένων τόνων γκρός (είς τούς διποίους λαμβάνεται όπ' όψιν ό μακρότερος χρόνος ό απαιτούμενος διά τήν ναυπήγησιν έξειδικευμένων σκαφών), έναντι 7.8 έκατομ. τόν. τού 1976. 'Αντιθέτως, ή παραγωγή τών Εύρωπαίων ηγέτη άπό 7.7 είς 8.3 έκατομ. άμειβομένους τόνων γκρός. 'Υπολογίζεται δέ ότι κατά τό τρέχον έτος ή εύρωποτήκη παραγωγή θά φθάση τά 8.6 έκατομ. τόνων, ένώ ή ιαπωνική θά μειωθή είς τά 5.5 έκατομ. τόν. περίτου. Σημεωτέον δτι λήγοντος τού 1977, αι παραγγελίαι είς τήν Ιαπωνίαν ήσαν κατά 50% περίπου κατώτεραι τών παραγγελιών είς τήν Δυτικήν Εύρωπην.

Τό παρελθόν έτος οι Ιαπωνες, πιεζόμενοι υπό τής EOK, ήγακάσθησαν νά αύξησουν τάς τιμάς τών νεοτεύκτων πλοίων κατά 5%, ένώ ή άνατιμησις τού γιένν κατέστησε τάς τιμάς αύτάς σημαντικώς ύψηλοτέρας. 'Επι πλέον, οι Ιαπωνες προγραμματίζουν τήν περαιτέρω έλαττωσιν τής ναυπηγικής των παραγωγής. Εις τήν Βουλήν έχει κατατεθή σχέδιον περιορισμού της κατά 50%.

'Η Κυβερνήσις τής Ιαπωνίας δέχεται δριμείας έπικρίσεις έκ μέρους τών «γειούνιον» διά τό σχέδιον αύτό, ή δέ ιαπωνική άντιπρωτοπρωπεία είς Παρισίους δέν παρέλειψε νά υποσινθή τό ένδεχόμενον νά έπαναληφθή ό πόλεμος τών τιμών τών πλοίων, ένω οι Εύρωπαίων δέν μετεβάλουν τακτικήν.

Πάντως, δέν ύπόρχουν στοιχεία ότι αύτό δά συμβ. 'Ο Επίτροπος τής Εύρωπαίκης Κοινότητος, υποκόμης 'Ετιέν Νταβινιόν, ξέγγυεις τήν άπόφασιν περιορισμού τής ναυπηγικής παραγωγής τής Κοινότητος μέχρι τό 1980 είς τό ήμισυ τής παραγωγής τού 1975 (4.4 έκατ. άμειβομενοι τόν. γκρός), δηλαδή είς τά 2.2 έκατ. τόν. γκρός, άλλ' αι περισσότεραι κυβερνήσιες έτάχθησαν έναντιον τής προτάσεως αύτής. 'Ενδιαφέρονται περισσότερον διά τήν παροχήν συνεχώς μεγαλυτέρων έπιχορηγήσεων, παρά διά μίαν συνεργασίαν διά τής διποίας θά έπετυχάνετο ή όρθολογή μειώσις τής παραγωγής. Τήν άποψιν τών Ιαπωνών ύπεστήριξαν μόνων οι Σουηδοί, ώς οι μόνοι Εύρωπαίων οι διποίοι προγραμματίζουν σημαντικάς περικοπάς είς τήν παραγωγήν των, άλλα και αύτοι συγκατα-

λέγονται είς τούς πρωτοπόρους τών έπιχορηγήσεων.

'Η Εύρωπαίκη Κοινότης έχει τήν δυνατότητα νά έπιβάλλη περιορισμούς και νά έξαναγκάση τάς χώρας νά περικόψουν τάς έπιχορηγήσεις. 'Ο Έπιτροπος άνταγονισμού, κ. Ραύμον Βουέλ, είναι προητομασμένος νά έπεμβη είς περίπτωσιν κατά τήν άποιαν ή κρατική δούθεια πρός τά ναυπηγία φθάνει είς τά έπιπεδα τής υπέρβολής —ώς π.χ. είς τήν περίπτωσιν τής Βρετανίας.

Τό γεγονός είναι ότι ένω οι Ιαπωνες έπιανθλουν είς τήν προτέραν τακτικήν περικοπής τών τιμών νεοτεύκτων, οι Εύρωπαίων θά υποστούν πλήγη. Τό 1976, τά ιαπωνικά ναυπηγεία συναγωνίζομενα διά παντὸς μέσου τά εύρωπαϊκά, προσείλκυσαν άνω τού 70% τών παραγγελιών αι διποίαι έπειθησαν έκ μέρους έφοπλιστών τής EOK.

ΙΣΠΑΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Η Ενωσις Ισπανών Ναυπηγών έπικρίνει τήν Κυβέρνησιν δι' έλλειψιν άποφασιστικότητος είς τήν λήψιν μέτρων πρός άσφυγήν τής κρίσεων τής έγχωριου ναυπηγικής βιομηχανίας.

'Η Κυβέρνησις δέν έμεριμνησε διά τήν κατάστρωσιν ένός σχεδίου άναδιοργανώσεως τών ναυπηγείων, τών διποίων αι παραγγελίαι συρρικυνόνται διημέραι — 1.5 έκατομ. τόν. γκρός τή 31η Μαρτίου.

'Ως άποτέλεσμα, ή οικονομική θέσις τών ναυπηγείων και τών προμηθευτών των έπιδεινούνται συνεχώς και άπειλείται δύσταπον κοινωνικόν πρόβλημα.

Τό έργατικόν δυναμικόν είς ίκτω ναυπηγία έχει μειωθή κατά 60% διότι τά πλοία έτοιμα πρός καθέλκυσην δέν είναι δυνατόν νά παραδοθούν, είτε λόγω κατασκευαστικών προβλημάτων ή λόγω άδυναμίας τών πλοιοκτητήων νά έξασφαλίσουν τήν χρηματοδότησιν.

'Η Ενωσις Ισπανών Ναυπηγών, ήτις είναι ίδιωτικός φορές, χαρακτηρίζει τήν στά-

σιν τής Κυβερνήσεως ώς «έξωφρενικώς παθητικήν». Συμφώνως με μή έπιβεβαιωθείσας πληροφορίας, τό πρόγραμμα άναδιοργανώσεως τών ισπανικών ναυπηγείων ένδεχεται νά περιλαμβάνη τήν διάλυσιν τού ίδιωτικού αύτού φορέως και τήν άντικατάστασιν του διά κρατικού όργανοισμού.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Η έπιδρασις τής κρίσεως έπι τον νορβηγικού στόλου.— Τά μέτρα άντιδράσεως.— Τό Ινστιτούτον Έγγυήσεων και ή Έπιτροπή Σκόνλαντ.— Ο κίνδυνος τού προστατευτισμού.— Κώδιξ τακτικών γραμμών και στόλοι άναστολικού μπλόκο.— Αι έλπιδες διά τό μέλλον.— Έπικαιρον άρθρον τού Δ) του τής Ενώσεως Νορβηγών Εφοπλιστών.

'Η παγκόσμιος οίκονομική κρίσις διέρχεται ήδη τό πέμπτον αύτής έτος, έπειτασσασα βαθύτατα τήν διεθνή Ναυτιλίαν. Μολονότι κατά τό παρελθόν έτος έξηκολούθησεν ή μείωσις τού παραδιομένου νέου τονάζ, και μολονότι αι μεταφοράι πετρελαίου σημειούν άνοδον, ή κίνησις τών τριών βασικών χύδην φορτίων, άνθρακος σιτηρών και μεταλλευμάτων ένεφαντισεν έν τώ συνόλω των, σημαντικήν πτώσιν. 'Η ναυλαγορά χαρακτηρίζεται ύπό τού συναγωνισμού παρά πολλών πλοίων διά πολὺ όλγα φορτία.

'Ως ήτο φυσικόν ή κατάστασις αύτη είχε σοβαράς έπιπτώσεις έπι τής Νορβηγικής Ναυτιλίας, με κύριον χαρακτηριστικόν τήν συνεχή έκταμευσιν και τά συναφή προβλήματα ρευστού κεφαλαίου. 'Αρκετάι ναυτιλιακά έπιχειρήσεις τής χώρας έπέτυχον ν' άνταπεξέλθουν ίκανοποιητικώς μέχρι σήμερον, πολλαί αλλαι δύμως έργαζονται με συνεχείς ζημιάς έπι πολλά έτη. Τό Φεβρουάριον τού έτους τούτου έτέλουν έν παροπλισμώ 11 έ-

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

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises

KIKUNAS

κατομ. τόν. d.w. αντιπροσωπεύοντα το 22% τού νορδηγικού έμπορικου στόλου.

Είναι άλληθες ότι ή Κυβέρνησης, ένώπιον τής κρίσεως ταύτης, έλαβε σειράν μέτρων πρός ανακούφισην της καταστάσεως, ένώ παραλλήλως οι έφοπλισταί ήκυρωσαν σημαντικόν άριθμόν παραγγελιών, μετατρέποντες συγχρόνως πολλά παραγγελίας εις άλλους τύπους σκαφών.

Η από τού 1975 ίδρυσης τού 'Ινστιτούτου έγγυσεων διά πλοιά καὶ πλωτά γεωτρύπανα ἔπαιξε σημαντικόν ρόλον εις τήν ένισχυσιν ίκανού άριθμού ἑταῖριών πρὸς άποφυγὴν ἐκποιήσεως νεοτεύκτου τοννάς εις άσυμφόρους τιμάς.

Ἐν ἄλλῳ ούσιώδεις μέτρον ἀπετέλεσαν αἱ προτάσεις τῆς εἰδικῆς ἐπιπρόπης «Σκάλλαντ», ητις τονίσασα τὸν ρόλον τῆς Ναυτιλίας εἰς τήν οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ τήν ἀνάγκην ἀποτροπῆς μᾶς σοδαράς υποχωρήσεως τῆς δυνάμεως τοῦ ἑθνικοῦ στόλου, ὑπέδειξε συμπληρωματικάς ἐνεργείας πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ κινδύνου. Μεταξὺ τούτων μημονεύομεν τὸν νέον κανονισμὸν ἔγγυήσεων, τήν παροχὴν ισχυροτέρων κινήτρων καὶ τὰς φορολογικὰς ἐκπλάσεις εἰσοδήματος ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπενδύσεων.

Παρ' ὅλα ταῦτα, οὐδεὶς παραβλέπει ὅτι τὸν ἀπόφασιστον παράγοντας διὰ τὴν τύχην τῶν ἑθνικῶν Ναυτιλιῶν θὰ παίξῃ ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ πολιτική. Σήμερον εὐρισκόμεθα ἐνώπιον ὑπερπαραγωγῆς τῆς διεθνοῦς ναυπηγοβιομηχανίας. Ἐπιχορηγήσεις, χρηματικαὶ παροχαὶ, δάνεια κλπ., ὀδηγούν εἰς τήν κατασκευὴν πλοίων διὰ τὰ ὄποια δὲν ὑπάρχει ἐργασία. 'Εάν τούτο συνεχισθῇ ἡ κρίσις' θ' ἀποβῆ μόνιμος.

Μολονότι είναι προφανῆς ἡ ἀφύπνισης τοῦ παγκοσμίου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ποιῶν τινὸς ισορροπίας εἰς τήν ναυλαγοράν, ἡ σοδαρήτης τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως ἔνισχύει τὸν προστατευτισμὸν εἰς πλείστας δῆσας περιοχὰς τοῦ κόσμου καὶ μάλιστα μὲ ἀλυσιδωτὰς ἀντιδράσεις ἀπὸ χώρας εἰς χώραν, εἰς δάρος τῆς φιλελευθέρας πολιτικῆς τῶν ἐπαραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν. 'Ο κώδιξ λειτουργίας ἐπὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀποτελεῖ ἐν παραδίειμα καὶ ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τοῦ σοβιετικοῦ μπλὸκ ἀποτελεῖ ἐν δεύτερον.

Τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον εὐρίσκεται ἀκόμη ἐν συνεχῇ ἀνόδῳ. 'Εάν δὲ ἀλόγιστος προστατευτισμὸς δὲν ἔκποτίσει τὴν νορδηγικήν

σημαίαν ἐκ τῶν διεθνῶν ἀγορῶν, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ νορδηγικοῦ ἔφοπλισμοῦ θὰ καταφέρει νὰ ὑπερνικήσῃ τὰ προβλήματα τῆς παρούσης κρίσεως.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΟ ΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ «ΚΛΑΜΠ»

Τὸ σουηδικὸν ἀλληλασφαλιστικὸν «κλάμπ» ἀνήγγειλεν διὰ ἐπιστρέψη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας - μέλη του, διὰ τρίτον συνεχές ἔτος, ποσοστὸν 10% τῶν καταβληθεισῶν τὸ 1977 εἰσφορῶν διὰ τὴν κάλυψιν σκαφῶν (hull risks). Τὸ συνολικὸν ἐπιστρεπτέον ποσὸν ὑπολογίζεται περὶ τὰ 2 ἑκάτ. δολλάρια.

Εἰς τοὺς πλοιοκτήτας οἱ ὄποιοι ἔκαλύφθησαν κατὰ κινδύνου πολέμου ἐπεοτράφη ἥδη, τὸν 'Ιανουάριον, ποσοστὸν 30% τῶν εἰσφορῶν τοῦ 1977. Αἱ ἐπιστροφαὶ διὰ τὴν κάλυψιν σκαφῶν καὶ διὰ κινδύνου πολέμου ὑπερβαίνουν ὅμοι τὰ 2,7 ἑκατόν. δολλάρια.

Τὸ σουηδικὸν «κλάμπ» δὲν εὑρέθη εἰς τήν ἀνάγκην νὰ ζητήσῃ πρόσθετον εἰσφορῶν διὰ τὴν κάλυψιν σκαφῶν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ 200 αἰώνος — διὰ μοναδικῆν φοράν τοῦτο συνέθη τὸ 1874.

Μὲ τὰς ἐν λόγῳ ἐπιστροφάς, βελτιωνᾶται ἡ ρευστότης τῶν πλοιοκτητῶν οἱ ὄποιοι μετέχουν εἰς τὸ «κλάμπ». Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὸ Συμβούλιον τῶν Διευθυντῶν τοῦ ὄργανοσμοῦ ἀπεφάσισε τὴν καταβολὴν τοῦ 90% μόνον τῶν προϋπολογισθεισῶν εἰσφορῶν διὰ τὸ 1978.

Τὸ «κλάμπ» παρέχει, ἐπίσης, προστασίαν καὶ ἀποζημιώσιν. Οἱ Διευθυνταὶ ἀπεφάσισαν προκαταρκτικὴν πρόσθετον εἰσφορὰν ἐκ 10% διὰ τὸ 1977, εἰς τὸν τομέα αὐτὸν.

Ο διογκούμενος ἀριθμὸς τῶν μετεχόντων εἰς τὸ σουηδικὸν «κλάμπ» ξένων πλοιοκτητῶν ἀντισταθμίζει τὴν παρούσαν μείωσιν τοῦ καλυπτομένου σουηδικοῦ τοννά, εἰς τρόπον ὃστε ὁ ἀριθμὸς τῶν συμβεβλημένων σκαφῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος παρέμεινεν ὁ αὐτὸς ὃς τὸ 1977.

Συνθλικῶν καλύπτονται εἰς τὸ «κλάμπ» 70 σκάφη ξένης πλοιοκτησίας, ἔγγεγραμμένα εἰς τὰ νηοδόγια 11 διαφορετικῶν χωρῶν — τῆς Κύπρου, τῆς Γαλλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Ἑλλάδος, τῆς Ολλανδίας, τοῦ Χόγκ Κόγκ, τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Σιγκαπούρης, τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν

καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας.

Αἱ εἰσφοραὶ καλύψεως σκαφῶν μὴ σουηδικῆς πλοιοκτησίας ἀνέρχονται τώρα εἰς 7 περίπου ἑκατ. δολλάρια — περίπου τὸ ἔντριτον τῶν συνολικῶν εἰσφορῶν διὰ τὴν κάλυψιν σκαφῶν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, αἱ εἰσφοραὶ ἀπὸ πλοία μὴ σουηδικά ἀδιπλασιάθησαν.

Τὸ εἰδικὸν ἀπόθεμα τοῦ «κλάμπ», πέραν τοῦ ἀπαιτουμένου τεχνικοῦ ἀποθέματος, ηὔξηθη εἰς τὰ 25 ἑκάτ. δολλάρια. Τὰ περιθώρια φερεγγυότητος τοῦ «κλάμπ» ὑπερβαίνουν σημαντικῶς τὰ τεθέντα ὑπὸ τῆς ΕΟΚ ὅρια.

ΤΟ ΚΡΙΣΙΜΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Συμφώνως πρὸς ἔκθεσιν τῆς Διευθύνσεως τῶν κρατικοποιημένων ναυπηγείων τῆς Σθένσικα Βάρβ ΑΒ, ητις ἔδοθη εἰς τὴν δημοσιότητα ὑπὸ τοῦ σουηδικοῦ πρακτορείου εἰδήσεων, τὰ τέσσαρα μεγάλα σουηδικά ναυπηγεία, Κόκκουμς, Ἀρένταλ, Ούντελασβέρετ καὶ Ὁρεσούντ Βάρβετ, δέον νά διαλυθοῦν, διότι οὐδὲν ἔξ αὐτῶν δύναται νὰ ἔχῃ μίαν κερδοφόρον ἀπόδοσιν. Τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα δύνανται νὰ ἐπιβιώσουν μόνον μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Κράτους καὶ ὑπὸ τὸν δροῦν νὰ ἔχευρουν διάφορον καὶ νέαν ὀπτισχόλησιν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ή ναυπήγησις πλοίων δέον νὰ σταματήσῃ ἐντελῶς ἐντὸς εικοσατετάσιας. Εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος αἰώνος ὁ ἀνταγωνισμὸς θὰ είναι εἰσέτι σκληρότερος, λόγῳ μειώσεως τῶν μεταφορῶν πετρελαϊών. 'Η μόνη ἐναλλαγὴ θὰ είναι ἡ ναυπηγησις πλοίων λίαν προηγμένης τεχνολογίας, καθὼς ἐπίσης καὶ παντοειδούς παραγωγῆς τὴν ὄποιαν δὲν δύνανται νὰ ἔχασφαλίσουν αἱ πτωχαὶ χώρας.

Κατὰ τὴν ἀναφερθεῖσαν ἔκθεσιν — μελέτην τῆς Σθένσικα, καὶ τὰ τέσσαρα αὐτὰ μεγάλα ναυπηγεία εὐρίσκονται ὑπὸ διαφόρους οἰκονομικάς συνθήκας. Χρειάζονται ἀνανέωσιν καὶ σοδαράς ἐπενδύσεις. 'Ἐκ τούτων τὰς Ἀρένταλ καὶ Κόκκουμς χρειάζονται τὰ δίλιγάτερα, διότι είχον ἐκσυγχρονισθῆ κατὰ τὴν δεκαετίαν τοῦ '70, διαθέτουν δὲ σοδαρούς πόρους διὰ τὴν ἀναμόρφωσίν των.

Οὐδεμίᾳ στρατηγική, οὐδεμίᾳ πολιτική, δὲν ἔπιπτει τὴν ἀποδοτικότητα ἐνὸς μεγάλου ναυπηγείου.

Καὶ ἡ ἔκθεσις τελειώνει τονίζουσα, ὅτι ἀπαντά τὰ μεγάλα ναυπηγεία δέον νὰ ἀποξηλωθοῦν.



SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS : "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC
and vice versa

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4 21 111

Telex 212557

212558

1.3 million tons ago...

Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

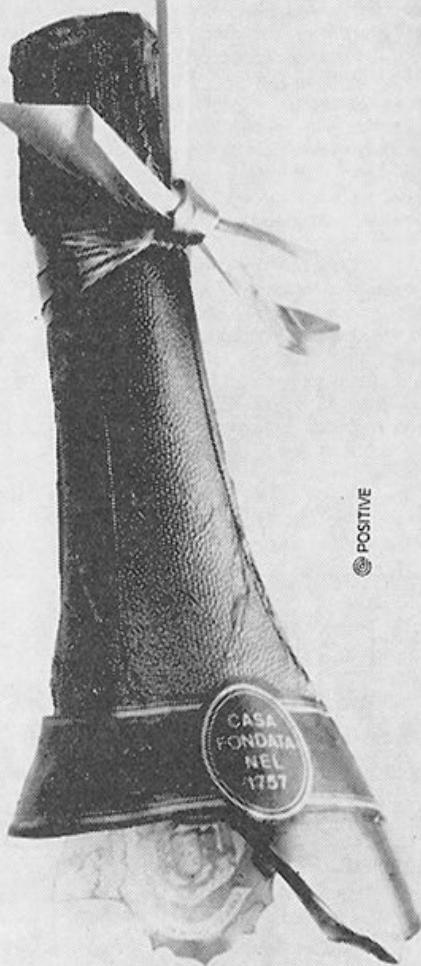
It was a very good year...

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fiftieth Newbuilding splash. On our Twentieth Birthday.

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΤΑ ΕΙΣ ΓΙΕΝΣ ΔΑΝΕΙΑ

Συνήντησε την κατανόησιν, καθ' ας έχομεν πληροφορίας, τὸ διάδημα τοῦ "Ελλήνος Υπουργοῦ τοῦ Εμπορίου κ. Παναγιωτοπούλου παρὰ τοῖς ἀξμοδίοις τῆς Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν παραχώρησιν ὡρισμένων διευκολύνσεων διὰ τὰ εἰς γιένς ἐνυπόθηκο δάνεια ἐπὶ ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως ἑλληνικῶν πλοίων.

Ο κ. Παναγιωτοπούλος συνωδεύετο εἰς τὰ διαδήματά του καὶ ἀπὸ τὸν κ. Τριανταφύλλακν καὶ ἄλλους ἐφοπλιστάς.

Οι ιάπωνες διεγενώρισαν τὸ δίκαιον τοῦ αἰτήματος καὶ υπεσχέθησαν νὰ τὸ μελετήσουν καὶ νὰ πρωθήσουν τὰ τῆς διευκολύνσεως τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἔξοφλησιν τῶν δανείων.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ

Συναντᾶ καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὴν κατανόησιν ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, τὸ αἰτήμα τῶν "Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας (τρόμπ) περὶ παροχώρησεως τριετοῦ δικαιοστασίου εἰς τοὺς στερουμένους "Ἀγγλους καὶ ἀλλοδαπούς, λόγω τῆς κρίσεως, ἐπαρκούς ρευστότητος, ὅπως ἐκπληρώσουν τὴν ἔξυπηρτήσιν τῶν ἐνυπόθηκῶν δανείων των.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ "Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἴτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Σ ιλ θερ Σ άν» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα) 5.042 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σιλθερ Χοράζιον» (κ. Π. Κωνσταντινίδης).

2. «Γ λ υ φ ἀ δ σ Μ ι μ ἡ» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Belmar») νεοαγορασθέν, 12.948 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν

τὴν ἐταιρίαν «Μίμιμεθ» (κ. Ιωάν. Ἀργυρίου).

3. «Λ ε β ἀ ν τη ζ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα), 8.816 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πλανκαλάντε Αρμαντόρα» (κ. Ἀλέξ. Παλαιοκρασσᾶς).

4. «Β υ ζ α ν τά ιν "Ενερτζι"» δεξαμενόπλοιον (πρώην παναμαϊκὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα) 2.756 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μάδυτρανς» (κ. Χρ. Βλάχος).

5. «Π α υ λ ος Β.» δεξαμενόπλοιον (πρώην «Rainbow») νεοαγορασθέν, 18.293 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνιβέρσαλ Πίτς» (κ. Βαρδής Βαρδινογιάννης).

6. «Α μ ο ρ γ ο» μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Sydney Bridge») νεοαγορασθέν, 35.868 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νήσος Αμοργὸς» (κ. Γεώργ. Παπαλόης).

7. «Ἐρ ο ι κ Σ έ υ λ ο ρ» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα) 2.074 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ιολικός» (κ. Γεώργ. Κιούπης).

8. «Α μ φ ι τ ρ ι τ η» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αμφιτρίτη» (κ. Ἀντ. Ξιλάδας).

9. «Δ ή λ ο ς» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Ακρόπολις») 8.825 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Δήλος» (κ. Νικ. Κουσαδέλης).

10. «Α ι ο λ ι α ν Σ κ ά ς» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρωτεύς» (κ. Λεων. Μουσλάκης).

11. «Ε κ τ ω ρ φ» γόνον (πρώην «Daphna» σημασία Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 8.647 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πέρκολα» (κ. Ρόζα Στυλιανίδου).

12. «Π α ι σ π τ ο ς» φορτηγὸν (πρώην δλλανδικὸν «Freetown») νεοαγορασθέν, 7.537 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν

ἐταιρίαν «Χρυσοβαλάντου» (κ. Ἀνδρ. Προμπονᾶς).

13. «Σ π α ρ τ α» φορτηγὸν (πρώην «Plata Star» σημασία Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 8.365 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ελίτε» (κ. Ρόζα Στυλιανίδου).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Δύο ἀδελφά μπάλκ κάρριερ τῶν 26.220 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Οσίμα διὰ λογοτριασμὸν γνωστοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἶκου, παρελήφθησαν τὴν 4ην καὶ 29ην Ἀπριλίου, ὀνομασθέντα «Χριστίνα Κ.» καὶ «Εύγενία Κ.» ἀντιστοίχως. Ἀμφότερα κινούνται διὰ μηχανῶν Σούλτζερ 11.550 ἵππων καὶ ἀντιπύσσουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Ἐνεγράφησαν εἰς τὰ Ἑλληνικά Νησολόγια.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Λόγω τῆς συνεχιζομένης δελτιώσεως τῶν νυάλων τῶν μπάλκ κάρριερ, παρατηρεῖται ἐντονώτερον ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Μολονότι τὰ μισθώματα διὰ χρονονοστικούς μπάλκ κάρριερ τύπου «Πλάναμαξ» μετά βίας καλύπτουν τὰς διαχειριστικὰς τῶν δαπάνας, ἀκόμη καὶ σήμερον, ἐλάχιστοι σοδαροὶ πυληταὶ ἐμφανίζονται εἰς τὴν ἀγορὰν μὲ τὰς σημερινὰς τιμάς, αἵτινες κυμαίνονται περὶ τὰ 6 ἑκατ. δολαρία διὰ σκάφη ναυπηγήσεως 1973/74 (περίπου τὸ ἐν τρίτον τῆς τρεχούσης ναυπηγικῆς τῶν ἀξίας). Οἱ ἐνδισφερόμενοι ἀγορασταὶ εἰναι περισσότεροι.

Τὰ σκάφη ἀνά τῶν 100 χιλ. τόν. d.w., ἡ λικίας 5 - 6 ἑτάν, πωλοῦνται περὶ τὰ 5 - 6 ἑκατομ. δολαρίων. Μιτάλκ κάρριερ τοῦ μεγέθους αὐτοῦ ἐχρονονοστικὴ τελευταίων μὲ τὸ χαμηλὸν μίσθωμα τῶν 82.5 σέντης κατά τόννον d.w. μηνιαίως, δῆπε δὲν ὑπερβαίνει τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων δι' ισομεγέθη τάκνερς. Ἀναμφιδόλως, η ἔξομισις σύτη τῶν μισθωμάτων ὀφείλεται εἰς τὰ O.B.Os.

'Εὰν δὲ ἀγοραστής ἐνδιαφέρεται διὰ ταχύτερα ἀπόσβεσιν τῶν κεφαλαίων του, τὰ μπάλκ κάρριερ μικροτέρου μεγέθους παρουσιάζουν μεγαλύτερον ἐνδισφέρον. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν παρατηρεῖται ἐντονωτέρα ζήτησις σκαφῶν τῆς τάξεως τῶν 18.000 - 35.000 τόν. d.w. Σημειώτεον ὅτι, δῆπε τὰ «Πλάναμαξ», τὰ πενταετοῦς ἡλικίας μπάλκ κάρριερς κατάλληλα διὰ τὰς Μεγάλας Λίμνας, πωλοῦνται εἰς τὸ ἐν τρίτον τῆς σημερινῆς ναυπηγικῆς τῶν ἀξίας, μολονότι τὸ συνολικὸν μηνιαίον μίσθωμα δι' ἀμφότερα τὰ μεγέθη κυμαίνεται εἰς τὰ αὐτά περίπου ἐπίπεδα.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ δημεροκίνητον δλλανδικὸν φορτηγὸν «Freetown» 7.537 τόν. γκρός, 8.245 τόν. d.w. τοῦ 1964, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων γύρω τοῦ ἐνὸς ἑκατομ. δολαρίων. Τὸ σκάφος θά παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ ἐπομένου δεκαπενθύμερου εἰς Μίντλεσμπρω.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 121529 AR

PHONE: 33 - 3836

NIGHT: 33 - 3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Mároa» 1.871 τόν. γκρός τοῦ 1951 μετωνομάσθη «Βασιλῆς».

—Εἰς «Γιολάντα Κ.» μετωνομάσθη τὸ «Τήνος» 2.197 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Παναμαϊκή σημαία.

—Μετωνομάσθη «Μπαίη Τρέιντερ» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Πέννυ Τρανσοσεάνικ» 3.895 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Εἰς «Τόμιμος» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Λόρδος Νέλσων» 3.142 τ. γκρός τοῦ 1961.

—Τὸ ἐπιβατηγὸν «Χόμερικ Ρέναισανς» 11.724 τόν. γκρός τοῦ 1966 μετωνομάσθη «Γουόρλτ Ρέναισανς».

—Εἰς «Ντάιαμοντ» θὰ μετονομασθῇ τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Τζώννα» 9.680 τόνοι γκρός τοῦ 1957.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαφρεύσαν 15θήμερον ὑπεγράφοσαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων «Ἐλπὶς Ν.», κυπριακοῦ, 999 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.1.78 (ἐκπρόσωπος κ. N. Νικολαΐδης) καὶ «Κάσπλαντ», ἐπίσης κυπριακοῦ, 9.772 τ. γκρός, ἀπὸ 24.1.78 (ἐκπρόσωπος κ. Ισίδ. Μαργαρώνης).

ΤΑ ΝΑΥΓΙΟΝ ΤΟΥ «ΕΛΕΝΗ Β.»

‘Απησχόλησε τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτῶν ἡ σύγκρουσις τοῦ ἐμφόρου ἐλληνικοῦ τάνκερ «Ἐλένη Β.» μὲ τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Ροζέλιν» ἔξωθι τῶν ὅκτων τῆς Ἀγγλίας. Τὸ «Ἐλένη Β.» ἐκόπη εἰς δύο. Ο ἄρμόδιος «Υπουργὸς» ἔδωσε τὴν ἀπάντησιν εἰς τοὺς ἐπερωτῶντας δουλευτάς. ‘Ανεκοίνωσεν δὲι αἱ ἀρμόδιαι ‘Ελληνικαὶ Ἀρχαὶ ἀνέλαβον ἡδη τὴν διενέργειαν ἀνακρίσεων διὰ τὴν ἔξαρκίβωσιν τῶν ὑπευθύνων τοῦ ἀτυχήματος.

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ

Εἰδικὴ δύμας ἔργασίας ἀποτελουμένη ἀπὸ ὑπηρεσιακούς παράγοντας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῶν ἐλληνικῶν καὶ ἔνων Τραπέζων ποὺ λειτουργοῦν εἰς τὴν Ἐλλάδα θὰ εἰσηγηθῇ μέχρι τέλους Μαΐου μέτρα καὶ λύσεις διὰ τὴν δελτίωσιν τοῦ καθεστώτος χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Τὸ θέμα τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως ἔχεται σήμερα τὸ την προεδρίαν τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ YEN κ. Παύλου Σαρλή κατὰ τὴν ὁποίαν ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις τῆς προαναφερθείσης δύμαδος ἔργασίας, ἡ ὁποία συνέρχεται ἐκάστην Πέμπτην προκειμένου νὰ περατώσῃ τὸ ἔργον τῆς μέχρι τέλους Μαΐου.

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΑΚΙΣΤΑΝ

‘Υπεγράφθη εἰς τὸ Καράτσι ή συναφεῖσα τὸν παρελθόντα Μάρτιον συμφωνία διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας ἐκ ναυτιλιακῶν καὶ ἀεροπορικῶν κερδῶν μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Πακιστάν. ‘Επικεφαλῆς τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας ἡ ὁποία μετέβη εἰς τὸ Πακιστάν διὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμφωνίας ἥτο διευθυντὴ τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Λιμένων καὶ Παραλίων τοῦ YEN ἀρχιπλοίοιρχος κ. Βασ. Τζαβάρας. ‘Η ὑπογραφήσασα συμφωνία ἔχει ιδιαιτέρα σημασίαν διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, δεδομένου διὰ τὸ Πακιστάν ἐπέδαλε ιδιαιτέρως ὑψηλὴν φορολογίαν εἰς τὰ συναπτόμενα ἑκατονταούσμφωνα (13,5%) καὶ ἡξιού τὴν καταβολὴν τοῦ φόρου πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

‘Εξ ἀλλοῦ ὁ ‘Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης ὑπέργραψε τὸ νομοσχέδιον κυρώσεως τῆς ἐλληνοσυριακῆς συμφωνίας θαλασσίας συνδέσεως τῶν δύο χωρῶν μὲ φέρρου μπάτ, τὸ ὅποιον προωθήθη πρὸς συνυπογραφὴν ἥπτο τὸν ‘Υπουργὸν Συντονισμού. Σημειούσαι δὲι ἡ καθιερωθεῖσα ἀπὸ μηνῶν γραμμὴ μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Συρίας λει-

μηχανὴν Ντόξφορντ καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 16 μιλίων. Παρελήφθη τέλη Απριλίου καὶ μετωνομάσθη «Ἐλυμπρήν».

● Τὸ ισπωνικὸν φορτηγὸν «Wakato Maru», 10.012 τόν. d.w. (6.953 τόν. γκρός), τοῦ 1960, κατόλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν θαρέων φορτίων. Διαθέτει φορτωτήρας τῶν 200 καὶ 120 τόνων, 8 τόν 15 καὶ 2 τόν 7 τόνων. Παραλαμβανόμενον κατ’ αὐτὰς θὰ μετωνομασθῇ «Ἐλυμπέλα 11».

● Πέντε φορτηγὰ «ἀλίνερς», ταχύτητος 16 μιλίων —τὰ βρετανικὰ «Owerri», «Opitsisha», «Oliz» καὶ «Oroboth» καὶ τὸ ὅλλανδικὸν «Obuasi», ἀπαντά τῶν 9.800 τόν. d.w. καὶ 8.200 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1959, '58, '57, '60 καὶ '59 ἀντιστοίχως. Τὸ πρῶτον ἐπανεπωλήθη εἰς «Ἐλληνας εὐθὺς μετὰ τὴν ἀγοράν του. Τὰ ἄλλα θὰ παραληφθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ προσεχούς μηνὸς καὶ θὰ μετωνομασθοῦν «Ἐλάλαντ», «Ἐλστάρ», «Ἐλφόρτσιουν» καὶ «Ἐλσῆ» ἀντιστοίχως.

● ‘Ἐπίσης, ἡγοράσθη τὸ 43.990 τόνων d.w. (24.766 τόν. γκρός) ισπωνικὸν μπάλικ κάρριερ «Wakaura Maru», ναυπηγήσεως τοῦ 1967, τὸ ὅποιον θὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ Μαΐου καὶ θὰ μετωνομασθῇ «Ἐλλίνα». ‘Εχει μηχανὴν Σοῦλτζερ καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 14 κόμβων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Fauskanger» 8.999 τόν. γκρός τοῦ 1965 καὶ ὑφασε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα.

—Τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν φορτηγὸν «Orpheus» 6.124 τόν. γκρός τοῦ 1961 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μέντ Φρήζερ».

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ φορτηγὸν «Ἀλέκος Κ.» 7.839 τόν. γκρός τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Aries».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σαρώνικ Σῆ» καὶ ὑφασε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Ravnanager» 8.999 τόν. γκρός τοῦ 1963.

—Μετωνομάσθη «Λαγκάδα Μπήτης» καὶ ὑφασε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν φορτηγὸν «Eva - Maria C.» (σημαία Σιγκαπούρης) 4.310 τόν. γκρός τοῦ 1968.

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλικ κάρριερ «Antenor» 16.406 τόν. γκρός, τοῦ 1972 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σιδέρης» καὶ ὑφασε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Lady Elvira» 2.606 τόν. γκρός τοῦ 1952 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ρουμπίνη». ‘Υφασε τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΔΙΑΙΛΥΣΕΙΣ

‘Ἐπωλήθησαν εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν τὰ μικτὰ λιβεριανὰ σκάφη «Κόσμικ» 30.332 τ. γκρός τοῦ 1957, «Νταϊνάμικ» 30.234 τόν. γκρός τοῦ 1958 καὶ «Ἐπικ» 30.380 τόν. γκρός τοῦ 1958. Τιμὴ δολ. 101.50 κατὰ τ. ἐλ. ἀκτοπίσματος.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σούλανα» 35.154 τόν. γκρός τοῦ 1964.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Εὐγύγελος» 10.251 τόν. γκρός, τοῦ 1954 ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτὰς εἰς τὰ δολ. 44 κατὰ τόν. ἐλ. ἀκτοπίσματος, ώς ἐστί, εἰς Ἐλλάδα.

—Τὰ δεξαμενόπλοια «Πάρνης» καὶ «Πήλιον» 23.607 τόν. γκρός ἕκαστον, τοῦ 1959 καὶ 1958, ἐπωλήθησαν εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν εἰς τὰ δολ. 102 κατὰ τὸν ἐλ. ἀκτοπίσματος.

—Εἰς τὰ δολ. 106.25 κατὰ τὸν ἐλ. ἀκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἄγκλ Ντ' Όρ» 24.871 τόν. γκρός τοῦ 1961.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Εὔγενια» 9.990 τόν. γκρός τοῦ 1956.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΤΗΣ «ΘΕΝΑΜΑΡΙΣ»

‘Εντυπωσιακὴ ὑπῆρξεν ἡ ἀγοραστικὴ δραστηριότης τῆς ἑταίριας «Θεναμάρις» κατὰ τὸ παρελθόν διμήνου. ‘Εννέα σκάφη διαφόρων τύπων, 190.000 τόν. d.w. περίπου ἡγόρασεν, εἰς ἔξαιρετικῶς χαμηλάς τιμάς.

Αἱ νέαι προσκτήσεις τῆς ἑταίριας «Θεναμάρις» εἶναι αἱ κάτωθι :

● Τὸ 75.400 τόν. d.w. (44.742 τόνων γκρός) Ο.Β.Ο. «Ἀγιος Νικόλαος Ζ.», ναυπηγήσεως τοῦ 1968. Εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν Γκοταβέρκεν καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 14.5 μιλίων. Παραληφθεῖν τέλη Μαρτίου μετωνομάσθη «Γιάννης Μ.» καὶ διετήρησε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

● Τὸ τύπου «λάινερ» γαλλικὸν φορτηγὸν «Magellan», 9.693 τόν. d.w. καὶ 6.558 τόν. γκρός, τοῦ 1958, μὲ φορτωτήρας 1X30, 1X20, 8X10, 10X5 καὶ 2X4 τόνων. ‘Εχει

τουργει είσετι με την άνοχην των δύο χωρών λόγω τής μη μέχρι τούτης έπικυρώσεως τής συμφωνίας.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑ «ΚΛΑΜΠΣ»

Έπιστροφήν του 15% των εισφορών, που κατεβλήθησαν από τους έφοπλιστάς είς τὸν 'Αλληλασφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν U.K. P & I Club τοῦ Λουδίνου διὰ τὸ 1975, απεφάσισαν οἱ ἔδω συνελθόντες τὴν 4ην Μαΐου μέτοχοι τοῦ ἐν λόγῳ 'Οργανισμοῦ. Διὰ τὸ 1976 οἱ λογαριασμοὶ δὲν ἔκλεισαν εἰσέτι. Οἱ διαχειρισταὶ δικαιού τῶν Κλάμπς, κ.κ. Θ. Μίλλερ καὶ Υίδος (Βερμούδα) παρέσχον τὴν διαβεσίωσιν περὶ καλῶν ἀποτελεσμάτων.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ K.N.E.

Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀνακοινοῖ τὰ τῆς αὐξήσεως τῆς έφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως ὡς ἔχει:

Αὐξάνονται οἱ εισφορὲς ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, μὲν ιομοσχέδιο ποὺ κατήρτισε τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τροποποιεῖ τὶς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 99)1973.

"Οπως εἶναι γνωστό, οἱ εισφορὲς ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως βαρύνουν ὅλα τὰ ὑπὲρ Ἑλληνικῆς σημαίας ἐμπορικὰ πλοῖα καὶ ἀποσκοποῦν στὴν ἐνίσχυση τοῦ ἔργου τῆς δημοσίας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Ἡ προτεινόμενή τροποποίηση ἀποδέλπει κυρίως στὴν αὐξήση τῶν εισφορῶν ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως ποὺ ὁρίζει τὸ ἀρθρὸ 3 τοῦ Ν.Δ. 99)1973. 'Η αὐξήση αὐτὴ ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων, καθ' ὅσον ἀπὸ τὸ 1974 τὰ ἑσοδα τοῦ KNE παραμένουν σταθερὰ σχέδον κατ'

ἔτος, ἐνῷ τὰ ἔξοδα, λόγῳ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Δημοσίων Σχολῶν ἐμπορικού Ναυτικοῦ, τῶν σπουδαστῶν καὶ τοῦ τιμαρίθμου γενικά, ἔχουν αὐξῆθει.

Μὲ τὴν τροποποίηση αὐτὴ τὰ ἔξοδα, κατὰ

τὸ πρῶτο στάδιο, αὐξάνονται περίπου κατὰ

75% καὶ κατὰ τὴν δεύτερη φάση κατὰ 100%

περίπου.

Θὰ πρέπει νὰ τονισθεῖ, ὅτι μὲ τὴν ἀνωτέρω τροποποίηση τοῦ Ν.Δ. 99)73 ὅχι μόνο δὲν θὰ ἐπιβαρυθεῖ ὁ Δημόσιος Προϋπολογισμός, ὀλλὰ ἀναμένεται νὰ ἀνακουφισθεῖ, ἀφοῦ τὸ KNE καλύπτει μεγάλο μέρος τῶν δαπανῶν γιὰ τὴν Δημόσια Ναυτικὴ 'Εκπαιδεύση.

"Ηδη, τὸ Νομοσχέδιο ἔσταλη πρὸς τὴν Νομοτεχνικὴ Νομοπαρασκευαστικὴ 'Επιτροπὴ μαζὶ μὲ ἔκθεση τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους γιὰ ἐπεξεργασία.

Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΛΑΜΒΑΝΟΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Εἰς τὸ ὑπὲρ ἀριθ. 45 τῆς 30ῆς Μαρτίου φύλλου τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως ἐδημοσιεύθη ὁ κατωτέρω Νόμος 762)78 περὶ ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἔργοδότου συνάπτοντος ἐν 'Ελλάδι σύμβασιν ἐργασίας μετὰ ναυτικοῦ. 'Η ισχὺς τοῦ Νόμου ἀρχεται μετὰ διμήνην ἀπὸ τῆς δημοσίευσεως τοῦ.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 762

Περὶ ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἔργοδότου συνάπτοντος ἐν 'Ελλάδι σύμβασιν ἐργασίας μετὰ ναυτικοῦ.

"Ἄρθρον 1.

1. 'Επιφυλασσομένων πάντων διατάξεων τοῦ ἀρθρου 53 τοῦ ΚΙΝΔ, ἐὰν ὁ ἔργοδότης ναυτικοῦ, πλοιοκτῆτης ἢ ἐφόπλιστης, δὲν ἔχῃ μόνιμον κατοικίαν ἐν 'Ελλάδι ἢ εἴναι ἀλλοδαπὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρεία, ὁ ὡς ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ συνάπτων μετὰ ναυτικοῦ ἐν 'Ελλάδι σύμβασιν παροχῆς ἐργασίας εἰς πλοῖον τοῦ ἔργοδότου, εὐθύνεται εἰς τὸν ὀλόκληρον μετ' αὐτοῦ δι' ἀπάσας τὰς ἐκ τῆς σχέσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἢ ἔξ αφορμῆς αὐτῆς ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις τοῦ ἔργοδότου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ, θεωρούμενος διὰ τὴν περιπτώσιν αὐτοῦ καὶ ὃς ἀντικλητος αὐτοῦ. Εἰς περίπτωσιν κηρύξεως τοῦ ἔργοδότου εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως, ὁ κατὰ τὰ ὄντα συνάπτων μετὰ τοῦ ναυτικοῦ σύμβασιν ἀντιπρόσωπος τοῦ ἔργοδότου, εὐθύνεται μόνον διὰ τὰς ἀπαίτησεις τοῦ ναυτικοῦ, αἱ όποιαι εἰς γενήθησαν κατὰ τὰς τελευταίους ἔξ μήνας πρὸ τῆς ημέρας τῆς κηρύξεως τῆς πτωχεύσεως.

2. 'Εὰν τὴν ἀνωτέρω σύμβασιν μετὰ ναυτικοῦ συνήψεν ἐν 'Ελλάδι νομικὸν πρόσωπον, ἡμεδαπὸν ἢ ἀλλοδαπόν, μετὰ τοῦ ἔργοδότου, ἐνέχονται ἀτομικῶς εἰς ὀλόκληρον διὰ τὰς κατὰ τὴν προηγουμένην παραγραφὸν ἀπαίτησεις τοῦ ναυτικοῦ, πάντα τὰ ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μέχρι τοῦ χρόνου τῆς ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ ἀσκήσεως τῶν ἔξ αὐτῆς ἀξιώσεων τοῦ ἔκπρωστος ἀσκήσεων τῆς ἐκπροσωπούντα τὸ νομικὸν τούτο πρόσωπον, φυσικὰ πρόσωπα.

3. 'Αξιώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ παρόν-

τος νόμου κατὰ τοῦ, συμφώνως πρὸς τὰς προηγουμένας παραγράφους, συνάψαντος τὴν σύμβασιν ἀντιπροσώπου τοῦ ἔργοδότου, ὑπόκεινται εἰς ἔξδημην παραγραφὴν, ἐκτὸς τῶν ἀξιώσεων ἔνεκον ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, αἵτινες ὑπόκεινται εἰς παραγραφὴν τριάκοντα μηνῶν, τῶν παραγράφων τούτων ἀχρομένων ἀπὸ τῆς καθ' οίονδήποτε τρόπον λύσεως τῆς συμβάσεως νευτολογήσεως.

"Άρθρον 2.

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος δρχεται μετὰ παρέλευσιν δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσίευσεως τοῦ διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

'Ο παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ημῶν στήμερον κυρωθεὶς, δημοσίευθήτω διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

"Ἐνα σημαντικὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν σχέδιον νόμου κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισιν. Πρόκειται διὰ τὸ νομοσχέδιον 'επερὶ δικτάξεων ἀφορωσῶν τὸ ἐν 'Ελλάδι καθεστώς τῶν κατὰ τὸ δίκαιον ἀλλοδαπῆς Πολιτείας συσταθειῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν', διὰ τοῦ ὅποιου δίριζεται ὅτι, ἢ ἀλλοδαπὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἢ ὅποια εἴναι πλοιοκτήτρια πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας ἢ ἔχει ἐγκατιστοθῆ ἐις τὴν 'Ελλάδα κατόπιν ἀδείας τῶν ἀρμόδιων 'Υπουργῶν, διέπεται ὡς πρὸς τὴν σύστασιν καὶ τὴν δικαιοπρακτική της ἱκόντητης ὑπὸ τοῦ Δικαίου τῆς ἐν τῷ Καταστατικῷ ἔδρας αὐτῆς, ἀδαφόρων τοῦ τόπου διευθύνσεως τῶν ὑπερθέσεων της. Οὕτων αἰρονται τὰ πρεθήματα τὰ ὅποια εἶχαν ἀνακύψει ἐπὶ τῆς νομολογίας τῶν Ἑλληνικῶν δικαίων περὶ συστάσεων ἐταιριῶν, ἢ ὅποια δι' ικανῶν ἀποφάσεων εἰχε δεχθῆ ὅτι ζένει ἐταιρίσι, ἰδρυθεῖσα μὲν διὰ τηρήσεως τῶν δριτημῶν τοῦ ἀλλοδαποῦ ἐταιρικοῦ δικαίου, οὐχὶ διμος διὰ τῆς τηρήσεως τῶν δριτημῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαίου περὶ συστάσεων ἐταιριῶν, ἔφοδον ἔχουν πραγματικὴν ἔδραν διοικήσεως τῶν ἐταιρικῶν ὑπερθέσεων την 'Ελλάδα, θεωρούνται μὴ ἔγκυροι καὶ τίθενται ὑπὸ ἐκκαθάρισμα.

'Τὸ κατατεθέν εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον νόμου ἔχει ὡς ἔχει:

"Άρθρον 1.

1. Ναυτιλιακαὶ ἐταιρεῖαι, αἵτινες συνεστήθησαν κατὰ τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολι-

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

τείας, έφ' ουσιανού είναι: ή ήσαν πλοιοκτήτριαι ή διαχειρίστριαι πλοίων ύπό έλληνικήν σημαίαν, ή είναι έγκατεστημέναι ή ηθελον έγκατασταθή έν Έλλαδι δυνάμει τών διατάξεων τού άρθρου 25 τού Ν.27) 1975 ή τών Α.Ν. 89) 1967 και 378) 1968, διέπονται ως πρός τήν σύστασιν και τήν ικανότητα δικαίου, ύπό τού δικαίου τής χώρας τής έν τῷ καταστατικῷ ἔδρας των, ἀδιόρθως τού τόπου δύνην διευθύνοντο ή διηγούντο έν δλω ή έν μέρει αι ὑπόθεσεις των.

2. Αι διατάξεις τού παρόντος Νόμου δέν έχουν έφαρμογήν προκειμένου περὶ ἐταιρειῶν αι ὅποιαι είναι πλοιοκτήτριαι ή διαχειρίστριαι ἀποκλειστικών και μόνον σκαφών ἀναψυχῆς.

"Αρθρον 2.

"Η ισχύς τού παρόντος δροχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

'Εδόθη ἐντολή ύπό τού 'Υπουργού Ναυτιλίας εις τάς 'Υπηρεσίας τού Ν.Α.Τ., νὰ μελετήσουν τό θέμα τῆς ἐπαναλήψεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἀπὸ τοὺς συνταξιούχους ναυτικούς, οι ὅποιοι ἔλαβον σύνταξιν μέχρι τέλευτο τού 1976 και νὰ θέσουν τούτο ύπ' ὄψιν τοῦ Διοικού. Συμβουλίου τοῦ Ταμείου διὰ τὴν ὑλοποίησιν τοῦ ἐν λόγῳ ἀποφάσεως. Τό μέτρον αὐτὸ ἀφορά ναυτικούς σίτινες ὑπρέπητσαν εις σκάφη μικράς χωρητικότητος και ύπὸ τὴν προϋπόθεσιν οτι θὰ κριθοῦν ὑγειονικών ικανοί.

ΝΕΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ

'Η ἐταιρία CANDIA, γνωστή ἀπὸ τὰς διευκολύνσεις, τάς ὅποιας προσφέρει εἰς τὰ διευκόλυνσεις την διώρυγα τοῦ Σουζές πλοία, ἀντίπροσωπεύεται ἀπὸ Ιης Μαΐου τρέχοντος ἔτους, εις τὴν Γαλλίαν ύπό τού Ναυτιλιακοῦ Οίκου Charles le Borgne, προκειμένου νὰ προσφέρῃ ἀκέμη περισσοτέρας διευκολύνσεις και ταχυτέρων ἔχυπρέπητον εις τάς ἐγκατεστημένας εις τὴν Γολλίαν ναυτιλιακάς ἐταιρίας.

Οι πλοιοκτήται τῆς Γαλλίας δύνανται τώρα νὰ ζητοῦν πληροφορίας και νὰ κλείσουν τὴν διέλευσιν τοῦ πλοίου των τηλεφωνούντες εις τοὺς Charles le Borgne εις τὸ Παρίσι.

Τὰ διόδια και τὰ λοιπὰ ἔξοδο διελεύσεως τῶν πλοίων, ἡμποροῦν νὰ κατατίθενται τώρα εις τὸ Παρίσι, γεγονός τὸ ὅποιον διευκολύνει ἀξιοσημείωτα τὴν ἔγκαιρον διέλευσιν τῶν πλοίων.

Χρησιμοποιούντες τὴν CANDIA οι πλοιοκτήται, ἔχουν, μεταξὺ τῶν ὅλων, τὸ ὄφελος οτι οἱ λογαριασμοὶ τῶν πλοίων των ἔκκα-

θαρίζονται και ἔξοφλούνται παρ' αὐτῆς.

ΠΡΟΔΙΓΓΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Μὲ Προεδρικὸν Διάταγμα ποὺ ἔδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδο τῆς Κυβερνήσεως πρόχθησαν εις τὸ διαθέμον τοῦ πλοίοισιχου Λ.Σ. οι ἀντιπλοίαρχοι κ.κ. Δ. Κατεβασίνης, διευθυντής Ναυτιλιακῆς 'Υποδομῆς, Γ. Ρωσσόπουλος διευθυντῆς 'Ακτοπλοίας, Π. Λυκούρης διευθυντῆς Ναυτικῆς 'Εργασίας, Χρ. Στεφανόπουλος, Προξενικός Λιμενάρχης εἰς Μπουνένο 'Αύρες και Βασ. Ματζενιάντες, Προξενικός Λιμενάρχης εἰς Λουδίνιον.

'Ἐπίσης, εις τὸν διαθέμον τοῦ ἀρχιπλοιάρχου Λ.Σ. προήχθη ὁ μέχρι σήμερον πλοίοιαρχος κ. Λ. Λυμπεράτος, Σχετικὸν Π. Διάταγμα ἔδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Μὲ Πρ. Διάταγμα, ἐπίσης, δημοσιεύθην εἰς τὴν 'Εφ. τῆς Κυβερνήσεως προήχθησαν εις τὸ διαθέμον τοῦ ἀρχιπλοιάρχου Λ.Σ. οι κ.κ. Παν. Παγουλάτος και Ν. Φρόνιμος.

'Ἐπίσης προήχθη εἰς τὸν διαθέμον τοῦ πλοιάρχου Λ.Σ. ὁ κ. Γ. Πατσίος, διευθυντῆς ΓΕΝΕ και γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων τοῦ YEN.

Η ΔΙΠΛΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

'Υπεργόφρά τὴν 8ην Μαΐου, εις τὸ Καράτοι, ἐλληνοπακιστανική συμφωνία ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας, ή ὅποια βάλ καλύπτη τοὺς τομεῖς τῶν ἀεροσυγκοινωνιῶν και θαλασσίων μεταφορῶν, δηως πληροφορούμεθα ἀπὸ ἀρμόδιαν 'Υπηρεσίαν τοῦ Πακιστάν, εἰς 'Αθήνας.

Εἰς τὸ μέλλον ή συμφωνία αὐτή προβλέπεται νὰ ἐπεκταθῇ και εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς συνεργασίας τῶν δύο χωρῶν, σχετική δὲ ἐπιτιμία είχον ἐκφράσει αὶ δύο πλευραὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προσφάτου ἐπισκέψεως τοῦ τότε προέδρου τοῦ EBE Κοράται, κ. 'Αχμεντ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΙΩΑΝΝΟΥ Γ. ΣΧΙΝΑ

«ΠΗΓΑΙ ΤΟΥ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ»

Εἰς τόμον 255 σελίδων ἑκατοντόφροσην ή ἐπὶ διδακτορίᾳ εἰς τὸ Πανεπιστήμιον Θεσσαλονίκης διατριβή τοῦ δικηγόρου κ. 'Ιωάννου Σχινά ύπό τὸν ἐπίτεκνον τίτλον, τῆς ὅποιας τὸ ἀντικείμενον ἀπόκτητα δῶς δισαύτερον ἐνδιαφέρον ἐπικαιρότητος κατόπιν τῆς ἀρτί περατωσάσης τὰς ἔργασίας τῆς διεθνούς ἐπὶ τοῦ θέματος διασκέψεως τοῦ Αυδούργου.

Τὸ διδύλιον τοῦ κ. Σχινᾶ, μετά τὴν εἰσαγωγήν, εις ήν διαγράφεται τὸ ἀντικείμενον τῆς μελέτης και ἡ μέθοδος ἀναπτύξεως του, περιλαμβάνει εἰς τὸ Πρώτον Μέρος τὴν πολιτική και τὰ δργανα τῆς διεθνούς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Τὸ Δεύτερον Μέρος, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ και τὸν κύριον κορμὸν τοῦ ἔργου, ἀναφέρεται εἰς τὰς πηγὰς τοῦ δικαίου τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. Αἱ πρώται προσπάθειαι καθερώσεως ἔνισιών κανόνων, οἱ Κανόνες τῆς Χάγης τοῦ 1921, ή σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924, ή ἀναθεώρησις τοῦ 1968 και οι σύγχρονοι μετασχηματισμοί, τεχνικοῦ, οἰκονομικοῦ και πολιτικοῦ χαρακτήρος, ἐκτίθενται διεξοδικῶς μὲ τὴν ἀξιοσημείωτον συστηματικότητα, ήτις χαρακτηρίζει τὸ δῶν ἔργον. Τὸ Τρίτον Μέρος ἀναφέρεται εἰς τὴν θαλασσίας μεταφορᾶς πρὸς τὰ ὡς ἀναδιμορφούμενον μοιούμορφον δίκαιον και ἔξετάζει τὴν νομοθετικὴν πολιτικὴν τῆς χώρας μας εἰς τὸν τομέα τῆς ναυλώσεως, τὰς πηγὰς τοῦ σχετικοῦ ἐλληνι-

κού δικαίου και τὴν ἑκτασιν τῆς ἔφαρμογής του.

Ίδιας ἀξίζουν μνείας τόσον οἱ προτασσόμενοι πολυσέλιδοι πίνακες τῆς πλουσιστάτης διδιογραφίας, ήν ἔχρησιμοι ποτίσμενα δισεύρετα κείμενα τῶν σχετικῶν διεθνῶν συμβάσεων (Βρυξελλῶν 1924, Βρυξελλῶν 1968, σχ. UNCITRAL).

ΠΑΛΤΑΡΧΟΥ Λ.Σ. ΓΕΩΡ. ΘΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

«ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

'Η δορυφορική ναυτιλία ἀποτελεῖ τὸν νεώτερον κλάδον τῶν συγχρόνων ναυτιλιακῶν μεθόδων, τὸ δὲ σύστημα «Τράνζιτ» ἀποτελεῖ τὴν ἐν χρήσει σήμερον πρακτικὴν ἔφαρμογήν της.

'Ο πλωτάρχης Λ.Σ. κ. Γ. Θανόπουλος, ἀναλόδων ία καταστήση τὴν γνῶσην τοῦ συστήματος προσιτὴν εἰς τὸν μαθητή τῶν ναυτικῶν σχολῶν και γενικώτερον εἰς τὰ στελέχη τοῦ 'Εμπ. Ναυτικοῦ, εἶχε ν' ἀντιμετωπίση σειρὰν δυσχερῶν προβλημάτων. 'Η προ-ποτιθεμένη ψυχὴ η μαθηματικὴ προπαδεία, ή ποτείσια τῆς σχετικῆς διδιογραφίας, ή ἐλλειψις καθιερωμένης ὄρολογίας και τὰ γνωστὰ προβλήματα τῆς γλώσσης, συνιστοῦν οὐχι εύκαταφρόνητα ἐμπόδια, δυνάμενα εὔχερῶς ν' ἀπογοητεύσουν τὸν τολμῶντα παρομίαν συγγραφήν.

Παρά ταυτα, με τὴν χαρακτηρίζουσαν αὐτὸν ἐπιμέλειαν και ἐπιμονὴν ὁ πλωτάρχης Θανόπουλος, ήδην θήμη νὰ ὑπερνικήσῃ τὰς δυσκολίας και νὰ φέρῃ εἰς τὴν δημοσιότητα ἐν πολύτιμον δοήμημα διὰ τοὺς σπουδαστάς, τοὺς ναυτίλους και τοὺς ἄλλους εἰδικούς τού κλαδού.

Τὸ διδύλιον διατείται εἰς δύο κύρια μέρη: Τὸ πρώτων, εἰσαγωγικόν, ἀναλύει τὸ φαινόμενον «τόπλερ» και τὰς ἔφαρμογάς του, ἐνώ τὸ δεύτερον περιγράφει και παρακολουθεῖ, δῆμα πρὸς δῆμα, τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος Τράνζιτ. Οι πίνακες τῆς ἐντελώς ἔξειδυκεμένης διδιογραφίας και ἐν σύντομον, ἀλλὰ ἀναγκαιότατον λεξιλόγιον τῆς διολογίας τοῦ συστήματος, κλείσουν τὸ διδύλιον.

Μολονότι ἡ «Δορυφορικὴ Ναυτιλία» ἀποτελεῖ τὴν πρώτην, ἀν δὲν ἀπατώμεδα, συγγραφὴν πού τοῦ κ. Θανόπουλου, ή ποιότη τοῦ ἔργου μαρτυρεῖ πλέον ή ἐπαρκῶς τὴν ἀναμενούμενην προσφοράν του εἰς τὴν ναυτικήν μας διδιογραφίαν.

ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΝΤΑΠΑΣΗ

«JURISPRUDENCE MARITIME HELLENIQUE»

Εἰς ἀνάτυπον ἑκατόντα πέντε τοῦ «Droit Maritime Français» ἑκατολφόρησεν ή ἐνδιαφέρουσα και καταποτική μελέτη τοῦ λιαν γνωστοῦ ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου δργων του, δικηγόρου κ. 'Αντωνίου 'Αντάπαση περὶ τῆς «Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς νομολογίας».

'Η μελέτη αὐτὴ δημοσιεύθεισα εἰς τὸ ἀνώτερο περιοδικὸν τοῦ 'Ιανουαρίου 1978 διὰ τὴν διεθνή ἐνημέρωσιν ἐπὶ τῆς προσφάτου νομολογίας τῶν ἀλληλικῶν δικαστηρίων ἐπὶ τῶν κυρίων θεμάτων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀναφέρεται εἰδικώτερον εἰς σειρὰν δῶλη ἀποφάσεων διδιούσων λύσεις εἰς θέματα: ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ναυτικῶν προνομίων, ἔργατοι και συγκρούσεως πλοίων.

Δ. ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΗ - Ι. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

«ΝΕΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΜΙΣΘΩΝ, ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΩΝ»

Αἱ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν Ισχυουσῶν συλλογικῶν συμβάσεων πλοιαρχῶν και προσωπικοῦ φορτηγῶν και δεξαμενοπλοίων 4.500 τόνων d.w. και ἀνα, προβλεπόμεναι αὐξήσεις, δο-



Θείσαι σταδιακώς διά τὸ μέχρι τέλους 1977 διάστημα καὶ διά τὸ μέχρι 30.6.78 διάστημα, ἐδημούργησαν τὴν ἀνάγκην τακτικῆς ἐνημέρωσεως τῶν ἐνδιαφερομένων.

Οἱ συγγραφεῖς τοῦ ἐπικεφαλίδι βοηθήματος ἔχοντες διὰ προηγουμένης ἐκδόσεως καλύψει τὸ πρῶτον διάστημα, διὰ τῆς ἐν λόγῳ νεωτέρας ἐκδόσεώς των καλύπτουν τὴν

μέρι 30.6.78 περίοδον. Τὸ ἀποράτητον τοῦτο δοήθημα περιλαμβάνει λεπτομερεῖς πίνακας τῶν ηγέμενών μισθῶν κατὰ κατηγορίας πλοίων καὶ ναυτικῶν, πίνακας ἀδείας, χρόνου ὑπηρεσίας, προσθέτων ἀμοιδῶν, υπερωριῶν κλπ., εἰσφοράς ΠΝΟ καὶ NAT ὡς καὶ χρημάτων πληροφορίας περὶ ἀντικαταστάσεως ναυτολογίου.



Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ 1977

203 ΣΚΑΦΗ, 1.200.318 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

Αἱ παγκόσμιοι ολικαὶ ἀπώλειαι τοῦ 1977 ὑπελείφθησαν μόλις κατὰ 6.000 τόν. γκρός τοῦ ἔτους - ρεκόρ, 1976. Αἱ ἀπαιτήσεις πρὸς τὸ Λόιδο καὶ τοὺς ἄλλους ναυτασφαλεῖτάς ὑπολογίζονται περὶ τὰ 170 ἑκάτ. λιρῶν Ἀγγλίας, χωρὶς νὰ λαμβάνονται ὑπὲρ ὅψιν τὰ μικρὰ πλοῖα, ἀξίας κάτω τῶν 500.000 λιρῶν. Πορὰ ταῦτα, ἐκφράζεται ἴκανοποίης διὸ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπολεσθέντων σκαφῶν ἀνά τῶν 500 τόνων γκρός ἀντιπροσωπεύει τὸ 0,31% τοῦ παγκόσμιου συνόλου, ἔναντι μέσου ὕρου 0,36% τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν τῆς τελευταίας 5ετίας.

Πορὰ τὰ ἀτυχήματα τύπου «Ἀμόκο Καντίζ» —κλασσικὴ περίπτωση προσαράξεως— μεγαλυτέρα ἀνησυχία ἐκφράζεται διὰ τὴν ἀπώλειαν 65 σκαφῶν ἐκ πυρκαϊδῶν καὶ ἔκρηξεων. Τὰ πλοῖα αὐτά, συνολικῆς χωρητικότητος 540.000 τόν. γκρός, ἀντιπροσωπεύουν τὸ 45% τοῦ ἀπολεσθέντος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τονάζ.

Μέχρι πρὸ ἔτους, ἐπιστεύετο ὅτι τὰ νέα μέτρα ἀσφαλείας κατὰ τῆς πυρκαϊδῶν καὶ τῶν ἔκρηξεων ἦσαν ἐπιτυχῆ, δεδομένου ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετία τὸ ποσοστὸν τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν ἐπὶ τῶν ὡς ἀνώ αἰτίαν παρέμεινε σταθερῶς κάτω τοῦ 30%. Τώρα, μέντος, προτείνεται ἀναθεώρησις τῆς καταστάσεως, μολονότι ἔνεα μόνον ἐκ τῶν 45 σκαφῶν ἦσαν τάνκερς.

Συνολικῶς, ἀπώλεσθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 203 σκάφη τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου (ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός), συνολικῆς χωρητικότητος 1.200.318 τόνων γκρός, ἔναντι 208 σκαφῶν, 1.206.271 τόν. γκρός τοῦ 1976.

Οἱ σημαντικαὶ ἀπώλειαι τοῦ 1977 προέκυπταν τὰ ἀτυχήματα αὐτά, ἡ «Ἐνωσις Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ» ἀναφέρει ὅτι 37 σκάφη, 243.184 τόν. γκρός ἀπώλεσθησαν συνεπείᾳ κακοκαιρίας, βυθισθέντα καὶ ἔγκαταλειφθέντα σκάφη ἥσαν 25, τόν. γκρός 61.052· λόγω προσαράξεως, 41 πλοίο, 188.232 τόν. γκρός κατέστησαν ὀλικὴ ἀπώλεια· εἰς συγκρύσεις ὠφείλετο ἡ ὀλικὴ ἀπώλεια 18 σκαφῶν, 57.223 τόν. γκρός καὶ ἡ ἀπώλεια 2 σκαφῶν, 9.720 τόν. γκρός· πυρκαϊδῶν ἐπεκτείνεται προσεκάλεσταν τὴν ἀπώλειαν 65 σκαφῶν, 541.858 τόν. γκρός, ἀγνοούμενα 2 σκάφη, 26.047 τόν. γκρός· λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν ἡ τὴν Ἐλίκα ἀπώλεσθησαν 2 πλοίο, 6.536 τόν. γκρός καὶ ἡ διαφόρων ἄλλων αἰτίων 11 σκάφη, 66.172 τόν. γκρός.

Αἱ σημαντικαὶ εὔκολίας καὶ ἡ ἐλληνικὴ κατέχουν μονίμως προέχουσαν θέσιν εἰς

‘Αρχαὶ τοῦ Παναμᾶ ἀπεφάσισαν ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1976 νὰ συστήσουν, τίθεται ἐν ἀμφιβολίᾳ. ‘Η ἀναλογία ὀλικῶν ἀπώλειῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν αὐτῆς, ἡτοι εἶναι τετραπλασία τοῦ παγκόσμιου μέσου ὕρου, δέον νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν τῶν ναυτασφαλιστῶν’.

Τὰς ὑψηλοτέρας ὀλικὰς ἀπώλειας ἔκαλυπτον σημαῖα:

Λιβερία: 16 πλοῖα, 346.026 τόν. γκρός (0,4% τοῦ ὑπὸ τὴν σημαίαν αὐτῆς καλυπτομένου τονάζ)· Παναμαϊκή: 45 πλοῖα, 225.095 τόν. γκρός (12%)· Ελληνική: 32 πλοῖα, 187.147 (0,6%)· Ισπανική: 6 πλοῖα, 103.922 τόν. γκρός (0,3%)· Κύπρος: 16 πλοῖα, 48.269 τόν. γκρός (1,7%).

Αἱ ἀπώλειαι τῆς λιβερίανῆς σημαίας εἰναι ὑψηλοὶ διότι περιλαμβάνονται εἰς αὐτάς μεγάλοι σκάφη, ως τὸ ἀξίας 15 ἑκατ. δολλαρίων O.B.O. «Ἐξότικ», τὸ ὅποιον ἐχορακτήσθη ὡς τεκμαρτὴ ὀλικὴ ἀπώλεια μετέ ἔκρηξην εἰς τὰς δεξαμενάς ἐν πλῷ καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Γιούνιβερς Νηφάλιαν» (51.320 τόν. γκρός) καὶ «Χαδάιαν Πάτριοτ» (45.246 τόν. γκρός, ἀξίας 11 καὶ 17 ἑκατ. δολλαρίων ἀντιστοίχως).

Οἱ κίνδυνοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπανήλθον εἰς τὴν ἐπικαιρότητα μὲ τὴν σύγκρουσιν τῶν δύο λιβερίανων σούπερ - τάνκερ «Βενπέτη» καὶ «Βενόιλ» (152.000 τόν. γκρός ἔκαστον), τὰ ὅποια, μολονότι δὲ ἀπώλεσθησαν, ἐπέφερον σοβαρὸν πλῆγμα εἰς τοὺς ναυτασφαλιστάς.

Αἱ προσποκαὶ διὰ τὸ μέλλον εἶναι δύσκολον νὰ καθορισθοῦν. Δὲν ἔχουν εἰσέτι ἐπισημανθῆ τὰ αἴτια τὰ ὅποια προκαλούν τὸν ηγέμενον ἀριθμὸν ὀλικῶν ἀπώλειῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. «Ἐνα μεγάλον ἐρώτημα παραμένει τὸ διὰ συμβῆ ἔκαν τὰ παρωπλισμένα σκάφη ἐπανέλθουν μαζικῶς ἐν ὑπερσοία. «Ἐπισήμης ἐπισημαίνεται διὰ μίαν εἰσέτι φοράν ὁ σοβαρὸς ρόλος τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος εἰς τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα.

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ Η ΤΥΧΗ ΤΟΥ «ΒΗΤΑ ΣΗ»

ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΦΟΒΟΙ ΑΥΤΑΝΔΡΟΥ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΤΟΥ

‘Απωλέσθησαν, ὑπὸ ἀγνώστους συνιθήκας, τὰ ἔχνη τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου «Βῆτα Σή», τὸ ὅποιον ἀνεμένετο νὰ φάσῃ εἰς τὸν γαλλικὸν λιμένα Καρόντ τὸ ἀπόγευμα τῆς 5ης Μαΐου.

Τὸ 14.189 τόν. d.w. σκάφος, ναυπηγήσεως τοῦ 1958, είχεν ἀποπλεύσει τὴν 13ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὸ Μαρούτο τῆς Μοζαϊμπίκης μὲ προορισμὸν τὸν ὡς ἄνω γαλλικὸν λιμένα, μεταφέρον 11.500 τόνων μεταλλεύματος χρωμάτου χύδην.

Κεφθ’ ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ὁ πλοίος διετήρει συχνῆν ἐπικοινωνίαν μετὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας, μεχρι τῆς ἐπόρειας τῆς 4ης Μαΐου, ὅτε ἀνέφερεν ὅτι εὑρίσκεται μεταξὺ Σαεδηνίας καὶ Κορσικῆς καὶ ἀνέμενε νὰ φάσῃ εἰς τὸν προορισμὸν τοῦ τὴν μεσομβρίαν τῆς ἐπομένης. Εἰς τὴν περιοχὴν ἐπεκτείνεται νηγεία.

Τὴν πρώιαν τῆς 8ης Μαΐου (ἐμεσολάβησε στὸ Σαββατοκύριοικον 6 καὶ 7 τὸν μηνὸν) οἱ πλοιοκτῆται ἐπληροφορήθησαν ἀπὸ τοὺς πράκτορας τοῦ Καρόντ ὅτι τὸ σκάφος δὲν

ἀφίχθη ὡς ἀνεμένετο.

‘Αμεσῶς ἡ ἑταῖρια ἤθελεν εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῆς γαλλικῆς ὑπηρεσίας ἐρευνῶν καὶ τοῦ YEN καὶ ἀπεστόλη σχετικὸν σῆμα εἰς αἴπαντα τὰ πλοῖα κινούμενα εἰς τὴν περιοχὴν ὅπου ἀπωλεσθησαν τὰ ἔχνη τοῦ «Βῆτα Σή». Παραδήλως, ἥρχισαν ἔρευναι ἀπὸ ἀέρος διὰ τὸν ἐντοπισμὸν τοῦ σκάφους, αἱ ὄποιαι διὰ ἀπέδησαν ἀκαρποὶ ἐπὶ 4ήμερον.

‘Ως ἀνεκοινώθη ἀργότερον, ἀπὸ τῆς 5ης Μαΐου καὶ ἐντεύθη ἡ περιοχὴ ἐπλήσσετο ὑπὸ ισχυρῶν ἀνέμων.

‘Ηδη ἐκφράζονται σοβαροὶ φόδοι περὶ αὐτούνδρου ὀπώλειος τοῦ σκάφους, τοῦ ὅποιον ἐπέβαινον 14 “Ελληνες καὶ 10 ὀλλοδοτοὶ ναυτικοί, ως καὶ αἱ σύζυγοι τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ μαγείρου καὶ ἡ 5ετὴς θυγάτηρ τοῦ πρώτου.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ φορτίον τοῦ σκάφους εἶναι ἑκ τῶν πλέον ἐπικινδύνων διότι μὲ τὴν παραμικρὰ ἐμφάνισιν ὑγρασίας μετατοπίζεται εὐκόλως προκολούν τὸν κίνδυνον τοῦ πλοίου.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: ‘Ως ἀνέφερε τὴν 21ην Ἀπριλίου, ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν κύλινδρον No. 4 τῆς πρωστηρίου μηχανῆς καὶ κατηγορίας ἐπεδεινώθη καὶ τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος τὸ ὅποιον ἐδυθίσθη εἰς πλάτος 23.36'30'' καὶ μῆκος 58.21'00'' ἀντολικοῦ τῆς νύκτας τῆς Ιδίας ἡμέρας, εἰς βάθος 5 ὄργυιῶν.

ΑΡΑΜΟΝ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ρωσικοῦ δηξελοπλοίου «Ζολοτίτσα» εἰς τὸν πο-

ταμόν Σέλντ, λόγω κακής όρατότητος, την 29ην 'Απριλίου. Άμφοτερα τά πλοια ύπεστησαν ζημιάς άλλα δεν ύπηρχαν θύματα. Την ίδιαν ήμέραν το έλληνικόν σκάφος αφίχθη εις Αμέρεσαν.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: Συνεκρούσθη μὲ φορτηγίδας εις Μισσισιππηνή, την 25ην 'Απριλίου, κατά την διάρκειαν όμιχλης. Τὸ σκάφος, ὅπερ μετέφερε φορτίου γεννημάτων, ύπεστη σήμεραν εἰς τὰς δεξαμενάς καυσίμων καὶ διαρροήν. Ζημιάς προεκάλεσε καὶ εἰς τὴν προβλῆτα. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἀνέληφθησαν εἰς Νέαν 'Ορλεάνην.

ΑΤΤΙΚΗ: 'Από Νίκαια διὰ Πόρτ Σουδάν μὲ 5.000 τόν. τοιμέντου, προσήραξεν ξέωθι τῶν αιγυπτιακῶν ἀκτῶν, εἰς πλάτος 28.00' βόρειον καὶ μῆκος 33.27' ἀνατολικὸν, την 24ην 'Απριλίου. Τὸ πλήρωμα σῶν. Κατεβόλλοντο προσπόθειαὶ ἀνέλκυσεών του δι' ιδίων τοῦ μέσων. Τελικῶς τὸ σκάφος ἐγκατελείφθη ὑπὸ τῶν 21 μελῶν τοῦ πληρώματός του, ἐνώ ὑπεγράφῃ συμφωνητικὸν Λόδūς' ἀνοικτοῦ τύπου διὰ τὴν ἀνέλκυσίν του τὴν 29ην 'Απριλίου. Διαρροὴ εἰς τὰ διπύθμενα τῶν κυτῶν Νο 1 καὶ 2. Τὸ φορτίου ἔλαβόν. Ζημιάς εἰς τὴν Ἐλίκα. Τὴν 4ην Μαΐου ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ ρυμουλκὸν «'Ατλας» κατημύνετο πρὸς θαύματαν του, ἀφιχθὲν εἰς τὸ σημεῖον προσαράξεως τὴν ἐστέραν τῆς ἐπομένης. 'Η ἀνέλκυσις ἔκρινετο δυσχερῆς.

ΓΑΛΑΤΑΣ: 'Από 'Αμπιτζάν, μὲ φορτίου ξυλείας, ἔξωκειν εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας τὴν 9ην Μαΐου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.: 'Από τὸν Πειραιά δι' 'Ακαμπτα, ἔμφορτον. Προσήραξεν εἰς τὸν Κόλπον τῆς 'Ακαμπτας τὴν 4ην 'Απριλίου καὶ ἐγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ: Μετὰ τὴν πυρκαϊάν (ιδε τεῦχος 1.5.78), προσήραξε δορείων τοῦ 'Ασσεμπτ. 'Ανελκυσθέν, ἐν συνεχείᾳ, ἔρρυμουλκήμη εἰς τὴν Τζιμπούτι τὴν 1ην Μαΐου. Τὸ μηχανοστάσιον κατεκλύσθη δι' ὑδάτων.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ: Προσήραξεν εἰς τὸ ποταμὸν Ούρουγουάν τὴν 5ην Μαΐου, κενόν.

ΔΑΝΑΟΣ (κ.): Προσήραξεν εἰς τὴν 'Ερυθράν θάλασσαν, εἰς πλάτος 21.30' βόρειον καὶ μῆκος 39.04' ἀνατολικόν, τὴν 29ην 'Απριλίου, ἀνελκυσθέν τὴν ἐπομένην τῇ δονθείᾳ δύο ρυμουλκῶν. Τὸ σκάφος μετέφερε 2.200 τόνων ξυλείας ἀπὸ Γαλάτσι καὶ 5.500 τόν. τοιμέντου ἀπὸ Βραΐλαν εἰς Τζέντα.

ΕΛΕΝΗ Β.: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ γαλλικοῦ μπάλκ λάρριερ «Ροζελίνε» εἰς πλάτος 52.49'00'' βόρειον καὶ μῆκος 01.47'30'' ἀνατολικὸν τὴν δεν Μαΐου καὶ ἀπέκοπτη εἰς δύο, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔκχυθη εἰς τὴν θάλασσαν μέρος τῶν καυσίμων του καὶ τοῦ ἐπτερελαῖου φορτίου του. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη σῶν ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ σκάφους. 'Εκ τῆς διαρροῆς προεκλήθη ρύπανσις τῶν δρεπανιών ἀκτῶν.

ΕΥΟ·Ι·ΚΟΣ (τέως «Δημήτριος», ἀλιευτικόν, 129 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1972): 'Εθυμίσθη συνεπεία κακοκαιρίας ξέωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Μαυριτανίας τὴν 23ην 'Απριλίου. 'Οκτώ ἐν τῶν 18 μελῶν τοῦ πληρώματος ἀπωλέσθησαν.

ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ: 'Απὸ Ταραγκόνα δι' 'Αμπου Ντάμπι μὲ φορτίου τοιμέντου. Προσήραξεν ἐπὶ δράχων, εἰς ἀπόστασιν 80 περίποι μιλίων δορείων τῆς Τζέντας τὴν 30ην 'Απριλίου. 'Υπέρτη σοθαράς ζημιάς καὶ διαρροήν. Λόγω τῆς ἐπικινδύνου καταστάσεώς του, ἔγκατειείθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

ΛΑΚΩΝ: 'Απώλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του εἰς Μπάνθανγκαρ, κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου κακοκαιρίας. 'Εξητήθη ἐπιθέωρηση.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Τὴν 13ην 'Απριλίου ὑπέστη τηρκαϊάν ἔξωθι τοῦ Γουώρρι. Τὸ πῦρ κατεστάλη μετὰ 4ήμερον ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας, ἀφοῦ προεκάλεσεν ἐκτεταμένας ζημιάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὰ δργανά ναυσιπλοίσις, τὰς γεννητρίας καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα.

ΜΑΡΚΟΣ Μ. Β.: 'Απὸ 'Αμβέρσαν διὰ Καναδᾶ, ὑπὸ ἔρμα, ἀφίχθη εἰς Σολέντ τὴν 1ην Μαΐου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαί.

ΜΕΛΑΝΤΙΝ (π.): 'Υπέστη δλάβην εἰς τὴν μηχανήν, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Δωδεκανήσου, τὴν 2αν Μαΐου καὶ ἐξήγησε τὴν δονθείαν ρυμουλκῶν. Τὸ ρυμουλκὸν «'Αστέρι» ἀνέλαβε τὴν ρυμούλησίν του εἰς Πειραιά δάσει συμφωνητικὸν Λόδūς' ἀνοικτοῦ τύπου. 'Αμφότερα ἀφίχθησαν εἰς Πειραιά τὴν πρωιάν τῆς μεθεπομένης.

ΜΕΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.): 'Υποστάν δλάβην εἰς τὴν μηχανήν ξέωθι τοῦ Τζιμπούτι, ἐρρυμουλκήθη εἰς Κουδεύτη τὴν 8ην Μαΐου.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΤΟΛΗ: Προσήραξε τὴν 29ην 'Απριλίου εἰς Λά Λιμπερτάν, ἀνελκυσθέν ἀργότερον δι' ιδίων τοῦ μέσων. 'Επιθέωρησης ὑπὸ δύτου ἀπεκάλυψε ζημιάς εἰς τὰ ὑφαλά.

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ: 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ φορτηγίδος εἰς Μανίλαν τὴν 27ην 'Απριλίου, ὑποστάν ζημιάς εἰς τὰ ἐλάσματα. Συνετήθησαν ἐπισκευαί.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (λ.): Προσήραξεν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Κούβας τὴν 5ην Μαΐου, ἀνελκυσθέν μετὰ τινας δώρας τὴν ιδίων ημέραν. Δέν ἀνεφέρθησαν ζημιάς.

ΠΕΤΡΟΛΑ 34: 'Απὸ Πειραιά διὰ Τζέντα, ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν ἐντός τῆς διαρροής τοῦ Σουέζ τὴν 6ην Μαΐου.

Μὲ τὴν δονθείαν ρυμουλκῶν ἡγκυροδόλησεν καὶ ἀφοῦ ἐπραγματοποίησεν ἐπισκευαίς δι' ιδίων του μέσων συνέχισε τὸν διάπλου τῆς διώρυγος την ιδίων ημέραν.

ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.): Εἰς Μάλπαν, τὴν 3ην Μαΐου, ἐξήγησεν ἐπιθεώρησην λόγω ζημιῶν εἰς γεννήτριαν.

ΣΑΞΕΣ ΟΡ: 'Απὸ Δάντσιχ διὰ Τύνιδα, μὲ φορτίον 16.000 τόνων θείου, προσήραξεν εἰς τὴν Βαλτικήν, τὴν 2αν Μαΐου. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδūς' ἀνοικτοῦ τύπου μετά ρυμουλκοῦ τὸ ὄπιον, ὅμως, κατέβαλε ἀκάρτους προσπαθείας ἀνελκύσεως του. Τελικῶς, ἀνειλκύσθη τὴν νύκτα τῆς ἐπομένης τῇ δονθείᾳ ρυμουλκῶν. 'Επιθεώρησης ὑπὸ δύτου ἀπεκάλυψεν ἐλαφράς ζημιάς εἰς τὸν πυθμένα καὶ τὴν ἔλικα. Τὸ σκάφος ἦτο στεγανόν.

ΣΗ ΗΓΚΛ (τέως «Πάναρμα», σημ. Κύπρου): 'Εδεξαμενίσθη προσφάτως εἰς Παλέρμο πρὸς ἀποκατάστασιν ζημιῶν εἰς τὴν Ελίκα πρὸς έπροσκρύσεως ἐπὶ ἀγνώστου ἀντικειμένου.

ΣΚΑ·Υ·ΣΤΙΟΥΑΡΤ (κ.): 'Απὸ Καράρα διὰ Σόρεχαμ, παρέμεινε ἀκυβέρυητον, τὴν 28ην 'Απριλίου, εἰς πλάτος 49.02'30'' βόρειον καὶ μῆκος 04.04'00'' δυτικόν, λόγω δλάβης τῆς μηχανής. Τὸ πλοίον ρὸ - ρὸ «Κορνουάλια» ἐσπευσε πρὸς δονθείαν καὶ ἀνέλαβε τὴν ρυμούλησή του εἰς Ροσκόφ, ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην.

ΣΚΑ·Υ·ΦΑΙΗΘ (κ.): Μετὰ τὴν ἐκφόρτωτον σὺν του εἰς Λίμερικαν καὶ ἐνώ ἦτο ετοιμόν πρὸς ἀπόλους, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος τὴν 2αν Μαΐου. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας ἀφοῦ προεκάλεσε σημαντικάς ζημιάς.

ΣΟΥΛΙ: 'Αφίχθη εἰς Τέμα τὴν 29ην 'Απριλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν Ἐλίκα συνεπεία προσκρύσεως ἐπὶ ἀγνώστου ἀντικειμένου. 'Ο ἐπιθεωρητής τῶν πλοιοκτητῶν συνέστησε τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ σκάφους.

ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ 2: 'Απὸ 'Ακαμπτα διὰ Σικελίαν, ὑπὸ ἔρμα. 'Υποστάν ἐκρηκτικοῖς τῷ μηχανοστάσιον τὴν 6ην Μαΐου, ἀνελθισθήσαν ζημιάς.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ : 60.000 τόν. διὰ Δουνκέρκην ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος, Μάιον δολ. 4.50 ἐλευθ. ἐκφορτωτικῶν καὶ 50.000 τόν. διὰ Ν. Κορέαν δολ. 8, ἐλευθ ἐκφορτ.

'Ο ΜΑΪΟΣ μὴν ὑπῆρξε πάντοτε διὰ τὴν ναυλαγοράν, ὁ καθορίζων πως τὰς ἔξελίξεις καὶ τῶν ἐπομένων θερινῶν μηνῶν. 'Ιδωμεν ἡ πρόδελφις αὐτὴ θὰ δικαιωθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων.

Λεπτομερέστερον ἡ ἀγορά, κατὰ τομεῖς, εἶχεν ως κάτωθι ἐν συντομίᾳ :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ολιγότεραι εἰς ἀριθμὸν αἱ ναυλώσεις εἰς τὸν Κόλπον. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν Μάιον, 72.000 τόν. δολ. 5.75 φίοτ. Διὰ τὴν Κωνστάντζαν 28.500 τόν. Μάιον, δολ. 13.50 φίοτ. Καζαμπλάκαν 20.000 τ. Μάιον, δολ. 15.00 φίοτ. 'Ινδονησίαν ('Ιούν.) 25.000 τ. δολ. 21.50, ἥλ. ἐκφορτ. 2.500 τόν. δολ. 11.30 φίοτ. 'Ισπανίαν ('Ιούν.) 30.000 τόν. δολ. 11.30 φίοτ. 'Επίσης 18.000 τόν. σίτου, δολ. 21 φίο Μάιον καὶ 17.142 τόν. δολ. 17.75 φίοτ 'Ιούνιον. Φορμόζαν 33.000 τόν. δολ. 17.25 φίοτ Μάιον. Βενεζουέλαν 19.000 τόν. δολ. 13.50 φίοτ Μάιον. 'Ο ρυζα διὰ Τζακάρτα εἰς σάκκους δολ. 48.20 'Ιούν. 23.000 τόν.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ 'Ισόγειον Μ2 300 καὶ δ. ήμιόροφος Μ2 300.

'Από ποταμὸν Μισσισσιπῆ 12.000 τόν. σιτηρά, κατ' ἀποκοπῆ 206.208 δολλάρια φίο Μάιον.

'Από τὰς Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Νερδηγίαν 20.000 τόν. σύνολον, δολ. 20.25 καὶ 13.25 ἀντιστοίχως φίοτ Μάιον. 'Από Τελέδον δι' Ἀγγλίαν 12.000 τόν. δολ. 21.00 φίοτ Μάιον - Ιούνιον. 'Επίσης ἀπὸ Τολέδου μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 24 καὶ 17 ἀντιστοίχως, φίοτ καὶ 25.000 τόν. δολ. 16.75 καὶ 9.75 ἀντιστοίχως Μάιον. 'Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον δι' Ἀγγλίαν (Σήφορθ), 40.000 τόν. δολ. 8.65 Μάιον. 'Απὸ "Άλμπανι διὰ τὸ Κόντινεντ 19.000 τόν. δολ. 10.00 Μάιον φίοτ. 'Απὸ Σικάγον δι' Ἐγκερσούντ 17.000 τόν. δολ. 24.25 φίο Μάιον.

Γαιάνθρακες: 'Απὸ Χάμπτον Ρόδις διὰ Ποχάγκ Ιούν. 50.000 τόν. δολ. 8.00 ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ Δουνικέρκην 60.000 τόν. Μάιον, δολ. 4.50 ἐλ. ἐκφόρτ.

Παλαιοσιδήρα: 'Απὸ Ντηπρόϊτ διὰ Βόρ. 'Ισπανίαν 7.300 τόν. δολ. 190.000 φίο. 'Απὸ ἄνατ. ἀκτὴν 'Ην. Πολιτείων δι' Ισπανίαν 25.000 τόν. δολ. 13.75 φίο.

ΑΠΟ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ

'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Ντακάρ 14.000 τόν. δολ. 21.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Γανδῆν - Αμβούργον ρέιπτζ 26.000 τόν. δολ. 19 φίο, μὲ 2.000/5.000 τόν. Ιούνιον. 'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Βηρυτὸν ἢ Λαττάκια 10.000 τόν. σόγιας δολ. 28.50 (2000/1000 τόν.).

ΑΠΟ ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΝ

Σιτηρά ἀπὸ ἀμερικ. λιμένας διὰ Ναχόντα 30.000 τόν. δολ. 12.50 φίο Μάιον. Διὰ Νότ. Κορέαν 26.000 τόν. δολ. 14.40 Μάιον (6 ἡμέρ. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.).

'Απὸ Βανκούμερ δι' Ισπανίαν Ιερίνιον 21.000 τόν. δολ. 12.20 φίο. 'Απὸ Βανκούμερ διὰ Βομβάην, σπόροι, 15.000 τόν. δολ. 27.35, ὅψιδον Καλκούτταν δολ. 29.85 φίο Μάιον.

ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

'Αραβόσιτος. 'Απὸ Νότ. Αφρικήν διὰ 3 λιμένας Ιαπωνίας 14.000 τόν. δολ. 13.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Λιπάσματα ἀπὸ Χάργκ "Αἰλαντ διὰ δυτ. ἀκτὴν Ινδίας 12.000 τόν. δολ. 7.50 φίοτ (5.000 - 1.000 τόν.).

Φωσφάτα ἀπὸ Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν Ινδίας 10.000 τόν. δολ. 8.25 φίοτ. Ζάχαρις ἀπὸ Μπανάκος διὰ Κίναν 10.500 τόν. δολ. 9.50 φίο Μάιον.

'Απὸ Δυτ. Αφρικήν: Μονρόβια διὰ τὴν Ολλανδίαν 82.000 τόν. δολ. 3.25 φίο Μάιον.

'Απὸ Κωνστάντζαν διὰ Μπουεναβεντούρα 10.000 τόν. λιπάσματα δολ. 27.00 φίος Μάιον.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν:

Ταξίδιον, δόρ. ἀκτὴν Νοτ. Αμερικῆς δολ. 3.350 ἡμέρ. σκάφος 26.200 τόν. τοῦ 1976.

Ταξίδιον Καραϊβικῆς δολ. 4.000 ἡμερησ., 21.548 τόν., τοῦ 1969.

Ταξίδιον Ραγκούν δολ. 4.250 ἡμερησ., περιπλαναμονέων ὅρεταῖμ 14.860 τόν. τοῦ 1977.

Ταξίδιον Κίνας, μέσω Βρετ. Κολομβίας δολ. 2.10, τόν. 75.000, τοῦ 1965.

Ταξίδιον Κόντινεντ δολ. 4.500, σκάφος 22.450 τόν. νεότευκτον.

Παράδοσις "Απω Ανατολήν:

Ταξίδιον Β. Εύρωπην, παράδοσις Σιγκαπούρη δολ. 3.500 ἡμέρ. πλέον 1.500 δολ. ὅρεταῖμ μηνιαίων, τόν. 22.250, τοῦ 1972.

Ταξίδιον Κόντινεντ, Μεσόγειον, παράδοσις Μανίλαν δολ. 8.600 ἡμερησ. 27.469 τόν. τοῦ 1957.

Ταξίδιον Φορμόζαν, μέσω Αργεντινῆς, παράδοσις Καράτσι δολ. 4.200, σκάφος 25.555 τόν. τοῦ 1968.

Ταξίδιον Ανατολ. Καναδᾶν, παράδοσις

Ντάρμπιπον, δολ. 2.650 ἡμερησ. 16.789 τόν. τοῦ 1967.

Ταξίδιον Πλέιτ, παράδοσις Ταραγκόναν, ἐπαναπαράδοσις Κέιπ Πέσσερο δολ. 5.100 ἡμερησ. (59.960 τόν. τοῦ 1975).

Ταξίδιον κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν παράδοσις Γιβραλτάρ, ἐπαναπαράδοσις Πολωνίαν, δολ. 4.600 ἡμερησ. (26.875 τόν. τοῦ 1970).

Κυκλικὸν Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Γιβραλτάρ, ἐπαναπαράδοσις Εύρωπην - Μεσόγειον δολ. 4.150 ἡμερησ. (24.847 τόν. τοῦ '74).

Κυκλικὸν ὑπερατλαντικόν, παράδοσις Λισσαδῶνα, ἐπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο, δολ. 5.050 ἡμερησ. πλέον 1.500 δολ. ὅρεταῖμ μηνιαίων, 53.836 τόν. τοῦ 1975.

Παράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ:

Ταξίδιον Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρέιντζ μέσω Ανατ. Καναδᾶ, παράδοσις Κόντινεντ, δολ. 3.475 ἡμερησ. (8.514 τόν. τοῦ 1954).

Ταξίδιον Περσικὸν, παράδοσις Ντελφζύλ ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, δολ. 5.000 ἡμερ. περιπλαναμονέων ὅρεταῖμ (14.936 τόν. τοῦ 1970).

Κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Χάρκ οφ Χόλλαντ, ἐπαναπαράδοσις Εύρωπην, δολ. 4.290 ἡμερησ. (27.000 τόν.).

Κυκλικὸν Πλέιτ - Μαύρης Θαλάσσης παράδοσις Μέρσεϋ, ἐπαναπαράδοσις Πάσσερο, δολ. 4.500 ἡμερησ. περιπλαναμονέων ὅρεταῖμ (31.305 τόν. τοῦ 1971).

Ταξίδιον Πόρτ Αλφρεντ, μέσω Πόρτ Κάμπσαρ, παράδοσις Κόντινεντ δολ. 1.82½ (66.560 τόν. τοῦ 1973).

Παράδοσις Βαλτικήν:

Ταξίδιον Περσικόν, παράδοσις Ροστόκ, δολ. 4.300 ἡμερ. (17.666 τόν. τοῦ 1958).

Ταξίδιον άνατ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, μέσω Βραζιλίας, παράδοσις Πολωνίαν, δολ. 4.400 ἡμερησ. (31.901 τόν. τοῦ 1972).

Παράδοσις Βόρ. Αμερικήν:

Ταξίδιον Καζαμπλάνκας - Γιβραλτάρ, παράδοσις Τολέδον, δολ. 9.000 ἡμερησ. (14.883 τόν. τοῦ 1975).

Ταξίδιον μέσω Κόλπου - Βενεζουέλας, πα-

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν / ρυμου - κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ θαλασσαῖα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις
Μπότσαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων : 4520.132, 4520.084, 4520.128,
4512.128, 4525.262

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασμένους δρασ : 8946.107, 8028.592,
9916.866, 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

FEARWAYS HOUSE, 2A, ST. BARNABAS ROAD

WOODFORD GREEN, ESSEX 1 G8 7 DA

TELEX : 897954

TELAD : "MATSAS" ESSEX

TELEPH : 5056421

ράδοσις Μισσισιπή, έπαναπαράδοσις Τρίνινταντ, δολ. 4.250 ήμερησ., πλέον 1.500 δολ. σύμβαση μηνιαίως (7.435 τόν. τού 1970).

Ταξίδιον Κόρτικεντ, παράδοσις Νέαν Όρλεάνη, δολ. 6.000 ήμερησ. (25.230 τόν. σκάφος) Ρώσοι.

Ταξίδιον Έρυθράς ή Περσικού, έπαναπαράδοσις "Άντεν ή Μουσκάτ", παράδοσις Κόλπου δολ. 4.400 ήμερησ. (10.157 τόν. τού 1969).

Ταξίδιον Κολόμπο - Σιγκαπούρην ρέιντζ, παράδοσις Κόλπου δολ. 5.425 ήμερησ. (25.503 τόν. τού 1962).

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Κούδαν, δολ. 3.700 ήμερησ. (12.000 τόν. τού 1961).

Ταξίδιον Βορδώ - Δουνκέρκης, παράδοσις Γκουαγιακίλ δολ. 3.975 ήμερησ. (15.625 τόν. τού 1965).

Χρονοναυλώσεις περιόδου:

4-6 μήνας, παράδοσις Κόλπου Μεξικού, έπαναπαράδοσις Κόλπου, δολ. 4.000 ήμερησ. (17.354 τόν. τού 1973).

6 μήνας, παράδοσις Πολωνίαν, δολ. 3.950 ήμερησ. (36.732 τόν. τού 1966).

7-9 μήνας, παράδοσις Σκάου, δολλάρια 4.000 ήμερησ. (27.003 τόν. τού 1975).

* * *

Σκάφος 53.413 τόν. τού 1975 δολ. 5.500 ήμερησ. παράδοσις Ιαπωνίαν έπαναπαράδοσις Περσικόν, ταξίδιον μέσω Δυτ. Ακτής Ήν. Πολιτειών.

Σκάφος 18.420 τόν. τού 1968, δολ. 3.650 ήμερησ. παράδοσις Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσις Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρέιντζ, μέσω Ρεσίφε.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Μεταβολήν τινα άξιοσημείωτον δέν ένεφάνισεν ή ναυλώσορά των δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτων δεκαήμερον τού μηνός. Ζωροτέρα ύπηρχεν ή κίνησης ναυλώσεων είς την Καραϊβικήν, ένω δ Περσικός Κόλπους ένεφάνισε την γνωστήν στασιμότητα είς τους ναύλους.

Τά W 18.25-27.50 έπληρωθησαν άπό τόπο Περσικόν διά την Δύσιν Μάιον είς σκάφη 220.000 τόνων. Διά την Ιαπωνίαν σκάφης 83.000 τόν. Δ.Φ. W 50.

'Από την Καραϊβικήν διά Βόρ. Αμερικήν ('Ατλαντικόν) 49.000 τόν. W 80. Διά τον Κόλπου μέρος φορτίου 52.000 τόν. W 77 Μάιον και 31.000 τόν. μέρος φορτίου W 115 (Μάιον).

'Από την Μεσόγειον διά Βόρ. Αμερικήν ('Ατλαντικόν ή Κόλπον) 88.000 τόν. W 48. 75 και διά Σαίν Κρουά μέρος φορτίου 125 χιλ. τόν. W 33.5 Μάιον.

'Από Δυτ. Αφρικήν διά Βόρ. Αμερικήν ('Ατλαντικόν) ή Κόλπουν μέρος φορτίου 65 χιλ. τόν. W 63.5 Μάιον.

Τάξιμο το σάρτερ: Σκάφος 25.000 τ. παράδοσις Περσικόν 4-6 μήνας (καθαρά ή δικάθαρα) έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, λίρας 75.000 μηνιαίως.

Σκάφος 59.044 τόν. διά 21-36-51 ή μέρες δολ 3.65 τόν. τόνων.

* * *

Βελτιωμένη πως ή ζήτησις δεξαμενοπλοίων της τάξεως τών 100.000 τόνων, έλλειψης έπαρκους προσφοράς σκαφών τού μεγέθους αυτού. Μέρος φορτίου 100.000 τόνων έπληρωθή Γουόρλντσκεϊλ 37,5 άπό 'Αραβικόκ Κόλπου δι' 'Αγγλίαν, ένω σκάφος τών 120.000 τόν. d.w. άπήτησεν ανω τών 40 μουνάδων της κλίμακος διά παρόμοιου φορτίουν. Πρό τινων μόλις έδημοδών οι ναύλοι διά τά πλοίοι αυτά έκυμασινοτε περι τάς 22-25 μουνάδας της Γουόρλντσκεϊλ.

Σκάφος τών 225.000 τόν. d.w. έπληρώθη έλλαφρως καλύτερον ναύλον (Γουόρλντσκεϊλ 19) διά την μεταφοράν μέρους φορτίου 205.000 τόνων άπό τόν. 'Αραβικόν Κόλπουν είς την Μεσόγειον. Γενικώς, πάντως, οι ναύ-

λοι τών σούπερ - τάνκερς παραμένουν είς χαμηλά, έπιζημιας έπιπεδα, μή έπιτρέποντα την αισιοδοξίαν διά τό δύμεσον μέλλον.

* * *

Δεξαμενόπλοια ανω τών 3 έκατ. τόν. d.w. παρωπλισθησαν τόν. παρελθόντα μήνα, ένω αι πωλήσεις πρός διάλυσιν υπερέβησαν τά 2 έκατ. τόν. d.w., άναφέρει ναυλομεσιτικόν γραφείον τού Λουδίνου.

Έπισημανόν δύο οι παροπλισμοί και αι διαλύσεις άντικαποτρίζουν τήν συνεχιζομένην κρίσιν τής ναυλαγοράς τών τάνκερς, τό

γραφείον Ε.Α. Γκίμπσον Λτδ. άναφέρει οτι την 15ην Απριλίου υπήρχον 333 τάνκερς, 45,3 έκατ. τόν. d.w. άργυρώντας, ένω τό σύνολον τών διαλύσεων άπό τών άρχων τού έτους είχε φθάσει τά 122 σκάφη, 6,2 έκατ. τόνων.

'Υπελογίζετο, έπισης, δη σούπερ - τάνκερς συνολικού d.w. 7,3 έκατ. τόνων προσερέποντο πρός ναύλωσιν είς τόν. Περσικόν Κόλπουν είς τό τέλος Απριλίου, ένω τά 4,8 έκατομ. τόνων εύρισκοντο είς θέσιν «επότ».

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣΙ 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χότερες) 30.000 τόν. κριθῆς Μπαντάρ 'Αμπας \$ 20, άμφιον Μπαίν ή Πόρτ Καρτέ \$ 18,85, 'Αγ. Λαυρέντιον οδχή δυτικ. τού Μόντρεαλ \$ 19,45 φίο, μέ 2.000 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 2-15.

Γ'ΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χότερες) 25.000 τόν. παλαιοσύδηρον δυτ. 'Ιατλάν \$ 13, φίο, 'Απριλίου 25-Μαΐου 5.

ΚΕΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Σάντος \$ 13,25, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 1-10.

ΠΑΡΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων δαστολ. άκτης Μεξικού \$ 9,25, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 8-16.

ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ: Ντουλούθ 17.200 τόν. γεννημάτων ιταλικού λιμένας 'Αθριακής \$ 26, 50, φίο, μέ 2.000 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 3-15.

ΜΕΛΕΤΗ ΙΙ: Τολέδο 12.000 τόν. γεννημάτων 'Αγγλαν \$ 21, φίο, μέ 3.000 τόν. έκφροτσιν, Μέσιον, 'Ιονίου.

ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ (λιθ. ή έπερον): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Καζαπλάνκαν \$ 15, φίο, μέ 1.250 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 10-20.

ΑΝΑΓΤΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ: Μεγ. Λίμνας 13.000 τόν. γεννημάτων Νορθφίγιαν \$ 20,25, φίο, συπλήρωσης 20.000 τόν. Άγ. Λαυρέντιον \$ 13,25, μέ 6.000/6.000 τόν. φορτοεκφράσιν, Μαΐου 15-23.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Γκουαγιακίλ \$ 18,75, φίο, μέ 1.200 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 10-22.

ΚΥΘΩΝΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 18.000 τόν. γεννημάτων δυτ. κάθην Μεξικού \$ 16,50, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφροτσιν Μαΐου 8-15.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χότερες) συμπεριλαμβανομένου 'Άλμπαν 25.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 10, φίο, Μαΐου 2-10.

ΑΓΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚΙ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.142 τόν. σίτου Ιαπωνίαν \$ 21, φίο, μέ 2.000 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 20- 'Ιουνίου 5.

Π. Σ. ΠΛΑΗΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 23.080 τόν. δρόζης είς σάκκους Τζακάρταν \$ 48,20, πλέον 4.000 τόν. διά κάθη πρόσθετον λιμένα έκφροτσιν, μέ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφράσιν, 'Ιουνίου 5-15.

ΝΤΙΝΑ (κ.): Τάμπαν 7.600 τόν. λιπαράματων Αντίναν \$ 140.000 κατ' άποκοπήν, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφροτσιν, Μάιον.

ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ: Μισισιπούπην 12.000 τ. d.w. φορτίου γεννημάτων Βενεζουέλαν, \$ 206, 208, φίο, μέ 6.000 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 19-25.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 56.000 τόν. γεννημάτων Κόντινεντ, \$ 7,25, φίο, Μαΐου 15-25.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΙΓΑΙΣ ΘΑΝΤΕΡ: Πόρτο 'Αλέγκρε — Παρανάγκουα ρέιντζ 29.000 τόν. d.w. γεννημάτων (1.624.733 κ.π. 21.500 τόν.) Γάνδην — 'Άμβούργον ρέιντζ \$ 44.000 φίο, Μαΐου 12-20.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜΙ: Ρίθερ Πλέιτ 45.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 18,50, μέ 2.000 τόν. γκρός φορτίου, 5.000 τόν. έλ. έκφροτσιν, 'Ι-ούνιον.

ΑΙΓΑΙΣ: Μπούνεος 'Άρες 10.000 τόν. δρόζης είς σάκκους Καραϊβηκήν \$ 26,75, φίο, μέ 750/750 τόν. φορτοεκφράσιν, Μαΐου 10-18.

ΚΑΣΤΡΑΚΙ: Ρίθερ Πλέιτ 14.000 τόν. γεννημάτων Ντακάρ \$ 21,50, μέ 2.000 τόν. γκρός φορτίου, 1.500 τόν. έλ. έκφροτσιν, Μαΐου 10-25.

ΙΡΙΣ: Βασιλίδαν 10.000 τόν. γεννημάτων Κορότε και Μάλταν \$ 23,75, φίο, μέ 1.500/1.000 τόν. φορτοεκφράσιν, Μαΐου 24-31.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μικτόν λιθ.): Σεπετίμηα 200.000 τόν. μεταλλευμάτων 'Ολλανδίαν, \$ 22,25, φίο, Μάιον.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ: 'Αμερ. λιμένας έδρ. Ειρηνικού 30.000 τόν. παλαιοσιδήρων Ιαπωνίαν \$ 300.000, φίο, τέλος Μαΐου.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ: Βανκούμπερ 15.000 τόν. λιασιοπόρων Βουδάνην \$ 27,35, φίοιν Βουδάνην και Καλκούμπερ \$ 29,85, φίο, μέ 750 τόν. έκφροτσιν, Μαΐου 6-10.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Βρετ. Κομβείδαν 30.000 τόν. σίτου Κίναν, \$ 12,10, φίο, Μαΐου 20-31.

ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ: Κορίντο 4.300 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου, \$ 15,25, φίοιν άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού \$ 16,50 φίοτ, μέ 700/1.500 τόν. φορτοεκφράσιν, Μάιον

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ.): Τάραντο 15.000 τόν. κάρβονου Κοσταζακούλκος \$ 17,85, φίο, μέ 1.500/1.250 τόν. φορτοεκφράσιν, Μαΐου 10-15.

ΟΙΝΟΥΣ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Τάραντο 12.000 τόν. σιλήνων Κοσταζακούλκος \$ 24,50, φίο, μέ 1.500/1.250 τόν. φορτοεκφράσιν.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΕΛΕΥΣΙΣ: *Ηστ Λόντον 14.500 τόν. άραβος οίτιου Τίλμπουρ \$ 14,75, μέ 2.000 τόν. γκρός φορτίου, 6.000 τ. έλ. έκφροτσιν, Μαΐου 5-10.

ΑΘΩΣ: Μαυρίκιον 12.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Σαιντί Τζέν Λίρας 11,75, φίο, μέ 900/1.000 τόν. φορτοεκφράσιν, Μαΐου 10-20.

ΑΣΩΜΑΤΟΣ: Νότιον 'Αφρικήν 14.000 τόν. άραβος οίτιου τρίς ιαπ. λιμένας Ιαπωνίας \$ 13,75, φίοιν 1-3, 2.000 τ. έλ. έκφροτσιν, Μαΐου 8-16.

ΩΚΑΝΙΣΙ: Ντάρμπαν, *Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβος οίτιου τρίς ιαπ. λιμένας Κόλπου 31-Ιουνίου 6.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.): 45.082 τόν. d.w. (1.820.366 κ.π. 14 μήν. 38 τόν. φιούδελ διλ τού 1967) \$ 5.000 ήμερησίων, παράδοσιος Ιαπωνίας πετά την διανωτήρων τού πιλότου είς Βραζιλίαν.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 28.000 τόν. d.w. (τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίων, εν κυκλικούν ταξίδιον Ατλαντικού, παράδοσιος Κόντινεντ τέλος Απριλίου έπαναπάρδοσις Υπόδοσιν.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: 15.035 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 15 μήν. 26-28 τόν. φιούδελ διλ ή 12½ μήν. 19-21 τόν. φιούδελ διλ τού 1960) \$ 2.900 ήμερησίων, παράδοσιος Ιαπωνίας πετά την διανωτήρων τού πιλότου είς Ιαπωνίαν Ετοιμος, έπαναπάρδοσις Μπόστον — Γκάλιπεστον ρέιντζ.

ΦΩΤΕΙΝΗ: 36.928 τόν. d.w. (1.800.000 κ.π. 15 μήν. 34 τόν. φιούδελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1957) \$ 4.250 ήμερησίων, παράδοσιος πετά την διανωτήρων τού πιλότου είς Ιαπωνίαν Ετοιμος, έπαναπάρδοσις Ανταράς.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΤΑΡ (λιθ.): 26.250 τόν. d.w. (1.610.000 κ.π. 15 μήν. 38 τόν. φιούδελ διλ και 1¾ τόν. ντηζέλ διλ τού 1976) \$ 4.550 ήμερησίων, παράδοσιος Σεβίλην Ετοιμος, έπαναπάρδοσις άντολο, άκτην Μεξικού, μέσω Μεγ. Λιμνών.

ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τ. d.w. (809. #02 κ.π. 13 μήν. 20-21 τόν. φιούδελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1955) \$ 3.225 ήμερησίων, παράδοσιοι Σεβίλην Ετοιμος, έπαναπάρδοσις κατά την δρίξην είς πλοηγούν σταθμόν Βαρκελένας Μαΐου 10-15, έπαναπάρδοσις Περσικόν Κόλπου (ξειδά άπόπλου έκ τού λιμένος έκφρατσεως είς

άρας ναυλωτῶν).

ΥΔΡΑ: 19.800 τόν. d.w. (829.000 κ.π. 14 μίλ. 24 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1969) \$ 4.500 ήμερησίως, άμεσος παράδοσης θρό. Ἰσπανία, ἐπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κόλπου, μέσω Περισκοῦ Κόλπου.

ΑΚΤΑΙΑ: 43.149 τόν. d.w. (15½ μίλ. τοῦ 1975) \$ 4.000 ήμερησίως, έν κυκλικούν ταξίδιον θρό. Ειρηνικοῦ, παράδοσης νότιον Κορέαν Μάτιον δράχας.

ΑΝΘΕΜΙΟΣ (φρήνητομ τοῦ 1970): \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Δελφούν Μάτιον 3—6, ἐπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περισκοῦ Κόλπου.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: 22.258 τόν. d.w. (1.083.000 κ.π. 14½ μίλ. 24 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1972) \$ 3.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνίας διλ ὑπερωρίας, παράδοσης 24 δράχας μετά τὸν ἀπόπλουν ἐκ Σιγκαπούρης Ἀπριλίου 28—30, ἐπαναπαράδοσης Ἀγγλίαν, Γιθραλτάρ — Ἀμβούργον δρέπτης.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I: 25.555 τόν. d.w. (1.195.000 κ.π. 14½ μίλ. 37—38 τόν. φιούσε διλ καὶ 1½ τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1968) \$ 4.200 ήμερησίως, παράδοσης Καρπάτων ἀνδρομούκων ἀπὸ 21 Ἀπριλίου, ἐπαναπαράδοσης Ταΐζαν, μέσω Ἀργεντινῆς.

ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΤΡΑΣΤ: 10.157 τόν. d.w. (444.000 κ.π. 13 μίλ. 17 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1969) \$ 4.400 ήμερησίως, παράδοσης ἀμερικ. λιμένας Κόλπου Ἀπριλίου, Μάτιον, ἐπαναπαράδοσης Ἀδενής ή Μουσκάτ, μέσω Ἐρυθρᾶς θαλάσσης ἢ Περισκοῦ Κόλπου.

ΣΑΛΒΕΡ ΝΤΩΝ: 8.514 τόν. d.w. (12 μίλ. 13 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1954) \$ 3.475 ήμερησίως, παράδοσης Κόντινεντ Μάτιον 15—25, ἐπαναπαράδοσης Ἰσπανίαν — Σιγκαπούρην δρέπτης, μέσω Ἀντετοῦ Καναδᾶ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: 14.015 τόν. d.w. (652.000 κ.π. 12½—13 μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ καὶ 1½ τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1957) \$ 2.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσης Χοντενίτα Μάτιον 1—10, ἐπαναπαράδοσης Κίναν, μέσω λιμένων ἡ Λιμένων.

ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ (λιθ.): 14.883 τόν. d.w. (676.000 κ.π. 13% μίλ. 17 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1975) \$ 9.000 ήμερησίως, παράδοσης Τολέδο Στοιωμος, ἐπαναπαράδοσης Καζαμπλάκων — Γιθραλτάρ δρέπτης.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: 12.000 τόν. (590.000 κ.π. 14 μίλ. 24 τόν. φιούσε διλ καὶ 1½ τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1961) \$ 3.700 ήμερησίως, παράδοσης Κούφων Μάτιον 4—12, ἐπαναπαράδοσης Κίναν.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μίλ. 52 τόν. φιούσε διλ καὶ 3 τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1975) \$ 5.050 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνίας διλ ὑπερωρίας, παράδοσης ἀποπλέοντας ἐκ Λισσαδινῶν ἀνδρομούκων Ἀπριλίου 24, ἐπαναπαράδοσης μετὰ τὴν ἀναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Κέντη Πάσσερο — Σκώρα δρέπτης, ἐν κυκλικούν ταξίδιον Βορ. Ἀτλαντικοῦ.

ΛΑΡΡΥ Λ. (εἰς τάχι τούρτερ): 26.875 τόν. d.w. (1.360.000 κ.π. 14 μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ καὶ 1½ τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1970) \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιθραλτάρ τέλος Ἀπριλίου, ἐπαναπαράδοσης Πολωνίαν, ἐν κυκλικούν ταξίδιον Μεγ. Λιμένων.

ΛΕΥΘΕΡΩ: 25.503 τόν. d.w. (12.5 μίλ. 26 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1962) \$ 5.425 ήμερησίως, παράδοσης ἀμερ. λιμένας Κόλπου Μάτιον 8—12, ἐπαναπαράδοσης Κόλπου — Σιγκαπούρην δρέπτης.

ΑΜΕΘΥΣΤ (νεότευκτον): 22.450 τόν. d.w. (14.5 μίλ. 27—28 τόν. φιούσε διλ καὶ 1.5 τόν. τηῆζε διλ) δοχ. 4.500 ήμερησίως, παράδοσης Ἰσπανίαν Μάτιον 15—30, ἐπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΘΕΟΜΑΝΝΑ: 75.090 τόν. d.w. (14 μίλ. 65 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1965) \$ 2.10 κατό τ. d.w. παράδοσης Ἰσπανίαν Μάτιον 10—15, ἐπαναπαράδοσης Κίναν, μέσω Βρεταν. Κολομβίας.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: 27.469 τ. d.w. (14.5 μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1957) \$ 8.600 ήμερησίως, παράδοσης Μανιλάν Μάτιον 5—15, ἐπαναπαράδοσης Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον.

ΔΙΡΦΥΣ II: 11.550 τόν. d.w. (τοῦ 1959) \$ 3.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσης διαπλέοντας Γιθραλτάρ ἀμερ. Επαναπαράδοσης θρό. Γαλλίαν, μέσω Λιθβύης.

ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.: 27.003 τόν. d.w. (15 μίλ. 39 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1975) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσης ἔτοιμος Σκώρα, ταξίδια 7—9 μηνῶν.

ΕΥΡΥΑΛΟΣ: 17.354 τόν. d.w. (15 μίλ. 28 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1973) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσης ἀμερ. λιμένας Κόλπου Μάτιον 5—15, ἐπαναπαράδοσης ἀμερ. λιμένας Κόλπου, ταξίδια 4—6 μηνῶν.

ΙΩΝ: 16.800 τόν. d.w. (16½ μίλ. 32 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1971) \$ 5.100 ήμερησίως, ἔτοιμος παράδοσης διαπλέοντας Σκώρα, ἐπαναπαράδοσης θρό. Γαλλίαν, μέσω Πουέρτο Ορ-νάν.

ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ: 25.884 τόν. d.w. (τοῦ 1977) \$ 5.500 ήμερησίως, παράδοσης Χιούστον ἀμερικ., ἐπαναπαράδοσης Πλασκόνη, μέσω Πουέρτο Ορ-νάν.

ΜΑΡΙΑ Ζ.: 17.900 τόν. d.w. (τοῦ 1968) \$ 3.760 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Κων-τινεντ, Μάτιον 10—25, ἐπαναπαράδοσης Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, θρό. ἀκτὴν Αμερι-

κής, Σιγκαπούρην, Ἰσπανίαν ρέιντζ, μέσω Μεγ. Λιμένων.

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 31.802 τόν. d.w. (15 μίλ. 37 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1971) \$ 4.300 ήμερησίως, παράδοσης Ἰσπανίαν Μάτιον 10—20, ἐπαναπαράδοσης Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, δύοντὸν ἐπαναπαράδοσης ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Ἀτλαντικοῦ.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τόν. d.w. (15 μίλ. 38 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1972) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσης Σεβίλη ἔτοιμος, ἐπαναπαράδοσης Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, ἐν κυκλικούν ταξίδιον Μεγ. Λιμένων.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): 53.413 τόν. d.w. (15 μίλ. 52 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1975) \$ 5.500 ήμερησίως, παράδοσης Ἰσπανίαν Μάτιον, ἐπαναπαράδοσης Περισκοῦ Κόλπου, μέσω ἀμερ. λιμένας δικτῆς.

ΦΡΙΞΟΣ Δ.: 18.420 τόν. d.w. (τοῦ 1968) \$ 3.650 ήμερησίως, ἀμερικ. λιμένας παράδοσης διαπλέοντας Μόντρεαλ, Γκάλθεστον ρέιντζ, μέσω Ρεσίφε.

ΛΙΝΔΟΣ: 15.815 τόν. d.w. (14.5 μίλ. 26 τόν. φιούσε διλ καὶ 1.5 τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1962) \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσης ἀνατολ. Γερμανίαν, ἀρχάς Μάτιον, ἐπαναπαράδοσης Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντζ.

ΑΣΠΑ: 4.496 τόν. d.w. (11 μίλ. 9 τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1966) \$ 2.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσης "Ολύμπια Ματού 8—12, ἐπαναπαράδοσης δυτ. Ἀφρικήν.

ΝΑΙΑΝΤ: 70.921 τόν. d.w. (15 μίλ. 56 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1975) \$ 3.600 ήμερησίως, παράδοσης Τίλμπουρο Μάτιον 10—13, ἐπαναπαράδοσης Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντζ.

ΤΕΤΗ Ν.: 15.418 τόν. d.w. (φρήνητομ 1969, 13 μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ) \$ 3.750 ήμερησίως, παράδοσης νότιον Ισπανίαν Μάτιον 15—20, ταξίδιον ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: 34.750 τόν. d.w. (15 μίλ. 40 τόν. φιούσε διλ τοῦ 1971) \$ 3.60 κατό τὸν d.w. ταξίδια 11—13 μηνῶν, παράδοσης Ἀλεξάνδρεων Μάτιον.

ΤΕΤΗ Η.: 15.418 τόν. d.w. (φρήνητομ 1969, 13 μίλ. 18 τόν. φιούσε διλ) \$ 3.750 ήμερησίως, παράδοσης νότιον Ισπανίαν Μάτιον 15—20, ταξίδιον ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΝΙΤΣΑ: Ἀνατολ. ἀκτῆς Καναδᾶ 26.000 τόν. καθαρά ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλτσετελ 11.200 τόν. ιπτ. 1969, 11 μίλ. 8 τόν. τηῆζε διλ τοῦ 1961) \$ 2.350 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσης Ρεσίφε Μάτιον 10—13, ἐπαναπαράδοσης Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντζ.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ.: Καραϊβικήν 63.000 τόν. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 56, Μάτιον 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΠΙΖΩΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπου 220.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλτσετελ 18.125, Μάτιον 1.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ: Περισκόν Κόλπου 84.000 τ. Ταΐζαν, Γουόρλτσετελ 42.5, Μάτιον 3.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ.: Μεσόγειον 51.000 τόν. μέρος πορτού, ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 75, Απριλίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΠΙΖΩΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπου 158.000 τόν. μέρος πορτού, Ταΐζαν, Γουόρλτσετελ 27, μέσος δρος Γουόρλτσετελ 17.25, Μάτιον 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπου 260.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλτσετελ 18.25 Μάτιον 3.

ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ: Καραϊβικήν 23.000 τόν. μέρος πορτού Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλτσετελ 15. Μάτιον 6.

ΚΗΦΕΥΣ: Φρῆπορτ 26.000 τόν. νάφθες Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλτσετελ 147.5, Μάτιον 8.

ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ: Καραϊβικήν 39.000 τόν. ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 102.5, Μάτιον 4.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Κάψιμαν "Αἴλατς" 50.000 τόν. μέρος πορτού μέρος πορτού, λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 6.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν): Μεσόγειον 65.000 τ. μέρος πορτού Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλτσετελ 52.5, Μάτιον 8.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ:Μ: 59.044 τ. d.w. (τοῦ 1964) \$ 3.65, ταξίδια 21) 51 ήμερων, μέσα Μάτιον.

ΑΤΑΛΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Ναύλος δὲν ἀνεκοινώθη, Μάτιον 8.

ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ: Σιγκαπούρην 22.000 τόν. καθαρά μέρος πορτού διαπλέοντας ἀκτῆν "Ινδίας, Γουόρλτσετελ 145.5, Μάτιον 9.

ΜΑΡΙΑΚ: Καραϊβικήν 65.000 τόν. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ μέρος πορτού διαπλέοντας Καναδᾶ, Γουόρλτσετελ 62.5, Μάτιον 10.

ΦΙΛΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): Μεσόγειον 114.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλτσετελ 37.5, Μάτιον 12.

ΝΑΥΣΙΚΑ: Περισκόν Κόλπου 60.000 τ. Σιγκαπούρην, Γουόρλτσετελ 75, Μάτιον 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (λιθ.): Καραϊβικήν 52.000 τόν. μέρος πορτού, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 77, Μάτιον 9.

ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Καραϊβικήν 31.000 τόν. μέρος πορτού, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 115, Μάτιον 12.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ (λιθ.): Μπαγάμας 40.000 τόν. ἀμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλτσετελ 97.5, Μάτιον 9.

ΔΡ. Δ. Κ. ΣΑΜΜΥ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 88.000 τόν. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Λεμεσός, Γουόρλτσετελ 48.75, Μάτιον 15.

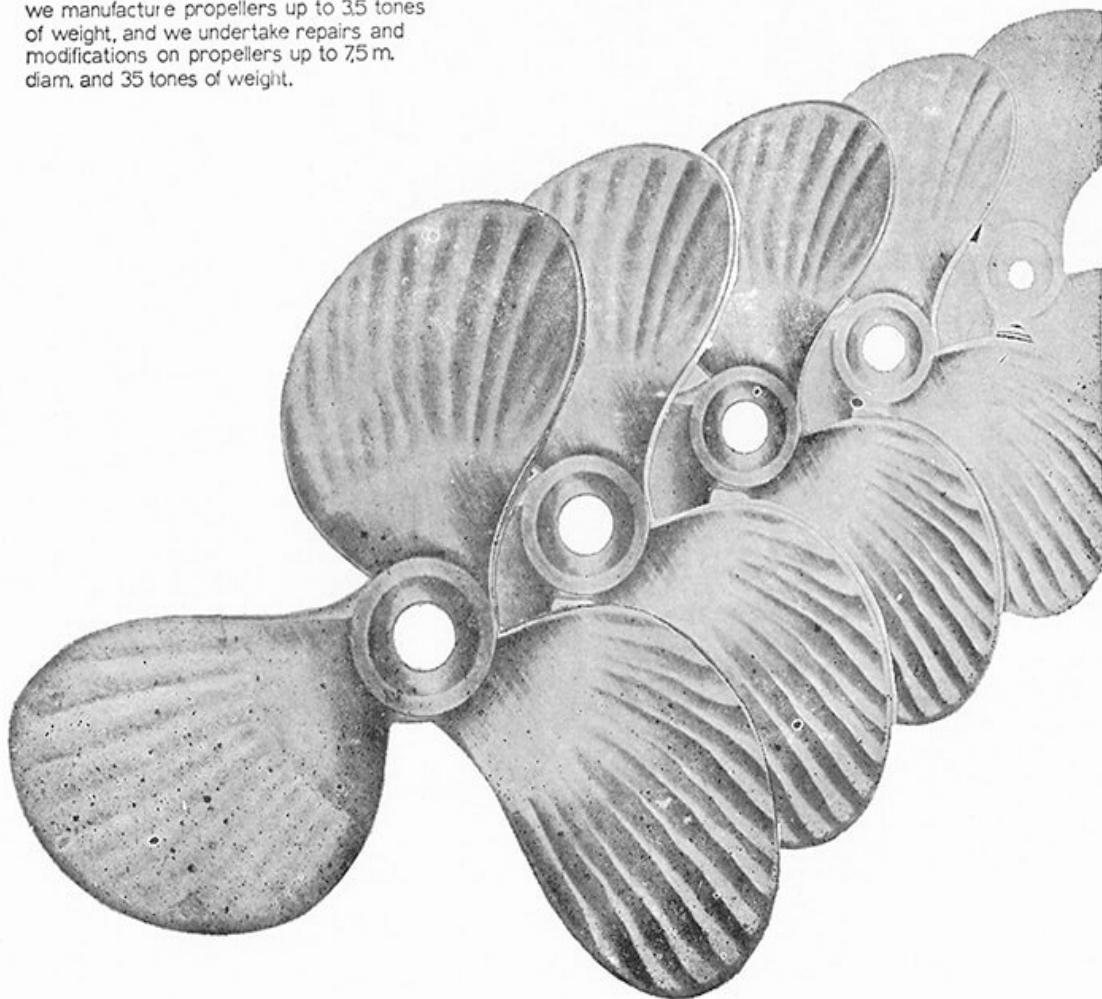
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν λιθ.): Δυτ. Ἀφρικήν 65.000 τόν. μέρος πορτού, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 63.75, Μάτιον 17.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιθ.): "Αιατολ. ἀκτὴς Μεζικοῦ 48.500 τόν. μέρος πορτού ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλτσετελ 93.5, Μάτιον 14.

ΡΟΚΟΣ Β.: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος πορτού, ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Λεμεσός, Γουόρλτσετελ 110, Μάτιον 11.

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

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



LIPS*NAFSI SA
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409816-TELEX 21-2708 NFI GR

(Δ. = δινεχώρηση — δ. = διήλθε — Ε. = Εφθαση — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Ε. Λεμεσόδων 30)4	AΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ά. Λ. Πάλμας 15)4 δι' 'Αργεντινήν
ΑΒΑΣ	62	11048	δ. Παναμά 13)4	AΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	Ε. Βανκούμπερ 3)5
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. Αντέλες 29)3 διά N. Κορέα	AΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 22)3 διά Κασιούγκ
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ά. Λάγος 9)4	AΙΓΙΣ ΜΑΙΤΙ	57	8160	εις Σάντο Τόμας 5)1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Μόντπλ 6)4	AΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	δ. Π. Σάδι 18)4 διά Χιούστον
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Π. Σαΐδ 12)4 διά Κωνστάντζαν	AΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. 'Ωλμπαν 27)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΑΠΗ II	53	1838	έπος παραλαβήν	AΙΓΙΣ ΜΠΛΑΤΙΚ	77	12498	ε. Πέναγκ 19)4
ΑΓΑΠΗ III	53	2962	Επώθ. Τριπόλεως Λιθόνης 20)1	AΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ά. Τόκιο 14)4 δι' 'Αθάνα
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	14756	Ε. Βοϊδάνη 21)4	AΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	58	8350	ε. Σιγκαπούρην 30)4
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. 'Υρκην 29)4 δι' 'Αρούμπα	AΙΓΙΣ ΜΠΛΕ-ΙΖ	72	11702	ά. Κ. Τάουν 16)4 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΑ Δ. ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	δ. Ντώρμπατ 24)3 δι' 'Ιαπωνίαν	AΙΓΙΣ ΜΠΡΕ-Ι-ΒΕΡΥ	71	15387	ε. Β. Κονστιντούσιον 17)4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Κ. Τάουν 6)4 διά Πορτογαλίαν	AΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ	76	12498	ε. Τέρα 18)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντεβίδεο 23)4	AΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Κόνσοναν 12)4 διά Μιζουσίμα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΙΣ ΝΤΑ-Υ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 6)3 διά Ματάνιας
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	δρούει εἰς Πειραιά διπό 13)9	AΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	ά. 'Αγ. Βικέντιον 13)4 διά Ρωσίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ε. Γκόλθεστον 12)4
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Ντάρες 6)2 Σαλαμάνδρα 26)4 Μογκαντσίο	AΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΙΑΤΟ	77	9800	εις Μπλιμπάδ άπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	άργει εἰς Χαλιδά διπό 17)6	AΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	69	9355	ά. Αυγούτζαν 18)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Σάντος 16)4	AΙΓΙΣ ΠΡΑ-Ι-ΝΤ	70	9200	ε. Αιμοδργον 29)4 διά Λάγος
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	ά. Πειραιά 22)4 δι' 'Ιταλίαν	AΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Τζένταν 30)4
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	δ. Π. Σαΐδ 17)4 διά Πειραιά	AΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	δ. Δάντσιχ 28)3
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	48	1545	ά. Σπέτζα 24)2 διά Σκίκντα	AΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	δ. Παναμά 18)4 διά Σάντος
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ Ή	70	18628	ά. 'Ανκόνα 11)4	AΙΓΙΣ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	77	9800	εις Μπλιμπάδ άπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	ε. 'Αλεξανδρειαν 22)4	AΙΓΙΣ ΣΗΜΑΝ	78	9800	εις Μπλιμπάδ άπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ε. Σάντος 18)4	AΙΓΙΣ ΣΚΟΟΠ	71	11285	ε. Θεόστο 30)4 δι' 'Ιντσόν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	δ. Κωνιόπολι 21)4	AΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ε. Παραμαρίποντε 27)3 'Αγ. Δομένικο
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε. Πειραιά 2)3	AΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ε. Φελεντόου 20)4 διά Λάγος
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	δ. Πόρτα Σαΐδ 27)4	AΙΓΙΣ ΣΤΟΙ-Κ	71	11525	ε. Λάγος 10)3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	56	7837	δ. Παναμά 16)3 δι' Ειρηνικόν	AΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Λ. Πάλμας 17)4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ά. Γένοβα 24)4 διά Λιθόρνο	AΙΓΙΣ ΤΑ-Ι-ΦΟΥΝ	68	16702	ά. Μανίλας 25)4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Βαλτιμόρην 22)4 διά Νταμάδ
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55	18398	άργει εἰς Πειραιά διπό 28)4	AΙΓΙΣ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ	70	9025	δ. Μπρόνινμπουτελ 17)4 διά Ρίγα
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ε. Ντώρπατων 28)4	AΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗ	69	9355	ά. Κ. Τάουν 28)1 διά Λουάντα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ά. 'Αιμερέαν 6)4 διά Μπέιρα	AΙΓΙΣ ΦΕ-Ι-Μ	69	9240	ε. Κίγκοτον 16)2 δι' 'Αλγερίαν
ΑΓΙΟΣ Ν.	57	2144	μετων. «ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ»	AΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. Ππ. 'Αθρεός 11)4 δι' 'Οδησσόν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ.	58	20451	άργει εἰς Πειραιά	AΙΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	ε. Τέλιμπλ Μπ. 18)4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ά. Τένεντ 17)1 διά Μπ. 'Αμπάς	AΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	ε. Πύλον 31)3 διά Κούθα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	ε. Πειραιά 2014	AΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣ	72	11285	ε. Γιοκοχάμα 25)4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	έργει εἰς Πειραιά	AΙΓΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ά. Βαλτιμόρην 21)4 Ν. Υόρκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Βενετία 9)4 διά Βαλτιμόρην	AΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. Λονδίνον 27)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Κολόντα 27)4 διά Ντακάρ	AΙΗΒΟΝ	66	14383	ά. Σουεζ 22)4 διά Κουβέλιτ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	δ. Πόρτα Σαΐδ 4)4	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Υρκη 24)4 δι' 'Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.	60	7563	ά. 'Αιμερόγον 28)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ε. 'Αλεξανδρειαν 8)3	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3016	ε. Π. Χάρκουρτ 29)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σουεζ 9)3 διά Σιγκαπούρην	AΙ-ΙΔΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)4 διά Χιούστον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	68	44742	ε. Μ. 'Ορλέανη 21)3	AΙΟΔΙΑΝ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	60	8368	δ. Παναμά 3)4
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ δ.	62	9229	ά. 'Αιμερόγον 22)4 διά Λάγος	AΙΟΔΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. Μ. 'Ορλέανη 29)3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ά. Κοράρα 27)4 διά Βηρυτόν	AΙΟΔΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ά. 'Αντεν 23)4 διά Νακάλα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	ά. Πειραιάδι 4)4	AΙΟΔΟΣ	71	9885	ε. Αιμερόγον 10)4
ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΟΔΟΣ	72	16313	ε. Κασσιούδη 3)4
ΑΓΚΟΥ	59	7291	δ. Σουεζέρην 15)4	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	56	7712	ά. Ταραγκόνα 21)4 διά Λάγος
ΑΓΛΑΟΣ	63	9154	ά. Αιμερόγον 18)4 διά Λ. Γκουστέρα	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΓΚΡΕ-Ι-Σ	56	6973	ε. Παναμά 19)4
ΑΓΝΗ (δ.)	57	21159	έπος παραλαβήν	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Σεβίλη 19)4 δι' 'Αλγερίουν
ΑΓΝΗ	62	9951	ά. Μαπούτο 21)4	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	εις Ντώπις 20)1
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	ε. Μπασανίδηλα 4)4	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	56	10051	ά. 'Αλεξανδρειαν 8)4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	ά. Βαλτιμόρην 27)4 δι' 'Αρούμπα	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	12808	ά. Μ. Καμπούδης 12)4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	δ. Κωνιόπολις 28)4 διά Μ. Θάλασσαν	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΜ	66	3024	ά. Ρούεν 21)4 διά Κοτονούδ
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Λ. 'Αντέλες 7)4 διά Γιοχοχάμα	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Ρειθέρε 19)3 διά Μασέτιο
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	ά. Ρούεν 25)4 διά Καζαμπλάνκα	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΣΗ	65	3021	ά. Ντώρμπατ 17)4 διά Κοραμούδηρ
ΑΔΕΦΑΙΟΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	εις Σιγκαπούρηστο 20)4 διά Πενάγκ	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΣΚΑ-Υ	67	3020	ά. Ρότερενταν 28)4 διά Λιθόρνο
ΑΔΕΦΑΙΟΤΗΣ	68	14873	ά. Παναμά 4)4 δι' 'Ιαπωνίαν	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	12734	ά. Κολόντα 22)4 διά Κεελάργκ
ΑΔΕΦΑΙΟΤΗΣ	67	6842	ά. Κωνιόπολην 12)4	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΤΟΥ-Υ	56	8674	ά. Ταματάδε 28)4 διά Π. 'Ελλαμπεθ
ΑΔΩΝΙΣ ΑΙΓΑΙΝΑΤΗΣ	59	12180	ά. Ν. 'Ορλέανη 22)4	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	εις Σουρίναμ Ρίθερ 21)4
ΑΕΙΝΑΤΗΣ	58	9048	δ. Σαΐδ 30)4 δι' Εδρώπην	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	ά. Σ. Τζάρι 23)3
ΑΕΤΙΟΣ	57	3220	δ. Κωνιόπολις 3)4 διά Μ. Θάλασσαν	AΙ-ΙΡΗΝΗΣ ΓΑΡΜΟΝY	71	4998	ά. Σ. Σέπτερος 28)3 διά Ντουάλα
ΑΕΤΟΣ	72	3069	ε. Τζένταν 30)4	AΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ	68	3960	ά. Π. Αρδουρ 6)4
ΑΕΤΟΣ	57	1734	εις Σάντονες 29)4	AΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙ-Ι-ΟΝ	77	38484	ά. Κακογκάδα 3)4 διά Σιράχα
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	ε. Σεβίλη 15)5	AΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά. Χέρηρν 21)4 διά Βερακρούδης
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	ε. Τενερίφη 1)5	AΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΚ	72	1352	ά. Μπαχρέλιν 1)5
ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ	54	1501	ά. 'Αιμερόγον 26)4 διά Όράν	AΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32664	ά. Ν. 'Ορλέανη 5)4
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Μπρούνιναυτελ 28)2 διά Μπάτα	AΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Κανόπολιν 2)4 Μαύρην θάλασσαν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4999	ά. Λάγος 29)3	AΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ	66	22362	ά. Κανόπολιν 2)4 Μαύρην θάλασσαν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Λουδίνον 26)4 διά Π. Σαΐδ	AΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	ε. Σασέμποτ 18)4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	16258	ά. Ηγαύης 9)4 Πούντα Κουσέλη	AΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝY	59	2238	ά. Λ. Πάλμας 11)2 διά Λάγος
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑ-Ι-ΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Χόγκ Κόγκ 10)3	AΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Βανκούθερ 18)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΗ (μ.)	67	48747	δ. Μπιλμπάτ 2014	AΚΗΣ Σ.	57	6205	ά. Σπέτζα 22)4
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	εις μεσογειακάς μεταφοράς	AΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Π. Σουδάν 20)4
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Ντώρμπατ 3)4 δι' Ίράν	AΚΜΗ	77	16080	ά. Κωνιόπολιν 2)4 Κωνιστάντζαν
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ε. Ράς Τανόρα 20)4	AΚΜΩΝ	71	16050	ά. Λάγος 31)3 διά Βραζιλίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ε. Ρούεν 25)3 διά Τύνιδα	AΚΟΥΡP	53	9856	ά. Λάγος 31)3 διά Βραζιλίαν
ΑΙΓΙΡΑ	78	9100	εις Σαντέρλαντ ώπο συμπλήρωσιν	AΚΡΙΤΑ	70	15276	άργει εἰς Πειραιά διπό 10)3
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ά. Μπάραρ 26)4	AΚΡΙΤΑΣ	78	16224	ά. Φιλαδελφειαν 22)4
ΑΙΓΙΣ ΑΓΓΑΛΗ	68	9070	ά. Λούτιπτο 20)1 διά Λουάντα	AΚΡΙΤΑΣ	78	14000	εις Τοίτα ώπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ά. Μάλτα 26)4 διά Καζαμπλάνκα	AΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. 'Αιμέροσατ 1914 διά Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498					

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	είς Πειραιάδ 25)8)77
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	56	3178	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	78	15000	είς Ρ. "Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	όργει είς Πειραιάδ ἀπό 20)7)77
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	3153	α. Λ. Πάλαις 11)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Μαπούτο 27)4 διά Μπέιρα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	ε. "Αιμέροραν 3)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	δ. Βαλτιμόρην 31)3 διά Ρωσίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	ε. Τενερίφην 22)3 διά Γουδρύ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ'	62	9055	δ. Γιβραλτάρ 1)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	δ. Γιβραλτάρ 27)4 διά Γκότεντμπουργκ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	δ. Π. Σαΐδ 2)5 διά Τζακάρτα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	57	8192	δ. Πειραιάδ 14)4 διά Βάρνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΟΡ	58	7949	δ. Λάγος 31)3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	δ. Χούχ Κόγκ 14)4 διά Σουάο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	δ. Ν. "Υόρκην 28)4
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	ε. "Αλεξάνδρειαν 13)4
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Τοκαϊκούν 18)4
ΑΛΙΚΗ	53	8453	δ. Σάντα Φέ 11)4
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Π. "Ελίζαμπεθ 28)4 διά Μαπούτο
ΑΛΙΜΟΣ	54	1960	ε. Ήπτερτραια 30)3
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9683	δ. Κωνοπολίν 12)4 διά Κωνοτάνζαν
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	10950	ε. Φιλαδέλφειαν 24)4
ΑΛΚΟΡ	57	1839	δ. "Αιμέροραν 24)4 διά Τύνιδα
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	δ. Θέρονταιη "Αιλ. 22)4 διά Ναγκούια
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Λ. "Αντζελες 8)4 διά Γιοκογάμα
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	δργει είς Πειραιάδ
ΑΛΛΑ·Ι·ΑΝΣ (δ.)	59	29626	α. Σπέτζα 20)4 διά Μάλτα
ΑΛΜΟΝ Β. (δ.)	58	12628	δ. Ρόπτερταια 3)5 διά Χάρην
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	δ. Παναμά 28)4
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	δ. Παναμά 2)5
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ε. "Αιμέροραν 27)4 διά Βεγγαζήν
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	α. Λ. Πάλμας 27)4 διά Λάγος
ΑΛΝΤΕΑ	53	5963	α. Λ. Πάλμας 16)4 διά Λάγος
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ε. Κλήθελαντ 30)4
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	δ. Βομβάνη 13)4
ΑΛΥΣΙΔΑ	64	10459	ε. Χάρην 26)4
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	α. Λεμεσόπον 28)4 διά Φελέντσουε
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46277	ε. Ταραγκόνα 15)4 διά Μάλτα
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Δάντσιχ 28)4 διά "Ειρε
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	είς Πειραιάδ 13)11
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	δ. Βαλτιμόρην 22)4 διά Μπέλφαστ
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	δ. Πειραιάδ 12)4 διά Χαλκίδα
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	δργει είς Πειραιάδ ἀπό 18)10)75
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	14000	είς Τοσία διόπτρη συμπλήρωσιν
ΑΜΙΛΑ	72	13166	δ. Παναμά 23)4 διά "Ιαπωνίαν
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	δ. Παναμά 2)4 διά Ρ. "Ιανέριο
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	35868	υπό παραστήψην
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	δ. Ρουέν 18)4 διά Νιγηρίαν
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. "Ηράκλειον 16)4
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	δ. Γιβραλτάρ 11)4 διά "Αλγερίου
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Σιγκαπούρη 18)4 διά "Ιαπωνίαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10200	είς Κούρδη ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	είς "Αιότι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	δ. Κόμπη 22)2 διά Π. Καμπέλο
ΑΝ. ΓΟΥ·ΣΤΟΝ	74	13348	δ. Παναμά 9)4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΩΡ	78	14000	είς "Αιότι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9291	ε. Βαλένθια 29)4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Λ. "Αντζελες 5)4 διά Κασσιούγκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	14000	είς "Αιότι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ	71	9039	δ. Σπαλάτον 12)4 διά Μπάρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ·Σ	74	13631	ε. Σαγκανούσει 15)4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	δ. Μόζι 20)4 διά Τόντα
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	δ. Γιβραλτάρ 14)4 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΡΙΤ	78	14000	είς "Αιότι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΓ·ΟΜΩ	76	13631	δ. "Αγ. Φραγκίκον 23)4 διά Εύρωπην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΙΤΑΙ	78	14000	είς "Αιότι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 24)4 διά Μόντερεαλ
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΠ (δ.)	64	35335	ε. Ν. "Ορλέανη 8)4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	δ. Μόζι 20)4 διά Λέκι "Ηρη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Μπάρι 25)4 διά Λέκι "Ηρη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	δ. Κ. Τέουν 14)4 διά Χάρην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΝ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 23)4 διά Κλήθελαντ
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	δ. Γιβραλτάρ 1)5 διά Τέμα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	δ. "Ειδέν 20)4 διά Βαλτιμόρην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	δ. Ρουέν 25)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	δ. Ναγκόγια 15)4 διά Τόκιο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	ε. Τέμα 29)6 (επώκ.)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4700	δ. Γκουαγιακίλ 5)4 διά "Αντοφαγάστα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	69	15868	δ. Φιλαδέλφειαν 8)4 διά "Οδησσόν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	δ. Ν. "Ορλέανη 24)4
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	δ. Πειραιάδ 25)4
ΑΝΔΑΛΛΟΥΣΙΑ	68	2626	α. Σαράντα 23)4
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	δ. Κωνοπολίν 15)4 διά Κωνοτάνζαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	είς Καρπάτος 23)1
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	δ. Λάτα 1)4 διά Χουέλθα
ΑΝΔΡΙΑΝΑ II	64	10450	ε. Ήστ Λόντον 25)4
ΑΝΔΡΙΤΟΣ	56	8818	δ. Πειραιάδ 15)2 διά Χαλκίδα
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	δ. Πόρτλαντ Βικ. 31)3 διά "Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	δ. Σαΐδ 29)4 διά Νιούπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	69	99460	δ. Τέμπη Μπασί 29)4 διά Ριγιέκα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΑΣ (επικ.)	72	119505	δ. Σιγκαπούρην 30)3
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	δ. Τέμπη Μπασί 24)4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	δ. Ρόπτερνταμ 28)4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	δ. Μόριον 25)4 διά Κάμπορ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ·ΟΝ ΖΟ.	70	105855	δ. Μόρι. Χαρούν 12)4 Κάργκ "Ατά
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	δ. Τέμπη Μπασί 29)4 διά Ριγιέκα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	δ. Ρ. Τανόύρα 19)3 διά Κιουρασό
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (δ.)	72	79869	δ. Τανόύρα 23)1 διά Λά Σχ(ρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΣΑ (δ.)	69	98983	δ. Ρόπτερνταμ 25) διά Λέρερουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	δ. Φορκάντος 10)4 διά Αρβουρ
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Ζεεμπρόνικες 19)4 Ράς Τανόύρα
ΑΝΕΛ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	δ. Παναμά 26)4
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	δ. Ρόρσεϊ 1)4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Ραβένα 23)1 διά Λά Σχ(ρα
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	δ. Ρόπτερνταμ 3)5 διά Λέρερουλ
ΑΝΕΜΟΣ	50	2127	δ. Ρότσεϊ 26)4 διά Βαλταράισο
ΑΝΕΜΟΣ Κ.	67	26418	δ. Μονούσιδα 22)4 διά Αμπιτζάν
ΑΝΖΙ (δ. Μ. Α. Β. Β. Β. Β.)	78	11000	δ. Κούρει ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ (επικ.)	70	10066	δ. "Αιμέροραν 29)4 διά Νετερούλ
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (επικ.)	56	79762	δ. Ταρασάδην 20)4 διά "Αρρόπια
ΑΝΤΑ	55	4617	δ. Ακαμπά 20)4 διά "Αρρόπια
ΑΝΤΑ	55	2976	δ. Ακαμπά 20)4 διά "Αρρόπια
ΑΝΤΑ	61	22053	δ. Κούρει ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΗ (δ. Μ. Α. Β. Β. Β. Β.)	61	20253	δ. Κούρει 29)3 διά Ακαμπά
ΑΝΘΕΜΙΟΣ (επικ.)	70	10066	δ. "Αιμέροραν 29)4 διά Νετερούλ
ΑΝΤΙΑ	55	79762	δ. Ταρασάδην 20)4 διά "Αρρόπια
ΑΝΤΙΑ	55	4617	δ. Ακαμπά 20)4 διά "Αρρόπια
ΑΝΤΙΑ	63	15929	δ. Σ. Ματίκελς 6)4 διά Καναδά

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Λ. Πόλμας 9)4 διά Λάγος	ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Νεκοτσέα 16)4 διά Ρ. Ιανέρο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	ά. Λ. Πόλμας 18)4 διά Μπ. Υάρες	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Τένταν 27)4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	έξωθι Ντώρμπαν 1)5	ΒΟΥΛΑ	58	8334	άργει εἰς Χαλκίδα από 2)10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Λ. 'Αντζέλες 21)4 διά Μπουσάν	ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	εἰς Μισισιπήν 25)4	ΒΡΩΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Γιθραλτάρ 21)4 διά Σαγκούντο
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Κούντερο 9)4 διά Μπαλάκο Τέμ.	ΒΥΖΑΝΤΑΙ'Ν			
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-				ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2756	ά. Γκρενά 26)4
ΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	ε. Μονρόθια 27)4	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-			
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	ε. Βομβάνη 14)4	ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	έξωθι Καράτισ 24)4
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Ρίταρης Μπαλ 24)4 Ιαπωνίαν	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	έ. Πειραιά 9)1
ΑΣΠΑ	66	2794	δ. Π. Σάξι 23)4 διά Τεργέστην				
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	ά. Μπαγκόκ 19)4 διά Μπελαθάν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εἰς Πειραιάς από 11)5)75	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	έ. Κάρτριφ 28)4
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	δ. Π. 'Αντζέλες 21)4 διά Μπουσάν	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32230	δ. Παναμά 24)4
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11125	δ. Γιθραλτάρ 6)4 διά Λάγος	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εἰς Ν. Όρλεάνη 7)12)74
ΑΣΠΙΟΣ	59	9303	άργει εἰς Πειραιάς από 12)1	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	δ. 'Αμπιτζάν 15)4 διά Χάφα
ΑΣΠΙΣ	58	9378	ε. Λ. Παλλίς 14)4	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	δ. Π. Σάδι 15)4 διά Κόνακρο
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ε. Κομέρ 21)4	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	δ. Πόρτλαντ 8)4 διά Ιαπωνίαν
ΑΣΤΕΡ	65	6200	ε. Πειραιάς 15)4	ΓΕΜΕΔΟΣ	62	11082	δ. Σουέζ 20)3 διά Β. Κορέλαν
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13120	ύπο παραλαθήν	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Ντόρμπαν 13)4 διά ΗΠΑ
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Αϊός 18)4	ΓΕΩΡΓΗΣ Α.			
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ε. Κέτι Τάουν 2)5	ΓΕΩΡΓΙΑΛΗΣ	76	16037	ά. Φιλαδέλφειαν 24)4 διά Μόντρεαλ
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33846	ε. Νεάπολιν 27)4	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15900	εἰς Κουνταματσοῦ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Μπρεμερχάφεν 6)4 διά Γιθραλτάρ	ΙΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	δ. Γιθραλτάρ 12)4 διά Πόρτσουμούθ
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	δ. Παναμά 14)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Πειραιάς 20)4 διά Τόνιδα
ΑΣΤΡΟΝ	52	18939	ε. Κίκης Λύν 13)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ε. Λούπιτο 6)4
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	38904	ε. "Ιψηντος 26)4 διά Μάλτα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Χάιμπον Ρ. 21)4 διά Ρωσία
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Αύγουστα 28)3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Σιγκαπούρη 15)3
ΑΣΦΑΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	55	12345	ε. Μόρχεγκεν Σίτη 27)4	ΓΕΩΡΓ. Β. ΣΦΗΚΑΣ δ.	63	28444	ά. Πόλον 20)3 διά Χιούστον
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ε. Φρόπταν 27)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Μπάθ 17)4 διά ΗΠΑ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. 'Αμπέρσαν 28)4 διά 'Εκουναντόρ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	5608	δ. Π. Σάδι 2)5 'Ερυθράν θάλασσαν
ΑΤΖΙΔΙΤΗ	59	10505	ε. Κολόμπο 27)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	έ. Π. Σουδάν 24)4
ΑΤΖΙΔΙΤΗ	49	4641	δ. Σουέζ 11)4	ΓΕΩΡΓ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Δ. Τσάρλς 28)3
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	δ. Μπρούνοντουτελ 7)3 διά 'Ισραήλ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	έ. 'Αμπιτζάν 12)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	15977	ε. Σάον Πέντρο 'Αργ. 18)4	ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	ε. Πειραιάς 19)6)77
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ-ΙΝΤ	54	16006	ε. Ντουμπάπι 25)4	ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	έ. Κωνάπολιν 21)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ ΟΡΙΩΝ	69	16319	ά. Τάπουτ 21)4 διά Μόντρεαλ	ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	69	9071	ά. Μουσούδης 8)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	66	40884	δ. Γιθραλτάρ 16)4 διά Γκουανιάνικα	ΓΕΩΡ. ΖΥΛΑΣ	70	18634	έ. Χάιφα 26)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	άργει εἰς Πειραιάς από 16)5)77	ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	δ. Σουέζ 25)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	δ. Κωνάπολιν 16)4 διά Μ. Θάλασσαν	ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Σάρπης 14)4 διά 'Αλγερίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	58	4684	ε. Γένοβα 30)4	ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Παναμάδ 28)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	δ. Γιθραλτάρ 24)4 διά Μόντρεαλ	ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εἰς Πειραιάς από 10)1)71
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΑΝ	69	16291	ε. Μπ. 'Αύρες 17)4	ΓΕΩΡΓΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	εἰς Γκιζόν 18)4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Θεούτα 5)4				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ά. Βαλτιμόρην 21)3 διά Ρωσίαν				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΡ	69	16323	ά. Μόντρεαλ 26)4 διά Ντουλούθ				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Μινώντα 16)4				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ε. Άλγος 2)4				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. 'Αμπιτζάν 15)4 διά Π. Χάρκουρτ				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ά. Βενετία 9)4 διά Κάλιαρι				
ΑΤΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Κωνάπολιν 17)4				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ε. Νητρότη 24)4				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7673	εἰς Πειραιάς 3)11				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ε. 'Αμπέρσαν 2)5				
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	προσήρ. 28.00 Β. — 33.27 Α. 24)4				
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ά. Λάγος 11)4 διά 'Άργεντινην				
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ε. Ροζάριο 31)3				
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. 'Ειλατ 13)4 διά 'Ιράν				
ΑΥΡΑ	59	9360	ε. Κουεβέτ 28)4				
ΑΥΡΑ	54	4023	ε. Λεμεσόδων 29)4				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	ε. Τρίπολιν Λιάσσου 14)4				
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ	56	8136	ε. 'Αιτζίτζαν 7)4				
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. "Εμπέν 15)4				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙ-ΟΛΕΤ	66	2979	ά. Θέσσατα 23)4 διά Ντακάρ				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡ	41	4879	ά. Λ. Πόλμας 30)4 διά Πειραιά				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ-ΙΩΝ	58	8331	ε. Άλγος 31)3				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19500	ά. Μπ. Μπλάνκον 22)4 διά Ιαπωνίαν				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ά. Λονδίνου 24)4 διά Ρωσίαν				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΕ-							
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ε. Μανάους 29)3				
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Τεργέστην 1)5				
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ε. Σάφι 25)4				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Ρίο Γκράντε 21)4				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Πόρτ Σάδι 1)5				
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ά. Λάγος 10)4				
ΒΑΜΟΣ	60	3476	ε. 'Αιτζίτζαν 23)4				
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. 'Αλεξανδρειαν 27)4				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ε. Τζένας 24)4				
ΒΑΣΙΑΛΙΚΗΣ	58	7686	ά. Ρότερνταν 18)3 διά Γδούνια				
ΒΑΣΙΑΛΗΣ (δ.)	58	12368	ε. Π. δο Σπαΐν 29)4				
ΒΑΣΙΑΛΗΣ	62	10442	ά. Μοιπάσια 28)4 Ντάρ εἰς Σαλάδη				
ΒΑΣΙΑΛΗΣ	51	1571	εἰς Σαλάδην ύπο παραλαθήν				
ΒΑΣΙΑΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Λάγος 31)3				
ΒΑΣΙΑΙΚΗ (δ.)	65	40540	ά. Ν. Όρλεάνην 27)4				
ΒΑΣΙΑΙΚΗ	52	2684	ά. Πειραιάς 20)4 διά Αστόντη				
ΒΑΣΙΑΙΟΣ	53	1323	ά. Τάραντα 27)4 διά 'Αστοντη				
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	ά. Πειραιάς 17)4 διά Χαλκίδα				
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Σουέζ 22)4				
ΒΕΕΣΤΑΡ	60	8368	ε. Σιγκαπούρην 7)4				
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑ	59	3139	ά. Θέσσατα 13)4 διά Κρίστομπαλ				
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. 'Εμπέν 27)4				
ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Στεττίνον 24)4				
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ-ΑΜΟΝΤ	64	1396	ε. Σαλν Ναζάρη 27)4				
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	άργει εἰς Στυλίθια από 12)6)76				
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ'							
ΒΙΚΙ ΤΟΡ	48	3930	εἰς Κωνάπολιν 13)12)77				
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Κωνάπολιν 23)4				
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	ά. Τάμπα 29)4 διά Χάθονη				
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΑ. δ.	58	13186	άργει εἰς Πειραιάς από 12)6)76				
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ά. 'Αλεξανδρειαν 26)4 διά 'Αγγιλαν				
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Μαπούτο 20)4				
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ε. Γδούνια 26)4 διά 'Ελσινκι				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	15100	ά. Χόγκ Κόγκ 24)4 διά Κόμισ				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Π. Κελένγκ 17)4 διά Μ. Καμπούς				
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Σουέζ 14)4 διά Σαγκάην				
ΒΙΡΤΙΝΙΑ	68	31093	ε. Σάντος 18)4				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	ά. Λ. Ρούμανα 13)2 διά Π. Καμπέλο				
ΒΙΤΑΓΟΥΙΝΤ	56	8411	ά. Ντακάρ 15)3 διά Γαλάται				
ΒΙΤΑΚΑΜ	57	9722	ε. Λάγος 30)3				
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Χάλισας 4)2 διά 'Αθάνα				
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	δ. Σουέζ 21)4				
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	δ. Πόρτ Σάδι 29)4				
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Ρότερντα 6)4 (Επισκευα)				

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥ- ΚΑΝΤΟΣ	77	14530	ά. Λ. "Αντζέλες 8)4 Μπουεναδεντούρα εις θέσην 13.40 B - 42.14 A 29)4			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛΑ	60	8772	ά. Κομώ Μπ. 29)4 Καζαπιτλάνκα			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	ά. Μπ. "Άύρες 27)3 διά Μεξικόν			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12999	ά. Καλκούτα 26)4			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	ά. Καλκούτα 26)4			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ά. Ρεοφέ 15)4 διά Μασέτο εις Μέρσα 20)4			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ά. Κωνυπολιν 28)4 διά Πειραιά			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	78	14530	εις Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. "Ακαζόύλα 3)4			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Φιλαδέλφειαν 13)4 Μπρίζπορτ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛ- ΛΕΝΤΖΕΡ	78	14530	εις Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. "Ακαζόύλα 8)4			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ-ΙΣ	74	13036	ά. Γκουαγιακίλ 31)3 Βανκούμπερ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Παναμά 10)4 διά Ειρηνικόν			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡ- ΤΣΙΟΥΝ	77	13000	ά. Βανκούμπερ 7)1 διά "Ινδίαν ά. Σάντα Φε 18)4 διά Ροζέριο			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΝΤΙ	77	14531	ά. Λ. "Αντζέλες 26)4 διά Τούνιδα			
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ-ΙΖΟΝ	75	13036	ά. Γιοκασι 24)4 διά Τούμπα			
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	ά. Βαρκελώνην 25)4			
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	70	11527	ά. Ν. Ορλέανην 24)4			
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. Λακ 8628 υπό παραλαθήν			
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	20765	ά. Λισσαδάνια 30)4 διά Καναδά			
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	10008	ά. Κωνυπολιν 26)4			
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	υπό παραλαθήν			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣ						
ΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ά. Χαύλ 2)5 διά Χονιάρα			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	73	6415	ά. Ωλιμπανί (Άστρο) 21)3			
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9916	ά. Λομπίτο 25)3 διά Λουάντα			
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Σουέζ 20)4			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ-ΙΣ	57	8644	ά. Βουδάν 24)4			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ά. Π. Σάδι 23)4 διά Ρόττερνταμ			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙ-Ι	63	15373	ά. Ροζέριο 19)4			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Φρημάντη 30)3 διά Σαφάγκα			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙ-ΙΜ	62	15389	ά. "Αγ. Βικέντιου 16)4 Μπ. "Άύρες ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Μοποτό 18)4
ΓΚΡΕΙ-ΙΣ	57	7768	ά. "Αιμοδόργον 16)1			
ΓΚΡΕΙ-ΙΣ	58	8561	ά. Γουάρδη 31)3 διά Τέμα			
ΓΚΡΕΙ-ΙΣ Α.	71	16306	ά. Ν. Ορλέανη 27)4			
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7251	ά. Βρέμην 26)4			
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	άργει εις Πειραιά από 21)4)77			
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Χάμπτον P. 6)4 διά Ρωσίαν			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	άπο παραλαθήν			
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	ά. Φιλαδέλφειαν 28)4 διά Σίδνευ			
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ά. Ελσινόρε 9)4			
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. "Αιμερόν 27)3			
ΓΟΥΙ-ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	ά. Ρουέν 22)4 διά Ντουάλα			
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ά. Νιούπορτ 4)5 διά Καναδά			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΞ	75	19451	ά. Κολούμπια P. 2)5			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ	72	19426	ά. Λ. "Αντζέλες 10)4 Γιοκοχάμα			
Γ. ΑΡΓΚΟΝΔ	76	19261	ά. Παναμά 1)5			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. Παναμά 24)4			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ά. Π. "Άλμπερον 27)4 διά Τόκιο			
Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19261	ά. Σάντος 19)4			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ά. Βαλτιμόρην 11)4 διά Τέξας			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ά. Γκήλογκ 2)5 διά Κούδασα			
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Λάγος 22)4 διά Ντακάρ			
Γ. ΠΡΟΥΒΑ-ΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Λάγος 16)4 διά Ντακάρ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	άπο παραλαθήν			
ΓΟΥΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. Γιεράλταρ 29)4 διά Ρόττερνταμ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Ν. "Υόρκη 27)4 διά "Αρούπτα ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Κολόμπα 28)4 διά Ν. Ορλέανη
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ά. Μπιλπάτο 7)4 διά Μπαρανκίλα			
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. "Αιμοτέρνταν 21)4			
ΔΑΘΗΝ	74	19451	ά. Ροζέριο 30)3			
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	70	15098	ά. Αλεξανδρείαν 27)4 Μασσαλίαν άπο παραλαθήν			
ΔΕΦΝΟΣ	60	8088	ά. Ν. Ορλέανη 29)3			
ΔΕΦΝΟΓΙ	65	20964	ά. Ν. "Ορλέανη 29)3			
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	ά. Σουέζ 17)4 διά Κίναν			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Π. Άρενας 26)1 Μπ. "Αμπάς			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	άργει εις Πειραιά από 2)4)77			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Κοσίν 22)4			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ά. Γιεράλταρ 29)4 διά Καζαπιτλάνκα			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	65	35619	ά. Βαλτιμόρην 19)4 διά "Αρούπτα			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Δάντσικ 30)3 διά Κίελον			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΑΗ	67	11659	ά. Μπάραρον 26)4			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ι.	63	8877	ά. Ισεκτερόβον 27)3 Σαθάνναν			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	63	1575	ά. Π. Σάδι 8)4 .			
ΔΗΛΟΣ	70	8825	άπο παραλαθήν			
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Νιούκαστλ 27)4			
ΔΗΜΗΤΡΑ	64	3342	ά. Τής 26)4 Μπρονούμπούτελ			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Ρ. "Ιανέρο 11)4			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Λιοσσαδώνα 1)5			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ά. Μ. "Ορλέανη 15)3 διά Σάπελε			
ΔΗΜΗ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. "Αίδι 3)5			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Π. Σάδι 28)4 διά Εδρώπην			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	56	1784	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 6)5			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ά. Λειζέρος 21)4 διά Μόντρεαλ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.			
ΔΛΙΜΟΣ	71	10190	ά. Χόγκ Κόρκ 17)4			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ά. Γιεράλταρ 1)5 διά Λιθόνην			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Μπέιρα 8)4 διά Νακάλα			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	άπο παραλαθήν			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ά. Αμπιτζαν 31)3 διά Βραζιλίαν			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ά. "Αλεξανδρείαν 20)4			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	ά. Π. Σάδι 29)4			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ά. Χάρτης 29)4			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	άπο μεσογειακός μεταφοράς			
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤI-	71	16226	ά. Χάριπον P. 29)4 διά Χιλήν			
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Πειραιά 16)3			
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ά. Σουέζ 1)4 διά Χαϊφόγκ			
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	8904	ά. Ούλσαν 3)1			
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ά. Πειραιά 29)4			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΑΒ.	64	6275	ά. Σάντος 12)4 διά Λάγος			
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Μόμπιτζ 14)4			
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	άπο Νέραμα υπό συμπλήρωσιν			
ΔΙΑΜΑΝΤ	56	3622	ά. Κόνκα 21)4 διά Ν. Λόντον			
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-						
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ά. Ν. "Ορλέανη 1)4			
ΔΙΑΝΑ	51	2758	άπο Πειραιά 26)9			
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Μπουεναδεντούρα 15)4			
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ά. Π. Σάδι 11)4			
ΔΙΔΩ	46	3851	ά. "Αμπιτζάν 14)4			
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Φλωρίγκ 20)3 διά Ιάδα			

ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	ά. Λάγος 6)4
ΔΙΩΝΗ	54	1052	ά. Βρέμην 28)4
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Σουέζ 22)4
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Γιεράλταρ 26)4 διά "Αργεντινή
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Ρουέν 13)4
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ά. Κορούνα 4)4 διά Λάγος
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. "Αιθέροαν 27)4 διά Κ. Τάουν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. "Αιθουργόν 14)3 διά "Αλγερίαν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	άπο μεσογειακός μεταφοράς
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ά. "Νοτ Λόντον 30)4
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	ά. Κουνούα 2)4 διά Μπουσάν
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16400	ά. Τάουν 30)4 διά Λονδίνον
ΔΩΡΙΚ ΨΛΕΓΙΜ	74	16298	ά. "Ακαζόύλα 25)3
ΔΩΡΩΣ	56	9070	ά. Κοτονού 16)4
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	ά. Χόγκ Κόρκ 30)4
Ε. Μ. ΙΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Ν. "Υόρκη 8)4 διά Μποναρί
ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Παρανάγουα 16)4 διά Βομβάνην
ΕΒΙΑ	61	10029	ά. Ρόττερνταμ 25)4
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	ά. Κανάρια 24)4 διά Τεργέστην
ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Κελάγκ 24)4 διά Τεργέστην
ΕΒΡΟΣ	63	29632	άργει εις Πειραιά 17)11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ά. Κωνούτας υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ	58	8009	ά. Πάρτιγκον 28)4
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	ά. Βομβάνη 21)4
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	άργει εις Πειραιά από 17)2)77
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Γένοβα 26)4
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΙΟΥ	58	7053	ύπο παραλαθήν
ΕΙΡΗΝΗ ΥΔΑ	54	7835	ά. Κολόμπο 18)4 διά Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	29864	ά. Κομπίτο 22)4 διά Κόμπη
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ά. "Αιθουργόν 20)4 διά "Εμδέν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Ρουέν 21)4
ΕΙΚΑΒΗ	56	11528	άργει εις Πειραιά από 9)11
ΕΙΚΟΝ	62	11428	ά. Τάμπα 28)4 διά Έλ. Ταμπλάζο
ΕΙΚΟΠ	70	16258	ά. Εμδέν 19)4
ΕΙΚΩΝ	58	8647	ύπο παραλαθήν
ΕΙΑΚΑΡΑΔΙΑ	58	5109	ά. Κολούμπια P. 26)4
ΕΙΑΦΙ	68	19667	ά. Κομώ Μπ. 22)4 διά Κούδα
ΕΙΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Καντζί 15) διά Α. Αντζέλες
ΕΑΓΙΑΝΝΙ	70	12791	ά. "Αγ. Δομινικού 27)2 Π. Καμπέλο
ΕΑΕΙ-ΣΤΡΙΑ VI	51	51264	ά. Ελγεθέμηρας 13)3 Π. Χάρκουρτ
ΕΑΕΙ-ΣΤΡΙΑ VII (μ.)	55	16207	άργει εις Πειραιά από 11)1)75
ΕΑΕΙ-ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ά. Πειραιά 18)4
ΕΑΕΙΝΑ	62	6834	ά. Ηταράταν 5)4
ΕΑΕΙΝΑ Κ.	62	7888	ά. Τάραντα 21)4
ΕΑΕΙΝΗ	64	4535	ά. Λομπίτο 14)3 διά Λουάντα
ΕΑΕΙΝΗ Β. (δ.)	58	12680	άπο παραλαθήν
ΕΑΕΙΝΗ Κ.	55	4084	ά. Ελεξανδρείαν 9)4
ΕΑΕΙΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	άπο μεσογειακός μεταφοράς
ΕΑΕΙΝΗ Μ.	58	8446	ά. Βίζακαπτανίου 30)4 Καλκούστα
ΕΑΕΙΝΗ Γ.	49	4294	ά. Σαδόνα 5)4
ΕΑΕΙΝΗ Ι.	63	5289	ά. Τάραντα 21)4
ΕΑΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	ά. Λομπίτο 14)3 διά Λουάντα
ΕΑΕΥΘΕΡΙΟΣ Ι.	57	9233	ά. Ελασθίαν 25)4
ΕΑΕΥΘΕΡΙΟΣ	57	10371	ά. Αιθουργόν 22)4 διά Κίναν
ΕΑΕΥΘΕΡΙΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Ν. "Ορλέανη 13)4
ΕΑΕΥΡΟΙΔΑ	71	12084	ά. Γοκοχάμα 13)4 "Αιμπού Ντ.
ΕΑΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. Μαπότιστο

ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ε. Γόνια 29)4	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .	77	14100	εις Τοίτα δύο συμπλήρωσιν
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Λάγος 12)4	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	α. Ν. 'Υόρκη 3)3 διά Λουάντα
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	δ. Γιθραλτάρ 25)2 διά' Αλγερίαν	ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	66	51417	δ. Τέτνεύ Τέρμη. 16)4 διά Μεθίλ
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Πέντρο 16)4	ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	δ. Φθάλμουθ 14)4 διά Φλώσιγκ
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ε. Ιμιγνάχ 25)4	ΘΙΣΑ ΣΤΑΡ (μ.)	70	50455	ε. Θίολ Τέρμιναλ 12)4
ΕΡΜΗΣ	72	16059	δ. Βαλένθια 30)4 διά Ν. Όρλεάνην	ΘΩΜΑΣ Α. .	58	11213	δ. Γιθραλτάρ 30)4 διά Ντακάρ
ΕΡΜΗΣ	60	9959	δ. Χούν 27)4 διά Ρόττερνταμ	ΘΩΜΑΣ Κ. .	61	14032	ε. Γένοβα 20)4
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	δ. Άμεθοργον 6)4 διά Τριπολίν	ΘΩΜΑΣ Κ. .	53	7353	ε. Π. Σουδάν 21)4
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Γιθραλτάρ 23)4 διά' ΉΠΑ	ΙΑ	71	9426	δ. Γιθραλτάρ 27)4 διά Καρθαγένην
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΑΟΡ	57	2074	δ. Πειραιάδ 26)4 διά' Αλγέριον	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ .	63	15965	ε. Ινιάδων 3)4
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	ε. Φός 26)4	ΙΑΣΩΝ .	70	11489	ε. Κοραμσόχαρ 17)4
ΕΣΠΕΡΟΣ ΙV	49	5289	δ. Σουέζ 23)1 διά' Υεμένην	ΙΕΡΑΞ (μικρὸν)	66	41207	ε. Μπωμόντ 18)2
ΕΣΠΕΡΟΣ V.	49	4448	αργεί εις λακίδα διά 20)10)77	ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ .	55	7470	εξωθ Τζέντα 30)4
ΕΣΣΕΣ	57	4023	δ. Ταμπικό 22)2 διά Χιούστον	ΙΖΩΜΠΕΙΑ .	57	9746	ε. Ανταπίγια 11)4
ΕΙΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Τζέντα 21)4	ΙΩΑΚΗ .	68	9066	ε. Ντακάρ 27)3
ΕΥΑ	59	11894	ε. Γλασκώθη 2)5	ΙΩΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ .	62	6933	ε. Μπ. Μπλάνκα 20)4 Αμθούργον
ΕΥΑ	73	3717	δ. Μπιλμπάτ 28)4 διά Βιλαγκάρθια	ΙΩΑΚΗ ΣΕΙΓΛΟΡ (δ.)	59	12575	ε. Βομβάνη 27)4
ΕΥΑΓΓΕΙΑ (δ.)	61	22119	ε. Κόρπους Κρίστι 11)4	ΙΚΑΡΟΣ .	70	10886	ε. Αυσέροαν 22)4 διά Μπαγκόκ
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	60	8717	ε. Τζέντα 21)4	ΙΚΤΙΝΟΣ .	68	11670	ε. Βαλτιμόρην 29)4
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	δ. Τής 29)3 διά Λιθήνην	ΙΑΕΝΑ .	69	11489	ε. Λαούνιον 28)4 διά Μπαχρέν
ΕΥΑΓΓΕΙΑΣΤΡΙΑ	67	13195	δ. Μπωμόντ 3)4	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	16261	ε. Μπ. Αύρες 23)3 Λά Γκουάτρα
ΕΥΑΙΓΕΟΣ Μ.	49	4713	εις Λάγος 26)12	ΙΝΝΑΡΕΝ .	58	6633	ε. Κιλασάτη 19)4 Σουφαμάγια
ΕΥΑΛΗ	59	7271	δ. Ρ. Γκράντε 20)2 διά Τρίπολιν	ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ε. Κοστάκοκαλκος 22)3 Χάτερα
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	δ. Ντέρμπαν 1)5 διά' Αγγλίαν	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ .	77	10710	ε. Π. Κελάγκ 27)4
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	δ. Κόρπους Κρίστι 10)4 διά Μπόνι	ΙΝΩ .	54	4339	ε. Μπουσίρε 2)4
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ε. Ν. Όρλεάνη 26)4 διά Κόνακρου	ΙΟΝ .	63	7832	ε. Μπωμόντ 15)4
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	78	14800	εις Όσιμα υπό συμπλήρωσιν	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ε. Ρουέν 4)4 διά Γουώρω
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ε. Σπέτζια 28)3	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	5769	ε. Αμθέρσαν 1)5
ΕΥΕΝΙΑ Μ.	61	8999	δ. Μόντρεαλ 30)3 διά' Αμπιτζάν	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ε. Μπούλεν Μπ. 21)3 Φρήπορτ
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Γιθραλτάρ 28)4 διά Μπέρα	ΙΟΝΙΚ (δ.) .	66	45280	αργεί εις Πειραιά διά 31)1
ΕΥΔΗΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	14100	εις Τότα υπό συμπλήρωσιν	ΙΟΥΛΙΕΤΙΑ .	65	8364	ε. Μοντεβιδέο 13)4
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	δ. Σάντων 6)4 διά Λάγος	ΙΡΑΝΤΑ .	57	4892	ε. Ρουέν 17)4
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΡΙΣ .	59	8479	ε. Αλγέριον 20)4
ΕΥΕΔΑΠΙΣ	51	4177	δ. Μπρούνσιμπούτελ 8)4 Ρωσίαν	ΙΡΙΣ .	54	6042	ε. Μονρόδια 29)4
ΕΥΗ Α.	67	14800	δ. Μπρούνσιμπούτελ 24)4 Καναδά	ΙΡΙΣ .	55	5117	ε. Πειραιά 27)3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	δ. Λ. 'Αντζελες 10)4 διά Κουΐρο	ΙΤΑΙΑ .	72	4999	ε. Ν. Όρλεάνη 21)4 ΕΛ. Σαλβαντ.
ΕΥΘΥΝΗΣ	63	9991	αργεί εις Πειραιά διά 2)3	ΙΧΘΥΕΣ .	77	19166	ε. Αλεξανδρεία 2)5
ΕΥΜΑΡ	73	10000	δ. Τότα λόντων 17)4	ΙΩ .	58	7230	ε. Τζέντα 30)4
ΕΥΝΟΙΑ	70	8677	δ. Βιλμπούτος 7)4 διά Τάμπα	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) .	61	22671	ε. Ν. 'Υόρκη 28)2 διά' Αρούμπα
ΕΥΕΝΙΟΣ	50	10006	δ. Τζέμποτη 18)3 διά Σαγκάνη	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) .	56	12230	αργεί εις Πειραιά διά 21)4)75
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	4734	δ. Μπάραν 5)3	ΙΩΑΝΝΗΣ .	63	8380	ε. Ανταφαγκάστα 24)4
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	16004	δ. 'Εμπεν 26)4 διά Σικάγο	ΙΩΑΝΝΗΣ .	59	3162	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7798	δ. Μορουκάρα 13)4 διά' Ίράν	ΙΩΑΝΝΗΣ Α. .	59	8564	ε. Άδυονταν 28)2 Καρθαγένην
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	δ. Σένων 4)3	ΚΟΥΣΗΣ (δ.) .	64	39051	ε. Χοσά 'Ιγκνάθιο 26)3 Αφρικήν
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	δ. Ντέρμπαν 30)4 διά Βρέμην	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. .	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΗ	58	2555	εις θέσιν 37.24 B - 12.46 A 28)11	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .	68	16326	ε. Ν. 'Όρλεάνη 8)4
ΕΦΗ	55	5008	δ. Κάσου 15)4	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ .	77	14275	ε. Γόνια 22)4 διά Β. Κορέαν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	δ. Μόντπιλ 13)4 διά Ν. Όρλεάνην	ΙΩΜ .	71	11506	ε. Κορμάσηρ 8)4
ΖΑΝΕΙ	58	4529	δ. Πειραιάδ 30)4	ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) .	58	13316	εργεί εις Πειραιά διά 17)7)74
ΖΑΝΗΣ ΖΙΧΑΛΟΣ	74	30159	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24)4	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ .	76	16023	ε. "Αντεν 7)4 διά Σαλέεφ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	δ. 'Αμπεράσον 27)4 διά Καράτοι	Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .	69	30695	ε. Βανκούβερ 2)4 Ν. 'Αφρικήν
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΗΣ δ.	65	31768	ε. Αμπεράντας 25)4	ΚΑΒΑΚΟ .	53	5589	ε. Ρόττερνταμ 28)4 διά' Αλγέριον
ΖΕΑ	60	3324	δ. Κων/πολίν 10)4 διά Μαύρην θάλασσαν	ΚΑΒΑΛΕΑΡ .	66	4338	ε. 'Αδελαίδαν 26)4
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	δ. Μόντπιλ 23)4 διά' Αλγερίαν	ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	εις Ακαμπλάνκα 26)4
ΖΕΑ ΣΚΑΥ'	58	4169	δ. Π. Σάδι 26)4 διά Βαρκελώνην	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ .	50	10175	αργεί εις Τίτεαν διά 8)5)75
ΖΕΤΑ Μ.	67	8168	υπό παραλαβήν	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑ δ. .	57	13268	ε. Ρουέν 19)4 διά Λάγος
ΖΕΥΣ	60	11687	δ. Αγ. Βικέντιουν 16)4 Ματάντι	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΟΥ .	60	9486	ε. Λ. Παλλής 23)4
ΖΕΥΡΟΥΣ	77	16300	ε. Ταραγκόνα 19)4	ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ .	58	10463	ε. Γόνιος 26)4
ΖΗΝΩ	68	9582	ε. Σάουθεντ Ανκόρα. 2)5	ΚΑΒΟ ΛΟΙΓΟΣ (δ.) .	69	51696	αργεί εις Πειραιά διά 7)6)77
ΖΙΝΙ	76	11366	δ. Α. Πάλμας 27)4 διά Λάγος	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.) .	66	53908	αργεί εις Πειραιά διά 29)10)77
ΖΙΡΙΑ	71	4771	δ. Πάλμας/πολίν 23)4	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ .	55	23793	ε. Μη. Αύρες 17)4 διά Μεζικό
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	εις Πειραιά 15)12	ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.) .	65	48908	ε. Μοπράσα 15)4
ΖΥΓΟΣ	76	19166	δ. Πλανάδα 23)4 διά Ρόττερνταμ	ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ .	57	9176	ε. Σιγκαπούρην 19)4 Σ. Αραδίαν
ΖΩΗ Γ.	39	1266	δ. Π. Σάδι 27)4	ΚΑΘΡΙΝ Α. .	70	16306	ε. Κόρπους Κρίστι 14)3
ΖΩΗ Γ.	57	3828	δ. Λομπίτο 21)3	ΚΑΙΡΙΟ .	69	13124	ε. Σ. Σουέζ 23)4
ΗΒΗ	70	286*	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΙΤΗ .	65	4635	ε. Παρανάγουα 13)4
ΗΓΚΑ	72	9980	ε. Πειραιάς 13)4	ΚΑΙΤΙΗ .	54	3817	ε. Β. Βέσπητη 20)4 διά Τζένταν
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Ντουπάτη 15) διά Σουέζ	ΚΑΛΑΜΟΣ .	56	2299	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ .	52	4755	αργεί εις Πειραιά διά 27)2
ΗΛΙΑΣ Κ.	56	4039	εις Ματράρ 4)11	ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ .	71	4295	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26)3 διά Σάπελε
ΗΛΙΟΣ	62	10741	δ. Κ. Τάουν 5)4 διά Λάγος	ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ .	60	8572	δ. Γιθραλτάρ 26)4 διά Κων/πολίν
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	δ. Η. 'Υόρκη 16)4 διά' Αρούμπα	ΚΑΛΛΙΟΠΗ .	76	16438	δ. Πλανάδα 27)4 διά Ειρωνικόν
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. Πειραιάς 13)4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ .	68	4706	δ. Χάμπτον Ρ. 18)4 "Αγ. Δομίνικον
ΗΡΩ	65	23535	δ. Πλανάγουα 12)4 διά Καλόμπο	ΚΑΛΛΙΟΠΗ .	53	2815	δ. 'Αιμούργον 6)4 διά Τόνιδα
ΗΣΤΑΡ	57	9473	δ. Σάδι 17)4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ .	58	2556	δ. Μοντεβιδέο 23)4
ΗΣΤΡΟΥΝΤΙΝ	68	10642	δ. Ν. 'Ορλεάνη 28)3	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΟΥ .	71	9074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	δ. Ν. 'Υόρκη 30)4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. .	74	15938	ε. Ρόττερνταμ 30)3
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Κοατσάκοαλκος 20)3	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. .	55	6216	αργεί εις Πειραιά διά 23)8)77
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	δ. Μπελίζ Σ. 20)4 διά Συμπλήρωσιν	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ .	69	12353	δ. Σταύλου 21)4 διά Μεσόδειον
ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΓΙΑ-	68	10750	δ. Τήνα 9)4	ΚΑΛΛΙΣΤΩ .	56	4267	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28)4
ΗΦΑΙΣΤΟΣ Κ. (δ.)	58	12365	δ. Βοστώνη 10)3 διά' Αρούμπα	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ .	69	5382	ε. Σιγκαπούρην 29)4 Ανθραλιάν
ΗΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	δ. Κοραμσόχαρ 20)4	ΚΑΛΜΑΡ .	51	4267	ε. Μόμπιλ 15)4 "Αγ. Δομίνικον
ΗΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	42983	δ. Κολόνη 19)4	ΚΑΛΥΨΟ .	69	6199	εις Λουάντα 1)11
ΗΕΟΜΑΝΑ	65	44916	δ. Λ. 'Αντζελες 24)4	ΚΑΛΥΨΩ Ν. .	69	6082	ε. Νιουμπάτη 26)4
ΗΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	δ. Κων/πολίν 20)4	ΚΑΛΜΕΙΑ Β. (δ.) .	58	8184	δ. Σουέζ 20)4 διά Τζακάρτα
ΗΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	δ. Ν. 'Ορλεάνη 17)4 Πασακαγκούλα	ΚΑΛΜΕΙΑ Β. (δ.) .	58	13000	εις Σινιούσεκι υπό συμπλήρωσιν
ΗΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	δ. Χάρπατον Ρ. 23)4	ΚΑΛΜΟΣ (δ.) .	58	11926	ε. Αιμοτερνταμ 24)3
ΗΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	δ. Σάδι 22)4 Καζαμπλάνκα	ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ .	63	12633	ε. Μπλάφ 7)3 διά Σιγκαπούρην
ΗΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	δ. Ρουήν 22)4 Καζαμπλάνκα	ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) .	53	9579	ε. Οάντερ Μπ. 27)4 Καρθαγένην
ΗΕΡΙΣΟΣ	62	3484	δ. Σάδι 15)4 Ρόττερνταμ	ΚΑΝΟΠΟΥΣ .	77	15882	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΕΡΜΑΙΚΟΣ	58	9937	δ. Μπ. Αύρες 11)4	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ .			

ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Μπαγκόκ 22)4
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	ά. Όζακα 13)4 διά Κισαραζού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ε. Σάουθεντ Ανκορ 8)4
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Ταρραγκόνα 13)4 διά Λάγος
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Μόντρεαλ 28)4 διά Εύρωπη
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	άργει είς Πειραιά από 25)3)76
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	4105	ε. Χάφα 2)5
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	άργει είς Ηεραιά από 6)5)77
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ε. Καράτοι 25)4
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8974	ε. Δάντσιχ 30)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ- ΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Τζέντ 9)4
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Ν. 'Ορλέανην 29)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ε. Τσίμπετ 22)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	ά. Ν. 'Υόρκη 20)4 διά Πειραιά
ΚΑΠΠΙ. ΔΕΟ	62	1948	ά. Κων(πολιν 21)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9931	ε. Π. Γουλόνσον 24)4
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Σ. Μάικελς 5)3)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΗΣ	61	10503	ά. Αμερέραν 28)4 διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10600	είς Σαέκι ώπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΝ	60	9151	ά. Παναμά 24)4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.	77	120000	ά. Σ. Τζών 24)1
ΚΑΠΠΙ. ΙΩΝ Α.	61	13437	ά. Νητρότ 21)4
ΚΑΠΠΙ. ΙΩΡΙΖ Α.	66	19827	ά. Σασέμπο 20)4 Αδστραλίαν
ΚΑΠΠΙΑΝΙΟΣ	58	6403	ε. Σκίκτια 18)4
ΚΑΡΑΙΤΣΑΚΗΣ	65	18442	ά. Μπ. 'Άρες 7)4 διά Π. Καμπέλο
ΚΑΡΑ	65	13313	ά. Αμερέραν 15)4 διά Ρότερνταμ
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. Αμβούργον 30)4
ΚΑΡΙΜΗΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ά. Γκρίνοκ 28)4 διά Φλόριγκ
ΚΑΡΙΠΑ	56	3194	ε. Θέσσαλον 30)4 διά Γουώρη
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. Κων(πολιν 17)4 Κωνοτάντζαν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13224	ά. Παναμά 28)4
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Μοντενέρδο 19)4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Χέο Πόιντ 17)3 διά Βραζίλιαν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Παναμά 13)4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Μπάραν 19)4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2297	ε. Αμερέραν 2)5
ΚΑΣΔΟΣ	56	3401	ά. Μονεβένδο 14)4 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	ε. Πειραιά 24)4
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	ά. Πειραιά 19)4 διά Ριγιέκα
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	ά. 'Αλεξάνδρειαν 15)4
ΚΑΣΤΩΡ	51	3995	ά. Ταμπικό 22)4 διά Χιούστον
ΚΑΣΙΡΙΑΚΙ	71	9870	ά. Ναγκούγια 28)3
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	ά. Μπαγιόν 13)4 διά Ντακάρ
ΚΑΙΕΡΙΝΑ	65	18723	εξωθ. Σ. Πέντρο 22)4
ΚΑΙΕΡΙΝΑ	55	7310	ά. Μογκαντίσιο 9)4 διά "Αντεν
ΚΑΙΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Ν. 'Ορλέανην 29)4
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	είς Τζένταν
ΚΑΙΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-			
ΠΟΥΛΟΥ	77	9000	ά. Πειραιά 27)4
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	είς Μπ. 'Άρες 19)4
ΚΑΤΙΑ	55	8444	ε. Π. ντέ Μπούκ 27)4
ΚΑΤΙΑ	63	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΙΑ	52	3694	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	άργει είς Πειραιά από 5)5)76
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ά. Γιθαράτα 24)4
ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	ά. Κων(πολιν 16)4
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13141	ά. Ρ. Γκράντε 9)4 διά Κιουρασάο
ΚΕΑ	58	13994	ά. Ν. 'Ορλέανη 19)4 διά Βενεζουέλα
ΚΕΑ	55	2683	ά. 'Αμπιτζάν 13)4
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ε. Αμερέραν 2)5
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Λάγος 12)4
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ά. Αντζέλες 28)3 διά Μπουσάν
ΚΕΙ'Π ΠΡΑΙΤΝ	73	8527	ά. Π. Σάιδ 29)4
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	ά. Μανάσος 8)4
ΚΕΝΤΑΚΙ ΧΟΟΥΜ	75	16373	ά. Κλήθελαντ 30)4 διά Τολέδο
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19866	ά. Μίλνερ Μπ. 17)4 Ρότερνταμ
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ά. Κολόπο 23)4
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	59	24333	ά. Γένοβα 18)4 διά Σκικάντα
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	41	1580	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ	60	13950	είς Ν. 'Ορλέανη 2)12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ			
ΓΚΛΟΥΡ	55	4060	ε. Σαθόνα 28)4
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	2285	ά. Κων(πολιν 8)4 διά Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	53	2285	ε. 'Αλεξάνδρειαν 10)3
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	ά. Κων(πολιν 30)3
ΚΕΡΧΕΑ	61	14982	ά. Μοντρέαλ 28)4
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ε. "Αμερέταν 28)2 (έπιοκ.)
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ε. Π. Σάιδ 14)4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	ε. οθ. Ντουμπάτ 21)2
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. Π. Σάιδ 2)5
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ε. Ν. 'Υόρκη 1)5
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Δάντσιχ 30)4 διά Βρέμην
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Παναμά 21)4 διά Τυνησία
ΚΙΓΚΣΝΟΡΟ	64	17050	ά. Παναμά 19)4 διά Κόμπε
ΚΙΚΗ	57	9723	ά. Π. Σάιδ 16)4
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ε. Πιτώρηπον 1)5
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ	58	8529	ε. Ρ. 'Ιανέρον 8)4
ΚΙΜΔΟΣ	64	7891	ε. Ρ. Ρότερνταν 19)4
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ά. Παναμά 25)4
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Μπ. 'Άρες 14)4 διά Πειραιά
ΚΙΛΑΙΡΗ Α.			
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	είς Ρ. 'Ιανέρον ώπο συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ε. Ρ. 'Ιανέρον 7)4
ΚΛΑΥΑΔΙ	66	10601	ά. Βιρτούδον 19)4 διά Βεγγάζην
ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΘ	64	5711	ά. Ναπιέρ 27)4 διά 'Αμερέραν
ΚΛΕΑΝΗΟΗΣ	76	16366	ά. Μπρούνομπούτελ 25)4 διά Λάγος
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ά. Ντώρηπαν 11)3 διά Κοτονού
ΚΛΕΙΑΙΑ (δ.)	63	38964	ά. Γιθαράτα 26)4 Γκουαγιανίλα
ΚΛΕΩ (δ.)	59	21187	ά. Εβ. Ντουμπάτ 24)4
ΚΛΕΩΜ (δ.)	59	16071	ά. Λ. Πάλμας 30)4 διά Ρεσίφε
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	άργει είς Πειραιά από 9)5)77
ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	ε. 'Αμβούργον 2)5
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5683	ά. 'Αμερέραν 2)5
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ά. Λ. Πάλμας 23)4 διά Λάγος
ΚΟΜΜΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	ε. Γιουχάρια 25)4
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ε. Ζένταν 27)4
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ά. Γκάλθεστον 12)4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-			
ΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	άργει είς Πόδλα από 6)4)77
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-			
ΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. 'Αμερέταν 21)4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. Γιουροπόρτ 13)4 Μπουκέναν
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ μ.	73	125977	άργει είς Στόρντ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Β. Κοντινούσιον 19)4
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	21539	ά. Γιθαράταρ 17)4 διά Μπ. "Άρες
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑΓΚΑΗΜ	58	5402	ά. Ν. 'Υόρκη 30)4
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	54	4710	ά. Λ. Πάλμας 28)4 διά Βηρυτόν
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΣΚΑΥ	55	4953	ά. Νεσπολιν 29)4 διά Πειραιά
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	ά. Σαδόνα 29)4 διά ΗΠΑ
ΚΟΡΑΑ	60	3333	ά. Πατίδ 30)3 διά 'Ελλάδα
ΚΟΡΔΙ	56	8474	ά. Μαυρίκιον 10)4
ΚΟΡΔΑΙΡ	57	11790	ά. Ντακάρ 18)4
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Κων(πολιν 3)4 Μαύρην θάλασσαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)4 Κόρπους Κριστί
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. Μαυρίκιον 14)4
ΚΟΡΣΑΙΡ	62	15000	ά. Γδύνια 26)4
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ά. Παναμά 7)4 διά Λ. "Αντζελες
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34920	ώπο παραλαβήν
ΚΟΣΜΟΣ	57	12360	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΑΤ	55	2671	ά. Φιλαδέλφειαν 11)4
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΥ	56	1647	ά. Σουέζ 23)4 διά Γκιζάν
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	είς Μπαγιόν 4)10)76
ΚΟΥΙΝΙΣΥ	60	9423	ώπο παραλαβήν
ΚΟΥΜΟΥΔΟΥΣ	50	7392	ά. Τέμα 14)4
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Σουάμπατα 3)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΥΡΟΝΕ	65	3512	ά. Τάμπα 28)4 διά Τούρμπο
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1533	ώπο παραλαβήν
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ά. Αμερέραν 29)3 διά 'Αλγέριον
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ά. Σπέτζια 13)4 διά Χάρκουρτ
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΜΠΥ	66	40129	ά. Βαλτιμόρην 13)4 διά 'Οδησσόν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΗ	66	26269	ά. Ταραγκόνα 22)3 Βραζίλιαν
ΚΡΗΤΗ	54	1996	είς Τακοράντι 17)6
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Ν. 'Υόρκη 28)4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10800	είς Μαγκασάκι ώπο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΙ (δ.)	73	42470	είς Ναγκασάκι ώπο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΜΟΝΤ	77	9000	ά. Κοραμάρ 15)4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ά. Συγκαπούρην 17)4 διά Ν. Κορέν
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ	78	10800	είς Μαγκασάκι ώπο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Φιλαδέλφειαν 31)3 διά Μπόνι
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	74	61054	ά. Τερέστην 1)5 διά Ταρόδος
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Σιγκαπούρην 11)4 διά Ντουμέν
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Βίλιμπρικτον 29)3 Φιλαδέλφειαν
ΚΡΙΤΩΝ	56	1538	ά. Γένοβης 29)4
ΚΡΟΝΟΣ	67	7009	ά. Αμερέραν 22)4 Μπ. "Άρες
ΚΡΟΝΟΣ	47	4301	ά. Κων(πολιν 16)4 Μαύρην θάλασσαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	20500	είς 'Ιμάρι ώπο συμπλήρωσιν
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ά. Νιούκαστλ 27)4 Χόγκ Κόγκ
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ά. Κων(πολιν 20)4 Κωνοτάντζα
ΚΥΘΗΡΟΣ	57	13893	ά. Λ. Πάλμας 16)4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Τέμα 10)4
ΚΥΚΜΟΣ (δ.)			

ΑΝΓΚΑ	61	8760	ά. Μπορτνό 25)3 διά Βενεζουέλα	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Σίδνευ 24)4 διά Σ. Αραβία
ΛΗΜΝΟΣ Α' ΙΛΑΝΤ	77	5500	εις Π. 'Αλέγκρε πόστο συμπλήρωσιν	ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19805	ά. Τακόμα 2)4 διά Σιμπέρια
ΛΗΤΣ	51	4677	ά. 'Αλεξανδρεία 10)2 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	Ε. Ζούριόριο 30)3
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Πειραιά 28)4 διά Βηρυτών	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	Ε. Νητερόλι 27)4
ΛΙΔΑΙΑΝ	55	6935	ά. Νιούσπατ 26)4	ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ά. Χάντπον Ρ. 15)4 διά Ρωσία
ΛΙΔΑΙΚΑ	60	8562	ε. Πειραιά 12)4	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Αργούστα 28)3 διά Χάμπτον Ρ.
ΛΙΜΠΙΔΙΑΝΟΝ	52	4435	ά. 'Αιμέρερσαν 29)4 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	Ε. Λουνέκρηνη 20)4
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	ε. 'Αιμέρερσαν 30)4	ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	62	9979	ά. 'Αιμέρερσαν 29)4 διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ά. Φρήπορτ 15)4 διά Γκουαγιανίλα	ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	13595	εις 'Αιμέδοργον 16)10
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	ά. 'Αντεν 15)4 διά Χοντέντα	ΜΑΡΟΥΑΙΩ	59	20827	ά. Μπ. Μασάρ 19)4 διά Κεελάγκ
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΟΥΚΟ	77	19200	ά. Παναμά 12)4
ΛΙΝΑΔΟΣ	62	10883	ά. Ρόττερνταμ 3)5 διά Ροστόκ	ΜΑΡΣ	57	8975	ε. Χόργκ Κόργκ 30)4
ΛΙΝΤΑ Η.	58	6508	ώπο παραλαβήν	ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	48	3368	ά. Π. Χάρκουρτ 26)4
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Κορασίου 28)3	ΜΑΡΥΑΙΖ	56	8274	ά. Λ. Πάλμας 30)4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. 'Αλεξάνδρεια 29)4	ΜΑΡΥΑΙΖΑ	68	2999	δ. Σουεζ 24)4
ΛΙΤΣΑ Κ.	56	11143	ε. 'Ελινόρε 7)4 διά Βαλτικήν	ΜΑΡΦΑΙΘ	70	15806	ά. Ντόρμπιταν 26)3 διά Περσικόν
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δ. Παναμά 26)4	ΜΑΡΩ	52	6517	ώπο παραλαβήν
ΛΟΙΤΑ ΝΤΑ (δ.)	57	20730	δ. Π. Σάιδ 1)5 διά Μπ. Μασάρ	ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Γκόδε 14)4 διά Ρόττερνταμ
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. 'Άδελαΐδας 18)4	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	51	1871	μετων. «ΒΑΣΙΛΗΣ»
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Λονδίνον 22)4 'Αλεξάνδρειαν	ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	64	2038	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρμπερ 10)11)74	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	59	9162	ά. Ρόττερνταμ 14)9
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	61	3142	μετωνυμίσθη «ΤΟΜΥ»	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	64	9390	ε. Τάγκα 23)4 Ντόρ ές Σαλάμ
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	έ. Κολόμπο 25)3	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	22391	ε. Λιοσαβόνα 21)4
ΛΟΥΚΑΣ Μ.	72	13637	ά. Κόσαπιλάνκες 24)4	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΝΣ	58	12126	ε. Βερμόδας 28)4
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Βακαγιάμα 14)4 διά ΉΠΑ	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	55	5562	ε. Λάγος 2)3
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ε. Λάγος 31)3	ΜΑΤΙΝΑ	59	10554	ε. Λείσες 22)4
ΛΥΔΙΑ	74	8825	ε. Ντόρμπιταν 27)4	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	59	8431	ε. Ακαμπο 27)3
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιά 11)4 διά Μήλον	ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	10462	ά. Δάντσικ 16)4 διά Βίλαμπρ
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	ώπο παραλαβήν	ΜΑΧΙΝΗΣ	57	9168	δ. Π. Σάιδ 25)4
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	δ. Π. Σάιδ 18)3 διά Μερσίνα	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	8885	ε. Τζένταν 30)4
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Γύνια 23)4 διά Νταμάμ	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	10405	ε. Κοατζακούλης 29)3
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9096	ώπο παραλαβήν	ΜΕΓΩΔΙΚ (μ.)	66	14264	ε. Ροζέριο 1)4
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ά. Πειραιά 16)4 διά Χαλκίδη	ΜΕΙΛΙΣΤΤΑ (δ.)	56	39916	εις Κων. πολιν 14)3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Γιβραλτάρ 8)4 διά Μπ. "Άρες	ΜΕΙΛΙΤΗ	75	13233	εις Πειραιώς 8)11)77
ΜΑΙΑΝΔΑΛΟΝ	72	2991	δ. Κων/πολίν 26)4	ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	35537	ά. Ρίταρντον Μπ. 7)4 διά Μόμπιλ
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. Λονδίνον 13)4 διά Καναδά	ΜΕΙΛΙΩΝ	60	10017	ε. Καρχαγένην 10)3 διά Π. λά. Κρούζ
ΜΑΙΡΗ	68	22391	έ. Πρίντι Ρούπερτ 23)3	ΜΕΙΑΤΕΜΙ II	63	9755	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 18)4
ΜΑΙΡΟΥΛΛΑ	57	10687	άργει εις Πειραιάς από 11)6)75	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Λιβερπούλ 18)4 διά Ιταλίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	14203	ά. Γούρη 17)4 διά Μπ. "Άρες	ΜΕΝΙΤΕΕ	59	12291	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	8299	εις Γουώρη 17)4	ΜΕΝΤΕΚΙΤΗ	62	8771	ε. Β. Κοινωνιόσιν 20)4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (η.)	67	38286	έ. Κων/πολίν 27)4 Μαύρην θάλασσα	ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ·	57	3749	ά. Ρόττερνταμ 30)4 διά Ρουέν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II	47	5835	εις Πάτραν 3)2 (έπισκ.)	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ			ε. Χάμπτον Ρ. 30)4
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Καστέλων 9)2 διά Γκαζαουέτ	ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζέντα 28)4
ΜΑΛΕΜΕ	53	2637	ά. Τάουν 6)2	ΜΕΝΤ ΦΡΗΣΕΡ	61	6124	δ. Παναμά 26)4
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ά. Ταγκουαράμας 30)4 Γουίλαν	ΜΕΡΑΚ	57	6734	ά. Τόρλεστον 29)4 διά Άλγεριον
ΜΑΛΕΤΖΑ Σ.	55	5868	ά. Κων/πολίν 16)4 Κωνστάντζαν	ΜΕΡΑΚΗΑΣ	75	28082	εις Αισασάνην 24)4
ΜΑΝΘΩΣ	77	5500	εις Αδύος 22)3	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'·Σ·	62	1524	ά. Π. Πάλμας 6)4 διά Λάγος
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	έ. Ασάμπιν 19)4	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ·	64	1594	έ. Σέτε 18)3 διά Όραν
ΜΑΝΝΑ	71	16004	έ. Ν. Όρλεάν 21)4	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ά. Ντακάρ 18)4 διά Γουώρω
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	εις Πάτραν 18)11 (έπισκ.)	ΜΕΡΙΤΑ	63	9949	ε. Μπαγιόν 24)4
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Μασσαλίαν 28)3	ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	άργει εις Πειραιά
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	εις Πειραιάς από 21)7)74	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	62	61172	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 27)4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ά. Βρέμην 14)4 διά Δυρράχιον	ΜΕΣΣΗΝΙΑ I.	60	14269	ε. Παναμά 22)4
ΜΑΝΤΟΙΝΑ	77	15900	έ. Ν. Όρλεάν 6)4	ΜΕΣΣΗΝΙΑ II.	52	2326	ά. Ριγέκα 19)4 διά Τρίπολιν
ΜΑΝΤΩ V (δ.)	72	17432	ά. Ηστάχη 26)4 Ποντία Κουσίλο	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ	69	17840	ώπο παραλαβήν
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΖ	68	18775	ά. Μόντρεαλ 28)4 διά Ντουλόθ	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ε. Τανόύρα 23)4
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	16800	ά. 'Αιμέρερας 28)4 διά Εμδεν	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ	60	17718	ά. Σιγκαπούρην 29)4 διά Μανιλά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Κεμπλά 12)4	ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ	66	21886	ε. Ντακάρ 22)4 διά Λάγος
ΜΑΡ ΚΑΛΑΝ	68	14771	ώπο παραλαβήν	ΜΕΣ. ΓΗ	71	17718	ε. Βοστόνη 26)4 διά Αρούμπτα
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	ά. Τέλμπα Μπ. 12)4 διά Μπ. Μασάρ	ΜΕΣ. ΘΕΑ	73	17355	ε. Μπ. Μασάρ 24)4 διά Τούμπα
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	77	9500	εις Αϊδί θόσ ουμπήρωσιν	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ	72	17718	ε. Λαλ 30)4 διά Χονιάρα
ΜΑΡΒΕΛΛΑ	57	10172	ά. Φόλ 3)5 διά Μπιλπάτο	ΜΕΣ. ΙΑΛΛΙΣ	72	17700	ε. Μελθούρην 24)4
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ	66	18177	έξωθι Αδύος 25)11	ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ	62	11940	ε. Βοστόνη 30)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Γκρίλογκ	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ	60	17840	ε. Σιγκαπούρην 11) διά Μπαγκόκ
ΜΑΡΤΚΡΙΤ Β.	59	11969	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣ. ΟΡΨΗ	62	17718	ε. Αμπούρην 23)4
ΜΑΡΤΚΩ	62	8951	έ. Σιγκαπούρην 26)4 διά Μπάσαρον	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ	71	17718	ε. Νταμπιέρη 25) Σιγκαπούρην
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Κορασίαν 31)3	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ	72	17718	ε. Πούδο Μπ. 1)5 διά Περσικόν
ΜΑΡΙ	74	8925	έ. Μπολώρητον 20)4	ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ	65	51412	ε. Ρ. Ιανέτρο 11)4
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Φόλ 3)5 διά Μπιλπάτο	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ε. Βρέμην 23)4
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	έ. Ανταμπίγια 11)4	ΜΗΔΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	60	11702	ε. Θεο/νήν 26)3
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	τεργέστον 30)4 Μ. έλ. Μπρέγκα	ΜΗΛΟΣ II	65	4711	ε. Μηδούρη από 6)2
ΜΑΡΙΑ	65	16166	ά. Κλεδελάντ 24)4	ΜΗΛΟΣ III	48	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Γιοκοσάκα 16)2 διά Τούναμπο	ΜΗΛΟΣ IV	49	2340	δ. Π. Σάιδ 30)4
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Δουράκερην 8)4 διά Ασύντων	ΜΗΤΕΡΑΣ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22633	ε. Γιβραλτάρ 26)4 διά Κόνακρυ
ΜΑΡΙΑ	57	3478	ά. Στάλιν 31)3 διά Μαρακάλιτο	ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ε. Θεο/νήν 26)3
ΜΑΡΙΑ III	53	825	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΛΑΝΕΑ Α.	45	3401	ε. Σιγκαπούρη 11) διά Μπαγκόκ
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3198	έ. Σεβήλην 9)3	ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ	68	9068	ε. Βρέμην 23)4 διά Αθάνα
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	11000	εις Σεβήλην 9)3	ΜΙΜΙ (δ.)	65	47777	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	15938	εις Αϊδί θόσ ουμπήρωσιν	ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ε. Σιγκαπούρην 3)4
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑΣ	68	1599	ά. Ν. Όρλεάν 31)3	ΜΙΜΟΖΑ	56	8782	ε. Σουεζ 23)4 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ	64	34827	ώπο παραλαβήν	ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ	70	9069	ά. Μπούλεν 17)4	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάν 18)4 διά Τζαμάτικα
ΜΑΡΙΑ Α.	77	23000	ά. Γκρίλογκ 19)3 διά Πόρτλαντ	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ε. Πειραιά 22)4
ΜΑΡΙΑ Α.	58	5745	ά. Κοπέρ 4)4 διά Άλεξανδρειαν	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ·	71	1598	ε. Βαρελάσι 27)4 διά Αθάνα
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Βίλιμπετον 28)4 διά Περσικόν	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ·	70	1582	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Σιγκαπούρην 14)3 διά Μπαγκόκ	ΜΙΝΙ ΛΑΙ·Τ·	70	1582	δ. Π. Σάιδ 16)4
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	ά. Ντόρμπιταν 9)4 διά Περσικόν	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	ε. Πειραιά 15)4
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ά. Ντόρμπιταν 29)4 διά Περσικόν	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Κίγκοτον 24)4
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1509	ά. Πειραιά 18)4 διά Νεάπολιν	ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Γιοκοχάμα 19)4	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	δ. Σουεζ 3)4
ΜΑΡΙΑ Σ.	77	9400	εις Καρόπιας 18)2	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Π. Σάιδ 28)4
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	11750	έ. Αιμέρερας 25)4	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Λεμεσόδην 29)

ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ά. Πειραιά 27)4 διά Σαλάλα	ΝΕΦΕΛΗ	69	5800	δ. Κων(πολι) 24)4 Νοδοφορσίκην	
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	έ. Κάιζερ 30)4	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	έ. Π. Σάιδ 30)4	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	έ. Παναμά 26)4 διά Ειρηνικόν	ΝΗΛΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Π. Σουδάν 24)4	
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Ντεμεράρο 26)4 διά ΗΠΑ	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Π. Σάιδ 16)4	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Βίλμιγκτον 20)4 διά Χιούστον	ΝΗΡΕΥΣ	77	9800	εις Χιροσίμα υπό συμπλήρωσιν	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	δ. Σούεζ 28)4 διά "Αιμπου Ντ.	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ά. Ορλεάνη 28)4 διά Χιούστον	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ά. Σάρτζα 20)4 διά Τζέντα	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	εις Ντακάρα από 18)4	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	έ. Τζέντα 15)4	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	έ. Αννάμπα 17)11	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ά. Ν. "Ορλεάνη 16)4 διά Ντεμεράρο	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3978	ά. Αμβούργον 28)4 διά Λ. Πάλμας	
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Ν. "Ορλεάνη 25)4 διά Χιούστον	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	εργει εις Πειραιά από 12)6)75	
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	έ. Ν. "Ορλεάνη 6)4	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)4	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 26)4 διά Μασσαλία	ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Π. Σαΐδ 15)4 διά Ρόπτερνταν	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Κίγκοτον 18)4 διά Χιούστον	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ά. Μπλιμπάτο 27)4 διά Ρεισφ	
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ά. Σάφι 22)4 διά Νάπτη	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	δ. Μπρούνουμπουτελ 16)4 διά Ροστόν	
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Έλεινόρε 17)4	ΝΙΚΟΛΑ. ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ	77	10600	ά. Ρόπτερνταμ 22)2	
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	έ. Ρ. Γκράτε 14)4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	75	29004	δ. Κων(πολι) 24)3 διά "Οδησσόν	
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Τασέρλεστον 29)3 διά Κούμανα	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	69	9038	έ. Μαυρίκιον 17)4	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Ν. "Ορλεάνη 25)4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	έ. Νηπροδί 27)4	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ξένθι Μπ. Μπλάνκα 24)4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	δ. Σουεζ 23)4	
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ά. Πειραιά 26)4 διά Μασσαλία	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Παναμά 25)3 διά Μπουσάν	
ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	ά. Θεόστα 22)4 διά Λάγος	ΝΙΚΟΣ	47	7654	ά. Πόρτ Σαΐδ 21)3	
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	ά. Αμπέρσαν 25)2 λά. Γκουάρια	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	51	6987	εργει εις Πειραιά από 10)3	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Τείμπλ Μπ. 11)3 διά Σ. Κρουά	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	έ. Τζέντα 25)4	
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	άργει εις Πειραιά από 24)1)76	ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-	71	65347	έ. Πειραιά 22)3	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 20)4	ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	21363	έ. Σιγκαπούρην 4)4	
ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν)	72	55204	ά. Ρότερνταμ 16)3	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-	62	1970	εις μεσογειακές μεταφοράς	
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	δ. Γιβραλτάρ 28)4 διά Φινλανδία	ΚΗΣ (δ.)	54	3387	ά. Βενετία 29)4	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2353	ά. Λευεσόδην 13)4 διά Μερσίνα	ΝΙΚΟΤ ΜΙΚΥ	58	9087	δ. Κων(πολι) 23)4 διά Μ. Θάλασσαν	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	77	16000	έ. Χάκοντάτε υπό συμπλήρωσιν	ΝΙΜΟΣ	50	2095	προσήρ. 19.29 Β. — 37.23 Α. 22)3	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	Μπαγκόδη 26)4	ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	έ. Χαλκίδα 11)3	
ΜΟΜΠΙΑΤΑ (δ.)	69	47950	ά. Κόρπους Κριστί 5)4	ΝΙΝΗ	62	28651	εργει εις Πειραιά από 16)1)75	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Σαδόνη 5)4 διά Σίντι Κρέτη	ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	δ. Σουεζ 22)4	
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Αμπέρσαν 19)4 διά Νουακότ	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ά. Γιβραλτάρ 11)4	
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	έ. Μάλτα 29)4	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	ά. Αμοτέρνταμ 20)4 διά Γιβραλτάρ	
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	έ. Κων(πολι) 24)4	ΝΟΝΙ	68	5480	ά. Κάρλοχανην 28)4	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	ά. Μπράουνσθαλ 8)4 διά Δανίαν	ΝΟΝΙ	53	4234	ά. Γουόρου 13)3 διά Λουάντα	
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	65	32644	ά. Κων(πολι) 16)3 διά Ρωσίαν	ΝΟΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	4218	ά. Π. Χάρκουρτ 21)4 διά Γουώρου	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	έ. Λονδίνου 27)4	ΝΟΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ά. Λεϊ Τούρζι 31)3	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΖ	60	6157	ά. Βρέστον 21)4	ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. Τενερφί 29)4 διά "Αμβούργον	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Αμπαγάντ 10)4	ΝΟΡΔΑΛΟΡ	48	2462	ά. Πειραιά 31)4 διά Σαδόνα	
ΜΠΑΡΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	57	10062	ά. Αμπούργον 27)4	ΝΟΡΘ ΘΟΥΑΙΗΒ	54	7701	ά. Ριγένηα 17)2 διά "Αλεξάνδρειαν	
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ά. Νταμά 7)4 διά Ιαπωνίαν	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ά. Σάρογ 29)4 διά ΗΠΑ	
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Ρότερνταμ 17)4	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	δ. Σουεζ 18)4	
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	ά. Μπρούνουμπουτελ 20)4 Μπ. "Αθρες	ΝΟΡΘ ΚΑΥΟΝΤΣΕΣ	58	10662	ά. Χάμπτον ρόδε 20)4 διά Βαλτιμόρην	
ΜΠΙΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ά. Σουεζ 14)3	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Λειζέρος 7)4 διά Μόντρεαλ	
ΜΠΙΑΟΥ ΖΩΗ	68	2961	ά. Μπαμά 23)4 διά Μπ. "Αμπάς	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	εργει εις Χαλκίδα από 7)7)77	
ΜΠΙΑΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Αμπέρσαν 26)4	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Γκάλεθεστον 19)4	
ΜΠΙΑΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	έ. Γκιζόν 25)4	ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	21592	ά. Καζαπλάνκα 3)4	
ΜΠΙΑΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	ά. Παναμά 20)4	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21363	ά. Παναμά 28)4 διά Ειρηνικόν	
ΜΠΙΑΟΥ ΣΚΑΪ	58	8547	ά. Αμπαγάντ 22)4	ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	ά. Ρότερνταμ 10)4	
ΜΠΙΑΟΥ ΣΚΑΪ	51	2697	έ. Τέμα 4)1	ΝΟΤΗΣ	55	5096	έ. Κούμανα 23)3	
ΜΠΟΥΕΝΑ		64	32756	ά. Γιβραλτάρ 29)4 διά Πειραιά	ΝΟΤΗΣ	55	3956	ά. Τενερφί 21)4 διά Γουώρου
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (δ.)	64	32756	ά. Γιβραλτάρ 29)4 διά Πειραιά	ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16492	ά. Ύρκην 29)4 διά "Αρόμπιτα	
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ				ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακές μεταφοράς	
ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	έ. Κουσέτ 4)3	ΝΤΑΝΙΑΕΚΟΥΣ	54	4487	ά. Αμπέρσαν 1)5	
ΜΠΡΑΒΟ ΆΛΕΞ	50	4375	έ. Π. Χάρκουρτ 25)4	ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	57	4057	ά. Ήπιτζαμ 29)4 διά "Αλγερίου	
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	ά. Αλεξάνδρειαν 29)3 Ν. Αφρικήν	ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ά. Γλασκώδην 19)4 διά Σαγκούντο	
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	έ. Ρούεν 25)4	ΝΤΑΠΟ ΣΥ-ΑΙΟΡ	60	10611	ά. Λιθερουόλ 22)4 διά Π. Όρντας	
ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	ά. Στεττίνον 20)4 διά Σουηνουσκή	ΝΤΑΠΟ ΣΚΑΪ	61	16664	ά. Γλασκώδην 27)4 διά Π. Όρντας	
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΙΣ	54	6103	ά. Αλεξάνδρειαν 8)4	ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Λιθερουόλ 22)4 διά Π. Σεντράλα	
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Αλεξάνδρειαν 19)4	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	61	13082	έ. Πειραιά 25)4	
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Σ. Σάιδ 29)4	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	58	11955	έ. Ν. Ύρκην 30)4	
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	έ. Τέμα 10)4	ΣΕΥΧΑΙΛΟΡ (δ.)	61	22256	ά. Παναμά 27)4 διά Ρότερνταμ	
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ά. Ν. "Ορλεάνη 17)4	ΝΤΕΑΡΙΓΚ (δ.)	68	80003	εργει εις Στιλάδα από 7)7)77	
ΜΠΡΑΤΑ ΙΤ ΣΑΝ	45	3450	έ. Καντί 30)2	ΝΤΕΒΟΝΠΟΡΤ	78	11100	έ. Μουρόρων υπό συμπλήρωσιν	
ΜΠΡΑΤΑ ΙΤ ΣΚΑΪ	69	2994	έ. Καντί 26)4	ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	έ. Βιζαγκαπατινά 25)4	
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ά. Τάρατα 13)4 διά Σφάδεν	ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΛΑΪΥ	63	13751	έ. Παναμά 21)4	
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	15900	ά. Σάντος 16)4 διά Ρ. Γκράντε	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ-ΙΝΤ	74	14552	ά. Λονδίνον 26)4 διά Λάγος	
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	έ. Σάντος 18)4	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	14800	ά. Λονδίνον 25)4 διά Λάγος	
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Στεττίνον 21)4	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	14800	ά. Λονδίνον 11)4 διά Λάγος	
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5999	έ. Μπλάδη 2)5 διά Μπόγουντ	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΡΙΝΕ	77	17400	ά. Λονδίνον 20)3 διά Λάγος	
ΜΥΡΤΙΑ	63	3439	έ. Λάγος 31)3	ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	60	19988	ά. Ροζάριο 19)4	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Καζαπλάνκα 19)4	ΝΤΙΚΙΦΙΤΙΟΥ	57	8485	έ. Μομπάρα 24)4	
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	έ. Ν. "Ορλεάνη 24)4	ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	έ. Χαλκίδα 16)11	
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	έ. Κοοίν 25)4	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Μπανιόλη 14)4 διά Μπετζάια	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Τάρατα 4)3 διά Σαγκάνην	ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	άργει εις Χαλκίδα από 25)8)77	
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	ά. Λάγος 27)3	ΝΤΟΛΑΙ	59	8840	έ. Ντιδρομπαν 1)5	
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Π. Σάιδ 11)4 διά Καράταση	ΝΤΟΛΑΥ	55	3266	ά. Δουσιλίνον 29)4	
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	ά. Λονδίνον 1)5	ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	2472	άργει εις Πειραιά από 11)5)77	
ΝΑΝΟ Κ.	66	1866	ά. Σούδανον 20)4 διά Λέθαντ	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	5193	έ. Γένοβα 27)4	
ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	78	5500	ά. Π. Αλέγκρεις όπω συμπλήρωσιν	ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΓΕΛ	61	13057	άργει εις Χαλκίδα από 13)2	
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	5496	άργει εις Μόντρεαλ από 3)4	ΝΤΟΝΑ ΜΠΑΡΑ	57	9553	έ. Παραντί 3)4	
ΝΕΑ ΕΠΙΣ	78	16000	ά. Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	77	15900	ά. Π. δρ. Σπαίην 26)4 Βενεζουέλα	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16200	ά. Π. Σάιδ 24)4 διά Αμπέρσαν	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	62	9072	ά. Μπρούνουμπουτελ 23)4 διά Ρίγα	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ	64	1593	ά. Λ. Πάλμας 21)3 διά Σατέλε	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Πόρτλαντ Με. 27)4	
ΝΕΒΑ	63	7280	έ. Λάγος 2)4	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	άργει εις Πειραιά από 13)4)77	
ΝΕΒΕΡ ΌΝ ΣΑΝΤΕΥ	77	32000	ά. Ε. Ελίζαμπεθ 2)5	ΝΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15795	ά. Μόντρεαλ 27)4 διά Μεγ. Λίμνας	
ΝΕΔΑ	57	8181	έ. Χάγος 2)4	ΝΟΔΥΣΣΕΙΣ	66	2999	έ. Ασοντόβ 26)4	
ΝΕΔΙ (δ.)	65	38324	έ. Γιβραλτάρ 11)4 διά Π. Ρίκο	ΝΟΘΕΝΤΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ 77	73	73		

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗ (8.)	70	104616	άργει εἰς Τρίνηνταν	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ε. Βανκούθερ 17)4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ' (5.)	69	104616	άργει εἰς Τρίνηνταν	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (δ.)	67	38915	ε. Ρόττερνταμ 16)4
ΟΑΥΝΙΟΙΑ	72	12111	ά. Αντέλειν 20)4 'Ακαζούτλα	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	δ. Γιθραλτάρ 30)4 διά Κιουρασάο
ΟΜΑΛΟΣ	57	8854	εἰς Πειραιάδ πάθ 6)3	ΠΕΡΑ ΑΓΙΑΝΤ	64	10865	δ. Σουεζ 22)3 δι' 'Ιράν
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ε. Ν. Ορλεάνη 1)5	ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	δ. Θέουτα 30)4 δι' ΗΠΑ
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει εἰς Πειραιάδ πάθ 4)1)75	ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΝΙΕΡ	62	9908	δ. Σουεζ 29)4 διά Νακάλα
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	εἰς Μασσαλίαν 8)2	ΠΕΡΑΛΑ	53	8231	δ. Π. Χέρκουρτ 7)4 διά Λάγος
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (5.)	76	119821	άργει εἰς Βαλθίς Μπ. 19)8)77	ΠΕΡΣΑ	66	2432	δ. Μπλαπάρ 17)4 δι' 'Οράν
ΟΡΑΙΩΝ	63	14595	ε. Ταραγκόνα 21)3	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	δ. Παναϊάδ 15)4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. 'Ακαζούτλα 30)3 Πουνταρένας	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	δ. Ντουρτζά 19)4 "Αγ. Φραγκίκον
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. Μομπάσας 11)4 διά Ματζούκα	ΠΕΤΓΙΚΟ	67	39108	δ. Καράτα 29)4 διά Ν. Ύρκην
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ά. Κ. Τάουν 11)4 δι' 'Αγγίλαν	ΠΕΤΡΑ	76	23149	δ. Χιούστον 10)4
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ε. Πειραιάδ 17)4	ΠΕΤΡΟΔΑ 7 (δ.)	54	20745	ε. Πειραιάδ 4)5
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΙΖΕΡ δ.	65	38710	άργει εἰς Πειραιάδ 18)1	ΠΕΤΡΟΔΑ 9 (δ.)	56	12161	ε. Πειραιάδ 1)5
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Ντουρτζά 2)5 διά Ν. 'Υρκη	ΠΕΤΡΟΔΑ 11 (δ.)	55	12101	ε. Βεντιά 21)5 διά Πειραιάδ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ δ.	72	14765	ά. 'Ιμπινχαρ 1)5 διά Χάνκο	ΠΕΤΡΟΔΑ 16 (δ.)	57	12257	ε. Πειραιάδ 19)3
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ δ.	66	12458	ε. Στυκαπόύρην 17)4	ΠΕΤΡΟΔΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Γένοβα 5)5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Πειραιάδ 6)4	ΠΕΤΡΟΔΑ 19 (δ.)	58	20207	ε. Πειραιάδ 26)4
ΟΣΕΑΝ ΣΑΜΠΙΟΝ δ.	70	73249	ά. Ν. Ορλεάνη 3)5	ΠΕΤΡΟΔΑ 23 (δ.)	56	17259	δ. Πόρτρ Σαΐδ 2)5
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4714	ά. Μπ. Μιλάνκα 25)4 'Ελσίνκι	ΠΕΤΡΟΔΑ 25 (δ.)	58	27279	ά. Ρές Τανόύρα 1)5
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. Λάγος 6)4	ΠΕΤΡΟΔΑ 26 (δ.)	63	53141	ά. Πειραιάδ 1)5 διά Μέγαρα
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ				ΠΕΤΡΟΔΑ 27 (δ.)	64	53342	ε. Πειραιάδ 4)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	εἰς Λάγος 25)6)77	ΠΕΤΡΟΔΑ 30	56	2796	ε. Πειραιάδ 7)3
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ				ΠΕΤΡΟΔΑ 31 (δ.)	66	43399	ά. Ρές Τανόύρα 25)4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙ	53	7645	μετων. «ΚΑΜΕΛΙΑ»	ΠΕΤΡΟΔΑ 32 (δ.)	57	22479	ε. Πειραιάδ 12)4
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ				ΠΕΤΡΟΔΑ 33 (δ.)	50	16485	ά. Πειραιάδ 22)4 διά Λαύριον
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙΙ	56	8378	ὑπὸ παραλαβὴν	ΠΕΤΡΟΔΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Πειραιάδ 2)5 διά Τζένταν
ΟΥΑΙΤΣ ΣΑΡΚ	52	1592	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΔΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 18)4
ΟΥΙ-ΝΣΤΟΝ	70	15665	ά. Φρημάντ 21)4 δι' 'Ιμπινχαρ	ΠΕΤΡΟΔΑ 40	58	1860	ε. Πειραιάδ 12)4
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ				ΠΕΤΡΟΔΑ 50	50	3647	ε. Πειραιάδ 16)4
ΑΙΝΤΕΝ	61	11043	ε. Κοραμάρ 3)5	ΠΕΤΡΟΔΑ 80	71	1599	δ. Πλύμουθ 1)5 διά Τζένταν
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Γιθραλτάρ 30)4	ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ε. Κοσίν 26)3
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Μπ. Αύρες 20)4				
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	εἰς Κάρπτοφ 26)8)77				
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εἰς Π. Σάΐδ 14)3)77				
ΟΥΧΕΝΦΕΔΕΣ	59	10362	ὑπὸ παραλαβὴν				
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	20290	ά. Γιοκοσόύκα 14)4 διά Μπόστον				
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Μόλι 25)4 διά Μπουσάν				
ΠΑΙΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	εἰς Ναύπλιον 14)11				
ΠΑΙΑ Β. (δ.)	58	21904	ά. Σούεζ 21)4				
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	5431	ε. Κ. Τάουν 2)5				
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	5720	ε. Μόλτα 18)4				
ΠΑΙΠΟΔΑ	58	2750	ά. Μπιλπάτα 13)4 διά Χαλκίδα				
ΠΑΙΑΓΗΣ	59	9999	ὑπὸ πασαλαδήν				
ΠΑΙΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ν. Ορλεάνη 22)4				
ΠΑΙΑΓΗΣ Σ.	58	7906	ά. Ρόττεποντ 5)4				
ΠΑΙΑΓΙΑ	51	5170	ά. Π. Σάΐδ 12)4				
ΠΑΙΑΓΙΑ	68	4429	ά. Κεντήζ 3)5 διά Μαλάμι				
ΠΑΙΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	εἰς Τζένταν 13)4)77				
ΠΑΙΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Π. Καυπέλλο 7)10				
ΠΑΙΑΓΙΑ ΣΗΝΙΑΙΑΝΗ	59	4125	ε. Γκαέτα 30)4				
ΠΑΙΑΓΙΑ ΘΕΟ.							
ΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ε. Ν. Μανκαδός 30)4				
ΠΑΙΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	ε. Πιριστάδ 21)3				
ΠΑΙΑΓΙΟΤΗΣ Σ.	59	2763	ά. Καπτέλον 31)3 διά Μπετζάια				
ΠΑΙΑΓΙΟΤΗΣ Η.	71	3646	ε. 'Αλεξίον 2014				
ΠΑΙΑΓΙΟΤΗΣ ΥΔΑΣ	58	9367	ε. Ξωϊά Λάνος 23)12				
ΠΑΙΑΓΙΟΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. Α. Πλέμας 16)4 διά Ρεκαλάντα				
ΠΑΙΑΓΟΣ Α ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Τζιπουτόπ 11)4 διά Σαγκάνη				
ΠΑΙΑΓΟΤΙΚΟΝ	60	7758	ά. Π. Χάρκουρτ 11)5				
ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ά. Καλαντόπ 2)4 διά Χάλιντα				
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Καλαπτλάνκα 30)4				
ΠΑΝΔΡΑ	66	4244	ε. Γάνθιδας 25)4 (επικ.)				
ΠΑΝΔΘΕΟ	67	3959	ά. Χέρτεπουλ 2)4 δι' 'Αλγερίαν				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ε. Ακίτα 28)4				
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ (δ.)	64	34179	ά. Μαντόρας 1)5 διά Χάλιντα				
ΠΑΝΕΣΠΟΤΟΣ	64	7537	ὑπὸ πασαλαδήν				
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΓΑΣ	54	9618	ά. Γενιόπατρα 24)4 διά Ντουάλα				
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Γινάλεστον 10)4				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	77	20000	ά. Γιθραλτάρ 26)4 Βασκελώνην				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	61	16561	ά. Ραττεποντ 30)4				
ΠΑΠΑΚΑΡΟΔΟΣ	59	10169	ά. Καντόπολιν 27)4 Κουστάντζεν				
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	ά. Σούεζ 24)4 διά Χόλι				
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ά. Αυτιπέταν 16)4 διά Λομέ				
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2905	ά. Λουκέλικον 26)4				
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4498	ά. Πιλίας 29)4				
ΠΑΠΠΗΣ Π.	61	6791	ε. Σπαλέποντ 9)4				
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Α. Αντέλεις 7)5 διά Παναμά				
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16100	ε. Ρεσίφε 16)4				
ΠΑΡΑΔΟΣ	62	10477	ε. Πειραιάδ 15)3				
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ά. Ανίσσοδα 15)4 διά Βενεζουέλα				
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	ά. Μπούσαλ 31)5 δι' 'Ασσάπιτ				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	56	1990	ά. Μοριόπας 11)5 δι' 'Ασσάπιτ				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	13062	ά. Νάσιδον 415 διά Πλασκόβνη				
ΠΑΡΟΣ	57	8184	ά. Σούεζ 27)4				
ΠΑΡΟΣ	61	13761	ά. Χιούστον 10)4				
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΤΝΙΕΡ	65	6838	ά. Τζένταν 22)4				
ΠΑΣΙΓΙΑ	71	4237	ΙΣΤΟΙ ής 'ΝΙΚΕ' 29)4				
ΠΑΣΙΩΙΚ (δ.)	65	38116	ἀρνεῖ εἰς Ιτέαν πάθ 16)6)77				
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	ά. Π. Ποίνες 18)4				
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49947	ἀρνεῖ εἰς Τζενόρες πάθ 25)6)76				
ΠΑΤΑΡΑΙ	47	2754	ά. Κωνιόπολιν 21)4 διά Πειραιάδ				
ΠΑΤΑΡΑΙ-ΚΟΣ	62	11756	ά. Αυστηρόμιον 515 δι' 'Ασσούς				
ΠΑΤΑΡΑΣ	52	2676	ά. Βουπούτον 21)4 διά Λαττάκια				
ΠΑΤΡΙΣ	62	10076	ά. Πλουταρένα 11)4				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Μπούνισταρούτελ 21)4 'Αργεντινή				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ι.	60	7707	ά. Σούεζ 515 δι' ΗΠΑ				
ΠΑΥΑΙΝΑ	64	9946	ά. Πειραιάδ 19)2 διά Κουβέλιτ				
ΠΑΥΑΙΟΣ Β. (δ.)	58	18283	ά-ά παραλαβὴν				
ΠΑΥΑΙΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ε. Φύλωσθι Ξεωθί Τοάπανι 6)2				
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ε. Ντουστέντιν 4)5				
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Παταμιά 2514 διά Αθερπουλ				
ΠΕΛΑΓΟΣ	52	2821	ὑπὸ πασαλαδήν				
ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	58	12492	ά. Ν. Ορλεάνη 21)4				
ΠΕΛΛΑ	78	11000	ά-ά παραλαβὴν				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ε. Γρύνιδη 4)5				
ΠΕΛΩΨ	55	7508	ά. Γρύνιδη 8)4 διά Λάγος				
ΠΕΡΜΑ	60	4865	ά. Γιθραλτάρ 5)5 δι' 'Αντόνιτ				
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	ἀρνεῖ εἰς Πειραιάδ πάθ 14)4)77				

ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9700	δ. Σουέζ 3)4 διά Μπ. 'Αυτάρας	ΣΙΑΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ά. Νέαπολιν 28)4 διά Πειραιά
ΡΙΒΑ	70	9069	δ. Πανοκόμας 15) διά Π. δφ. Σπαίην	ΣΙΑΛ	56	4827	ά. Αμέδερσαν 5)5
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	10399	δ. Πανοκόμας 26)4 Π. δφ. Σπαίην	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	63	9341	ά. Ν. Γουεστμπάντερ 27)2
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	69	2398	δ. Λαύριον 14)4	ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Π. Χάρκορ 23)4 διά Μπόνι
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Τερσοτελγκ P. 4)5 (έπισ.)	ΣΙΦΟΝΟΣ	58	13872	ά. Ζάντον 14)4 διά Λάγος
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	δ. Θέσσαλος 8)4 διά Λάγος	ΣΙΦΟΝΟΣ	62	3097	ά. Σάντον 14)4 διά Λάγος
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	δ. Κων(πολίν 29)4 διά Γαλάτοι	ΣΙΚΑΠΟΥΓΙΑ	76	19150	ά. 'Αλμπερνι 28)4 Π. 'Εθεργκλέντς
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	δ. Ηεραπά 19)4	ΣΙΚΑΠΟΥΓΙΑ ΝΤ	70	9077	ά. Ν. 'Ορλέαν 23)4
ΡΟΔΟΣΤΟ (8.)	60	20416	δ. Σαντάντερ 22)4 διά Φλώσιγκ	ΣΙΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	ά. Κων(πολίν 30)4
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	δ. Μπουνπόύρον 18)4 διά Κ. Τάουν	ΣΙΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Βοστόνι 14)4
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2767	δ. Θέσσαλον 11)4	ΣΙΚΑΠΜΠΡΗ	71	9085	ά. Μπιλάτα 20)4
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	δ. Βοστόνι 5)5 διά 'Αρούμπα	ΣΙΚΑΠΝΟΡΝΤ (δ.)	66	25742	ά. Κεπτέλ 3)5
ΡΟΖΑΝΑ	78	11300	εις Κων(πολίν 30)4	ΣΙΚΑΠΝΤΕΙΛΑ	76	19451	ά. Σουέζ 22)4
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	εις 'Αμβέρσαν 4)5	ΣΙΚΑΠΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21130	ά. Σ. Χουάν 26)4 Π. λά. Κρούζ
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	εις Κων(πολίν 26)4	ΣΙΚΑΠΧΙΛΑ	61	12012	ά. Σιγκαπούρην 2)5
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις Τεργέστην 19)4	ΣΙΚΑΙΘΟΣ	50	4367	ά. Μη. 'Άρες 22)4 διά Πειραιά
ΡΩ	54	8146	εις Σαφάγκα 16)4	ΣΙΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Βηρυτόν 19)4
ΣΑΒΒΑΣ (8.)	59	20514	εις Βοστόνι 3)5	ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Ντώρμπαν 15)4 διά Βραζιλίαν
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ά. 'Αλεξάνδρειαν 1)5	ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Βενετία 27)4 διά Ραθένα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (δ.)	68	53159	όποια παραλαθήν	ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ	61	2853	ά. Γκάδον 5)5 διά 'Αλγερίαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	Πουαντάρενας 20)4 'Ακασζούτλα	ΣΙΚΟΠΗ	56	10042	ά. Τοιταγκόχ 4)5
ΣΑΙΝΤ ΜΑΐΚΕΑ	61	11317	Μπρούναμπουτελ 16)4 διά Λάγος	ΣΙΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	ά. Ρόττερνταμ 25)3 διά ΉΠΑ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31831	Κιουράσα 22)4 (έπισ.)	ΣΙΚΥΜΝΟΣ	62	9661	ά. Κων(πολίν 26)4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	Τσαταγκόχ 29)4	ΣΙΚΥΡΩΝ	64	6504	ά. Γδύνια 2)4 διά 'Ερυθράν θάλασσα
ΣΑΙΝΤ ΝΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	Σουέζ 24)4	ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-	8771	ά. Π. Κελάγκ 23)4 Σιγκαπούρην	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΑΙΗΜΣ (δ.)	57	17125	ε. Ν. 'Υόρκη 6)4	ΣΙΚΤΑΣ	62	8771	ά. Π. Κελάγκ 23)4 Σιγκαπούρην
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	εις 'Αμδούργον 30)1 (έπισ.)	ΣΙΖΩΒΕΡΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	ά. Λά. Παλλίς 27)4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	ά. Π. 'Ελλιζαμπεθ 8)3	ΣΙΖΩΒΕΡΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ά. Ρόττερνταμ 4)5
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ά. Πειραιά 8)3	ΣΙΖΩΛΤΑΡΙΤΥ	52	5936	όργει εις Πειραιά από 1)3
ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	Νταμάν 16)4 διά Μ. Καμπούδης	ΣΙΖΩΜΠΡΟΣ ΑΙΦΤΕΡ	69	1410	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΜΟΣ	66	17208	Χάμπουν Ρ. 4)5 διά Μ. Καμπούδης	ΣΙΖΩΝΑΣ ΔΕΙΚ	61	20433	ά. Παναμά 25)4
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	Γιβραλτάρ 20)4 διά Μασσαλίαν	ΣΙΖΩΝΑΣ	65	22341	ά. Ρόττερνταμ 3)4
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	Παναμάτ 27)4 διά Ειρηνικόν	ΣΙΖΟΥΖΥ	57	10687	όργει εις Πειραιά από 10)10)77
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	Παναμάτ 24)4 διά Νταμάν	ΣΙΖΟΥ-ΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Ντώρμπαν 28)4 Ρ. 'Ιανέριον
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	Γιβραλτάρ 20)4 διά Κριτομπαταλ	ΣΙΖΟΥ-ΙΝΤ ΖΑΡΠΑΤΖ	56	10483	όργει εις Πειραιά από 19)2)77
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ	54	8517	Καράτσι 2)5	ΣΙΖΟΥ-ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	10271	ά. Λιβερπούλ 23)4
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	Γιβραλτάρ 19)4 διά Μπράσουνθιλ	ΣΙΖΟΥ-ΙΦ ΣΗΓΚΑΛ	53	7863	ά. Ταλκαχουάνο 19)4
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	Γκρέιτζαμαθού 4)5	ΣΙΖΟΥΑ Κ. (δ.)	59	2959	ά. Κων(πολίν 17)4 Μαύρην θάλασσαν
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	Φώλεμ 3)5 διά Θρή Ρίθερς	ΣΙΖΟΥΑ Κ.	59	25811	ά. Ταλκαχουάνο 26)4 Μπαλάο Τέρρη.
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Τόκιο Ίπο συμπλήρωσιν	ΣΙΖΟΥΑ Κ.	58	10635	ά. Γδύνια 4)5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	Πούρεμπον 30)4 Μαύρην θάλασσαν	ΣΙΖΟΥΑ	55	16260	ά. Τέμα 29)4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15852	ά. Σουδάν 2)5	ΣΙΖΟΦΙΑ	60	8251	ά. Τρινκομαλή 9)4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	Γιοκαράν 23)4	ΣΙΖΟΦΙΑ	61	1990	ά. Πειραιά 11)4 διά 'Ισπανίαν
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5867	Μοντεβίδεο 2)7)4	ΣΙΖΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΑΡΙΝΑ	53	2873	Γιβραλτάρ 4)4 διά Βόλον	ΣΙΖΟΦΙΑ Β.	57	2013	όποια παραλαθήν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Πάλμας 4)5 διά Ρόττερνταμ	ΣΙΖΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Γδύνια 28)4
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	Παναμάτ 29)4 διά Μορυσουγάκο	ΣΙΖΟΦΙΑ Κ.	78	14800	ά. Λ. 'Αντζελες 27)4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	8203	ά. Αντζελες 30)3	ΣΙΖΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Λιθόριο 3)5
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	Μαλάγκα 2)4	ΣΙΖΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-	55	13737	ά. Σάντος 7)4 διά Π. Νουάρ
ΣΑΝΤΑΙΑΓΚΟ	57	9134	Άμδερσαν 5)5 διά Π. Κορτές	ΣΙΖΑΝΙΚ	59	16400	ά. Λισσαδών 28)3 διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐΟΝΗΡ	78	9800	Σιγκαπούρη 19)4	ΣΙΖΑΡΤΑ	58	8365	όποια παραλαθήν
ΣΑΝΤΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	78	9800	εις Τόκιο Ίπο συμπλήρωσιν	ΣΙΖΑΡΤΑΝ	62	2979	ά. Λάγος 23)3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	εις Κούρη Ίπο συμπλήρωσιν	ΣΙΖΑΡΤΟ	67	13603	ά. Λισσαδώνα 5)5
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	όποια παραλαθήν	ΣΙΖΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	ά. Ρόττερνταμ 29)4 διά Βραζιλία
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ά. Δάντσιχ 15) διά Τύνιδα	ΣΙΖΕΤΣΑΣ ΑΙΔΑΝΤ	70	8174	ά. Μασσαλίαν 27)4
ΣΑΩ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	Ματάμι 28)4 Ρ. 'Ιανέριον	ΣΙΖΠΡΙΤ ΟΦ 77	59	2881	ά. Βενετία 3)5
ΣΑΥΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	όργει εις Πειραιά από 16)6)76	ΣΙΖΠΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. 'Αλεξάνδρειαν 4)5
ΣΑΥΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ	72	16604	ε. Τάνονθιλ 2)6)4	ΣΙΖΡΙΝΓΚ	56	1749	ά. Νικαία 28)3 διά Τενές
ΣΑΥΠΩ	63	17876	ά. Σουέζ 13)4 διά Ναγκόγια	ΣΙΖΡΥΟΣ (δ.)	65	31428	ά. Πειραιά 1)5
ΣΑΥΡΑΤΟΓΚΑ	58	17878	ε. Τέστα 15)4	ΣΙΖΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Υόρκη 1)5
ΣΑΥΡΑΟΤΤΑ	60	4083	ά. Μπλέεν 10)3 διά Ισλανδίαν	ΣΙΖΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	όργει εις Πειραιά από 24)7)75
ΣΑΥΡΩΝΙΚΟΣ	78	10000	δ. Ποναμάτ 13)4	ΣΙΖΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Παναμά 7)4 διά Ειρηνικόν
ΣΑΥΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Λομπίτριο 2)9)	ΣΙΖΤΑΛΩ 2	68	22118	ά. Κων(πολίν 7)4 Κωνοταντζαν
ΣΑΥΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	εις Θεσινέν 25)4)77	ΣΙΖΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.	56	8878	ά. Κων(πολίν 7)4 Κωνοταντζαν
ΣΑΥΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Κόρη 28)4 διά Πειραιά	ΣΙΖΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Σουάμπα 1)5
ΣΑΣ	40	5360	όργει εις Πειραιά από 16)2)77	ΣΙΖΤΑΜΟΣ	56	8878	εις Πειραιά 9)6)77
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Τοίμα 29)4	ΣΙΖΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ε. Τέστα 4)4
ΣΑΥ'ΠΡΟΥΣ ΣΚΑΥ	57	3570	εις Καζμπάρκαν 27)4	ΣΙΖΤΑΜΥ	72	30315	ά. Κάσον 27)4
ΣΕΛΑΣ	63	10946	εις Σιμόντα όποια συμπλήρωσιν	ΣΙΖΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ	68	18470	ά. Γιβραλτάρ 2)5 διά Λιθόρνο
ΣΕΛΑΤΙΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	65	3524	όργεια παραλαθήν	ΣΙΖΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ά. Γκλάντστον 3)5
ΣΕΜΙ	66	13313	ά. Ναγκόγια 17)4 διά Κοραμσάρ	ΣΙΖΤΑΡ Κ.	61	13255	ά. Ρόττερνταμ 5)5
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ε. Τοίμα 29)4	ΣΙΖΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Ντητρότι 27)4
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	εις Καζμπάρκαν 27)4	ΣΙΖΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Κλελατότον 27)4 διά Κίτιματ
ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	εις Σιμόντα όποια συμπλήρωσιν	ΣΙΖΤΑΡ ΛΑΐΤ	61	13209	ά. Υόρκη 4)5
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ε. Γένοδα 30)4 (έπισ.)	ΣΙΖΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. 'Αμδούργον 27)4 διά Λά Σκίρα
ΣΗ ΓΚΑΛ	78	13900	εις Κορέπον 26)4	ΣΙΖΤΕΑΙΟΣ ΙΙ (δ.)	56	45966	ά. Γιβραλτάρ 28)4 διά Λά Σκίρα
ΣΗ ΓΚΑΡΝΙΑΝ	69	12061	ά. Νταμάρ 4)5	ΣΙΖΤΕΑΙΟΣ ΙΙ	56	3333	ά. Σουέζ 13)4 διά Σ. 'Αραβία
ΣΗ ΕΡΕΪΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Αλεξάνδρειαν 6)5	ΣΙΖΤΕΛΑ	54	15119	ά. Σιγκαπούρην 14)3
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	ά. 'Αλεξάνδρειαν 21)4	ΣΙΖΤΕΛΑ	57	8971	ά. Σουέζ 9)4 διά Χοντέντα
ΣΗ ΣΠΑΡΑΊΤ	59	6791	ά. Σουέζ 26)4	ΣΙΖΤΕΛΑ Κ.	54	7512	ά. Πειραιά 4)5
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ά. Αυτιζέντα 29)3 διά Λάγος	ΣΙΖΤΕΛΑ Κ.	63	1525	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	ά. Φιλαδέλφειαν 1)5 'Εσκράθος Ρ.	ΣΙΖΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ά. Πειραιά 28)4
ΣΗ ΤΑΐΝΤ	71	10010	ε. Σαδόντα 29)4 διά Μοσταγκάνεμ	ΣΙΖΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	58	8584	ά. Ταματάδε 4)5 διά Μορόνι
ΣΗ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	74	9100	ά. Χόγκ Κόρη 15)4 διά Λάγος	ΣΙΖΤΟΛ ΓΙΑΚΟΣ (δ.)	57	8953	ά. Κ. Τάουν 13)4 διά Λάγος
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	58	8766	ά. Ρόττερνταμ 6)5	ΣΙΖΤΟΛ ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	12729	ά. Δουνκέρκην 25)4
ΣΗ ΦΑΛΟΝ	77	8970	ε. Σεβίλην 5)5	ΣΙΖΤΟΛ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	60	13481	ά. Π. Κελάγκ 4)5
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ά. Παναμά 8)4	ΣΙΖΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ.	58	12329	ά. Υόρκη 11)4 διά Φρήπορτ
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ε. Ακαμπά 26)3	ΣΙΖΤΟΛ ΡΑΐΝΟ (δ.)	59	12050	ά. Ντεμεράρο 3)5
ΣΗΜΕΪ-ΙΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	ά. Σαδόντα 29)4 διά Μοσταγκάνεμ	ΣΙΖΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Ρόττερνταμ 6)5
ΣΗΗΡΗ ΜΕΝΤ	70	2982	ά. Αμδερσαν 1)5	ΣΙΖΤΟΡΚ	59	4536	όποια παραλαθήν
ΣΗΗΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14530	ά. Μταμάρ 4)5 διά Κουθέτη	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ			

ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	58	12222	ά. Ρ. 'Ιανέριον 9)3	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	ά. Θεούτα 16)3 διά Σαγκούντο
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Μη. "Άύρες 21)4 Βουλγαρία	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	έ. Ρουέν 25)4
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ά. Ρ. Τανόύρα 27)4	ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	έ. "Ωλμπιαν Ν.γ. 4)5
ΤΑΚΙΣ Η.	57	6508	ά. Μομπάσα 315 Ντάρ ές Σαλάμ	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	77	42000	εις Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν
ΤΑΚΙ	69	3921	ά. Πειραιά 15)4	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9392	ά. 'Αμπιτζάν 6)4 διά Λάγος
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Κόρ δά 'Αμπάγια 22)4 Βραζιλίαν	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	έ. Ντόρμπιταν 30)4
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	έ. Ρόττερνταμ 27)4	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Ρόττερντα 7)5 δι' 'Αμβούργον
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	έ. Μόλτα 3)5	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	66	15565	ά. Τζιμπούτι 18)4
ΤΑΜΠΟΥ	59	7421	ά. Χάρον 15)4 δι' 'Αμπιτζάν	ΦΑΙΔΩΝ II	54	12502	μετων. «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ»
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. Ρ. Γκράντε 14)3 διά Τρίπολιν	ΦΑΙΗ Κ.	58	4885	ά. Πειραιά 25)3 διά Μπουργκάς
ΤΑΝΙΑ	57	3598	έ. 'Αμπέρσαν 7)5	ΦΑΙΗ III	60	10388	έ. Σιγκαπούρην 18)4
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Τέμε 12) διά Λάγος	ΦΑΙΚΟΝ	57	6674	ά. Πειραιά 2)4
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Πειραιά 3)5 Θεσνίκην (ΕΠΩΛ.)	ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	ά. Βαλτιμόρην 11)4 διά Σ. 'Αραβίαν
ΤΑΡΟ	64	4699	έ. Σέρενς 5)5 δι' 'Αμβούργον	ΦΑΙΚΟΝ	74	8896	έ. Πειραιά 18)4
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	έ. Σεβίλλην 3)5 (προς διάλισιν)	ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Χιμέτι 21)4 διά Κόμπε
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	12100	εις Μουκατίμα υπό συμπλήρωσιν	ΦΑΙΛΟΥΜΟ	59	9830	έ. Γιοκούάμα 29)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23212	ά. Βανκούμπερ 25)3 διά Κίνα	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	ά. Χούγκ Κόρκ 2)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙΝ	73	19420	έ. Ν. 'Ορλεάνη 25)4	ΦΑΝΗΣ	55	3382	έ. Τζουνι 30)3)77
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	έ. Γκλασφόρην 22)4	ΦΑΝΙΑΣΥ Λ. (δ.)	74	25123	ά. Βαλτιμόρην 25)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	έ. Βαλέθια 2)4	ΦΑΙΟΥΣΚΑΝΤΙΚΕΡ	65	8999	έ. Βανκούδερ 13)4
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ά. Βρέμην 21)4 διά Νουαχότ	ΦΑΡΟΣ	56	2672	υπό παραλαβήν
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ά. Πάλαμας 30)5 διά Ρίγκα	ΦΑΣΙ ΜΠΕΡΗΤΗ II	50	3139	ά. Πειραιά 22)4 διά Τάραντα
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	έ. Μη. "Άύρες 24)4	ΦΑΣΙ ΜΠΡΗΖ	52	4615	ά. 'Αμπιτζάν 21)4 διά Λαττάκια
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	έ. Τάμπα 20)4	ΦΑΣΙ ΝΙΟΦΙΝ II	53	4383	ά. Κωνιοπολιν 8)3
ΤΕΑ	49	5632	δ. Π. Σάδι 20)3	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Παναδ 16)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11800	δ. Βαρόπεια 28)4 διά Μομπάσαν	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ά. Βρόστην 12)4 δι' 'Αλγέριον
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	δ. 'Αμπιτζάν 11)4 διά Θεσνίκην	ΦΕΝΙΕΡΑ ΛΕΙΓΚΣ	69	12748	έ. Μόντρεαλ 4)5
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3862	έ. Αναδίρ 27)4	ΦΕΝΙΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. 'Αμβούργον 30)4 δι' ΗΠΑ
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	δ. Μπρούνουμπούτελ 24)4	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ά. Πειραιά 25)3 διά Λιθόνη
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Τρίπ. Λιθόνης 19)4 Πειραιά	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Φορκάντος 29)3
ΤΕΝΟΡΙΚΑ	55	3300	ά. Αμπέρσαν 15)4 δι' 'Οράν	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Π. Χάρκουρτ 26)4 διά Τακοράντι
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά. Σούεζ 28)4 διά Π. Σουδάν	ΦΙΛΙΚΟΝ	60	5558	ά. Ντόρμπιταν 23)4
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ά. Ράς Τανόρρη 12)4
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	δ. Σουέζ 5)4	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10240	ά. Μπρούνουμπούτελ 27)3 διά Βεγγάζη
ΤΕΤΙΕΙΝ	63	10867	έ. Σανταντέρ 19)4	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	εις Μομπάσα 19)10
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	έ. Βανκούδερ 5)4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ά. 'Αμβούργον 10)4
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Βαλτιμόρην 4)5 διά Βαλτική	ΦΙΘΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. 'Αμπέρσαν 24)4 διά Τορόντο
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9246	ά. Σιγκαπούρην 24)4 διά Κοραμάρ	ΦΙΛΙΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. 'Αμπέρσαν 28)3 λά Γκουάρια
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. Ντόρμπιταν 10)4 Βαλτιμόρην	ΦΙΛΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Βρόστην 12)4 δι' Αλγέριον
ΤΖΗΝ	63	9916	ά. Θέουτελ 14)4 διά Λαττάκια	ΦΙΟΡΥ	58	2874	ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)4 διά Γκάλθεστον
ΤΖΗΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Σουέζ 25)4	ΦΙΩΡΑ Κ.	77	14550	δ. Γιαράλταρ 3)5 διά Ντόθερ
ΤΖΙΝΙ	61	11125	ά. Νάρετικ 29)4 δι' 'Ιμπινχάμ	ΦΙΩΡΑ Κ.	60	9685	εις Μιχέρα υπό συμπλήρωσιν
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19451	ά. Κοσιούγκ 2)12	ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17540	έ. Ρόττερνταμ 22)4
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	ά. Παρανάγου 9)4 διά Μόντρεαλ	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Φράμπατλ 16)4 διά Σαγκάνη
ΤΖΟΚΑΣΤΑ	72	8849	ά. Μπιλμπο 3)5	ΦΟΙΝΙΣ Ι.	48	3269	ά. Χόγιν Κόρκ 9)4
ΤΖΟΥΓΙΑ Δ.	68	14800	ά. Βαλτιμόρην 15)4 διά Ρωσίαν	ΦΟΙΝΙΣ ΙΙ.	76	10256	άργει εις Καράτοι 19)11
ΤΖΟΥΜΠΙΑΝ	77	56	ά. Πόττερνταμ 27)1	ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)4
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	ά. Αντζελες 5)4 διά Μπουσάν	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	έ. 'Αλεξάνδρειαν 3)4
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	ά. Λισσαδώνα 3)5	ΦΡΑΝΚ	70	2997	έ. Αλεξάνδρειαν 17)4
ΤΖΩΝ Κ.	78	15800	ά. Λούδινον 16)4	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	έ. Καράτοι 24)4 διά Μομπάσα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Βαλτιμόρην 14)4 'Αλεξάνδρειαν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10381	ά. Καράτοι 22)4 δι' 'Αγγλιαν
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Βορέθην 30)4	ΦΡΕ	65	9386	ά. Λ. Αντζελες 29)4 διά Χιούστον
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	έ. Σουέζ 18)4	ΦΡΕΝΤΖΗΝ ΜΗΠ-	77	3820	ά. Βακαγιάμα 28)4 δι' 'Ικίτος
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	66	39555	έ. Ρόττερνταμ 28)4	ΚΙΝΙΚ	62	1910	ά. 'Αμπιτζάν 24)4
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ά. Λ. Αντζελες 26)4 διά Γιοκοχάμα	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Στεττίνον 5)5 διά Κούθα
ΤΖΩΝΙΝ Β.	56	10016	ά. Ντόρμπιταν 19)4 διά Βραζιλίαν	ΦΡΙΚΚΟ ΚΙΚ	61	1190	έ. Πειραιά 3)5
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Μόντρεαλ 21)4 διά Σικάγον	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Πάλμας 31)3 διά Λάγος
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	ά. Κωνηπολίν 21)4	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Κεζαπιπλάνκα 3)5 διά Λισσαδώνα
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11800	ά. Πειραιά 2)5 διά Θεσνίκη	ΦΡΙΟΝ ΤΟΔΟΙΝ	63	2309	ά. Λάγος 31)3
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Όραν 3)5 διά Σαδόνια	ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	10010	ά. Τοίμπα 29)4 δι' 'Αδελαΐδα
ΤΙΜΗ	71	5063	δ. Σουέζ 18)4	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Αλεξάνδρειαν 13)4 δι' ΗΠΑ
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	ά. Μ. δλ Μπάρκ 23)3 δι' ΗΠΑ	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)3
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	73	3094	έ. Είσομασθ 4)4 δι' 'Αλγερίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Ν. Υόρκην 30)3 διά Κιουράσιο
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	ά. Ντόρμπιταν 19)4 διά Βραζιλίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	77	19253	ά. Κ. Τάουν 28)3 διά Γιοκοχάμα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	έ. 'Αμπούργον 5)5	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Η.	70	11283	ά. Αγ. Φραγκίσκου 31)3 δι' 'Ιράν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	έ. Ταλκαχούναν 15)4	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	ά. Πρίνι Ρούπερτ 16)3 διά Κίναν
ΤΟΛΜΗ	71	5041	έ. Λιθόρρω 4)4	ΧΑΙ ΙΔΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	ά. Ρανκόρν 16)4
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	έ. Χάρτον Ρ. 25)1	ΧΑΙΛΑΡΕΝ	60	6724	ά. Ντόρμπιταν 18)4 διά Μαπούτο
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά από 27)6)75	ΧΑΙΛΗΚΗ (δ.)	66	41108	ά. Γιουροπόρτ 15)4 διά Καλούντημπορυκ
ΤΟΝΥ	62	6246	έ. Πειραιών 26)4	ΧΑΙΜΠΟΥΡΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	60	9772	ά. Μπρεμπέρχαρε 29)4
ΤΟΞΟΝ	77	15550	ά. Μ. δλ Αχαμπιτ 28)4 Μ. Καμπούς	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έ. Κριμπι 21)4
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Παναδ 8)4 διά Σ. Πέντρο	ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Σούεζ 6)4
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	έ. Μπαγκόκ 28)4	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Κόμπε 26)4 διά Χακάτα
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ά. Ρόττερνταμ 29)4 διά Ροστόκ	ΧΙΑΝ ΑΓΙΑΝΤ	69	10016	ά. Λ. Αντζελες 24)4 Π. δφ Σπαίην
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Σιγκαπούρη 8)4 διά Πειραιών	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	ά. Βιράλταρ 11)4
ΤΟΥΑΙΝ Β. (δ.)	62	22271	ά. Βαλτιμόρην 25)4 'Εκουαντόρ	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	ά. Π. Χάρκουρτ 5)4 διά Λάγος
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	άργει εις Πειραιά από 26)3)77	ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	ά. Τσάρλς 21)4 διά Μπάραν
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	έ. Ρουέν 28)4	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Γιοκοχάμα 29)4 διά Βανκούδερ
ΤΟΦΑΛΑΣ Γ.	51	59	ά. Κωνηπολίν 20)4	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Ποκούμπα 29)4 διά Π. Καμπέλο
ΤΡΕΙΝ ΤΣΑΤΣΙΣ (δ.)	68	67280	άργει εις Πειραιά από 5)3	ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ	68	10016	ά. Κολόμπο 3)5 διά Κούθα
ΤΡΕΙΝ ΤΣΑΤΣΙΣ (δ.)	68	9053	έ. Σάντος 25)4	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Κωνηπολίν 18)4
ΤΡΟΠΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31188	ά. Στενάν Μεσσίνας 6)5	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	ά. Κωνηπολίν 20)4
ΤΡΕΙΝ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	έ. Τζέναν 19)4	ΧΙΟΝΑ	55	2224	ά. Λα Παλλίς 25)3
ΤΡΙΑΣ ΙΙ	67	3971	ά. Τέμα 22)4 διά Τακοράντι	ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Σαφάγκα 29)4
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Σιγκαπούρην 20)2	ΧΙΟΣ	60	8462	έ. Π. Χάρκουρτ 27)4
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ντουμάν	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	έ. Ρουέν 7)4
ΤΡΙΠΟΔΗ	48	4030	έις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΟΥΖΑΝΘ Γ.	75	16421	ά. Σαπιτή 20)4
ΤΡΙΤΩΝ	63	11070	ά. Κ. Τάουν 7)4 διά Πειραιών	ΧΙΟΥΖΑΝΘ Δ.	61	5876	ά. Λείσες 4)5
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45354	άργει εις Πειραιά από 2)9)77	ΧΙΟΥΖΑΝΘ Γ.	59	3999	ά. Βαλτιμόρην 25)4
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	έ. Ρουέν 28)4	ΧΙΟΥΖΑΝΘ ΙΙ	58	8396	ά. Άγ. Δομινικον 14)4
ΤΡΟΙΑΝ ΕΝΦΕΔΕΛ	60	9255	άργει εις Πειραιά	ΧΙΟΥΖΑΝΘ ΙΙΙ	59	3988	ά. Χωδ 5) διά Βρέμην
ΤΣΑΙΑΝΤ ΤΡΕΙΝ							

Τὰ ύπο Σένας σημειώσεις

(Πλοία σημειώσαντα διάστημα (*) δεν είναι αυμεθελμένα με τό Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κόπρου, (π.) = σημ. Πανεύπεια — Τὰ ύπολοιστα φέρουν τήν λιθεριστήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ ... 64	10472	Σ. Τζένταν 28)4	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΙΡΩΤΟ-ΣΤΑΤΗΣ ... 69	9436	Ξ. Μπαγκόκ 4)5	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ ... 69	10625	ά. Ιστάμπια 27)4 διά Κιοσαράζο	
ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) ... 56	20153	Σ. Σαΐδ 30)4 διά Ράς Σουκέρ	
ΑΓΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ π* ... 56	8120	ά. Σαΐδ 30)4 διά Ριγύκα	
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)* ... 48	4308	άργει εἰς Πειραιάς από 23)2	
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΑ (κ.)* ... 55	1487	ά. Πειραιάς 13)4 διά Αλεξανδρείαν	
ΑΓΓΑ ΣΚΕΛΗΝ (κ.) ... 58	3837	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΓΓΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* ... 59	27122	άργει εἰς Πειραιάς από 19)5)75	
ΑΓΓΑΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. δ.	20140	έ. Τελούπι Σεμαδρία 22)4	
ΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΗΣ Α. κ.* ... 65	3524	Ξ. Ντακάρ 18)4	
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ δ. π. ... 56	12780	ά. Πειραιάς 27)4 διά Κωνσταντζαν	
ΑΓΓ. ΛΕΥΘΕΡΗΣ (κ.)* ... 56	4740	ά. Γουάρου 8)4 διά Βραζιλίαν	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. ... 55	2056	Ξ. Πειραιάς 20)4	
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ. ... 67	1979	έξων Κ. Κόπτη 27)3	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) ... 73	18328	έλ. Πρίνη Ρόπερτ 22)3	
ΑΕΛΛΑΔ. (δ.) ... 57	20745	άργει εἰς Πειραιάς από 14)6)74	
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) ... 54	1202	ά. Παναμά 24)4	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ κ. ... 56	13669	δ. Γιβραλτάρ 5)5	
ΑΘΕΩΝ. (κ.) ... 46	3921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΘΕΝΣ ... 70	8825	δ. Γιβραλτάρ 22)4	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ' (κ.) ... 59	7115	Ξ. 'Αμβεύργον 4)5	
ΑΘΗΝΑ (μ.) ... 64	30682	ά. Ν. 'Υόρκην 28)4 διά 'Αρούπτα	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) ... 67	44708	άργει εἰς Πειραιάς από 15)2)75	
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ. ... 72	106623	άργει εἰς Πειραιάς από 21)6)77	
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) ... 62	9943	Ξ. Πειραιάς 11)4	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) ... 61	31869	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)4	
ΑΘΗΝΗ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ. ... 56	12447	άργει εἰς Πειραιάς από 3)7)75	
ΑΘΗΝ. ΝΗΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κδ ... 51	8675	άργει εἰς Πειραιάς από 14)5)75	
ΑΘΩΛΟΣ* ... 60	10733	ά. Μπ. 'Άρες 15)4 διά 'Αμπιτζάν	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ... 67	28774	ά. Γουέπτα 11)4 διά 'Εμδεν	
ΑΙΚΗ'ΚΟΝ* ... 71	27958	δ. Κων(ο)ποιν 9)4	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ ... 71	15666	Ξ. Μόπτιλ 26)4	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ ... 71	15672	ά. Λ. 'Αντζέλες 9)4 διά Γιοκοχάμα	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΪ' ... 76	11800	ά. Τακόμα 23)4 διά Γιοκοχάμα	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ ... 76	15900	εἰς Ν. 'Υόρκην 29)12	
ΑΙΓΑΙΑΝΙΑ (κ.) ... 52	2517	άργει εἰς Πειραιάς από 6)2)74	
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΙΝΕΖΕΡΙΤΥ δ.κ. ... 59	17948	Ξ. Γενόβη 1)5	
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.) ... 52	6196	ά. Σαδένια 3)5 διά 'Αλεξανδρείαν	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μ.) ... 72	57802	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 4)5	
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.) ... 71	57830	δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά 'Άραού	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ ... 68	105495	ά. Κ. Τάουν 22)4 διά Περισκόν	
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. ... 69	51627	Ξ. Σιγκαπούρην 30)3 διά Χοντούλους	
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ ... 67	32644	δ. Κων(ο)ποιν 20)4	
ΑΙΤΖ. ΝΤΩΔΙΝ (ε.) ... 75	117340	ά. Λ. Πάλμας 21)4 διά Φορκάντος	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) ... 74	60930	ά. Άγ. Φραγκίσκου 1)5 Νησιώμα	
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΑΡ (δ.) ... 75	117342	ά. Ντάς 'Αιλ. 19)4 Φατέχ Τέρμ.	
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.) ... 73	57800	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 18)4	
ΑΙΚΑΚΙΑ (κ.)* ... 64	1199	ά. Μπρούνομπούτελ 8)4	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ ... 68	25433	ά. Λ. 'Αντζέλες 11)4 διά Σάντος	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ ... 68	25433	ά. Κολούμπια ρίθερ 15)3 διά 'Ιράν	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙ'Σ ... 68	25433	ά. Ρίτσαρδης Μπαζι 22)4 διά 'Ιταλίαν	
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΑ ... 67	27168	δ. Κων(ο)ποιν 26)4 διά Μ. Θάλασσαν	
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ ... 68	25433	δ. Γιβραλτάρ 12)4	
ΑΙΚΟΥΑΣΤΑΡΜ ... 68	25168	δ. Βίλλα Κονοτόπειουν 23)4	
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΗΘ ... 68	25155	Ξ. Ρίο Γκράντε 4)4	
ΑΙΚΡΟΠΟΙΟΣ ... 70	8825	μεταν. 'ΔΗΛΩΣ' σημ. ξλληνική	
ΑΙΚΡΟΠΟΙΟΣ (κ.)* ... 37	5272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΚΗ (δ.)* ... 56	10287	άργει εἰς Πειραιά	
ΑΙΛΑΜΑΡ (κ.) ... 57	11929	Ξ. Σιμπενίκ 11)4	
ΑΙΛΑΜΕΙΝ (π.) ... 62	10403	ά. Πειραιάς 16)4 διά Σουέζ	
ΑΙΛΑΜΟΣ (Στυκ.) ... 53	6821	έπει παραλαθήν	
ΑΙΛΕΑ ... 73	8824	δ. Σουέζ 24)2 διά Σαγκάην	
ΑΙΛΕΚ (κ.) ... 53	4702	ά. Θέουτα 22)4 διά Σάπελε	
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. ... 68	44646	ά. Ν. 'Υόρκην 25)3 διά Γιβραλτάρ	
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) ... 47	2097	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.* ... 51	2593	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-ΣΗΣ (δ.) ... 77	126000	ά. Τείμπλ Μπαιη 18)4 διά Περισκόν	
ΑΙΛΕΞ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ κ. ... 58	8280	έξων Καράπι 26)4	
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΔ* ... 58	4877	Ξ. Χάρφα 22)4	
ΑΙΛΕΞΑΝΙΡΑ ... 67	14845	ά. Ντώμπαντ 23)4 διά Ρόττερνταμ	
ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)* ... 44	2740	άργει εἰς 'Αντίκυρα από 12)11	
ΑΙΛΙΤΑ (κ.) ... 57	2630	Ξ. 'Αμβέρσαν 5)5	
ΑΙΛΚΑΝΔ. ... 66	27959	ά. Ρ. 'Ιανέρια 5)4 διά Μπ. 'Άρες	
ΑΙΛΚΥΟΝ (κ.) ... 56	1802	Ξ. Γενόβη 27)4	
ΑΙΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) ... 67	46401	ά. Ράς Τανόύρα 23)4	
ΑΙΛΜΑ (κ.) ... 41	9097	ά. Μπ. 'Άρες 11)1 διά Κούθα	
ΑΙΛΦΑ ΚΑΡΠΕΙΡ λ.δ. ... 64	1715	Ξ. Πειραιάς 3)5	
ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕΫ-ΟΡ λ. ... 66	2274	ά. Φελιέτους 4)5 διά Τζένταν	
ΑΙΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ. ΤΕΡ (λ.δ.) ... 65	1708	ά. Λισσαβώνα 24)4 διά Βηρυτόν	
ΑΙΛΧΑΤΖΑ ΜΑΜΑ ΜΠΑΚΑΡΕ ... 57	10316	άργει εἰς Πειραιά	
ΑΙΛΧΑΡΝΤ (κ.) ... 57	3826	ά. Λονδίνον 22)4 διά Συρίαν	
ΑΙΑΡΙ (κ.) ... 68	1165	Ξ. Πειραιάς 18)4	
ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)* ... 74	36911	ά. Μ. άλ. 'Αχαρνή 5)5 Ράς Τανόύρα	
ΑΙΜΠΕΡ ... 62	10493	δ. Σουέζ 22)3 διά Ντάρεν	
ΑΙΑΣΣΑ Σ. (κ.)* ... 53	7590	ά. Σουέζ 2)4 διά Τζένταν	
ΑΙΔΡΕΑΣ (Στυκ.) ... 70	1482	ά. Βρέμην 4)4 διά Σάπελε	
ΑΙΔΡΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ κ. ... 67	4037	Ξ. Π. Χάρκουρτ 20)3	
ΑΙΔΡΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ ... 67	21192	ά. Βενετία 27)4 διά Κόλπων ΗΠΑ	
ΑΙΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. ... 73	119505	ά. Φήρπορτ Μπαχ. 18)4	
ΑΙΔΡΟΣ ΚΑΣΤΙΑ ... 68	21399	ά. Λ. 'Αντζέλες 3)5 διά Σάντος	
ΑΙΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ ... 69	21399	δ. Τόμπηα 23)4 διά Γιοκούμα	
ΑΙΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ ... 73	13753	ά. Μονάδων 30)4 διά Ντάρ ές Σαλάμ	
ΑΙΔΡΟΣ ΣΙΤΙ ... 68	21426	ά. Μπουαόν 9)4	
ΑΙΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ ... 72	13732	Ξ. Σιγκαπούρην 15)4	
ΑΙΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ ... 68	21418	Ξ. Ροσόριο 16)4	
ΑΙΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) ... 74	129796	ά. Ρόττερνταμ 4)5	
ΑΙΝΘΙΑ (κ.) ... 64	10864	ά. Χιουστον 8)4	
ΑΙΝΝΑ (κ.) ... 47	2503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΝΝΑ Μ. ... 75	14983	Ξ. Χούλ 3)5	
ΑΙΝΝΑ Ξ. (κ.)* ... 51	4788	Ξ. Μάλτα 30)4	
ΑΙΝΣΟΝ (κ.δ.)* ... 59	19801	εἰς Φερρόδ 9)5)77	
ΑΙΝΤΑΓΟΡΑΣ (π.)* ... 55	8828	Ξ. Κοτονού 12)2	
ΑΙΝΤΙΓΟΝΗ (κ.) ... 44	3174	Ξ. 'Αμπιτζάν 13)1	
ΑΙΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.* ... 56	3990	εἰς Πειραιά 19)2)77	
ΑΙΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)* ... 59	16047	ά. Λ. Πλάμας 17)4 διά Βραζιλίαν	
ΑΙΝΤΩΝΗΣ (Λιθένου) ... 48	6259	ά. Δ. Σεΐδη 20)4 διά Μεσόγειον	
ΑΙΝΙΩΝΙΟΣ (π.) ... 53	8202	Ξ. Κοπέρ 25)4	
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.) ... 73	129665	ά. Ρ. Τανόύρα 9)4 διά Χάδρην	
ΑΙΝΤΟΥ. III ... 73	38800	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 1)5	
ΑΞΙΟΣ (π.) ... 57	2299	άργει εἰς 'Αντίκυρα από 28)12	
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ ... 63	9733	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 20)4	
ΑΠΟΛΛΩΝ* ... 68	27989	ά. Λ. 'Αντζελες 22)3 διά Βιτόρια	
ΑΠΟΛΛΩΝ ... 72	13120	ά. 'Αμβέρσαν 30)3 διά Τόνδα	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) ... 39	3381	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΑΓΚΟΝ (κ.) ... 58	10057	ά. Λισσαβώνα 8)3 διά Λουάντα	
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) ... 64	28313	ά. Π. Σεΐδη 1)5	
ΑΡΗΣ (κ.) ... 54	9561	ά. Λ. Πλάμας 11)3 διά Ρόττερνταμ	
ΑΡΙΕΤΤΑ ΑΙΒΑΝΟΥ δ. ... 72	129260	άργει εἰς Ν. 'Υόρκη από 1)5)75	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.) ... 35	992	άργει εἰς Πειραιά από 4)11	
ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ ... 77	11400	ά. Γιβραλτάρ 27)4 διά Καράποι	
ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ ... 77	11400	ά. 'Αμπιτζάν 11)4 διά Λάγος	
ΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟΣ ... 77	11363	Ξ. Κ. Τάους 5)5	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ...			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.) ... 76	122200	ά. Τείμπλ Μπ. 1)5	
ΑΡΙΩΝ (κ.) ... 56	7911	ά. Λ. Πλάμας 21)3 διά Λάγος	
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ ... 75	8826	ά. Μόντρεαλ 18)4 διά Τολέδο	
ΑΡΚΟ (κ.) ... 66	1286	Ξ. 'Αμπου Ντάμπι 3)5	
ΑΡΜΑΡ (κ.) ... 54	9559	Ξ. Χόγκ Κόρκ 2)5	
ΑΡΝΤΕΑΝΑ (κ.) ... 48	3675	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΟ (δ.) ... 56	22670	άργει εἰς Μπλακαγούώτερ από 11)5)75	
ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΙΙ ... 64	18000	Ξ. Τζιουπούτι 14)4	
ΑΡΧΑΓΤΕΛΟΣ ... 57	9990	άργει εἰς Παραλίαν	
ΑΡΧΩΝ (δ.) ... 66	35280	ά. Μ. 'Αχαμπατ 18)3	
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.) ... 71	70482	Ξ. Βακαγιάμα 30)4	
ΑΣΠΑΚΙ (κ.) ... 56	3971	Ξ. Ντακάρ 7)4	
ΑΣΠΑΣΙΑ (π.)* ... 64	2062	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΣΨΥΡ (κ.) ... 50	5421	ά. Σόδας 4)4	
ΑΣΣΩΣ (κ.) ... 57	2106	άργει εἰς Χαλκίδα από 19)9	
ΑΣΣΙΑΚΟΣ (μ.)* ... 68	48559	Ξ. Γάραντα 22)4	
ΑΣΤΡΟΣ ... 75	14523	ά. Λάγος 24)3	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.) ... 50	13066	ά. Λισσαβώνα 27)4 διά Πειραιά	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΖΗΣΗ (κ.) ... 72	11000	ά. Χόγκ Κόρκ 19)4 διά Κ. Τάουν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ δ. ... 74	128398	Ξ. Ρ. Τανόύρα 23)4	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΣ δ. ... 74	128399	έ. Πειραιάς 15)2 (άργει)	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.) ... 68	40962	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)4	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ ΖΗΣΗ (κ.) ... 65	24314	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)4	
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.* ... 65	35823	ά. Φιλαδέλφειαν 3)5 Κιουρασό	
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) ... 68	104561	ά. Τέίμπλ Μπ. 23)4 διά Ρόττερνταμ	
ΑΤΡΥΤΟΝ ... 57	10398	Ξ. Μασσαλίαν από 14)8	
ΑΤΤΙΚΟΝ (κ.) ... 56	1803	Ξ. Κολόπιτο 25)4	
ΒΑΛΙΑΝΤ ... 60	9088	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)5 διά Μπάρων	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. ... 55	9242	Ξ. Λ. Πλάμας 23)4 Π. Χάρκουρτ	
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)* ... 76	66000	Ξ. Μιζουσίμα 13)4 Κάρυκ άλι	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) ... 54	2842	ά. 'Αμβέρσαν 6)4 διά Νουάκοτ	
ΒΕΡΟΝΑ (κ.) ... 54	1991	ά. Πειραιάς 28)4 διά Ρ. Ιανέριον	
ΒΙΒΗ (κ.) ... 34	2709	ά. Μ. Καυπούς 1)3 διά Καράποι	
ΒΙΕΛΑ (κ.) ... 53	8576	ά. Π. Σεΐδη 29)4 διά Λιθόρων	
ΒΙΚΤΩΡ* ... 64	4281	Ξ. Βενετία 20)4	
ΒΙΟΛΑΝΤ Ν. ΓΟΥ- ΑΙΛΑΝΔΡΗ (δ.) ... 72	119811	ά. Ντάς διλ. 12)4 διά Μίλφ. Χάρεν	</

ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	13010	άργει είς Πειραιά	ΙΩΝ. ΔΗΜΗΤΕΡ	67	20959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3)5
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ' ΙΝΤ	70	11329	ά. Λάγος 10)4	ΙΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Α. Πάλμας 29)4 Ν. 'Ορλεάνη
ΓΟΥΙ' ΝΤΡΟΦΟΣ (κ.)	62	1427	ά. Λάγος 10)4	ΙΩΝ. ΠΑΙ· ΟΝΗΡ	66	20959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΙΣ II	75	19393	ά. Ντώρμπαν 27)4 διά Περισκόν	ΙΩΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Α. Πάλμας 24)4 Ν. 'Ορλεάνη
Γ. ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	34827	ε. 'Άγ. Φραγκίσκον 4)5	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ε. Μαγκαντίσιο 2)4
Γ. ΚΑΙ· ΉΤΡΕΣ (δ.)	69	41477	άργει είς Πειραιά πότο 10)3	ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	είς Γένοβα 24)1 (έπισκ.)
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει είς Πειραιά πότο 16)1)76	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)1 διά Τάμπα
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ· ΤΟΡ	67	22549	ά. Πειραιά 24)3 διά Π. Κέμπλα	ΚΑΓΙΟΝΤΕ			
Γ. ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23064	ε. Γκάλθεστον 6)2	ΜΠΑΚΑΡΕ (π.)	56	10316	μετων. «ΣΙΜΕΛΠΕΝΝΙΚ»
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ· ΤΟΡ	68	22513	ε. Πειραιά 3)5	ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. "Ωλμπαν 2)5
Γ. ΝΕΙ· ΜΠΟΡ	68	23064	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27)4	ΚΑΛΛΗ	57	8774	ά. Σάντος 8)4 διά Π. Νουάρ
Γ. ΝΕΙ· ΤΣΑΡ	67	23064	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)4	ΚΑΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άργει είς Πειραιά πότο 15)2)75
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Ρόττερνταν 26)4 διά Π. Καρτέ	ΚΑΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	ε. Αιμέρσων 19)5
Γ. ΝΟΜΑΝΙ	68	22531	ά. 'Αμφεραν 4)5 διά Βόλον	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ε. Τζένταν 1)5
Γ. ΝΟΜΠΑΙΤΥ	67	22549	ά. Βαλτιμόρην 4)5 διά Ρουμανίαν	ΚΑΠΑΔΑ (κ.)*	55	1599	δ. Σουέζ 23)4 διά Τζένταν
Γ. ΝΟΟΥΑΕΤ (δ.)	69	41477	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)4 Π. λά Κρούζ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	ά. Πειραιά 20)3 διά Στρατόνι
Γ. ΝΤΙΟΥΑΙΤΥ (μ.)	70	51878	ά. Μπωμόντ 25)4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Λομπίτο 7)4 διά Λουάντα
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	άργει είς Πειραιά πότο 17)2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	εξωθι Ροζάριο 5)4
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)*	71	101831	εξωθι Ράς άλ. Καιμάχ 29)4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΜ ΓΣΑ-	54	10905	άργει είς Πειραιά 23)10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΔΑΣ δ.	72	114710	ε. Πειραιά 13)4	ΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	ά. Γκουαγιακή 27)4
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	ά. Κάθρην 24)3 διά Μ. άλ. 'Αχμαντί	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	εξωθι Ντώρμπαν 4)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ δ.*	77	135700	ε. Τέλι θφ. Μπάν 24)3	ΚΑΡΠΤΙΦ ΙΙ (δ.)*	65	48024	άργει είς Πειραιά
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Τέμπη Μπαΐ 2)5	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)*	54	2336	άργει είς Πειραιά πότο 14)8)76
Γ. ΧΗΡΟ	70	100175	ά. Γιεραλτάρ 20)4 Μπ. Μασάρ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Τσιτιτάεκια 29)4 Μπ. "Άθρες
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Πειραιά 27)1	ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)*	54	1645	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΧΟΡΑ· ΖΩΝ (δ.)	72	102300	ά. Γιεραλτάρ 20)3 διά Περισκόν	ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Κωντάντζαν
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Μπράκε 31)3 διά Τούνιδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Σουέζ 25)4 'Ερυθρώ Θάλασσαν
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	ά. Πειραιά 12)4 διά Ραθέννα
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Ρόστον 21)4 δι' 'Αρούμπα	ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ κ.*	63	8274	εξωθι Ντώρμπαν 4)5
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ε. Λός "Αντζέλες 2)5	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΡΙΚΤ	65	8198	άργει είς Πειραιά
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Υ. (κ.)*	60	4998	ε. 'Αμπιτζάν 17)4 διά Ντουάλα	ΚΙΚΙ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ά. Μπρούνιμπουτελ 16)3 δι' 'Αθένα
ΔΗΛΑΟΣ	59	9493	ε. Πειραιά 16)3	ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	δ. Π. Σάδι 20)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ε. Γιεραλτάρ 5)5 διά Βρέστην	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ε. Σάντος 27)4 διά Λάγος
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΛΕΙΩ (π.)	56	1743	δ. Ντώρμπαν 11)3 διά Κοτονού
ΔΙΑΛΑΜΟΝΤ (κ.)*	52	8202	εις 'Αμπιτζάν 18)8)77	ΚΟΝΔΩΡ	77	10257	ά. Ρόττερνταν 8)4 διά Κ. Τάουν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	ε. Γλασκώθην 12)3	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Μπωμόντ 19)9
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ε. Φιλαδέλφειαν 3)5	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Λόβανοι 13)4 διά Πειραιά
ΔΟΞΑ	56	3146	ε. 'Ακαζούπλα 14)4	ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ*	57	20728	είς Φάλμουθ διά 26)11)77
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει είς Πειραιά πότο 5)3	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	ά. 'Αμβορδρογ 19)4 διά Π. Σαΐδ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. 'Ησο Λοντον 30)4	ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	ώποδην 14)3)76
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Μπουκάναν 26)4 διά Κοντρέκερ	ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ Κ.	55	2996	ά. Θεούτα 12)4 διά Γουάρου
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	άργει είς Πειραιά πότο 4)9	ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει είς Πειραιά πότο 5)6)75
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Τέμπη Μπαι 29)4 διά Βραζιλίαν	ΚΥΘΡΑ*	70	16239	ά. Βανκούμερ 25)4
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Γιεραλτάρ 24)4 δι' 'Ελλάδα	ΚΥΘΡΟΣ (π.)	62	4784	ά. Βενετία 11)4 Κωνσταντζαν
ΕΙΡΗΝΙΟ (π.δ.)	65	42377	ά. Γιεραλτάρ 14)4 διά Μπετζάια	ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	άργει είς Πειραιά πότο 19)10)74
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ά. Ρίο 'Ιονέριο 26)3	ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ά. Μπαχρέπιν 24)4 διά Ντώρμπαν
ΕΛΕΙ· ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	εις Καλαμάτα διά 18)12
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	δ. Παναχά 51)5 διά Ειρηνικόν	ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)	53	4314	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)4 διά Κιουρασάο
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ε. Άσα Πάλμας 18)4	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29)4
ΕΛΕΝ*	67	27989	δ. Γιεραλτάρ 21)3 διά Μπ. Μπλάνκα	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Ντώρμπαν 22)4 διά Ντακάρ
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Πόρτ Σαϊδ 16)4	ΚΩΣΤΑΣ ΗΛΕΩΝΙΤΗΣ (κ.)	58	8695	ε. Κουδέτη 2)5
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ε. Μπουρουκάνος 26)3	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	16100	ά. Τολέδο 3)5
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	δ. Νάτας 'Αιλ. 6)4 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΛΑΙΔΑ ΝΤΟΡΟΦΟΥ (δ.)	53	11230	άργει είς Πειραιά πότο 1)3)74
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ά. "Αντεν 25)4	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	76	22893	ά. Μόμπιλ 27)4 διά Κόμπε	ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει είς Πειραιά πότο 23)8)77
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Βιζαγκαπατάνι 21)4	ΛΑΚΥ (κ.)*	42	3129	ά. Σπετέζα 10)4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				ΛΑΜΑ*	59	7919	ά. 'Αντωνί 9)4
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Λόδας 'Αντζέλες 15)4	ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	ώποδην παραλαθην
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	ε. Τέλια 16)4	ΛΑΜΠΙΦΙ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	άργει είς Πειραιά διά 14)3)76
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1164	ε. Ταχύρην 22)4	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Κόρπους Κρίστι 10)4
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ε. Στεττίνον 29)4 διά Λάγος	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά 26)11)77
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ε. Πειραιά 19)3 διά Κωνσταντζαν	ΛΑΣΙΑ (κ.)	48	8388	ώποδην παραλαθην
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	ε. Κολόποι 24)3 διά Μπαγκόκ	ΛΑΤΕΝΙΑ			
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	εις Πειραιά 13)2 διά Έπισκ.	ΛΑΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ (κ.)	59	11931	έωθι Ροζάριο 2)4	ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Ρεσίφε 12)4 διά Φορταλέζα
ΕΡΟ· ΙΚ	64	29396	άργει είς Πειραιά πότο 9)7)75	ΛΟΥΓΚΑΝΟ (κ.)*	50	5406	ά. Καράται 20)4 δι' 'Ινδονησίαν
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ό. Σουέζ 22)4	ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Παρανέγουα 13)10 διά Λουάντα
ΕΣΠΕΡΟΣ I (κ.)*	48	6714	άργει είς Χαλκίδα πότο 11)10	ΑΥΡΙΚ*	64	23936	άργει είς Πειραιά πότο 8)9)75
ΕΣΠΕΡΟΣ III (κ.)*	48	5289	ό. Σουέζ 20)2 διά Τζένταν	ΛΟΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ά. Γιουροπόρτ 8)4 διά Βιτόρια
ΕΤΕΟΚΛΗΣ II (κ.)*	44	7141	άργει είς Πειραιά	ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	ά. 'Αμβορδρο 6)5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	ά. Καζαπιάντακο 26)4	Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Φιλαδέλφειαν 30)4 δι' 'Αδύοστα
ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	58	1437	ά. Τέα 11)10	ΜΑΓΕΙΡΑ*	59	16808	άργει είς Πειραιά πότο 21)4
ΕΥΤΕΝΙΑ II (π.δ.)	62	10028	ό. Σουέζ 21)3 διά Κίναν	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	έ. Μαντίπολιν 16)4
ΕΥΤΕΝΙΑ ΙΙΙ (π.δ.)	61	1840	έ. Είδενμανος 10)3	ΜΑΔΟΥΡΙ	66	2179	έ. Σ. Σάδι 16)4
ΖΕΓΟΡΑ (κ.)	56	1657	έ. Μπελφαστ 3)5	ΜΑΪΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Χούλ. 6)5 διά Γούρω
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Βοστώνη 27)4 διά Τρίνινταν	ΜΑΙΡΗ Π. (κ.)	47	2879	ά. Πειραιά 20)4 διά Γκιζάν
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	19300	έ. Ταχύρην 23)4	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩX (μ.)	75	136991	ά. Τέμπη Μπ. 29)4 διά Μπονάρ
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	έ. Ν. 'Ορλεάνη 8)4 διά Βενεζουέλα	ΜΑΙΡΑ ΚΩΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	69	18923	ά. Φιλαδέλφειαν 1)3 διά Χιούστον
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	έ. Π. Καμπέλλο 26)9	ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)	52	1593	ά. Μασαλλαν 8)4
ΗΑΙΔΑΣ (δ.)	58	12239	έ. Βομβάνη 14)4	ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)	64	2352	ά. 'Αμπιτζάν 13)4
ΗΑΙΔΑΣ ΑΙΤΕΛΑΚΟΣ *	60	14653	έ. Παναρμά 22)3	ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)	64	1141	ά. Λ. Λάγος 9)4
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	έ. Σαφάγκα πότο 17)2)77	ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	60	3838	ά. Λ. Πάλμας 7)12 διά Λουάντα
ΘΑΡΡΟΣ (π.δ.)	63	3358	έ. Παναμά 1)5 διά Ακαπούλκο	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	έ. Νιούκαστλ 25)4
ΘΕΙΑ ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	έ. Πειραιά 12)7)77	ΜΑΡΙ (κ.)	54	4684	έ. 'Ακαμπτα 6)4
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1988	έ. Μόπτι 29)4	ΜΑΡΙΑ K. (δ.)	70	51602	έ. Σιγκαπούρη 8)4 διά Μπουσίρε
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	άργει είς Πειραιά πότο 27)7)76	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	58	10442	έ. Τζένταν 5)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ*	57	9299	ά. Πειραιά 22)4
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	έ. Άρχουλ 24)2 διά Βιλεμπούχαφεν	ΜΑΡΙΓΩ (κ.)*	45	4952	έ. Τέλιπη Μπ. 16)4
ΙΑΙΟΝ (κ.)*	53	5608	έ. Σαφάγκα πότο 17)2)77	ΜΑΡΙΖΑ*	75	115207	έ. Τέλιπη Μπ. 16)4
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	έ.				

ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.) ..	53	12991	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)7)75	ΟΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) ..	65	38807	ά. Πειραιᾶ 28)4 διά Στυλίδα
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) ..	51	7977	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)8)75	ΟΑ. ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.) ..	64	32380	ά. Φιλαδέλφειαν 30)4 δι' 'Αρεζού
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.) ..	59	12795	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)3)75	ΟΑ. ΓΚΕΙ'Π (δ.) ..	65	32478	ά. Π. "Αρθουρ 4)4
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Ν. 'Ορλέανη 4)3	ΟΑ. ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.) ..	65	32407	άργει εἰς Στυλίδα ἀπό 23)2
ΜΑΡΤΙΓΚΝΥ (π.) ..	51	3239	ά. Κόπερ 13)4 διά Λάγος	ΟΑ. ΓΚΟΛΑ (δ.) ..	65	38607	Έ. Γουρούπορτ 5)5
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ (δ.) ..	59	3664	ά. Σ. Χουν 17)4 διά Κιουρασάο	ΟΑ. ΗΓΚΑ (δ.) ..	58	27602	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29)10
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.) ..	65	34185	ά. Μπελγκχαμ 27)3 διά Μαλασίαν	ΟΑ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) ..	72	128561	ά. Τέμπλ Μπ. 25)4
ΜΑΤΙ (κ.) ..	56	9392	εἰς Λάγος 27)2	ΟΑ. ΜΠΟΝΙ (δ.) ..	72	126027	ά. Τέμπλ Μπ. 11)4
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) ..	56	4639	ά. Λ. Πάλμας 7)4 διά Λάγος	ΟΑ. ΜΠΡΗΣ (δ.) ..	76	126990	ά. Ρ. Τανόύρα 14)4
ΜΕΛΙΤΗ (δ.) ..	57	11652	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)7)75	ΟΑ. ΜΠΡΙΔΑΙΑΝΣ (δ.) ..	73	128561	ά. Τέμπλ Μπ. 1)4
ΜΕΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.) ..	71	113780	ά. Τέμπλ Μπαίν 15)4	ΟΑ. ΜΤΕΣΤΙΝΥ (δ') ..	64	32379	προσήρ. Σάντο Πάρτο (Κούθα) 5)5
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.) ..	56	3903	Ε. Τζουπούτι 20)4	ΟΑ. ΜΤΙΓΚΡΙΤΥ' ..	66	15668	ά. Κωνιγκόπολιν 29)4
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.) ..	55	3883	Ε. Πειραιᾶ 26)4	ΟΑ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ ..	66	15625	ό. Κωνιγκόπολιν 24)4 δι' 'Οδησσόν
ΜΕΝΤΣΚΑ'Υ (κ.) ..	52	2775	Ε. Ντόρτρεχτ 14)4	ΟΑ. ΠΑΛΜ ..	65	15577	έ. Μπ. "Αύρες 21)4
ΜΕΡΑΚ (κ.) ..	55	2549	εἰς Πειραιᾶ 25)1 (ἐπισκ.)	ΟΑ. ΠΑΟΥΕΡ ..	68	15809	άς Μόμπιλ 29)4
ΜΕΡΑΙΝ Ι ..	77	10257	Ε. Ναγκότια 29)4	ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ ..	65	15179	ά. Μόντρεαλ 2)5 διά Σικάγο
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.) ..	61	9194	Ε. Ρεύνουν 1)5	ΟΑ. ΠΕΡΑ ..	65	15671	ά. Ν. 'Ορλέανη 20)3 Μαρτην Θάλασ.
ΜΕΣΣΑΛΑΙΑ (κ.) ..	47	2740	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)10)76	ΟΑ. ΠΙ'ΙΣ ..	69	15688	ά. Παναμά 24)2 Χαϊνάκηκ
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.) ..	77	18707	ά. Παναμά 25)4	ΟΑ. ΠΡΑΞΙΝΤ ..	67	15697	έ. Τζένταν 9)4
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) ..	77	19200	ά. Λά Λιμπερτάντ ('Εκουαντόρ) 6)5	ΟΑ. ΠΡΑΞΙΖ ..	69	15808	έ. Μπάραν 2)5
ΜΕΣΗΝΙΑΙΚΗ ΑΝ-				ΟΑ. ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.) ..	60	32008	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)4)77
ΔΡΕΙΑ (δ.) ..	65	50798	ά. Πειραιᾶ 3)5 διά Π. Σαΐδ	ΟΑ. ΡΑΝΝΕΡ (δ") ..	59	32007	άργει εἰς Βίγκο ἀπό 16)2)76
ΜΕΣΣ. ΤΙΜΗ (δ.) ..	73	17718	ά. Ντακάρ 18)4 διά Λάγος	ΟΑΥΛΜΠΙΚ ΣΑΝ II δ. δ.	75	40559	ά. Ν. 'Ορλέανη 16)4 δι' 'Αρούμπα
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.) ..	77	75000	ά. Ντακάρ 8)3 διά Π. Ζεντιλ	ΟΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	60	37744	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)3)77
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.) ..	76	75124	Ε. Φρόπορτ Μπαχ. 20)3	ΟΑ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) ..	63	30574	έ. Ορλέανη 2)5
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.) ..	77	79500	ά. Ν. 'Ορλέανην 10)4	ΟΑ. ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.) ..	64	30581	έ. Λουσίνα Τέρμ. 30)3
ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.) ..	77	79500	ά. Τέμπλ Μπαίν 20)4	ΟΑ. ΦΑΕΘΩΝ ..	65	15179	δ. Γιθράλταρ 16)4 διά Ντουλούθ
ΜΙΝΩΑΝ ΜΙΓΟΥΑ ..	58	13257	δ. Γιθράλταρ 29)4 διά Ταραγκόνα	ΟΑ. ΦΑΛΟΚΟΝ (δ.) ..	68	27602	ά. Ν. 'Υόρκη 4)5 διά Ν. Λόντον
ΜΙΝΩΑΝ ΣΙΣΗ ..	54	11743	έ. Πειραιᾶ 26)2	ΟΑ. ΦΕΙ'Μ (δ.) ..	65	47493	ά. Αιμβούργον 3)5
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.) ..	75	68631	ά. Π. α Πίερ 29)4 διά Σουετίνα	ΟΑ. ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.) ..	64	47493	ά. Τεργέστην 26)4 διά Τομπρόκ
ΜΙΧΑΛΑΙ Κ. ΓΟΥΛΑΝ-				ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.) ..	70	89001	ά. Σιγκαπούρην 26)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΡΗΣ (δ.) ..	65	28313	Ε. Σιγκαπούρην 19)4	ΟΣΕΑΝΙΚΑ* ..	65	28101	ά. Γδωνία 5)5 διά Πειραιᾶ
ΜΙΧΑΛΑ Κ. (δ.) ..	75	60900	ά. Δ. Αντέρειαν 21)4 διά Ντουμάτι	ΟΣΤΡΙΑ II ..	71	22752	ά. Σουεζ 6)4 διά Χαινάγκ
ΜΙΧΑΛΑ Λ. (δ.) ..	53	11289	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)6)75	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ. 38	2501	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)4)76	
ΜΙΧΑΛΗΣ ..	74	10057	ά. Σιγκαπούρην 28)4 διά Π. Κελάργ	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.) ..	73	20354	ό. Κωνιγκόπολιν 24)4 δι' 'Οδησσόν
ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μ.) ..	67	54502	ά. Χ. Ξένταν 16)3 Μπρεμερχάφεν	ΠΑΛΑΥΡΑ (δ.) ..	67	54705	ά. Κόρπους Κρίστι 25)3
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.) ..	51	3386	ά. Τζεντάν 27)4	ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.) ..	48	3932	έ. μεσογειακά μεταφοράς
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ ..	76	18950	ά. Κ. Τάουν 1)5 δι' 'Ιαπωνίαν	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) ..	61	8801	ά. Μ. 'Αχμαντί 21)4 διά Μαυρίκιον
ΜΠΑΙΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ κ. 54	3895	ά. Δουβλίνον 3)5	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) ..	49	4727	ά. Κωνιγκόπολιν 30)12	
ΜΠΑΛΤΙΚΑ (κ.) ..	50	1253	έ. Μασσαλίαν 16)3)77	ΠΑΠΑΓΕΦΡΩΓΗΣ (κ.) ..	59	5445	ά. Πάλμας 23)2 δι' 'Αννάμπα
ΜΠΑΜΠΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	56	10300	άργει εἰς Πειραιᾶ	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) ..	58	5445	Πειραιᾶ 1)4
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.) ..	63	25340	ά. Παναμά 27)4	ΠΑΠΑΦΤΗΣ (κ.) ..	51	8919	ά. Π. Πάλμας 13)4
ΜΠΑΡΟΥ (κ.) ..	60	3054	ά. Μαδέρα 28)4 διά Φεύλα	ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.) ..	58	1110	έ. Μαλάγκα 23)4
ΜΠΑΖΑΖΑ (κ.) ..	73	2660	έ. μεσογειακά μεταφοράς	ΠΑΡΟΣ (κ.) ..	53	1166	ά. Χάιφα 18)4 διά Ραβέννα
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.) ..	61	1595	ά. Κορούνα 27)4 διά Σαΐν Μαλό	ΠΑΣΦΙΚΟ ..	66	24309	έ. Δουνιέρην 9)2 (ἐπισκ.)
ΜΠΕΤΤΥ (κ.) ..	55	5668	ά. Κωνιγκόπολιν 21)4	ΠΑΙΡΑΙ ..	61	10969	έ. Ίνταν 30)3
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΛΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Μόμπιλ 29)1	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.) ..	76	141000	έ. Ρόττερνταμ 6)5
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.) ..	47	1835	ά. Τζεντάν 9)3	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β. ..	77	16100	ά. Θέουτα 27)4 διά Βαλτιμόρην
ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΑΙΝΑ				ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Σ. ..	77	16100	ά. Άμπιτζαν 3)4 διά Λάγος
ΦΑΙΘΩ* ..	57	9604	έ. Μπάρατ 28)3	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. ..	73	8957	ά. Βαλτιμόρην 25)3 διά Λάγος
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.) ..	53	21577	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 22)5)75	ΠΑΙΤΡΟΚΑΣ (κ.) ..	55	5671	ά. Μπρούναμποτελ 25)3 διά Λάγος
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.) ..	58	3407	ά. Κωνιγκόπολιν 26)4 διά Μ. Θάλασσαν	ΠΑΥΛΟΣ (κ.) ..	53	7283	ά. Λούπιτο 1)4 διά Λουάντα
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.) ..	60	1135	έ. Αιμβούργον 29)4	ΠΑΥΛΟΣ Χ. II (κ.) ..	69	1998	ά. Αιμέρσραν 18)3 δι' 'Αλγέριον
ΜΠΡΙΖΙΝΑ I. (κ.) ..	58	6753	έ. Κολούπο 2)5	ΠΕΝΣΥΒΑΝΙΑ (δ.") ..	58	28720	ά. Ν. 'Ορλέανη 18)4
ΜΥΡΩΝ* ..	64	17487	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)3	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) ..	41	6464	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)7)75
ΝΑΓΟΣ ..	61	9037	ά. Γιοκούάνα 21)4 διά Βανκούμερ	ΠΕΤΑΟΝ ..	76	32511	ά. Νεάπολιν 13)4 διά Ραβέννα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) ..	75	115207	ά. Σιγκαπούρην 25)4 διά Περσικόν	ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ..	56	41255	ά. Πιέραρην 10)4
ΝΕΔΑ (κ.) ..	61	1460	ά. Πειραιᾶ 11)1 διά Μ. Μάλι	ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΙΙ (π.) ..	49	5275	έ. Ρόττερνταμ 18)3
ΝΕΔΩΝ (κ.) ..	55	3709	ά. Αγύστα 14)4 δι' 'Αλγέριον	ΠΑΩΙΩ ..	68	35191	μεταν. «ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ»
ΝΕΛΑ (κ.) ..	57	9392	άργει εἰς Πειραιᾶ 27)1	ΠΟΕΤΙΚ (μ.) ..	66	33291	ά. Κοντρέρε 3)5 διά Πάλονα
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.) ..	72	54719	ά. Καυπίντα 12)3 διά Μοάντα	ΠΟΤ'ΝΤ ΚΑΗΑΡΗ (μικτ.)	72	57102	άργει εἰς Στυλίδα ἀπό 26)8)77
ΝΕΠΚΟ ΜΠΛΑΧΑΜΑΣ δ. ..	75	112100	ά. Τέμπη Μπαίν 16)4	ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) ..	54	5671	ά. Μ. Καρπούς 29)4 Δουνιέρηκη
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*				ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.) ..	53	7852	ά. Θέουτα 2)5 διά Λάγος
ΝΕΣΤΟΣ* ..	64	16073	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)5)75	ΠΟΛΛΑΡ ΑΙ'ΟΝ (δ.) ..	64	40893	έ. Ήπατερτάμ 14)10 (ἐπισκ.)
ΝΕΦΕΛΑΝ (δ.) ..	58	24152	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)8)75	ΠΟΛΥΖΕΝΗ (κ.) ..	62	18152	ά. Βαλτιμόρην 3)5 διά Καναδά
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) ..	52	11234	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)8)75	ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (δ.) ..	76	60937	ά. Δ. Αγ. Τραχικόν 16)4
ΝΗΣΟΣ ΡΟΑΟΣ (π.) ..	57	3190	ά. Στεπτίνον 25)4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 28)6)77
ΝΗΣΟΣ ΣΙΩΝΟΣ (π.) ..	58	3610	ά. Σ. Σεψ 4)4	ΠΟΡΟΣ ΑΙ'ΑΝΤΙ (κ.) ..	62	5355	ά. Σ. Τάων 15)4
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.) ..	61	6519	ά. Π. Σαΐδ 30)4 διά Βιετνάμ	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) ..	45	5786	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)6)77
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ' ..	76	35500	έ. Μόμπιλ 3)5	ΠΡΙΑΜΟΣ ..	70	30890	ά. 'Αιμθούργον 18)4 ,Αργεντινή
ΝΙΚΟΛΑΙΑ ..	68	9034	έ. Μπανάρ 13)4 διά Μαυρίκιον	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.) ..	64	27375	ά. Γιθράλταρ 1)5 διά Τερνόζεν
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.) ..	57	1368	έ. Μποριότω 13)4 διά Μαυρίκιαν	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	8482	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)2
ΝΙΚΙ ΜΑΛΕΑΚΗΣ κ. ..	60	11632	έ. Ντουάρ 10)4	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) ..	56	9218	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)2
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ ..	58	7324	έ. Ρούεν 23)4	ΠΡΩΤΟΝ (κ.) ..	65	1657	έ. Πειραιᾶ 27)4
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ ..	68	86521	έ. Βρέστην ἀπό 31)10) (ἐπισκ.)	ΡΑΒΕΝΣ (κ.) ..	47	8039	έ. Κάνες 7)3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.) ..	56	2435	έ. Βεργούτων 23)3	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) ..	56	1384	ά. Μπαγιόν 25)4 δι' 'Αλγερίαν
ΝΙΚΟΣΙΑ III (κ.) ..	60	2914	έ. Βηρυτού 30)3	ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.) ..	58	8074	ά. Γιθράλταρ 4)5 δι' 'Αιμθούργον
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.) ..	60	13726	ά. Μόζι 30)3	ΡΕΑ ..	66	11859	ά. Ταμπίκο 26)4 διά Π. 'Αρθουρ
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.) ..	65	13458	ά. Ελίζανπεθ 30)3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙ'ΜΠΕΡ*	61	15719	ά. Τζάκονσβιλ 26)4 "Αγ. Δομένικον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙ'Σ (κ.) ..	60	4113	ά. Τζεντάν 22)4	ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΦΡΝΤ ..	61	16450	έ. Ντουμπάτι 21)4
ΝΟΡΔΑ (δ.) ..	67	14800	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)4)75	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.) ..	71	77049	ά. Ντακάρ 3)3
ΝΟΡΔΑ ΤΖΟΥ' (δ.) ..	64	22549	ά. Δρίπολιτ 28)3 διά Λαττάκια	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ κ.* ..	68	1243	έ. Ντακάρ 3)3
ΝΟΡΘΓΟΥ'ΝΤ ..	70	11328	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)3)75	ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) ..	58	5058	έ. Π. 'Ελιζανπεθ 16)4
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.) ..	59	20915	ά. Μπούλεν Μπαίν 23)3 διά Φρήπορτ	ΡΙΟ ΕΛ ..	70	16147	ά. Κόπιτσα 27)3 διά Σακάντε
ΝΟΤΟΣ (κ.) ..	50	2748	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 28)5)75	ΡΙΟ ΜΑΡ ..	65	16334	έ. Ταλκαχούνδα 24)4
ΝΟΤΙΟΥΜΟΥΜΠ (κ.) ..	60</td						

ΣΑΡΙΝΑ I (κ.) 60	8797	Ε. Στεππίνον 12)4
ΣΑΣΣΑ 73	9072	ά. Ν. Όρλεανην 2)5 διά Τσάρλεστον
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.) 59	1583	δ. Σαΐδ 27)4
ΣΕΙΡΙΟΝ I (π.) 49	2339	ε. Πειραιά 16)4
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.) 69	105138	δ. Τέμπη Μπαΐη 21)3
ΣΕΡΤΣΙΟ (κ.) 62	1087	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)10
ΣΗ ΕΞΙΛΟΡΕΡ 59	9163	ε. Καρθαγένην 30)4
ΣΗ ΗΓΑΝΟΝΗΡ 67	5476	Ε. Γιούχαμα 27)3
ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ (κ.) 51	11055	δ. Τζένταν 30)9
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.) 55	1435	ά. Αμέρερσον 6)5 διά Λάγος
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.) 60	4550	ά. Ρότερνταμ 24)3
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ 69	12061	ά. Νουαντχάμπο 20)4 διά Λάγος
ΣΗΛΑΙΦ (κ.) 61	1989	ε. Καούνιουκ 20)4
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.) 56	8116	ά. Σάντο Στέφανο 29)4
ΣΗΦΑΡΕΡ * 56	8785	ε. Σουέζ 11)2
ΣΗ ΧΟΡΣ (π.) 57	1754	ά. Καράτοι 27)3 διά Ινδονησίαν δ. Βάστο 13)4 διά Πρέβεζα
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)* 75	68631	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)4)77
ΣΙΔΕΡΗΣ* 72	16406	ά. Μόντρεαλ 28)4 διά Ντουλόδο
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.) 59	22190	εις Δάντσιχ (έπισκ.)
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ* 78	5800	εις Π. Άλεγκρε όπω συμπλήρωσιν
ΣΙΝΙΚ (π.)* 65	33287	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)5)75
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.) 59	1096	ε. Τέμα 20)4
ΣΚΑΪ (κ.) 57	6494	ά. Αιμεδύργον 7)4 διά Λάγος
ΣΚΑΪ-ΦΡΟΣΤ (κ.) 63	1280	ε. Ντόθερ 26)4
ΣΚΑΪ-ΛΑΡΚ 63	12273	δ. Παναμά 27)2
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.) 57	3191	ε. Μπ. 'Άρδες 18)4
ΣΚΙΠΠΕΡ ΝΙΚ (κ.) 56	8782	ά. Κολόμπο 28)4 διά Χαϊφόγκ
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.) 67	49817	ε. Τζένταν 23)4
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)* 66	67538	άργει εἰς Ίτέαν ἀπό 3)3)76
ΣΟΛΙΤΑΙΡ (κ.)* 69	3543	ά. Βενετία 31)3
ΣΟΝΙΑ - ΣΟΦΙΑ Σ. κ. 66	1701	ά. Ταγγέρην 10)4 διά Καζαμπλάνκα
ΣΟΝΙΚ 62	28387	εις Πειραιά 20)9)75 (άργει)
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.) 58	1095	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΗΛΙΑΔΑ 78	12000	δ. Παναμά 5)5 διά Τυνησίαν
ΣΠΙΚΑ (κ.)* 47	1593	δ. Πόρτ Σαΐδ 22)4
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)* 44	4136	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)9)76
ΣΠΕΙΩ (δ.)* 76	132914	άργει εἰς Ίτέαν ἀπό 12)8)77
ΣΠΥΡΑΚΗΣ 64	5916	μετων. «ΑΓΑΠΗΝΗ»
ΣΠΥΡΟΣ (δ.) 64	34827	ά. Αγ. Φραγκίσκου 11)4 Μαλαισίαν
ΣΤΑΔΙΟΝ 75	18701	ε. Ν. Όρλεανην 20)3
ΣΤΕΛΛΑ (κ.) 55	3398	ε. Ντακάρα 13)3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) 50	1517	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)2)77
ΣΤΙΟΥΚ (μικτόν) 71	71208	δ. Γιεραλτάρ 29)3
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙ* 60	12497	εις Γένοβα ἀπό 27)2 (έπισκ.)
ΣΤΟΛΓ ΖΕΥΣ (δ.)* 61	16542	ά. Π. 'Άλφρετ 19)4 διά Π. Καρτιέ
ΣΥΜΗ (π.) 53	5339	ά. Ν. Όρλεανην 24)4 διά Λ. Τσάρλες
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) 72	70508	ά. Ράς Τανόύρα 27)4
ΣΥΡΙ 68	9024	εις Χιούστον 20)3
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)* 64	43921	ά. Ρότερνταμ 28)4 διά Γιεραλτάρ
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)* 56	2651	ά. Κωνιπόλιν 16)4 διά Πειραιά
ΤΕΜΑ (κ.)* 53	2379	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΜΙ (κ.)* 50	3343	ά. Θεούτα 5)3
ΤΕΜΙ II (κ.) 53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ* 61	18484	ὑπό παραλαβήν
ΤΕΤΑ (κ.) 56	8335	ά. Φόνες 12)4 διά Μπράουνσβιλ
ΤΖΕΝΗ 59	9855	ε. Στεππίνον 14)4
ΤΖΕΝΥ 69	9072	ε. Βούδανην 4)4
ΤΖΙΜΑΝΗΣ (π.)* 52	1190	ά. Πόρτ Σαΐδ 30)4
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.) 55	2491	ά. Π. Χάρκουρτ 3)4 διά Λάγος
ΤΖΩΝΗ (κ.) 57	9680	μετων. «ΝΤΑ ΓΑΜΟΝΤ»
ΤΖΩΝΗ Κ. (κ.) 57	3178	δ. Π. Σάιδ 20)4
ΤΖΩΡΤΖΙΥ 54	8119	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)2)77
ΤΗΘΥΣ (κ.) 53	5690	ε. 'Αλεξάνδρεια 4)5
ΤΙΤΙΚΑ Π. 63	9739	δ. Ρότερνταμ 10)4
ΤΙΦΟΣΟ (δ.) 74	68631	ά. Γκάλιεστον 23)4 διά Μπωμόντ
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)* 59	12821	δ. Παναμά 4)5
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.) 60	12645	δ. Σουέζ 14)4 διά Πακιστάν
ΤΟΥΛΑ (κ.) 53	8257	δ. Σουέζ 25)4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ 71	22759	δ. Σουέζ 18)4
ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ.		
ΙΖΙΚ (δ.) 59	12787	εις Κολόμπο 14)11
ΤΡΕΨΑ (κ.) 47	5417	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 18)9
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) 64	28311	ά. Σαθάννα 2)5 δι' 'Αρούμπα
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.) 57	1998	ε. Βηρυτόν 25)4
ΤΡΙΤΩΝ 77	14900	δ. 'Αμπιτζάν 14)4
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) 60	10470	ε. Νεκοτόεια 27)4
ΥΖΩΝΑ (κ.) 52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ Σ.		
ΚΑΤΣΟΥΦΡΗΣ (κ.) .. 57	1318	ά. Σέτε 11)4
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* 71	105784	εις Μπρούνεϋ 4)1)77 (άργει)
ΦΑΕΩΘΩΝ (κ.) 51	1000	ε. Καζαμπλάνκα 3)5
ΦΑΛΚΟΝ (κ.) 50	2275	εις Πειραιά 18)8)77
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)* 36	1990	εις Ασσάμη 20)1)77
ΦΑΝΑΡΙ* 67	52664	δ. Σουέζ 24)4
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.) 48	6771	δ. Σάιδ 17)5
ΦΑΝΗ (π.) 67	4307	ά. Ν. 'Ορλεάνη 6)4 διά Π. Καμπέλο
ΦΑΡΧΑ (κ.) 73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.) 60	8742	άργει εἰς Σιγκαπούρην 13)9)76
ΦΕΛΙΣΙΑ Β. 78	16100	ά. Βαρκελώνη 25)4 Κόρπους Κρήτη
ΦΙΑΙΠΠΟΙ* 65	13828	ά. Αντζελες 29)4
ΦΙΑΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)* 49	4728	ά. Γιεραλτάρ 29)4
ΦΙΝΕΤΕΛΙΟ (δ.) 67	46382	ά. Ρ. Τανόρα 22)4
ΦΩΔΡΑ ΙΙ 60	5044	ά. Περανάγουα 4)4
ΦΩΡΠΙΝΤΑ ΣΤΕ-ΙΤ π. 43	6338	εις Ματάνας 3)5
ΦΩΙΝΙΣ (π.) 72	1398	εις Τενερίφη 13)4 διά Νιουχάφεν
ΦΩΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.) 57	15406	δ. Κωνιπόλιν 14)4
ΦΩΝΙΕΛΕ ΙΙ (κ.) 57	7863	ά. Θεούτα 14)4 διά Λάγος
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)* 43	8794	δ. Σουέζ 29)4
ΦΟΥΒΑΙΑ (κ.) 56	10360	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)4)77
ΦΩΣ (κ.)* 50	6183	ά. Αιμούτ Ντ. 29)4 δι' 'Ελλάδα
ΦΩΙΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) 68	44646	ά. Μπωμόντ 28)3
ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ (κ.)* 48	1501	ά. Τζέντα 23)4
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΑΝ* 74	63000	ά. Χονολουλού 18)4 διά Σερία
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.) 70	51650	ά. Χονολουλού 29)4 "Απω Ανατολήν
ΧΕΛΜΟΣ (κ.) 58	1997	δ. Π. Σάιδ 8)4
ΧΟΝΕΣΤΟΥ 76	10200	ε. Σ. Σαπούρη 14)4
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)* 51	4669	ά. Λαύριοτ 2)2 δι' Ιταλίαν
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.) 67	1401	ά. Ρ. Γκράντε 2)4 διά Λάγος
ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.) 58	11765	δ. Παναμά 15)2 διά Κίνα
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) 58	10352	δ. Κωνιπόλιν 4)4 Κωνσταντζαν
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.) 65	12191	ε. Μπιλιμπά 2)5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) 58	8116	ά. Κολόμπο 1)5
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) 71	113780	ά. Κάρυκ άλ 10)3 διά Σ. Κρουά
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-ΔΡΗ (δ.) 66	41066	ά. Ντουμπάι 21)4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΙΟΥ 2 κ. 59	8050	δ. Κωνιπόλιν 14)3
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΙΟΥ 3 κ. 63	9190	ε. Μπ. Σαπούρη 9)4
ΧΩΚ	76	δ. Σουέζ 28)4
ΥΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)* 44	14540	εις Νταμιράμ ἀπό 4)1

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

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, Iloilo, Bislig, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS



SHIPPING ENTERPRISES

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. PAPAS - 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



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 211136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211/213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9
65181

AFTER HRS TEL. { 53064 - 846474
843647 - 69392
370491 - 53978 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 432

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MAY 1978

New Facilities for Suez Canal

CANDIA, the well known Greek Company, specializing in Suez Canal and Egyptian port calls for their clients throughout Europe, America and Far East, have appointed Cie. Charles Le Borgne, Paris, to be their representatives in France, to offer French Shipping Companies the facility of a quick and easy information and Agency appointing service in France.

Operators will now be able to make enquiries and booking arrangements for their canal transit quickly, and inexpensively by telephoning Cie. Charles Le Borgne, at their Paris Offices.

By arrangement, funds covering the vessels' tolls and call expenses may now be deposited into an account in Paris. This facility has been proved to assist considerably, the prompt transiting of vessels using Suez.

By using this channel, Owners will also benefit by having their accounts cleared and settled by CANDIA.

The Freight Market

The continuing demand for cargo tonnage, ranging from tweendeckers to the large combined carriers, has somewhat restored the confidence of owners who, during the past few years, have been becoming more and more depressed by the repercussions of surplus tonnage. There was a slight downturn in demand two weeks ago but it proved to be artificial and caused by the reluctance of shippers to disclose their true requirements in tonnage. Encouraged by the continuing demand, in most loading ports, shipowners are now trying to obtain higher freight rates and seem to be buoyed up by a new sense of optimism.

Time charters are still high as many ships are being fixed for direct and round voyages by grain merchants. But it is becoming obvious that the improvement is not only due to more grain cargoes. Quite a few ships have been chartered to carry iron ore and the liner companies have chartered a number of ships for voyages to the Caribbean, West Africa and the Middle East. The Chinese, also, have stimulated demand by seeking to charter ships both on the Continent and on the Black Sea. As a result, there have been many cases of fixtures that can be deemed most satisfactory for these times.

The Collective Agreement

In two months' time, the collective agreement for ships of more than 4500 dwt. will expire. From what we know, no preparatory work has been done, either by the Shipowners' Association or the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.).

Times are hard. Greek shipping is being

badgered on all sides, even by ourselves. An upturn in the crisis has not yet occurred and yet Greeks continue buying old ships at cut-rate prices.

Greek crews are hard, if not impossible to find, and foreigners now make up 27% of the crew complements of Greek ships. If this goes on, Greek ships will lose the essential quality that makes them Greek.

If such an eventuality is to be prevented, we should be making plans right now for a new collective agreement that can be negotiated amicably and signed quickly. Delays are dangerous and if negotiations drag on into the summer, they may go on for ever.

Future Trend

The trend away from the sea among youngsters in Western Europe becomes more obvious year by year. There are figures to prove it and they show that fewer people are graduating every year from the maritime academies. This trend, moreover, is more marked among engineers than deck officers.

The employment of Asiatics has now become unavoidable and it is obvious that these Asiatics will become the cores around which the expanding fleets of the Arab countries, India, Bangladesh, Korea, Hong Kong and the Philippines will develop their own manpower.

And it is these fleets which will be undertaking the bulk of sea transport in the future leaving the west with a small number of specialised vessels, manned by highly-paid specialised crews, for special transport requirements.

The Chinese Fleet

According to the latest figures from Lloyds Register, China now ranks 15th in terms of world tonnage with 1,065 ships of 5,804,159 grt. This includes the Taiwan fleet of 1,558,713 grt.

There is talk, also, of more purchases of second-hand ships by the Chinese which will doubtless reduce the demand for Greek ships in the China trade. The Chinese, as well as the Indians (566 ships of 5,482,176 grt.) are taking advantage of low prices to buy second-hand ships and build up their merchant fleets. This development should be cause for concern to Greek owners engaged in the Chinese and Indian trades.

The Chinese, in addition to expanding their fleet, are also trying to modernise it. During a recent visit to Denmark by the Chinese Minister of Transport, Mr. Yeh Fei, he asked the Danish East Asia Co. to draw up a plan for modernising the Chinese fleet. EAC has had close links with China for many years and is also drawing up a study of Chinese ports and river and deepsea shipping. The first team of Danish experts is leaving for China soon for on the spot surveys.

Finally, the 5-year trade agreement between the EEC and China is also worth noting. Relations between China and the EEC are very good.

NAT Obligations

In view of the current crisis in shipping it is natural that the governing board of the Seamen's Pension Fund (NAT) should facilitate those shipowners who are finding it hard to meet their financial obligations to this institution.

But we are afraid that some owners are abusing this privilege. We know of one wealthy industrialist who has extended his activities in the field of shipping, who asked NAT to put a moratorium on his obligations for one year. We are further informed that he asked for a moratorium also on the obligations due from his yacht.

NAT should make sure that when it extends facilities of this type, it is doing so to people who really deserve them and not to those persons who systematically try to wriggle out of their obligations in any way that they can.

Cheque in the Mail

It seems that the British Government, which recently nationalised the Austin & Pickersgill shipyard, sent a cheque for five million pounds, made out to London Overseas Freighters, by ordinary mail and in a plain envelope. The letter sat around for a few days until it was opened by an office boy who was startled to find a £5 million cheque inside.

Commenting on this, a British writer points out that the civil service is notorious for its incompetency but in this instance, it has exceeded itself beyond all bounds.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus-based shipbroking offices during the past fortnight:

SINGLE VOYAGE :

KASSOS : 4000 metric tons 10% more owners option bagged wheat, Constantza to Tripoli or Benghazi, \$13.75 per metric ton fios, L/D 2000/750 with 72 hours turn, dem. \$1750 per day (June). Acct : Roumanian charterers.

ANTHOULA & GALINI : Each 800 metric tons 50% more owners option bagged wheat, Voudia to Galatz or Braila, \$13.00 per metric ton fios, L/D 400/200, dem. \$400 (May). Acct : Roumanian charterers.

ELEUSIS : 14500 - 15225 metric tons min./max. maize in bulk, East London to Tilbury,

wheat 10% more owners option, Constantza to Tripoli or Benghazi, \$13.75 per metric ton fios, L/D 2000/750 with 72 hours turn, dem. \$1750 per day (June). Acct : Roumanian charterers.

SAN SPYRIDON IV : 4000 mtos bulk

\$14.85 per metric ton fiot, L/D 2000 long tons gross/6000 long tons free, dem. \$3600 per day (May 5 - 15). Acct : Andre.

EUROLEADER : 20000 metric tons 50o moloo coke, Gdynia to Huegnam, \$34.58 fio, L/D scale load 1500/1000, dem. £1000 per day (May 10 - 30). Acct : Korean charterers.

ELARKADIA : 6400 long tons 50o moloo bulk sugar, Acojutla to U.S. Gulf - Atlantic, \$13.75 per long ton for U.S. Gulf/\$14.75 for U.S. Atlantic fiot, L/D 700/1500 long tons, dem. \$1600 at loadport/\$2400 at disport (May 5 - 15). Acct : Faar N.Y.

SILVER SUN : min./max. 6000 metric tons bulk wheat, Rouen to Beirut, \$23.00 per metric ton fiot, L/D 2000/2000, dem. \$3000 per day (May 5 - 15).

OTI (to be renamed) : min./max. 5500 metric tons bagged milk powder, Cork to E.C. Mexico, \$27.00 per metric ton fios, L/D 150/200 per working hour, dem. \$2600 per day (May 15 - 18). Acct : Bainne.

ELKINA : 7500 metric tons 100o moloo bulk barley, La Pallice to 1/2 sp Soviet Baltic, \$12.70 per metric ton fiot basis 1/1, \$1.00 extra if 1/2, L/D 3000/2000, dem. \$1500 per day at loadport and \$2800 per day at disport (May 8 - 18). Acct : Sovfracht.

ELDIA : All details as above, except for freight which is \$13.00 per metric ton fiot basis 1/1 (May 20 - 30). Acct : Sovfracht.

THANASSIS M. : 6000 metric tons 100o moloo bulk barley, La Pallice to 1/2 sp Soviet Baltic, \$12.70 per metric ton fiot basis 1/1, \$1.00 extra if 1/2, L/D 3000/2000, dem. \$1500 per day at loadport and \$2100 per day at disport (May 10 - 20). Acct : Sovfracht.

ELENI M. : min./max. 12000 - 12600 metric tons pig iron in bulk, Vizagapatnam and Paradip to Shanghai, \$13.50 per metric ton fiot, L/D 1250/1200, dem. \$1850 per day (May 5 - 15). Acct : Mark Rich.

EFFY : min./max. 3000 metric tons pig iron, Vitoria to Genoa, \$27.00 per metric ton fiot, dem. \$2000 (April 25 - May 5). Acct : Metallgesellschaft.

EAGLE : 4800 metric tons bulk agricultural products, 1/2 W.C. India to 1/2 Bordeaux/Denmark range, \$115000 lumpsum fios basis 2/1 plus \$5000 for second disport, dem. \$1600 per day (May 5 - 15). Acct : Euro.

ISLAND K. : min./max. 2300 metric tons flour in bags, Piraeus to Alexandria, \$14.50 per metric ton fios, L/D 350 tons per day/

200 tons per hatch per day, dem. \$1200 daily, spot (May).

MELDIN : All details as above.

KATERINA P. : min./max. 1450 metric tons steel products, Porto Marghera to Beirut, \$14.50 per metric ton fios, 4 total days, dem. \$900 per day (May).

TZIMANIS : 1700 metric tons steel products, Genoa to Beirut, \$14.75 per metric ton fios, 5 total days, dem. \$900 per day (May).

AGIOS SPYRIDON : 2600 long tons 50o bulk sugar, Santo Thomas and/or Puerto Barrios or chop Belize to one U.S. Gulf or Savannah, \$13.50 per long ton fiot for Gulf or \$14.00 for Savannah, L/D 750/1500, dem. \$2000 per day (May 8 - 12).

AETIOS : 4850 mtions bagged cement, Braila to Warri, \$26.50 per metric ton fios, L/D 1000/500, dem. 40 cents per intaken ton daily (April, spot). Acct : Libexim.

FALCON : 3080 metric tons steel coils, Eleusis to Savona, \$7.50 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$1000 per day (April 26 - 27). Acct : Greek charterers.

NICOLAS MARIS : 12000 metric tons bulk wheat, 1/2 N. France to 1 - 3 Adriatic or West Italy, \$8.25 1/1, \$8.75 fiot 1/2, L/D 3000/2000, dem. \$2500 daily (May 25 - June 15). Acct : Conti.

AKRA AKTION : 3100 metric tons coils, Eleusis to Hamburg, \$12.30 per metric ton fios, L/D 1000/2000, dem. \$1600 daily (May 6 - 7). Acct : Greek charterers.

MARS : 4000 - 5000 m³ logs, Abidjan and San Pedro to Bejaia, FF 135 per m³, liner in at FF 28/free out discharge 8 total days, dem. at disport \$1700 daily (May 8 - 13). Acct : French charterers.

KASTOR : Up to 5000 metric tons waste paper, Stephenville to Volos, \$140,000 lumpsum fios, L/D 1200/800, expenses at loadport charterers account, dem. \$2200 daily (May 3 - 15). Acct : Canadian charterers.

ADAM S. (7740 dwt.) : Up to full and complete cargo bagged maize, Antwerp to Tripoli (Libya), \$150,000 lumpsum fios, L/D 1000/500, dem. \$2800 daily (May 2 - 5).

TIME CHARTER :

GOOD TRADER : 9300 dwt., built 1973 (425,000 cbft grain, 13 knots on 14 tons ifo plus 1.5 tons d.o.) delivery APS Necochea (May 1 - 5), t/c trip, redelivery one port Gibraltar - Skaw range, \$3300 daily including overtime (Dreyfus).

MAGELLAN (to be renamed) : tweendecker 9693 dwt., built 1958, (464052/404725 cbft G/B, 14 knots on 21 tons ifo 1200"

plus 2 tons d.o.) delivery Rotterdam (April 22 - 28) t/c trip, redelivery one sp West Africa, \$3100 daily including overtime (Angola Maritime).

ELMARE : 6831 dwt., built 1958 (325, 978/303,471 cbft G/B, 10.5 knots on 8.5 tons ifo 60" plus 0.5 ton d.o.) delivery DOP Constantza (May 5 - 15), t/c trip, redelivery DOP sp Algeria, \$2050 daily including overtime (CNAN).

SILVER DAWN : tweendecker, 8700 dwt., built 1954 (428000 cbft bale, abt 12.5 knots on 13 tons ifo 200" plus 2 tons d.o., with heavy derrick 140 tons), delivery when and where ready Leith (May 15 - 25), t/c trip via East Canada/Great Lakes, redelivery Far East (duration abt 100 days), \$3475 daily including overtime.

SILVER COAST : tweendecker, 10650 dwt., built 1954 (600000 cbft bale, abt 14.5 knots on 25 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.) delivery APS Recalada (May 2 - 12), t/c trip via Plate/Brazil, redelivery Caribs/U.S. Gulf, \$3850 daily including overtime.

SILVER CITY : tweendecker, 16000 dwt., built 1960 (800/742000 cbft G/B, abt 13 knots on 22 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.) delivery Greece (May 1 - 6), t/c trip to Arabian Gulf, redelivery passing outbound Muscat (duration about 70 days), \$4300 daily including overtime (Global Shipping).

OLGA K. : singledecker, 5100 dwt., built 1966, (232/219000 cbft G/B, 11.5 knots on 10 tons ifo 200" plus 0.5 ton d.o.) t/c trip, delivery Nice (May 2 - 6), redelivery Dakar - Duala range, \$3000 daily including overtime (Unimarine).

SOURCES :

Achaiki Naftiliaki S.A.

Carras Liner Services S.A.

Dalex (Brokers) S.A.

GENPE Shipping S.A. Panama

M. A. Hambury & Co.

P. K. Kakoulidis & Co.

Kallianis Shipping S.A.

George A. Callitsis (Successors)

Link Maritime Enterprises S.A.

E. G. Loukedes

Marbrokers S.A. Panama

Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.

Plessot Trading S.A. (A. Kotikas)

Prometheus Maritime Corp.

C. Riganatos (Shipbrokers)

Thenamaris Maritime Inc.

United Shipbroking Ltd.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΝΙΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

'Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορεώς 18, Μέλα Σμύρνη

'Επι τῆς θλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

'Υπερθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
Βοστόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 7 / — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—