

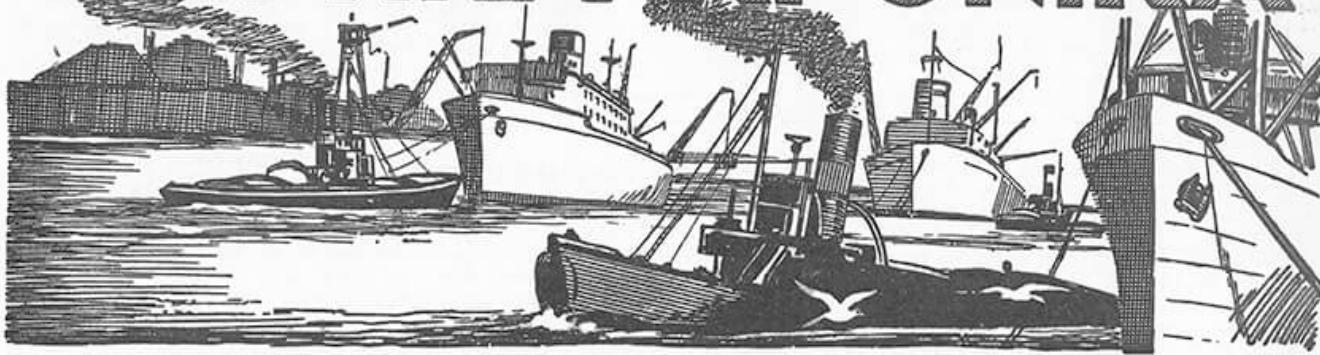
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1978

Αρ. Φύλλου 1033/792

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1033(792)

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1978

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΕΛΠΙΣΩΜΕΝ

«Μικρόν μπούμ» χαρακτηρίζεται ή σημειουμένη άνακαμψης της ναυλαγοράς. Θὰ ήδυνατο νὰ είναι πλήρες «μπούμ» ἀνήπαγκος σμισιος Οίκονομιας δὲν ἔτελει ἐν υφεσι, λόγω τοῦ στασιμοπληθωρισμοῦ. Ή εἰσαγωγὴ καὶ μόνον σημαντικῶν φορτίων δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Κίναν προεκάλεσε τὴν ζήτησιν τοννᾶς καὶ κατέστη τὴν δημητριακῶν τὴν ναυλαγοράν. Αποδείχθη ὅτι ἡ υπερτροφορά σκαφῶν δὲν ἔστησεώθη. Ή ζήτησις ἡτο καὶ εἶναι ἀνωτέρα τῆς προσφορᾶς. Καὶ τὸ γεγονός τῆς μεγάλης συμφορῆσσαν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως δημητριακῶν ἔρχεται νὰ ἀποδείξῃ ὅτι σημαντικὴ εἶναι ἡ αὐξησης τῆς ζήτησεως δημητριακῶν ἀπὸ τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας, τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Κίναν κατὰ κύριον λόγον.

Καὶ προβόλλεται τὸ ἔρωτόμας: Πόσον θὰ κρατήσῃ αὐτὴ ἡ ἔκτακτος ζήτησις σιτοφορτίων;

Ἄν ληφθοῦν ὑπὸ σχετικοῖς άνακοινώσεις τῶν υπευθύνων τῆς Ἀμερικῆς, τοῦ Καναδά, τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Αὐστραλίας, μόναι αἱ δύο μεγάλαι καύρωσι, ἡ Ρωσία καὶ η Κίνα, δυνατῶν νὰ εἰσαγάγουν διὰ τὴν περίοδον 1978 - 1979 δημητριακά εἴκοσι πέντε καὶ πλέον ἑκατομ., τόννων.

Εἴθισται κατὰ τοὺς μῆνας Ἀπρίλιον καὶ Μαΐον νὰ ἀνακοινώνεται αἱ κατὰ χώρας ἑσδεῖαι δημητριακῶν καὶ νὰ ἐκτιμῶνται σύστηματα καὶ αἱ μεταφορικαὶ δυνατότητες. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας καθορίζουν καὶ τὴν ζήτησιν τοννᾶς, κατὰ συνέπειαν δὲ τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ ἐφετειναὶ εἰσαγωγαὶ ἐμφανίζονται μεγάλαι, γεγονός ὅπερ υποδεικνύει ὅτι ἡ ζήτησις τοννᾶς θὰ συνεχισθῇ ὑπωσδήποτε ζωηρά ἐπί τινας μῆνας.

Ἐγενόμενης τὸν μέσων τῶν μέσων παραγωγικῶν χωρῶν, μὲ προεχάρχουσαν τὴν Ἀμερικήν, θὰ φέρσουν εἰς τὸ εὐχάριστον σημείον τῆς ἔξερσεως τῶν μέσων ἀνακάμψεως τῆς Οίκονομίας, μαζὶ δὲ μὲ αὐτὴν καὶ τῆς Ναυτιλίας.

* * *

Ἡ ἀπὸ τῶν μέσων Ἀπρίλιον σημειουμένη δηλώσιμης τῶν ναυλῶν ἀνέκοψε τὴν ἀπαισιοδοξίαν καὶ τὴν καταδηλητικὴν ἀτμόσφαιραν, ἥτις ἐπεκράτει εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς μας κύκλους. Ἡ ἀδράς ἔχαγωγὴ ἀμερικανικῶν σιτηρῶν προεκάλεσε τὴν ζήτησιν χωρητικότητος καὶ ἡ ἐλαφρά, ἔστω, ἀνάκαμψις τῆς ναυλαγορᾶς διεσκέδασε πως τὰς δυσκολίας.

Πολλοὶ διερωτῶνται: Μήπως είναι περι-

στασιακὴ ἡ δελτίωσις αὐτή; Θὰ κρατήσῃ;

Δύσκολος ἡ πρόβλεψις.

Ἐν τῷ μεταξὺ, ἡ πρόσκτησις παντὸς τύπου σκαφῶν, ἀπὸ "Ελληνας ἐφοπλιστὰς συνεχίζεται.

ΕΤΗ ΚΡΙΣΕΩΣ

Εἰς τὴν συνέπειαν τὴν ὅποιαν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώπιων τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν ἔδωσε πρὸς τὸν Τύπον ἐν συνεχείᾳ τῆς γενικῆς συνελεύσεως τοῦ ἔτους αὐτοῦ, ὑπεγράμμισεν ὅτι ὁ γαλλικὸς ἐφοπλισμὸς εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, ὅχι μόνον ἐκ τῆς συνεχιζόμενης κρίσεως, ὅλα καὶ ἐκ τῆς ιδιαιτέρας εύποθειας τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας.

Εἰς τὴν παρούσαν κρίσιν, εἶπεν, καθ' ἡν τὸ πλεόνασμα τοῦ τοννᾶς ὑπερβαίνει τὰ 120 ἑκατ., τὸν. d.w., δηλαδὴ τὸ 20% τοῦ παγκοσμίου στόλου καὶ καθ' ἡν αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων πλητάδεσσιν τὰς τιμὰς τῆς διαλύσεως, εἰς τρόπον δύστε αἱ πωλήσεις νὰ ἀποφέρουν εἰσπράξεις πολὺ χαμηλοτέρας τῶν οικονομικῶν υποχρεώσεων, πρέπει νὰ θεωρήῃ τις φυσικὴν τὴν ἔξαρσίνισιν πολλῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας.

Παρὰ ταῦτα, ἐὰν αἱ ἡδη ἐν καθαρῷ μειώσει παραδόσεις νέων σκαφῶν, δὲν διογκώθουν συνεπείᾳ τεχνητῶν παραγγελιῶν, ασχέτων πρὸς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας, ἐὰν ἐφαρμοσθοῦν αποτελεσματικά μέτρα ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων καὶ δὴ τῶν πετρελαιοφόρων καὶ, ἐὰν ἀναληφθῇ ἐντονος δράσις κατὰ τῶν ἀσυγχρονίστων σκαφῶν, ὑπάρχει ἐλπίς ὅτι ὁ σύγκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ μίαν σταθεροποίησιν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, κατέληπνεν, ὑπάρχουν ἀκόμη ἐμπρός μας ἀρκετά ἔτη κρίσεως καὶ δυστροφίας, τὰ ὅποια ὁ ἐφοπλισμὸς ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ ἐντὸς ἐνὸς κλίματος δύνημοντος ἀνταγωνισμοῦ καὶ μιᾶς χώρας εἰς ἥν οἱ ναῦλοι δὲν θὰ ἀνταποκρίνονται εἰμὶ εἰς μέρος μόνον τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Δὲν ὑπάρχει χώρα, εὐτύχησσα —εἰς τὸ παρελθόν— νὰ ἔχῃ ἀνθύπουσαν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ποὺ νὰ μὴ ἀντιμετωπίζῃ τώρα τὴν σημερινούμενον κρίσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς. Ἄρκει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ διδλία τῶν παραγγελιῶν τῶν ναυπηγείων ὅλου τοῦ Κέσμου, ἔχαιρουμένων τῶν τῆς Ρωσίας,

τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Κίνας, ἀναφέρονται εἰς σκάφη 36.7 ἑκατομ., τὸν. γκρός, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1977, τὸ χαμηλότερον τοννᾶς ὅποιος δεκαετίας. Ρεκόρ κατὰ Μάρτιον 1974, τὸν. γκρός 133.4 ἑκατομ.

Ἐξαιρουμένης τῆς Νοτίου Κορέας, τῆς ὁποίας τὰ ναυπηγεῖα ἐμφανίζουν μικράν τινα αὔξησιν —52.000 τόν. γκρός— ὅλαι αἱ ἄλλαι ναυπηγικαὶ χώραι συμμετέχουν εἰς τὴν μείσων τῶν παραγγελιῶν.

Καὶ τὰ κράτη ὅλα, μηδενὸς ἔχαιρουμένου, καλούνται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ κύριον πρόβλημα τῆς ἀνεργίας. Εἰς ἀκατόταδάς ἐκαποτώμηρίων δολλαρίων ἀνέρχονται αἱ παρεχόμεναι ἐπιχορηγήσεις. Τὴν διάλυσιν ὡρισμένων ναυπηγείων υποδεικνύουν αἱ κατὰ χώρας συσταθεῖσαι ἐπιτροπαί, ἐνῷ παρέχονται μακροπρόθεσμοι πιστώσεις, καλύπτονται με τὸ σύνολον μιᾶς παραγγελίας, διὸ νὰ τὴν ἐπιτύχουν.

Σημειούνται, πράγματι, περιπτώσεις παραγγελιῶν, διὰ τὰς ὁποίας ἐλάχιστον τὸ ποσοστὸν τῆς προκαταβολῆς γίνεται ἀποδεκτόν —κάτω τοῦ 20%— καὶ τὸ υπόλοιπον καταβλητόν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας!

Τὸ φόσμα τῆς ἀνεργίας καταδιώκει τὰς Κυβερνήσεις. Καὶ ἐνῷ ἡ κρίσις εἰς τὴν ναυλαγορὰν συνεχίζεται, μὲ προβλέψεις ἡκιστα ἐνθυμρωτικὰ διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, αἱ παραγγελίαι θὰ συνεχίζουν νὰ είναι διλογίωτεραι. Πολλὰ ναυπηγεῖα θὰ φένουν εἰς τὴν διάλυσιν.

Αἱ στατιστικαὶ όμιλοιν περὶ ἔχισορροπήσεως τῆς προσφορᾶς καὶ ζήτησεως τοννᾶς περὶ τὸ 1981, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν αἱ διαλύσεις νὰ συνεχισθοῦν ἐντατικώτερον. Πάντως, παρ' ὅλων τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην δεδομένη, δηλαδὴ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, αἱ παραγγελίαι θὰ συνεχίζουν νὰ είναι διλογίωτεραι. Πολλὰ ναυπηγεῖα θὰ φένουν εἰς τὴν διάλυσιν.

Αἱ στατιστικαὶ όμιλοιν περὶ ἔχισορροπή-

σεως τῆς προσφορᾶς καὶ ζήτησεως τοννᾶς περὶ τὸ 1981, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν αἱ διαλύσεις νὰ συνεχισθοῦν ἐντατικώτερον. Πάντως, παρ' ὅλων τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην δεδομένη, δηλαδὴ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, αἱ παραγγελίαι θὰ συνεχίζουν νὰ είναι διλογίωτεραι. Πολλὰ ναυπηγεῖα θὰ φένουν εἰς τὴν διάλυσιν.

ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Ἄνησυχούντες διὰ τὴν συνεχῆ παρουσίαν τῶν παρηλίκων καὶ συχνὰ ὑποσυντρομένων πλοίων εἰς τὴν χώραν, οἱ ναυτασφοδοτοὶ τοῦ Λονδίνου, μετὰ μακράς συζητήσεις, ἐτροποποίησαν τὸ έρθρον περὶ ἀσφαλιστικής ταξινομήσεως (Institute Classification Clause), καθὼς καὶ τὴν συμβουλευτικὴν κλίμακα τῶν προσθέτων ἀσφαλίστρων διὰ φορτία μεταφερόμενα εἰς πλοῖα πλημμελές συντρομένα.

Τὸ νέον άρθρον, τὸ ὅποιον θὰ ισχύσῃ ἀπὸ Ιησ. Ιουλίου, θὰ ἐφαρμόζεται μόνον εἰς περιπτώσεις ὅπου τὸ φορτίον μεταφέρεται ὑπὸ σκάφους μὲ συγκεκριμένας προδιαγραφάς γνωστῶν νησιωνών, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ σκάφος αὐτὸ δὲν θὰ είναι: ἄνω τῶν 15 ἑτῶν, ἢ ἔὰν είναι ἄνω τῶν 15 ἑτῶν δὲν θὰ υπερβαίνῃ τὴν 25ετή ηλικίαν καὶ ἀ-

πασχολείται εἰς τακτικήν γραμμήν, μεταξύ προκαθωρισμένων λιμένων φορτώσεως και έκφορτώσεως. Τὰ ναυλωμένα πλοϊκά και ἐκείνα κάτω τῶν 1.000 τόν. γκρός χαρακτηρίζονται ως ειδικά σκάφη και δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν τὴν 15ετή ήλικιαν.

"Ενα ἄλλο πρόβλημα, τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζουν οἱ Βρετανοί ναυτασφαλισταὶ, εἶναι ἡ καθυστέρησις πληρωμῆς ἐπισταλιῶν εἰς λιμένας ὅπου παρατηρεῖται συμφόρησις. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ὁ πλοιοκτήτης ἐνδέχεται νὰ διστάξῃ τὸ πλοῖον του νὰ πλεύσῃ εἰς ἔτερον λιμένα ὅπου λαμβάνει ὄδεις ἐκφορτώσεως και πωλήσεως τοῦ φορτίου ἀπὸ τὰς τοπικὰς Ἀρχάς, πρὸς εἰσπράξιν τῶν ὀφειλομένων εἰς αὐτὸν χρημάτων.

"Ἀρκετὰ παρόμοια περιστατικά, ἀφορῶντα εἰς ἡλληνικὰ σκάφη, ἀνεκοινώθησαν τελευταίως. Μία ἀντιρροσωπεία τῶν ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἐπεσκέψθη τὴν Ἐλλάδα διὰ νὰ συζητήσῃ τὸ θέμα αὐτὸν μὲ τὰ ἀρμόδια. "Υπουργεία, τὰ ὄποια ὑπερεχέθησαν τὴν συμπαράστασίν των εἰς τὴν προσπάθειαν ἔξαλεψίων τῆς τακτικῆς αὐτῆς, ἥτις βλάπτει τὸ γόνητρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Προβάλλουν οἱ ἀσφαλισταὶ διὰ τὴν σύγκρισιν: 'Η Βρετανία, ἡ Ἰσπανία και ἡ Νορδηγία ἔχουν τὰ 78% τοῦ τοννάς των εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν δέκα ἑτῶν και μόλις τὰ 3% ἡλικίας 20 ἑτῶν και μόλις τὰ 43% κάτω τῶν 10 ἑτῶν και 18% εἰς ἡλικίαν 20 ἑτῶν και ἄνω. Καὶ ἀκόμη: Τὸ πέμπτον τῶν παγκοσμίων ἀπολειών ἀνήκουν εἰς τὴν ἡλληνικὴν σημαίαν και ἀνὰ περιληφθούν καὶ τὰ ἐλληνόκτητα ὑπὸ ἔνεσις σημαίας τὸ ἡμίσιο τῶν παγκοσμίων ἀπωλειῶν κατὰ τὸ 1976 ἀνήκει εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.'

ΑΜΕΣΟΣ Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ

Ἄυτὰ τὰ συνχὰντα ὀτυχήματα, εἰς μικρὰ ἴδια πλοῖα και ὀπωδόπιτο παρθέλικα, προκαλοῦν δύσκολον κατάστασιν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Πρώτη συνέπεια: τὰ ἐπασφάλιστρα φορτίου τὰ ἐπιβληθέντα ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστᾶς διὰ τὰ μεταφέρομένα φορτία ἐπὶ σκαφῶν ὑπερδεκαπενταετούς ἡλικίας. Δευτέρα συνέπεια ἡ δυσφήμησης τῆς Ναυτιλίας μας, ἥτις περιλαμβάνει εἰς τὴν δύναμίν της τὰ περισσότερα παρθέλια σκάφη μεταξὺ ὄλων τῶν Ναυτιλιῶν, αἵτινες προέχουν εἰς τοννάς.

Τὸ Κράτος —τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας — δὲν ἡμπορεῖ νὰ παραμείνῃ ἀσυγκίνητον πρὸ τῆς δημιουργούμενής καταστάσεως. 'Οφείλει νὰ προβάλῃ τὴν ἀντίστασίν του διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν. Καὶ πρώτον τοιούτων μέτρων εἶναι ἡ ἀπαγόρευσης ἡνολογήσεως πλοίων ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἑτῶν. Εἶναι ἀνάγκη και διὰ λόγους ἐντυπώσεως ἡ ἀπαγόρευσης ἔγγραφῆς εἰς τὸ ἐλληνικὸν ἡνολόγιον πλοίων παρθέλιων.

Δεύτερον μέτρων ἐπιβεβλημένον: 'Η ἐπίμονος, ἀμεσος διενέργεια τῶν ἀνακρίσεων

διὰ τὰ ἀτυχήματα και ἡ ἀμεσος ἀνακοίνωσις τῶν πορισμάτων τῆς ἀνακρίσεως. Πρέπει νὰ κατοχυρωθῇ ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας και νὰ ἀποδείξωμεν εἰς τε τοὺς ἀσφαλιστᾶς και τοὺς φορτοτάς, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ἔχει συνέπειαν εἰς τὰ τῆς διοίκησεως του και δὲν ἐλειφεν ἡ φροντὶς διὰ τὸ καλόν του ὄνομα.

ΔΟΣΟΛΗΨΙΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΙΑΠΩΝΑΣ

Δὲν ἀνεκοινώθῃ τι ἐπισήμως ἐν σχέσει μὲ τὸ διάβημα τοῦ 'Ελληνος 'Υπουργοῦ κ. Παναγιωτοπούλου, διὰ τὴν παραχώρησιν διετοῦς δικαιοστασίου εἰς τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστᾶς, τοὺς ἔχοντας παραγγείλει πλοῖα εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ μόνον, ὅπερ πληροφορούμεθα ἀπὸ ὑπεύθυνον πηγήν, ἔγκειται εἰς τὰς πιστοδοτικὰς παραχωρήσεις τῶν 'Ιαπωνών ναυπηγῶν «κατὰ περιπτώσιν» εἰς ὁρίσμενους πελάτας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τὸ ἐπιαγγελματικὸν παρελθόν, ἡ συνέπεια πρὸς τὰς ὑποχρέωσεις ἐνὸς ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ, αἱ σχέσεις του μὲ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα και γενικῶς ἡ ὄλη τοῦ κάθε ἐφοπλιστοῦ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης. 'Επροβόλεται, κατὰ κάποιον τρόπον, ὅτι και εἰς τὴν 'Αγγλίαν, προκειμένου περὶ παραχωρήσεων ἀποφένεται ὑπὲρ τὸν πρόσημον πελάτην, καὶ τοὺς περισσότερους ἀποφένεται.

Γεγονός εἰναι, ὅτι ὅλοι οἱ ἐφοπλιστᾶς, οἱ ἔχοντες παραγγείλει πλοῖα εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν μὲ πληρωμὴν αὐτῶν εἰς γένες ἀντιμετωπίους ἡδη δισκολίας διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν ὑποχρέωσεών των. 'Απομένει νὰ ἴωμεν ποίας ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ διάβημα τοῦ 'Ελληνος 'Υπουργοῦ.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

'Η Μόλτα μᾶς συναγωνίζεται ἐπιτυχῶς εἰς τε τοὺς δεξαμενισμοὺς και τὰς ἐπισκευάς. Αἱ προσφέρομεναι τιμαὶ εἰναι κατά πολὺ κατώτεραι τῶν ίδιων μας και ἡ ἐξυπέρτησις ταχυτέρα, ἀνετος. 'Η ἐδῶ ἀγχώδης κατάστασις εἰς τὴν ἑξεύρεσιν τόπου ἀγκυροβολίας, εἰς τὴν παραχώρησιν δεξαμενῆς, εἰς τὰς πολλὰς διατυπώσεις, διὰ τὴν Μόλταν δὲν ὑπάρχουν.

Παραδολή διενηργήσαμεν τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν διὰ τοὺς δεξαμενισμοὺς και τὰς ἀπισκευάς πλοίων μεγάλου ἐφοπλιστικού γραφείου τοῦ Πειραιῶς, ὅπερ ὑπερέῳ νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν Μόλταν, φεύγοντας καὶ ἀνάγκην ἀπὸ τὸν Πειραιά.

Κάποιος ἀρμόδιος ἐπρεπε ἐδῶ νὰ ὑπάρχῃ, ὅστις νὰ παρακολουθῇ και νὰ ἐλέγχῃ τὰ ἐδῶ τεκτινόμενα, ὅσον ἀφορᾷ τὸ κόστος και τὴν ταχύτητα τῶν ἐδῶ διενεργουμένων δεξαμενισμῶν και ἀπισκευῶν, ἐν ἀντιπαροῦλη τῶν προσφορῶν ἀπὸ ἄλλους μεσογειακοὺς λιμένας, συναγωνιζομένους τὸν Πειραιά.

'Άλλου, εἰς τὴν 'Ιαπλίαν, τὴν Μασσαλίαν, τὴν Μόλταν, ιδιαιτέρα ἀποδίδεται σημασία

εἰς τὸν παραγωγικὸν τομέα τῶν δεξαμενισμῶν και τῶν ἐπισκευῶν. 'Εδῶ κάθε μέσον καταβάλλεται διὰ νὰ ἐκδιώκωμεν ἀπὸ τὴν δάσιν της ἐργασίαν ἔξοχας συναλλαγματοφόρον, ἐργασίαν ἐλληνικήν.

Πρὸς ποιοὺς νὰ ἀπευθύνωμεν τὰς γραμμὰς αὐτάς; 'Απὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Δημοσίου κανεὶς δὲν ἐνδιαφέρεται. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἐπιχειρηματιῶν κανεὶς, ὃς φαίνεται, δὲν πληροφορεῖται τὰ τοῦ δάσκωμένου συναγωνισμού ἀπὸ τοὺς ἄλλους μεσογειακοὺς λιμένας και κανεὶς δὲν θέλει, ὃς φαίνεται, νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῆς ἐργασίας, ποὺ μᾶς διαφεύγει, διότι πολλὰ εἶναι αἱ δισκολίαι διὰ τοὺς ἐδῶ δεξαμενισμοὺς ἢ τὰς ἀπισκευάς και διὰ τὰς τιμάς συναγωνισμού, ποὺ προσφέρουν οἱ ἄλλοι λιμένες.

'Εκατοντάδας χιλιάδας συναλλαγματοφόρος, ἐργασίας ἐλληνικής, μᾶς διαφεύγουν. Καὶ διμιλῶμεν περὶ εἰσαγωγικῆς προσπαθείας.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εἰς τὸ ἐν Λονδίνῳ συμβούλιον τοῦ ΙΜΚΟ ἡ γαλλικὴ Κυβερνησίς ὑπέβαλε διαφόρους προτάσεις ἀφορώσας εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυπιλοΐας.

'Ιδιαιτέραν ἔμφασιν προσέδωσεν ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῶν σχέσεων πλοιάρχου και πλοιοκτήτου. 'Ο πλοιάρχος πρέπει νὰ ἔχῃ τὴν δυνατότηταν ἡ αναλογίαν πλήρως τὰς εὐθύνας του ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ φοβήται ἐνδεχομένας κυρώσεις ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ και νὰ μὴ διστάζῃ νὰ ζητήσῃ δοῦλειαν δάσκωμας αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιβάλλουν. 'Επὶ τοῦ τελευταίου τούτου ὑπομιμήσκεται ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ 'Αμόκο Καντίζ αἱ μακραὶ διαπραγματεύσεις μετὰ τοῦ 'Αμερικανοῦ πλοιοκτήτου ἐπεβράδυναν σημαντικῶς τὰς προσπαθείας τῆς διασώσεως.

'Ἐπροτάθη, ἐξ ἄλλου, ὅπως ἡ χώρα, τὴν σημαίαν τῆς ὅποιας φέρει τὸ πλοίον, πρέπει νὰ εἴναι ὑπόχρεως νὰ ἀποδεικνύῃ ὅτι εὑρίσκεται εἰς θέσιν νὰ ἔχεισαν διασφαλίση τόσον τὸν τεχνικὸν ἔλεγχον τοῦ πλοίου δύον και τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τοῦ πληρώματος του, δυναμένη νὰ προθεσίν εἰς πράξεις ἔξικνουμένας μέχρις ἀπαγορεύσεως τοῦ πλού της νηολογήσεως. Τέλος, τὰ διάφορα κράτη ὀφείλουν νὰ ἀσκοῦν πληρέστερον τὴν δικαιοδοσίαν των ἀναφορικῶν πρὸς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς συμβάσεις.

ΤΟ «ΓΚΡΟΥΠ»

"Ολα τὰ είχε «ἡ Μαργιωρή, μόνο ὁ φερετές τῆς ἐλλείπεται». Οι ἀσπονδοί φίλοι μας ἐφρόντισαν νὰ τὸν ἔξεύρουν και ἀφοῦ καπνόλωσαν ἀρκετά γραμμάρια φασίας οὐσίας προτείνοντας, μεταξὺ τῶν ἄλλων μέτρων, τὰ ὅποια εύρισκομεν ὄρθια, και πρόσθετα πιστοποιητικά ὑείσια διετοῦς ισχύος διὰ τοὺς ναυτιλούμενους. Δηλαδή, οἱ ἐπιθεωρότας τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, μεταξὺ τῶν ἄλλων πιστοποιητικῶν, πτυχίων, κλπ. Θὰ ζητοῦν και τὰ ιατρικὰ πιστοποιητικά τοῦ πληρώματος, ἐξ ὃν θὰ ἐμφανίσται τὸ καλή υγεία, η καλή δραστική, η καλή ἀκοή, κλπ. κλπ.

"Ἐπειδὴ τὸ «Γκρούπ» ιδρύθη ἀπὸ Βορειο-Εύρωπαίους, θὰ είχομεν νὰ τοὺς κάμωμεν μίαν σύντασιν: Νὰ προσθέσουν ἀκόμη ἐνα πιστοποιητικόν: ὅτι ὁ ναυτικὸς δὲν είναι ὀλοκλούσθως. Διότι τὸ ἀλκοόλ ρέει ἀφονον εἰς τὰ διορισμένα πλοία και ὁ μεθυσμένος εἰς τὴν γέφυραν ἡ τὸ μηχανοστάσιον είναι πολὺ περισσότερον ἐπικινδύνος ἀπὸ ένα νηφάλιον, ὅστις πάσχει αἴφνης ἀπὸ ἐλαφρόν διαρκοῖται.

Ἐύτυχως, εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν κρούσματα ἀλκοολισμοῦ δὲν ὑπάρχουν. Εἶναι τίτλος τιμῆς διὰ τὸν 'Ελληνα ναυτίλον η τοιαύτη διαποτώσις.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΑΤΑΙ

Μὲ Ικανοποίησιν ὁ Γάλλος σχολιαστής περιγράφει τὴν ἐνταθεῖσαν δραστηριότητα

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
BOMBAH - INDIA

τῶν 'Αρχῶν ως πρός την διώξιν τῶν πλοίων παρεσβατῶν εἰς τὴν ἀνοικτά τοῦ Οὐσαν περιοχήν ρυθμισμένης κυκλοφορίας. Καὶ μὲ ἀκόμη μεγαλυτέραν ικανοποίησιν ἀναφέρει τὴν σύλληψιν τοῦ ἐλληνικοῦ μεταλλευματοφόρου «'Αθενίκ» (85.000 τόν. d.w.) τὸ ὄποιον τὴν 12ην Μαΐου εὑρίσκετο ἐν πορείᾳ ἐντὸς τῆς διαχωριστικῆς λορίδος μεταξὺ τῶν ζωνῶν ἀνόδου καὶ καθόδου, ἀφήνον προφανέας καὶ ἔχην πετρελαῖον. 'Αρχικῶς ἡρήθην 'Απαντήση εἰς τὴν πρόσλησιν τοῦ ἀκταιοροῦ καὶ δὲν διέκοψε τὴν σιωπήν του εἰμὴ μὲ τὴν παρέμβασιν ἐλικοπτέρου. Συνοδευθὲν μέχρι Βρέστης, ἀπέπλευσε μόνον μετὰ τὴν καταβολὴν ἐγγυήσεως 20.000 φράγκων, ἥτις ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατον ὅριον τῶν προβλεπόμενών προστίμων. Τὴν 13ην Μαΐου ἦτο τὸ σειρά τοῦ ἴσπανικοῦ μεταλλευματοφόρου «Καστίγιο ντὲ λὰ Μότα» (53.000 τόν. d.w.), τὸ ὄποιον ἐκριθῆ ὑπὸ τοῦ καταδιωκτικοῦ, ἀπέλευθερωθὲν ἐπὶ τὴν καταβολὴ ἐγγυήσεως 1.800 φράγκων. Τὴν ἐπομένην, τέλος, τὸ ἐλληνικὸν καὶ πάλιν φορτηγὸν «Γεώργιος Μ.» (9.700 τόν. d.w.) πλέον κατά τὴν ἀντίθετον φορὰν ἐντὸς τῆς ζώνης ἀνόδου, ὀδηγήθη εἰς Βρέστην διὰ τὰ περιτέρω.

Καὶ ἡ μὲν περιγραφὴ ἐνδέχεται νὰ εἶναι ἀντικείμενική. Χαρακτηριστικὸν ὅμως εἶναι τὸ ἀκολουθῶν δηκτικὸν σχόλιον, διὰ τοῦ ὅποιον ἐκφράζεται ἡ γνώμη, ὅτι καὶ ἐὰν ἀκόμη ὅλα τὰ λιβεριανὰ ἡ παναμαϊκὰ πλοῖα μετεφέροντο ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν, δὲν θὰ ἐπήρχετο ἀσφαλῶς —ὅπως μερικοὶ πιστεύουν— ἡ ἐκ θαύματος ἐπίλυσις τῶν προβλημάτων τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

ΑΣ ΠΡΟΣΕΞΩΜΕΝ

Μέχρι τώρα ἐγγωρίζομεν ὅτι δικαίωμα ἐπεμβάσεως ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀνεγγωρίζετο, κατὰ τὸ διεθνὲς δίκαιον, μόνον εἰς τὰς περιπτώσεις πειρατείας καὶ δουλευματορίας. «Άλλο» ἵδιον ὅτι, μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ρυθμισμένης κυκλοφορίας εἰς τὴν Μάγχην, ἡ Γαλλία ἀνεκάλυψε μίαν εὐκαιρίαν νὰ ἔχει σκῆ τὰ πολεμικά της πλοῖα εἰς τὴν διώξιν καὶ σύλληψιν τῶν ἔνεκτων ἐμπορικῶν σκαφῶν καὶ κατὰ προτίμησιν τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας.

Ἐκτὸς τῶν εἰς τὸ προηγούμενον σχόλιον ἀναφερομένων περιπτώσεων, διετυμπανίσθη προσφάτως ἡ ὑπόθεσις τοῦ ἐλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Δάφνη» 25.000 τόν. d.w., τὸ ὄποιον ἐν πορείᾳ ἀπὸ «Αμστερταμ πρὸς Μαρόκον, ἐθεωρήθη πλέον εἰς ἀπήγορευμένην περιοχὴν πλησίον τῆς ζώνης ἀνόδου. Γαλλικὸν ἀντιτορπιλλικὸν τὸ διέταξε νὰ πλεύσῃ εἰς Βρέστην διὰ προειδοποιητικῶν δολῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ δι' ἐλικοπτέρου. Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ἡρήθη νὰ παρεκκλίνῃ καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν τοῦ μέχρι Μαρόκου, ὅπου ὅμως, αἱ Μαροκιναὶ 'Αρχαί, αἰτήσει τοῦ Γάλλου πρεσβευτοῦ, τὸ ἐκράτησαν πρὸς διενέργειαν ἀνακρίσεων. Διπλωματικαὶ παραστάσεις ἐγένοντο πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν Κυβέρνησιν.

«Ἄς προσέξῃ ιδιαιτέρως τὴν ὑπόθεσιν τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας. Διότι ἡ κατὰ τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπίθεσις ἀρχίζει νὰ γίνεται πολύπλοκος καὶ πολυπλευρος.

Η ΛΙΒΕΡΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Ἐν ὅφει τῶν ἀνακρίσεων τὰς ὅποιας ὡς διεξαγάγη ἡ Λιβερίανη 'Ανακριτικὴ 'Επιτροπὴ κατὰ τὸν τρέχοντα μῆνα ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τοῦ «'Αμόκο Καντίζ», δὲν λοιδίνων ἐδρεύων ἐπίτροπος τῆς Λιβερίας ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ὑπόθεσεων, εὗρε τὴν εὐκαιρίαν νὰ δηλώσῃ ὅτι αἱ 'Αρχαὶ τῆς Λιβερίας πρότοι τὸν δύνατὸν ἵνα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν ἐμπορικῶν στόλους καταταγῇ μεταξὺ τῶν καλυτέρων τοῦ κόσμου.

Τὰ προβλήματα τῶν ἀτυχημάτων τῶν πετρελαιοφόρων, προσέθεσεν, εἶναι παγκόσμια, αἱ δὲ στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν ὅτι ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας ἡ Λιβερία προηγεῖται καὶ αὐτῶν τῶν ΗΠΑ. 'Επι 185 πλοί-

ων ἀπολεσθέντων τὸ παρελθόν ἔτος, μόνον 4 ἡσαν λιβεριανόν, ἡ δὲ καμπύλη τῶν ἀτυχημάτων εὑρίσκεται εἰς συνεχῆ πτώσιν. Τὸ κυριώτερον πρόβλημα εἶναι τὸ θέμα τῆς πειθαρχίας, δεδομένου ὅτι ἡ αὐστηροτέρα κύρωσις τὴν ὅποιαν δύναται νὰ ἐπιβάλῃ ἡ Λιβερία εἶναι ἡ ἀφαίρεσις τοῦ διπλώματος τοῦ ὑπευθύνου πλοιαρίου. Δεδομένου, δημοσί, ὅτι τὸ διπλώματος αὐτό τὰ χορηγεῖ ἡ Λιβερία ἐπὶ τὴν ἐπίδειξη τοῦ ἀντιστοίχου διπλώματος, μιάς ἐπαραδοσεως ναυτικῆς χώρας, τίποτε δὲν ἐμποδίζει τὸν πλοιαρίου, ὅποιος διπλώματος νὰ ἔσπασθη τὸν λιβεριανὸν διπλώματος μὲ τὸ ἀρχικὸν διπλωματικό της χώρας του.

Καὶ κατέληξεν ἀναφερθεῖς εἰς τὸ παραδειγματικό τοῦ «Ἐλληνος πλοιαρίου τοῦ 'Αργώ Μέρτσαντ», τὸν ὄποιον ἡ Ελλάς οὐδέποτε ἀπεστέρησε τοῦ διπλώματος του.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Παραθέτομεν κατωτέρω τὸ ἀπόσπασμα ἐκ τῆς προσφάτου ἐκθέσεως τοῦ κ. Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, διὰ τὸ ἔτος 1977, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν. 'Ιδού τὸ σχετικὸν κείμενον :

«Μὲ βόστη ἐποχικὰ διορθωμένα στοιχεῖα, προκύπτει ὅτι συνεχίστηκε καὶ στὸ πρώτο ἑξάμηνο τοῦ 1977 ἡ ἀνοδικὴ τάση στὶς συναλλαγματικὲς εἰσπράξεις ἀπὸ τὴν 'Εμπορικὴ Ναυτιλία, ἡ ὅποια εἶχε ὀρθίσει ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1976. Η διαπήρηση ὑψηλοῦ ρυθμοῦ ἀνόδου τῶν συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων τῆς κατηγορίας αὐτῆς στὸ πρώτο ἑξάμηνο τοῦ 1977, ὅφειλεται καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Η σύνθετη συγχέσει τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος τελεῖ ἐν ἀπολύτῳ σχέσει πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ναυτικῶν μας. Οἱ ναυτιλόδημοι οὖμας «Ἐλλήνες κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1977 ησαν περισσότεροι (ἄνω τῶν 85.000) ὅπ' ὅσους ὑπηρέτουν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1976 (82.470), ώς καὶ κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνο τοῦ 1977. Τέτοιο ποῦ ὄφειλεται ἡ κάμψις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος; Ή καμψίς τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος; Ήμεῖς θὰ ἐπροτείναμεν ὅπως διερευνηθοῦν τὰ αἴτια ταύτης, ταυτοχρόνως μὲ τὰ αἴτια μας ἡλληνικῆς κάμψεως, τῆς τοῦ αὐξητικοῦ ρυθμοῦ εἰς τὰς καταθέσεις εἰς συναλλαγματικά.

Πρότοι τοῦ 1977, Συγχρόνως, στὸ δεύτερο ἑξάμηνο τοῦ 1977 ἡ ναυτολόγηση 'Ελλήνων ναυτικῶν σὲ πλοιά ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας κυμάνθηκε στὰ τίδια περίπου ἐπίπεδα μὲ τὸ πρώτο ἑξάμηνο.

Η ἔκθεσις τοῦ κ. Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, ἡ ὅποια καὶ εἰς ἄλλα σημεῖα ἀναφέρεται εἰς τὴν συμβολὴν τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν ἔξιστορρόπησιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν, ἔφετος, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ παρελθόν, ἀσχολεῖται ἐκτενῶς μὲ τὸν πλουτοπαραγωγικὸν κλάδον της Ναυτιλίας.

Αναμφισβήτητως ἡ ἔξιλιξις αὐτὴ ἀποτελεῖ θετικὸν πρόδομον, ἡ ὅποια διὰ τὸ κολόν τῆς 'Εθνικῆς μας Οἰκονομίας, εἴθε νὰ εὕρη μιητάρια καὶ εἰς ἄλλα ἐπίσημα κλιμάκια.

Πιθανῶς νὰ ὑπάρχουν εἰς θιγόμενα τιὰ σημεῖα διάφοροι ἀπόψεις ἀπὸ τὰς ἐκτιθέμενας παρὰ τῆς Τραπέζης, ὅπως π.χ. ἐπὶ τῶν αἰτίων τῆς κάμψεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀπὸ τὸν μέσων τοῦ 1977, ἡτοι ἀτυχώς συνεχίζεται καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Η σύνθετη συγχέσει τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος τελεῖ ἐν ἀπολύτῳ σχέσει πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ναυτικῶν μας. Οἱ ναυτιλόδημοι οὖμας «Ἐλλήνες κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1977 ησαν περισσότεροι (ἄνω τῶν 85.000) ὅπ' ὅσους ὑπηρέτουν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1976 (82.470), ώς καὶ κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνο τοῦ 1977. Τέτοιο ποῦ ὄφειλεται ἡ κάμψις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος; Ή καμψίς τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος; Ήμεῖς θὰ ἐπροτείναμεν ὅπως διερευνηθοῦν τὰ αἴτια ταύτης, ταυτοχρόνως μὲ τὰ αἴτια μας ἡλληνικῆς κάμψεως, τῆς τοῦ αὐξητικοῦ ρυθμοῦ εἰς τὰς καταθέσεις εἰς συναλλαγματικά.

Ιστος ἀπὸ τὴν ἔρευναν τούτην, κοινὴ καὶ διὰ τὰς δύο περιπτώσεις, προκύψη κάτι τὸ πλέον διαφωτιστικόν.

E.O.K. ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο διοικητὴς τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, καθηγητὴς κ. Ξ. Ζολώτας, εἰς ὅμιλαν του εἰς τὸ Ινστιτούτον Τραπεζικῶν Μελετῶν τοῦ 'Ιδρυματος, ἀνεφέρθη εἰς τὴν συμβολὴν τῆς Ελλάδος εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα.

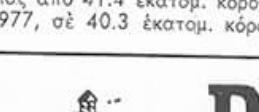
Καὶ μεταξὺ τῶν βασικῶν πλεονεκτημάτων, ποὺ θὰ ἀποκομίσῃ ἡ E.O.K. ἐκ τῆς ἐντάξεως τῆς Ελλάδος, ἀνεγνώρισε κατὰ κύριον λόγον καὶ τὴν συμβολὴν τῆς αὐξήσης τῶν συνολικῶν ἀποδοχῶν (μισθώσ, ἐπιδόματα, ὑπερωρίες καὶ ὄλλα) τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, μὲ ρυθμὸ σημαντικά ἀνώτερο ἀπὸ ἑκείνον ποὺ προέλεπε ἡ συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας. Τέλος στὴν ίδια περίοδο ἡ σημαντικὴ ἀνοδος τοῦ ἐν ἐνεργεία στόλου έλληνικῆς ιδιοκτησίας ἀπὸ μεταφορέας.

«Ἀπὸ τὰ μέσα περίπου τοῦ 1977, παρατηρήσατο κάμψη στὸ ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα. Η ἐξήγηση πρέπει νὰ ἀνακητήσῃ στὸ σημαντικὰ χαμηλότερο ρυθμὸ αὐξήσεως, σὲ σύγκριση μὲ τὸ προηγούμενο ἔτος, στὸν δύκο τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ποὺ δόθησε σὲ μείσω τοῦ ἐνεργεία στόλου έλληνικῆς ιδιοκτησίας ἀπὸ 41.4 ἑκατομ. κόρους τὸ Μάιο τοῦ 1977, σὲ 40.3 ἑκατομ. κόρους τὸν 'Οκτώ-

βρηντούς της Ναυτιλίας προερχομένην εἰσφορὰν τῶν σημαντικῶν ἀδίλων πόρων.

Οφειλομένων νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι εἶναι ἡ πρώτη φορά, ποὺ ἀναγνωρίζεται ἀπὸ υπεύθυνα χείλη ἡ πλουτοπαραγωγικὴ εἰσφορὰ τῆς Ναυτιλίας.

«Εχομεν ὅμως ἐπ' εύκαιρια νὰ παρατηρήσωμεν: Οἱ τὴν ἔνταξιν μας διαπραγμα-



PARALIA CORPORATION
Steamship Agencies

Phone: (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656 141 Milk Street, Boston, Mass. 02109
Representing: OWNERS-CHARTERERS-OPERATORS// Serving: TANKERS-FREIGHTERS-CRUISE SHIPS

BOSTON MASS. (USA)

► ECONOMY & QUICK TURNAROUND ◄

τευόμενοι ἀρμόδιοι ἔλαβον ὑπ' ὄψιν των τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὴν ἔνταξιν τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Κοινότητα; Ἀντιμετωπίζονται τὰ ἔξι αὐτῆς ἀνακύπτοντα διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ζητήματα; Συμμετέχει καὶ ἡ Ναυτιλία δι' ἐκπροσώπων τῆς εἰς τὰς διεξαγομένας διαπραγματεύσεις;

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΝΕΩΡΙΟΥ

Θὰ ἀποκαρδιώσωμεν τοὺς Συριανούς, οἵτινες ἀνεβάθμησαν μὲ τὴν κυκλοφορήσασαν πληροφορίαν, ὅτι τὸ «Νεώριον - Ναυπηγεία Σύρου» θὰ ἐπανήρχεις συντόμως τὴν λειτουργίαν του ὑπὸ τὴν διοίκησιν ἑνὸν ἐπιχειρηματιῶν. Τὰ «Ν.Χ.» ἐδημοσίευσαν τὴν πληροφορίαν αὐτὴν μὲ πᾶσαν ἐπιφύλαξιν, εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιησοῦ Ιουνίου.

«Ηδη, αἱ πληροφορίαι τὰς ὅποιας ἔχομεν ἐξ ἐγκυροτάτης πηγῆς — καὶ αἵτινες ἐλέγχονται ὡς ἀπολύτως ἀκριβεῖς — δημιούλων περὶ ἐπισκέψεως τοῦ ἐπισκευαστικοῦ μας συγκροτήματος ὑπὸ ἐκπροσώπων ἐπισκευαστικῆς μικρομονάδος τοῦ Ρίβερ Κλάιντ τῆς Σκωτίας, πλὴν οἱ ἐπισκεφθέντες τὸ Νεώριον, ἐξ ὅσων ἐγγνώσθαν, δὲν παρουσιάζουν οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν ἀνάλογον τοῦ ἀκίνητοποιηθέντος ναυπηγείοπισκευαστικοῦ μας κέντρου. Ἀσφαλῶς θὰ πρόκειται, μᾶλλον, περὶ μικροπειρηματιῶν, οἵτινες διατρούν μικρὰ ἐπισκευαστήρια πλοίων ἐξ ἑκείνων τὰ ἄφθονον εἰς τὰς ὁχθαὶς τοῦ ποταμοῦ Κλάιντ, δηλαδὴ μικρῶν συνεργίεων ἀπασχολούντων ἐλάχιστον ἐργατοτεχνικὸν προσωπικόν, τὸ ὁποῖον ἐπιστρατεύουν ἀνάλογως τῶν παρουσιαζομένων ἀκάστοτε ἀναγκών των. Οἱ έκ Σκωτίας ἐπισκέπται δὲν ἀνέμενον νὰ εὔρεθούν ἐνώπιον μιάς τοιαύτης συγκεκριμένης ἐπισκευαστικῆς βάσεως καὶ ἡρκέσθησαν νὰ εἴπουν ὅτι «τεχνικὸς ἐξοπλισμὸς τοῦ Νεώριον, ἡ ἔκταση του καὶ αἱ ἄφθονοι εὐκολίαι του ἡσαν ὑπερβολικαὶ καὶ κακαὶ». Ἐχειάζοντο κάποιαν δικαιολογίαν. Ως Σκωτέζοι άνευρον τὴν καταλληλότεραν.

Ἡ διαπίστωσις αὐτὴ τῶν ἑνὸν ἀποτελεῖ τὸ καλύτερον πιστοποιητικὸν ἀλλὰ καὶ τὴν ἀπόδεξιν τῆς δικαίας ὑπερφανείας τὴν ὁποίαν θὰ πρέπει νὰ αἰσθάνωνται οἱ δημιουργοὶ τοῦ Νεώριον, ἀσχέτως δὲν ὅτι δὲν ηύτυχησαν νὰ ἴσουν πραγματοποιουμένους τοὺς ὄρματισμούς των. Κακαὶ συγκυρίαι καὶ ἀντίξοι περιστάσεις συνεκπιούρουμεναι ἀπὸ μίαν κακόπιστον καὶ ἡθελημένην ἀντιδρασιν μικρᾶς μερίδος ἐργαζομένων, ὑποδαυλιζομένης ἀνευθύνως ἀπὸ πολιτικολογούντας συνδικαλιστάς, συνετέλεσαν εἰς τὴν πραγδαίσιν ἔξελιξιν τῶν γεγονότων.

Ἡ κυψέλη ἐργασίας, ἥτις ἀπέκτησε διεθνῆ φήμην, μετεβλήθη αἰφνίδιως εἰς γωνίαν σιγῆς, ὁ λιμὴν ὅστις ἐγνώρισε κίνησιν ἄνευ προηγουμένου κυριολεκτικῶν ἐνεκρόθη, ἐνῷ 1.300 ἀνθρωποι εὑρέθησαν ἄνευ ἐργασίας καὶ ἡ νῆσος θὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀργόν, ἀλλὰ δέναιον οἰκονομικὸν μαρασμόν, ἐὰν ἡ ἀργία τοῦ Νεώριον συνεχισθῇ.

Ἀνομφισθήτην εἶναι τὸ γεγονός — καὶ τούτο τονίζεται ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους παράγοντας — ὅτι ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις τῆς Σύρου ἀπετέλει ἀπαραίτητον ὑπόδομὴν τῆς διογκωθείσης Ναυτιλίας μας, ταυτοχρόνως ὅμως προσέφερε καὶ τὰς ὑπηρεσίας της εἰς τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν εἶχεν ἀποστάσει ἐκλεκτὴν πελατείαν. Ἡ γεωγραφικὴ βέσις τῆς νήσου, ὁ πλούσιος τεχνολογικὸς τῆς ἑξοπλισμός, συνετέλεσαν ὥστε, εἰς δραχμὴν χρονικὸν διάστημα νὰ ἐπισύρῃ μόνον ἐπαίνους διὰ τὴν καλὴν καὶ ἐπιμελημένην ἐργασίαν καὶ τὰς παρεχομένας διευκολύνσεις δικαίως δὲ ἐθεωρεῖτο μία ἐκλεκτὴ μονάς, ἐκ τῶν παρεμφερῶν τῆς Μεσογείου.

Εἶναι λυπηρὸν καὶ ἀποκαρδιωτικὸν τὸ φαινόμενον ὅτι ἡ Κυβερνήσις, ἐνῷ θὰ ἔδει χάριν τοῦ ἐθνικοῦ συμφέροντος καὶ μόνον, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐπιβίωσεως μιᾶς πόλεως, τὸ συνδεδεμένης μὲ τὴν Ιστορίαν τῆς νεωτέρας Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, δὲν ἀντεμετώπισε μὲ τὴν ἐπιβεβλημένην στοργὴν καὶ εὐθύνην τὴν δημιουργηθείσαν κατάστασιν, δὲν ἐστάθμισε δεόντως τὰς σοβαρὰς οἰκονομικὰς συνεπείας, τόσον διὰ τὴν ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν — δοῦλευτος ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἑκατὸ τοῖς ἑκατόν συναλλαγματόφορου διομηχανίας — ἀλλὰ παρέβλεψε καὶ τὰ ἀναφεύνοντα κοινωνικὸν πρόβλημα. Ἡρκέσθη, διὰ τῶν ἀρμόδιων Υπουργῶν, εἰς τὴν σποράν ἀλπίδων καὶ ὑποσχέσεων διὰ τῶν ταχείαν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος. Παράθλεν ἡδη τρίμηνον καὶ οὐδὲν θετικὸν δῆμαρον ἀντελήθημεν.

Διὰ ναυτικῶν χώρων ὡς ἡ ιδική μας, διαφορετικὴ θὰ ἔδει νὰ ἡτο ἡ κυβερνητικὴ μέριμνα, ἐκδηλουμένη ἐμπράκτως, ὡς τοῦτο συμβαίνει εἰς ὅλας τὰς ναυτιλιακὰς χώρας τοῦ δυτικοῦ Κόσμου. Αἱ ναυπηγείοπισκευαστικαὶ μονάδες εἶναι παραναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, στενῶς συνδεδεμέναι μὲ τὴν κυρίως Ναυτιλίαν. «Οπως γνωρίζομεν, ὅμως, εἰς τὴν Ἑλλάδαν ἡ Ναυτιλία εἶναι, ἀτυχῶς, περιστασιοκή ὑπόθεσις καὶ πλουσία Τράπεζα ἡ τοῦτος δῆμος δῆλοι γενούνται τὰ ἐδέοματα χωρὶς νὰ προσφέρουν τίποτε. Ἡ Ναυτιλία προσφέρει τὰ πάντα.

Τὸ Νεώριον δὲν θὰ ἐπρεπεν νὰ παραμείνη ἐάργις σύτε μίαν ὥραν. Δὲν ἐλήφθησαν τὰ προστήκοντα μέτρα, τὰ ὁποῖα κατά τὴν γνώ

μην μας, θὰ συνίσταντο εἰς τὴν ἀποστολὴν κυβερνητικού κλιμακίου εἰς τὴν Σύρον, πλαισιουμένου ἐξ ἀρμόδιων τεχνικούς οικονομικῶν προσώπων, διὰ τὴν ἐπὶ τούτου ἐξέτασιν τοῦ ὄλου θέματος. Ἡμεῖς ἀμφιβάλλομεν ὅτι οἱ κυβερνητικοὶ παράγοντες ἔχουν σαφή εἰκόνα τῆς δημιουργηθείσης εἰς τὴν μικρὰν νήσον ἐπισκευαστικῆς διοικησίας. Παραλλήλως μὲ τὴν κίνησιν ταύτην θὰ ἔδει νὰ κληθούν καὶ οἱ ἐπιπρόσωποι τῆς ἐπιχειρήσεως τοὺς λόγιους οίτες τοὺς ὄλησταν εἰς τὴν λῆψιν μιᾶς τόσου διαρυμάτων ἀποφάσεως, ἀκολούθως νὰ ἐκαλούντο καὶ οἱ ἐπιπρόσωποι τῶν τὰς ἀπόφεις τῶν καὶ νὰ ἥκουν καὶ τὰς ἀπόφεις τῶν ἐργοδοτῶν των. Ἀντὶ τούτων ἐπιπρόσωποι ἔκ Σύρου ἐπεσκέπτοντο τὰ ἀρμόδια διὰ τὴν ὑπόθεσιν. Υπουργεία, ἐλάμπουν ὑποσχέσεις καὶ ἀπτήρχοντο διατελούνται ἐν συνεχῇ ἀναμονῇ τοῦ πότε θὰ ἐμφανισθῇ ὁ Παράκλητος διάδοχος νὰ ἀναλάβῃ ἔνα τόσον τεράστιον διοικησιακό συγκρότημα, τὸ ὁποῖον μὲ μίαν ἐκτὸς συνδικαλιστικῶν ἀκροτήτων διαχειρίστιν, εἶναι ναι ταῦτα νὰ ἀπόδωση πολλά.

Ισως, κατὰ τὴν γνώμην μας, μία ἐπαφὴ μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν μετόχων τῆς διαλυθείσης ἐταίριας νὰ ἡτο ἡ προσφρωτέρα λύσις. Τὸ ονομα τῶν μετόχων τῆς διαλυθείσης ἐταίριας ἀποτελεῖ ἐχέγγυον διὰ τούτου σοδαράν τῶν τὰς ἀπόφεις τῶν καὶ τὴν ἐθνικὴν Οἰκονομίαν θὰ ὀφελήσῃ καὶ μίαν ἡμιεγκαταλειπμένην περιοχὴν τῆς χώρας, ὡς αἱ Κυκλαδες, θὰ ἀναζωγονήσῃ.

Βεβαίως, διὰ μίαν τοιαύτην λύσιν, ητὶς εἶναι καὶ η καλυτέρα, ἀσφαλῶς θὰ χρειασθοῦν πολύμηνοι συζητήσεις καὶ διαπραγματεύσεις, ὅκμην ἵσως νὰ χρειασθῇ καὶ ἡ λῆψις προσθέτων νομοθετικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τοῦ ἐπισκευαστικοῦ συγκροτήματος, διότι ἡ φύσις τῆς δραστηριότητος του εἶναι τοιαύτη, ὡστε μόνον μὲ εἰδικήν κατοχύρων του δύναται νὰ βασίση πρὸς τὰ ἐμπρός καὶ νὰ γίνη πηγὴ ἐθνικού πλούτου.

Εἶναι αὐτόχρημα ἐγκληματικὸν ἐλληνικὰ καὶ ξένα πλοια νὰ τρέπονται εἰς γειτονικοὺς λιμένες πρὸς κάλυψιν τῶν ἐπισκευαστικῶν των ἀναγκῶν καὶ πολύτιμον συνάλλαγμα, τόσον ἀπαραίτητον, νὰ διαρρέῃ.

ΤΗΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΝ

Κατ' ἐπανάληψιν ἐτονίσαμεν τὴν σπουδαιότητα τῆς ἀπογραφῆς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν μας, τὰ ἀποτελέσματα τῆς ὅποιας πάντοτε θὰ ἀποτελούν ἔναν ἀσφαλῆ γνώμονα διὰ τὴν χάραξιν μιᾶς ὑγιοῦς πολιτικῆς εἰς τὸν κρίσιμον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας τομέα την ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Πέραν αὐτοῦ θὰ προσδιδετο καὶ κύρος εἰς τὴν χώραν μας, ἡ ὁποία ἐξωπλισμένη μὲ αὐθεντικὰ στατιστικὰ στοιχεῖα, ἀλλως περι τοῦ θέλεντος θέλεντος τῶν Διεθνῶν Όργανων, κατὰ τὰς συζητήσεις σχετικῶν θεμάτων.

Ἄφορμήν εἰς τὰς σκέψεις αὐτὰς μᾶς ἔδωσαν τὰ πρώτα ἀποτελέσματα τῆς διαταχθείσης ὑπὸ τοῦ κ. Υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας δειγματοληπτικῆς ἀπογραφικῆς ἐρεύνης περὶ τῶν ὑπηρετούντων ἀλλοδαπῶν ἐπὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων, ἐκ τῆς ὅποιας προκύπτει, ὅτι ἐπὶ 1.060 πλοιών ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν, ὑπηρετοῦν 19.600 Ἐλληνες ναυτικοὶ καὶ 8.000 ἀλλοδαποί. Δηλαδὴ ποσοστὸν ἀνώ τοῦ 28% τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοιών μας συγκροτεῖται ἀπὸ ἀλλοδαπούς ἡ ἐπὶ 100 ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, ἀντιστοιχῶν 245 "Ἐλληνες.

Καὶ αὐτά, ἐπαναλαμβάνομεν, δύον ἀφορᾶ εἰς τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοιά, διότι εἰς τὰς ἐλληνόκτητας, ὑπὸ ζένην σημαίαν πλοιά, τὰς ἀσφαλιστικῶν συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ., ἡ ἀναλογία εἶναι πολὺ χειροτέρα, εἰς τὸν θάρος τῶν Ἐλλήνων. Καὶ ὅμως, εἰς τὴν τελευταῖς μελέτην τῆς ἐπιπρόσωπης Θαλασσίων Μεταφορῶν, τοῦ Ο.Ο.Σ.Α, ἀναφερομένην

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

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

εις τὸ ἔτος 1976, ἡ Ἑλλὰς βάσει τῶν ἐπι-
σημῶν παρ' αὐτῆς παρασχεθεισῶν στοιχείων,
ἐμφανίζεται μὲν περιωρισμένον ὀριθμὸν
ἕνων ἐπὶ τῶν πλοίων της. Συγκεκριμένα
ἀναφέρεται ὁ ἐπίσημος πίναξ τοῦ ΟΣΑΣ
: «Δένεν ὑπάρχουν στατιστικά στοιχεῖα, ἀλλ᾽ ὁ
οριθμὸς τῶν μη Ἑλλήνων ἐπὶ τῶν ὑπὸ Ἕ-
λληνικῆς σημασίαν πλοίων είναι πολὺ περιω-
ρισμένος».

Τά σχόλια, νομίζομεν, περιττεύουν. Είναι καιρός να σοβαρευθώμεν και νά δινιληφθώμεν, ότι έαν θέλωμεν οι ξένοι νά μάς σέβωνται ως ναυτιλιακόν Κράτος, πρέπει νά έμανψιμεθο μέ την άνδογον μελετητικήν ύποδομήν. Τό γενικώτερον ἀπογραφικὸν θέμα είς τὸ τομέα τῆς Ναυτιλίας, πρέπει νά ἀπασχολήσῃ τοὺς ὑπηρεσιακοὺς παράγοντας τοῦ Ὑπουργείου. Τό Κράτος δι' αὐτοὺς σκοποὺς διατηρεῖ τὴν Ἐθνικὸν Στατιστικὴν Ὑπηρεσίαν τῆς Ἐλλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.), ικανὴν νά ἀναλάβῃ καὶ νά μελετήσῃ καὶ τὰ εἰδικὰ στατιστικὰ προβλήματα ἐκάστου παραγωγικοῦ κλάδου, ἐφ' οσον ὅμως τούτο ζητήθη ἀπὸ τὸν ἄρμοδιον διοικητικὸν φορέα. Διότι πέραν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν τλοίων, ὑπάρχει σωρεία ἄλλων εἰδικούς μέτων, τὰ ὅποια ἔχουν ἀνάγκη στατιστικῆς παρακολούθησεως. Μιὰ ματιὰ εἰς τὰς Ναυτιλίας τῶν προηγμένων χωρῶν, θὰ μᾶς τεκμαλητεν μακρὸν τὸν πίνακα τῶν ναυτιλιακῶν μας ἀπογραφικῶν πάνων.

γιατίκου μας απογραφικών στοχών.
Υπό την έννοια αυτήν με εύλογον ένδια-
φέρον ό ναυτιλιακός κόσμος άναμενει τήν
ύλοποιήσιν τῶν σσων ὁ κ. Υπουργός Ε.Ν.
άναφρει εἰς την τελευταίαν πρὸς τὸ περιο-
δικόν μας ἐπιστολήν του, ἐπὶ τοῦ θέματος
τῆς ἀπογραφῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυ-
ναμικοῦ.

ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΤΙΤΛΟΣ:

*'Απὸ τὸν ἡμερήσιον Τύπον ἀποσπῶμεν
τὴν κατωτέρω εἰδῆσιν :*

«ΠΕΝΤΕ ΜΗΝΕΣ ΧΩΡΙΣ ΜΙΣΘΟ

Μὲ τηλεγράφημά του στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, ὁ Ἰω. Τσαπάρας, πλοιάρχος τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Γιουσένα», χωριτζικότερος 4.891 κόρων καὶ ἡλικίας 22 ἔτῶν, καταγγέλλει ὅτι εἴδω καὶ πέντε μῆνες ἔχουν νά πάρουν τοὺς μισθίους τους οἱ 10 "Ἑλληνες καὶ 7 ἔνοι ναυτικοὶ ποὺ ἀποτελοῦν τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους του.

Από τότε ή πλοιοκτήτρια έταιρια έγκατελειψε τὸ σκάφος σὲ ἀνασφαλὲς ἀγκυροδόλιο τοῦ ἀραικοῦ λιμανοῦ Μιτάζρα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ οἱ οἰκογένειες τῶν γαυτικῶν ἐπένοικαι·

Στὸ ἕδιο τηλεγράφημα ἀναφέρεται, ὅτι
ὅλο αὐτὸ τὸ διάστημα τοὺς συντηρεῖ μὲν
τρόφιμα ὁ πράκτορας τοῦ πλοίου, ἀλλὰ
ἡδὴ τοὺς προειδοποίησε ὅτι θὰ διακόψει
τὴν παροχὴν τους. Μὲ τὸ τηλεγράφημα ὁ
“Ἐλληνας πλοίορχος ζητεῖ ἀπὸ τὸ ὑπουρ-
γεῖοΝ Ναυτιλίας τὴν ἄδειαν νὰ κατάσχῃ τὸ
πλοίο καὶ νὰ ἐπιτραπεῖ ὁ ἐπαναπατρι-
σμὸς τοῦ πλοώνωστας του”.

Τά κρουσμάτα τοιούτων είδους, τα όποια εισιούνται έσχατώς είναι αρκετά, ασφαλές δὲ δὲν περιποιοῦν τιμήν διά τὸ σύνομα Ναυτιλίας μας. Ἀποτελεῖ δὲ πρᾶξιν ἀθρωπίας η ἐγκατάλειψις 10 Ἐλλήνων 7 ξένων ναυτικῶν εἰς τὸ λιμένα τῆς Σύρους.

ΟΥΤΩΣ ΑΠΕΦΑΣΙΣΕΝ

ίες τον λιμένα Γκότεμποργκ της Σουηδίας, ιταλικόν πλοϊον-ψυγείον υπέχρεωθη να ανοίσει τό ταμείον της ΔΟΜ 330 χιλιάδας δολλαρίων διὰ συμπληρωματικούς ίους τού πληρώματός του, ίνα δυνηθή να θεραπωθῇ ἀπό τό μποϊκούτας τῶν σουηδικούς ρυμουλκῶν. Αιτία τὸ γεγονός ὅτι οἱ οἵησαν κατώτεροι τοῦ μισθολογίου τῆς Μ.

ξ ἄλλου, εἰς τὸν λιμένα Κότκα τῆς Φινίας, σκάφος βρετανικῆς ἐταιρίας ὑπὸ οἰανὴν σημαίαν, ὑπέστη μπούκοτάς ὑπὸ

τῆς ΔΟΜ καὶ ὑπερχεώθη νὰ καταβάλῃ ἀναδρομικάς ὀποδοχάς καὶ ἀποζημιώσεις ἀπολύτεως εἰς τοὺς 12 Βρετανούς ἀξιωματικούς του. Σημειώτεον ὅτι, οἱ μισθοί τῶν ἐν λόγῳ ἀξιωματικῶν ἥσαν σύμφωνοι πρὸς τὰς οἰκείας συμβάσεις τῶν βρετανικῶν συνδικάτων, ἀλλὰ κατὰ τὴν ΔΟΜ ἀφ' ἔνδος μὲν ἦσαν κατώτεροι κατὰ 40% τῶν ὑπὸ αὐτῆς καθορισθέντων μισθῶν διὰ τὰ πλοιά ύπο σηματικὰς εὐκαιρίας καὶ ἀφ' ἔτερου ἡ "Ενωσις Βρετανῶν" Ἐφοπλιστῶν εἶχεν ἀρνηθῆ νὰ συνάψῃ σύμβασιν περὶ μισθολογίου ἀξιωματικῶν κατὰ τὰς ὑπαγορεύεσσις της.

Αλλ' ορθώς καὶ δικαίως ἀρνούνται νὰ υπογράψουν τοιάυτην σύμβασιν οἱ Βρετανοί εφοπλισταὶ καὶ ορθώς ύπομιμήσκουν ὅτι ὁ αὐθάριέτον μισθοδόγιον τῆς ΔΟΜ καθωρίσθη μονομερῶς ὑπὸ αὐτῆς, χωρὶς καμμίαν διαπραγμάτευσιν μὲ τοὺς ἔργοδότας. Καθωρίσθη δὲ μὲ βάσιν τὰς ἀποδοχὰς τῶν χωρῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης, αἱ ὄποιαι εἰσὶ πολὺ ὑψηλότεραι τῶν βρετανικῶν. Καὶ μὲ τὸ δίκαιον τῶν ἀρνούνται νὰ ἐνίσχουσσιν ποίαν λογικὴν εἶναι δυνατῶν νὰ ἔξισωσθῶν τὰ μισθοδόγια ἑκατοντάδων χωρῶν, μὲ ιντελῶς διαφορετικάς συνθήκας ζῶντος καὶ κινούμενας, ἀπλῶς καὶ μόνον, διότι οὕτω πεπέφαστον ἡ ΔΟΜ.

ΤΟ ΔΙΛΗΜΜΑ

Τό γαλλικὸν φορτηγὸν «Σαίντ Λουΐ», ναυπηγήσεως τοῦ 1957, ἐπόλαθη εἰς τὴν Νάντην εἰς Ἑλληνικὴν ἑταῖριαν, ἡτις ἀπέφασι-
σε νὰ θέσῃ τοῦτο ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν.
Τὰ γαλλικὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα, ἀντιτί-
θεμένα εἰς τὴν ἀπόφασιν, προσεπαθήσαν νὰ
πείσουν τοὺς νέους πλοιοκτήτας ὅπως ὑπο-
γράψουν σύμβασιν τῆς ΔΟΜ, πράγμα ὅπερ
δὲν φαίνεται νὰ ἔπειτον, πρὸς τὸ παρόν.

Τό ζήτημα ἐπροβλέματισεν ιδιαιτέρως τούς Γάλλους σχολιαστάς. Διότι, ἐφόσον τὸ πλοίον, τελούν ὑπὸ γαλλικὴν σημαῖαν, δὲν ἔθεωρετο τυπικῶς ὡς *substandard*, οὐδεὶς θὰ ἤνοιξε τὸν νέον πλοιοκτήτην ἐαν συνέχισε τὴν διατήρησιν τοῦ σκάφους εἰς τὴν σύντην κατάστασιν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαῖαν. Τό γεγονός ὅτι ἐπροτίμησε μίαν σημαῖαν εὐκαιρίας, δημιουργεῖ φοβερὸν δίλημμα, τὸ ὃποιον δὲν ἀφορᾷ μόνον τοὺς Γάλλους ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ ὁλόκληρον τὸν ἐφοτισμὸν τοὺς ἐπαρδόσσεως γεωτικῶν γνωμῶν.

Τὸ δίλημμα ἔγκειται εἰς τὸ σφέρι ἀντιμετώπους δύο ὄφεις ἐνός στυγεοῦ προβλήματος : Ἡ μία είναι ὅτι οὐδεὶς δύναται

ν' ἀρνηθῆ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ πωλήσῃ τὸ πλαίσιον σκάφος του ὁσάκις δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ μίαν τιμὴν καλύτεραν ἀπὸ τὴν τιμὴν πλαισιοτίδηρου. Ἡ ἄλλη είναι, ὅτι τὸ παλαιόν μενον πλοίον θὰ κατοστῇ μοιραίως ἐντὸς δίλγου χρόνου *substandard* —ἡ καλή του συντήρησις στοιχίζει πολλά— καὶ ὡς ὑποσυντήρησον θὰ ἀσκή ἀθέμιτον ἀνταγωνισμόν.

Καὶ οἱ Ι οὐλοὶ σχολιαστῆς δὲν βλέπει ἀλλήν λύσιν ἀπό την κρατικὴν ἐπιχορήγησιν πρὸς διάλυσιν τῶν πολαιών πλοίων. Μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι εὑρίσκει τὴν λύσιν αὐτὴν ὡς καθαρὰν οὐτοπίαν.

ZHTOYNTA

Ἡ ἀφίσσοντας εἰς τὰς θύρας καὶ τὰς προθήκας τῶν ναυτικῶν γραφείων συνεχίζεται. Ἀφίσσες ἀδύου περιεχομένου. ZH-TOYNTAI. Καὶ τί δὲ ζητοῦνται: Ναυτικοὶ πάσης εἰδικότητος. Μηχανικοί, ναυταῖ, καθαρισταῖ, δόκιμοι μηχανῆς καὶ καταστρώματος, μάγειροι, θαλαμηπόλοι.

Εἰς τὰς ἄγγελίας αὐτὰς προσετέθη καὶ ἡμέραισιον δελτίον ζητήσεως πληρωμάτων. Πολυγραφημένον ἔντυπον μὲν πάσσον πληροφορίαν, σύνομα πλοίου, εἶδος πλοίου, ἔτος ναυπηγήσεως, χωριτικότης κλπ. Ούραί σχηματίζονται πρὸ τῶν ἀγγελιῶν τούτων καὶ ὁ καθεὶς κάνει τὴν ἐκλογήν του ἀναλόγως τῶν ὥσπεων κατὰ νοῦν ἔχει. Τὰ ἀστανεύοντα ἀνεβοκαθεδαῖνον, ἡ παρουσία εἰς τὸν ἀρμόδιον ἐπὶ τῶν πληρωμάτων γίνεται καὶ τὰ περαιτέρω εἶναι γνωστά.

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ πέριξ τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων ὁδοὶ κατάμαυροι ἀπὸ Ἀφρικανοῦς ναυτικούς, Ἰνδούς, Πακιστανούς, Φιλιππινέζους, Κορέατας. Τὸ «Rule Britannia» ἔγινε «Rule Greece». Παραμεγκόλωσαμε καὶ ὁ «Θεός σώζοι τὴν Ναυτιλίαν μας».

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

Εύχης ἔργον θά̄ητο ὅπως ὁ νέος 'Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν, ἐνημεροῦτο δάσει τῶν ἐπισήμων στοιχείων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, ἐπὶ τῆς συναλλαγματικῆς συνεισφορᾶς τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὴν χώραν. Διότι, εἴμεθα δέδαιοι, θὰ ἐπέλαμβάνετο ἀμέσως, ώστε νὰ ἐκλείψῃ κάθε ἀφόρμη ποραπόνων τῶν ναυτικῶν μας, κατὸ τὴν παλινόνστησίν των, ἀπὸ τὰς τελωνειακὰς 'Αργάς.

Και τὰ παράπονα καθίστανται —ούχι σπανίως— εὐλογοφανή, συντελουόσης και ἡς ψυχολογικῆς καταστάσεως τῶν ἐπανα-

Serving the needs of world merchant shipping

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.

πατριζομένων ναυτίλων μας, οι άποιοι, με δικαιολογημένη συγκίνησιν, ύστερα από άρκετάς κακουχίας, έπανέρχονται εἰς τὴν οικογενειακήν θαλπωρήν. Πρόκειται διὰ τὴν διακριτικήν μεταχείρισιν τῶν τουριστῶν, σπουδή την τουριστική σκοπιμότης παρέχει νομοθετικώς τὴν εύχερειαν ἐπιδείξεως συγκαταβατικού πνεύματος.

Καὶ δῆμως, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν τὸ 1977 εἰς 1.126,6 ἑκατομ. δολ., ἔναντι 980,6 ἑκατομ. δολ. τοῦ τουριστικοῦ. Καὶ κάτι ἄλλο ἀκέμη. Οἱ ναυτικοὶ μας εἰσήγαγον εἰς τὴν χώραν τὸ 1977, ὑπὸ μορφῆς καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα, 273.173.000 δολ., πλέον ἔκεινων ποὺ εἰσήγαγον μέσω τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμευτηρίου.

"Ολα αὐτὰ σημαίνουν ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καὶ ἡ θενικὴ σκοπιμότης πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσουν μὲ πνεῦμα κατανοήσεως τὰ παρόπανα ποὺ κατὰ καιρούς διατυπώνουν οἱ ναυτικοὶ μας. Θὰ εἶναι καὶ αὐτὸς μία πρᾶξις ἀναγνωρίσεως τῆς προσφορᾶς τῶν πρόσων τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου.

ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Διατυπώνομεν μίαν ἀπλῆν σκέψιν, πρὸς ἔχυπρέτησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος : Νὰ προστεθῇ παρένθετον φύλλον εἰς τὸ ναυτολόγιον, ἀναγράφον τοὺς ἀριθμοὺς τελέξ, τηλεφώνου καὶ τὰς ταχυδρομικὰς διευθύνσεις ὅλων τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων καὶ τῶν παρασίων, ἐμμίσθων καὶ ἀμισθῶν, Προξενικῶν Ἀρχών. Εἰς τὴν σύγχρονον ἐποχὴν εὔξυτάτης ἀναπτύξεως τῶν τηλεπικοινωνιῶν, σπουδὴ πάμπολλα εἶναι τὰ δημιουργούμενα μὲ τὸ πλοῖον ζητήματα, πιστεύομεν ὅτι βὰ εἶναι πρὸς δόθεος τῆς Ναυτιλίας ἡ διευκόλυνσις τῆς ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῶν ποντοπλούντων ναυτικῶν μας κοι τῷ "Υπηρεσιῶν τοῦ YEN εἰς τὸ ἑστερικόν. Εξ ἄλλου, διὰ τοῦ προτεινόμενού μέτρου βὰ μειωθοῦν καὶ αἱ παραθάσεις τῆς κειμένης νομοθεσίας, καθ' ἄς ἀποβάλλεται ἡ θεώρησις τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγράφων τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου καὶ ἐλλείψει τούτου, ὑπὸ τῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς.

Η ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΙΣ

"Η νομοθετικὴ πρόβλεψις τοῦ κατωτότου δρίου τῆς συντάξεως τοῦ N.A.T. εἶναι μικρά. Αἱ πέντε χιλιάδες κατὰ μῆνα δι' ἔνα ἀπόμαχον ναυτικὸν δὲν ὀρθοῦνται διὰ τὸν ἐπιούσιον τῆς ἡμέρας καὶ δὲν διευκολύνουν, δεβαίως, τὴν προσέλκυσιν εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα.

Τὸ καθοριζόμενον εἰς τὸν νέον νόμον ποσὸν πρέπει νὰ αὐξηθῇ, ὥστα ἐπιβάλλεται καὶ διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως νὰ δελτιωθῇ ὁ μισθὸς τοῦ ναύτου, διότε νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς στοιχειωδεστέρας ἀ-

νάγκας μιᾶς τετραμελοῦς οἰκογενείας.

Τὸ σοβαρότερον πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ ἀπροθυμία καθόδου εἰς τὴν θάλασσαν τῶν νέων, δὲν ἀντιμετωπίζεται παρὰ μόνον μὲ τὴν δελτιωμένην μισθοδοσίαν, τὴν πληροφοριανήν ιατρο-φαρμακευτικήν περιθάλψιν καὶ τὴν ἐπαρκή συνταξιοδότησιν. Ό κέργατης της θαλάσσης πρέπει νὰ ἀμείβεται καὶ νὰ συνταξιοδοτηθῇ καθ' ὃ μέτρον μισθοδοτεῖται ὁ χερσαῖος, ἀν μή καὶ περισσότερον. "Αλλως καὶ ἐφόσον ὁ ναύτης δὲν ἀντιμετωπίζει τὸ πρὸς τὸ ζῆν στοιχειώδη καὶ δὲν ἔξασφαλίζει τὰ ἔτη τῆς ἀπομαχίας του, ἀποφένει τὴν θάλασσαν, μὲ τὰς γνωστὰς περιπτείας της. Εἰς τὴν ξηρὰν ἀμείβεται καλύτερον καὶ ἔχει ἔξησφαλισμένην τὴν μεγαλυτέρων σύνταξιν.

Μόνον ἡ πληρεστέρα ἀντιμετώπισις τῶν περὶ τὸ κατώτερον πλήρωμα μισθοδοτικῶν καὶ συνταξιοδοτικῶν προβλημάτων δυνατὸν νὰ διευκολύνῃ τὴν κάθιδον εἰς τὴν θάλασσαν τῶν περισσοτέρων «Ἐργατών θαλάσσης».

Καὶ πρὸς τὸ παρόν, ἐπ' εὐκαρίψ τοῦ νέου νόμου περὶ N.A.T., ἀποβάλλεται — ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων τὸ ὑπαγορεύει — νὰ αὐξηθῇ τὸ κατώτερον συνταξιοδοτικὸν ὅριον τῶν 5.000 δραχμῶν.

"Υποδεικνύομεν τὴν αὐξησιν εἰς τὸν κ. Κεφαλογιάνην. Γνωστὸν τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν τόσων ἀριστῶν πάξεων τῶν ναυτιλλομένων. Οὐκ ἦν ὅλως γενέθει.

ΠΑΛΙΝ ΤΑ ΙΔΙΑ

Φωνὴ ἀπογνώσεως ἀπὸ συνταξιούχον τοῦ NAT, κάτοικον Σύρου, ὀδός Μυτιλήνης ἀρ. 6. Δέκα ἡμέραι παρθένον καὶ ἡ ἐπιταγὴ τῆς συντάξεως του δὲν ἔθασεν εἰς χεῖρας του, καίτοι ὅλοι οἱ συνάδελφοι του ἐν ἀπομαχίᾳ τὰς ἔλασον.

"Η σχολήθημεν καὶ ἀλλοτε μὲ τὸ θέμα. 'Ανωμοσία καὶ ἐμπλοκὴ σημειώνεται καὶ πάλιν. Εἰς ποιὸν νὰ ἀπόδωσων τὴν εύθυνην; Εἰς τὸ NAT ἡ ἀποτελεύτησαν 'Ἀρχήν; Εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν, ἡτὶς διεκπεραιώνει τὰς ἀποστολάς κατόπιν συμβάσεως; Εἰς τοὺς ταξινόμους τῶν EL-TA, οἵτινες τακτοποιούν τοὺς φακέλους εἰς τοὺς ταχυδρομικούς σάκους; 'Ερωτώμεν: Εἰς ποιὸν; 'Απηγόνθημεν εἰς τὸ NAT, μᾶς ἔδωσεν ὀλὰς τὰς πληροφορίας τῆς διαδικασίας ἀποστολῆς, ἀπομονύμημεν ἀμέσως εἰς τὴν Τράπεζαν. 'Η ἀπάντησις ήτο: «Η ἐπιταγὴ ἀπεστάλη τὴν τακτήν ἡμερομηνίαν, ἀλλὰ κάπου θὰ σκάλωσε». Στὰ EL-TA δὲν ἐτολμήσαμεν νὰ ἀπευθύνωμεν, μήπως ἐκ παραδρομῆς «σκαλώσωμεν» εἰς κανένα ταχυδρομικὸν σάκον

καὶ κάμομεν «ταχυδρομικὸν τουρισμόν».

Τέλος, ἐκ τοῦ NAT τηλεφωνικῶς, γυναικείας ἀγνωστος φωνὴ μᾶς ὑπέδειξεν ὅτι τὸ λάθος ὄφειλεται εἰς τὸν... συνταξιούχον, διότι ἡ ταχυδρομικὴ του Δ) νοτὶς είναι... μεγάλη. Γιὰ φαντασθῆτε: Κον Α. Β., ὀδός Μυτιλήνης 6, Σύρον, Κυκλαδές!

Καὶ προσέθεσεν διὰ, διὰ νὰ λάβῃ τὰ χρήματα του θά πρέπει νὰ ἀποστέλλῃ εἰς τὴν Δ) νοι. Παροχόν του NAT τὴν γνωστὴν ὑπεύθυνον δηλώσιν: Δηλῶ ὑπεύθυνος κλπ.... διὰ δὲν ἔλασον τὴν σύνταξιν μου.

Κατόπιν ὅλων τούτων νὰ ἔξαγωγὴ συμπερασμάτων ἐπαφίεται εἰς τὸν κ. Κεφαλογιάνην. "Η οἱ φάκελοι πρέπει νὰ νὰ ἀλλαγούν, ἡ νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ προηγόμενον καθεστώς τῶν καταλόγων. Τὸ δεύτερον εἶναι ἀναχρονιστικόν. Τὸ νὰ χρησιμοποιούνται ὅμως φάκελοι μὲ εύρυτερον διαφανές διάφραγμα, τούτῳ καὶ εὔκολον εἶναι καὶ τοὺς ταξινόμους τῶν EL-TA διευκολύνει.

"Ἄς ἐλπίσωμεν διὰ ἡ ἀνωμαλία θὰ διορθωθῇ. 'Ασφαλῶς θὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΛΥΚΕΙΑ

Μακρὰ καὶ ἐπιζημία ἡ καθυστέρησις τῆς μετατροπῆς τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰς Λύκεια. Τὸ σχετικὸν Διάταγμα θεωρεῖται δέβασιον, ἀλλ' ἐνῷ ἀνεμένετο μέχρι τοῦ Πάσχα, ὅδη εἰσήλθομεν εἰς τὸ θέρος καὶ ἀκόμη δὲν ἔχει δημοσιευθῆ.

Καθυστερημένην ἐπίσης εἶναι καὶ ἡ ἀπόφασις διὰ τὰς εἰσαγωγικάς ἔξετάσεις τῶν ἐν λόγῳ Λυκείων. Μολονότι ἔχει ληφθεὶ, τηρεῖται ἀπόρρητος. Καὶ δῆμως, ἡ ἔγκαιρος δημοσίευσί της θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν συνεπεστέρων πρετοιμασίαν. Κατὰ τὰς πληροφορίας, πάντως, αἱ ἔξετάσεις αύταις θὰ εἶναι πανελλήνιοι καὶ εἰδικαὶ διὰ τὰ τεχνικὰ - ναυτικὰ Λυκεία, θὰ ἔπωνται δὲ τῶν ἔξετάσεων διὰ τὰ λοιπὰ γενικά καὶ ἐπαγγελματικά Λυκεία. Πολλαὶ ἄλλαι ὅμως καὶ λίγαις ἐνδιαφέρουσσι διατάξεις παραμένουν ἀγνωστοῖ. Καὶ δῆμως διὰ πρέπει νὰ γνωσθοῦν ἔγκαιρώς, διότι τὸ σύστημα διὰ πρώτην φορὰ ἐφαρμόζομεν εἶναι φυσικὸν νὰ παρουσιάσῃ πολλὰ τρωτὰ καὶ πολλάς ἀδυναμίας.

ΑΙ ΥΠΟΤΡΟΦΙΑΙ

Παραπονούνται αἱ ιδιωτικαὶ ναυτικαὶ σχολαὶ ἡ ἄλλως τὰ Ναυτικὰ Λυκεία, διὰ αἱ ὑποτροφίαι τὰς ὅποιας καθώρισε καὶ προβλέπει ὁ Νόμος (Ν.Δ. 99/1975) ἐκ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως, ἀδόθησαν μὲ μεγάλην καὶ ἀδικιολόγητον φειδῶ εἰς τὰς σχολὰς αὐτάς. Κατὰ τὸν Νόμον ὑποτροφίας δικαιούνται οἱ 3 πρώτοι μαθηταὶ ἔκστατης τάξεως. 'Αλλ' ἐνῷ τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν ἐπτάσιων διδάκτρων ἀνέρχεται σήμερον περίπου εἰς 20-22 χιλιάδας δραχμάς, ἡ χορηγηθεῖσα κατὰ δικαιούχον ἐπηησία ὑποτροφία ψωλί-

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.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

έφθασε τάς 6.000 δραχμάς.
Τώρα τό N.D. 99/1975 άναπροσαρμόζεται καὶ ύπηρχε ὅλη ἡ δυνατότης νὰ διευρυθῇ ἡ ἔντσυχης τῶν ὑποτρόφων. Φαίνεται, ὅμως, πὼς δὲν ἐλήφθη σχετικὴ πρόνοια, ὥστε νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀναγκαῖα ἐλαστικότης εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ θέματος ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου. Μήπως ὑπάρχει ἀκόμη καιρὸς (τὸ σχέδιον ευρίσκεται ἀκόμη εἰς τὴν νομοτεχνικὴν ἐπεξεργασίαν) διὰ τὰς ἀναγκαῖας συμπληρώσεις;

NA ANAKLHON

Πρέπει νὰ ἀνακληθῇ ἀμέσως τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὸ Συμβούλιον E.N. πρὸς ἔγκρισιν σχέδιον Π.Δ. «περὶ ρυθμίσεων τοῦ τρόπου διενεργείας μεταφορῶν μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων ὑπὸ φορτηγῶν-όχηματαγωγῶν πλοίων» προκειμένου νὰ μελετηθῶν ἐπιστρέψιμως αἱ ἐπιπτώσεις τὰς ὅποιας δύνανται νὰ ἔχουν τὰ θεοπιζόμενα δι'. αὐτὸς εἰς δάρος τῶν «εκστερζ». Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ὑποστηρίζουν ὅτι, διὰ τοῦ ὑπὸ κρίσιον σχεδίου Π.Δ. ἐπιχειρεῖται ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῶν ἀποδιθάλων γραμμῶν καὶ ὁ περιορισμὸς τῆς δραστηριότητος τῶν «εκστερζ» εἰς τὰ δευτερεύοντας σημασίας ἐπιλιμένια κέντρα, πὰ ὅποια δὲν παρουσιάζουν δύγκων μεταφορῶν ποὺ νὰ ἐπιτρέπουν τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἡ πολλαπλὴ χρησιμότης τῶν ὅποιων ἔχει ἀποδειχθῆ ἐπανεἰλημένων. Σημειούμεν, ἐπίσης, ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι δηλοῦν περὶ φωτογραφικῆς διατάξεως ἀφορῶστης ἔνα καὶ μόνον συγκεκριμένον σκάφος, γεγονός τὸ ὅποιον ἐπιδέχεται τὴν παροχὴν ἔξηγήσεων διὰ νὰ μὴ δημιουργοῦνται, τὸ ὀλιγότερον, ἐσφαλμέναι ἐντυπώσεις.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Παρακολουθούμεν τὰς δικαιολογημένας ἐνεργείας τοῦ 'Υπουργείου διὰ τὴν αὐξησιν τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ὀστημέραι αὐξησύνης ἀρμοδιότητος καὶ δραστηριότητος του. Καὶ ἀναλογιζόμεθα πόσον μακαρία ἡτο ἡ ἐποχὴ, πρὸ ἐκατὸν δικριῶν ἐτῶν, ὅποτε ὁ 'Οργανισμὸς τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν τοῦ 1878 προέβλεπεν εἰς τὴν σύνθετον τοῦ προσωπικοῦ τῶν Κεντρικῶν Λιμεναρχείων: ἔνα Λιμενάρχην, ἔνα Γραμματέα, ἔνα 'Αρχιλιμενοφύλακα καὶ τέσσαρας Λιμενοφύλακας.

Ήσαν, δεβαίνας, πολὺ ἀπλούστερα τότε τὰ πράγματα, δραδύς ὁ ρυθμὸς τῆς ζωῆς καὶ ἀνύπαρκτα σχέδον τὰ μηχανικά μέσα. Διὰ τοῦτο μετὰ περισσῆς γενναιοδορίας ἐμερίμνα ὁ προρθεῖς 'Οργανισμὸς ὅπως «εἰς ἔκσατον τῶν κεντρικῶν λιμεναρχείων δίδεται μία λέμβος ἀναλόγου μεγέθους». Καὶ ἡτο ὅντως ἀπαραίτητος ἡ λέμην, διότι κατὰ τὸ περὶ ἀρμοδιότητος τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ὀξιωματικῶν Διάταγμα, ὅμις παρουσιάζετο «πλοίον διευθυνόμενον πρὸς τὸν λιμένα» ὁ Λιμενάρχης ὥφειλε «καὶ πλησιάζει αὐτὸν μὲ τὴν λέμβον του καὶ νὰ μανθάνῃ τὸ δόνομα τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιάρχου, πόθεν ἔρχεται καὶ ποῦ διεύθυνεται». Δὲν ἐννοούμεν ὅμως ποὺ ἀνεφέρετο τὸ «ἀνάλογον μέγεθος» τῆς λέμβου. Εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος ἡ τὰς διαστάσεις τοῦ Λιμενάρχου;

Σήμερον, πάντως, μὲ τὰ walkie-talkies, τὰς ταχυπλόους ἀκτοφυλακῆδας καὶ τὰ ἀσυρματοφόρα αὐτοκίνητα, εἶναι δύσκολον ν' ἀναπλάσωμεν τὴν εἰκόνα τοῦ καππλετούντος λιμενάρχου, δότις ἡρότα διὰ τοῦ τηλεόδα τὰ δινόματα τῶν πλοίων. «Ἄλλοι καιροὶ δὲλλα ἡθη.

Θετικὴν δελτίωσιν ἐνεφάνισαν οἱ ναύλοι τῶν μπάλκ κάρριερ, ιδίᾳ τὸν παρελθόντα μῆνα, τόσον εἰς τὰ ἀπλὰ ταξίδια ὡσούν καὶ εἰς τὰς χρονοναυλώσεις. 'Ιδιαιτέρως αἰσθητὴ ἡ ἀνάκαμψις εἰς τοὺς ναύλους τῶν μπάλκ κάρριερ μετρίου μεγέθους.

'Η δελτίωσις αὐτὴ ὠδήγησεν εἰς τὴν αὔξησιν τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν, αἱ ὅποιαι ἀκυμάνθησαν εἰς ἐπίπεδα κατὰ 10 - 20% ὑψηλότερα, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς κρατούσας κατὰ Μάρτιον καὶ Απρίλιον τιμάς.

'Αναμφισβόλως, τὴν κατώστασιν αὐτὴν ἐδημιούργησαν αἱ οὐρανούμεναι φορτώσεις δημητριακῶν, αἱ ὅποιαι ἀντιπροσωπεύουν τὸν μέγιστον δόγκων τῶν χύδην φορτίων εἰς τὰ ἀπλὰ ταξίδια καὶ ἀπασχολούν τὸ περισσότερον τοννά. Τοῦτο συμβαίνει διότι τὰ στηρή ἀπαιτούν περισσότερας ημέρας διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν ἀπὸ ἄλλα μεγάλα χύδην φορτίων.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ἐπίσης, ὅτι τὰς τελευταίσις ἔδυδομάδας ἐπισημαίνονται σημαντικαὶ καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως γεννημάτων.

Πέραν, δῆμας, τῆς οὐρανούμενης ζητήσεως τοννάδια διὰ τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν, ἐπισημαίνεται τελευταίως μία αὐξησης τῶν διαταγῶν τῶν εύρωπατικῶν χαλινούργεων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δελτίωσιν τῶν ναύλων εἰς τὰς μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἡπειρον πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Τὸ ἐρώτημα εἰναι κατὰ πόσον ἡ παρούσα ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς εἰναι προσωρινὴ ἢ εἰναι ἐνδεικτικὴ μιᾶς πλέον μακροχρονίου τάσεως.

Εἰς δέκα πέντε ἔκατομ, τὸν ἀνέρχεται ἡ παραχωρηθεῖσα ἀδεια ἀπὸ τὴν Οὐσιογικῶν διὰ τὴν ἀγορὰν ἀπὸ τὴν Ρωσίαν δημητριακῶν. Δὲν ἐγνώσθη ἀν πρόκειται ἡ Μόσχα νὰ ζητήσῃ τὴν αὐξησην τοῦ ἀνωτέρω δρίου.

'Η Κίνα ἡγόρασε ἀπὸ τὴν 'Αργεντινὴ τρία ἔκατομ, τὸν σίτου καὶ 75.000 τὸν βαμβακοσπόρου. Παράδοσις τριετία. «Ἐν ἐκ τὸν κατ'

'Ελαφρὰ μείωσις τοῦ ἀργούντος τοννάδια δεξαμενοπλοίων καὶ μικτῶν σκαφῶν. Τὰ παρωπλισμένα ἀνήρχοντο κατὰ Μάιον εἰς 347 σκάφη, 43.3 ἔκατομ, τὸν d.w., ἔναντι 353 σκαφῶν, 43.8 ἔκατομ, τὸν d.w. πρὸ ἔδυδομάδος. Πρὸ ἔτους τὰ ἀργούντα τάκερες ἀνήρχοντο εἰς 326 σκάφη, 29.1 ἔκατομ, τὸν d.w.

'Η Κίνα, ὡς γνωστόν, ἐνεφανίσθη καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀγοράν σιτηρῶν. Διὰ πρώτην φο-

ράν, ἐπειτα ἀπὸ διάπαυσιν τεσσάρων ἑταῖρων, προέδη εἰς ἀγοράς δημητριακῶν ἐξ ΗΠΑ. Μικρὰ ἡ ποσότης, ἀλλὰ κατὰ τὴν γνώμην τῶν εἰδικῶν αἱ ἀγοραὶ θὰ αὐξηθοῦν εἰς τὸ μέλλον.

'Η Κίνα ἡτο σπουδαῖος εἰσαγωγεὺς σίτου τὸ παρελθόν ἔτος, προμηθευθεῖσα 8.5 ἑκατ. τόνων. «Υπερέδη οὕτω τὴν ΕΣΣΔ. Εἶναι δέδαιον, ὅτι ἡ Κίνα θὰ ὑπερβῇ τὴν ποσότητα ταύτην κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ αἱ ΗΠΑ θὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς πωλήσεις μὲ σεβαστὴν ποσότητα.

'Εσχάτως ἡ Κίνα προέδη εἰς τὴν πώλησιν καὶ ἔσαγωγή 1 ἔκατομ, πόνων ὄρεζης εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν καὶ μὲ τὸ προϊόν τῆς πωλήσεως ταύτης θὰ καλύψῃ τὰς ἀγοράς σίτου. Μέχρι σήμερον αἱ μεγάλαις ναυτιλιακαὶ πολυεθνικαὶ ἔταιρισι ὑπέγραψαν συμβόλαια διὰ 600.000 τόνων, ποσότης κατὰ πολὺ κατωτέρα τῆς προβλεφθεῖσης (1.5 - 2.2 ἔκατομ. τόνων). «Ἐν τούτοις, διαφαίνεται ὅτι οἱ Κινέζοι, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, θὰ προδούν εἰς τὴν ἀγοράν σημαντικῶν ποσοτήτων.

Τέσσαρα ἔκατομ, τὸν σιδηρομεταλλεύματος διὰ ἔσαγωγής ή Αὐστραλία εἰς τὴν Κίναν, τὸ διπλάσιον τοῦ παρελθόντος ἔτους. «Η Κίνα, πράγματι, ἀναζητεῖ πηγὰς σιδηρομεταλλεύματος εἰς τὸ ἔσαγωγικόν.

'Οκτατῆς συμφωνία, ὑπογραφεῖσα τὸν παρελθόντος Φεβρουάριον μεταξὺ τῆς 'Ιαπωνίας καὶ τῆς Κινεζορήσεως τοῦ Πεκίνου, περιλαμβάνει, μεταξὺ ὅλων, τὴν κατασκευὴν μεγάλου χαλινούργειου εἰς Σαγκάην. Βάσει τῆς συμφωνίας, οἱ 'Ιαπωνες θὰ ἀγοράσουν ἀπὸ τὴν Κίναν πετρέλαιον καὶ γαιάθρακας ἀξίας 10 δισ. δολαρίων καὶ θὰ πωλήσουν διομηχανικάς ἔγκαταστάσεις καὶ τεχνικάς γνώσεις ισοπόσου ἀξίας. 'Αλλ' ἐνῷ τὸ πετρέλαιον καὶ οἱ γαιάθρακες θὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἐντὸς τῆς ὁκταετίας εἰς διώριμαν ποσότητας κατ' ἔτος, οἱ Κινέζοι ζητοῦν νὰ εἰσαγάγουν τὸ σύνολον σχεδόν τῶν μηχανημάτων ἐντὸς τῶν πρώτων τριῶν η τεσσάρων ἑταῖρων, εἰς τὰ πλαίσια τῆς προσποτίειας ἐκβιομηχανισμοῦ τῆς χώρας των. Τούτο, δῆμας, θὰ δημιουργήσῃ προβλήματα οἰκονομικῆς φύσεως κατὰ τὰ πρώτα ἔτη τῆς συμφωνίας.

Λήγοντος τοῦ Μαΐου, ἡ παγκοσμίως ἀργούντα χωρητικότης είχε φθάσει τὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα τοῦ θέρους τοῦ 1976. Τὸ 12% τοῦ συνολικοῦ τοννάδια τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὸ 5% τῶν σκαφῶν δημορφού φορτίου (περιλαμβανομένων τῶν μικτῶν), ἐτέλει ὑπὸ παραπλισμόν. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοί, ἐκφραζόμενοι εἰς d.w., ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ 9% περίποτο τοῦ

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

GROEILINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

τοννάζ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

* * *

'Η συνεχίζουμένη, ἔντονος δραστηριότης εἰς τὸν τομέα τῶν διαλύσεων φαίνεται ὅτι συνιστᾷ τὸ μόνον μέσον φυσικῆς θεραπείας τῆς χρονιζούσης κρίσεως τῶν δεξαμενοπλοίων. Μέχρι τέλους Μαΐου, τάκερς 7.9 ἑκατ. τόν. d.w. είχον πωλήθη πρὸς διάλυσιν.

Τελευταίως, ὅμως, ἐπισημαίνεται μία σταθερὰ κάμψιμη τοῦ ἀγροστικοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν διαλυτῶν τῆς 'Ἄπω 'Αιαστολῆς, ἥτις ἀναμένεται νὰ διαρκέσῃ τούλαχιστον μέχρι τὸν Σεπτέμβριον, λόγῳ τῆς περιόδου τῶν μουσώνων. Αἱ σημεριναὶ τιμαὶ κυμαίνονται περὶ τὰ 100 δολ., κατὰ τόνον ἔλαφρον ἑκτοπίσματος (διαλυτὴ Φορμόζας) διὰ μεγάλα στροβιλοκίνητα τάνκερ, ἐνῷ οἱ Πακιστανοὶ διαλυταὶ ἐπανέρχονται εἰς τὴν ἀγορὰν μέσῳ ναυλομεσιτικῶν γραφείων μὲν βελτιωμένους δρους πληρωμῆς.

Εἰς τὴν 'Ισπανίαν, ἡ τιμὴ τῶν 60 καὶ 60.50 δολλαρίων ἐπληρώθη εἰς δύο μικρὰ σκάφη τῆς Σὲλլ τῶν 6.200 τόν. ἐλ. ἑκτοπίσματος ἔκαστον, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ ἔργοστάσιον διαλύσεως.

* * *

Σοθαραὶ καθυστήρεσεῖς —μέχρι 17 ἡμέρων— ἐπισημαίνονται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἀναμένοντα πρὸς φόρτωσιν σιτηρῶν εἰς "Ἄγιον Λαυρέντιον. Τὴν 2αν 'Ιουνίου τέσσαρα σκάφη ἐτέλουν ὑπὸ φόρτωσιν καὶ 14 ἐν ἀναμονῇ εἰς τοὺς ἀκραίους σταθμοὺς φορτώσεως τοῦ καναδικοῦ τομέως, ἐνῷ εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα 3-4 σκάφη ἐφόρτων καὶ 4 ἐτέλουν ἐν ἀναμονῇ.

'Αναφερόμενος εἰς τὰ αἰτια τῶν καθυστερήσεων, ὁ γενικὸς διευθυντής τῆς ἐπιτροπῆς καναδικοῦ σίτου εἶπεν ὅτι, ὅφειλονται βασικῶς αὐτοὶ εἰς τὴν Ἑλλειψιν σιδηροδρομικῶν ὁχημάτων, ἥτις παρημπόδισε τὴν ἔγκαιρον μεταφορὰν ἐπαρκῶν ποσοτήτων γεννημάτων ἀπὸ τοὺς λειμῶνας τῆς ἐνδοχώρας εἰς Θάντερ Μπαϊ.

Τὰ ἀποθέματα εἰς τὴν περιοχὴν ἔχουν μειωθῆ ἐις τοὺς 850.000 τόνους —οὐσιαστικῶς τὰ κατώτατα δυνατά ἐπίπεδα, λόγῳ τῶν διαφόρων ποικιλιῶν. Εἰς τὰ ἐπίπεδα αὐτὰ κυμαίνονται τὰ ἀποθέματα ἐπὶ τίνας ἐβδομάδας, ἐνῷ εἰς τὰς ἀρχὰς 'Απριλίου ἡ σαν 1.2 ἑκατομ. τόνων. Αἱ ἀρχαὶ καταβάλλονται προσπαθείας νὰ ἐνθαρρύνουν τὴν ἑταῖριαν σιδηροδρόμων νὰ διαθέσῃ περισσότερα ὁχήματα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν δημητριακῶν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων.

Εἰς τοὺς καναδικοὺς λιμένας τῆς δυτικῆς ἀκτῆς (Βανκούμπερ καὶ Πρίνς Ρούπερτ) ἐπίστροφα σκάφη ἐτέλουν ὑπὸ φόρτωσιν καὶ 19 ἐν ἀναμονῇ. 'Εκ τοῦ συνόλου τῶν 26 πλοίων, τὰ 11 πρωρίζοντο νὰ μεταφέρουν σιτηρά εἰς τὴν Κίναν. Αἱ καθυστήρεσεῖς εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν ἐκυμαίνοντο ἀπὸ 1 ἑως 18 ἡμέρας.

* * *

Θέμα συζητήσεως εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακοὺς κύκλους παρέσχεν ἡ B.R. τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα, διότι ἐζήτησε προσφοράς ἀπὸ μπάλια κάρριερς διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων ἀπὸ τὸ Ρίτσαρτς Μπαϊ εἰς τὴν Βορειοδυτικὴν Εύρωπην. Οἱ γαιάνθρακες ἀποτελοῦν τὴν κυριωτέραν διαφοροποίησην τῆς ἑταῖρίας εἰς τὸν τομέα τῆς ἐνέργειας.

"Η B.R. ἔχει σημαντικά συμφέροντα εἰς τὴν Αύστραλιαν, τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Νότιον Αφρικήν, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ νέου ὄρυχειος 'Ερμέλο εἰς Τρανσβάλ.

'Η ζήτησις τοννάζ ὑπὸ τῆς B.R. είναι σημαντικής φύσεως καὶ αἱ φορτώσεις ἐκτείνονται δι' ἀρκετά ἔτη. 'Αρχικῶς ζητούνται μπάλικ κάρριερς τῶν 35.000 τόν. d.w. διὰ τὴν μεταφορὰν 230.000 τόνων γαιανθράκων ἀπὸ Δεκέμβριον μέχρι Μάρτιου. 'Ακολούθως δι' 700.000 τόν. ἀπὸ 'Απριλίου μέχρι Δεκέμβριον 1979 (σκάφη τῶν 35 καὶ 100 χιλ. τόνων) καὶ δι' ἄλλους 700.000 τόν. τὸ 1980 εἰς πρόμοια σκάφη. Τέλος, οἱ ναυλωταὶ χρειάζονται ὄφιδον δι' 700.000 τόν. Ἐτησίως κατὰ τὴν περίοδον 1981-83.

'Η ἑταῖρια ἔξεδήλωσε τὴν προτίμησιν τῆς εἰς ἀπλὰ ταξίδια καὶ ζητεῖ προσφοράς μέχρι τέλους τοῦ τρέχ. μηνός, μὲ φόρτωσιν 15.000 τόν. SHinc (σκάφη τῶν 35.000 τόν.) καὶ 30.000 τόν. (σκάφη τῶν 100.000 τόν.) καὶ ἐκφόρτωσιν 9.000 καὶ 25.000 τόν. SHex ἀντιστοίχως. Θά συζητηθούν, πάντως καὶ αἱ προσφοραὶ διὰ χρονοναυλώσεις —τὰς ὅποιας προφανῶς πρατιμοῦν οἱ πλοιοκτῆται— διὰ δύο ἔτη, μὲ όφιδον ἐπεκτάσεως τῆς ναυλώσεως διὰ τρεῖς ἐπὶ πλέον ἑτησίας περιόδους.

Ούσιαστικῶς αὐτὴ εἶναι ἡ πρώτη ἐμφάνισης τῆς B.R. εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν γαιανθράκων, μολονότι πρὸ ἔτους περίπου ἐγένοντο δοκιμαστικά τινες φορτώσεις ἀπὸ τὴν Αφρικήν. Πρὸ τὸ παρόν οὐδὲν ἀνεκοινώθη διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὰ ὄρυχεια τῆς Αύστραλιας καὶ τοῦ Καναδᾶ, ὅπου η ἑταῖρια πετρελαίων ἔχει συμφέροντα.

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



CABLES:
"FAROSCO"

CAPE TOWN FAROS & C^o. 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

66
ΧΡΟΝΙΑ στήν υπηρεσία
τής εμπορικής ναυτιλίας

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '78 5 - 10 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ Β 34

DECCA NAVIGATOR
TRW DATA POINT
MAGNAVOX
CHADBURN
ANSCHUTZ
SELENIA
VOSPER
COMSAT
SIMRAD
SAIT



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

CHERMA ELECTRONICS S.A.

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΤ 37 ΤΗΛ. 4123471-5, 4113140-9 TELEX: 212309, 212471

'Η ἀλληλογραφία μας'

ΤΟ ΝΟΙΚΟΚΥΡΕΥΜΑ

Κε Διευθυντά,

'Η έσχάτως σημειωθεῖσα δύμαδική ἐπίθεσις τῶν ἀστόνδων φίλων μας ἔναντι τῆς Ναυτιλίας μας, θέτει ἐπὶ τάπτως ἐν πολὺ σοβαρὸν θέμα. 'Ασχέτως η ὅχι, ξὰν τὰ σποραδικά ἀνεπίτρεπτα γεγονότα ἔξογκώνονται κατά τρόπου ἀπαράδεκτον καὶ ἔξοργιστικόν, ἀπὸ ἑκείνους οἵτινες φθονοῦν τὴν δραστηριότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ὅτι, «ὅπου καπνός ὑπάρχει καὶ φωτιά. Τὰ ἀτυχήματα εἰναι, πράγματι, πολλά.

'Η διόγκωσις τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ χωρητικότητας ὑπῆρξεν ἀπότομος καὶ μᾶς εὔρεν ἀπροετοιμάστους διὰ τὴν ενοικοκυρεύμενην διοίκησην ἐνὸς τόσον μεγάλου στόλου. Πολλὰ χειροκρότηματα, πολὺς λιβανιστὸς καὶ θριαμβολογίας δὲν ἀποτελοῦν στοιχεία θετικά, ἀντιθέτως γεννοῦν τὸν φθόνον καὶ τὴν ζηλοτυπίαν ἔκεινων ποὺ κατέχουν τὰ σκῆπτρα εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς.

Μετεβλήθημεν εἰς μίαν μεγάλην —τὴν μεγαλυτέραν ναυτιλιακὴν δύναμιν τοῦ κόσμου— καὶ ἡ παρουσία μας εἰς δῶλους τοὺς ὄκεανούς «οὐκέ ἕά καθεύδειν τοὺς ἔχουσιν μας».

Δυστυχῶς δι' ἡμάς, ἐσύνθησαμεν ὅλας τὰς ἀντιξόδητας, τὰς ὁποίας συναντῶμεν, «νῦ τὰς φορτώμανεν εἰς τοὺς ἔνοντας». Ἡμεῖς εἶμεθα ἀμέτοχοι τοῦ κακοῦ καὶ ἀθῶι περιστεραί —καὶ ἐδώ ἀκριβῶς ἔγκειται τὸ σφάλμα μας.

«Υπὸ τὰς σημειρινάς κοινωνικάς συνθήκας, αἵτινες συνεχῶς διαμορφοῦνται, θὰ πρέπει νὰ θεωρούμεν ως θαύμα τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ναυτιλία μας ἔχευρίσκει καὶ αὐτὸ τὸ ὑπάρχον σημέρον Ἑλληνικὸν ἔμψυχον ὄλικὸν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Μοιραίως καὶ κατ' ἀνάγκην καταφεύγομεν εἰς τοὺς ἔ-

νους καὶ ιδιαιτέρως εἰς ἔνους πιπωχῶν καὶ ὑπαναπτύκτων χωρῶν. Ἐφόδασμεν εἰς τὸ σημεῖον ὃστε τὸ μέγα μέρος τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν εἰς κατώτερον πλήρωμα νὰ καλύπτεται ἀπὸ ἔγχρωμους, οἱ ὅποιοι εἰναι ἐκ προοιμίου ἀναυτοὶ καὶ ἀκατάληλοι, οὐδὲν ἀποδίδοντες παρὰ μόνον διὰ τῆς παρουσίας των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος πληροῦν τὸ τυπικὸν μέρος τῶν ὄσων ἐπιβάλλει ἡ Ἑλληνικὴ νομοθεσία καὶ αἱ διεθνεῖς συμβάσεις. Αἱ ιδιαί μας πηγαὶ ἔστερευσαν. Χερσαία διοικησία, πτωχοπαγγελματισμός, μετανάστευσις, γεωργία ἀπορροφοῦν διὰ τὰς ἀπέμεινε.

Καὶ ἐὰν μὲν ἐπρόκειτο περὶ προβλήματος τῆς σήμερον θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ εἴπωμεν ὅτι καὶ ἡ ἡμβαλωματικὴ αὐτὴ λύσις πῆς ἐπανδρώσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διὰ ἔνων, ἵσως νὰ παρήρχετο, ἵσως ὅτι «Ἐλλην νὰ ησάντετο τὴν ἀνάγκην νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Τοιάυτη δημῶς προσποτικὴ δὲν ὑπάρχει καὶ ἂς μὴ προσπαθῶμεν νὰ ἔξευρωμεν λύσεις θεωρητικάς καὶ προχείρους.

'Εκείνῳ τὸ ὅποιον πρέπει νὰ μελετήσωμεν είναι ὁ τρόπος μὲ τὸν ὅποιον θὰ νοικοκυρεύσωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας. Καὶ ἀφετηρία θὰ πρέπει νὰ είναι ἡ μεθόδευσις τῆς ἀπαλλαγῆς μας ἀπὸ τὰ πεπαλαιωμένα σκάφη. Μία Ναυτιλία μὲ τὸ ἥμισυ τῆς σημειρινῆς τῆς δυνάμεως εἰς ἀριθμὸν πλοίων θὰ ἡτο ἀσυγκρίτως καλυτέρα ἀπὸ τὴν ἡδη ὑπάρχουσαν, ἡτις δίδει τὴν λαθηνὴν κατηγορίαν ἡ Ἑλληνικὴ σημασία, ὡς σημαία εύκολίας. 'Εκκαθαρίσις, λοιπόν, τοῦ χώρου ἀπὸ τὰ επαλαιοστιδερικά, τὰ ὅποια καὶ τὴν ναυλαγορὰν πίεζουν καὶ τὴν σημαίαν μας στιγματίζουν. Νοικοκυρεύμενη Ναυτιλίαν χρειαζόμεθα, αὐτοτῷ παρακολουθουμένη ἀπὸ τὸν κρατικὸν παράγοντα πρῶτον. Συνένωσιν τῶν κεφαλαίων τῶν μικρῶν καὶ περιστασιακῶν ἐφοπλιστῶν δι' ἀπόκτησιν ἀποδοτικῶν σκαφῶν

καὶ ἔξοικονόμησιν πληρωμάτων. 'Αρτία ἐκπαιδεύσις τῶν στελεχῶν δόλων τῶν εἰδικοτήτων καὶ αύστηρά παρακολούθησις τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ὑποχρεώσεων μας, αἵτινες ἀπορρέουν ἀπὸ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις καὶ κανόνες τοὺς ὅποιους ὡς κράτος ἔχομεν ὑπογράψει καὶ τὰς ὁποίας πρέπει νὰ σεδώμεθα, ἵνα ἐμπνέωμα καὶ ἡμεῖς τὸν σεδωμόν.

Τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει ἔνο μέγιστον καθῆκον, νά γίνη ὁ φορεὺς ἐμπνεύσεως μιᾶς θενικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ μελετητῆς τῶν μεθόδων, διὰ τῶν ὅποιων θὰ κατορθώσωμεν νὰ ἀποκτήσωμεν ὑγιὴ Ναυτιλίαν. 'Η πολιτικὴ τῆς στρουθοκαμήλου πρέπει νὰ ἔλειψῃ.

Οι δύο ἄλλοι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ Ε.Ε.Ε. καὶ ἡ Π.Ν.Ο. θὰ πρέπει νὰ ἔγκαταλειψουν τὰς πεπαλαιωμένας ἀρχὰς καὶ νὰ ἀντικρύσουσιν τὴν πραγματικότητα διχῶς φόδον, ἀλλὰ μὲ θάρρος, ἀπηλλαγμένοι τῶν προχειρών λύσεων, αἵτινες ὅχι μόνον ἀποτέλεσμα δὲν φέρουν, ἀλλὰ ἐπιδεινώνουν ἔτι τὴν κατάστασιν.

«Ολὴ ἡμὴ τὴν δισδικασία τὴν ὅποιαν ἐπιζητῶμεν, μὲ τὴν πιὸ ἀπλῆν φράσιν ἄς τὴν εἴπωμεν: «Νοικοκύρευμα τῆς Ναυτιλίας».

Μετὰ τιμῆς
ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Πειραιεύς, 1 Ιουνίου 1978

ΑΛΛΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Μὲ πολλὴν προσοχὴν ἀνέγνωσα τὴν δημοσιευμένην εἰς τὸ τεύχος τῶν Ε.Ν.Χ. τῆς Ιης τρέχοντος ἀπίστολην τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούνη. Μέσας ἀπὸ τὶς γραμμές της ἀναβλύζει ἡ πείρα τοῦ ἀνθρώπου, διστὶς ἡμάλωσε τὴν ζωὴν του εἰς τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα. Βεβαίως, ὁ κ. Κουλουκούνης ἀναφέρεται εἰς γεγονότα, ἀτίνα συνέδησαν πρὸ πενήντα ἔτῶν περίπου, εἰς μίαν ἐποχὴν ὅπου ἡ Ναυτιλία μας ἦτο μικρά, ὁ ἐφότισμός μας μικρός, τὸ ἔμψυχόν μας ὄλικὸν ἀφέντο προσφέρομεν καὶ πρὸ πάντων αἱ συνήθειαι τῆς ζωῆς τελείως διάφοροι. «Ηταν μία ἐποχὴ φυσιολογικῆς λιτότητος, ἀλλὰ πρὸ πάντων φυσιολογικοῦ δίου.

Πάντα ταῦτα ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου ἀνετράπησαν καὶ οἱ ἀνθρώποι, χωρὶς καμίαν ἔξαίρεσιν, ἐρρίφθησαν μετὰ μανίας εἰς τὸν εὔκολον καὶ ταχὺ πλουτισμόν. Οὐδεὶς τομένης τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν ἀνθρώπων ἔμεινεν ἀνέπαφος, πολὺ δὲ περισσότερον τὰ θαλάσσια ἔργα, τὰ ὅποια ἀπὸ συγκυρίες ἀπόρρολεπτες ἔλασθον διαστάσεις, ἀφοῦ καὶ κέρδη, κτηθέντα εἰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις, ἐπενδύντο εἰς πλοῖα καὶ ἀνίδεια τῆς δουλειᾶς μετεβάλλοντο ἐντὸς εἰκοσιτετράρου εἰς ἐφοπλιστάς. Σημειώσατε, ὅμως, ὅτι τὴν τακτικὴν αὐτῆς δὲν ἡκολούθησαν οἱ Εὐρωπαῖοι ἐπιχειρηματίαι. «Η δύμαδική κάθιδος εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον ἔγινε κυρίως ἀπὸ Ἑλληνας καὶ τοῦτο οὐχὶ ἐξ ἐφέσων —ῶς συνιθίζομεν νὰ λέγωμεν — πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀλλὰ διότι ἐπιχειρηματικοί, κοινωνικοί καὶ ποικιλοί οἱ πολλοί καὶ ἐρρίφθησαν εἰς τὴν κονίστραν.

Οι παραδοσιακοί ἐφοπλισταί παρέδωσαν τὴν σκυτάλην εἰς τὴν δευτέραν καὶ τρίτην γενεάν, ήτις τὸν μὲν πλοιόν τοῦ συνετήρησε καὶ ἐπέμβησε, ἀλλὰ τὰς μεθόδους ἔργωντος τὰς ὁποῖας ἀκόμη δὲν είναι δυνατὸν νὰ προβλέψωμεν. Τὴν ἐποχὴν τοῦ '30, διὰ τὴν ὅποιαν γράφει ὁ κ. Κουλουκούνης καὶ τὴν σκιαγραφεῖ

«Ἀκριβῶς δι' αὐτοὺς τοὺς λόγους ἡ Ναυτιλία μας, τὴν ὅποιαν ἔπρεπε νὰ βλέπωμεν μὲ σεδωμόν, ήτη τὴν βλέπομεν μὲ δέος, διότι τὴν ἐγίγαντωσαμεν καὶ καθημερινῶν διαφένει τὸν ἔλεγχον μας, μὲ συνεπείας τὰς ὁποῖας ἀκόμη δὲν είναι δυνατὸν νὰ προβλέψωμεν. Ο γίγας πάντοτε τρομάζει καὶ προκαλεῖ τὸν πανικόν.

Τὴν ἐποχὴν τοῦ '30, διὰ τὴν ὅποιαν γράφει ὁ κ. Κουλουκούνης καὶ τὴν σκιαγραφεῖ

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) 54.18.61 (5 lines)
(10) 26.85.32 (3 lines)

Telexes : 27046 — 28460

Cables : MEDOV

παραστατικώτατα δίδων όρθιας συνταγάς, δέν είναι δυνατόν νά έπαναφέρωμεν. 'Ο χρόνος δέν γυρνά πίσω. Στίς σκέψεις του κ. Κουλουκούντη πρωτανεύει ή λογική τών χρόνων τού 30, έρωτάται όμως, είναι δυνατή ή έφαρμογή της σήμερον; Το '30 ύπαρχον τό πολύ - πολύ 350 έφοπλισταί. Σήμερον πόσοι είναι; "Ισως 1.800 - 2.000.

Και στά χωριά πού ύπαρχουν τόσα κοκκούρια άργει νά ξημερώσῃ. Εύχης έργον θά ήτο ή δυνατότης έφαρμογής τής τότε μεθόδου. Άλλα σήμερον, πού και αύτός ο μπακάλης άποθεματοποιεί τάς εισπράξεις του, πώς θα άποταμεινήσῃ ο μεγαλοεπιχειρηματίας τάς κεφαλαία του; Πού θα βασισθῇ; Εις τήν τχνην, έν μέσω καλπάζοντος πληθωρισμού; Κατ' άναγκην, λοιπόν, προτιμά τήν έπενδυσιν, έστω και είς παλαιοσίδηρον, ασχέτως διν τούτο γίνεται άφετηρία ένός φαύλου κύκλου, από τόν όποιον ούδεις γνωρίζει πώς θα έξελθαμεν.

Δέν ύπαρχει, λοιπόν, συνταγή, δέν ύπαρχει μέθοδος εις ένα κόσμον, διπού τά πάντα είναι ρευστά και δέν γνωρίζει ή σήμερον τί θά γεννήσῃ ή αύριον.

ΦΙΛΙΚΩΤΑ
Γ. Φ.

ΤΑ ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Επειδή δέν γνωρίζω λεπτομέρειες δέν θέλω νά ύποστηριξώ ή νά κατακρίνω τήν άτυχη περίπτωτον «Οσία Ειρήνη Χρυσοβαλάντου ΙΙ», νομίζω, όμως, διτι ή υπερδιαφήμισης ή δυσφήμησης τού περιστατικού ΔΕΝ έχυπηρετεί τήν 'Ελληνική Ναυτιλία.

Σωστά οι ύπευθυνοι πρέπει νά άπολογηθούν και οι άνακρισεις νά γίνουν όπως προβλέπει ο νόμος, άλλα κεκλισμένων τών θυρών και οχι δημόσια. Είμεθα πάντα έτοιμοι νά προτείνωμε και νά ζητάμε από τούς άρμόδιους τήν άμειλικτη και παραδειγματική τιμωρία τών ύπευθυνων και οι άρμόδιοι είναι πάντα έτοιμοι νά υποχρεώσουν. Ποιών όμως τά συμφέροντα έχυπηρετούνται με αύτες τις ύπερβολές; 'Ασφαλώς οχι τής Ναυτιλίας.

Γράφετε: «... 'Η Τυνησιακή Κυβέρνησης, ώς γνωστόν, άπειλει άποκλεισμόν τών έλληνικών πλοίων πάντα λιμένων της...». Πόσες ή έλληνική Κυβέρνησης έλαβε τά άντιστοιχα μέτρα γιατί πάροστενή τά συμφέροντα τού έμπορικου στόλου της κοι τών ναυτικών μας;

Τά «Ληστοπειρατικά», στήν ίδια σελίδα τού περιοδικού σας, ή άποφασις τών άσφαλτων νά χαρακτηρισθῇ ή έλληνική ώς σημαία εύκολιας με αύξημένα άσφοδιτρα, ή καταψήφισης τής 'Έλλαδος στήν έπιπτρο τού IMKO, είναι λίγα από τά χιλιάδες παραδείγματα πού θά μπορούσα νά σάς δώσω.

'Η συμμετοχή μας στίς διάφορες κοινοπραξίες, ή ύπογραφή διασφόρων συμβάσεων, τά βίντεο και οι κινηματογράφοι δείχνουν διτι πράγματι προσπαθούμε νά είμαστε «Καλά Παιδιά», οχι όμως και «Μισαλωμένα».

Μετά τιμῆς
Σ. Λ. ΧΟΥΛΗΣ

Λουδίνων, 6 Ιουνίου 1978

Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δέν περιμένουν, βεβαίως, οι άσφαλτοι νά πληροφορηθούν διά τής δημοσιότητος τά τεκταινόμενα από ωρισμένους, ύπεισελθόντας εις τήν τάξιν τών έφοπλιστών, «έπιχειρηματίας». 'Η άποκρυψίς τών δέν έχυπηρετεί παρά μόνον τούς διαπράτοντας τάς παραβάσεις τού Ποινικού Νόμου. Τούναντίον, ή έξοδός των από τόν χώρον τής Ναυτιλίας, τά καλά αύτής συμφέροντα έχυπηρετεί. Τήν δημοσιότητας άποφεύγουν οι περιφρονούντες άκριδώς τήν καλήν τού μεταφορέως συμπεριφοράν. 'Ημείς, τούλαχιστον, είς τήν άποκρυψίν δέν θά συνεργήσωμεν.

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

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Ο ΟΙΚΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΥ

ΣΤΟΛΟΣ ΜΙΚΡΑΣ ΗΛΙΚΙΑΣ

Μὲ βάση μιὰ πρόσφατη συμφωνία ποὺ ἐκφράζει τὴν ἐπιθυμία καὶ τῶν δύο πλευρῶν νὰ συνεχίσουν τὴν γούιμη συνεργασία τους, ὁ οἶκος τοῦ κ. Ν. Παπαλιού ἀρχίζει ἀπὸ τις 14 'Ιουνίου' ἡν παραλαβὴ τῶν πέντε νέων φορτηγῶν ποὺ εἶχε παραγγείλει τὸ 1976 στὰ νευπηγεία 'Ἀστιλλέρος' Ἐσπανόλες τοῦ Μπιλμπάο, διεκδικώντας ἔτσι τὸν τίτλο τῆς ἑλληνικῆς ἑταιρίας ποὺ ἔχει στὴ διαχείρισὴ τὸν νεώτερο στόλο. Ἡ προσθήκη τῶν πέντε οὐτῶν νεοτευκτῶν μονόδων πρωτοποριακῆς σχεδιάσεως καὶ συνολικοῦ κόστους 45.000.000 δολλαρίων, ὅταν ὀλοκληρωθεῖ μετὰ ἔνα περίπου μῆνα θὰ μειώσει τὸν μέσο όρο ἥλικίας τοῦ στόλου τοῦ κ. Ν. Παπαλιού στὰ 4 ἔτη. Τὸ ἐπίπεδο αὐτὸν σύντομα θὰ δελτιωθεῖ ἀκόμα περισσότερο, μὲ τὴν προγραμματισμένη ἐκποίηση ὄλων τῶν «φέκοντ χάντ» σκαφῶν τοῦ συγκροτήματός του, ποὺ δὲν ὑπερβαίνουν ὅμως τὰ πέντε.

Τὰ καινούργια σκάφη ποὺ ἀρχισαν νὰ παραλαμβάνονται ἀπὸ τὴν ἑταιρία «Αἰγίς» είναι βελτιωμένου τύπου SD 14 σὲ τρία βασικὰ σημεία: Στὸ βύθισμα, στὴ χωρητικότητα φορτίου καὶ στὰ μέσα φορτοεκφορτώσεων.

Συγκεκριμένα τὸ μικρότερο βύθισμα κατὰ 11 ἵντσες, ἡ μεγολύτερη χωρητικότητα ἀπὸ τὰ SD 14 καὶ τὰ ἐνισχυμένα μέσα φορτοεκφορτώσεως μποροῦν νὰ ἔξυπηρτεῖσουν ἀποτελεσματικά ἀδιαθεῖς περιοχές καὶ λιμένες μὲ ἑλλιπεῖς ἐγκαταστάσεις. "Ἐτσι, προεξοφλεῖται ἡ ἐντατικὴ ἀπασχόληση τοὺς στὶς Μεγάλες Λίμνες στὸν τομεῖς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ ιδιαίτερα στὴν Κούβα, ὅπου τὸ μέγεθός τους προσαρμόζεται στὶς διακινούμενες παρτίδες ἐμπορευμάτων.

Τὰ πέντε αὐτὰ πλοῖα, σχεδιασμένα βα-

σικὰ πάνω σὲ ύποδείξεις τοῦ κ. Ν. Παπαλιού, μποροῦν νὰ μετατρέπονται κατὰ τὴν περίσταση σὲ μπάλκ κάρριερς, σὲ τουηγτέκερς καὶ νὰ μεταφέρουν κοντέινερς, ὥστε νὰ συνδυάζουν εὐελιξία στὴν ἐκμετάλλευση

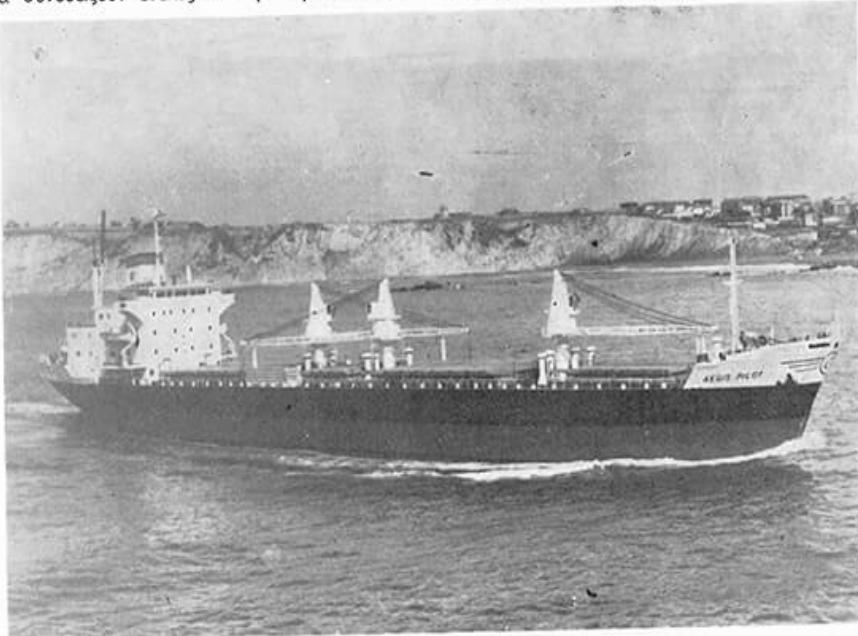
τικότητα: 15.958 τόν. d.w., ὀλικὸ μῆκος: 144 μ., ὀλικὸ πλάτος: 21.43 μ., βύθισμα: 8.95 μ., μηχανές: B & W 7K45GF, ταχύτητα: 14 κόμβοι, φορτοεκφορτωτικὰ μέσα: 3 γερανοὶ 12,5 M.T.

Μὲ τὴν προσθήκη τῆς νέας αὐτῆς χωρητικότητας τὸ ναυτιλιακὸ δυναμικὸ τοῦ οἰκου Παπαλιού παρουσιάζει τὴν ἀκόλουθη εἰκόνα:

— 66 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 1.350.000 τ.

— 1.700 ναυτικοί.

— 18.000.000 δολλάρια εἰσαγόμενο ἐτησίως (1977) συνάλλαγμα.



Τὸ νεότευκτὸν «ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΛΟΤ».

καὶ ἐλεγχόμενο κόστος στὴν διαχείρισὴ τους. Εἰναι ἡμιαυτοματοποιημένα, μὲ πληρωμὰ 23 ἀνδρῶν καὶ ἔχουν τὰ ἀκόλουθα βασικὰ χαρακτηριστικά:

Χωρητικότητα: 9.463 τόν. γκρός, χωρη-

τὰ παραλαμβανόμενα πλοῖα δόθηκαν τὰ ἔξης ὄνόματα:

«Αἰγίς Σέϋλορ», «Αἰγίς Κάπται», «Αἰγίς Πάϊλοτ», «Αἰγίς Σήμαν», «Αἰγίς Εἴτζεντ».

MANILA (Philippines)

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

PETER N. TOUNDJIS

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

el GRECO
SHIPPING ENTERPRISES

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Bislig, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ Ν. ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΤΟΥ κ. ΕΜΜ. ΣΑΪΤΗ
ΓΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

Κατ' ἐπανάληψη ἔχουμε ἐπιστήσει τὴ προσοχὴ τῶν ἀρμοδίων στὸν ἀπειλούμενο κίνδυνο νὰ χαρακτηρισθεῖ ἡ Ἑλληνικὴ σὰν «σημαία εὐκολίας» καὶ ἔχουμε ὑποδεῖσι τὰ μέτρα ποὺ ἐπιβάλλεται κατὰ τὴ γνώμη μας νὰ παρθοῦν γιὰ νὰ ἀποτραπεῖ ἔνα τέτοιο ἐπικείμενο ἐνδεχόμενο, ἀπὸ πράξεις ἡ παραλεψεὶς τῶν κρατικῶν φορέων καὶ τῆς ἐργοδοσίας, ποὺ παρέχουν ἔδαφος πολεμικῆς εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ μέρους ἀνταγωνιστῶν καὶ ἀσπόνδων φίλων.

Ἡ Διοίκηση τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας, μὲ σωρείσα ἑκθέσεων, ὑπομνημάτων καὶ ἀναφορῶν, ἔχει ἐπισημάνει τοὺς κινδύνους, ὅχι μόνον ἀπὸ τὶς δικές της διαπιστώσεις, ὅλα καὶ ἀπὸ τὶς ἐπικρίσεις καὶ ἐπιθέσεις ποὺ δέχεται ἡ Ἑλληνικὴ σημαία στὰ πραγματοποιούμενα διειθνῆ συνέδρια. Ἐκεὶ ἔχει κατ' ἐπανάληψη γίνει λόγος γιὰ τὸ ἴδιομορφο καθεστῶς τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖριῶν, ποὺ ἐνώ χρησιμοποιούν στὰ πλοῖα τους τὴν Ἑλληνικὴ σημαία, ἔχουν τὶς ἔδρες τους ἐκτὸς Ἑλλάδας καὶ μάλιστα σὲ χώρες ποὺ οἱ σημαῖες τους ἔχουν χαρακτηριστεῖ καὶ διώκονται σὰν σημαῖες εὐκολίας.

Τοὺς φόδους μας αὐτοὺς καὶ τὶς ἀνησυχίες μεταφέρει πρὸς τὸν ἀρμόδιον κρατικό φορέα, τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ποὺ παρουσιάστηκε νὰ συμφωνεῖ μὲ αὐτά. Καὶ ἐνώ περιμένουμε νὰ μελετηθεῖ καὶ νὰ προγραμματιστεῖ ἡ λῆψη τῶν ἀναγκαίων μέτρων ἀποτροπῆς τέτοιου ἐνδεχομένου, μὲ λύπη καὶ ἔντονη ἀνησυχία διαπιστώνουμε ὅτι τὸ 'Υπουργεῖον προβαίνει σὲ ἀντίθετες ἐνέργειες, ποὺ θὰ ἔχουν σὲ δέβαση συνέπεια τὴν ἐπίσπευση τοῦ χρόνου γιὰ τὴν ὀλοκλήρωση τῶν δυσμενῶν προϋποθέσεων σὲ βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, στὴν περίοδο αὐτὴ τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, τοῦ ἔντονου ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς προετοιμασίας εἰσόδου μας στὴν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα.

Μία τέτοια ζημιογόνος γιὰ τὴ Ναυτιλία μας ἐνέργεια εἶναι ἡ κατάθεση ἀπὸ τὸ YEN νομοσχέδιον στὴ Βουλή γιὰ φήμιση, περὶ

τοῦ καθεστῶτος τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖριῶν. Μὲ τὸ νομοσχέδιο αὐτὸ προβλέπεται ὅτι, ναυτιλιακὲς ἑταῖριες, ποὺ συνεστήθησαν κατὰ τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας, ἐφ' ὅσον εἶναι ἡ ηταν πλοιοκτήτριες ἡ διαχειρίστριες πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας ἡ εἶναι ἔγκατεστημένες ἡ πρόκειται νὰ ἔγκατασταθοῦν στὴν Ἑλλάδα βάσει εἰδικῶν νόμων, θὰ διέπωνται, ὡς πρὸς τὴ σύσταση καὶ τὴν ἰκανότητα δικαιου, ἀπὸ τὸ δικαιο τῆς χώρας ποὺ ἀναφέρεται στὸ Καταστήμα τῆς ἔδρας, ἀδιαφόρως τοῦ τόπου ἀπὸ τὸν ὅποιον διεύθυνται οἱ ὑποθέσεις των ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μερεῖ.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθεῖ ὅτι, μὲ ἀποφάσεις τῶν Ἑλληνικῶν δικαιοτηρίων, ἔχει κριθεῖ ὅτι οἱ ἔγκατεστημένες στὴν Ἑλλάδα ἀλλοδαπῆς ἑταῖριες, ποὺ τυπικά ἔχουν τὴν ἔδρα τους στὴν ἀλλοδαπή, ὅλα στὴν πραγματικότητα ἡ δραστηριότητα τους εὑρίσκεται στὴν Ἑλλάδα, δὲν θεωροῦνται ὡς νομίμως συσταθεῖσες στὴν Ἑλλάδα, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν τηρθεῖ οἱ τύποι συστάσεως των, ποὺ διαγράφονται ἀπὸ τοὺς Ἑλληνικούς νόμους καὶ κατὰ συνέπειαν θεωρούνται χωρὶς νομικὴ ὑπόσταση.

Μὲ τὸ παραπάνω νομοσχέδιο ποὺ κατέθεσε τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στὴ Βουλή, ἐπιδιώκεται ν' ἀναγνωριστεῖ ὅχι μόνο τὸ ἔγκυρο τῆς συστάσεως τῶν ἑταῖριῶν αὐτῶν, ὅλὰ καὶ ἡ δικαιοτρακτική τους ἰκανότητα, σύμφωνα μὲ τὸ δικαιο τῆς ἔδρας των στὴν ἀλλοδαπή σὲ ἀντίθεση πρὸς τὰ νομολογηθέντα ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ δικαιοτηρία. Μιὰ τέτοια ὅμως ἀναγνώριση θὰ ἔχει σὰν συνέπεια, στὶς περιπτώσεις προσφυγῶν ναυτικῶν στὰ Ἑλληνικὰ δικαιοτηρία, οἱ ἑταῖροι αὐτές νὰ προσάλουν ἐνστάσεις νομιμοποίησεως ἡ ἄλλες ούσιοτεκίνες ἐνστάσεις ποὺ πηγάζουν ἀπὸ τὸ δικαιο τῆς Πολιτείας τῆς ἔδρας των, ἀγνωστες στὰ Ἑλληνικὰ δικαιοτηρία, μὲ δέδαιο ἀποτέλεσμα τὴ τολαπωρία τῶν ναυτικῶν καὶ τὴ μὴ προστασία τῶν δικαιωμάτων τους.

Πέραν ὅμως αὐτῶν τῶν ὀλεθρίων γιὰ τοὺς ναυτικούς μας συνεπειῶν, ἡ νομιμοποίηση

τῶν εἰκονικῶν αὐτῶν ἀλλοδαπῶν ἑταῖριῶν, ποὺ στὴν πραγματικότητα ἀνήκουν σὲ 'Ἑλληνες, ἔτα προσθέσει ἔνα ἀκόμα σοβαρὸ λόγο καὶ ἐπιχείρημα γιὰ νὰ θεωρηθεῖ ἀπὸ τὴ ΔΟΜ καὶ τοὺς ἄλλους διεθνεῖς 'Οργανισμούς, ἡ Ἑλληνική, σὰν «σημαία εὐκολίας».

Τοὺς παραπάνω φόδους καὶ ἀνησυχίες ἔχουμε ἐκθέσει στὸ YEN καὶ περιμέναμε ὅχι μόνον ἡ ἀποσύρει τὸ νομοσχέδιο αὐτό, ἀλλὰ νὰ μελετήσῃ τὴ σύνταξη ἄλλου νομοσχέδιου, ποὺ θ' ἀπέβλεπε στὸ περιορισμὸ τοῦ ὑφισταμένου σαθροῦ καθεστῶτος τῶν ἀλλοδαπῶν ἑταῖριῶν καὶ στὴν ἑξέύρεση τρόπου ἔξαντακασμοῦ τῶν ἑταῖριῶν αὐτῶν νὰ μεταφέρουν τὴν ἔδρα τους στὴν Ἑλλάδα, καθὼς ἐπίσης καὶ στὴ δημιουργία κινητρῶν καὶ προϋποθέσεων, γιὰ τὴ προσέλκυση Ἑλληνοκτήτων πλοίων στὴν Ἑλληνικὴ σημαία. Ἡ θέση τῆς συνδικαλιστικῆς ἡγεσίας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν στὰ γενικότερα προβλήματα τῆς Ναυτιλίας εἶναι σαφής καὶ σταθερή καὶ στηρίζεται στὴν ἑκτίμηση τῶν καλλιέργειαν συμφερόντων πλοιοκτησίας καὶ ναυτικῶν μέσω στὰ οίκονομικοκοινωνικά ἔθνικά πλαίσια. Ἔαν ἐνδεχομένως οἱ πλοιοκτῆτες δὲν ἀνησυχοῦν γιὰ τὸ κίνδυνο νὰ χαρακτηριστεῖ ἡ Ἑλληνικὴ σὴν σημαία εὐκολίας, οἱ "Ἑλληνες ναυτικοί ἔχουν τελείως διαφορετική ἀποψη καὶ γιὰ τὸ λόγο αὐτὸς εἶναι ἀποφασισμένοι ν' ἀγωνιστοῦν γιὰ τὴν ἀποτροπὴ αὐτοῦ τοῦ κίνδυνου.

Θὰ πρέπει, ἔστω καὶ τώρα, τὴ τελευταία στιγμή, ν' ἀποσυρθεῖ τὸ νομοσχέδιο αὐτό, γιατὶ ἡ φήμιση του θὰ προσθέσει ἔνα ἀκόμα σαθρὸ ὑόδαθρο στὰ θεμέλια τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ θὰ συντελέσει στὸ ἀδυνάτισμα τῆς διεθνοῦς προβολῆς της. Θὰ δώσει ἔνα ἀκόμα ἐπιχείρημα στοὺς ἐπικριτὲς τοῦ ὑόδαθρον νομικοῦ καθεστῶτος στὴν Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία καὶ μάλιστα στὶς παραμονὲς τῆς ἐντάξεως μας στὴν EOK.

Διερχόμεθα καὶ στὸ τομέα τῆς Ναυτιλίας κρίσιμες στιγμές καὶ ἐπιβάλλεται νὰ σταθοῦμε στὸ ὑόδος αὐτῶν τῶν περιστάσεων, μὲ πρωτοπόρο στὴν ἔθνικη αὐτὴ προσπάθεια τὴν θολούς ἐμάς τοὺς "Ἑλληνες ποὺ εἴτε ἔχουμε τὰ πλοῖα εἴτε τὰ ὑπρετούμε. Πρέπει ὀρισμένες ἀντιλήψεις καὶ προθέσεις ν' ἀλλάξουν κατεύθυνση, γιατὶ διαφορετικὰ τ' ἀποτελέσματα καὶ οἱ συνέπειες ἔτα εἶναι εἰς βάρος ὅλων μας, εἰς βάρος τοῦ Τόπου μας. Καὶ ἡ ἀναζήτηση τῶν εὔδυνων τότε θὰ εἶναι χωρὶς ούσιοτεκίνες ἐπόλεσμα γιατὶ ἡ ζημία θὰ ἔχει ἐπέλθει.

EMM. ΣΑΪΤΗΣ

"INDIA"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Ποσειδώνια '78

ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Μέσα σὲ μιὰ κρίση ποὺ βαστάει τρία τώρα χρόνια, μὲ τὰ μισά περίπου βασόρια δεμένα (παροπλισμένα) τὸ ὑψος τοῦ ναυτιλιακού συναλλάγματος ἔφθασε στὸ ἐνάμισυ περίπου δισεκατομμύριο δολάρια. Οἱ ξένοι, Τύπος γιὰ νὰ εἰκονογραφήσει τὴ δυναμικότητα τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας ἐπισημαίνει τὴ σημασία τῶν «Ποσειδώνιων» τοῦ '78 ποὺ ἀρχίσαν τὴν 5ην 'Ιουνίου στὸν Ἐπιβατηγὸ Σταθμὸ τοῦ Τελωνείου Πειραιῶς μὲ πανηγυρικὴ τελετὴ μὲ τὸν 'Υπουργὸ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἐμ. Κεφαλογιάννην καὶ τὸ Συμβούλιο τῆς 'Ενωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν μὲ Πρόδρομο τὸν κ. Ἀντώνιο Χανδρῆ, μὲ τὴ Συνδικαλιστικὴ Ὁργάνωση τῆς Πανελλήνιου Ὀμοσπονδίας Ναυτικῶν καὶ ἄλλους οἰκονομικούς παράγοντες καὶ ποὺ τελείωσαν στὶς 12 'Ιουνίου.

Εἶναι πράγματι τὰ «Ποσειδώνια» μιὰς μοναδικὴς εὐκαιρία προσεγγίσεως ἀπὸ τοὺς

ξένους ναυτικοὺς κύκλους τῆς πρώτης βιομηχανίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Πεντακόσιοι καὶ πλέον ξένοι οἴκοι καὶ ἐκατὸ περίπου Ἑλληνικὲς ἔταιρες ποὺ ἐκπροσωποῦν ἔφοπλιστικὰ συμφέροντα, ναυπηγεῖα καὶ ἐν γένει διοικηνίαις ποὺ ἔξυπρετοῦν τὴ διαδικασία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, δίδουν τὸν παλμὸ αὐτῆς τῆς γιγαντιαίας ἑθνικῆς δραστηριότητας, ποὺ δὲν εἶναι παρὰ ἔνας ὕμνος στὴ ναυτοσύνη τοῦ γένους τῶν Ἐλλήνων στοὺς 40 αἰῶνες τῆς ιστορικῆς πορείας.

Ἀπὸ τοῦ 1969 ποὺ θεσπίστηκαν τὰ «Ποσειδώνια» γράφω καὶ στὸν 'Ημερήσιο καὶ στὸ Περιοδικὸ Τύπο γιὰντα τονίσω τὸ βαρυσήμαντο νόμημά των. Γράφω καὶ φέτος γιὰ νὰ τονιστεῖ μιὰς ἀκόμα φορά τὸ πόσο ὀφέλιμος γιὰ τὴ χώρα μας εἶναι ὁ θεσμός τους.

Τὰ «Ποσειδώνια» εἶναι ὑπόθεση ὅλων τῶν Ἐλλήνων, σύγχρονων καὶ ιστορικῶν καὶ

NAYTIKA XRONIKA

ὅχι μονάχας τῶν σημερινῶν ἔφοπλιστῶν μας.

Γιατὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἀποτελεῖ ἐπίτευγμα τοῦ θαλασσινοῦ μας ἀγώνα, ποὺ τὸ ἔθνος μας, δηλ. δῆλος ὁ λαὸς μας διεξάγει ἀπὸ τὰ πανάρχαια χρόνια, δημιουργώντας τὴν ιστορία του καὶ χτίζοντας τὸν πολιτισμό του.

Γι' αὐτὸ καὶ τὰ «Ποσειδώνια» πρέπει νὰ παίρουν χαρακτήρα πανελλήνιας γιορτῆς καὶ οᾶχι μόνον ἐκθέσεως ναυτικῶν εἰδῶν καὶ συνομολογήσεως ἐμπορικῶν πράξεων: Νὰ πλουτιστούν σὲ περιεχόμενο καὶ νὰ πάρουν ὄργανωτική διάρθρωση, ποὺ γὰρ ἐπιτρέπει —νὰ παροτρύνει θὰ ταίριαζε ἵσως καλύτερα— τὴ συμμετοχὴ δῆλου τοῦ λαοῦ μας στὶς προετοιμασίες καὶ τὶς ἑκδηλώσεις του.

Τὸ δρόμο πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτῆς μᾶς τὸν δείχνουν οἱ ἀρχαιοελληνικὲς γιορτὲς: «Τὰ 'Ισθμια» —ηταν ἀφιερωμένα στὸ Θεό της θάλασσας, ποὺ τ' ὄνομά του φέρουν τὰ σημερινὰ «Ποσειδώνια»— τὰ «Ολύμπια», τὰ «Πιαναθήναια» καὶ οἱ ἄλλες γιορτὲς τῶν ἀρχαίων προγόνων μας. Πρὸ πάντων τὰ «Δῆλαια», ἐξ αἰτίας τοῦ πιὸ ἔντονου ἐμπορικοῦ χαρακτήρα τους.

Ολεὶς τους είχαν παρορμηθεῖ ἀπὸ ἐμπορικὰ ἐλαττήρια: Γιὰ τὴν ἀνταλλαγὴ προϊόντων μεταξὺ τῶν διαφόρων τόπων καὶ περιοχῶν. «Ομως, γρήγορα ἔβαλαν γιὰ κύριους σκοπούς τους τὸν ψηλότερο φρονηματισμὸ τῶν νέων καὶ τὴ σύσφιξη τῶν σχέσεων μεταξὺ ὄλων τῶν Ἐλλήνων, γιὰ νὰ μποροῦν νὰ ἐπιβιώσουν στὶς τότε συνθῆκες ἀνταγωνισμοῦ τῶν λαῶν καὶ νὰ οἰκοδομήσουν ὅπως αὐτοὶ ἥβελαν τὸν ἑθνικό τους πολιτισμό. Καὶ γιὰ τὴν ἐπίτευξη τῶν σκοπῶν αὐτῶν πλούτισαν τὶς γιορτὲς τους μὲ λογῆς ἀγωνίσματα, ποὺ ἀσκούσαν σῶμα καὶ μυαλό, καρδιὰ καὶ ψυχὴ. Τὴν Ἑλληνικὴ λεβεντιά, μὲ δυό λόγια. Τὴν λεβεντιά τοῦ γέμισε μὲ Σαλαμίνες τὶς θάλασσές μας καὶ μὲ Μαραθώνες καὶ Θερμοπύλες τὴ στεριά μας καὶ ποὺ στόλισε μὲ Παρθενώνες τοὺς βράχους μας καὶ μὲ ὄλα τις ιερά τὰ βουνά μας καὶ τὶς κοιλάδες μας.

ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ΚΑΙ Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥΣ

Η λεβεντιά αὐτὴ στὴ θάλασσα πήρε εἰδικό χαρακτήρα καὶ σήμερα λέγεται Ἑλληνικὴ ναυτοσύνη.

Δὲν θὰ ἐκταθῶ στὴν περιγραφὴ τῶν εὐεργετικῶν ἐπιπτώσεων, ποὺ θὰ ἔχει ἡ τέτοιος ὄργανωση τῶν «Ποσειδώνιων» στὴν ἑθνική μας οἰκονομία καὶ τὴ γενικότερη ἀνάπτυξη τῆς χώρας μας, γιατὶ δὲν ἀρκοῦν τὰ περιθώρια ἐνὸς ἄρρενος. «Ομως, δὲν μπορῶ νὰ μῇ τονίσω κατὰ, ποὺ ἀφορά τὴν ἴδια τὴ Ναυτιλία μας: «Οτι μὲ τὰ «Ποσειδώνια» αὐτὰ θὰ δημιουργηθοῦν γρήγορα οἱ καταληγεῖς συνθῆκες γιὰ τὴν δριστική λύση τοῦ προβλήματος τῆς Ἑλλείψεως ναυτικῶν πληρωμάτων, πρόβλημα ποὺ ἀπειλεῖ νὰ ἔξειλητε σὲ καταποντιστήριας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Γιατὶ, ἔτσι τελούμενα τὰ «Ποσειδώνια», τὸ θαλασσινὸ μας ἀγώνα, ποὺ ἀπὸ τὰ πανάρχαια χρόνια —ἀπὸ τότε ποὺ τὴ θάλασσα τὴ κυβερνούσεται ὡς Ποσειδώνας— καθορίζει τὴ μοίρα τοῦ ἔθνους μας, θὰ τὸν καταστήσουν ὑπόθεση δῆλου τοῦ λαοῦ μας καὶ οἱ νέοι μας θὰ προτιμοῦν νὰ προσφέρουν τὴν ἔργασία τους στὰ κινούμενα ἔργοστάσια τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, παρὰ στὶς ξένες διοικηνίαις. Γιατὶ, ἐκτὸς ἀπὸ τὶς οἰκονομικές τους ἀπολαβές, ποὺ καὶ σήμερα δὲν εἶναι μικρότερες ἀπὸ τὴς ξενητιάς καὶ ποὺ ἐπιβάλλεται νὰ βελτιωθοῦν σ' σόσα σημεία παρουσιάζουν ὀδυναμίες, θὰ ίκανοποιοῦν καὶ τὰ ιδιαίτερα, ποὺ θὰ τοὺς ἐμπνέουν τὰ «Ποσειδώνια».

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Καταθέσεις ὑψηλότοκες σὲ ξένο συνάλλαγμα



Πλήρη ἀσφάλεια τῶν χρημάτων τους



Δάνεια στεγαστικὰ μὲ πολὺ εὐνοϊκοὺς ὄρους
μέχρι 2.000.000 δρχ.



'Αποκτήσετε τὸ σπίτι σας στὴν 'Ελλάδα
μὲ τὸ

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

Τὸ ἔθνικὸ καὶ κοινωνικὸ ἔργο

τοῦ Κάπταν Γιάννη Διαμ. Πατέρα

ΕΧΕΙ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ ΔΕΚΑ ΕΚΑΤ. ΔΟΛΑΡΙΑ

Η μεγάλη προσφορά τοῦ Καπτάν Γιάννη Διαμ. Πατέρα σὲ ἔργα εὐποίησας καὶ πρὸς τὸ "Ἐθνος ἔξηρθι ίδιαιτέρα τίς τελευταῖς ἡμέρες ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐγκαινίων τῆς αἰθουσῆς συνεδρίων τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας τῆς ὁποίας ἡ ἐπένδυση, ἡ ἐπίπλωση καὶ ἡ διακόσμηση ἔγινε μὲ δωρεά του καὶ τῆς προικοδοτήσεως, γιὰ ἔκτη κατὰ σειρά χρονιά, θυγατέρων ναυτικῶν μας ἀπὸ τὸ "Ιδρύμα Προικοδοτήσεως Ἰωάννου Διαμαντῆ Πατέρα.

Μιλώντας στὸ ἐγκαίνια τῆς αἰθουσῆς συνεδρίων τῆς ΠΝΟ, τὴν Τρίτην 6 Ἰουνίου, ὁ Καπτάν Γιάννης Διαμ. Πατέρας εἶπε τὰ ἔχει :

«Ἀγαπητοί μου συνάδελφοι,

Σᾶς ἀποκαλῶ ἔτσι, γιατὶ δὲν ἐπαφα ποτὲ νὰ αἰσθάνωμαι σὰν ἄνθρωπος τῆς θάλασσας, ὅπως εἰσθε ὅλοι σας. Σὰν ἄνθρωπος, ποὺ ὅσο περνοῦν τὰ χρόνια, νοσταλγῶ τις χαρές καὶ τοὺς καημούς ποὺ μᾶς δίνει τὸ κυμα.

Μ' αὐτὸ τὸν πρόλογο σᾶς παρακαλῶ νὰ θεωρήσετε ὅτι σᾶς εὐχαριστῶ, ὅχι ἀπλῶς συμβατικά καὶ ὅπως ἐπιβάλλει τὸ πρωτόκολλο, γιὰ ὅσα εἴπατε σήμερα γιὰ μένα, ἀλλὰ σᾶν ἀδελφός σας καὶ σᾶς εὐγνωμονῶ γιατὶ μὲ θεωρεῖται ἔναν ἀπὸ τοὺς δικούς σας.

Ἡ σημερινὴ ἡμέρα, θέλω νὰ πιστέψετε, ὅτι είναι μεγάλη γιὰ μένα. "Ἔχω τὸ αἰσθημα ὅτι δρίσκομαι στὴ γέφυρα κι' ἔχω γύρω μου τοὺς συντρόφους μου, τοὺς ναυτικούς μου ποὺ μαζί τους ξενυχτούσα, μαζί τους πάλευα μὲ τὰ κύματα, μαζί τους ἄνασα τὸ καντήλι τοῦ "Αγίου Νικολά, τοῦ προστάτη μας.

Μή μ' εὐχαριστεῖτε. Ἐγώ είμαι ὁ φειλέτης σας γιὰ τὸ μεγάλη χαρὰ ποὺ μοῦ δώσατε σήμερα. "Ἄν κάμνω κάτι γιὰ τοὺς ἀδύνατους, γιὰ τοὺς φτωχούς, γιὰ τὴ φαμίλια τὴ ναυτική, σύντο είναι τὸ χρέος μου. Ἀπὸ τὸ δικό τους μόχθο ἐπῆρα τὴ δύναμη ποὺ μπορῶ νὰ τοὺς εἴμαι χρήσιμος.

"Οταν ἡμουν νέος μ' ἔμαθαν πῶς ἔνας ἀρχαῖος Ἑλληνας φιλόσοφος, ποὺ δὲν θυμάμει τῷ νομοῦ του, ἔλεγε πῶς ἡ ζωὴ τῶν φτωχῶν μοιάζει μὲ τὴ ναυτικὴ δουλειά κοντὰ στὶς ἀκτές, τὴν ἀκτοπλοΐαν ὅπως θὰ λέγαμε σήμερα, καὶ τῶν πλούσιων μὲ ποντοπορία. Οἱ πρώτοι είναι εύκολο καὶ παλαμάρι νὰ ρίξουν καὶ νὰ ποδίσουν καὶ τὴ βάρκα νὰ τραβήξουν στὴ στεριά. Οἱ πλούσιοι ἔχουν τοὺς πελάγους τὶς φουρτούνες. Καλότυχος σούσοι γεράσουν καὶ σώσουν καὶ τὴ ζωὴ τους καὶ τὴ βάρκα τους.

Δοξάζω τὸ Θεό ποὺ μ' ἔφερε σ' αὐτὴ τὴν ἡλικία καὶ μπορῶ δρθιος καὶ τὴ ζωὴ μου νὰ χαίρωμαι καὶ τὴ βάρκα μου νὰ μοιράζω μὲ τοὺς φτωχούς.

Σᾶς εὐχαριστῶ.

Προηγουμένως μίλησαν κατὰ σειρά γιὰ τὴ μεγάλη προσφορὰ τοῦ Καπτάν Γιάννη Διαμ. Πατέρα καὶ τὸ γενικότερο κοινωνικό του ἔργο ὃ γεν. γραμματέας τῆς ΠΝΟ κ. Ἐμμ. Σαΐτης, ὁ Α' ἀντιπρόεδρος τῆς Βουλῆς κ. Λεωνίδας Μπονιάτης, ὁ κ. Ἀνδρέας Λαζαμός, ὁ Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ἐμμαν. Κεφαλογιάννης καὶ ὁ Μητροπολίτης Πειραιῶς.

Ο κ. Σαΐτης ἀνέφερε ὅτι ὁ Καπτάν Γιάννης Διαμ. Πατέρας ἔχει διαθέσει μέχρι

φοιτητές.

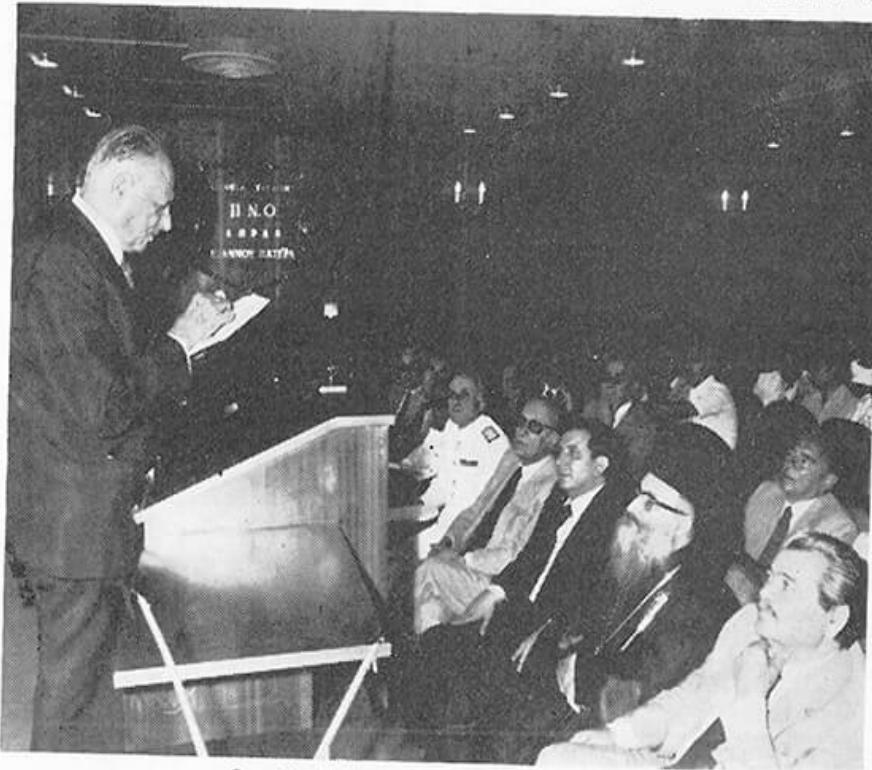
• Ποσὸν 10.000.000 δραχμῶν, γιὰ τὴν ἑνέργεια τοῦ Α' Δημοτικοῦ Σχολείου τῆς πόλεως Χίου.

• Ποσὸν 200.000 δολλαρίων, γιὰ τὴν ἀγιογράφηση καὶ τὸν ἔξωραίσμὸν τοῦ καθεδρικοῦ ναοῦ Ἀγίου Νικολάου Οίνουσσῶν.

• Ποσὸν 200.000 δολλαρίων ὡς κεφάλαιο, ἀπὸ τοὺς τόκους τοῦ ὅποιου χορηγούνται βραβεία στοὺς μαθητές ὅλων τῶν σχολείων τῆς νήσου.

• Κατὰ τὰ ἔτη 1952 - 1953, οἱ γονεῖς τοῦ κ. Πατέρα, Διαμαντῆς καὶ Καλλιόπη Πατέρα, είχαν ἀνεγείρει δαπάναις τῶν τὸ Ναυτικὸ Γυμνάσιο Οίνουσσῶν. Ἀργότερα ὁ κ. Ἰωάννης Πατέρας μὲ τ' ἀδέλφια του, ἀνήγειραν σύγχρονο Οίκοτροφεῖο γιὰ τοὺς μαθητάς τοῦ Ναυτικοῦ αὐτοῦ Γυμνασίου.

• Εξ ἄλλου στὸ Λονδίνο, ὅπου ὁ κ. Πατέρας ἀποτελεῖ σημαντικὸ παράγοντα τῆς



Ο κ. Ι. Δ. Πατέρας δημιύρων κατά τὴν τελετὴν.

σοκομεῖο «Εὐαγγελισμὸς» γιὰ τὴν ἀνέγερση νέας πτέρυγος, ποὺ προορίζεται γιὰ τοὺς ναυτικούς καὶ τὶς οἰκογένειές τους.

• Ποσὸν 1.000.000 δολλαρίων στὸ "Υπουργεῖο Εθνικῆς Αμύνης γιὰ τὴν ἀγορὰ πολεμικοῦ σκάφους (πυραυλακάστου).

• Ποσὸν 1.000.000 δολλαρίων γιὰ τὴ σύσταση Ιδρύματος Προικοδοτήσεως Θυγατέρων Ελλήνων Ναυτικῶν.

• Ποσὸν 1.000.000 δολλαρίων, γιὰ τὴ σύσταση Ιδρύματος "Υποτροφιῶν εἰς Χίους

Οίνουσσίας καὶ Χιασκῆς παροικίας καὶ τυγχάνει ἐπίτροπος τοῦ ναοῦ τῆς Ἀγίας Σοφίας, ἀνοικοδόμησε δαπάναις του τὸν ιερὸν ναὸν Νεκροταφείου Λονδίνου.

• Τέλος γνωτεῖς είναι οἱ δωρεὲς τοῦ κ. Πατέρα στὸ Δρομοκάτειο, στὴν "Ενωση Πλοιάρων, στὴν Π.Ν.Ο., καθὼς καὶ σὲ ἄλλα Ιδρύματα καὶ Οργανισμούς.

Καὶ ὁ κ. Σαΐτης κατέληξε :

«Στὴν παραπάνω συνοπτικὴ περιγραφὴ

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

'Εδημοσιεύθη τὸ Προεδρικὸν διάταγμα

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 3.000 ΚΟΡ.

καθρεφτίζεται ξεκάθαρα ή εύστοχη έκδηλωση τού κοινωνικού έργου τού κ. Πατέρα. Δωρεές γιὰ τοὺς ἄρρωστους ναυτικούς, γιὰ τὴν προικοδότηση τῶν κοριτσιῶν τῶν ναυτικῶν, γιὰ τὸ Πολεμικό μας Ναυτικό, γιὰ τοὺς μαθητὲς καὶ φοιτητές, γιὰ τὴν Ἐκκλησία, γιὰ τοὺς συναδέλφους του ναυτικούς καὶ γιὰ τὸ θεραπευτικό συνδικαλισμό. Περιάλεις ὅλα ἐκεῖνα τὰ εὐπόθητα στοιχεῖα τῆς έθνικῆς καὶ κοινωνικῆς ζωῆς, ποὺ ἔχουν ἀνάγκη συμπαραστάσεως καὶ συνδρομῆς.

Οἱ δωρεές τοῦ κ. Πατέρα, αὐτὲς καθ' ἐ-αυτὲς δὲν εἶναι ἐκεῖνες ποὺ προναστρέψουμε, εἶναι πολὺ περισσότερες. Γιατὶ οἱ πράξεις αὐτὲς δημιουργοῦν ἀντολόγιστα ηθικά καὶ κοινωνικά ὄφελα, μὲ προεκτάσεις στὸ ναυτικὸ καὶ γενικώτερα στὸν έθνικὸ χώρο. Γι' αὐτὸ ἐπιμεινάμε νά τὶς μνημονεύσουμε καὶ ὅχι γιὰ νὰ εὐχαριστήσουμε ἀπλῶς τὸν κ. Πατέρα, γιατὶ τὴν ηθικήν του ικανοποίησκε καὶ τὴν ψυχικήν του εὐφορίαν τὶς αἰσθάνθησε ὅταν κάθε φορά ἀποφάσιζε νὰ ἐκδηλώσει τὴν ἀγάπην του στὴν Ἐκκλησία, στὴν Πατρίδα, στοὺς ναυτικούς, στοὺς ἄρρωστους καὶ στοὺς μαθητές.

'Εμεῖς τού σύχομεθα νὰ ζήσει καὶ νὰ περιβάλλεται ἀπὸ τὸν κόσμο ποὺ ἀγάπησε μὲ τὴν ἴδια ἀνταπόκριση, μὲ τὸν ἴδιο σεβασμό.

ΟΙ ΠΡΟΙΚΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Τὸ ἀπόγευμα τῆς ἴδιας ημέρας ἔγινε στὴ Μονὴ Πετράκη ἡ ἀπονομὴ τῶν προικοδοτήσεων σὲ 83 ὄφρανές θυγατέρες ναυτικῶν ἀπὸ τὸ 'Ιδρυμα Προικοδοτήσεων 'Ιωάννου Διαμ. Πατέρα. Στὴν τελετὴ παραστή καὶ ὁ ἴδιος ὁ διορητής μετὰ τῶν ἀδελφῶν του Παντελῆ καὶ Στεφάνου Διαμ. Πατέρα. Σὲ κάθε μία ἀπὸ τὶς ἀνωτέρω θυγατέρες ναυτικῶν ποὺ προέρχονταν ἀπὸ ὅλη τὴν Ἑλλάδα, ἀπενεμήθη ποσὸν 41.000 δρχ.

Στὴν τελετὴ μίλησαν κατὰ σειρὰ ὁ κ. Διαμαντῆς Παν. Πατέρας, ἀνεψιός τοῦ Καππάτων Γιάννη Διαμ. Πατέρα, ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ NAT ἀρχιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. ΝΙΚ. Λυμπεράτος, ποὺ εἶναι μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ 'Ιδρυματος Προικοδοτήσεων 'Ιωάννου Διαμ. Πατέρα, ὁ Α' Αντιπρόδρομος τῆς Βουλῆς κ. Λεων. Μπουρνιάς, ὁ 'Ἐπίσκοπος Αὐλώνος κ. Παντελέημον, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ 'Αρχιεπισκόπου' Αθηνῶν, ὁ ὃποιος εἶναι πρόεδρος τοῦ 'Ιδρυματος καὶ ὁ Μητροπολίτης Χαλκηδόνος κ. Μελίτων, ὁ ὃποιος ἀνήγγειλε ὅτι ὁ Πατριάρχης ἀπονέμει στὸν Καππάτων Γιάννη Διαμ. Πατέρα τὸν Χρυσὸ Σταυρὸ τοῦ Οἰκουμενικοῦ Πατριαρχείου. Στὴν τελετὴ παρέστησαν ἐκπρόσωποι τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων καὶ μεγάλη μερίδα ἐτῶν Χίων καὶ Οίνουσίων τῶν Ἀθηνῶν.

ΤΑΚΗΣ ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



Σειρῆνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΜΠΡΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

'Εδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 84 Α' 27.5.78) τὸ ὑπ' ἀριθ. 417 Προεδρικὸν Διάταγμα περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόρων, τὸ ὃποῖον ἔχει ὡς ἔξῆς :

«Ἐξουτες ὑπ' ὄψι :

1. Τὰς διατάξεις τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρου 87 τοῦ Ν.Δ. 187(1973 «περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

Α' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

'Ολικῆς χωρητικότητος εἰς κόρους	Πλοίος Πλ.χρος Πλ.χρος Πλ.χρος Δόκιμος Ναύκληρ. Συλλ.) γός Ναύται Ναυτ.δες Σύνολον					
	A	B	C	D	E	
3.000,01—5.000	1	1	1	1	1	6
5.000,01—15.000	1	1	2	1	1	6
15.000,01—40.000	1	1	2	1	1	7
40.000,01—80.000	1	1	2	1	1	7
"Ανω τῶν 80.000	1	1	2	1	1	2
						15

Β' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ

Α) ΠΛΟΙΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ' ΑΤΜΟΥ

'Ιπποδ. εἰς ΗΡΗ. ή SHP	'Αρχιθερ. Λιπανταί Θερμασταὶ ἡ μαθητ. Μηχανῆς					Καθαριστής μηχανῆς Σύνολον	
	Α'	Β'	Γ'	Δόκιμος Μηχανῆς	Μηχανῆς μασταὶ		
Μέχρι 2.000	1	2	1	1	1	3	9
2.001—5.000	1	2	1	1	1	3	10
5.001—10.000	1	2	1	1	1	3	11
10.001—20.000	1	2	1	1	1	3	11
"Ανω τῶν 20.000	1	3	1	1	1	2	13

'Ιπποδ. εἰς ΒΗΡ	Β) ΠΛΟΙΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΚΑΥΣΕΩΣ					Καθαριστής μηχανῆς Σύνολον
	Α'	Βημανικός Μηχανικός	Μηχανικός Β'	Γ'	Δόκιμος Μηχανικός	
Μέχρι 2.000	1	2	1	1	1	1
2.001—3.000	1	1	1	1	1	1
3.001—5.000	1	2	1	1	1	1
5.001—10.000	1	2	1	1	1	1
10.001—20.000	1	2	1	1	1	1
"Ανω τῶν 20.000	1	3	1	1	1	2
						10

Γ' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Α) ΜΑΓΕΙΡΟΙ — ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ

'Ολικῆς χωρητικότητος εἰς κόρους	Μάγειρος	Βοηθός Μάγειρου			Θαλαμηπόλος	Βοηθός Θαλαμηπόλος	Σύνολον
		Α'	Β'	Γ'			
3.000,01—25.000	1	1	1	1	1	1	4
25.000,01—50.000	1	1	1	1	1	2	5
"Ανω τῶν 50.000	1	1	1	1	1	3	6

Β) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

- α) Πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρις 7.000 κόρων : Εἰς (1) Ραδιοτηλεγραφητής Β'.
β) Πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνω τῶν 7.000 κόρων : Εἰς (1) Ραδιοτηλ) φορτής Α'.

"Αριθμ. 1.

- γ) Λοιπά φορτηγά ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 20.000 κόρων ἔνας (1).
δ) Λοιπά φορτηγά μέχρις 20.000 κόρων ἔνας (1).

- ε) Εἰς ἄς περιπτώσεις προβλέπεται Μηχανοδηγός Β', ούτος δύναται νὰ ἀντικαθίσταται διὰ πτυχιούχου λιπαντού ἡ Δοκίμου Μηχανικού.

- ζ) Εἰς ὄργανικάς θέσεις Βοηθῶν Μαγείρου ή Θαλαμηπόλου ναυτολογούνται ἀδειούχοι, ἔνας (1) δύναται προσφέρονται πρὸς ναυτολόγησιν.

"Αριθμ. 2.

- Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ πλοίων ἀλιευτικῶν, ψυγείων, μεταφορῶν ειδικῶν φορτῶν ἡ ἔτερον προορισμού, ἔνας (1) δύναται διὰ ταῦτα δὲν ἔχει καθορισθῆ ὄλως.

- η) Ισχὺς τοῦ παρόντος ἐφαρμόζεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ἀφ' ἡς καταρρέεται τὸ διάταγμα 1.4.1954 Β.Δ. «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἀλιηνικῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 4.500,01 τόννων d.w. καὶ ἄνω» (ΦΕΚ 65Α' /1954).»

ΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΑΙ ΜΑΣ ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ ΚΑΙ Η ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΜΙΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΒΑΣΕΙ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

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

Εις τὸ σημερινὸν μας σημείωμα ἀντὶ τῶν συνήθων πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἐπικλήσεων διὰ συμπαράστασιν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ὅπως ἀνταπέλθῃ τῆς δυσχεροῦς καταστάσεως, εἰς τὴν ὅποιαν σήμερον αὐτῇ εὐρίσκεται, θὰ ἀκολουθήσωμεν ἐκ διαμέτρου ἀντίθετον ὄδόν. Θὰ ἐπιχειρήσωμεν μίαν ἀνάλυσιν τῆς ἐνεστώσης συναλλαγματικῆς θέσης τῆς χώρας καὶ τῶν διαγραφομένων προοπτικῶν, τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα τῆς ὅποιας, εὐθὺς ἔξι ἀρχῆς τὸ ἀποκαλύπτομεν, ὅδηγει εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὡς τὴν ἀμεσον ὀραχυπρόθεσμον λύσιν διὰ τὴν ὑπερκέρασιν τῶν διαφαινομένων οἰκονομικῶν δυσχερειῶν. 'Αντὶ μᾶλιστα μεγαλοπούνων σχεδιασμῶν ἡ μᾶλλον ὀραματισμῶν περὶ ἀναπτύξεως ἑθνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, ἔξι ήτος χείμαρρος συναλλαγματικῶν ἐσόδων θα ἥδηνταν νὰ εἰσρεύσῃ εἰς τὴν χώραν, —ήμεις πάντως ἀποδειγμένως τὸ πιστεύομεν— ἡ προκύπτουσα λύτις περιορίζεται μόνον εἰς ἔναν παράγοντα, δυσχερή μὲν, δὲλλ' ἐφικτόν, ἐφ ὅσους ὅμις ἀντιμετωπισθῇ οὗτος ὡς γενικῶν θέμα.

Εις τὸ τέλος τοῦ παρόντος παρατίθενται τὰ συμπεράσματα καὶ ἡ διαφαινομένη λύσις. Μέχρις ἔκει ὅμως, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν διατυπουμένων συλλογισμῶν, παρισταται ἀνάγκη προσφυγῆς εἰς ἐπίσημα στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα συνήθως εἶναι κουραστικά διὰ τὸν ναυτιλιακὸν ἀναγνώστην. 'Ιι παράθεσίς των ὅμως κρίνεται ἀναγκαία, δι' αὐτὸν καὶ ζητούμενον ὀλίγην κατανόθησιν.

1. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΞΑΓΩΓΙΚΟΝ ΚΛΙΜΑ

Τὸ ισοζύγιον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἀποτελεῖ τὸν ἀψευδῆ μάρτυρα, τὸν ἀλάθητον ἐκφραστὴν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως μᾶς χώρας. 'Εκεὶ αὐτομάτως συγκεντρούται ἡ προσοχὴ τῶν ὑπευθύνων καὶ ἀπὸ τὰς ἔξελίξεις του ἐπηρεάζεται ἡ οἰκονομικὴ πολιτικὴ τῶν κυβερνώντων. 'Η ἔξασφάλιστης τῆς ισορροπίας εἰς τὰς ἔξωτερικὰς συναλλαγὰς ἀποτελεῖ σήμερον τὴν ἀγχώδη ἐπιδίωξιν ὅλων τῶν χωρῶν καὶ σταυρούτανται, ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρας οἰκονομιας πάντοτε, δικαίως θεωρεῖται ἀδόλος.

'Η προσπάθεια αὐτὴ ἀκριβῶς, ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς βασικωτέρας αἵτιας, ποὺ ἐκτρέφουν διεθνῶς τὸν προστατευτισμόν. Πάντες ἡ σχεδὸν πάντες, πιεζόμενοι ἀπὸ τὴν ἀνεργίαν καὶ τὸν στασιμοπληθωρισμόν, ἐπιδιώκουν ὑψηλοτέρους ρυθμοὺς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, μὲ ἔξαγωγικὸν ὅμως προσανατολισμὸν. 'Η κατεύθυνσις αὕτη τὸν ἔξασφαλίζει ἀφ' ἐνὸς μὲν μείωσιν τῶν πληθωριστικῶν πιέσεων εἰς τὸ ἔσωτερικόν, ἀφ' ἐτέρου δὲ πρόσκτησιν συναλλάγματος, δελτίωσιν δηλαδὴ τῆς συναλλαγματικῆς τῶν ισορροπίας. 'Ολαι ἀνεξαιρέτως αἱ χώραι ἐπιδιώκουν νὰ μεταποτίσουν τὸ οἰκονομικὸν τῶν πρόβληματος εἰς τὰς ἄλλας. Καὶ ἐδῶ ἔχομεν τὴν διεθνῆ ἐμπλοκὴν μεταξὺ τῶν ισχυροτέρων Δυτικῶν οἰκονομιῶν, ὅπου αἱ πλεονασματικαὶ χώραι 'Ιαπωνίας καὶ Δυτ. Γερμανίας, ἐκ φόβου πρὸς τὸν πληθωρισμὸν, μὲ δρνήσεις ἡ ὑπεκφυγάς, δὲν λαμβάνουν μέτρα τονώσεως τῆς ἔσωτερικῆς των καταναλωτικῆς ζητήσεως. Οὕτω ἐνεργούσαι θὰ διηγύρουν τὰς εἰσαγωγάς των εἰς καταναλωτικὰ ἀγαθά, ὡστε θὰ ὑπεβούσουν τὰς ἄλλας χώρας, τὰς ἀλλειματικάς, ὅπως ἔξελ-

θουν τοῦ οἰκονομικοῦ ἀδιεξόδου, εἰς τὸ ὅποιον τὰς ἔχει ὄδηγησει ἡ ἐνεργειακὴ κρίσις μὲ τὸν τετραπλασιασμὸν τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου.

Σκοπὸς μας σήμερον δὲν εἶναι νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν διεθνῆ οἰκονομίαν. 'Απλῶς περιεγράφω τὸ γενικώτερον κλίμα διὰ τὰς ἔξαγωγάς, διὰ νὰ τὸ ἔχωμεν ὑπ' ὅψιν εἰς τὴν συνέχειαν.

2. Η ΕΙΚΩΝ ΤΟΥ 1977

A. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

'Η ἑλληνικὴ οἰκονομία ἔχει μίαν παραδοσιακὴν διαφρωτικὴν ἀδυναμίαν, τὸ σημαντικῶς ἐλλειμματικὸν ἐμπορικὸν ισοζύγιον, ητοι τὴν μεγάλην ὑπεροχὴν τῶν εἰσαγωγῶν ἔναντι τῶν ἔξαγωγῶν.

"Ἐκαστον ἔτος ἔκκινωμεν ἀπὸ ἓνα λίαν ὑψηλὸν διὰ τὰ οἰκονομικὰ μας μεγέθη ἐμπορικὸν ἐλλειμμα, ἔξι οὖν καὶ τὸ ἀγχος διὰ τὴν ἐκάστοτε ἔξισφρόποτιν τῶν ἔξωτερικῶν μας συναλλαγῶν, ἔξαρτωμένην ἀπὸ τὸ ύψος τοῦ πλεονάσματος τοῦ ισοζυγίου τῶν ἀδήλων συναλλαγῶν καὶ τὴν καθαρὰν εἰσροὴν ιδιωτικῶν κεφαλαί-

'Ἐπακολουθεῖ εύθὺς ἀμέσως μία σύνοψις τῶν συναλλαγματικῶν ὀπτοτελεσμάτων κατὰ τὸ 1977. Σκοπὸς ὅπως γίνη ἀντιληπτὸς ὁ πρωταρχικὸς ρόλος τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἑθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ ἀδιεξόδον εἰς τὸ ὅποιον ἡ διεθνὴ οἰκονομίαν. 'Απλῶς περιεγράφω τὸ γενικώτερον κλίμα διὰ τὰς ἔξαγωγάς, διὰ νὰ τὸ ἔχωμεν ὑπ' ὅψιν εἰς τὴν συνέχειαν.

B. ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

'Υπενθυμίζομεν ὅτι κατὰ τὸ 1977:

—Τὸ ἐμπορικὸν μας Ἑλλειμμα ἀνήλθεν εἰς: — 3.887,4 ἑκατ. δολ.

—Τὸ πλεόνασμα τοῦ ισοζυγίου ἀδήλων συναλλαγῶν ἀνήλθεν εἰς: + 2.620,4 ἑκατ. δολλάρια.

—Τὸ ἐλλειμμα τρεχουσῶν συναλλαγῶν (διαφορὰ μεταξὺ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου καὶ ισοζυγίου ἀδήλων συναλλαγῶν) ἀνήλθεν εἰς: — 1.267 ἑκατ. δολ.

—Η καθαρὰ εἰσροὴ ιδιωτικῶν κεφαλαί-



**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

BALBOA / PANAMA CITY

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ων υπερεκάλυψεν τὸ ἔλλειμμα τῶν τρεχουσῶν συναλλαγών καὶ τὸ ἥμισυ περίπου τῆς δαπάνης διὰ τὴν πληρωμὴν χρεολυσίων δανείων τοῦ ιδιωτικοῦ καὶ δημοσίου τομέως, ἀνέλθουσα εἰς: + 1.333 ἑκατ. δολ. Εἰδικώτερον ἡ καθαρὰ εἰσροὴ καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα (εἰσροὴ μείον ἀναλήψεις εἰς συνάλλαγμα καὶ δραχμᾶς) ἀνήλθεν τὸ 1977 εἰς 593 ἑκατομ. δολ., ἔναντι 485 ἑκατομ. δολ. τοῦ ἔτους 1976, χρηματοδοτήσασα τὸ 47% τοῦ ἔλλειμματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν. Μέγα γεγονός, μὲ λίαν σημαντικὴν συμμετοχὴν τῶν ναυτικῶν, τὸ ὅποιον ἐπισήμως διεκρύχθη ὡς ἀκολούθως: «Καὶ κατὰ τὸ 1977 ἡ διατήρησις τῆς ἔξωτερικῆς Ισορροπίας ἐστηρίχθη εἰς μέγαν βαθμὸν εἰς τὴν εἰσροὴν καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα».

Γ. ΟΙ ΑΔΗΛΟΙ ΠΟΡΟΙ

'Αναλύοντες ιδιαιτέρως τοὺς ἀδήλους πόρους, εἰς τοὺς ὅποιους περιλαμβάνεται καὶ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, ἔχομεν τοὺς ἀκολούθους ἀριθμούς:

Συνεισφέρον :

Ἐκατ. δολ.

1) Ἐμπορικὴ Ναυτιλία	1.126,6
2) Τουρισμός	980,6
3) Ἐργατικά μεταναστευτικά ἐμβάσματα	924,8
4) Λοιποὶ πόροι	465,3

'Απὸ πλευρᾶς ρυθμοῦ αὐξήσεως τῶν ἀδήλων πόρων ἐντὸς τοῦ 1977, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, παρὰ τὴν δεινὴν κρίσιν τῆς διεθνούς ναυλαγράτης, ἐπέτυχεν τὸν ύψηλότερον ρυθμὸν (23,2%), ἀκολούθει τὸ τουριστικὸν (19%) καὶ τελευταῖον τὸ μεταναστευτικὸν (15,1%).

Τέλος, ὅποι πλευρᾶς διαρθρώσεως τῶν ἀδήλων πόρων, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἔρχεται τάλιν πρώτων, καλύπτων ποσοστὸν 32,2% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀδήλων εἰσπράξεων τοῦ 1977, ἀκολούθει τὸ τουριστικὸν μὲ ποσοστὸν 28%, ἐπειταὶ τὸ μεταναστευτικὸν μὲ 26,4% καὶ τελευταῖοι οἱ λοιποὶ πόροι μὲ 13,4%.

Πρὸιν τελειώσουμε μὲ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, παραθέτομενοι μίαν ἀνάλυσιν τῆς συνθέσεως αὐτῶν, τοῦ ἔτους 1977 χάριν πληρεστέρας ἀπεικονίσεως:

Ναύλοι ἐμπορευμάτων	\$ 66.677.000
Ἐμβάσματα ναυτιλομένων	\$ 254.778.000
Ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν	\$ 636.461.000
Ἀνεφοδιασμὸς - ἐπισκευαὶ	\$ 60.152.000
Εἰσφοραὶ ὑπὲρ	
Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων	\$ 98.429.000
Φορολογίας ἐφοπλισμοῦ	\$ 5.868.000
Εἰσιτήρια ἐπιβατῶν	\$ 4.261.000

Σύνολον ναυτιλιακοῦ συναλ. τοῦ 1.126.626.000

Δ. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

'Απὸ τοὺς ἀδήλους πόρους μεταφερόμεθα τώρα εἰς τὴν Κίνησιν Κεφαλαίων τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὴν εἰσροὴν ιδιωτικῶν κεφαλαίων ὑπὸ μορφὴν καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα, διὰ τὴν ὅποιαν ὑπέρχουν συγκεκριμένα διὰ τοὺς ναυτικούς στοιχεῖα. Οὕτω δάσει τῶν ἐπισήμων στοιχείων τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν, ἐντὸς τοῦ 1977, ἀνήλθον εἰς 271.173.000 δολλάρια.

'Εκ τοῦ ποσοῦ τούτου ἔδραχμοποιήθησαν 222.044.000 δολ., περιληφθέντα εἰς τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα (τῶν ἀδήλων πόρων). Παραμένει ὅθεν ὡς καθαρὰ ροή τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων τῶν ναυτικῶν, τὸ ποσὸν τῶν 49.129.000 δολ., τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ ναυτικὴν συναλλαγματικὴν εἰσφοράν, ἐπιπροσθέσας πρὸς τὸ ποσὸν τοῦ ἑταῖρου 1.126.626.000 δολ. ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

"Ητοι σύνολον εἰσκομισθέντος μέχρι στιγμῆς συναλλάγματος κατὰ τὸ 1977: 1.126.626.000 δολ. + 49.129.000 δολ. = 1.175.755.000 δολ. Πέραν τοῦ ποσοῦ τούτου ἡ Ναυτιλία καὶ οἱ φορεῖς τῆς συμμετέχουν εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας εἰσρευσάντων εἰς συνάλλαγμα κεφαλαίων, ὃ προσδιορίσθησαν ὑπὸ τῶν ἀνήκει εἰς τὴν τηρούσσαν τὴν στατιστικὴν συναλλαγματικὸν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος.

α) Ἐπιχειρηματικὰ κεφάλαια ιδιωτῶν, μακροπρόθεσμα, συμποσούμενα εἰς 288.772.000 δολ. 'Ενταῦθα πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν σόσα ποσὰ εἰσῆκθησαν παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, δι' οἰσσδήποτε φύσεως ἐπιχειρηματικότητα ἐν 'Ελλάδι.

β) Μή ἐπιχειρηματικὰ κεφάλαια ιδιωτῶν, μακροπρόθεσμα. 'Εδῶ κυριαρχοῦν τὰ εἰσαχθέντα κεφάλαια δι' ἀγοράν ἀκινήτων, ἀνελθόντα τὸ 1977 εἰς 362.798.000 δολ. 'Ενταῦθα πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, σόσα ποσὰ συναλλάγματος εἰσῆκθησαν δι' ἀγοράν ἀκινήτων ὑπὸ ναυτικῶν, ἐφοπλιστῶν καὶ προσωπικοῦ ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ ἔξωτερου.

γ) Τὸ ἀναλογοῦν εἰς ναυτικοὺς ποσὸν ἐκ τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμειυτηρίου, ἀνελθούσων τὸ 1977 εἰς 124.492.000 δολ.

δ) Αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις (προθεσμίας κλπ.) τῶν ἔλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Δὲν ἐπεκτείνομεθα εἰς ἄλλας κατηγορίας ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων, ὅπως εἶναι αἱ ἔξαγωγαι πρὸς τὰ 5.000 ἐλληνόκτητα πλοῖα καὶ τὰς δεκάδας χιλιάδων τῆς πελατείας τῶν κρουαζιεροπλοίων, τὰς ἀσφαλιστρά, τὰ προξενικὰ τέλη, τὰ μονο-

μερῆ ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν κλπ., τὰ ὅποια ὅλα ὅμοια ὅταν μᾶς ἀπεκάλυπτον ἔναν ἀριθμόν, πόρωρ ἀπέχοντα ἀπὸ τὸν συνήθως λεγόμενον. Καὶ πάντα ταῦτα ἀνεύ τῶν «πονοκεφάλων» τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τοῦ τουρισμοῦ, οἱ ὅποιοι, κατ' ἀντίθετον πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, μεταβίδονται ἀκαριαίως καὶ εἰς τὸν Κρατικὸν φορέα.

Ε. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ 1977

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν ἔξελιξεων αὐτῶν εἰς τὸ ισοζυγίον πληρωμῶν ἔτους 1977, ἐν συνόψει, εἶναι:

—Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνελθούσαι εἰς 6.409,8 ἑκατ. δολ. ἐστημένων εἰς ἐπιτάχυνσιν κατὰ τὸ 1977, μέχρι κύριον γνώρισμα τὴν ἀντιαπομπικὴν στροφὴν τῆς ἐσωτερικῆς καταναλωτικῆς δαπάνης εἰς εἰσαγόμενα ἀγαθά, ἰδιαιτέρως δὲ εἰς διερκή πολυτελῆ ἀγαθά. Μόνον δι' εἰσαγωγὴν αὐτοκινήτων ἡ δαπάνη μεταξὺ τῶν ἔτων 1976 καὶ 1977, ηὗξηθη κατὰ 70%.

—Αἱ ἔξαγωγαι ἀνήλθον εἰς 2.522,4 ἑκ. δολ. 'Η ἐπιβράδυνσις τοῦ ρυθμοῦ ἀνακάμψεως τῆς διεθνούς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἥτις ἔξεδηλώθη ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 1976, περιώρισεν σημαντικῶς τὴν ζήτησιν ἔλληνικῶν προϊόντων εἰς τὸ ἔξωτερον, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπηρεασθοῦν ίδιαιτέρως αἱ συναλλαγματικαὶ εἰσπράξεις ἀπὸ ἔξαγωγαὶ διομηχανικῶν προϊόντων, αἱ ὅποιαι ἐσημειώσασται σημαντικῶς μικρότερον ρυθμὸν αὐξήσεως.

—Η γεωγραφικὴ παραγωγὴ ἐμειώθη κατὰ 3,3%, ἐνώ ἡ διεκτῆς διομηχανικῆς παραγωγῆς ηὗξηθη μόλις κατὰ 1,5%, ἔναντι 10,6% κατὰ τὸ 1976, παρουσιάσας χαλάρωσιν καὶ ὑποτονίαν

—Η εἰσροὴ ιδιωτικῶν κεφαλαίων, εἴτε ὑπὸ τὴν μορφὴν καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα, εἴτε δι' ἀγοράν ἀκινήτων, ἀποτελεῖ σημαντικὴν καὶ σταθεράν πρηγῆ χρηματοδοτήσεως τοῦ ἔλληνιματικοῦ ισοζυγίου πρεξιουσῶν συναλλαγμάτων. Προσέτι ἡ εἰσροὴ αὐτὴ τηστήσην δυνατόν, τὸν σημαντικὸν περιορισμὸν τῆς ἀνάγκης προσφυγῆς τῆς χώρας εἰς ἔξωτερον έξισορροπητικὸν δανεισμόν.

—Τὸ πλεόνοσμα τοῦ ισοζυγίου τῶν ἀδήλων συναλλαγῶν —δηλαδὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ πονοκεφάλων— πρέπει νὰ πρώτη εἰς ὑψος πηγῆ των, τοῦ τουριστικοῦ καὶ τοῦ μεταναστευτικοῦ συναλλαγματος— συμποσούμενα εἰς 2.620 ἑκατ. δολ., ὑπερέβη τὰς πάσχεις φύσεως ἔξαγωγαὶ τῆς χώρας (διομηχανικά, βιοτεχνικά, γεωργικά κλπ. προϊόντα, ὄρυκτος πλούτου), ἀνελθούσας εἰς 2.522,4 ἑκ. δολ.

—Οἱ ἀδηλοί πόροι (τὸ πλεόνασμά των) καὶ οἱ μεγάλαι εἰσροὴ ιδιωτικῶν κεφαλαίων, ἥτοι 2.620,4 ἑκατομ. δολλαρίων + 1.333 ἑκατομ. δολλαρίων ἀντιστοίχως, συμποσούμενα ὅμοια εἰς 3.953,4 ἑκατ. δολ., εἶναι αἱ δύο μεγάλαι συναλλαγματικαὶ πηγαὶ, αἱ ὅποιαι, κατ' ἐπίσημον δμοδογράφων, ἐπεπτέπουν τὴν χρηματοδοτήσιν ἐνὸς ύψηλοῦ διὰ τὸ μεγέθος καὶ τὸν βαθμὸν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἐλλάδος, ἐπιπέδου εἰσαγωγῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ συντελούν εἰς τὴν στήριξιν ἐνὸς σχετικῶς ὑψηλοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀνάδοσης.

—Εἰς τὰς δύο μεγάλας αὐτὰς πηγὰς συναλλαγμάτων τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς Ναυτιλίας διαδραματίζει διαστολὴν ὡς ἀκολούθως:

α) Εἰς τοὺς ἀδήλους πόρους διὰ τῆς συνεισφορᾶς της, ἀνελθούσης τὸ 1977 εἰς 1.126,6 ἑκατομ. δολ.

β) Εἰς τὴν κεφαλαίων εἰσροὴν ιδιωτικῶν κεφαλαίων διὰ τῆς ἀξιολόγου συμμετοχῆς της καὶ εἰς τὰς δύο δασικάς μορφάς αὐτῆς, ἥτοι τόσον τὰς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν, δύον καὶ διὰ τῆς εἰσαγωγῆς κεφαλαίων εἰς συνάλλαγμα δι' ἀγοράν ἀκινήτων ὑπὸ τῶν ναυτικῶν, δύος καὶ τῶν εφοπλιστῶν.



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Shipsuppliers

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



EXPORT

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

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

Travemündner Straße 6
P. O. Box 15 05 49
D-2800 Bremen 1
Telex: 02 45 153 kara d
Telegrams: Karagiannidis Bremen

—'Επισημαίνεται ότι ρυθμός αύξησεως τών εις συνάλλαγμα καταθέσεων τών ναυτικών και λοιπών έργαζομένων έξωτερικού, δύστις καίτοι υψηλός κατά το 1977, σημειώνοι όπωσδήποτε έπιβράδυνσην ένα σχέσις με τά δύο προηγούμενα έτη 1976 και 1975. Ούτω αί εις συνάλλαγμα καταθέσεις ηγήθησαν το 1977 κατά 22.752 έκατ. δραχμών ή 36%, έναντι αύξησεως κατά 23.094 έκατ. δρχ. ή 57,7% το 1976 και 13.655 έκ. δρχ. ή 51,8% το 1975.

3. ΤΟ Α' 4ΜΗΝΟΝ ΤΟΥ 1978

Διά νά προσεγγίσωμεν χρονικώς τὸν κρίσιμον ρόλον, τὸν όποιον διαδραστίζουν αἱ ἔκ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν φορέων τῆς ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, συναλλαγματικαὶ εἰσπράξεις, θὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὰς ἔξελίξεις τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ κατὰ τὸ τρέχον έτος. Ούτω δέσει τῶν ἀνακοινωθέντων παρὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος στοιχείων, τὸ ισοζυγίον τοῦτο κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1978 ἐμφανίζει δυσμενεστέραν ἔξελιξιν, ήτις συγκρινομένη μὲ τὸ ἀντίστοιχον τετράμηνον τοῦ 1977, ἔχει ὡς ἀκολούθως:

	1977	1978	Ποσ. αὔξηση. (εἰς έκατ. δολ.)	μεταξὺ τῶν 2 ἔτῶν
Εἰσαγωγαὶ	2.061	2.346	13,8%	
Ἐξαγωγαὶ	888	911	2,6%	
Ἐμπορικὸν	—	—		
Ισοζυγίον	—1.173	—1.435	22,3%	
Ἄδηλοι πόροι	927	1.066	15 %	
Ἄδηλοι πληρωμαὶ	269	313	16,4%	
Ίσοζυγίου τρεχουσῶν	658	753	14,4%	
συναλλαγῶν				
Ίσοζυγίου ὀδηλῶν				
συναλλαγῶν (ἵτοι διαφορὰ μεταξὺ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου καὶ ισοζυγίου ὀδηλῶν συναλλαγῶν)	—515	—682	32,4%	
Κινητοὶ κεφαλαῖοι (καθαρὰ εἰσροή)	458	500	9,2%	

Διά νά ἔχωμεν μίαν νωπὴν εἰκόνα τῶν ἔξελίξεων τῶν τριῶν κυρίων πηγῶν ὀδηλῶν πόρων, χρήσιμον διὰ τὰ τελικά μας συμπεράσματα, παραθέτομεν τὰς ἐπὶ μέρους ἔξελίξεις αὐτῶν κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1978, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1977, ἔχουσῶν ὡς ἀκολούθως:

Οἱ ἄδηλοι πόροι ἀνήλθον εἰς 1.066 έκατ. δολ., αὔξησθεντες κατὰ 15%. 'Εξ αὐτῶν:

—Τὸ Ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 364 έκατ. δολ., αὔξηθεν κατὰ 2,8%.

—Τὸ μεταναστευτικὸν ἀνήλθεν εἰς 288 έκ. δολ., αὔξηθεν κατὰ 13,4%.

—Τὸ τουριστικὸν ἀνήλθεν εἰς 222 έκατ. δολ., αὔξηθεν κατὰ 35,4%.

'Αναλύοντες εἰδίκωτερον τὰ ἀποτελέσματα τοῦ μηνὸς 'Απριλίου τρέχ. έτους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν 'Απρίλιον 1977, ἔχομεν τὰς ἀκολούθους ποσοστίας μεταβολὰς:

Οἱ ἄδηλοι πόροι πορί ηγήθησαν κατὰ 16,6%, ἐκ τῶν ὀποίων:

—Τὸ Τουριστικὸν συνάλλαγμα ηγήθη κατὰ 50,9%.

—Τὸ Μεταναστευτικὸν συνάλλαγμα ηγήθη κατὰ 4,2%.

—Τὸ Ναυτιλιακὸν ἐ μ ε i ω θ η κατὰ 2,1%.

Τὸ ἐπὶ μέρους συμπέρασμα διὰ τὸ 1978 εἶναι διτὶ ἐναῦ τὸ Ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα παραμένει διὰ τὴν χώραν εἰς ἀπόλυτα μεγέθη, ἡ πρώτη πηγὴ ὀδηλῶν πόρων, ἐν τούτοις ὁ αὐξητικὸς τοῦ ρυθμὸς σημειώνει προϊόνταν σοδαράν κάρμψιν, ἔξελιχθεὶς ἐντὸς τοῦ 'Απριλίου εἰς πτωτικόν. 'Η οὐχί εὐχάριστος τοισάντη ἔξελιξις πρέπει νὰ παρακολουθηθῇ ἐπισταμένως ὑπὸ τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν συναλλαγματικὴν μας ίσορροπίαν.

'Αναφορικῶς μὲ τὴν ἔξελιξιν τῶν εἰς συναλλαγμα καταθέσεων κατὰ τὸ πρώτον 4μη-

νον τοῦ 1978, ἀνήλθον αὗται εἰς 261 έκατ. δολ., ἔναντι 228 έκατ. δολ. τοῦ ιδίου 4μηνον τοῦ 1977.

Εἰδικώτερον κατὰ τὸν 'Απρίλιον 1978 ἡ εἰσπορίδιοι ιδιωτικῶν κεφαλαίων ἀνήλθεν εἰς 129 έκατ. δολ., καλύψασα τὸ 73% τοῦ ἐλλειμματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν τοῦ ιδίου μηνὸς, ἀνελθόντος εἰς 176 έκατ. δολ. 'Εν τῶν εἰσρευσάντων αὐτῶν κεφαλαίων, σημαντικῶς ηγήθησαν εἰς τὰς εἰσπορίδιες, μετὰ τὴν μείωσιν, τὴν ὄποιαν είχον παρουσιάσει κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον.

'Απὸ τὰς τρεῖς δηλαδή συναλλαγματικὰς πηγὰς, αἱ δύο, ἡτοι "Ἄδηλοι Πόροι καὶ Κίνησις Κεφαλαίων, εἰς τὰς ὀποίας μετέχουν ὡς προελέχθη, ἡ Ναυτιλία καὶ οἱ παράγοντές της ναυτικοὶ καὶ ἐφοπλισταί, συνεισέφερον όμοι, κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1978, τὸ 63,19% τοῦ συνόλου τῶν συναλλαγματικῶν μας εἰσπράξεων (1.566 έκατον δολ.), ἔναντι τοῦ 36,81%, τὸ ὀποίον ἀντιπροσωπεύουν αἱ ἔξαγωγαί (911 έκ. δολ.).

4. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΑΔΗΛΩΝ ΠΟΡΩΝ

Εἰναι γεγονός ὅτι καὶ αἱ τρεῖς κύριαι πηγαὶ τῶν ὀδηλῶν πόρων (ναυτιλιακὸν, τουριστικόν, μεταναστευτικὸν) ἔχουν ἐπιδείξει μακροχρονίων ἰσχυρὸν δυναμισμόν, παρὰ τὴν εὐπάθειάν των εἰς τὴν διεθνῆ οικονομικὴν συγκυρίαν. Εἰς γενικὰς γραμμάς ἡ λόγω τῆς ύφεσεως τοῦ 1974 καὶ τῆς μετέπειτα δραδείας ἀνακάμψεως, ἀνακοπῆ τῆς αὐξητικῆς τάσεως τῶν εἰσδομῆστων, ἐπέδρασεν ἀνασχετικῶς ἐπὶ τῆς διεθνούς τουριστικῆς κινήσεως καὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Παρ' ὅλα ταῦτα αἱ δύο αὐταὶ πηγαὶ ὀδηλῶν πόρων παρουσιάζουν σηματικὴν αὔξησιν, ἵσην περίπου μετάξυ των, ἐντὸς τῆς 5ετίας 1973 - 1977.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸ μεταναστευτικὸν συναλλαγμα, τούτῳ παρουσιάζει τὴν χαμηλότεραν ἔξελιξιν μεταξὺ τῶν τριῶν κυρίων πηγῶν ὀδηλῶν πόρων. Τούτῳ ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀνδος διεθνῶς τῆς ἀνεργίας, καθ' ὅλη τὴν μετά τὸ 1973 περίοδον, ἀντέστρεψεν τὴν ἐλληνικὴν μεταναστευτικὴν ροήν διὰ τῆς ὑπεροχῆς τῶν παλινωστήσεων ἔναντι τῶν μεταναστεύσεων (π.χ. 1973: Μονίμως μεταναστεύσαντες 20.374. Παλιν-

νοστήσαντες 32.067).

'Απὸ τὰς τρεῖς κυρίας πηγὰς τῶν ὀδηλῶν πόρων, ὁ μὲν τουριστικὸς δὲν μετέχει εἰς τὴν ροήν ιδιωτικῶν κεφαλαίων (καταθέσεις εἰς συναλλαγμα, εἰσαγωγὴ κεφαλαίων δι' ἀγοράν ἀκίνητων), ἡ δὲ μετανάστευσις εύρισκεται ἐν ὑποχωρήσει. Ούτω ἡ πρωτοκαθεδρία διδεται εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

5. ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΜΑΣ

'Εκείνο ὅμως ποὺ αὐτομάτως καθιστά τὴν Ναυτιλίαν τὸν σημαντικότερον ἐλπιδοφόρον συναλλαγματικὸν παράγοντα εἶναι ἡ συνεχιζομένη κάμψις τῶν ἔξαγωγῶν μας, ἡτὶς συνδυαζομένη μὲ τὴν ἀντίστοιχον αὔξησιν τῶν εἰσαγωγῶν, ἔχει συντελέσει εἰς τὴν κατὰ 22,3% ὄπωσδήποτε μεγάλην δι' ἐφέτος (Α' 4μηνον) αὔξησιν τοῦ ἐμπορικού μας ἐλλείμματος (1.435 έκατ. δολ.).

Τὸ πρόβλημα τῶν ἔξαγωγῶν εἶναι μακροχρόνιον, ἀναγόμενον εἰς τὴν ἀναδιάρθρωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς ἀποσκοπούσαν τόσον εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, σσον καὶ εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐλληνικῶν ἔξαγωγῶν εἰς προϊόντα, εἰς τὰ ὀποῖα ή 'Ελλὰς ἔχει ή δύναται νὰ ἔχει την παραγωγὴν συγκριτικά πλεονεκτήματα, ιδιαιτέρως ἔναντι τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ. Αύτῃ εἶναι ἡ ἀποφις τοῦ κ. Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ἑλλάδος, διστις, ὡς ὑποστηρίζει, μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον αἱ ἔξαγωγαί θὰ καταστοῦν ἀποφασιστικὸς πρωθυποκός παράγων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας.

6. ΜΙΑ ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΑΠΟΨΙΣ

Πρὶν προχωρήσωμεν εἰς τὴν διατύπωσιν σκέψεων, καθ' ἃς μόνον ή Ναυτιλία, παρὰ τὴν μαστίζουσαν αὐτὴν δεινὴν κρίσιν, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ τὸ ἀμεσον συναλλαγματικὸν μας σωστίδιον, θὰ παραθέσωμεν αὐτούσια σσα πρὸ τινος (τὴν 27ην Μαΐου ἐ.ε.) εἰπεν ὁ κ. Διοικητής τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης τῆς 'Ἑλλάδος ἐνώπιον τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ισοζυγίον πληρωμῶν καὶ τὰς διαγραφομένας προοπτικὰς κατὰ τὸ τρέχον έτος.

'Η ὑπευθυνότητα τῶν λεχθέντων αὐτομά-

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

τως θέτει έπι τάπητος τὴν ἀνάγκην ἀμερίστου ἀλληλοσυμπαραστάσεως Κράτους καὶ Ναυτιλίας, ὥστε νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐπ' ὠφελεῖα ἀμφοτέρων, ἐπικινδύνως παραπεινόμεναι ἐκκρεμότητες. Ἰδοὺ τὸ σχετικὸν κείμενον.

«Ως πρὸς τὸ ισοχύγιο πληρωμῶν παραπτεῖται ὅτι ἡ χαλάρωση στὶς ἔξαγωγὲς καὶ μιὸς ἐπιτάχυνση στὴν αὐξῆση τῶν εἰσαγωγῶν, διευρύνουν τὸ ἄνοιγμα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοχύγιου. Τὸ ἔλλειμμα ἔξ αλλοῦ τοῦ ισοχύγιου τρεχουσῶν συναλλαγῶν φαίνεται νὰ μεγαλώνει, καθὼς δυσμενεῖς ἔξελίζεις στὸ ἔξωτερικό, ἀσκοῦν ἀνασταλτικὴ ἐπίδραση στὴν αὐξῆση τῆς εἰσροής γιὰ ὀρισμένες κατηγορίες ἀδήλων πόρων διεισδύτης.

ἘΦ' ὅσον ἡ διεθνῆς οἰκονομικῆς συγκυρία δὲν δελτιωθεῖ οὐσιαστικά σὲ σχέση μὲ τὸ 1977, πράγμα ποὺ ἀπὸ τὶς ἑκτήμησεις τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ὀργανισμῶν φαίνεται πολὺ πιθανό, ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία βὰ ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ 1978, δυσκολίες στὸν τομέα τῶν ἔξωτερικῶν τῆς συναλλαγῶν, μὲ ἀντίκτυπο καὶ στὴν ἔγχώρια οἰκονομικὴ δραστηριότητα. Μερικές ἀπὸ τὶς δυσκολίες αὐτές βὰ μποροῦσαν, ἵσως, νὰ ἀμβλυνθοῦν κατὰ τὸ μέτρο ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ γίνουν δραχυπρόθεσμες προσαρμογές στὴν ἔξωτερη ἐμπορικὴ πολιτικὴ τῆς χώρας».

Εὔχης ἔργον βὸ εἶναι ὅπως οἱ ὑπεύθυνοι τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων ἀντιληφθοῦν τὴν διαρύτητα τῆς ἔγκυρου ταύτης διαποτάσσεως - εἰδοποίησες, ἡ ὅποια δὲν ἀφήνει καὶ μεγάλην χρονικὴν ἄνεσιν διὰ τὰ μέτρα ἀντιμετωπίσεως.

Ἐπισημάνομεν τὰ ὅσα κρίσιμα ἐλέχθη-

σαν διὰ τοὺς ἀδήλους πόρους.

7. ΜΕΡΙΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ

Εἰς τὸ παραπτεῖν κείμενον δὲν προσδιορίζονται τὰ ἀναφερόμενα μέτρα δραχυπρόθεσμου προσαρμογῆς εἰς τὴν ἔξωτερικήν μας ἐμπορικὴν πολιτικήν, δοθέντος ὅτι ἡ αὔξησης τῶν ἔξαγωγῶν προσκρούει εἰς τὴν διεθνῆ χαλάρωσιν τῆς ἔξωτερικῆς ζητήσεως, μὴ δυναμένης νὰ ἐπηρεασθῇ ὑψῷ τῆς.

Ἔσως νὰ εἶναι ποικίλα μέτρα ἐκτροπῆς τῆς ἔξωτερικῆς καταναλωτικῆς ζητήσεως ἀπὸ εἰσαγόμενα μὴ διαστικά εἰδή, ἀπὸ διαφορική καταναλωτικῆς ὁγειας, μέτρα δηλαδὴ ἀποθερρύνσεως τῆς πολυτελούς καταναλωσέως, πρὸς τὴν ὅποιαν συνήθως τρέπεται ἡ ιδιωτικὴ καταναλωσις, εἰς περιόδους πληθωριστικῶν πιέσεων, ὅπως ἡ παρούσα, ὡς ὑποκατάστατον τῆς ἀποταμιεύσεως.

Πρόκειται περὶ τοῦ δυσχερεύοντος προβλήματος, τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζει ἡ οἰκονομικὴ πολιτική κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, εἰς διεθνῆ κλίμακα, ὅπως ἐπηρεάση συγχρόνως δύο κατευθύνσεις — τὴν συγκράτησιν τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀνοδικῆς τάσεως τῆς οἰκονομίας — αἱ ὅποιαι σῦμως ἀπαιτοῦνται μεταξύ τῶν μέτρων.

Ἄλλως τε, διεθνῶς, διανύομεν περίοδον ἐπιμόνου ἐπιδιώξεως τῶν εἰσαγωγῶν, ὡς μέτρου συμβάλλοντος εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν ἀνάκαμψιν. "Ιδε καὶ πολυμερεῖς ἐμπορικὰς διαπραγματεύσεις τῆς GATT, ὁ «γύρος Τόκου», αἱ ὅποιαι ἀπὸ μηνῶν διεζάγονται εἰς Γενεύην. "Αλλο τὶ ἐφαρμόζεται εἰς τὴν πρᾶξιν.

8. ΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ἄπο τὴν μέχρι τοῦδε ἀνάλυσιν τῶν συναλλαγματικῶν μας δεδομένων, προκύπτουν, εἰς ἀδράς γραμμάτων, τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα:

α) Αἱ ἔξαγωγαὶ εὐρίσκονται εἰς χαλάρωσιν, αἱ δὲ προσπτικαὶ βελτιώσεις τῶν μετατίθενται εἰς τὸ ὀπώτερον μέλλον, ὑπὸ τὴν αἵρεσιν, πάντοτε, μακροχρονίων διαφρωτικῶν προσαρμογῶν.

β) Τὸ ἀνησυχητικῶν διευρυνόμενον ἐμπορικὸν ἐλλείμμα, καθύπτεται ἀπὸ τὰ πλεονάσματα τῶν ἀδήλων πόρων καὶ ἀπὸ τὴν καθαρὰν εἰσροὴν ιδιωτικῶν κεφαλαίων, ἡ ὁποία τὴν τελευταῖαν 10ετίαν ἔξειλιχθη εἰς σημαντικωτάτην πηγὴν πορισμοῦ συναλλαγμάτων. Η κεφαρά εἰσροὴ ιδιωτικῶν κεφαλαίων συμβάλλει ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν κάλυψην τοῦ ἀλλείμματος τῶν τρεχουσῶν συναλλαγῶν, εἰς τὴν ἐπίτευξιν δηλαδὴ τῆς συναλλαγματικῆς μας ισορροπίας.

γ) Ἐκ τῶν ἀδήλων πόρων, τὸ συναλλαγματικὸν ἐμπορίον ἔχει πάντοτε, τὸ πρῶτον εἰς ψόφο.

δ) Ἐκ τῆς καθαρᾶς εἰσροῆς ιδιωτικῶν κεφαλαίων, τὸ μέγιστον ποσοστὸν αὐτῶν ἀποτελεῖται ἀπὸ τὰς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν καὶ λοιπῶν Ἐλλήνων ἐργαζομένων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὡς καὶ ἀπὸ τὴν εἰσαγωγὴν κεφαλαίων εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀγορὰν ἀκίνητων ὑπὸ τῶν ιδίων κατηγοριῶν (εἰς οὓς πλὴν τῶν ναυτικῶν, περιλαμβάνονται οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ἀπασχολούμενοι εἰς ναυτιλιασκὰς ἐργασίας τοῦ ἔξωτερικοῦ).

ε) Συνέπεις ἡ Ναυτιλία, οἱ ναυτικοὶ καὶ ὁ ἐφοπλισμὸς ἀποτελοῦν σήμερον ἀποφασιστικῶν παράγοντα διὰ τὴν ισοσκέλεισιν τοῦ ισοχύγιου πληρωμῶν, διότι μετέχουν ὡς πρωταγωνισταὶ καὶ εἰς τὰς δύο κυρίας πηγὰς συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων τῆς χώρας ("Ἄδηλοι πόροι, εἰσροὴ ιδιωτικῶν κεφαλαίων καὶ εἰς τὰς δύο μορφὰς αὐτῆς ὡς ἀνώτερων").

στ) Ἡ χαλάρωσις τῶν ἔξαγωγῶν καὶ ἡ ἀνοδος τῶν καταναλωτικῶν εἰσαγωγῶν ρίπτουν διαρέαν τὴν σκιάν των ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ μέλλοντος τῆς χώρας, ποσούτων μᾶλλον, καθ' ὅσον ὅλαι σὶ χώραι, προεξαρχουσῶν τῶν διοικητικῶν ἀνεπτυγμένων, στηρίζουν τὴν οἰκονομικὴν των ἀνάκαμψιν εἰς τὰς ἔξαγωγάς. Αὐτὸς σημαίνει διὰ τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν ὅτι εἰς τὸν οἰκονομικὴν της προσπάθειαν, στηριζομένην κυρίως εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ἔξαγωγῶν της καὶ δὴ εἰς διοικητικὴ προϊόντα, βὰ ἔχη πάντοτε ἀντιμέτωπον τὸν ὀξύτατον ἀνταγωνισμὸν τῶν ἄλλων χωρῶν, κατεχουσῶν ἡδη πολλὰ συγκριτικὰ πλεονεκτήματα.

ζ) Αἱ ἀλλαγαὶ τῶν ἔξαγωγῶν καὶ ἡ ἀνοδος τῶν καταναλωτικῶν εἰσαγωγῶν ρίπτουν κόσμον, ὑπὸ τὴν δαμόκλειον σπάθην τῆς εύτυχως ἀναβαλλομένης αὐξῆσης τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ὑπὸ τῶν χωρῶν τῆς OPEC, συγκεντρούνται ἀποκλειστικῶς, ὅσον πικρὰ καὶ ἔσχον εἶναι ἡ ἀλήθεια, εἰς τὸν τουρισμὸν, τὴν μετανάστευσιν καὶ τὴν Ναυτιλίαν, ὡς καὶ εἰς τὴν ἔκ τῶν πηγῶν τούτων προερχομένην ροήν ιδιωτικῶν κεφαλαίων.

Εἰδικότερον:

(ι) Ο τουρισμὸς διὰ τὴν οἰκονομικὴν μας ἐπιδίωσιν, τελούστων ὅπως καὶ εἰς τὸν λοιπὸν κόσμον, ὑπὸ τὴν δαμόκλειον σπάθην τῆς εύτυχως ἀναβαλλομένης αὐξῆσης τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ὑπὸ τῶν χωρῶν τῆς OPEC, συγκεντρούνται ἀποκλειστικῶς, ὅσον πικρὰ καὶ ἔσχον εἶναι ἡ ἀλήθεια, εἰς τὸν τουρισμὸν, τὴν μετανάστευσιν καὶ τὴν Ναυτιλίαν, ὡς καὶ εἰς τὴν ἔκ τῶν πηγῶν τούτων προερχομένην ροήν ιδιωτικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν χώραν.

(ιι) Ή μετανάστευσις λόγω τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς κρίσεως, ἔχει ἀντιστραφή, ὡς προεπιπομένων, εἰς παλινόστησιν. Οὕτω ἔχομεν τὴν κάμψιν εἰς τὸν αὐξητικοὺς ρυθμοὺς τοῦ μεταναστευτικοῦ συναλ-

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



λάγματος. Βεβαίως ή παλιννόστησις, συνοδευμένη συνήθως και από την εισαγωγή των οικονομιών των έπανερχομένων οικαδών, συμμετέχει κατά σημαντικόν ποσοστόν, εις την είσροήν ιδιωτικών κεφαλαίων.

(iii) 'Η Ναυτιλία ίσα είναι αποκλειστικός ό μόνος παραγωγικός κλάδος της οικονομίας, ό όποιος, ώς έστι και εύρισκεται, εν μέσω της πρωτοφανούς εἰς έκτασιν και διάρκειαν ναυτιλιακής κρίσεως, έχει μεγάλα περιθώρια νέων πολυτίμων μεταγγίσεων συναλλάγματος εἰς την οικονομίαν του τόπου.

9. Ο ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ

Δεν υπάρχει άμφισσος ότι ή έξυγίανσις του έμπορικου μας ισοζυγίου διὰ της άναπτυξεως, κυρίως των έξιαγων μας, αποτελεῖ την όρθιην οικονομικήν κατεύθυνσιν. 'Επαρκώς ομως έξετέθησαν αἱ δυσχέρειαι. Μέχρις ότου διπλωτέως άναπτυχθούν αἱ έξιαγων εἰς σημείον ὡστε νὰ δύνανται νὰ στρίψουν ούσιαστικά πάντα τὰς έξιαγων μας συναλλαγάς, τὶ γίνεται; 'Η Έλλάς θὰ σταματήσῃ την οικονομικήν της πρόσδομον; Εἰς τὸν κρίσιμον αὐτὸν προβληματισμόν, αὐτομάτως η σκέψις διλαύει πρόσδομον πρὸς τοὺς άδηλους πόρους και τὴν καθαρὰν εἰσροήν ιδιωτικών κεφαλαίων εἴτε υπὸ μορφῆς καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα, εἴτε δι' ὄγραν δικινήτων.

'Εδώ θερμαίνεται ή ἐλπίς, ἐντεῦθεν οι εὔτεβεις πόδοι διὰ τὴν καταπράνσιν της ἀγνίας τῶν ὑπευθύνων. Καὶ ομως λύσις υπάρχει, λύσις ἀμεσος, ποὺ ή Ναυτιλία μας παρὰ τὴν κρίσιν της, ἀνεξόδως και σήμερον μᾶς τὴν προσφέρει.

10. ΙΔΟΥ Η ΛΥΣΙΣ

'Επανδρώσατε δι' 'Ελλήνων τὰς 35.000 θέσεις ἐπὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων, τὰς όποιας καταλαμβάνουν σήμερον οἱ ἀλλοδαποί. Εἰς τόσους περίπου ἀνάδιδάζουν τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων μᾶς ὑπηρετοῦντας ξένους, τὰ πρώτα ἀποτελέσματα τῆς τελευταίως διεξαχθείσης παρὰ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δειγματοληπτικῆς ἀπογραφικῆς ἔρευνης.

'Εὰν ἀναλογισθούν οἱ ὑπεύθυνοι διὰ τὸ οικονομικὸν μέλλον τῆς χώρας ότι μὲ 82.470 'Ελληνας ναυτολογημένους τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1976 ἐπὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων (56.470 εἰς τὰ υπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν και 26.000 εἰς τὰ μετὰ τοῦ NAT ἀσφαλιστικῶν συμβεδλημένα υπὸ ξένας ση-

μαίας) και 85.147 ναυτικούς κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1977 (61.147 εἰς τὰ υπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν και καθ' ὑπολογισμὸν 24.000 εἰς τὰ μετὰ τοῦ NAT συμβεδλημένα), ἐπετεύθησαν εἰς τὸν συναλλαγματικὸν τομέα, ὅστις προκύπτουν ἀπὸ τὴν τελευταίαν ἔκδεσιν τοῦ κ. Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, τότε ὁ ἀριθμὸς τῶν 35.000 ξένων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων μας, αὐτομάτως καθίσταται ἐθνικὸς στόχος ἀποδύτου προτεραιότητος πρῶτον μέγεθος διὰ τὴν οικονομικὴν ἔξελιξιν τῆς χώρας, τὸ όποιον δέον νὰ καμφθῇ, ἀντισταθμίζεται δι' 'Ελλήνων.

Δὲν ἐπεκτεινόμεθα εἰς τὰς πολλαπλασιαστικάς εὐμενεῖς ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οικονομίας, τὰς όποιας συνυπάγεται ή ἐφαρμογὴ μᾶς συνεπούς πολιτικῆς στενοτέρας συνδέσεως τῆς Ναυτιλίας μετ' αὐτῆς. 'Απλῶς ὁμιλούμενον περὶ τῆς δημιουργίας διῆτην πρωθήσιν ἐκ τῆς στρατιάς τῶν ἀνέρων τῶν ἀπαραίτητων προϋποθέσεων διὰ γων ἡ ὑποστασιοχολουμένων ἡ ἐπαγγελματικῶς μὴ προσανατολισμένων νέων, πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἰς τὴν 'Ελλάδα, διπλασιεῖται τὰς χώρας, ὑπάρχει ἀργούν νεαροὶ ἐγγατικὸν δυναμικόν, τὸ όποιον ἐπιμόνως ζητεῖ ἐπαγγελματικήν διέξοδον. Τὸ φαινόμενον εἶναι διεθνές, ἀπασχολούν μονίμως τὴν ἡγετικὴν κορυφὴν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου. 'Η προσέλκυσις νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ἀπὸ μόνας τὰς προσπαθείας ἐνὸς 'Υπουργείοις και τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, σον φιλότιμοι και ἐὰν εἶναι αὐτοί. Τούτο προκύπτει και ἀπὸ τὰ μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα. Οὕτω κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1978 ἔλαβον ἀδειαν ναυτολογήσεως ἐπὶ ἐλληνοκτήτων πλοίων 30.248 'Ελληνες ναυτικοί, ἔναντι 32.894 ναυτολογηθέντων κατά τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1977, ἥτοι ἐφέτος, κατὰ τὸ υπὸ κρίσιν χρονικὸν διάστημα, ἐναυτολογήθησαν 2.546 ὀλιγότεροι διηποστόν 7,7%. Τὸ γεγονός εἶναι ἵσως συμπτωματικὸν. Πιθανώς, 'Υπάρχει ομως και ἔπειρον ἀψευδέστερον στοιχείον, ἀναφέρομενον εἰς τὸν νεοεισρχομένους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Οὕτω κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1978 ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ ἐλληνοκτήτων πλοίων 2.961 'Ελληνες μὲ θαλασσιν ὑπηρεσίαν ὀλιγωτέραν τῶν τριῶν μηνῶν ἡ λευκὸν ναυτικὸν φυλλάδιον, ἔναντι 3.381 μὲ τὴν αὐτὴν προϋπηρεσίαν, ναυτολογηθέντων

ὅμιοις κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1977. 'Ητοι ἐφέτος, κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον, ἐναυτολογήθησαν 420 ὀλιγότεροι ἀπὸ πέρυσι: νέοι: ναυτικοί, ἡ ποσοστόν 12,4%. Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεὶς ότι τὰ πλοία μας συνεχῶς αὔξανουν.

Εἰναι ἀναντίρρητον ότι ή δι' 'Ελλήνων ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων μας ἀπαιτεῖ καθολικὴν προσπάθειαν ἐπὶ ἐθνικῆς κλίμακος, ἀνάλογον μὲ τὴν καθολικότητα τῶν ἀναμενόμενων ἀποτελεσμάτων. 'Εν ἀνάγκη ὅς δοθεῖσι εἰς τοὺς νέους κίνητρα, ὅπως ἐγένετο διὰ τὴν περιφερειακὴν ἀνάπτυξιν και μάλιστα ὅμοιον οἰκονομικά.

11. ΟΣΩΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΙΡΟΣ

Πρέπει νὰ γίνη κατανοητὸν ότι ὁ ἀφελληνισμὸς τῶν πλοίων μας, σημαίνει συναλλαγματικὴν ἀφαίμαξιν τῆς οικονομίας και μάλιστα εἰς χαλεπάς, διεθνῶς, ημέρας. 'Ο ἐξελληνισμὸς τῶν πληρωμάτων εἶναι ή μόνη ἔγχωριος πηγὴ πορισμοῦ ἀναπτυξικῶν κεφαλαιών εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν κεφαλαιουχικού ἔξοπλισμοῦ, ποὺ ή οἰκονομία μας τόσον ἔχει ἀνάγκη. 'Εν ὅψει μάλιστα τῆς ὄριστικῆς μας ἐντάξεως εἰς τὴν ΕΟΚ, τὰ κεφάλαια ταῦτα εἶναι τοσούτον ἀπαραίτητα, καθ' ὅσον ή σμίκρυνσι τοῦ ἄχασματος μεταξὺ τῆς ἐλληνικῆς οικονομίας και τῶν οἰκονομιών τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ, προϋποθέτει υψηλοτέρους ρυθμούς ἀναπτυξέως.

Δὲν ἀμφιδάλλομεν ότι μίσιν ημέραν, οι ὑπεύθυνοι τοῦ τόπου τούτου, θὰ κινητοποιηθοῦν δραστηρίως διὰ τὴν ἐλληνικὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας. Μοιραίως ἔκει θὰ τοὺς ὄδηγήσουν αἱ συναλλαγματικαὶ δυσκολίαι. Είναι ζήτημα χρόνου. Φοβούμεθα ομως μήπως τοὺς προκαταλάβουν αἱ ἔξελίξεις. Διότι τὰ διατιθέμενα στοιχεῖα και αἱ ἐνδείξεις κραυγάζουν, στεντωρεία τῆ φωνῆ, ότι αὐτὴν τὴν πολύτιμον οἰκονομικὴν διέξοδον πρὸς τὴν θάλασσαν, ἴσως ή 'Ελλὰς νὰ μὴ τὴν διαθέτῃ ἐπὶ πολὺ. 'Η Ναυτιλία και οἱ φορεῖς της διὰ νὰ συνεχίσουν νὰ προσφέρουν, ἔχουν ἀνάγκην ἀνταποδοτικῆς συμπαραστάσεως.

Και αὐτὰ χωρὶς νὰ σχολιάσωμεν τὴν ἔτεραν πλευρά τῆς ναυτιλιακῆς προσόδου, τὴν ναυπηγοεπισκευαστικὴν δραστηρίοτητα. Εύρυτάτη η ἔξ αὐτῆς συναλλαγματικὴ εἰσφορά.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ύλικῶν και τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELAS) LTD

NAYTIAKA XMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»

SINGAPORE

ΛΙΒΕΛΛΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ



ΝΩΣΤΗ ΕΙΝΑΙ η συνήθειά μας στὸ δὲ, σὰν πικραθοῦμε ἀπὸ τὴν συμπεριφορὰ ἐνὸς εἰδικοῦ προσώπου, ξεσποῦμε σὲ ἀφοριούμενος καὶ κατάρεσ γιὰ δόλο τὸ ἐπαγγελματικὸν τοῦ συνάδη. Πρῶτο πλάνο ἡ δργὴ μας πρὸς τὸν ἐφοριακό... Δὲν ἀπολεῖπον δύος καὶ πολλοὶ ἄλλοι. Οἱ τέλονταικοί, οἱ ἀστυνομικοί, οἱ λιμενικοί. Λιόντα καὶ οἱ οἰκοδόμοι, οἱ ὑδρολικοί καὶ... τρέχει τὸ κορδόνι.

Ἐνοχληθήκαμε μὲν ἔνα ἀπὸ ἀντούς. Βουτάμε ἀμέσως σκοποῦ καὶ φάρσας γιὰ νὰ μεταφέρουμε στὰ δέρματα καὶ στὰ ἀνεπιθύμητα δόλοκληρη τὴν συντεχνία τους, μὲ συνοδεία φράσεων κάθε ἄλλο πάρα κολακευτικῶν.

Κάνων αὐτῆ τὴν εἰσήγηση γιὰ νὰ ἀσκοληθῷ μὲν ἔνα λίγον ἔξοργιστικὸν λίθελο καταχρημάτων στὸ πρωτοχρονιάτικο τεῦχος τοῦ ναυτιλιακοῦ περιοδικοῦ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΤΑΙΜ». Τοπογράφεται ἀπὸ τὸν κ. Πάνο Β. Σένον καὶ περιλούεται δλοὺς τοὺς «Ἐλληνες ἀσυρματιστὲς, πλὴν μιᾶς ἔξηρέσων. Τὸν Κ.Τ., δημος εἰδικά σημειώνεται.

Ἀνεξέλεγκτους κυρίους τοὺς ἀποκαλεῖ, ἐμποτιζόμενους μὲ κτηνῶδην ἀταίθελιαν καὶ ζα-

μικρουτιούμ. «Οτι ἔκ συστήματος ἀρνοῦνται νὰ ἔξυπηρτοῦν τὰ πληρώματα μὲ τὰ ἐξ Ἐλλάδος νέα καὶ ἀκόμα δυστροποῦνται στὴν τακτικὴ διεκπεραίωση τῶν ραδιοτηλεγραφημάτων τῶν ποντοπλόων συναδέλφων τους, μὲ προσχηματικὰ ὑπερβολικῆς, τάχια, ἐργασίας, ἀκαταλλήλου ὥρας ἐπαφῆς μὲ τὸν ἀσύρματο Αθηνῶν εἰλπ..

Τελικὰ καταλήγει στὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ κατάσταση θὰ θεραπευθεῖ ἀν προσληφθούμενον στὰ πλοῖα μας πάντα χιλιάδες Πακιστανοί Μαρκόνιδες...

Ἄσφαλθς, λοιπόν, πρόκειται καὶ ἐδὴ γιὰ τὸ φυινόμενο τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ παρόντος. Μὲ πάποιον ἀσυρματιστὴ θὰ πικράθηκε δὲ λιθελογράφος, γιὰ νὰ ἐκστρατεύεται ἐναντίον δλων, πλὴν τὸν Κ.Τ.

«Οπωδήποτε, ἀναγνωρίζουμε στὸν κ. Σένον τὸ ἔλληρητον τοῦ πρωτοχρονιάτικου του. Είναι ἀσφαλῶς ἔνος. Γιατὶ ἀν δὲν ἔτιν ἔνος καὶ ζητοῦσε τὴν περὶ ἀσυρματιστῶν πληροφορίαν ἀπὸ οἰονδήποτε «Ἐλλήρην ναυτικό, τότε πολὺ διαφορετικὴ θὰ ἀπαντήμει τὸν ἔνημιρωσθ.

Θὰ μάθινε πῶς οἱ ἀσυρματισταὶ δλων τῶν ἔλληρηνιδῶν πλοίων συγκεντρώνουν τὸν σεβασμό, τὴν ἐκτίμησην καὶ τὴν ἀγάπην τῶν συναδέλφων τους, οὐδὲ διλθυμό μεγαλύτερο κάθε ἄλλου ἔστι. Αὐτὸς δὲ δοὺ μόνο τώρα ἀλλὰ ἀπὸ τὴν πρώτη ἐποχὴ τῆς εἰσδόμου τους στὰ πλοῖα. «Ἐφθασαν δὲ οὲ σημειοῦ νὰ παρεξῆγονται συγχόντικα μὲ τὴν καχυποφύλα δὲ μεταφέρουν ἰδεῖς «ἀδυνατίες» στὰ πληρώματα. Μασάνουν τοὺς ἀποκαλεσμοὺς οἱ ἄλλοι ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων. Δὲν είναι δὲ μόνο τὰ ἐξ Ἐλλάδος

καὶ ἄλλα νέα ποὺ ἀκούραστα σὲ ἀσυρματισταὶ μας προσφέρουν στὸν τούς συναδέλφους τους. Δὲν είναι τὰ ραδιοτηλεγραφῆματά τους καὶ ἡ, κατὰ τὸ δυνατόν, σύνδεση γιὰ νὰ μιλοῦν μὲ τὰ σπίτια τους ἀπὸ μεγάλες ἀποστάσεις. Είναι καὶ πολλὰ ἄλλα. «Ἐπειδὴ ἔχουν κάποια ἐλευθερία στὰ λιμάνια, γνωνταὶ ταχυδρόμοι γιὰ τὴν διεκπεραίωση ἐπιστολῶν, ταχυδρομικῶν ἐπιταγῶν καὶ δεμάτων ἀκόμα. Συνδέουν ἀσθενεῖς στὸν γιατρούς καὶ τὰ νοσοκομεῖα. Καὶ ἀν θέλεις δὲ κ. Σένος νὰ περιορισθεῖ ἡ συζήτηση στὰ καταγγελλόμενα, δηλαδὴ στὴν περίπτωση τῶν νέων ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα, τὸν πληροφορούμενον δὲτ: αὐτὴ η ὑπόθεση τῆς ἀποστολῆς δελτίου νέων, ἐκαλλιεργήθη καὶ ἀρχίσε μὲ ἐνέργειες τῶν ἀσυρματιστῶν καὶ μόνο. Κάτι γνωρίζεις ἡ στήλη μου καὶ οἱ ἀναγνῶστες τῆς σχετικῶν.

«Ἐπειδὴ δὲν δικαίωσες τὸν θάνατον τηλεπικονομιῶν, είναι κακό νὰ τὸν πληροφορήσουμε καὶ γιὰ κάτι ἄλλα, δὲτ: Ή κακή ἐπαφὴ μὲ τὸν ἀσύρματο τῆς Αθηνῶν δὲ δλεῖς τὶς ἀποστάσεις, προσποθέτεις καὶ τὴν ὑπαρξὴν συγχρονισμένων καλῶν ἔγκαττασέων στὰ πλοῖα, πράγμα ποὺ δὲν ἔχεις ἀκόμη διλογηθεῖσε σὲ θλα. Κάτι ἄλλο δικαίωσες, ποὺ είναι καὶ τὸ κυριότερο. Οἱ ἀσυρματιστής νὰ είναι μᾶλλον ἔμπειρος, πράγμα ποὺ δὲν ομβάνεις εἰς δυο πλοῖα ἑταίρων, συνηθίζουν νὰ προσλαμβάνουν ἀσυρματιστές μὲ μειοληπτικὸ μιθολογικὸ συναγωνισμό, παραβαλλομένους μὲ Πακιστανούς, Φιλιππίνους, Κορεάτες καὶ υπηρόδους τοῦ Αΐμιν. Αὐτὸς, δικαίωσης ποὺ δημοσίευσε δὲ κ. Σένος καὶ τὸ τονίζει μᾶλιστα μὲ τὴν προτίμησή του. Θὰ γνωρίζεις ἀκόμα καὶ κάτι ἄλλο, δὲτ, η τάξη τῶν ἀσυρματιστῶν, πολὺ ὑποτιμᾶται ἀπὸ δριμούμενές ἐπιχειρήσεις μὲ πλοῖα ἔνοντα σημαντικῶν. Αὐτὸς δὲν τὸ γνωρίζεις εἰδότ, τότε τὸ δογματισμόν νὰ τὸ πληροφορήσει. Αὐτὸς δημοσίευε τὴν ιδιαί τυλάδα δηνού φιλοξενεῖται δὲ λιθελός του καὶ δὲ προσέξεις στὴ σελίδα 8. Πρόκειται γιὰ μιὰ ἐκτακτὴ παραχώρηση τῆς ἑταίριας μὲ τὴν δύοις θεοπλέσται μιὰ εἰδικὴ προστασία τῶν πληρωμάτων τῆς. Εκεῖ, λοιπόν, δὲ ἀσυρματιστής κατατάσσεται στὴ διαδίκτη τῶν ἀνθυποπλοιάρχων καὶ τῶν ὑπαξιωματικῶν, ἐνδιά τόσο είναι γνωστό καὶ ἀνέκαθεν λειτουργικῶν καθιερωμένο διτε δὲ ἀσυρματιστής Α' τάξεως ἔξοροιοται μιθολογικά μὲ τὸν ὑποπλοιάρχο καὶ Β' μηχανικό, δὲ δὲ Β' τάξεως μὲ τὸν ἀνθυποπλοιάρχο. Καὶ μόνο ἀπὸ αὐτὸς περιστατικό, κανένας «Ἐλληνης ραδιοτηλεγραφῆτης δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ προσφέρεται ἐκεῖ γιὰ ἐργασία, η δὲ συνδικαλιστικὴ τους δργάνωση, εἰδικότερα θὰ ἐπρεπε νὰ τὸ ἀπαγορεύει.

Σὰν ένος καὶ σό, λοιπόν, κ. Σένε, έχεις μὲν δὲ δικαιώματα νὰ γράψεις δὲτι θέλεις.

Τὰ γραφόμενά σου, κανένα δὲν «ξενίζουν» γιατὶ δικαίωσες τὸ περὶ ἀσυρματιστῶν θέμα σου ἔξερχεται: πάσης οσαρθρήτος, ἀλλὰ καὶ ἡ πολύτιμη ἀλλή συνεργασία σου ποὺ καταλήζει τὸ ίδιο περιοδικό σου, δεδουλώνει κάθε ἀναγνώστη διτε πρόκειται περὶ προσώπου ένοντος ἀπὸ τὴν ναυτική ζωή καὶ τὴν ἀστυνομίαν.

ΟΔΑΣΗΣ Π.

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

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

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιουπόλεως 29 — ‘Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ : 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΣ : 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF

PIMM'S No. I CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«ΟΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ / — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

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

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

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

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

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

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜI, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

‘Εξυπηρετοῦνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Προσθέμεις, πλοῖα ἔξωτερικού καὶ ἀποστέλλονται διώρα τοποτήνων στὸ ἔσωτερο.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

‘Ενοικιάζονται μὲ πλήρη ικίματι- σμόν:

Τὸ ‘Ισόγειον M2 300 καὶ δήμιο- ραφος M2 300.

Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

1977 - 1987

ΕΥΝΟΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

Παρά την κρίσιν ή όποια πλήρτει την παγκόσμιον ναυπηγικήν βιομηχανίαν, μία ένδιαφέρουσα μελέτη της γνωστής Δανικής έταιριας B & W έκφραζε την άποψιν ότι είς τινας κατηγορίας σκαφών θα ύπαρξη συντόμως αξιόλογος ζήτησις νεοτεύκτων. Ή έκ 56 σελίδων έκθεσις, υπό τὸν τίτλον «Ισορροπία εἰς τὸν Ναυτιλιακὸν Τομέα» — Πότε καὶ Πῶς;» άναφέρει ότι τώρα είναι ή κατάλληλος έποχη διά παραγγελίας μικρών τάνκερς μέχρις 60.000 τόν. d.w., δεδομένου ότι έντος του 1979 θα ξηρή έπιπευχθῇ ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως διά τὰ πλοία αὐτά, τὰ όποια διαλύνονται μὲ ταχύτατον ρυθμὸν λόγω τῆς παρωχημένης ήλικίας των. των. Αἱ παραγγελίαι διά μεγαλύτερα τάνκερα θα πρέπει νὰ ἀρχίσουν τὸ 1981-82, καθὼς ἐπίσης καὶ διὰ τὰ μετρίου μεγέθους μπάλκα κάρριερς, ἐνώ διὰ τὰ μικρότερα πρέπει νὰ ἀρχίσουν ἔντος άργυρότερον. Διὰ τὰ σκάφη γενικού φορτίου, δὲν προβλέπει ή ζήτησις ζήτησιν νεοτεύκτων πρὸ του 1982.

Διὰ νὰ καταλήξουν εἰς τὰ συμπεράσματα αὐτά, οἱ Δανοὶ ναυπηγοὶ καὶ κατασκευασταὶ ναυτικῶν μηχανῶν λαμβάνουν ὡς προϋπόθεσιν τὸ γεγονός ότι δὲν θὰ ύπαρξουν ούσιαστικοὶ παραγγελίαι νεοτεύκτων πρὸ τῆς έπιπευχεώς μιᾶς σχετικῆς ισορροπίας μεταξὺ προσφοράς και ζητήσεως. Ή θέσις αὐτὴ εἰ-

ναι, βεβαίως, θεωρητική, ὅλῃς ἀπαραίτητος διὰ τὴν πραγματοποίησιν προβλέψεων.

Ο ὄγκος τῆς παγκόσμιου Ναυτιλίας ύπολογίζεται σήμερον περὶ τὰ 630 έκατ. τόν. d.w. καὶ ή έκθεσις ύπολογίζει ότι πρέπει νὰ διατηρηθῇ εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα κατὰ τὴν προσεχῆ 10ετίαν. «Ενας τρόπος ἐπιτεύχεως ισορροπίας είναι ή ἐπίσπευσις τῶν διαλύσεων — τὸ 1977 διελιθίσαν σκάφη 14 περίπου έκατ. τόν. d.w., ἀλλὰ μετὰ 10ετίαν ύπολογίζεται ότι αἱ έπιτισι διαλύσεις θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 46 έκατ. τόν. d.w.

Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ πετρελαίων θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 4,6% περίπου ἐντὸς τῆς περιόδου 1977-87, ή δὲ μεγαλυτέρα αὐξησις θὰ σημειωθῇ περὶ τὰ τελή τῆς 10ετίας. Η έκθεσις προβλέπει ώρισμένας ἀνακατατάξεις: Ιδιαιτέρως στροφήν πρὸ τὸ μικρότερα δεξαιμενόπλοιο, λόγῳ τῆς ηύδημένης ἔξαρτησεως τῆς Εύρωπης ἐκ τῶν πετρελαίων τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐκ τῶν πετρελαίων τῆς Ἀλάσκας. Η δημιουργία διüλιστηρῶν εἰς τὰς πετρελαιοπαραγγούς χώρας θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ζήτησιν σκαφῶν μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου. Εν τῷ πεταξὲν, ἀναμένεται ότι ή μείωσις τῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου θὰ καταστήσῃ ἀναγκαῖαν τὴν μείωσιν τῆς παραγωγῆς, ή όποιας ύπολογίζεται ότι θὰ κυμαίνε-

ται μεταξὺ 33 καὶ 45 έκατ. διαρείσιαν ήμερησίων μετά τὸ 1980.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο στόλος τῶν δεξαμενών πλοίων κάτω τῶν 60.000 τόν. d.w. ἀνήρχετο εἰς 72 έκατ. τόνους τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου 1978 καὶ ἐνεφάνιζε μείωσιν 9 έκατ. τόν. ἐντὸς ἔτους. Αἱ νέαι παραγγελίαι τοῦ 1977 ήσαν μόνον 650.000 τόν. d.w. καὶ τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν διὰ τὰ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς ύπελογίζετο εἰς 3,2 έκατ. τόν. d.w. τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου. Αἱ διαλύσεις ἀναμένεται νὰ συνεχισθοῦν μὲ ψηφλὸν ρυθμὸν κατὰ τὸ τρέχον καὶ τὸ προσεχὲς ἔτος λόγω τοῦ παρηλίκου πολλῶν τάνκερς κάτω τῶν 60.000 τόν. d.w. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους τὸ πλεόνασμα εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων αὐτῶν δὲν ὑπερβαίνει τὰ 10 έκατ. τόν. d.w., συνεπῶς πρέπει νὰ ύπαρξῃ ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἐντὸς τοῦ 1979. Τούτει, λοιπόν, ή έκθεσις ότι ὁ χρόνος διὰ τὴν τοποθέτησιν νέων παραγγελιῶν είναι σήμερον, μὲ παραγγελίας 10 έκατ. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ 15 έκατ. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ 1979.

Τὰ δεξαμενών πλοία τῶν 60-150.000 τόν. d.w. θὰ ἐκποιηθοῦν σταδιακῶς ἀπὸ τὰ μικρότερα καὶ τὰ σύνοπτα - τάνκερς. Η συμμετοχὴ τῶν εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαίων αὐτοῖς ἀναμένεται νὰ μειωθῇ ἀπὸ 28% εἰς 26% μέχρι τὸ 1987. Τὰ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς ύπελογίζοντο εἰς 91 έκατ. τόν. d.w. τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου, ἐνώ ἐντὸς τοῦ 1977 παρηγγέλθησαν σκάφη ἐνός έκατ. τόν. d.w., ἀναβιδάζοντα τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν εἰς 5,5 έκατ. τόν. d.w. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους. Αἱ διαλύσεις ἀνήλθον εἰς 1,5 έκ. τόν. d.w. τὸ 1977, διπερ σημαίνει ότι ὁ ὄγκος τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ παραμείνῃ ἀμετάβλητος κατὰ τὴν προσεχῆ τριετίαν. Συνέπος, τὸ ύπαρχον πλεόνασμα ἔξι 20 έκατ. τόν. d.w. δὲν θὰ ξεπειθῇ ἐνωρίτερον τοῦ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

1981 ύπο τάς εύνοϊκωτέρας συνθήκας.

Τὰ δεξιαμενό πλοιαρία τών 150.000 τόν. d.w. συγκροτούν ένα στόλον έκ 206 έκατ. τόν. d.w., ένων υπάρχουν άκομη παραγγελίαι διά 13 έκατ. τόν. d.w. Τὸ σύνολον τοῦ στόλου είναι ήλικίας κάτω τῶν 10 έτών, οὕτως διστάσει αἱ προσπτικαὶ διαδύσεων είναι περιωρισμένα. 'Ελλείψει νέων παραγγελιῶν εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον, ἐνδέχεται νὰ ἐπέλθῃ ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τὸ 1981, τὸ ἐνωρίτερον, ἀλλὰ πιθανώτερον τὸ 1983. Τὰ μεγάλα τάνκερα θὰ διατηρήσουν, κατὰ τὴν ύπο Ἐλεγχον 10ετίαν, τὴν ἑκατόντα παραγγελίαν εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον, ἐνδέχεται

τὰ μπάλκα κάρριερς τῶν 10-40.000 τόν. d.w. συνεκρότουν ένα στόλον ἑκ 71,8 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου, αὐξηθέντα κατὰ 7 έκατ. τόν. τὸ 1977. Αἱ παραγγελίαι τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀνήλθον εἰς 3,8 έκατ. τόν., αναδιβάσασαι τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν εἰς 9,5 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1978. Μολονότι ἀρκετά σκάφη ἔχουν ήλικίαν ἄνω τῶν 15 έτών, αἱ διαδύσεις τοῦ 1977 ήσαν μόλις 500.000 τόν. d.w. Τοῦτο σημαίνει ὅτι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης θὰ ἔξακολουθήσῃ διογκουμένη καὶ θὰ φθάσῃ τὰ 25 έκατ. τόν. d.w. τὸ 1979. 'Υπὸ τὰς πλέον εύνοϊκάς συνθήκας δὲν προβλέπεται ισορροπία εἰς τὸν τομέα αὐτὸν πρὸ τοῦ 1982-83. Τὰ μετρίου μεγέθους σκάφη θὰ κερδίσουν ἔδαφος εἰς δάρος τῶν μικροτέρων.

'Ο στόλος τῶν μπάλκα κάρριερς 40-80.000 τόν. d.w., αὐξηθεῖς κατὰ 3,8 έκατ. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ 1977, ἐφθασε τὸ σύνολον τῶν 42,9 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ια-

νουαρίου 1978. Μόνον 0,7 έκατ. τόν. παραγγέλθησαν κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος. Σύνολον παραγγελιῶν 4,2 έκατ. τόν. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου. Λόγω ἡλικίας ἀναμένεται διτὶ ἀρκετά σκάφη θὰ διασιθουν ἐντὸς τῆς προσεχοῦς τριετίας. 'Εάν δὲν υπάρξουν νέαι παραγγελίαι, τὸ πλεόνασμα θὰ φθάσῃ εἰς 12-14 έκατ. τόν. d.w. περὶ τὰ μέσα τοῦ τρέχοντος ἔτους διὰ νὰ ἔξαλειφθῇ σταδιακῶς μέχρι τὸ 1982.

Τὰ μπάλκα κάρριερς ἄνω τῶν 80.000 τόν. d.w. συνεκρότουν στόλον ἑκ 36,7 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου —αὔξησις 2,5 έκατ. τόν. τὸ 1977. Μὲ νέας παραγγελίας 600.000 τ. ἐντὸς τοῦ '77, τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν ἀνήρχετο εἰς 3,6 έκατομ. τόν. d.w. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους. Λόγω τοῦ νεαροῦ τῆς ἡλικίας τῶν σκαφῶν αὐτῶν, προβλέπεται ὅτι αἱ διαδύσεις θὰ εἰναι περιορισμέναι κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, ἐνώ τὸ πλεόνασμα θὰ κορυφώθη περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς τὰ 9 περίπου έκατ. τόν. d.w. 'Ισορροπία δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ 1983.

Αἱ μεταφοραὶ γενικῶν φορτίων ηὔξηθησαν κατὰ 4% ἐτησίως τὴν περίοδον 1965-1972, ἀλλὰ διὰ τὴν 10ετίαν 1977-1987 ἀναμένεται μέση ἐτησία αὔξησις τῆς τάξεως τοῦ 2%. 'Η ζήτησις νέου τοννά, κατὰ τὴν ύπο Ἐλεγχον 10ετίαν, θὰ περιορισθῇ εἰς συγκεκριμένους τύπους ἔξειδικευμένων σκαφῶν, μολονότι εἰς τὰ πλοία - κοντέινερς καὶ ρό-ρό πετισμαίνεται ήδη υπερπρόσφορά λόγω ἀπρογραμματίστων παραγγελιῶν κερδοσκοπικοῦ χαρακτήρος.

'Ο στόλος τῶν σκαφῶν γενικοῦ φορτίου κατὰ τῶν 8.000 τόν. d.w.

ἀνήρχετο εἰς 47,5 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου, αὐξηθεῖς κατὰ ἕν έκατ. τόννων τὸ 1977. Μὲ νέας παραγγελίας 2,1 έκατ. τόν. ἐντὸς τοῦ 1977, τὸ σύνολον τοῦ ύπο παραγγελίων τοννάς τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀνήρχετο εἰς 2,8 έκατ. τόν. d.w. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους. Αἱ διαδύσεις ἐφθασαν τὸ ἅντερον έκατ. τόν. d.w. τὸ 1977, τὸ πλεόνασμα ἀναμένεται νὰ φθάσῃ τὰ 10 έκατ. τόν. d.w. μετὰ ἓν έτος καὶ νὰ ἐπέλθῃ ισορροπία μεταξὺ 1982 καὶ 1984.

Τὰ πλοία γραμματικά μεταξὺ 8.000 καὶ 14.000 τόν. d.w. συνεκρότουν ἔνα στόλον ἑκ 46,9 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1978. Τὴν προσθήκην νεοτευκτῶν ἐντὸς τοῦ 1977 (1,4 έκατ. τόν. d.w.) ἔξισορρόπησαν αἱ διαδύσεις. Τὸ παρὸν πλεόνασμα τῶν 8 έκατ. τόν. d.w. ἐνδέχεται νὰ ἔξαλειφθῇ τὸ 1980, ἀλλὰ πιθανώτερον τὸ 1982.

Τὰ πλοία γενικοῦ φορτίου ἄνω τῶν 14.000 τόν. d.w. συνεκρότουν στόλον ἑκ 35,4 έκατ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1978, μὲ αὔξησιν 4,7 έκατ. τόν. ἐντὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους. Αἱ παραγγελίαι τοῦ 1977 ἀνήλθον εἰς 4,2 έκατ. τόν. d.w. καὶ τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν ήτο 9,5 έκατομ. τόν. d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου.

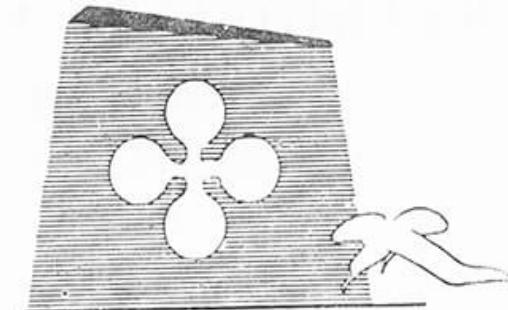
Τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰναι ἡλικίας κάτω τῶν 12 έτών, συνεπῶς δὲν προβλέπεται ψηφλὸς ρυθμὸς διαδύσεων. 'Επι πλέον, ὑπάρχει ἔνα τεράστιον ἔμμονον πλεόνασμα εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτήν, τὸ δόποιον θὰ φθάσῃ τὰ 15 περίπου έκατ. τόν. d.w. περὶ τὸ 1980-81. 'Ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἐνδέχεται νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ 1984, ἀλλά, πιθανώτερον, δχι πρὸ τοῦ τέλους τῆς ύπο ἀνασκόπησιν 10ετίας.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ 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

ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΟΥΜΕΝΑ

«ΔΡΙΜΕΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΕΔΗΜΟΣΙΕΥΘΩ»

Τό κατωτέρω δημοσίευμα κατεχωρήθη εις τὴν ἔκδοσιν τοῦ Λόγους «Ναυτική Επιβολήσις» τοῦ Μαΐου. Καὶ υπογραμμίζεται εἰς τὴν δημοσίευσιν τους: «Η ἔκθεσις πρέπει νὰ ἀναγνωσθῇ ἀπὸ ὅλους τοὺς κατέχοντας ὑπευθύνους θέσεις εἰς τὰς ἀσφαλείας τῆς Ναυτιλίας».

«Η ἔκθεσις τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ινστιτούτου τῆς Ὀλλανδίας διὰ τὰ σάμπτωτάνταρν δεξαμενόπλοια. — Θεωρεῖ τὸ 55% τῶν ἐλληνικῶν τάνκερς ώς κάτω τοῦ ἐπιτρεπτοῦ μέτρου. — Βαρύτατοι χαρακτηρισμοὶ διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα. — Ο ἀριθμὸς καὶ τὸ εἶδος τῶν ἀτυχημάτων. — Σύγκρισις ἐλληνικῆς καὶ βρετανικῆς σημασίας. — Σύστασις πρὸς τοὺς ναυλωτὰς νὰ ἐλέγχουν τὴν κατάστασιν τῶν πλοίων.

Εἰς μίαν 68σέλιδον ἔκθεσιν ὑπὸ τὸν τίτλον «σάμπτωτάνταρν τάνκερ», κυκλοφόρησασαν προσφάτως ὑπὸ τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ινστιτούτου τῆς Ὀλλανδίας, ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ ἐπὶ τῶν 450 ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοιων, τὰ ὅποια, κατὰ τὴν ἔκθεσιν, ἀποτελοῦν κίνδυνον διὰ τὰ πληρώματα των, τὸ φορτίον των καὶ τὸ περιβάλλον, ἐνώ συγχρόνως δυσφημοῦν τὴν σημασίαν των καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς των.

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν, πλοίοιν «κάτω τοῦ μέτρου» (σάμπτωτάνταρν) εἰναι τὸ πλοίον ὃπερ δὲν πληροῖ τοὺς ὑπὸ τοῦ ΙΜΚΟ καθιερωμένους κανονισμούς ἀσφαλείας καὶ τὸ ὅποιον δὲν συμφορύσται πρὸς τὰ ἐπίπεδα συνθέσεως τὰ ὅποια εἰναι γενικῶς παραδεγμένα ὑπὸ τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν.

«Η ἀσφάλεια τῆς ναυπιλοΐας, συνεχίζει ἡ ἔκθεσις, ἔξαρτασται ἐκ τῶν ὄρων κατασκευῆς καὶ ἔξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ τῶν ὄρων συνθέσεως καὶ ἐπαγγελματικῆς ικανότητος τοῦ πληρώματος αὐτοῦ. Αὕτη, ἐκτὸς τῶν ναυτικῶν ἐνδιαφέρει ἐξ ἵσου τοὺς ἀσφαλιστάς οἵτινες καλοῦνται νὰ ταξινομήσουν τὰ πλοῖα ως ἀξιόπλοια καὶ οἱ ὅποιοι δὲν διοθέουν μέθοδον συστηματικοῦ ἐλέγχου τοῦ ναυτιλιακοῦ ἔξοπλισμοῦ ἢ τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἀσφαλίζουν.

Οι πίνακες τοὺς ὅποιους κατήρτισε τὸ Ινστιτούτον ἀποδεικνύουν ὅτι τὸ ποσσοτόν τῶν ἀτυχημάτων τῶν ἐλληνικῶν, λιθερι-

νῶν, παναμαϊκῶν καὶ κυπριατικῶν πλοίων εἰναι ἀνά τοῦ μέσου ὄρου. Ως κυρία αἰτία ἐπεσημάνθη ἡ κακή ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων αὐτῶν. Μὲ τὰ ίδια τῆς κριτήριοις ἡ ἔκθεσις ὑπολογίζει ὅτι ἐκ τῶν 320 ὑπὸ ἐλληνικῆς σηματίου δεξαμενοπλοίων τὰ 175 εἰναι κατὰ τοῦ μέτρου. Γενικότερον ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀνώ τῶν 6.000 κο. δεξαμενοπλοίων ὑπέρχουν κάτω τοῦ μέτρου 175 ὑπὸ ἐλληνικῆς σηματίου, 150 - 200 ὑπὸ λιθερισμήν, 20 ὑπὸ παναμαϊκήν καὶ 30 - 50 ὑπὸ κυπριατικήν.

Ἐν ὅψει τῆς ἀδυναμίας προβλέψεως τῶν διοικητικῶν τῆς ζητήσεως πετρελαίου, αἱ μεγάλα ἔτοιρια διατηροῦν μίαν ἐλαστικότητα εἰς τὰς ἀναλογίας προσφορᾶς μεταφορικῶν ὑπερτερετῶν μεταξὺ τῶν ίδικῶν τῶν πλοίων καὶ τῶν πλοίων τὰ ὅποια ναυλώνουν παρ' ίδιωτῶν ἐπὶ μακρά, μέση ἡ δραχεῖα διαρκεία. Τὸν Αὔγουστον τοῦ 1977 ὁ παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων συνεπούστο εἰς 325 ἑκατομ. τόν. d.w. ἐκ τῶν πλοίων τὸ 60.3% ἀνήκει εἰς ἀνεξαρτήτους ἐφοπλιστάς.

Τὰ σάμπτωτάνταρν τάνκερς χρησιμοποιοῦνται συνήθως εἰς μικρᾶς διαφορείς ναυλώσεις. Οἱ ἀριθμοὶ δεικνύουν ὅτι τὰ μέσου μεγέθους παλαιά σκάφη ὑπόκεινται περισσότερον εἰς ἀτυχήματα, ὀλλὰ κατὰ τὴν ἔκθεσιν, ἡ ποιότητας τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τοῦ πληρώματος ἔχει πολὺ μεγαλυτέραν σημασίαν ἀπὸ τὴν ἡλικίαν καὶ τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου. Δεδομένου ὅτι αἱ ἔταιρια πετρελαίου προσέχουν περισσότερον ὅταν ναυλώσουν σκάφη διὰ μακράν περιόδουν, τὰ σάμπτωτάνταρν πλοία ἐντοπίζονται κυρίως εἰς τὰς κατὰ ταξίδιον ναυλώσεις.

Ίδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος εἰναι τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ εἶδος τῶν ἀτυχημάτων. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ καλύπτουν τὴν περίοδον 1972 - 1976 καὶ ἀναφένται εἰς σοδαρὰ ἀτυχήματα μετὰ τὰ ὅποια τὸ πλοίον δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του:

—Πυρκαϊαὶ εἰς μηχανοστάσιον, ἔκρηξις μηχανοστάσιον ἢ σοδαραὶ μηχανικαὶ 62δαι 23,9%.

—Συγκρούσεις 21,5%.

—Προσαράξεις 30%.

—Πυρκαϊαὶ ἢ ἔκρηξις ἐκτὸς μηχανοστάσιον 13,3%.

—Κατασκευαστικαὶ ἐλλείψεις καὶ ἀδυναμία 7,3%.

—Ἄλλαι αἰτίαι (κακοκαιρία, πάγοι, ἔσαφανίσεις κλπ.) 3,9%.

Οι πίνακες οὗτοι ὀδηγοῦν κατ' εὐθείαν

εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα. Η ἐπιδρασίας τοῦ ἀνθρωπίνου σφάλματος εἰς τὰ ἀτυχήματα τῶν τάνκερες είναι ἀποφασιστικῆς σημασίας. Τὸ ποσσοτόν τῶν ἀτυχημάτων εἰς πλοία τῶν ἔταιριων πετρελαίου είναι ἐξαιρετικῶς χαμηλόν. Ἀντιθέτως ὑπάρχουν ἐνδείξεις ὅτι ωρισμένον τῆμα τοῦ ἐκ δεξαμενοπλοίων στόλου τῆς Λιθερίας, Ἐλλάδος, Παναμᾶ καὶ Κύπρου ταξιδεύει μὲ σάμπτωτάνταρν πληρώματα, λόγω κακῆς διαχειρίσεως ἢ μεθόδων ἐκμεταλλεύσεως χαμηλῆς ποιότητος.

Ἐκ μιᾶς συγκρίσεως γενομένης μεταξὺ 37 τάνκερων ἀνηκόντων εἰς ἀνώνυμον «Ἐλλήνα» ἐφοπλιστὴν καὶ φερόντων τὴν ἐλληνικήν σηματίαν καὶ 37 ἰστομών τάνκερες ἀνηκόντων εἰς ἔταιριαν πετρελαίου ὑπὸ βρετανικήν σηματίαν προέκυψαν τὰ ἀκόλουθα: Τὸ 1973 ἐκ τῶν πλοίων τῆς βρετανικῆς ἔταιρίας ὑπέστησαν ἀτυχήματα μόνον 10, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μικρᾶς ἐκτάσεως, αἱ δὲ ἀπολογεῖσαι ἡμέραι ὑπελογίσθησαν ἐν συνόλῳ εἰς 10. Ἀντιθέτως, ἐκ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τὰ 28 ὑπέστησαν ἐν ἥπεισιν ἀτυχήματα πολλὰ ἐκ τῶν ὅποιων σοδαρά, αἱ δὲ ἀτολεσθεῖσαι ἡμέραι ὑπελογίσθησαν εἰς 1.072.

Ο ἐλεγχος τῆς γενεσιούργου αἰτίας τῶν ἀσυγχρονίστων πλοίων, είναι δυνατός διὰ στενωτέρας υιεργασίας μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν «Ἐνώσεων, τῶν Ἐθνικῶν Ναυτιλιακῶν Ἀρχῶν, τῶν Νηογνωμόνων, τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῶν Ἀσφαλιστῶν. Πολλὰ ἐπίσης δύνανται νὰ πράξουν οἱ ναυλωταί, δεδομένου ὅτι ἀπὸ αὐτοὺς κυρίως ἔχαρτωνται οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἀσυγχρονίστων σκαφῶν. Οφείλουν λοιπὸν οἱ ναυλωταὶ εἰς πάσαν προσφορὰν πλοίου τὴν ὅποιαν δέχονται, νὰ ἔξετάζουν μὲ προσοχὴν τὸ μητρώον ἀτυχημάτων τοῦ προσφερομένου πλοίου, τὴν ἐθνικότητά του καὶ τὴν ἴκανοτητά των πληρωμάτων του, τὴν θέσιν του ἀπὸ πλευρᾶς ἐπιθεωρήσεως, καθὼς καὶ τὸ μητρώον τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τὴν ὅποιαν ἀσκεῖ ἀλλὰ καὶ ἄλλα διαθέσιμα σήμερον στοιχεῖα ὅπως είναι π.χ. τὰ computer data τῆς Marine Management Systems τῆς N. Yόρκης.

«Η ἔκθεσις ἔξ αλλού δὲν βλέπει τὴν δραστηριότητα τῆς ΔΟΜ δύ λόγων τοῦ προβλήματος, δεδομένου ὅτι ἡ ΔΟΜ ἀσχολεῖται σχεδὸν ἀποκλειστικά μὲ τὸ μισθολογικὸν ζῆτημα, ἡ δὲ ἐπιρροή της περιορίζεται κυρίως εἰς τὴν Βορειοδυτικὴν Εύρωπην καὶ τὴν Αὐστραλίαν.

Σημειούνται ἐν τέλει ὅτι ἡ ἔκθεσις φέρει ἡμερομίνιαν Φεβρουαρίου 1978 καὶ διατίθεται πρὸς Λ.Α. 7,44 ὑπὸ τοῦ Τμήματος Δημοσίων Σχέσεων τοῦ Netherlands Maritime Institute (19 Hofplein P.O. Box 1555. Rotterdam).

Rafferty Ship Agency (Phila.) Inc.

P.O. BOX 22

SOMERDALE, N.J. 08803

ROUND THE CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL

President: JOSEPH RAFFERTY (Rafferty Ship Agency)

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

ΥΠΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ

Η Π.Ν.Ο. ΖΗΤΕΙ ΑΥΓΕΣΙΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΚΑΤΑ 30%

ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΝ ΣΕΙΡΑΣ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ

ΥΠΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Αύξησιν τών άποδοχών κατά 30% και την ικανοποίηση μιᾶς σειράς εισέτι αίτημάτων ζητεῖ ή διοίκησης τής Πλανετηρίου Ναυτικής 'Ομοσπονδίας διά τὴν υπογραφήν νέας Συλλογικής Συμβάσεως' Έργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγών πλοίων ἀνά τῶν 4.500 τόν. d.w. ισχύος ἐνὸς ἔτους, ἀρχομένης ἀπό 1.7.78.

Συγκεκριμένας, ή διοίκησης τῆς ΠΝΟ, μὲ έξιδικον δήλωσιν, τὴν ὅποιαν ύπεβαλεν εἰς τὴν 'Ενωσιν Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν τὴν 7ην Ιουνίου, ζητεῖ :

• Αύξησιν κατὰ ποσοστὸν 30% τῶν μισθῶν ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὸ μισθολόγιον τῆς ἀπὸ 11.3.77 Σ.Σ.Ε. διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον ἀπὸ 1.1.78 μέχρι 30.6.79. Οι βασικοὶ μισθοὶ τῶν κατατέρων πληρωμάτων ποὺ θὰ προκύψουν μετὰ τὴν κατὰ τὰ ἄνω ποσοστιαίαν αύξησιν νὰ προσαυξηθοῦν κατὰ 1.500 δρχ. μηνιαίων, πλὴν τοῦ μηχανοθρόνου Α', διὰ τὸν ὅποιον ζητεῖται προσαύξησης 1.000 δρχ. μηνιαίων.

• Τὸ ἀπίδομα Κυριακῶν νὰ καθορισθῇ ἀπὸ 14% εἰς 16% τοῦ μισθοῦ ἐνεργείας.

• 'Η χορήγησης τοῦ ἀπίδοματος ἐκ τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ἀρχίζει ἐπὶ τὴν συμπληρώσει συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἔξι μηνῶν, ητοι νὰ χορηγούνται 15 ἡμερομίσθια διὰ τοὺς ἔξι μῆνας καὶ 2.5 ἡμερομίσθια δι'. Ἔκαστον ἐπὶ πλέον μῆνα ὑπηρεσίας. Εἰς τὰς καὶ ἔξαιρεσιν περιπτώσεις χορηγήσεως τοῦ ὡς ἄνω ἀπίδοματος, καὶ πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔξαμηνος ὑπηρεσίας νὰ προστεθοῦν καὶ αἱ περιπτώσεις λόγω κατασχέσεως, ναυαγίου, πωλήσεως πρὸς διάλυσιν καὶ λόγω ἀπολύνσεως ὑπαιτιότητη τοῦ πλοίου. Μετὰ τὴν συμπληρώσιν τοῦ ἔξαμηνου κλάσμα τοῦ μηνὸς πέραν τῶν 15 ἡμερῶν νὰ λογίζεται ὡς ὀλόκληρος μῆν διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀπίδοματος, τὸ ὅποιον δέον νὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῶν παγίων καὶ σταθερῶν καταβαλλομένων ἀπόδοχῶν, πλὴν τῶν ὑπερωριῶν.

• Τὸ ἔκ 10% ἀπίδομα δεσμευοπλοίοις νὰ καθορισθῇ εἰς 15% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ καὶ διὰ τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα υγραέρια η παράγωγα πετρελαίου νὰ χορηγηθῇ ἀπίδομα εὐφλέκτων ὑλῶν ἔξ 20% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ. Τέλος διὰ τὰ πλοῖα ρά-ρό, ἐμπροσθικών λαπτ., νὰ χορηγηθῇ εἰδικὸν ἀπίδομα ἔκ 5% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

• Αἱ ὥραι τῆς ὑποχρεωτικῆς ἔργασίας νὰ καθορισθοῦν εἰς 40 δι' ὅλους τοὺς ναυτικούς.

• 'Η υπερωριακή ἀμοιβὴ νὰ ἔξευρίσκεται διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν μηνιαίων ἀπόδοχών διὰ τῶν ὥρων τῆς μηνιαίας ὑποχρεωτικῆς ἀπασχολήσεως. 'Η ἔργασία διὰ τὸν ἀποδομασμὸν τοῦ πλοίου νὰ περιλαμβάνεται εἰς τὴν ὑπερωριακὴν ἀμοιβὴν καὶ εἰς τοὺς ναυτικοὺς οἰτίνες παραμένουν ἐντὸς τοῦ πλοίου ἐν δρῷῳ διὰ λόγους ἀσφαλείας νὰ καταβάλλεται, διὰ τὸν πέραν τοῦ 8ώρου χρόνου, ὑπερωριακή ἀμοιβὴ τεσσάρων ὥρων ἀπὸ Δευτέρας μέχρι καὶ Παρασκευῆς καὶ ὅκτὼ ὥρων διὰ τὸ Σάββατον, Κυριακὴν καὶ τὰς ἔορτὰς ἀργίας.

• 'Η ἔκκαθάρισις καὶ ἔξόφλησις τοῦ μισθοῦ καὶ τῶν προσθέτων καὶ ίδιαιτέρων ἀμοιβῶν νὰ ἐνεργήται κατὰ μῆνα καὶ ὅχι κατὰ τοίμην καὶ η μισθοδοσία τοῦ ναυτικοῦ, περιλαμβανομένης καὶ τῆς τροφοδοσίας, νὰ ἀρχίζῃ ἀπὸ τῆς ἡμέρας καταθέσεως τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου εἰς τὴν πλοιοκτήτην ἐταιρίαν. Εἰς τὸν ἀναχωρῶντα διὰ ναυτολόγησιν ἢ παλινσταῦντα νὰ χορηγήται ποσὸν 15 διολλαρίων ἡμεροήσιως διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἔξδων διακινήσεως τοῦ. 'Η παλινστητοῦ δέον νὰ ἐνεργήται ἐντὸς 24 ὥρων ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόλυτης πραγματοποιεῖται εἰς περιοχής τῶν λιμένων Εὐρώπης, Β. καὶ Δ. Ἀφρικῆς, Μαύρης καὶ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, ἐντὸς 48 ὥρων ἐφ' ὅσον πραγματοποιεῖται εἰς ἄλλας περιοχάς τῆς Υδρογείου, ἐν περιπτώσει δὲ καθυστερήσεως πέραν τοῦ 24ώρου καὶ τοῦ 48ώρου νὰ καταβάλλεται εἰς τὸν ναυτι-

κὸν ὁ συμπεφωνημένος μισθὸς καὶ τὸ ἀπίδομα τροφῆς. Τέλος, ἐάν τὸ πλοῖον παραμένῃ εἰς τὴν ράδαν πέραν τῶν τριῶν μηνῶν, ὁ ναυτικὸς ἔχει δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὴν παλινόστησίν του διαπάνως τοῦ πλοίου.

• Τὸ ἀντίτιμον τροφῆς νὰ καθορισθῇ δι' ὅλους —ἀξιωματικούς καὶ κατώτερα πληρώματα— εἰς 150 δρχ. ἡμερησίων.

• 'Ο μισθὸς ἀσθενείας νὰ ἔξισθῃ μὲ τὸν μισθὸν ἐνέργειας, εἰς περίπτωσιν δὲ νοσηλείας εἰς τὴν ἔκτος νοσοκομείου η κλινικής, νὰ καταβάλλεται καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς. Ζητεῖται, ἐπίστη, νὰ ἀπαλειφθῇ η διάταξις τῆς ληγούσθης συμβάσεως ποὺ δρίζει διὰ τοὺς τοὺς ἀσθενοῦντας ἔξ ἀφροδισίων νοσημάτων καταβάλλεται μόνον τὸ ἀντίτιμον τροφῆς καὶ νὰ δρισθῇ διά τὰς αὐτὰς ρυθμίσεις ποὺ προβλέπονται διὰ τὴν ἀσθένειαν.

• 'Η χορηγουμένη κανονικὴ ἀδεια νὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῶν πράγματι καταβαλλομένων παγίων καὶ σταθερῶν ἀπόδοχών —βασικοῦ μισθοῦ, ἐπιδομῶν, μπόνους κλπ.— κατὰ τὸν χρόνον πληρωμῆς τῶν ἀπόδοχῶν τῆς ἀδειας, πλέον τοῦ ἀντίτιμου τροφῆς, ποὺ καταβάλλεται εἰς χρῆμα. 'Ἐπίστης ζητεῖται ἡ καταβολὴ ἀπόδοματος ἀδειας ίσου πρὸς τὰς ἀπόδοχάς ἐνός 156ήμερου ἐπὶ τὴν συμπληρώσει θαλασσίας ὑπηρεσίας ἐνός ἔτους, ἀναλόγου δὲ ἐπὶ ὑπηρεσίας μικροτέρας χρονικῆς διαρκείας, ητοι 1.25 ἡμέρας δι'. Ἔκαστον μήνα ὑπηρεσίας, ἀντίστοιχον δὲ κλάσμα διὰ τὰς τυχὸν ἡμέρας.

• Νὰ δημιουργηθῇ ἴδιος ἀσφαλιστικὸς φορεὺς μὲ εἰσφορὰν τῶν πλοιοκτητῶν 2% καὶ τῶν ναυτικῶν 1% ἐπὶ τῶν ἀπόδοχῶν τῶν ὑποκειμένων εἰς τὰς ὑπέρ τοῦ NAT εἰσφορὰς διὰ τὴν καταβολὴν οἰκογενειακῶν ἐπιδομάτων εἰς τοὺς ναυτικούς.

• Νὰ ἀνανεωθῇ ἡ σχετικὴ διάταξις τῆς ληγούστης Σ.Σ.Ε., καθοριζόμενου διὰ τὴν Εστίας Ναυτικῶν εἰσφορά διὰ εἶναι ίση πρὸς τὸ 1/24 τοῦ βασικοῦ ἡμερομισθίου τοῦ ναυτικοῦ καὶ νὰ ἀνανεωθῇ ἡ εἰδικὴ συλλογικὴ σύμβασις περὶ εἰσπράξεως τῆς συνδικαλιστικῆς εἰσφορᾶς ὑπέρ τῆς ΠΝΟ.

Εἰς τὴν ἔξωδικον δήλωσιν τῆς ΠΝΟ πρὸς τὴν Ε.Ε.Ε. ἀναφέρεται διὰ τὰς ἐπὶ μέρους κλαδικὰ αἰτήματα διὰ ὑποβληθοῦν συμπληρωματικῶν.

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

'Εξ ἄλλου ή διοίκησης τῆς 'Ενωσεως Πλοιαρχῶν διὰ σχετικοῦ ἐγγράφου τῆς πρὸς τὴν Ε.Ε.Ε. ὑπέβαλε τὰ αἰτήματα τοῦ κλάσμου διὰ τὴν υπογραφήν νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἀφορώσης τοὺς πλοιάρχους. Εἰς τὰ αἰτήματα περιλαμβάνεται :

• Αύξησης τῶν ἀπόδοχῶν κατὰ 30%. Αὔξησης τῶν ἐπιδομάτων διοικήσεως καὶ διαχειρίσεως κατὰ 30% καὶ ἐνσωμάτωσις εἰς τὸν βασικὸν μισθὸν ἐν λόγῳ ἀπίδομάτων.

• Χορήγησης ὑπερενιαστίου ἀπόδοματος ἐκ 15 ἡμερομισθίων ἐπὶ τὴν συμπληρώσει 6 μηνῶν, 17.5 ἡμερομισθίων ἐπὶ τὴν συμπληρώσει 7 μηνῶν, 20 ἡμερομισθίων ἐπὶ τὴν συμπληρώσει 8 μηνῶν καὶ 22.5 ἡμερομισθίων ἐπὶ τὴν συμπληρώσει 9 μηνῶν. Δι'. Ἔκαστον ἐπὶ πλέον μῆνα ὑπηρεσίας 2.5 ἡμερομισθίων.

• Εἰς τὸν πλοιάρχον παρέχονται 200 δρχ. ἡμερησίων καθ' ὅλην τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου ἐν λιμένι τῆς πλατείας ποὺ διαπάνως τοῦ πλοίου διαπάνως τοῦ πλοιάρχου.

• Τὸ ἀπίδομα δεσμευοπλοίοις η πλοίου μεταφέροντος εὐφλέκτους η ἐκρηκτικάς ὑλας, ἀνεξαρτήτως ποσότητος φορτίου, δέον νὰ ἀνέρχεται εἰς 20% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ. 'Ἐπίστης καταβάλλεται ἀπίδομα ἔξ 20% διὰ τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα υγραέρια καὶ παράγωγα πετρελαίου.

Introducing

AGORA SHIP SUPPLIES
CORPORATION

P. O. Box 399 Boston Mass. 02101

Phone: (617) 426-3168 Cable: Paralia Telex: 940656

BOSTON MASS. (USA)

ποσότητα άνωτέραν ποσοστού 5% τής χωρητικότητος τού πλοίου. Εις τούς πλοιάρχους πλοίων ρό-ρό, έμπτερεμπατοκιδυνών και ψυγείων καταβάλλεται έπιδομα: έκ 5%.

● Τὸ έπιδομα Κυριακῶν αύξανεται εἰς 16% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ. 'Επίσης εἰς τὸν πλοιάρχον καταβάλλεται ειδικὸν έπιδομα ἔκ 3.500 δρχ., κατὰ τὸν διάπλου τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ τῆς Διώρυγος Παναμᾶ καὶ Σουέζ.

● 'Ο μισθός ασθενείας καθορίζεται εἰς 100% τοῦ μισθοῦ ἐνέργειας, εἰς περίπτωσιν δὲ νοσηλείας ἑκτὸς νοσοκομείου ἢ κλινικῆς καταβάλλεται καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς. 'Ο πλοιάρχος δικαιούται νοσηλείας εἰς τὴν Α' θέσιν νοσοκομείου ἢ κλινικῆς.

● Εἰς τὸν πλοιάρχον πάρεχεται έπιδομα διακυβερνήσεως ἔκ 3,5 ήμερών δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

● 'Εν περιπτώσει ναυαγίου, ἀσχέτως τῶν ἄλλων ἀποζημιώσεων, πάρεχεται εἰς τὸν πλοιάρχον ειδικὴ ἀποζημίωσις ἔκ 15.600 δραχμῶν.

● 'Η μισθοδοσία τοῦ πλοιάρχου ἀρχίζει ἀπὸ τῆς ήμέρας τῆς προσλήψεώς του, ἡ καταβολὴ ὅμως τῶν ἐπιδομάτων ἀρχίζει ἀπὸ τῆς ήμέρας τῆς ναυπολογήσεώς του. Κατὰ τὴν ἀναζώρωσιν ἢ πατινωδηστήν του ὁ πλοιάρχος δικαιούται εἰσιτηρίου Α' θέσεως πλοιάρχου ἢ σιδηροδρόμου καὶ τουριστικῆς εἰς τὸ ἀεροπλάνον, ὡς ἐπίσης καὶ ἔξδον μεταφορᾶς καὶ ἀσφαλίσεως τῶν ἀποσκευῶν του, ἔξδον διατροφῆς καὶ παραμονῆς εἰς ξενοδοχεῖον. 'Επίσης δικαιούται μισθοῦ μέχρι τῆς ήμερομηνίας ἐπανόδου εἰς Πειραιά.

● 'Ο πλοιάρχος δικαιούται ἀποζημιώσεως εἰς τὰς περιπτώσεις ἀπολύτεως ἔκ ὑπαιτούτης τοῦ πλοίου, κατασχέσεως, ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, πωλήσεως πρὸς διάλυσιν,

ἀλλαγῆς σημαίας, ἀλλαγῆς πλοιοκτήτου, παροπλισμοῦ καὶ λόγω ἀδικαιολογήτου ἀπολύτεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου.

● Δι' ἕκαστον διανυόμενον Σάββατον ἐπὶ πλῷ καὶ ἐν λιμένι θὰ καταβάλλεται τὸ ημιστοῦ τοῦ ἡμερομισθίου τοῦ βασικοῦ μισθοῦ καὶ ἔνα πλήρες ἡμερομισθίου δι' ἕκαστην ἀργίαν διανυούμενην ἐπὶ πλῷ ἢ ἐν λιμένι.

● 'Ο πλοιάρχος δικαιούται ἀδείας ἔκ 3,75 ήμερών δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας καὶ ἡ ἀδεία θὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῶν πράγματι καταβαλλομένων παγίως καὶ σταθερῶς ἀποδοχῶν καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς εἰς 180 δρχ. δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας. 'Επίσης εἰς τὸν πλοιάρχον χορηγεῖται ἔπιδομα ἀδείας ἵσου μὲ τὰς ἀποδοχάς ἔνδος 150θηρέου ἐπὶ τῇ συμπληρώσει 12μήνου ὑπηρεσίας καὶ ἐπιμεριστικῶς εἰς περίπτωσιν μὴ συμπληρώσεως ἐτούς ὑπηρεσίας.

EIS TA TOYRISTIKA

Διὰ τῆς ὑπογραφείσης νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πλοιάρχων ἐπιβαπτικῶν μεσογειακῶν καὶ τουριστικῶν πλοίων, Ισχὺς ἀπὸ 1.1.78 - 31.12.78, αύξανονται αἱ ἀποδοχαὶ τῶν πλοιάρχων τῶν πλοίων τῆς ἀντέρα κατηγορίας, παρέχονται εἰδικαὶ ἀμοιβαὶ καὶ ρυθμίζονται οἱ ὥραι ἐργασίας τῶν. Εἰδικότερον:

—Ο μηνιαῖς βασικὸς μισθός τοῦ πλοιάρχου δρίζεται εἰς 34.000 δρχ. (ἐπέρχεται δηλαδὴ αὔξησις 20%).

—Ο βασικὸς μηνιαῖς μισθός τῶν πλοιάρχων τουριστικῶν ἡμεροπλοίων δρίζεται ὁ ἔκαστοτε μισθός πλοιάρχου ἀκτοπλοϊκοῦ ἐπιβαπτικοῦ πλοίου προστυχημένος κατὰ 15%.

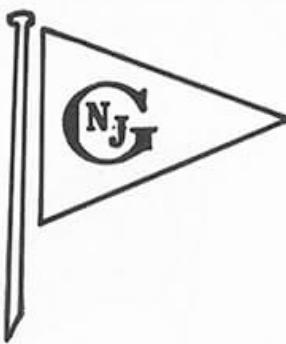
—Εἰς τὸν πλοιάρχον καταβάλλεται έπιδομα ἔκ 15% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ διὰ τὰς διανυούμενας ἐπὶ πλῷ καὶ ἐν λιμένι Κυριακὰς καὶ δι' ἕκαστον Σάββατον τὸ ημιστοῦ ἡμερομισθίου, ἐνῷ διὰ τὴν ἀργίαν ὅλα

κληρον ἡμερομισθίου ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, 'Επίσης εἰς τὸν πλοιάρχον παρέχονται ἔξοδα λιμένος δι' ὅσας ήμέρας τὸ πλοίον παραμένει ἐν λιμένι καὶ εἰς περίπτωσιν ναυαγίου, πέραν τῶν ὅλων ἀποζημιώσεων, παρέχεται εἰδικὴ ἀποζημίωσις ἔκ 15.500 δρχ., ἐνώ εἰς τὸν πλοιάρχον Ε)Γ - Ο)Γ καταβάλλεται ποσόν ἔκ 1.000 δρχ. μηνιαῖς ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον μεταφέρει ὄχηματα.

—Εἰς τὸν πλοιάρχον καταβάλλεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐορτῶν τῶν Χριστουγέννων καὶ τοῦ Πάσχα ὁ μισθός ἐνὸς μηνὸς καὶ 15 ήμερῶν ἀντιστοίχως, προσαυξανόμενος, κατὰ τὸ ἔκ 15% ποσοστὸν τοῦ ἐπιδόματος Κυριακῶν. 'Επίσης μὲ τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς μηνὸς ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου ὁ πλοιάρχος δικαιούται ἐπιμεριστικῆς ἀδείας ἔκ 3.25 ήμερών δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας. 'Η ἀνατέρω ἀδεία ἀπὸ 1.1.79 αύξανεται εἰς 3.50 ήμέρας δι' ἕκαστον μῆνα ὑπηρεσίας, λογιζομένη ὡς συντάξιμος χρόνος. Κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἀδείας τοῦ ὁ πλοιάρχος δικαιούται τοῦ ἀναλογούντος εἰς αὐτὸν μισθοῦ, προσυξημένου μὲ τὸ ἔκ 15% ἐπιδόματος Κυριακῶν, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, τὸ διόποιν καθορίζεται εἰς 125 δρχ.

—Τέλος εἰς τὴν σύμβασιν, ἡ ὅποια ἔχει ἀναδρομικὴν ισχὺν ἀπὸ 1.1.78, δρίζεται ὅτι ὁ μισθός ασθενείας διὰ νοσηλείας ἐντὸς νοσοκομείου ἢ κλινικῆς καθορίζεται εἰς ποσοστὸν 80% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ ἐνέργειας καὶ ἑκτὸς νοσοκομείου ἢ κλινικῆς ἐν ἔξοδῳ εἰς ποσοστὸν 90%. 'Ο πλοιάρχος δικαιούται νοσηλείας εἰς τὴν Α' θέσιν νοσοκομείου ἢ κλινικῆς καὶ εἰς περίπτωσιν χειρουργικῆς ἐπιμεβάσεως ἢ τραυματισμοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐφ' ὅσον ἡ θεραπεία δὲν παρατείνεται πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν καταβάλλεται ὀλόκληρος ὁ μισθὸς ἐνέργειας. 'Επίσης διὰ τῆς συμβάσεως ρυθμίζονται καὶ διάφορα ὅλα θέματα.

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: (20) 2236

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. Αθηναϊος

Η ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ των Υδραιών σε μακρινά ταξίδια συνέβητε με ένα δυσάρεστο γεγονός το οποίον άπετέλεσε και την αφορμή των άναπτυξών της ποντοπόρου Ναυτιλίας πρώτα από τούς Υδραιών και μετά από τούς άλλους νησιώτες ποιο χακούθησαν το παράδειγμα. Το έτος 1718 ο Σουλτάνος 'Αχμέτ Β' ξαπέτησε όλος χερῶν την Πελοπόννησο και συγχρόνως με τούς διωγμούς και τις πιέσεις ποιοι ομηρούμενοι, τότε κατεστράφη και το έμποριο της ποιο διεζήγητο από τούς 'Υδραιούς.

Στήν απόγνωση τους οι Υδραιοί μιά λίση έβλεπαν και ή λύση κατή ήταν να έπεκτείνουν τούς πλόας των πλοίων τους. Κάτω από την πίεση της άναγκης έκαναν τα πρώτα ταξίδια τους, με πρωτόγονα σκάφη στην Χαλκίδα, τὸν Βόλο, τὴν Θεσσαλονίκη, τὴν Χίο, τὴν Σμύρνη, τὴν Μυτιλήνη.

Τὰ νέα αὐτὰ ποντοπόρα ταξίδια έκαναν τοὺς 'Υδραιούς πλουσιώτερους.

"Έκανε μὲ μεγάλο ζηλο, έπεδθηκαν στά μεγάλα ταξίδια πλήν δύος τὰ μικρά πλοιάρια τρεχαντήρια και συχτώρια μὲ τὰ άποτα ταξίδευν μέχρι τότε, άπειδείγησαν ἀνεπαρκή και ἀκατάλληλα.

"Από τότε ἄρχισαν νὰ ναυπηγοῦν μεγάλα πλοία 40 ἔως 50 τόννων, ποιο δυομάστηκαν Λατινάδικα και μὲ τὰ άποτα έπεκτείνουν τὰ ταξίδια τους μέχρι Κωνσταντινούπολεως, Αλεξανδρείας και Τεργέστης.

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΓΔΡΑΙΟΙ θαλασσοπόροι ποιο έπειστείνων τὰ παράτολμα γιὰ τὴν ἐποχὴ αὐτὰ ταξίδια έγιναν συγχρόνως και πλούσιοι. Ο πα-

λιός ιστορικὸς τῆς 'Υδραις Κυριεῦς Γ. Ξειτείντος εἰποτεῖς: τὰ δύναματά τους και τοὺς ἀναφέρει στὴν ιστορία του, μαζὶ μὲ τὰ σχετικὰ γεγονότα τῆς ἐποχῆς. Χαρακτηριστικὰ γράφει: «πρώτος ὁ ἐπὶ τοὺς ἀπειρούς αὐτοῦ πλούτοις διάσημος καταστάς Λάζαρος δι Κουκίνης κατεσκεύασεν ἐν ἔτοι 1745 λατηναδικον, δισυγκρίτω τὸ λόγω μετίζω τῶν λοιπῶν συμπολιτῶν αὐτοῦ, καθ' ὃς ἐκέκτητο χωρητικότητα 116 τόννων.

Μετά τούτον ὁ πάππος του κατά τὸν Ιερὸν ἀγῶνα τὰ μᾶλα κλείσθεντον, ἀδελφὸν Κουντουριωτὸν Χατζῆ Γεώργιον Κουντουριώτης, δι τοῦ μεγαθύμου Ανδρέου Μιαούλη πατήρ Δημήτριος Βόνος και τινας ἀλλοι εὐκατάστατοι θύρων ἀμιλλόμενοι πρὸς ἀλλήλους ἐνωπήγησαν πλοία τῆς αὐτῆς περίπου χωρητικότητος».

MEXPI TO ETOU 1784 οι 'Υδραιοι ναύλων τὰ πλοία των σὲ ἐμπόρους. Απὸ τὸ έτος αὐτὸς δύος ἄρχισαν νὰ μεταφέρουν και νὰ μεταπωλοῦν γιὰ τὸ λογαριασμὸς ἐμπορεύματα και ίδιως σῖτο.

Απὸ τὸ ἐμπόριο αὐτὸς ἄρχισαν νὰ διπλασιάζουν και νὰ τριπλασιάζουν τὰ μικρά τους κεφάλαια μέσω σὲ μικρὸ χρονικὸ διάστημα.

Τότε ἄρχισαν και ὁ μετοχὴ τους συναγωνισμὸς ὁ άποτος ὁπῆρε ποικίλος. Συναγωνίζοντο ποιός θὰ ναυπηγήσει τὸ μεγαλύτερο πλοίο, ποιός θὰ κάνει μακρύτερο ταξίδι, ποιός θὰ πάρει καλύτερο ἐμπόρευμα, πάντως ὁ συναγωνισμὸς αὐτὸς ὑπῆρχε εὐεργετικὸς γιὰ τὴν Ναυτιλία τῆς 'Υδραις ἀλλὰ και τῶν ἀλλων νησιῶν. Ηρθετος ἐμπορεύματα και μετέφερε στὸ ἀ-

φοδ διέθεσε μεγάλα κεφάλαια δι Γεώργιος Παπακανάλης, δι γνωστὸς μὲ τὸ δνομα Κιβωτός. Τὸν 'Υδραιοι αὐτὸν καραβούνῳ ἔσοιχθησε στὸ ἐμπόριο τοῦ σίτου δι μεγάλος ἔμπορος τοῦ Λιθόρου Ι. Κωστάκης δι ποιός τοῦ ὑπέδειξε σὰν τόπο θιαθέσως τοῦ ἐμπορεύματος τῆς Νίκαιας τῆς Γαλλίας, δι ποιός πολὺ διψήλη τιμὴ. Μετὰ ἀπὸ λίγο κατέπλευσε στὸ Ίδιο λιμάνι δι 'Ανδρέας Μιαούλης δικαιοχετής μόλις τότε στὴν ήλικια δι ποιός ἐπίσης μὲ μεγάλη τιμὴ πούλησε τὸ ἐκ σίτου φορτίο του.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ τῆς 'Υδραις ἀπὸ τότε διο μεγάλων και δι πρόδος ὁμφαλοῦ σὲ ἀτομικὴ προσπάθεια τοῦ καθενός ἀλλὰ και σὲ συλλογικὴ ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων.

Τὴν ἐποχὴ αὐτὴ κατή ἀρχὴν ἐνωπήγησαν τὶς καραβούστες, πλοία μεγάλης χωρητικότητος παραπλήσια μὲ τὰ δρίκια. Μὲ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἔζεταιναν τὰ ταξίδια τους μέχρι τὸ Κάδιο τῆς Ισπανίας και τὰ παράλια τῆς 'Αφρικῆς.

Τὸ μεγάλο γεγονός διως ποιο συνετέλεσε στὴν μεγάλη ἀνάπτυξη τῆς 'Υδραιίκης Ναυτιλίας ὑπῆρχε τὸ προνόμιο ποιο ἐπέτυχαν οἱ 'Υδραιοι νὰ φέρουν τῶν ρωσικὴ σημαίας ἐπὶ τῶν πλοίων τους.

'Αργότερα τὸ προνόμιο αὐτὸς τὸ κατωχρώσων σαν δρό τῆς συνθήκης ποιο ὑπεγράφη μεταξὺ τῆς Ρωσίας και τῆς Τουρκίας.

Απὸ τὴν παράδειγμὴ αὐτὴ συνθήκη γράφει δι Villemain ἀπεδεικνύῃ δι ἐπιδεξιότης τὸν 'Υδραιόν και δι διαφθορὰ τοῦ Διδανίου. Απὸ τὴν ἐποχὴ αὐτὴ ἄρχισε δι μεγάλη πρόδος και δι συρροή τοῦ πλούτου. Οι 'Υδραιοι ἐλεύθεροι: χρησιμοποιοῦν τὴν ρωσικὴ σημαία και γίνονται ἐπικίνδυνοι και δι ἀνταγωνιστὲς τὸν Γάλλων και τῶν 'Αγγλων.

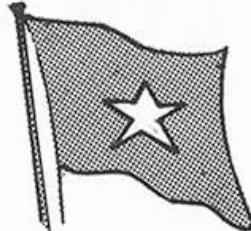
Αργότερα δι Γαλλικὴ 'Επανάσταση μεγάλωσε ἀκόμη περισσότερο τὴν 'Υδραιίκη Ναυτιλία δι μικρά παρακυνή τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ και δι μποκλεισμὸς τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα ὑπῆρξαν διό προσαρτικὰ γεγονότα ποιο κατέστησαν τὴν 'Υδραιίκη Ναυτιλία τὴν πρώτη στὶς μεταφορὲς τῆς Μεσογείου.

E. N. ATHENAIOS

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

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

ΑΔΕΙΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. ΔΙΑ ΣΩΛΗΝΩΣΕΙΣ

Ο Ο.Λ.Π. ένέκρινε τήν χορήγησιν αδείας εις τήν 'Ανωνύμου Έταιρίαν Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων διά τήν έντος της ζώνης αγιαλού και παραδίας κατασκευή σωληνώσεως παραλαβής φωσφορικού όξεος από δεξαμενόπλοια υπό την προϋπόθεσην ότι ή έκτελεσις τών έργασιν δὲν δημιουργεῖ δικαίωμα εις τήν έταιρίαν, ή όποια είναι υποχρεωμένη, όταν ο Ο.Λ.Π. χρειασθῇ τὸν χῶρο δι' έσυντὸν ή τὸ δημόσιον νὰ τὸν παραδῷ έντον τακτῆς προθεσμίας ἀνευ ἀποζημιώσεως. Επὶ πλέον θὰ ἐφαρμοσθῇ η μελέτῃ, ὅπως τελικῶς θὰ ἔγκριθῇ καὶ τὰ ἔργα θὰ ἑκτελεσθοῦν υπό τῆς Τεχνικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΚΑΙ ΦΕΛΙΞΤΟΟΥ

Ένδιαφέρον παρουσιάζουν αἱ ἀπόφεις γύρω ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἐν συναρτήσει πρὸς τὸν ἀγγελικὸν λιμένα Φέλιξτοο, αἱ όποιαι διατυπώνονται εἰς ἔκθεσιν τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ο.Λ.Π. κ.κ. Νικ. 'Αγγελοπούλου, διευθυντοῦ καὶ Κυρ. Περιμένη, εἰσηγητοῦ, οἱ όποιοι εἶχαν τὴν εὐκαιρίαν νὰ τὸν ἐπισκεφθοῦν καὶ νὰ ἔλθουν εἰς ἀμετονέπαφην μὲ τὴν σύγχρονον λιμενικὴν πραγματικότητα καὶ τοὺς τρόπους, μὲ τοὺς όποιους ἀντιμετωπίζεται αὐτῇ, ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ λιμένος αὐτοῦ.

Ἡ ἀποστολὴ τῶν δύο ἀνωτέρω ὑπαλλήλων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Φέλιξτοο ἐντάσσεται εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἐπιδιώξεως τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς λειτουργίας τῆς ὑπηρεσίας, καθιστώντας τοὺς ὑπαλλήλους κοινωνούς τῶν νέων μεθόδων χειρισμοῦ τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων φορτίων.

Εἰς τὴν ἔκθεσίν των οἱ δύο ἀνωτέρω ὑπάλληλοι τοῦ 'Οργανισμοῦ πετριγράφουν τάξ ἀντιθέσεις αἱ όποιαι ὑπάρχουν μεταξὺ τοῦ δρεπανικοῦ καὶ τοῦ ἀντικειμένου λιμένος καὶ αἱ όποιαι καθιστοῦν δισχερή τὴν ἔξερεσιν τοῦ μέτρου συγκρίσεώς των καὶ ἐπὶ πλέον κάνουν τὰς ἔχης διαπιστώσεις, καθ' ὅσον διφρά τειχικότερα τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς:

• Ο Πειραιεὺς δὲν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ λειτουργήσῃ ως κέντρον διανομῆς - περιστολογῆς τῶν κοντέινερς, τὰ όποια προορίζονται δι' ἄλλους ἀλληλικούς λιμένας.

• Παρὰ τὸ γεγονός διὶ ή θέσις τοῦ Πειραιού λιμένος εἶναι πλεονεκτική (συνδέει τὰς ἡπείρους 'Ασιαν, Εύρωπην καὶ 'Αφρικήν) καὶ τρεῖς «Κόσμους», τὸν τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκ, τὸν δυτικὸν καὶ τὸν τρίτον), ἐν τούτοις δχι μόνον δὲν ἀσκεῖται δι' αὐτοῦ ή λειτουργία τῆς ἐπικερδοῦς καὶ συναλαγματοφόρου διεθνοῦς διαμετακομίσεως, ἀλλὰ παραπτεῖται διὶ μέγα μέρος τῶν εἰσαγογῶν μας προέρχεται δεναρμένον ἐκ διαμετακομίσεως μέσω ἄλλων λιμένων τοῦ ἔξωτεροῦ.

• Η πληθυσμιακή ἔκρηξις εἰς τὸ λεκανόπεδιον 'Αττικῆς κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν καὶ ή ὑδροκέφαλος συγκέντρωσις εἰς τὸν αὐτὸν χῶρον τοῦ συνόλου τῆς διοικήσεως, τῆς οἰκονομικῆς δράσεως καὶ τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν εἶχαν ὡς ἀποτελεσμα νὰ περιορίσουν τὴν ἀποστολὴν τοῦ λιμένος εἰς τὸν ρόλον τῆς πύλης πρὸς τὸ λεκανόπεδιον εἰσαγωγικῆς ροής, οὐσιαστικῶς δὲ κατέστη εἰλιμὴν τῶν 'Αθηνῶν, διότι καὶ δὲ πόλοιπος ἀλλαδικὸς χῶρος ἔχει προέρχεται διὰ τῶν 'Αθηνῶν.

• Ο λιμήν τοῦ Φέλιξτοο δὲν ἀπομακρύνεται ἐκ τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἀποστολῆς του, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὅπου ὑπάρχουν ἀσχολίαι ἔξω τῆς κυρίας ἀποστολῆς ἐνὸς ἐμπορικοῦ λιμένος, δηλαδὴ ἔργα ὑποδομῆς καὶ μὲν τῆς θυμικῆς οἰκονομίας, ἐπιβαρυτικά ὅμως διὰ τὸν λιμένα (π.χ. ἐπισκευαστικά κρηπιδώματα, κρηπιδώματα πλοίων, δεξαμεναὶ, ἐπιχοργήσεις εἰς παραλιμενίους Δήμους κλπ.). Εἰς Φέλιξτοο δὲν ὑπάρχει η διὰ φορτηγίδων δικίνησις φορτίων. Τὰ περισσότερα πλοία εἰναι τακτικῶν ἀφίξεων (λάινερς), γεγονός τὸ ὅποιον ἐπιτρέπει τὸν προγραμματισμὸν ὑποδοχῆς καὶ κατανομῆς τοῦ φορτίου.

• Τὸ 80% τῶν ἑσδόμων τοῦ λιμένος τοῦ Φέλιξτοο προέρχονται ἀπὸ 35 τακτικῶν συναλασσομένας ἑταῖρας καὶ πράκτορας, γεγονός τὸ ὅποιον ἔκμενον εἰς τὰς περιπτώσεις ὑπάρχεις ἐπισφαλῶν ὀφειλετῶν, ἀσκήσεως ἀναγκαστικῶν μέτρων, εἰσπράξεως προκαταθολῶν κλπ.

• Τὸ γενικὸν φορτίον ἀντιπροσωπεύει μόνον τὸ 14,5% τοῦ συνόλου τῶν ἐπησίων διακινουμένων φορτίων, ἐνώ τὸ ὑπόλοιπον εἰναι μοναδαποιημένον.

• Λόγῳ τῆς προηγμένης τεχνολογίας καὶ τῶν ὑψηλῆς τοῦ στάθμης καὶ ἀποδειγμένης ἀποτελεσματικότητος μεθόδων ἔργασίας, ἀκόμη καὶ οἱ ἀπλοὶ ἔργασται εἰναι κατὰ πολὺ περισσότερον ἀπὸ ὅλους τοὺς ἔργαζομένους εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἔξοικειωμένοι πρὸς τοιαῦτα συστήματα ἔργασίας, διὰ τὰ όποια οἱ ἔδω ἔχουν ἀκόμη προκαταλήμεις καὶ ἀποστροφᾶς ἢ δυσπιστίας ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν καὶ τὴν χρησιμότητά των, ὀφειλομένου τοῦ φαινομένου τούτου εἰς ποικίλους λόγους.

Οἱ ἀνωτέρω δύο ὑπάλληλοι τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπισημαίνουν ἐπίσης τοὺς παράγοντας, οἱ όποιοι ἐπηρεάζουν τὴν λειτουργίαν τοῦ Πειραιῶς καὶ οἱ όποιοι ἐντοπίζονται καριών εἰς τὸν χῶρον τῆς ὄργανωσεως, εἴτε ἔξωτερης (νομοθεσία, κρατική ἐποπτεία καὶ ἔλεγχος, συνεργασία μετά τῶν ἄλλων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν κλπ.) εἴτε ἐσωτερικῆς (ὄργανωτικὸν σχῆμα, μέθοδοι ἔργασίας κλπ.).

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀποφίων ἔδω ή ἔκμεταλλευτικοῦ τοῦ λιμένος ἀπὸ ἰδιωτικὸν φορέα θὰ ἥτο ἀποδοτικότερα ὑποστηρίζεται διὶ ἐρόλος τοῦ λιμένος εἰς τὸν περιπτώσιν αὐτῆς θὰ ἥτο περιορισμένος καὶ δὲν θὰ συνεκρίνεται μὲ τὸν οἰκονομικὸν καὶ κοινωνικὸν ἀκόμη ρόλον, τὸν ὅποιον διεδραμάτισε καὶ

διαδραματίζει ο Ο.Λ.Π. ἐπὶ θυμικοῦ πεδίου.

Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς μεμφανίζεται σήμερον ἐντὸς τῆς οἰκονομίας μας ὡς ἐν σύνολον δραστηριότητων αἱ όποιαι καλύπτουν ποικίλους τομεῖς. 'Υπὸ ιδιωτικὸν φορέα δὲν θὰ ἥδητο νὰ φάσῃ εἰς τὸ σημερινὸν σημεῖον ἔξελίζεις. Καὶ τούτο, διότι τὸ ἐπισφαλές τῆς λιμενικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀκόμη τὸ ὅπιο ο Ο.Λ.Π. κατεστράφῃ κατὰ τὸν πόλεμον, ἀνεγεννήθη ἐν δάδρων καὶ κατόπιν ἐπὶ τὸ διάστημα, ἐνώ προσεπάθει νὸν ἐπανεύρη τὸν δρόμον του, προέβαινεν εἰς ἐκτέλεσιν ἔργων, ἔνων πρὸς τὴν κυρίαν ἀποστολὴν του (π.χ. λιμενίσκους Ζέας καὶ Φαληρικοῦ Δέλτα, ἐπισκευαστικά κρηπιδώματα κλπ.) είναι γεγονότα, τὰ όποια δὲν θὰ ἥδητον, ύπο τοῦ ιδιωτικὸν φορέα, νὰ ἀντέχουν.

ΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Αἱ δεξαμεναὶ πετρελαίου τοῦ Ο.Λ.Π., οἱ όποιαι ἔξυπηρετούν τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν φορτοεκφορτικῶν καὶ ἄλλων μηχανημάτων τοῦ 'Οργανισμοῦ δὲν λειτουργοῦν νομοτύπως καὶ λόγῳ τοῦ ὅπιον εἰναι ὑπέργειοι ἔγκλειοιν κινδύνους ἀτυχημάτων, πυρκαϊάς, προσκρούσεως ὀχημάτων ἐπ' αὐτῶν, διαβρώσεων καὶ διαρροής καυσίμων κλπ.

Κατόπιν τούτου ο Ο.Λ.Π. ἔζητησεν ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Συγκοινωνῶν τὴν ἔκδοσιν τῶν σχετικῶν ἀδειῶν λειτουργίας τῶν δεξαμενῶν καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν ὑπόδειξιν τῶν μέτρων ἀσφαλείας, τὰ όποια πρέπει νὰ ὑπάρχουν διὰ τὴν χορήγησιν τῶν ἀδειῶν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν.

ΣΥΝΤΟΜΑ

'Ανταλλακτικὰ ψυκτικῶν μηχανημάτων διὰ τὰς ἀνάγκας του, κατὰ τὸ 1978, θὰ προμηθευθῇ ο Ο.Λ.Π. κατόπιν διαγωνισμοῦ. Τὰ ὑπὸ προμήθειαν ἀνταλλακτικὰ είναι ἀξίας 1.200.000 δρχ.

—Πίστωσις 1.170.000 δρχ. ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν προμήθειαν συσκευῶν ἔξοπλισμοῦ γραφείων.

—Ο Ο.Λ.Π. ἀπέφασισε τὴν κατεδάφισιν τοῦ παλαιοῦ κτιρίου «Παγόδω», καθ' ὅσον ἡ ἐπισκευή του ἔκριθη ἀσύμφορος.

—'Ανταλλακτικὰ καὶ ἔχαρτηματα διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ὀχημάτων στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων θὰ προμηθευθῇ ο Ο.Λ.Π. ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὸν ἀγγελικὸν οίκον Rubery Owen Karraines Ltd.

—Οἱ ἐπαναληφθῆ ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἔκμιθωσιν τοῦ ἀθήναις καὶ ἐπὶ τῆς δούλου 'Αχιλλέως 21 ἀκινήτου τοῦ 'Οργανισμοῦ.

LOUISIANA & TEXAS PORTS

ATLANDIS INC.

Ship Suppliers

COMPLETE LINE OF PROVISIONS

President: TED TSAMOURIS

Tel.: (713) 675 7501

Home: 453 5234

Twx: 910 - 881 - 2655

24 HOURS SERVICE

Representative in Greece: ANASTASIOS ZILAKOS

2, Iak. Dragatsi str., 3rd floor, PIRAEUS. Tel. 4170970, 4129258. Home: 4514229

τράπεζα δέν σημαίνει μόνο χρήμα...

... είναι ένας όλόκληρος κόσμος που κινεῖται δραστήρια,
που αισθάνεται και σκέφτεται,
που συμπαρίσταται και προβλέπει.

Είναι ένας κόσμος που έργαζεται γιά
τή δική σας έξυπηρέτηση,
στά πλαισια τής οικονομικῆς
ἀναπτύξεως τής χώρας.



340 Καταστήματα και Υποκαταστήματα έχει στήν ύπηρεσία σας ή

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ «AMOCO CADIZ»

• 'Η ασφάλισης πλοίου, φορτίου και εύθυνης πλοιοκτήτου.— Μέχρι πού ποσού διαρύνεται έκαστος.— 'Η σύμβασης τού 1969 και ό περιορισμός εύθυνης τού πλοιοκτήτου.— Τὰ σχέδια Tovalop και Cristal.

Τεράστια φυσικά και δυσεπίλυτα τὰ πρόβληματα τῶν ἀποζημιώσεων αἱ ὄποιαι ὄφειλονται λόγω τοῦ ναυαγίου «Ἀμόκο Καντίζ».

'Εαν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι μερικοὶ ἀναβιβάζουν τὰς προκληθείσας ἀμέσους καὶ ἐμμέσους ζημιάς εἰς τὸν ἀπίθανον ἀριθμὸν τῶν 200 ἑκατ. δολλαρίων, εἶναι εὐνόητον τὸ ἐκδηλουμένον ἐνδιαφέρον περὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν πηγῶν ἐξ ὧν ὁ ἀντιμετωπισθούν αἱ ἀστρονομικαὶ αὐτὰ ἀποζημιώσεις.

Κατ' ἄρχην ὄφειλει τις νὰ διαστείλη μεταξὺ τῶν τριῶν ἀσφαλίσεων, αἱ ὄποιαι καλύπτουν τὴν ὥλην ὑπόθεσιν ἡτοι τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου, τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου καὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῆς εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου.

'Ως πρὸς τὴν πρώτην ἀσφάλισιν, τὸ «Ἀμόκο Καντίζ», δεξιαμενόπλοιον 233.690 τ. d.w. ναυπηγηθέν τὸ 1973 ἀντὶ 30 ἑκατομ. δολλαρίων, ἦτοι ἀσφαλισμένον ἀντὶ 12 ἑκ., δολ. εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου μὲ ἵσην περίποιαν συμμετοχὴν τῶν Λόδηδ' καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών. 'Υποτίθεται λοιπὸν ὅτι τὸ ποσὸν τῶν 12 ἑκ. δολλαρίων θὰ πληρωθῇ ἀμέσως ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω ἀσφαλιστών πρὸς τὴν πλοιοκτήτην ἔταιρον ἦτοι τὸν «Ἀμόκο Τράνσπορτ Κόμπανυ, θυγατρικὴν τῆς Ἀμερικαν. 'Οιλ Κόμπανυ τοῦ συγκροτήματος τῆς Στάνταργ 'Οιλ τῆς 'Ινδιάνας.

'Ως πρὸς τὴν δευτέραν ἀσφάλισιν, ἀδηλώθη ἡ ἥδη ὅτι τὸ ἐκ 220.000 τόνων πετρελαιοφόριον τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ», ἀνήκον εἰς τὴν Σέλλα, δὲν ἦτοι ἡσφαλισμένον κατ' ἀκολουθίαν τῆς ὑπ' αὐτῆς πτυχούμενης πρακτικῆς αὐτασφαλίσεως. 'Ἐαν οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα, ἡ αὐτασφαλίσις αὐτῇ θὰ στοιχίσῃ εἰς τὴν Σέλλα 20 περίπου ἑκατ. δολλαρίων. 'Έκτὸς φυσικὰ ἄν, προβάλλουσα θέμα ἀμελείας, στραφῆ κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας, ἥτις μὲ τὴν σειρὰν τῆς δύναται ν' ἀποκρύσῃ τὴν ἀπαίτησιν προβάλλουσα τὴν ἔξαίρεσιν τοῦ ναυτικοῦ πταίσματος.

'Ως πρὸς τὴν τρίτην τέλος ἀσφάλισιν, τῆς εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου, ἔναντι τῶν ἐκ τῆς ρυπάνσεως προκληθεισῶν ζημιῶν, ἀνταρέχομεν εἰς τὴν διεθνή Σύμβασιν τῶν Βρεξελλῶν τοῦ 1969 ἥτις —τεθεῖσα ἐν ἰσχύει τὸ 1975— καθιερώνει τὴν ἀντικειμενικὴν ἀστικήν εύθυνην τοῦ πλοιοκτήτου, ἔκτὸς περιπτώσεων ἀνωτέρως δίας. 'Η εύθυνη αὐτῆς περιορίζεται μὲχρι ποσού 2.000 φράγκων Πουασικὲ κατὰ τόνον μὲ ἀνώτατον ὄριον τὸ 210 ἑκατ. Φ.Π., ἥτοι στίμερον 75 ἑκατ. φράγκων. Σημειούται ἐν παρενθέσει ὅτι τὸ σχέδιον Τόβαλοπ, ὅπερ ιδρύθη ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν πετρελαιοφόρων πρὸς ἀντιμετώπισιν ζημιῶν ἐν ρυπάνσεως δὲν ἰσχύει δοάκις ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις τοῦ 1969, ὡς εἶναι ἡ ἔταιρη περίπτωσις τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ», καθ' ἥν οἱ χώραι τῆς σημαίας τοῦ πλοίου (Λιβερία) καὶ ἡ ὑποστάσια τὰς ζημιάς χώρα (Γαλλία) ἔχουν ἀμφότεραι ὑπογράψει.

τὴν Σύμβασιν τοῦ 1969. 'Απομένει ὅμως τὸ σχέδιον Κρυστάλ, συσταθέν τὸ 1969 ὑπὸ τῶν ἔταιριών πετρελαιίου, ὅπερ προβλέπει συμπλήρωσιν τοῦ ποσοῦ ἀποζημιώσεως μέχρι κορυφῆς 30 ἑκατ. δολλαρίων. Οὕτω ἡ τελικῶς διαγραφομένη ἀποζημιώσις ωπάνσεως θὰ περιλάβῃ τὴν κατὰ τ' ἀνωτέρω περιορισμένην εύθυνην τοῦ πλοιοκτήτου, συμπληρουμένην μέχρι 30 ἑκατ. δολ. ὑπὸ τοῦ σχεδίου Κρυστάλ. Σημειωτέον ὅτι τὴν τοιαύτην εύθυνην τοῦ πλοιοκτήτου ἀσφαλίζουν συνήθως τὰ Κλάμπης Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως, σχηματίζοντα «πούλη» διὰ τὴν ποσοστιαίαν μεταξὺ τῶν κάλωψιν τοῦ κινδύνου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ» τὴν κάλωψιν ἔχει ἀναλάβει τὸ «Λόντον Στήμ Σίπης "Οουνερς Μιούτσουαλ" Ινσου-

ρανς 'Ασσοσιέσιον».

Πάντα ταῦτα ὅμως ἐφ' ὅσον εἰς τὴν ὅλην ὑπόθεσιν δὲν ἐμφιλοχωρεῖ προσωπικὸν πταίσμα τοῦ πλοιοκτήτου. Διότι ἐφ' ὅσον ἀποδειχθῇ τοιούτον ἡ εύθυνη τοῦ εἰναι ἀπεριόριστος. Τὸ θέμα τοῦτο ἐτέθη ἡδη ἐπὶ ταῦτος ὃ πότε ωρισμένων Γάλλων ιδιωτῶν ζημιώθεντων ἐκ τῆς ρυπάνσεως (Πορθμεία Βρετάνης, δύο ξενοδόχοι καὶ ἔνας ἀλιεὺς) οἵτινες ἡγειρον σχετικὴν ἀγωγὴν ἐνώπιον τοῦ ἀρμόδιου δικαστηρίου τοῦ Σικάγου, ὃπου ἡ ἔδρα τῆς πλοιοκτητρίας. Τὸ Γαλλικὸν δημόσιον δὲν φαίνεται νὰ παρενθήθη εἰς τὴν ὑπόθεσιν. 'Εν τῷ μεταξὺ οἱ ἀσφαλισταὶ τῆς εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου ἔσυνεργασία μὲ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Κρυστάλ διεξάγουν διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Νομαρχίαν Φινιστέρου (ὅπου ἔξεδηλωθενταν αἱ ζημίαι) διὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως μὲ βάσιν τὰ 75 ἑκατ. φράγκων καὶ κορυφῆς τὰ 30 ἑκατ. δολλαρίων.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Διασκεψίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, λαδούσσας χώρων εἰς 'Αμερικήν μεταξὺ δῆς καὶ 31ης Μαρτίου, υιοθέτησε μίαν νέαν διεθνή σύμβασιν ἀναφορικῶν μὲ τὴν εύθυνην τοῦ μεταφορέως διὰ ζημιῶν ἡ ἀπώλειαν φορτίου ἐνεκαὶ ἀμελείας ἐν θαλάσσῃ.

Η συμφωνία, ἀποκληθείσα «Σύμβασις Μεταφορᾶς 'Αγαθῶν διὰ Θαλάσσης», ἐνεκρίθη τὸ 30ην Μαρτίου διὰ φύφων 68 ὑπὲρ 0 κατὰ καὶ τριῶν ἀποχωρῶν. Αὕτη ἀποβλέπει εἰς τὴν ουσιαστικὴν ἀναθεώρησιν τῆς υφισταμένης Διεθνοῦς Συμβάσεως διὰ τὴν 'Ενοποίησιν 'Ορισμένων Κανόνων τοῦ Νόμου περὶ Φορτωτικῶν, 1924 (Κανόνες τῆς Χάγης). Θὰ τεθῇ ἐν ισχύι ἐτοῖς μετά τὴν ἀποκύρωσίν της ὑπὸ 20 τοιλαχίστον χωρῶν.

Θὰ καταργήσῃ τὰς προβλέψεις τῶν Κανόνων τῆς Χάγης δι' «ἀποζημιώσιν ἀμελείας ἐν θαλάσσῃ» (ἀποζημιώσις τοῦ μεταφορέως διὰ ζημιῶν ἡ ἀπώλειαν φορτίου λόγω ἀμελείας ὑπαλλήλων του).

Τὰ κυριότερα σημεῖα τῆς νέας συμβάσεως εἴναι:

Εύθυνη τοῦ Μεταφορέως

Θὰ καταργήσῃ τὸ παραδοσιακὸν κατεστημένον ἀποζημιώσεως τῶν μεταφορέων, οἱ ὄποιοι συνήψαν σύμβασιν μὲ φορτωτάς, διὰ ζημιῶν ἡ ἀπώλειας φορτίου ἐν θαλάσσῃ ἐκ

πυρκαϊάς προκληθείσης ἐξ ἀμελείας τοῦ πλοιάρχου ἡ ναυτικοῦ.

Καθιστώσα τὸν μεταφορέα ὑπεύθυνον δι' ἀπώλειαν ἡ ζημιάν τοῦ φορτίου ἐξ ἐνέργειῶν ἡ ἀμελείας τῶν προσώπων αὐτῶν, ἡ νέα σύμβασις καλεῖ τὸν μεταφορέα νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσιν μέχρι ποσοῦ 835 SDR κατὰ περίπτωσιν ἡ 2,5 SDR ἀνὰ χιλιόγραμμον φορτίου.

Διευθέτησις ἀμφισσεως διεργασίας μὲ Φορτωτὴν

Η νέα σύμβασις περιέχει πρόδλεψιν διὰ τὴν διευθέτησιν μιᾶς τοιαύτης ἀμφισθήσεως ἐπὶ ζημιῶν ἡ ἀπώλειας φορτίου. Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης δὲν ἔχουν παρομοίαν πρόδλεψιν.

Εύρυτερα 'Εφαρμογὴ

Μολονότι οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ισχύουν μόνον εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν ἔχουν ἐκδοθῆ φορτωτάς διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὄποια κατεστράφησαν ἡ ἀπώλεσθησαν, ἡ νέα σύμβασις ποσορίζεται νὰ ισχύῃ εἰς ἀπάσας τὰς συμβάσεις διεθνῶν μεταφορών, ἀσχέτως ἐξ ἔχουν ἐκδοθῆ φορτωταὶ ἡ ἄλλα παρόμοια πιστοποιητικά.

Η νέα σύμβασις θὰ καλύπτῃ, ἐπίσης, τὴν μεταφοράν ζώντων κτηνῶν καὶ τὴν μεταφοράν φορτίων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος — περιπτώσεις αἱ ὄποιαι ἔξαιρούνται ἀπὸ τοὺς Κανόνες τῆς Χάγης.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Branch Offices at:

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

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

Αγγλική Νομολογία

- Χρονοναύλωσις.— Παρεμπόδισις χρήσεως του πλοίου λόγω ύγειειονομικής έπισκεψεως του πλοίου και απολυμάνσεως.— 'Ο ούτω απολεσθεὶς χρόνος παρέχει εἰς τοὺς ναυλωτὰς τὸ δικαίωμα μὴ καταβολῆς τοῦ εἰς τὸν χρόνον τοῦτον ἀντιστοιχοῦντος χρονοναύλου.

Έν τη ούσια ή έκ τού ναυλοσυμφώνου διένεξις τῆς παρούσης δίκης στρέφεται περὶ τὴν χρῆσιν τοῦ ὄρου «εἰσασδήποτε» εὐρισκομένου ἐν τινὶ τῶν ὅων τοῦ ναυλοσυμφώνου. Τὸ πλοῖον «ΑΠΟΛΛΩΝ» ἔιχεν χρονοναυλαθῆ δυνάμεις ἀμερικανικού ναυλοσυμφώνου τύπου Χρηματιστηρίου «Εμπορευμάτων τῆς Νέας Υόρκης, ὑπὸ χρονολογίαν 3 Ὀκτωβρίου 1970 διὰ τριετῆ χρονικήν περίοδον, διαρκούσης τῆς ὅποιας τὸ πλοῖον ἔξεδφτωσεν εἰς Νεάπολιν τὸν Μάρτιον 1972. Δύο μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ πλευόμησαν ἐκεῖ λόγῳ ἀσθενείας, θεβαϊκάθέντος μεταγενεστέρως ὅτι ἐπτρόκειτο περὶ τύφου. Μεθ' ὅ τὸ πλοῖον ἔπλευσεν εἰς Λόδουερ Μπάκανων τῆς Λιβερίας πρὸς φόρτωσιν, ἀλλὰ κατὰ τὸν κατάπλουν καὶ μέχρι τῆς 05.00 τῆς 28 Μαρτίου ἡ μόνη διαθέσιμος προκυμαία φορτώσεων ἦτο κατειλημμένη. «Ολίγον μετὰ τὴν ἀγκυροβολίαν τὴν 22.24 ὡραν τῆς 27 Μαρτίου ἐγένετο ἐπιθερησης τοῦ σκάφους ὑπὸ τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας εἰς ἣν εἶχεν ἀνακοινωθῆ ἡ ἀσθενείας τῶν δύο ναυτικῶν εἰς Νεάπολιν.

Ό έν διενέξει χρόνος ήτο από 00.30 ώρας της 28 Μαρτίου όταν οι ύγειονομικοί υπάλληλοι έτελείωσαν την έπιθεώρησην μέχρι της 10.30 της 29 Μαρτίου, στε έχορηγησαν εις τό πλοϊον ύγειονομικήν θλευθεροκοινωνίαν. Εκτός τών γεγονότων τούτων, τό πλοϊον ήτο από πάστης άπόφεως έτοιμον πρὸς φόρτωσιν καὶ τὴν 10.36 ώραν 29 Μαρτίου έπειλευσην πρὸς τὴν προκυμαίαν φορτώσεως καὶ ήρχισε τὴν φόρτωσιν τὴν 11.18 ώραν.

Οι ναυλωταί ήξισαν δτι νά εκπέσουν έκ τού χρονούλου ποσὸν ἀντιστοιχούν εἰς 29½ ώρας, ἀπό 05.00 μέχρι τῆς χορηγήσεως τῆς ὑγειονομικῆς ἐπικοινωνίας των 10.30 τῆς 29 Μαρτίου. Ή ἀξίωσις τῶν ναυλωτῶν ἐστρέζετο εἰς τὸν ὅρον 15 τοῦ ναυλωσιμφύουν ἐπιμηχανέον μὲ δακτυλογραφημένας προσθήκας. Ό σρος ούτος προέβλεπεν δτι ἐν περιπτώσεις ἀπώλειας χρόνου ἀπό τὸ ἐλάττωμα η πταῖσμα ἔξ οἰασδήποτε ὅλης αἵτιας παρεμποδίζουσης τὴν πλήρη χρησιμοποίησιν τοῦ

πλοίου, σταματᾶ ἢ πληρωμὴ χρονοναύλου διὰ τὸν οὕτω ἀπολεσθέντα χρόνον.

Μοιονότι ἀναγνωρίζουντες τὴν εὐρύτητα τῆς ἑκφράσεως ἐν τῷ ὅρῳ, οἱ πλοιοκτῆται ἀπέκρουσαν διτὶ δικαιουόνται νὰ μειώσουν τὸν χρονονάύλον, ὑποστηρίζοντες διτὶ τὸ πλοῖον καὶ τὸ πλήρωμα ἡσαν ἐτοιμότητι καὶ καταλληλότητι δι' ὃν σκοπὸν ἐπεδίωκεν ἡ ναύλωσις καὶ διτὶ ἡ καθυστέρησις ὁφείλετο εἰς ἔξωτερικά αἴτια, λόγῳ τῆς παρεμβολῆς τῶν ὑγειονομικῶν Ἀρχῶν, ηπὶς ἐκαλύπτετο ὑπὸ τοῦ ὄρου «πατεριμόδισις ἐκ μέρους Ἀρχῶν» ἐν τῷ ὅρῳ 16 τοῦ ναυλοσυμφώνου ἔνεκεν τοῦ διποίου δὲν ἐπήρχετο ἀναστολὴ τοῦ χρονοναύλου κατά τὸν ὄρον 15. Αἱ σχετικαὶ γραφομηχανήμαντι προσθήκαι εἰς τὸν ἔντυπον ὄρον 15 ἡσαν «ῃ πταίσιμων» πρὸ τῆς λέξεως «προσώπων», καὶ προεχόντως ἡ προσθήκη τῆς λέξεως «οἰλασδήποτε» μετά τὴν λέξιν «αιτίας».

Μολονότι τὸ δικαστήριον ἐκλήθη νὰ ἔρμη-
νεύσῃ τὸν ὄρον 15 ἐν τῇ τροποτοιμένῃ αὐ-
τοῦ μορφῇ, ἐγένετο μνεία ἀριθμού τίνος ὅλων
ὅρων τοῦ ναυλοσυμφάνου συμφώνων πρὸς
τοὺς ὅποιους τὸ πλοῖον ἔδει νὰ τεθῇ εἰς τὴν
διάθεσιν τῶν ναυλωτῶν μὲ πλήρεις πληρώμαται
Ἄξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος
κλπ. Ὁ ὄρος 1 προέβλεπεν ὅτι οἱ πλοιοκτῆται
ὑπερχερούντο νὰ τηροῦν τὸ πλόιον εἰς πλή-
ρη ἑτοιμότητα εξυπηρετήσεως τῶν ναυλωτῶν
καὶ ὁ ὄρος 2 προέβλεπεν ὅτι ἀπολύμανσις
διατασσομένη λόγω ἀσθενείας τοῦ πληρώ-
ματος, είναι διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτη-
τῶν. Ἐπίσης προεβλέπετο ὑπὸ τοῦ ὄρου 26
ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ήθύνοντο διὰ τὸ πλήρω-
μα. Ἰδιαίτεραν ἀξίων είχον ὁ δρός 36, προσ-
θήκη εἰς τὸ ἔντυπον τοῦ ναυλοσυμφάνου ὡς
καὶ μία ἀνταλλαγήσις ἐπιστολὴ. Ὁ ὄρος
προέβλεπεν ὅτι ἐπειρπτώσει ἀπωλείας χρό-
νου λόγω μποϊκοτάζ τοῦ πλοίου ὑπὸ ἐργα-
τῶν ἔρδας ή συνεπεία διοικητικῶν πειρο-
σμῶν λόγῳ τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ή ἐν
σχέσει πρὸς τοὺς ὄρους τῆς ἀπασχολήσεως
τοῦ πληρώματος, ή καταβολὴ τοῦ χρονοναύ-
λου σταματά διὰ τὸν οὕτω ἀναλισκόμενον
χρόνον.

“Η επιστολὴ ὠρίζεν ὅτι ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὁ ὅρος 36 θὰ ματαιώσθη τὸν ὅρον 15 τοῦ ναυλούσημάνου, διότι παραμένει ἐν πλήρει ἰσχύῃ. Ἐν τούτοις, τελικῶς ή διένειχε περιωρίσθη εἰς τὴν ἑνέργειαν τοῦ τροποποιημένου ὅρου 15. Οἱ ναυλωταὶ ἴσχυρίσθησαν ὅτι ή ἐν τῷ τροποποιημένῳ ὅρῳ 15 ἔκφρα-

ποδιζούσης τὴν πλήρη χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου ἐκάλυπτεν τὴν ἀξίωσιν τῶν. Οἱ πλοιοκτῆται ἰσχυρίσθησαν ὅτι ἡ χρῆσις τῆς λέξεως «οἰσάδηποτε» δὲν ἀπέκλειε τὴν παρεμβολὴν ἄλλων αἵτιων τοῦ αὐτοῦ εἴδους καὶ ὅτι τὸ δικαίωμα μὴ καταβολῆς χρονουνάύλους ἀφορᾶ εἰς ἑσωτερικά αἴτια τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος καὶ ὃχι εἰς ἑσωτερικά αἴτια.

Έκδιων τὴν ἀπόφασίν του δικαστής Μοκάττα εἶπεν ότι μολονότι υπάρχει ἀρκετή ταυτολογία ἐπὶ τῶν ἐντύπων δρῶν, ἐπεκταθέντων διὰ τῶν γραφομηχανημένων δρῶν, ή χρήσις τῆς λέξεως «Ιοισαδῆπτος» μετά τάξις λέξεις ἐπὶ ἄλλης αἰτίας ἀποκλείει τὴν ἀναζήτησιν ἄλλων αἰτίων τῆς αὐτῆς φύσεως, ἔαν υπάρχουν, ἀλλὰ τούτο δὲν σημαίνει ότι δὲν υπάρχει περιορισμός ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ τροποποιημένου δρου ἐφ' ὅσον υπάρχει ἡ γενική δομὴ τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ αἱ λέξεις «παρεμποδίζουσῆς τὴν πλήρη λειτουργίαν τοῦ πλοίου». Ἡ λήψις ὑγειονομικῆς ἐπικοινωνίας δέν ἦτο ἀπλῆ διατύπωσίς —εἰπεν— δικαστής Μοκάττα, μετά τὴν ὑπόθεσην τῶν δύο μελών τοῦ πληρώματος καὶ υπόρχεων ἀποκρών λόγος ἐπιμελούς ἔξετάσεως καὶ ἀπολυμάνσεως τοῦ σκάφους πρὸ τῆς χορηγήσεως ὑγειονομικῆς ἐπικοινωνίας μὲν ἐπακόλουθον καθυστέρησιν 29½ ὥρῶν.

‘Ο Δικαστής έκρινε ότι ή ένέργεια τών ύγειονομικών ‘Αρχών παρημπόδισε τὴν πλήρη λειτουργίαν τού στάφους μὲ ἐπακόλουθον τὴν ἔφαρμογύνην τού δρου περὶ διακοπῆς καταβολῆς τού χρονοναύλου.

Δύο ήσαν τὰ πρὸ τοῦ δικαιοστοῦ τεθέντα νομικὰ ζητήματα:

(α) Έάν οι ναυλωταί ωφειλον εις τους πλοιοκτήτας χρονοναύλουν, καύσιμα και χαρτόσημον διά τὴν χρονικήν περίοδον ἀπὸ 00.30 τῆς 28 Μαρτίου μέχρι 10.30 τῆς 29 Μαρτίου.

(6) Έαν ὥφειλον χρονοναῦλον, καύσιμα
καὶ χαρτόσημον δι' ὅλλην τινὰ περίοδον με-
ταξὺ τῶν ἄνω σημείων.

‘Ο δικαστής Μοκάπτα άπηγμήσεν άρνητικῶς εἰς τὸ πρώτον ἐρώτημα. “Οσον ἀφορᾶ τὸ δεύτερον ἐρώτημα δὲ δικαστῆς ἔκρινεν ὅτι ἀφοῦ τὸ ἐνωρίτερον χρονικὸν σημεῖον ἥδην ατο νὰ παραβάλῃ εἰς τὴν προκυμαίαν ἦτο

05.00 τῆς 28 Μαρτίου, ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ ἔρωτημα τούτῳ ἦτο δτὶ οἱ ναυλωταὶ ὄψειλον χρονουαῦλον, καύσιμα καὶ χαρτόσημον διὰ 4½ ὥρας μεταξὺ 00.30 καὶ 05.00 τῆς 28 Μαρτίου, ἐπειδὴ ὁ χρόνος οὗτος θα ἔχεσται ὀπωδήποτε λόγω τῆς μὴ διαθέσεως προκυμαίας εἴτε εἶχεν τύχει τὸ πλοῖον ὑγειονο-μικῆς ἐλεύθεροκοινωνίας εἴτε δχι.

CALLIOPE CONDOPOULOS

Bonds Stores

ΚΑΤΟΠΙΝ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ
ΕΝΤΟΛΗΣ

Καθεσταιοί έπιδιορθώσεις τῶν ἐπαγερχούμενων ἐκ Λάγος πλοίων

Πρωτεραιότης εἰς τὰ ναυπηγεῖα

ΕΙΔΙΚΩΣ ΔΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΚΠΤΩΣΙΣ 20%
Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΙΝΗΣΟΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

TAXIKAROMIKH AIEKOYONNIS - EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - 265.748, ΟΙΚΙΑΣ: 272.001

Αυτούσιος ἐν Ἑλλάδι : FIRST NAVIGATION COMPANY (Βασίλειος Βαρότσης)

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 25 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 411.1100

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ «ΦΡΕΝΤΣΙΠ»

Άπό τά ιαπωνικά ναυπηγεία "Ισικαβατζίς" μα Χαρίμα τού Τόκιο, παραδόθη προσφάτως εις τὸν "Ομίλον Αγγελικούση τὸ τύπου «φρέντσιπ» σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως «Αναγγελ Σπίριτ», τὸν 22.000 τόν. d.w.

Τὸ «φρέντσιπ» εἰναι ἔνα λίστης υψηλῶν προδιαγραφῶν τυποποιημένον σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως, σχεδιασθέν ἀπό κοινοῦ ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω ναυπηγείων καὶ τοῦ γνωστοῦ γραφείου «Αλγκοσιπ' Ιντερνάσιοναλ Λτδ.», τὸ ὅποιον ἐδρεύει εἰς Μπαχάμας. Καρπός τῆς συνεργασίας αὐτῆς ήσαν καὶ τὰ προγούμενα σκάφη τῆς σειρᾶς «Φ» τῶν ναυπηγείων «Ισικαβατζίς» Χαρίμα, ὡς τὰ «φρέντσιπ» τὸν 14.800 τόν. d.w., τὰ «φόρτσιουν» τὸν 22.000 τόν. d.w., τὰ «φιούτσαρ 32» τὸν 37.000 τόν. d.w. καὶ, τελευταίως, τὰ «φρέντσιπ II» τὸν 15.600 τόν. d.w.

Τὸ «φρέντσιπ» εἰναι ἔνα λίστης συναγωνιστικὸν σκάφος, τὸ ὅποιον ἀναμένεται νὰ πλεονεκτῇ ἔναντι τῶν πλοίων ἄλλων τύπων ἐπὶ ἀρκετὰ ἔτη. Διαθέτει πολλὰ ἀξιόλογα χαρακτηριστικά εἰς τὰ ὅποια περιλαμβάνονται: (1) σημαντικῶς βελτιωμένη ἀσφάλεια καὶ ἀπόδοσις· (2) οἰκονομία καυσίμων· (3) μειωμένον πλήρωμα· (4) καλυτέρα ἀποδοτικότης εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν· (5) μειωμέναι δαπάναι συντήρησεως· (6) βελτιωμέναι συνθῆκαι διαβιώσεως· ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ πολλὰ ἄλλα πλεονεκτήματα, τὰ ἔποια δὲν συναντῶνται εἰς τὰ περισσότερα τῶν ἄλλων σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως.

Ἔχει μεγάλα ἀνοίγματα κυτῶν καὶ δύο κινητάς γερανογεφύρας, τὸν 22 τόνων ἑκάστη, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, διὰ τὴν ἄνετον καὶ ταχεῖαν φορτοεκφόρτωσιν. Τὸ σύστημα προώσεως περιλαμβάνει ἔλικα μεταβλητοῦ βήματος καὶ βοηθητικά μηχανήματα διὰ τῶν ὅποιων ἔξασφαλίζεται οἰκονομία καυσίμων καὶ μείωσις τοῦ πληρώματος (τὸ σκάφος τεξιδεύει μὲ πλήρωμα 16 μόνον ἀπόμενον).

Τὰ χαρακτηριστικά τοῦ «φρέντσιπ» δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἀκολούθως:

1. Κατάστρωμα ἀνοίγματα τύπου δι' ἄνετον φορτοεκφόρτωσιν καὶ μεγαλυτέραν ποικιλίαν φορτίων.

Τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα ἀνοίγματα τῶν κυτῶν φορτίου, ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλα παρόμοια σκάφη, ἐπιτρέπουν τὴν παραλαβὴν δισφόρων φορτίων, ὡς κοντέΐνερς τὸν 20 καὶ τὸν 40 ποδῶν, παλαιτῶν, προϊόντων χάλυβος, ξυλείας ὅλων τῶν εἰδῶν, χύδην φορτίων (σιδηρομετάλλευμα, γεωγήματα) καὶ ἄλλων φορτίων.

2. Υψηλής ἀποδόσεως κινηταὶ γερανογεφύραι.

Αἱ δύο κινηταὶ γερανογεφύραι τῶν 22 τόνων, τύπου «Γιουνιβέρσαλ», εἶναι εὔκολοι εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ ἀνθεκτικοί. Ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀνοικτοῦ τύπου δομὴν τοῦ σκάφους, συμβάλλουν εἰς τὴν ταχεῖαν φορτοεκφόρτωσιν. Βαρέα φορτία, μέχρι 44 τόνων δύνανται νὰ φορτωθοῦν μὲ συνδυασμένην χρήσιν τῶν δύο γερανῶν.

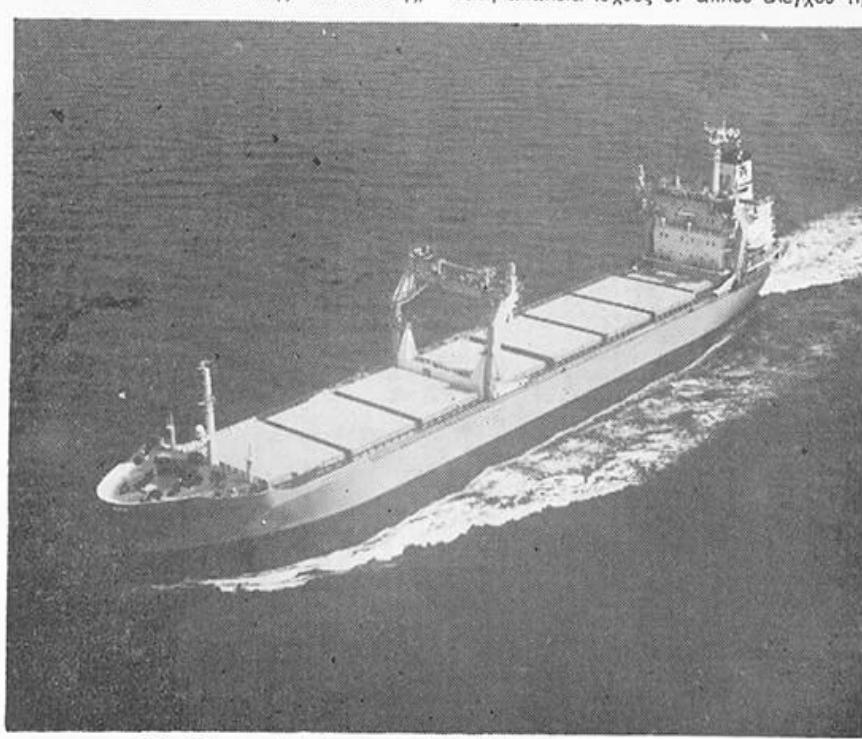
3. Ανθεκτικὰ καὶ εύκολο χειρίσματα κατών.

Τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν φορτίου, τύπου «Γιουνιβέρσαλ», εἶναι ἀπλῆς κατασκευῆς,

νῆς προώσεως (δηζελομηχαναὶ μέσης ταχύτητος) παραμένουν σταθεραὶ καὶ ἐπιτυγχάνεται ὁμαλὴ λειτουργία τῆς μηχανῆς. Ὕπὸ συνήθεις συνθῆκας ἐν πλῷ ἡ κυρία γεννήτρια κινεῖται ὑπὸ τῆς πρωστηρίου μηχανῆς, μέσω ἐνὸς κιβωτίου ταχυτήων καὶ παρέχεται τὴν ἀναγκαῖαν ἡλεκτρικὴν ἐνέργειαν. Διὰ τοῦ αὐτοῦ τρόπου λειτουργοῦν καὶ αἱ ἀντίλιαι τῆς μηχανῆς.

5. Ελιξ μεταβλητὸς διατάξεως.

Τὸ δῆμα τῆς Ἐλλίκος μεταβάλλεται αὐτομάτως, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπόδοσιν τῆς μηχανῆς, ὃστε ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀλαχίστη δυνατὴ ἀπώλεια ισχύος δι'



Τὸ «Αναγγελ Σπίριτ» κατὰ τὸν δοκιμαστικὸν τοῦ πλοιοῦ.

ἀνθεκτικὸν καὶ ἀπαιτοῦν ἀλαχίστην συντήρησιν. Μετακινοῦνται ἀνέτως καὶ ταχέως.

4. Ενιαίον σύστημα προώσεως εἰς ἔλεγχο μενον παρ' ἐνδὲς ἀτόμῳ.

Ο χειρισμὸς τοῦ σκάφους πραγματοποιεῖται παρ' ἐνὸς ἀτόμου, ὑπὸ οἰκοδόπτη τῆς συνθῆκας ἐν θαλάσσῃ ἢ ἐν λιμένι. Δὲν ἀπαιτεῖται φυλακὴ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὰ πάντα ἐλέγχονται ἀπὸ τὴν γέφυραν. Μὲ τὴν ἔλικα μεταβλητοῦ βήματος, αἱ στροφαὶ τῆς μηχα-

ἵπποδυνάμεως τῆς μηχανῆς ἀπὸ τῆς γεφύρας ἀναλόγως τῆς ἐπιθυμητῆς ταχύτητος. Αποφύγεται, οὖτω, ἡ κόπωσις τῆς μηχανῆς, εἴτε ὑπὸ συνήθεις συνθῆκας ἐν πλῷ εἴτε εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκτελέσεως χειρισμῶν. Εἰς περίπτωσιν προσωρινῆς βλάβης τῆς πρωστηρίου μηχανῆς ἐν πλῷ, ἡ μηχανὴ τῆς κυρίας δηζελογεννήτριας δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ ὡς ἐναλλακτικὴ πρωστηρίος μηχανῆς καὶ νὰ κινῇ τὸ σκάφος μὲ μειωμένην ταχύτητα.

6. Κυρία γεννήτρια κινουμένη

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

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

ύπό της πρωστηρίου μηχανής.

'Η κυρία γεννήτρια κινεῖται ύπό της πρωστηρίου μηχανής ύπό διασδήποτε συνθήκας έναν πλώ. 'Υπό φορτοεκφόρτωσιν ένα λιμένι, ή ύπό συνθήκας έκτακτου ανάγκης έναν πλώ, ή γεννήτρια κινεῖται, έπισης, άπό την δομητικήν δηξελομηχανήν. Τούτο συνιστά ένα πρόσθετον οικονομικόν χαρακτηριστικόν τού «φρέντσιπ».

Τά κύρια χαρακτηριστικά τού «φρέντσιπ» είναι τά άκολουθα:

Γκρός τοννάς:	13.889 τόνοι
D.W.:	22.464 »
Μήκος δύλικόν:	164,330 μέτρα
Μήκος μεταξύ καθέτων:	155,448 »
Πλάτος:	22,860 »
"Υψος (μέχρι καταστρώμ.):	14,150 »
Βύθισμα:	9,848 »

Μηχανή: IHI - S.E.M.T. Πήλστικ, τύπου 12PC2-5V, μεσόστροφος, ισχύος 7.800 ίππων, προσδίδουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων.

ΑΤΕΛΗ ΤΑ ΣΙΔΗΡΟΦΥΛΛΑ

Συμφώνως πρὸς άνακοίνωσιν τού 'Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς, δ 'Υπουργὸς Οικονομικῶν κ. 'Αθ. Κανελλόπουλος ύπεγραψε φάσιν, μὲ τὴν ὅποιαν ρυθμίζεται ή διαδικασία τῆς ἀτελοῦς παραδόσεως σιδηροφύλλων, σιδηρογωνιῶν καὶ μορφοσιδήρου, προσριζόμενον δι' ἐπισκευάς πλοίων, ή ὅποια ἀναμένεται νὰ δημοσιευθῇ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυθερήσεως.

Πρόκειται περὶ ἑνὸς πρώτου μέτρου τὸ ὅποιον διευκολύνει τὴν κάλυψιν ἀμέσων ή ἔκτακτων ἀναγκῶν τῆς ναυπηγεπισκευαστικῆς βιομηχανίας εἰς σιδηρούλικὰ ἀπαραίτητα καὶ ὅμοι μὲ ἄλλα μέτρα, ἀπίνα εὐρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς τελικῆς ἐπεξεργασίας των, θὰ ὑποβοηθήσουν σημαντικώτατα τὴν προσπάθειαν προσελκύσεως καὶ παραμονῆς πλοίων διὰ κατασκευᾶς ή ἐπισκευᾶς εἰς Ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα πρὸς γενικότερον ὄφελος τῆς Οικονομίας μας.

ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ

Ἐνα ύπερσύγχρονον φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως παρεδόθη τελευταίως ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι εἰς τὸν Νορβηγὸν πλοιοκτήτην Κνούν Κνούστεν.

Τὸ «Τζών Μπάκκε», ὡς ὀνομάσθη, διαθέτει ποικιλίαν ἀποκλειστικῶν κυτῶν διὰ τὴν μεταφορὰν διαφόρων φορτίων — κύτη διὰ

κοντέινερς, διὰ κατεψυγμένα φορτία, διὰ γενικά φορτία καὶ δεξαμενάς διὰ φορτία πετρελαίου. Διαθέτει, ἐπίσης, διαμερίσματα διὰ 12 ἐπιθύματα.

Τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν εὑρίσκονται εἰς τὴν πρύμνην. "Εξ κύτη φορτίου καὶ τέσσαρες δεξαμεναὶ πετρελαίου καταλαμβάνουν τὸ κεντρικὸν τμῆμα τοῦ σκάφους. Δι' ἀνετωτέ-

ραλόβη τὸ σκάφος περίπου 800 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν, ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρώματος.

'Ως μέσα φορτοεκφορτώσεως, τὸ «Τζών Μπάκκε» διαθέτει: ἔνα ἀπλούν γερανὸν τῶν 16 τόνων, ἔνα διπλούν τῶν 16 τόνων καὶ δύο διπλοὺς τῶν 25 τόνων.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ σκάφους: μήκος ὅλικὸν 174,01 μ., μήκος μεταξὺ καθέτων 165 μ., πλάτος 26,30 μ., ὑψος 16 μ.



Τὸ νεότευκτον, πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Τζών Μπάκκε»

ραν φορτοεκφόρτωσιν, ἔκαστον κύτος ἔξαιρετο τοῦ No. 1 ἔχει δύο ἀνόιγματα.

Κατεψυγμένα φορτία θὰ μεταφέρωνται εἰς τέσσαρα διαμερίσματα τοῦ κύτου No. 6. 'Αναλόγως τοῦ φορτίου, ή θερμοκρασία εἰς τὰ διαμερίσματα αὐτῷ δύναται νὰ διατηρήται ἀπὸ 12 ἕως 28 βαθμῶν Κελσίου. Αἱ δεξαμεναὶ φορτίων πετρελαίου είναι ἀνοιξιδωταὶ, είναι δυνατὴ δὲ ἡ χρησιμοποίησίς των διὰ τὴν μεταφορὰν παντὸς εἴδους παραγώγων.

Ἐπὶ τῶν κυτῶν φορτίου, ἔξαιρετοι τῶν διαμερίσμάτων διὰ κατεψυγμένα φορτία, μεταφέρονται ἐμπορευματοκιβώτια. Εἰδικαὶ δάσεις διὰ κοντέινερς παρέχονται εἰς τὰ κύτη No. 3, 4 καὶ 5. Συνολικῶς δύναται νὰ πα-

καὶ δύθισμα 10,27 μέτρων. Ναυπηγηθὲν συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Νορβηγικοῦ νηογνώμονος, ἔχει χωρητικότητα 16.438 τόν. γκρός καὶ d.w. 22.555 τόνων.

Δύναται νὰ παραλάβῃ 33.087 κυβικὰ μέτρα γεννημάτων, 29.325 κυβ. μ. δεμάτων, 2.915 κυβ. μ. κατεψυγμένων φορτίων καὶ 869 κυβ. μ. πετρελαϊσειδών.

Εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν M.A.N., κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου K10SZ70/125, μεγίστης ισχύος 19.000 ιππῶν εἰς τὰς 145 στροφάς, ἐπραγματοποίησε δὲ ταχύτητα δοκιμῶν 20,7 μιλίων. Πλήρωμα 41 ἀτόμων. Θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Αὔστραλίας — Νοτιοανατολικῆς Ἀσίας — Ἰαπωνίας — Δυτικῆς Ἀκτῆς Η.Π.Α.

BethShip repair yards
can do it all... And fast!

HOBOKEN
BEAUMONT
SAN FRANCISCO

BOSTON
BALTIMORE
SAN PEDRO

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΛΟΓΟΙ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΑ- ΘΙΚΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

'Η έννοια της δικαιού παραβάσεως των καθηκόντων του πλοιάρχου έναντι του ναυτικού, ή όποια δικαιολογεί την πρώτων καταγγείλαντη συμβάσεως έκ μέρους αὐτού, δεν καθορίζεται έκ του νόμου.

Εις ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν τονίζεται, ὅτι τοιαύτας παραβάσεις τοῦ πλοιάρχου ἀποτελοῦν αἱ ἀναφέρομεναι εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλίας, αἱ όποιαι θέτουν εἰς κίνδυνον τὴν ζωὴν τοῦ πλορώματος ὅπως εἰναι : ἡ παράλειψις μέτρων ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἀνικανότης τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, ἐλαττωματικὸς ἔξοπλισμός, ἀνεπάρκεια πληρώματος, ἡ κατὰ παραβάσιν τῶν ἄρθρων 43 καὶ 31 τοῦ ΚΔΝΔ, ἐκτέλεσις πλού παρὰ τοῦ πλοιάρχου, παρὰ τὴν διαπιστωμένην ἀναξιοποίησιν τοῦ πλοίου, ἡ ἔλλειψις τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλειῶν αὐτοῦ καὶ τέος, ἡ παράλειψις ἀναγγείλας εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ἡ τὴν λιμενικὴν Ἀρχὴν κάθε περιστατικοῦ ἡ ἐλαττώματος τοῦ πλοίου, τὸ όποιον ἐπηρέαζει τὴν ἀσφάλειάν του.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἐκτέλεσις πλοῦ παρὰ τὴν ὑπαρξην φθορῶν καὶ ἐλλείψεων εἰς τὰ σωστικὰ μέσα καὶ τὰ ναυτιλιακὰ ὄργανα τοῦ πλοίου καὶ ἡ παράλειψις σχετικῆς ἀναφορᾶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς ἄρχας καὶ ἐπανορθώσεως των, εἰς πλησίον τῆς πορείας του πλοίου λιμένα, ἀποτελεῖ δικαιούμενην παράδεισιν τῶν δικαιόντων τοῦ πλοιάρχου, ἐνεκεν τῆς όποιας ὁ ναυτικὸς δύναται νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν δικαιούμενος οὕτω ἀποζημιώσεως.

Κατὰ σχετικήν δὲ κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, νομικῶς εἰναι ἀδιάφορον ἔαν ἐλασθεῖ χώραν ἐπανορθώσις τῶν βλαβῶν μετὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἀπότολου καὶ πρὸ τῆς καταγγείλας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἡ ἔλλειψις τῆς ἀπανορθώσεως τῶν βλαβῶν ὀφείλεται εἰς ὑπατιότητα ἀρμοδίου μέλους τοῦ πληρώματος.

ΕΙΣ ΣΥΝΕΧΙΣΙΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ- ΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ Ε- ΧΟΜΕΝ ΝΕΑΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν εἰς περίπτωσιν ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας λόγω πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδα-

ποὺς ἐπέρχεται αὐτοδικαία λύσις τῆς συμβάσεως ἐνεκεν τῆς όποιας ὀφείλεται ἀποζημίωσις.

Ἡ συνέχισις τῆς ναυτολογήσεως καὶ μετὰ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου ὑπὸ τὸν ἴδιον πλοιάρχον, θεωρεῖται σύναψις νέας συμβάσεως.

Ἡ λύσις τῆς συμβάσεως τοῦ ναυτικοῦ, διὰ τῆς ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπῆλθεν αὐτοδικαίως κατὰ τὸ ἄρθρον 68 ἐδ. β τοῦ ΚΙΝΔ καὶ δὲν ἀμφισθέται ὅτι ὀφείλεται ἀποζημίωσις κατὰ τὰ ἄρθρα 75 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ διὰ τὴν τοιαύτην λύσιν τῆς συμβάσεως.

Κατὰ ταῦτα, ἀπὸ τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως, τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, ἀπεκόπει πάς ἐνοχικὸς δεσμός, μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῆς τέως πλοιοκτητρίας καὶ συνεπώς, διὰ τὰς μετὰ τὴν πώλησιν γεννηθείσας ἀξιώσεις τοῦ ναυτικοῦ ὃ όποις ἐξηκολούθησε τὴν ὑπηρεσίαν του πλοίου, δὲν εὐθύνεται ἡ τέως πλοιοκτητρία ἐταιρία. Είναι ὀπωσδιπότε ἀδιάφορον τὸ γεγονός τῆς ἐξακολουθήσεως παροχῆς ἐργασίας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ τὸν αὐτὸν πλοιάρχον, μετὰ τὴν αὐτοδικαίαν λύσιν τῆς συμβάσεως λόγω ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, ἀλλὰ καὶ συνεπείᾳ μεταβιβάσεως αὐτοῦ εἰς ἀλλοδαπήν ἐταιρίαν, μετὰ τῆς όποιας συνήψεων ὁ ναυτικός νέαν σύμβασιν ναυτολογήσεως.

ΜΙΣΘΟΣ

ΠΕΡΙΚΟΠΗ ΜΠΟΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΙΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ Υ- ΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν τὸ μπόνους ἀποτελεῖ μέρος τῶν τακτικῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ καὶ δὲν ἀνακολεῖται οὔτε συμφιγίζεται εἰς μελλοντικὴν αὐξησιν τῶν διοικητικῶν ἀποδοχῶν, ἐκτὸς ἔαν ὁ πλοιοκτήτης ἐπεφυλάχθῃ διὰ τοιούτον δικαιώματος.

Ἡ περικοπὴ τοῦ μπόνους ἄνευ συναινέσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀποτελεῖ δικαιούμενην παράδεισιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ εἰς καταγγείλαντη συμβάσεως καὶ ἀποζημίωσιν λόγω ἀπολύτεως. Ἀποτελεῖ συγχρόνως καὶ ἀνεπιτρέπτου μονομερῆ βλαττικὴν μεταβολὴν τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἡ όποια θεμελιώνει δικαίωμα ἀποζημιώσεως διὰ τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ οὕτω κριθεῖσα περίπτωσις ὀφείλεται ναυτικὸν ὁ ὄποιος ἐναυτολογήθη ὡς Γ' μηχανικὸς ὑπὸ τὴν συμφωνίαν ὅτι, πέραν τῶν τακτικῶν ὀφειλούντων του θὰ κατεβάλλεται εἰς αὐτὸν μπόνους χωρὶς τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ δικαιώματος ἐκ μέρους τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ἀνακλήσεως τούτου.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗΝ

Ο θάνατος ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος ἐπῆλθε κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παλιννοστήσεως του εἰς ἀεροπορικὸν ἀτύχημα συνιστᾶ, κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἐργατικὸν ἀτύχημα, διὰ τὸ ὄποιον ὑπέχει εὐδύνην πρὸς ἀποζημίωσιν ὁ ἀεροπορικὸς μεταφορέας, συμφωνίας πρὸς τὴν σύμβασιν τῆς Βαρσοβίας. Παράλληλη εὐδύνη πρὸς ὄποιησιν ὑφίσταται τοῦ πλοιοκτήτου, ἐργοδότου τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ ὑποχρέωσις τοῦ μεταφορέως προκύπτει σαφῶς ὅπό την Σύμβασιν τῆς Βαρσοβίας, ὁ όποιος προβλέπει ὅτι, ἐν περιπτώσει συνάντου ἐπελέγοντος εἰς ἐπιβάτην ἐκ διυτυχήματος λαθόντος χώραν ἐπὶ τοῦ ἀεροπλοίου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν πασῶν τῶν ἐνέργειῶν ἐπιβιβάσεως ἡ ἀποβιβάστων, ὁ μεταφορέας εὐδύνεται εἰς ἀποζημίωσιν τῶν κατὰ τὸ Ἀστικὸν Δίκαιον δικαιουμένων.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ Β.Δ. τῆς 24.7/25.8. 1920 ἔαν ὁ ἐπιβάτης ἦτο ἐργάτης ἡ ὑπάλληλος καὶ ὁ θάνατος ἐπῆλθεν ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας κατὰ τὴν δι' ἀεροσκάφους μεταφορέας, ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσις τοῦ ἐργαδέτου, προσδιοριζομένη βάσει τῶν ὀποδοχῶν τοῦ θανατωθέντος ὑφίσταται ἔναντι διωρισμένων συγγειῶν τοῦ τελευταίου. Σχετικὴ πρέσβειψις ὑφίσταται καὶ εἰς τὸν Ἀστικὸν Κώδικα, αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων τοῦ όποιου (926 καὶ 927) ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ περιπτώσεων ἀντικειμενικῆς εὐθύνης ρυθμιζομένων ὑπὸ εἰδικῶν νέμων.

Οὕτω, παρὰ τῶν ὧν ἄνω διατάξεων δρίζεται, πλὴν ἄλλων, ὅτι ἔαν διὰ τὴν αὐτὴν ζημίαν ἐν παραλλήλου εὐδύνονται πλείσιον, ἔνεχονται πάντες εἰς ὀλόκληρον. Ο καταβαλῶν ὀλόκληρον τὴν ἀποζημίωσιν ἔχει δικαιώματα ἀναγωγῆς κατὰ τὸν λοιπὸν. Τὸ μέτρον τῆς ἔναντι ἀλλήλων εὐδύνης προσδιορίζει τὸ δικαστήριον ἀνολόγως πρὸς τὸν διοικητικὸν τοῦ παταίσματος ἐκάστου. Εάν δὲν δύναται νὰ ἔχειρισθαι ὁ δικαιούχος ὑφίσταται καὶ εἰς τὸν Ἀστικὸν Κώδικα, αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων τοῦ όποιου (926 καὶ 927) ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ περιπτώσεων ἀντικειμενικῆς εὐθύνης ρυθμιζομένων ὑπὸ εἰδικῶν νέμων.

Κατὰ ταῦτα, ἐκ τῶν ἀνωτέρων διατάξεων συνάγεται ὅτι, προκειμένου περὶ ἀεροπορικοῦ καὶ συγχρόνων ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, διὰ τὸν θάνατον καὶ τὴν ἐντεῦθεν προελθούσαν ζημίαν ἐνεκενταὶ ἐπελέγοντος εἰς ὀλόκληρον. Ο καταβαλῶν ὀλόκληρον τὴν ἀποζημίωσιν ἔχει δικαιώματα κατὰ τὸν λοιπὸν. Τὸ μέτρον τῆς ἔναντι ἀλλήλων εὐδύνης προσδιορίζει τὸ δικαστήριον ἀνολόγως πρὸς τὸν διοικητικὸν τοῦ παταίσματος ἐκάστου. Εάν δὲν δύναται νὰ κατανέμεται μεταξὺ ὅλων κατ' ἵσα μέρη.

Κατὰ ταῦτα, ἐκ τῶν ἀνωτέρων διατάξεων συνάγεται ὅτι, προκειμένου περὶ ἀεροπορικοῦ καὶ συγχρόνων ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, διὰ τὸν θάνατον καὶ τὴν ἐντεῦθεν προελθούσαν ζημίαν ἐνεκενταὶ ἐπελέγοντος εἰς ὀλόκληρον. Εάν δὲν δύναται νὰ κατανέμεται μεταξὺ ὅλων κατ' ἵσα μέρη.

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

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΩΝ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ»

ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το παρελθόν Σάββατον, 10ην 'Ιουνίου, έκλεισαν αίθυρα τής δημοφιλούς ναυτιλιακής έκθεσεως «Ποσειδώνια '78», ή όποια έπραγματοποιήθη είς τὸν Κεντρικόν 'Επιβατηγόν. Σταθμὸν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, μὲ τεραστίαν συμμετοχὴν 'Ελλήνων καὶ ξένων έκθετών.

Τὰ έγκαινια τῆς έκθεσεως ἐκήρυξε, τὴν Δευτέραν, 5ην 'Ιουνίου, ὁ ὑπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. 'Εμμαν. Κεφαλογιάννης, δότις μεταξὺ ἄλλων ἔτοντος:

«Τὰ «Ποσειδώνια» εἰναι μήγανα. Πρῶτον ὅτι ἡ 'Ελλάδα, ἀκόμα καὶ ὅταν ἀντιμετωπίζει ἐπιβούλες, ἀναζητεῖ τὴ δικαίωση μὲ ἔργα εἰρήνης. Μήνυμα, ἔπειτα, πίστεως στὴν μακριώνη θαλασσινὴν τῆς παράδοσης, ποὺ ἐπιβεβαιώνει, μὲ θαυμαστὴν πλοήρητα, τὸ δυναμικὸ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, γιὰ τὸ μέγεθος τῆς ὅποιας εἴμαστε ὑπερήφανοι, ποὺ εἶναι ἀποτέλεσμα τῶν σφυρηλατημένων ἀπὸ γενναιότητα πρωτοβουλιῶν καὶ ἐντιμότητα χαρακτήρων. Μήνυμα ἀκόμη, ὅτι θεωρεῖ τὴ διεθνὴ συνεργασία μέγεθος ἀποφασιστικὸ γιὰ τὸ πρόσδο -θῆμικη, πολιτιστικὴ καὶ οἰκονομικὴ— καὶ τὴν ψυχικὴ ἐνότητα τοῦ κόσμου.

» Τὰ «Ποσειδώνια», ἐκθετήριο τῆς Ναυτιλίας μὲ 12 ἐπίσημες συμμετοχές, 1.000 ιδιωτικὲς, ἀπὸ 34 χώρες καὶ 3.000 καὶ πλέον κορυφαίους ἐκπρόσωπους ὅλων τῶν κλάδων, παρουσιάζει μὲ ἐναργῆ παραστατικότητα τὴν εἰκόνα τῆς ἔξελίξεως. Η 'Εμπορικὴ Ναυτιλία ἔχει εὐρύτατο φάσμα ικανοτήτων, ποὺ ἐντυπωσιάζουν. Δεσπόζει ὅμως σ' αὐτὴ τὸ τάλαντο τῆς προσαρμογῆς. Κανένας ἄλλος τομέας δὲν συγχρονίζεται τόσο γρήγορα ὅσο αὐτή, μὲ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης, τῆς ναυπηγικῆς, τῆς τεχνολογίας τῶν κοινωνικῶν ἐπιταγῶν. Εἶναι τὸ διακριτικὸ τῆς προνόμιο. Καὶ σ' αὐτὸν ἴσως, βρίσκεται τὸ μυστικὸ τοῦ ἀνανεωτικοῦ δυναμισμοῦ τῆς.

Τελειώνοντας ὁ κ. ὑπουργὸς τόντος: «Εἴ-μαι δένδιος ὅτι, εἰδικότερο σ' αὐτὴ τὴ φά-ση, γιὰ τὴν 'Εμπορικὴ Ναυτιλία, φάσῃ δυσ-χερειῶν καὶ γιὰ τοῦτο, μεγάλων ἀπαιτή-σεων τὰ «Ποσειδώνια» θὰ συμβάλουν στὴν διάνοιξη νέων ὅριζόντων».

Ο Κ. ΧΑΝΔΡΗΣ

Τὸν κ. 'Υπουργὸν προερχόντης προηγου-μένων ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. 'Αντ. Χανδρῆς, ὁ ὅποιος, ἐνωρίτερον, ὀμιλῶν εἰς 'Ελλήνας καὶ ξένους δημοσιογράφους, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐνάρξεως τῶν «Ποσειδώνιών», εἶπε τὰ ἔξῆς :

«Ίσως ὀρισμένοι νὰ θεωρήσουν κοινοτο-πία τὸ νὰ προσπαθήσω νὰ τονίσω, γιὰ μιὰ

NAYTIKA XRONIKA

1. 'Ο ἐλληνικὸς στόλος ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας κατέχει τώρα τὴν τρίτην θέση στὸν κόσμο ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος καὶ ἡ 'Ελλάς εὑρίσκεται τώρα μετά τὴν Λιθερία καὶ 'Ισπανία. 'Η 'Ελλάς ἐπερέπεσε τὴν 'Αγ-γλίας ὅπως εῖχαμε προβλέψει καὶ θὰ ἔχωμε τὴν πρώτη Ναυτιλία μέσα στὰ πλαστικὰ τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς ὅταν θὰ γίνωμε μέλη αὐτῆς.

2. 'Η ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας ὑπὸ ἐλ-ληνικῆς σημαίας ὀφείλεται κυρίως στὴν ἐμπι-στοσύνη τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν στὴν παρούσα κυβέρνηση καὶ στὴν ὑπάρχουσα συνεργασία καὶ κατανόηση μεταξὺ κυβερ-νήσεως, ναυτεργαστῶν καὶ πλοιοκτητῶν. Θὰ μπορούσε τὶς νὰ εἴπει ὅτι ἐπὶ τέλους τὸ τρίπτυχο αὐτὸν ξαναβρίσκει τὸν κανονικὸ πουλμόν.

3. Οι "Ελλήνες πλοιοκτήτες ἔγκαθίσταν-ται ὅλο καὶ περισσότερο στὴν 'Ελλάδα καὶ ὁ Πειραιάς ἔξακολουθεῖν' ἀναπτύσσεται σὲ ναυτιλιακὸ κέντρο. Νέα κτίρια ἀνυψώνονται καθημερινῶς καὶ περισσότεροι "Ελλήνες ἀ-ποκτοῦν ἔργασιας ὡς ἀποτέλεσμα αὐτοῦ καὶ ἐκ τῶν γεγονότος ὅτι ἡ ἐλληνόκτητος πλέον Ναυτιλία εἶναι η πρώτη στὸν κόσμο, ὅταν φυσικά προσθέσθηται καὶ τὰ ἐλληνόκτητα πλοία ὑπὸ ξένας σημαίας τὸ γενικὸ ἄθροι-σμα τῶν ὅποιων ζεπερνά τὰ 52.000.000 τ. γκρός καὶ 5.000 πλοία ἄνω τῶν 4.500 τόνων που ἀποτελοῦν σηνωτὰς τὴν μεγαλύτερη Ναυτιλία παγκοσμίων.

4. 'Υπάρχουν 123.000 ἀπογεγραμμένοι "Ελλήνες ναυτικοὶ που ἀποτελοῦν τὸν μεγα-λύτερο ἀριθμὸ ναυτικῶν κατὰ ἐθνικότητα στὸν κόσμο. 'Υπάρχουν σήμερα ἄνω τῶν 650 ναυτιλιακῶν γραφείων ἐγκατεστημένων στὴν 'Ελλάδα.

Η 'Ελληνικὴ Κυβέρνηση καὶ ὁ ἐλληνικὸς λαὸς ἀρχίζουν ἐπὶ τέλους ν' ἀντιλαμβάνωνται τὰ μεγάλα ὀφέλη που ἀποκομίζει τὸ θένος ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴ μας ἔξελίξη.

"Ανω τῶν 1.300.000 δολλαρίων ἡ 49.000.000.000 δραχμῶν σὲ ξένο συνάλλαγμα εἰσῆλθε στὴν 'Ελλάδα τὸ 1977 καὶ τὸ πο-σὸν αὐτὸν θὰ εἶναι ἔτι μεγαλύτερο γιὰ τὸ τρέχον έτος.

Περίπου 100.000 ἀτομά ἡ καὶ περισσό-τερα ἀπασχολοῦνται στὶς ναυτικοπιστευ-α-στικὲς βάσεις, στὶς ἐπιχειρηματικὲς ίκα-νότητες τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τὴν καλὴ συνεργασία τοῦ μὲ τὸ ἀνθρώπινο δυ-ναμικὸ τῆς Ναυτιλίας. 'Αναλογισθεῖτε ὅτι πέρυσι τὸ ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα ζεπέρασε τὸ ζενα δισεκατομμύριο δολλάρια καὶ ὅτι οἱ ἐπίσημες προβλέψεις γιὰ φέτος ὑπολο-γίζουν σὲ 1.4 δισεκατομμύρια δολλάρια.

'Εκτὸς ὅμως ἀπὸ τὴν προβολὴ τῆς ἐντυ-πωσιακῆς δραστηριότητος μας στὰ θαλάσ-σια ἔργα, τὰ «Ποσειδώνια», φέρνοντας τὴν παγκόσμιο Ναυτιλία στὸ κατώφλι τῆς 'Ελ-λάδος διευρύνουν τὶς προϋποθέσεις ταχύτη-ρης ἔξελίξεως τῆς χώρας μας σὲ διεθνὲς ναυτιλιακὸ κέντρο ὑπὸ τὸ φῶς μάλιστα τῶν ἀναπτυξιακῶν ἔξελίξεων στὸν ἀριθμοκό-σμο. Παράλληλα προβάλλουν ἐπιτακτικότε-ρη τὴν ἀνάγκη όργανωσής ἀπὸ τὸ κράτος, ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἐφαυτιλῆς ἐνός τέ-τοιου κέντρου καὶ ἀντάξιας τῆς πρώτης Ναυτιλίας στὸν κόσμο.

Γιὰ ζενα 9.000.000 κατοίκων μὲ ἐ-λάχιστες ἔξαγωγές τὸ ξένο συνάλλαγμα που προέρχεται ἀπὸ τὴν Ναυτιλία ἔχει ὡς ἀπο-τέλεσμα τὴν καλυτέρα διαβίωση τῶν 'Ελ-λήνων.

Ο λαός, ἡ ἐλληνικὴ κυβέρνηση, οἱ ναυ-τικοὶ καὶ οἱ πλοιοκτήτες εἶναι ὑπερήφανοι γιὰ τὴν 'Ελληνικὴ Ναυτιλία.

Τὰ φετεινὰ «Ποσειδώνια» μοναδικὰ στὸ εἶδος τοὺς τόσο λόγω τῆς παρουσίας σπου-δαίων προσωπικοτήτων τοῦ παγκοσμίου ναυτιλιακοῦ κόσμου καὶ τῆς συμμετοχῆς τόσου μεγάλου ἀριθμοῦ ιδιωτικῶν καὶ ἐθνικῶν περιπτέρων ἀποδεικνύουν ἀφιεπίδως τὸ σλόγκαν 'Ελατε στὰ Ποσειδώνια νὰ συζη-τήσετε ἐπιχειρηματικὰ μὲ τοὺς ἀνθρώπους που ἔχουν τὴν μεγαλύτερη Ναυτιλία τοῦ κό-σμου.

Οι "Ελλήνες πλοιοκτήτες ἀγαποῦν τὸν τόπο τους καὶ προτιμοῦν νὰ κινοῦν τὶς ἐπι-χειρήσεις τους ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα παρὰ ἀπὸ οποιοδήποτε ἄλλο θῆμας τῆς γῆς.

Παράλληλα μὲ τὶς ναυτιλιακὲς τους δρα-στηριότητες ἐν 'Ελλάδι οι "Ελλήνες πλοιο-κτήτες ἔχουν ἀναπτύξει στὴν 'Ελλάδα παρὰ ἀλλες οικονομικὲς δραστηριότητες ὅπως ναυπηγεία, ἔργοστάσια, ξενοδοχεία κλπ.

Τὸ παρούσα ναυτιλιακὴ κρίση ἔχει ἀνα-

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

κόφει την έπενδυτική δραστηριότητα στην Ελλάδα όλλα είμαι δέσμοις ότι καλύτεραι ήμεραι για την Ναυτιλία θά παρουσιασθούν συντόμως καὶ αἱ ἐπενδύσεις τοῦ τόπου αὐτοῦ θὰ συνεχίσουν ἀναπτυσσόμενες γιατὶ οἱ "Ελληνες πλοιοκτήτες πιστεύουν στὴν ἐπενδυτική πολιτική τῆς παρούσης Κυβερνήσεως, η̄ ὅποιος δικαιολογεῖ πλήρη ἐμπιστοσύνη γιὰ ἔτι περισσότερες ἐπενδύσεις ἐν Ελλάδι.

ΤΟ ΦΟΡΟΥΜ

Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ Φόρουμ τῶν «Ποσειδώνιων», τὸ δόπιον ἐπραγματοποιήθη τὴν Παρασκευὴν, 8ην Ἰουνίου, εἰς τὸ Εὔγενίδειον, ἥτο δὲ προβληματισμὸς εἰς τὰ σημερινὰ προβλήματα τῆς διοικητικῆς τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

Τοὺς συνέδρους προσεφώνησεν ὁ "Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννης, ὁ ὅποιος κυρίως ἀνέφερθε εἰς τὰς σημερινὰς δυσκολίας τῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν ἀνάγκην στενωτέρας συνεργασίας διεθνῶν διὰ νὰ ἀντιμετωπισθούν τὰ δημιουργόμενα προβλήματα.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΕΣΙΣ

Ο Πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. Ἀντ. Χανδρῆς, ἔδωσε μεγάλην ἐμφασιν εἰς τὸ παλαιὸν αἴτημα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ νὰ ἑπέλθῃ κάποια μορφὴ συμφωνίας μεταξὺ 'Ιαπωνίων καὶ ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δι' ἀναστολὴν τῶν χρεῶν των πρὸς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

Ἡ ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ διοικητικὰ δὲν πρέπει νὰ ξεχνᾶ ὅτι οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἀνέφεραν καὶ ἔξακολουθούν νὰ εἶναι οι καλύτεροι πελάται τῆς 'Ιαπωνίας, ὑπενθύμισεν δ. κ. Χανδρῆς. «Στὶς δύσκολες αὐτές στιγμές ποὺ περιγάμε ἡ 'Ενωση τῶν 'Ιαπωνίων ναυπηγῶν θὰ ἐπρεπε νὰ δείξῃ κάποια κατανόηση στὸ ἐλληνικὸν αἴτημα γιὰ διετὴ ἀναστολὴ τῶν χρεῶν τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος ποὺ ναυπηγήθηκε στὴν 'Ιαπωνία μὲ μακροπρόθεσμα δάνεια εἰς γιέν. Λόγῳ τῆς ἀνατιμῆσεως τοῦ γιέν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ εἶναι ἀναγκασμένοι σήμερα νὰ πληρώνουν 35% περίπου περισσότερο, γιὰ τὰ πλοιά τὰ δόπια παράγγειλαν πρὶν ἀπὸ τὴν ἀνατίμηση. Ἡ 'Ενωση τῶν 'Ιαπωνίων ναυπηγῶν, συνέχισε δ. κ. Χανδρῆς, διάλεξε νὰ ἀπαντήσῃ στὸ αἴτημα, μέσω τοῦ Τύπου, ὅτι οι Κανόνες τοῦ ΟΟΣΑ δὲν τῆς ἐπιτρέπουν νὰ παράσχει ἀναστολὴ χρεῶν.

»Ἡ ἀπάντηση μου, εἶπεν δ. κ. Χανδρῆς, εἶναι ὅτι οι Κανόνες τοῦ ΟΟΣΑ ἐφαρμόζονται στὸ παραγγελία τοποθετεῖται στὸ συγκεκριμένο ναυπηγεῖο, προκειμένου νὰ ἀποφεύγεται δὲ δέμιτος ἀνταγωνισμός. Πολλὲς χώρες τοῦ ΟΟΣΑ, εἶπε ἐπίσης, ἐνέκριναν τὴν ἀναστολὴ χρεῶν, ὅλλα καὶ πολλὲς ὅλλες εὐκολίες στοὺς πελάτες τους, ὅλλα καὶ κανένας δὲν παραπονέθηκε στὰ καταστραγήματαν οι Κανόνες τοῦ ΟΟΣΑ.

»Θέλω νὰ ὑπενθύμισω, πρόθεσε δ. κ. Χανδρῆς, πρὸς τοὺς 'Ιαπωνας ναυπηγούς, ὅτι οἱ "Ελληνες ὑπῆρχαν καὶ συνεχίζουν νὰ εἶναι οἱ καλύτεροι πελάτες τῆς 'Ιαπωνίας. Οι "Ελληνες δούθησαν τὴν 'Ιαπωνία νὰ ἔχει λιχθῆ στὴν πρώτη ναυπηγικὴ χώρα στὸν κόσμο. Σ' αὐτές τὶς δύσκολες ἡμέρες οἱ 'Ιαπωνας δὲν ἐπρεπε νὰ δείξουν κατανόηση στὰ

ἐλληνικὰ αἰτήματα.

Τέλος δ. κ. Χανδρῆς ὑπεγράμμισεν ὅτι τὸ ἐπισφάλιστρον ἔτι τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, τὰ δόπια ἔχουν ὑπερβῆει εἰς ἡλικίαν τὰ 15 χρόνια ἥτο ἀδικοῦ καὶ περιώρισε τὴν ἴκανότητα τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ εἶναι ἀνταγωνιστικοὶ εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. «Ἐκφράζουμε, εἶπε, τὴν ἀντίθεσή μας καὶ χρειάζομεστε τὴν συνεργασία κάθε ἐφοπλιστοῦ γιὰ νὰ ἀντεπέξελθουμε. Δὲν μπορῶ νὰ πιστέψω ὅτι ἔνα δρεπανικὸ σκάφος μὲ ἡλικία 16 ἑταν ποὺ πουλήθηκε σὲ "Ελλήνα, ἀντιπροσωπεύει ἔνα μεγαλύτερο κίνδυνο γιὰ τοὺς ἀσφαλιστές φορτίων, ἀπὸ τὴν μιὰ μέρα στὴν ἄλλη, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπιβάλλεται ἐπασφάλιστρο ἐπειδὴ τὸ πλοίο ἔγινε ἐλληνικό».

ΟΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ

Ο Πρόεδρος τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ 'Αλιείας τῆς 'Αμερικανικῆς Βουλῆς δ. κ. Τζάν Μάρφου ἀνέφερθε εἰς τὴν σημερινὴν κατάστασιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας, τὰ προβλήματα εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν, τὰ δόπια δημιουργεῖ ἡ κατάστασις αὕτη καὶ τὸν ρόλον τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν σημίρωνταν τὸν ἀνοίγματος τοῦ ἀμερικανικοῦ ισοζυγίου. Καὶ ἐτόνισε:

«Κάτι τὸ ὅπιον πρέπει καὶ μποροῦν νὰ κάνουν οἱ ΗΠΑ εἶναι νὰ ἐπιμείνουν ὅπως δὲν καὶ περισσότερα ἀπὸ τὰ ἀγαθὰ ποὺ εἰσάγουν καὶ ἔξαγουν μεταφέρονται μὲ πλοιά ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίας. Ή διαρροὴ ἀμερικανικῶν δολαρίων σὲ πλοιά ἔξητης πλοιοκτησίας κατὰ τὸ 1976, ὑπερβῆ τὰ 6 δισεκατομμύρια δολλάρια. Τὸ 1977 οἱ ΗΠΑ εἰσήγαγαν περίπου τὴ μισὴ ποσότητα τοῦ πετρελαίου ποὺ κατανάλωσαν, συνολικῆς ἀξίας 45 δισ. δολλαρίων. Καὶ δῆμος μόνο τὸ 3% ἀπὸ τὸ πετρέλαιο αὐτὸ μεταφέρθηκε μὲ ἀμερικανικά τάνκερς. Πρότεινα στὸ 'Αμερικανικὸ Κογκρέσσο, νομοθεσία ποὺ θὰ μετέβαλε τὸ καθεστώς αὐτῷ.

ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

Ο ἀσφαλιστὴς τῶν Λόσδ' κ. Χένρυ Τσέστερ ἐπέρριψε τὴν εὐθύνη διὰ τὰ ναυτικά ἀτυχήματα εἰς τὰς σημιάς εύκολιας καὶ τὰ παρήλια σκάφη. Ο κ. Τσέστερ ἐτόνισε:

«Οι στατιστικὲς ἀποδεικνύουν δὲν ὅτι σημείον τύπων πού φέρουν συγκεκριμένες σημιάς συνθέτουν καὶ τὶς στατιστικὲς τῶν χειροτέρων ἀτυχημάτων, πολλές φορές δὲ σὲ πολὺ ἐντυπωτικὸ σημεῖο. Ἀπὸ τὸ σύνολο τοῦ ἐνὸς ἔκατον, ἐκατὸν πενήντα χιλιάδων τόνων πού ἀπολέσθηκαν τὸ 1956, σχεδὸν 700.000 τόν., ἡ τὸ 60% τοῦ συνόλου ἔφερε μία ἀπὸ 3 συγκεκριμένες σημιάες. 'Εάν θελήσουμε νὰ ἔξετάσουμε αὐτές τὶς 3 σημιάες, ἔνα ποσοστὸ 22% τῆς χωρητικότητος ποὺ φέρει αὐτές τὶς σημιάτες ἔχει ἡλικία ἓντα τῶν 15 ἑταν σὲ σύγκριση πρὸς τὸ 20% τοῦ συνόλου τῆς παγκόσμιου χωρητικότητος».

ΑΙ ΤΡΑΠΕΖΑΙ

Τέλος δ. κ. Ναυτιλίας Μαϊκάπτων Μάταν κ. Πήτερ Ντάγκλας ἀνέφερθε εἰς τὰς σχέσεις τῶν Τραπέζων καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ο κ. Ντάγκλας εἶπεν δὲ, ἥτο σφάλμα ἀπὸ πλευρᾶς

πεζεῖς νὰ συνεργασθοῦν ἐνίαια, σὰν ἔνα σύνολο δηλαδή μαζὶ τους, γιὰ τὴν προώθηση λύσεων σὲ δρισμένα προβλήματα τῆς ἀγορᾶς, τὰ δόπια στήμερα ἐπιπρέσσουν τὴν ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσης.

Σκιαγραφώντας τὰ γεγονότα, ὅλλα καὶ ὠρισμένας ἐσφαλμένας ἀντιλήψεις γύρω ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἀγοράν, δ. κ. Ντάγκλας εἶπεν δὲ, «κρία ποὺ ρεαλιστικὴ ἀντιμετώπισταν τῶν Τραπέζων σὰν δονειστῶν καὶ δῆμοι στὸν ἐπενδυτῶν θὰ συνέβαλε θετικά, στὸ νὰ ἐπιχειρήσουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὶς ἀπαιτούμενες προσαρμογές, στὶς σημερινές δύσκολες συθήσεις τῆς ἀγορᾶς ποὺ ἔχουν πλέον ἀδηλο μέλλον.

»Μή ἔχοντας πιὸ σαφεῖς ἐνδείξεις γιὰ τὴ λήψη τῶν συγκεκριμένων ἀποφάσεων ποὺ θὰ προσδιορίζαν τὶς συνθήκες προσφορᾶς καὶ ζητήσεως στὴ ναυτιλιακὴ ἀγορά κατὰ τὴν ἐπόμενην δεκαετίαν, ὅπως κάνουν οἱ ἐφοπλιστές, οἱ Τράπεζες ἔβασισαν τὶς ἀποφάσεις τους γιὰ τὴν χρηματοδότηση τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τὴν συνολικῆς οἰκονομικῆς θέσεως ἐνὸς ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ ἀτομικά, παρὰ τὶς γενικότερες ἐκτιμήσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς. Μία εὐρέως διαδεδομένη ὄλλα καὶ ἐσφαλμένη ἀντιλήψη δὲι οἱ Τράπεζες ἀρνοῦνται νὰ χρηματοδοτοῦν πλοιά ποὺ ἀνήκουν στὸν τύπο τῶν ὅποιων οἱ δικοὶ τους ἐμπειρογνόμονες (οἱ τραπεζικοί) θεωροῦν δὲι τὸ μέλλον θὰ πλεονάζει.

Ο κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Συνοψίζων, δ. κ. Υπουργὸς 'Εμπτορ. Ναυτιλίας, «ἔκλεισε» τὸ Φόρουμ ἐπισημαίνοντας δὲι:

• 'Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἐπὶ σειρὰ ἐτῶν εἶχε σημαντικὴ συμβολὴ στὴν ναυτιλιακή, καὶ ἐμμεσά στὴν οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη τῶν ισχυρῶν κρατῶν τῆς Δύσεως. Καὶ αὐτὸ πρέπει ιδιάτερα νὰ ἐκτιμᾶται καὶ νὰ μεταφράζεται σὲ ἐμπρακτὴ ἀναγνώριση σήμερα ὅπου η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία στὰ πλαίσια τῆς παγκόσμιου οἰκονομικῆς ύφεσεως διέρχεται κρίσιμες δρές.

• 'Η 'Εμπορικὴ Ναυτιλία παίζει τὸ βασικότερο ρόλο στὴ σημίρωνη τοῦ χάσματος τῶν ισχυρῶν πληρωμῶν τῶν περισσότερων κρατῶν. Στὰ πλαίσια δῆμος αὐτά τοῦ ρόλου τῆς Ναυτιλίας, η ἐνίσχυση της δὲν πρέπει ἐπ' οὐδεὶν λόγῳ νὰ καταστραφεῖ τὶς ἀρχές τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου.

• 'Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία θὰ ἔξακολουθήσει νὰ διασφατίζει ἡγετικὸ ρόλο παγκόσμιων σημίρων, Τούτο θὰ πρέπει νὰ ἐμμηνεύθει καὶ σὰν προσήλωση στὴν προσπάθεια δχι μόνο ποσοτικῆς, ὄλλα καὶ ποιοτικῆς ἀναπτυξέως της. Κατὰ συνέπεια οἱ μεμονωμένες ἐνέργειες κακῶν ἐπιχειρηματιῶν, εἶναι ἀπαράδεκτο νὰ χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστές τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας γιὰ νὰ σφραγίζουν μὲ ὀδικούς χαρακτηρισμούς τὸ σύνολό της.

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

JAMES SMYRNILOUDIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

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 'Ελληνικοῦ 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 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Έπιμελεια: κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Μουσουλμάνοι έπαναστάται τών Νοτίων Φιλιππίνων κατέλαβον σκάφος (δύομα δεν έγνωσθη) και ήχων αλλάζονται τό πλήρωμα. Αφού κατελήστευσαν τό φορτίον έγκατέλειψαν τό σκάφος παρασλαδόντες μαζί των και 35 δύμηρους. Δύο μέλη τού πληρώματος κατώρθωσαν νά διασωθούν.

Τά διάτερα δικοίων σα οι κυβερνητικοί Αρχαι τής Ζαμπόαγκα. Οι πειραταί ούτοι έπετέθησαν έπισης και κατέστρεψαν εις τού ίδιον λιμένα, μίαν δεξαμενήν καυσίμων.

Φαίνεται ότι ή ΔΟΜ άπεφάσισε τήν έξαφάνισιν τών σημαίων εύκολιάς. Τούτο είναι τό συμπέρασμα εις δ καταλήγει δ. κ. Φίλιπ Λορή, πρόεδρος τής Αμερικανικής Όμοσπονδίας 'Έλεγχομένης Ναυτιλίας.'

Κατά τό παρελθόν έτος 40 πλοία άντεμπτώσαν τήν άκινητοποίησήν των εις τούς βρετανικούς λιμένας, συνεπεία έπεμβασεων τής ΔΟΜ. 'Η νομιμότητά τών έπεμβασεων τούτων θά έξετασθη προσεχώς ύπό τών άγγλικών δικαστηρίων.'

Πρόκειται περί τής άκινητοποίησεως τού πλοίου «Κέπιτ Μπρετόν», κατά τό τέλος τού παρελθόντος έτους εις τόν λιμένα τού Λονδίνου και διοικητή τού όποιου ήναγκάσθη νά καταβάλη εις τήν ΔΟΜ τό ποσόν τών 50.000 δολλαρίων.

'Ηδη ή διοικητήρια γερμανική έταιρισ, μέδρον τού Λονδίνου, ήγειρεν άγωγήν κατά τής ΔΟΜ, αίτουσα τήν έπιστροφήν τού καταβληθέντος ποσού. Τό «Κέπιτ Μπρετόν» έφερε σημαίαν Λιβερίας.'

Μετά τήν Ισπανίαν και τή Γαλλία έπεκρωσε τήν Σύμβασιν (άριθ. 147), τήν άφοράσαν τόν έλλασίστους κανονισμούς εις ούς δέον νά υπόκεινται τά έμπορικά πλοία.

'Η σύμβασις αύτη ισθετήθη κατά τήν 62αν σύνοδον τής Διεθνής Διασκέψεως 'Εργασίας τού 'Οκτωβρίου 1976. Διά τής συμβάσεως ταύτης και είναι συσχετισμώ μέ δάλα μέτρα, άτινα έλλειφθησαν ύπό τού Δ.Γ.Ε. και τής ΙΜΚΟ, λαμβάνονται, ώς είναι γνωστόν, σειρά μέτρων και κανονισμών άφορώντων τήν διεθνή ναυσιπλοίαν.'

Είς τήν διεθνή ταύτην σύμβασιν ύπογραμμίζεται ή υποχρέωσις έκάστης χώρας-σημαίας νά προσθή εις τήν έκδοσιν τών σχετικών νόμων και άναγνωρίζη τό δικαιώματα έκάστης χώρας νά έλέγχη τήν έφαρμογήν τών κανονισμών και τής συμβάσεως εις άπαντα τά πλοία, άτινα καταπλέουν εις τούς λιμένας της. 'Η σύμβασις αύτη θά τεθή εις έφαρμογήν εύθυνς ως έπικυρωθή ύπό 10 κράτημέλη τού Δ.Γ.Ε., τών διόπιν ή υπ' αύτῶν συνολικών κατεχομένη χωρητικότης φθάνει τά 25% τής παγκοσμίου τοιαύτης.'

'Η Κίνα άνεκδιλψέν έκτεταμένον πεδίον κοιτασμάτων πετρελαίου, δύμοιον εις έκτασιν

πολύ ή παραγωγή τής Άλασκας και τής Σοβ. Ένωσεως.'

Λόγω τής πτώσεως τών έξαγωγών πετρελαίου έκ τής Σαουδικής Άραβιας —30% έναντι τού 1977— άναμένεται μειώσις τών έπενδυσεων τής χώρας αύτής εις τό έξωτερικόν.

Κατά τάς προδιέψεις αίτινες είχον γίνει εις τό παρελθόν ή Σαουδική 'Άραβια θά εισέπραττε περί τά 40 δισ. δολλαρίων έκ τών έξαγωγών της, ούτω δέ θά ήδηνατο νά έπενδυση εις τό έξωτερικόν 6-8 δισ. δολλαρίων. Τό διαθέσιμον περίσσευμα κινδυνεύει ούτω νά μειωθή από τήν μείωσιν τών έξαγωγών πετρελαίου. Τόν παρελθόντα 'Απρίλιον αι έξαγωγαί άνηροντο εις 6.2 έκατομ. δολλαρίων, έναντι 6.8 έκατομ. τού Μαρτίου. Κατά τό 1977 ο μέσος όρος έξαγωγών είχεν άνθισθε εις 9 έκατομ. διαρέλιας ημερησίων.

Μία συμφωνία έπετεύχθη μεταξύ τής 'Εθνικής Άλγερινής Εταιρίας 'Υδρογονανθράκων και τής άμερικανικής έταιρίας «Φλουόρ», διά τήν άναπτυξιν και έκμετάλλευσιν τών κοιτασμάτων φυσικών άεριών τού 'Άλαράρ. 'Η παραγωγή τών κοιτασμάτων τούτων ύπελλογίσθη εις 5 δισ. κυβικά μέτρα άεριου έπησίσιας, καθώς έπησης και 1.5 έκατομ. τόν. «κοντεάν» και 700.000 τόν. προπανίου.

'Η δαπάνη τού σχεδίου έκτιμαται εις 336 έκατομ. δολλαρίων.

'Η κατανάλωσις πετρελαίου εις τάς ΗΠΑ, τήν Δυτικήν Εύρωπην και τήν Ιαπωνίαν ηγήθη αισθητώς κατά τό πρώτον τρίμηνον τού τρέχοντος έτους, έν συγκρίσει με τήν κατανάλωσιν τού τελευταίου τριμήνου τού παρελθόντος έτους. Τούτο άνεκοινωσεν διεθνής σημείον τού νεοανακαλυφθέντος πεδίου.

Εις τάς ΗΠΑ ή κατανάλωσις άνηλθεν ύπό 17.7 έκατομμύρια δολαρίων ήμερησίων εις 19.1 έκατομ. 'Η αύξησης αύτη οφείλεται εις τόν διάφορα ασφαλείας διά τά δεξαμενόπλοια και τούτο πρός άποφυγήν ρυπάνσεως τής θαλάσσης κατά μήκος τών γερμανικών όπλων. 'Έκ τών προτεινομένων μέτρων τά κυριώτερα είναι τά έξης :

— 'Αμερισούς έπικύρωσις από τάς ένδιαφερομένας χώρας τών άποφασισθέντων ύπό τού ΙΜΚΟ μέτρων διά τήν μεγαλυτέραν άσφαλειαν τών πετρελαιοφόρων.

— 'Συνεχής έλεγχος και παρακολούθησης έφαρμογής πάν κανόνων τού ΙΜΚΟ, πόσουν ένιμεν δύον και έν θαλάσση.

— 'Βελτιώσις τής έκπαιδεύσεως και ειδικέυσεως τών άξιωματικών και πληρωμάτων εις διάφορη τήν ναυσιπλοίαν τών δεξαμενοπλοίων.

— 'Οι έπιδιβαζόμενοι τών δεξαμενοπλοίων πλοηγοί, οφείλουν νά έχουν ειδικάς γνώσεις έπι τής συμπεριφοράς τών πλοίων τούτων.

Κατά τό λήξην έτος 1977, 1.509 σοβιετικά σκάφη χωρητικότης 5.536.274 τόνων κατέπλευσαν εις τόν λιμένα τής 'Αμβέρσης και έξηράλισον μεταφοράν 8 έκατομ. τόν. έμπορευμάτων.

Οι Βέλγοι παραπορηταί σημειούν δι, προθεσι τών Σοβιετικών είναι ή τακτική προσέγγισης εις τόν λιμένα τής 'Αμβέρσης, τόν διόπιν θεωρούν καταληγότερον.

Δύο ρυμουλκά, τά «Βίττε Ζέε» και «Σμίτ Νιουγιόρκ», τής έταιρίας Σμίτ 'Ιντερνάσιοναλ τού Ρότερνταμ, έρυμούληκοσαν ύπό τό

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

Κούρες της Ιαπωνίας εις Μουνγκούμπα της Βραζιλίας, διανύσαντα ύπόστασιν 14.861 ναυτικών μιλίων, μέσω Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος, δόλκηρον έργοστάσιον χαρτοπολού, έγκατεστημένου έπι πλωτής πλατφόρμας, καθώς και έργοστάσιον παραγωγής ηλεκτρικής ένεργειας. Μετά τὴν σφίξιν τῶν εἰς τὰς έκβολάς τοῦ Ἀμαζονίου αἱ δύο πλατφόρμες έργουσι λειτουργούν ύπό τοῦ προσεχούς Ιανουαρίου.

• • •

Η Χόλλαντ Ἀμερικα Λάιν παρουσίασε ζημίας 22.400.000 φορινίων κατά τὸ 1977. Αναμένεται δὲ ὅτι καὶ νέας ζημίας θὰ ύποστη κατά τὸ τρέχον ἔτος, παρὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ἔρδων τῆς εἰς τὸν τουριστικὸν τομέα καὶ ἀλλας ἐμπορικὰς δραστηριότητας. Η ἔναρξις δύο νέων γραμμῶν διὰ κρουαζίερας κατά τὸ τρέχον ἔτος, σφίξει νὰ διαβλεφθῇ ποιά τὶς βελτίωσις. Τὸ ἔλειμμα τοῦ 1977 διφεύλεται, κατά μέρος εἰς πόλικητησίας τῆς Ιρλανδικὸν ναυπηγείον Ρός Κόμπαν, πότιον ηδη ἡ ἱεταρία ἐπώλησεν.

• • •

Η Τζαπαν Λάιν εύρισκεται ἀπὸ τοῦδε εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ὑποχρέωσεις τῆς. Τὸ πρόγραμμα ἀναδιαρθρώσεως τῶν διευθύντων τὴν ἑταῖρον, ὅπερ ὑπέβαλον εἰς τὴν Ιαπωνίκην Τράπεζαν Βιομηχανίας, προβλέπει τὴν πώλησιν ἀριθμοῦ ἑκατὸν πλοίων τοῦ στόλου τῆς καὶ τὴν ἀκύρωσιν χρονοναυλοσυμφώνων διὰ τὰ ὑπ' αὐτῆς χρονοναυλωθέντα σκάφη. Οὐδέμιον δὲ χρονοναυλωσιν ἀνενέσεν. Εἰς μερικὰ περιπτώσεις ἡγανάκθη νὰ καταδάλη ἀποζημιώσεις. "Ολα τὰ μέλη τοῦ διοικ. συμβούλου τῆς ἑταῖρας ὑπέβαλον τὰς παραιτήσεις τῶν, ἔξαιρεσι τοῦ προέδρου τῆς ἑταῖρας κ. Χισάσι Ματσουάγκα καὶ ὥριτσιμον γενικῶν διευθυντῶν. Αἱ παραιτήσεις αὗταί θὰ διευκολύνουν τὴν εἰσόδον νέων διαχειριστῶν, ιδίως ἀπό τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς Τραπέζας ἡ Ὀργανισμούς οἵτινες συνετέλεσαν εἰς τὴν ἔξευρεσιν λύσεως διὰ τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῆς ἑταῖρας.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΣ ΥΠΑΝΑΠΤΥΚΤΟΥΣ

Αἱ διὰ τὸ 1977 ἀνοιχθεῖσαι πιστώσεις πρὸς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας διὰ τὴν ἀγοράν πλοίων, ἀνήλθον εἰς 183 ἑκατομ. μάρκα. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ 8% τῆς εἰς κεφαλίαν ἐνισχύσεως τῶν χωρῶν τούτων. Αἱ ἀνωτέρω πιστώσεις ἐπέτρεψαν ηδη τὴν παραγγελίαν εἰς γερμανικὰ ναυπηγεία πλοίων ἀξίας 385 ἑκατομ. μάρκων.

Αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, αἵτινες ἐπωφελήθησαν τῆς βοηθείας ταύτης εἰναι: Αἴγυπτος, Μιασκόλαντές, Βιρμανία, Ινδονησία, Ιαμαϊκή, Μαλαδί, Μαρόκον, Παραγονάν, Τόνγκο, Τυνηζία, Ζαΐρ. Μεταξὺ τῶν παραγ-

γελθέντων πλοίων εἶναι φορτηγά, ὄχηματαγωγά, ποταμόπλοια, ναυαγοσωτικά, ἀλιευτικά καὶ σκάφη ἐπιστημονικῶν ἐρευνῶν.

E. O. K.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΟΥΝΚΤΑΝΤ

Τὸ τμῆμα μεταφορῶν τῆς Οικονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς Ἐπιπροπῆς τῆς ΕΟΚ ἀπεδέχθη δύμοφάν τὴν προσχώσην τῶν κρατῶν τῆς ΕΟΚ εἰς τὴν σύμβασιν τῶν 'Ηκαμένων' Εθνῶν τὴν σχετικὴν πρὸς τὸν κώδικα συμπεριφορᾶς τῶν ναυτιλιακῶν κόνφερας. Τοῦτο συνιστάται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ, τὸν ὅποιον ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιπροπή ὑπέβαλεν εἰς τὸ Συμβούλιον τὴν 15ην Δεκεμβρίου 1977.

Προσθέτομεν, ὅμως, ὅτι ἡ γνωμάτευσις αὕτη δέον νὰ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ δολομελείας τῆς Ἐπιπροπῆς καὶ ὅτι ἡ συμφωνία ἐμπειρίεχει καὶ ἀρχὴν παραπήρσεις καὶ τροπολογίας αἵτινες ἐπηγέρθησαν εἰς αὐτήν.

Αἱ ἐπιφύλαξεις ἃς περιέχει — πράγμα λίαν σημαντικόν — εἶναι ὅτι ἡ γνωμάτευσις αὕτη σύιθετεί εἰς τὰς γενικὰς τῆς γραμμάς τοῦ συμβιδούντος δὲ ἐπεξειργάσθη ἡ Ἐπιπροπή ἵνα ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς κράτη-μέλη νὰ προσχωρήσουν εἰς τὸ Κάδικα, χωρὶς νὰ ἔλθουν εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὴν συνθήκην τῆς Ρώμης καὶ νὰ ἀποβιλέπουν ταυτοχρόνως εἰς τὴν συμφιλίωσιν μὲ τὰς ἀπόψεις τῆς Μεγ. Βρετανίας, ἢνας εἰναι συνδεμένη μὲ τὸ δόγμα τῆς διατηρήσεως τῆς ἔλευθερίας τῶν ἐμπορικῶν διαπραγματεύσεων εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, δομοῦ μὲ τὴν θέσιν τῆς Ομοσπονδιακῆς Γερμανίας, τοῦ Βολγίου καὶ τῆς Γαλλίας, τῆς Λαδῆς τῶν χωρῶν αἵτινες εύνοον τὴν ἀρχὴν τοῦ καταιμερισμοῦ τῶν φορτίων μὲ τὴν ἐπέμβασιν τῶν κυβερνητικῶν ἀρχῶν, ὅπως αἵτινες γράφεται εἰς τὴν σύμβασιν τῆς Ούνκταντ (40+40+20). Πάντα ταῦτα, δεδομένων, μὲ τὴν ἔλευθερίαν τῆς αὐξήσεως τῶν ἔμνικῶν ἐμπορίων στόλων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, ἀλλὰ ταυτοχρόνως μὲ κάποιαν τροχοπέδην εἰς τὴν ὑπέρμετρον εὐνοϊκὴν προτίμησιν ὑπὲρ τῶν στόλων τούτων.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Εὔρεια σύσκεψις, λαβούσα χώραν εἰς Οὐάσιγκτον τὴν τελευταίαν ἔδηδομάδα τοῦ Μαΐου, εἰς μίαν προσπάθειαν γεφυρώσεως τοῦ χάσματος εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν 'Ηκαμένων' Πολιτειῶν καὶ τῶν ἀλλών χωρῶν τῆς Δύσεως, ἀσθμεύσας μὲν κάποιαν πρόδον, ἀλλὰ ἐπεβεβαίωσε καὶ τὰς βαθείας διαφορᾶς μεταξὺ τῶν δύο πλευρῶν.

Ἡ σύσκεψις ἐπραγματοποιήθη τῇ αἰτήσει τοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ 'Ομίλου, εἰς τὸν ὅποιον μετέχουν 12 εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ ἡ Ιαπωνία. Ο 'Ομιλος ἔξεφρασε τὴν ἀπογοήτευσιν τοῦ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν 'Ηκαμένων' Πολιτειῶν καὶ τὰς ἐνεργειας τῆς Ομοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς.

'Επιπροπῆς, ἡτις ρυθμίζει τὸν τρόπον λειτουργίας τῶν ἀμερικανικῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἡ διαμάχη ὑποδόσκει ὅποιο μακροῦ καὶ ἔχει τὰς ρίζας τῆς εἰς τὸν Ναυτιλιακὸν Νόμον 11, βάσει τοῦ ὅποιον συνεστήθη ὁ 'Οργανισμός, δοτις ἀργότερον ὀνομάσθη 'Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Ἐπιπροπή. Ο Ἰδιος νόμος παρέχει εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἐταιρίας αὐλιάν κατὰ τὸν Νόμον ἐναντίον τῶν 'Τράστων', ὑπὸ τὴν προύποθεσιν ὅτι αἱ Κόνφερας εἰς τὰς ὑποίας μετέχουν διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ναυλολογίου είναι ἐγκεκριμέναι παρὰ τῆς Ἐπιπροπῆς.

Αἱ Κόνφερας, τυπικῶς, καθορίζουν τοὺς νομίους τῶν φορτίων μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ βάσει τῆς υφισταμένης ἀμερικανικῆς νομοθεσίας θεωρεῖται ὅτι παραβιάζουν τὸν νόμον κατὰ τὰν «Τράστς». Ἐν ἀντιθέσει, εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ τῆς Ιαπωνίας ὑπάρχει ὀλιγότερος παρεμπότισμός καὶ αἱ Κόνφερας δὲν θεωρούνται ὡς ἀβελτηρίαι τοῦ ἐμπορίου.

Οἱ μὴ Ἀμερικανοί φορτωταὶ διαμαρτύρονται διὰ τὴν καθυστέρησιν μὲ τὴν ὅποιαν ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιπροπή ἐπικυρώνει συχνὰ τὰς συμφωνίας τῶν Κόνφερας. Εἰς τινὰς περιπτώσεις ἡ καθυστέρησις φθάνει μέχρι 18 μῆνας. Καὶ ἐπουσίᾳ τῆς ἐπικυρώσεως τὸ 'Υπουργείον Δικαιοσύνης δύναται νὰ προβῇ εἰς διώξιν τῶν ξένων καὶ ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν.

Νέαι προσπάθειαι ἐγένοντο εἰς τὸ Κονγκρέσον διὰ νὰ ἐπεκταθῇ ἡ ἐπιρροή τῆς Ἐπιπροπῆς εἰς τὰς μὴ ἀμερικανικὰς ἐταιρίας σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῶν ἐπιτρώσεων ἐπὶ τῶν ναυλών. Βάσει νομοσχεδίου προταθέντος τοῦ τελευταίως, ἐνδέχεται νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ προσέγγυσις ξένων πλοίων γραμμῆς εἰς αἱ μερικανικούς λιμένας, ἐάν οἱ πλοιοκτῆται ἀριθμοῦν νὰ παράσχουν στοιχεία ώς πρὸς τὰς παρεχομένας ἐπικτώσεις.

Αὐτό, πάντως, δὲν είναι τὸ μόνον σημεῖον προστριθῆς. "Αλλὰ θέματα περιλαμβάνονται: τὴν συγκρότησιν τῶν «πούλων», τὰς χρονοναυλώσεις διὰ περίοδον καὶ διαφόρους διχογνωμίας, αἵτινες ἀνέκυψαν μὲ τὴν στροφὴν πρὸς τὰ κοντένερα, πρὸ 15ετίας καὶ πλέον.

Ἡ ἀμφισσήτησις περὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀμερικανικῶν νόμων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ τὴν ισχὺν τῶν ἀμερικανικῶν κρατικῶν ὄργανων δημιουργεῖ ἐντασιν εἰς τὰς σχέσεις μετά τὸν πρωδευμένων χωρῶν, δχι μόνον ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων.

Μὲ τὴν λῆξιν τῆς διασκέψεως οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐπωφελώσεων μεταξὺ τῶν δύο πλευρῶν εἶναι τὸν οὐσιαστικῆς προόδου εἰς τὰς συζητήσεις. Πάντως, συνεφανήτη νὰ πραγματοποιήθη νέα σύσκεψις ἐντὸς τοῦ ἔτους καὶ, ἐν τῷ μεταξύ, νὰ ἀναλάβῃ ὁμάδης ἐργασίας τὴν διερεύνσην τῶν θεμάτων τὰ ὅποια συνεζητήθησαν.

Οἱ ναύλοι δὲν συνιστοῦν τὸ μόνον σημεῖον διαφωνίας μεταξύ τῶν 'Αμερικανῶν καὶ Ευρωπαϊκῶν καὶ Ιαπωνίων. 'Υπάρχει, ἐπίσης, τὸ θέμα τῶν ἀμερικανικῶν ἀπαιτήσεων σχετικῶς μὲ τὴν πρόληψην τῆς ρυπάνσεως, τὸ ὅποιο δὲν συνεζητήθη εἰς τὴν διάσκεψιν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

'Απαισισθόδοξοι, γενικῶς, αἱ ιαπωνικαὶ περὶ τὴν Ναυτιλίαν προβλέψεις διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος. Τὸ κυβερνητικὸν πρόγραμμα δημιουργίας ἀποθέματος πετρελαίου θὰ ἔχῃ τὴν σοβαρωτέραν ἐπίδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαιμενοπλοίων.

Μολονότι ἡ κυβερνησίας ὑπεασέθη νὰ αὐξήσῃ τὸν ρυθμὸν τῆς πραγματικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως κατὰ 7% ἐφέτος, πιστεύει ὅτι ἡ πολιτικὴ τῆς ἐπὶ τοῦ ενέργειασκοῦ θὰ κρατήσῃ τὴν αὐξήσιν τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου εἰς τὴν Ιαπωνίαν εἰς ἐπίπεδα κατώτερα τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀκαθαρίστου ἔθνικου προϊόντος. Τοιουτόπωτα, ἡ μεγαλυτέρα ἀνάπτυξις θὰ καλύψῃ μερικῶν μόνον τὸ χάσμα με-



Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλούν κατάλογος καὶ τιμῶν ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

ταξίν προσφοράς και ζητήσεως.

Διά τα μπάλκα κάρριερς ή κατάστασις έπιδεινόταν δυνή να βελτιώνεται. Αι ναυτιλιακοί έταιροι, αι όποιοι ήταν παραγγελίας τάνκερς κατά την περίοδον 1974 - 75, παρήγγειλαν μπάλκα κάρριερς αντ' αύτων. Και τώρα που τά σκάφη αυτά παραδίδονται από τά ναυπηγεία, αι ιαπωνικαί εισαγωγαί πρώτων υλών είναι περιωρισμένα. Αι χώρην μεταφοραί τής χώρας δέν προβλέπεται νά αυξηθούν ούσιαστικώς έαν ή κυβερνήσης έμεινε εις τόν στόχουν αναπτύξεως έξ 7%. Τό προσφέρομενον τονάζ, ένω εταιροί προσφέρομενον τονάζ αυξανεί, ένω ή η ζήτησης παραμένει στάσιμος.

'Αδεβαίον είναι και τό μέλλον τών πλοίων γραμμών. Ή αυξησης τού γιένει ήδη μειώσει τόν δύκον τών ιαπωνικών έξαγωγών (μολονότι ή είς δολλάρια αξία τών είναι μεγαλυτέρα).

Αι μεγάλαι ναυτιλιακοί έταιροι, αι όποιοι είσακολούθουν νά έπιτυχανον κέρδη χαρούς εις τάς τακτικά των γραμμάς —ώς ή Νίππον Γιούνεν— έκφράζουν άνησυχίας διά τάς απότελέσματα τών προσεχών έτων.

Ο μόνος κερδοφόρος τομεύς άναμενεται νά είναι ο εισαγωγικός. Μέχρι τελευταίως, τά περισσότερα ιαπωνικά πλοία γραμμής έπεστρεψαν κενά, άλλα αι πιέσεις έκ μέρους ξένων χωρών άναγκάζουν τούς Ιαπωνας νά αυξήσουν τάς άγοράς γεωργικών —άκομη δε και διομηχανικών— προϊόντων από τήν άλλοδαπήν. "Ηδη έπισημαίνεται αυξησης τών είσαγωγών κρέατος, ίχθυν και άπωραλαχανικών από τή Αμερικήν.

"Εφ' οσον αι δραστηρόθεσμοι προσπτικαι είναι τόσον δυσοίωνοι, δέν είναι περιέργον τό γεγονός τών περιορισμένων παραγγελιών. Μετά τό τρέχον έτος ύπάρχει τό ένδεχόμενον μιάς ούσιαστικής άνακαμψεως τής Ιαπωνικής οίκουνομίας, ητις θά συμβάλλει εις τήν δελτίων τής ναυλαγοράς. Αι πρόσφατοι παραγγελίαι τάς Σάνκο δι' άφετε νέστευκτα μπάλκα κάρριερς καταδεικνύουν τήν πίστιν τής έταιριας αυτής εις τήν οίκουνομή πολιτικήν τής κυβερνήσεως.

Παραλήλως, ή κυβερνήσης μελετά διάφορα κίνητρα τά όποια θά δελεάσσουν τούς Ιαπωνικά πλοιοκτήτας νά πωλήσουν τά δεξιαμενόπλοιά των πρός διάλυσιν εις τά ύποσπασχολούμενα έγχωρια ναυπηγεία. Τό μέτρον αύτό άναμενεται νά δοθήση εις τήν έξισορόπησην μεταξιν προσφοράς και ζητησεως τονάζ δεξαμενοπλοίων.

"Επί διεθνών θεμάτων, οι Ιαπωνιες λαμβάνουν έπιφυλακτήν θέσιν. Μολονότι ναυτιλιακοί τινές παράγοντες τής χώρας παραδέχονται ότι αι χωρισταί δεξαμενά ή έμρατος, έαν έφαρμοσθούν διεθνώς, θά συμβάλλουν εις τήν μείωσιν τής πλεοναζόντης χωρητικότητος, οι Ιαπωνες άντιτίθενται εις τήν πρόστασιν αύτήν με τό αιτιολογικούς ότι δέν είναι εις θέσιν νά άνταπεξέλθουν εις τήν άρχικήν διαπάνη τής μετασκευής.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

"Ο κ. Χιάσκοι Σίντο, πρόεδρος τής 'Ενώσεως Ιαπωνικών Ναυπηγών προβλέπει ότι αι έτησια παραγγελίαι κατά τήν περίοδον '79 - '81 θά κυμαίνωνται περί τά 5 έκατομ, τόν. γκρός. Αύτό σημαίνει ότι τά ιαπωνικά ναυπηγεία, τών όπωιν ή έτησια παραγωγικότητης φθάνει σήμερον τά 19 έκατομ. τ. γκρός, πρέπει νά άπασχολούνται εις τό 50% τής παραγωγικότητός των, έστω και έαν έγκαταλείψουν τό 50% τών υφισταμένων ναυπηγικών έγκαταστάσεων.

"Άναμενεται ότι ή άπασιοδοξος αύτή αποφής τού προέδρου τής 'Ενώσεως Ναυπηγών θά έπιδράση εις τάς άποφάσεις τού Συμβουλίου 'Ορθολογισμού τής Ναυτιλίας και τής Ναυπηγικής σχετικώς με τήν κατάργησιν τών πλεοναζόντων ναυπηγικών έγκαταστάσεων.

Τό 1976, τό ώς άνω συμβούλιον, εις έκθεσιν του πρός τό ύπουργειον Μεταφορών, υπελόγιζε τάς παραγγελίαις τού 1980 εις 6.5 έκατομ. τόν. γκρός. Βάσει αύτού, τό

ύπουργειον συνέστησεν εις τά ναυπηγεία νά περιορίσουν τήν παραγωγήν τών τούλάχιστον κατά 30%, κατά μέσον όρον, τό 1978.

'Αργότερον, όμως, αι συνήθηκαι διά τήν ναυπηγικήν διομηχανίαν έπεδεινώθησαν λόγω τής κατακορύφου μειώσεως τών παραγγελιών και τάς διαδοχικάς χρεωκοπίας ναυπηγείων. 'Ως άποτέλεσμα, τό συμβούλιον έκρινεν άπαραίτητον τήν έπειργασίαν νέων μέτρων διά τήν οίκουνομήν έπιβιώσιν τής ναυπηγικής διομηχανίας. Εις τά μέτρα αυτά περιελαμβάνεται και τή κατάργησης τών πλεοναζόντων ναυπηγείων. Αι σχετικά προτάσεις άναμενεται νά ύποβληθούν πρός τό 'Υπουργείον Μεταφορών έπιδρον τού τρέχοντος μηνός.

'Ο κ. Σίντο προσέθεσεν ότι δέν είναι δυνατόν νά άναμενεται, έστω και άπο τούς πλέον αισιοδόξους, ότι ή ζητησης διά νέα πλοία θά άρχιση νά αυξάνεται μετά τό '81. Αι παραγγελίαι, μετά τό έτος αυτό, θά παραμείνουν εις τά έπιπεδα τών 9.5 έκατομ. τόν. γκρός, ητοι εις τό ήμισυ τού προηγουμένου έτους-ρεκόρ.

'Ο πρόεδρος τών Ιαπωνικών ναυπηγών είπεν, έπισης, ότι προσφάτως έπεσκέφθη τό ύπουργόν Μεταφορών και προέτεινεν εις αύτον τήν είσαγωγήν παρηγίκων σκαφών εις τής Ιαπωνίαν πρός διάλυσιν, έντος τών πλαισίων τών κυβερνητικών μέτρων διά τήν μείωσιν τού μεγάλου έμπορικου πλεονάσματος τής χώρας.

Οι Ιαπωνικά ναυπηγοί, συνέχισεν όκ. Σίντο, έπιβιμοιν νά προσγάγουν τάς διαλύσεις πλοίων ίνα έξασφαλίσουν τήν σταθεράν άπασχολησην τού έργατοκού των δυνατικού. 'Ετούσιε δέ, ότι καθώς αι τιμαί τού παλαιοσιδήρου είναι ένδεχόμενον νά σημειώσουν εύρειας διακυμάνσεις, ή Ιαπωνία πρέπει νά δημιουργήση μεγάλα άποθέματα.

Τά ιαπωνικά ναυπηγεία, κατέληξεν, είναι έστιμα νά άναλαβουν διαλύσεις εις εύρυτατην κλίμακα, εύθυνς ώς ή κυβερνήσης δεχθή τάς άνωτέρω προτάσεις.

ΑΠΟΛΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τά δόκτων μεγάλα ναυπηγεία τής χώρας κατά τό 1979 θά έργασθούν μόνον με τό 30% τής δυνατικότητός των. Συνέπεια τούτου είναι ότι θά μειώσουν σοδαρώς τό έργατοκον προσωπικόν των.

Ούτω τό Μιτσούμπισι, τό όποιον πρός τής κρίσεως τού 1973 άπτρχόλει περί τάς 80 χιλ. άνθρωπων, σήμερον άπτρχολει 69.500 και ύπολογίζει μέχρι τό 1980 νά τούς περιορίση εις 63.500.

'Η Ιστικαθατζίμα Χαρίμα, τής όποιας τό προσωπικόν έχει μειωθή κατά 1.200 προβλέπει και νέας άπολύσεις. 'Επισης ή Χιτάτοι άντι τής άρχικης μειώσεως διά πά 22.000 έργατας εις 20.800 άπτιμετωπίζει περαιτέρω περιορίσμον.

Τά ναυπηγεία Σουμιτόμο τά όποια έχρησιμοποιούν άμεσως ή έμμεσως 7.900 έργατας, έφθασαν ήδη εις τούς 4.100 και σκοπεύουν νά φάσουν μέχρι τό 1979 εις 3.500 τά δέ ναυπηγεία Σασέμπο έργαζονται ήδη μέ 1.600 άλιγωτέρους.

Πρόγραμμα περιορισμού τού προσωπικού άνηγγειλων έπισης τά ναυπηγεία Μιτσούΐ και Νίππον - Κοκάν. Τέλος τό ναυπηγείον

Σικούου έπροτεινεν εις τά συνδικάτα σχέδιον προώρου συνταξιοδοτήσεως διά 180 έργατας, δεδομένου ότι στήμερον δέν άπασχολει ειμή 508 έργατας και δέν έχει ύπό κατασκευήν είμη δύο πλοία.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

Εις δηλώσεις του ό προεδρος τής 'Ενώσεως Ναυπηγών, άπεκάλυψεν ότι ή "Ενώσεως είναι τήν διάλυμαν πλοίων εις Ιαπωνίαν και σκοπεύει τήν ίσημεραν πρός τούτο μετά τής Κυβερνήσεως, δώσει ήδη έξασφαλισθή έργασία εις τά δοηθητικά ναυπηγεία. 'Ελπίζεται ότι ή διάλυμαν έξων σκαφών έν 'Ιαπωνία θά συμβάλη εις τήν μείωσιν τού έλλειμματος τού έμπορικού ισοζυγίου τής χώρας. Διά τόν σκοπού αυτόν θά σχηματισθή νέα έταιρια διαλύμενων, ητις θ' άγοράζη παλαιά πλοία έπι τού έξωτερικού και θά πατανέμη εις τά έπιπεδα τών 9.5 έκατομ. τόν. γκρός, ητοι εις τό ήμισυ τού προηγουμένου έτους-ρεκόρ.

ΙΣΡΑΗΛ

ΚΑΙ ΆΛΛΟ ΠΛΟΙΟΝ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

'Εκ τών ιστοριών ναυπηγείων καθειλκύσθη και έπερον πλοίον-κοντείνερ τών 8.800 τόνων, τό «ΡΑΚΕΦΕΤ». Είναι τό τελευταίον μιᾶς σειράς τεσσάρων τοιούτων πλοίων, άτινα έναυπηγήθησαν διά λογαριασμόν τής ΖΙΜ. 'Η καθέλκωσις έγένετο έν μέσω θέμουσιώδων πλήθους έκατοντάδων έργατων τού ναυπηγείου, μαθήτων και έπιστημαν.

'Η κ. "Αυτα Σερένι, χήρα τού ήρωος τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου "Εντιο Σερένι, παρέστη ώς άναδοχος τού καθειλκυμένου σκαφών, θραύσασα και τήν πατροπαράδοτον φιλάρην σαμπάνιας εις τήν πρώρων τού νεοτεύκτου σκαφών, καθώς τούτο άλισθανεν έτης ήρης έσχαρας εις τήν θάλασσαν.

'Η ΖΙΜ έσχατως παρέλασε τό άδελφον πλοίον τού καθειλκυμένου, τό «Βέρεντ», όπερ πυνεπληρώθη έπιδρον 18 μηνών.

Τό νεοκαθειλκυμένον «Ράκεφετ» έχει μήκος 128 μέτρων, πλάτος 20 και δύναται νά παραλάσθη 420 έμπορευματοκιβώτια τών 20 ποδών. Τοχύτης 18 μιλίων και πλήρωμα 29 άνθρωπων.

'Ο Υπουργός Μεταφορών κ. Μαΐρ, άμιλων κατά τήν τελετήν τής καθειλκύσεως είπεν ότι: «... πλοία ώς τό «Ράκεφετ» έχουν σύμβολα τής έθνικής κυριαρχίας και τό γεγονός τούτο δέον νά μη παροράσται». 'Ο γεν. διευθυντής τών ναυπηγείων κ. Ισραέλ Λιμπερτόφου συνεχάρη τούς έργατοτεχνήτας, διότι κατεσκεύασαν τό σκάφος έπιδρον ήμίσεος χρόνου έκεινον τών όποιον έχρεισθησαν διά τό πρώτον άδελφο πλοίον τού «Ράκεφετ».

'Ηδη, μετά τήν καθειλκυμένην τού «Ράκεφετ» τά ίδια ναυπηγεία άρχισαν τήν κατασκευήν τών τμημάτων πλωτής δεξαμενής 24.000 τόν. διά λογαριασμόν έξων συμφερόντων. 'Η πλωτή αυτή δεξαμενή θά έχη τήν ίκανότητα δεξαμενισμού πλοίων μέχρι 80.000 τόνων.

Εις τό ίδιον ναυπηγείον κατασκευάζονται πυραλάκατοι τής τρίτης γενεάς. Τό κρατι-

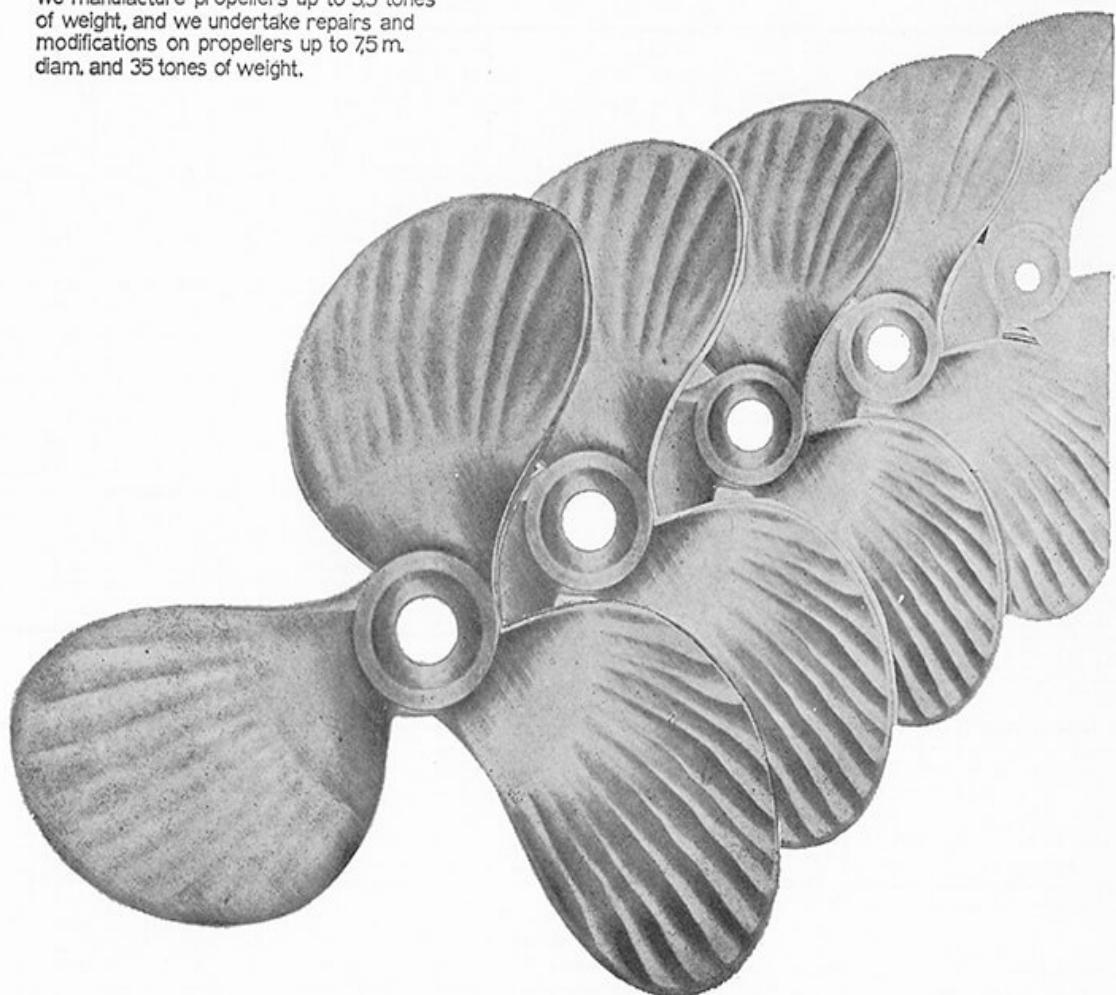


- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

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

we manufacture propellers up to 3.5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5 m. diam. and 35 tones of weight.



ab



LIPS*NAFSISI SA
PROPELLER WORKS

34 METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914 282-409836 - TELEX 21-2708 NFI GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Μαθιός Νικόλας φ.) γὸν» (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 2.730 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀνδρος Μαρίνεσταρ» (κ. Ἰωάννης Φουντούς).

2. «Τύρα» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) νεοαγορασθέν, 8.255 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήγουντ» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

3. «Τόρος» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) νεοαγορασθέν, 8.256 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Στέλλα» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

4. «Σιδών» δεξαμενόπλοιον (πρώην συσηδικὸν «Bellona») νεοαγορασθέν, 2.269 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κορίνθιαν» (κ. Ἰωάννης Δημητριάδης).

5. «Αἰρηνς Σινέριτ» δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 17.947 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τσελσή» (κ. Παντ. Εύθυμιάδης).

6. «Γεώργιος Τσακίρης» μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Oxfordshire») νεοαγορασθέν, 19.060 τόν. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρσένοριο Αρμαντόρα» (κ. Γερ. Αμοργιανός).

7. «Σ. Η. Γκλόρια» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Bordabarris») νεοαγορασθέν, 7.745 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πλανάγγελος» (κ. Σπ. Κριαλάκος).

8. «Μαρία Αγγελικούση» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀναγκελ Λάρελ» («Ἀναγκελ Σίππιγκ»).

9. «Νίκος Π.» φορτηγὸν (πρώην νιγριανὸν «Ijioia») νεοαγορασθέν, 3.385 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γουνάδιτεν Σηγουαίτης» (κ. Μαρία Μ. Πονηροῦ).

10. «Ι. ο.ς» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Λία Γ.») 1.976 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νεφέλη» (κ. Ἀπ. Μπουλούμπασης).

11. «Σ. η. τεια Μπαίνη φ.) γ» (πρώην λιθεριανὸν «Μπουμπουλίνα Φαΐθη») 9.603 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀντιμιράλ» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

12. «Ινγκα» φ.) γὸν (πρώην γερμανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) νεοαγορασθέν, 3.860 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κουίνκυ» (κ. Χαρ. Κατσαμάς).

13. «Μεντεχρήστο» φορτηγὸν (πρώην παναματικὸν «L' Acropole») νεοαγορασθέν, 9.231 τόν. γκρός, τοῦ 1977, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐλλεσπόντ» (κ. Ἀπόστ. Καραμαλῆς).

14. «Καπετάν Νικόλας» μπ. κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Cape Sable») νεοαγορασθέν, 13.531 τόν. γκρός, τοῦ 1968,

ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρβίστα» (κ. Ἐμμ. Μητρίκας).

15. «Θαλασσίνη» μικτ. (πρώην νορβηγικὸν «Obo Prince») νεοαγορασθέν, 52.400 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐντήρο» (Λευός & Πατέρας Ελλάς).

16. «Φρήγος Αϊνή» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.753 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καστελλί» (κ. Ἀντ. Σακέλλας).

17. «Ελλενικός Εξπλόρερ φ.) γὸν» ναυπηγούμενον 13.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν Α.Ε. Ατμοπλοικῶν Γραμμῶν «Η Ελληνική».

18. «Νίκος» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Πλαύλας») 7.283 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σισίλιο» (κ. Χάρης Κατής).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως, τύπου «φρήντομ II» τῶν 15.500 τόν. d.w. παρήγειλεν δὲ Οἰκος Μιχ. Ξελά εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ισικαβατζίμα Χαρίμα», με παράδοσιν Σεπτέμβριον καὶ Οκτώβριον 1979. Μὲ τὴν παραγγελίαν αὐτήν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν «φρήντομ II» τοῦ κ. Ξελά ἀνέρχεται εἰς ὅκτω. «Απαντά θά παραδοθούν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ προσχοῦ ἔτους καὶ θά υψώσουν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Μή γνωθεῖς «Ελληνικός έφοπλιστής παρήγγειλεν εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα «Ωστιν & Πίκερσηκ» δύο λίσιαν ὑψηλῶν προδιαγραφῶν φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως, τύπου SD18, τῶν 18.000 τόν. d.w. Παραδιδόμενα περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦν ἔτους θὰ υψώσουν τὴν βρετανικὴν σημαίαν. Τιμὴ 14 ἑκατομ. λιρ. «Αγγλίας ἀμφότερα.

—Κατὰ μὴ ἐπιβεβαίωσίτος πτηληφορίας, «Ελληνικός έφοπλιστής παρήγγειλεν εἰς Ισπανικά ναυπηγεῖα δύο φορτηγὰ σκάφη τῶν 18.000 τόν. d.w. ἔκαστον, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦν ἔτους.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΥΣΕΙΣ

«Ενα τύπου «φρήντομ II» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως καθειλκύσθη εἰς Κούρε τὴν 3ην Μαρτίου, ἀπό τὰ ναυπηγεῖα «Ισικαβατζίμα Χαρίμα», διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Κερίνιον». Μηχανή Πήλαστικ, κατασκευής τῶν ναυπηγῶν, τύπου 12PC2 - 2V, ισχύος 6.000 ίππων, προσδίδουσα ὑπέρεταιαν ταχύτητα 14.2 μίλιων. Παράδοσις Αὔγουστον.

—Ομοίων σκάφος καθειλκύσθη εἰς Αἴδι τὴν 31ην Μαρτίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας Νεμέα. Παράδοσις 1ούνιον.

—Ἐτερον σκάφος τοῦ αὐτοῦ τύπου καθειλκύσθη, ἐπίσης, τὴν 7ην Απριλίου εἰς Αἴδι, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἄγνα». Παράδοσις τὸν προσεχῆ μήνα.

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

'Αδιάπιστων συνεχίζεται τὸ ἀγοραστικὸν

ἐνδιαφέρον τῶν 'Ελλήνων, κυρίως, ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς 'Απωλετῆς, διὰ μεταχειρισμένα σκάφη —κατά προτίμουν μπάλκ κάρριερ, μικρᾶς ἡλικίας. 'Ως ἀποτέλεσμα, αἱ τιμαὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐσημείωσαν ἀνόδον, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ ἑταῖνα. Φαίνεται δὲ ὅτι τὰ τάσια αὐτῆς θὰ διατηρηθῇ ἐπὶ τινὰ χρόνον, παρὰ τὴν κρατούσαν ἀβεβαιότητα ὃς πρὸς τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς.

«Ελληνες ἐφοπλισταὶ» (Λευός καὶ Πατέρας) ἡγόρασαν τὸ 79.999 τόν. d.w. σουηδικὸν μπάλκ κάρριερ «Malmölanter», ναυπηγήθεν εἰς Γερμανίαν τὸ 1974, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 6.2 ἑκατομ., δολλαρίων. Πρὸ ἔδουμάδος μόλις, οἱ αὐτοὶ ἐφοπλισταὶ εἶχον ἀγοράσει ἀδελφὸν σκάφος τοῦ «Malmölanter», τὸ «Ferrolanter». «Ελληνες, ἐπίσης (έταιρος Ν. Γ. Λιβανοῦ), ἡγόρασαν τὸ γαλλικῆς ναυπηγήσεως μπάλκ κάρριερ «Sétra Kolompa», 87.551 τόν. d.w., τοῦ 1966, ἀντὶ 1.7 ἑκατομ. δολ., «ώς ἐστί. Τέλος, μεταξὺ 'Ελλήνων ἐπωλήθη τὸ 47.917 τόν. d.w. «Σαιντ Ασήμι», ναυπηγήθεν εἰς Δανίαν τὸ 1965, εἰς τὰ 1.75 ἑκατ. δολλαρίων περίπου.

Ἐφοπλισταὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ φέρονται ως ἀγορασταὶ τοῦ σουηδικοῦ ΟΒΟ «Παζάλα», 108.412 τόν. d.w., ναυπηγήθεντος εἰς Γκότεντουργκ τὸ 1969. Τιμὴ 2.5 ἑκατομ. δολαρίων περίπου, μὲ παράδοσιν μετά τὴν τετραετὴ ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους. Οἱ αὐτοὶ ἐφοπλισταὶ φέρονται ἀναμειγμένοι εἰς τὴν ἀγοραπωλησίαν τοῦ ἀδελφοῦ σκάφους «Πόρτοζους».

Οἱ Κινέζοι συνεχίζουν τὴν παρουσίαν των εἰς τὴν ἀγοράν, ἐνδιαφερόμενοι τώρα διὰ μεγαλύτερα σκάφη. Τελευταίως, ἡγόρασαν τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Στρούμα», 61.849 τόν. γκρός λιθωνικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1967, ἀντὶ 2.7 ἑκατομ. δολαρίων καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ βρετανικῆς ναυπηγήσεως νορβηγικά «Θάρα» καὶ «Εσσι Κριστίνα» 77.800 τόν. d.w. τοῦ 1968 ἀμφότερα, εἰς τὰ 3.2 ἑκατομ. δολλαρίων περίπου, ἔκαστον.

Δέν ἐνειπῶν καὶ οἱ Ρώσοι απὸ τὴν ἀγοράν των μεταχειρισμένων, οἵτινες καὶ ἐπλήρωσαν 3 περίπου ἑκατομ. δολαρίων «en block» διὰ τὴν πρόσκτησην δύο σουηδικῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν, τῶν 38.711 τόν. d.w. ἔκαστον. Ναυπηγήσεως 1963 καὶ 1964.

Αξιοσημείωτος, ἐπίσης, εἶναι ἡ πώλησης τοῦ βρετανικοῦ μπάλκ κάρριερ «Βάραγκ-φτζέλ», 117.955 τόν. d.w., ναυπηγήσεως σουηδικῆς τοῦ 1973, εἰς Μεξικανούς ἀγοραστάς, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 4.7 ἑκατομ. δολαρίων.

Παραλλήλως, ἐσημειώθησαν ἀρκεταὶ πράξεις ἀφορῶσαι εἰς ἀγοραπωλησίας μικροτέρων μπάλκ κάρριερ καὶ πλοίων γραμμῆς, μὲ ιδιαίτεραν προτίμησιν εἰς τὰ σκάφη με χώρους ψυγείου.

Τὴν ἐπίδρασιν τοῦ ἐλληνικοῦ στοιχείου εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων καταδεικνύει τὸ γεγονός ὅτι, ἀπό τας πρώτας ἡμέρας τοῦ 'Ιουνίου, ὅτε οἱ «Ελληνες ἐφοπλισταὶ» ἐστρεψαν τὸν ἐνδιαφέρον τῶν εἰς τὴν πραγματοποιουμένην ἐν Πειραιεῖ ἔκθεσιν τῶν «Ποσειδωνίων», ἐσημειώθη κάμψις εἰς τὰς ἀγοραπωλησίας.

Πάντως, ἡ ζήτησις διὰ μπάλκ κάρριερς ἀπὸ 25.000 τόνων μέχρι καὶ ἓντα τὸν 100 χιλ. τόν. d.w. εἶναι ἐντονωτέρα. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ἡ περίπτωσις σκάφους τῶν 58.000 τόν. τοῦ 1967, τὸ δόπιον μόλις πρὸ μηνὸς προσεφέρετο εἰς τὴν ἀγοράν ἀντὶ 2.8 ἑκατομ. δολαρίων, δολ., διὰ τοῦ πλοιοκτῆται τοῦ ἀπέρριφαν προσφορὰν 3.1 ἑκατομ. δολ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

«Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν τουηντέρ «Testbank» 8.426 τόν. γκρός, 12.447 τόν. d.w. τοῦ 1961.

—'Αντι 3.000.000 δολαρίων ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον μικτὸν νορβηγικὸν σκάφος «Bantry» 42.506 τόν. γκρός 73.866 τόν. d.w. τοῦ 1967.

—'Επωλήθη μεταξὺ 'Ελλήνων τὸ λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Σαιντ Ασήμι» 23.248 τόν. γκρός, 47.917 τόν. d.w. Τιμὴ γύρω τῶν

1.75 έκατομ. δολλαρίων.

—Παρά της έταιριας N. G. Λιβανός ήγοράσθη, γύρω τών 1.7 έκατ. δολλαρίων, βάσις ώς έστι, τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν μπ. κάρριερ «Cetra Columba» 53.448 τόν. γκρός 87.551 τόν. d.w. τοῦ 1967.

—Έπωλήθη εἰς τὰ δολ. 600.000, τὸ παναμαϊκὸν δεξιαμενόπλοιον «Εύτερπη» 13.360 τόν. γκρός, 20.913 τόν. d.w. τοῦ 1961 μὲ μηχανάς B & W 8.750 ἵππων. Αγορασταὶ Νέας Υόρκης.

—Έπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Αἴγις Μπιούτης» 8.318 τόν. γκρός, 12.271 τ. d.w. τοῦ 1957 μὲ μηχανάς Ντόξφοντ 4.800 ἵππων. Τιμὴ δολ. 341.000. Αγορασταὶ Μαλδίβων.

—Παρά της έταιριας Λεμός καὶ Πατέρας ήγοράσθη, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 6.2 έκατ. δολλαρίων, τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν μπ. κάρριερ «Malmiland» 44.732 τόν. γκρός, 79.999 τόν. d.w. τοῦ 1974.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Κουήν ὅφ. Αμπελος» 5.911 τόν. γκρός 8.759 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἐπωλήθη εἰς ἀγγλικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Aequator».

—Ἐπωλήθη εἰς ἄλλοδοποὺς καὶ παρεδόθη τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σάντα Κατερίνη» 2.699 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Εἰς γερμανικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Λεωνίδας Γ.» 8.763 τόν. γκρός τοῦ 1952.

—Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ νορδηγικὸν μότορσπιτ «Rimulus» 299 τόν. γκρός 838 τόν. d.w. τοῦ 1968. Μετωνομάσθη «Αστραπή». Σημαία ἀλληλική.

—Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν δεξιαμενόπλοιον «Elsa Ersberger» 53.160 τόν. γκρός 101.604 τόν. d.w. τοῦ 1968 ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων γύρω τῶν 6.250.000 δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούτου εἰς τὴν Τεξάκο μέχρι Οκτωβρίου 1983 εἰς τὰ δολ. 1.75 κατά τόν. d.w.

—Ἐπωλήθη εἰς κινεζικὰ συμφέροντα εἰς τὰ δολ. 4.000.000 τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Αριστοτέλης» 24.599 τόν. γκρός 44.233 τόν. d.w. τοῦ 1969 καὶ μηχανάς Σούλτερ 13.800 ἵππων.

—Ηγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Silvertweed» 13.240 τόν. γκρός, 21.546 τόν. d.w. τοῦ 1970 μὲ μηχανάς B & W 4.000 ἵππων. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τῆς έταιριας Λεμός καὶ Πατέρας μικτὰ σκάφη «Ferroland» (σουηδικὸν) 44.746 τόν. γκρός, τοῦ 1973 καὶ «Obo Prince» (νορδηγικὸν) 52.400 τόν. γκρός, τοῦ 1968 παρελήφθησαν. Μετωνομάσθησαν «Θαλασσινή Αύρα» καὶ «Θαλασσινή Τύχη» ἀντιστοίχως. «Υψωσαν τὴν κυανόευκον.

—Παρελήφθη τὸ δόλαριδικὸν φορτηγὸν «Freetown» 7.537 τόν. γκρός, τοῦ 1964 καὶ ὑψωσε τὴν ἀλληλικὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Πάνοεπτός».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Πλαναγῆς Κ.» καὶ ὑψωσε τὴν ἀλληλικὴν σημαίαν, τὸ ἀγορασθὲν νορδηγικὸν φορτηγὸν «Bryngje» 9.999 τόν. γκρός τοῦ 1959.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ μπάλκ κάρριερ «Σοφία Κολοκοτρώνη» 14.662 τόν. γκρός τοῦ 1962 καὶ μετωνομάσθη «Mariverid». Ἡ κυανόευκος διετρήθη.

—Παρελήφθησαν τὰ ἀγορασθέντα ἀγγλικὰ φορτηγά «Onitskha» καὶ «Olli» 8.220 τόν. γκρός, τοῦ 1958 καὶ 1957 καὶ μετωνομάσθησαν «Ελιστάρη» καὶ «Ελλάσιτν» ἀντιστοίχως. «Υψωσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσεν ἐπίσης τὸ παραλήφθεν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Wakato Maru» 6.953 τόν. γκρός, τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Ελμέτλα 11».

—Τὸ ἀγορασθὲν νορδηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Belmar» 12.948 τόν. γκρός, τοῦ 1965

παρελήφθη, μετωνομάσθη «Γλυφάδα Μιμῆ» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόευκον.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σπάρτα» καὶ ὑψωσε τὴν ἀλληλικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης φορτηγὸν «Plata Stars» 8.365 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Τὴν κυανόευκον ὑψωσεν ἐπίσης τὸ παραλήφθεν γαλλικὸν φορτηγὸν «Sougreta» 4.537 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Στόρκη».

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μεταλλοφόρον «Victor» 19.543 τόν. γκρός, τοῦ 1963, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Χαλκὶς Ἐξηρέ».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Συνασσός» 12.558 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἐπωλήθη εἰς Πακιστανούς διαλυτάς.

—Εἰς Πακιστανούς διαλυτάς ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ δεξιαμενόπλοιον «Μαρία Τερέζα» 12.070 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανούς διαλυτάς ἀντὶ δολ. 450.000 τὸ λιθεριανὸν δεξιαμενόπλοιον «Κορώνα Ενεργεῖ» 20.728 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη τὸ δεξιαμενόπλοιον «Τσήρη Κολοκοτρώνης» 52.868 τόν. γκρός, τοῦ 1964.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Δῆμος Χαλκούσης» 8.904 τόν. γκρός, τοῦ 1960 ἐπωλήθη εἰς Κορεάτας διαλυτάς.

—Διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν ἡγόρασαν τὸ λιθεριανὸν δεξιαμενόπλοιον «Γκόλντεν Αρρου» 23.084 τόν. γκρός, τοῦ 1959.

—Ἐπωλήθη εἰς Πακιστανούς διαλυτάς τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Βιθή» 2.709 τόνων γκρός, τοῦ 1934.

—Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν δολ. 100.50 κατὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς Κορεάτας διαλυτάς τὸ δεξιαμενόπλοιον «Εύαγγελία» 22.119 τόν. γκρός, τοῦ 1961.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ λιθεριανὸν δεξιαμενόπλοιον «Επίκο» 12.897 τ. γκρός, τοῦ 1960.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη τὸ δεξιαμενόπλοιον «Σαΐντ Τζάιμης» 17.125 τ. γκρός, τοῦ 1957.

—Ἐπωλήθη εἰς Ιταλοὺς διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 47 κατά τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος τὸ φορτηγὸν «Αφρικαν Γκλόρου» 4.556 τόν. γκρός, τοῦ 1941.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μπαίη Τρέιντερ» 3.895 τόνων γκρός, τοῦ 1954.

—Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Σούλη» 16.244 τ. γκρός, τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 60 κατά τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

—Ολλανδοὶ ἡγόρασαν γύρω τῶν 49.55 δολλαρίων κατὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος καὶ θά διαλυθῇ εἰς Μπιλμπάο, τὸ φορτηγὸν «Νόστος Ατενέ» 6.594 τόν. γκρός, τοῦ 1949.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Σέλας» 7.341 τόν. γκρός, τοῦ 1949 μετωνομάσθη «Μάγια». Ἡ κυπριακὴ διετρήθη.

—Εἰς Γρηγόριος Δ. θά μετονομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Νέλα» 9.392 τόνων γκρός, τοῦ 1957.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Τζάρτζη» 2.377 τόν. γκρός, τοῦ 1948 μετωνομάσθη «Σπύρος». Παναμαϊκὴ σημαία.

—Μετωνομάσθη «Μονεμβασία» τὸ δεξιαμενόπλοιον «Σαρωνίς» 12.355 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

—Εἰς «Ολύμπιος Ήφαιστος» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Μέντ Σκάύ» 1.595 τόνων γκρός, τοῦ 1946.

—Τὸ φορτηγὸν «Αντώνης Γιάνης» 2.653 τόν. γκρός, τοῦ 1970, μετωνομάσθη «Άμαλθεια».

—Εἰς «Λοβάτσα» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Σοφία» 1.990 τόν. γκρός, τοῦ 1961.

—Μετωνομάσθη «Κίμωλος» τὸ φορτηγὸν «Εκτώρ» 1.524 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

—Εἰς «Λαγκάδα Στάρ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Νάχος Τρανσπόρτερ» 4.215 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Τὸ παναμαϊκὸν τσιμεντοφόρον «Ρόλας» 2.241 τόν. γκρός, τοῦ 1964 μετωνομάσθη «Υπερίων» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόευκον.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον ὑπεργάφησαν εἰς τὸ NAT συμβόσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι ἀλληλικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν ὑπὸ ξένας σημαίας:

—«Πάρις Τσίρης», κυπριακόν, 1.401 τόν. γκρός, ἀπὸ 20.2.78, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Ἀργέντος.

—«Αγάπη», κυπριακόν, 489 τόν. γκρός, ἀπὸ 13.5.77, ἐκπρόσωπος κ. Λικατερίνη Γούναρη.

—«Μπουμπουλίνα Φαίνη», λιθεριανόν, 9.603 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.1.78, ἐκπρόσωπος κ. Παῦλος Μπαρδαβίλιας.

—«Λουκία», κυπριακόν, 481 τόν. γκρός, ἀπὸ 21.12.77, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Κουμπάτης.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Ἐνώ τὸ «Υπουργεῖον ἔξακολουθεῖ νὰ σιωπᾷ ἐπὶ τῆς ὑπόθεσιν τῆς μεταφορᾶς τῆς τυνησιακῆς ζαχάρεως εἰς τὸν Λιθανόν, μετωνομάσθη εἰς «Καρμέλιας» καὶ ἔσυνεχεια πάλιν εἰς τὸν Λιμένα Λά. Γκουλέτ τῆς Τυνησίας καὶ ηδή ἐζητήθη ὁ ἐπαναπατρισμὸς του μὲ δαπάνας τοῦ Οίκου Ναύτου.

Σημειούται διὰ τὸν ἔλογο σκάφος, μετὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς μεταφορᾶς τῆς τυνησιακῆς ζαχάρεως εἰς τὸν Λιθανόν, μετωνομάσθη εἰς «Οσία Ειρήνη Χρυσοβαλάντου II».

Τὶ συμβαίνει; Τὸ «Υπουργεῖον ὁφείλει νὰ λύσῃ τὴν σιωπὴν του καὶ νὰ ἀπαντήσῃ εὐθέως ἐπὶ τῶν ἐρωτημάτων τὰ οποῖα ἐέθησαν ἀπὸ τῶν στηλῶν τὴν Ιην Ιουνίου. Αναμένομεν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΙΝ INTEPKAR GRC

‘Απὸ τὴν “Ενωσιν τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν ἀνακοινούνται τὰ κάτωθι:

Τὴν 9.30 ὥρα τῆς Πέμπτης 8.6.78 πραγματοποιήθηκε στὰ γραφεῖα τῆς ‘Ενωσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν σύσκεψη στὴν ὁποίᾳ έλαβαν μέρος ἐκπρόσωποι ἐθνικῶν ἐνώσεων

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 BALES

TELEGR. HELLSMAR BALES

PHONES 310483, 311384, 321616,

313397, 329735

A.O.H. 2428971

(Ship Supplies Dept.)

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

έφοπτοιστῶν καὶ εἰδικώτερα τῆς Ἑλλάδος, Κύπρου, Δυτ. Γερμανίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Γιουγκοσλαβίας, Ισπανίας, Ιαπωνίας, Χόγκ Κόγκ, Κουβέιτ καὶ Λιβερίας.

Στήν άρχη διαδρόμου της ΕΕΕ κ. Α. Χανδρής, που έκλεψθηκε και Πρόεδρος τής έν λόγω Συσκέψεως, έξιστόρθησε τις προσπάθειες για την πραγματοποίηση του υπό μελέτη σχήματος του ίδιου θέλοντικου παραπλησιού μέρους του παγκόσμιου τονιά. Στη συνέχεια μίλησε ό κ. J. Udal, Πρόεδρος τής Terminal Operators άγγλικης έταιρίας που έξεπόνησε για λογαριασμό της E.E.E. ειδική μελέτη έπι τού θέματος τής παγκοσμίου χωρητικότητος πλοιών ξηρού φορτίου και τής προσφοράς και ζητήσεως κατά τα έτη 1978 - 1981. Ό κ. J. Udal έξήγησε με λεπτομέρειες τά συμπεράσματα τής προαναφερείσης μελέτης, σύνοψη τής όποιας έπισυνάπτεται.

Σύμφωνα με την μελέτη αυτή, υπάρχει ένα πραγματικό πλεόνασμα χωρητικότητος 52.2 έκατ. τόννων d.w. που θα μειωθεί σε 30.9 έκατ. τόννους μεταξύ των έτων 1979 - 1981 έλαν διατεθούν για διάλυση πλοΐας ήλικιας άνω των 17 έτών. Έλαν στά πρός διάλυση διατίθενται πλοία περιληφθούν και σκάφη μέχρι 21 έτών, τὸ πλεόνασμα μέχρι τὸ 1981 θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 44.4 έκ. τόννων d.w.

Κατά τὴν διάρκεια τῶν συζητήσεων οἱ ἔκπροσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων παραδέχθηκαν δὴ, ὅσσα ἀφορᾶ τὴν προσφορὰ καὶ ζητηση τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος πλοίων ἔχρου φορτίου, ἡ κατάσταση εἶναι πολὺ σοβαρή καὶ ἀποφάσισαν νὰ συστήσουν ἕνα νέο διεθνὲς ὄργανο ὑπὸ τὸ ὄνομα Ἰντερ-κάρρυκο, ποὺ θὰ ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἀπιε-τώπιση τῶν συναφῶν προβλημάτων ἐπὶ δι-εθνικούς βάσεως. Τὸ νέο αὐτὸς ὄργανο γιὰ τὰ φορτηγά πλοῖα θὰ ἀκολουθήσει γενικά τὸ πρότυπο τοῦ ἀντιστοίχου ὄργανου τῶν πε-τρελαιοφόρων Ἰντερτάνκο, ἀλλὰ θὰ ἀσχολη-θεῖ κυρίως μὲ τὰ προβλήματα προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πλοίων ἔχρου φορτίου μὲ πρω-ταρχικὸ τόπο ἡ ἐπιτούχει μιὰ ἐξισορρόπη-ση μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως καὶ τοῦ-το ὅσσα τὸ δυνατόν συντομότερα.

'Εξ ἄλλου ἀπόφασισθηκε : α) νὰ συσταθεῖ Ὁμάδα Ἐργασίας ἀπὸ ἀντιπροσώπους τῶν ἔθνικών ἐνώσεων Νορβηγίας, Σουηδίας, Ἑλλάδος, Χόγκ Κόγκ καὶ Λιβερίας, ποὺ θὰ συνέλθει τὴν 30ὴ 'Ιουνίου τρέχοντος ἔτους στὸ Λονδίνο, γιὰς νὰ ἀποφάσισει περὶ τοῦ τρόπου λειτουργίας τοῦ 'Ιντερκάργκο καὶ β) οἱ παραστάντες ὡς καὶ οἱ μὴ παραστάντες στὴν σύσκεψη τῶν 'Αθηνῶν ἀντιπρόσωποι, νὰ ἐφοδιασθοῦν ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Ε., μέσω τῶν ἐνώσεων τους, μὲ ἀντίγραφα πρακτικῶν τῶν γενομένων συζητήσεων, ἐνώ παράλληλα θὰ ἔχουν τὴν εὐχέρεια νὰ ἀνταλλάσσουν ἀπόψεις μεταξύ τους καὶ μὲ τοὺς ἄλλους ἀντιπροσώπους πρὸ τῆς συναντήσεως τῆς 30ῆς 'Ιουνίου 1978, γ) νὰ κληθοῦν νὰ συμμετάσχουν στὸ 'Ιντερκάργκο οἱ διάφοροι ἐφοπλισταὶ ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν μόλις ὀλοκληρωθεῖ ἡ σύσταση αὐτοῦ, καὶ καθορισθοῦν ἑπτακρινῶς οἱ σκοποὶ του.

Ἐπλίσεται δῆτα τὸ νέον τοῦτο σχῆμα τοῦ Ἰντερκάργυκ θὰ ὑποστηριχθεῖ ἀπό σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐφοπλιστῶν κατά τρόπον ὥστε τοῦτο νόο διασθοθεῖ εὐρέως στὴν τελικὴ μορφὴν του, ποὺ θὰ προέλθει ἀπό τὶς ἐπὶ μέρους τροποποιήσεις, συμπληρώσεις καὶ ἔναλλα-
κτικὲς λύσεις ποὺ στὸ μεταξὺ θὰ προταθοῦν ἀπὸ τὶς ἐνδιαφερόμενες ἔθνικὲς ἐφοπλιστικὲς ἐνώσεις —μέλη τοῦ Ἰντερκάργυκ. Πρωταρ-
χικὸς σκοπὸς τοῦ σχήματος ή ἔξιορόπτηρη
μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως στὸ συν-
τομώτερο χρόνο.

**ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ
ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ**

Τὸ σχέδιον νόμου «περὶ διατάξεων ἄφο-

ρωσών τό έν 'Ελλάδι καθεστώς τών κατά τό δίκαιον ἀλλοδαπῆς Πολιτείας συσταθεισῶν ναυτιλιακών ἑταριών¹ ἐψήφισθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς κατὰ τὴν συνέδρισιν τῆς 87ς 'Ιουνίου καὶ κατόπιν συζητήσεως ἐπέπλε περίπου ὥρῶν (τὸ πλῆρες κείμενον τοῦ νομοσχεδίου ἔδημοσιεύθη εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Μαΐου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», σελ. 51 καὶ 52).

Η κυβέρνησις διά τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτίλιας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννη καὶ τῶν βουλευτῶν κ.κ. Ἐμμ. Μπαλλᾶς (εἰσηγητοῦ τῆς πλειοψφίας) καὶ Φ. Χρυσαποτούλου ἐπεστί^μ μανε τῶν κίνδυνον ποὺ ὑπήρχε διά τὴν ὀμαλήν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ύφισταμένη ἀβεδαιότητα ὥστε αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιρισι τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας ὑπάρχωνται εἰς τὸ ἐλληνικὸν Δίκαιον ἡ εἰς τὸ Δίκαιον τοῦ κράτους εἰς τὸ ὅπιον εὐρίσκεται ἡ κατὰ τὸ Καταστατικὸν τῶν ἔδρας. Τὸ νομοθέτημα, ὑπεγραμμίσθη, ἐπιλύει τὸ θέμα αὐτὸν ποὺ ἔχει ἀπασχολήσει ἐπὶ πολλὰ ἔτη τὴν νομολογίαν καὶ ἔξασφαδίζει ἔνσταθερὸν πλαίσιον διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ κυρίως διά τὴν διαφάλισιν τῆς πραγματοποιίσεως τῆς ἐπιθυμίας τῆς Πολιτείας διά τὴν προσέκλυσιν ἔξενων κεφαλαίων καὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπὸ ξένην σημασίαν, ἐπιθυμίας ποὺ ἔξεφράσθη μὲν μίαν σειρὰν νόμων ηγήμενης τυπικῆς ισχύος, ὡς οἱ Νόμοι 2687)53, 27)75 καὶ ἄλλοι.

Εἰς τὸ νομοθέτημα ἀντεάχθη ἡ ἀντιπολίτευσις (ΠΑΣΟΚ καὶ ΚΚΕ). Ειδικώτερον τὸ ΠΑΣΟΚ διὰ τοῦ εἰσηγητοῦ τῆς μειοψηφίας κ. Ι. Ποτάκη καὶ ἐπτά εἰσεῖται βουλευτῶν του, τῶν κ.κ. Χρ. Ροκοφύλλου, Α. Λιαροκάπη, Γρ. Καστιμάτη, Γ. Περράκη, Ε. Χατζηγάκη, Γ. Μωραΐτη καὶ Γ. Βάλβη, ὑπεστήριξεν δὲ διὰ τοῦ νομοσχεδίου ἀνατρέποντας βασικούς ἀρχαὶ τοῦ Δικαίου καὶ ότι θὰ ὑπάρξῃ ἀσύνοδος εἰς τὸν χώρων τῶν νοντιλακάνδηταιριῶν ποὺ ἔχουν εἰκονική ἔδραν εἰς τὰ ἔξωτερικὸν καὶ δὲν θὰ ἐλέγχωνται ὅπως ἐλέγχονται αἱ ἐλληνικαὶ ἐταιρίαι. Ἐπεσημάνθη εἰσέστη δὲ μὲ τὴν σύνταξιν τοῦ νομοσχεδίου διδέται ἡ ἐντύπωσις δὲτεπειρήθη ἐπρεσμάδος τοῦ Ἀρείου Πάγου ἐνώπιον τοῦ δότοίου ἐκκρεμούσες σχετικὴ ὑπόθεσις. Καὶ ἀνεφέρθη δὲτε πὸ "Ἀρείος Πάγος, μὲ τὴν ὑπάριθ. 461)78 ἀπόφασιν τῆς Ὀλομελείας του, ἐτάχθη ὑπέρ τῆς ἀπόφεως δὲτε ἡ ἔδρα τῆς ἐταιρίας εἶναι νὴ πραγματικὴ ἔδρα, ὁ τόπος δὲτοῦ λαμβάνονται αἱ βασικαὶ ἀποφάσεις διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς.

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης είς τὸ σημεῖον αὐτὸ διηγήσεως ὅτι τὸ νομοσχέδιον κατηρτίσθη πρὸ διετίας, εἰς χρόνον ἀνύποπτον ἀπὸ τὸν χρόνον τῆς ἐκδόσεως τῆς προαναφερθεῖστς ἀποφάσεως τοῦ 'Αρείου Πάγου (Μάρτιος 1978) καὶ παρετήρησεν ὅτι τὸ ὄλον θέμα εἶναι ἀμφιλεγόμενον, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Αρείου Πάγου δὲν εἶναι ὅμοφωνος ἀλλὰ ἐλήφθη μὲν πλειοψήφιαν ἑννέα πρὸς ὅκτω. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ΠΑΣΟΚ δὲν ἤμεσε σημαντική τὸ δικαίωμα ψηφίσεως νόμου ἀντίθετον πρὸς ἀπόφασιν τοῦ 'Αρείου Πάγου, δεδομένου, ως ἔχει κατ' ἐπανάληψιν ὑποστηριχθῆ ἐις νομιμή κατ' περιοδικά, διὰ νὰ λυθῇ ἡ νομική περὶ τοῦ θέματος ἀμφισβήτησις θά δέδει νὰ τροποποιηθεῖ ἡ σχετικὴ νομοθεσία.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ νομοσχέδιον ἐπεὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικού Ταμείου νομοθεσίας ἐψφρόθισθε κατάρχην ὑπὸ τῆς Βουλῆς τάς προϊνάς ὥρας τῆς Παρασκευῆς 9 'Ιουνίου καὶ ἡ κατ' ἔρθρον συζήτησίς του ἐπρόκειτο νά διεξαχθῆ τὴν Δευτέραν.

Διὰ τοῦ νομοσχεδίου αὐτοῦ, ὡς εἶναι γνωστόν, ἐπιδιώκεται:

— Ἡ χορήγησις συντάξεως ἐπὶ τῇ βάσει
ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον τοῦ χρόνου ὑπηρέ-
σίας τῶν ναυτικῶν μας ἀνεξαρτήτως ἡλι-
κίας.

— Ἡ μείωσις τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας διά τὴν θεμελίωσιν συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος.

—'Η καθιέρωσις μικροτέρου δρίου ήλι-
κίας.

— Ή δημιουργία, γενικώτερον, εύνοϊκωτέρων προϋποθέσεων συνταξιοδοτήσεως.

Μὲ τὸ νομοσχέδιον προβλέπεται ἐπίσης

καὶ ὁ ἐπανυπολογισμός ὄλων τῶν μέχρι σήμερον χορηγηθείσων συντάξεων, ὅπει τὰ εὐ-
νοθεῖσαν τῶν διατάξεων του καὶ οἱ νῦν
συντάξιούχοι, ὅρίζεται δὲ ὅτι ἡ κατώτατη
σύνταξις θα είναι ἀνωτέρα τῶν 5.000 δρ.,
Ἐπίσης παρατείνεται μέχρι 31.12.79 τὸ δι-
καιώμα ἔξαγορᾶς ὑπηρεσίας τῶν Δωδεκανη-
σίων καὶ τῆς κατοχικής ἀνεργίας, παρέχεται
ἡ διανοτάτη εἰς ἔκεινον που δι' οἰνοδηποτε-
λόγουν (ἄγνοια, παραμονὴ εἰς τὴν ἀλλοδα-
πήν, ἀπώλεια δικαιολογητικῶν) είχον ἀπο-
λέσει τὸ δικαιώμα συντάξιοδοτήσεως ἢ λή-
ψεως ἐφ' ἀπαξ παροχῆς νά υποβάλλουν ἐντὸς
ἔξαμηνου αἵτησιν συντάξιοδοτήσεως ἢ παρο-
χῆς ἐφ' ἀπαξ ἀποζημιώσεως, καθιερώνεται
νά περιλαμβάνωνται «ἄνευ ἐπιφύλαξεως» εἰς
τὴν οἰκογένειαν τοῦ ναυτικοῦ τὰ ισιθετηρί-
α, τὰ δικαστικά ἢ ἑκουσίων ἀναγνωρι-
σθέντα τέκνα αὐτοῦ ὡς καὶ τὰ φυσικά τέκνα
θήλεος ναυτικοῦ, θεσπίζεται ἡ καταβολὴ τοῦ
ἀναλογούντος ποσοστοῦ τῆς συντάξεως εἰς
τὴν διαζευχθείσαν θυγατέρα ναυτικῶν ἀνέρων
τῆς ἀπό τὴν ὑπαίτητη τοῦ διαζυγίου
καὶ παρατείνεται τὸ δικαιώμα χορηγήσεως
συντάξεων εἰς τέκνα ναυτικῶν ἐφ' δύον εἴναι
σπουδασταὶ ἀνωτέρων ἢ ἀνωτάτων σχολῶν
μέχρι τοῦ 25ου ἔτους τῆς ἡλικίας των.

Μὲ τὸ νομοσχέδιον ἐπέρχονται καὶ ἄλλαι
βελτιώσεις εἰς τὸ γενικάτερον συνταξιοδο-
τικὸν καθεστῶς τῶν ναυτικῶν μας, ὡς τούμ-
τως δὲ προκύπτει τὸ συμπέρασμα ὅτι ἔπει-
τα θεοπίδημενα δι' αὐτοῦ είχον θεοπισθῆ-
πρὸ 15 ή 20 ἑταῖρον δὲν θὰ είχομεν
πρόδηλημα ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, διότι
δὲν θὰ είχε ἀνακοπή τὸ ρεύμα πρὸς τὸ ναυ-
τικὸν ἐπάγγελμα. 'Οπωσδήποτε ὁ κ. Κεφα-
λογιάννης μὲ τὴν προσθήκην εἰς τὸ νομοσχέ-
διον διαστάξεων διὰ τῶν ὅπιών λαντοποιου-
ματι ἔκρεμοντα ἀπό τὴν αἰτήματα τῶν
ναυτικῶν μας καὶ τὴν προώθησίν του εἰς τὴν
Βουλὴν πρὸς ψήφισιν προσέφερε μία τερα-
στιάν ὑπηρεσίων εἰς τὴν εὐρυτεράν Ἑλληνι-
κῆν ναυτικῆν οἰκογένειαν. Καὶ ὡς ἐκ τούτου
εἶναι δίκαιον νὰ ὀνομασθῇ δὲ νέος νόμος πε-
ρὶ NAT ἐνόμιος τοῦ Κεφαλογιάννη. 'Οπως
εἶναι δίκαιον νὰ ἔξαρθδον καὶ αἱ προσπά-
θειαι τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουρ-
γείου καὶ τοῦ NAT νὰ ὀλοποιήσουν εἰς σύν-
τομον χρόνον τὰς κατευθύνσεις τοῦ κ. 'Υ-
πουρογοῦ. ὕστε νὰ εἵμεθα σύμερον εἰς θέσιν
καὶ ἀπλωθείν διὰ τὸν μέσον κάμπον τοῦ NAT.

ΕΙΣ ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Αύξανονται άπό 1ης Ιανουαρίου 1978 σι παροχαί των Ταμείων Προνοίας Ε.Ν. κατά 50% διά τους άξιωματικούς και 80% διά τα κατώτερα πληρωμάτα. Παραλήλως αύξανονται και αι είσοφοι των ναυτικών κατά 60 - 100 τοις έκαστον.

• EETEAES

Στις 16 Ιουνίου λήγει η προθεσμία ύποδηλής δικαιολογητικών των ύποψηών διά συμμετοχής εις τὸν διαγωνισμὸν πρὸς ἀπόκτησιν διπλῶματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ή γύειον μηκὶ ἔξετασις τῶν ύποψηών θὰ γίνη τὴν 4ην Ιουλίου, ἐνῷ αἱ ἔξετάσεις θὰ ἀρχίσουν τὴν 17ην τοῦ Ιούνιου μηνὸς.

Έξ άλλου, την 17ην Ιουνίου λήγει ή προθεσμία ύποδοιλής δικαιολογητικών τῶν ύποψηών πώς διά συμφεύγην εἰς τὸν διαγωνισμὸν πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Οικονομικοῦ 'Αξιοματικοῦ Β' τάξεως Ε.Ν.

‘Η ύγειονομική έξέτασις θα γίνη την 1ην

'Ιουλίου και αι έξετάσεις θα άρχισουν την 28η Ιούνου μηνός.

Τέλος την 20ήν 'Ιουνίου θα γίνη ή ύγειονομική έξετάσης των υποψηφίων δι' απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Β' τάξεως Ε.Ν. Αι έξετάσεις θα άρχισουν την 3ην 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ ΕΛΑΙΟΥ

Τό ενδιαφέρον των 'Ελλήνων και των ξένων έπισκεπτών είς τα «Ποσειδώνια» συνεκέντρωσεν διάληπτης κατασκευής διαχωριστήρας πετρελαίου - οδοτος που έξετέθη είς τό περίπτερον B10 της έταιριας «Φοίνιξ».

'Ο έν λόγω διαχωριστήρας έσχεδιάσθη από τὸν σουηδικὸν οἰκὸν «Salen & Wicander» καὶ κατεσκευάσθη εἰς τὴν 'Ελλάδα ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Φοίνιξ» (Κορίνθου 2, Πειραιεὺς) μὲ τὴν τεχνολογίαν καὶ τὴν ἔγκρισιν τοῦ ἀνωτέρου σουηδικοῦ οἴκου, ἀνταποκρίνεται δὲ πλήρως εἰς ἀπαιτήσεις τοῦ IMKO καὶ εἶναι ἔγκεκριμένος ἀπὸ τὸ βρετανικὸν D.O.T., τὰς Σουηδικὰς 'Αρχὰς καὶ τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Η διάθεσις τῶν ἐν λόγῳ διαχωριστήρων εἰς τὰ ἀλληλικά πλοῖα γίνεται μέσω τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς «Salen & Wicander» κ. Διον. 'Αντανασιώτη, 'Ακτὴ Τζελέπη 4, τὴλ. 412.5180.



ΤΟ «ΕΛΕΝΗ Β.»

Τό πρυμναῖον τμῆμα τοῦ ἀλληλικοῦ δεξαμενοπλοίου «ΕΛΕΝΗ Β.» τὸ ὄποιον εἶχε συγκρουσθεῖ ἀνοικτά τῶν ἀκτῶν τοῦ Νόρφολκ μετὰ τὸ γαλλικὸν πλοῖον «ΡΟΖΕΛΙΝ» ἐρυμουλκήθη εἰς Ρότερνταμ διά νὰ ἐκφροταθῇ. 'Ηδη ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πρωραίου τμῆματος ὃπου εὑρίσκουνται ἐγκλωβισμένοι 3.000 τόν. μαρζόν. Τό τμῆμα τοῦτο θὰ ρυμουλκῆθη εἰς Γκρός Σάντ 9 μίλια ἀπὸ τὸ Γκρέητ Γιάρμουθ σπου θ' ἀρχίσῃ ἡ ἀπάντλησις τοῦ πετρελαίου, πλὴν ἀπό τῆς 19 Μαΐου ἥρχισε νὰ δυτίζεται καὶ κατεκλύσθη μερικῶς χωρὶς οἱ δύται νὰ δυνηθοῦν νὰ τὸ ἀνασύρουν λόγω τῆς ἐπικρατοῦσης θαλασσοταραχῆς. Διὰ τοὺς λόγους αὐτούς ή ὅλη ἐπιχειρήσις θεωρεῖται πρὸς τὸ παρὸν ιδιαιτέρως δυσχερῆς.

Τελικῶς ἔγνωσθη ὅτι τὸ τμῆμα τοῦτο ἐρυμουλκήθη καὶ ἀφέθη νὰ ἔξωκείῃ τὴν 22 Μαΐου εἰς ἀμμῷδη ἀνακτά τοῦ Λόουστοφτ, προκειμένον ν' ἀρχίσῃ ἡ ἀντλησις τοῦ πετρελαίου. 'Απεδειχθή ὅμως ὅτι ὁ δυθός ήτο πολὺ μαλακός καὶ ἡ παλιρροια πολὺ μεγάλη ὥστε νὰ ἐπιτρέψῃ παρομοίων ἐργασίαν. Κατόπιν τούτου οἱ ἀρμόδιοι ἀπεφάσισαν ν' ἀνατινάξουν τὸ ναυάγιον καὶ τὸ ἐρ-

ρυμούλκησαν καὶ πάλιν εἰς κατάλληλον θέσιν ὅπου τὸ βάθος τῶν ὑδάτων φθάνει τὰ 50 μέτρα. Πρὸ τῆς ἀνατινάξεως τὸ ναυάγιον θὰ δυθισθῇ, δι' ἀφαιρέσεως τοῦ πεπισμένου ἀέρος ὃ ὄποιος τὸ κρατεῖ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν.

'Ος πρὸς τὸ θέμα τῆς ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀποζημιώσεως, τῆς Τουριστικῆς 'Υπηρεσίας οἱ ἀρμόδιοι ἐδήλωσαν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ὅτι πρὸς τὸ παρόν οὐδεμία ἔχει γίνει δικαστικὴ ἐνέργεια καὶ ὅτι θὰ είναι δύσκολον ν' ἀποδειχθῇ ἡ ἀμέσως σχέσις τῶν ζημιῶν μὲ τὴν ρύπανσιν.

ΑΓΑΠΗ (τέως «Σπυράκης» σημ. Λιβερίας): 'Υπέστη ἔκρηξη εἰς τὸ κύτος No. 4 τὴν 26ην 'Απριλίου, ἐνῷ ἐτέλει ὑπὸ ἐπισκευὴν εἰς Μπράουνσβιλ. Τὸ σκάφος ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας.

Α·Ι·ΡΗΝΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ διαύλου τοῦ Μπουνένος "Αὔρες, τὴν 29ην Μαΐου, ἐνῷ διήρχετο συνδεόμενον ὑπὸ ρυμούλκων. Ζημία εἰς τὰ

ΠΕΡΙ ΤΟ «ΑΜΟΚΟ ΚΑΝΤΙΖ»

'Υπέρ τῆς λιβεριανῆς σημαίας ἐτάχθη ἐκπρόσωπος τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως, τούσας τὸ γεγονός ὅτι τὸ «Ἀμόκο Καντίζ» ἦτο ἐγγεγραμμένον εἰς τὰ λιβεριανὰ νηολόγια οὐδεμίαν σχέσιν ἔχει μὲ τὴν προσάραξιν ἢτις προεκάλεσε τὴν τεραστίαν ρύπανσιν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρετανίας.

'Ο κ. Τζέραλντ Κούπερ, 'Ανώτατος 'Ἐπιτρόπος ἐπὶ τῶν λιβεριανῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων εἰς Παρισίους, εἶπεν ὅτι ὁ μέσος ὅρος τῶν πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας είναι κάτω τῶν 10 ἑταν, διστις εἶναι σαφῶς κατώτερος τοῦ παγκοσμίου μέσου ὄρου. Τὰ 2.667 πλοῖα τῆς Λιβερίας ὑπόκεινται εἰς τακτικοὺς ἐλέγχους ἀσφαλείας. Τὰ σκάφη τῶν ὑπόιων οἱ πλοιαρχοὶ ἀρνοῦνται νὰ ὑποστοῦν ἐλέγχον διαγράφονται τῶν νηολογίων τῆς Λιβερίας. Περίπου 90% τῆς ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν χωρητικότητος ἀναφέρεται εἰς τάνκερς.

* * *

'Ἐν τῷ μεταξὺ, εἰς τὴν Γαλλικὴν Γερουσίαν διεῖχθη μία θυελλώδης συζήτησις ἐπὶ τῶν μέτρων προλήψεως ἀτυχημάτων ὡς τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ».

'Ως ἀπεκαλύφθη, περὶ τὰς 80.000 κυβ. μέτρων ἀργοῦ πετρελαίου περισυνελέγησαν ἀπὸ τὰς ἀκτὰς ὑπὸ 8.000 στρατιωτῶν καὶ ἐθελοντῶν.

Μία νέα κηλὶς πετρελαίου ἐνεφανίσθη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ούσαντ πλησίον τοῦ ναυαγίου τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ολύμπικ Μπρέιβερ».

Τοπικοὶ παράγοντες τῆς Βρετανῆς ἐξέφρασαν τὴν πικρίαν των διὰ τὴν ἐλλειψιν ἐγκαίρου ἐπεμβάσεως τῶν Γαλλικῶν 'Αρχῶν διὰ τὴν πρόληψιν τῆς ρυπάνσεως. Εἰς ἔξ αὐτῶν ἀνέφερεν ὅτι ἡ Γαλλικὴ Κυβερνήσεις τὸν εἶχε διαβεβαίωσει, πρὸ μηνῶν, ὅτι εἰς περίπτωσιν παρομοίου ἀτυχήματος διετίθεντο εἰδικά πλοῖα διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν πετρελαιοκηλίδων, ἀλλ' αὐτὸς ἀπεδειχθῇ ἀναληθές.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ἌΓΑΠΗ (τέως «Σπυράκης» σημ. Λιβερίας): 'Υπέστη ἔκρηξη εἰς τὸ κύτος No. 4 τὴν 26ην 'Απριλίου, ἐνῷ ἐτέλει ὑπὸ ἐπισκευὴν εἰς Μπράουνσβιλ. Τὸ σκάφος ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας.

ΑΜΙΝΟΝΑ: Τὴν 26ην Μαΐου προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος 'Ιτάκη. 'Ανελκυσθέν μετὰ 5ωρων ἀνευ δοηθείας ἐπλευσεν ἐντὸς τοῦ λιμένος. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν, ἐν συνεχείᾳ, εἰς Μπέλεμ ὅπου ἀφίχθη τὴν 30ην

E. POTHITOS - E. KOUTSOFIOS S.A.



&

POTHITOS SHIPPING Co S.A.

We have moved to our new premises at

96-98 Filonos Str., Piraeus

4176.876

TELEPHONES : 4129.337

4125.996

CABLE ADDRESS : "KOUPO" - "EVANPOSHIP"

TELEX : 21-2296 KOPRO

21-3418 EVPO

Μαΐου και έξεφόρτωσε. Τὴν δην 'Ιουνίου άπειπλευσε διά Río 'Ιανέρο, όπου θά έπειθεωρείτο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ : Προσήραξεν έπι λασπώδους βυθού εις τὸν ποταμὸν Μισσισιππῆ τὴν 27ην Μαΐου, μὲ φορτίον ἄργου πετρελαίου. Τῇ βοηθείᾳ πέντε ρυμουλκῶν ἐσύρθη εἰς βαθύτερα ὕδατα τὴν μεθεπομένη καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιον του. 'Ἐπιθεώρησις εἰς Νέαν 'Ορλέανην, τὴν 31ην Μαΐου, ἀπεκάλυψεν ἑκτεταμένας ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν. Συνεπήθη μερικὴ ἀνανέωσις 11 ἀλεσμάτων καὶ διάφοροι ἄλλαι ἐπισκευαί.

ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.: 'Ανειλκύθη τὴν 29ην Μαρτίου καὶ ἀφίχθη τὴν ἐπομένην εἰς Κίελον συρόμενον ὑπὸ τριῶν ρυμουλκῶν (ἰδὲ τεῦχος 1.6.78). 'Ἐπιθεώρησις ἀνανέωσι καὶ λάβη χώραν εἰς τὸ ἔκει λιμένα.

ΑΝΤΖΕΛ : 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 26ην Μαΐου. Τὴν 30ην Μαΐου ἀφίχθη εἰς Λέγκορον (ἀπὸ Πειραιᾶ), όπου ἐτέλεσθησαν ἐπισκευαὶ ὑπὸ τοῦ πληράματος. Τὴν 3ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε δι' 'Αλγέριον.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣ ΙΠ (λ.): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Σκαραμαγκά εἰς Κασσιούγκ πρὸς διάλυσιν, ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 27ην Μαΐου πλησίον τῆς Τζέντας καὶ ἐρρυμουλκήθη ἔκει δι' ἐπισκευαί.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΡΑ-ΙΖΩΝ (λ.): 'Εν πλῷ ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου διὰ Κιουρασάο, μὲ φορτίον ἄργου πετρελαίου, τὸ 228.000 τόν. d.w. σοῦντε τάνκερ ἀπώλεσε τὴν βολεδοῖτον πρώτων, μὲ ἀπότελεσμα νὰ κατακλυσθῇ δι' ὕδατων ἡ πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως. 'Η ζημία ὠφείλετο εἰς κακοκαρίαν ἔξωθι τῶν ὅκτων τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Αφρικῆς τὴν 26ην Μαΐου. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸ πλοῦν του καὶ ἀφίχθη εἰς Σάιν 'Ελενα Μπαΐη τὴν 1ην 'Ιουνίου. 'Ως ἀνεκοινώθη, ἀπῆτείτο μεταφόρτωσις εἰς ἔτερον σκάφος, ἵνα πραγματοποιηθοῦν ἐπισκευαί εἰς Κέππον.

ΕΛΑΝΤΙΑ : Συγκρουσθεν μετὰ τοῦ γερμανικοῦ πλοίου-κοντένερ «Ελίζαμπεθ Φίστερ», ἔξωθι τοῦ Λά Παλλίς τὴν 29ην Μαΐου, ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου, τὸ ὅποιον ἀργότερον ἤκυρωσε. Δὲν ἐγνώσθη ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν ποὺ ὑπέστη.

ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ : 'Απὸ 'Αμβέρσαν ἐμφορτοῦ, προσέκρουσεν ἐπὶ ἀγνώστου ἀντικειμένου εἰς τὸν ποταμὸν Μπόννη τὴν 25ην Μαΐου καὶ ὑπέστη ὅπην εἰς τὸ κύτος No. 4, τὸ ὅποιον κατεκλύσθη δι' ὕδατων. 'Ο πλοίαρχος ἐδήλωσε Γενικὴν 'Αδραίαν.

ΘΕΟΠΑΙΣ : Εἰς Πάλσμπορω, τὴν 30ην Μαΐου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τοὺς λέδητας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ : Συνεπεία προσκρούσεως ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν Ελίκα τὴν 18ην Μαΐου. 'Ἐπισκευαὶ ἐπελέθησαν εἰς Ντόρμποτον ἀργότερον, καθ' ὃν χρόνον παρελάμβανε φορτίον γαιαθράκων δι' Ιταλίαν.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ : Προσήραξεν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης τὴν 5ην Μαΐου. Ζημίας ὑπέστησαν τὰ ἀλέσματα τὸν πυθμένον καὶ ἡ μηχανὴ. Τὸ σκάφος ἀνειλκύθη καὶ ἐπλευσεν εἰς Γένοβα, όπου κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ ἐπιθεωρήθη.

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΗ : Συνεκρουσθη ὑπὸ διμήχην, τὴν 24ην Μαΐου μετὰ τοῦ βρετανικοῦ δηζελοπλοίου «Λομπίττο Πάλμ» εἰς Πόρτο Χάρκουρτ, ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν. Συνεπήθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαί ἵνα δυνηθῇ τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ εἰς Εὐρώπην ὑπὸ ἥρμα διὰ μονίμους τοιαύτας.

ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ : Προσέκρουσεν ἐπὶ πάγων τὴν 15ην Μαΐου, ἐν πλῷ ἀπὸ 'Εμπειδην διὰ Σικάγο. Μεγάλη ὅπη ἐπὶ τὴν πρωραίαν δεξαμενὴν ζυγοσταθμίσεως καὶ διάφοροι ἄλλαι ζημίαι εἰς τὰ ὄλλατα.

ΜΑΡΚΕΛΙΝΑ (κ.): 'Απὸ 'Ασσάρμ διὰ Τζέντα, παρέμεινεν ὀκυβέρνητον εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης ἐλλείψει καυσίμων, τὴν 22αν Μαΐου καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Δέκα 'Εννέα» τὴν ἐπομένην, δάσει

συμφωνητικοῦ «πο cure - no pay».

ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ (λ.): 'Αφιχθὲν εἰς Νεάπολιν τὴν 21ην Μαΐου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν βοηθητικὸν λέδητα, ἐλλείψει ὕδατος. 'Ο λέδητας ἐτέθη ἑκτὸς λειτουργίας ἔως ὅτου πραγματοποιηθοῦν ικανοποιητικαὶ ἐπισκευαί, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ νησιών.

ΝΙΚΟΣ Σ. Α. (π.): Κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας, προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Καστέλλον τὴν 22αν Μαΐου. Ζημίαι εἰς τὰ ἀλέσματα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. 'Ἐπισκευαὶ ἀνεβάθμισην.

ΝΟΡΔΑΛΟΡΕ : 'Ενῳ ἔξετέλει ἐπισκευαὶς εἰς Πειραιᾶ, τὴν 1ην 'Ιουνίου, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὰ ὄντιατημάτα. Τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ τῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας, τὸ πῦρ κατεστάλη μετά 5ωρων. Αἱ ὑπερκατασκευαὶ κατεστράφησαν πλήρως ἐκ τοῦ πυρός.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ : Προσαράξαν ἐντὸς τοῦ λιμένος Πουέρτο Καμπέλο, τὴν 18ην Μαΐου, ἀνειλκύθη μετ' ὀλίγον δι' ίδιων του μέσων. 'Ἐπιθεωρήθη, ἀλλὰ δὲν ἐνετοπίσθησαν ζημίαι.

ΝΤΟΛΛΥ : Προσαράξαν εἰς Ντόχα τὴν 1ην 'Ιουνίου, ἀνειλκύσθη τὴν μεθεπομένη καὶ ἡγκυροδόλησε.

ΠΑΝΔΩΡΑ : Προσήραξεν, ἐπὶ λασπώδους βυθού, εἰς τὸν ποταμὸν Παρανᾶ, τὴν ἑσπέραν τῆς 3ης 'Ιουνίου. 'Ανειλκύσθη μετ' ὀλίγον δι' ίδιων του μέσων. Δὲν ὑπῆρχον ἐμφανεῖς ζημίαι ἡ διαρροαί. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Μπουένος 'Αὔρες τὴν 8ην 'Ιουνίου.

ΣΑΡΙΝΑ I : 'Απὸ 'Ακαμπα διὰ Τανζανία, μὲ φορτίον φωσφάτων χύδην, ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν καὶ παρέμεινεν ἀκυρωμένης παρελήφθη σῶν ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ μπάλκο κάρριερ «Άλαιν Λ.Δ.» καὶ ἀπεβιδάσθη εἰς 'Αμπιτζάν, ἐνῷ τὸ σκάφος ἐβυθίσθη, λόγω ρήγματος εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

βέρνητον εἰς πλάτος 08.31' δόρειον καὶ μῆκος 50.43' ἀνατολικόν, τὴν δην 'Ιουνίου. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόιδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου μὲ ἑταῖρίαν ρυμουλκῶν διὰ τὴν διάσωσήν του. Τὸ σκάφος ἡγκυροδόλησεν εἰς ἀπόστασιν 5 μιλίων ἔξωθι τῶν ὁκτῶν τῆς Σομαλίας, ἐν ἀνοικονή λήψεως τῆς σχετικῆς ἀδείας διὰ τὴν τέλεσιν ἐπισκευών εἰς τὴν χώραν αὐτῆν.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ : Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ εἰς Ρίο 'Ιανέρο τὴν 7ην Μαΐου, ὑποστὰν σοδαράς ὀδοντώσεις εἰς τὰ ἀλέσματα τοῦ πυθμένος.

ΣΤΕΛΛΑ (κ.): 'Απὸ Τζέντα διὰ Σμύρνην ὑπὸ ἥρμα, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὴν 29ην Μαΐου, ἐνῷ διέσχιζε τὴν διάρυγα τοῦ Σουέζ. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ τὸ σκάφος ἐρρυμουλκήθη εἰς Πόρτ Σαΐδ ὑπὸ ρυμουλκῶν τῆς Διάρυγος. Κατέπιν συνέχισε τὸ πλοῦν του δι' ίδιων του μέσων.

ΦΛΩΡΑ II (λ.): Τὴν 27ην Μαΐου ἀνειλκύθη ὑπὸ ρυμουλκῶν καὶ ἐπλευσε δι' ίδιων του μέσων εἰς Ντουμπάτη (ἰδὲ τεῦχος 1.6.78). Δύται ἀνεκοινώσαν ἐλαφράς ὀδοντώσεις εἰς τὰ ἀλέσματα τοῦ πυθμένος. Διαρροή εἰς τὸ τελικὸν ἄνονα. 'Ἐπραγματοποιήθησαν ἐπισκευαί.

ΦΡΕΝΤΣ ΙΠ ΜΠΙΓΚΙΝΙΓΚ : Μὲ πλήρες φορτίον ξυλείας ἀπὸ τὴν 'Ακτὴν τοῦ 'Ελεφαντοστοῦ, ἔγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος εἰς πλάτος 07.00' δόρειον καὶ μῆκος 12.00' δυτικού τὴν 3ην 'Ιουνίου. Τὸ πληρώμα παρελήφθη σῶν ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ μπάλκο κάρριερ «Άλαιν Λ.Δ.» καὶ ἀπεβιδάσθη εἰς 'Αμπιτζάν, ἐνῷ τὸ σκάφος ἐβυθίσθη, λόγω ρήγματος εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

λεσμά νὰ καταπέσουν οι ναυλοὶ τῶν τελευταίων ἀπὸ τὰ 20 δολ. τοῦ 1974 εἰς τὰ 4 δολλαρία κατὰ τὰ ἔτη 1975 - 76 - 77. Σήμερον πληρώνονται ἄνω τῶν 7 δολλαρίων.

Τοιουτοτρόπως, τὰ «πάναμαξ» μπ. κάρριερ εἰσπράττουν σήμερον μίσθωμα 6.000 - 7.000 δολλαρίων ἡμερησίων εἰς χρονοναλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων ἀπὸ τὴν Βόρειον ἢ τὴν Νότιον Αμερικήν εἰς τὸ Κόντινεντ. Βεβαίως, τὰ μισθώματα αὐτὰ δὲν προεγγίζουν ἑκείνα τῆς περιόδου τοῦ «μπούμ», ἀλλὰ θεωρούνται ικανοποιητικά ἐξ αἰλφῆς ὑπὸ όφιν ὅτι κατὰ τὰ προηγούμενα τρία ἔτη ἡ νηαγκάζοντο πολλάκις νὰ δεχθούν κάτω τῶν 2.000 δολλαρίων ήμερησίων.

'Επὶ πλέον, οἱ ναυλωταὶ ἡναγκάσθησαν νὰ ἐπωμισθοῦν καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ ὑπὸ ἥρμα ταξίδιου, ναυλώνοντες σκάφη εἰς τὸ Κόντινεντ διὰ νὰ διασχίσουν ὑπὸ ἥρμα τὸν 'Αλαντικὸν πρὸς παραλαβήν φορτίου δημητριακῶν διὰ τὴν Εύρωπην. 'Αξιοσημείωτος ἡ περίπτωσις σκόφους τὸ ὅποιον ἐχρονοναλώθη διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἀπὸ Ρίβερ Πλέιτ εἰς Εύρωπην, μὲ παράδοσιν Σρί Λάνκα.

Οἱ πλοιοκτῆται αἰσιοδοξοῦν ὅτι τὰ ἐπίπεδα αὐτὰ ὅχι μόνον θὰ διατηρηθοῦν, ἀλλὰ θὰ ἐπαινηθοῦν ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος. 'Εν συνεχείᾳ, ὅμως, ἔρχεται ὁ 'Ιούλιος — ὁ κατό παράδοσιν μὲ τὴν χαμηλοτέραν ζήσησιν τοννάκι μῆνας διὰ τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν. Αἱ παλαιοὶ ἐσοδεῖσι ἔχουν ἔξαντληθη καὶ αἱ νέαι δὲν ἔχουν εἰσέτι φθάσει εἰς τὸν λιμένας φορτώσεως, ίδιως τῆς Βορείου Αμερικῆς. Κατὰ πόσον ἔχει τὴν δύναμιν ἡ ἀγορὰ νὰ παρακάμψῃ τὸ ποράγοντα αὐτὸν θὰ διατησθῇ συντόμως.

'Εν τούτοις, εἶναι ὀληθῆς, ὅτι οὐδὲις σχεδὸν ἀνέμενε νό φθάσουν οἱ ναυλοὶ εἰς τὸ τόσον ὑψηλά ἐπίπεδα. 'Ως ἀνεφέρθη προηγουμένως, συνεχίζουν μίαν ἀνοδικήν πορείαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ τρέχοντος έτους. Τοῦτο δὲν ὀφείλεται, ὅμως, εἰς τὰ παγκεκριμένων

γεγονός, ἀλλ' εἰς συγκυρίαν γεγονότων.

"Ηρχοτε μὲ τὰς ἐκρήξεις εἰς τὰς προβλήτας φορτώσεως σίτου τοῦ ἀμερικανικοῦ Κόλπου, αἵτινες ἀνέτρεψαν τὸν συνήθη ρυθμὸν φορτώσεων καὶ ηὗξησαν τὰς πιέσεις εἰς τὰς ἄλλας περιοχάς φορτώσεως, ὡς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. 'Ἐν συνεχείᾳ ὑπῆρξε μεγαλύτερα ζήτησις ἐκ μέρους τῶν Ρώσων καὶ τῶν Κινέζων, ἐνῷ αἱ μαζικαὶ εἰσαγωγαὶ χάλυβος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀπτσχόλους ἀρκτέλα μπάλκ κάρριερς τὰ ὅποια ἄλλως θὰ ἦσαν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν δημητριακῶν.

Τώρα δημιουργούνται περαιτέρω ἐπιπλοκαὶ μὲ τὴν συμφόρησιν εἰς τὸ Πλέιτ ἀπὸ ναυλώσεις διὰ παλαιοσίδηρα, ἄνθρακα καὶ σιδηρομετάλλευμα καὶ μὲ τὰς ἀνωμαλίας εἰς τὴν Βραζιλίαν λόγω πτωχῆς ἐσθετίας, ύψηλῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων δι' ἔσαγωγάς καὶ, κατὰ συνέπειαν, τῆς ἀνόγκης

εἰσαγωγῆς γεννημάτων. Λέγεται ὅτι οἱ Ρῶσοι ἔχουν ναυλώσει περισσότερον τονάκις τοῦ σου χρειάζονται, ἀλλὰ καὶ ἐδῶ ἡ κατάστασις εἶναι ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν, διότι οἱ Σοβιετικοὶ πιέζονται χρονικῶς καὶ ἀναγκάζονται νὰ ναυλώνουν καὶ ἄλλα σκάφη.

Οἱ παράγοντες αὐτοὶ δὲν ἔπειραν, δεδιάσιοι, διὰ νὰ διατηρηθῇ ἡ ἀγορά εἰς τὰ παρόντα ἐπίπεδα, ἀλλ' οἱ πλοιοκτηταὶ ἐπισημάνουν ὅτι, καθ' ὅλον τὸ τρέχον ἔτος, εὐθὺς ὡς ἔξελιπεν ἔνας παράγων ἔνας ἄλλος ἔμφανίζετο διὰ νὰ ὀδηγήσῃ τοὺς ναύλους υψηλότερον. Καὶ ἐὰν σημειωθῇ κάμψις, οἱ πλοιοκτηταὶ δὲν πιστεύουν ὅτι θὰ φθάσουν οἱ ναύλοι τὸ ἐπίπεδα τῆς προηγουμένης τριετίας. Καὶ, ἐν πάσῃ περιπτώσει, παρατηροῦν, ὑπάρχουν τὰ ρωσικὰ καὶ κινεζικὰ φορτία σιτηρῶν τὰ ὅποια πρέπει νὰ διακινηθοῦν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Εἰς ἀντίδρασιν τῆς σημειωθείσης ζωηρότητος τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὰς τελευταῖς ἔξδομάδας, ὁ 'Ιούνιος ἐπέδειξε κάποιαν χαλαρότητα εἰς ναυλώσεις διὰ δημητριακά. 'Η ἀνιούσα τῶν ναύλων ἀνεκόπη πως. Καλύτεροι δὲν ἐπιληρώθησαν ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν. Τὰ 7.15 δολ. φίο διὰ σκάφους 65.000 τόν. Διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δολ. 13.50 καὶ 12.95 φίο ἔναντι τῶν 14 δολ. προηγουμένων. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 50.000 τόν. ἀπὸ τὸν Κόλπον ὄλιγότερα κατὰ 85 σέντης εἰς τὰ 14 δολ. φίο.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸ Πλέιτ καλὴ ζήτησις μὲ ναύλους ἐλαφρῶς κατωτέρους τῶν προηγουμένων.

Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Κινέζων διὰ χρονοναυλώσεις ἔχει κολούθησε. Σκάφος 28.647 τόν. διὰ ταξίδιον Κίνας μέσω Κόλπου ἢ Νόρδερν Ρέιντζ, μὲ παράδοσιν Γιβραλτάρ ἐπιληρώθη 5.650 δολ. ἡμερησίως.

Γενικῶς ἡ θέσις τῆς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζεται ισχυρά, μὲ κάποιαν ὅμως ἔξασθεντινήν ἔναντι τῆς προηγουμένης ζωηρότητος.

'Η κίνησις κατὰ τομεῖς διὰ τὸ μέχρι τῆς 12 'Ιουνίου χρονικὸν διάστημα, εἶχεν ὡς κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ελαφρὰ κάμψις τῶν ναύλων, παρὰ τὰς

σημειουμένας καθυστερήσεις εἰς τὴν φόρτωσιν. 'Απὸ Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν σκάφος 65.000 τόν. ἐπιληρώθη δολ. 7.15 φίοτ, 'Ιούνιον. Διὰ Ταρραγκόνα, σκάφος 35.000 τόν. δολ. 11.00 φίοτ, 'Ιούνιον. Διὰ Μαύρην Θάλασσαν, 60.000 τόν. δολ. 13.50 φίοτ 'Ιούνιον, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, ἐνῷ ἔτερον σκάφος τοῦ αὐτοῦ μεγέθους ἐπιληρώθη δολ. 12.95. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν, 'Ιούνιον, 46.000 καὶ 50.000 τόν. ἐπιληρώθησαν 14.50 καὶ 14 δολ. φίοτ ἀντιστοίχως. Διὰ τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν Μεζικοῦ, (σκάφος 20.000 τόν.) δολ. 11 φίοτ ἐνῷ ὁ αὐτὸς ναύλος ἐπιληρώθη εἰς μικρότερον σκάφος τῶν 10.000 τόν. Δι' 'Ακαζούντλα, 15.000 τόν., 'Ιούνιον, δολ. 17.50 φίοτ.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ : Διὰ Θεσσαλονίκην ('Ιουνίου) καὶ 'Αλεξανδρείαν ('Ιουνίου/'Ιούλιον), σκάφη 30.000 τόν. ἐπιληρώθησαν δολ. 15.50 καὶ 21.50 φίοτ ἀντιστοίχως.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας : Διὰ τὸ Κόντινεντ, 'Ιουνίου/'Ιούλιον, 16.400 τόν. δολ. 364.900 φίο κατ' ἀποκοπήν. Διὰ τὴν Δανίαν, 14.000 τόν. δολ. 24 φίοτ, 'Ιούνιον καὶ Μάλταν 12.000 τόν., δολ. 25.50 φίοτ, 'Ιούνιον. Μὲ συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον": Γάνδη - 'Αμβούργον ρέιντζ (σύνολον 25.000 τόν.) δολ. 18.11 φίοτ, 'Ιούνιον. 'Αμβέρσα - 'Αμβούργον ρέιντζ, (28.600 τόν.) δολ. 403.000 φίο κατ' ἀποκοπήν.

Γαιανθρακες : 'Απὸ Χάμπτον ρόδος δι' 'Ιαπωνίαν (50.000 τόν.) δολ. 9.50 ἐλ. ἐκφόρτ., 'Ιούνιον.

Παλαιοσιδηρα : 'Απὸ Νόρδερν ρέιντζ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν (24.500 τόν.) δολ. 14 φίο 'Ιούνιον καὶ διὰ Νότ. Κορέαν (23.500 τόν.) δολ. 510.000 φίο κατ' ἀποκοπήν, 'Ιούνιον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Η κατάστασις παραμένει σχεδὸν ἀμετάβλητης εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πλέιτ. Μείωσις, πάντως, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀναμεμόντων πρὸς φόρτωσιν σκαφῶν δέον νὰ θεωρῆται βεβαῖα.

'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ Σήφορθ 25.000 τόν. δολ. 21.75, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν ('Ιούνιον/'Ιούλιον). Δι' 'Ιαπωνίαν 42.372 τόν. δολ. 22.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., 'Ιούνιον. Διὰ Βενεζουέλαν, 17.000 τόν. δολ. 27, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.000 ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Σιδηρομετάλλευσις : 'Απὸ Πουέρτο 'Ορντάζ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 50.000 τόν. δολ. 5.55 φίο 'Ιούνιον. 'Απὸ Τουμπαρά δι' ἀνατ. ἀκτὴν ΗΠΑ (βορείως Χάππερας), 70 χιλ. τόν. δολ. 5.15 φίο 'Ιούνιον.

Ζάχαρις : 'Απὸ 'Αγ. Δομίνικον διὰ Κόλπουν 7.500 τόν. δολ. 13.75 φίο 'Ιούν. 'Απὸ ἀνατ. ἀκτὴν Γουατεμάλας διὰ Κόλπουν 6.000 τόν. δολ. 11.50 φίο 'Ιούνιον. 'Απὸ Ρεούφε διὰ Φινλανδίαν 15.000 τόν. δολ. 25 φίοτ καὶ διὰ Κόλπουν 20.000 τόν. δολ. 14 φίοτ 'Ιούνιον.

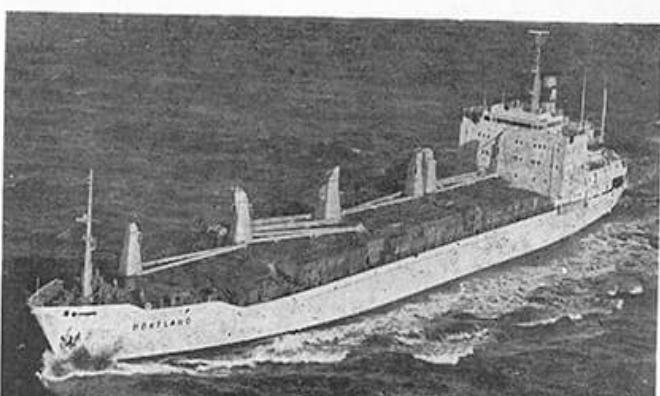
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

'Απὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν δι' 'Ιαπωνίαν 17.142 τόν. σιτηρά, δολ. 14.25, μὲ 5 ἡμέρας γκρός φόρτωσιν καὶ 2.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούλιον/Αὔγουστον. Καλιφόρνια διὰ Ταϊβάν καὶ Νότ. Κορέαν 27.000 καὶ 22.000 τόν. 'Αντιστοίχως, δολ. 14.25 φίο ἀμφότερος, 'Ιούνιον.

ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ, ΔΥΤ. ΑΦΡΙΚΗ

'Απὸ Νότ. Αφρικήν ἀρα 6 σιτον δι' 'Ιαπωνίαν (τρεῖς λιμένας) 20.000 τόν. δολ. 13.70 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Ούμ Κάσρ θεῖον 8.500 τόν. διὰ Δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας δολ. 8.25 φίο 'Ιούνιον. Φωσφάτα απὸ 'Ακαμπα διὰ δυτ. ἀκτὴν



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

Ίνδιας 5.500 τόν. δολ. 8.50 φίοτ, άμεσος φόρτωσις.

'Απραξίας εις τὴν περιοχὴν τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ — ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Γατιάνθρακες ἀπὸ "Ιλιτσεφακ" διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 43.000 τόν. δολ. 3.85 φίο, Ιούνιον.

KONTINENT

Ἡ Ἑλλειψις φορτίων εἰς τὴν περιοχὴν συνέβαλεν εἰς τὴν σχετικήν χαλάρωσιν τῶν ναυλῶν διὰ τὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου.

ΑΝΑΤ. ΙΝΔΙΑΙ, ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΚΛΠ.

Ζάχαρις ἀπὸ 2 λιμένας Φιλιππίνων διὰ δύο Κίνας, 16.200 τόν. δολ. 10 φίο Ιούνιον. Ἀπὸ Μπανγκόκ διὰ Κίναν 9.200 τόν. δολ. 9.70 φίο Ιούνιον.

ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Λουέλα διὰ Πολωνίαν 18.000 τόν. δολ. 5.50 φίο, Ιούνιον.

Ποτάσσα ἀπὸ Βίσμαρ (μὲ συμπλήρωσιν Ἀμβούργον) διὰ Βόρ. Κορέαν 14.500 τόν. λίρ. Ἀγγλίας 20 φίο, Ιούνιον.

Ο υρέας ἀπὸ Πολωνίαν διὰ δυτ. άστρην Ίνδιας 8.500 τόν. δολ. 30 φίος, Ιούνιον.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΣΑΡΤΕΡΕΣ

Μὲ παράδοσιν Ἰαπωνίαν:

Κυκλικὸν ταξίδιον Αύστραλίας, μὲ ἐπαναπαράδοσιν Σιγκαπούρην, δολ. 4.175 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 25.689 τόν., τοῦ 1975.

Ταξίδιον εἰς Μεσόγειον μέσω Αύστραλίας, παράδοσις Ἰαπωνίαν (Ιουν. 1-10), δολ. 3 μηνιαίως κατὰ τόν. d.w., σκάφος 63.158 τ. τοῦ 1975.

Ταξίδιον Γιβραλτάρ - Ἀμβούργον ρέιντζ, μέσω Βρετ. Κολομβίας, παράδοσις Ἰαπωνίαν (28-29 Μαΐου), δολ. 4.000 ἡμερησίως, σκάφος 26.293 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Κόντινεντ μέσω δυτ. ἀστῆς ΗΠΑ, παράδοσις ἀμεσος Ἰαπωνίαν, δολ. 2.15 κατὰ τόν. d.w. μηνιαίως, σκάφος 70.862 τόν., τοῦ 1976.

Παράδοσις Ἀπωνίαν:

Ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου - Σιγκαπούρης ρέιντζ, παράδοσις Νότ. Αύστραλίαν (Ιουν. 14-16) δολ. 3.950 ἡμερησίως περιλαμβανομένων ὑπερωριών, φρήντομ τοῦ 1968.

Ταξίδιον Ἀγγλίας/Κόντινεντ, παράδοσις Ποχάκη (Ιουν. 3-6), δολ. 3.750 ἡμερησίως περιλαμβανομένων ὑπερωριών, σκάφος 30.345 τόν., τοῦ 1973.

Παράδοσις Δυτ. Ἀφρικήν:

Ταξίδιον Ρουέν - Ἀμβούργον ρέιντζ, παράδοσις Καζαμπλάνκα (Ιουν. 6-10) δολ. 4.000 ἡμερησίως περιλαμβανομένων ὑπερωριών, σκάφος 16.860 τόν., τοῦ 1961.

Παράδοσις Μεσόγειον:

Κυκλικὸν ταξίδιον Κόλπου ΗΠΑ (διὰ μεταφορὰν κοντέινερ καὶ ξυλείας), παράδοσις 24 ὥρας μετὰ τὸν ἀπότολον ἐπότ Σαΐδ (27 Μαΐου), ἐπαναπαράδ. Ντουσπάτι, δολ. 8.400 ἡμερησίως, σκάφος 33.133 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον μέσω Περσικοῦ Κόλπου (ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ), παράδοσις Ν. Ἰσπανίαν (Ιουν. 2-10), δολ. 5.250 ἡμερησίως, σκάφος 17.125 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Χάμπητον ρόδης καὶ ρίβερ Πλέιτ, παράδοσις διερχόμενον Κέιπ Πάσσερο (Μαΐου 26), ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν/Κόντινεντ, δολ. 5.250 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.750 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 40.130 τόν., τοῦ 1960.

Κυκλικὸν ταξίδιον ρίβερ Πλέιτ, παράδο-

σις Κέιπ Πάσσερο (Μαΐου 26), ἐπαναπαράδοσις Δυτ. Μεσόγειον, δολ. 6.750 ἡμερησίως, σκάφος 67.760 τόν., τοῦ 1971.

Ταξίδιον εἰς Καράτσι, παράδοσις Κωνπολίν (Ιουν. 10-20), δολ. 4.775 ἡμερησίως, σκάφος 17.876 τόν., τοῦ 1969.

Παράδοσις Δ. Μαύρην Θάλασσαν:

Ταξίδιον Κίνας, μὲ ἀμεσον παράδοσιν Κωνστάντζαν, δολ. 4.600 ἡμερησίως, σκάφος 26.384 τόν., τοῦ 1961.

Παράδοσις Γιβραλτάρ:

Ταξίδιον Κίνας μέσω Ἀμερικανικοῦ Κόλπου / Νόρδερν ρέιντζ, παράδοσις 18 ὥρας μετὰ τὸν διάπολον τοῦ Γιβραλτάρ, δολ. 5.650 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας καὶ δολ. 45.000 μπόνους, σκάφος 28.647 τόν., τοῦ 1972.

Παράδοσις Αγγλίαν / Κόντινεντ:

Κυκλικὸν ταξίδιον Νόρδερν ρέιντζ, παράδοσις Ρέντκαρ (Μαΐου 23), ἐπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν, δολ. 6.500 ἡμερησίως, σκάφος 52.000 τόνων.

Κυκλικὸν ταξίδιον Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις Ἀμβούργον / Κόντινεντ / Μεσόγειον δολ. 4.900 ἡμερησίως σκάφος 27.123 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον εἰς Σαγκάντο μέσω Πολωνίας, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις Ἀμβούργον, δολ. 5.400 ἡμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 25.295 τόν., τοῦ 1964.

Ταξίδιον Ἀνατ. Ἀφρικῆς, παράδοσις Ἀμβούργον (Ιουν. 6-9), δολ. 4.950 ἡμερησ. περιλαμβανομένων ὑπερωριών, σκάφος 14.822 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον μέσω Δυτ. ἀστῆς ΗΠΑ / δυτ. ἀστῆς Καναδᾶ / "Από" Ἀνατολῆς, παράδοσις Τάϊν (Ιουν. 5-12), ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - Ἀμβούργον ρέιντζ, δολ. 5.000 ἡμερησίως, σκάφος 28.498 τόν., τοῦ 1974.

Ταξίδιον Καραϊβικῆς, παράδοσις Κόντινεντ (Ιούν.), δολ. 4.600 ἡμερησίως, σκάφος 16.047 τόν., τοῦ 1973.

Ταξίδιον Ινδίας, παράδοσις Ἀμβούργον (Ιουν. 12-14), δολ. 4.000 ἡμερησ. πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 14.181 τόν., τοῦ 1961.

Παράδοσις Βαλτικήν:

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Ροστόκ (Ιούνιον), δολ. 4.250 ἡμερησίως, σκάφος 18.000 τόν., τοῦ 1976.

Ταξίδιον Νότ. Κορέας Ἰαπωνίας μέσω Κόλπου ΗΠΑ, παράδοσις Σκώ (4 Ιουν.), δολ. 6.300 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως, σκάφος 52.559 τόν., τοῦ 1975.

Παράδοσις Δ. Βρ. & Κεντρ. Αμερικήν:

Ταξίδιον Πορτογαλίας, παράδοσις Χιούστον (Ιουν. 1-8), δολ. 7.600 ἡμερησίως, σκάφος 33.750 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Μεσόγειου, παράδοσις Κόλπου (Ιούν.), δολ. 4.500 ἡμερησίως, σκάφος 8.400 τόν., τοῦ 1966.

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Τζάκσονβιλ, δολ. 6.300 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 26.171 τόν., τοῦ 1963.

Παράδοσις Μεσόγειον:

Κυκλικὸν ταξίδιον Κόλπου ΗΠΑ (διὰ μεταφορὰν κοντέινερ καὶ ξυλείας), παράδοσις 24 ὥρας μετὰ τὸν ἀπότολον ἐπότ Σαΐδ (27 Μαΐου), παράδοσις Ντουσπάτι, δολ. 8.400 ἡμερησίως, σκάφος 33.133 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Νότ. Κορέας Ἰαπωνίας μέσω Κόλπου ΗΠΑ, παράδοσις Σκώ (4 Ιουν.), δολ. 6.300 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως, σκάφος 52.559 τόν., τοῦ 1975.

Παράδοσις Δ. Μαύρην Θάλασσαν:

Ταξίδιον Κίνας μέσω Εργατικού Κόλπου (Μαΐου 26), παράδοσις Κωνπολίν (Ιουνίου 10-20), δολ. 4.775 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 26.384 τόν., τοῦ 1961.

Παράδοσις Γιβραλτάρ:

Ταξίδιον Κίνας μέσω Εργατικού Κόλπου (Μαΐου 26), παράδοσις Κωνπολίν (Ιουνίου 10-20), δολ. 4.775 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 26.384 τόν., τοῦ 1961.

Ταξίδιον Νότ. Κορέας Ἰαπωνίας μέσω λιμένων περιλαμβανομένου τοῦ λιμένος Τάμπηα, παράδοσις Κοστζακοάλκος, δολ. 7.250 ἡμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 37.800 τόν., τοῦ 1974.

Ταξίδιον Πολωνίας, παράδοσις Κόλπου (Ιουνίου 15-30), δολ. 4.750 ἡμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, σκάφος 16.970 τόν., τοῦ 1964.

Ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Χάμπητον ρόδης (τέλος Ιουνίου), δολ. 5.900 ἡμερησ. διψόνια κυκλικὸν ταξίδιον μὲ ἐπαναπαράδοσιν Βέρα Κρούζ - Μόντρεαλ ρέιντζ δολ. 5.800 ἡμερησίως, σκάφος 26.431 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις ἀνατ. ἀστῆς Μεξικού (Ιουν. 9-23), δολ. 6.000 ἡμερησίως, σκάφος 21.000 τόν.

Παράδοσις Κούβαν:

Ταξίδιον Κίνας, δολ. 4.025 ἡμερησίως, πλέον δολ. 38.000 μπόνους, σκάφος 16.000 τόν., τοῦ 1957.

Παράδοσις Ακτὴν Ειρηνικού:

Ταξίδιον Μεσόγειού ή δορ. ἀστῆς Νότιου Αμερικῆς μέσω Χιλῆς, παράδοσις Βανκούμπερ (Ιουν. 20 - Ιουλ. 20), δολ. 5.200 ἡμερησίως, σκάφος 24.937 τόν., τοῦ 1968.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

Ταξίδια 5-7 μηνῶν, παράδοσις Κόντινεντ (Ιούν.), δολ. 4.000 ἡμερησίως, σκάφος 18.730 τόν., τοῦ 1975.

Ταξίδια 11-13 μηνῶν, παράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν (Ιούλιον/Αὔγουστον), δολ. 3.37 κατὰ τόνον d.w. μηνιαίως, σκάφος 34.974 τόν., τοῦ 1976.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ἄξιολογος ζήτησις τονάζ, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν περαιτέρω σταθεροποίησην τῶν ναυλῶν εἰς τινας τομεῖς.

Ἄπο τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν τὰ W19 εἰς σκάφος τῶν 260.000 τόν. δι' Ἀγγλίαν/Κόντινεντ. Σκάφος τῶν 157.500 τόν. ἐπληρώθη W29 διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια Φορμόζας.

Εἰς τὴν Μεσόγειον ἀμετάβλητος ἡ κατάστασις, ἐνῷ εἰς τὴν Καραϊβικὴν σκάφος τῶν 32.500 τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ W95. Ο ναυλος αὐτὸς εἶναι κατὰ 5 μονάδας ἀνώτερος τοῦ προηγουμένου.

Ἄπο Δυτ. Ἀφρικῆς, σκάφος τῶν 260.000 τόν. ἐπληρώθη W20 δι' ἀνατ. ἀστῆς ΗΠΑ, ἐνῷ μικρότερον, τῶν 115.000 τόν., ἐκλείσθη μὲ τὸν χαμηλὸν ναυλον τῶν W32.5 διὰ τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν.

* * *

Κατὰ δῆλωσιν τοῦ Προέδρου τῆς Μπούρμα "Οἴλ ὁ ὄλλοτε διευθύνων τὰς ὑπόθεσεis τῶν ἔταιρων τάνκερ κ. Ἡλίας Κουλουκούνης ἀνεγνώρισεν ὀρισμένας ἀνωμαλίας περὶ τὴν διαχειρίσιν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἀνέλαβε νὰ καταβάλῃ εἰς τὴν Μπούρμα περισσότερα ἀπὸ 200 χιλιάδας δολαρίων (£ 100.000).

ΣΤΡΥΜΩΝ (εἰς τὰς τούρτες): Μεγ. Λίμνας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων ἀνατ. ἀστῆς Μεξικοῦ \$ 11. φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφότων, τούνιον 5-10.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Άμερ. λιμνέας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων ἀνατ. ἀστῆς Μεξικοῦ \$ 11. φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφότων, τούνιον 5-10.

ΜΑΡΙΑ: Μεγ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Άγ. Λαυρέντιον" 16.000 τόν. γεννημάτων Μασσαλίαν - Μπαρλέττα ρέιντζ \$ 22.75, Λίμνας, συμπλήρωσις

μέχρι 25.000 τόν. \$ 15, μὲ 2.000 τόν. ἐκφότων, τούνιον 15-30.

ΓΙΟΡΓΙΔΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: Χιούστον 2.600 τόν. λιπασμάτων Πουέρτο Μπάρριος \$ 17.50, φίο, μὲ 2.000/500/100 τόν. φορτοεκφότων, έτοιμος φόρτωσις.

ΣΤΡΥΜΩΝ (εἰς τὰς τούρτες): Μεγ. Λίμνας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Θεσσαλονίκη \$ 15.50, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφότων, τούνιον 15-25.

ΚΑΙΤΗ: Άμερ. λιμνέας Ατλαντικοῦ (θορείως) 30.000-30.500 τόν. γεννημάτων Θεσσαλονίκη \$ 15.50, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφότων, τούνιον 15-25.

ΑΛΕΣΣΑΝΔΡΑ (λιθ.): Μεγ. Λίμνας 16.000

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΥΔΡΟΧΟΟΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων Ταΐθεν \$ 22.95, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφότων, τούνιον 5-10.

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): "Άμερ. λιμένας Κόλπου 10.780 τόν. d.w. (646.000 κ.π.) φορτού γεννημάτων Βενεζουέλαν, \$ 204.000 φίο, μὲ 600 τόν. ἐκφότων, τούνιον 3-10.

τόν. γεννημάτων *Ολλανδίαν \$ 22.25, φίο, *Ιούνιον.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Ντουλούθ — Σα-
πήριορ — Θάντερ Μπαίν 12.000 τόν. γεννημάτων
Μάρτιον \$ 25.50, φίο, μέ 2.000 τόν. έκφρτωσιν,
*Ιουνίου 19—30.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Αμερ. λιμένας *Ατλαντικού
(θεριών Χάππερας) 14.950-15.000 τόν. γεννη-
μάτων *Άγκόλαν \$ 26.25, φίο, μέ 800 τόν. έκ-
φρτωσιν, *Ιουνίου 16—26.

ΧΙΑΝ ΣΕΥΓΑΛΟΡ φύιν ΜΕΛΙΤΩΝ: Αμερ. λι-
μένας Κόλπου 14.000 τόν. φωσφάτων δυτ. άκτην
*Ινδίας \$ 31.25, δύδιν δάντολ. άκτην \$ 31.60,
φίο, μέ 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ι-
ουνίου 1—20.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΓΟΥΟΡΑΠΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.): Σεπ-
τίμιπα Μπαΐν 35.550 τόν. σιδηρομεταλλεύματος
Κόντρεκιερ \$ 7.25, φίο, *Ιουνίου 10—30.

ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ: Ουχί θορείτερον Σάντα Φέ
με σιμπλήρωσιν Μπουένος *Άρερ 19.500 τόν. γεν-
νημάτων Βενεζουέλαν \$ 20.50, έλ. έκφρτωτικόν,
μέ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου
15—23.

ΜΑΡΥΛΙΖΑ: Παρανάγκουα 22.000—23.000 τ.
σόγιας Καντζ — Πασάγιες ρέιντς συμπεριλατι-
μένων Ισασάδων \$ 17.75, ένα λιμένα έκφρ-
τώσεως, \$ 18.25 δύδι, φίο, μέ 2.000/3.500 τόν.
φορτοεκφρτωσιν, δύδι, *Άμερικαν Ρότερνταμ,
*Άμεριταν \$ 17.50, 5.000 τόν. έκφρτωσιν, *Ι-
ουνίου 5—12.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Πουέρτο *Ορντάζ, 50.000
τόν. σιδηρομεταλλεύματος δυτ. *Ιταλίαν, \$ 5.55,
φίο, *Ιουνίου 15—20.

ΑΤΖΙΑΙΤΥ: Πλο. Γκράντε 11.800 τόν. χονδρα-
λέυρων εις σάκκους Μπάραν \$ 38.50, φίο, μέ 1.
000/750 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου 24 —
*Ιουλίου 10.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Ρεσίφε 20.000 τόν. ζαχάρεως
χήματα άμερ. λιμένας *Ατλαντικού ή Κόλπου \$ 14,
φίο, μέ 750/1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (λιθ.): *Αναν. λιμένας
Ρίζερ Πλέιτ μέ συμπλήρωσιν Μπάρια Μπάνικα
25.000 τόν. γεννημάτων Κίναν \$ 27, δύδιν συμ-
πλήρωσιν Μπάρια Μπάνικα \$ 28, έλ. έκφρτωτι-
κόν, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ι-
ουνίου 20—27.

ΛΑΟΔΙΚΗ: Δύο λιμένας *Αναν. Ρίζερ Πλέιτ
μέ συμπλήρωσιν Μπουένος *Άρερ 14.000 τόν.
γεννημάτων Δανίαν \$ 23.50, έλ. έκφρτωτικόν,
μέ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου
20 — *Ιουλίου 5.

ΔΩΡΙΕΥΣ: Νεκτοσέαν μέ συμπλήρωσιν Μπου-
ένος *Άρερ 12.000 τόν. (15 π.) *Άμερισσαν *Αμ-
εδώργον ρέιντς \$ 23, έλ. έκφρτωτικόν, μέ 2.
000/3.000 τ. φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου 15—25.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Αναν. λιμένας Ρίζερ Πλέιτ
μέ συμπλήρωσιν Μπουένος *Άρερ 13.200 τ. γεν-
νημάτων Σαθόνα — Μπαρλέτα ρέιντς \$ 21.50,
μέ 39/46, έλ. έκφρτωτικόν, 2.000/2.000 τόν.
φορτοεκφρτωσιν, *Ιουλίου 1—15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Καλιφόρνιαν 13.500 τ.
γεννημάτων *Άλγεριαν \$ 26.50, φίο, μέ 700 τόν.
έκφρτωσιν, *Ιουνίου 25 — *Ιουλίου 5.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Καλιφόρνιαν 13.500 τόν.

γεννημάτων *Άλγεριαν \$ 26.85, φίο, μέ 700 τόν.
έκφρτωσιν, *Ιουνίου 10—20.

ΣΙΦΝΟΣ: *Αμερ. λιμένας θαρ. Ελρηνικού 19.
800 τόν. σίτου *Άκαγιούθλα (32 π. έθθ.) \$ 14.
25, φίο, μέ 1.000 τ. έκφρτωσιν *Ιουνίου 10—20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΙΩ: Γδόνια, Δάνιαγκ, Τσετίνον 8.500 τόν. λι-
παρμάτων εις σάκκους δυτ. άκτην *Ινδίας \$ 30,
δύδιν δάντολ. άκτην \$ 30.35, φίο, μέ 1.250/650
τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου 3—10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΕΥΤΕΡΠΗ: Χάρηκ *Αίλαντ ή Μπαντάρ Σα-
πούρ 11.500 τόν. θεού δυτ. άκτην *Ινδίας \$ 7.
50, δύδιν δάντολ. άκτην \$ 7.85, φίο, μέ 5.000/
1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαΐου 25 — *Ιου-
νίου 3.

ΔΩΣΑ (π.): Δομινικανή Δημοκρατίαν 5.200
τόν. ζαχάρεως χήμα άμερ. λιμένας *Ατλαντικού
\$ 13.75, δύδιν Κόλπου \$ 12.75, φίο, μέ 700 τόν.
φορτωσιν μέ μηχανικό μέσα, 1.500 τόν. έκφρ-
τωσιν, *Ιουνίου 20—30.

ΜΗΤΣΟΣ: Λουλέα 15.000 τόν. σιδηρομεταλ-
λεύματος Κάμπεν (Νέα Υερσέρ) \$ 13, φίο, μέ 2.000/
2.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, δύδιν ναυλω-
τών μέχρι 18.000 τόν. Λουλέα μέ συμπλήρωσιν
*Οξελόσουν \$ 12.50, δύλ δόλαρην το φορτίο,
*Ιουνίου 20—30.

ΜΗΤΣΟΣ: Λουλέα 18.000 τόν. σιδηρομεταλ-
λεύματος Γδόνια ή Δάντσιχ \$ 5.50, φίο, μέ 3.500
τόν. έκφρτωσιν, *Ιουνίου 12—18.

ΟΜΗΡΙΣ: *Ανατολ. άκτην Γουατεμάλας 3.000
τόν. ζαχάρεως χήμα άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 9.
75, φίο, μέ 750/1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, *Ι-
ουνίου 19—27.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.): Δομινικανή Δη-
μοκρατίαν 4.200 τόν. ζαχάρεως χήμα άμερ. λι-
μένας Κόλπου \$ 12.75, φίο, μέ 700/1.500 τόν.
φορτοεκφρτωσιν, *Ιουνίου 9—15.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΣΕΙΣ

ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΤ: 28.761 τόν. d.w. (1.331.
000 κ.π. 15 μίλ. 38 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν.
ντήζελ δύλ τού 1972) \$ 6.000 ήμερησιών, παρά-
δοσις Ρότερνταμ ταξίδια 15—20, έπανωταράδοσις
Σιγκαπούρων.

ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ: 11.785 τόν. d.w. (542.
800 κ.π. 13 μίλ. 15—16 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν.
ντήζελ δύλ τού 1960) \$ 2.600 ήμερησιών, παρά-
δοσις ταξίδια 4—7 μηνών, έπαιμος παράδοσις και έπα-
νωταράδοσις Κίναν.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: 25.416 τόν. d.w. (1.235.
000 κ.π. 14 μίλ. 34 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν.
ντήζελ δύλ τού 1966) \$ 4.600 ήμερησιών, πλέον
\$ 1.500 μηνιαίων δύλ υπερωρίας, παράδοσις Κό-
λπου αναδρομικώς από 23 Μαΐου, έπανωταρά-
δοσις Κίναν, μέσω Ρίζερ Πλέιτ.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.: 28.560 τόν. d.w. (35 π.
0½ ίντα. 1.306.000 κ.π. 14 μίλ. 34 τόν. φιούσελ
δύλ και 1 τόν. ντήζελ δύλ τού 1971) \$ 4.450 ή-
μερησιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, πλέον
\$ 180.000 δώρων, παράδοσις Αργεντίναν *Ι-
ουνίου 9—19, έπανωταράδοσις διαπλέοντας Μου-
σοκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: 19.198 τόν. d.w. (833.796 κ.π.
15 μίλ. 30 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν. ντήζελ δύλ
τού 1972) \$ 3.500 ήμερησιών, συμπεριλαμβανο-

μένων υπερωριδών, παράδοσις μετά την άναχώρη-
ση του πιλότου εις Σιγκαπούρην *Ιουνίου 5—17,
έπανωταράδοσις *Ιταλίαν, μέσω *Ινδονησίας.

ΑΛΙΚΗ: 23.057 τόν. d.w. (963.000 κ.π. 13
μίλ. 24 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντήζελ δύλ τού
1959) \$ 4.150 ήμερησιών, πλέον \$ 50.000 δώρων
παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν στα-
θμόν Μπαλμπάσα *Ιουνίου 7—15, έπανωταράδοσις
Κίναν, μέσω Κούδασ.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: 17.320 τόν. d.w. (825.000 15
μίλ. 30½ τόν. φιούσελ δύλ τού 1972) \$ 4.200 ή-
μερησιών, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δύλ υπερωρίας
παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις
Λός Αντζελες ή Σάν Νιτέιγο. Ένα ναυλωτών δύ-
ψιών 2—3 άκτηποικά ταξίδια δυτ. άκτην Μελ-
κούδο (δύλ. 4.350 έάν μόνον ταξίδιον) *Ιουνίου
1—12.

ΙΧΘΕΙΣ: 33.133 τόν. d.w. (1.600.000 κ.π.
16 μίλ. 38—39 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντήζελ
δύλ τού 1977) \$ 8.400 ήμερησιών, παράδοσις
14 δώρων μετά τόν άποπλους εις Πόρτ Σάιδ άνα-
δρομικώς από 27 Μαΐου έπανωταράδοσις Ντουμ-
πάτη, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων διάπλου
διάπλου μεταφοράς 350 κοντέινερς τών 40 ποδών
και 7.000 κ. μ. ξυλείας).

ΔΗΜΗΤΡΑ: 16.396 τόν. d.w. (720.000 κ.π.
14—14½ μίλ. 26 τόν. φιούσελ δύλ και 1½ τόν.
ντήζελ δύλ τού 1968) \$ 3.500 ήμερησιών, παρά-
δοσις Τζακάρταν *Ιουνίου 5—15, έπανωταράδοσις
διάπλους Αδεν, μέσω Αδστραλίας και Ερ-
θράς θαλάσσης.

ΒΕΛΟΣ: 26.509 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π.
15 μίλ. 36 τόν. φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντήζελ δύλ
τού 1971) \$ 4.000 ήμερησιών, ταξίδια 6—9 μη-
νών συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Λιμνών, παράδο-
σις Γιβραλτάρ — Σκάρελντς *Ιουνίου 15—20, έπα-
νωταράδοσις Μόντρεαλ — Γκάλιεστον πέντ.

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 25.295 τόν. d.w. (32
π. 3 ίντα. 1.240.155 κ.π. συμπεριλαμβανομένων
104.540 κ.π. τών ντήζετάνκ, 15 μίλ. 36 τόν.
φιούσελ δύλ και 2 τόν. ντήζελ δύλ τού 1964) \$ 5.
400 ήμερησιών, πλέον \$ 2.000 μηνιαίων δύλ υπερωρίας,
παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Σα-
γκαπούρων, μέσω Πολωνίας.

ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ: 26.293 τόν. d.w. (15½
μίλ. τού 1977) \$ 4.000 ήμερησιών, παράδοσις
Ιαπωνίαν άναδρομικώς από 28—29 Μαΐου, έπα-
νωταράδοσις Γιβραλτάρ — *Αμεδούργον πέντ., μέσω
Βρετ. Κολομβίας.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: 40.130 τόν. d.w. (38 π. 6½
ίντα. 1.669.503 κ.π. 14½ μίλ. 40 τόν. φιούσελ
δύλ και 2 τόν. ντήζελ δύλ τού 1961) \$ 5.250 ή-
μερησιών, πλέον \$ 1.750 μηνιαίων δύλ υπερωρίας,
παράδοσις διάπλουν Κείπ Πάσερην άναδρομικώς
από 26 Μαΐου, έπανωταράδοσις Αγγλίαν, Κόν-
τινετ, μέσω Χάμπτον Ρόδος και Ρίζερ Πλέιτ.

ΣΙΘΩΝΙΑ (ερήμοι του 1968): \$ 3.950 ήμερησιών,
συμπεριλαμβανομένων υπερωριδών, παράδοσις
Εξωθι Κάνγκροο *Αίλαντ (νότ. Αδστραλία) *Ιου-
νίου 14—16, έπανωταράδοσις Περσικόν Κόλπου —
Σιγκαπούρην πέντ.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 18.730 τόν. d.w. (14½ μίλ. 29
τόν. φιούσελ δύλ τού 1975) \$ 4.000 ήμερησιών,
παράδοσις Κόντινετ *Ιουνίου, ταξίδια 5—7 μη-
νών.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: 28.647 τόν. d.w. (1.303.
724 κ.π. 15—15½ μίλ. 35—36 τόν. φιούσελ δύλ
και 2 τόν. ντήζελ δύλ τού 1972) \$ 5.650 ήμερη-
σιών, πλέον \$ 1.500 δύλ υπερωρίας και \$ 45.
000 δώρων παράδοσεως, παράδοσις 108 δώρων μετ-

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEAEAN, 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

τά τόν διάπλους έκ. Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσις δυτικών και δυτικών είναι έποιμον είς Κίναν μέσω άμερ. λιμένων Κόλπου, άμερ. λιμένων 'Ατλαντικού (βορειός Χάπτερας).

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ: 67.760 τόν. d.w. (2.640.000 κ.π. 15 μιλ. 55-57 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1971) \$ 6.750 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Κέπι Πάστερ αναδρομικώς από 26 Μαΐου, έπαναπαράδοσις δυτ. Μεσόγειον, έκ κυκλικός ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ (είς τάμι τοσάρτερ): 70.862 τόν. d.w. (3.016.000 κ.π. 15 μιλ. 61 τ. φιούσελ διλ τού 1976) \$ 1.15, έποιμον παράδοσις 'Ιαπωνιαν, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. άκτης.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): 30.345 τόν. d.w. (1.166.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούσελ διλ και 2½ τόν. ντηζελ διλ τού 1973) \$ 3.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων όπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικός σταθμόν Ποχάγκι 'Ιουνίου 3-6, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΟΣΕΑΝ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ: 26.384 τόν. d.w. (1.125.000 κ.π. 12½ μιλ. 24 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1961) \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικός σταθμόν Κωνστάντζας άμεσος, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 16.251 τ. d.w. (833.546 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούσελ διλ, τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων όπερωριών παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Βαλπαραΐζο 'Ιουνίου 19-30, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ (μέδ δώρον \$ 100.000) δυτ. 'Αφρικής (δώρον \$ 85.000) διαπλέοντας Κολόμπο (δώρον \$ 90.000) Αδστραλίας (δώρον \$ 50.000) Φιλιππίνας — Σιγκαπούρην ρέιντς (δώρον \$ 40.000) δυτ. Μεσόγειον (δώρον \$ 20.000) ταξίδια 6 μηνών δύοντιν ναυλωτών έτερων δύο.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 14.181 τόν. d.w. (659.000 κ.π. 13½ μιλ. 18-20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τού 1961) \$ 4.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' όπερωριών, παράδοσις 'Αργούργον 'Ιουνίου 12-14, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην τού πιλότου είς 'Ινδιαν.

ΠΤΙΡΑ ΣΗ: 4.695 τόν. d.w. (20.000 κ.π. 13 μιλ. 10½ τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τού 1969) \$ 2.700 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρησην τού πιλότου είς Σαδάναν έτοιμος έπαναπαράδοσις 'Εκουαντόρ.

ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.: 16.860 τόν. d.w. (713.460 κ.π. 13 μιλ. 21 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τού 1961) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων όπερωριών, παράδοσις Καζαμπλάνκαν 'Ιουνίου 6-10, έπαναπαράδοσις Ρουέν — 'Αργούργον ρέιντς.

ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ: 26.431 τόν. d.w. (1.158.481 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσελ διλ τού 1977) \$ 5.900 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Χάμπτον Ρόδδος τέλος 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν, δψών κυκλικών ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν Βερακρούζ — Μόντρεαλ ρέιντς \$ 5.800.

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (λιθ.): 17.876 τόν. d.w. (842.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 29 τόν. φιούσελ διλ κοι 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1969) \$ 4.775 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Κωνσταντινούπολιν 'Ιουνίου 10-20, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην

τού πιλότου είς Καράτοι.

ΟΣΕΑΝ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ: 26.384 τόν. d.w. (1.125.000 κ.π. 12½ μιλ. 24 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1961) \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Κωνστάντζας άμεσος, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΚΑΡΑ: 20.000 τόν. d.w. (900.000 κ.π. 15½ μιλ. 36 τόν. φιούσελ διλ τού 1965) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Σφάρι, 'Ιουνίου 15-30, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΠΑΣΙΦΙΚΟ (λιθ.): 43.334 τόν. d.w. (15 μ. 48 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1966) \$ 4.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων όπερωριών, παράδοσις άποτέλεστας έκ Δουνκέρκης άμεσος, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, έκ κυκλικών ταξίδιον θεροειδ. 'Ατλαντικού.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 60.200 τόν. d.w. (2.619.000 κ.π. 15 μιλ. 53 τόν. φιούσελ διλ τού 1976) \$ 6.200 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 10-15, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνιαν, μέσω άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ (ιμπρόβιντ SD14 τού 1977): \$ 5.350 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων όπερωριών, παράδοσις 'Αμερέρσαν 'Ιουνίου 18-24, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περούκοι Κόλπου.

ΑΙΓΑΝΟΥΣΙΩΤΗΣ: 31.840 τόν. d.w. (35 π. 8 3)8 ίπτο. 1.354.745 κ.π. 14 μιλ. 36-37 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1966) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων όπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ 'Ιουνίου 5-14, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω λιμένων συμπεριλαμβανομένης νοτίου 'Αφρικής.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 67.700 τόν. d.w. (τού 1971) \$ 2.70 κατά τόν. d.w. παράδοσις 'Ιαπωνιαν 'Ιουνίου 10-20 έπαναπαράδοσις Κόντινεντ μέσω άμερ. λιμένων δυτ. άκτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ: 15.000 τόν. d.w. (τού 1977) με 2 φορτηγήρες 80 τόν. διε βαρέα φορτίου \$ 6.100 ήμερησίως παράδοσις Κένη Ούετ 'Ιουνίου 15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περούκοι Κόλπου.

ΣΑΜΟΣ: 27.808 τόν. d.w. (15 μιλ. 30 τόν. φιούσελ διλ τού 1966) \$ 5.000 ήμερησίως, έκ κυκλικών ταξίδιον νοτίου 'Αφρικής, παράδοσις άμερ.

ος Κόντινεντ.

ΝΕΑΗ Π.: Κωνστάντζαν 19.000 τόν. καθαρά Μπάνιας, Γουόρλντσκελ 130, άμεσος φόρτωσις.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ: Ένδιμοεσσεγιακόν ταξίδιον 100.000 τόν. μέρος φορτίου Γουόρλντσκελ 65, 'Ιουνίου 1.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 42.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκελ 80, Μαΐου 29.

ΚΛΕΙΑΙΑ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 58.75, άμεσος φόρτωσις.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Ιταλίαν 23.000 τόν. Σέουταν, ναύλοι δύο διενοικώθη, άμεσος φόρτωσις.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουνίου 17.

ΣΑΒΒΑΣ: Περσικόν Κόλπου 33.000 τόν. Ταϊτάν, Γουόρλντσκελ 87.5, 'Ιουνίου 13.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Καραϊβικήν 32.500 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 95, άμεσος φόρτωσις.

ΓΑΡΕΣΤΕΣΟ: Καραϊβικήν 52.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 75, άμεσος φόρτωσις.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (λιθ.): Δυτικ. 'Αφρικήν 260.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 20, 'Ιουνίου 16.

μος φόρτωσις.

ΚΗΦΕΥΣ: Φρήπορτ 27.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκελ 115, 'Ιουνίου 7.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 54.000 τόν. μέρος φορτίου, Μελίλη, Γουόρλντσκελ 84.5.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 64.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντσκελ 66.75, 'Ιουνίου 4.

ΣΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ: 39.567 τόν. d.w. ταξίδια 1, 3, 4 μηνών \$ 5 κατά τόν. d.w., άμεσος παράδοσις.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. 'Ανατολικήν άκτην Μεξικού 41.000 τόν. Γουόρλντσκελ 92.5, 'Ιουνίου 11.

ΜΑΡΙΑ: Ταρτούς 75.000 τόν. μέρος φορτίου Τεργιότην, Γουόρλντσκελ 65, 'Ιουνίου 14.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 96.000 τ. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 12, 'Ιουνίου 12.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 114.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκελ 37.5, 'Ιουνίου 12.

ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν): Μεσόγειον 79.000 τόν. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκελ 50, 'Ιουνίου 3.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 39.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 96, 'Ιουνίου 10.

ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ: Καραϊβικήν 39.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 87.5, 'Ιουνίου 7.

ΜΑΡΙΑΜ: Καραϊβικήν 52.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκελ 72.5, δψών υπόλοιπον πλήρες φορτίου 83.000 τόν. Γουόρλντσκελ 40, 'Ιουνίου 11.

ΣΚΑΠΜΑΟΥΤ: Σαίντ Κρουά 37.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκελ 90, έναν θερείας γεφόρας Τζώρτζ Οδάσινγκτον Γουόρλντσκελ 95, 'Ιουνίου 10.

ΚΗΦΕΥΣ: Σαίντ Κρουά 27.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκελ 100, έναν θερείας γεφόρας Τζώρτζ Οδάσινγκτον Γουόρλντσκελ 105, 'Ιουνίου 15.

ΝΙΤΣΑ: Μπαχάμας 27.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκελ 110, 'Ιουνίου 13.

ΡΟΚΟΣ Β.: Καραϊβικήν 32.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουνίου 12.

ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 90, 'Ιουνίου 17.

ΣΑΒΒΑΣ: Περσικόν Κόλπου 33.000 τόν. Ταϊτάν, Γουόρλντσκελ 87.5, 'Ιουνίου 13.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Καραϊβικήν 32.500 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 95, άμεσος φόρτωσις.

ΓΑΡΕΣΤΕΣΟ: Καραϊβικήν 52.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 75, άμεσος φόρτωσις.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (λιθ.): Δυτικ. 'Αφρικήν 260.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 20, 'Ιουνίου 16.

AROUND THE CLOCK SERVICE

"JUAN PETROU"

LAUNDRY-PROVISIONS-CABIN-DECK-ENGINE STORES

SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS

ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION

AVEN. 3E NO 73-46

P. O. BOX. 465, MARACAIBO - VENEZUELA

ALSO IN: LA SALINA - PUERTO MIRANDA - BAJO GRANDE - LA ESTACADA - PUNTA DE PALMAS - SAN LORENZO

PHONES: HOME 912832, OFFICE 912965 - 912960

TELEX: 62119 PETRU VE

Representative in Piraeus: John A. Parissis, Tel: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Parl Gr,

(Δ. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασε — δ. = δεξαιενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Δ. Πειραιάδ 13)5 διά Τουρκίαν	ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	Δ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 13)5
ΑΒΑΞ	62	11048	Δ. Κων(ο)πολιν 14)5 διά Κωνστάντζαν	ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	Δ. Βανκούδερ 13)5 διά Ινδιαν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	Ε. Ιντσόν 26)4	ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	Δ. Κόμπε 19)5 διά Παραμαρίπο
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	Δ. Κ. Τάουν 17)5 διά Χόγκ Κόγκ	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΪΤ	57	8160	Ε. Μπ. "Αύρες 22)5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	Ε. Ροζέριο 12)5	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	Δ. Ν. "Ορλεάνη 23)5 Γκάλβεστον
ΑΓΑΠΗ	69	10006	Δ. Μάλτα 23)5 διά Βουλώνη	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΤΙΚ	74	12498	Δ. Κόμπε 17)5 διά Πόχαντ
ΑΓΑΠΗ II	53	1838	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	77	12498	Ε. Λέπτη 1)6
ΑΓΑΠΗ III	53	2962	Εξωθ Τριπόλεως Λιθώνις από 21)1	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕ-ΙΖ	72	9025	Δ. Παναμάδ 14)5
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	14756	Δ. Σιγκαπόρην 24)5 διά Γιοκοχάμα	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ-Ι-ΒΕΡΥ	71	11702	Δ. Κ. Τάουν 16)5 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	Δ. Ν. Ύόρκην 25)5 διά Γκρότον	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	15387	Δ. Α. Πάλμας 30)5 διά 'Οδησσόν
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	Ε. Χακοντάτε 15)5	ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	Δ. Αρμιτζάν 27)5 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	Δ. Π. Σαΐδ 31)5	ΑΙΓΑΙΣ ΝΙΑΥ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	Δ. Κοκούρα 12)5 διά 'Ισπανίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	Ε. Χάρτα 26)5	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	Ε. Μπιλιμπάσ 22)5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	Δ. Π. Σαΐδ 3)6 διά Νταμάμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	δργεί εις Πειραιάδ από 13)9	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΛΟΤ	77	9800	εις Μπιλιμάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΟΗΡ	69	9355	ε. Π. Χάρκουρτ 16)5
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	Δ. Κ. Τάουν 29)5 διά Σκανδινανίαν	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΙΝΤ	70	9200	δ. 'Αμπουργον 29)4 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	άργει εις Χαλκίδα από 17)6	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	δ. Πόρτ Σαΐδ 5)5
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	8721	Ε. Ροζέριο 4)5	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ	63	21609	εις Δάντοιχ 23)5 (έπισκ.)
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12294	Δ. Μόντρεαλ 11)5	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	Ε. Νεκταρέα 13)5
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	Δ. Σουέζ 18)5 διά 'Ερ. Θάλασσαν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΕΥ-ΛΟΡ	77	9800	εις Μπιλιμάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	48	1545	έθυμοθ Ελανθ Ζακύνθου 23)5	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙ-Κ	71	11525	εις Μπιλιμάρι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	Δ. Ανεύνα 3)5 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ε. Β. Κοντιτούσσον 12)5 Μπ. 'Αύρες
ΑΓΓΙΑ ΕΥΧΟΜΙΑ	52	4138	Ε. Αλεξανδρειαν 26)5	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑΙ-ΦΟΥΝ	68	16702	δ. Π. Κελάγκ 26)5 διά Λιθερπούλ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	Δ. Σάντος 30)4 διά Μπαγκόκ	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	δ. Ρά. Σουκέριπ 10)5
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	Ε. Κων(ο)πολιν 21)4	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤ	70	9205	δ. Μπρόνουμπούτελ 5)5 διά Κούθα
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	Ε. Πειραιάδ 2)3	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΟ	69	9355	δ. Κ. Τάουν 28)1 διά Λουάντα
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	Δ. Κοραμάρ 27)5	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ-ΙΜ	69	9240	ε. Φελέτσουε 20)4 διά Λάγος
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	56	7837	Ε. Χόγκ Κόγκ 29)5	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	πλησίον Γιούσαν 27)5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	Δ. Λιοσανία 9)5 Δ. Γκουάιρα	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	δ. Τάντηπ Μπαϊ 18)4
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	9241	δ. Μπρόνουμπούτελ 17)5 διά Ρίγαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	55	18398	άργει εις Πειραιάδ από 28)4	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ε. Ιντσόν 19)5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	Δ. Νταρμπαν 3)5 διά Ν. 'Αμερικήν	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	δ. Σουέζ 7)5 διά 'Ιντσόν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	Ε. Μπέριον 19)5	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	δ. Πειραιάδ 24)5 διά Λαττάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	Δ. Ρόπερταν 20)5 'Αγ. Φραγκίσκον	ΑΙΓΙΒΟΝ	66	14383	ε. Νταμάρ 3)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5783	Ε. Πειραιάδ 20)4	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	65	40043	δ. Λεπτή Τσάρδης 9)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	47	2685	άργει εις Πειραιάδ	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	60	7563	δ. Αμδύργον 28)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	Δ. Χάρμπον ρόδη 26)5 Λένινγκραντ	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	67	3016	δ. Μπόνιν 29)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	Δ. Ντουάλ 13)5	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ-ΙΝΤ	74	16000	δ. Σουέζ 13)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	3972	δ. Πόρτ Σαΐδ 4)4	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	60	8368	δ. Παναμάδ 28)5 διά Καλλάρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	63	11502	δ. Δάντοιχ 17)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	Ε. Κουθέτ 29)5	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑ-Υ	58	9292	ε. Τάγκα 22)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	Δ. Ρόπερταν 26)5 διά Λουλέα	ΑΙΟΛΟΣ	78	10500	εις Ταντόσου ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΤΕΛΗΜΟΝ	62	9229	Δ. Αμδύργον 22)4	ΑΙΟΛΟΣ	72	9885	ρόπερταν 18)4 διά Λάγος
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	Δ. Ορλέανην 25)5 διά Χιούστον	ΑΙΟΛΟΣ ΣΑΚΑ-Υ	72	16313	δ. Κακογκάδα 16)5 διά Λιθερπούλ
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	47	2775	εις Πειραιάδ	ΑΙΟΛΟΣ ΣΑΝ	60	8368	δ. Ταραγκόνε 21)4 διά Λάγος
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΛΟΣ ΣΗ	63	11502	δ. Δάντοιχ 17)5
ΑΓΓΟΥ	59	7291	Δ. Ντακάρη 8)5 διά 'Αμπιτζάν	ΑΙΟΛΟΣ ΣΚΑ-Υ	78	10500	εις Ταντόσου ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΑΛΟΣ	63	9154	Δ. Λά. Γκουάρια 11)5	ΑΙΟΛΟΣ	72	7712	ρόπερταν 18)4 διά Λάγος
ΑΓΝΗ (δ.)	57	21159	ύπο παραλαβήν	ΑΙΟΛΟΣ ΓΚΡΕ-ΙΣ	56	6705	δ. Ταραγκόνε 21)4 διά Λάγος
ΑΓΝΗ	62	9951	Δ. Ριό 'Ιανέρηρο 22)5	ΑΙΟΛΟΣ ΠΡΑΓΚΡΕ	60	12808	δ. Αντζελέας 27)5
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	Ε. Ν. 'Ορλέανην 17)5	ΑΙΟΛΟΣ ΣΑΞΕΣ	66	3024	ρ. Ρουέν 21)4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32173	Ε. Ν. 'Υόρκην 27)5	ΑΙΟΛΟΣ ΣΗ	65	22118	δ. Χαμπτον ρόδη 20)5 διά Βραζιλίαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	Δ. Γιεράλταρ 30)5	ΑΙΟΛΟΣ ΣΙΝΕΣΙΡΥ (δ.)	59	17947	δ. Τάντηπ Μπαϊ 18)4
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	Ε. 'Αϊδι 19)5	ΑΙΟΛΟΣ ΣΚΑ-Υ	67	3020	δ. Πόρτ ο ντε Μπούχ 31)5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1824	Δ. Καεν 25)5 διά Καζαμπλάνκα	ΑΙΟΛΟΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	12734	δ. Βαρκελώνη 16)5 διά Καλαμπάρ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	Δ. Γκουχάμα 10)5 διά Σουέζ	ΑΙΟΛΟΣ ΤΖΟ-Υ'	56	8674	δ. Κολόμπο 22)4 διά Κεελάγκ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14873	Δ. Παναμάδ 26)5 διά Βαλτιμόρην	ΑΙΟΛΟΣ ΤΡΑΣΤ	69	6943	δ. Πόρτ ο λεστον 22)5 διά Βαλτιμόρην
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	Δ. Κων(ο)πολιν 12)4	ΑΙΟΛΟΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	65	10000	ε. Μπ. 'Αύρες 30)5
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	Δ. Γόδνια 22)5 διά Κιελον	ΑΙΟΛΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4998	δ. Μπάρι 27)5 διά 'Ανκόνα
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	Ε. 'Αμδέρσαν 3)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ	68	3960	δ. 'Αμδέρσαν 2)6 διά Καρφαγένην
ΑΕΙΤΙΟΣ	57	3220	Δ. Ρέλιας 10)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙ-ΙΟΝ	77	38484	δ. Ρόπερταν 1)6
ΑΕΤΟΣ	72	3069	Δ. Βενετία 2) διά Τζένταν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	δ. Μόντι 15)5
ΑΕΤΟΣ	57	1734	Δ. 'Αμδύργον 12)5 διά 'Οράν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32664	δ. Λ. 'Αντζελες 7)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	Δ. Γένοντας 15)5 διά Γκουαγιακίλ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦ	66	22362	δ. Κων(ο)πολιν 22)5 διά Λάγος
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	63	3812	Δ. Τενερίφ 19)5 διά Γουώρου	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ	66	22362	δ. Αθυούσταν 14)5 διά Γιεραλτάρ
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	54	1501	Δ. 'Αμδέρσαν 3)6 διά 'Αννάμα	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	55	13451	δ. Ανέθη Μπαϊ 4)5 διά 'Αμδύργον
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	65	8576	Δ. Μπρόνιμπούτελ 28)2 διά Μπάτα	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2238	δ. Τενερίφ 27)5 διά Λάγος
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4999	Ρεσίδε 6)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΤΑ	75	9753	δ. Ζεεμπρούγκε 9)5 διά Φλώσιγκ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	Δ. 'Αμδύργον 12)5 διά Κίναν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΤΑΣ	70	16224	δ. Παναμάδ 29)5 διά Πούσαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	16258	Δ. Ήοτζαμ 14)5 διά Κιουρασό	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΤΑΣ	78	14000	εις Τοίτα διό συμπλήρωσιν
ΑΘΕΝΗ ΣΚΑ-Υ	56	7719	Δ. Αμδέρσαν 31)5 διά Λάγος	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΤΑΣ	71	9868	δ. Διελίνιον 27)5
ΑΘΕΝΗ ΣΚΑ-Υ	56	5596	εις Χάρηραν 25)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΡΩΝ	59	14722	ε. Φιλαδέλφειαν 24)5
ΑΘΕΝΗ ΣΚΑ-Υ	54	5147	Δ. Ντόρλαδην 2 διά 'Αλγερίαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΡΩΝ	72	13638	δ. Γιοκοχάμα 6)5 διά Δυτ. άκ. ΗΠΑ
ΑΘΕΝΗ ΣΚΑ-Υ	54	5062	Δ. Ρούεν 13)4 διά Γουώρου	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΡΤΑ	75	22390	ε. Μπουσαν 27)5
ΑΘΕΝΗ ΣΗ	61	4903	Δ. Ρόπτερντα 2)6	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΤΙΑ	60	2222	δ. Βενετία 31)5 διά Πειραιάδ
ΑΘΕΝΗ ΣΗ	59	5115	Δ. 'Αμδύργον 17)5 διά Παναμάδ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΤΙΒΙΤΥ	60	9964	δ. Νορεσούτιμο 20)5 Ρόπτερντα
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	Δ. Παναμάδ 24)4 διά Βαλτικήν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΤΙΟΝ	76	11200	δ. Σάντος 21)5 διά Σικάγο
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	Δ. Πόρτ Σαΐδ 24)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΤΙΟΥΜ (δ.)	64	32224	δ. Φιλαδέλφειαν 6)5 διά 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	Δ. Σάντος 23)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΤΙΟΥΜ (δ.)	64	7877	δ. Ν. 'Ορλέανηρ 19)5
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	Δ. Πόρτ Σαΐδ 7)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΒΙΩΝ	69	15808	δ. Νταμάδ 28)5
ΑΘΗΝΑΙ·Σ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.)	58	16695	προσήρ. Εξωθ 'Αιλ. Μασκάλι 17)5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΒΩΡΑΔΑ	62	13120	δ. Λ. Πάλμας 28)4
ΑΘΗΝΑΙ·Σ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ (δ.)	58	13551	Ε. Χόγκ Κόγκ 10)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΒΩΡΑΔΑ	77	5723	δ. Ταμπίκο 17)5 διά 'Αλμιράντε
ΑΘΗΝΗΚ	67	48747	Δ. Αμδύργον 18)5 διά Μαυριτανί				

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις Πειραιά από 25)8)77	ΑΝΙΤΑ	76	4617	ά. Ρόπτερνταν 2)6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ	76	16438	ά. Χόγκ Κόγκ 21)1 διά Σικάγο
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15000	ά. Ρίο της 29)3	ΑΝΝΑ	60	14840	ά. Τόρ Μπαι 27)5
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Πειραιά 20)5 διά 'Αλγέριον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	άργει εις Πειραιά από 20)7)77	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Τάγκα 27)5 Ντάρ ές Σαλάμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	3153	ά. Λάς Πάλμας 11)4	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ά. Βουδάνη 31)5 διά Μομπάσα
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ά. Υόρκην 25)5
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ά. Μπέρο 10)5 διά Μαπούτο	ΑΝΝΑ Μ.	58	6617	ά. Αμέρισαν 20)5 διά Λάγος
ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	ά. Ρόπτερνταν 9)5 διά Κή Γουεστ	ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Θέουτα 11)5 διά Μόντρεαλ	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	έ. Κιέλον 30)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	55	3003	ά. Ρουέν 12)5 διά 'Οράν	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	άργει εις Πειραιά από 22)8
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ'	62	9055	ά. Νταμά 26)5	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Σινεύ 28)4 διά Κιναν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΗΝΤΕΡ	62	9055	ά. Αμερίσαν 14)5	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	δ. Π. Σαΐδ 3)6 διά 'Ιράν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	έ. Τζακάρτα 19)5	ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	έ. "Ααλμποργκ 25)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	57	8192	ά. Νταμά 22)5 διά Σουέζ	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	εις Κουτούκο 24)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΕΡ	58	7949	ά. Λάγος 31)3	ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ά. 'Αμέρισαν 19)5 διά Τρίπολιν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	έ. Σιγκαπούρην 20)5 διά Περσικόν	ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	έ. Μαρακάνιπο 13)5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	έ. Μορόβια 23)5	ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	έ. Λιθόρον 30)5
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	ά. Αλεξανδρειαν 1)5 διά Κούβα	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	έ. Λιασσανία 24)5
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ά. Γιοκούάμα 15)5	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΣΗ	71	30193	ά. Πλότσε 25)5 διά ΗΠΑ
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Μπ. Άρες 17)5 διά Σάντος	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΓΚΖ	58	9585	ά. Βουδάνη 25)5 διά Καράτοι
ΑΛΙΜΟΣ	54	1960	ά. Αμερίσαν 20)5 διά Τύνιδα	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΥΕΡ .	59	9584	δ. Π. Σαΐδ 14)5 διά Γκαλέστον
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9683	δ. Σουέζ 24)5 διά Περσικόν	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟ-			
ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	10950	ά. Ταμπα 14)5 διά Γαλλίαν	ΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ά. Γιουροπόρτ 20)5 διά Βραζιλίαν
ΑΛΑΚΟΡ	57	1839	ά. Σεβίλη 30)5	ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ ..	70	3973	ά. 'Αμέρισαν 12)4 διά 'Αλγέριον
ΑΛΑΚΥΝΙΑ	70	11826	ά. Μπάραν 23)5	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	έ. Χάμπτον ρόδς 13)5
ΑΛΑΚΥΝΙΣ	73	13631	έ. Κούρε 20)5	ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ	76	23149	ά. Λ. "Αντζελες 7)5 διά Τόκιο
ΑΛΑΚΥΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει εις Πειραιά	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	11000	εις Κούρε όποι συμπλήρωσιν
ΑΛΑΙΑΝΣ (δ.)	59	29626	ά. Ριγύεκα 28)5	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	δ. Σουέζ 28)4 Χό - Τσι - Μίνχ - Σίτυ
ΑΛΑΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. Γιεραπλάτα 15)5 διά Σάροχ	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ά. Χάμπτον ρόδς 21)5 διά Βραζιλίαν
ΑΛΑΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ά. Παναμά 24)5	ΑΝΤΙΜΙΡΑΛ Κ.	57	7450	έ. Λάγος 8)4
ΑΛΑΜΠΑΡΓΙΚΟ	62	1504	ά. Ραναμά 2)5	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	μετων. «ΑΜΑΛΘΕΙΑ»
ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ	57	3817	έ. Κωνιόπολιν 23)5	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Παναμά 17)5 διά Μπουσάν
ΑΛΑΜΠΙΣ	55	5564	ά. Λ. Πάλμας 27)4 διά Λάγος	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	έ. Πειραιά 5)5
ΑΛΑΝΤΕΑ	53	5963	ά. Π. Χαρκουρτ 14)5 διά 'Αμπιτζάν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	δ. Παναμά 3)3 διά Κούβαν
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ά. Μόντρεαλ 10)5 διά 'Ειρε	ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	δ. Σουέζ 31)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	ύπο παραλαβήν	ΑΟΥΡΕΙΑ	56	6020	έ. Πειραιά 28)5
ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	εις Σιτανός ύπο συμπλήρωσιν	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ά. 'Αστόν 31)5
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	ά. Σουέζ 22)5 διά Τζένταν	ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	εις Π. 'Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46277	ά. Ταραγκόνα 21)5 διά Μάλτα	ΑΠΕΣ	73	16397	ά. Νάρβικ 23)5 διά Πολωνίαν
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ά. Μόντρεαλ 10)5 διά 'Ειρε	ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	ά. Μπ. Μασάρ 18)3 διά 'Αντεν
ΑΜΑΛΔΕΙΑ	70	2724	ύπο παραλαβήν	ΑΠΟΛΩΝ	70	18662	ά. Ρεντί 27)4
ΑΜΑΛΙΑ	78	10600	εις Σιτανός ύπο συμπλήρωσιν	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	51	2331	ά. Σφάξ 24)5
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	ά. Πειραιά από 13)11	ΑΠΟΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Ταυτικό 21)5 διά Πενσακόλα
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Ιψηγούτις 27)5 διά Πειραιά	ΑΠΟΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Λιθόρον 29)5 διά Πάλερμο
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει εις Πειραιά από 18)10)73	ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ'	62	6929	έ. Πόρτ Πιρί 31)5
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	14000	εις Τοίτα ύπο συμπλήρωσιν	ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Σουέζ 31)5 διά Μογκαντίσιο
ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13166	έ. Κοκούρα 25)5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	59	8837	ά. Τακόμα 29)4 διά Γιοκοχάμα
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	έ. Βρέμην 30)5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ά. Βαλένθια 30)5 διά Λάγος
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	35868	ύπο παραλαβήν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Κονιόρα 24)5
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Κοραμάρα 20)5
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. Ντακάρια 27)4 διά Λάγος	ΑΡΑΜΟΝ	48	5041	ά. Λιθερπούλ 27)5 διά 'Ασσάμπι
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. "Ιψηγούτις 18)5 διά Πειραιά	ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	έ. Ελλέσαμπεθ 13)5
ΑΜΥΓΔΑΛΑ	57	8727	ά. Γιεραπλάτα 11)4 διά 'Αλγερίαν	ΑΡΓΟΙΚΟΣ ΚΟΣ	77	10003	ά. Παναμά 25)5 διά 'Αθάνα
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Μιζουσίμα 2)5	ΑΡΓΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	έ. Σουδίμπα 26)5
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10200	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Χάθρην 20)4 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	εις Αϊόι ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Μονφαλκόνε 8)5 διά 'Οράν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ά. Ντώρμαρην 9)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΡΓΟΣ	69	9868	έ. Κωνιόρα 13)5 διά Κίναν
ΑΝ. ΓΟΥ-Ι-ΣΤΟΝΤΟ	74	13348	έ. Κοκούρα 25)5	ΑΡΓΥΡΟΥ	59	8775	ά. Κολόποιο 24)5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	14000	εις Αϊόι ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1579	ά. Αλεξανδρειαν 23)5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9291	ά. Σουέζ 21)5	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	76	1579	ά. Κόρφα 2)6 διά 'Αμερίσαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Κ. Κουβιέρ 22)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΡΓΩ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	78	30800	έ. Σακάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΓ'	78	14000	εις Ορλέαντ 20)5	ΑΡΓΩ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	76	1579	έ. Σακάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	ά. Α. Αντζελες 23)5 διά Βαλτιμόρην	ΑΡΓΩ ΠΑΙΡΙΤ	76	1579	ά. Αμερίσαν 29)5 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ά. Γιοκούάμα 14)5 διά Σιγκαπούρην	ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΕ	76	1570	έ. Σπετζια 25)5
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	εις Μιούσιοπην 29)5	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1570	ά. Σουέζ 31)5 διά Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΤ	78	14000	εις Αϊόι ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Ρόπτερνταν 20)5 διά Χουέλδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	14000	ά. Γιεραπλάτα 24)5 διά Μόντρεαλ	ΑΡΕΤΗ Σ.	57	8559	ά. Ριγιέκα 15)4 διά Καρβαγγήν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥ	74	13633	ά. Βαλτιμόρη 17)5 διά Κόρτσι	ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Τένεβα 31)5 διά Καλόμπο
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΠ (δ.)	64	35333	ά. Γιεραπλάταρη 29)5 διά Μπετζάια	ΑΡΗΣ	56	8046	ά. Σιγκαπούρη 17)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Κομώ Μπαϊ 27)5	ΑΡΗΣ ΖΙ /	51	2491	ά. Σύμρην 3)5 διά Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	ά. Πόρσακρουν 16)5 διά Μπαγκόκ	ΑΡΗΣ VI	55	1216	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ά. Τολέδο 11)5	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	ά. Βίγκο 26)5 διά Ρουέν
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Τέρνο 10)5	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	9038	έ. Σουέζ 23)5 διά Κίναν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	57	2144	ά. Πειραιά 16) διά 'Αλγέριον	ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΠΑ	62	25672	ά. Σιγκαπούρη 25)5 διά 'Ινδονησίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Βαλγκαρέ 20)5 διά Κόρτσι	ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΠΑΙ	59	7052	έ. Στεπτίνον 13)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ά. Γιεραπλάταρη 29)5 διά 'Αλεξανδρειαν	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Αλεξανδρειαν 17)5 διά 'Ελλάδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ B	66	23571	ά. Αστόρια 4)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	έ. Σακάτ ύπο συμπλήρωσιν 22)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	69	15868	έ. Τέμα (όποιο 26)6)77	ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Αμέρισαν 26)5 διά Ρουέν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	ά. Ταγκούαράμας 19)5 διά ΗΠΑ	ΑΡΙΕΣ	60	8075	έ. Καζαμπλάνκα 1)2
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	ά. Αλεξανδρειαν 27)5	ΑΡΙΕΤΤΑ	63	1089	έ. Ν. Ορλέανη 26)5
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	ά. Πειραιά 25)4	ΑΡΙΣΤΕΤΑ	68	19750	έ. Κόμπε 21)5
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ά. Καράποτην 31)5 διά Μποναίρη	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Κολούμπια ρίθερ 17)5
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΙΣΤΕΤΑΙΔΗΣ	63	11374	ά. Κεμπεκ 11)5 διά Κούρδα
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	ά. Καράποτη 23)1	ΑΡΙΣΤΕΤΑΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	10348	ά. Καράποτη 17)5 διά Κολόμπο
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	ά. Μπούλεν 27)5	ΑΡΙΣΤΕΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΕΣ	57	6452	έ. Χόγκ Κόγκ 31)5 διά Κόμπε
ΑΝΔΡΙΑ II	64	10450	έ. Σιγκαπούρη 19)5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Τής 13)5 διά Λάγος
ΑΝΔΡΙΩΤΗ	56	8818	άργει εις Χαλκίδα από 16)2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	έ. Κολούμπια ρίθερ 2				

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	Ε. Κολόμπη 30)5	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9370	ά. Κ. Τάουν 17)5 διά Λάγος
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	Ε. 'Ιντον 16)5	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. 'Αμερόσαν 4)6 διά Φορταλέζα
ΑΡΧΙΧΗΜΑΝΗΣ	66	16142	ά. Ν. 'Ορλεάνην 24)4	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32230	δ. Παναμά 28)5
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Μπαλάκ Τέρμ. 16)4 Βραζιλίαν	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εις Ν. 'Ορλεάνην 7)12)74
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-				ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ά. 'Αντόντ 30)5
ΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Τάραντα 13)5	ΓΑΛΑΝΗΝ	60	10186	ά. Βενετία 12)5 διά Π. Νογκάρο
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	ε. Βοιωτία 14)4	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Μπαγκός 25)5 διά 'Ιράν
ΑΣΗΜΗΝΙΑ	66	35001	ε. Κακογάκα 21)5	ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	δ. Σουεζ 20)3 διά Β. Κορέαν
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Τεργεότην 5)5	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ε. Λ. Τούρλες 12)5
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΗΣ Α.			
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ Ζ.	53	13415	άργει εις Πειραιά	ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ε. Σικήρο 4)5
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΔΕΜΟΥ	72	20352	ε. Μπουσαν 13)5	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15900	ά. Χυτλά 29)5 διά Π. Κεμπλά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11123	ε. Λάς Πάλμες 1)6	ΓΕΩΡΓΗΣ ΗΠΩΗΣ	57	15421	ά. Γενόβα 1)6 διά Πειραιά
ΑΣΠΙΣ	59	9303	ά. Καζαππλάνκα 24)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Ριγιέκα 24)5 διά Θεούνη
ΑΣΣΙΟΣ	58	9378	ά. Λ. Πάλμας 3)5 διά Λάγος	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Λοηπτο 5)5 διά Μοκαμέντες
ΑΣΤΕΡΙ	63	13461	ε. Λάς Πάλμας 1)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	δ. Κουπούλιαν 27)5
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	65	6200	ε. Πειραιά 15)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Σιγκαπούρη 15)3
ΑΣΤΗΡ	72	13120	ύπο παραλαθήν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	63	28444	δ. Γιεραλάταρ 20)5
ΑΣΤΗΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	74	13633	ά. Λόντονεστον 22)5 διά Πόρσιγκρους	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ε. "Ειδόνημασθ 25)5 διά Μόντρεαλ
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	68	13766	ε. Σιγκαπούρη 22)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ε. Τζιμπούτι 19)5
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	64	33846	ά. Νεάπολιν 25)5 διά Γιεραλάτάρ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ε. Σπέτζα 26)5
ΑΣΤΡΟΝ	63	33375	ά. Μπρεμερχάφεν 6)4 διά Γιεραλάτάρ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Ντακάρ 14)5
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	52	1939	ε. Κίγκ' λον 26)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Λειέρες 18)5
ΑΣΤΡΥΠΑΛΑΙΑ	60	3890	ε. Βιρτούν 19)5 διά Μήλον	ΓΕΩΡΓ. Μ. II (δ.)	58	16605	εις Πειραιά από 19)6)77
ΑΣΖΑΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	55	1916	ε. Μονράντα 27)5	ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10008	δ. Σουεζ 28)5
ΑΣΖΑΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Φιλαδέλφειαν 16)5 διά Κιουρασάο	ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. Μουτσόρες 8)4
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. "Ηοτ Λόντον 15)5 δι' Ιαπωνίαν	ΓΕΩΡΓ. ΣΥΛΑΣ	70	18634	ε. Βοστόνη 24)5
ΑΓΓΙΑΙΤΥ	59	10505	ε. Σάν Αντονίο 21)5	ΓΕΩΡΓ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	δ. Σουεζ 25)4 διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΑΙΤΥ	49	4641	ε. Καλκίδες 6)3	ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	δ. Σάρπην 23)5 διά Χάρην
ΑΓΓΑΝΤΙΑ	60	8070	ε. Αυθούργον 14)4	ΓΕΩΡΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Βανκούμπερ 25)5 δι' ΉΠΑ
ΑΓΓΑΝΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Μπ. "Άρδες 24)5 διά Ρωσίαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΑΓΓΑΝΤΙ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ε. Ντόρμπριτ 29)5 διά Κ. Τάουν	ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19060	ύπο παραλαθήν
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	ε. Κορούνα 1)6	ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει εις Πειραιά από 10)1)71
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	6.6	40884	ε. Ρότερνταμ 31)5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ε. Ματάνζας 8)5
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΚΕΣ	6.6	100282	άργει εις Πειραιά από 16)5)77	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)5
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Θεότα 22)5 διά Καναδά	ΓΙΑΝΝΗΣ Α.	58	2875	ε. Ρότερνταμ 1)6
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	58	4684	ά. Γένοβα 8)5 διά Γιεραλάτάρ	ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Ντάρ ές Σαλάν 2)5
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	δ. Γιεραλάτάρ 24)4 διά Μόντρεαλ	ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ά. Μόπτιλ 6)5
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ε. Λουλέα 26)5	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ά. Γκήλογκ 29)4 διά Σαφάγκα
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	δ. Κωνουπόλιν 25)5 διά Μ. Θάλασσαν	ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	52	1699	ά. Ρ. Γκράντε 8)5 διά Γάνονην
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ε. Κομάρ Μπαΐν 26)5	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (δ.)	68	44742	δ. Π. Σαδί 14)4
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	ε. Σιδάρο 1)5	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Αμοτέρπαν 21)5 διά Κή Σουέζ
ΑΓΓΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ε. Αυθούργον 14)4	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ε. Νεάπολιν 2)5
ΑΓΓΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Αμπιτζάν 15)4 διά Π. Χάρκουρτ	ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9256	ά. Κολούμπα Ρ. 16)5 δι' Ήράκ
ΑΓΓΑΝΤΙΣ	63	6246	ε. Βενετία 9)4 διά Κλιαρί	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛ-			ά. Αμθέρσαν 2)6 δι' Ήράκ
ΑΓΓΑΝΤΙΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Γιεραλάτάρ 30)5 διά Βεγγάζην	ΚΟΥΨΗΣ	77	9783	ε. "Ειδόνημασθ 24)5
ΑΓΓΡΕΥΣ	74	13036	ε. Λιθερπούλ 2)6	ΙΑΝΕΥΔΑΛΑΣ (δ.)	65	28648	εξωθι Καράτα 8)5
ΑΓΡΟΜΗΤΟΣ	60	7673	ε. Πειραιά 3)11	ΓΙΟΥΒΕΝΑ	56	4891	ά. Μπάραν 22)1
ΑΓΓΙΑΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ε. Χούλ 26)5	ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΣ	72	8927	ε. Μομπάσαν 18)5
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	προσήρ. 28.00 Β. — 33.27 Α. 24)4	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	12921	ά. Καϊν 11)5 διά Μπορτών
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΙΝΤ	67	13091	ά. Ναγκόδια 5)5 διά Χιρούσια
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ξέωθι Μοντεύδειον 20)5	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Γάδινια 27)5
ΑΥΑΙΣ	72	16600	ε. Μπ. "Άρδες 25)5	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Κ. Τάουν 23)4 διά Τζακάρτα
ΑΥΡΑ	62	10323	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 15)5	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	δ. Σουέζ 2)6 διά Μομπάσα
ΑΥΡΑ	59	9360	δ. Γιεραλάτάρ 28)5 διά Κονίνεντ	ΓΙΟΥΡΚΟ ΑΙΝΚ	53	4481	ά. Κόρχ 7)5 διά Βερακρούς
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	ά. Γκότενπουργκ 25)5 διά Κοπεγχάρη	ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	69	3982	ά. Ιλασάγιες 23)5
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ	56	8136	δ. Μπιλπάνο 30)5 διά Π. Χάρκουρτ	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΝΘ	69	4037	ά. Ρουέν 20)4 διά Λάγος
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Ρουέν 27)4	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	8100	δ. Σουέζ 20)4
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΟΛΕΤ	66	2979	ε. Χάμπτον ρόδος 24)5	ΓΙΟΥΡΓΟΠΟΥΙΝΤΥ	77	14275	ά. Κεμπέκ 12)5 διά Κούθα
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ-ΟΝ	58	8331	ε. Ντακάρ 3)5	ΓΙΟΥΡΓΟΥΟΥΑΙΝ	58	8275	ε. Σιγκαπούρη 28)5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19500	ά. Αμπιτζάν 1)5 διά Πειραιά	ΓΙΟΥΡΚΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	ά. Μπούριψ 5)4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	δ. Ντωρμπάν 7)5 δι' Ιαπωνίαν	ΓΙΟΥΡΟΗΝΤΕΡ	72	18885	ά. Φρίπορτ (Μπαχ) 4)5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-			ε. Αλεξάνδρεαν 28)5	ΓΙΟΥΡΟΔΙΟΓΚΕΡ	65	7063	ά. Τέάκονθιδ 5)5 διά Βενεζουέλαν
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ά. Μανάους 20)4 διά Π. λά Κρούτ	ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	ά. Μόζι 22)5
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Βενετία 31)5	ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ά. Π. ντ Μπούκ 18)5 Αδγόνταν
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Παρόγιες 19)5 διά Λάγος	ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΣΑΝΙ	72	4481	ά. Βανκούδερ 15)5 Αδόρταλαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	δ. Κωνουπόλιν 11)5 δι' Όδησσον	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥ'ΑΟΡ	52	6790	δ. Σουέζ 10)4 διά Γένυπτο
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Πόρτ Σαδί 29)5	ΓΙΟΥΡΟΣΗ	65	9572	ε. Τέναντ 20)5
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ:Υ	77	14274	ά. Μπάραν 19)5
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ά. Λάγος 10)4	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	74	20623	ά. Κοράματ 19)5
ΒΑΡΑΗΣ	60	3476	ε. Αμέρεσαν 23)4	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡ	66	5009	ά. Μπρούνομπουτελ 19)5 διά Ροστόκ
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	56	20022	ά. Αλεξάνδρειαν 30)5 διά Ράς Σουκέιρ	ΓΙΟΥΡΟΤΡΟΠΑΣ	66	11138	ά. Γιοκασία 15)5 διά Γιοκοχάμα
ΒΑΣΙΑΛΙΚΗΣ	58	13459	ε. Σιγκαπούρη 12)5 διά Βιετνάμ	ΓΙΟΥΡΟΤΡΟΠΕ	57	8539	ά. Μπρούνομπουτελ 6)5
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	7686	ε. Ρότερνταμ 18)3 διά Πούνια	ΓΙΟΥΡΟΤΡΟΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	ά. Μόντρεαλ 8)5 διά Κούθα
ΒΑΣΙΛΗΣ	58	12368	ά. Χάμπτον ρόδος 16)5 διά Κίγκοτον	ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	ά. Π. Σαδί 2)6
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	δ. Μομπάναν 28)4 διά Ντάρ ές	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Σαδί 1)6
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	51	1871	εις Ζαάνταυ	ΓΙΩΡΓΗΣ	57	5943	εις Χαλκίδα 16)10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	10189	ά. Λάγος 31)3	ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	ε. Φρήπορτ 21)5
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-			ε. Υόρκην 26)5	ΓΚΑΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ-			
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ά. Θεότα 23)5 διά Λάγος	ΑΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Αμέρεσαν 3)6 δι' Ακαζούτλα
ΒΗΤΑΓΟΥ-ΙΝΤ	56	8411	ά. 'Αλεξάνδρειαν 30)5	ΓΚΑΛΕΝΤ ΗΓΚΑ	73	12959	ά. Μαπούτο 15)5
ΒΗΤΑΚΑΛΛ	57	9722	ά. Ντάρμπαν 29)5 δι' Ήράκ	ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	ά. Ακαζούτλα 18)5
ΒΗΤΑΚΑΡΙΕΡ	59	13381	ά. Μπρούνομπουτελ 23)5	ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ά. Βιλαγκόντον 22)5 διά Χιούστον
ΒΗΤΑΜΑΡ	56	8895	ά. Μ. Καυτόπιας 24)5 διά Σουέζ	ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Καζαμπλάνκα 15)5 Ν. 'Ορλεάνη
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Κωνουπόλιν 23)4 διά Μ. Θάλασσαν	ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	53	6000	άργει εις Πειραιά 23)7
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	ά. Φόνευς 22)5 διά Κωνστάντζαν	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Βενετία 31)5 Καζαμπλάνκα
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΩΛ. δ.	58	13186	άργει εις Πειραιά 28)5 διό 12)5)76	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8122	ά. Χούντα Πότι 1)6
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Κέπι Τάουν 30)5	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ-ΝΤ.	60	8150	ά. Έμπιτ Μα. 10)5 διά Μπάραν
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Σαδόνα 1)6	ΓΚΛΟΥΡΥ	52	2077	ά. Σουέζ 21)5
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. Π. Πάλμας 25)5 διά Κ. Τάουν	ΓΚΟΚΟΛΑ	71	3181	ά. Λ. Πάλμας 10)3
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	15100	ε. Μίκε 12)5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥ-	78	14000	ά. Μόντρεαλ 4)5 διά Βενεζουέλα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 11)5 διά Γκιζάν	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑ	77	14530	ά. Πουνταρένας 13)5
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ε. Καράτα 18)5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	8772	ά. Τζιμπούτι 1)5
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Χόκη Κόγκη 1)6 διά Β. Κορέαν	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Αγάσιρ 24)5
ΒΙΡΤΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Βιτόρια 27)4 διά Ροστόκ	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΡΗ	72	12958	ά. Π. δρ Σπαϊν 11)5 διά Χιούστον
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Πόρτ Αθρού 13)5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ά. Γεραλάτάρ 26)4
ΒΟΡΙ	57	7727	ε. Αλεξάνδρειαν 2)6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ά. Παναμά 16)5
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Πόρτ Σαδί 27)5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	78	14530	εις Σιμζού ύπο συμπλήρωσιν
ΒΟΥΛΑ	58	8334	άργει εις Χαλκίδα από 2)10				
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Τής 28)5 διά Ν. 'Ορλεάνη				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟ-	68	2756	ε. Π. Τέρροι 20)5				
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	εξωθ				

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΙ .	54	6782	ά. Μπουενεβεντούρα 11)5 Νικαράγουα	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ .	78	16400	ά. Αμέρεσαν 26)5 διά Τάμπα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .	68	10396	είς Ραθέννα 17)5	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'Μ .	72	16398	δ. Παναμά 28)5 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .				ΔΩΡΟΣ .	56	9070	δ. Νεκοτέα 9)5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .							
ΛΕΝΤΖΕΡ .	78	14530	είς Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν	E. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .	58	9431	ά. Μουτσούρε 24)5 διά Κούθα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ .	72	12959	ά. Γκουαγιακίλ 27)5 Κρίστομπαλ	E. Μ. ΙΣΑΙΑΚΗΣ δ. .	60	24532	ά. Ν. "Ορλέανη 10)5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ .	74	13036	ε. Βοστώνη 12)5	ΕΒΕΛΥΝ (δ.) .	59	12662	είς Ρ. Γκράντε 24)4 (έπισκ.)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ .	69	11148	ε. Ν. "Υόρκη 16)5	ΕΒΙΑ .	61	10029	δ. Μάλτα 31)5 διά Θέουτα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡ-				ΕΒΙΣΤΑΡ .	62	3505	δ. Κων/πολιν 2)4
ΤΣΙΟΥΝ .	77	13000	ά. Ροζάριο 8)5 διά Μπ. "Άρες	ΕΒΜΑΡ .	62	16396	δ. Βαλένθιος 31)5 διά Βιραλτάρ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ .	77	14531	ά. Ροζάριο 13)5 διά Μπ. "Άρες	ΕΒΡΟΣ .	62	29632	άργει είς Πειραιά διά 17)11
ΓΚΟΑΝΤ, ΧΟΡΑΙΖΟΝ .	75	13036	δ. Παναμά 8)5 διά Τόνιδα	ΕΒΡΟΣ .	63	15983	ά. Μόντρεαλ 9)5 διά Μεγ. Λίμνας
ΓΚΟΥΛΙΑΣ .	67	20173	δ. Παναμά 22)5 διά Χιούστον	ΕΘΝΟΣ .	77	16726	είς Χακοντάτες υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ .	70	11527	ά. Λείσεος 19)5 διά Λομπίτο	ΕΙΡΗΝΗ .	58	8009	Ε. Κ. Τάουν 2)6
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ .	63	26940	ε. Ν. "Ορλέανη 25)5	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ .	62	8425	Ε. Κάντλο 26)4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ .	63	8628	υπό παραλαβήν	ΕΙΡΗΝΗ Λ. .	56	10289	άργει είς Πειραιά διά 17)2)77
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ .	65	20765	ά. Μόντρεαλ 17)5 διά Βραζιλίαν	ΕΙΡΗΝΗ Μ. .	63	8309	ά. Γένοβα 24)5 διά Βαρκελώνη
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ .	57	10008	δ. Κων/πολιν 26)4	ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΙΟΥ .	58	7053	υπό παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ .	63	8432	είς Σιγκαπούρην	ΕΙΡΗΝΗ ΕΥΔ .	54	7835	ξ. Σουέζ 4)5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣ-				ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ .	66	29864	ά. Κόμπε 22)5 διά Λ. "Αντζελες
ΠΟΡΤΕΡ .	62	8631	δ. Παναμά 24)5 διά Χονιάρα	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ .	67	24698	δ. Τάμπα 23)5 διά Λ. "Αντζελες
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ .	73	6415	προσήρ. είς Ρίζερ Όυρουγουάνη 5)5	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ .	58	10153	Ε. Π. Σάδι 21)5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ .	70	9916	δ. Λομπίτο 25)3 διά Λουάντα	ΕΚΑΒΗ .	56	11528	άργει είς Πειραιά διά 9)11
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ .	57	2885	ε. Π. Σάδι 26)5	ΕΚΤΟΝ .	62	11428	Ε. Ρουέν 19)5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'-ΙΣ .	57	8644	ε. Σιγκαπούρην 28)5	ΕΚΙΩΡ .	70	16258	ά. Θάντερ Μπ. 17)5 Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΩΡ .	57	9132	δ. Ντούντη 25)5	ΕΚΙΩΡ .	58	8647	υπό παραλαβήν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ-ΙΤ .	63	15373	ά. Μπ. "Άρες 6)5 διά Πορτογαλίαν	ΕΑ ΙΝΚΑ .	53	2007	είς Σάρπηνες
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ .	65	23570	δ. Ντόρμπαν 30)5	ΕΑΡΚΑΔΙΑ .	58	5109	Ε. Βοστώνη 28)5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ .	62	15389	ε. Σ. Λορέντζ (Άργ.) 3)5	ΕΛΦΩΙ .	68	19667	ά. Κομώ Μπ. 22)4 διά Κούθα
ΓΚΡΑΝΤΟΝ .	66	9805	δ. Βοστώνη 19)5	ΕΛΑΦΙΝΑ .	73	14969	Ε. Λ. "Αντζελες 25)5
ΓΚΡΕ-Ι-Σ .	57	7768	ε. "Αμδούργον 16)1	ΕΛΓΙΑΝΝΙ .	70	12791	ά. "Αγ. Δομίνικο 27)2 Π. Καμπέλο
ΓΚΡΕ-Ι-Σ .	58	8561	δ. Ντακάρ 17)5 διά 'Αμπιτζάν	ΕΛΕ-Ι-ΣΤΡΙΑ VI .	51	7264	Ε. Μπ. "Άρες 8)5
ΓΚΡΕ-Ι-Σ Λ. .	71	16306	ά. Ν. "Ορλέανη 21)5	ΕΛΕ-Ι-ΣΤΡΙΑ VII (μ.) .	55	16207	άργει είς Πειραιά διά 11)1)75
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ .	62	7251	δ. Βερακρύδης 23)5	ΕΛΕ-Ι-ΣΤΡΙΑ VIII .	59	9237	δ. Σουέζ 30)5
ΓΛΑΡΟΣ (δ.) .	68	103997	άργει είς Πειραιά διά 21)4)77	ΕΛΕΝΑ .	56	6834	είς Αμπιτζάν 1)5
ΓΛΑΥΚΟΣ .	68	16320	δ. Μπρούνουποτελ 6)5 Λ. Τσάρλς	ΕΛΕΝΑ Κ. .	62	7888	ε. Σουραπάνγια 23)5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ .	65	12948	ε. Πιοκοχάμα 23)5 Γιοκοσούκα	ΕΛΕΝΗ Α. .	45	3755	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΜΑΣΑ .	71	4731	δ. Φιλαδέλφειαν 28)4	ΕΛΕΝΗ Κ. .	55	4084	δ. Λά Παλλίς 22)5 διά Βαλτικήν
ΓΟΡΓΩ .	58	7061	δ. Έλασνόρες 9)4	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.) .	53	8985	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΕΣΤΑΡ .	57	9475	ε. Φάλμουρης 27)5	ΕΛΕΝΗ Μ. .	58	8446	ε. Βίζακαπατινάμ 17)5
ΓΟΥΙ-ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ .	54	3985	ε. Αμπιτζάν 7)5	ΕΛΕΝΗ Τ. .	49	4294	ε. Σαδόνης 5)4 (έπισκ.)
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .	76	19261	ά. Άλφρεντ 18)5	ΕΛΕΝΙΑ .	63	5289	ε. Ρόττερνταμ 31)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ .	75	19451	δ. Κολούμπια 11)5	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ .	54	12502	ά. Τάύν 2)5 διά 'Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ .	72	19426	ά. Λ. "Αντζελες 10)4 διά Γιοκοχάμα	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ .	51	6736	δ. Λομπίτο 14)3 διά Λουάντα
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ .	76	19261	δ. Φιλαδέλφειαν 23)5 διά Βανκούμερ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ. .	57	9233	ε. Καράτσι 29)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ .	73	19451	ά. Αμδούργον 26)5	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ .	57	10371	δ. Σουέζ 5)5 διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ .	74	19261	δ. Γιοκοχάμα 22)5 διά 'Ισπανομάκι	ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΙΑ .	67	11429	δ. Πλαναμά 28)5
Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ .	77	19261	δ. Ρόττερνταμ 18)5	ΕΛΕΥΘΡΟΠΑ .	71	12084	ε. Γιοκοχάμα 23)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ .	73	19451	δ. Παναμά 5)5 διά Ειρηνικόν	ΕΛΕΥΣΙΣ .	65	10037	ε. Σάουθεντ 'Ανκορ. 1)6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ. .	74	18305	ε. Σιγκαπούρην 28)5 διά Μπαγκόκ				
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.) .	74	18204	ε. Σάντος 23)5				
Γ. ΠΡΟΒΑ-Ι-ΝΤΕΡ δ. .	75	18265	ε. Ν. "Υόρκη 21)5				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.) .	65	35642	είς Πειραιά 19)4				
ΓΟΥΩΛΤΕΡ .	54	4389	δ. Γιόρκατάρ 28)5 διά Πάτραν				
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.) .	62	24749	ε. Ν. "Ορλέανη 22)5				
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV .	72	9070	ε. Σαθάνα 26)5				
ΔΑΝΑΟΣ .	63	7833	ά. Μπαρανκίλα 23)4 Καρθαγένην				
ΔΑΝΑΟΣ .	58	4595	ά. "Αμπερνταν 29)4 Βεγγάζην				
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.) .	74	19451	δ. Ντώρμπαν 21)5 διά Περσικόν				
ΔΑΦΝΟΣ .	60	8088	ε. Μοχαμένκα 24)5				
ΔΕΦΟΙ .	65	20964	υπό παραλαβήν				
ΔΕΜΑΡΓ .	64	9107	ά. Τάραντα 26)5 Έσμεράλδα				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ .	60	11489	δ. Τζιμπούτη 22)4 διά Κίναν				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΔΙΑΒΡΙΔΗ .	67	11659	ε. Ριγιέκα 20)5				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. .	63	8877	άργει είς Πειραιά διά 2)4)77				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ. .	51	1575	ε. Κούν 18)5				
ΔΗΛΑΟΣ .	70	8825	ε. Σιγκαπούρην 26)5 διά Π. Σάδι				
ΔΗΜΗΗΤΡΑ .	68	9583	δ. Σιγκαπούρην 26)5 διά Ντακάρ				
ΔΗΜΗΗΤΡΑ .	64	3342	δ. Μπρούνουποτελ 14)5 Ντουάλα				
ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ .	58	8636	ε. Ρ. "Ιανέρον 11)4 διά Ραθέννα				
ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ .	55	5397	ε. Πειραιά 28)5				
ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ .	77	3977	ά. Παλλίς 23)5				
ΔΗΜΗ. Α. ΛΕΜΟΣ .	73	35545	ά. Βανκούμερ 24)5 διά Γαλλίαν				
ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ Ε. .	68	11362	ε. Ριγιέκα 31)5				
ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ Κ. .	56	1784	ά. Π. Πάλμας 25)4 Π. Χάρκουρτ				
ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ Λ. Φ. .	63	18826	ά. Μόντρεαλ 19)5 διά Αποργαλίαν				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΗ .	71	10190	ά. Χόγκ Κόγκ 3)5				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.) .	71	38172	δ. Γέρβατάρ 1)5 διά Λιθύην				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .	63	10523	ε. Λείσεος 1)6				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. .	63	7787	δ. Χαμίνα 24)5 Άλεξανδρειαν				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. .	61	9556	ά. Μπ. "Άρες 18)5 διά Ρόττερνταμ				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. .	58	2674	δ. Μπιλαύπα 1)6 διά Διεπήνη				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. .	52	4430	δ. Σουέζ 26)5 διά Τζένταν				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. .	58	3441	δ. Σουέζ 1)6 διά Σάρτζαχ				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. .	51	2214	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΗ .	71	16226	ά. Ταλκαχάνουάν 20)5 Χουάσκο				
ΔΗΜΟΣ .	54	4486	ε. Πειραιά 16)3				
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .	77	9437	δ. Σουέζ 1)4				
ΔΗΜΟΣ ΣΕΒΗΝΟΣ Β. δ. .	58	16277	ε. Στεππερταν 15)5 Γιόρκατάρ				
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ .	64	6275	ε. Ρ. "Ιανέρον 19)4 διά Λάγος				
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ .	59	4161	δ. Π. Λίμον 12)5 Παναμά Σίτου				
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .	77	6400	είς Πέραμα υπό συμπλήρωσιν				
ΔΙΑΜΑΝΤ .	58	3622	ε. Ν. "Ορλέανη 22)5				
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-ΡΑΣ (μ.) .	72	42250	είς Χιούστον 3)4				
ΔΙΑΝΑ .	51	2758	είς Πειραιά 26)9				
ΔΙΑΣ .	71	16606	δ. Παναμά 13)5 διά Ν. "Ορλέανη				
ΔΙΑΥΓΜΟΙ .	76	19166	ε. Ντώρμπαν 12)5 Ν. "Αμερικήν				
ΔΙΔΩ .	46	3851	ε. Στεππερταν 24)5 διά Νιγηρίαν				
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.) .	64	42314	ε. Π. Χάρκουρτ 14)5 διά 'Αμδούργον				
ΔΙΡΟΥΣ II .	59	7801	ε. Ρουέν 13)5				
ΔΙΩΡΗΝ .	54	1832	ε. Βρέμην 29)4 διά Τρίπολιν				
ΔΙΩΡΗ .	54	4784	ε. Ρόττερνταμ 25)5				
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ .	72	19162	ε. Βίλλα Κονιστούσιον 13)5				
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ .	57	10032	ε. Π. Σάδι 25)5				
ΔΡΟΜΩΝ .	64	1657	ά. Π. ντε Μπούκ 31)5 Γιόρκατάρ				
ΔΡΥΣ .	63	22211	ά. Ντώρμπαν 31)5				
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ .	53	5755	ά. Δουσκέρχην 19)5				
ΔΩΔΩΝΗ (δ.) .	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΔΩΡΙΕΥΣ .	58	8431	δ. Γιόρκατάρ 31)5 διά Βρέμην				
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ .	70	18662	δ. Π. Σάδι 26)5 διά Βρέμην				

ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	Ε. Αμέροσαν 29)5
ΕΥΑ	59	11894	ά. Λιθερπουλ 1)6 διά Σαγκούντο
ΕΥΑ	73	3717	δ. Σουέζ 26)5 διά Τσακάρτα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ά. Χώλ 2)6 διά Π. Σουδάν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Σπέτζια 29)5 διά Σκίκντα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ά. Μπαμόρτ 9)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ε. Ταραγκόνα 27)5
ΕΥΑΝΗ	59	7271	ε. Βαρκελώνη 23)5
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ε. Γκράντζισαουθ 1)6
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Χόρην 14)5 διά Ρόττερνταμ
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ά. Ορλέαν 26)4 διά Κόναχρυ
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ά. Αντζέλες 24)5 διά Νιγηρίαν
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ε. Σπέτζια 28)3
ΕΥΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Χούλ 1)6
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Μπαστόρτα 27)5 διά Μπ. "Αύρες είς Τότα όποι συμπλήρωσιν
ΕΥΔΗΜ. ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	14100	ά. Σάντος 6)4 διά Λάγος
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Μπρούνομπουτελ 15)5 Κλαϊπέντα
ΕΥΕΠΙΣ	51	4177	ά. Μόντρεαλ 5)5
ΕΥΗ Λ.	67	14800	ε. Μπαρέλα 2)3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Ναυάρου 16)5 διά Ιαπωνίαν
ΕΥΟΥΜΗΣ	63	9991	άργει είς Πειραιά διόπ 2)3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Γιοκασί 18)5
ΕΥΜΑΡ	57	8677	ά. Βαλένθια 31)5 διά Γιεραλτάρ
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Γιοκάχαμα 20)5 Μελβούρνην
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ά. Μπάραν 5)3
ΕΥΠΟΙΑ	68	16004	ά. Έμδεν 26)4 διά Σικάγον
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Μπασόντα 11)5
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	όποι παραλαβήν
ΕΥΤΕΡΗ	55	7798	ά. Μπεντ 29)4 διά Κάντλα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ά. Σ. Τζών 4)3
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Ντόρμπιταν 30)4 διά Βρέμην
ΕΦΗ	58	2555	εις Αύγουστα
ΕΦΗ	55	5008	ά. Σαδύννα 26)5 διά Σάντος
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ά. Σαδάννα 6)5 διά "Αρούμπα
ΖΑΝΕΙ	58	4529	ά. Μπιλμάτα 31)5
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30165	ά. Βαλιτιόρδην 20)5
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Καρπάτοι 29)5 διά Μαντράς
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΝΗΣ	65	31768	ά. "Άλγεθίρας 27)5 διά Τέξας
ΖΕΑ	60	3324	ε. Αμέροσαν 19)5
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4998	ά. Μόντιλ 23)4 διά "Άλγεριον
ΖΕΑ ΣΚΑΥ-	58	4169	ά. Δουνικέρην 18)5
ΖΕΤΑ Μ.	67	8168	όποι παραλαβήν
ΖΕΣ	60	11687	ε. P. "Ιανέρτον 20)5
ΖΕΣΥΡΟΣ	77	16300	ά. K. Τάουν 22)5 διά Ιαπωνίαν
ΖΕΣΥΡΟΣ	56	4428	ά. "Αμβούργον 20)5 "Αλεξάνδρειαν
ΖΗΝΩ	68	9582	ε. Τάύν 18)5
ΖΙΝΙ	76	11366	ά. Λ. Πάλμας 27)4 διά Λάγος
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ε. Ουντεθέλλα 20)5
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	εις Πειραιά 15)12
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ά. Ντόρε 27)5
ΖΩΗ	39	1266	ά. Βηρυτών 8)5 διά Πόρτισι
ΖΩΗ Γ.	57	3828	ά. P. "Ιανέρτον 6)5 διά Χιούστον
ΗΒΗ	70	286	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΓΚΑ	72	9980	ε. Βαλιτιόρδην 26)5
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Βομβάνη 19)5
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ.	56	4039	ε. Μαντράς 4)11
ΗΛΙΟΣ	62	10741	ά. K. Τάουν 5)4 διά Λάγος
ΗΛΙΟΣ	57	4499	ε. Βηρυτών 21)5
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. N. "Ορλέαν 19)5
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. "Αμέροσαν 3)6
ΗΡΩ	65	23535	ε. Φιλαδέλφειαν 24)5
ΗΣΤΑΡ	57	9473	ε. Γάνδην 17)4
ΗΣΤΡΟΥΙΝΤ	68	10642	ά. "Αγ. Βικέντιον 14)5 Χιούστον
ΗΣΠΟΡΤ	67	27018	ά. N. "Υόρκη 2)5 διά Χιούστον
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Ροτάριο 11)5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	ά. Λ. Πάλμας 27)5 διά Ντακάρ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ Η.	73	44746	όποι παραλαβήν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ	67	75500	δ. Γιεραλτάρ 4)5 διά Κιουρασάο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ	68	52400	όποι παραλαβήν
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Λ. Πάλλις 13)5 διά Βαλτικήν
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ε. Στεττίνον 23)5
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12548	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 22)5
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΑΝΤ	76	9444	ά. Ν. "Υόρκη 7)5 διά Σάντος
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Π. Νούρδ 6)5 διά Γκαμπόν
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	58	9603	ά. Κολόπο 23)5 διά Ντόρμπιταν
ΘΕΑΝΩ	74	13639	ά. M. Καμπούς 30)5 διά Ντουκάτη
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Σαντάπερ 29)5 διά Ραθέννα
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Ντουντήρ 23)5 διά Φλώσιγκ
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ά. Λ. Σάρρλς 23)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ.	77	9794	ά. P. Γκραντε 26)5 διά Σακάτα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	εις Τζένταν όποι 1)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-			
ΒΡΙΔΗΣ	68	10750	ά. Π. Σάδιο 26)5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ά. Γιεραλτάρ 31)5 διά Πειραιά
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ε. Βιζακαποτάνιο 26)5
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	42983	ε. "Αμβούργον 29)5
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ά. Α. "Αντζέλες 24)4 Κέρδος διλ
ΘΕΟΠΑΙΑΣ (δ.)	60	21962	ε. Φιλαδέλφειαν 30)5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	61	10591	ε. "Ισκεντερόν 20)5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ά. Π. Σάδιο 26)5
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Θέουταν 27)5 διά Καναδά
ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ά. Γιεραλτάρ 22)5 διά Σομπρέρο
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Π. Αρένας 18)5 διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. "Αμέροσαν 31)5 διά Ρόττερνταμ
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ε. Τσουρκάτα 23)5
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	58	9937	ε. Αυθέροαν 1)6
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	73	10460	ά. Τής 19)5 'Αν HΠΑ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ά. Θέουταν 28)5 Νοδώρωσισκην
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ά. Ήσταχαν 1)6 Μίλφ. Χάφεν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	66	5898	ε. Πειραιά 10)5
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ε. Τζακάρτα 17)2
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ά. Τακόμα 18)5 διά Γιοκοχάμα
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ά. Ντακάρ 8)5
ΘΗΡΑ	60	6155	ά. "Αμέροσαν 29)5 διά Ντουάλα
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	77	14100	εις Τάτα όποι συμπλήρωσιν
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	ά. Κομπίνα 7)4 διά Λουάντα
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	66	51417	ά. Τένεντ Τέρι. 16)4 διά Μεθίλ
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	68	48935	ά. Φάλμουτ 14)4 διά Φλώσιγκ
ΘΙΣΛ ΣΤΑΡ (μ.)	70	50455	ε. Βιλέμουσάθ 25)5
ΘΩΜΑΣ Α.	58	51213	ά. Πειραιά 29)5 διά Ντακάρ
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Αύγουσταν 15)5 Βελτιμόρην
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Κων)πολίν 13)5 Μαρόην θάλασσαν
ΙΑ	71	9426	ά. Γιεραλτάρ 27)4 διά Καρθαγένην

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Μόζι 22)5 διά Νταμάρ
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Μπιλιμάριο 28)5
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41201	ά. Μπωμόντ 18)2
ΙΖΑΜΠΕΙΤΑ	55	7470	προσήρ. "Αιγαίν Μάνταφι 30)4
ΙΖΟΜΠΕΙ	57	9746	ά. "Αιγαίν Μάνταφι 5)5
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Ντακάρ 27)3
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Καζαμπλάνκα 29)5
ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΓΑΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Σιγκαπούρη 19)5 διά Μανίλα
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Σιγκαπούρη 31)5 διά Φίτζι
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Νεάπολιν 31)5 διά Λεμεσόσ
ΙΠΠΙΟΝ	69	11489	ά. "Αιγαίν Ντ. 29)5
ΙΛΕΝΑ	76	15261	ά. Μπ. "Αθρες 23)3 Λά Γκουάρια
ΙΝΓΚΑ	58	3860	υπό παραλαβήν
ΙΝΔΑΙΜΗΣΙΑ (δ.)	52	6633	ά. Σιλικάτα 19)4 διά Σουραπάγια
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ά. Ελισιόρε 19)5
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Αδύουσταν 19)5 διά Χιούστον
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ά. Χογκ Κόγκ 21)5 διά Κόμπε
ΙΝΩ	54	4339	ά. Βούδην 29)5 διά Λιθερπούλ
ΙΟΝ	63	7832	ά. Φιλαδέλφειαν 20)5 διά Χιούστον
ΙΛΕΝΑ	57	1976	ά. Παραλαβήν
ΙΝΓΚΑ	58	3860	ά. Παραλαβήν
ΙΝΔΑΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Γιεραλτάρ 28)5
ΙΡΑΝΤΑ	57	4892	ε. "Αντόντ 21)5
ΙΡΙΣ	59	8479	ε. "Αλγέριον 20)4
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Ντακάρ 5)5
ΙΡΙΣ	55	5117	ά. Πειραιά 27)3
ΙΤΑΛΙΑ	72	4999	ά. Παναμά 22)5
ΙΧΘΥΕΣ	46	6727	ε. Ν. "Ορλέανη 26)5
ΙΩ	58	19166	ά. Π. Σάδιο 27)5
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	7230	ά. Ούντεβάλα 17)5
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22671	ά. Φιλαδέλφειαν 1)5 διά "Αρούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	12230	άργει είς Πειραιά διόπ 21)4)75
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	8380	ά. Μπουεναβεντούρα 8)5
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	3162	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΕΑΙ-		8564	ά. Αύγουστα 28)2
ΙΟΥΝΗΣ			
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ά. Ντόρμπιταν 23)5 Ν. "Αμερικήν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Βανκούδερ 2)4 διά Ν. "Αφρικήν
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Ρόττερνταμ 28)4 διά "Άλγεριαν
ΚΑΒΑΛΑΕΡΑ	66	4338	ά. Μελδόύρην 20)5 διά "Ιντσόν
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Αμέροσαν 31)5
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ	59	11540	υπό παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει είς Ιτέαν διόπ 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	εις Πειραιά
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΑΝΑΣ δ.	57	13268	άργει είς Ιτέαν διόπ 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Ντακάρ 3)5 διά Λάγος
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Σουέζ 26)5 διά Μουτάσα
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	ά. Γδυνια 26)5 διά Τζένταν
ΚΑΒΟ ΛΟΓΤΟΣ (δ.)	69	51696	άργει είς Πειραιά διόπ 7)6)77
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ά. Ε. Βερακρού 9)5
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	ά. Μπορτώ 12)4 διά "Άλγεριαν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Μπορτώ 12)4 διά "Άλγεριαν
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	48908	ά. Χόκι Κόγκ 28)5 Μπαλικταπάν
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ά. Π. Σάδιο 20)5
ΚΑΘΩΡΙΝ	63	8895	ά. Μπέλραστ 24)5 διά "Αμοτερνταμ
ΚΑΘΩ ΣΙ	70	16306	ά. Θέουτα 28)5 διά Καναδά
ΚΑΤ' ΡΟ	69	13124	ά. Ρόττερνταμ 20)5 Βαλτιμόρην
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. "Αλεξάνδρειαν 28)5
ΚΑΙΛΑΙ	54	3817	ά. Νιούκαστλ 30)5
ΚΑΙΛΑΜΟΣ	56	2299	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΙΛΙΑΡΧΟΣ	52	4	

ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .	61	4105	ά. Βενετίαν 31)5 διά Ραθέννα	KΟΡΔΙ	56	8474	ά. Π. Έλλασμπεθ 24)5
ΚΑΠΠΑΙΝ Β.	54	6934	άργει εἰς Πειραιάδη 6)5)77	KΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11790	ά. Ντουέζ 20)5
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ά. Καράτοι 23)5 διά Κολόπο	KΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Σουέζ 29)5
ΚΑΠΠΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8974	ά. Δάντοιχ 14)5 διά Βίσμαρ	KΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ	61	12847	ά. Γκουαγιακήλ 25)5 Κρίστομπαλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ- ΣΘΕΝΗΣ .	65	18995	δ. Π. Σάδι 4)5 διά Κωνσταντζαν	KΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. Κ. Τάουν 16)5
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .	71	30193	ά. Λ. "Αντζελες 15)5 διά Γιοκοχάμα	KΟΡΣΑΙΡ	62	15000	δ. Μπρούναμπουτελ 14)5 διά ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	ά. Γκλάντστον 18)5 διά Ιαπωνίαν	KΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Οζάκο 14)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ .	69	9759	ε. Βαλένθια 31)5	KΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34920	δ. Πειραιά 23)5 διά Ιταλίαν
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ .	62	1948	δ. Κων/πολιν 19)5 Μαύρην θάλασσαν	KΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	δ. Π. Σάδι 17)5 διά Εύρωπην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΗΝΟΣ .	66	9931	ά. Νέλσον (N.Z.) 25)5	KΟΣΜΟΣ	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ .	58	1763	ε. Σ. Μάικελς' 5)3	KΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	δ. Π. Σάδι 29)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	ε. Τζιμπούτι 15)5 διά Σαγκάην	KΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ	55	2671	δ. Π. Σάδι 28)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10600	ά. Λ. "Αντζελες 12)5 διά Σινένδ	KΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΪ	56	1647	ε. Καρθαγένην 2)1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ .	60	9151	ε. 'Αμερέροαν 18)5	KΟΥΙΝΙΣΥ	60	9423	οπό παραλαβήν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.				KΟΥΜΟΛΟΥΣ	50	7392	ε. Τέμα 14)4
Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	77	120000	ε. ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ε. Σουδίμπα 29)5	
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α.	61	13437	ά. Σ. Τζών 24)1	KΟΥΡΟΝΕ	65	3512	ε. Τάμπο 25)5
ΚΑΠΤ. ΖΩΡΤΖ Λ.	66	19827	ά. Νηπτρόδι 21)4				
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ .	58	6403	ά. Σασσούπι 20)4 διά Αδστραλίαν	KΡΑΝΤΩΡ	47	1533	δ. Σουέζ 9)5
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ .	65	18442	ά. Σαδόνα 30)5 διά Σινταγκόκ	KΡΕΣΤΕΝΑ	67	1866	ά. Σπέτζια 13)5 διά Σκίκντα
ΚΑΡΑ .	65	13313	ά. Μπ. "Άρρες 7)4 διά Π. Καμπέλο	KΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	δ. Τέμα 13)5 διά Τακοράντι
ΚΑΡΕΝ .	76	4617	ε. Σουέζ 28)5 διά Κουσέτην	KΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΜΠΥ	66	40129	δ. Πειραιά 22)5 διά ΗΠΑ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΙΦ .	64	3885	ε. Αμβέρουρον 2)6	KΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΙΝΑ .	53	3194	ε. Πειραιά 19)5	KΡΗΤΗ	66	26269	δ. Ραζάριο 1)5
ΚΑΡΛΟΒΑ .	75	29314	ά. Θέουτα 30)4 διά Γουσδρού	KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	1996	ε. Τακοράντι από 17)6)77
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13324	δ. Γιβραλτάρ 23)5 διά Καντζί	KΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10800	δ. Γιβραλτάρ 20)5 Σουετίνια
ΚΑΡΟΣ .	47	8288	ε. Φιλαδέλφειαν 23)5	KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Ναγκασάκι υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΡΡΑΣ .	68	25084	ε. Πειραιά 29)5	KΡΗΤΗ ΝΤΑΙ·ΜΟΝΤ	77	9000	δ. Σατάντ 18)5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ .	73	34067	ά. Γιοκοχάμα 20)5 διά Χέν Πόλιν	KΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	δ. Χόγκ Κόρκ 24)5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .	70	10886	δ. Θέρναπταν από 19)5 διά Μπάραν	KΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ	78	10800	είς Ναγκασάκι υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .	57	2297	ά. Μπιλαπάν 16)5 διά Αμέρερον	KΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Ρ. ές Σιδέρ 10)5 Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΣΟΣ .	56	3401	δ. Γιβραλτάρ 30)5 διά Αργεντίνην	KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Βιλέμουσφεν 29)3 Φιλαδελφειαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ .	59	15125	δ. Θέουτα 21)5 διά Λά Πλάτα	KΡΙΟΣ .	59	16989	ε. Μπέλιγκχαμ 14)5 Γιοκοχάμα
ΚΑΣΤΡΟ .	65	1225	ε. Ριγιέκα 15)5	KΡΙΤΩΝ .	56	1538	γένοβα 20)5
ΚΑΣΤΩΡ .	50	7544	ά. Αλεξάνδρειαν 15)5	KΡΩΝΟΣ .	67	7009	δ. Μπ. "Άρρες 15)5
ΚΑΣΤΡΑΚΙ .	51	3995	ά. Ταμπικό 22)4	KΡΩΝΟΣ .	47	4301	ε. Σουέζ 30)5
ΚΑΣΤΡΑΚΙ .	71	9870	ά. Αμπιτζάν 7)5	KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ .	78	20500	ά. Κιοσαράζ 14)5 Μοσταγκάνεμ
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ .	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	KΥΔΩΝΙΑ .	65	2025	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α. .	66	2993	ά. Χάρτελεουν 30)5 Κλαπίνετα	KΥΘΗΡΑ .	66	13870	ά. Χόγκ Κόρκ 18)5 Βανκούμπερ
ΚΑΤΕ Μ. Α. .	65	18723	εξωθ. Σ. Πέντρο 22)4	KΥΘΗΡΑ .	52	5153	ά. Βαρκελώνην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .	55	7310	ε. Παλέρμω 22)5	KΥΘΩΝΟΣ .	57	13893	ά. Παναμά 24)5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .	76	3824	ά. Ν. "Ορλέανη 7)5	KΥΚΛΑΔΕΣ .	57	5252	ά. Π. Νούάρ 27)4 διά Λουάντα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εἰς Τζένταν	KΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	ά. Ν. "Ορλέανη 25)5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ- ΠΟΥΟΥ .	77	9000	ε. Δουνέκρην 21)5	KΥΜΑ .	60	7791	ά. Μπ. "Άρρες 15)5 διά Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ .	56	6334	ε. "Ααλμποργκ 27)5	KΥΝΘΙΑ .	71	11801	ά. Σουέζ 17)5 διά Μπαγκόκ
ΚΑΤΙΑ .	55	8444	ε. Π. ντε Μπούκ 13)5	KΥΠΡΟΣ .	45	3799	ά. Πειραιά 27)5 διά Σιμόρην
ΚΑΤΙΑ .	63	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	KΥΡΑ .	63	10032	ε. Κότκα 23)5
ΚΑΤΙΑ .	52	3694	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	67	29851	ά. Θέουτα 13)5 διά Μπ. "Άρρες
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	δργει εἰς Πειραιάδη 5)5)76	KΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Εμδεν 17)5 διά Ν. Π. "Ορλέανην
ΚΑΤΙΕ .	60	10187	ε. Μπιλαπάν 29)5	KΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ .	77	9800	ε. Ιδίο 4)5
ΚΑΤΙΝΑ .	59	2850	ά. Σφάδ 23)5 διά Ρουέν	KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Κολούμπια Ρ. 27)4 διά Ιράκ
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.) .	68	13141	ε. Σάντος 23)5	KΩΝΣΤΑΝΤΑ .	52	2178	ά. Βαλτιμόρην 13)5 διά Ρωσίαν
ΚΕΑ .	58	13994	ά. Βερακρού 9)5 διά Χιούστον	KΩΝΣΤΑΝΤΙΑ .	62	14150	ά. Ντακάρη 22)5
ΚΕΑ .	55	2683	ά. Μοντεθίδεο 25)5	KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	55	4939	ά. Γιοκοχάμα 21)5 διά Ρουμανίαν
ΚΕΙ·Π' ΑΒΑΝΤΙ .	58	10995	ά. Σουέζ 23)5 διά Μομπάσα	KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ. .	59	11147	ά. Κων/πολίν 10)5
ΚΕΙ·Π' ΚΕΝΕΝΤΥ .	71	9868	ά. Λάγος 12)4	KΩΣ .	56	3430	ά. Τέμα 21)5
ΚΕΙ·Π' ΜΑΝΔΑΡΙΝ .	72	10990	ά. Παναμά 21)5	KΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ά. Τζιμπούτι 23)4 διά Σαγκάην
ΚΕΙ·Π' ΠΡΑΓ·ΠΝΤ .	73	8927	ά. Πασάγιες 24)5	KΩΣΤΑΣ .	60	1995	ά. Πειραιά 27)5 διά Σαλκίδα
ΚΕΙ·Π' ΣΤΡΟΒΙΑΙ .	58	13700	ά. Ρ. Γκράντε 23)4 διά Ριγιέκα	KΩΣΤΑΣ Κ .	63	11504	ά. Ν. "Ορλέανη 25)5 διά Πολωνίαν
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ .	75	16373	ά. Ρότερνταν 21)6	KΩΣΤΑΣ ΚΦΑΛΩΡΑ	62	3065	ά. Χέδουχαν 28)5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .	77	19866	ά. Ρότερνταν 3)6	KΩΣΤΗΣ .	77	20823	ά. Παρανύουσα 17)5 διά Εύρωπην
ΚΕΡΑΣΟΥΣ .	59	9018	ά. Κολόμπα 23)4	KΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ .	54	4862	ά. Ρότερνταν 31)5 Γκότενμπουργκ
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗΑΚΑΫ .	53	24333	ά. Ν. "Ορλέανη 24)5	KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ .	68	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗΑΚΑΫ .	41	1580	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	KΩΣΤΟΣ Μ .	65	14088	ά. Λ. "Αντζελες 1)5 διά Μπουσάν
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗΑΚΑΫ .	60	13950	εἰς Ν. "Ορλέανη 12)2	KΩΣΤΟΣ Μ .	62	11419	ά. Λιθόρων 29)5
ΚΓΛΟΥΡ .	55	4060	ά. Αλεξάνδρειαν 23)5				
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗ .	53	2285	ά. Αλικάντε 1)6 διά Λαττάκια	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΕΙ·	76	5915	ά. Χάμπτον Ρ. 22)5
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗΑΚΑΫ .	53	2285	ά. Κων/πολίν 17)5 Μαύρην θάλασσαν	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΗΣ .	68	4310	εἰς Ρ. Μπέλιν 24)5
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ .	52	2736	ά. Πειραιά 26)5	ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ .	68	4310	ά. Καράρα 11)4 Τόρε Αινουζάτα
ΚΕΧΡΕΑ .	61	14982	ά. Γιβραλτάρ 30)5 διά Λιβύρον	ΛΑΓΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	53	6397	ά. Γένοβα 12)4
ΚΗΦΕΥΣ (θ.) .	71	16562	ά. Φρήπορτ 22)5 διά Π. Ρίκο	ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Σιγκαπούρην 31)5 διά Μπάραν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΝΤΕΡ			ά. Θέουτα 14)5 διά Λάγος	ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣ ΓΚΡΕΙ·Τ (θ.) .	70	103012	εξωθ. Ντουμπάτι 21)2 διά Περσικόν	ΛΑΚΚΟΣ .	61	6183	ά. Π. Σαδί 3)6
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (θ.) .	64	29797	ά. Ν. "Υόρκην 6)5 διά Καραϊθικήν	ΛΑΚΥ .	62	8660	ά. Κελάγκ 27)4
ΚΙΓΚ ΑΕΩΝΙΔΑΣ .	63	15740	ά. Βρέμην 13)5	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ .	78	9753	ά. Γιοκοχάμα 23)5
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ .	63	15378	ά. Μπ. Μιτάνικα 20)5 Ρόττερνταμ	ΛΑΚΩΝ .	69	8825	ά. Κάντα 17)5
ΚΙΓΚΣΝΟΡΟ .	64	17050	ά. Παναμά 23)5 διά Είρηνικόν	ΛΑΜΠΡΟΣ ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-	49	8697	εἰς Πόρτο Χέλι από 24)2
ΚΙΚΗ .	57	9723	ά. Ντόρμπατ 7)5 Ν. Καλήδονια	ΛΕΔΕΑ .	63	17878	ά. Σουέζ 17)5
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .	67	12624	ά. Ντόρμπατ 7)5 Ν. Καλήδονια	ΛΕΙ·ΕΚ ΚΑΤΙΑ (δ.) .	61	12958	ά. Ρόττερνταμ 27)5 Σλούσικη
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ .	58	8529	ά. Βαλποράδη 23)5 Παραγάνουα	ΛΕΙΟΔΙΚΗ .	64	10305	ά. Αμέρερον 23)3 διά Βεγγάζην
ΚΙΜΩΛΟΣ .	64	7891	ά. Μπ. Μιτάνικα 20)5 Ρόττερνταμ	ΛΑΡΡΥ Λ .	70	16306	ά. Παλέρμο 27)4 διά Ν. "Υόρκην
ΚΙΜΩΝ (θ.) .	61	16068	ά. Παναμά 23)5 διά Είρηνικόν	ΛΕΙΝΟΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .	57	15407	ά. Ωμπαν 29)5 διά Ιντσόν
ΚΙΝΑΡΟΣ .	49	8328	ά. Γιβραλτάρ 3)5	ΛΕΙΝΟΙΔΑΣ ΣΗ (δ.) .	61	9191	άπο παραλεύην
ΚΛΑΙΡΗ Α.				ΛΕΙΝΟΙΔΑΣ ΣΗΕΝΙΟΣ .	56	5087	ά. Λίμον 10)5
ΤΣΑΒΑΙΡΗ .	77	17300	εἰς Ρ. Ιανέτρον υπό συμπλήρωσιν	ΛΕΙΝΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΙΤ .	61	8627	ά. Λομπίτα 15)4 διά Λουάντα
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν) .	73	73492	ε. Σεμπέτηντα Τέρμ. 14)4	ΛΕΙΟΝ ΠΡΑ·ΠΝΤ .	70	1999	ά. Π. Σαδί 1)6
ΚΛΑΥΔΙΑ .	66	16061	ε. Ρόττερνταμ 28)5	ΛΕΙΣΒΟΣ .	74	3265	ά. Πειραιά 9)5
ΚΛΑΥΔΙΑ·ΝΤΟΕΡΘ .	64	5711	ά. Αμβέρον 16)5 διά Ναπιέρ	ΛΕΙΟΥΔΗΣ .	65	2411	ά. Αλεξάνδρειαν 25)5 διά Γκραστόν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ .	76	16366	ά. Μπρόνιμπουτελ 25)4 διά Λάγος	ΛΕΙΥΘΕΡΟΣ .	62	14047	ά. Ν. "Υόρκη 9)5 Πασχαγκούλη
ΚΛΕΙΩ .	58	8791	ά. Μπ. "Άρρες 20)5 Κοπεγχάγην	ΛΕΙΥΚΑΣ (δ.) .	63	16407	ά. Π. Ελίσαμπεθ 27)4 Ν. "Αμερικήν

ΑΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	ά. "Αντεν 23)5 διά Χοντέιντα	ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	δ. Κων(πολιν 20)5 διά Γαλάταις
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Σαουθάμπτον 9)5 διά Μόντρεαλ
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	δ. Μπρούνουμπουτελ 18)5 Λάγος	ΜΑΡΛΕΜ (δ.)	59	13595	εις "Αμβούργον 16)10
ΛΙΝΤΑ Η.	58	6508	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	ά. Κελέάγκ 12)5 διά Μπ. Μασάρ
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Κοραμάρ 28)3	ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ	77	19200	ε. Ιντσόν 11)5
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. "Άλεξάνδρεια 30)5	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ά. Χόγκ Κόγκ 5)5 Κασσιούγκ
ΛΙΤΣΑ Κ.	56	11143	ε. Λαύριον 15)5	ΜΑΡΣ	48	3368	ά. Χάρκουρτ 28)4 δι' 'Αμπιτζάν
ΛΟΒΑΤΣΑ	61	1990	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ά. Αιμέρσαν 2)6 διά Κουβέιτ
ΛΟΓΙΔΑΤΥ	69	9045	δ. Παναμά 10)5 δι' Είρηνικόν	ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2999	δ. Σουέζ 24)4
ΛΟΙΠΑ ΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Μαρ. Μασάρ 15)5 Χόγκ Κόγκ	ΜΑΡΦΑΙΗΘ	70	12806	ά. Ντόρμπιταν 12)5 διά Μπ. "Άύρες
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. "Άδελαθα 4)5 διά Κένα	ΜΑΡΩ	52	6517	ύπο παραλαβήν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Πειραιά 1)6	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	73	3211	ά. Ρόττερνταμ 30)5 διά Χάμπτον ρ.
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρμπερα 10)10)74	ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	2038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Ταύλα 30)5 διά Σιγκαπούρων	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9162	ά. Ρόττερνταμ 1)6 διά Τζιψουτί
ΛΟΥΚΑΣ Η.	72	13637	ά. Λονδίνον 20)5 διά Καναδό	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Λέιζερς 22)5
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ε. Ταύρλεστον 30)5	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Κόπιτε 20)5 διά Γιοκοχάμα
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	δ. Γιρβαλτάρ 18)5	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12126	ά. Φρήπορτ Μπαχ, 14)5 διά Κιουρασάο
ΛΥΔΙΑ	74	8825	ά. Π. δφ Σπαίην 24)5 Βενεζουέλα	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Σάντος 21)5 διά Λάγος
ΛΥΔΙΑ Π.	57	4486	ε. Πειραιά 27)5 διά Στρατόν	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Σλούσικλ 7)5
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	12982	ύπο παραλαβήν	ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	εις "Ακαμπια όπο 10)5
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	57	25168	δ. Σουέζ 26)5 διά Μπ. Μασάρ	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Τάμπα 23)5 διά Μόμπιλ
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9096	ύπο παραλαβήν	ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ε. Δάντσιχ 27)5
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ά. Πειραιά 16)4 διά Χαλκίδα	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	δ. Σουέζ 28)5
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	54	2730	ά. Ρουέν 20)5 διά Γουώρου	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Αισθαδώνα 11)6 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ε. Ροζέριο 5)5	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Μπ. "Άύρες 22)5 διά Ρωσίαν
ΜΑΙΑΝΔΟΛΗ	72	2991	ε. "Ιμινιάνα 26)5	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39616	ά. Ρόττερνταμ 26)5
ΜΑΙΡ	65	19816	ε. Σουνιουάκι 17)5	ΜΕΛΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	εις Πειραιά 8)11)77
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Π. Ρούπερτ 6)5 Μπαγκλαντές	ΜΕΛΙΤΗ	75	35537	ε. Ν. "Ορλεάνη 17)5
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	57	10687	άργει εις Πειραιά (άπο 11)6)75	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Ν. "Ορλεάνη 22)5
ΜΑΚΕΑΟΝΙΑ	63	14203	δ. Κων(πολιν 26)5 Νοθορωϊσκην	ΜΕΛΩΝ	60	8496	ά. Ντάρμπιταν 1)6 διά Τρίπολιν
ΜΑΚΕΑΟΝΙΑ	58	8299	ε. Γουώρου 11)4	ΜΕΛΑΤΕΜΙ II	63	9755	ε. Τολέδο 26)5
ΜΑΚΕΑΟΝΙΑ	55	3865	δ. Κων(πολιν 27)4 Μαύρην θάλασσαν	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΚΕΑΟΝΙΑ II	67	38286	ε. Ν. "Ορλεάνη 26)5	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ά. Μπ. "Άύρες 20)5 διά Ρωσίαν
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΝΤΚΕΙΠ	62	8771	ά. Ρουέν 4)5
ΜΑΛΕΜΕ	53	2637	ά. Κ. Τάουν 6)2	ΜΕΝΤ ΙΖΟΥ·	57	3749	ε. Φάλμουθ 27)5
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ε. Ντεμεράρα 27)5	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ			
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9720	ύπο παραλαβήν	ΚΑΡΠΙΕΡ	62	11940	δ. Πόρτρ Σαΐδ 30)5
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	δ. Σουέζ 30)5	ΜΕΝΤ ΦΡΖΕΡ	61	6124	ά. Αιμέρσαν 2)6
ΜΑΝΙΟΣ	77	5500	ε. Βρέμην 20)5	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	57	6734	ε. Πειραιά 16)5
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ε. Ρουέν 19)5	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΆΙΣ	75	28082	ε. Σ. Λορέντζο 'Αργ. 20)5
ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Σουέζ 26)5	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1524	ά. Λάς Πάλμας 13)5
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	ά. Σπέτζια 3)5 διά Γουώρου	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ά. Ντακάρ 18)4 διά Γουώρου
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Αμπέρσαν 11)5	ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	άργει εις Πειραιά
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εις Πειραιά (άπο 21)7)74	ΜΕΣΩΔΟΓΓΙ	74	61172	δ. Γιρβαλτάρ 14)5 διά Τομπρούκ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ά. Τούτζια 25)5 δι' "Αλγέριον	ΜΕΣΣΗΝΙΑ I.	48	2326	ά. Κοζαπιπλάνκο 12)5
ΜΑΝΤΟΝΙΝΑ	77	15900	ε. Αμπέρσαν 11)5	ΜΕΣΣΗΝΙΑ II.	52	1950	ύπο παραλαβήν
ΜΑΝΤΩ V (δ.)	72	17432	ά. Ήστχαν 23)5 Π. Κουσιόλο	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Τούμπα 20)5 διά Σιγκαπούρην
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	17875	ά. Μόντρεαλ 13)5	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ε. Σιγκαπούρην 29)5
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	16800	ά. Σικάγον 31)5 διά Ντουλούθ	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Ντακάρ 15)5 διά Λάγος
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Τενερέφη 31)5 δι' "Αμοτερνταμ	ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Π. δφ Σπαίην 20)5 διά Τζαμάτικα
ΜΑΡ ΚΑΛΑΝ	68	14771	ύπο παραλαβήν	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ντάρμπιταν 19)5 διά Περσικόν
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	ά. Ντάς άιλ 6)5 Λάντ'ς "Εντ	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Ντακάριερ 27)5 διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	77	9500	εις "Ατόι δύο συμπλήρωσιν	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Μελδόύρην 28)5 διά Π. Στάνθακ
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Ν. "Ορλεάνη 11)5	ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Βοούνην 30)4 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΒΕΛΑ	57	10172	ά. Σ. Νίκολασ 19)5 Μπ. "Άύρες	ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ε. Σιγκαπούρην 1)5 διά Μπαγκόκ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	17177	ά. Νιούκαστλ 11)5	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	δ. Κων(πολιν 21)5
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ε. Λάγος 7)5
ΜΑΡΤΚΡΙΤ B.	59	11969	εις Τένταν (άπο 5)5)77	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ε. Σιγκαπούρην 25)5
ΜΑΡΤΚΩ	62	8951	ά. Π. Σαΐδ 31)5	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ε. Ντουμπάι 23)5
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ	63	11071	ά. Ναγκόνια 19)5 διά Κινούρα	ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμπάι 11)5 διά Π. "Αρθουρ
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Μπωμόντ 20)4	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Μπόνιν 30)4
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	4219	ά. Πειραιά 20)5 διά Θεούνικη	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΘ 60	60	11702	ά. Βρέμην 3)5 διά Νιγηρίαν
ΜΑΡΙΑ (δ.)	66	18569	δ. Γιρβαλτάρ 9)5 δι' ΗΠΑ	ΜΗΛΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	4711	άργει εις Μόμπιλ όπο 6)2
ΜΑΡΙΑ	65	47544	ά. Τεργόπτον 31)5 Μ. έλ. Μπρέγκα	ΜΗΛΟΣ II	48	438	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	65	16166	ε. Αέιθ 28)5	ΜΗΛΟΣ III	49	2340	ά. Σουέζ 13)5 διά Γκιζάν
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ε. Ραθένα 11)5	ΜΗΛΟΣ IV	53	3656	ά. Σουέζ 31)5
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ε. Μπ. Αμπάς 29)4	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22623	ά. Γιρβαλτάρ 19)5 διά Πότι
ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ	53	34748	ά. Μαρακάμπιο 22)4 Κιουρασάο	ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Τάμπα 18)5 διά Νόρτενχαρ
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΑΙΤΕΛΛΙΚΟΥΣΗ	78	11000	εις "Αιόι δύο συμπλήρωσιν	ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9068	δ. Γιρβαλτάρ 23)4 δι' 'Αθέανα
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	δ. Μπρούνιμπουτελ 24)5 Μ. Λίμνες	ΜΙΜΗΣ	55	47777	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑΣ	68	1599	ύπο παραλαβήν	ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Κουβέιτ 6)5
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ.	64	34827	ά. Σιγκαπούρηδηρο 15)5	ΜΙΜΟΖΑ	56	8782	ά. Αύγουστα 8)5 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Σουέζ 31)5 δι' Ίραν	ΜΙΝΙ ΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Εσκιθέλ 17)5 διά Ν. "Ορλεάνη
ΜΑΡΙΑ Δ.	77	23000	ά. Φριμάντ 25)5	ΜΙΝΙ ΑΙΔΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Σουέζ 27)5
ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5745	ε. Σπολάτον 27)5 (έπωλ.)	ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΝΤ	71	1598	ε. Ντεμεράρα 23)5
ΜΑΡΙΑ ΔΕΜΟΥ	67	11001	ά. Τολέδο 10)5	ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΝΤ	72	1582	ά. Πειραιά 12)5 διά Πορτογαλίαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Μπιλιάριο 30)5 διά Μπαγκόκ	ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Ρανκόρ 3)6
ΜΑΡΙΑ Σ.	68	11361	ά. Π. Σαΐδ 10)5 διά Μεσόγειον	ΜΙΝΙ ΑΙΠ	70	1592	δ. Σαΐδ 27)5 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	67	9365	ά. Ντόρμπιαν 29)4 διά Περσικόν	ΜΙΝΙ ΑΙΡΚ	69	1582	ά. Σαλάλι 13)5 δι' 'Ελλάδα
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1509	ά. "Αλεξανδρείαν 17)5 δι' "Ελλάδα	ΜΙΝΙ ΑΙΣ	70	1592	ά. Λεμεσόν 30)5 διά Βαλένθιας
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΪΜΟΥ	62	11033	ά. Παναμά 28)5 διά Ν. Υόρκη	ΜΙΝΙ ΑΙΕΙ·Κ	70	1591	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	άργει εις Πειραιά (άπο 26)7)77	ΜΙΝΙ ΑΙΕΙ·ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Παναμά 28)5
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	εις Πειραιά 30)5 διά Κων(πολιν	ΜΙΝΙ ΑΙΕΙ·Σ	70	1582	δ. Σουέζ 27)5 διά Τζένταν
ΜΑΡΙΒΕΡΙΝΤ	62	14622	ε. Πειραιά 29)5	ΜΙΝΙ ΑΕΝΣ	71	1562	δ. Παναμά 27)5
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	12229	ε. Λοιμ 28)4	ΜΙΝΙ ΑΕΩ	70	1591	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Τορόντο 3)5 διά Ντουλούθ	ΜΙΝΙ ΑΗ	71	1562	ά. Σαβάνιαν 24)5 Ν. "Ορλεάνην
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	47	6129	άργει εις Πειραιά (άπο 17)12	ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 25)5 δι' ΗΠΑ
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	68	10016	ά. Βηρυτόν 26)5	ΜΙΝΙ ΑΗΝΤ	70	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΩ Ρ. Ρ.	61	10692	ά. Κεζαπλάνκα 17)5	ΜΙΝΙ ΑΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. "Ορλεάνην 19)5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Μπ. Μπλάνκα 20)5 Ρόττερνταμ	ΜΙΝΙ ΑΗΦ	71	1584	δ. Πόρτ Σαΐδ 26)5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	895					

ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ.	Πόρτα Σαΐδ 30)5		3247	ε.	'Αννάμιτα 17)11	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	δ.	Τσάρλεστον 27)5 διά Χιούστον		3978	ε.	Λ. Πάλμας 4)5	
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε.	Ν. 'Ορλέανην 19)5		5903	δργεί είς Πειραιά από 12)6)75		
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε.	Ν. 'Ορλέανην 24)5		5827	ε.	Σουέζ 2)6	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δ.	Σουέζ 22)5		5927	ε.	Κωνιτόποιον 28)4	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	δ.	Πιερεράρα 21)5		59	4237	ε.	Κωνιτόποιον 28)4
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	δ.	Σάφι 22)5 διά Ρότσεφορτ		71	9075	δ.	Σουέζ 21)5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ.	Κωνιτόποιον 30)5 Νοθορωσίσκην		62	6171	δ.	Μπ. Αύρες 24)5
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ε.	Ριό 'Ιανέρο 19)5		5768	ε.	'Αλεξανδρείαν 1)6	
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	δ.	Ν. 'Ορλέανην 20)5		77	10600	ε.	'Εσπιτζεργκ 20)5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	δ.	Ν. 'Ορλέανην 25)4		75	29004	ε.	Βίλλα Κονοτινούοιον 17)5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	ε.	Μπάχια Μπλάνκα		69	9038	δ.	Μαυρίκιον 13)5 διά 'Αγγλιαν
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ε.	Βομέπον 31)5		61	6752	δ.	Μπρούνιμπουτελ 13)5 Βέντοπιλς
ΜΙΧΑΛΑ Β.	53	2822	δ.	Ντακάρ 6)5 διά Λάγος		72	18660	δ.	Γιουρούπορτ 31)5 διά Τερνόζεν
ΜΙΧΑΛΑ Κ.	54	4352	δ.	Μπρουνιμπουτελ 9)5 διά Λάγος		58	3579	δ.	Σουέζ 28)5
ΜΙΧΑΛΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	δ.	Κάργκ Άλ. 6)5		52	5768	ε.	'Εβανκούθερ 24)5
ΜΙΧΑΛΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	56	22129	δργεί είς Πειραιά από 24)11)76		60	19162	ε.	Ε. Βανκούθερ 24)5	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ.	Ρότερνταν 30)5 διά Ν. 'Αμερικήν		53	7654	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΙΧΑΛΗΣ (ιωκόν)	72	55204	δ.	Τάραντα 31)5 διά Γιεραλτάρ		51	7283	ύπό παραλαβήν	
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	δ.	Γιεραλτάρ 26)5 διά Αστόντ		51	6987	δργεί είς Πειραιά από 10)3)77	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	δ.	Γιεραλτάρ 20)5 διά Γουώρου		49	15980	ε.	Λά Γκουλέτ 27)5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	77	16000	είς Χακοντάτε ύπό συμπλήρωσιν						
ΜΙΧΑΛΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	δ.	Σουέζ 25)5 διά 'Ιταλίαν					
ΜΟΜΠΙΔΑ (δ.)	69	47958	ε.	Λ. Λιβρόν 23)5 διά Σίντι Κρέιρ					
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	ύπό παρασλήν						
ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	77	9231	ύπό παραλαβήν						
ΜΟΣΚΑ	57	2926	δ.	Λ. Πλάμας 31)5					
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ.	Π. ντε Μπούκ 19)5 διά Καστέλον					
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	δ.	Πειραιά 20)5 Κωνστάντζαν					
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	δ.	Κεμπέκ 26)5 "Αγ. Φραγκίσκον					
ΜΠΑΖΙΑ III	65	32644	δ.	Τζιμπούτι 13)5 διά Κίναν					
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	δ.	Γιεραλτάρ 11)5 διά Βεγγάζην					
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6157	ε.	Σάρτζα 26)5					
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε.	Βαρκελώνη 22)5					
ΜΠΑΡΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	57	10062	δ.	'Αμερίκαν 6)5					
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ε.	Λ. 'Αντζελες 18)5					
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	δ.	Ρότερνταν 12)5 διά Χιούστον					
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	δ.	Μπ. 'Αύρες 8)5					
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δ.	Σουέζ 14)3 διά Σαγκάην					
ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	δ.	Βομέπον 18)5					
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ.	'Αμέρεσαν 6)5 διά 'Αμπιτζάν					
ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	δ.	'Αμέρεσαν 3)5					
ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	ε.	Ν. 'Ορλέανην 6)5					
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	58	8547	δ.	Καράτοι 12)5 διά 'Αμέρεσαν					
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	51	2697	ε.	Τέμα 4)1					
ΜΠΟΥΕΝΑ									
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (δ.)	64	32756	ε.	Πειραιά 4)5					
ΜΠΟΥΜΠΟΥΙΝΑ									
ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ε.	Κουβέτι 4)3					
ΜΠΡΑΒΟ ΑΔΕΣ	50	4375	δ.	Π. Χάρκουρτ 2)5 διά Κοτονού					
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΑΤΟΝΑ	55	3405	ε.	Ρ. 'Ιανέρον 21)5					
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	δ.	Π. Χάρκουρτ 2)5 διά Κοτονού					
ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	δ.	Ν. 'Ορλέανη 20)5					
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ·Ι·Σ	54	6103	δ.	Τάραντα 17)5 διά Πειραιά					
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	δ.	'Αλεξανδρείαν 21)5 διά 'Ιταλίαν					
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	δ.	Σουέζ 30)4					
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	δ.	Τακοράντι 24)5					
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ	40	4026	δ.	Α. Τάρδης 29)4					
ΜΠΡΑ·Γ ΣΑΝ	45	3450	δργεί είς Πειραιά 30)12						
ΜΠΡΑ·Γ ΣΚΑΪ'	69	2994	δ.	Καράρα 31)5 διά Ρουμανίαν					
ΜΥΘΙ (μ.)	67	39617	δ.	Βαλτιώρην 19)5 διά Ρουμανίαν					
ΜΥΚΑΛΗ II	77	15900	δ.	Παρανάγουα 18)5 διά Ρότερνταν					
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	δ.	Λεμεσόδων 27)5 διά Βηρυτόν					
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	δ.	'Ελινόρε 5)5					
ΜΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5999	δ.	Ζεεμπρούγκε 3)5					
ΜΥΡΤΙΑ	63	3439	ε.	Λάγος 31)3					
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ.	Ντακάρ 14)5 διά Δουνκέρκην					
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	δ.	Ταραγκόνα 20)5					
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	δ.	Βομέπον 30)5 διά Ρότερνταν					
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε.	Σιγκαπούρην 31)5					
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	δ.	Π. Χάρκουρτ 18)5 διά Ντουάλα					
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	δ.	Καράτοι 20)5 διά Περοκόν					
ΝΑΙ·ΑΝΤ	75	35561	ε.	Ν. 'Ορλέανη 25)5					
ΝΑΝΟ Κ.	66	1866	δ.	Γιεραλτάρ 28)5 διά Μοχαμέντια					
ΝΑΞΟΣ ΑΙ·ΑΝΤ	78	5500	εις Π. Αλέγκρε ύπό συμπλήρωσιν						
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ	62	5496	δργεί είς Μόμπιτ άπο 3)3						
ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	δ.	Μασαλλά 16)5 διά Φλώσιγκ					
ΝΑΣΟΣ	51	4684	δ.	Θέουσα 29)5 διά Γουώρου					
ΝΑΤ ΚΡΕΣΤ I (δ.)	58	13491	ε.	Γένοβα 25)3					
ΝΑΤΑ	77	9444	δ.	Ντρόμπαν 4)5 διά Περσικόν					
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΡΟΥ	55	3329	δ.	Πειραιά 27)5 διά Ραθέννα					
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	εις Σιγκαπούρην 21)2						
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36065	ε.	Σιγκαπούρην 28)5					
ΝΑΥΣΙΚΑ	53	7021	εις Πειραιά 10)9)77						
ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	56	3640	ε.	'Αμέρεσαν 3)6					
ΝΑΥΤΙΔΑΣ	66	7001	δ.	Λομπίτο 22)4 διά Λουάντα					
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	δ.	Γκήλογκ 29)5					
ΝΑΧΟΣΤ ΝΑΒΙ·									
ΓΚΕΙ·ΤΟΡ	55	2303	ε.	Τρίπολιν Λιβύης 15)5					
ΝΑΧΟΣΤ ΠΑΙ·ΛΟΤ	56	2308	δ.	'Αλεξανδρείαν 30)5					
ΝΕΑ ΕΑΠΙΣ	78	16000	είς Χακοντάτε ύπό συμπλήρωσιν						
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16200	δ.	'Αμβούργον 31)5 διά Ντουμπάι					
ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1593	δ.	Λ. Πάλμας 27)5 Γουώρουφορντ					
ΝΕΒΑ	63	7280	ε.	Λάγος 2)4					
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ	77	32000	δ.	Βέσιε 30)5 διά Σάρροχ					
ΝΕΔΑ	57	8181	δ.	Ζεεμπρούγκε 31)5 Ν. 'Ορκην					
ΝΕΔΙ (δ.)	65	38324	δ.	Γιεραλτάρ 20)5					
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12648	δ.	'Αμέρεσαν 18)5 διά Γιεραλτάρ					
ΝΕΜΑ	58	10794	δ.	Π. δρ Σαΐτην 19)5 διά 'Αγγλιαν					
ΝΕΜΕΑ	78	11000	δ.	Παναυά 28)5 διά Τόκιο					
ΝΕΝΑ	74	39665	δ.	Π. Χάρκουρτ 16)5 διά 'Αμπιτζάν					
ΝΕΝΑ	51	7267	δ.	Π. Χάρκουρτ 16)5 διά 'Αμπιτζάν					
ΝΕΝΑ	66	3762	δ.	Μπάρ 30)5 διά Ροστόκ					
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ.	Μπάσφαρ 28)5 διά Μπουσίρε					
ΝΕΠΤΟΝ	54	7968	δργεί είς Πειραιά από 17)5)76						
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ.	Γένοβας 1)6 διά Σπέτζια					
ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΑΡΟΥ	57	6527	δ.	Ρότερνταν 2)6					
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ.	Ν. 'Ορλέανη 21)5 διά Ρωσία					
ΝΕΦΕΛΗ	69	5800	δ.	Ντακάρ 1)6					
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ε.	'Αλεξανδρείαν 16)5					
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ.	Π. Σάΐτ 2)6					
ΝΗΡΕΥΣ	77	9800	είς Χιρούία ύπό συμπλήρωσιν						
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ.	Σουέζ 2)6					
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	δ.	Λ. Πάλμας 28)5 "Ειθονμασούθ					

ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ε. Μασσαλίαν 8)2		PETRA	76	23149	δ. Χιούστον 19)4 διά Βερακρούζ
ΟΝΕΣΤΥ	76	10888	όποιο παραλαβήν		PETROGLA 7 (δ.)	54	20745	ε. Πειραιά 4)5
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	76	119821	άργει εἰς Βάλδης Μπ. 19)8)77		PETROGLA 9 (δ.)	56	12161	ε. Πειραιά 24)5
ΟΡΑΙΟΝ	63	14595	ά. Αμεθύρων 26)4 διά ΗΠΑ		PETROGLA 11 (δ.)	55	12101	ε. Πειραιά 5)5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Α. "Αντέλεις 21)5 Γιοκοχάμα		PETROGLA 16 (δ.)	57	12257	ε. Πειραιά 19)3
ΟΡΙΕ	55	6184	ά. Κ. Τάουν 11)5 διά Ματζούγκα		PETROGLA 17 (δ.)	54	12107	δ. Κών)πολιν 29)5 Κωνστάντζαν
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ά. Μπιλιμπάο 31)5		PETROGLA 19 (δ.)	58	20207	ά. Ρ. Τανόύρα 20)5
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ά. Πειραιά 29)5 διά Περσικόν		PETROGLA 23 (δ.)	56	17259	ε. Πειραιά 23)5
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δ. Π. Σάδ 26)5 Κωνστάντζαν		PETROGLA 25 (δ.)	58	27279	ε. Πειραιά 29)5
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14765	ε. Τάύ 31)5		PETROGLA 26 (δ.)	63	53141	ε. Πειραιά 21)5
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12458	εξωάς Μουτσούρε 18)5 Φιλιππίνες		PETROGLA 27 (δ.)	64	53342	ε. Πειραιά 4)5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Πειραιά 6)4 (έπιστ.)		PETROGLA 30	56	2796	δ. Σουέζ 27)5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	73249	δ. Γιεραλτάρ 26)5 διά Ν. Όρλεαν		PETROGLA 31 (δ.)	66	43399	ά. Τζέντα 7)5
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4714	ε. Βρέστην 2)6		PETROGLA 32 (δ.)	57	22479	ε. Πειραιά 1)6
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ε. Λάγος 6)4		PETROGLA 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 29)5
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ					PETROGLA 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζέντα 9)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ε. Λάγος 25)6)77		PETROGLA 36 (δ.)	60	26467	δ. Π. Σάδ 29)5
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	53	7645	ε. Λά Γκουλέτ 19)5		PETROGLA 40	58	1860	ε. Τζέντα 18)4
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	159*	εις μεσογειακάς μεταφοράς		PETROGLA 80	71	1599	ε. Πειραιά 29)5
ΟΥΙ-ΝΣΤΟΝ	70	15665	ε. Ιμμινχάμ 21)5		PETROS ΧΑΤΖΗΚΥΡ.	δ. 58	20592	ά. Κούτι 24)5
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ					PΗΛΑΕΥΣ	50	2282	άργει εἰς Πειραιά διπό 30)1
ΑΙΝΤΕΜ	61	11043	ά. Μπάραν 13)5		PΗΛΙΟ	69	10016	ά. Αμβούργον 9)4 διά Π. Όρντας
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Πειραιά 1)6 διά Περσικόν		PΗΝΕΛΟΠΗ	67	29506	ά. Κοιλά Μπ. 10)5 διά Ελλάδα
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Ρούσιρο 30)4		PΗΝΕΛΟΠΗ Π.	61	10072	δ. Π. Σάδ 22)5 διά Μονφαλκόνε
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	εις Καρνιτήφην 26)8)77		PΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	52	2445	δ. Μπρούνιμπουτελ 1)4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σάδ 14)3)77		PΗΤΕΡ (δ.)	56	9045	δ. Γιεραλτάρ 21)5 διά Μπ. "Αύρες
ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10362	όποιο παραλαβήν		PΗΤΕΡ	60	12971	ε. Πειραιά 22)2
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	20290	ε. Φιλαδέλφειαν 23)5		PΗΤΕΡ Δ.	71	2994	ά. Αμπιζάν 22)4 διά Γουώρου
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Νταμάμ 25)5		PΗΤΕΡ Λ.	61	13437	δ. Παναμά 19)5
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	εις Ναύπλιον 14)11		PΗΝΔΑΡΑ	72	20045	ε. Κασσιούδη 29)4
ΠΑΛΛ Β. (δ.)	58	21904	ά. "Αντεν 10)5 διά Ιράν		PΗΝΔΑΡΟΣ	63	10697	ε. Ξωθι Βομβάνς 13)5
ΖΑΛΛΙΜΙΣ	58	5431	ά. Κ. Τάουν 11)5 διά Τρίνινταν		PΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Τσίμπα 1)5 διά Φουκουγιάμα
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ά. Ρ. "Ιανέριο 9)3 διά Άλγεριαν		PΙΣΤΙΣ	66	8138	ά. Ν. Όρλεαν 29)4
ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	ά. Λονδίνον 24)5 διά Κάλιαρι		PΙΣΤΙΣ (δ.)	55	3656	ε. Λουάντα 1)11
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	9999	όποιο παραλαβήν		PΙΤΡΙΑ	72	1317	ά. "Αντεν 23)5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Παναμά 14)5		PΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞ	71	3551	ε. Κ. Τάουν 30)5
ΠΑΝΑΓΗΣ Σ.	58	7906	ά. Π. Πράτια 25)4 διά Λομέ		PΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3446	ά. Μπάραν 27)5
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ε. Νταμά 29)5		PΙΤΡΙΑ ΣΑΜ.	72	3446	δ. Παναμά 24)5 διά Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ε. Ν. Όρλεαν 25)5		PΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Χάιππον Ρ. 26)5 διά Τσάρλεστον
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	εις Τζένταν ὀπό 13)4)77		PΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ.	72	3446	ε. Αμβούργον 29)4 "Άγ. Δομίνικον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Σουέζ 27)5		PΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Κάρτιφ 31)5 διά Νότιερ
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ε. Βίγκο 26)5 (ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ)		PΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Τσαγκουαράμας 29)5 διά ΗΠΑ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	ά. Λ. Πάλμας 12)5 διά Γουώρου					
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟ-								
ΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Ν. Μαγκαλόρε 23)5 Ντρόμπιαν		PΛΑΓΙΑΣ	64	4631	δ. Παναμά 28)5
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	ά. Πειραιά 21)3		PΛΑΤΟΝΙΚ (Η.)	67	48747	ά. Μπωμόντ 21)4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Καστέλον 16)5 διά Άλγεριον		PΛΑΙΣΙΟΣ	63	10736	ε. Ακαπτά 22)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Σουέζ 30)5 διά Μομπάσαν		PΘΩΗΤΗ	65	10679	ε. Κορασόρ 20)5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	58	9367	ά. Παρανάγουα 18)5 διά Αμβούργον		PΟΛΑ	53	8647	ά. Λ. Πλάμας 17)2 διά Κούθα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. Α. Πλάμας 16)4		PΟΛΛΟΥΣ	56	7989	ε. Κολόμπο 25)5
ΠΑΝΑΓΟΣ Α. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Γιεραλτάρ 25)5 διά ΗΠΑ		PΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	6595	δ. Τουουνιστήλικ 12)11 Πειραιά
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ά. Τζιουπούτ 11)4 διά Σαγκάνη		PΟΛΥΔΩΡΑ	64	10374	άργει εἰς Χαλκίδα ὀπό 17)2)75
ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ά. Π. Πλάμας 2)6		PΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	7832	ε. Αμπού Ντάμι 30)5
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Λ. Πλάμας 12)5 διά Ρ. Πλέιτ		PΟΛΥΣΕΝΗ	58	8348	ά. Αλεξανδρείαν 31)5
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. Σπέτσιαν 20)5 διά Λάγος		PΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	57	8549	ά. Ρότερνταμ 21)5 διά Ρουέν
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ά. Ρόττερνταμ 2)6 διά Τρίπολιν		PΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	ά. Χόγκ Κόρκ 2)6 Σιγκαπούρην
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ά. Κικούλαμ 16)5 διά Σ. Νιέγκο		PΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	43	14425	άργει εἰς Πειραιά ὀπό 15)4)75
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ					PΟΛΥΥΤΟΝΟΜ	75	12959	ά. Αντόνιο 9)5 Λ. Πλάτα
ΦΕΙΜ (δ.)	64	34179	ά. Βομβάνη 30)5 διά Σίκα		PΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	62	10163	ά. Γιοκοχάμα 26)4 Μπουεναθεντούμρα
ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	ά. Σαντάντερ 27)5 διά Μπορντώ		PΟΠΗ Μ.	52	7209	ά. Χιούστον 24)2 διά Βεγγάζη
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΑΣ	54	9618	ά. Ντουάλα 17)5 διά Ρεσίφε		PΟΠΗ Π.	77	10600	δ. Μπρούνιμπουτελ 30)4 Βεγγάζην
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ά. Γκάλεστον 10)4		PΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Χαλκίδα 9)11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	77	20000	ε. Βαρκελώνη 9)5		PΟΡΟΣ	57	8796	ε. Τσιτιταθέκια 23)5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς		PΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Ρόττερνταμ 30)4		PΡΑΙ-ΝΤ	55	5094	ά. Μπ. "Αύρες 2)5 διά Άλγεριαν
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Κωνούπολιν 27)4 Κωνστάντζαν		PΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	10652	ά. Πλάτανος 25)5 διόπτην
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Χούλ 2)6 διά Λίθερπουλ		PΡΟΒΙΩΝ	56	5200	ά. Γιεραλτάρ 23)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΠΑΛΕΗΣΗ	57	8992	ε. Τακοράτη 21)5		PΡΟΥΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Αντόνιο 9)5 Λ. Πλάτα
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ά. Ρουέν 9)5 διά Άλγεριαν		PΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Γιοκοχάμα 26)4 Μπουεναθεντούμρα
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	εις μεσογειακάς μεταφοράς		PΡΟΩΗΤΟΝ	55	3348	ε. Ρότερνταμ 12)9)77
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	ά. Ρόττερνταμ 23)5 διά Λάγος		PΡΟΩΗΤΟΣ	68	37419	ε. Χόγκ Κόρκ 31)5 διά Κασσιούδη
ΠΑΠΥΡΗΣ Π.	61	6791	ά. Πάλμας 9)5 Π. Χάρκουρτ		PΤΩΚΑΛΗΤΟΣ	68	9858	ε. Χόγκ Κόρκ 31)5 διά Κασσιούδη
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	74	13036	ά. Α. Αντέλεις 17)5 Βαλπαραΐζο		PΤΩΛΕΑΜΑΙΣ	62	10165	ε. Σιγκαπούρην 27)5 διά Κουβέλιτ
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	16100	ά. Γκράντε 18)5 Μπ. "Αύρες		PΥΘΙΑ	72	10382	δ. Μπρούνιμπουτελ 8)4 διά Λάγος
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ά. Ν. Όρλεαν 23)5		PΥΡΓΟΣ	65	1559	ά. Λίθορνο 19)5
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	ά. Λίθ(2) 25)5 διά Ολλανδίαν		PΥΡΓΟΣ Β. (δ.)	57	12881	ε. Ρ. Ιανέριον 7)5 διά Μπανάνα
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	1990	ά. Π. Σάδ 3)6 διά Μεσσάρου		PΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	ε. Χιούστον 28)3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	13062	ά. Γλαυκόνηδην 12)5 διά Π. Όρντας		PΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	ά. Νιούπορτ 3)6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	2821	ά. Βαρκελώνη 6)5		PΑΤΑΧΙΔΙΑΣ	70	2678	ά. Σαθόνα 31)5 διά Άλγεριαν
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	12492	ά. Ρόττερνταμ 19)5 διά Σύδρηνη		PΑΦΑΝΔΑ Μ.	54	5431	ά. Θέουτα 23)5 διά Λάγος
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ά. Αμβούρσον 2)6 διά Μπαγκόκ		PΕΑ	71	9025	έ. Όσλο 11)4
ΠΕΛΟΨ	55	7508	ά. Π. Σάδ 28)5		PΕΑ	61	4152	ά. Θέουτα 26)5 διά Γουώρου
ΠΕΡΑ (δ.)	60	4865	ά. Γιεραλτάρ 25)5		PΕΓΓΙΝΑ Σ.	56	3506	δ. Π. Σάδ 20)2 διά Γαλλίαν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	67	57794	άργει εἰς Πειραιά ὀπό 14)4)77		PΕΓΓΙΚΑΛ Σ.	77	9400	ά. Δουβλίνον 8)4 Μαρακάζιτο
ΠΕΡΙΤΣΕΙΑ Δ.	71	16306	ά. Σήνορες 5)5 διά Άγγλιαν		PΕΓΓΙΚΑΛ ΣΑΝ.	51	12540	ά. Νασάρου 25)5 διά Ντουμίνικα
ΠΕΡΙΤΣΕΙΑ Ζ.	60	7707	ά. Πειραιά 19)2 διά Κουβέλιτ		PΕΓΓΙΚΑΛ ΣΗ.	56	13383	άργει εἰς Πειραιά ὀπό 30)4)75
ΠΑΥΑΙΝΑ	64	9948	ά. Πειραιά 19)2 διά Κουβέλιτ		PΕΓΓΙΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ.	60	11616	ά. Γιεραλτάρ 26)5 διά Βόλον
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18283	όποιο παραλαβήν		PΕΓΓΙΚΑΛ ΣΚΑΥ.	65	13283	ά. Σιγκαπούρην 25)5 Μ. Καμπούς
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ά. Ναύρου 27)5 διά Φρημάντλ		PΕΓΓΙΚΑΛ ΣΤΑΡ.	61	16810	έ. Μπάραν 27)5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Λίθερπουλ 19)5 διά Βανκούσερ		PΗΛΑΙΑΝΤ.	77	23548	ά. Π. Σάδ 1)6 διά

ΡΩ	54	8146	Ε. Καράτοι 30)5	
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Βουλέαν 13)5 διά Περισκόν	
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ά. Χεδρην 18)5 διά 'Ανκόνα	
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53159	ύπο παραλαβήν	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. 'Ακαστούλα 14)5 Μπουεναθεντούρα	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΐ' ΚΕΑ	61	11317	δ. Μπροσούμπουτελ 16)4 διά Λάγος	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31831	δ. Φιλαδέλφειαν 8)5 'Αρούματα έπισκ.	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	δ. Ταύλαν 20)5 διά Σιγκαπούρην	
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	δ. Κωνυπολιν 26)5 Κωνσταντζαν	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	δ. 'Αμβούργον 2)6 Κιουρασό	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	δ. Φορτάσουν 9)5	
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12665	δ. Ιμμινχαν 19)5 διά Μιλάζο	
ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	δ. Σιλικατ 12)5	
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Χάμπτον Ρ. 4)5 διά Ρωσίαν	
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ε. Χαμίνα 26)5	
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ά. Λ. 'Αντζελες 11)5 διά Μπαλμπά	
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ά. Τένεταν 20)5 διά Νταμάμ	
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ	65	5687	ε. Χούλλ 24)5	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	54	8517	ε. Αιμούργον 25)5	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Ντούμινα 27)5	
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	ά. Πάριτγκον 22)5 Ρότερνταμ	
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	δ. Φόδ 3)5 διά Θρή Ρίθερς	
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	δ. Κωνυπολιν 29)5 Μαδρίν θάλασσαν	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Π. Σαράβ 28)5 Δουνέρκην	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15852	ε. Καζαπλάνκα 27)5	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Γιασάτα 9)5	
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5867	δ. Παρανάγουα 7)5 διά Ν. 'Υρκη	
ΣΑΝΑΡΙΝΑ	53	2873	δ. Βόλον 12)4 διά Χαλκίδα	
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Δουνέρκην 19)5	
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ε. Σιγκαπούρην 18)5 διά 'Ιαπωνίαν	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	8203	ά. Λ. 'Αντζελες 30)3	
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	δ. Σουέζ 19)5	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	ά. Αιμερόνας 5)5 διά Π. Κορτές	
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ-ΟΝΗΡ	78	9800	ά. Κ. Τάουν 9)5 διά Ματάντι	
ΣΑΝΤΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	78	9800	είς Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	είς Κύρρε ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ύπο παραλαβήν	
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ά. Γιρθαλάτρα 24)5 διά Σορέλ	
ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	ε. Μπ. 'Άιρες 23)5	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)6)76	
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΣ	72	16604	ά. Μίλνερ Μιτσι 11)5	
ΣΑΠΦΩ	63	17876	δ. Σουέζ 13)4	
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1783	ά. Τόνιδα 29)5	
ΣΑΡΑΛΟΤΤΑ	60	4083	ά. Μπλέξεν 10)3 διά 'Ισλανδίαν	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Παναμά 13)4 διά Γιοσσόδ	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	είς Λομπίτο ἀπό 2)9)77	
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	είς Θεσίνικον ἀπό 25)4)77	
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ε. Πειραιάν ἀπό 16)2)77	
ΣΑΣ	40	5360	άργει εἰς Πειραιάν ἀπό 16)2)77	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Γιοκούάνα 15)5 διά Χονίκαγκ	
ΣΑΥΠΡΟΥΣ ΣΚΑΪ	57	5505	μετων. «ΗΣΤΕΡΝ ΣΚΑΪ»	
ΣΕΛΑΣ	63	10946	δ. Σουέζ 27)5 διά Μπαχρέν	
ΣΕΛΑΤΙΚ ΤΡΕΐ-ΝΤΕΡ	65	3524	ύπο παραλαβήν	
ΣΕΜΙ	66	13313	ε. Μ. ἀλ. 'Αχαντι 18)5	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ε. Κολούμπα Ρ. 16)5	
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	είς Νουαντχιμπού 10)5 διά Ντακάρ	
ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	είς Σιμόντο ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	δ. Γιρθαλάτρα 14)5 διά Ρεσίφε	
ΣΗ ΓΚΑΛ	78	13900	είς Κούρρε ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	ε. Μαλάγκα 19)5	
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	8766	ε. 'Αιμερόσαν 19)5	
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	60	7745	ύπο παραλαβήν	
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9753	ε. Γιοκούάνα 27)3	
ΣΗ ΚΛΑΟΥΝΤ	58	8766	ε. 'Αιμούργον 7)4 διά Λάγος	
ΣΗ ΛΑΐ-ΟΝ	78	9144	ε. Κοραμάρ 25)5	
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. 'Ηστ. Λόντον 1)6	
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	δ. Π. Σάτι 14)5	
ΣΗ ΡΕΐ-ΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Αιμερόσαν 6)5 διά Λάγος	
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	ά. Αιμούργον 31)5 διά Σεδίλην	
ΣΗ ΣΠΡΑΐ-Τ	59	6791	ά. Μομπάσα 20)5 Ντάρ ες Σαλάμ	
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ά. Αιμούργον 27)5 διά Χονίκαγκ	
ΣΗ ΤΑΐ-ΓΚΕΡ	73	13631	ά. Κοκούρα 21)5 διά Κιαραζού	
ΣΗ ΤΑΐ-ΝΤ	71	10010	δ. Γιρθαλάτρα 24)5 διά Μόντρεαλ	
ΣΗ ΤΡΕΐ-ΝΤΕΡ	74	9100	ά. Κ. Τάουν 7)5	
ΣΗ ΤΣΑΛΕΜΤΖΕΡ	58	8766	δ. Ρότερντατ 27)5	
ΣΗ ΦΑΛΟΚΟΝ	77	8970	ε. Κουβέλι 28)5	
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ε. Γιοκούάνα 21)5	
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 14)3	
ΣΗΜΕΐ-ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	ά. Βαρκελώνη 18)5 διά 'Αλγέριον	
ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	δ. Γιρθαλάτρα 18)5 διά Ταρτούς	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14530	ά. Σαβόνα 19)5 διά Χιούστον	
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλαβήν	
ΣΙΓΑΝΤΟ Α.Σ.	69	12485	ύπο παραλαβήν	
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	έ. Φορμάντη 31)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	δ. Σουέζ 24)5 διά Κίναν	
ΣΙΛΑΒΕΡ Αΐ-ΛΑΝΤ	58	11452	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)3)76	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	77	10100	είς Γιουσούσι ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΙΟΡΥ	56	6659	ε. Λάγος 10)4	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ε. Χάλια 31)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΐ-ΝΤ	77	10100	ε. Ρ. Γκράντε 8)5 διά Σιγκαπούρην	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	10100	είς Όισαν ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. 'Αμπιτζάν 27)4 Π. Χάρκουρτ	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ά. Μπ. 'Άιρες 20)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΛΑΐ-Τ	56	6739	ά. Σάτι 22)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ-Υ	69	9305	ε. Ρότερντατ 16)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΗΤΗΣ	51	6973	ε. Σεβίλλην 31)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Λέιβ 28)5 διά Μόντρεαλ	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ε. Πειραιά 11)5	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ	58	5042	ά. Ρουν 11)5 διά Βηρυτόν	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6605	ά. Λομπίτο 27)4 διά Λουάντα	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Ντουιπάτη 28)5	
ΣΙΑΚ	56	4827	ά. 'Αιμερόσαν 4)6	
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	63	9341	ά. Χόγκ δύκ 7)4 διά Ντάιρεν	
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Κωνυπολιν 26)5	
ΣΙΦΝΟΣ	58	13872	δ. Π. 'Αρένας 7)5 διά Μεσικόν	
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Ρ. 'Ιανέτρον 25)4 διά Λάγος	
ΣΚΑΠΓΟΥ-ΙΑ	76	19150	ά. Βαλτιμόρην 25)5 διά Σ. Χουάν	
ΣΚΑΠΓΟΥ-Ι-ΜΤ	70	9077	ε. 'Αιμερόσαν 4)6	
ΣΚΑΠΛΕΐ-Κ	53	3899	ά. Π. Σάτι 14)5	
ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ε. Νόρθθιλ 27)5	
ΣΚΑΠΜΠΡΗ	71	9085	ά. Μπιλιάνο 2014 διά Γκουάντα	
ΣΚΑΠΝΟΡΤ (δ.)	66	25742	ά. Ρότερντατ 18)5 διά ΉΠΑ	
ΣΚΑΠΝΤΕΐ-ΙΑ	76	19451	ά. Ρίτσερτην Μπ. 27)5 'Ιαπωνίαν	
ΣΚΑΠΤΡΕΐ-ΝΤ (δ.)	60	21130	ά. Σ. Χουάν 18)5 Π. λά Κρους	
ΣΚΑΠΧΙΑ	61	12012	ά. Π. Κελάγκ 22)5 Ρότερντατ	
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Κοπέρ 30)5 διά Πειραιά	
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	άργει εἰς Πειραιά διά Κάρπατον	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	δ. Κάρπατον 21)5 διά Πειραιόν	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	δ. Σουέζ 2)6	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑΫ	61	2853	ά. Γκράτσον 2)6 διά 'Αλγέριον	
ΣΚΟΠΗ	56	10042	έ. Ταϊταγκόδη 4)5	
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	ά. Τάπτα 25)5 διά 'Αιγαίντα	
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	δ. Γιβραλτάρ 14)5 διά Μπαρανκίλα	
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6504	ά. Γδ. Τσούνια 2)4 'Ερυθρόν θάλασσαν	
ΣΚΥΡΩΝ	64	17486	άργει εἰς Πειραιά	
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ά. Κ. Τάουν 19)5 διά Ντακάρ	
ΣΩΒΕΡΕΐ-Ν ΡΟΥΜΠΙ	58	4403	ά. Λά Πολλίς	
ΣΩΒΕΡΕΐ-Ν ΣΤΑΡ	66	8534	δ. Σουέζ 25)5 διά Μπουσίρε	
ΣΩΛΙΝΤΑΡΤΙΤΟΥ	52	5936	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)3)	
ΣΩΜΠΡΟΣ ΛΙΦΤΕΡ	69	1410	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΟΥΑΖΙ ΜΕΐ-ΝΤΕΝ	63	11056	ά. Χούλι 10)5 διά Μαπούτο	
ΣΟΥΑΝ ΛΕΐ-Κ (δ.)	61	20433	δ. Παναμά 25)4	
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Ρότερντατ 14)5 διά 'Αργεντινή	
ΣΟΥΖΥ	57	10687	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)10)77	
ΣΟΥΐ-ΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Ρ. Λορέντζο 16)5	
ΣΟΥΐ-ΝΤ ΠΡΑΐ-ΝΤ	56	10483	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)2)77	
ΣΟΥΐ-ΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	ά. Λίθερπούλ 27)5 διά Ροστόκ	
ΣΟΥΐ-ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ά. Σ. Μάκελ'ε 23)5	
ΣΟΥΐ-Φ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Κωνυπολιν 31)5	
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	ά. Ταλκαχούνο 26)4	
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Γδ. Πολλίς	
ΣΟΦΙΑ	60	8251	έ. Τρινκούλι 9)4	
ΣΟΦΙΑ	61	1990	μετων. «ΛΟΒΑΤΣΑ»	
ΣΟΦΙΑ	53	2605	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παραλαβήν	
ΣΟΦΙΑ Κ.	73	3647	ά. Σαντάρτε 26)5 Π. Χάρκουρτ	
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ	78	14800	δ. Παναμά 9)5 διά Νιγηρίαν	
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-	62	14622	μετων. «ΜΑΡΙΒΕΡΙΝΤ»	
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Σάντος 20)5 διά Μπέλεμ	
ΣΟΦΙΑ II	77	16400	ά. Δάντοιχ 29)5 διά 'Ιρλανδίαν	
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	ά. Νεάπολιν 31)5	
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2979	ά. Ρ. 'Ιανέριον 20)5	
ΣΠΑΡΤΟ	67	13603	ά. Ν. Γουεστμίνστερ 6)5	
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	ά. Ρ. Γκράντε 23)5	
ΣΠΕΤΣΕΣ Αΐ-ΛΑΝΤ	70	8174	ά. 'Αμπου Ντάμπι	
ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ 77	59	2881	έ. Βεντίλα 3)5	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Αλεξανδρειαν 4)5	
ΣΠΡΙΝΓΚ	56	1749	ά. Σέρε 2)5 διά 'Αλγέριον	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	35676	ά. 'Αγ. Φραγκίσκο 11)4 Μαλασία	
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	7840	ά. Ν. 'Υρκη 1)5 διά 'Αρούμπα	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	άργει εἰς Πε	

ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	δ. Σουέζ 2)6 διά Τζένταν	ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 7)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΤΚΣ	68	11025	ξ. Ερωθί Λάγος 14)4	ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	ξ. Βούδανην 18)5
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	δ. Ντακάρ 6)5 διά Νιγηρία	ΦΑΙΗ III	57	6674	δ. Κωνιόπολιν 1)6 διά Πειραιᾶ
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Τερβίσσεν 12)5 διά Μόρτρεαλ	ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	δ. Βατιμόρην 11)4 Σ. 'Αραβίαν
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	7179	δ. Ρόττερνταμ 2)6 διά 'Αρχοντος	ΦΑΙΚΟΝ	74	8896	δ. Γιεραλτάρ 19)5 διά Μπορτώ
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. 'Ιμπινχαν 13)5 διά Μπ. 'Αυρες	ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Λ. 'Αντζελες 24)5 διά Μπαλιμπά
ΤΕΑ	49	5632	ξ. 'Αλεξανδρειαν 10)5	ΦΑΙΜΟΥΟ	59	9830	δ. Γιοκοχάμα 2)5 διά Χιροσίμα
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11800	δ. Π. Σαΐδ 29)5	ΦΑΙΜΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	δ. Χόκι Κόγι 2)4 διά Λουάντα
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	δ. Σ. Πέντρο 17)4 διά 'Ελλάδα	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	εις Τζουνί άπο 30)3)77
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3862	δ. 'Αιμέρεσαν 30)5 διά 'Αλγέριον	ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	δ. Βαλταραΐζ 26)5
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ξ. Βρέμην 22)5	ΦΑΡΟΣ	56	2572	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)4
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	δ. Λ. Πάλμας 11)5 διά Σ. Πέντρο	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	δ. Λ. Πάλμας 25)5 διά Νιγηρίαν
ΤΕΝΟΡΓΚΑ	55	3300	ξ. Ρόττερνταμ 1)6 διά Βρέμην	ΦΑΣΤ ΜΠΡΗΖ	52	4615	δ. 'Αμπιτζαν 21)4 διά Λαττακία
ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ	53	2990	δ. Π. Σαΐδ 1)6 διά 'Αμερέσαν	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4383	ε. Βαλένθια 25)5
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ξ. Γόνια 17)5
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	δ. Ναγκόγιαν 20)5 διά Μομπάσα	ΦΕΙΣΙΣΤΥ	50	5317	δ. Βρέστην 12)4
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	δ. Σουέζ 18)5 διά Μπ. 'Αμπάς	ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙ-ΚΣ	69	12748	ξ. Ντουλούθ 18)5
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	δ. Σιγκαπούρην 10)5 διά Κίναν	ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	δ. 'Αμβούργον 30)4 διά ΗΠΑ
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	δ. Βατιμόρην 5)4	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	δ. Ρόττερνταμ 19)5 διά Ντάρμπιαν
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ-Υ'	72	9246	ξ. Οδύσ Σαΐδ 27)5	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	6249	δ. Τένευ Τέρη, 25)5 διά Γιεραλτάρ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	δ. Μόρτρεαλ 26)5 διά Νητρόπολ	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ξ. Ντακάρ 19)5
ΤΖΗΗΝ	63	9916	δ. 'Αστοντ 28)5	ΦΙΛΙΑ	60	5558	ξ. Λιοσσάνων 28)5
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κωνιον 30)5 Μαύρην θάλασσαν	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	δ. Λαμπούν 26)5 διά 'Ανακόρτες
ΤΖΙΝΙ	61	11125	δ. 'Ιμπινχαν 13)5	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ξ. Ρουέν 20)5
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19451	ξ. Χάιφα 23)5	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	εις Μομπάσαν 19)10
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	δ. 'Εμπρα 24)5 διά Τολέδο	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	δ. 'Αμβούργον 12)5 διά Μπορτώ
ΤΖΟΚΑΣΤΑ	72	8849	μετων. «ΤΙΜΠΛΑΤΙ»	ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	δ. Σικάγο 18)5 διά Ντουλούθ
ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14800	δ. Μπρούνομπουτελ 19)5	ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	δ. Μαίαμι 23)5 διά Λά Γκουάιρα
ΤΖΟΥΠΙΛΗΝ	77	56	8716 εις Ρόττερνταμ 27)1	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Παναμά 25)5
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	δ. Λ. 'Αντζελες 5)4	ΦΛΟΡΥ	58	2874	δ. Λ. Πάλμας 26)5 διά Λάγος
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	ξ. Δουνικήν 22)5	ΦΛΩΡΑ Κ.	77	14550	εις Μιχάρρα υπό συμπλήρωσιν
ΤΖΩΝ Κ.	78	15800	ξ. Λουδίνων 2)6	ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. 'Αμπρεσαν 23)5 διά Σαγκάνη
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	δ. 'Αλεξάνδρειαν 16)5	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	δ. Φορμάτλ 16)4 διά Σαγκάνη
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ξ. Μαυρίκιον 30)5	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Γιεραλτάρ 30)5 διά Μπάσραν
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ξ. Βηρυτού 22)5	ΦΟΙΝΙΣ Ι.	48	3265	άργει εις Καράτοι από 19)11
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-				ΦΟΙΝΙΣ ΙΙ.	76	10256	δ. Ρόττερνταμ 2)6 διά Μπουσίρε
ΔΡΗΣ (δ.)	66	39555	δ. Γιεραλτάρ 28)5 διά Ζουείτινα	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ξ. Ντουρμπαν 11)5 (έπιακ.)
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ξ. Μόζι 16)5	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	δ. Κωνιον 12)5 διά Μ. Θάλασσαν
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	εις Μαρακάμπο 9)12	ΦΡΑΝΚ	70	2997	δ. 'Αμβούργον 2)6
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. 'Εσκουνιν 9)5	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	δ. Μομπάσα 20)5 διά Καράτοι
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	δ. Δουνικέρκην 9)5	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10381	ξ. Βαλένθια 1)6
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11800	δ. Πειραιά 2)5 διά Θεσ/νηκη	ΦΡΕ	65	9386	ξ. Π. όφ Σπαίν 26)5
ΤΗΘΥΣ	73	3717	δ. Σαβίνα 31)5 διά 'Αλγέριον	ΦΡΕΝΤΣΙΠ ΜΠΙΓ'	77	3820	ξ. Βακαγιάμα 28)4 διά 'Ικίτος
ΤΙΜΗ	71	5063	δ. Μπορτώ 6)5 διά Δυτ. 'Ινδιες	ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ξ. 'Αμπιτζαν 24)4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	δ. Μ. άλ Μπάρκ 23)3 διά ΗΠΑ	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	δ. Μπρούνομπουτελ 6)5 διά Κούδα
ΤΙΝΑ	73	3094	δ. Χολενά 1)6 διά Γόνινια	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΡΚ	61	1190	δ. Λά Γκουαλέτ 26)5 διά Μασσαλίαν
ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ξ. Ρ. Γράντε 17)5	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	δ. Λάς Πάλμας 31)3 διά Λάγος
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	δ. Π. Σαΐδ 22)5	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ξ. Λιοσσάνων 23)5
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	δ. Σουέζ 25)5 διά Μογκαντίσιο	ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	11362	δ. Γιεραλτάρ 5)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	64	15597	δ. Παναμά 16)5 διά 'Αμβούργον	ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	10010	δ. Τιμόπα 29)4 διά 'Αδελαΐδα
ΤΟΛΗΗ	71	5041	δ. Τόμπα 25)5 διά Χιούστον	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	άργει εις Πειραιά
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ξ. Χάμπτον Ρ. 25)1	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ξ. Ροζέριο 19)5
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά από 27)6)75	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Ν. 'Ορλέανην 4)3
ΤΟΜΜΥ	61	2916	δ. Μπαμάν 30)5 διά Κουβέτη	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	4078	ά. Ν. 'Υόρκην 30)3 διά Κιουρασό
ΤΟΝΥ	62	6246	δ. 'Αμπούργον 2)8 διά Πολωνίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ά. Πόρτλαντ 'Ορ. 20)5 διά Χίλην
ΤΟΞΟΝ	77	15550	δ. Ε. Κελάγια 30)5	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ξ. Μπάσραν 16)5
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Παναμά 8)4 διά Σ. Πέντρο	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Λ.	76	32511	ξ. Βανκούθερ 20)5
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Κ. Τάουν 28)5 διά Νιγηρίαν	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6724	ά. Κ. Τάουν 5)5 διά Σκανδιναվιαν
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	δ. Λ. Πάλμας 16)5 διά Λάγος	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	δ. Σουέζ 29)5
ΤΟΡΝΑΝΤO (μ.)	69	41687	δ. Μ. άλ Φαχάλ 17)4 Χονολουλού	ΧΑΛΚΙΣ	63	19543	ύπο παραλαθήν
ΤΟΡΟ	68	8256	όπο παραλαθήν	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	60	9772	ξ. Λιοσσάνων 31)5
ΤΟΥΑΙΠ Β. (δ.)	62	22271	δ. Παναμά 18)5	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΕΑΣ	60	9319	ξ. Χούλ 4)6
ΤΟΥΡΝΙΚΙΑ	52	9707	άργει εις Πειραιά από 26)3)77	ΧΑΡΙΣ	65	5255	δ. Μομπάσα 31)5 διά Ρόττερνταμ
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	56	2863	δ. Ε. Π. Σαΐδ 29)5	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12396	ά. Πόρτ Σαΐδ 14)5
ΤΡΑΝΣΖΟΥΡΑΝΤ	57	9053	ξ. Ε. Νεκότοεα 5)5	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Χακάτα 12)5 διά Βανκούθερ
ΤΡΑΝΣΖΟΥΡΑΝΤ	57	2361	δ. Θέσουα 31)5	ΧΙΑΝ Α'Ι-ΛΑΝΤ	69	10016	δ. Σάν Χουάν 16)5 Π. όφ Σπαίνην
ΤΡΑΝΣΖΟΥΡΑΝΤ	59	4070	ξ. Ε. Χόρκορπτ 28)4	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Μαίαμι 24)5 διά Βενεζουέλα
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ξ. Μπ. Σαπούδρ 14)5	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Πόρτ Χόρκορπτ 5)4 διά Λάγος
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	δ. Κωνιον 17)5 Νοθορωσίσκην	ΧΙΑΝ ΖΕΥΡ	69	10016	δ. Σουέζ 18)5 διά Μπάραν
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ η.	69	16291	δ. Ντουμπάτη 31)5	ΧΙΑΝ ΖΑΗ	69	10016	ά. Ταϊγκόχηγ 14)5 διά Σιγκαπούρην
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΙΝΤΗ-				ΧΙΑΝ ΖΗ	69	10016	δ. Κολόμπο 3)5
ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	72394	δ. Ν. 'Ορλέανη 8)5	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Ήστ Λόντον 5)5 διά Πορτογαλίαν
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΛΑΪΤ	66	25327	δ. Μπ. 'Αρδες 17)5 διά Ραθένα	ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	δ. Σουέζ 29)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ξ. Καράτη 24)5	ΧΙΟΝΑ	55	2224	δ. Λείξος 30)5 διά Λιθόνη
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ η.	68	38214	δ. Κ. Τάουν 10)5 Κάρυκ άλι	ΧΙΟΣ	58	9483	δ. Πόρτ Σαΐδ 9)5
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΟΣ	60	8462	ά. Π. Χόρκορπτ 16)5 διά Μπόνι
ΤΡΕ-ΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	67280	άργει εις Πειραιά από 5)3)77	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Σουέζ 2)6
ΤΡΟ-ΙΑΝ ΕΝΦΕΔΑΣ	60	9255	όπο παραλαθήν	ΧΙΟΝ	75	16421	δ. Πόρτ Σαΐδ 25)5
ΤΣΑΙ-Ι ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	58	4767	δ. Μαυρίκιον 23)5 διά Σευχέλες	ΧΙΟΛΑΝΤ	61	5876	δ. Σήρνες 25)5 διά 'Αμαπάλα
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	δ. Λόρεντ 25)5	ΧΙΟΣΤΕΝΑΝΤ	59	3999	ά. Βατιμόρηρ 13)5 διά Γαλλίαν
ΤΣΕΡΡΥ ΘΛΑΟΥΕΡ	76	13600	ξ. Βεντέρ 27)5	ΧΙΟΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	ά. Τσάρλεστον 20)5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	3821	ά. Λ. Πάλμας 19)5 διά Π. Χόρκορπτ
ΤΥΡ	68	8255	δ. Μ. Καμπού 14)5 διά 'Ελλαδά	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9261	ά. Σουραμπάγια 16)4
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	όπο παραλαθήν	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	άργει εις Πειραιά
ΥΔΡΑ	69	10964	δ. Σουέζ 24)5 διά 'Ιραν	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουρούρτ 31)5 διά Γκότενμπουργκ
ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΝΑ	58	10499	δ. Τζακάρτα 24)2 διά Μπαγκόκ	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣ-	70	4357	ά. Π. όφ Σπαίν 13)5
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	δ. Σουέζ 26)5 διά Π. Σουδάν	ΞΕΑΝΙΚ	56	11556	ά. Ρίο 'Ιανέρο 17)5 διά Κοθένας
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	10210	ξ. Δουνικόν 20)5	ΧΡΙΣΤΙΝ	62	31050	δ. Παναμά 29)5 διά Ειρηνικόν
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Αυστερνταμ 23)5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. 'Αλεξάνδρειαν 18)5
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ η.	77	42000	εις Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	14800	ά. Ν. Μαγκαλόρε 23)5
ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9392	ά. 'Αμπιτζαν 6)4 διά Λάγος	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	61	10434	ά. Μπωμόντ 9)5
ΦΑΙΘΩ							

Tα υπό Σένας σημαίας

(Πλοιά σημειωθέντα δι' αστερόσκοπου (*) δὲν είναι συμβεβλή μέντο μὲ τὸ Ν.Α.Τ.)
 (x.) = σημ. Κύπρου, (π.) = σημ. Παναμᾶ — Τὰ ὑπόλοιπα φέρουν τὴν λιθερανήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ ...	64	10472	Ε. Τάραντα 7)5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-			
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	Δ. Μπαγκόδη 17)5 διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	Δ. Π. Σάδη 29)5
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (β.)	56	20153	Δ. Π. Σάδη 30)5
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ π*	54	8120	Ε. Πειραιώς 31)5
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	άργει είς Πειραιά από 23)2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	Ε. Πειραιώς 26)5
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΙΝΗ (κ.)	58	3837	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (β.)*	59	27122	άργει είς Πειραιά από 19)5)75
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β.	56	20140	Δ. Σιγκαπούρην 15)5 διά Π. Κελάγκ
ΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΗΣ Α. κ.*	65	3524	Ε. Ντακάρ 18)4
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ δ.*	56	12780	Ε. Φός 26)5
ΑΓΓ. ΔΕΥΘΕΡΗΣ (κ.)*	56	4740	Δ. 'Αμπιτζάν 7)5 διά Βραζιλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	55	2056	Ε. Πειραιώς 20)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ.*	58	20451	άργει είς Πειραιά
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	1979	Δ. Βεραρκούζ 5)5 διά 'Αθανά
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	Δ. Ρουτσέρ 5)5 διά Κίναν
ΑΔΡΕΛΑ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά από 14)6)74
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	είς Κιουρασό 12)5
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	Δ. Σαθόνα 22)5 διά 'Οξελοσούντ
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	Ε. Τέμπη 21)5
ΑΘΕΝΣ	70	8125	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκου 15)5 διά Χιλήν
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪΥ (κ.)	59	7115	Δ. 'Αμεδόρουν 17)5 διά Παναμά
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	Δ. Ν. 'Υόρκη 17)5 διά 'Αραβόπα
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει είς Πειραιά από 15)2)75
ΑΘΗΝΑ Σ. ΜΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	άργει είς Πειραιά από 21)6)77
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	Δ. Ν. 'Ορλέανη 20)5
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	άργει είς Πειραιά από 3)7)75
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κδ*	51	8675	άργει είς Πειραιά από 14)5)75
ΑΙΔΟΣ*	60	10733	είς Αμπιτζάν 3)5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΑΙΓΑΛΙΩΝΑΔΡΗ	67	28774	Δ. Γουέπιτα 11)4 διά 'Εμπεν
ΑΙΓΑΙΚΟΝ*	71	27958	Δ. Β. Κονστιντούσιον 17)5 Μπ. "Αύρ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	Ε. Σεβίλη 30)5
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	Ε. Κασιόπη 30)4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑΪΥ	76	11800	Δ. Κοκούρα 14)5 διά ΗΠΑ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ*	76	15900	Δ. Σεβίλην 26)4 διά Χάρτιτον Ρ.
ΑΙΓΑΙΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά από 6)2)74
ΑΙΓΑΙΗΝ ΣΥΜΦΟΝΥ κ.*	66	8943	είς Σιγκαπούρην
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	είς Αλεξανδρείαν 17)5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	Ε. Ρόττερνταμ 31)5
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΒΗ (μ.)	71	57830	Δ. Γιεραλτάρ 8)5 διά Τέξας
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΤΑΙΝ δ.	68	105495	Δ. Τέμπη Μπ. 31)5 διά Σ. Κρουά
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	Δ. Σιγκαπούρων 16)5 Χονσούλου
ΑΙΤΖ. ΜΕΠΤΟΥΝ	67	32644	Δ. Γιεραλτάρ 14)5 διά ΗΠΑ
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (ει)	75	117340	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκου 11)5 διά Ντουμπάι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκου 11)5 διά Ντουμπάι
ΑΙΤΖ. ΣΕ-ΥΛΔΟΡ (δ.)	75	117342	Ντάς διά 19)4 Φατέχ Τέρμ.
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	Δ. Γιουρούπορτ 27)5 Σ. Ναζαΐρ
ΑΙΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	Δ. Θεούτα 8)5
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	Δ. Ρ. 'Ιανείρουn 17)5 Μπ. "Αύρες
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	Δ. Ρίτσαρντς Μπ. 28)5 διά 'Ιταλιαν
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕ-Ι·Σ	68	25433	Δ. Σπέτσια 18)5 Βαλτιμόρην
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	Δ. Κωνιά 20)5 διά Ταΐθεαν
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	Δ. Βίλλα Κονστιντούσιον
ΑΙΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	Δ. Μπ. Μπλάκα 19)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	άργει είς Πειραιά
ΑΙΚΤΗ (δ.)*	56	10287	είς Πειραιά
ΑΙΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	Ε. Τζένταν 19)5
ΑΙΑΛΑΜΕ-Ι·Ν (π.)	62	10403	Δ. Μπάραρον 28)5
ΑΙΑΛΑΜΟΣ (Σιγκ.)	53	6821	ύπο παραλαβήν
ΑΙΑΛΕΑ	73	8824	Δ. Γιοκούάμα 19)5 διά 'Αμπιτζάν
ΑΙΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	Δ. Θέουτα 22)4
ΑΙΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.*	51	2593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-	77	126000	Δ. Ντουμπάι 17)5 διά Φός
ΑΙΑΛΕΞ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ κ.	55	8280	Δ. Καράτο 15)5
ΑΙΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	Δ. Μομπάσαν 1)6
ΑΙΑΛΕΞΑΝΤΡΑ	67	14845	Δ. Ρόττερνταμ 3)5 διά Λείδεος
ΑΙΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	άργει είς 'Αντικύρα από 12)11
ΑΙΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2630	Δ. Σουεζ 24)5 διά Μπ. Σαπούρ
ΑΙΑΛΚΑΝ·	66	27985	Δ. Ροζάριο 19)5 διά Μπ. "Αύρες
ΑΙΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	Δ. Σ. Σάδη 28)5
ΑΙΑΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	Δ. Ρ. Τανόρα 23)4
ΑΙΑΜΑ (κ.)	41	9097	Δ. Μπαρμπάντον 13)5
ΑΙΑΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λ.δ.	64	1715	Δ. Πειραιώς 5)5 διά Λαττάκια
ΑΙΑΦΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΥΟΡ λ.*	66	2274	Δ. Π. Σάδη 31)5
ΑΙΑΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-			
ΤΕΡ (λιθ.)	65	1708	Δ. Κίγκ Λύν 19)5 διά Λεμεσόδην
ΑΙΑΛΧΑΤΖΑ ΜΑΜΑ			
ΑΙΑΚΑΡΑΕΣ (π.)*	57	10316	άργει είς Πειραιά
ΑΙΑΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	Ε. Ρόττερνταμ 31)5
ΑΙΑΜΑΡΙ (κ.)*	68	1165	άργει είς Πειραιά
ΑΙΑΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	Δ. Ρ. Τανόρα 6)5
ΑΙΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	Δ. Σουεζ 22)3 διά Ντάρεν
ΑΙΑΝΑΣΑ (κ.)*	53	7590	Δ. Π. Σάδη 11)5
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)*	70	1482	Δ. Σάπελε 4)5 διά Π. Τζεντλ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ ι.	67	4037	Δ. Γκρήνοκ 27)5 διά Φλώσιγκ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ	67	21192	Δ. Παναμά 24)5 διά Μεξικού
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	11905	Δ. Σεμπέτην Τέρμ. 22)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	Δ. Α. 'Αντζελες 3)5 διά Σάντος
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	Δ. Σίδνευ 20)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	Δ. Σάρτη 11)5 διά Λαττάκια
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	Δ. Ρ. 'Ιανείρου 12)5
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	Δ. Σουεζ 2)6 διά Μεσόγειον
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	Δ. Ροζάριο 8)5
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	Δ. Κωνιά 20)5 διά Μεσόγειον
ΑΙΑΝΘΙΑ (κ.)	64	10864	Δ. Βανκούμπερ 21)4
ΑΙΑΝΑ Α.	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΑ Μ.	75	14983	Ε. Βανκούμπερ 21)4
ΑΙΑΝΑ Ξ. (κ.)*	51	4788	είς Μάλτα 13)5
ΑΙΑΝΣΟΝ (κ.δ.)*	53	55	19801 είς Φερρόδη 9)5)77
ΑΙΑΝΤΑΓΟΡΑΣ (π.)*	55	8828	είς Κοτονού 12)2
ΑΙΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	Δ. Λάγος 21)4
ΑΙΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ Χ.	56	3990	είς Πειραιά 19)2)77
ΑΙΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	Δ. Κ. Γάουν 18)5 διά Βομβάνη
ΑΙΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	48	6259	δ. Σουέζ 24)5
ΑΙΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)*	53	8202	Δ. Τεργέστην 29)5 διά Κωνία)πολιν
ΑΙΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	Δ. Κορυτόν 26)5
ΑΙΑΝΤΟΥ ΙΙΙ	77	38800	Δ. Παναμά 19)5 διά 'Ειρηνικόν
ΑΙΑΝΤΙΟΝ (π.)*	57	2299	άργει είς 'Αντικύρα από 28)12
ΑΙΑΝΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	Δ. Ντεμέράρα 29)5
ΑΙΑΝΟΛΩΝ*	68	27989	Δ. Σαν Νίκολας 'Αργ. 15)5
ΑΙΑΝΟΛΩΝ	72	13120	Δ. Πόρτ Σάδη 7)5
ΑΙΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)*	39	3381	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΡΓΚΟΝ (κ.)*	58	10057	Δ. Λομπούτι 13)5
ΑΙΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)*	64	28313	Δ. Μιλάτσα 29)5
ΑΙΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	Δ. Τζένταν 20)5
ΑΙΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει είς Η. 'Υόρκην από 1)5)77
ΑΙΑΡΙΣΤΕΙΔΑΣ (κ.)	35	992	Δ. Αργεντίνη 14)4
ΑΙΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	Δ. Κορασόρι 24)5
ΑΙΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ*	77	11400	Δ. Ντουάρα 20)5
ΑΙΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟΣ	77	11363	Δ. Μονρόδια 27)5 διά Φρητάουν
ΑΙΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ *			
ΑΙΑΝΑΣΗΣ (δ.)*	76	122200	Δ. Γιεραλτάρ 1)6
ΑΙΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	Δ. Πάλμας 21)3 διά Λάγος
ΑΙΑΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	Δ. 'Εσκουμίν 5)5
ΑΙΡΚΟ (κ.)	66	1286	Δ. Λεμεσόδην 27)5
ΑΙΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει είς Μπλακαγουώντερ από 11)5)75
ΑΙΡΤΕΜΙΣΙΩΝ II	64	18000	Δ. Τζεπουτί 14)4
ΑΙΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Π.	57	9990	ύπο παραλαβήν
ΑΙΡΧΩΝ (δ.)*	74	56988	Δ. Ντουμπάρι 14)5
ΑΙΡΧΩΝ (δ.)*	66	35280	Δ. 'Αμεδόρηγον 23)5 διά Κίναν
ΑΙΣΙΑΤΙΚ (μ.)*	71	70482	Δ. Σιγκαπούρην 25)5
ΑΙΣΠΑΚΙ (κ.)*	56	3971	Δ. Ντακάρ 9)5 διά Νουαντιχψού
ΑΙΣΠΑΣΙΑ (π.)*	64	2062	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	Δ. Σμύρνην 17)5
ΑΙΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	Δ. άργει είς Χαλκίδα από 19)9
ΑΙΣΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	Δ. Τάραντα 25)5 διά Ταρτούς
ΑΙΣΤΡΟΣ	75	14523	είς Λάγος 24)3
ΑΙΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	Δ. Ριό Γκράντε 20)5 διά Ισπανίαν
ΑΙΑΛΑΝΤ ΚΑΙ ΑΙΑΛΑΝΤ	72	11000	Δ. Κάρυον 20)5 διά Α. Τάσου
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ	74	128398	Δ. Τέλιμπλ Μπαιν 23)5
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	Δ. Άργειντα 25)5 διά Αφρικήν
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚΟ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)*	68	40962	Δ. Ν. 'Ορλέανην 25)5
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	Δ. Ν. 'Ορλέανην 23)5
ΑΙΑΛΑΣ ΕΠΙΛΟΡΕΡ δ.*	65	35823	Δ. Ν. 'Ορλέανην 23)5
ΑΙΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	104561	Δ. Πάλμας 24)5 διά Περσικόν
ΑΙΑΡΥΤΟΝ	57	10398	Δ. Σουέζ 24)5 διά Π. Ηασσαΐαν 14)8)77
ΑΙΤΤΙΚΟΝ (κ.)	56	1803	Δ. Π. Σατίδη 25)5 διά Αιττάκια
ΑΙΑΛΑΙΑΝΤ	60	9088	Δ. Σουέζ 24)5 διά Μπάραρ
ΑΙΑΒΑΣΙΗΝ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55	9242	Δ. Λ. Πάλμας 23)4 Π. Χάρκουρτ	
ΑΙΑΒΑΣΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	Δ. Κάρυον 'Άλ., 1)5 διά Σιογκάμα
ΑΙΑΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ·Ι·ΑΜ. κ.*	64	1396	Δ. Λέμεσόδην 21)5
ΑΙΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	Δ. Πειραιά 31)5
ΑΙΑΒΟΝΑ (κ.)	54	1991	Δ. Γιεραλτάρ 24)5
ΑΙΕΑΛ (κ.)	53	8576	Δ. Σουέζ 2)6
ΑΙΒΙΤΩΡ Ν. ΓΟΥ-	64	4281	Δ. Ντακάρ 6)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΙΒΙΝΑΡΤΟ Ν. ΓΟΥ-	72	119811	Δ. Φίνωρτ 19)5 διά Περσικόν
ΑΙΒΙΩΤΤΑ (κ.)	58	8510	άργει είς Χαλκίδα από 19)3)76
ΑΙΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ύπο παραλαβήν
ΑΙΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει είς Χαλκίδα από 27)5)75
ΑΙΒΡΟΝΔΑΣΟ	56	8615	δ. Κωνιάπολιν 4)5
ΑΙΒΥΖΑΝΤΙΝ			
ΑΙΓΚΑΛΗ (κ.)*	56	9537	άργει είς Πειραιά από 26)6)77
ΑΙΓΑΙΗΝΗ	55	9415	άργει είς Πειραιά από 30)4)77
ΑΙΓΑΙΝΗΣΗΣ	67	42439	Δ. Πειραιά 22)2
ΑΙΓΕΝΕΥΗ (κ.)*	55	6504	Δ. Σετεπίνα 16)5 διά Βίσμαρ
ΑΙΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)*	52	1116	Γέωβι Τακλάτ 27)1
ΑΙΓΕΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	Δ. Σιγκαπούρην 15)3
ΑΙΓΕΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΝ δ.	66	30647	Δ. Γιεραλτάρ 26)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΕΡ. ΦΡΑΓΚΑΚΗ Σ. *	48	11276	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΟΛΑΝΤΑ (π.)*	56	2197	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)	56	8636	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	μετων. «ΧΟΟΥΠ»
ΑΙΓΟΥΡΤΡΟΠΕΙ·ΝΤΕΡ κ.*	50	8280	είς Λεμεσόδην 31)8)77
ΑΙΓΩΡΤΡΟΣ Π. (κ.)	48	6800	Δ. Πόρτα Χάρκουρτ 11)5
ΑΙΓΑΖ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.π.)	62	4137	Δ. Πύλον 16)4 διά Σουέζ
ΑΙΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)*	52	6576	Δ. Καρθαγένην 12)9
ΑΙΓΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ*	62	8530	Δ. Ντωριπάτα 21)5 (έπισκ.)
ΑΙΓΚΑΡΙΚ (μ.)*	67	48474	Δ. Γκιζόν 6)5 διά Μονρόδια
ΑΙΓΚΑΡΙΝ ΜΗΤΣΗΣ (κ.)*	56	5485	Δ. Ρόττερνταμ 11)5
ΑΙΓΚΑΡΙΝ ΣΠΡΑΙ·Υ. δ.	66	5800	Δ. Βιτόριο 29)4 διά Π. Κορτές
ΑΙΓΚΑΡΙΝ ΣΠΡΙΤ	70	22992	Δ. Κεμπέκ 23)5 διά Γιεραλτάρ
ΑΙΓΚΡΕ·Ι·Σ ΜΠΟΝΗ Κ.*	57	1009	Δ. Σαν Παλίζ 13)5

ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	ά. Μόμπιλ 9)5 διά Χιούστον	ΙΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)5
ΓΟΥ-ΙΝΤΦΟΡΣ (κ.)	62	1427	ά. Κ. Τάουν 14)5	ΙΩΝ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	66	20959	έ. Μόμπιλ 10)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΑΣ II	75	19393	έ. Μπ. Σπαύρ 9)5	ΙΩΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)5
Γ. ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	34827	έ. 'Αγ. Φραγκίσκου 24)5	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ά. Τζιψπούτι 20)5 διά Χοντέντα
Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	έ. Ν. 'Υόρκην 21)5	ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)5
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει εἰς Πειραιά διπό 16)1)76	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Τάμπα 12)5
Γ. ΝΑΙΤΙΚΕ-ΤΟΡ	67	22549	ά. Κόρπους Κρίστι 17)5	ΚΑΛΛΙΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. Ν. 'Υόρκη 17)5 Χάμπτον Ρ.
Γ. ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23064	έ. Γκάλεστον 6)2	ΚΑΛΛΗ	57	8774	ά. Σάντος 8)4 διά Πουάντ Νούάρ
Γ. ΝΕΙΚΟΣΙΕ-ΤΟΡ	68	22513	ά. Γιθραλτάρ 19)5	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ	67	44708	άργει εἰς Πειραιά διπό 15)2)75
Γ. ΝΕΙ-ΜΠΟΡ	68	23064	έ. Ταραγκόνα 28)5	ΚΑΜΙΛΑ Μ'	75	14983	ά. Σαβάναν 26)5 διά Ν. 'Ορλεάνη
Γ. ΝΕΙ-ΤΣΑΡ	67	23064	έ. Ν. 'Ορλεάνη 14)4	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ά. Σάδι 25)5
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	έ. Βαλτιμόρην 24)5	ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	έ. Μπαρλέτα 25)5
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	έ. Βόλον 15)5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	ά. Πειραιά 20)3 διά Στρατόν
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	ά. Κωνσταντίνην 22)5 διά Κωνσταντζαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)5
Γ. ΝΟΟΥΛΑΤΣ (δ.)	69	41477	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	δ. Π. Σάδι 23)5 διά Κων(πολιν
Γ. ΝΤΙΟΥΑΙΤΥ (μ.)	70	51878	ά. Μπωνόν 25)4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ			
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	άργει εἰς Πειραιά διπό 17)2	ΧΑΤΖΗΜΑΝΩΔΗΣ	73	18067	έ. Σαράζα 28)5
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)*	71	101831	ά. Κουβέντη 8)5 διά Κασσιούγκ	ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	άργει εἰς Πειραιά διπό 23)10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ δ.	72	114710	έ. Πειραιά 13)2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-			
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	129972	ά. Κάρυκ 'Αιλ. 9)5 διά Γιουροπόρτ	ΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	ά. Γκουαγιακήλ 27)4 διά Πιμεντάλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ δ.	77	135700	έ. Γκρητοκ 24)5	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Ντόρμπαν 19)5 δι' Ινδίαν
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Κέρ αλ.'Αμπατα 23)5 διά Χάρην	ΚΑΡΝΤΙΦ II (δ.)*	65	48024	άργει εἰς Πειραιά διπό 14)8)76
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Τέλιμπ Μπαίν 17)5 διά Μπ. Μασάρ	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	έ. Μπ. 'Άδρες 22)5
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	έ. Πειραιά 27)1	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	έ. Καστελλάνη 27)5
Γ. ΧΟΡΑΙ-ΖΟΝ (δ.)	72	102300	έ. Ξενώθι Σ. 'Ελενα Μπαίν 2)6	ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1645	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΡΕΡΟΣ	59	10542	ά. Σούδας 17)5	ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	έ. Κων(πολιν 25)5 Μαύρην θάλασσαν
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	έ. Ντόχα 27)5
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Ρόσετον 21)4 δι' Άρούμπα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	ά. Βενετίαν 18)5 διά Βηρυτόν
ΔΕΦΟΙ	68	8796	ε. Λός 'Αντζελες 2)5	ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΘΙΟΥ π.	63	8274	έ. Σούεζ 20)9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Υ. (κ.)*	60	4998	ά. Ντακάρ 22)5 διά Ν. 'Υόρκην	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	65	8198	δ. Μπρούνιμπούτελ 16)3 δι' Αθέναν
ΔΗΛΑΣ	59	9493	έ. Λάγος 2)4	ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	άργει εἰς Πειραιά διπό 14)3)76
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Σουέζ 26)5 διά Τζένταν	ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά. Θεούτον 29)5 διά Γουώρου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	ά. Πειραιά 26)4	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	άργει εἰς Πειραιά διπό 5)6)75
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	36	4967	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΘΩΝ (π.)	62	4784	ά. Βανκούθερ 12)5 διά Κίναν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	52	8202	έ. Αμπιτζάν 31)8	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ά. Τενερίφην 16)5 διά Πειραιά
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.	68	54513	ά. Φιλαδέλφειαν 6)5 διά Γιθραλτάρ	ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ά. Ντόρμπαν 10)5 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΔΟΞΑ (π.)	56	3146	έ. Φιλαδέλφειαν 26)5	ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά διπό 5)3	ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)*	53	4314	ά. Αλεξανδρειαν 15)5
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Κάρυκ 'Αιλ. 7)5 διά Π. Ντίζον	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)5
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Μόντρεαλ 20)5 διά Κεμπέκ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	δ. Παναμά 27)5 Γκουαγιακήλ
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	άργει εἰς Πειραιά διπό 4)9	ΚΩΣΤΑΘΗΝΑ (κ.)*	58	8695	έ. Ντακάρ 10)5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Τέλιμπ Μπαίν 29)4 διά Βραζιλίαν	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	16100	δ. Παναμά 25)5 δι' Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Πειραιά 4)5	ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά διπό 1)3)74
ΕΙΡΗΝΗΩ (π.δ.)	65	42377	έ. Γκάλεστον 9)5	ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	67	49339	ά. Φήρηπτον 29)5 δι' Άρούμπα
ΕΚΤΟΡ (κ.)*	72	4801	ά. Ριο 'Ιανέρο 26)3	ΛΑΚΟΥ (κ.)*	42	3129	άργει εἰς Πειραιά διπό 23)8)77
ΕΛΑΙ-ΑΝΤ (κ.)*	58	8220	έ. Σεπτέντιον 1)6	ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ά. Αστρόντον 9)4
ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	όποιο παραλαβήν
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Παναμά 29)5 διά Λάρκουρ	ΛΑΜΠΙΦΙ ΜΠΑΚΑΡΕ π.	57	10316	άργει εἰς Πειραιά
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ά. Λ. Πάλμας 14)5 διά Π. Χάρκουρ	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	ά. Παλέρμον 27)5 διά Ρ. Λανούφ
ΕΛΕΝ*	67	27989	ά. Ροζέριον 19)5 διά Μπ. 'Αύρες	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Μεσοίνα 29)3 διά Λάγος
ΕΛΕΝ 2 (κ.)	57	8159	ά. Πόρτ σαΐδ 23)5	ΛΑΣΙΑ (κ.)*	48	8388	όποιο παραλαβήν
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ά. Μορυουγκάδο 15)5 δι' Ιαπωνίαν	ΛΕΜΑ ΤΡΑΜΣΟΣΕΑ-			
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.	74	132034	ά. Ντάς 'Αιλ. 6)4 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΜΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Ρ. Γκράντε 14)5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			άργει εἰς Πειραιά διπό 9)7)75	ΑΙΓΕΥΗΡΗΣ (κ.)	58	8695	έ. Ντόρμπαν 27)5
ΚΑΡΕ-ΙΤΖ	76	22893	ά. Λ. 'Αντζελες 13)5 διά Κόμπε	ΑΙΓΕΥΤΗΡΗΣ II (π.)	58	9079	ά. Παρανάγκουα 13)10 διά Λουάντα
ΕΛΛΑΣΠ. ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Ντάρμπαν 14)5 διά Βρέμπην	ΑΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Π. Χάρκουρ 15)4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			άργει εἰς Πειραιά διπό 16)7)77	ΑΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	μετων. «ΙΟΣ» σημ. έλληνική
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Μπαλούγκαν Τέρμ. 19)5 Λ. 'Αντζελες	ΛΙΑ Γ. (κ.)	57	1977	έ. Αμπιτζάν διπό 2)1
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ά. Σουεζ 19)5 διά Τζένταν	ΛΙΑΛΔΑ*	60	16968	άργει εἰς Στυλίδα διπό 16)7)77
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1164	ά. Τσιτάζια 16)5 διά Τρίπολιν	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Ντακάρ 11)5 διά Λάγος	ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Γιθραλτάρ 29)5 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΕΑΜΠΕΛΑ II (κ.)*	60	6953	ά. Γιοκοχάμα 16)5 διά Τουσντόν	ΛΟΥΓΚΑΝΟ (κ.)*	50	5406	ά. Καζαμπλάνκα 10)5 Κωνσταντζαν
ΕΑΜΠΤΗΡΗΣ (κ.)*	58	6558	ά. Ρότερνταμ 19)5 διά Λουάντα	ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Κ. Τάουν 28)5 διά Μαυρικίου
ΕΑΝΕΡΞΙΣ (κ.)	57	5860	ά. Σιγκαπούρην 29)5 διά Κίναν	ΛΥΡΙΚ*	64	29396	άργει εἰς Πειραιά διπό 8)9)75
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	ά. Κολόπου 24)3 διά Μπαγκόκ	ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ά. Βιτόρια 27)4 δι' Ιαπωνίαν
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ (κ.)	59	11931	ά. Μπ. 'Άθρες 23)5 δι' Ιαπωνίαν	ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	δ. Γιθραλτάρ 11)5 διά Βεγγάζην
ΕΡΓΙΝΑ I (π.)	61	10032	ά. Παρανάγουα 30)5 διά Ρότερντα	Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ρ. ές Σιδέρη 17)5 Ν. 'Ορλεάνη
ΕΡΟ-ΙΚ	64	29396	ά. Ντουσαΐτη 29)5 διά Α. Αφρικήν	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	άργει εἰς Πειραιά διπό 21)4
ΕΣΠΕΡΟΣ I (κ.)	48	6714	ά. Μπονάριαν 11)5	ΜΑΓΓΑ (κ.)	49	7341	ά. Λάρνακα 18)5 διά Χέδονα
ΕΣΠΕΡΟΣ III (κ.)*	48	5289	ά. Κολούπιαν ρίθερ 7)5 διά Κορέαν	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ά. Σιγκαπούρην 4)6 δι' ΗΠΑ	ΜΑΔΟΥΡΗ Κ.	66	2179	ά. Τέλιμπ Μπ. 28)4 διά Μποναίρ
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	άργει εἰς Ιτέαν διπό 25)7)77	ΜΑΙΡΑΝΓΚΡΟ (κ.)	43	1593	ά. Σάντα Μάρτα 10)4
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Χάρια 9)5 διά Πειραιά	ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)	52	2352	ά. Τσιτάζια 3)5 διά Τρίπολιν
ΖΑΚ	62	10028	ά. Μόλις 25)5 διά Πειρούκων	ΜΑΟΥΝΤ ΖΗΡΙΑ (π.)	64	1141	έ. Λάγος 9)4
ΖΑΧΑΡΟΥΛΛΑ (κ.)*	61	1840	ά. Είτισουμασθ 24)5 δι' Αλγερίου	ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	60	3838	ά. Λομπίτο 19)5 διά Λουάντα
ΖΕΜΠΙΡΑΣ ΦΟΡ.			ά. Μπέλφαστ 3)5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά. Λ. Πάλμας 10)5 διά Μπ. 'Άθρες
ΤΣΙΟΥΝ (κ.)	64	1657	ά. Μπέλφαστ 3)5	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	54	4684	έ. Ριγιέκα 19)5
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Πουάντα 31)5 διά Φιλαδέλφει.	ΜΑΡΙΑ Λ. (δ.)	70	51602	ά. Σικαπούρην 22)4 Έλ. Σεγκούντο
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	19300	ά. Μπάκιαν Μπλάνκα 9)5 δι' Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Τ. (κ.)*	58	9507	όποιο παραλαβήν
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	ά. Γκάλεστον 19)5	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	63	10442	ά. Ήση Λόντον 26)5 δι' Εδρώπην
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ά. Είτισουρτο Καμπέλο διπό 26)9	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ*	57	9299	ά. Πειραιά 30)5 διά Κων(πολιν
ΗΛΙΑΣ (δ.)*	58	12239	έ. Σιγκαπούρην ρόδις 7)5	ΜΑΡΙΓΩΡ (κ.)*	57	11193	ά. Σουέζ 29)5 διά Περσικόν
ΗΛΙΑΣ ΑΤΤΕΛΑΚΟΣ κ.	60	14653	δ. Παναμά 25)5	ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	67545	άργει εἰς Πειραιά διπό 5)10)77
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	άργει εἰς Πειραιά διπό 14)11)75
ΘΑΡΡΟΣ (π.)*	63	3358	ά. Ακαδύτα 7)5 διά Ακαπούλκο	ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	ά. Πειραιά διπό 28)2
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1988	ά. Πόρτ φ. Σπαίνη 25)5	ΜΑΡΙΣΑΦΡ (κ.δ.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιά διπό 31)8)75
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	άργει εἰς Πειραιά διπό 27)7)76	ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εἰς Πειραιά διπό 25)3)75
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	έ. μ				

ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	Ε. Πόρτ Έλεζαμπεθ 26)5	ΟΛ. ΠΑΛΑΜ.	65	15577	ά. Ροζάριο 10)5
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εις Πειραιά από 1)7)75	ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	δ. Παναμά 11)5 διά Κορέαν
ΜΕΛΙΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Κάρυκ ΑΙλ. 9)5 διά Γιουροπόρτ	ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	δ. Κομώ Μη. 26)5 διά Ρωσία
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ά. Κουβέτ 24)5	ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	δ. Θεούτα 25)5 διά ΗΠΑ
ΜΕΝΤΙΜΑΡΕ (κ.)	..	55	3883	ΟΛ. ΠΙΤΣ'	69	15688	δ. Γουαμπόρα 20)5 διά Μπαγκόκ
ΜΕΝΤΣΚΑΥ' (κ.)	..	52	2775	ΟΛ. ΠΡΑΪ'ΝΤ	67	15697	έξωθι Ντάρμπιταν 29)5
ΜΕΡΑΚ (κ.)	..	55	2549	ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ε. Ντάρμπιταν 25)5
ΜΕΡΑΙΝ Ι.	77	10257	άργει εις Χαλκίδα από 21)9	ΟΛ. ΡΑΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	άργει εις Πειραιά από 4)4)77
ΜΕΡΣΙΜΙΔΑΙ (π.)	61	9194	ά. Ρεύνιδ 3)5	ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)*	59	32007	ά. Γένοβα 27)5
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	77	18707	δ. Παναμά 25)4	ΟΛ. ΓΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει εις Πειραιά από 28)3)77
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	77	19200	ε. Γκουαγιακή 23)5	ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	δ. Γιβραλτάρ 28)5 διά Μπετζάτα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-				ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	δ. Π. Σάδ 1)6
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. "Αντεν 20)5	ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	δ. Γιβραλτάρ 30)5 διά Παλέρμο
ΜΕΣΣ. ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17718	ά. Κιουρασάδ 15)5 διά Λάγος	ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	68	27602	ά. Ν. Ύρκη 18)5 διά Χόθικ
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75000	ά. Ντακάρ 8)3 διά Π. Τζενίλ	ΟΛ. ΦΕΪ'Μ (δ.)	65	47493	δ. Γιουροπόρτ 18)5
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75124	ά. Ράς Τανούρα 24)5	ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ε. Φόδ 1)6
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	79500	ά. Φρήπορτ Μπαχ. 21)5 διά Περσικόν	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	δ. Κων.)πολιν 15)5 διά Γαλάται
ΜΙΝΩΑΝ ΜΙΛΙΟΥ	..	58	13257	ΟΣΕΑΝΗ ΛΑΓΙ'ΟΜ (δ.)	70	89001	ε. Σιγκαπούρην 26)4 διά Ιαπωνίαν
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΝΗ	..	54	11743	ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	δ. Πειραιάς 28)5 διά Ισπανίαν
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. Πειραιάς 8)5 διά Χαλκίδα	ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	δ. Σουέζ 6)4 διά Χοΐνκαγκ
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			δ. Γιβραλτάρ 24)5 διά Πόρτ "Αρθουρ	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II *	κ. 38	2501	άργει εις Πειραιά από 12)4)76
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ε. Σιγκαπούρην ρόδς 19)4	ΠΑΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	δ. Παναμά 27)5
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. Λ. "Αντζελες 21)4 διά Ντουμάι	ΠΑΛΑΥΡΑ (δ.)*	67	54705	ά. Μαδέρα 13)5
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	74	10067	ά. Κοραμάρ 22)5	ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)*	48	3932	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Μπρέμερχαρφεν 8)5	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	δ. Μπρούνιμπουτελ. 14)5 διά Λάγος
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	ά. Τζέντα 7)5	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	δ. Κων.)πολιν 30)12
ΜΟΤΣΑΘΗ ΘΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ε. Κόμπε 24)5	ΠΑΠΑΦΕΡΓΗΣ (κ.)	59	5445	ε. Πειραιάς 21)5
ΜΠΑΛΑΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	εις Μαρσαλίαν 16)3)77	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)*	58	5445	ε. Πειραιάς 1)4
ΜΠΑΜΠΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	56	10300	άργει εις Πειραιά	ΠΑΠΑΦΩΛΑΣ 3 (κ.)	51	8919	δ. Λ. Πάλμας 13)4
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ά. Αμεδόφρογον 27)5 διά 'Αλαμποργκ	ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3	58	1110	ε. Μαλάγκα 23)4
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3054	ά. Μαδέρας 23)5 διά 'Αζορες	ΠΑΡΙΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	67	1401	ε. Πειραιάς 27)4
ΜΠΑΧΑ (κ.)	73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	ε. Δουκέρκην 9)2
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)'	61	1595	ά. Σάρπειν 19)5 διά 'Αλγέριον	ΠΑΙΡΑΙΑΙ	61	10969	δ. Π. Σάδ 1)6
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	δ. Κων.)πολιν 14)5 διά Πειραιά	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	141000	ά. Ιμιμχάμ 11)5 διά Περσικόν
ΜΠΛΑΚ ΜΠΛΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	16100	ά. Ν. Ύρκη 25)5 διά Γένοβα
ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)*	47	1835	ε. Πειραιάς 11)4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	ε. Αμπιτζάν 3)4 διά Λάγος
ΜΠΟΥΜΠΟΥΙΝΑ				ΠΑΙΡΑΚΟΛΑΣ (κ.)	55	5671	δ. Μπρούνιμπουτελ 25)3 διά Λάγος
ΦΑΙΝΘ*	57	9604	μετων. «ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ» σ. έλλην.	ΠΑΥΑΛΟΣ Χ. II (κ.)	53	7283	μετων. «ΝΙΚΟΣΙΑ» σημ. Ελληνική
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΠΙΣ (δ.)*	53	21577	άργει εις Ιτέαν από 22)5)75	ΠΑΥΑΛΟΣ Χ. II (κ.)	69	1998	ά. Μπαγιόλ 24)5
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3407	δ. Σουέζ 2)6	ΠΕΝΣΥΒΑΝΙΑ (δ.)*	58	28720	δ. Παναμά 12)5 διά Κασιούγκ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	ε. Αμεδόφρογον 29)4	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)*	41	6464	άργει εις Πειραιά από 11)7)75
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ I. (κ.)	58	6753	ά. Καλόποι 6)5 διά Ντάρ ές Σαλάμ	ΠΕΤΑΔΟΝ	76	32511	ε. Ροζάριο 19)5
ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει εις Πειραιά από 9)3	ΠΕΤΡΟΛΑ 50 (π.)*	50	3647	δ. Σουέζ 24)5 διά Τζένταν
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ά. Βανκούμπερ 12)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΠΕΤΡΟΝΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	ε. Πειραιάς 28)5 διά Νεάπολιν
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ράς Τανούρα 10)5	ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Ρότερντα 27)5
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Ντακάρ 10)5 διά Κοτονού	ΠΗΓΑΣΟΣ III (π.)	49	5275	ά. Βαλιτζόρην 25)5 διά Πάλουα
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Θέουτα 30)5 διά Κοτονού	ΠΑΩΙΩ	68	35191	άργει εις Πειραιά από 28)7)75
ΝΕΛΑ (κ.)*	57	9392	εις Πειραιά από 27)1	ΠΟΕΙΣΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Παναμάς 21)5 διά Λάγος
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ά. Καμπίνα 24)4 διά Φρήπορτ	ΠΟΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	ε. Καράτοι 14)5
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	11200	ά. Γένοβα 12)5 διά Κάσσιον	ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671	ά. Θέουτα 2)5 διά Λάγος
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ *	65	27960	ά. Μπρούνιμπουτελ 27)4 διά 'Αργεντινή	ΠΟΛΛΑ ΝΙΝΑ (κ.)*	57	9038	εις Λαύρι Λάγος 27)2
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει εις Πειραιά από 31)5)75	ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	εις 'Αμοτερταμ 14)10
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εις Πειραιά από 14)8)75	ΠΟΛΛΑΡ ΔΑΙ'ΟΝ (δ.)*	64	40893	ά. Ρότερνιαν 21)5 διά Ρουέν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εις Πειραιά από 23)8)75	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (κ.)	62	18152	ά. Ρότερνιαν 21)4 διά Αντζελες 20)5
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ά. Πλανά 22)5	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	άργει εις Στυλίδα από 26)8)77
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (π.)	58	3610	ά. Ντάρ 30)4 διά Βιετνάμ	ΠΟΝΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	ε. Σανί Τζόν 15)4
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)	61	6519	ά. Ντάρ 30)4 διά Βιετνάμ	ΠΟΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	62	5355	όποιο παρακαθήν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ'	76	35500	ά. Μόδιπιλ 6)5 διά Χιούστον	ΠΟΡΤΟ ΦΡΙΟ (κ.)	48	1271	άργει εις Πειραιά από 28)6)77
ΝΙΚΟΛΑ Λ.	68	9034	ά. Ντόρμπιταν 28)5	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5786	ε. Ροζάριο 14)5
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Μπουρνταν 13)4 διά Μαυριτανίαν	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	70	30890	ά. Γιβραλτάρ 31)5 διά 'Αγγλιαν
ΝΙΚΙ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	ά. Σουέζ 28)5	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	8482	άργει εις Πειραιά από 15)4)75
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Παλέρμο 26)5	ΠΡΟΣΧΕΠΤΗ (δ.)*	74	124724	άργει εις Πειραιά από 16)2
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			εις Βρέστην από 31)10 (έπιοκ.)	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	άργει εις Πειραιά από 9)2
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	εις Καστέλον 24)5	ΠΡΩΤΩΝ (κ.)	65	1657	ε. Πειραιάς 30)5
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)*	56	2435	ε. Πειραιάς 19)5	ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ε. Μπάραν 25)5
ΝΙΚΟΣ ΙΙΙ (κ.)	60	2914	ε. Νταμάρι 16)5	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	ά. Λισασθώνα 18)5 διά 'Αλγεθίρας
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (κ.)*	60	13726	ε. Ναγκόγια 23)5	ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	δ. Γιβραλτάρ 25)5 διά Μανάους
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)*	65	13458	ε. Μαπούτο 14)5	ΡΕΑ	66	11859	ε. Μέντρεαλ 17)5
ΝΟΡΑΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113	άργει εις Πειραιά από 7)4)75	ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΤΙΜΠΕΡ*	61	15719	ε. Γιάκονουσθ 26)4 διά 'Αγ. Δομίνικον
ΝΟΡΔ. ΝΑΓΚΑΝΤ	67	22549	δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61	16450	ε. Τζιμπούτι 20)5
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ'	64	38649	άργει εις Πειραιά από 4)3	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ κ.*	71	77049	δ. Ντούμπατά 21)4
ΝΟΡΦΟΥΥΤ	70	11328	ά. Τέμα 11)5 διά Τακοράντι	ΡΙΚ (π.)*	52	8111	ε. Τζάμπερ 3)3
ΝΟΡΦΟΚ (δ.)	59	20915	ά. Μπούλεν Μπατί 30)4 Μπαχάμας	ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	ε. Μη. Σαπούρ 14)5
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Τόπαλ 28)5 διά Λάγος	ΡΙΟ ΕΛΛ.	70	16147	ε. Ραβένον 10)5
ΝΟΙΟΣ	58	12339	ά. Καζαμπλάνα 29)5 διά Πειραιά	ΡΙΟ ΜΑΡ.	65	16334	ε. Ταλκαχούνα 24)4
ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	57	9680	άργει εις Πειραιά από 25)1)77	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	42534	έ. Καράτοις 15)5
ΝΤΑΤΟΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ	56	11208	ά. Παναμά 24)5 διά Γκρότον	ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	δ. Κων.)πολιν 1)6 διά Βόλον
ΝΤΑΤΟΦΑ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	59	13223	ά. Σουέζ 30)5 διά 'Ασσόπιν	ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)*	57	24854	άργει εις Πειραιά από 31)10)74
ΝΤΑΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	13093	ά. Τόπαλ 25)4 διά Λάγος	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ά. Τέμπιλ Μπατί 24)5
ΝΤΑΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ά. Λισασθώνα 22)5	ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ	65	23249	ά. Τέμα 8)5 διά 'Αμπιτζάν
ΝΤΑΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ά. Ανταμπίγια 24)5 διά Φορκάντος	ΣΑΙΝΤ ΚΡΙΣ (μικτόν)	67	42273	έ. Βιτόρια 10)4 διά Κωνοτάντζαν
ΝΤΑΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	ά. Σετουπαλ 30)5 διά Περσικόν	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ ΙΙ (δ.)	56	12279	ά. Βέσμε 18)5 διά Μεθίλ
ΝΤΑΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ά. Αλεξανδρειαν 30)5 διά Πειραιά	ΣΑΙΝΤ ΣΑΡΑΣ (κ.)	64	12453	άργει εις Πειραιά από 10)5)75
ΝΤΑΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει εις Χαλκίδα από 11)6)75	ΣΑΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)*	64	33746	ά. Λάριαν 19)5
ΝΤΟΥΠΕ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ά. Τέμπιλ Μπατί 16)5 διά Περσικόν	ΣΑΙΜΩΝ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1360	ά. Μάλτα 5)5
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	άργει εις Πειραιά από 4)12)75	ΣΑΙΜΩΝ ΣΚΟΒΕΡ	72	11506	ά. Κιοναράδο 18)5
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	άργει εις Πειραιά από 1)7)75	ΣΑΙΜΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	έ. Κοτονού 13)5
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ κ.	70	14095	άργει εις Στυλίδα από 28)4)	ΣΑΙΜΩΝ ΠΑΪ			

ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	ά. Νουατχίμπου 20)4 διά Λάγος
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	έ. Τένταν 18)5
ΣΗΛΑΙΦ (κ.)	61	1989	ά. Σπετζία 27)5 διά Γιθραλτάρ
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	δ. Σουέζ 11)2 διά Μπ. Αμπάς
ΣΗΦΑΡΕΡ *	56	8789	έ. Τούλνα 23)5
ΣΗ ΧΟΡΣ (π.)	57	1754	ά. Αμβέρσαν 27)5 διά Δυρράχιον
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	άργει είς Πειραιά διόπ 8)4)77
ΣΙΔΕΡΗΣ*	72	16406	Παναμά 28)5 διά Χιλήν
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	είς Δάντσιχ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ *	78	5800	είς Π. Άλεγκρε ύπό διπλήρωσιν
ΣΙΜΕΛΕΝΙΚ (κ.)*	53	10316	ύπό παραλαβήν
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	άργει είς Πειραιά διόπ 22)5)75
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	έ. "Ιφεγούΐτε 1)6
ΣΚΑΪ (κ.)	57	6494	ά. Αμβούργον 7)4 διά Λάγος
ΣΚΑΪ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	ά. Λ. Πάλμας 19)5 διά Λάγος
ΣΚΑΪΑΡΚ	63	12273	ά. Ν. "Ορλέαν 23)5
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	δ. Μονεμβάση 29)4
ΣΚΙΠΠΕΡ ΝΙΚ (κ.)	56	8782	προσήρ. 02.52 B - 100.37 A 5)5
ΣΚΙΡΟΝ !! (δ.)	67	49817	έ. Πειραιά 30)5
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει είς Ιτέαν διόπ 3)3)76
ΣΟΛΙΤΑΙΡ (κ.)*	69	3543	ά. Βενετία 31)3
ΣΟΝΙΑ - ΣΟΦΙΑ Σ. κ.	66	1701	έ. Πειραιά 29)5
ΣΟΝΙΚ	62	28387	άργει είς Πειραιά διόπ 20)9)75
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12000	έ. Λά Τκούλετ 26)5
ΣΠΙΚΑ (κ.)	47	1593	έ. Πειραιά 25)5
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει είς Πειραιά διόπ 1)9)76
ΣΠΕΙΩ (δ.)*	76	132914	άργει είς Ιτέαν διόπ 12)8)77
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Μπενιγκάν 28)5 διά Μαλασία
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ά. Θέουσα 24)5 διά Χιούστον
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ά. Π. Σάιδ 30)5 διά Σμύρνην
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	άργει είς Πειραιά διόπ 25)2)77
ΣΤΙΟΥΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Ρίτσερντς Μπ. 26)4 Ιαπωνίαν
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΙΕ-Ι· δ.	60	12497	είς Γένοβα διόπ 27)2 (έπισκ.)
ΣΙΟΛΑ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Π. Κάιζερ 13)5 διά Φρήπορτ
ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	έ. Ακαζούπλα 13)5
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Ρ. Τανούσα 27)4
ΣΥΡΙ	68	9024	είς Χιούστον 20)3
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	δ. Σουέζ 22)5
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	ά. Κωνυπόλιν 16)4 διά Πειραιά
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	δ. Σουέζ 1)6
ΤΕΜΙΑ II (κ.)	53	1362	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ	61	18484	ώπο παραλαβήν
ΤΕΤΑ (κ.)	56	8335	ά. Ν. "Ορλέαν 23)5
ΙΖΕΝΗ	59	9855	δ. Σουέζ 27)5 διά Βομβάην
ΤΖΕΝΥ	69	9072	έ. Καλκούτα 25)5
ΤΖΙΜΑΝΗΣ (π.)*	52	1190	έ. Τάραντα 31)5
ΤΖΟΙΝΤ ΒΕΝ-			
ΤΣΙΟΥΡ (κ.)*	51	7066	είς Καλαμάτα 20)12
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	2221	ά. Π. Χάρκουρτ 3)4 διά Λάγος
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	έ. Πειραιά 29)5
ΤΖΟΡΤΖΥ	54	8119	άργει είς Πειραιά διόπ 19)2)77
ΤΗΘΥΣ (κ.)	53	5690	ε. Π. Σάιδ 3)6
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9739	έ. Ρόττερνταμ 20)4
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Γιθραλτάρ 25)5 δι' ΗΠΑ

ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Βερακρούζ 16)5 διά Χιούστον	
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	ά. Καράται 1)5 διά Σιγκαπούρην	
ΓΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ά. Σουέζ 25)4	
ΙΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ά. Σουέζ 18)4	
ΤΡΕΦΑΛΑΓΚΟΝ ΛΟ.				
ΙΖΙΚ (δ.)	59	12787	είς Κολόμπο 14)11	
ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	άργει είς Κολόμπο διόπ 18)9	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	έ. Ν. "Ορλέαν 21)5	
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1998	ά. "Ιψιγούΐτε 1)6 διά Τέμα	
ΤΡΙΤΩΝ	77	14900	ά. Π. Αρένας 14)5 διά Μεξικόν	
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	έ. Ρόττερνταμ 30)5	
ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ Σ.				
ΚΑΤΣΟΥΟΥΦΡΗΣ (κ.)	57	1318	ά. Καζαμπλάνκα 31)5 διά Σάφι	
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει είς Μπρούνεϋ διόπ 4)1)77	
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	έ. Αμβούργον	
ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	52	2275	είς Πειραιά διόπ 18)8)77	
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	είς Αεσάμπ διόπ 20)1)77	
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	δ. Σουέζ 2)6	
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	δ. Π. Σάιδ 17)4	
ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ά. Σαβάννα 24)5 διά Καναδά	
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	δ. Γιθραλτάρ 1)6 δι' Αργού	
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	60	8742	άργει είς Σιγκαπούρην διόπ 13)9)76	
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	16100	έ. Ν. "Ορλέαν 19)5	
ΦΙΑΙΠΠΟΙ*	65	13828	ά. Α. "Αντζελες 21)4 διά Τόκιο	
ΦΙΑΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	ά. Γιθραλτάρ 29)4 διά Γαλάται	
ΦΙΝΤΕΛΟ (δ.)	67	46382	ά. Ρ. Τανούρα 22)4	
ΦΟΔΡΑ II	60	5044	έ. Ντουμπάι 28)5	
ΦΑΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	είς Ματάνζας διόπ 3)5)77	
ΦΟΙΝΙΣ (π.)*	72	1398	ά. Λ. Πάλμας 27)5	
ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	ά. Γένοβα 31)5	
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Λ. Πάλμας 18)4 διά Λάγος	
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*	43	8794	έ. Πειραιά 13)5	
ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)	56	10360	άργει είς Πειραιά διόπ 13)4)77	
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	δ. Π. Σάιδ 13)5	
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Φιλαδέλφειαν 7)5 δι' Αδγούστα	
ΦΩΤΕΙΝΗ II (κ.)*	48	1501	έ. Τζιμπουτή 17)5	
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΑΝ*	74	63000	ά. Χονολουλού 29)5	
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51656	ά. Χονολουλού 29)4	
ΧΕΛΑΜΟΣ (κ.)	58	1997	ά. Ταρτού 14)4 Κωνσταντζαν	
ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	έ. Φρητάουν 24)5	
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	δ. Γιθραλτάρ 23)5 διά Πειραιά	
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.)	67	1401	ά. Λάγος 19)4	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.)	58	11765	ά. Μουσούρε 17)5 δι' Αφρικήν	
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Σφάδ 26)5 δι' Ελλάδα	
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12191	δ. Σουέζ 25)5 διά Μπ. Σαπούρ	
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	58	8116	ά. Κοοΐν 27)5 διά Ντουμπάι	
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ.		71	113780	ά. Κάρυκ διά 10)3
ΔΡΗ (δ.)	66	41066	έ. Μπέλιγκχαρ 21)5	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Σουέζ 28)5	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Ντόρμπαν 26)5 διά Περσικόν	
ΧΩΚ	76	10256	ά. Θεούτα 29)5 διά Χιούστον	
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	είς Νταμάμ διόπ 4)1	

"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 ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Όρφεως 18, Νέα Σμύρνη

Έπι της θλης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ

Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά /7 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 434

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1978

Earnings from Shipping

In his annual report to the shareholders, the Governor of the Bank of Greece remarks that foreign exchange earnings from shipping continued to rise during the first half of 1977 and says that this development is attributable mainly to the increase in wages achieved through the new collective agreement, and to the increase in size of the Greek-owned fleet.

He goes on to say that from mid-1977 onwards there was a decline in foreign exchange earnings from shipping, attributable to a reduction in world trade and reduced employment of Greek ships, although the number of seamen employed was the same.

We are glad to note that the Governor's report has taken note of the contribution shipping makes to the national economy and we can only hope that other officials will do the same.

We must disagree, however, with the view that the number of seamen employed at the beginning of 1977 and at the end was the same. In fact, more seamen were employed at the end of 1977, the figure for the end of 1976 being 82,470 and for the end of 1977 being 85,000.

The causes for the decline in foreign exchange earnings from shipping should therefore be sought elsewhere. At the same time, the decline in the rate of increase of foreign exchange deposits by Greek seamen in Greek banks should also be investigated.

The common cause of the decline in both cases should be very enlightening.

The EEC & Shipping

During the course of a recent lecture, the Governor of the Bank of Greece, Prof. X. Zolotas, outlined the contributions Greece would make to the EEC and spoke of the advantages that would accrue to the Community by having Greece as a full member.

Among these are the Greek merchant fleet which will immediately increase the EEC fleet from 19.4% of world tonnage to 33%.

All this is very fine, but has any of our negotiators taken into account the position of the Greek fleet vis-à-vis the other EEC fleets and are any representatives of Greek shipping taking part in the negotiations?

The Census

We have often stressed the need for a proper census of active seamen which would constitute a sound basis for charting future policies with respect to that crucial factor of Greek shipping — the manning problem.

It would also stand us in good stead to have these facts and figures at our fingertips

when we are called upon to speak at international conferences on the subject.

The occasion to touch upon the subject once again was given to us by the recent spot-check made by the Ministry of Mercantile Marine on the number of foreigners employed on Greek-owned ships.

On 1,060 Greek-flag ships there were 19,600 Greeks and 8,000 foreigners, i.e. 28%. On Greek-owned ships on contract with NAT the situation is far worse. And yet, an OECD study for 1976 claims that "although no statistical data are available, the number of non-Greeks employed on Greek-flag ships is very limited."

In view of the above it becomes obvious that we must do something about gathering the data needed. The Ministry of Mercantile Marine can avail itself of the services of the National Statistical Service of Greece which could also help it in classifying other data which could be equally important.

Recovery?

The recent improvement in the freight market has been described as a minor boom. It could be a major boom if the world economy were not still in the throes of stagnation. The minor boom appears to have been caused by substantial grain imports by Russia and China. The question is: how long will it last?

As far as the grain situation is concerned, exporters in the U.S., Canada, the Argentine and Australia except Russia and China alone to buy more than 25 million tons in 1978-79. So the demand for tonnage is expected to last for several months more. Meanwhile, we can only hope that the U.S., Japan and Germany will find some way of reviving the world economy and, with it, the fortunes of the freight market.

Extra Insurance

Worried by the continuous presence of over-age and often sub-standard ships on the market, the London insurance companies have modified the institute classification clause and the scale of extra insurance for cargoes carried by sub-standard ships.

The new clause, which comes into effect on July 1, will be applied only in cases where cargoes are carried by vessels with specified specifications laid down by accepted classification societies on condition the vessel is not more than 15 years old or if older than 15 years of age, is not older than 25 and is employed on a regular line between specified ports. Ships on charter and below 1000 grt. are considered special cases and must not be over 15 years old.

Another problem the London insurers are facing is the delay in demurrage payments at congested ports. In such cases, the owner

can order the ship to another port, discharge the cargo and auction it off in order to collect the amount due to him from demurrage, with legal permission for such action from the port authorities.

Several cases of this type involving Greek ships have been noted recently and a committee from London sent out to Greece has consulted with the Greek government which has promised to do all it can to stop this practice which is harmful to the more general interests of Greek shipping.

A Warning

Up to the present, the right to board a merchant ship was, under international law, recognised only in cases of piracy and slave-trading. But the new routing regulations in the English Channel appear to have been seized upon as an excuse by the French authorities to exercise their warships in boarding and searching operations.

There is the case of the Greek tanker "Daphne" (25,000 dwt.) which was sailing from Amsterdam to Morocco and was observed in a forbidden zone. A French destroyer fired shots across her bows and ordered her to put into Brest. The Greek ship refused to comply, even when she was subsequently buzzed by a helicopter. On arrival in Morocco, the ship was detained for an inquiry at the request of the French ambassador and a complaint was lodged with the Greek government.

The Ministry of Mercantile Marine should take heed of these developments. Assaults on the Greek flag are beginning to become more complicated and more multi-faceted than before.

Liberian Licences

On the occasion of the inquiry into the case of the "Amoco Cadiz", the Liberian Maritime Commissioner in London took the opportunity to declare that the Liberian authorities are doing everything possible to make the quality standards of the Liberian fleet as good as the best in the world.

Oil spills can happen to anyone, he went on, and pointed out that as far as safety statistics are concerned, Liberia stands ahead of the United States. Of 185 ships lost last year, only four were Liberian while Liberia's accident curve is continuously going down.

The main problem is discipline, since the most the Liberian authorities can do is deprive a Master of his licence. Since, however, these licences are granted on the basis of licence granted by the Master's home country, there is nothing to prevent him from continuing his career with his original licence.

He ended by quoting the case of the Greek master of the "Argo Merchant" who was never deprived of his licence by the Greek authorities.

Years of Crisis

The Chairman of the French Shipowners' Association has recently remarked that French merchant shipping is in serious danger as a result of the continuing crisis in the freight market and its vulnerability in certain respects.

He said the crisis has produced a surplus of 120 million dwt. or 20% of world tonnage and as the prices of second-hand ships are so low that their sale can do nothing to extricate shipping firms from their financial difficulties, it is only natural that many shipping concerns in all maritime countries will end up in bankruptcy.

On the other hand, if the reduced output of the shipyards in newbuildings is maintained, if effective safety measures can be applied, particularly to tankers, and if drastic measures are taken against obsolete vessels, then there is hope that the volume of world tonnage can be stabilised.

In any case, he concluded, there are years of crisis still ahead of us which shipping will have to face with keener competition and in a climate where freight rates will only cover part of a ship's running expenses.

The Dilemma

The French cargo ship "Saint Louis", built in 1957, was sold at Nantes to a Greek company which decided to transfer it to the Cyprus flag. The French maritime unions were opposed to this move and tried to persuade the new owners to sign a wage contract

with the ITF, which they do not appear to have succeeded in doing so far. The matter has caused considerable concern among the French since, under the French flag, the ship was not formally considered to be sub-standard and nobody would have bothered the new owners if they had placed the ship under the Greek flag.

The fact that they chose a flag of convenience creates a terrible dilemma which does not only affect French owners but owners in all the traditionally maritime countries.

The dilemma consists in the fact that it brings into conflict two sides of a serious problem: One side is that nobody can deny the right of a shipowner to sell an old ship when he can obtain a price higher than its scrap value. The other is that the ship will automatically become sub-standard in a short time — its maintenance is too costly — and as such will constitute unfair competition.

The French do not see any other solution other than subsidising owners to scrap their ships but do not hold out much hope that such a development could ever take place.

ITF Tactics

At the port of Göteborg in Sweden, an

Italian reefer ship was obliged to pay \$300, 000 into the ITF's coffers to make up the difference in the wages the ship's crew were being paid in relation to the ITF wage scale. Swedish tugs would not move the ship until the amount had been paid.

In Kotka, Finland, a Liberian-flag ship operated by a British company was boycotted by the ITF and had to pay retroactively, an additional sum in wages and compensation to 12 British officers who had been signed off. It is to be noted that the wages these officers had been paid were in accordance with the union contracts of their respective unions but were nevertheless 40% below the scale assigned by the ITF to convenience-flag ships. Also, the British Shipowners' Association had refused to sign a wage contract for officers on the ITF's terms.

The British are quite right in refusing to sign. The wage scale laid down by the ITF is based on Northern European rates which are much higher than the British rates and were arbitrarily imposed by the ITF without consultation or negotiation with the parties concerned. Indeed, it is inconceivable that the wage scales of hundreds of countries with different living conditions and economies should all be adjusted to one level just because the ITF says so.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus based shipbroking offices during the past fortnight:

SINGLE VOYAGE:

DANIEL : min./max. 5000 metric tons pig

iron, Iskenderun to Venice, \$11.75 per metric ton fiot, L/D 2000/1500, dem. \$2000 daily (June 6 - 12). Acct: Montamare.

NASSIOUKA: 4000 metric tons 2.500 barley in bulk, Blaye to Montevideo, \$28 per metric ton fiot, L/D 2000/1000, dem.

σ' όλο τὸν κόσμο...

The Thenamaris Group



στό Λονδίνο:
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
32-38 DUKES PLACE
LONDON E.C.3
ENGLAND
Tel. 01 - 283-9591 (10 lines)
Telex: 884075/6
Cables: EASTMED LONDON E.C.3

στή Νέα Υόρκη:
Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-346767/8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στό Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2-10-2, Nagata-Cho
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03-580-8201
Telex: 22-26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στή 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

στήν Πιραιώ:
Thenamaris Maritime Inc.
107-109 Filinos str.
P.O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 4531144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

Petridou

\$2000 daily (May 29 - 31).

NEMA : 15000 long tons 50/0 tinslag in bulk, Sorel to Calais, three consecutive voyages, \$11 per long ton fio, L/D 5000/3000, dem. \$2500 daily (July 5 - 15).

SILVER SUN : min./max. 7550 metric tons bagged fertilizers, Barreiro to 1-2 sp Sri Lanka, \$33 per metric ton fios basis 1/1, L/D 1000/750, dem. \$3000 daily (June 1 - 5). Acct : Interore.

ELLINA : min./max. 37000 metric tons copper concentrates in bulk, Vancouver to Tuapse, \$18 per metric ton fio, L/D 5000/1500, dem. \$4500/3500, (June 25 - July 5). Acct : Metal Transport.

ELMARE : 5000 metric tons 50/0 moloo barytes, Safi to Santa Marta, \$20.90 per metric ton fio, L/D 1500/800, dem. \$2500 daily (June 15 - 20). Acct : Caemi.

EUROHUNTER : 5450 metric tons 50/0 moloch bogged rice, Karachi to Conakry and Dakar, \$40 per metric ton fios, L/D 150 metric tons per hatch per day both ends, dem. \$2600 daily (June 15 - 25). Acct : Worldfood.

THANASSIS M.: 7000 metric tons 50/0 moloo bulk coal, Swansea to Ancona, £10 per metric ton fob, dem. £1400 daily (June 19 - 25). Acct : Anglomeracit.

SYNARMONIA : 7000 metric tons barley in bags, La Pallice to Libya, \$22 per metric ton fios, L/D 750/500, dem. \$0.40 per intaken ton, (June 15 - 25). Acct : French charterers.

CHINTA : 1800 metric tons flour in bags, Piraeus to Alexandria, \$14 per metric ton fios, L/D 300/500 per hatch per day, dem. \$1100 daily (June 20 - 30). Acct : French charterers.

SYMMETRIA : 4300 metric tons steel products, Toronto and Piombino to Beirut, \$15 per metric ton fios, 10 total days, dem. \$1700 daily (June 20 - 30). Acct : Lebanese charterers.

TZIMANIS : 1700 metric tons steel products, Taranto and Porto Marghera to Beirut, \$14.75 per metric ton fios, 6 total days, dem. \$1100 daily (June). Acct : Lebanese charterers.

MELDIN : 2000 metric tons flour in bags, Piraeus to Alexandria, \$14.50 per metric ton fios, L/D 300/200 per hatch per day, dem. \$1000 daily (end June - beg. July). Acct : French charterers.

DERWENTFIELD : 14000 metric tons 50/0 moloo bulk barley, Rouen to 1-2 Adriatic ports, \$11.50 per metric ton fio basis 1/1 plus 50 cents for second disport, L/D 3500/3500, dem. \$3000 daily (May 23 - 27). Acct : Toepper.

ELONA : min./max. 9840 metric tons steel coils, Taranto or Bari or Brindisi to Mombasa, \$25 per metric ton fios, L/D 1500/1000, dem. \$3600 daily (June 1 - 8). Acct : Sidermar.

AGIOS SPYRIDON : Up to full and complete cargo packaged lumber, Puerto Cortez to Crete, \$105000 lumpsum fios, 10 total days, dem. \$2050 daily (June 5 - 15).

GOOD LEADER : 72000 long tons 50/0 moloo HSS, Mississippi river to Europort or Rotterdam chop, \$7 per long ton fio, dem. \$5500 daily (June 14 - 22). Acct : A.D.M.

FRIENDSHIP BEGINNING (2900 dwt.) : Up to full and complete cargo logs, Abidjan and San Pedro to Bejaia, \$54000 lumpsum fios, 8 total days, dem. \$1700 daily (May 19 - 22).

AGIOS SPYRIDON : min. 2600 metric tons 50/0 moloo fertilizers, Pasadena (Houston) to Puerto Barrios, \$17.50 per metric ton fios, L/D 2000/500, dem. \$2000 daily (May 26 - 28). Acct : Olin Corp.

DROMON : 1000 metric tons oilcakes, Ziguinchor to Caronte, \$20 per metric ton fio, dem. \$1300 daily (May 12 - 20). Acct : Sonacos.

GIANNAKIS : 4000 metric tons 50/0 moloo phosphates, Safi to Ghent, \$8 per long ton fios, (May 15 - 20). Acct : French charterers.

SERENE MED : 5350/5450 metric tons coils and steel sheets, Eleusis to Ghent, \$11.50 per metric ton fios, L/D 1000/3000, dem. \$1500 daily (June 3 - 10). Acct : Greek charterers.

NICOS M.: 3100 metric tons phosphates, Aqaba to Vasto, \$8.25 per metric ton fio, L/D 3000/700, dem. \$1250 daily (May 27 - 29). Acct : Jordanian charterers.

TIME CHARTER :

TASSOS N.: Singledecker, 6792 dwt., built 1967 (9274/8656 c.m. G/B, abt 14 knots on 13.5 tons ifo 600" plus 1.5 tons d.o.) delivery Continent (June 25 - July 5), for a round t/c trip to West Africa, redelivery Continent, \$2650 per day including overtime (E.A.L.).

MANOS P.: Singledecker, 4827 dwt., built 1969 (232950/211685 cbft G/B, abt 11 knots on 10 tons ifo 200" plus 1 ton d.o.) delivery Canary Islands (June 8 - 15), redelivery DOP one West African port, \$2600 per day including overtime (R.M.Z.).

RENA : Singledecker, 8100 dwt., built '50 (454/405000 cbft G/B, 12 knots on 12 tons ifo 200" plus 1 ton d.o.) t/c period 6+3+3 months chopt, 15 days mol chopt on final period, delivery APS one sp Greece (May 30 - June 5), redelivery one sp within trading limits (full Med/full Black Sea/Red Sea/Arabian Gulf/full Africa/Indian Ocean and Singapore, excluding Israel), \$2200 per day including overtime (Global).

OLGA K.: 5000 dwt., built 1966 (232/219000 cbft G/B, 11 knots on 10 tons ifo 200" plus 1 ton d.o.) delivery APS Pointe Noire (June 10 - 15), t/c trip via safe port(s) West Africa to Algeria, redelivery 1 sp Alge-

ria on DOP, \$1900 per day (CNAN).

ELARKADIA : 6841 dwt., built 1958 (302/636/293990 cbft G/B, 12.5 knots on 10 tons ifo plus 1 ton d.o.) t/c trip, delivery APS Tampico (June 5 - 12), redelivery DOP Rotterdam, \$3200 per day plus \$10000 ballast bonus (Carigulf).

ELLINIDA : 15342 dwt., built 1966 (685/561/647864 cbft G/B, 14 knots on 22 tons ifo plus 1.5 tons d.o.) t/c trip, delivery APS Houston (June 15 - 23), redelivery sailing Punta Arenas, \$5450 per day including overtime (Ocean Transport).

AMALTHIA : 4700 dwt., built 1970 (198/400 cbft bale, 12 knots on 8 tons ifo plus 1 ton d.o.) delivery passing Constantza (May 27 - June 1), t/c trip, redelivery one Algerian port, \$2025 per day including overtime (CNAN).

ELPIS C.: 9240 dwt., built 1959 (509947 cbft bale, 14.5 knots on 25 tons ifo plus 2 tons d.o.) delivery one port Antwerp - Hamburg ronge (May 22 - 26), t/c trip, redelivery one Cuban port, \$3000 per day including overtime.

CHRYS : 5820 dwt., built 1950 (290000 cbft bale, 13 knots on 12 tons d.o.) delivery passing Istanbul (June 3 - 8), t/c trip, redelivery Jeddah, \$2400 per day including overtime (ALAM).

AEGEON EXPRESS : 3458 dwt., built 1959 (162000 cbft bale, 14 knots on 12 tons d.o.) delivery North France (May 24 - 25), t/c trip to Central Mediterranean, \$2250 per day including overtime (French charterers).

AKRA AKTION : 3950 dwt., built 1957 (15 knots on abt 6.5 tons gasoil) delivery Antwerp locks, redelivery DOP 1 sp West Africa not south of Dakar, \$2060 per day including overtime (French charterers).

PELASGOS : 1800 dwt., built 1962 (abt 12 knots on abt 4 tons gasoil) delivery APS Le Havre (June 7 - 9), t/c trip to Marmara Sea, \$1075 per day including o.t. (French charterers).

SOURCES :

- Achaiki Naftiliaki S.A.
- Carras Liner Services S.A.
- Dalex (Brokers) S.A.
- GENPE Shipping S.A. Panama
- Homeric Shipping (A. Sorotos)
- 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. Katikas)
- Prometheus Maritime Corp.
- C. Riganatos (Shipbrokers)
- Thenamaris Maritime Inc.
- United Shipbroking Ltd.