

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1975

Αρ. Φύλλου 969/728

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 969/728

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
Α. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1975

Τὸ δεκαπένθιμερον

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΉΜΕΙΣ

Πολύτιμος, συναλλαγματογόνος, ή διομηχανία τῶν ἐπισκευῶν πλοίων. "Όλα τὰ Κράτη, μὲν προέχουσαν τὴν γεωγραφικήν των θέσιν, ίδιαιτέρως ἔχουν σχοληραθῆ μὲ τὰ ἐπισκευαστήρια τῶν πλοίων, ποικιλοτρόπως τὰ διημικόλυναν, τὰ ἔχρηματοδότησαν καὶ τὰ κατέστησαν συναγωνιστικώτερα. Αποδίδουν πολλά. Ἐπαναλαμβάνομεν, τὰ ἐπισκευαστήρια, μὲ ἄφθονα τὰ μέσα τοῦ δεξαμενισμοῦ καὶ μὲ τὸ εὐθηγότερον συναγωνιστικὸν κόρτος.

Η παγκόσμιος Ναυτιλία εμέγαλωσε πολύ άναλογα και τα κέντρα έπισκευών. Μία τοιστή άνάπτυξις, προκαλούσα ιδιαιτέρως την προσοχή, είναι νότιας ή της βασεών της Σιγκαπούρης. Όργανωμένη ή προσπάθεια — άμεσα τα ιαπωνικά συμφέροντα — πολλά άποδιδουσα. Η Σιγκαπούρη κατέστη τό κυριωτέρων κέντρων έπισκευών της "Απω Αντολής. Τα ιαπωνικά έπισκευαστήρια την συναγωνίζονται, τελευταίως δὲ και της Ν. Κορέας. Χαρακτηριστικός είς και μόνον άριθμός : Το παραγωγικόν έργον των έπισκευαστηρίων της Σιγκαπούρης άπέδωσε 875 έκατομμύρια δολλαρίων κατά το 1974. Τα 80% του ποσού αυτού προήρχοντο άπο τάς έπισκευάς πλοίων.

¹ Αναφέρομεθα, κυρίως, εις τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν τῆς Σιγκαπούρης διὰ νὰ συγκρίνωμεν τὰ ἔκει ἀξιόλογα ἀποτελέσματα τῆς προσπαθείας μὲν τὰ καθ' ὑπέρ-

Η Έλλας ηγήθησε να κατέχῃ την πρώτην Ναυτιλίαν του Κόσμου. Πεντακισήλια πλοια, παντός μεγέθους.

"Η Έλλας θά δύναται, αποθέλπουσα μὲ περισσότεραν κατανόησιν εἰς τὰ τῆς ἐπι-
κευαστικῆς βιομηχανίας, νὰ κερδίσῃ ἀφθο-
νον τὸ εἰς συνάλλαγμα εἰσόδημα, παρεχο-
μένης τῆς ἀπασχολήσεως εἰς δεκάδας χιλιά-
δας ἔργατοτεχνιτῶν." Η Σιγκαπούρη ἐσο-
δεῖει 875 ἑκατομ. δολλάρια ἀπὸ τὴν ἐπι-
κευαστικὴν της βιομηχανίαν. "Άλλα τόσα
καὶ περισσότερα θὰ ἔκριζε καὶ η Οίκονο-
μία μίας μάς ἀπὸ τὰ ἐπικευαστήρια διὰ τὰ
πλοῖα, ἢν η βιομηχανία μας αὐτή ὠργανοῦ-
το συστηματικώτερον, ἢν παρείχοντο ἀφθο-
νότερα τὰ μέσα δεξαμενισμοῦ, ἢν η χρη-
ματοδόθησις τῶν ἐπιχειρήσεων δὲν ἦτο
ἀσφυκτικῶς περιορισμένην.

Η Σιγκαπούρη έσοδεύει 875 έκατομ. δολ. από τα έπισκευαστήριά της. Διατί όχι και λιγενές; Υπεράφθονος, ή έργασία μάς προσφέρεται. Δεν είμεθα, ότι υπάρχει, εις θέσιν έδωνά την συγκεντρώσωμεν.

Μόλις κατέβησεν ή μεριών ή Κυθέρωνησις, πιεζό-
ένη ἀπὸ τὰς εἰς συνάλλαγμα ἀμέσους ἀ-
γκας, ἐστράφη καὶ πρὸς τὴν ἐπισκευα-

στικήν βιομηχανίαν. Τὴν πιστοδότησίν της καθιέρωσε, διὰ τῶν νέων μέτρων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς.

μιοράτης Επιτροπής.

Άλλα το μέτρον τῆς πιστοδοτήσεως δὲν είναι τὸ μόνον. Κατά κύριον λόγον μᾶς χρειάζονται πέντε τούλαχιστον διαφόρων μεγεθών δεξιμενιά. "Επιδιδλέται" ή χρηματοδότησης τῶν συναφών μὲ τὰς ἐπισκευάς καὶ τὴν σιδηροδιομήχανίαν ἐπιχειρήσεων διὰ τὸν πληρέστερον ἔχοπλισμόν των καὶ τὴν ἀνετον ἐγκατάστασιν, ὡςτε νὸς δημιουργηθοῦν κέντρα ἐπισκευών καὶ εἰς ἄλλα, πλὴν τοῦ λιμενὸς Πειραιώς, ἐπίκαιρα σπουδαία.

Η προστάθεια συντονισμένη, πρέπει νὰ καταβληθῇ ἀπὸ τοὺς ιδιώτας, ἐπὶ χειρηματίας, μὲ τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν. Μέγας τὸ κέρδος· Η διομήχανί τῶν ἐπισκευῶν εἰναι τὸ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως μᾶς χώρας. Ή μεγάλη Ναυτιλία προϋποθέτει καὶ ἀνάλογα ἐπισκευαστήρια, ἐφ' οὓσον πλήρης ἡ ἐκμετάλλευσις ἐπιδιώκεται τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιδόσεως μᾶς χώρας, καὶ μεντίς μάλιστα εἰς ἐπίκαιρον γεωγραφική θέσην.

Καθυστερήμενοι πως εἰσέρχομεθα εις τὸν στίβον τῆς διομηχαίας ἐπισκευῶν, ἀλληφθῇ ὑπ' ὅψιν τὸ μέγεθος τῆς Ναυτίλιας μας. Η τανάσσησ τοῦ δόλου προβλήματος φαινεται ὅτι διακατέχει τώρα τοὺς κυβερνητικούς κύκλους. Πολλὰ πρέπει νὰ γίνουν διάνοια κερδίσωμεν ὅτι μᾶς προσφέρεται καὶ μᾶς ἀνήκει, λόγω τῆς ἐπιδόσεώς μας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Τὰ 875 έκατον. δολλάρια τῆς ἑτησίας προσόδου τῆς Σιγκαπούρους ἡρτὴ ἀπὸ τὰς ἐπισκευαζές πρέπει νὰ μᾶς σκανδαλίζουν.

ΕΚΤΙΜΗΣΙΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

'Αναγνωρίζεται παρ' ὄλων, ὅτι ἡ ναυπηγεπισκευαστική βιομηχανία είναι συναλλαγματογόνος, ἔξοχως παραγωγική. Επακριθή ομάδας γνώσων τῆς ἀπόδοσης της, τὴν ποιαν μόνον οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ θὰ δύναντο νὰ μᾶς παράσχουν, δὲν ἔχομεν. Μάς είπουν, ὀκτιβρίως, οἱ ἀριθμοί, τοὺς ὅποιους Ιὲ μὲν ἐνδιαφέρομενοι ἐπιχειρηματιαὶ περιργῶν δὲν ἀνακοινώνουν, αἱ δὲ ἀρμόδιαι ἀραιδὲν ἐφρόντισαν ποτὲ νὰ συγκεντρώσουν.

‘Η πλήρης έκτιμησης τού διοικητικού
ύπου παράγοντος δι’ δλας τάς χώρας, αι-
νεινες ηγήτυχησαν νά έχουν διοικητικίαν
άνετυγμένην ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκεψών, διὰ
ησ στατιστική διακριθώσεων ἐπιτυχάνε-
αι. Τὸ παραχθὲν ἔργον διαρένει εἰς τάς κρα-
τούσας ὑπὲρ τῆς διοικητικίας αὐτῆς παρα-
ρῷσεις καὶ διευκολύνσεις, φορολογικάς
καὶ πιστοδοτικάς. Ἐδώ τὰ πράγματα τῆς
ιδρούσεως μας εἰς τὴν γαστικὴν σπουδοβι-

μηχανίαν δὲν έχουν άκομη φθάσει μέχρι τῆς στατιστικής διακριβώσεως. "Αριστόδιοι και
ενδιαφερόμενοι όμιλοιν ἐπὶ αφορημένων δε-
δομένων. Τού κύριον ἑρώτημα επὶ τοῦ τί ἀ-
ποφέρει εἰς ἔργον και συνάλλαγμα ή δῆλη
διομηχανία ναυπηγήσεον και ἐπισκευῶν πα-
ραμένει ἀναπάντητον. "Ολοι όμιλούμεν περὶ¹
πολλῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ακαθόρ-
στος ὅμως ὁ ἀριθμός, δύστις θὰ μᾶς ἐπέτρε-
πε τὴν πραγματικὴν ἐκτίμησιν τῆς δῆλης πα-
ραγωγῆς.

Πρόκειται περὶ ἐλλείψεως οὐσιώδους. Εἰς
ἡμᾶς δέδοται ἡ διαπίστωσις αὐτῆς. Εἰς τοὺς
ἄκρωμδίους παράγοντας ἐναπόκειται ἡ πλή-
ρωσις τοῦ ὑπάρχοντος κενοῦ. Συμφέρον των
εἶναι.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

¹Ανεγράφη είς τὸν ἡμερήσιον Τύπον ἡ πληροφορία, ὅτι πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν ἔγκατεστημένων εἰς τὴν ὀκτὼν τοῦ Περάματος, ἡ Κυβερνήσις πρόκειται νὰ παραχωρήῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἑκεῖ προσαυτοῦ τῶν ἐπὶ μιαν 25τέσσαν.

Κατεπλάγχασαν αἱ διοικούντες τὸν Α.Π.Π.
ἀπὸ τὴν τοιστήτη κυβερνητικὴν ἀπόφασιν,
ἄν προκείται βεβαίως, περὶ ἀποφάσεως. Τὸ
σχέδιον τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος προ-
βλέπει ἀκριβῶς τὴν ἔγκαττάστασιν εἰς τὴν
ἀκτὴν τοῦ Περάματος, ὅπου τὰ μικρὰ ναυ-
πηγεῖα, τῶν μέσων ἐκφορτώσεως τῶν κον-
τεῖνερς, μετά τοῦ ἀνάλογου, βεβαίως, χερ-
σαίου χώρου διὰ τὴν τοποθέτησί των.

Τὰ μεταφέρομενά εἰς τὸν λιμένα κοντέινεργες πληθύνονται ἀπό ήμέρας εἰς ημέραν. Ξώροι διά νὰ τὰ δεχθοῦν δὲν προσφέρονται κλλοι ἀπό τὴν ἀκτὴν τοῦ Περάματος. Πρὸς τὸ ἔκει προδίπτεται διά τοῦ ἔγκεκριμένου σχεδίου νὰ χωρήσῃ ἡ λιμενικὴ περιοχή.

Καὶ τονίζεται: Ἀναποδράστως πρέπει τὰ ναυπηγεῖα νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Κυπρούσσουραν, ὅπου ο Ο.Π.Ρ. έχει ἐν τῷ μεταξύ ἔσαφαλιση τοὺς ἀναγκαίους χώρους. Εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Περάματος, τὴν φυσικὴν κατάτην, συνέχειαν τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος, ὁ Ο.Α.Π. ἀποβλέπει, εἰς τὴν μόνην πλειόδον τῆς ἀσφυκτιώσης καταστάσεως, τρόπος τὴν ὅποιαν φέρεται η λιμενικὴ κίνησις.

Πρὸς τοὺς ἀρμόδιους κυβερνητικούς παρά-
οντας τὰ ἀνωτέρα ἐγνωστοποιήθησαν. Διὰ
ἡ μεταφερθοῦν, ὅμως, τὰ ναυπηγεῖα εἰς τὴν
Ιουνόσουραν χρείαζονται κεφαλαῖα πολλὰ.
Η χρηματοδότησις προϋποτίθεται. Τὸ Κρά-
σις καὶ ὁ Ο.Α.Π. πρέπει νὰ τὸ ἔχουν ὑπ'
φιν των.

Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΗ ΜΗΝΙΣ

‘Η ύπερβολή είναι τὸ κύριον χαρακτηρι-
τικὸν τῆς γραφειοκρατίας. Δὲν ἔλειψεν, ἀ-
μένως, καὶ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτι-
ας. “Ἐκουσι ὁπ’ ὅπως με δέονται

καὶ σημειώματα, συνοδεύμενα ἀπὸ δεκάδα σχεδίων πιστοποιητικῶν καὶ ὑπευθύνων δηλώσεων, ἄτινα αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ὑπουργεῖος καὶ τοῦ N.A.T. κατήρτισαν καὶ ὑπέβαλλον πρὸς ἑφοπλιστάς, τοὺς προτιθεμένους νὰ ἐγγράψουν τὰ πλοῖα των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον καὶ νὰ ἀσφαλίσουν τὰ πληρώματά των εἰς τὸ N.A.T.

Οὐμολογοῦμεν, κατεπλάγημεν ἀπὸ μόνην τὴν ἀνάγκην τῶν σημειωμάτων αὐτῶν, πολὺ δὲ περισσότερον διὰ τὸν καταδηλθέντα κόπον ἀπὸ τὰς ὑφοπλιστάς, τοὺς προτιθεμένους νὰ ἐγγράψουν τὰ πλοῖα των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον καὶ νὰ ἀσφαλίσουν τὰ πληρώματά των εἰς τὸ N.A.T.

Κανεὶς, θεβαίως, ἑφοπλιστής, κηδόμενος τῶν συμφερόντων του, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀξιοπρεπείας του, δὲν θὰ ἐδέχετο ποτὲ νὰ συλλέγῃ καὶ νὰ προσκομίσῃ τὰ ἀπτὰ αὐτὰ δείγματα τῆς γραφειοκρατικῆς μανίας, ἀλλὰ καὶ τῆς διακυβεύσεως διασικῶν ἐπιχειρηματικῶν συμφερόντων.

Ἐπιτροπὴ ἑκπροσώπων τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν συνῆλθεν εἰς πολύωρον σύσκεψιν μὲ τοὺς κ.κ. Παπαδόγγοναν καὶ Χρηματόπουλον, ὅπως καὶ τοὺς ἀρμόδιους ὑπηρεσιακούς παράγοντας. Οἱ ἑφοπλισταὶ κατέδειξαν τὴν ὑπερβολὴν τῆς ἀπομετρίας τῶν πληρωμάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολόγιου καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς δισφαλίσεως τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ N.A.T.

Ἡ κατανόησις, εύτυχῶς, ἐπεκράτησεν εἰς τὰ ἀνότερα ὑπηρεσιακὰ κλιμάκια καὶ τοὺς προϊσταμένους τοῦ Ὑπουργείου κ.κ. Παπαδόγγοναν, Ὑπουργὸν καὶ Χρηματόπουλον, Γεν. Γραμματείας. Ἡ λύσις, ἡτὶς ἔξυπρετεῖ τὴν προσπάθειαν τοῦ Ὑπουργείου διὰ τὴν διακρίσιν τῆς Ἑλληνικότητος τῶν ἐγγραφούμενών εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον καὶ τῶν συμβαλλομένων μὲ τὸ N.A.T. πλοίων, ἔξυρεθη. Οἱ ἑφοπλισταὶ ἀπαλλάσσονται ἀπὸ τὴν γραφειοκρατικὴν λαίλαπα, ἡτὶς θὰ ἔξεπελύσετο διὰ τῶν ὑπηρεσιακῶν σημειωμάτων.

Ἀπεφασίσθη ὅπως τοῦ λοιποῦ, πρὸ πάσης αἰτήσεως ἐγγραφῆς πλοίου εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Νηολόγια, ἡ Ἐνώσις τῶν ἑφοπλιστῶν παρέχει τὴν ἐγγραφὴν διασεδαίωσιν περὶ τῆς ἔνικότητος τοῦ αἰτούντος πλοιοκτήτου.

Ἄναλαμβάνει, θεβαίως, ἡ Ἐνώσις μίαν εὐθύνην σοδαράν, πιστοποιῶσα τὴν ἔνικότητα τοῦ κάθε ἑταῖρικοῦ συγκροτήματος. Αὐτὴ ὅμως εἶναι καὶ εἰς θέσιν, ὑπέρ πάντας ἀλλον, νὰ γνωρίζῃ τὰ πρόσωπα καὶ νὰ βε-

βαιώνῃ τὴν ἐλληνικότητα τῆς προβαλλομένης πλοιοκτησίας καὶ τῶν μετεχόντων εἰς αὐτήν.

ΑΠΕΧΩΡΗΣΕ ΚΑΙ ΑΥΤΗ

Οἱ ἀκτοπλοικὸι κλάδοι τῆς ἑταῖρίας «Πέτρος Νομικός», συνεργετήμενοι πρὸ 25ετίας ὑπὸ ταῖς πλέον ρηγικελεύθους ἐνστενίσεις. Ὁ κ. Μάρκος Π. Νομικός, παραμερίζων καὶ τὰς κυρίας του ἀκόμη ἀσχολίας ώς ἑφοπλιστὴς τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, προσωπικὸς ἐπεμελῆθη τὰ τῆς ὄργανώσεως τῶν γραμμῶν τῶν τριῶν ὑποδειγματικῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων. Μία πρώτη καινοτομία καθιερώθησε ἔκτοτε: Λευκὴ ἔβαφησαν τὰ νεότευκτα ἐκεῖνα σκάφη. Δι' αὐτῶν τότε τὸ πρῶτον μεταπολεμικῶς, ἀποκατεστάθη ἡ τακτικὴ ἄνετος ἐπικοινωνία του νησιωτικοῦ μας συμπλέγματος μὲ τὸ Κέντρον.

Ἐν συνεχείᾳ, μὲ τὸ δύο νεότευκτα μεσογειακὰ σκάφη, τὸ «Ἀγαμέμνων» καὶ τὸ «Ἀχιλλές» ἔγκαινιαζεται τὸ πρῶτον ἡ ταχεῖα, καθ' ὅλα ὅντες γραμμὴ Βενετίας - Πειραιῶς - Ἀλεξανδρείας καὶ ἀμέσως μετά, διὰ τῆς προστήσεως τοῦ πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου «Δῆλος», ἡ ἑταῖρία Νομικός ἀνάγεται καὶ εἰς τὴν μεγάλην τουριστικὴν της προσπάθειαν.

Καὶ ὅλη αὐτὴ, ἡ ἐντὸς ἐλαχίστων ἔτῶν, ἀναπτυχθεῖσα σύντονος δραστηριότης ἀπέδωσε τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν θετικὴν παρουσίαν τῆς ναυτιλούμενης Ἐλλάδος εἰς τὸν χῶρον τῶν γύρω μας θαλασσῶν. Εἴθε τὸ παράδειγμα τοῦ κ. Νομικοῦ νὰ ἡκολούθουν τότε καὶ ἄλλοι. «Ομως ἐπαγγελματικαὶ ἀντιζηλίαι, κακή, ἐσφαλμένη κρατικὴ πολιτικὴ καὶ ἀντιδράσεις θιγομένων συμφερόντων, προεκάλεσαν τὴν ἀπογοήτευσιν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ καὶ σὺν τῷ χρόνῳ ἐγκαταλείψιν τῆς καλῆς προσπαθείας. Ἐπανήλθεν εἰς τὰς ἀρχικὰς τους ἐνασχολήσεις εἰς τὴν ποντοπόρου Ναυτιλίαν, εἰς τὴν ὁποίαν ἡ ἐπιτυχία ἐπεσφάγισε τὴν ἐπιχειρηματικὴν προσπάθειαν.

Πρὸ μηνὸς ὁ κ. Μ. Νομικός ἀπεσύρθη πλέον ὀλοκληρωτικῶς ἀπὸ τὴν Ἀκτοπλοίαν. Τὸ «Ἀπόλλων», τὸ ὑποδειγματικὸν ταχύτατον σκάφος τῆς καθημερινῆς συγκοινωνίας μὲ τὴν Τήνον - Μύκονον, ἐπωλήθη ἀντὶ 16 ἑκατομ. δραχμῶν. Μὲ τὴν πώλησιν αὐτὴν ἔκλεισε καὶ τῆς ἑταῖρίας Π. Νομικός, ἡ παρουσία εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν.

Μετὰ τὰς τόσας προηγουμένας κατὰ τὴν

τελευταίων 50ετίαν, ἔξοδους ἀπὸ τὸν ἀκτοπλοικὸν χώρον, τῶν ἑφοπλιστῶν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἡ ἀποχώρησης τοῦ κ. Νομικοῦ εἶναι καὶ ἡ τελευταία. Πικρίας καὶ ἀπογοητεύσεις ἀπεκόμισεν. Κανεὶς ἄλλος ἑφοπλιστὴς τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας δὲν θὰ σκεφθῇ πλέον νὰ ἀναλάβῃ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἔγχειρημα.

Ἐπρόκειτο, πράγματι, περὶ ἔγχειρηματος σοδαράτου. Ἡ ἐπιτυχία του ἄρδην θὰ μετέβαλε τὴν θέσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων. «Οπως ὅλαις αἱ καλαὶ εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν προσπάθεια, δὲν εἶχε συνέχειαν καὶ η προσπάθεια τοῦ κ. Νομικοῦ.

Ἡ παρουσία, πάντως, τῆς ἑταῖρίας Νομικοῦ εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν προήγαγε τὸ ἐπίπεδον τοῦ θαλασσίου πολιτισμοῦ μας. Τῆς ὁφείλεται αὐτὴ ἡ ἀναγνώρισις.

ΠΡΟΣ ΤΗ Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ:

Φρονούμεν οὖτις ἡ ἀποφασισθεῖσα ἀποστολὴ τριμελῶν ἀντιπροσωπείας εἰς τὸ Λάγκος οὐδὲν πρόκειται νὰ προσφέρῃ εἰς τοὺς ἔκει εύρισκομένους ναυτικούς μας. Διότι ἡ ἀποστολὴ δὲν πρόκειται, θεβαίως, νὰ ἐπιλύσῃ τὰ προβλήματα τῶν πληρωμάτων τῶν πολυαριθμών Ἑλληνικῶν πλοίων, ἀτίνα ἀναμένουν εἰς τὴν ράδαν τοῦ Λάγκος. Οὔτε τρόφιμα, οὔτε ὕδωρ, ποὺ ἐλλείπουν, πράγματι, είναι δυνατόν νὰ ἔχσησαν. Πρός τι, λοιπόν, ἡ ἀποστολή; «Ἐὰν τὸ Ὑπουργεῖον ἐνδιέφερετο, πράγματι, νὰ πληροφορηθῇ τὰς συνθήκας διαβίσεως τῶν πληρωμάτων, θὰ ἔπρεπε νὰ καλέσῃ πλοιάρχους, οἱ ὅποιοι ἐπλοιάρχευσαν πλοίοιν ἄτινα παρέμειναν εἰς τὸ Λάγκος καὶ εύρισκονται ἥδη εἰς τὴν Ἐλλάδα. Καλυτέρα καὶ οὐσιαστικότερα θὰ ἦτο ἡ ἐνημέρωσις, διότι οὔτοι εἴχοσαν τὰς συνθήκας τοῦ Λάγκος καὶ γνωρίζουν, καλύτερον παντός ἄλλου, τί xρειάζονται οἱ ἔκει εύρισκομενοι ναυτικοί μας. Καὶ ἔκεινο τὸ ὅποιον χρειάζονται ἐπειγόντως είναι ή ἀποστολὴ ιστρών διὰ νὰ ἔχσησαν πλοίουσσαν ιστρικὴν περιθαλψίαν καὶ νὰ μὴ ἀναγκάζωνται νὰ προσφεύγουν εἰς τὰς ὑπερσίας τῶν ιστρών τῶν ρωσικῶν πλοίων.

Η ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ

«Ἡ κάτωθι δημοσιευμένη ἐπιστολὴ τοῦ Πλοιάρχου τοῦ δεξαμενοπλοίου «ΑΘΕΝΕΣ ΝΤ Ε Η» γνωρίζει εἰς τὴν ἀπορφανισθεῖσαν οἰκογένειαν τοῦ ἀποδιώσαντος εἰς Λάγος τῆς Νιγηρίας Ἑλληνος ναυτικοῦ Λυκουρίνου τὴν ἔξ έρανον μεταξὺ τοῦ πληρώματος συγκεντρωθεῖσαν ὑπέρ αὐτῆς εἰσφοράν ἐννέα χιλιάδων δραχμῶν.

Δεῖγμα τῶν εὐγενῶν αἰσθημάτων, ἀπὸ τὰ ὁποῖα ἀνέκαθεν διακατείχοντο οἱ ναυτικοί μας καὶ ἡ δωρεὰ αὐτὴ ἐκ τοῦ πτωχοῦ εἰσδηματός των. «Ἡ ἐπιστολὴ ὅμιλει ἀφ' ἐστῆς:

Κυρία Λυκουρίνου,

Εύρισκόμενοι μὲ τὸ πλοῖο μας ἐδῶ εἰς τὸ Λάγος τῆς Νιγηρίας ἐμάθαμε τὸ θλιβερὸ γεγονός ὃτι σὲ κάποιο ἄλλο Ἑλληνικὸ πλοίο ἀπέθανε ἔνας «Ἑλληνας ναυτικὸς ἀπὸ τὸ Κοκκάρι τῆς Σάμου, ἐπώνυμον Λυκουρίνος

ΠΩΛΕΙΤΑΙ μία ηλεκτρομηχανὴ TRAN-SIT — Μὲ μηχανὴ S/H RUSTON 6 VCBZ No. 495992 καὶ γεννήτρια HARM-LAND AND WOLFF 150 KW, 220 VOLTS DC, 650 RPM, τοῦ 1965, εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας τηλεφωνήσατε 423.988, ἀρας γραφείου.

ΠΑΡΑ ΑΝΑΠΤΥΞΟΜΕΝΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Ζητοῦνται:

- Δύο μηχανικοὶ M.E.K. μὲ ἀξιόλογον προϋπηρεσίαν.
- Ἄρχιθαλαμηπόλος, βοηθοὶ ἀρχιθαλαμηπόλων ώς καὶ θαλαμηπόλοι γνωστοί εἰναι καὶ εἰς θέσιν, ὑπέρ πάντας ἀλλον, νὰ γνωρίζῃ τὰ πρόσωπα καὶ νὰ βε-
3. Φροντισταί, βοηθοὶ φροντιστῶν ἀπόφοιτοι γυμνασίου.

Διὸ τοὺς ἴκανοὺς συνεργάτας μας προσφέρομεν ἔξαιρετικὰς συνθῆκας ἐργασίας ἐντὸς νεοτεύκτων σκαφῶν ώς ἐπίσης ἴκανοποιητικὰς ἀποδοχὰς μὲ προοπτικὰς ἔξελιξεως.

Οι ἐνδιαφερόμενοι παρακαλοῦνται ὅπως ἀποστείλλουν σύντομον βιογραφικὸν σημείωμα καὶ φωτογραφίαν μέχρι τέλους Ὁκτωβρίου εἰς τὴν ταχυδρομικὴν θυρίδα 332 Πειραιῶς.

ἀφήνοντας πίσω γυναίκα καὶ δύο πολὺ μικρά παιδιά.

"Αν καὶ κανεὶς ἀπὸ τὸ πλοῖο μας δὲν τὸν ἔγνώριζε οὔτε κάν τὸ πλοῖο του, διότι ἔδω εὐρίσκονται πάρα πολλὰ πλοῖα, ὁ Πλοιάρχος, οἱ Ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου μας «ΑΘΕΝΣ ΝΤΕΗ» συγκεντρώσαμε διὰ τῆς συνεισφορᾶς μας τὸ ποσὸν τῶν 9.000 δραχμῶν τὰς ὁποίας σᾶς ἀποστέλλουμεν μέσω τοῦ γραφείου τοῦ πλοίου μας στὸν Πειραιᾶ, σὰν ἔνα μικρὸν βοήθημα στὸ τρομερὸν κτύπημα τῆς κακῆς μοίρας ποὺ σᾶς δρῆκε. Σᾶς εὐχόμεθα ζωὴ σὲ σᾶς καὶ στὰ παιδιά σας.

Λάγος Νιγηρίας

29 Σεπτεμβρίου 1975

'Ο Πλοιάρχος, οἱ Ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ «ΑΘΕΝΣ ΝΤΕΗ»

Υ.Γ.: Παρακαλῶ νὰ σταλοῦν 9.000 (έννεα χιλιάδες) δρχ. τοῦ ἑράνου μας εἰς Κυρίαν: Βερονίκην Λυκουρίνου

Χωρίον Κοκκάρι

Νῆσος: ΣΑΜΟΣ

καὶ νὰ χρεωθῇ ἀντιστοίχως ὁ Γενικὸς Λογαριασμὸς Πλοιάρχου - μὲν Ε 126,76.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑΝ

Μὲ πρόσφατον νομοθετικὸν διάταγμα ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἀγκύρας ὅριζε ὅπως ἄπαντα τὰ ἔξαγόμενα ἀπὸ τὴν Τουρκίαν, καθὼς καὶ τὰ εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα, προσφέρονται ἀρχικῶς εἰς τὴν τουρκικὴν ἑταῖριν τακτικῶν γραμμῶν ἢ τὴν "Ἐνωσιν Τούρκων" Ἐφοπλιστῶν καὶ ἐφ' ὅσον οἱ Τούρκοι μεταφορεῖς δὲν ἀπαντήσουν εἰς τὴν προσφοράν ἐντὸς τριημέρου, τότε μόνον οἱ φορτωτὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ἀναθέσουν τὴν μεταφορὰν εἰς ξένα πλοῖα.

Κραυγαλέα περίπτωσις διακρίσεως σημασίας. Ούσιαστικῶς ἀποκλείουν οἱ Τούρκοι, διὰ τοῦ Ν.Δ. 17, ἄπαντα τὰ ξένα πλοῖα ἀπὸ τὰς μεταφοράς των. Κατάφωρος ἡ παραδίσαις τῶν διεθνῶν κρατούντων περὶ ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τῶν κανονισμῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῶν Παρισίων. 'Αντίκειται ἀκόμη ἡ τουρκικὴ ἐνέργεια εἰς τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεύμα τοῦ νέου κώδικος τῆς "Οὐνκαντ" περὶ λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τὸν ὅποιον ἡ κυβέρνησις τῆς Ἀγκύρας ἔκ

τῶν πρώτων ὑπέγραψε. Καθ' ἥν στιγμὴν δὲ ἡ Τουρκία διεκδικεῖ τὴν εἰσόδον της εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα, παρασιάζει ἐμφανῶς τοὺς κανόνας τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης.

Αἱ πρώται ἀντιδράσεις προσθέλονται ἀπὸ μέρους τῶν δυτικογερμανικῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα προσεγγίζουν εἰς τουρκικούς λιμένας. Ζητοῦν ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τῆς Βόνης νὰ ἀσκήσῃ πίεσην διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ Ν.Δ. 17. 'Ανησυχοῦν, δύμας, οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτήται, ὅτι δι' ἀπροσδιορίστου λόγους πολιτικῆς σκοποπιμότητος ἡ ἐπέμβασις τῆς κυβέρνησεώς των θὰ είναι, ὡς συνήθως, χλιαρά.

Τὸ παρελθόν ἔχει ἀποδεῖξει, ὅτι διὰ νὰ ἀποφεύχθονται κρουσμάτα προστατευτισμοῦ, αἱ κυβερνήσεις διόπειλουν νὰ τηρήσουν οθεναράδαν στάσιν. Παρομοία προσπάθεια ἐπεμβάσεως τῆς τουρκικῆς κυβέρνησεως εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφορὰς ἀπεσούθητο πρὸ τινῶν ἐτῶν μόνον χάρις εἰς τὴν οθεναράδαν στάσιν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., δύστις ἔθεσεν ὡς ὅρον διὰ τὴν συνέχισιν τῆς πρὸς τὴν

Ο.Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Ισόβιος ἐπίτιμος Πρόεδρος τῆς 'Εν. 'Εφοπλιστῶν

Πρὸς τὸν Καθηγητὴν κ. Στρατῆγην Ἀγδρεάδην ἀπεστάλη, ἀπὸ μερους τῆς 'Εγώσεως Ἐλλήνων 'Εφοπλιστῶν, τὸ κάτωθι ἔγγραφον:

«Ἄξιότιμε κ. Καθηγητά,

Τὸ "Ἐνωσις Ἐλλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἃς μετὰ τοσαύτης ἐπιτυχίας προσέστητε ἐπὶ μακρὰ ἔτη, κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῆς τῆς 25ης Αυγούστου ἐξ. καὶ καθ' ὅμορφων πάγτων τῶν παρισταμένων γνώμην, ἀπεψάσισε τὴν ἀνακήρυξιν ὑμῶν ὡς Ισοβίοιου ἐπιτίμου Προέδρου αὐτῆς, εἰς ἀναγκώρισιν τῶν μακρῶν καὶ πολυτίμων ὑπηρεσιῶν, τὰς ὁποίας ἀόνυμως προσεψέρατε εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν.

"Ἐχων τὴν ἐντολὴν γ' ἀνακοινώσω τοῦτο ὑμῖν, δράττομαι: τῆς εὐπορίας γὰρ ἐκφράσω καὶ τὰ προσωπικά μου συγχαρητήρια ἐπὶ τῇ δικαιίᾳ ταύτη τημητικῆ διακρίσει: πρὸς Υμᾶς.

Μετὰ πλείστης τιμῆς

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

Τουρκίαν οἰκονομικῆς βοηθείας, τὸν σεδαμὸν πρὸς τὰς διεθνεῖς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΑ

Τὴν κρατικὴν ἐγγύησιν διὰ τὴν κάλυψιν δασείων συνολικοῦ ὑψους δύο δισεκ. κορωνῶν (400 περίπου ἑκατ. δολλαρίων), παρέχει ἡ νορβηγικὴ κυβέρνησις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, διὰ τὸ καλύψη τὰς δανειακὰς ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν, σῖτινες ἀντιμετωπίζουσιν Ἐλλειψιν μετρητῶν. 'Η κυβέρνησις ἐγκαίρως ἐπενέθη, ἵνα προληφθῇ ἡ ἐκποίησις νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων καὶ ἔξεδρῶν γεωτρήσεως εἰς ἑξετελιστικάς, κυριολεκτικῶς, τιμάς.

Καὶ τὸ σημαντικότερον: 'Η κυβέρνησις ἐγνώρισεν ὅτι, ἀπὸ τοῦδε, τὰ νορβηγικά πλοῖα δύνανται νὰ ὑψώσουν σημαίας εύκολίας, μολονότι τὰ κέρδη των θὰ φορολογούνται εἰς τὴν Νορβηγίαν.

Ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία προσομοιάζει, περισσότερον πάσης ἄλλης, τὴς ἐλληνικῆς. 'Ανεπτύχθη καὶ αὐτὴ ἡ ὑπόδεσσις τῆς, τὸ κράτος ἐπέδειξε τὴν πλήρη συμπαράστασίν του διὰ νὰ περισσούν τὰ κεκτημένα. "Οταν παρέλθῃ ἡ κρίσις, σοβαρά δθα είναι καὶ πάλιν ἡ συμβολὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν. 'Η ἀχούσιος δονιά δὲν πρέπει νὰ ἀποθάνῃ, "Εστω καὶ ἐὰν δυστοκία, προσωρινὴ πάντως, παρατείνεται.

"Οταν δύμας ἡ κρίσις ἐπληξει δεινῶς τὴν νορβηγικὴν ναυτιλίαν καὶ ἐτέθη ἐν κινδύνῳ αὐτὴ ἡ ὑπόδεσσις τῆς, τὸ κράτος ἐπέδειξε τὴν πλήρη συμπαράστασίν του διὰ νὰ περισσούν τὰ κεκτημένα. "Οταν παρέλθῃ ἡ κρίσις, σοβαρά δθα είναι καὶ πάλιν ἡ συμβολὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν. 'Η ἀχούσιος δονιά δὲν πρέπει νὰ ἀποθάνῃ, "Εστω καὶ ἐὰν δυστοκία, προσωρινὴ πάντως, παρατείνεται.

Δὲν δυνάμεθα νὰ ἀντισταθῶμεν εἰς τὸν πειρασμὸν συγκρίσεως μὲ τὰς ἔδω καταστάσεις προκαταλήψεως καὶ ἐπιφυλάξεως τῆς Ιθυνούσας τάξεως, διὰ τὴν θαυμαστὴν ναυτιλιακὴν μας ἐπίδοσιν. Τὸ παράδειγμα τῆς Νορβηγίας ἀρκεῖ. Καὶ νὰ σκεφθῇ τις δημοσιεύσεις, σπεύδει νὰ περισώσῃ καπιταλιστικάς ἐπιχειρήσεις.

EXPORTADORA STAR LTDA.

RUA DO BOM JESUS 215
50.000 RECIFE - BRAZIL

CABLES: "STARSTORE"
TELEX: (081) 1352

FRESH AND DRY PROVISIONS • BONDED STORES
DECK AND ENGINE EQUIPMENT

Agents and Stockists of:

- HEMPEL'S MARINE PAINTS
- MAGNUS MARITEC PRODUCTS
- ROTHMANN'S CIGARETTES
- SKOL BEER

Our Piraeus Agents:

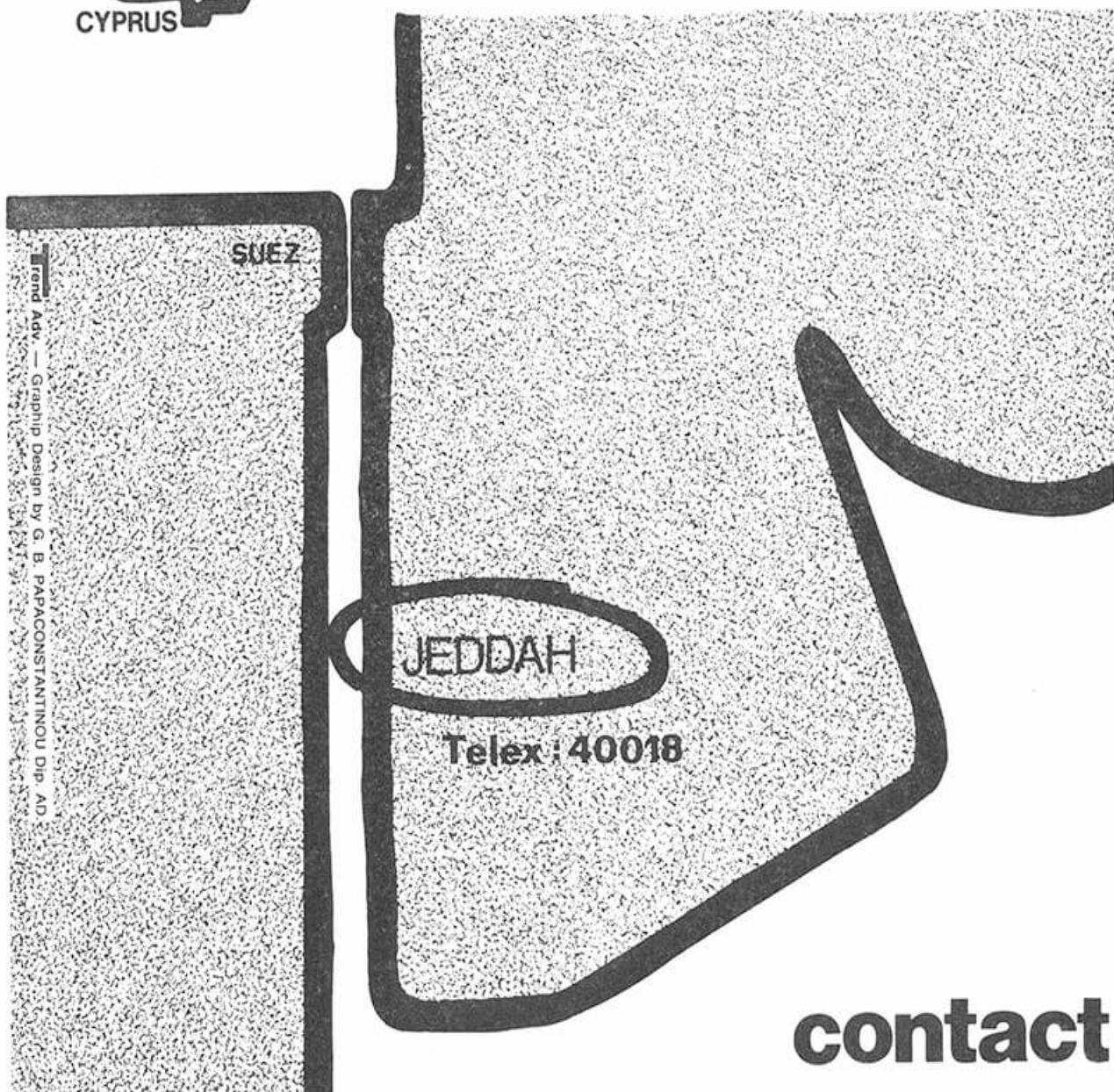
GLOBAL MARINE SERVICE

30 KARAOLI & DIMITRIOU STR. • TEL. 4115339 - TELEX 21-3280

come South of Suez for cost saving bunkering



On the route south of Suez to the Far East
you save money and time by bunkering
your vessels in JEDDAH



contact

WORLDWIDE SHIPPING TRADING S.A..

1-3 Filellinon str., — Pireaus — Greece
Cable address WORLDLINES — Telex 212086
Telephone: 451.0301 and 451.0489.

EAST & WEST MARINE OPERATIONS Co LTD..

P.O. BOX 4150 — Jeddah — Saudi Arabia
Cable address: MAHAMMED SHARBATLY
Telex: 40018 SJ SULTANA.
Telephone: 31093 - 31094 - 53847

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στάσιμος ή Ναυλαγορά. Τελεί έναν αναμονή των διαπραγματεύσεων της Μόσχας, αιτίες, ώς φαίνεται, έχουν εύρυτερον χαρακτήρα και άποβλέπουν είς την συνεργασίαν Ούασιγκτώνος και Μόσχας, επί του δόου προβλήματος των έπιστιστικών άναγκών της Ρωσίας άπό τὸν άμερικανικὸν σιτοβολῶνα.

Αἱ ἐφετειναὶ αὐταὶ ἀνάγκαι φθάνουν, κατὰ τινας πληροφορίας, τὰ τεσσάρακαντα ἔκστομ. τόννων! Καὶ ὅν, πράγματι, πλησιάζουν ἔστο εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν, πρόβλημα, ἀσφαλῶς, θὰ ἀνακύψῃ. Τὸ διαθέσιμον τοννάζ δυσκόλως προβλέπεται νὰ καλύψῃ τὰς μεταφορὰς αὐτάς, ἐντὸς τοῦ περιορισμένου χρόνου τῶν ἑννέα - δέκα μηνῶν.

'Άλλα πρόκειται, ἀκόμη, περὶ εικασιῶν. 'Ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν, μετὰ τὴν διακρίσιν καὶ τῆς ἀμερικανικῆς ἐσόδειας, θὰ καθορισθῶν αἱ δυνατότητες τῆς ἱκανοποιίσεως καὶ τῶν ρωσικῶν ἀναγκῶν.

'Η κρίσις εἰς τὴν Βιομηχανίαν Χάλυδος συνεχίζεται. Παρὰ τὴν μείωσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγράριας, ή ἔξιστορρόπησις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως δὲν ἐπετεύχθη. Χαμηλαὶ αἱ τιμαὶ. 'Η ἀνάκαμψις πρὸ τοῦ 1976 δὲν προβλέπεται. Συνιστᾶται ή κατὰ 24% μείωσις τῆς πρὸ ἔτους παραγωγῆς. 'Η κατὰ 15% μείωσις δὲν κρίνεται ἐπαρκῆς.

"Ολοὶ οἱ εὐρωπαϊκοὶ ὄργανοισι ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων διαπιστώνουν τὴν πτώσιν τῶν συναλλαγῶν εἰς τὴν Δυτικὴν

Εὐρώπην κατὰ 8 - 10% διὰ τὸ 1975. Καὶ προβλέπουν διὰ τὸ 1976 μίαν μετρίαν ἀνάκαμψιν κατὰ 5 - 6%.

'Ἐπιστρεψιν φορτώσεων ἐπιζητεῖ η Ρωσία διὰ σιτοφορία ἀγορασθέντα ἐξ Ἀμερικῆς τὸν παρελθόντα 'Ιουλίου. Κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Γεωργίας, οἱ Ρώσοι ἔχουν κανονίσει νὰ παραλάδουν πρὸ τῆς 30ης 'Ιουνίου 1976, 600.000 τόννους σίτου, τοῦ ὅποιον ἡ παραδόσις εἰχε συμφωνηθῆ μετὰ τὴν ἀνωτέρω ἡμερομηνίαν. 'Ἐπι συνόλου 9,8 ἑκατ. τὸν δημητριακὸν ἀγορασθέντων ἐξ Ἀμερικῆς, τὰ 4,4 ἑκατ. τὸν ἀνέφεροντο εἰς σίτου, ἔξι ὡν τὰ 3,8 ἑκατ. τὸν. ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν ἐσόδειαν καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἀπὸ τὴν ἐσόδειαν τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Τώρα, ὥμως, ὀπεφασίσθη τὸ σύνολον τῶν ἀγορασθέντων σιτοφορίων νὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὴν παρούσαν ἐσόδειαν.

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Μόσχας, ὁ Ρώσος πρωθυπουργός, κ. 'Αλέξι Κοσύγκιν, φέρεται δηλώσας πρὸς ἑκπρόσωπον τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ὅτι ἡ Σοβιετική "Ἐνωσις εἶναι πρόθυμος νὰ ὑπογράψῃ συμφωνίαν διαρκείας μέχρι 15 ἑτῶν μὲ τὴν Ἀμερικὴν διὰ τὴν πώλησιν πετρελαίου καὶ τὴν ἀγοράν σίτου. 'Ο Ρώσος πρωθυπουργός ἐδήλωσεν ὅτι ἡ συμφωνία αὐτῇ δέον νὰ είναι καθαρῶς ἐμπορικὴ καὶ νὰ μὴ βασίζεται εἰς τὸ σύστημα ἀνταλλαγῆς προϊόντων. 'Ἐπισής, ἐσκιαγράφησε τὰ σχέδια τῆς Σοβιετικῆς 'Ἐνωσις διὰ τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς πετρελαίου, ἥτις διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ιστορίαν ὑπερέβη, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἐκείνην τῶν 'Ηνω-

μένων Πολιτειῶν. Τέλος, εἴπεν ὅτι εὔχαριστως θὰ ἐδέχετο τὴν ἀμερικανικὴν συνεργασίαν εἰς τὴν ἀναζήτησιν νέων κοιτασμάτων πετρελαίου.

Εἰδήσεις εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ ἀπὸ τὸ Πεκίνον γνωρίζουν τὴν ρεκόρ θερινὴν ἐσόδειαν τῆς Κίνας. 'Ολων τῶν δημητριακῶν, μὲ προεξάρχοντα τὸν σίτον, αἱ ὀποδόσεις ὑπῆρξαν ἀνευ προηγουμένου. 'Η θερινὴ ἐσόδεια ἀντιπροσωπεύει τὸ 33 - 40% τῆς συνολικῆς ἐτήσιας συγκομιδῆς τῆς Κίνας.

'Ανεγράφη ἡ πληροφορία, μὴ ἐπιβεβαιωθεῖσα, ὅτι μικτὸν σκάφος 160.000 τόνων ἔχρονοναυλῷ διὰ 12 - 15 μῆνας καὶ θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἀποθήκη τσιμέντου εἰς τὸ Λάγος τῆς Νιγηρίας.

'Η Μπρίτις Πετρόλεουμ ἔθεσεν εἰς τὴν ἀργεῖαν τὸ μόλις παραληφθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιστι δεξαμενόπλοιον τῆς 260 χιλ. τόνων. Είναι τὸ δεύτερον παραπλιζόμενον νεότευκτον ἀδελφὸν σκάφος. 'Ενα τρίτον παραδίδεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τὸν 'Ιανουάριον 1976 καὶ εὐθὺς ἀμέσως θὰ παραπλισθῇ. Τὸν παρελθόντα Αὔγουστον σκάφος 266.000 τόνων τῆς ΒΡ ἐτέθη ἐπίσης εἰς ἀργίαν.

Προβλέπεται εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς 'Οκτωβρίου νὰ τελοῦν ὑπὸ ὅμεσον προσφοράν εἰς τὸν Περισκὸν Κόλπον σκάφη 2,85 ἑκατ. τόν., ἐναντὶ τοῦ 1,85 ἑκατομ. τόν. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνὸς.

'Ο ρυθμὸς τῶν ἀκυρώσεων διετηρήθη σταθερός καὶ κατὰ τὸν Σεπτέμβριον. Σκάφη



Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS

**SHIP AGENTS - CHARTERING - BROKERS - FORWARDING - CONTRACTORS
MANAGERS FOR TURKISH COASTERS**

Special and Fast Services During Day and Night — This to Include Public Holidays for Vessels Passing the Straits of Dardanelles and Bosphorus.

S bags in All Turkish Ports.

Bunkering, Shipchandlers and Crew Suppliers for Vessels in Port and in Transit Thru the Straits of the Bosphorus Arrangeable with Great Efficiency and No Delays Under Competitive Prices.

Assuring First Class Assistance and Service Under the Most Economical Turnround with Competitive Agency Fee Conditions.

SERVICE IS OUR BUSINESS

ALL CORRESPONDENCE INCLUDING CREW MAIL SHOULD BE ADDRESSED TO HEAD OFFICE:

DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELİ ALEMDAR HAN KAT 9
KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

TEL.: 456894-446910 - TELEX 22500 TDA TR - CABLE: DELTAMARIT - POB 1257, KARAKOY, ISTANBUL

19, τόν. d.w. 3.354.600 ήκυρώθησαν έντος τού μηνός. Τό σύνολον τῶν ἀκυρωθέντων τάνκερς ἔφθασε τὰ 174 σκάφη, 41.080.410 τόν. d.w. Εἰς τὰς ἐπιβεβαιωθείσας ἀκυρώσεις τοῦ μηνὸς περιλαμβάνονται: "Εν τάνκερ τῶν 471.900 τόν. d.w. εἰς Χόδαλντσερο, παραγγελθέν υπὸ τοῦ νορβηγικοῦ διμίου Σμέντβικ, μὲ παράδοσιν" Ιούλιον 1977. Τάνκερ τῶν 268.000 τόν. d.w., παραγγελθέν υπὸ τοῦ Οίκου Όνδας εἰς Ισικαβατζίκα - Χαρίμα, μὲ παράδοσιν Οκτώβριον 1976 καὶ ἐν τῶν 261.000 εἰς Σασέμπτο μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον 1977, διπέρ εἶχε παραγγελθῆ υπὸ Αμερικανῶν.

Διεξάγονται διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀκύρωσιν 24 εἰσέτι τάνκερ, ἀλλὰ δὲν ἔχει ἐπέλθη μέχρι στιγμῆς συμφονία μεταξὺ τῶν ναυπηγῶν καὶ πλοιοκτητῶν. Εἰς αὐτὰ περιλαμβάνονται ἀρκετά σκάφη ἀνά τῶν 400.000 τόννων.

'Ελαφράν μείωσιν τοῦ ἀργούντος τονᾶς δεξαμενοπλοίων, ἐπισημαίνει τὸ τελευταῖον στατιστικὸν δελτίον τοῦ ναυλομεστικοῦ Οίκου Γκίμπσον. Σκάφη 475, τόν. d.w. 38.626.649, ἐτέλους υπὸ παροπλισμὸν εἰς τὰ τέλη Σεπτεμβρίου, ἔναντι 497 σκαφῶν, 39.660.328 τόν. d.w. πρὸ μηνός. 'Αποδίδεται τοῦτο εἰς τοὺς δελτιωμένους πας ναῦλους, τοὺς ὁποῖους αἱ ἀταιρίαι πετρελαίων ἐπλήρωσαν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Σεπτεμβρίου δι' ἀπλᾶ ταξίδια. Ήρισμένοι πλοιοκτῆται προετήμησαν, προφανῶς, νὰ διατηρήσουν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ προοριζόμενα πρὸς παροπλισμὸν σκάφη των, μὲ τὴν ἀπλίδα περαιτέρω δελτιώσεως τῶν ναῦλων.

Δώδεκα σκάφη, περίπου 300.000 τόννων d.w. ἐπωλήθησαν, ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου, πρὸς διάλυσιν. 'Απὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους ἔχουν πωληθῆ εἰς διαυτάς 219 πλοία 6.206.153 τόν. d.w., συνολικῶς.

Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα συνεχίζουν τὴν προσπάθειαν διὸ τὴν συγκέντρωσιν παραγγελιῶν μπάλι κάρριερς μετρίου μεγέθους καὶ σκαφῶν - λάινερς γενικοῦ φορτίου.

Δανοὶ ἐφοπλισταὶ παρήγγειλαν τέσσαρα μπάλι κάρριερς τῶν 33.000 τόν. d.w. εἰς πρώτης τάξεως ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον ἀντὶ 3.7 δισεκατομ. γιέν. "Ελληνες διαπραγματεύονται τὴν παραγγελίαν παρομοίων σκαφῶν ἀντὶ 3.3 δισεκατομ. γιέν.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΜΑΣ

Καὶ συνεχίζουν τὰς ἀγοράς. "Ελληνες ἡγόρασαν τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Σεπτεμβρίου τὰ κάτωθι σκάφη:

• Τὸ νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «MOSEN-GEN» 28.187 τόν. d.w. εἰς τοὺς 36 πόδας, τοῦ 1967, σερβέν 1972, μηχανὴ Σούλτζερ 10.500 ἵππων, μὲ φορτωτήρας. Τιμὴ ἔξ ἑκα-

τομ. δολ. μὲ σπέσιαλ σερβέν επάσσεντα.

• Τὸ Πάναμας «YS VENTURE» 59.316 τόν. d.w., τοῦ 1971, μηχανὴ Σούλτζερ, μὲ φορτωτήρας. Τιμὴ 10.7 ἑκατομ. δολ.

• «KENKO MARU», 67.629 τόν. τοῦ 1973, μηχανὴ Σούλτζερ 17.400 ἵππων, κατά τι ὑπέρ τὰ 11 ἑκατομ. δολ.

• «IRISH CEDAR», μπάλι κάρριερ, 15.670 τόν. d.w., τοῦ 1962, σερβέν 1973, μηχανὴ MAN 7.250 ἵππων, μὲ φορτωτήρας. Τιμὴ 3.150.000 δολλάρια.

• «DINA», μπάλι κάρριερ, διὰ ξυλείαν, 15.160 τόν. d.w., τοῦ 1960, σερβέν 1974, μηχανὴ MAN 5.850 ἵππων, μὲ φορτωτήρας.

• Καὶ τὸ γαλλικόν, ἐπίσης, «OGOUÉ», 16.210 τόν. d.w., τοῦ 1961, σερβέν 1974, μηχανὴ MAN 6.300 ἵππων, μὲ φορτωτήρας 3/30 καὶ 3/15 τόν. Τιμὴ 2.7 καὶ 2.8 ἑκατ. δολ. «Ως εἰσίς ἀμφότερα.

• «NEGO EMPEROR», μπάλι κάρριερ τοῦ 1968, σερβέν 1972, μηχανὴ Πήλστικ 7.440 ἵππων. Φορτωτήρες 4/20 τόν. Τιμὴ κατά τι κάτω τῶν 4 ἑκατομ. δολ.

• Τὸ σέλτερντέκερ «MONTEVIDEO STAP», μερικῶν φυγεῖον, 12.034 τόν. d.w., τοῦ 1956, σερβέν 1972, μηχανὴ MAN 11.250 ἵππων. Τιμὴ: 975.000 δολ.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ — ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

"Ο 'Οργανισμὸς Οικονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως τῶν Παρισίων, προβλέπει, διὰ τὰς χώρας - μέλη αὐτοῦ, πτῶσιν τοῦ θεντικοῦ προϊόντος διὰ τὸ 1975 κατὰ 2,5%, ἔναντι ἐκπτώσεως 1,5%, τοῦ προβλεφθέντος κατὰ 'Ιούλιον. 'Η αὔξησις, τούναντίον, τοῦ 1973 Γανήρχετο εἰς 6,3%.

"Ο Γανικὸς Γραμματεὺς τοῦ ἐν λόγῳ 'Οργανισμοῦ κ. Λενέπτ, ἔξεφρασε τὰς ἀμφιβολίας του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὴν αὔξησην τῆς παραγωγῆς, χωρὶς νὰ ἐπιτευχθῇ, ἐξ ἀντίθετου, η μείωσις τοῦ πληθωρισμοῦ.

Προσέθετεν δῆμος: «Διεξῆλθομεν ἥδη τὴν καμπήν εἰς τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα».

Σημειούται, τέλος, στὶς δύο τοῦ Οργανισμοῦ, δόστις τόσον ἔξεπτος κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ ἔτους, διεπιστώθη ὅτι ἀνῆλθε πως κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον. Πάντως, αἱ εἰσαγωγαὶ ἐφέτος θὰ εἰναι κατώτεραι κατὰ 10%. Διὰ τὸ 1976 αἱ προβλέψεις ἀναφέρουν ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ θὰ ἀνέλθουν κατὰ 6 τοῖς ἑκατὸν περίπου.

Η ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ

Δὲν εἶναι ἐνθαρρυντικὴ ἡ εἰκὼν ἡ ὁποία παρουσιάζεται εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκκαθαρίσεως ἐκκρεμούντων ναυτολογίων εἰς τὸ N.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

ASSOCIATED TO

S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

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

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

A.T., ἡ σημειουμένη δὲ καθυστέρησις προκαλεῖ εὐλογὸν παράπονα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ δυσχερείας εἰς τὴν εἰσπραξιν τῶν ἑσόδων τοῦ 'Ιδρυματος.

Πρέπει, δεδιάως, νὰ ὅμολογηθῇ στὶς ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ NAT κατοδάλλεται ἐντατικὴ προσπάθεια διὰ νὰ ἐκκαθαρισθοῦν, δοσο τὸ δυνατὸν ταχύτερον, τὰ ἐκκρεμούντα ναυτολόγια. 'Αλλὰ τὸ προσωπικόν, ὡς ἐσπειρώσαμεν ἐπανειλημένως, δὲν ἐτάρκει διὰ νὰ καλύψῃ τὰς διευρυνθείσας ἀνάγκας τοῦ Ταμείου, ὡς ἔν τούτῳ δὲ ἐπιβάλλεται νὰ πρωθυθῇ ταχύτατα τὸ σχέδιον νόμου, τὸ ὃποῖον προσβλέπει τὴν αὔξησιν τῶν ὄργανικῶν θέσεων τοῦ προσωπικοῦ τοῦ NAT.

Συμφώνων πρὸς τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα εἰς τὸ τέλος Αύγουστου ἐκκρεμούσαν, ἐκ τῆς οἰκονομικῆς χρήσεως 1974, 1.212 ναυτολόγια πλοίων ἐσωτερικοῦ, 1.707 ναυτολόγια ποντοπόρων πλοίων καὶ 1.076 καταστάσεις συμβεδλημένων πλοίων.

'Εξ ἄλλου, τὴν 31.7.75 ἐκκρεμούσαν, ἐκ τῆς οἰκονομικῆς χρήσεως 1975, 2.065 ναυτολόγια πλοίων ἐσωτερικοῦ, 1.143 ναυτολόγια ποντοπόρων πλοίων καὶ 2.377 καταστάσεις συμβεδλημένων πλοίων.

Τέλος, τὸν Αύγουστον είχον τοινοποιηθῆ 510 φύλλα ἐκκαθαρίσεως πλοίων ἐσωτερικοῦ (ὑπόλοιπα 507), 69 ποντοπόρων πλοίων (ὑπόλοιπα 220) καὶ 45 συμβεδλημένων πλοίων (ὑπόλοιπα 253).

Καθυστερήσεις, ἐπίσης, σημειούνται καὶ εἰς τὴν διαδικασίαν ἀπονομῆς συντάξεων. Οὕτω, συμφώνων πρὸς τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα τὴν 31.8.75 ἐκκρεμούσαν εἰς τὸ NAT 1.091 αἴτησεις ναυτικῶν διὰ συνταξιοδότησιν. Συγκεκριμένως, κατὰ τὴν ἀνωτέρω ἡμερομηνίαν ἐκκρεμούσαν 314 αἴτησεις εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, διὰ τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ πίνακος ὑπηρεσίας, 141 πρὸς ἐκδίκασιν, 230 πρὸς διαδίκασιν εἰς τὴν μηχανογραφικὴν ὑπηρεσίαν, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς συντάξεως, 27 τροποποιητικαῖ, 53 Δικαιονησίων (μετὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ὑπὸ τοῦ Γραφείου 'Αναγνωρίσεως 'Υπηρεσίας πρὸς μεταβίβασιν εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων διὰ τὴν ἔξαγωγὴν πίνακος ὑπηρεσίας) καὶ 326 ἐλλείψει δικαιολογητικῶν καὶ πρὸς διαπίστωσιν ἀτυχήματος.

ΠΕΡΙ ΚΙΝΔΥΝΩΝ Ο ΛΟΓΟΣ

'Ο κ. ὑπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὡμίλησε προσφάτως περὶ κινδύνων, τοὺς ὁποίους ἀντιμετωπίζει καὶ ἐνδεχομένως θὰ ἀντιμετωπίσῃ εἰς τὸ ἀμέσων μέλλον τὸ NAT. 'Ο κ. Παπαδόγυονας καίτοι ἐρωτηθεὶς, ἀπέφυγε νὰ προσδιορίσῃ τοὺς κινδύνους, οἱ ὁποίοι κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ, ἀπέλιθον τὸ ἀσφαλιστικὸν 'Ιδρυμα τῶν ναυτικῶν μας.

'Ημεῖς πάντως, δὲν διαβλέπομεν κινδύνους διὰ τὸ NAT, ἐκτὸς ἐκείνων τοὺς ὁποίους προκαλεῖ ἐλλειψις ἐπαρκοῦς προσωπικοῦ προσδιορίσης τοὺς κινδύνους περὶ αὐξήσεως τῶν ὑπέρ τοῦ Ταμείου εἰσφορῶν.

'Οι σημειώνομεν καὶ εἰς ἄλλην στήλην, ἡ ἔλλειψις ἐπαρκοῦς προσωπικοῦ εἰς τὸ NAT συντελεῖ εἰς τὴν καθυστέρησιν διεκπεραιώσεως πλειστῶν ὄσων ὑποβέσεων τοῦ Ταμείου καὶ κυρίως εἰς τὸν τομέα εἰσπράξεως τῶν ἑσόδων του. 'Εξ ἄλλου, ἐκ τῆς μὴ ἔγκαιρου ἐπιφήσεως τοῦ NAT ἀπεστρέψθη σημαντικῶν ἑσόδων, καθ' ἡν στιγμὴν, διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐπεβαρύνθη μὲ ποσὸν 500 περίπου ἑκατομμυρίων δρχ. διὰ τὴν διετίσιμην τῶν συντάξεων.

"Ἄς μεριμνήσῃ, λοιπόν, ὁ κ. ὑπουργὸς διὰ τὴν ταχεῖσαν ἐπιφήσειν τῶν νομοσχεδίων περὶ προσωπικοῦ τοῦ NAT καὶ περὶ τῶν πρὸς τὸ 'Ιδρυμα εἰσφορῶν διὰ νὰ κατοπλεμηθοῦν οἱ κίνδυνοι οὗτοι. Καί, δεδιάως, ἔχῃ ὑπὸ ὄψιν του καὶ ἐτέρους κινδύνους, τοὺς ὁποίους ἡμεῖς, ὁμολογοῦμεν, δὲν γνω-

ρίζομεν, ὅς τοὺς θέση καὶ ὑπ' ὄφιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς οἰκογενείας διὰ νὰ ληφθούν ἀπὸ τοῦδε μέτρα ἀποτροπῆς των.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Ἐμμένει ὁ κ. Παπαδόγγονας, παρὰ τὴν ἀντίθεσιν τῶν ἔφοπλιστῶν, εἰς τὴν ἀποψιν ὅτι πρέπει νὰ πραγματοποιηθῇ, ὑπωδόηποτε, ἡ ἀσφαλίσις τῶν ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγάν πλοίων διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἵνα ἔσσονται ὑπὲρ τοῦ NAT. Καὶ ἀρνεῖται, παραλλήλως, διαρρήγην τὴν ὑποδειχθεῖσαν ἐπανειλημένων ἀπαλλαγὴν τοῦ Ἰδρύματος ἐκ τῆς φορολογίας καὶ τῶν ποικίλων ἄλλων ἐπιβαρύνσεων του, εἰς ἔνδειξιν τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως πρὸς τοὺς ναυτικούς μας, διὰ τὴν τεραστίαν προσφοράν των πρὸς τὴν πατρίδα.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔφοπλισται ἀποκρούουν τὴν ἐπιβολὴν ἀσφαλίστρου, ὅχι διότι ἀντιθένται εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἔσσοδών του N. A. T., ἀλλὰ ἀπόδημος ἐπειδὴ θεωροῦν ὅτι μετά τὸ ληφθέντα αὐτῷρα μέτρα τὸ ἐπίπεδον ἀσφαλείας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἔχει ἀνέλθει εἰς ὑψηλὸν σημεῖον καὶ, ὡς ἐκ τούτου, δὲν δικαιολογεῖται ἡ ἀσφαλίσις τοῦ κινδύνου τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων. 'Εξ ἀλλου, ἡ ἐπιβολὴ τοιαύτης ἀσφαλίσεως ἐναντίου ἀνύπαρκτου κινδύνου, θὰ δυσφήμησῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Παραλλήλως, ἀντιθένται καὶ εἰς τὴν ἐπιβολὴν οἰσαδήποτε ἄλλης, ὑπὲρ τρίτων, ἐπιβαρύνσεως εἰς τὸ ἡδη βεναρημένον ἀκτοπλοϊκὸν εἰσιτήριον καὶ παραπτοῦν διὰ τοῦ NAT, ὑπὸ τὴν σημερινὴν διάρθρωσιν καὶ ἐπάνθρωσιν του, ἀπὸ πλευρᾶς προσωπικοῦ, εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν δημιουργίαν εἰδικοῦ ἀσφαλιστικοῦ φορέως. Συνεπῶς, προσθέσουν, τὸ ἔργον μοιραίων θὰ ἀνατεθῇ εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταῖριας, αἵτινες καὶ πειράν καὶ τὴν ἀνάλογον ὥργανων διαβέτουν, ὅτε δῆμος τὸ ὑπὲρ τοῦ NAT ἔσσοδον θὰ εἶναι λίαν πειρατισμένον, καὶ ὡς ἐκ τούτου τὸ μέτρον κρίνεται γενικώτερον ἀσύμφορον.

ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΘΗ ΕΥΜΕΝΩΣ

Διαπιστοῦται, ἐσχάτως, ὅτι ἀρκετοὶ ναυτικοί, οἵτινες εἶχον ἔγκαταλείψει, τῇ αἰτήσει των, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἔξεδῆλωσαν τὴν ἐπιθυμίαν νὰ τὸ ἐπαναλάβουν. Πρὸς τοῦτο, ζητοῦν νὰ τοὺς ἐπιστραφοῦν τὰ ναυτικὰ φυλλάδια, μὲ προχέρων τὰς ἀναληρθεισῶν ὑπ' αὐτῶν εἰσφορῶν ἐκ τῶν Ταμείων Προνοίας, προκειμένου νὰ ἐπαναλάβουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τὰ Δ.Σ. τῶν Ταμείων Προνοίας, εἰς τὰ ὅποια ἔχει παραπεμφῆ ἡ ὑπόδειξις, δέον νὰ ἔξετάσουν εὑμένως τὸ αἴτημα τῶν ἐν λόγῳ ναυτικῶν, διὰ νὰ ἐπανέθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Η Ναυτιλία μας χρειάζεται συνεχῶς περισσοτέρους ναυτικούς καὶ δῆ πεπιραμένους, ὡς εἶναι οἱ ἀνωτέρω, δεδομένου ὅτι οὗτοι διὰ νὰ ἀναλάβουν τὰς ἀσφαλιστικὰς εἰσφοράς των πρὸς τὰ Ταμεῖα Προνοίας ἔδει νὰ εἶχον ὑπερεξαετῆ ἀσφάλισιν.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Ἡ σύγκρουσις παραμένει αἵτια τῶν μεγαλύτερων ζημιῶν διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, παρατηρεῖ τὸ 'Αμερικανὸν Ινστιτούτον Ναυτασφαλιστῶν. Πέραν δὲ τῆς ἀσθενοῦς ἀσφαλιστικῆς διὰ τὸ σκάφη ἀγορᾶς, αἱ σοδαραι ἀπώλειαι τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐπέδρασαν δυσμενῶς ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀμερικανικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Κατά τὸ 'Ινστιτούτον, ἐστηριώθη αὔξησις 12,5% εἰς τὰ σοδαρά ἀποχήματα (ζημιά ὑπερβαίνουσα τὰς 300.000 δολαρίων) καὶ 28% αὔξησις εἰς τὸ κόστος τῶν ζημιῶν αὐτῶν.

Κυριωτέρα αἵτια ἡ σύγκρουσις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ προσάραξις. Συγκεκριμένως, ἔλαβον χώραν ἐπτά συγκρούσεις ἀφορῶσαι εἰς ζημιάς ψηφιαὶ 11.114.900 δολαρίων καὶ πέντε προσαράξεις αἵτινες ἔκβοστισαν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς 9.850.000 δολαρίων.

Εἰς τὴν ἐποχὴν ἔκθεσιν τοῦ 'Ινστιτούτου, ἀναφέρεται ὅτι, πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν σοδαρῶν ἀποχήματων ἔλαβον χώραν πλησίον τῶν ἀκτῶν.

'Ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις ἀναφέρεται εἰς τὰ ὀλιγώτερα ἀσφαλιστρα, λόγῳ τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως εἰς τὰς μεταφορᾶς, γεγονός ὅπερ συνεπέλεσεν εἰς τὸν ἀθρόον παραπλισμὸν, τὴν αὔξησιν τῶν διαλύσεων καὶ τὸν πειριορισμὸν τῶν ναυπηγήσεων. Καὶ ἡ κατάστασις διὰ τοὺς ναυτασφαλιστὰς ἐπεδεινώθη συνεπείᾳ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν ἐπεστέων ποσῶν καὶ τῆς αύτασφαλίσεως. Παραλλήλως, τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν ἀνέρχεται κατακορύφως.

'Η ἔκθεσις τοῦ 'Ινστιτούτου ἀνεφέρει εὐνοϊκῶς ἐπὶ τῶν διαφόρων συστημάτων, ἀπίνατα ἀποβλέποντα εἰς τὸν πειριορισμὸν τῶν ἀνθρωπίνων σφαλμάτων, ἀλλὰ τελικῶς παρατηρεῖ, ὅτι «καταλήγομεν εἰς τὸ πλοίον αὐτοῦ» ἐστὸ καὶ τὸν ἀνθρωπὸν ἐπὶ τῆς γεφύρας». 'Αναφορικῶς μὲ τὸν πρὸ διετίας συσταθεῖσαν ὑποεπιτροπὴν τοῦ IMCO, ηῆται ἀνέλαβε τὴν μελέτην τοῦ ἐπιπέδου ἀκταινεύσεως τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς ὄρθης τηρήσεως φυλακῆς, πρὸς δελτίων τῆς ἀσφαλείας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἡ ἔκθεσις τονίζει ὅτι, ὅταν αἱ τελικαὶ προτάσεις ὑποβληθοῦν «εἴδη ἔξαρταται ἀπὸ τὰ ναυτικά ἔθνη ἢ θέσπισις τῆς σχετικῆς συμβάσεως διὰ νόμου. Συνεπῶς, ὑπάρχει μὲν πρόδοος εἰς τὸν τομέα αὐτόν, ἀλλὰ καθυστερεῖ».

Η ΖΩΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

'Η εἰδικὴ 'Επιτροπὴ, ἡ ὁποία εἰς τὴν 'Αγγλίαν μελετᾷ τὸ πρόβλημα τῆς δελτιώσεως τῶν συνηθικῶν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου διαβιώσεως ἐν τῷ πλαστικῷ τῆς γενικότερας ἐκστρατείας διὰ τὴν προσέλκυσιν πρὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἔχει ἐντοπίσει τὰς ἐρεύνας τῆς ἐπὶ τῶν ἀκολούθων ἔξι διατικῶν σημείων:

'Ἐξωστηρεσιακαὶ ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀπασχολήσεις τοῦ πληρώματος, ὑπὸ τὴν σύγχρονον αὐτῶν μορφὴν ἐπὶ τῶν σημερινῶν πλοίων.

'Οργάνωσις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου ἐπὶ σκοπῷ ἐνεργοτέρας συμμετοχῆς τοῦ προσωπικοῦ αὐτοῦ.

'Σχέσις καὶ ἀπαφή πλοίου καὶ χερσαίας διεύθυνσεως, δημιουργούσαι τὰς προϋποθέσεις μιᾶς μεγαλυτέρας αὐτονομίας τοῦ

πλοίου ἐπὶ θεμάτων προϋπολογισμοῦ, ἔξοδων, προμηθειῶν κλπ.

'Ἐπαγγελματικοὶ όροι, ὡς ἀδειαί, συντάξεις, ἔξεύρεσις ἐργασίας κλπ, ἐπιτρέποντες μεγαλυτέρων παραμονὴν τῶν στελεχῶν εἰς τὴν θάλασσαν.

'Μέθοδοι ναυτολογήσεως καὶ προσελκύσεως διαστιγμένοι ἐπὶ ἔρευνης τῶν τάσεων καὶ προθέσεων τῆς συγχρόνου νεολαίας.

'Προβλήματα σχεδιασμοῦ τῶν πλοίων πρὸς ἔξασφαλίσιν τῶν καλυτέρων δυνατῶν ὅρων διαδιώσεως καὶ ἐργασίας.

'Η 'Επιτροπὴ, εἰς ἡν μετέχουν ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κράτους, συνεργάζεται στενῶς μετά πολλῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖρων, ἐπὶ πλοίων τῶν ὅποιων διεξάγονται καὶ θά διεξαχθοῦν δοκιμαὶ πειραματικῆς ἀφαρμογῆς τῶν διαφόρων σημείων τοῦ προγράμματος. Τοῦτο γίνεται ἵνα ἡ τελικὴ αὐτῆς ἔκθεσις ἀποφύγῃ τὴν πολλὴν θεωρίαν καὶ λάθη τὴν μορφὴν μιᾶς πρακτικῆς καὶ προσγειωμένης ἔρευνης.

'Ἄργυρος ἀκριβῶς τῆς πρακτικῆς χροῖται τῶν σχεδίων καὶ τῶν ἀναζητήσεων, ἀξίζει πολλαπλῶς ἡ παρακολούθησις τῆς προόδου τῆς Βρετανικῆς ἔρευνης.

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

'Η γνωστὴ ἀγγλικὴ ναυτιλιακὴ ἑταῖρία Μπλού - Στάρ ἐδημοσίευσε πρὸ μηνῶν ἀγγελίαν, καλούσα διπλωματούχους τῶν κολλεγίων πρὸς ἀνάληψιν θαλασσίας ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων της. 'Η προσπάθεια αὐτῆς ἐίχεν ἀντιμετωπίσει τὴν δυσπιστίαν καὶ τὴν εἰρωνείαν πολλῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι, ὅμως, μὲ κατάπληξιν ἐπληροφορήθησαν, ὅτι εἰς τὴν ἀγγελίαν ἐκείνη είχον ἀνταποκριθῆ 2.300 ὑποψήφιοι! 'Εκ τούτων ἐπελέγησαν τελικῶς μόνον 24, διότι μόνον τόσους ήδυνατο, πρὸς τὸ παρόν, νὰ προταρασκευάσῃ, διότι τὰ καθήκοντά των, ἡ ἑταῖρία.

'Οι ἐπιλεγέντες διπλωματούχοι, εἰς δύο δύμαδας, ἤρχισαν ὀλιγόμηνον ἐκπαίδευσιν εἰς τὸ τμῆμα ναυτιλιακῶν σπουδῶν τοῦ Πολυτεχνείου τοῦ Λίβερπούλ καὶ ἀναμένεται ἡδη γ' ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν. 'Η διάρκεια τῆς συμβάσεως εἶναι πενταετής, μὲ πρώτον μισθὸν 3.000 λιρῶν ἐτησίως. Προβλέπεται προσαγγγεία εἰς τέταρτον ἀξιωματικὸν (δεύτερον ἀνθυποπλοίαρχον) μετὰ 12 μηνῶν καὶ

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

OWNERS : Agências Apollon Lda., AEROMAR, N. Kassimatis Lda., Vitoria Lda.

Telephones : 731979 - 731976 - 734373
731948 - 733912

Out of Office hours :
Telephones 722679 - 25476

Telex NAVIS MO 6339
P. O. BOX 2635
Telegraphic Address : "NEPTUNO"

LOURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,
AT MOÇAMBIQUE

THE GREEK COMPANY OF SHIPCHANDLERS

SUPPLIERS OF : PROVISIONS, DECK AND ENGINE STORES, WITH THE
ASSISTANCE OF A SHIPPING ENGINEER

STOCKISTS OF : Johnnie Walker, John Haig and White Horse Whisky, Marlboro, Kent, Winston and Rothmans Cigarettes.

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

.... SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS

"AMEROID" SERVICE

έξετάσεις διὰ τὸ δίπλωμα δευτέρου ἀξιωματικοῦ (πρώτου ἀνθυποπλοίαρχου) μετὰ 20μηνον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν καὶ 7μηνον προπαρασκευὴν εἰς τὴν ἔραν.

Ἐξ ἄλλου, ἡ ἀμερικανική ἑταῖρια Ἐλ-Πάσο, προβλέπουσσε ὅτι, μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ 1977 θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ 9 νεότευκτα ὑγραιεροφόρα πλοῖα τῆς τῶν 125.000 κ.μ., συνεφόνησε μετὰ τῆς Μαρίν Σεΐφου τῆς Ν. Ὑόρκης, διὰ τὴν προπαρασκευὴν τοῦ διὰ τὴν ἐπανδρωσίν των ἀναγκαίων προσωπικοῦ. Τὸ προσωπικὸν τούτο, περιλαμβάνον ἀξιωματικοὺς καὶ πληρώματα, θὰ ἐκπαιδεύῃ μὲ σύστημα ἀπομιμητῶν (σιμουλέϊτορες). Σπέρρου, δεδομένου ὅτι τὰ πρώτα ἐκ τῶν ὧς ἄνω σκαφῶν τῆς Ἐλ-Πάσο εἶναι ἔξαπλισμένα διὰ ναυτιλιακῶν ὄργάνων τοῦ οἴκου τούτου.

Εἰς ἀμφοτέρας τάξις περιπτώσεις ἡ πρωτοβουλία τῶν ἐν λόγῳ ἑταῖρων ἔξετιμήθη δέοντως καὶ φαίνεται ὅτι τὸ παράδειγμά των θὰ εὑρῇ πολλοὺς μιμητὰς μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἐκ τῶν εἰδίσθαις αὐτῶν θέλομεν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν ἰδιωτικὴν προσπάθειαν τῶν μεγάλων ἑταῖρων, διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχών τοῦ στόλου των. Δὲν τὰ ἀναμένουν ὅλα ἀπὸ τὸ Κράτος οὔτε ἀφίουν νὰ τὰς προλαμβάνουν αἱ ἔξελίζεις διὰ ναζητήσουν ἐκ τῶν ὑστέρων τοὺς ὑπευθύνους. Προβλέπουν, προγραμματίζουν καὶ δαπανοῦν.

ΤΟ ΑΙΩΝΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ἡ ὑπόθεσις τῶν στρατολογικῶν διευκόλυνσεων τῶν ναυτικῶν, προσέκρουε σχέδον πάντοτε εἰς τὸν κίνδυνον ἐπεκτάσεως τῶν εὐεργετημάτων εἰς ἄλλας κατηγορίας στρατευτίμων καὶ δὴ τῶν σπουδαστῶν.

Ἡδη ὅμως, διὰ μίαν τουλάχιστον μερίδα σπουδαζόντων, ἡ ὁποία περιλαμβάνει τὸν εὐρὺν καὶ ευδιάσταλτὸν κύκλον τῶν πανεπιστημιακῶν βοηθῶν τοῦ ἑσωτερικοῦ καὶ ἴδιως τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἡ στρατιωτικὴ θητεία περιωρίσθη εἰς ἔξαμηνον. Ἐνώ διὰ τὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸ θέμα δὲν φαίνεται νὰ ἐπανέρχεται πρὸς συζήτησιν.

Καὶ ὅμως ἐργαζόμενος εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, ἐφ' ὧν στρατεύμενος ὑποχρεωτικῶς θὰ ὑπηρετῇ ὡς ἐπαγγελματίας ναυτικός, ἀσκεῖ ὑπηρεσίαν οἰονεὶ στρατιωτικὴν καὶ εἰς πλείστας περιπτώσεις αὐτὴν ἀκριβῶς

τὴν ὅποιαν θὰ ἀσκήσῃ ἐπιστρατευόμενος. Διερωτώμεθα, λοιπόν, διατὶ ὁ διανύνων ἀποδειγμένως μίαν μακροετὴ καὶ συνεχῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, νὰ μὴ δικοιούται ἀναλόγους ἐλαφρύνσεις ἐκ τῶν στρατιωτικῶν διαρῶν;

Πιστεύομεν ὅτι ἡ ὑπὸ πνεῦμα ἐπιεικείας ρύμησις τοῦ προβλήματος τούτου, ὥσπερ ἀπὸ δεκαετιῶν ἡδη ἀπασχολεῖ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, χωρὶς νὰ ἐπιφέρῃ οὐσιώδη τινὰ διαταραχὴν εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν ἐνόπλων δυνάμεων, θὰ προσφέρῃ μίαν ἀπολύτως ἀναγκαῖαν ἔξυπηρέτησιν πρὸς τὰ μόνιμα ἐπαγγελματικά στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ μίαν ἀλλήλη εὐεργεσίαν πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν.

Παντού εἰς ὅλη τὰ ναυτικὰ κράτη αἱ διευκολύνσεις πρὸς τοὺς στρατευμένους ναυτικούς ἀπὸ μακροῦ ἔχουν θεσπισθῆ.

Η ΕΥΘΥΝΗ

Ὑπογραμμίζομεν ἰδιαιτέρως τὴν ὁδυνηρὰν ἐφαρμογὴν τῆς νεοφανοῦς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 36 τοῦ νέου Ποινικοῦ καὶ Πειθορικοῦ Κώδικος Ε.Ν. Κατὰ τὸ ἄρθρον τούτου (ἡδη ἄρθρον 237 τοῦ ΚΑΝΔΑ) ὁ πλοιοκτήτης ἢ ὁ ἐφοπλιστής ἢ ὁ ἀντιπρόσωπός των, ὁ ὄποιος ἀποστέλλει ναυτικούς πρὸς ναυτοδόγησιν εἰς πλοῖον διάφορον ἐκείνου διὰ τὸ ὄποιον ἔλαβε τὴν σχετικὴν ἀδειαν τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως 3 μηνῶν μέχρι 2 ἡταῖρων.

Γνωστὴ ἡ αἰτιολογία τῆς διατάξεως καὶ ἡ κατάστασις τὴν ὅποιαν ἐπεδίωξε νὰ θεραπεύσῃ. Τεθείσα ἐν ισχύι μετὰ τοῦ νέου ΠΠΚΕΝ ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ 1971, δὲν ἔδραυσε νὰ εὑρῇ πεδίον ἐφαρμογῆς εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πρακτικὴν τοῦ Πειραιῶς: Ἀντιπρόσωπος Παναμαϊκῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας, προσλαβὼν ἐν Πειραιεῖ δύο Ἑλλήνας ναυτικούς δι' ὧρισμένον πλοῖον, ἐναυτολόγησε τελικῶς αὐτὸὺς ἐπὶ ἐτέρου πλοίου τῆς ἑταῖρίας. Μηνιθεῖς παραπέμψθη εἰς τὸ Τριπόλες Πλημμελειοδικείον παρ' οὐ ἐκρίθη ἐνοχός παραβάσεως τοῦ ἀνοτέρου ἄρθρου καὶ κατεδικάσθη εἰς φυλάκισιν. Ἡ ἀπόφασις προσβληθείσα ὡς ἀναιτιολόγητος ἔφθασε μέχρι τοῦ Ἀρείου Πάγου, δόσις ὅμως ἀπέρριψε τὴν ἀναίρεσιν ἐπικυρώσας τὴν ἀπόφασιν τοῦ Πλημμελειοδικείου.

Ἡ ὑπόθεσις αὐτὴ δὲν ὑπῆρξεν ἡ μόνη ἡ

ἡ τελευταία. Καὶ ἄλλαι ἡκολούθησαν μὲ διαφόρους ἐπιπλοκάς. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἀποδοχὴ τοῦ ναυτικοῦ, ὅπως τελικῶς ναυτολογεῖται εἰς τὸ ἔτερον πλοῖον δὲν αἴρει τὴν ποινικὴν εὐθύνην τοῦ παραβάτου, ἐνώ ἔξι ἄλλου ὁ ἀντιπρόσωπος ἐνδέχεται νὰ κριθῇ συνυπεύθυνος μετὰ τοῦ πλοιοκτήτου. Ἐκτὸς ἐάν ὁ τελευταίος οὗτος ἐνήργησε αὐθαιρέτως τὴν μετάθεσιν ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ ἀντιπροσώπου του.

ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ

Ἐπικρατεῖ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι εἰς τὴν ὅλην διαδικασίαν τῆς ναυτεργασιακῆς σχέσεως, ἀρκεῖ ἡ θέλησις τῶν δύο μερῶν, πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ, διὰ νὰ ρυθμίση τὸ σύνολον τῶν ἐκ ταύτης δημιουργούμενων ζητημάτων.

Ἄγονοίται, δηλαδή, ὅτι πλείσται δσαι διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ Δικαίου γενικώτερον, παρὰ τὸν ἐνδοτικὸν αὐτοῦ χαρακτῆρα, είναι διατάξεις δημοσίας τάξεως, ἐπὶ τῶν ὅποιων δὲν ἐπιτρέπεται ἀντίθετος συμφωνίας.

Ἐκ τῆς πλουσιωτάτης ἐν προκειμένῳ νομολογίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων, μνημονεύουμεν πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, καθ' ἣν ἡ κανονικῶς καὶ ἐγγράφως γενομένη παραίτησις ἀπὸ τῆς ἀποζημιώσεως καὶ τῶν ἔξόδων παλινοστήσεως, ἐθεωρήθη ὡς ἄκυρος καὶ μη ὑπάρχουσα. Καὶ ὁ πλοιοκτήτης ὑπερχερώθη εἰς καταδολήν ἀμφοτέρων.

Εἰς ἄλλην ἐπίσης περίπτωσιν ἐκρίθη ὡς ἄκυρος ἡ συμφωνηθείσα παραίτησις ἀπὸ τῆς ἀποζημιώσεως λόγῳ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς ἀποσκοπούσα εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἀναγκαίων μετὰ τὴν ἀπόλυτην τοῦ ναυτικοῦ δαπανῶν συντηρησέως του. Τέλος, ἡ ἐμέρους τοῦ ναυτικοῦ ἀποδοχὴ μεταβέσεως εἰς ἔτερον πλοῖον τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου, θεωρηθεῖσα ἐάν τῶν ὑστέρων μειωτικὴ καὶ διλαπτικὴ δ' αὐτὸν, ἐπέφερε λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπεραιτιότητι τοῦ πλοίου.

Χρειάζεται προσοχή, λοιπόν, ἀπὸ τοὺς πράκτορες καὶ τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ πλοίου κατὰ τὴν σύναψιν τῶν ἀτομικῶν συμβάσεων προσλήψεως, Ἰδιαιτέρως ὡς πρὸς τοὺς ὄρους ἔξασφαλίσεως τῶν νομίμων δικαιωμάτων τοῦ ναυτικοῦ. Δὲν ἀρκεῖ, ἐπομένως, ὅτι συμφωνεῖ ὁ προσλαμβανόμενος, ἀλλὰ πρέπει καὶ νὰ μὴ θίγωνται διατάξεις δημοσίας τάξεως τοῦ νόμου. Ποιῶν δὲ είναι αἱ τοισύτης φύσεως διατάξεις θὰ τὸ κρίνη τελικῶς μόνον τὸ δικαστήριον.

ΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΤΩΝ Δ/Ξ

Ἐργάδης κατεβλήθη ἀπὸ τὴν "Ενωσιών τῶν Ἐφοπλιστῶν ἡ προσπάθεια τῆς διακριβώσεως τῶν ἀπόφεων τῶν ἀτομικῶν συμβάσεων προσλήψεως, Ἰδιαιτέρως ὡς πρὸς τοὺς ὄρους ἔξασφαλίσεως τῶν νομίμων δικαιωμάτων τοῦ ναυτικοῦ. Δὲν ἀρκεῖ, ἐπομένως, ὅτι συμφωνεῖ ὁ προσλαμβανόμενος, ἀλλὰ πρέπει καὶ νὰ μὴ θίγωνται διατάξεις δημοσίας τάξεως τοῦ νόμου. Ποιῶν δὲ είναι αἱ τοισύτης φύσεως διατάξεις θὰ τὸ κρίνη τελικῶς μόνον τὸ δικαστήριον.

MONTEVIDEO - URUGUAY

(SINCE 1935)

FEDERAL STORES LTD.

Old Firm STAMATIO ELEFTERIU

general ship supplies & transit
representatives
import - export

zabala 1574

phone : 98 30 12

98 73 12

telegram : "federal"

telex: 782 federal uy

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

N. K. TOMAZOS
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ξαμενής έρματος διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Ή προσπάθεια τῆς 'Ενωσεως ἀπέδωσε. Συνεκεντρώθησαν αἱ κρατούσαι ἀπόψεις καὶ ἡ "Ενωσις, βάσει αὐτῶν, πώς γράφουν καὶ εἰς ἄλλην σελίδα, ἡδυνήθη νὰ παράσχῃ τὴν ὑπέυθυνον γνώμην τῆς ἐπὶ τοῦ ἀναφεύτης ζητήματος. Ἡκούσθησαν αἱ ἀπόψεις τῶν μὲν καὶ τῶν δέ. Οἱ περισσότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν διαχειριζομένων δεξαμενόπλοια, ἐνέκριναν τὸ σχέδιον Μακέντζη διὰ τὴν χωριστὴν δεξαμενὴν έρματος.

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

'Ο ώς τακτικὸς ἀναγνώστης μας ἔξι Αἰγίνης ὑπογραφόμενος —τοῦ ὄποιου τὴν ἐπιστολὴν δὲν δημοσιεύμενην ὡς ἀνώνυμον— μᾶς παρατηρεῖ, διότι εἰς σχόλιον μας περὶ τῆς ἐφετείνης ὑπερπροσφορᾶς ὑποψήφιων διὰ τὰς δημοσίας σχολάς Ἐμπ. Ναυτικοῦ, ἐδώσαμεν ἔξηγησιν συνδεομένην πρὸς τὰς ἐπιπτώσεις τῆς ἐπιτασίας.

Χωρίς, λόγω τῆς ἀνώνυμίας του, νὰ ἔχωμεν ὑποχρέωσιν καὶ μόνον ἐπὶ τὸ δάσει τῶν ἀρχῶν τῆς καλῆς πίστεως τοῦ ἀπαντώμεν, ὅτι καὶ δι' ἡμάς τὸ φαινόμενον ὑπῆρξεν ἀλληλῶς παράδοξον καὶ ἀνέζητήσαμεν μίαν ἐρμηνείαν, ἡτις διασιζομένη ἐπὶ τῆς συγκρίσεως πρὸς τὰ προηγθεντα ἔξι συναπτὰ ἔτη, ἐπιτρέπει ἀδιάστως τὰ συμπεράσματα μας.

"Αν ἡ ἔξηγησις περὶ ἐπιπτώσεων τῆς ἐπιτασίας δὲν εἶναι αὐτή, τότε ποῖα εἶναι; Μήπως ἐκείνη τὴν ὄποιαν, κατὰ τὸν ἔξι Αἰγίνης ἀναγνώστην μας πάντοτε, δίδουν «ἄλλο!» εἰς τὸ φαινόμενον; Διλαδὴ ἡ ἐπὶ δικτατορίας παροχὴ μεγάλων εὐκαιριῶν ἐπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ τῆς νεολαίας! 'Άλλ' ἡ ὑπόθεσις αὐτὴ οὔτε εἰς τὸ ὑψηλὸν μεταναστευτικὸν ρεύμα τῆς ἐπιτασίας εύρεια σημείωση σύτε τὴν σημερινὴν ὑπερπροσφορὰν ἐπίσης, εἰς τὰς καθαρῶς στρατιωτικάς σχολάς (βλ. π.χ. ἀριθμὸν ὑποψήφιων ναυτικῶν δοκίμων) δικαιολογεῖ.

Ἐμέρνομεν, λοιπόν, εἰς τὴν ἀποφίν μας, μέχρις ἀπόδειξεως τοῦ ἔναντιον. "Αν ἡ ἐφετείνη ἡ προσφορὰ ὑπῆρξε τυχαία ἡ συμπτωματικὴ βάσιν ἐντὸς τοῦ ἀμέσων προσεχούς μέλλοντος. Πρὸς μεγάλην —νομίζομεν— ικανοποίησιν τοῦ ἀνωνυμογράφου μας.

ΑΙΓΑΙΝΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Συμφώνως πρὸς τὰς πληροφορίας τῆς εἰδικῆς ἐκδόσεως τοῦ Γαλλικοῦ Νησιώνων περὶ τῶν λιμενικῶν εὐκολιῶν διὰ πλοίων ἄνω τῶν 200 χιλ. τὸν d.w., ὑπάρχουν σήμερον εἰς τὸν κόπτον 35 τοιαύτων ἐγκαταστάσεις. Εἰς ἀριθμὸν προσθαδίζει ἡ 'Ιαπωνία, ἡτις διαθέτει 13 δεξαμενάς διὰ σκάφη ἄνω τῶν 200 χιλ. τὸν. d.w., ἀλλ' εἰς μέγεθος προσθαδίζουν ἡ Πορτογαλία καὶ ἡ Νότιος Κορέα, αἵτινες διαθέτουν, εἰς Λισανάδε καὶ Ούλσαν ἀντιστοίχως, ἐγκαταστάσεις δυναμένας νὰ ἔχουν πλοία μέχρις 1 ἑκατ. τὸν. d.w. 'Ακολούθει ἡ Γαλλία διὰ τῶν εἰς Μασσαλίαν ἐγκαταστάσεων τῆς διὰ σκάφη μέχρις 75.000 τόν. d.w. καὶ ἡ Πορτογαλία διὰ τῶν εἰς Σέτουμπαλ ἐγκαταστάσεων τῆς διὰ σκάφη μέχρις 700.000 τόν. d.w. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 500.000 τόν. d.w. πρώτη καὶ πάλιν ἔρχεται ἡ 'Ιαπωνία μὲ τὰς 3 δεξαμενάς της εἰς Ναγκασάκι, Σακαΐντε καὶ Τσού, ἐνώ ἡ 'Ολλανδία καὶ ἡ Σουηδία διαθέτουν ἀνά μίαν τοιαύτην μονάδαν εἰς Ρότερνταμ καὶ Γκότεμπουργκ ἀντιστοίχως.

Ώς πρὸς τὸ προσεχές μέλλον προβλέπεται ἡ ἐντὸς τῆς ἐρχομένης τριετίας προσθήκη 5 ἀκόμη μονάδων μεγάλης χωρητικότητος. 'Εξ αὐτῶν αἱ 2 τῆς Σιγκαπούρης διὰ πλοίων τῶν 400.000 τόν. d.w. θὰ είναι ἔτοιμαι πρὸς χρησιμοποίησιν τὸ πρώτον ἔξαμπτον τοῦ 1976, ἐνώ ἡ ὁμοίας δυναμικότητος τοῦ Παλέρμου θὰ δοθῇ εἰς χρήσιν τὰ μέσα τοῦ 1977. 'Ώς τετάρτη κατὰ χρονολογικήν σειράν (τέλος 1977) θεωρεῖται τοῦ

Μπαχρέϊν διὰ πλοία μέχρι 500.000 τόν. d.w. καὶ ὡς πέμπτη ἡ τοῦ Ντουμπάι εἰς τὸν Περσικὸν διὰ πλοία μέχρις 1 ἑκατομ. ἡτις δὲν προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ πρὸ τῶν μέσων τοῦ 1978.

Βεβαίως ἡ παρούσα σοδαρά κρίσις ἀνέστειλεν ὄπωδήποτε τὸν ρυθμὸν τῆς αὐξήσεως τοῦ ὄγκου τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Αλλὰ τὰ ὑπερμεγέθη σκάφη ἀποτελοῦν πραγματικότητα καὶ ἡ δασική σκέψη, ἡτις τὰ ἐδημούργηθεν ἐξακολουθεῖ νὰ ισχύῃ. 'Ἐπομένως ἡ διεύρυνσις τῶν καταλήλων ἐγκαταστάσεων ἔχουν προηγείσεως των βάσης ταπετηρίας εἰς τὸν κόσμον ὀλόκληρον.

ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Καταγγέλλεται ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο., ὅτι ἐφοπλιστικά τινα γραφεία καθυστεροῦν τὴν πληρωμὴν τῶν ἔμβασμάτων τῶν ναυτικῶν πρὸς τὰς οἰκογενείας των.

'Ἀποκλείομεν τὴν ἐκ προθέσεως καθυστέρησιν. Θά ἡτο ἄξιον πάσης ἐπικρίσεως τὸ τοιούτον. Τὴν αποδίδομεν μᾶλλον εἰς τὸ ἔξηγης διαπιστωμένον γεγονός: 'Ο ναυτικός, ἐπιβαίνων τοῦ πλοίου, δίδει τὴν ἐντολὴν μέσω τοῦ Πλοιάρχου, τῆς καταβολῆς παρὰ τοῦ ἔδω ἐφοπλιστικοῦ γραφείου, ωρισμένου τίνος ποσοῦ. Γράφει σχετικῶς καὶ εἰς τὴν οἰκογένειάν του.

Τὸ γράμμα, ὅμως, τοῦ ναυτικοῦ προτρέχει, συνήθως, κατὰ τίνας ἡμέρας τῆς ἐντολῆς τοῦ Πλοιάρχου, πρὸς τὸ ἔδω ἡ καὶ τὸ γραφείον τοῦ Λονδίνου. 'Ο Πλοιάρχος συγκεντρώνει τὰς ἐντολὰς ὅλου τοῦ πληρώματος καὶ καταρτίζει τὸν πίνακα τῶν ἔμβασμάτων. 'Οταν οἱ ἔδω παραλήπται τῆς ἐντολῆς τοῦ ναυτικοῦ —ἡ οἰκογένειά του— ζητήσουν τὴν καταβολὴν τοῦ ἔμβασματος, ὁ πίναξ τῶν ἐντολῶν τοῦ Πλοιάρχου πιθανὸν νὰ μὴ ἔχῃ φθάσεις ἀκόμη. 'Εκείθεν καὶ ἡ καθυστέρησης μεταξὺ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ ναυτικοῦ πρὸς τὴν οἰκογένειάν του καὶ τῆς ἐντολῆς τοῦ Πλοιάρχου πρὸς τὸ ἐφοπλιστικὸν γραφείον.

'Ηθελμένη, κατ' ἀκολουθίαν, δὲν είναι ἡ καθυστέρησης. Πρὸς ἀποφυγήν της διὰ ἐπρεπειν αἱ ἐντολαὶ τοῦ ναυτικοῦ πρὸς τὴν οἰκογένειά του καὶ τοῦ Πλοιάρχου πρὸς τὸ Γραφείον νὰ είναι ταυτόχρονοι. Δι' οὓς ὅμως λόγους ἀναφέρομεν, δὲν είναι πάντοτε, ἐξ οὐ καὶ ἡ καθυστέρησης καὶ τὰ παράπονα, που διασιθίζει ἡ Π.Ν.Ο. πρὸς τὴν 'Ενωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

'Εδημοσιεύθη ἡ εἰδοποίηση ὅτι τὸ Γαλλικὸν ὑπερωκεάνιον «Φράνς» καὶ τὸ Ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον «Γιουνάϊτετ - Στέιτς» διατίθενται πρὸς πώλησιν καὶ μάλιστα ἀκάρπως μέχρι σήμερον.

Τραγικὴ θεβαίως ἡ μοῖρα τῶν ὑπερφάνων ναυαρχίδων τοῦ παρελθόντος. Καὶ εἶναι ὅτι τοῖς ἡρακτηριστικῶν εἰρωνικὸν ὅτι ἀμφότερα τὰ σκάφη φέρουν τὸ ονόμα τῆς κραταιάς των πατρίδος, τῆς ὀποίας κάποτε ἀπέτελεσαν τὸ ναυτιλιακὸν καύχυμα. 'Η «Γαλλία» καὶ αἱ «Ηνωμέναι Πολιτείαι». Τις τὰ εἰδεῖ καὶ τὰ ἐγνώρισεν καὶ δύναται νὰ λησμονήσῃ τὸν καυνανὸν ἐπισείοντα, τὴν πολυτελείαν καὶ τὴν εὐτύχιαν τοῦ ταξειδίου των; Παρακολουθοῦντες, λοιπόν, σήμερον τὴν σημερινὴν τύχην των σκεπτόμεθα πόσον ἀμειδίκτως φιλοποίησην είναι ἐνίστε η μοῖρα, ἡ ὄποια ἀρέσκεται νὰ φέρῃ εἰς τὴν παγκόσμιον εἰδησεογραφίαν τὴν «Γαλλίαν» καὶ τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας» ὑπὸ ἐκποίησιν ἡ διάλυσιν.

Καὶ μᾶς ἐνθυμίζει ἡ περίπτωσις, Ἐλληνα ἀκτοπλοϊκὸν ἐφοπλιστήν ὃ ὄποιος ἦρνετο —καὶ ἐξακολουθεῖ, νομίζομεν, ν' ἀρνεῖται — νὰ δίδῃ εἰς τὰ πλοία του ὄνομάτων τοῦ προσφιλούς συγγενολογίου του. Διότι ἀπηχθάνετο, ὡς ἔλεγε, νὰ τὰ ἀκούν περιλουόμενα τὸν χείμαρρον τῆς λιμενικῆς διαλέκτου, ὅσακίς καθυστέρησίς τις ἡ ἀνωμαλία προεκάλει τὴν ἀγανάκτησιν τῶν πληθῶν τῆς ἀκτῆς Τζελέπης.

Προσοχή, λοιπόν, εἰς τὰ ὄνόματα. Διότι είναι σχεδὸν δέδιον ὅτι ἡ τιμωρένη σύζυγος ἡ θυγάτηρ —τὸ ονόμα των δηλαδή — ἀφοῦ γίνη δρκικῶς ἀντικείμενον ὕμνων ἡ ἐπαίνων ἀλλὰ καὶ σκωμάτων ἡ ὑδρεών θὰ καταλήγῃ μοιραίως εἰς τὴν ἐκποίησιν, τὴν διάλυσιν την χειροτέραν περίπτωσιν εἰς τὴν δημοπρασίαν.



Brokers and Chartering Agents, Liner and Charter Steamers Agents, Stevedores

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHAHRI

Head Office : "Alphaco Building"

No. 154, Ferdowsi Ave., P. O. Box No. 290

Cables : "ALPHA"

Telex: 4014 DOURAGHI KOR

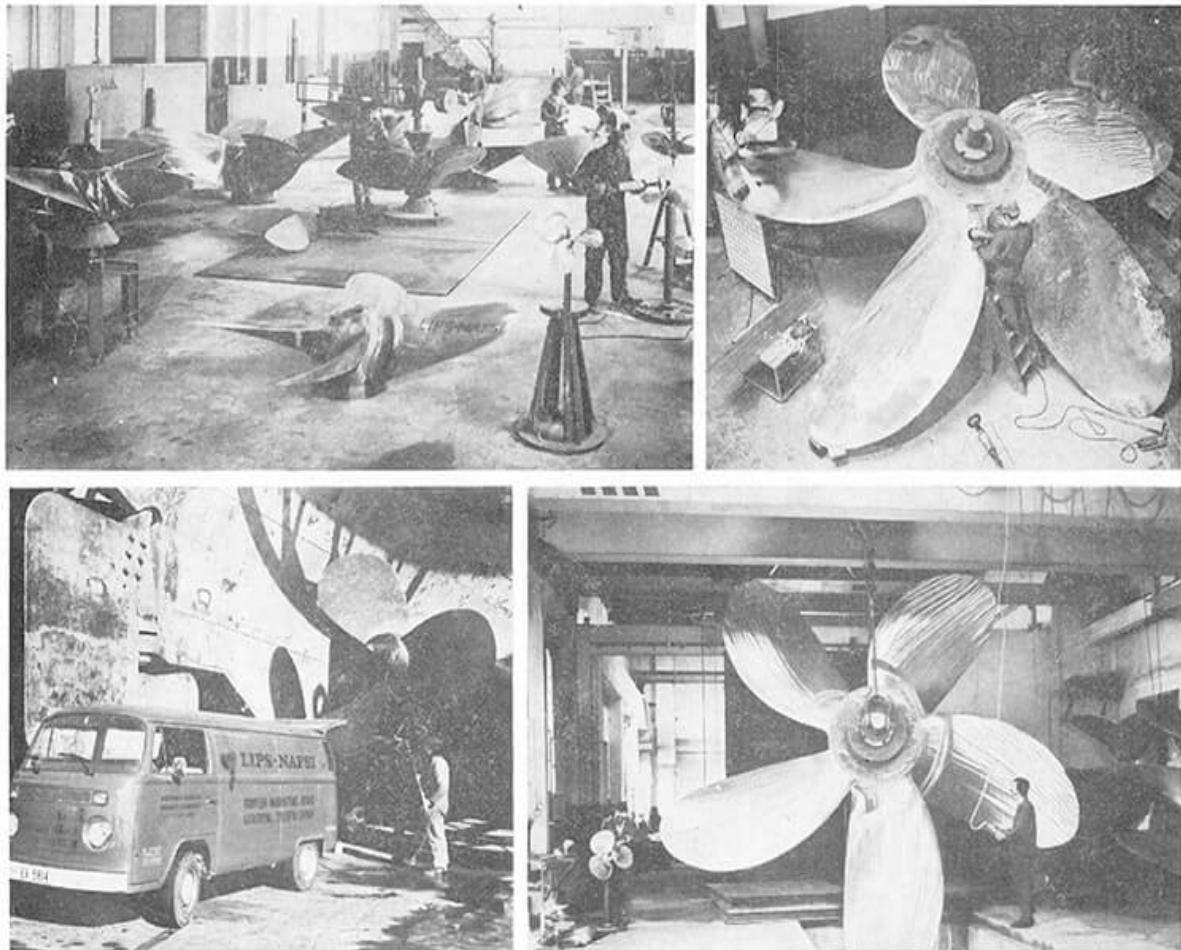
Telephones: 2629 — 3185 — 4697

PROPELLERS ARE OUR SPECIALTY

Repairs of propellers
*of small cruise ships up to 35 tons
and 7.5 m. diameter.*

Conversions of propellers
*by increasing or reducing the diameter
and pitch. The relevant study is made
by LIPS B.V. Holland.*

Constructions of propellers
*up to 3.5 m. diameter by applying
the most up-to-date technology
as well as the long experience
acquired in this field by LIPS B.V.
Holland.*



LIPS-NAFSI Ltd
PROPELLER WORKS

34, Methonis Str.
Piraeus (24) - Greece
Phones: 4914282 - 409836
Telex: 21-2708 NFI GR

ΔΙΑ ΤΑΣ ΧΩΡΙΣΤΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΑΣ ΕΡΜΑΤΟΣ (SEGREGATED BALLAST TANKS)

ΤΟΥ κ. ΠΑΥΛΟΥ Θ. ΣΑΡΛΗ

ΓΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΣΟΣ

1. — Τὸ ζῆτημα τῆς δημιουργίας χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος (Χ.Δ.Ε.) εἰς τὰ τάνκερς ἀποτελεῖ, ἐπ' ἐσχάτων τὸ ἀντικείμενον ζωηρῶν συζητήσεων μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἐν 'Ἐλλάδι, καὶ ἀλλαχοῦ, τείνον νὰ καταστῇ τὸ πρώτιστον θέμα τῆς χειμαζομένης ναυτιλίας ὑγροῦ φορτίου.

'Ἐν τούτοις, παρ' ὅλην τὴν σπουδαιότητα τοῦ προβλήματος, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν δημοσιεύσεων τοῦ Τύπου, πρόδηλος εἶναι ή κρατοῦσα ἀσφέος καὶ σύγχρονης δικαιολογουμένη ἄλλωστε ἐκ τῆς ὅλως ιδιομόρφου φύσεως τοῦ προβλήματος κυρίως ἐκ τῆς ἐμπλοκῆς του μετὰ θεμάτων προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κατωτέρω ίστορούνται τὰ γεγονότα ὡςτε ὁ ἀναγνώστης νὰ δυνηθῇ νὰ σχηματίσῃ καθαρὰν εἰκόνα τοῦ θέματος καὶ τῶν ὀφελημάτων τὰ ὅποια δύνανται νὰ ἀποκομίσῃ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία τῶν δ)ξ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου.

2. — 'Ἡ Διεθνῆς Σύμβασις περὶ ἀποφυγῆς ρυπάνσεως ἐν θαλάσσῃ 1973, ἡ ὁποία εἰσέτι δὲν ἐτέθη ἐν ἴσχυi, ἐπιβάλλει ὅπως δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 70.000 τόννων d.w. τῶν ὁποίων, εἴτε ἡ σύμβασις ναυπηγήσεως θὰ καταρτισθῇ μετὰ τὴν 31)12)75, εἴτε ἡ τρόπος θὰ τεθῇ μετὰ τὴν 30)6)76, εἴτε ἡ παράδοσις θὰ λάβῃ χώραν μετὰ τὴν 31)12)79, ἔχουν χωριστάς δεξαμενάς ἔρματος.

'Ως γνωστόν, τὰ δ)ξ κατὰ τὸν πλούν ὑπὸ ἔρμα, πληροῦν ὥρισμένας ἐν τῶν δεξαμενῶν φορτίου διὰ θαλάσσης. Αἱ δεξαμεναὶ ὅμως αὐτὰ ἔχουν κατάλοιπα πετρελαίου τὰ ὅποια, προκειμένης φορτώσεως, ἀποβαλλόμενα μετὰ τοῦ θαλασσίου ἔρματος μολύνουν τὴν θάλασσαν.

Ἡ θεσπισίς ἐπομένως τοῦ μέτρου τῶν Χ.Δ.Ε. ἀποδέπτει εἰς θέως εἰς τὴν περιστολὴν τῆς μολύνσεως τῆς θαλάσσης, ἀφού αἱ Χ.Δ.Ε. οὐ δέποτε θὰ πληρούνται διὰ φορτίου.

'Ἄλλη ἡ παρούσα κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δ)ξ ἡ ὅποια εἰκάζεται ὅτι θὰ είναι μακρά, ἀφοῦ κατὰ τὰς ἐκτιμήσεις τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου θὰ διατηρηθῇ μέχρι τοῦ 1985(1), προεκάλεσεν σχεδόν ὀλίκην ἀνάσχεσιν τῶν ναυπηγήσεων μεγάλων δ)ξ. "Ἄρα, δὲν θὰ ἀφέσουν νέα τάνκερς εἰμι μόνον μετὰ πάροδον ἀρκετῶν ἑταῖς ἀπό σήμερον(2), πρᾶγμα ὅπερ σημαίνει ὅτι ὁ δραστικὸς περιορισμὸς τῆς μολύνσεως τῶν θαλασσῶν ἐκ καταλοίπων πετρελαίου, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄνω μέτρου τῆς Δ.Σ. τοῦ 1973, δέον νὰ ἀναμένεται διὰ τὰ τέλη τοῦ αἰώνας μας.

'Ἐν τῶν ἄνω σκέψεων ὄρμῷμενοι οἱ ιθύνοντες τοῦ 'Οργανισμοῦ Προστασίας Περιβάλλοντος τοῦ ΟΗΕ (UNEP) ὑπέβαλον πρὸς τὴν 'Ἐπιτροπὴν Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος τοῦ IMCO (MERC) πρότασιν περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τῶν Χ.Δ.Ε. καὶ ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων τάνκερς, γνωστὴν ὡς πρότασιν Mackenzie.

'Ἡ ἄνω 'Ἐπιτροπὴ τοῦ IMCO συνήλθε τὸν περασμένον 'Ιούλιον εἰς τὸ Λονδίνον καὶ ἀπεφάσισε, συμφωνούσης καὶ τῆς χώρας μας, νὰ συστήσῃ 'Ομάδα 'Εργασίας διὰ νὰ μελετήσῃ τὴν πρότασιν Mackenzie καὶ νὰ

ὑποδάῃ σχετικὸν πόρισμα πρὸς τὴν Δ' Σύνοδον τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἡ ὅποια συγκαλεῖται κατὰ τὰς ἡμέρας αὐτὰς εἰς τὸ Λονδίνον.

Μετὰ τὴν λήψιν τῆς ἄνω ἀποφάσεως τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορίκης Ναυτιλίας, ἐξῆτησε ὁρθὸς δέ, ὅπως ἔχῃ τὰς ἀπόφεις τῆς 'Ἐνωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ θέματος. Εἰρήσθω ὅτι τὸ 'Υπουργεῖον ἡδύνατο καὶ νὰ μη πράξῃ τοῦτο, νὰ εύρεθωμεν δέ, μετ' οὐ πολὺ, πρὸ τετελεσμένων γεγονότων.

"Ἐκ τοτε, τὸ θέμα ἐτέθη καὶ ἐνώπιον τῆς 'Ἐνωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, δηλαδὴ τοῦ ὑπευθύνου συλλογικοῦ ὄργανου τῶν 'Ἐφοπλιστῶν μας, ὅπερ ἐκλήθη ὅπως ἀποφανθῇ ἐπὶ ζητήματος ἐπηρεάζοντος οὐ μόνον τὴν καθαρότητα τῶν ἡδη μολύσμενων θαλασσῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ ἰδιαίτερα οἰκονομικὰ συμφέροντα μεγάλης μερίδος τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας.

Τὸ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε. ἔχον πλήρη ἐπίγνωσιν τοῦ μεγέθους τοῦ προβλήματος ἀπεφάσισεν, ἐν δημοκρατικὴ συνεπείᾳ ὅτι τὸ ζῆτημα ἀν πρέπει ἡ οὖσα νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα τῶν Χ.Δ.Ε. ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων δεξαμενοπλοίων, ἐπρεπε νὰ κριθῇ ἀ ποκλειστικῶς καὶ μόνον ὑπὸ ἐκείνων τῶν μελών τῆς Ε.Ε.Ε. τῶν ἔχοντων τάνκερς καὶ δὴ διὰ ψηφοφορίας.

Συνετάγησαν τὰ ἔντονο δύο ἔρωτήματα:

- Ἐφαρμογὴ τῶν Χ.Δ.Ε. ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων καὶ ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡδη δ)ξ ἄνω τῶν 70.000 τόν. d.w.
- Μονομερής ἐφαρμογὴ τῶν Χ.Δ.Ε. ἐκ μέρους τῆς 'Ελλάδος.

'Ἐκλήθησαν δὲ τὰ ἄνω μέλη τῆς Ε.Ε.Ε. νὰ ἐκδηλώσουν τὴν προτίμησίν των δ)ξ ἐνός NAI η OXI εἰς ἔν ἔκαστον τῶν ἄνω ἔρωτήματων.

'Η ψηφοφορία διεξήχθη τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, 1975 κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἐκλογῆς τῶν Δ.Σ. καὶ ἡτο μυστική. 'Ἐπὶ τοῦ πρώτου ἔρωτήματος σημαντικὴ πλειοψηφία ἐφήφισε NAI, ἐνώ ἐπὶ τοῦ δευτέρου ἔρωτήματος δ)ξ ἵσου σημαντικὴ πλειοψηφία ἐφήφισε OXI.

Τὸ τόσον εὐγλωττον ἀποτέλεσμα ἀποτυπώθη πιστώς εἰς τὸ ἀπό 1)10)75 ἔγγραφον τῆς Ε.Ε.Ε. πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν 'Εμπορ. Ναυτιλίας, ὅπερ δημοσιεύεται εἰς ἄλλας στήλας τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Δύο ὑπῆρξαν οἱ ἀποφασιστικοὶ παράγοντες εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς πλειοψηφησάσης γνώμης.

Πρῶτον, ἡ δομέραια σύξανομένη μόλυνσις τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν θίγει εὐαίσθητον χορδὴν εἰς τὰς καρδίας τῶν 'Ἐφοπλιστῶν μας. Αἰγαιοπελαγίται αἱ περισσότεροι, θέλουσι τὰ ἐλληνικά νερά γαλανά πάντοτε καὶ οὖσι βούρκον.

Δεύτερον, ἡ ἐκτίμησις ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ ὑπὸ προϋποθέσεων τῶν Χ.Δ.Ε. ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων τάνκερς θὰ συμβάλῃ ούσιωδῶς εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν, ἀφοῦ θὰ προκαλέσῃ, κατ' ἐκτίμησιν, μείωσιν τῆς ύψιστημένης παγκοσμίου μεταφορικῆς δυναμικότητος ὑγρῶν καυσίμων κατὰ ποσοστὸν 15% περίπου(3).

3. — Καθ' οὓς ἡ κρίσις τῆς λίαν σημαντικῆς ἀλλωστε, πλειοψηφίας τῶν πλοιοκτητῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίων εἰναι ὁρθὴ προσθέτως καὶ διὰ τοὺς ἔντονος κυρίων λόγους:

a) 'Η δημιουργία Χ.Δ.Ε. εἰς τὰ ὑπάρχοντα τάνκερς δὲν είναι ἀνάγκη νὰ γίνη κατὰ τὸ σύστημα τῆς Δ.Σ. 1973, ὅπερ ὑπὸ πολλῶν κρίνεται ὡς δαπανηρόν.

'Οργανισμοὶ Ταξινομοίσεως Πλοίων καὶ ναυτηγεῖσα ἔχουν ἡδη ὑποδείξει ἀπλάς καὶ ὅλως οἰκονομικά λύσεις δημιουργίας Χ.Δ.Ε. διὰ τῆς μετατροπῆς δεξιμενῶν μεταφορᾶς φορτίου εἰς μονίμους δεξαμενὰς ἔρματος ἀνενεμεταδολῆς τῶν δομικῶν στοιχείων κατασκευής τοῦ πλοίου.

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὑπογραμμίζουεν ὅτι ἡ Ε.Ε.Ε., ὅποιο κοινοῦ μετὰ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος, ἀπεφάσισε τὴν σύστασιν Τεχνικῆς 'Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν συναφῶν πρὸς τὰς Χ.Δ.Ε. ζητήματων ἐν οἷς καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ μαθηματικοῦ τύπου προσδιορισμοῦ τοῦ καθαροῦ ἔρματος καθ' ἐκάστην περίπτωσιν, ἐξ οὗ θὰ ἐξαρτηθῇ καὶ τὸ ψευδός της δαπάνης μετασκευῆς, προσεκάλεσε δὲ τὸ YEN, διὰ τοῦ μηνοθέντος ἀπὸ 1)10)75 ἔγγραφου, ὅπως μετάσχῃ διὰ τεχνικῶν τοῦ 'Υπουργείου εἰς τὴν 'Ἐπιτροπὴν ταύτην.

b) Βεβαίως, ἡ μείωσις τῆς παγκοσμίου μεταφορικῆς δυναμικότητος ὑγρῶν καυσίμων θὰ προκαλέσῃ σύξησιν τῆς δαπάνης μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου. 'Ἐν τούτοις, ἐν ὅψει ὅτι οἱ ναυλοὶ τῶν τάνκερς σήμερον εἰς πλείστας δύσας περιπτώσεις δὲν καλύπτουν τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ἐνῷ κατὰ τὴν ιδίαν στιγμὴν ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου διὰ

(3) Βλ. Μυημόνιον Intertanko, ὡς ἀνωτέρω.

ERGOMARINE Co. LTD.
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ - ΤΕΧΝΙΚΗ
ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ ΕΝ ΠΛΩ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΔΑΜΙΑΝΟΣ I. ΚΟΝΤΟΣ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 98 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :
ERGOMARINE - PIRAEUS

ΤΗΛΕΦ.: 41.15.665 - 94.24.124
ΝΥΚΤΟΣ 45.27.720
ΤΕΛΕΞ : 212227 SARO GR

(1) Βλ. Μυημόνιον συνημμένον εἰς τὴν ὅπ. Αριθμ. CM67 'Εγκύλιον τῆς Intertanko.
(2) 'Εκτιμάται διὰ νέας παραγγελίας διὰ δ)ξ θα δοθούν μετὰ τὸ έτος 1979. Βλ. Μυημόνιον Intertanko, ὡς ἀνωτέρω.

τὸν καταναλωτὴν ἔχει τετραπλάσιον, μετά δεκαετής προσδοκάται, ότι ή επιβάρυνσις τού κόστους τοῦ πετρελαίου διὰ τὸν καταναλωτὴν ἐκ τῆς μειώσεως τῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος θὰ είναι ἀμελητέα συγκρινομένη πρὸς τὰς σημερινὰς τιμὰς τοῦ πετρελαίου.

γ) Τὸ σπουδαιότερον ἐπιχείρημα τῶν πολεμίων τῆς ιδέας διὰ Χ.Δ.Ε. είναι ὁ φόδος διὰ τὴν τύχην τῶν ύφισταμένων ναυλώσεων (C's/P for consecutive voyages, Time - C's/P καὶ contracts of alfreightment) καὶ εἰδικότερον ὁ φόδος διὰ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ναυλωτῶν.

Καθ' ἡμᾶς οἱ φόδοι εἶναι ἀδύστιμοι.

'Ἐν πρώτοις, πρέπει νὰ τονισθῇ ὅτι, ὡς εἰσηγείται καὶ ἡ Ε.Ε.Ε. ἐν τῷ ἄνω ἐγγράφῳ πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν 'Εμπ. Ναυτιλίας, τὸ σύστημα τῶν Χ.Δ.Ε. διὰ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα δύναται νὰ θεσπισθῇ μόνον διὰ Διεθνούς Συμβάσεως καὶ οὐχὶ μονομερῶς ὑπὸ τῶν κρατῶν. Τούτο σημαίνει ὅτι ἂν τεθῇ διάταξις εἰς μίαν τοιαύτην δ.σ. (ὅπερ προσδοκᾶται μετὰ δεκαετής), διὰ τὰς ὑφιστάμενας χώρας θὰ ἐπιβάλλουν εἰς τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν των πλοίων τὴν δημιουργίαν Χ.Δ.Ε. καὶ ὅτι θὰ ἀπαγορεύσουν τὴν εἰσαγωγὴν πετρελαίου εἰς τὰς χώρας των διὰ πλοίων στερεούντας ἐρείσματος διὰ ἀναλάβωσην τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων των. Προκειμένου δὲ περὶ ναυλωτῶν πλοίων ἀπίνατα ἐκτελοῦν πλόας πρὸς συμβεδλημένας χώρας δέον νὰ ἀναμένεται ὅτι οἱ ναυλωταὶ (καὶ οὐχὶ οἱ ἐκναυλωταὶ) θὰ ἐπειγωνται, ἐν ὅψει τῆς ἄνω κυρώσεως τῆς δ.σ., καὶ θὰ πιέζουν διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ναυλωμένα πλοῖα χωριστῶν δεξιαμενῶν ἔρματος.

Βεβαίως, παραμένει ἀνοικτὸν τὸ θέμα τῆς ἀνάλογης μειώσεως τοῦ ναυλοῦ ἔνεκτης τῆς μειώσεως τῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος τοῦ πλοίου, ίδιως ἐν σχέσει πρὸς τὰς ύφισταμένας ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον η διαδοχικὰ ταξίδια

(consecutive voyages).

'Ἄλλα ὅτι μὴ παρορθάται τὸ γεγονός ὅτι, ὑπὸ τὰς καλυτέρας τῶν προϋποθέσεων, διεθνῆς σύμβασις διὰ τὴν ἐφαρμογὴν Χ.Δ.Ε. ἐπὶ τῶν ύφισταμένων πλοίων δέν δύναται νὰ τεθῇ ἐν ισχύι πρὸ τῆς παρόδου τριετίας ἀπὸ σήμερον. 'Υφίσταται ἐπομένως ἐπαρκῆς χρόνος διὰ διασυλλεύσεις μεταξὺ ἐκναυλωτῶν - ναυλωτῶν αἱ ὄποιαι δύνανται καὶ πρέπει νὰ λάβουν χώραν ὑπὸ τὴν αἰγίδα καὶ τὴν πίεσην τοῦ IMCO η ἄλλοις διεθνοῦς ὅργανοι, καὶ κατὰ τὰς ὄποιας αἱ κυριώτεραι ἐταιρίαι πετρελαίου θὰ κληθοῦν ὅπως μετάσχουν καὶ ἀναλάβουν τὰς εὐθύνας τῶν ἐνώπιον τῆς παγκοσμίου κοινῆς γνώμης.

4.— 'Υπέρ τῆς ιδέας τῆς δημιουργίας χωριστῶν δεξιαμενῶν ἔρματος εἰς τὰ ύφισταμένα πλοῖα ἔχει ταχθῆ διεθνῆς "Ἐνωσιπολιτήτων Πλοιοκτήτων Δεξιαμενοπλοίων (Intertanko) ὡς προκύπτει ἐν τοῦ Μηνημονίου τοῦ συνημμένου εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθμ.

Η "Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν πρὸς τὸν 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας

'Ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου τοῦ κ. Π. Σαρλῆ, ίδιον καὶ ἡ ἐπιστολὴ τῆς 'Ἐνωσεως πρὸς τὸν κ. Παπαδόγυνον :

'Ἄξιοτιμε κ. 'Υπουργέ,

'Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 46025 τῆς 2/9/1975 ἔγγραφόν σας, δι' οὐ ἐκλήθημεν ὅπως ἐκφέρωμεν τὰς ἀπόφεις μας ἐπὶ τοῦ ὑμετέρου σχεδίου ῥηματικῆς διοικούντων πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν Χωρῶν, αἵτινες μετέχουν τῆς 3ης Συνόδου τῆς MEPC ἐν σχέσει μὲ τὸ θέμα δεξιαμενῶν δισχωριστικοῦ ἔρματος τῶν δεξιαμενοπλοίων, χάριν ἀποτροπῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν.

'Ἡ μετασκευὴ τῶν δεξιαμενοπλοίων πρὸς ἀπόκτησην δεξιαμενῶν, προοριζομένων ἀποκλειστικῶς δι' ἔρμα συνεπάγεται, ὡς εὐνόητον, καὶ ἀπώλεια χρόνου καὶ θυσίας χρηματικᾶς οὐ μικρᾶς, τὰς ὄποιας ὑπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς, πολ-

λαὶ ἐπιχειρήσεις μετὰ μεγάλης δυσχερείας θὰ ἕδυναντο νὰ ἀντιμετωπίσουν. 'Ἐν τούτοις, τὰ μέλη μας ἔχουν πλήρη συναίσθησιν τῆς πανανθρωπίνου, ὅπως ἐν τῷ σχεδίῳ σας τὴν ὄνομάζετε, ἐπιθυμίας, ὅπως καθ' ἀπάντα τὸν κορμὸν τηροῦνται αἱ θάλασσαι καθαραὶ, μάλιστα δὲ τῆς ιδιαιτέρως ἀνάγκης τῆς Ἑλλάδος, ὡς χώρας τουριστικῆς, ὅπως προφυλάξῃ τὰς ώραίς ἀκτῶς μας ἀπὸ τὴν ρύπανσιν, καὶ ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ των νὰ παράσχουν εἰς τὴν Κυβέρνησίν των ναυαρχίας των Χωρῶν, αἵτινες μετέχουν τῆς 3ης Συνόδου τῆς MEPC ἐν σχέσει μὲ τὸ θέμα δεξιαμενῶν δισχωριστικοῦ ἔρματος τῶν δεξιαμενοπλοίων, χάριν ἀποτροπῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν.

'Ἐν ειδικῇ ψηφοφορίᾳ, ἡ πλειονότης αὐτῶν ἀπέφανθή, ὅτι η κατασκευὴ δεξιαμενῶν δισχωριστικοῦ ἔρματος θελεῖ συντελέσει εἰς τὴν ἀποτροπὴν τῆς ρυπάνσεως, ἀλλὰ μόνον ἐφ' ὅσον τὸ μέτρον θήθελε, διὰ Διεθνοῦς Συμβάσεως, τύχει γενικῆς ἐφαρμογῆς.

'Τὴν μονομερῆ ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος, ἡ πλειονότης τῶν μελῶν μας ἔκρινεν ὡς μέσον ἀπρόσφορον καὶ ὡς συνεπαγόμενον ματαίας θυσίας διὰ τὰς χώρας καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ιδιαιτέρως, δεδομένου ὅτι, τὴν μὲν ρύπανσιν ἐκ ναυτικῶν ἀτυχημάτων (συγκρούσεως ἢ προσαράξεως), ἡτίς εἶναι καὶ ἡ πλέον σοδαρά, δὲν δύνανται νὰ ἀποτρέψουν αἱ χωρισταὶ δεξιαμενοί, αἱ ἐλληνικαὶ δὲ ἀκταὶ κινδυνεύουν ἐκ τῆς ἐκουσίας ἢ ἐξ ὄμελειας ἀπορρίψεως πετρελαίων, πολὺ περισσότερον ἀπὸ τὰ κατευθυνόμενα διὰ τοῦ Αἰγαίου καὶ Ιονίου πρὸς Εὔξεινον ἢ 'Αδριατικὴν ξένα σκάφη, ἐπὶ τῶν ὄποιων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔταθῇ ἡ ἐξουσία τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, παρὰ ἀπὸ τὰ προσεγγίζοντα εἰς ἐλληνικούς λιμένας σχετικῶς ὅλιγα ἡλληνικά καὶ ξένα πλοῖα, τῶν ὄποιων, ἄλλως τε, εἶναι δυσχερής η ἀστυνόμευσις.

'Πέραν τούτου, η 'Ἐνωσίς μας ἔχει ὑπὸ ὅψη ὅτι πολλὰς ζημίας ἔχει ὑποστηθή η Ναυτιλία μας ἐκ μονομερῶν μέτρων, τὰ ὄποια κατὰ καιρούς ἐπὶ ναυτιλιασκῶν θεμάτων Ἑλλαδον ἔναινται χώραι, καὶ διὰ τούτο θεωρεῖ ὅτι η 'Ἑλλάς δὲν πρέπει νὰ ἔνθαρρον διὰ τοῦ παραδίγματος τῆς τοιαύτης ἐνεργείας.

'Δραττόμεθα δὲ τῆς εὐκαιρίας νὰ ὑποδιλωμεν τὴν εὐχήν, ὅπως κατὰ τὰς προσεχεῖς ἔργασίας τῆς 4ης MEPC καὶ μετέπειτα, τὸ 'Υπουργείον καὶ ἡ ἀντιπροσωπεία τῆς 'Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἔχουν ὑπὸ ὅψιν:

α) 'Οτι η 'Ἐνωσίς μας καὶ τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ νὰ παρά-

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "Greek Shipping Company"

Cables to all offices: "KYKLADES"

DΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ BENIEPHEΣ - 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

Branch offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Teleg. Address: "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex: 02 92832

σχουν πάσαν δυνατήγειν δοθείσαν είς τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν, ἀπέφασισαν τὴν ἕδραν κοινῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην διαφόρων τεχνικῶν ζητημάτων, ἄτινα ἀναμφιδόλως θὰ ἀνακύψουν ἐν τῇ προσδόβῳ τῶν ἔργασιών, ὡς λ.χ. τὸν τύπον καθορισμοῦ τοῦ ἐπιβατολομένου εἰς ἑκάστην περίπτωσιν καθαροῦ ἔρματος, ἐξ οὐθὲ ἐξαρτηθῆ καὶ τὸ ψώς τῆς δαπάνης μετασκευῆς. Τεχνικοὶ τοῦ Ὑπουργείου καὶ ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως εύχαριστος θέλουν γίνει δεκτοῖς πρὸς ἔγκαιρον συνεργασίαν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ταύτῃ διὰ τὴν πλήρη προπαρασκευὴν τῶν τεχνικῶν ζητημάτων.

β) "Οτι εἰς τὰς ἀπαιτουμένας θυσίας διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου, πρέπει ἑκουσίως ἡ ἀναγκαστικῶς νὰ συμμετάσχουν καὶ αἱ ἑταῖραι πετρελαῖο, αἵτινες εἰς τὸ παρελθόν, διὰ λόγων τούλαχιστον ἐπέδειξαν προθυμίαν νὰ συμβάλουν εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς ρυπάνσεως. Ἡ σύμπραξίς των ἐπὶ διαφόρων σημείων τοῦ ὅλου θέματος, κρίνεται ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἐπιδιωκούμενου σκοποῦ.

γ) Δεδομένου ὅτι ἡ Σύμβασις τοῦ 1973 δεν ἔχει εἰσέτι τεθῆ ἐν ισχύ, ὡς ταχύτερος τρόπος ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου ἀπομένει ἡ σύναψις χωριστῆς συμβάσεως, ἢν εὔκταιον εἴναι ὅπως εἰσηγηθῇ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβερνησίς. Εἶναι ἀνάγκη, δεδοίας, ὅπως καθορισθῇ καὶ ὁ χρόνος ἀπὸ τῆς κυρώσεως τῆς συμβάσεως ἐντὸς τοῦ ὅποιου θὰ πρέπει νὰ συμμορφωθῶσι τὰ πλοῖα πρὸς τὰς ἑαυτῆς ὑποχρέωσεις. Ὡς τοιούτον δὲ χρόνον, προτείνομεν τὴν διετίαν.

δ) "Οτι ἡ κατασκευὴ χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος δὲν ἔξαντλει τὰ ἐνδεικνύόμενα μέτρα καὶ ὅτι πρὸς ἀποτελεσματικῶτέραν ἀποτροπὴν τῆς ρυπάνσεως ἐπιβάλλεται νὰ φθονῇ καὶ ἐν Ἑλλάδι τὰ shore facilities, ἄτινα ἡ Σύμβασις τοῦ 1973 προβλέπει διὰ τὰ νέα πλοῖα, παραλλήλως πρὸς τὰς δεξαμενάς ἔρματος.

Εὐελπιστούμεν ὅτι τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα θέλουν πλήρως ἐκτιμηθῆ καὶ παρ' ὑμῶν.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

'Αθῆναι, 1 Οκτωβρίου 1975

ταστοῦν ἀντικείμενον μακρᾶς μελέτης πρὸ τῆς συζήτησεως τῆς προτάσεως Μακένζη εἰς τὴν συνέλευσιν τοῦ IMCO.

KAI MIA LEIOPROSEKTOΣ PROTASIS

Παρ' εἰδικοῦ ἐπὶ τοῦ ὅλου θέματος ὑπόβαλλεται ἡ κατωτέρω πλέον ρεαλιστικὴ πρότασις, ἥτις καὶ δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ τὰς ἀμφισβήτησεις, τὰς ἐγερθείσας εἰς τὰς σχετικὰς μελέτας ἀνεγνωρισμένων διεθνῶν Ὀργανισμῶν (τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τῆς Ἰντερτάνκο), διὰ τὴν πρότασιν Μακένζη.

Ίδουν ἡ πρότασις :

Οι στόχοι τοῦ Segregated Ballast είναι :
α) 'Η προστασία τῆς θαλάσσης ἀπὸ λιπαντικά καὶ
β) 'Η ζήτησης περισσοτέρας χωρητικότητος (ἥτοι μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ πλοίων).

'Αμφότεροι οἱ ἀνωτέρω στόχοι δὲν εἰναι δυνατά τὸν νὰ ἐπιτευχθοῦν ἀπὸ τελεσματικά διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ S.B. καὶ εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, ὡς τούτῳ ἐγένετο ἀποδεκτὸν παρ' ὅλων σχεδὸν τῶν διεθνῶν ὄργανων.

'Ἐν τῇ προσπαθείᾳ παροχῆς ἐναλλακτικῆς προτάσεως, προτείνεται εἰς τὸ Ὑπουργείον Ἐπιμελητηρίου Ναυτιλίας καὶ εἰς τοὺς διεθνεῖς ὄργανους, ὡς τὸ Διεθνές Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, τὴν Ἰντερτάνκο, τὸ ἀκόλουθον σχέδιον :

EINAI κοινῶς παραδεκτόν, ὅτι τὸ φορτίον πρέπει νὰ παραδίδεται εἰς τὸν παραλίπητην εἰς τὴν ἀκριβῆ αὐτοῦ ποσότητα, ὡς προβλέπεται ἀπὸ τὴν φορτωτικήν.

Εἶναι, συνεπῶς, εὐθύνη τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ φορτίου, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν φορτίου λιπαντικῶν, νὰ διαθέσουν καταλλήλα μέσα ὑποδοχῆς καὶ ίκανὸν χρόνον, λόγω τοῦ εἶδους τοῦ φορτίου, διὰ μίαν τελείαν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, τοῦ μεταφερομένου εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ πλοίου.

ΤΑ ΕΞΟΔΑ (ὡς ἐργασία Μπάττεργουωρθ), συμφώνως πρὸς τὰς ὑποχρέσεις ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ τὰ ἐκφορτωτικά μέσα, θὰ διατίθενται ὑπὸ τοῦ πλοίου.

Ο ΧΡΟΝΟΣ διὰ τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἐκφόρτωσιν (ἐκβολὴν) τοῦ φορτίου θὰ θεωρῆται ὡς συνέχισις τῆς ἐκφορτώσεως καὶ θὰ ὑπολογίζεται εἰς τὸν χρόνον σταλίων.

EINAI εὐνόητον, ὅτι οἱ φορτωταὶ/παραλήπται θὰ διαθέτουν εύκολίας ὑποδοχῆς ἀποβλήτων καὶ τοιαύτη ὀλοκλη-

Καὶ αἱ ἀντίθετοι ἀπόψεις

ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

·Υπάρχει ὅμως καὶ ἡ «Ἀλτέρα πάρξ». Διατυπώσται εἰς τὰς κατωτέρω ἀπόψεις, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν αὐτῶν τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Κατ' ἀρχὴν σημειούνται ὅτι εἰς τὴν διεξαχθεῖσαν ψηφοφορίαν ἐπὶ τοῦ σχεδίου Μακένζη διὰ τὸ σύστημα τῆς χωριστῆς δεξαμενῆς ἔρματος ἔλασθον μέρος οἱ πλοιοκτῆται τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων, οὐχὶ δὲ καὶ τῶν Ἐλληνοκτητῶν ὑπὸ ξένας σημαίας. Συγκεκριμένως τονίζεται :

α) ΥΠΑΡΧΕΙ μία τάσις εἰς τὸ σχέδιον τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀπόφυγῆς μνείας τῶν σπουδαίων νομικῶν καὶ τεχνικῶν προβλημάτων, ὑποχρεώσεων, ἀμφισβήτησεων καὶ κατά συνέπειαν τῶν ἀντιδικιῶν, αἱ ὁποῖαι δυνατῶν νὰ αἰτιολογήσουν καταγγελίαν τῶν ναυλοσυμφώνων. Ἐπίσης πῶς

ὑποχρέωσεις τοιαῦται ὡς Χρονοναυλώσεις, Συμβόλαιον μεταφορᾶς διαδοχικῶν ταξειδίων καὶ ἄλλαι, εἶναι δυνατὸν νομικῶς νὰ μὴ διατηρηθοῦν ἀνεπτρέσατοι εἰς αἵτιας τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου θὰ μεταβληθοῦν.

6) ΑΝΑΜΦΙΒΟΛΩΣ τὸ ἀνωτέρω σχέδιον τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου πράγματι ἐκδηλῶνει μεγάλην ἀνησυχίαν ὅσον ἀφορᾶ τὰς ἀμφιδόλους συνεπείας τῆς προτάσεως.

γ) Ο ΣΟΝ ἀφορᾶ εἰς τὰς λεπτομερείας ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν καὶ τὰ οἰκονομικά, ἐμπορικά, νομικά καὶ τεχνικά ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τῆς δεξαμενῆς ἔρματος καὶ ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, ταῦτα δένον νὰ κα-

“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 ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ρωτική έκφρασης του φορτίου θά έπιτυχάνεται διά τού καθαρισμού τών δεξαμενών (Μπάττεργουαρθ).

Τοιαύται εύκολοί είναι δυνατόν νά έτοιμασθούν έντος δραχείας σχετικών χρονικής περιόδου, από τούς διαθέτοντας διά τά άναγκαστα τεχνικά μέσα και τάς έγκαταστάσεις ξηράς.

Διά τής άνωτέρω πρατάσεως προσεγγίζονται έπιτυχώς οι άκολουθοι άντικειμενικοί σκοποί:

- α) ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ προστασία τής θαλάσσης από τά λιπαντικά, καθ' ότι τά πλοία θά άποτλεσούν από τόν λιμένα έκφραστες μέ ίκανον δριθμόν ή διά τάς δεξαμενάς (είς τήν διακριτή κήν έξουσίαν τού Πλοιάρχου) καθαράς.
- β) ΖΗΤΗΣΙΣ περισσοτέρας χωρητικότητος εις δεξαμενόπλοια. Ή διάρκεια άλοκηρωτικής έκφραστες θά έπιμηκυνθή καί, συνεπώς, δι χρόνος πλήρους ταξιδίου τού πλοίου.
- γ) ΔΙΑ ΤΗΣ ΑΝΩΤΕΡΩ πρατάσεως δέν δημιουργούνται έπιπρόσθετα έξοδα εις τούς πλοιοκτήτας, οι όποιοι τώρα άντιμετωπίζουν τάς δυσμενείς έπιπτώσεις τής πτωχής άγοράς, καθώς έπίσης και μέ τό κόστος τής προμηθείας και έγκαταστάσεως τών διαφόρων συστημάτων άλλογχου και παρακολουθήσεως, τών προβλέπομένων από τήν Συνθήκην 1973 τού IMCO.
- δ) Η ΑΝΩΤΕΡΩ πρότασις δέν θά έπηρεάση τάς τρεχούσας ύποχρεώσεις και κατά τάς συνέπειαν αι διατίδικαί και καταγγελία τών ναυλοσυμφώνων θά άποφευχθούν.
- ε) Η ΤΙΜΗ τού πετρελαίου διά έμφανείς λόγους άλλαξια μόνον θά έπηρεασθη.
- στ) ΟΙ ΦΟΡΤΩΤΑΙ / ΠΑΡΑΛΗΠΤΑΙ (έταιροι πετρελαίων), θά έχουν τήν εύκαιριαν νά έπιδείξουν έμπράκτως τήν έπιθυμιάν των δημοπλάτων εις τήν παγκόσμιον προστάθειαν διά τήν προστασίαν τού θαλασσιού περιβάλλοντος έκ τής ρυπάνσεως.
- ζ) Η ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗ περίοδος θά είναι συγκριτικών μικρά, διότι οι σταθμοί ύποδοχής ξηράς είναι δυνατόν νά συνδυάσουν τάς έργασίας των παραλλήλων και άνεξαρτήτως πρός τήν έκτελεσιν τών άναγκαστων έγκαταστάσεων.

HELLAS-MAR S.R.L

SHIPBROKERS - CHARTERERS

INSUR. (P+I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN AND
SOUTH AMERICAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR

TELEGR. HELLASMAR BAIRRS

TELEPHONE 311384

TELEPH. AOH 321616

P. O. BOX 3233

Η Σύμβασις ρυπάνσεως έτεθη έν ισχύ

ΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΥΤΗΣ

Η Διεθνής Σύμβασις περί άστικής εύθυνης διά ζημιάς έκ ρυπάνσεως πετρελαίου έτεθη έν ισχύ τήν 19ην Ιουνίου έ. έ., κατόπιν άποδοχής της υπό τού προβλεπομένου άριθμού Κρατών.

Στόχος τής συμβάσεως είναι η έξασφάλισης άποκημιώσεως πρός έκεινους οι όποιοι ύφιστανται ζημιάς έκ ρυπάνσεως, συνεπεία άτυχήματος πετρελαιοφόρου πλοίου. Η σύμβασις καθορίζει τήν εύθυνην τού ιδιοκτήτου τού πλοίου, όπερ προεκάλεσε τήν ρύπανσιν. Μέ ωρισμένας έξαιρέσεις. Πάντως, έκτος τής περιπτώσεως όπου ο πλοιοκτήτης χαρακτηρίζεται άμεσος άπειρος άπειρος τού άτυχήματος, ούτος δύναται νά περιορίστην εύθυνην τού δι' έκαστον συμβάν εις τό συνολικόν ποσόν τών 125 δολαρίων περίπου κατά τόνων γκρός τού πλοίου, όπερ προεκάλεσε τήν ρύπανσιν. 'Αλλ' ή εύθυνη τού πλοιοκτήτου, εις περίπτωσιν όπου έχει δικαίωμα νά τήν περιορίσῃ, δέν πρέπει νά ύπερβανή τά 14 έκατ. δολαρίων δι' έκαστον συμβάν.

Η σύμβασις άπαιτει από τά πλοία τών συμβεβλημένων χωρών νά καλύπτωνται άσφαλιστικών ή δι' άλλης έγγυήσεως διά τό σύνολον τού ποσού τής εύθυνης των δι' έν συμβάν. Τά πλοία αύτά ύποχρεούνται νά φέρουν πιστοποιητικόν (έκδιδόμενον υπό τής χωρώς νηολογήσεώς των) άποδεικνύονται τούτην άσφαλτον ή έγγυησιν. Αι συμβαλλόμεναι χωράς οφείλουν νά μή έπιπρέψουν τά ύπό τήν σημαίαν των πλοία νά ταξιδεύουν άνευ άσφαλίσεως και νά άλλογχουν κατά πόσον τά προσεγγίζοντα τούς λιμένας των σκάφη είναι πράγματι ήσαπλισμένα.

Εις τήν σύμβασιν περιλαμβάνονται διατάξεις καθορίζουσαν τά δικαστήρια αίτια είναι άρμόδια νά έκδικάσουν άπαιτήσεις άναφερομένας εις τήν σύμβασιν και νά κατανέμουν τά άποκημιώσεις εις τούς πληγέντας έκ τής ρυπάνσεως.

Η σύμβασις ισχύει δι' απαντά τά πετρελαιοφόρα σκάφη, όλλα μόνον τά ανώ τών 2.000 τόν. γκρός ύποχρεούνται νά άσφαλτωνται διά τό ένδειχμόν των ρυπάνσεων. Δέν ισχύει διά τά πολεμικά πλοία και όλλα σκάφη κρατικής πλοιοκτησίας ή διασχειρίσεως, αίτια χρηματοποιούνται εις κρατικάς και μή έμπορικάς ύπηρεσίας. 'Ισχύει, ομως, εις περίπτωσιν κατά τήν όποιαν σκάφη κρατικής ιδιοκτησίας ή διασχειρίσεως χρηματοποιούνται δι' έμπορικούς σκοπούς. Η μόνη έξαιρεσις, δοσον άφορά εις τά πλοία αύτά, είναι ότι δέν ύποχρεούνται νά καλύπτωνται άσφα-

λιστικώς άρκει έν πιστοποιητικόν από τήν άρμόδιαν κρατικήν άρχην τής χώρας νηολογήσεως των, ότι τό πλοίον καλύπτεται ώς πρός τάς άπορρευσάς έκ τής συμβάσεως εύθυνας.

Βάσει τής συμβάσεως, αί άπαιτήσεις δι' άποκημιώσιν ζημιών έκ ρυπάνσεως δέν νά ύποβαλλονται έντος τριετίας από τήν ήμερομηνίαν κατά τήν όποιαν προεκλήθη ή ζημιά, όλλ' ούχι άργοτερον τής έξαιτήσιας από τήν ήμερομηνίαν κατά τήν όποιαν έλαβε χώραν τό πετριστικόν διαρροής ή άπορριψώντας τού πετρελαίου έκ τού πλοίου.

Η σύμβασις καταργεῖ μεταξύ τών χωρών-μελών άπάσας τάς προηγουμένας συμβάσεις, αίτιες άντιτίθενται εις τάς διατάξεις της.

* * *

Τήν άνοιξιν τού τρέχοντος έτους και συγκεκριμένως τήν 9ην Μαΐου, έτεθη έν ισχύ έτέρος Διεθνής Σύμβασις, άναφερομένη εις τό δικαίωμα έπεμβασεως μιᾶς παρακτίου χωρώς εις περίπτωσιν κατά τήν όποιαν τελούν έν κινδυνω ρυπάνσεως συνεπεία ναυτικού άτυχήματος λαθούντος χώραν πέραν τών χωρικών τής ήδατον.

Η σύμβασις αύτη καθορίζει τάς συνθήκας διά πότισ δέν νά ληφθούν μέτρα καί σκεπήν διαδικασίαν. Κυρώσεις δέ έπιβάλλονται εις μίαν χώραν, ήτις λαμβάνει μέτρα πέραν τών ένδειχμένων, διά τήν έπιτευξιν τών σκοπών τής συμβάσεως. 'Υποχρεούνται ή χώρα αύτη νά άποκημιώσῃ τάς προκληθείσας ή άδικαιολογήτων ένεργειών ζημιάς. 'Υπάρχει διάταξις ρυθμίζουσα τάς άμφισθητήσεις τάς προκυπτούσας έκ τών μέτρων αίτιαν άποτίθεται ότι λαμβάνονται βάσει τών κανονισμών τής συμβάσεως. Οι άντιδικοι δύνανται νά διευθεύσουν τό θέμα διά διαπραγματεύσεων, ή άμοιδαν παραχωρήσεων. Εις περίπτωσιν δέ μή έπιτεύξεις συμφωνίας ή ύπόθεσις έπιλνεται διαιτητικός. Η σχετική διαδικασία καθορίζεται εις τήν σύμβασιν.

Η σύμβασις ισχύει δι' απαντά τά ποντόπορά σκάφη, έξαιρουμένων τών πολεμικών και άλλων πλοίων κρατικής πλοιοκτησίας ή διαχειρίσεως, μή χρηματοποιούμενων εις έμπορικούς πλόας.

'Αμφότεροι αί προαναφερθείσαι Συμβάσεις άποτελούν καρπόν τών ένεργειών τού Διαικερητικού Ναυτιλιακού Συμβούλευτικού 'Οργανισμού (IMCO), κατόπιν τών ζημιών έκ ρυπάνσεων, αίτιες προεκλήθησαν τό Μάρτιον τού 1967 συνεπεία τής προσαράξεως τού δεξαμενοπλοίου «Τόρρεϋ Κάνουν» εις τάς βρετανικάς ακτάς.

Ένοικιάζεται

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ και είς νεόδημον μέγαρον ύπερπολυτελούς κατασκευής έπι τών όδων Φίλωνος - Φιλελήγων - Παλαιάς Τραπέζης (τρείς όψεις) πλησίον πολλών Έλληνικών και ξένων Τραπέζων ό δος όροφος (έκ 400 τ.μ.) ή τό ήμισυ τούτου, διά πολυετή ένοικιάσιν εις μίαν ή δύο ναυτιλιακάς έταιρειάς. Μελετημένος διαχωρισμός γραφείων προσηρμοσμένος εις τάς συγχρόνους άπαιτήσεις τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. 'Ο όροφος άποτελεῖται έκ 14 γραφείων, καταλλήλως προσηρμοσμένων δι' έξυπηρέτησιν μιᾶς ή δύο έπιχειρήσεων, 20 γραμματί τηλεφώνου, γραμματί TELEX, ένδοσυνενόησις, πολυτελής στρώσις μαρμάρων, δρύιναι θύραι, τέσσαρες τουαλέττες, δύο άποθηκαι.

Τιμή ένοικιού Λογική.
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ : Δ. ΚΑΤΣΙΚΑΣ — Τηλ. 420.990 καθημερινώς 9—13 και 5—7 μ.μ.



ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ !

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

... Μά Θέση πού δου ἀνίκει!

... και σου ἀνήκει πραγματικά, ἐν ἔχης κάνει κατάλληλες σπουδές!

Άρχισε σήμερα νὰ σπουδάζῃς **Ναυτιλιακές Ἐπιστήμες**. Δὲν χρειάζεται νὰ καθίστης στὸ θρανίο!

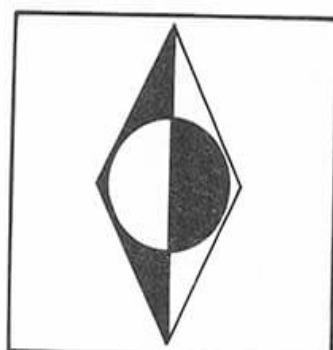
Μπορεῖς νὰ σπουδάσῃς ὅπου καὶ ἐν βρίσκεσαι στὸ πλοῖο ή στὸ σπίτι!

Γιὰ πρώτη φορά στὴν χώρα μας, ὀλόκληρη ἡ Ναυτιλιακὴ ἐπιστήμη παρέχεται μὲ τὸ σύστημα σπουδῶν μὲ ἀλληλογραφία RDC καὶ μάλιστα σὲ ἐπίπεδο ἐφάμιλλο τῶν ξένων κολλεγίων!

Δεκατέσσερα διάφορα μαθήματα ἀναπτύσσονται σὲ 20 τόμους, ποὺ θὰ γίνουν πολύτιμος βοηθὸς στὴν ἔργασία σου.

* Αν θέλης νὰ ἐκμεταλλευθῆς παραγωγικὰ τὸν ἐλεύθερο χρόνο σου, γίνε σπουδαστής τοῦ RDC!

Γιὰ περισσότερες πληροφορίες γράψε στὴν Γραμματεία τοῦ RDC - HELLAS.



RDC
Διεθνὲς
Σύστημα
Ἐκπαίδεύσεως
Μὲ ἀλληλογραφία

RDC - HELLAS

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Βασ. Κων/νου 16
ΑΘΗΝΑΙ: Λήμνου 17
ΤΗΛ. 4170.917 4117.100



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** 'Ακτή Μισούλη' 67,
Τηλ. 45.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Piraeus. **ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ:** N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. **ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** United Operators Shipping
Agencies Corp, 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

'Η ἀλληλογραφία μας

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΣΧΟΛΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας, καταχωρισθέντος εἰς τὸ τεῦχος τῆς 10.9.1975 τοῦ ὑμετέρου ἐγκρίτου περιοδικού ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο-ΧΙ νὰ παρεμποδίζουν», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ κάτωθι :

—Κατὰ διευθή ναυτιλιακήν πρακτικήν, κατ' ἐπιταγὴν τῶν Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Συμβάσεων καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἑσωτερικῆς Νομοθεσίας, τὰ πλοῖα διακρίνονται εἰς ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά.

—Ὦς ἐπιβατηγά χαρακτηρίζονται τὰ μεταφέροντα ἄνω τῶν 12 ἐπιβατῶν. Τὰ φορτηγά πλοῖα δύνανται, ὑπὸ ωρίσμενας προϋποθέσεις, νὰ παραλαμβάνουν μέχρι 12 πρόσωπα ἐπὶ πλέον τὰ πληρώματος, ὡς π.χ. συνοδούς φορτίου, ἀσθενεῖς κλπ.

—Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀνωτέρω διακρίσεως, ἔχουν καθορισθή κεχωρισμένως αἱ ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας, ὡς πρὸς τὴν κατασκευήν, ἔξοπλισμὸν καὶ ἐνδιαίτησιν διὰ τὰ ἐπιβατηγά καὶ διὰ τὰ φορτηγά πλοῖα, ἀνεξαρτήτως ἐάν ταῦτα εἶναι κλασικοῦ τύπου, ὀχηματαγωγά ἢ ἔτερας εἰδικῆς κατηγορίας μεταφορῶν.

—Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ικανοποιηθῇ τὸ αἴτημα τῆς μεταφορᾶς πλειόνων τῶν 12 ὀδηγῶν διὰ φορτηγῶν ὀχηματαγωγῶν πλοίων.

—Πέραν τῶν ἀνωτέρω, γνωρίζομεν ὑμῖν, ὅτι κατεδάλαμεν προσπαθείας εἰς τὸν IMCO διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν ὀδηγῶν ὡς «εἰδικοῦ προσωπικού» (special personnel) ἀνεύ ἀποτελέσματος δύμως, καθ' ὅσον γενικὴ τυγχάνει ἡ πεποιθήσις, ὅτι οἱ δῆγοι εἶναι ἐπιβάται, τοὺς ὅποιους αἱ Κρατικαὶ Ἀρχαὶ ὀφείλουν νὰ προστατεύουν ἀναλόγως.

Μετὰ τιμῆς
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Πειραιεύς, 29 Σεπτεμβρίου 1975

ΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Ἄξιότιμε κύριε,

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης Οκτωβρίου 1975 εἰς τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», δημοσιεύεται ἐπιστολὴ ἡ ὅποια ὑπογράφεται : ΕΝΑΣ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ.

Τὸ θέμα τοῦ κ. Ἀρχιπλοιάρχου εἶναι ἡ θέσις τοῦ ἡλεκτρολόγου εἰς τὴν σύνθετον τοῦ πληρώματος. Ἐπιτρέψατε μου νὰ ἀπαντήσω στὸν ἀγνωτὸν ἐπιστολογράφο σας καὶ νὰ σχολιάσω τὸ θέμα ποὺ θίγει. Θὰ δῶσω περισσότερη σημασία στὸ τελευταῖο μέρος τῆς ἐπιστολῆς του, διότι τὴν θεωρῶ καὶ σὰν σκέψη καὶ μόνο, ἀποτυχημένη τὴν ἐπίθεση ποὺ κάνει ὁ ἐπιστολογράφος σας, κατὰ τῶν ἡλεκτρολόγων.

Κύριε Ἀρχιπλοιάρχε, ἀνήκω στὴν τάξη τῶν ἡλεκτρολόγων καὶ αὐτὴ τὴ στιγμὴ σᾶν ἐκπρόσωπός τους καὶ σὰν στέλεχος τοῦ πλοίου, μὲ ἐπίγνωση τῶν πολιτίμων ὑπηρεσιῶν ποὺ προσφέρω, θὰ ηθελα νὰ σᾶς ἀναλύσω ώρισμένα βασικά πράγματα, τὰ ὅποια ἔνας καλόπιπος Ἀρχιπλοιάρχος θὰ ὀφειλει νὰ γνωρίζῃ.

Κύριε Ἀρχιπλοιάρχε, ὁ ἡλεκτρολόγος δὲν εἶναι ἔνα διακοσμητικό στοιχεῖο τοῦ πλοίου. Ἀντίθετα, ἀποτελεῖ μία εἰδικευμένη πολύτιμη μονάδα δι' αὐτό. Διαθέτει τεχνικά γνώσεις καὶ συμπληρώνει τὸ κενὸ ποὺ δημιουργεῖ ὁ ἀπαρχή προσώπου μὲ γενικές γνώσεις. Αναφέρεσθε, στὴν ἐπιστολήν σας, διότι ὁ Α' Μηχανικός κάλλιστα μπορεῖ νὰ ἀναπληρώσῃ τὸν ἡλεκτρολόγο. Τούτο δύμως σημαίνει, χωρὶς νὰ θέλωμε νὰ ἀμφισβητήσωμε τὴν ἀξία τῶν Α' Μηχανικῶν, διότι πλοίου στερούμενον

ἡλεκτρολόγου εὑρίσκεται στὴν ἴδια θέση μὲ κλινική μὴ διαθέτουσαν Ιατρούς μὲ ειδικότητας, ἀλλὰ ιατρὸν γενικῶν γνώσεων.

Τελειώνοντας θὰ ἡθελα νὰ κάνω μία παρατήρηση στὴν ἐπιστολὴ τοῦ ἐπιστολογράφου σας. Φέρεται, ὁ κ. Ἀρχιπλοιάρχος, ἐνδιαφερόμενος διὰ τὴν ὑπεράσπισην τῶν συμφερόντων τῆς ἐταιρίας τῆς ὅποιας ἀποτελεῖ μέλος καὶ διὰ διὰ τὴν ἀρτίαν ὄργανωσην ἐνὸς πλοίου.

Αἱ πολύτιμοι ὑπηρεσίαι τῶν ἡλεκτρολόγων ἔχουν πολλακίς ἀποδειχθῆ. Πολλές φορές ἐταιρίες ἔχουν ἀποφύγει τρομερές ζημιές, διότι εὑρέθηκαν οἱ ἡλεκτρολόγοι μὲ τὰς ὑπηρεσίας των.

Δὲν θογητάτε σὲ τίποτα, κ. Ἀρχιπλοιάρχε, μὲ τὸ νὰ ἐνδιαφέρεσθε καὶ νὰ ὑποστηρίζετε τὰ συμφέροντα τῆς ἐταιρίας σας, δὲν θογητάτε γιὰ τὴν ἀρτίαν ὄργανωση τῶν πλοίων καὶ σὲ γενικότερο πλασίο διὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στὸν ἔλλαδικό ἀλλὰ καὶ διευθή χώρῳ.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΑΡΕΚΟΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ

ΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ έτος 1974, ὑπεγράφη, ἐπειτα ἀπὸ ταλαιπωρίαν 60 χρόνων, Ἐλληνογερμανική σύμβασις, δάσει τῆς ὅποιας ἡ Διτική Γερμανίας ὑποχρεούται νὰ καταβάλῃ εἰς Ἐλληνας ὑπτικόους 47.000.000 γερμανικά μάρκα, διὰ τὴν ἀποζημίωσιν ἐλληνικῶν περιουσιῶν, αἵτινες ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸν Α' Παγκόσμιον Πόλεμον. Τὸ ποσὸν αὐτὸν μᾶς ἐπεδικάσθη διὰ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Μικτοῦ Ἐλληνογερμανικού Δικαστηρίου, ὡς προβλέπεται ἐκ τῆς συμβάσεως διακανονισμοῦ τῶν γερμανικῶν χρεῶν, τοῦ 1952.

Ἡ ἀνωτέρω σύμβασις, ποὺ ὑπεγράφη μεταξύ ἐκπρόσωπων του ἐλληνικοῦ καὶ τοῦ γερμανικοῦ Κράτους, ἀφορά ἀπαιτήσεις 'Ἐλλήνων ιδιωτῶν, οἱ δῆγοι ἀσφαλείας διὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς ἐπὶ 60 ὀλόκληρα ἑτη. Αὐτοὶ ἀκριβῶς θὰ ἐδικαιοῦντο νὰ πληροφορθοῦν, τούλαχιστον, τοὺς όρους τῆς συμβάσεως αὐτῆς, ἀπὸ κάποιαν ἀνακοίνωσιν τοῦ 'Υπουργείου 'Εξωτερικών, εἰς τὸ ὅποιον καὶ ὑπάγεται τὸ ὅλον θέμα. Ἐπίμονος ὅμως σιγὴ

τηρεῖται ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους ἐπὶ τοῦ θέματος. Οἱ δικαιούχοι πλέον εἰς πλεῖστη ἀγνοίας καὶ ἀγωνίας. Καὶ δικαίως διερωτώνται : Τί συμβαίνει μὲ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς; Θὰ πάρουν τὰ χρήματά των οἱ ἀτυχοί αὐτοὶ ΕΛΛΗΝΕΣ, οἱ ὅποιοι ἀπώλεσαν τὰς περιουσίας των πρὸ 60 ὀλόκληρων χρόνων; Ποὺ εὑρίσκεται σήμερον ἡ ὑπόθεσις; Δὲν δικαιούνται μιᾶς κάποιας ἔξηγήσεως;

Μετὰ πλειστῆς τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

Πειραιεύς, 30 Σεπτεμβρίου 1975
Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Αξίζει τὸ θέμα νὰ φθάσῃ μέχρι τῆς Βουλῆς. 'Αναγκαία ἡ ἐπερώτησις πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν 'Εξωτερικῶν.

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐν σχέσει μὲ τὸ εἰς τὸ ὑμέτερον περιοδικὸν δημοσιεύμενον σχόλιον, ὑπὸ τὸν τίτλον «ΑΘΡΟΑ ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΙΣ», Ν. Χ. τῆς 15/9/75 (σελ. 1), ἐπιθυμῶ νὰ ἀναφέρω τὰ κάτωθι :

"Ε, οὖχι καὶ ἔτσι !

Εἶπαμε διὰ τὸ θέματος τὴν Δημοκρατία, ποὺ εἶναι καλὴ ὡς πολίτευμα, διὰ τὸ πεισώρευσε δεινά κλπ., οὖχι ὅμως μέχρι τοῦ σημείου ὥστε σλα τῆς νὰ ἴσσων στραβά καὶ νὰ φθάνουμε νὰ ἀποδίουμε τὸ τυχαίον ἐφετεινὸν φαινόμενον τῆς κάποιας ηγεμόνης προσελεύσεως εἰς τὰς ΔΣΕΝ, εἰς τὴν κακοδαιμονίαν τῆς Χούντας! Τέτοιες ἔξηγήσεις δὲν πρέπει νὰ δίδωνται ἀπὸ ἐν περιοδικόν, τοῦ ὑμετέρου κύρους.

Διότι, ὃν τὸ πάμε ἔτσι, γιατὶ νὰ μὴν πιστεύσωμεν τὴν ἐρμηνείαν ποὺ δίδουν ἄλλοι, στὸ φαινόμενον, διὰ δηλαδή οἱ νεοί ἐπὶ Χούντας εἰχον περισσότερες εύκαιριες ἐπαγγελματικού προσανατολισμοῦ, ή ξηρά μὲ τὶς διοιηχανίες, τὰ ξενοδοχεῖα, τὸν τουρισμὸν κλπ., προσείλκυε περισσότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν νέων ἢ η θάλασσα.

Τί κακὸ νὰ μονωπλασίωμε τὰ καλά καὶ νὰ ρίχνουμε στὶς πλάτες τῶν ἄλλων τὶς ἀτυχίες! "Οπως δηλαδή ἔκανε η Χούντα! Μά αὐτὴ ἥταν Χούντα, αὐτῆς θὰ μοιάσουμε ἐμεῖς οι Δημοκράτες;

Περισσότερη λοιπὸν προσοχή, διότι οἱ πολλοὶ ὅμνοι καὶ τὰ πολλὰ ἀναθέματα εἶναι ἔξι ίσου βλαπτικά.

Μετὰ τιμῆς
ΤΑΚΤΙΚΟΣ
ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΣΑΣ

Αιγαίνα, 17 Σεπτεμβρίου 1975

UNITED "SHIP CHANDLER"

THOUMAS M. N.

15 BOULEVARD PINET LAPRADE



CABLE ADDRESS "THOCO" - DAKAR

PHONE { OFFICE 230-07 - DAKAR
HOME 331-52 - DAKAR

TELEX N° 546 SENEGAM SG - P.O. BOX 2037 DAKAR
ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ κ. ΛΕΩΝΙΔΑ ΚΟΡΚΟΔΕΙΑΥ

DAY AND NIGHT SERVICE
FOR LAUNDRY AND FRESH PROVISION DECK - STORES

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπειθυνθῆτε :

ΖΑΓΟΡΑΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΝ, ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 16 - ΤΗΛ. 425924

'Επιτυχεὶς τὸ ἐγχείρημα

Ο ΔΙΑΠΛΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

ΑΠΟ ΤΟ «ΒΑΣ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ο ΜΕΓΑΣ»

'Ο επιτυχῆς διάπλους τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ύπό τοῦ 227.500 τόν. d.w. δεξαμενοπλοίου «Βασιλεὺς 'Αλέξανδρος ὁ Μέγας», ύπὸ ἔρμα, συνετέλεσε θετικῶς εἰς τὴν ἀνάκτησιν τῆς διεθνούς ἐμποριστικῆς πρὸς τὴν φυσικὴν κατάστασιν τοῦ διαύλου καὶ τὴν διοίκησιν του.

'Ο τεχνικὸς διευθυντής τῆς ἑταῖριας, κ. Θεοδόσιος Νομικός, δοτὶς ἐπέβαινε τὸν σκάφους κατὰ τὸν διάπλουν, παρετήρησεν δοτὶ ἡ διαγωγὴ τοῦ γιγαντιαίου δεξαμενοπλοίου ἀπὸ τὸ Πόρτ Σαΐδ μέχρι τοῦ Σουέζ ὑπερέβη τὰς πλέον αἰσιοδόξους προσδοκίας καὶ δοτὶ οὐδὲν πρόβλημα ἀντεπτάσιν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις του μετὰ τῶν ἀρχῶν τῆς διώρυγος πρὸ τῆς διελεύσεως.

'Ετοίστε, πάντως, δοτὶ οἱ πλοιοκτῆται ἄλλων μεγάλων τάνκερ δὲν πρέπει αὐτομάτως νὰ συμπεράνουν, δοτὶ ὅ διάπλους εἶναι ἔξισον εὐχερῆς δ' ἀπάντα τὰ VLCC, δεδομένου δοτὶ ἡ διαγωγὴ ἐκάστου σκάφους ἐνδέχεται νὰ εἶναι διάφορος.

'Η ἀρχικὴ ἀπόφασις διελεύσεως τοῦ σκάφους ἐκ τῆς διώρυγος ἐλήφθη ὅταν εὐρίσκετο τοῦ Ειραϊδά πρὸς καθαρισμὸν τῶν ὑφάλων του (ἡ ἔργασία ἐπραγματοποιήθη ἐπ' ἀγκύρᾳ ύπὸ τῆς ἑταῖριας «Μεσογειακοὶ Δύται Ε.Π.Ε.») καὶ παρουσιάσθη ἀνάγκη ἀποστολῆς του εἰς Περσικὸν Κόλπον ἐπειγόντως, μὲ τὴν προσπτικὴν ναυλώσεως του.

'Εις τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἀπῆτη-θησαν μόνον 9 ἡμέραι διὰ νὰ φθάσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον — συμπεριλαμβανομένων τῶν 10 ὥρων τοῦ διάπλου τῆς διώρυγος — ἐν συγκρίσει μὲ 34 ἡμέρας ἔαν ἔξετελει τὸν περίπλου τῆς 'Αφρικῆς, εἶπεν δ. κ. Νομικός.

'Πέραν, δῶρος, τῆς συντομεύσεως τοῦ ταξιδίου, ἐπετεύχθη καὶ σημαντικὴ οἰκονομία. 'Ἐπληρώσαμεν 170.000 δολαρίων εἰς τέλη διελεύσεως, ἀλλ' αἱ 25 ἡμέραι ἐπὶ πλέον θὰ ἔκδοσιζαν 280.000 δολαρίων εἰς καύσιμα, ἔκτὸς τῶν τρεχουσῶν δαπανῶν.

"Ἐτερον σοδαρὸν σημεῖον, δοπερ συνέτεινεν εἰς τὴν λῆψιν τῆς ὡς ἄνω ἀπόφασεως, ἥτο δοτὶ εἰς τὰς προδιαγραφὰς τοῦ σκάφους

τὸ 1968 ἐλήφθη ὑπ' ὅψιν ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ, παρὰ τὸ γεγονός δοτὶ ἡδη εύρισκετο ἐκτὸς λειτουργίας.

«Ἐμεριμνήσαμεν ὕστε τὸ πλοῖον νὰ ἔχῃ τὰ ἀπαραίτητα χαρακτηριστικά, ἐπιτρέποντα τὸν διάπλουν τῆς διώρυγος. Τὸ πηδάλιον κατεσκευάσθη μὲ μεγαλύτεραν ἐπιφάνειαν τοῦ συνήθους καὶ ἐπραγματοποιήσαμεν δοκιμάς εἰς βύθισμα 30 ποδῶν καὶ μὲ προδευτικὸν μειουμένην ταχύτητα», εἶπεν δ. κ. Νομικός.

Συνέτρεχον, συνεπῶς, ιδιαίτεροι λόγοι αἰσιοδοξίας δοτὶ τὸ γιγαντιαῖον τάνκερ θὰ ἴδυνατο ἐπιτυχῶς νὰ διαπλεύσῃ τὴν διώρυγα καὶ αἱ ἀρμόδιαι 'Ἀρχαι ἐπεβεδαίωσαν δοτὶ τὸ πλάτος τοῦ σκάφους ύπὸ ἔρμα, εἰς τὸ ὑψος τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, δὲν ὑπερέβαινε τὸ μέγιστον ἐπιτρεπτὸν δρίον.

«Οταν, δῶρος, ἡ ἑταῖρια Νομικοῦ ὑπέβαλλεν ἐπισήμως αἴτησιν διελεύσεως, ἀνεφύν ἐν νέον πρόβλημα. Τὸ μέγιστον ἐπιτρεπτὸν μῆκος ήταν 1.000 πόδες, ἐνῷ τὸ «Βασιλεὺς 'Αλέξανδρος ὁ Μέγας» ἔχει μῆκος 1.071 ποδῶν.

Τελικῶς, δ. κ. Νομικός ἐπεισεῖ τὰς 'Ἀρχαῖς τῆς διώρυγος νὰ παραχωρήσουν τὴν σχετικὴν ἀδειαν, ἀλλ' ἡ αἴτησίς του, δοτὶς τὸ σκάφος προσδεθῆ εἰς δύο ρυμουλκά — ἐν εἰς τὴν πρώτων καὶ ἐν εἰς τὴν πρώτην — ἀπεριφίθη ύπὸ τῶν πλοηγῶν τῆς διώρυγος διὰ τεχνικούς λόγους.

「Ως γεγονός, τὰ δύο ρυμουλκά συνώδευσαν τὸ σύντερ - τάνκερ καθ' ὅλην τὴν διάδρομην, ἀλλ' ἀπόλως μετέφεραν τὰ σχοινία προσδέσεως διὰ τὴν χρησιμοποίησίν των εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης. Δέον νὰ σημειωθῇ, δοτὶ εἶχε προκαταβολικῶς συμφωνηθῆ ἡ διακοπὴ τοῦ διάπλου εἰς περίπτωσιν ισχυρῶν ἀνέμων ἢ ὁμίχλης.

Συμφωνηθέντων τῶν συνθηκῶν διελεύσεως καὶ ἀφοῦ οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπεδέχθησαν τοὺς συνήθεις δρους ἀσφαλισεως, οὐδὲν κῶλυμα προέκυπτε καὶ τὸ σκάφος κατημύθη εἰς Πόρτ Σαΐδ τὴν πρώταν τῆς 14ης Σεπτεμβρίου.

«Ἄπο τὴν πρώτην στιγμήν, μὲ εύχαριστον

ἐκπληξιν διεπίστωσα τὸν ἔξαρτον τρόπον χειρισμοῦ τοῦ σκάφους» εἶπεν δ. κ. Νομικός. «Αἱ ἀρχαὶ εἶχον καθορίσει βύθισμα 24,5 ποδῶν πρώταν καὶ 26 ποδῶν πρόμυθεν, ἀντὶ τῶν 26 καὶ 30 ποδῶν ἀντιστοίχως ἀρχικῶς, διότι οἱ πλοηγοὶ ἐξέφρασαν ἀνησυχίας διὰ τὸ ἐνδεχόμενον αὐξῆσεως τοῦ βύθισματος (square) κατὰ τὸν διάπλουν, ἡ ὅποια, δῶρος, αὐξῆστις ἀπέδειχθη ἐν τῇ πράξει ἐλαχιστῇ. 'Επὶ πλέον, τὸ σκάφος παρέμεινεν εἰς τὸ μέσον τοῦ διαύλου καθ' ὅλην τὴν διαδρομὴν καὶ ἀπῆτηξεν ἐλάχιστοι χειρισμοὶ τοῦ πηδαλίου, τοῦ ὄποιου ἡ κλίσης οὐδέποτε ὑπερέβη τὰς 10 μοίρας, ἔξαιρετε τῆς διελεύσεως καμπῶν ἐντὸς τοῦ διαύλου».

Ο διάπλους ἀπέδειξεν ἐμφανῶς τὴν διάφορον διαγωγὴν τῶν πλοίων ἐντὸς τῶν περιωρισμένων ύδατων τῆς διώρυγος, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν πλοῦν εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας, συνέστησε δὲ ὅπως τὸ φαινόμενον αὐτὸν ἀποτελέσῃ τὸ θέμα ἐνδελεχούς μελέτης.

Περιέγραψεν δ. κ. Νομικός τὴν συνεργασίαν τῶν ἀρχῶν τῆς διώρυγος «ἔξαρτετον» καὶ τὰς πλοηγικὰς ὑπηρεσίας «ύψηλού ἐπιπέδου». 'Επίστης, ηγαριστής τὸν πλοιοκτήτην, κ. Πέτρον Νομικόν, διότι τοῦ παρεχώρησεν «έν λευκῷ» τὴν ἀδειαν διαπραγματεύσεων μὲ τὰς ἀρχὰς τῆς διώρυγος καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν σχετικῶν μὲ τὸν διάπλουν θεμάτων.

«Τόσον ἐντυπωσιακός ἦτο διάπλους — προσέθηκεν δ. κ. Νομικός — ὕστε ἡρώτησα τὰς ἀρχὰς τῆς διώρυγος «ἔξαρτετον» καὶ τὰς πλοηγικὰς ὑπηρεσίας «ύψηλού ἐπιπέδου». 'Επίστης, ηγαριστής τὸν πλοιοκτήτην, κ. Πέτρον Νομικόν, διότι τοῦ παρεχώρησεν «έν λευκῷ» τὴν ἀδειαν διαπραγματεύσεων μὲ τὰς ἀρχὰς τῆς διώρυγος καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν σχετικῶν μὲ τὸν διάπλουν θεμάτων.

Δὲν ἀποτελεῖ ἐκπληξιν τὸ γεγονός δοτὶ μεγάλη ναυτιλιακὴ ἑταῖρια ἥλθεν εἰς ἐπαφήν μετὰ τοῦ κ. Νομικοῦ διὰ νὰ πληροφορηθῆ τὰς ἐντυπωσίεις τοῦ ἀπὸ τὸ διάπλουν. Οὔτος δὲ ἀνένι δισταγμοῦ ἐδήλωσεν ὅτι θὰ ἥτο πρόθυμος νὰ ἐπαναλάβῃ τὴν προσπάθειαν.

Ίδιαίτεραν Ικανοποίησιν ἡσθάνθη δ. κ. Νομικός διὰ τὴν συμμετοχὴν του εἰς τὸν διάπλουν τοῦ «Βασιλεὺς 'Αλέξανδρος ὁ Μέγας», λόγῳ τοῦ γεγονότος δοτὶ ἐγεννήθη εἰς 'Ισμαπλίδιαν καὶ προέρχεται ἐκ μᾶς τῶν πλαισιοτέρων ἐλληνικῶν οἰκογενειῶν τῆς Αίγυπτου — χαρακτηριστικὸν εἶναι, δοτὶ ὁ πάππος του συνειργάθη μετὰ τοῦ Φερδινάνδου Λεσέφ, κατασκευαστοῦ τῆς διώρυγος.



Σειρῆνες Πλοίων
Κατασκευῆς τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων KOKOUMS

Άντιπροσωπεία & Παρακαταθηκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΣΣΥΣ
ΤΗΛ. 4178.573 - 4171.889

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 210

PHONE: 376545

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

12TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΔΙΕΤΥΠΩΘΗ ΝΕΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Αἱ ἐπενεχθεῖσαι τροποποιήσεις

Διετυπώθη ἑκ νέου τὸ σχέδιον νόμου ἐπερὶ τῶν ὑπὲρ τοῦ NAT εἰσφορῶν καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου αὐτοῦ, μετὰ εὐρεῖαν συζήτησιν τῶν ἐπὶ τοῦ προηγουμένου νόμου παρατηρήσεων τῆς 'Ενδιάσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς ΠΝΟ.

'Ἐν σχέσει μὲ τὸ προηγούμενον, τὸ νέον σχέδιον παρουσιάζει τὰς ἔξης διαφοράς:

- Προσετέθη νέα διάταξις, καθ' ἥν τὰ ἐπιδόματα ἡ δώρα περὶ ὃν τὸ ἄρθρον 16 τοῦ Νόμου 152)74 θά ἐκφράζονται εἰς ποσοστὰ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, 'Ἐπ' αὐτοῦ ἡ 'Ενδιάσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς ζητήσεις ὅπως ὁ ὑπολογισμὸς τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτήτων καὶ ναυτικῶν γίνεται ἐπὶ τοῦ ὄργανικοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ νὰ μὴ ὑπολογίζωνται τὰ δώρα, τὰ ἐπιδόματα, αἱ Κυριακαὶ κλπ., διότι τούτο θὰ ἐπέφερε δυσκολίας εἰς τοὺς σχετικοὺς ὑπολογισμούς.
- 'Ἐτροποποιήθη ἡ διάταξις ὡς πρὸς τὸν τρόπον καθετηρισμοῦ τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ NAT. Οὕτω, διὰ τὰ πλοῖα κάτερ τῶν 1.500 κόρων αἱ εἰσφοραὶ θὰ καθορίζονται δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας, ἐῳδὸς διὰ τὰ πλοῖα ἀνω τῶν 1.500 κόρων αἱ εἰσφοραὶ θὰ καθορίζονται διὰ τὸν μόνον.
- 'Ἀπηλείθη ἡ διάταξις τοῦ προηγουμένου σχέδιον νόμου, διὰ τῆς δόποις προεβλέπετο ὅτι διὰ πλοῖα ἀνω τῶν 30.000 κόρων, πλὴν τῆς τακτικῆς των εἰσφορῶν, θὰ καθωρίζετο καὶ πρόσθετον τέλος, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ

Τὸ διατυπωθὲν νέον σχέδιον νόμου ἐπερὶ τῶν ὑπὲρ τοῦ NAT εἰσφορῶν καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου αὐτοῦ, ἔχει ὡς ἔξης:

"Ἄρθρον 1

Τακτικαὶ εἰσφοραὶ

1. Οἱ ναυτικοὶ, μέλη συγκεκριτημένου πληρώματος 'Ελληνικοῦ πλοίου καὶ ἀντιστοίχως οἱ πλοιοκτήται τούτου καταβάλουν τακτικὰς μηνιαίας εἰσφοράς ὡς ἀκόλουθως:
 - α) Τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἔχουν ὀλικὴν χωρητικότητα μέχρι καὶ 25 κόρων οἱ μὲν ναυτικοὶ πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (5%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, δὲ πλοιοκτήτης ἔξι ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (6%) ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τούτου.
 - β) Τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἔχουν χωρητικότητα ἀνωτέραν τῶν 25 κόρων μέχρι 1.500 οἱ μὲν ναυτικοὶ ὀκτὼ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (8%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, δὲ πλοιοκτήτης δέκατοι ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (10%) ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τούτου.
 - γ) Πάντων τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἔχουν ὀλικὴν χωρητικότητα ἀνωτέραν τῶν 1.500 κόρων οἱ μὲν ναυτικοὶ ὀκτὼ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (8%) ἐπὶ τοῦ μισθοῦ των, δὲ πλοιοκτήτης ἔπι τοῦ μισθοῦ τούτου (11%) ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τούτου.
2. 'Ὕπὸ τὸν περιορισμὸν τοῦ ἐπομένου ἐδαφίου ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεούται εἰς τὴν καταβολὴν πρὸς τὸ NAT τῆς ίδιας αὐτοῦ εἰσφορᾶς ὡς καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὸ σύνολον τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου καὶ τοὺς ἐπὶ πλέον αὐτῆς ναυτολογημένους "Ελληνας

ναυτικοὺς δι' ὅλον τὸν χρόνον τῆς ίσχύος τοῦ ναυτολογίου καταργουμένης πασῆς οἰκονομικῆς κυρώσεως κατὰ τοῦ πλοίου λόγῳ ἀλληποτίου συνθέσεως πληρώματος.

'Ἐν περιπτώσει ἀργίας τοῦ πλοίου, ἢτις θεωρεῖται ὑπάρχουσα μόνον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν πρὸς τὸ NAT εἰσφορῶν ὅταν τὸ πλοίον διατηρῇ ὀλιγώτερον τοῦ ἐνὸς τετάρτου τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, αἱ πρὸς τὸ NAT εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ ναυτολογημένου μόνον πληρώματος δι' ὅσου χρόνον διαρκεῖ δι' ἕκαστον ναυτικὸν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως αὐτοῦ.

3. Δι' ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT ἐγκρινομένων ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτρέπεται νὰ αὐξομοιούνται αἱ ἐν παρ. 1 ἐδάφια α' καὶ β' τοῦ παρόντος ἀρθρου εἰσφοραὶ καὶ νὰ καθορίζονται ἀλλοί ἡ κλίμαξ χωρητικότητος καὶ αἱ κατηγορίαι τῶν πλοίων διὰ τὰς ἔξι αὐτῶν μέχρι 1.500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

4. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὑπὲρ NAT εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ τῆς παρ. 1 καὶ τὴν εἰσπραξίν αὐτῶν ἐπιτρέπεται ὅπως δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ ἐκφράζονται εἰς ποσοστὰ τὰ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ἐπιδόματα ἡ δώρα περὶ ὃν τὸ ἄρθρον 16 τοῦ Ν.Δ. 152)1974.

"Ἄρθρον 2

Διοικητικὸν Συμβούλιον

1. Τὸ Ν.Α.Τ. διοικεῖται ὑπὸ Διοικητικοῦ Συμβουλίου συγκροτουμένου δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δημοσιευμένης εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυριερήσεως καὶ ἀποτελουμένου ἐκ τοῦ Προέδρου καὶ δέκα μελῶν.
2. 'Ως μέλη ὄριζονται:

- α) Εἰς ειδικὸν περὶ τὰ ἀσφαλιστικά.
- β) Εἰς ἀνώτερον ὑπάλληλος τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ὄριζόμενος ὑπὸ τῆς διοίκησεως αὐτῆς.
- γ) Τέσσαρες ἐφοπλισταὶ ἔξι ὥν δύο τῶν πλοίων ἦρουν καὶ ὑγροῦ φορτίου ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόρων.

ρων, εἰς τῶν ἀντιστοίχων πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 3.000 κόρων καὶ εἰς τῶν ἐπιβατηγάδων πλοίων.

δ) Τρεῖς ναυτικοὶ ἔξι ὥν δύο ἀξιωματικοὶ καὶ εἰς τῶν κατωτέρων πληρωμάτων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ε) Εἰς συνταξιούχος τοῦ NAT.

3. 'Ο ἐκ τῶν μελῶν εἰδικὸς περὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ ἐπιλέγεται ἐλευθέρως ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ, τὰ δὲ ὑπὸ στοιχεία γ', δ' καὶ ε' τῆς προηγουμένης παραγράφου μέλη ἐκλέγονται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ ἐκ τριπλασίου ἀριθμοῦ ἐφοπλιστῶν, ναυτικῶν καὶ συνταξιούχων τοῦ NAT ὑποδεικνυμένων ὑπὸ τῶν οἰκείων καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 'Υπουργοῦ μᾶλλον ἀντιπροσωπευτικῶν 'Οργανώσεων αὐτῶν.

'Ἐν περιπτώσει παραλείψεως ὑποδειξέως παρὰ τῶν οἰκείων ὄργανώσεων ἐντὸς εἰκοσινήμερών ἀφ' ἡς ζητηθούν παρὰ τοῦ 'Υπουργοῦ, οὓς δύνανται νὰ προδῷ εἰς τὸν διορισμὸν τῶν ὡς ἄνω μελῶν κατ' ἐλευθέρων ἐλογήν.

4. Τοῦ Προέδρου καὶ ἔκαστου τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. ὄριζονται ἀναπληρωταί, κεκτημένοι τὰς ίδιότητας τοῦ ἀναπληρουμένου.

5. Δὲν διορίζεται οὔτε δύνανται νὰ ἀποτελῇ μέλος τοῦ Δ.Σ.:

α) 'Ο μὴ συμπληρώσας τὸ 25ον ἔτος τῆς ἡλικίας του.

β) 'Ο ἀνίκανος νὰ ἀναλάβῃ ἡ νὰ διατηρῇ δημόσιον λειτούργημα.

γ) 'Ο μὴ ἔχων ἡ παύσας νὰ ἔχῃ δριστικῶς τὴν ίδιότητα ὑφ' ἡ διωρίσθη.

δ) 'Ο ναυτικὸς δ μὴ κεκτημένος δεκαετῆ ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. ἐκτίπουσι τὴν ίδιότητὸς των ταύτης κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ.

6. Πάντα τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ., καὶ οἱ ἀναπληρωταί τούτων διορίζονται ἐπὶ διετὴ θητείᾳ, παρατεινομένη μέχρι τοῦ διορισμοῦ ἡ ἐκλογῆς τῶν ἀντικαταστατῶν αὐτῶν οὐχὶ διὰ πέραν τοῦ τριμήνου ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς θητείας των.

'Ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ διατελοῦντες ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ πασόντος νόμου καὶ ἐφεδῆς μέλη τοῦ Δ.Σ. ἐπὶ δύο ἐν συνεχείᾳ πλήρεις θητείας δὲν δύνανται νὰ δρίζονται ἐκ τρίτου ὡς τακτικὰ ἡ ἀναπληρωματικὰ μέλη αὐτοῦ.

7. Χρέες Γραμματέως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐκτελεῖ εἰς ἐπὶ διαθυμῷ τοῦλάχιστον 8φ μόνιμος ὑπάλληλος τοῦ NAT δριζόμενος μετὰ τοῦ ἀναπληρωτοῦ του διὰ πρά-

ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΡΙΟΝ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ νεόδμητον μέγαρον πολυτελοῦντας κατασκευῆς μὲ ἀπάντας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις κείμενον ἐν Πειραιεῖ ἐπὶ τῶν δύων Φιλελλήνων 12 καὶ Νοταρᾶ 135 εἰς περιοχὴν Τελωνείου Πειραιῶς καὶ εἰδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED, ὡς καὶ ἐτέρων Τοσπεζῶν BANK OF AMERICA, Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, NATIONAL OF GREECE SHIPPING BRANCHE, 'Ιονικῆς καὶ Λασιθίκης Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, 'Εμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος Ναυτιλιακῶν NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.), κατάλληλον ἀποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις.

Εἰδικώτερον ἐνοικιάζονται: ὑπόγειος αἴθουσα (145.38 Μτ) ισόγειος αἴθουσα - κατάστημα (141 Μτ) μετὰ μεσοπατώματος αἴθουσας διοσφοι Α, Β, Γ, Δ καὶ Ε ἀνά (232 Μτ) ἔκαστος ὡς καὶ αἴθουσα - δροφος Σ.Τ. (156.16 Μτ).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Μιχαὴλ Δημ. Παπαθανασίου, δικηγόρον, δόδος Γαμβέττα 12, 'Αθῆναι, τηλ. 618-640 καὶ 623-977 δρα 6—8 μ.μ.

ξεως του Προέδρου του Δ.Σ.

8. Έν περιπτώσει σοδαράς παραβάσεως τών καθηκόντων του υπό μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται τούτο νὰ ἀπαλλάσσεται αὐτών κατόπιν ἀποφάσεως του 'Υπουργού μετ' εἰσήγησιν του Διοικητικού Συμβουλίου.

Ός παράβασις θεωρεῖται καὶ ή μὴ προσέλευσις ἄνευ ἀποχρώντος λόγου εἰς τέσσαρας ἐν συνεχείᾳ συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου.

9. Τὸ Δ.Σ. εύρισκεται ἐν ἀπαρτίδι παρόντων του Προέδρου καὶ ἔξι τούλαχιστον μελῶν ἐν οἷς δέσον νὰ περιλαμβάνωνται εἰς ἑκάτην ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγού Ναυτιλίας καὶ εἰς ἑκάτην ναυτικῶν. 'Ἐν ισοψηφίᾳ ὑπερισχύει ἡ γνώμη ὑπέρ ής ἐδόθη ἡ ψήφος του Προέδρου.

10. Περὶ τῶν συζητήσεων του Δ.Σ. τηροῦνται πρακτικά, μερίμνη τοῦ Γραμματέως, ὑπογράφομενα ὑπὸ τοῦ Προέδρου, τῶν παρισταμένων μελῶν, τοῦ ἐπιτρόπου καὶ τοῦ Γραμματέως.

11. Τῶν συνεδριάσεων του Δ.Σ. συμμετέχει καὶ ὁ Διευθυντής του NAT ἄνευ ψήφου ὡς ὑπεύθυνος γενικός εἰσηγητής τῶν εἰσαγομένων πρὸς συζήτησιν θεμάτων τῆς γνώμης του σημειούμενης εἰς τὰ πρακτικά τὰ ὅποια ὑπογράφει καὶ οὗτος.

12. Τὸ Δ.Σ. δύναται νὰ ἀναθέτῃ μετ' ἔγκρισιν τοῦ 'Υπουργού εἰς εἰδικά ἡμεδαπά ἢ ἀλλοδαπά πρόσωπα ἢ εἰδικούς ἡμεδαπούς ἢ ἀλλοδαπούς 'Οργανισμούς τὴν ἐρευναν, μελέτην καὶ εἰσηγησιν ἐπὶ συγκεκριμένων θεμάτων, γενικῶν ἢ ειδικῶν, τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν καθορίζομένης δι' ἀποφάσεως του Δ.Σ. ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ.

Άρθρον 3

Καταργούμεναι διατάξεις

1. 'Απὸ τῆς ἐνάρξεως ισχύος τοῦ παρόντος νόμου καταργοῦνται:

α) Τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Ν.Δ. 2651(1953) «Περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων», ὡς πρὸς τὰς ἐπιβαλλομένας κυρώσεις διὰ τοὺς ἐκ τῆς ὄργανος συνθέσεως τῶν πλοίων ἐλλείποντας ναυτικούς.

β) Αἱ παρ. 1 καὶ 11 ὡς αὗται ἐτροποποιήθησαν διὰ τοῦ ἄρθρου τοῦ Ν.Δ. 3539) 1956, τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ Ν. 3170(1955) «Περὶ NAT».

γ) Τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Ν.Δ. 152(1974) ὑπὸ τὴν ἔξαρτεσιν τῆς λειτουργίας τοῦ δι' αὐτοῦ ὄριζομένου Διοικητικού Συμβουλίου μέχρι τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος νόμου ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού τῆς συγκροτούσης τὸ νέον Διοικητικὸν Συμβούλιον.

'Η ἐπίδοσις τοῦ "Ελληνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἀναγνωρίζεται διεθνῶς. 'Η φράσης «The Greeks know how to run a ship» ἔχει καταστῆ ἀξιωμα. Τὸ ἀποδεικνύοντας οἱ πολλοὶ 'Ελληνες οἱ ὄποιοι ἐπανδρώνουν ξένας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις καὶ, δρασκελίζοντες τὰς βαθμίδας τῆς ὑπερεσιακῆς ιεραρχίας, φθάνουν εἰς τὴν κορυφήν. Τοὺς διακρίνει ἡ εὔστροφος ἀντίληψις καὶ ἡ πρωτόδουλος δραστηριότης μας.

Μεταξὺ τῶν ἐκλεκτῶν τέκνων τῆς πατρίδος τὰ ὅποια τιμοῦν τὸ ὄνομά Της εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, συγκαταλέγεται καὶ ὁ ναυπηγός - μηχανικός, κ. Στέφανος Ε. Καρίκας,



ὅστις ἀφοῦ ἐπὶ μακρὸν ἐθήτευσαν εἰς διαφόρους ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τῆς Ἀμερικῆς —διετέλεσε καὶ προϊστάμενος τοῦ τμήματος νεοτεύκτων τῆς ἐταιρίας «Σέρες», τοῦ κ. Γ. Λιβανού, διὰ λογαριασμὸν τῆς ὥποιας ὑπερεδομῆκοντας μπάλκι κάρριερ εἰναυπηγήθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν — διωρίσθη προσφάτως ἀντιπρόδορος τοῦ ἐταιρικοῦ ὀμίλου «Μαρίν Τράνσπορτ Λάινς», ἐλεγχομένου ἐξ ὀλοκλήρου ὑπὸ τοῦ μεγαλύτερου μεταφορικοῦ ὄργανος εἰς τὸν κόσμον, «Τζένεραλ Αμερικαν Τράνσπορτεσ» (GATX).

'Ως ἐδήλωσεν ὁ πρόεδρος τῆς «Μαρίν Τράνσπορτ Λάινς», κ. Φ. Σ. Σέρμαν, ὁ διορισμὸς τοῦ κ. Καρίκα ὡς προϊσταμένου ἀ-

πασῶν τῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ ὄμιλου ἀποτελεῖ θετικὸν δῆμαρ πρὸς τὴν διεύρυνσιν τῶν δραστηριοτήτων τῆς ἐταιρίας εἰς τὸν χώρον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ πρὸς νέας κατευθύνσεις.

'Ο κ. Καρίκας εἶναι ἀπόφοιτος τῆς 'Αμερικανικῆς Ακαδημίας 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Εφοίτησεν, ἐπίσης εἰς τὸ Τεχνικὸν 'Ινστιτούτον Φράνκλιν, τὸ 'Ινστιτούτον Λόουελ, τὸ 'Ινστιτούτον Τεχνολογίας τῆς Μασσαχουσέτης (τὸ γνωστὸν «Ἐμ 'Αϊ Τί») καὶ τὸ 'Ινστιτούτον Ερευνῶν Πλαστικῶν Βιομηχανιῶν.

«'Η ἐμπειρία τοῦ κ. Καρίκα περὶ τὰ ναυτιλιακά θὰ ἀποτελέσῃ πολύτιμον παράγοντα σὸν ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν δραστηριοτήτων τοῦ ὄμιλου πρὸς τὴν κατευθύνσεις καὶ τὴν ἔξευρεσιν τρόπων μειώσεως τοῦ κόστους καὶ αὐξήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν πελατείαν μας», εἶπεν ὁ κ. Σέρμαν. «'Η διεθνῆς ναυτιλία ἀντιμετωπίζει διαρκῶς μεγαλύτερας εὐθύνας εἰς τὴν προσπάθειάν της νὰ καλύψῃ τὰς διαφοροποιουμένας παγκοσμίους μεταφοράς τῆς σημειωνῆς περιπλόκου, ἀπαιτητικῆς, καταναλωτικῆς κοινωνίας».

'Η GATX κατέχει ἡ διαχειρίζεται στόλον ἐξ 79 σκαφῶν, 4,1 ἑκατ. τόννων καὶ ἔχει ὑπὸ παραγγείλαν ὅκτω σκάφη 2,45 ἑκατ. τόννων. Μέσω τῆς «Μαρίν Τράνσπορτ Λάινς», παρέχει τὰς ὑπηρεσίας τῆς ὡς θαλάσσιος μεταφορέως εἰς τοὺς μεγαλύτερους εἰσαγωγεῖς πετρελαίου, χάλιβος, χημικῶν καὶ ὄλων πρώτων ύλων ἀνά τὸν κόσμον.

Εἰς τὸν «Ομίλον Μαρίν Τράνσπορτ Λάινς» περιλαμβάνονται γνωσταὶ ἐταιρίαι, ὡς αἱ «Μαρίν», «Οσδέγκο» καὶ «Τρίνιτο».

Είναι ἡ ἀρχαιοτέρα ναυτιλιακή ἐπιχείρησις εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀσχολουμένη εἰς τὰς παρακτίους καὶ διεθνεῖς μεταφορές.

'Η GATX χρηματοδοτεῖ ἐμπορικάς καὶ βιομηχανικάς ἐπιχειρήσεις, εἰς τὴν Βόρειον 'Αμερικὴν καὶ ἄλλας χώρας. Κατέχει καὶ διαχειρίζεται στόλους ὀλοκλήρους σιδηροδρομικῶν ὄχημάτων, ποντοπόρων πλοίων καὶ πλοίων ἀσχολουμένων εἰς μεταφοράς ἐντὸν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Διαθέτει ἀκράποις σταθμούς ἐκφορτώσεως ύγρων χόδην φορτίων, κατασκευάζει βαρέα μηχανήματα καὶ μεταφορικά μέσα, παρέχει οἰκονομικάς ὑπηρεσίας μέσω σφαλιστικῶν ὄργανοισμῶν, τραπεζῶν καὶ ἐνεγγύους πιστοδοτήσεις.

«Ἄξιος 'Ελλην καὶ ἐπιστήμων ὁ κ. Καρίκας ἐπέτυχε νὰ ἀναλάβῃ τὴν ειδύνην τῆς διαχειρίσεως ἐνὸς κολοσσιούς ὄργανοισμού, ὡς ἡ GATX. 'Ημεῖς, ὡς συμπατριώται του εἰμεθα ὑπερήφανοι.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

'Η παρουσία τοῦ "Ελληνος"

Ο κ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ. ΚΑΡΙΚΑΣ

ΚΑΤΕΛΑΒΕ ΠΡΟΕΧΟΥΣΑΝ ΘΕΣΙΝ

LADY ON THE GO.

Port time is often measured in hours . . . and delay can turn profit into loss. You have no time for the supplier who can't deliver.

So we stock lubes in drums at over 350 ports, in bulk at more than 100. Port reps follow ship movements and try to anticipate them. Trucks and barges are primed for fast delivery of the grades you need, when you need them.

Details are in PORTS, SUPPLIES AND SERVICES . . . our handbook that tells all about our quality products and service around the world. Get your copy, and see what's offered under The Sign of Service.



THE SIGN OF SERVICE



P. O. BOX 4797

TELEX 570909

S. A.



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN

FAROS & Co. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 28829 - 26057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Γ'ΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 96508

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ - Κ. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

AFTER HRS TEL. 976480

AFTER HRS TEL. 496010

- ◆ 'Αποκλειστικοὶ τροφοδόται Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ 'Αγγλίας.
- ◆ Παράδοσις ἐφοδίων ἐκτὸς περιοχῆς λιμένος δι' ἐλικοπτέρου καὶ πλοιαρίου.
- ◆ Κατ' εὐθείαν εἰσαγωγεῖς ἔλληνικῶν προϊόντων.
- ◆ Σιγαρέττα καὶ οίνοπνευματώδη ποτά. 'Ελεύθερα δασμοῦ.
- ◆ 'Αντιπρόσωπος ἐν Ἀθήναις ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - Τηλέφωνον 7703798
- ◆ SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- ◆ GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

OUR MOTTO

HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ,

ΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ ΚΑΙ Ο Ο. Λ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τὸ θέμα τῆς ναυπηγεσπισκευαστικῆς βιομηχανίας τείνει νὰ καταστῇ διαμάχῃ μεταξὺ Ο.Λ.Π. καὶ ἐπιχειρηματιών τοῦ κλάδου, ἐνῷ ὁ ἀμόδιος κρατικὸς φορεὺς ἀρκεῖται εἰς τὸ νὰ συγκρατῇ ὄμδας ἔργασιας διὰ τὴν μελέτην τοῦ διοῦ θέματος, χωρὶς νὰ ἔχῃ καταλήξει εἰς συγκεκριμένας θέσεις, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ χάνεται πολύτιμος χρόνος καὶ σημαντικὸν συνάλλαγμα, τοῦ ὅποιου τόσην ἀνάγκη ἔχει ὡς οἰκονομία μας.

Οὐτὼ αἱ μὲν ναυπηγεσπισκευαστικαὶ μονάδες τῆς περιοχῆς Περάματος, ὅπου εἶναι συγκεντρωμένον σημαντικὸν τμῆμα τῆς βιομηχανίας αὐτῆς, διαμαρτύρονται ὅτι ὁ Ο.Λ.Π. μὲ τὴν ἀκολουθυμένην πολιτικὴν τοῦ ἐμποδίζει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἑκὲν ἐγκατεστημένων μονάδων καὶ ἀπειλούν μὲ ἀναστολὴν τῶν ἔργασιῶν των, ἐνῷ ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν ὁ Ὀργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς εἶναι ἀποφασισμένος, προκειμένου νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ προγράμματά του, νὰ ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Περάματος. Φθάνομεν δηλαδὴ εἰς ἐν σημεῖον εἰς τὸ ὅποιον οὔτε αἱ κατασκευαστικαὶ μονάδες ἡμποροῦν νὰ προγραμματίσουν καὶ ἀνάπτυξουν περαιτέρω δραστηριότητας ἄλλ' οὔτε καὶ ὁ Ο.Λ.Π. ἐφ' ὅσον ἥθελε παραστῆσαι ἡ ἐκρεμότης τοῦ προβλήματος, νὰ ἡμπορῇ νὰ πραγματοποιήσῃ τὰ σχέδιά του, ποὺ ἔχουν ὡς ἀντικείμενον στόχουν τὴν αὔξησιν τῆς ικανότητος τοῦ λιμένος καὶ τὸν ἀκούγχρονισμὸν τῶν λειτουργιῶν του.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ Ο.Λ.Π. προκειμένου νὰ παρακινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν εἰς τὸ Πέραμα ἐγκατεστημένων μονάδων διὰ νὰ μεταφερθοῦν εἰς ἄλλην θέσιν τὴν πρόθετην εἰς τὴν ἀπαλλοτρίων σημαντικῆς ἔκτασεως εἰς Κυνοσούραν Σαλαμίνος, τὴν ὅποιαν καὶ παρασχωρεῖ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους νὰ ἀναπτύξουν ἑκεῖ τὰς δραστηριότητάς των, πλὴν δῆμος τὸν εὑρεν ἀνταπόκρισιν. Εἰς τὰ πλασία αὐτῆς τῆς ἐπιδιώξεως τοῦ ὁ Ο.Λ.Π. καθώρισε μάλιστα εἰς ἀπαγορευτικὰ ὑψη τὰ μισθώματα χρήσεως αἰγαλαῖοῦ.

Συμφώνως πρὸς τὰ σχέδια τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περάματος καὶ κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς θὰ κατασκευασθοῦν κρηπιδώματα καὶ προβλήτες, σταθμὸς κοντέινερς καὶ ἀποθηκευτικοὶ χώροι διὰ τὴν μελλοντικὸν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος. 'Η κατασκευὴ τῶν ἔργων αὐτῶν θὰ ἐπιτευχθῇ δι' ἐπιχωματώσεων εἰς δάθος 700 περίπου μέτρων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς.

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ναυπηγεσπισκευαστικαὶ μονάδες τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς ὑποστηρίζουν ὅτι τὰ ὑψηλὰ μισθώματα χρήσεως αἰγαλοῦ πλήττουν σοθισμῶν αὐτὰς καὶ παρεμβάλλουν σημαντικά ἀμπόδια εἰς τὴν ἀνάπτυξιν των. 'Ἐξ ἄλλου ἡ μετεγκατάστασίς των εἰς Κυνοσούραν ἀφ' ἐνὸς μὲν θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σημαντικὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους παραγωγῆς καὶ ἀφ' ἔτερου αἱ ἑκεῖ γεωγραφικαὶ καὶ καιρικαὶ συνθήκαι εἶναι ἀκατάλληλοι.

Περαιτέρω ζητοῦν νὰ ἀποσαφηνισθῇ τὸ θέμα τῆς μετεγκατάστασέως των, τὸ ἀβέβαιον τῆς ὅποιας κωλύει, ὡς εἶναι φυσικὸν τὴν ἀνάπτυξιν των καὶ τὸν οἰουνδήποτε προγραμματισμὸν, νὰ ἀφεθῇ ἔλευσέρα η ἀνάπτυξις τῶν ναυπηγείων καὶ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἐγκατάστασίς δεξαμενῶν, η λειτουργία τῶν ὅποιων ἀποτελεῖ προνύμιον τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ μεγάλης ναυπηγικῆς μονάδος.

ΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ

Συνυφασμένον μὲ τὸ ἐπισκευαστικὸν πρόβλημα είναι καὶ ἑκεῖνο τῶν δεξαμενῶν. Αἱ σήμερον λειτουργοῦσαι εἰς τὴν περιοχὴν Πειραιῶς δεξαμεναὶ κρίνονται ὡς τελείως ἀνεπαρκεῖς, ἀφοῦ μόνον εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ νὰ εἰσέλθῃ ἐν πλοίοις ἀπατεῖται τούλαχιστον χρονικὸν διάστημα ἐνὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς αιτήσεως.

Τὴν διαπίστωσιν αὐτὴν ὑπεργάμισε καὶ ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Παν. Ἀθανασιάδης εἰς προσφάτους, ἐπὶ τοῦ θέματος, δηλώσεις του ὅστις, μεταξὺ ἄλλων, ἀνέφερε καὶ τὰ ἔξης:

1. Εἰναι διαπιστωμένον ὅτι αἱ ὑφιστάμεναι δεξαμεναὶ τοῦ Ο.Λ.Π. δέν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν ἰκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγεσπισκευῶν. Κατόπιν τούτου ἐπιβάλλεται ἡ λειτουργία καὶ ἄλλων πλωτῶν δεξαμενῶν, ἐκ τῶν ὅποιων δύο ἀνυψωτικῆς ίκανότητος 6.000 - 8.000 τόνων, η μία καὶ 20.000 τόνων ἡ ἔτερα εἰς τὸν περὶ τὸν μείζονα λιμένα Πειραιῶς χώρων.

2. Κατὰ τὸν Ο.Λ.Π. κρίνεται ὡς ἐνδεδειγμένη ἡ ἀντιμετώπισις ὑπὸ τοῦ Κράτους τῆς ἐγκαταστάσεως ὥρισμένων ἐκ τῶν δεξαμενῶν καὶ εἰς ἄλλους λιμένας τῆς χώρας (ὁ Ο.Λ.Π. φρονεῖ ὅτι ἀπαιτούνται πλήν τῶν ἀνωτέρω δύο καὶ ἔτεραι 4 δεξαμεναὶ, ικανότητος 6.000, 8.000 καὶ 10.000 τόνων), ἀφοῦ είναι ὀπωσδήποτε ἀδύνατος ἡ ἐγκατάστασις ὅλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, δεδομένου ὅτι θὰ δημιουργήσῃ δυσχερείας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος εἰς τὸν τομέα τῆς κυρίας ἀποστολῆς του, η ὅποια συνίσταται εἰς τὴν ἐξυπέρτησιν τῶν πλοιών τακτικῶν γραμμῶν ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ καὶ τῶν διακομιζομένων διὰ τούτων ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ὀποίας ὁ Ο.Λ.Π. διαθέτει καὶ ὄφειλει νὰ διαθέτῃ τοὺς πόρους του.

3. 'Η ἐπιτυχῆς οἰκονομικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ ἐν λόγῳ θέματος, κατὰ τὴν ἀποφιν τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν είναι δυνατὸν νὰ γίνη ἄλλως, παρὰ μόνον ἐκ τοῦ κονδύλου τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων. Πάντως ὁ Ὀργανισμὸς εὐρίσκεται ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ ἀναλάβῃ τὰς δαπάνας προμηθείας καὶ ἐγκαταστάσεως τῶν δύο νέων δεξαμενῶν καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀναγκαιούντων ἔργων. Θὰ δηνατὸ οὕμως, ἐκ τῆς πείρας του, νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν μέριμναν λειτουργίας τῶν δεξαμενῶν τούτων, ἐφ' ὅσον

Entrust your vessels to

DICKINSON ORGANIZATION

OPERATING IN BRAZIL SINCE 1878

Steamship Agents, Brokers and Stevedores

Highly specialized staff capable of attending efficiently to everything connected with shipping activities.

Offices at Santos, São Paulo Paranaguá, Porto Alegre, Rio Grande do Sul and Vitória, and sub-agencies at all major Brazilian Ports.

HEAD OFFICE:

Agência Marítima Dickinson S/A - Santos, SP, Brazil.
Rua 15 de Novembro Nos 161/163 - P.O. Box, 210 - Santos.
Telex Number : 013-1101.

Νομικὰ Θέματα

Αμερικανική Νομολογία

ηθελεν ἀπόφασισθή ύπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ύπὸ τὸν ἀπαραίτητον δώμας ὅρον ὅπως τὰ ἔλλειμματα ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν καλύπτωνται ἐκ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων.

Ο Ο.Λ.Π. φρονεῖ ὅτι ἡ ἔγκαταστασίς τῶν ἐν λόγῳ δεξαμενῶν, ἡτὶς προϋποθέτει τὴν ἄρσιν τοῦ ὑφίσταμένου προνομίου τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, θὰ ἀποδῇ λίσταν ἐπωφελῆς διὰ τὴν ἔθυικην οἰκονομίαν, λόγῳ εἰσροής ἔνοια συναπλαγμάτου, ἐνῷ διὰ τὸ Ὀργανισμὸν οὐδὲν ὅφελος θὰ προκύψῃ, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἥδη λειτουργούσων πλωτῶν δεξαμενῶν αὐτοῦ ἐμφανίζεται παθητικόν.

Κατὰ πληροφορίας μας τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεία εἶναι διατεθειμένα νὰ ἀπολέσουν τὸ προνόμιον τῶν μόνον ὑπὲρ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐφ' ὅσον αἱ νέας δεξαμεναὶ ναυπηγηθοῦν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ Ο.Λ.Π. διὰ νὰ ίκανον ποιῆσῃ μεγαλύτερον τμῆμα τῆς ζητήσεως ἐπισκευαστικῶν ὑπηρεσιῶν φέρεται διατεθειμένος νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν ἐπὶ 24ώρου διάσεως λειτουργίαν τῶν δεξαμενῶν του, ἐφ' ὅσον εἰς τοῦ θὰ συνεφώνουν ὅλοι οἱ παράγοντες, οἱ ὅποιοι ὑπεισέρχονται εἰς τὸ κύκλωμα τῶν δεξαμενισμῶν, ἡτοὶ ἐφόπλισταί, ὑφαλοχρωματισταὶ κλάδων.

Τὸ τελευταῖον τοῦτο θέμα ἔξητάσθη κατ' ἀρχήν, εἰς σύσκεψιν ἡ ὅποια ἐπραγματοποίηθη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ γενικοῦ Διευθυντοῦ κ. Σπυρ. Σούλη καὶ εἰς τὴν ὅποιαν ἔλαθον μέρος ἐκπρόσωποι τῶν ἐνδιαφερομένων κλάδων.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ

Ο Ο.Λ.Π. ἀπέρριψεν αἵτημα τῆς ναυτικῆς ἔταιρίας «Χανδρῆς Λάινς» διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν ἐκ τοῦ διπλοῦ δικαιώματος διελέυσεως ἀλλοδαπῶν ἐπιβατῶν τοῦ κρουαζιερόπλοιου «Φιορίτα», τὸ ὅποιον προσεγγίζει εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς δι'

ἀνεφοδιασμῶν του. Οἱ συμφωνία μὲ τὸν Κανονισμὸν τιμολογίων τοῦ Ὀργανισμοῦ ἔκαστος ἐπιβάτης ἔξωτερικοῦ, διερχόμενος διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς (Ἶντράνζι) ἐπιβαρύνεται μὲ δικαίωμα διελέυσεως 12 δρ. Ἡ ἔταιρία «Χανδρῆ» ὑποστηρίζει ὅτι τὸ ὑπὸ διαχειρίσιν τῆς κρουαζιερόπλοιον «Φιορίτα» κατὰ τὴν ἔκτελεσιν κρουαζιερῶν ἀπὸ Βενετίαν προσεγγίζει εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς δύο φορᾶς, ἡτοὶ τόσον κατὰ τὴν πρὸς ἀνατολὰς πορείαν του, ὅσον καὶ κατὰ τὴν πρὸς δυσμάς πρὸς τὸν σκοπὸν ἀνεφοδιασμοῦ του εἰς καύσιμα καὶ ὕδωρ. Κατὰ τὴν ὀλιγόωρον ἔνευ παραμονὴν τοῦ σκάφους εἰς Πειραιά οἱ ἐπιβάται, ἐπωφελούμενοι τῆς εὔκαιρίας ἀποδίδαζονται, καθαρύνομενοι πάλιν μὲ νέον δικαιώματος διελέυσεως.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ Ο.Λ.Π. ὑποστηρίζει ὅτι τὸ εἰσπραττόμενον ἐν προκειμένω δικαίωμα χρήσεως τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ λιμένος ἀποτελεῖ δικαίωμα ἀνταποδοτικὸν τῶν ἔξαιρετῶν ὑψηλῶν διαπανῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ, τόσον διὰ τὴν κατασκευὴν δύο συγχρόνων ἐπιβατικῶν σταθμῶν, ὅσον καὶ διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν, συντήρησιν, φύλαξιν καὶ καθαριότητα αὐτῶν καὶ τῶν πέριξ χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, προσδιότων καὶ προκυματῶν.

Τὸ ἐν λόγῳ ὁσῆμαντον ἀνὰ ἐπιβάτην δικαίωμα ὑποστηρίζει ὁ Ο.Λ.Π., εἶναι τὸ χαμηλότερον ἔξι ὅλων τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου.

Νομίζομεν ὅτι ἡ αἰτιολόγησις τοῦ διπλοῦ δικαιώματος ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν εἶναι ἐπαρκής. Διότι, ἔναν, ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ ἀλλοδαποὶ τουρισταὶ, κατὰ τὴν ὀλιγόωρον παραμονὴν τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα, δὲν κατέλθουν αὐτοῦ, τότε ὁ Ὀργανισμὸς θὰ εἰσπράξῃ τὸ ἀπλούν δικαίωμα, ἐνῷ συγχρόνων ἡ ἀγορά τοῦ Πειραιῶς θὰ ἐποστρέψῃ τὸν μιᾶς κινήσεως, ἡ ὅποια θὰ προέκυπτεν ἀπὸ ἀγοράς τῶν ξένων τουριστῶν.

● Κρουαζιέρα ἐκ Νέας Υόρκης ἐπὶ ιταλικοῦ πλοίου.— Τραυματισμὸς ἐπιβάτου εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.— Εἰσιτήριον ἐνσωματοῦν ὅρους τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς.— Ενιαυσία παραγραφὴ τῆς ἀγωγῆς προβλεπομένη ὑπὸ τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως.— «Εγκυρος ἐφ' ὅσον περιείχετο εὐκρινῶς, κατὰ τρόπον ἐπισύροντα τὴν πρασοχὴν τοῦ ἐπιβάτου.— Αρμοδιότης ἀμερικανικῶν δικαστηρίων καὶ ἐφαρμογὴ ὑμερικανικού παρὰ ἀντίθετον ὅρου τῆς συμβάσεως.

«Η δίκη ἐφ' ἡς ἀσχολούμεθα κατωτέρω ἔχει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς πλιοκτήτας κρουαζιερόπλοιων διειθῶν περιηγήσεων ἡ ἐπιβατηγῶν πλοίων τὰ ὅποια παραλαμβάνουν ἐπιβάτας ἔξι Ἀμερικανικῶν λιμένων. Τὸ ἀντικείμενον τῆς δίκης ἡτοὶ τραυματισμὸς ἐπιβάτου τοῦ κρουαζιερόπλοιού «ΜΙΧΑΗΛ ΑΓΓΕΛΟΣ». Ο ἐνάγων Ἀμερικανὸς ὑπῆρκος, μετά τῆς συζύγου του εἴχον ἐπιβῆ τοῦ πλοίου καὶ τὴν τετάρτην ἡμέραν ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου, ἐτραυματίσθη σύνοτος λόγω θραύσεως τοῦ εἰς τὸ κατάστρωμα ἀνακλίντρου, ὅπερ κατέρρευσεν. Βραδύτερον, ὁ τραυματισθεὶς ἐπιβάτης δικίνησεν δικίνησην τῆς πλοιοκτησίας ἐνώπιον τοῦ Ανωτάτου Δικαστηρίου τῆς Πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης στηριζόμενη εἰς ἀμέλειαν τῶν πλοιοκτητῶν.

«Οι συνήθως γίνεται εἰς παρομοίας περιπτώσεις εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, κατόπιν αἱ τίτησεως τῶν πλοιοκτητῶν, ἡ δίκη μετήχθη ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου, τῆς Νέας Υόρκης. Εκεὶ οἱ πλιοκτήται ἡτησαντο τὴν συνοπτικὴν ἀπόρριψιν τῆς ἀγωγῆς λόγω παραγραφῆς, διότι δὲν ἡγερθῇ αὕτη συμφωνία πρὸς ὅρους τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, καθ' ὃν ἡ ἀγωγὴ ἔδει νὰ ἡγερθῇ ἐντὸς ἔνος ἔτους ἀπὸ τοῦ τραυματισμοῦ.

Ο ὅρος σύνοτος ἐν τῷ εἰσιτήρῳ προέβλεπεν ὅτι οἱ πλιοκτήται δὲν εὑρύνονται διὰ πάσαν ἀξίωσιν ἔξι ἀπώλειας ἡ τραυματισμοῦ, ἀν μὴ ἐντὸς ἔξι μηνῶν ἀπὸ τοῦ συμβάντος ὑποδείη ἐγγράφως αὐτῆς μετὰ πλήρων δικαιολογητικῶν εἰς τὴν πλοιοκτητηριαν ἐταίριαν ἡ τούς πράκτορας της καὶ διὰ πάσαν ἀξίωσιν ἐφ' ἡς ἐφαρμόζεται τὸ ἀρθρον 4283Α τῶν Αναθεωρηθέντων Νόμων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Ἐπίσης εἰς τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς προέβλεπεν ὅτι ἡ ἀγωγὴ ἔδει νὰ ἡγερθῇ ἐντὸς ἔνος ἔτους ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τοῦ συμβάντος, ἀλλως παραγραφούμενη.

Συνωμολογήθη ὅτι ἡ ἔγγραφος εἰδοποίησις περὶ τοῦ συμβάντος ἔδοθη ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἐπ' αὐτοῦ, ἡ ἀγωγὴ δύος ἡγέρθη μεταφορᾶς, ὅτι οἱ ὅροι καὶ συμφωνίαι τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς δὲν είχον ἐνσωματωθῆν ἐν συμβάσει τινί, διότι δὲν ἐτηρήθησαν οἱ ὅροι τῆς τοιαύτης ἐνσωματώσεως οὓς είχεν δεχθῆ προγενεστέρως ἡ νομολογία. Πράγματι, εἰς προγενεστέρων ἀπόφασιν ἀνελύοντο λεπτομερῶς οἱ δύο στίχοι τοῦ εἰσιτήρου ἐξ ἀφορμῆς τῶν ὅποιων ἀνέκυψεν τὸ θέμα τῆς ἐνσωματώσεως τῶν πολυαριθμών ὅρων καὶ συμφωνιῶν τάς ὅποιας δλαὶ αἱ ἐταίρια ἐπιβατηγῶν πλοίων περιλαμβάνουν εἰς τὰ εἰσιτήρια των.

«Ἐν Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ γράμμη ἡ διήκουσα διὰ τῶν ἀποφάσεων εἰς ἄς ἔγι-

νεν δεκτὴ ὡς σύνομος ἡ ἐνσωμάτωσις, εἶναι ὅτι ἡ ἀτμοπλοϊκὴ ἐταιρία ἐπράξεν ὅτι ἡδύνατο εὐλόγως νὰ πράξῃ, ἵνα προειδοποιήσῃ τὸν ἐπιβάτην ὅτι οἱ ὅροι καὶ συμφωνίαι ἡσαν θέματα σοδαρά τῆς συμβάσεως, θίγοντα τὰ ἐνσωμάτωσις τῶν τύπων συμβάσεως μεταφορᾶς ιοιθετέντας ὑπὸ τῆς ἐνσωμάτωσεως. Ο τύπος οὗτος προσεπιπτεῖ ἐντονώτερον εἰς τὸν ἐνδιαφερομένων καὶ μετέδινεν εὐλογώτερον εἰς αὐτὸν τὸ γεγονός ὅτι οἱ ὅροι καὶ συμφωνίαι ἡσαν σοδαρά θέματα τῆς συμβάσεως, θίγοντα τὰ ἐνσωμάτωσις τοῦ ἐπιβάτου.

Εἰς τὸν πλαισιὸν τύπων εἰσιτηρίου ὑπῆρχον εἰς τὴν ἀνα δεξιάν γωνίαν ἐντὸς πλαισίου αἱ λέξεις «Σύμβασις Μεταφορᾶς» ἀκολουθούμεναις ὑπὸ διακριτικοῦ ἀριθμοῦ καὶ εἰς τὴν κάτω δεξιάν γωνίαν ἡ ἐπικυρωτικὴ σφραγίς τοῦ ἐκδίδοντος αὐτὸν ταχειδιωτικοῦ πράκτορος. Τὰ στοιχεῖα ἐντὸς τοῦ πλαισίου ἡσαν μὲ κεφαλαῖα ἡ χονδρὸς στοιχεῖος ἐξαιρέσεις τῆς ρήτρας «Υπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἐντύπων ὅρων εἰς τὸ ἐπικάλυμμα τοῦ παρόντος εἰσιτηρίου, οἱ ὅποιοι ἀποτελούν τημῆτα τῆς συμβάσεως». Τὸ δυσδιάκριτον τῶν λέξεων τούτων ηγενόντων ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι εἶχεν συμπτυχθῆ κάτωθι μεγάλων στοιχείων. Τὰ δύο «φύλλα» τὰ ὅποια ἐκράτει ὁ ἐπιβάτης ἐφερόντων τὴν ἐπικεφαλίδα «ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑΙ» καὶ ἐπακολουθούμενοι παραγράφοι μὲ πολὺ μικρὰ τυπογραφικὰ στοιχεῖα.

Εἰς τὸν παρούσαν περίπτωσιν τὸ εἰσιτήριον ἦτο καὶ οὐσίαν τὸ αὐτό. Αἱ λέξεις «ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑΙ» σελ. 1 ἔως δέναν μὲ μικρότερα στοιχεῖα εἰς τὸ δεξιὸν κάτω τμῆμα τοῦ εἰσιτηρίου. «Υπῆρχον δύος σημαντικαὶ διαφοραὶ ἡγείμεναι εἰς τὸ δεξιὸν τῆς ΗΝΟΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑΙ» δέναν δέναν τυπωμέναι εἰς τὸ «φύλλα» προσητρημένα εἰς τὸ εἰσιτήριον, ἀλλ' ἀντιθέτως περιείχοντο εἰς τὸν μακρόστενον τευχίδιον μὲ ἔξωφυλλον περιείχοντο δὲ έξι σελίδες «ὅρων καὶ συμφωνιῶν» ἐπηκολούθειας τοῦ εἰσιτηρίου εἰς πλειόνα ἀντίγραφα.

Εἰς τὸ ἔξωφυλλον τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς μὲ λευκά γράμματα καὶ ἐπὶ βάθους κυανοῦ ὑπῆρχον αἱ λέξεις «ΙΤΑΛΙΑΝ ΛΑΪΝΣ» τὸ δυνόμα τῆς ἔταιρίας. Ακριβῶς κάτωθεν εἰς ιταλικὸν καὶ ἀγγλικὸν γλώσσαν αἱ λέξεις «Οροί τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς παρακαλοῦνται οἱ κ.κ. ἐπιβάται ν' ἀναγνώσουν τοὺς ὅρους τῆς παρούσης συμβάσεως πρὶν ἡ ἀποδεχθούν αὐτήν».

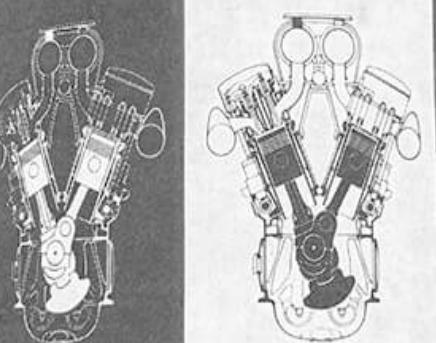
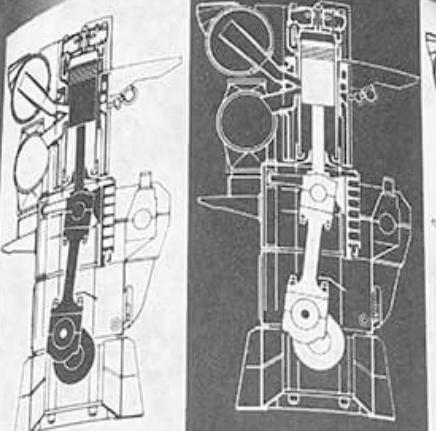
Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ τοιαύτη μορφὴ εἰσιτηρίου συνεσωμάτου προσήκοντας τοὺς διαφορὰς καὶ συμφωνίας τῆς συμβάσεως καὶ ἐφίστατ τὴν πρασοχὴν τοῦ ἐπιβάτου ἐπὶ τῆς στοιχειώτητος τῶν ὅρων καὶ συμφωνιῶν. Περαιτέρω τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν ναυτικὸν δίκαιον καταλαμβάνει καὶ ρυθμίζει τὸ εἰσιτήριον ἐπιβάτου Ἀμερικανοῦ ὑπὲρ τοῦ δικού του ἐδοθέντος ἐν Νέα Υόρκη, ὁ ὅποιος ἐτραυματίσθη εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, διαρκούσῃ κρουαζιέρας ἐπὶ ιταλικοῦ πλοίου ἀποπλεύσαντος ἐκ Νέας Υόρκης.

Ταῦτα, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι εἰδικὸς ὅρος τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς προέβλεπεν ὅτι πάσα διαφορὰ θὰ ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ ιταλικοῦ δικαίου καὶ δ' ὅγεται ἐνώπιον τῶν ιταλικῶν δικαίων εἰς τὰ εἰσιτήρια των.

Μεθ' ὁ ἀπέρριψεν τὴν ἀγωγὴν ὡς ὑποκύρωσαν εἰς παραγραφήν.

The Market Demands Both Alternatives: M.A.N. Can Supply Them

New impulse: KSZ



55A 775 kW/cyl. 45°

The (marine propulsion) market needs reliable, efficient two-stroke and four-stroke engines. This confirms once again that M.A.N. have the right approach in pushing ahead with R & D work on both systems with equal intensity. M.A.N. medium-speed four-stroke diesels cover

the power range from 1080 kW to 23850 kW. KSZ type outputs range from 7600 kW to 32400 kW. Focal points of orders in '75 are: the 52/55 A four-stroke engine developing 775 kW / cyl. and the KSZ 90/160 B two-stroke engine developing 2700 kW / cyl.



TANTEΞ A.E.

ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΔ. ΚΕΝΤΡ. 364.691
ΤΑΞ. ΘΥΡΙΣ 503 ΤΗΔ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
ΤΑΝΤΕΞ, ΤΕΛΕΞ (21) 4837

M·A·N
Diesel Engines

M.A.N at Europort 75
Stand 703, Hall N.E.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE
P. ROUSSOS - G. SIDERIS

D U R B A N

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



CABLE ADDRESS: "HERMES"
POSTAL ADDRESS: BOX 475
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181
(53.978 - 21.841 - 25.391
NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 478.734 - 53.064
(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

Ένα κάθε τόσο

“MICHELANGELO” & “RAFFAELLO”

NΑΟΙΠΟΝ πού ή αποχώρηση συνεχίζεται. Ήριν άκριδως δεκαπέντε μήνες, σε τοπες θύρα της στήλες, είχα χράξει μερικές γραμμές ένα είδος νεκρολογίας — για την αποχώρηση του ηπειρουσιανού «Φράν». Το καίμανό μου είχα τιτλοφρόνος: «Μία Κυρία άπορωρει». Για μένα είναι θρήνος και μοιράλγη: δεν δικαιούμενος πού στοιχίζων άλλοτινά τις θάλασσες, άφηνουν τη σκυτάλη και το σίδιο. Η σκυτάλη πέφτει: στο κενό, ο στίβος μένει: έργιος, διάγνως έχει τελειώσει. Κι: ήν την πόλεμος ή θά μπορούσε το «άνακκονθέν» του στρατηγίσου νά άναψερη: Εύρεθεται: πρό οπερτέρων δυνάμεων το ίδιο σύρροι, διάρως έξωπλισμένου, αι ήμέτερα: δυνάμεις ήγανγκάσθησαν νά υποχωρήσουν πρός αποφύγην περιτέρω ξακουστού οικαποχυδίας. «Ετοι άπλω και άπέρριτα, με θυρούς αερισμού στρατιώτη, θάπρε περίπου νά άνακκονθίστεται ή θ ποικύρηση, γιατί στή σύσια πρόκειται περι υποχωρήσων και ζητη άποχωρήσων. «Αποχωρεί κανείς με τη θέλησή του, άλλα υποχωρεί συνήθως έπειτα από κάποια, διοικήστε, πίσση.

Στη περίπτωση μας τά έπιμελητικά ηπειρουσάνια, πού καιρωτά διακρίνεται τον θίναντο, υποχωρήσουν μπροστά στη δύναμη των «άποκλινων φτερών», μπροστά στα Μάδιγκας και τα «Τζέμπο - Τζέτ», μπροστά στα DC 8 και τα DC 10. «Ένας πλήρης άιδιος γεμάτος γραρικότητα και γρηγορίας έδινε. Βρέθηκε πρό οπερτέρων δυνάμεων και υποχωρήσει. Θέτει ξακοπή ή περιτέρω οικονομική... αλμορραγία. Τά μεγάλα λιμάνια πούτων άφετηρίσεις κώδινα τῶν πλωτῶν καλούσσων, νέκρωσαν. Τό «λιμήνη» έγινε «άπερλιμήνη», ή ζωή, ή κίνηση, τό χρώ-

μα μετεπήγησαν σᾶλλοις χώρους. Ή Χάρηρ έγινε «Ορλό», «Ντε Γκόλ», «Άλε Μιουζέ». Τό Σάονθραπτον έγινε «Χάθροσ». Τό «Αμοτερντικού και τό Ρόττερνταμ έπισησε.

Η Νάπολη έγινε «Φιούμιτσον», και «Λεονάρντο ντά Βίντσι». Ο Πειραιάς έγινε «Ελληνικόν». Η Νέα Έρχη έγινε «Άλε Γκουάρντικ» και μετά «Κέννεντο». Όλα ξαλλέξαν.

EIXAN άπομεινει: πιά μερικά «πλωτά κομφοτεχνήματα» πού πάλευαν άντιμετωπίζοντας μέτι την δύσριψη τους τόν συληρό άντικανοιστή και μέρα με τη μέρα ξεψυχούσαν. Για την ιστορία μπορούμε νά προσθέσουμε ότι ο αδητή την μακάριδια διεργασία ένας «Μεγάλος Μάγος» κίνησε τά δικτυλάκια του κι: οι «μαριονέττες» μη μπορώντας νά κάνουν άλλοις, άπλουσαν στή κίνηση τῶν «άσφαττον νημάτων» τον πολυεθνικούς και πολυεθνικούς κατεστημένου. «Ετοι θουδά, άμιλντα άδιαμαρτύρητα φτάσαν στό λιμάνι: και δέδηκαν στόν «ντόκους». Περίμεναν για τά διελυτή ή τόν άγοραστη. Μουσίμεναν ή τόν διελυτή ή τόν άγοραστη. Μουσίμεναν λοιπόν τόν άγοραστη περίμεναν τόν «κομπιναζόρ», μιά πού δ αιώνις μας άναμεσα στόν τόσους τίτους πού τόν κατακραυρώντι μπορεί νά πάρη τή πρόθετη περιγραφήν, τόν αιώνα τής... κομπίνας. Δύο τρανταχτή δύναμεις τής ιστορίας τον Ευρωπαϊκού πνεύματος τό «Μικελάγγελο» και τό «Ραφαήλο» «έξειθεντο ή πρός πόλυσαν ή πρός διάλουσιν»...

Και τού θαύματος... δραθήκαν άγοραστές.

Τοπόθεση πολυεθνική — άλλωστε γράφουμε— στή σχετική ειδήσεωργαρφία σ' άλλες στήλες. Λιδιανέζοι, «Λιμενικάνικες Τράπεζες, Κροτσοί τῶν Μπαχάρικς τά πλήρωσαν —τά άκριστηληρωσαν μάλιστα— και τά πήραν. Τά «επανόρια τῆς χαρᾶς» ήδη μετατραπούν σέ διαπόρια «έλπιδης και πόνου». Πλωτές κλινικές πού θά διασχίσουν τή Μεσόγειο. Πάνω σ' αδητή θά φορτωθή ή πά διαρεικά μάστιγα πού γνωρίσει ή άνθρωπητη, ή αγιάτρευτη άρρωστα πού συγκλονίζει: τόν άνθρωπον νοθ, γιατί δ άνθρωπος πού μπόρεσε νά «άνοιξη καρδιές», νά άντικαταστήση καρδιές, νά έξαφανίση άρρωστες πού σκακάταν τό άνθρωπον γένος, δέν μπόρεσε ακόμη τά νάκηση «τή μεγάλη πληγή».

Αι ειδήσεις λένε πώς θά έφαρμισθη μιά καινούργια και έπαναστατική μέθοδος και τό θεραπευτικό τάξειδη: θά κρατά είναισιμά μέρες. Αντί για άκτινοσβολίες μέ κοδάλτιο θά χρησιμοποιούνται τά «μικροσκόπια», περισσότερες λεπτομέρειες πάνω στή θεραπευτική μέθοδο πού θά έφαρμιζεται: δέν δόθηκαν. Κάθε πράγμα πρέπει νάγκη και τό στεγνό του για τά νάγκη και κάποια έλξη και άξτα. Τή λέξη «μικροσκόπια» είναικα δ καθένας τήρη καταλαβαίνει, μπέρδειμα μόνο, άφοι θάναι θαλασσινή κλινική, μπορεί νά προσκύνη στό είδος τῶν «μικροκυάτων»... γιατί ή θάλασσας έχει και... μεγάλωμάται έστω κι: ή αδητή άνομάζεται: Μεσόγειος.

Τά πολυτελή σαλόνια, οι αίθουσες φυγκγωγίας, τά «νάλτ - κλάρη», θά μετακενευαθήσουν κατάλληλα, κι: δ γόρος άποδας ήποδας τόν τραγικών έπιμετωπον τό ίδιο.

Τό δοκιμαστικό τάξειδη: ή άρχιση τό προσεχή Μάρτη. Συνήθως ή διαισχη είναι καινοδεμένη τά τήν έλπιδα, είναι: συνώνυμη άλληγορική μέ τά έλπιδούς μηνύματα πού στέλνει ή Φύση. «Ας τό πιστέψουμε, ής τό εύγχθομε, θάτε ή άποχρωση τόν δυδ άριστουργημάτων τής ναυηγικής τόν γειτόνων μας νά μεταβληθή σε νίκη παναθηώπινη έναντικ τού πάν δουλου άρχισει μας. «Ας έλθη τό έλπιδοφρέ μηνύματα» τό θάλασσα. «Ας μάς έλθη άπ: τό καρέ: πού φέρνει: τό δύναμις μάς μεγαλουμάτας. ΜΙΧΑΗΑ - ΑΓΓΕΛΟΣ, αύτοδε δ μεγάλος καλλιτέχνης πού μπόρεσε πάνω στό φυγρό μάρσιπο και ζωντάνεψε τόν άνθρωπον πόνο, τό πόνο τής μάνας πού κρατά στά γέρια της τό πεθαίνει πάτει τής. Γνωστό είναι: τό άριστούργημά του, ή «ΡΙΕΤΑ».

ΕΤΣΙ ΠΡΕΠΕΙ νάναι: έτοι: τό διάπολο, δη: μόνο έγχ άλλη κάθε άνθρωπος. Κι: θέτω «τό καράδι: τής έλπιδας» συναπαντείται: στής θάλασσας μέ δίλλα καράδια, γκαζέδια, φορτηγά, πλοιά - κοντινήγερς και κάθε πλεύσμαν, δις τό καριερούς μέ χρηματούς συριγμούς. Δέν θά καριερούς ένα καράδι, θά καριερούς τήν έλπιδα.

Άδη θέλω νά πιστεύω, αύτοδε προσπαθή νά πιστέψω, γιατί τό Αιγαίνεταίν ή έδρα τής «φιλανθρωπικής» άτακτης πού άνδανε αύτοδε τό μαγάλο πειραμάτια λένε πάνω δέν έχει έφορο ούτε έφοριες. Λένε άκριμη πάνω δέν έχουν γεννηθή και έτακτης πού έχουν τήν θάλασσα NON PROFIT. Και τό έπαναλαμβάνω: δ αινώνας μας είναι: κίδνας τής «κομπίνας».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ανοικιάζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Ιος οροφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, μέ ήμιόροφον Μ2 200.

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
- ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 - 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179.433, 4174.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177.365, 4179.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 425.371 - 5, TELEX: 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΛ. Δ.Ν.Σ.Σ. «MOUGE» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)



ΕΝΑ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ ΘΕΜΑ

Θουν στὸ Πολεμικὸ ναυτικὸ, ἐπιλεγόμενοι: ἀπὸ ἐπιτροπές, γιὰ νὰ ἐπανδρώσουν τὶς πολεμικὲς μας μονάδες, ἀλλὰ καὶ νὰ ἔξαφαλίζουν τὶς ἐφεδρείες τους γιὰ τὶς ἀναπότετες πολεμικὲς μας περιπέτειες.

Τὸν θεοφύλακα, λοιπόν, διὰ μέρη τὸ 1930 περίου, Πολεμικὸ καὶ Ἑμπορικὸ ναυτικὸ ἡσαν κυριολεκτικὸ ἀξέλφατο σώματα, ἀπόλυτα συνδεδεμένα. Τὸ δὲ Ναυτικὸν Ἀπορχηκὸν Τριμένον, ἡταν κοινὸ θέσμων γιὰ τὸν ἀπομάκους ἀμφιστοῖς, ὥστε τὸ 1926.

Ἡ γῆστις, ὡς τότε, τὸν σταλαγμὸν τὸν μαχητικὸν μας, δὲν εἶχε ἀποσπαθῇ ἀπὸ κατὴν τὸ ἄγνωτο τῆς ἀνεξαρτησίας μας. Οἱ διάφοροι Μικρούληδες, Τομπλῆδες, Κουντουριθέτοι, Κανάρηδες καὶ τόσοι καὶ τόσοι: ἄλλοι, ἡσαν τὰ ίδια τὰ παιδιά καὶ τὰ ἔγγονα καίνων ὅπου, στὸ σάλπιγκο γιὰ τὴν ἔξαγορα, πήλαν τὰ Ἑμπορικὰ τὰ καράβια, τὰ μετέτρεψαν σὲ πολεμικὰ καὶ κάθοι σὶ ίδιοι: μεταμορφώθηκαν ἀπὸ καρδούλαπτανοί καὶ Ναυάρχους ἀπέλλογοις. "Εγίνανται καταδρομεῖς καὶ μποροστείρηδες, μὲ καταρρόματα ουκιμαντά, γιὰ τὰ ἀποτελέσματα: ἡ φυλὴ μας στὸν κίνδυνο τὸν ἀπαντά.

"Ἄπο ἑκαὶ, συνεπῶς, κρατεῖ τὶς ρίζες του τὸ ναυτικὸν πολεμικὸν μας ὅπλο καὶ κάθη τὴν τακτικὴν ἀκολούθηρος ὥστε τὸ 1930. "Ηταν μοιράδες δημος νὰ ἐπανέλθῃ καὶ ἑκαὶ κάποια μικρὴ ἢ καὶ μεγάλη νοθεία. Ἀπίθινα πρόσωπα καὶ ἀπίθινοι: Ἡγήτορες ἔφοροισαν στὰ ἀνθύτερα καὶ ἀνάντες πάστοι τὸ Πολεμικὸ Ναυτικό. Ἀκόμα καὶ κάθη τὸ τέλος Ἁποργεγέν τὸν Ναυτικὸν τὸ παρελθόντον στοχεῖα πανταλός ἔζην ἀπὸ ναυτιλίας ἔζην πανταλός ἀπὸ θάλασσα. Ἡ πολιτικὴ καὶ κομματικὴ τους Ικανοποίηση, μοναδικὸς εκοπὸς καὶ μοναδικὸ πρόγραμμα.

"Τὶ νὰ τοὺς κάνουμε τοὺς ναυτικούς; Σκέψηγκαν. Ἐδώ πρέπει μὲ κάθη τρόπο νὰ τακτοποιοῦμε καὶ νὰ ἐξηπερτοῦμε τοὺς πολιτικούς μας φίλους. Γιατὶ νὰ τοὺς ἔφεγκουμε κάθοις νὰ ταλαιπωροῦνται: στρατεύμανοι στὸ στρατὸ ἔγραψε; Ήδη ἐπιλέγουμε κάθη φορά κάθοις ποὺ προστατεύουμε, μὲ τὰ διάφορα συμβούλια καὶ θὰ τοὺς φέρουμε στὸ Πολεμικὸ Ναυτικό, δημος ὑπάρχει μεγάλη δικαιοφορά ταλαιπωρίας. Θὰ ζηδην ἀνάμεσα Ἀθήνα καὶ Ηειραΐδ. Οὗτε μέτωπα, οὗτε σχετικὴ βάσινα... Ἀκόμια τοὺς ἔξαφαλίζουμε καὶ ἀπὸ τὶς διάφορες ἐφεδρείες περιπέτειες, ἀφοῦ ἀπὸ κάθοις καλεῖ τὸ Πολεμικὸ Ναυτικό, τουλάχιστο στὸ πρότοιο χρόνια ἐφεδρείας...

Καὶ ἡ ναυτικὴ πείρα; Καὶ ἡ ναυτικὴ συνείδηση; Καὶ ἡ συμφιλίων μὲ τὴ θάλασσα; Κάτιος γέρενος. Αὐτὰ τὰ προσέχουμε καὶ τὰ λαζαίνουν ὅπ' ὅψιν τους, μόνο δοὺς τὰ κατέχουν καὶ ίδεις. Αὐτὸς δὲν τὰ κατέχουν ἄλλοι: πλὴν καίνουν ποὺ ἔρομεις. Πλὴν καίνουν ποὺ μᾶς ἔδωσαν τόσα καὶ τόσα παραδείγματα ναυτικοτήτας καὶ ναυτικῆς συνείδησης.

"Ενα τέτοιο ἐπιχειρηματικὸν ἐπρόδοκα κάποτε σὲ συζήτηση μου μὲ ἀνώτερο ἀξιωματικὸ τὸ Πολεμικὸ μας Ναυτικό. "Ομος, στὴ στιγμὴ καὶ κάθοις μὲ καθήλωση μὲ τὸ δικό του ἐπιχειρηματικό, τὸ ἀντίστοιχο ἀπὸ τὸ δικό μου.

"Δὲν θὰ μὲ πιστέψης, μοῦ εἴπεις, ἀν σοῦ πῷ δι: κάποτε ποὺ θημούν Κυθερώνητος σὲ ἀν-

τι: τορπιλλικό, ὁ καλύτερος ναύτης μου ἔκαι μέσα, ἡταν ἕνας ἀπὸ τὴν Κομοτινή, μὲ ἐπάγγελμα στὴν ἔγραφη, ταχιτέλης!

"Σὲ πιστένω καὶ σὲ παραπιστεύω, τοῦ ἀπάντησης, γιατὶ καὶ σὲ μίνα ἔτυχε κάποτε νὰ ὑπηρετοῦ σὲ φορτηγό καράβι, δημος ὁ Πλοίαρχός μας ἔστερνα κοντὰ του καὶ τὸν μονάρχιο κακαίαν του. Είχε ἀρκετές μετοχές ἔκαι καὶ τὸ διειρό του ἡταν νὰ ἀφήσῃ σ' αὐτὸν τὸ τιμόνι. "Ετοι, μάλιστα ἔγκαλε τὸ Γομνάτιο τὸν πρέπεις κοντὰ του γιὰ τὴ συνέγεισι. Σὲ δεδοκινούμενο, τόρω καὶ ἔγω, δὲι, ἡταν τόσο ἀνεπιδεκτός ἀπὸ θάλασσα, διο κανένας ἄλλος στὸν Κόρσιο. Καὶ ἂς ἡταν ἀπὸ τὸ ναυτικότερο νησί μας ἡ πατρίδα του. "Ἄς ἡταν γιαδὸς πανδέσιον Καπτανίστην. Μὲ τὸ σαλπάρισμα, ἀρχικὲς ἀμέσως καὶ διήχει περιμετρικό τούς ἐμετούς. Μὲ τὴν παραμικρὴ φουρτούνα, ἀρχικὲς τὰ κλάμιτα καὶ τὶς ἀπελπισίες. "Ως ποὺ εἴδε καὶ ἀποτίθετε ὁ Ηπειρός του, ἀπελπισθήκεις, γιὰ νὰ πάρῃ τὴν τελαιωτικὴν ἀπόφασιν. Τὸν ἔστειλε στὸ Λονδίνο καὶ σπούδασε τὴ διαχειριστικὴ ναυτικὴ ἐπιστήμη, γιὰ νὰ μείνῃ ἔκαι στὸ γραφεῖο, δημος, πραγματικὴ ἐπρόκοψη, ἀναλαμβάνοντας ἀπὸ ἑκαὶ δοσ ἀπό την πατέρα του καράβιον. Σύμερα, είναι: ἕνας ἀπὸ τοὺς καλύτερους καραβοκυρίστας.

Πρόσκειται, συνεπῶς, γιὰ ἔξαρσεσις καὶ στὶς δημος δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραπομένει. "Ο κακόνας είναι: ἄλλος. Σ' αὐτὸν πρέπει νὰ πιστεύουμε. Γιατὶ, διο καλὸς καὶ ἀν ἡταν κάθοις δημος σου σὲ διό τὸν Κομοτινή, δὲν ἔρω τὶ θὰ συνέβουμε καὶ τὶ διντορπιλλικὸ θὰ είχε τὸν ἀπεσάζεις νὰ τὸ τσουρμάρης μὲ προσωπικὸ ἀπὸ τὴν Κομοτινή καὶ ἀπὸ τὴ Δυγματόδινη!

Κακά τὰ φέρεται. "Ολες οἱ δυούλεις γρειά ζουται τὸν ἀνθύποτο τους, ποὺ τὶς πιστεύει, τὶς ἀριστεύεται: καὶ ποὺ τὸν ἀφορεῖται. "Ιδειτε τὴν δημος τὴν θάλασσα. Δὲν ἀρκεῖ μόνον ἔκαι μὲ διαλλαγή προτίμησης. "Εκεὶ ἡ θάλιαρχη της πρέπει νὰ σοῦ κατακλύσῃ τὰ πάντα. Νὰ δολοκηρώσει τὴν συνείδηση σου καὶ νὰ τὴν παραδοθῆται. Νὰ σοῦ γίνη διοίρεις, δίγοις ἐπιφύλαξεις καὶ δίχως δημος ἀλλαγής. Καὶ κάθη τὰ πολύτιμα ἄλλα τὰ πολλὰ δύσκολα χρήματα, μόνο σὲ κουφάρια πραγματικῶν ναυτικῶν συγκεντρώνονται. "Η ναυτικότητα, δὲν είναι: κάποια συνήθεια, ποὺ ἀποκτήσται μέσα σὲ δυο - τρεις μήνες, μεταξὺ Ναυτάρχου μας Ήδρου. Νρειάζεται μάκρος χρόνος καὶ πρὸ πάντος, ὑπομονὴ ἀλλὰ καὶ ἀγωγή. Τέτοιες εὐκαιρίες δὲν προσφέρονται: μέσα σὲ λίγους μήνες καὶ μάλιστα μὲ ἀναγκαστικὴ ἡ ἀνεπιθύμητη προγύμναση.

Μεγάλο, συνεπῶς τὸ θέμα, ποὺ ἀνακανεῖ δι Κοκλαδίτην Βουλευτή καὶ Εδάγγελον Αναρούση. Βεδούιος σκοπὸς του πρότοις είναι: ν' ἀπαλλάξῃ τοὺς πραγματικούς ναυτικούς ἀπὸ τὴν παραπιστεύωντα τὸ φαντάρου, προσφέροντας σ' αὐτοὺς τὴν εὐκαιρίαν μέσας μετεκπλιζεύσεως καὶ στὸ Πολεμικὸ, ἀπὸ δημος πολλὰ παραλλήλα, μὲ τὴν ἔργασια τους θὰ διδαχθοῦν καὶ θὰ περδίσουν. Τὸ μεγαλύτερο δημος κέρδος στὴν περίπτωση, θὰ είναι: ἀναμφισθήτητα, στὸ Πολεμικὸ μας τὸ Ναυτικό. Θὰ ἔχῃ κοντὰ του τοὺς ἀπαρχαίμιλους ναυτικούς μας, ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμὴ καὶ οἱ ἐφεδρείες του πάντα ἐξασφαλιζόμενες ἀπὸ τὸ ίδιο τὸ στοιχεῖο. Δὲν ἔρω τὶ ἀπέσαζε κάθοις ὁ μακρὸς διώρος πειραματισμός. Εὔρω δημος δη: σ' δλούς μας τοὺς πολέμους καὶ σ' δλούς μας τὶς "Εθνικὲς περιπέτειες, τὰ δυο ναυτικά μας σώματα, ἐπαγγελματικὸ καὶ Πολεμικό, στάθμην κειροπικοτεί καὶ παράλληλα, μὲ προσφρέση πιστογ-

νωστας. Καιρός, λοιπόν, νὰ ἐπανέλθουμε στὴν τάξη καὶ νὰ ἐκπιχθέρουμε τὰ πράγματα στὴ θέση τους. Καιρός νὰ γείσουμε καὶ τὰ πολεμικά μας καράβια μὲ τὸ ἀνθρώπινο θύλακο ποὺ είχαν στὸ εἰκοσιένα, στὸ δύσκολα καὶ στὸ εἰκοσι: ἔνθουμε νὰ συνεχίζουμε καὶ τὸν ἀποχούν ἔκαινον τὶς θυμητικές ἐπιτυχίες.

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.
Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2
PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Θρῦλοι, ιστορία καὶ θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. Ε. Ἀθηναῖος

Η ΤΥΧΗ τοῦ Θαλασσοδραμένου νησιώτικου λαοῦ μας, θάλασσας κανεὶς πόλες μοιάζει μ' αὐτὸς τὸν ίδιο τὸν παλιὸν τῆς ἀλληγορίης θάλασσας ποὺ πότε φουρτουνού: καρμένη καὶ πότε γαλήνια δὲν εἶχε παντοῦ καὶ δὲλλοτε γλυκό τὸ φυΐ στὸν "Ελληνα ναύτη".

Αὐτὸς ὁ λαός ποὺ ἔγκαταστάθηκε χιλιάδες χρόνια ἀπὸ σημεῖα πάνω στὰ λόγονα δράσης καὶ τῆς γερσονήσου μοιραῖς ἔγινε θρόδος καὶ ἀνεβήτης τὴν ἐπιδίωσή του στὸν οὔρο πέντο.

Ἀπὸ τότε, ἀπὸ τὴν προελληνικὴ ἀκούμη ἐποχὴν, σέρνει ἀπάνω του σὰν κληρονομιά μιᾶς δραστηριότητος ποὺ ποτὲ στὴν μακρινών ιστορία του δένεται ἀγκατέλειψε. Ἔπηρξε ὁ πρόστος μεταφορέας στὴ Μεσόγειο καὶ διατηρεῖ τὴν θέση τοῦ πρώτου θαλασσοῦ μεταφορέων διολκήρου τοῦ κόσμου.

Τὰ καράδια τῆς Αἰγαίου φυλῆς ἀπέριμτα ἔπλευσαν σ' δέλλος τῆς γνωστές καὶ ἀγνωστές θαλασσας γιὰ νὰ μεταφέρουν τὴν ἔμπειρα τῶν κέδρων τοῦ Λιδάνου καὶ τὰ πλούτια τῆς κύρως τῶν Φυραρίων σὲ κάθε γωνιά. Οἱ θαλασσοπόροι Ἀργιοί, εἰρηνικοὶ κατακτητές, ἀποικοὶ καὶ ἐποικιστές μετέφερον τὸ φῶς καὶ τὰ καλά τοῦ κόσμου, ἀπ' τὰ δάλματα τοῦ Εὐδέσποτοῦ Πόντου μέχρι τῆς Ηράκλειας στῆλες, τὴν Ἰδηνικὴ Χερσόνησο καὶ ἀκόμη πιὸ πέρα ὡς τὰ δρατανικὰ νησιά.

Ο "Ομήρος μοναδικὸς μάρτυρας τοῦ μεγαλίου, δικαιούσται τὸν τίτλο τοῦ θαλασσογέραφου τῆς ἀλληγορίης φυλῆς. Περιγράφει κατὰ τρόπον ἀνεπανάληπτο τὴν ναυτοσύνη καὶ τὴν παλλαγκαριὰ τοῦ Ἑλλήνων, τὴν ἀσβετάδα καὶ τὴν εὐφύΐα του, ἀλλὰ καὶ τὸν νόστο καὶ τὰ πάθη του.

Αλλὰ στὴ συνέχεια τῆς ιστορίας οὗτα στιγμὴ δὲν σταμάτησε νὰ κατακλύσῃ τὴν ἀλληγορικὴ φυλή, τὴν φυγὴ τοῦ "Ελλήνων ναύτη" ἔνα πνεύμα ἀντέκιο, συληρό, ἀποφεύκειται καὶ συνάρια εἰργούνται καὶ ἐποικιστούν.

Ο ΟΜΗΡΟΣ ὁ πρῶτος καὶ ὁ ἀνεπανάληπτος μεγάλος θεογράφος τῆς "Ελληνικῆς θαλασσῆς" ζωῆς, ὁ μεγάλος δάσκαλος ἀκληρονόμησε μιὰ παράδοση, μ' ἀλλὰ λόγια ἄπησε μιὰ σχολὴ ποὺ στὸ πέρκασμα τῶν αἰώνων δρῆσε στὰ ἀλληλούτες γράμματα πολλούς συναγεῖσε. Τοὺς ἀντιπαραρχόμενους γιατὶ ὁ γῆρας εἶναι μηκόρες καὶ γιατὶ πραγματικὰ γρειάζεται: θεῖλος διλόκηρος νὰ ἀναφερθῇς καὶ μόνο, σ' δέλλους ἔκεινους τοὺς γνωστοὺς καὶ ἀγνωστοὺς ποὺ ἔγραψαν στὸ πέρασμα τοῦ γράμμου πολλὰ ἢ λίγα γιὰ τὴν ἀλληλική θάλασσα καὶ τὴν ζωὴν της. Θά σταματήσουμε δῆμος σὲ ἔναν, πρόσφατο σχετικά, ἀλλὰ καὶ τὸν πιὸ λαμπερό, νὰ διστρώσωμε τὰ σημειρικὰ σημειώματά μας σ' αὐτὸς τὸ φωτεινὸν μετέωρο, δηποτὲ ἔγινε χωρακτηριστὴ τῆς θαλασσοῦ μαζὶ λογοτεχνίας, τὸν Καρκαδίτο, ποὺ τέσσαρα πολλὰ μᾶς συνεπάγει: ἡ πέννα του.

Γράζεις ὁ ἄλλος μεγάλος νησιώτης, ὁ Γιάννης Ψυχάρης γιὰ τὸν μάγο τοῦ θαλασσοῦ λέγους: "... μέση τότες, ἀναγνωστή μου, έστιν παιρνεῖς καὶ διαδάσεις Καρκαδίτος, πέρι μου ἀνατριγιάζεις, γελάς: χαίρεσαι; συνεπικρίνεσαι, τρελλάκινεσαι, πυθεῖς τοια μὲ τὸ ταδάνι: φηλά, φωνάζεις, τοιρίζεις, χτυπᾶς τὰ γέρια σου, συγκόνεις: ὀλόρυθος ἀξέκρυνα, λαλεῖς, παρακλαίεις, πετάς δέκα, μακρύνασσο, τὰ διλέικα τὰ δικά σου, ζηλεύεις, θυμώνεις, ἀπορεῖς, ταράζεσαι, δέρνεις τὰ στήθια σου, δρίζεις τὸν έσυτό σου, χαίδεσεις γλυκά - γλυκά μὲ τὸ δάκτυλο τῆς σελιδούλες τοῦ Καρκαδίτος καὶ

εκλαῖς. Ἐγὼ τάπαδα δέλλος πού, σοῦ λέω, διαδέξοντας τὰ «Λόγια τῆς Πλάτωνος».

ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ κάτι: παρόμοιο καταλαμβάνεις καθεὶς ἀναγνώστη διαδέξεις Καρκαδίτος, φτάνεις μόνο λίγο θάλασσα νὰ κυλάῃ μαζὶ μὲ τὸ αἷμα στὶς φλέβες του.

"Η θάλασσα γιὰ μένα ήταν ικλειστὴν καὶ ἀφονητική, γράζεις ὁ Καρκαδίτος στὸν πρόλογό του στὰ «Λόγια τῆς Πλάτωνος» μὲ τὴν ἔνδοση τοῦ διδάσκοντος στὸ 1899. Είναι ἔνας φάρος τημῆς ποὺ τιμᾶ τὸν ίδιο τὸν Καρκαδίτον καὶ πέρα ἀπ' αὐτὸν τὰ λίγα λόγια του ἐξηγοῦν δὲλλο τὸ μαστικὸ τῆς θαλασσοῦ του τοῦ ἀπιτοχίας, τόσο κακλά ποὺ διλοὶ εἰς διογκάφοι του μαζὶ δὲν τὰ καταφέρουν.

"Η θάλασσα γιὰ μένα ήταν ικλειστὴν καὶ ἀφονητική. Δὲν μιλοῦν καὶ δὲν ἀνοίγουν τὸν θηραυνηνὸν οἱ οἰδερόπορτες παρὰ σ' ἔκεινους ποὺ δέχουν τὸ μωβικὸ τετράρυπτλό τῆς ἔρεμόντος καὶ τὴς ἐπιμονῆς. Κι' δημος αὐτὸς σ' ἀκαπίσιος Καρκαδίτος μὲ τὰ μένας του διηγήματα σὲν μᾶς ἔδειξε μόνο τὴν δική του ἀνήσυχη φυγὴν, ἀλλὰ τὴν πλατεύτερη ἀλληγορικὴ φυγὴν ποὺ γιὰ μένα ήταν μ' αὐτή.

"Όλα ταῦτα τῆς θαλασσοῦν διηγήματα εἴτε τὸ πραγματικὸ εἴτε τὸ σκατιρικὸ στοιχεῖο προδάλλουν, ἔχονταν ἔναν ρεκούλισμα καὶ μιάν ἀλλήθεια. Δίνουν τὸν παλιὸν καὶ τὸ δόγγο τῆς θαλασσας, τοὺς κακημούδες καὶ τὴν λύτρωση τῶν ἀνθρώπων της.

Καταστροφές, θρήνοι, κακημοί, ρημάδια, συντίμημα, διλόθρος ἐρήμωση, δέλλα σὲ μιὰ δένενη κίνητη ζωτικαριζόντου τὸν θαλασσοπλάνητο ἀλληγοναύτη.

Ο ΚΑΡΚΑΒΙΤΣΑΣ δημιούρος πιὸ ἀσχολήθυκος πάλι τῆς θαλασσῆς. "Η συλλογὴ του «Λόγια τῆς Πλάτωνος» είναι ἡ τελευταῖα τῆς θεογραφικῆς περιόδου.

Γιατρός εἰς τὸ ἀτμόπλοιο τοῦ Αθηναῖα: τῆς Πανελλήνιος Απομολούσης ἑταῖρος, γνωρίστηκε μὲ τὴν θάλασσα.

Μέχρι τότε ὁ Καρκαδίτος είχε ἀσχολήθυκο στὸ λογοτεχνικὸ του ἔργο μὲ τὴν ζωὴ τοῦ δουνοῦ καὶ τοῦ κάμπου ἀπὸ τὴν ὁποῖα είχε διώματα.

"Η ἐπαρφὴ του μὲ τὴν θάλασσα τὸν μάγεψε, τοῦ κάντρισε τὴν φαντασία του, τὸν ουνέδεσε μὲ τὸ πλοῖο καὶ τοὺς ἀνθρώπους του, παρακολούθησε τὴν ζωὴ τους, ἀκουσεις τὶς ιστορίες τους, τὶς σκέψεις τους, μελέτης τὶς συνήθειές τους καὶ ἔτοι μπροστεῖς: καὶ ἀπόδειξε δὲλλο τὸ μεγαλεῖο τῆς ἀλληγορίης θαλασσῆς.

"Ο μεγάλος του δάσκαλος στὸ μαστικὸ τῆς θαλασσῆς οὐπήρξε ὁ παλιὸς ναυτικὸς Χαρίδημος "Αποστολίδης. Σ' αὐτὸν ἀφιερώνει: τὰ παρακαλητὸ λόγια σάν είδος μνημοσύνου στὸ πρόλογό του στὰ «Λόγια τῆς Πλάτωνος» μὲ τὴν ἔνδοση τοῦ διδάσκοντος στὸ 1899. Είναι ἔνας φάρος τημῆς ποὺ τιμᾶ τὸν ίδιο τὸν Καρκαδίτον καὶ πέρα ἀπ' αὐτὸν τὰ λίγα λόγια του ἐξηγοῦν δὲλλο τὸ μαστικὸ τῆς θαλασσοῦ του τοῦ ἀπιτοχίας, τόσο κακλά ποὺ διλοὶ εἰς διογκάφοι του μαζὶ δὲν τὰ καταφέρουν.

"Η θάλασσα γιὰ μένα ήταν ικλειστὴν καὶ ἀφονητική. Δὲν μιλοῦν καὶ δὲν ἀνοίγουν τὸν θηραυνηνὸν οἱ οἰδερόπορτες παρὰ σ' ἔκεινους ποὺ δέχουν τὸ μωβικὸ τετράρυπτλό τῆς ἔρεμόντος καὶ τὴς ἐπιμονῆς. Κι' δημος αὐτὸς σεν καὶ δένον μὲ πηρες ἀπὸ τὸ γέρι, μαζὶ τῆς μέγινος περιφέρεις: ἀνοιξεῖς ἔμπροδες στὰ μάτια μου τὴν πόλη τοῦ δευτέρου κόσμου καὶ τὸν οὐρανό μου διέπεις: Ζωγράφισε! Τὸν εἶδα, τὸν ἀγάπησα, τὸν ἐσαιπόνεσα. Τρία χρόνια ἔχαρκνα μὲ τὶς φτωχές χαρές σου, ἐτρόμαξα μὲ τὸν μεγάλους κινδύνους του, ἐθαύμισα τὸν αἴταπάρνησην καὶ τὴν ἐπιμονήν του, ἀκουσας τὸν μόθους καὶ τοὺς θρόλους του. Τόρα δούλουμεν νὰ κάμοι τὸ θέλκηρον σου. Τὸν ποντοπλάνητο ναυτή, τὴν ἀνήσυχη θάλασσα καὶ τὴν μοίρα, ἀδρατη καὶ δημος πραγματικὴ καὶ παντοδύναμη, πάσχω νὰ τοὺς αρίστους στὸ διδίοι μου, μέσα θυπεῖς είναι ἀχώριστοι καὶ στὸ ταξιδιώτικο ἔδιο. Πειστεὶς θα είπη πόλες ἐπέτυχες: δέδικαιος δι: ἔγω. Δὲν ἔγω στὴν ποξίδη μου χρώματα τόσα δεσμούσανται γιὰ τὴν θαλασσοῦ πίνακα. Καὶ τὸ γνωρίζω. "Ομως καὶ ἔτοι μπαρακαλῶ νὰ τὸ δευτήρης λαμπτάτα ταπεινή καὶ εδυγώμονη στὴ σεβαστὴ μητήριη σου".

Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

Ναυτικοί

ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

ΜΕ ΕΝΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ
ΣΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ

ΤΟΚΟ : 7,5 — 9,5% ἐτησίως γιὰ τὶς εἰς συγάλλαγμα καταθέσεις σας.

ΔΑΝΕΙΟ : 15ετὲς 50φους 1.000.000.— δρχ. γιὰ τὴν ἀπόκτηση ἀκινήτου.

ΧΑΜΗΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8,5% ἐτησίως.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

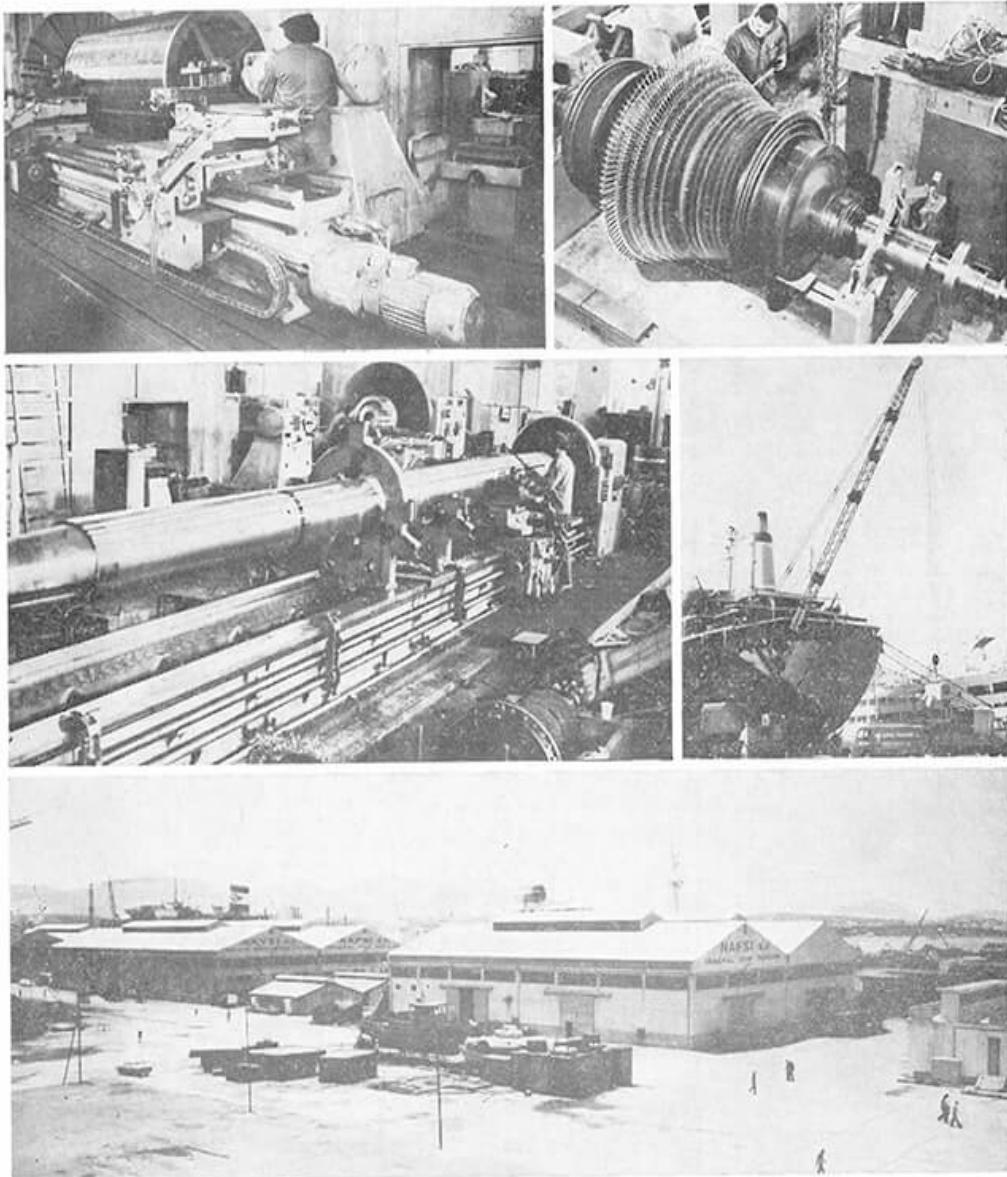
ΑΘΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Παλαιᾶς Τραπέζης 8 (εναντί Κεντρικοῦ Τελωνείου,
δρπισθεν Ναυτιλιακοῦ Εθνικῆς Τραπέζης)
Τηλέφωνον 4522-673



NAFSI S.A.

GENERAL SHIP REPAIRS



We are in the position to solve your most intricate problems pertaining to repairs, with utmost respect of your time schedule.

OFFICES: 34, Methonis Str. Piraeus (24) - Greece Phone: 4914 282 Telex: 21-2708 NFI GR Telegrams: NAFSI-PIRAEUS
PERAMA YARD: Free Zone of the Piraeus Port Authority Phones: 4410320, 4410620, 4410720

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΣ ΕΤΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟΝ — ΕΥΘΥΝΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥ — ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.

Κατ' απόφασιν του Αρείου Πάγου ή απόστολή και ή ναυτολόγησις ναυτικού εἰς έτερον πλοίον, από τὸ πλοῖον διὰ τὸ οποίον ἔχοργηθη ή ἀδεια τοῦ Υ.Ε.Ν. τῆς αὐτῆς ἀλλοδαπῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ἀποτελεῖ ποιοτικὸν ἀδίκημα, δι' ὅ, πέραν ἀπὸ τὴν ποινικὴν εὑθύνη τοῦ ἀντιπροσώπου ὁφείλεται χρηματικὴ ίκανοποίησις εἰς τὸν ναυτικόν.

Κατά ταῦτα, ὁ προσφύγας εἰς τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον ἀντιπρόσωπος ἐδρευούσης ἐν Παναμά πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ἔλαβε ἀδειαν παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. πρὸς ναυτολόγησιν δύο ναυτικῶν εἰς συγκεκριμένον πλοῖον, ἀλλὰ τελικῶς προώθησε καὶ ἐναυτολόγησης τούτους, εἰς έτερον πλοῖον τῆς αὐτῆς ἐταιρίας. Ἐν προκειμένῳ, τὸ δικαστήριο ἔκρινε ὅτι ὑφίσταται εὑθύνη τοῦ ἀντιπροσώπου διὰ παράδασιν τοῦ ἄρθρου 36 τοῦ Ν.Δ. 654)1970 «Περὶ Ποινικού καὶ Πειθαρχικού Κώδικος Ε.Ν.», ἀφοῦ διεπιστώθησαν τὰ ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας προκύπτοντα πραγματικὰ περιστατικὰ διὰ τὴν ὑπερβολὴν τῆς παραβάσεως.

Οὕτω, ὡς ἂνω ἀντιπρόσωπος, ἐκπρύκθη ἔνοχος καὶ κατεδικάσθη εἰς φυλάκισιν καὶ εἰς τὴν καταδολὴν χρηματικῆς ίκανοποίησεως εἰς τὸν ναυτικόν.

Σχετικῶς ὑπεστηρίχθη ὅτι ἡ συναίνεσις τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὴν πρωσθῆσιν καὶ ναυτολόγησιν τοῦ εἰς έτερον πλοῖον δὲν αἴρει τὸν ἀξιόποιον χαρακτήρα τοῦ ἀδίκηματος. Ἀπλῶς στερεῖται οὗτος τοῦ δικαιώματος νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ναυτολόγησεως.

Ὄσαύτως, ἔναν ὁ ἀντιπρόσωπος ἦτοι ὁ πράκτωρ τοῦ πλοιοκτήτου ἀπέστειλε τὸν ναυτικὸν εἰς τὸ δι' ὅ ἀδεια ναυτολόγησεως πλοῖον, ἀλλὰ ὁ πλοιοκτήτης προώθησε τελικῶς τοῦτον ἐγγονία

τοῦ ἀντιπροσώπου εἰς ἔτερον πλοῖον δὲν εὐθύνεται ὁ ἀντιπρόσωπος ὀλλὰ μόνον ὁ πλοιοκτήτης.

Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἐνήργησαν ἀπὸ κοινοῦ διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν, δηλαδὴ τῆς πρωθήσεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς ἔτερον πλοῖον, τότε εὐθύνονται ἀμφότεροι.

ΑΝΙΣΧΥΡΟΣ ΔΗΛΩΣΙΣ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙ Ε. ΚΟΥΣΙΑΣ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΩΣ ΤΟΥ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἡ δηλωσις ἀπολυθέντος ναυτικοῦ περὶ ἑκουσίας ἀποχωρήσεως καὶ ἔξοφλήσεως ὑπὸ ψυχολογικὴν δίαιν πρὸς εἰσπραξιν ὄφειλομένων ἀποδοχῶν, εἶναι ἀνίσχυρος.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς ἀσυμματιστὴν ναυτολογηθέντα ἐπὶ δίμηνον περίπου ἐπὶ 'Ελληνικοῦ πλοίου, μετὰ τὴν πάροδον τοῦ ὅποιου ἀπελύθη εἰς τὸν λιμένα Τζέντα τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ὑπὸ τοῦ πλοιαρίου, μεθ' ἑτέρων ἐννέα μελῶν τοῦ πληρώματος ἀπαντῶν τευκῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς οἰκονομικωτέρας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, διὰ προσλήψεων ἀραβικῆς ὑπηκοότητος ναυτικῶν οἵ-

Έλληνικός καφές BRAVO στά Λιμάνια όλου τοῦ κόσμου

Κατάλογος τῶν SHIPCHANDLERS πελατῶν μας ποὺ διατηροῦν στόκ Ελληνικοῦ καφέ τράνζιτο γιά τὰ έλληνικά πλοῖα σ' όλα τὰ μεγάλα λιμάνια τοῦ κόσμου σὲ τιμὲς διεθνούς συναγωνισμοῦ.

HOLLAND

Rotterdam

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

BELGIUM

Antwerp

De Coster and Auwerkerken
Hermes Shipstores

ENGLAND

Immingham

E.E. Sharp and Sons Ltd.

Hull

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

Liverpool

E.E. Sharp and Sons

GREECE

Piraeus

Antoniades Atlas S.A.

Astir Transit Ltd.

C. Anagnostou Ltd.

Hardy Transit stores

Michael Pagonis

Piraeus Harbour

Mavricos Imports S.A.

ITALY

Ravenna

Montanari S.R.L.

Naples

Montanari S.R.L.

Venice

Provveditoria Marittima

Bruno Sonino

Civitavecchia

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

Genova

Provveditorie Marittime

"San Giacomo" S.p.A.

Montanari S.p.A.

JAPAN

Yokohama

Susucc and Co. Ltd. Shipstores

WEST GERMANY

Hamburg

Friedrick Saenger

Zerssen & Co.

A.E. Dutton & Co. GmbH

Sea Supplies (Baikousis & Co.)

Bremen

Hellenic Shipstores Bremen

B. Fotou and I. Karagiannides

SINGAPORE

Dawood and Co. (Pte) Ltd.

All Ships Supply N. Trading Co.

Eng Nan Chong (Private) Ltd.

DENMARK

Copenhagen

H. S. Hansen's Succr.

BAHRAIN

Bahrain Marine Supply Co.

FRANCE

Dunkerque

M. & R. Dekytspotter and Sons

Sete

E.A.F.M.

Marseilles

Cofrapex

CANADA

Montreal

Clipper Ship Supply Ltd.

SOUTH AFRICA

Capetown

Norden Marine Suppliers (PTY) Ltd.

Durban

Hermes Ship Chandlers (PTY) Ltd.



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΑΜΟΥΡΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΦΕΔΩΝ Α.Ε.

ΕΡΓΟΤΑΞΙΟΝ - ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΟΥ 100, ΑΙΓΑΛΕΟ, ΑΘΗΝΑΙ II

ΤΗΛ. 561.2027 - 561.2028 - ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΝΗ: "ΣΑΜΟΥΡΤΕ" ΑΘΗΝΑΙ - ΤΕΛΕΣ: 214051 BRAVOR



We formulated a policy of efficient, dynamic and expert shiprepair service when we launched Western Eagle (Private) Limited. We will take on your problems as ours — maintenance, -repair and modification of all kinds of machinery and marine equipment. Our speciality is afloat shiprepairs on all types of vessels at the Anchorage. Located near the Port area, we can provide you with quicker, more efficient time.

Our reputation is staked on first-class service and our facilities are extensive, combined with the back-up engineering know-how of our parent companies, Keppel Shipyard (Private) Limited and Eagle Engineering (Private) Limited.



Western Eagle (Private) Limited

Bukit Chermin Road, Off Telok Blangah Road, SINGAPORE, (4).
Tel: 639711 • Telex: Keppel RS 21367 • Cable: Westeagle.

τινες και θά έλαμβανον μικροτέρας άποδοχάς.

'Η έναρχησίσα έταιρια προσεκόμισε έγγραφον δήλωσιν τού ἀπολυθέντος ναυτικοῦ συντεταγμένη εἰς 'Αγγλικήν γλώσσαν, ότι ἡ άποχώρησίς του έκ τού πλοίου έγένετο τῇ αιτήσει του και ἔξοφλει πάσσαν ἀπαίτησιν ὡς και τὴν τοιαύτην περὶ ἀποζημιώσεως του λόγῳ ἀπολύσεως.

Πλὴν δύναται, τὸ Δικαστήριον τελικῶς ἔκρινε ότι δὲν χωρεῖ παραίτησις ἐκ τῆς ἀποζημιώσεως οὐσίης τῆς σχετικῆς διατάξεως δημοσίας τάξεως καὶ ότι ἡ παραίτησις ἔγένετο ἐξ ἀνάγκης καὶ ὑπὸ φυσιογυγικήν δίαιν ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως ἐπιτευχθῇ ἡ μὴ καταβολὴ δεδουλευμένων καὶ ὄφειλομένων ἀποδοχῶν προερχομένων ἐκ τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ.

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΝ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ ΩΣ ΛΟΓΟΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν πᾶσα πειθαρχικὴ παράδασις ναυτικοῦ ὡς ἡ ἀπείθεια εἰς ὑπηρεσιακὴν διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ ἡ ἐλλειψις σεβασμοῦ πρὸς τοὺς ἀνωτέρους ἀποτέλεσματα τούτους καὶ λόγον ἀναποζημιώσου ἀπολύσεως.

Κατὰ ταῦτα ἡ ἀπειδολὴ τῆς πειθαρχικῆς ποιῆσις εἶναι ἀνεξάρτητος τοῦ δικαιώματος τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἀπολύσιν τοῦ ναυτικοῦ.

Τὰ ἀνωτέρω ἐδράζονται ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 75 παραγρ. 2 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καθ' ὃ ὁ ναυτικός, ἐπὶ ἀπολύσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δικαιούεται εἰς ἀποζημιώσιν ἐκτὸς ἐὰν ἡ ἀπολύσις δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ.

'Ἐν προκειμένῳ ὁ νόμος δὲν διακρίνει τὸ εἶδος ἡ τὴν διαρύπαντα τοῦ παραπτώματος ἀντιθέτως ὡς πρὸς τὸ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ νοεῖται ὡς τοιούτου κατὰ τὸ ἄρθρο 46 τοῦ Ν.Δ. 654)70 περὶ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἡ ἀπείθεια εἰς πᾶσαν ὑπηρεσιακὴν διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου ἡ ἡ ἐκδήλωσις ἐλλείψεως σεβασμοῦ πρὸς τοὺς ἀνωτέρους ἐκ μέρους τῶν μελών τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.

'Ἐπει τῆς κριθείσης ὑποθέσεως, τὰ περιστατικὰ ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

'Ο Β' Μηχανικὸς ἔζητησε εἰς γεῦμά τι τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἐλευκοῦ ἐκ νάυλουν καλύμματος τῆς τραπέζης. 'Ἐπει τὸ λόγω ὅτι ὁ θαλαμηπόλος ἀκουσίως ἐπιτυσεν ἐπ' αὐτοῦ ὥπερ τῇ διαταγῇ τοῦ πλοιάρχου ἀντικατεστάθη. Παρεμβὰς ἀπροόπτως ὁ ἐνάγων Γ' Μηχανικὸς ἀνέτρεψε τὸ κάλυμμα ἀξιώσας νὰ μὴ τεθῇ ἔπειρον τοιούτον. Εἰς παρατήρησιν τοῦ πλοιάρχου ὅτι δὲν εἶναι ὄφρωδος νὰ ὑπαγορεύσῃ τῇ τοποθέτησι νέου καλύμματος οὐτοῦς ἀπήνητεν ὅτι αὐτὸς θὰ κάμῃ ὅτι θέλει καὶ δὲν ὑπολογίζει κανένα. Τότε ὁ πλοιάρχος εὑρεῖται εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀπέλθῃ ἐπὶ τῆς τραπέζαριας.

Τὴν ἐπομένην ἡμέραν ὁ αὐτὸς ἐνάγων ἀνήρτησεν ἐκ νέου τὸ τεθὲν ὅμοιον ἐπικάλυμμα τῆς τραπέζαριας καὶ ἐδήλωσεν φωνασκῶν ὅτι δὲ φοβάται κανέναν. Εἰδοποιηθεὶς ὁ πλοιάρχος ἐδήλωσεν εἰς τοὺς ἀξιωματικούς ὅτι ἐκ τῶν συμβάντων δὲν νοεῖται νὰ ἐκτελέσῃ τὰ καθήκοντά του καὶ θεωρεῖ ἐπιστήτη τὴν θέσιν του.

Πάντα ταῦτα κατεχωρίθησαν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τῆς γεφύρας καὶ ἐθεωρήθησαν ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Προξενικῆς ἀρχῆς τῆς Βομβάς. 'Ἐκ τοῦ προσκομισθέντος ἀντιγράφου τοῦ ἡμερολογίου καὶ ἐκ τῶν ἐνόρκων καταθέσεων τῶν μαρτύρων τὸ δικαστήριον ἐπείσθη ἐπὶ τοῦ παραπτώματος καὶ ἔκρινεν ὅτι ἡ πειθαρχικὴ ποιὴσι τοῦ προστίμου ἡ ὄποια εἶχε ἐπιδλήθη νομοτύπως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἶναι ἀνεξάρτητος τοῦ δικαιώματος τούτου νὰ προδῇ εἰς ἀπό-

λυσιν τοῦ πταίσαντος ναυτικοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Κατὰ ταῦτα ἡ ἀγωγὴ τοῦ ἐνάγοντος περὶ ἐπιδικάσεως ἀποζημιώσεως λόγῳ τῆς ἀπολύσεως, εἶναι ἀπορριπτέα λόγῳ ὑπάρχειας παραπτώματος.

ΜΙΣΘΟΣ

ΥΠΑΓΩΓΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΕΙΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗΝ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν εἰς τὴν ἑτησίαν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρου 289 παράγρ. 1 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ὑπάγονται αἱ ἀξιώσεις, αἱ ἔπιτρεπτῶν ὑπερωριῶν, όχι δύμως καὶ αἱ ὀξιώσεις τοῦ ναυτικοῦ αἱ προερχόμεναι ἐκ τῆς μὴ χορηγήσεως ἀδείας καὶ ἀναπούσεως κατὰ δύο Κυριακὰς μηνιαίων, ὡς ἀπορρέουσαι καὶ πρώτη ἐξ ἀδικιοπραξίας καὶ ἡ δευτέρα ἐξ ἀδικιοπραξίας πλουτισμοῦ.

'Ἐν προκειμένῳ ἐπεδιώχθη ἡ καταβολὴ ἀμοιβῆς διὰ ἐπιτρεπτὴν ὑπερωριακὴν ἐργασίαν παρασχεθεῖσαν πρὸ τετραετίας περίπου. Τὸ δικαστήριο ἀπέρριψε τὴν ἀξιώσιν ταύτην, ὡς ἐμπίπτουσαν εἰς τὴν ἑτησίαν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρου 289 τοῦ ὡς ἄνω Κώδικος, καθ' ὅσοι συμφώνως πρὸς αὐτὸν, εἰς τὴν ἑτησίαν παραγραφὴν ὑπόκεινται αἱ ὀξιώσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν καὶ λοιπῶν παροχῶν τῶν πηγαδίουσῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως, ἥτις παραγραφὴ, δάσει τοῦ ἄρθρου 291 τοῦ αὐτοῦ Νόμου, ἀρχίζει ὅμα τῇ λήξει τοῦ ἔτους καθ' ὃ συμπίπτει ἡ ἀφετηρία αὐτῆς.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐνάγοντος πρὸς ἀποδίκησιν διὰ τὰς μὴ χορηγηθεῖσας εἰς αὐτὸν ἀδείας ἐπὶ 4 συνεχῇ ἔτη καὶ διὰ τὰς μὴ χορηγηθεῖσας εἰς αὐτὸν ἐπὶ 2 Κυριακὰς κατὰ μῆνα ἀναπαύσεις, αὐταὶ ἐρέισθαι, ἡ μὲν πρώτη εἰς τὴν ἀδικιοπραξίαν, ἡ δὲ δευτέρα εἰς τὰς περὶ ἀδικιοπραξίας πλουτισμοῦ διατάξεις τοῦ 'Ἀστικοῦ Κώδικος, ἄρθρον 504 καὶ ἐπέκεινα. Δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν ὡς ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν ἐνιαυσίαν παραγραφὴν καὶ συνεπῶς ἡ συναφής νομίμως προβληθεῖσα ἐντασίας παραγραφῆς, ὡς πρὸς τὰς τελευταίας ἀπαιτήσεις, εἶναι ἀπορριπτέα ὡς μὴ βάσιμος.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΙΣΧΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΡΙΤΩΝ ΕΦΟΠΑΙ. ΣΤΩΝ "Η ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΗ ΣΥΜΒΑΛΘΕΝΤΩΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΣ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις Ναυτικῆς 'Ἐργασίας Ισχύουν καὶ ἔναντι τῶν τρίτων πλοιοκτητῶν ἡ ἐφοπλιστῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ ναυτικῶν ἀφ' ἐτέρου, οἱ ὅποιοι δὲν συνεβλήθησαν συλλογικῶς, ἀλλὰ καὶ δὲν ἀποτελοῦν μέλη τῶν συλλογικῶν 'Οργανώσεων.

Εἰδικώτερον τονίζεται, ὅτι ἡ ισχὺς τῶν ὡς ἄνω Συλλογικῶν Συμβάσεων, ἔναντι τῶν μὴ συμβληθείσων τρίτων, ἀρχεται ἀπὸ καὶ διὰ τῆς ἐπικυρώσεως αὐτῶν, δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Σχετικὴ πρόβλεψις ὑφίσταται εἰς τὸ ἄρθρον 5 τοῦ Α.Ν. 3276)1944 καθ' ὃ αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις, αἱ συναφθεῖσαι συμφώνως πρὸς τοὺς ὄρισμοὺς τοῦ Νόμου τούτου, ἐφ' ὅσον ἥθελον κυρωθῆ δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θεωροῦνται Ισχυραὶ καὶ δεσμεύονται καὶ οισασθήτοπες ἀλλας ὑφισταμένας ἐργοδοτικάς καὶ ἐργατικάς ὄργανώσεις, ὡς καὶ ἀπανταὶ ἐν γένει τούς 'Ἐλληνας πλοιοκτήτας καὶ ἐργάτας θαλάσσης καὶ πληρώματα πλοίων, ἀνήκονταν εἰς τὴν κατηγορίαν, ἥτις προεβλήθη ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

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



ΓΑΛΛΙΑ

ΠΡΩΤΑΣΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έπι τη υπογραφή της Συμβάσεως περί τού κώδικος συμπεριφοράς τών Κόμιφερανς, ύπτο της Γαλλίας, τού Βελγίου και της Δ. Γερμανίας, ή 'Επιτροπή της ΕΟΚ έκοινοποίησε πρός τα μέλη της υπόμνημα δι' ού έπειχε για τού λόγους διά τούς όποιους, κατά την γνώμην της, ή υπογραφή είναι άσυμβιθαστος πρός τάς έκ της Συνθήκης της Ρώμης άπορρευστας ύποχρεώσεις τών μελών. Εις άπάντησιν ή Γαλλική Κυβέρνησις ύπεγράψιμεν διά ή μέρους της υπογραφή δέν συνεπάγεται ούδεμίαν νομικήν ή πολιτικήν δέσμευσιν και έπομένων δέν πρέπει νά έρμηνεθή ως σημαίνουσα παρέκκλισιν τινά έκ τών έκ της Συνθήκης της Ρώμης καθηκόντων της.

Ός γνωστόν ή Γαλλική Κυβέρνησις κατά την υπογραφή της Συμβάσεως είχεν ύπομνήσει διά ή κύρωσις αύτής, κατά το Γαλλικόν Σύνταγμα, υπόκειται είς την έγκρισιν τού Κοινοβουλίου και διά ή έφαρμογή της δέν δύναται νά γίνεται είμιτον άμρονία πρός τάς ύποχρεώσεις τάς άνελημμένας ύπτο της Γαλλίας διά της υπογραφής τών σημάντων της Συνθήκης της Ρώμης.

Έξ αλλου είς μίαν δευτέραν παράγραφον της άπαντησις της ή Γαλλική Κυβέρνησις έζητησεν όπως άρχισουν συζητήσεις άναφορικώς πρός την φύσιν της κοινής πολιτικής τών μελών - κρατών έπι τού βέματος τών θολωστικών μεταφορών. Εις την πρότασιν αύτήν και τά έκ της άποδοχής της άποτελέσματα, παρά είς την υπογραφή της Συμβάσεως, άποδίδουν πολὺ μεγαλυτέραν σημασίαν οι ένδιαφέρομενοι ναυτιλιακοί κύκλοι.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΣΧΕΔΙΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Άπο τού 1976, ή Δημοκρατία της Κροατίας, ήτις έλέγχει τά 70% περίπου τού Γιουγκοσλαβικού έμπορικου στόλου, θά θέση είς έφαρμογήν νέον 5ετές πρόγραμμα άναπτυξεως της ναυτιλίας της, με στόχον την καθαράν αύξησιν της χωρητικότητός της κατά 900.000 τόν. γκρός μέχρι τό 1980.

Βάσει τού σχεδίου, αί νέαι προσθήκαι θά κατανέμωνται ώς έξης: Δεξαμενόπλοια, 500.000 τόν. γκρός, μπάλκ κάρριερ και σκάφη πολλαπλής χρήσεως, 250.000 τόν. γκρός· φορτηγά γραμμής, 140.000 τόν. γκρός και διάφοροι άλλοι τύποι, 110.000 τόν. γκρός. Τό 70% τού τοννάσ αύτού ύπολογίζεται νά ναυπηγηθή είς τό έξωτερον, τό δέ ύπόλοιπον είς Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία. Κατά την περίσσον αύτήν προβλέπεται νά διαλυθούν παρόλικα σκάφη τού Κροατικού στόλου, συνολικής χωρητικότητος 100.000 τόν. γκρός.

Διά τήν χρηματοδότησιν τού ώς άνω άναπτυξιακού προγράμματος ύπολογίζεται διά ή απατηθούν κεφάλαια της τάξεως τών 12.600 έκατ. δημαρίων. Αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις θά συμβάλουν διά 3.300 έκατ. δημαρίων: περίπου 5.600 έκατ. θά άναζητη-

διά χρησιμοποιήσεως τής άτομικης ένεργειας.

Τό «NIMITΣ» είναι ένας πλωτός κολοσσός έκτοπισματος, 90.000 τόνων και έχει αύτονομίαν πλού δύο έτῶν άνευ καυσίμου. Τό «NIMITΣ» συνοδεύεται ύπτο τού έπισης πυρηνοκίνητου καταδρομικού - έκτοχεύσεως πυραύλων «Καρολίνα». Και τά δύο πολεμικά σκάφη ναυλοχούν είς τό λιμένα τού 'Εδιμούργου.

Τό άμερικανικόν πρόγραμμα ιδιαιτέρως προβλέπει τήν ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων και σκαφών μεταφοράς ύγραερίων, ως έπισης και «κοντένερς» μεγάλων ταχυτήτων.

Έπι τού σχεδίου, δημάς, τούτου φαίνεται διά ψήστανται σοβαρά διαφοραί άποψεων, αφ' ένδος μὲν μεταξύ Ομοσπονδιακού 'Οργανισμού Ναυτιλίας και τού Πολεμικού Ναυτικού τών Η.Π.Α., οίτινες εύνοούν τήν άναπτυξής έμπορικών πλοίων κινουμένων διά άτομικής ένεργειας, αφ' έτέρου δέ μεταξύ τών έμπειρογνωμόνων τού Συμβουλίου 'Ερευνών τής 'Εθνικής 'Ακαδημίας 'Επιστημών, ητης άντιθεται γενικώς είς τήν άναπτυξιν ένδος τού προγράμματος.

Κατά τούς έμπειρογνώμονας τής 'Ακαδημίας, οίτινες διέπειραν διδεται είς τήν άναγκην μεταρρυθμίσεως τών κανονισμών άφορώνων είς τήν ταχυτέραν άποσθεσιν τών νεοτεύκτων σκαφών, κατά τρόπον προσδίδοντα μεγαλυτέραν εύελιξίαν είς τούς πλοιοκτήτας.

ΔΑΝΙΑ

ΕΚΚΛΗΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ

Οι Δανοί πλοιοκτήται έθεσαν ύπ' όψιν τής κυβερνήσεως των σειράν προτάσεων διά τών όποιων τονίζεται ή άναγκη λήψεως διαφόρων μέτρων πρός είναι ένισχυσιν τής έμπορικής ναυτίλιας τής χώρας.

'Ιδιαιτέρα έμφασις διδεται είς τήν άναγκην μεταρρυθμίσεως τών κανονισμών άφορώνων είς τήν ταχυτέραν άποσθεσιν τών νεοτεύκτων σκαφών, κατά τρόπον προσδίδοντα μεγαλυτέραν εύελιξίαν είς τούς πλοιοκτήτας.

Ζητεῖται, έπισης, ή τροποποίησις τού ένισχυτι συστήματος νηολογήσεων είς τήν Δανίαν, δεδομένου διά —ώς ισχυρίζεται ή 'Ενωσις Δανών 'Εφοπλιστών— τά τέλη νηολογήσεως είναι 100 πλάσια τών άπαιτουμένων διά τήν έγγραφην ένδος σκάφους είς τά Βρετανικά ηπολόγια.

Τέλος, ο έφοπλισται ζητούν μεγαλυτέρας πιστοδοτικάς διευκολύνεις πλοίων και τροποποίησιν τού κρατούμενος φορολογικού συστήματος.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αι ναυτιλιακαί άρχαί τών Η.Π.Α. άνελασσον σειράν πρωτοβουλών τών ίνα πείσουν τήν Κυβέρνησην νά έγκριση ένα πρόγραμμα άναπτυξεως έμπορικού Στόλου με πρωτοτύριον δύναμιν τήν πυρηνική ένέργειαν. Πρός πραγματοποίησιν τού σχεδίου τούτου θά κληθούν νά συμμετάσχουν, ή Μεγάλη Βρετανία και ή Δυτική Γερμανία.

Εις τό πλαίσιον τών πρωτοβουλιών τούτων δέν νά έχηγηθή ή είς Εύρωπην έπισκεψις τού νέου ύπεραεροποληπτού προγράμματος της ΕΝΤΕΡ-ΠΡΑ·Ι·Ζ· και τού καταδρομικού έκτοχεύσεως πυραύλων «Λόγκ Μπήτζ», ως έπισης και έτέρων μονάδων τού Πολεμικού Ναυτικού.

Η άναλυσις τής 'Ακαδημίας 'Επιστημών δασίζεται, πρό πάντων, έπι πληροφοριών σχετικών με τήν μέχρι τούδε πειραματικήν λειτουργίαν άτομοκινήτων έμπορικών σκαφών. Τού γνωστού άμερικανικού «Σαβάννα», τού γερμανικού «Ούτο Χάν», διατελούντος έν πηρεσίας άπό τού 1968 και τού ιαπωνικού «Μουστά», τό δόποιν ήρχισε τούς πλόας του άπό τού 1973 και έπι τού δόποιον τό παρελθόν έτος έσημειώθησαν άνωμαλίαι, προφανώς άφειλόμεναι είς τήν κακή λειτουργίαν τού έγκατεστημένου έπι αύτού άντιδραστήρος.

Ο κίνδυνος διαφυγής ραδιενέργειας θεωρεῖται άπό τούς έμπειρογνώμονας, βάσει

URUGUAY

CHADWICK WEIR NAVEGACION S.A.

Ship Agents & Brokers - Bunkers

Advisers to Majority of P and I & Defence Clubs.

Average Agents for The Central Union of Marine Underwriters

Cables: "CHADWEIR"

Telex 860 UY

Phones: 8.6174

91.0224

Casilla de Correo

451

Cerrito 302

Montevideo - Uruguay

ὅφ Σήπτινγκ κατά τὸ τέλος τοῦ 6' τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὰ παραγγελθέντα πλοῖα ἄνω τῶν 100.000 τόννων γκρός εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον κατατάσσονται ὡς ἀκολούθως:

Τόν. γκρός	Τόν. γκρός	Πλοΐα
100.000 —	124.999	83
125.000 —	149.999	91
150.000 —	174.999	36
175.000 —	199.999	58
200.000 —	224.999	16
225.000 —	249.999	12
250.000 — καὶ ἄνω		4

Ο συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἄνω τῶν 100.000 τόννων γκρός τοῦ γενικοῦ διδίλιου παραγγελίων εἶναι 300. Τὸ μερίδιον τῆς 'Ισπανίας ἀπὸ τὸ σύνολον αὐτὸν εἶναι 151 πλοῖα (τὸ 50% περίπου τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν!), τῆς 'Ομοσπονδιακῆς Γερμανικῆς Δημοκρατίας 21, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς 'Ισπανίας ἀνὰ 19 πλοῖα, τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου 15, τῆς Γαλλίας 12, τῆς Νοτίου Κορέας καὶ τῶν Η.Π.Α. ἀνὰ 11, τῆς Δανίας 10 πλοῖα.

Εἰκοσιτρία ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν 300 πλοίων θὰ εἶναι μότοριστης, ἀπὸ τὰ ὅποια τὰ 14 εὑρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

ΟΙ ΑΡΑΒΕΣ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Τὸ Κουβεΐτ εἶναι ἡ μόνη ἀραβικὴ χώρα, ἡ ὅποια ἀπὸ δέκα ἔτῶν ἐκμεταλλεύεται δεξιευνέρποια μεγάλης χωρητικότητος, καθὼς ἐπίσης καὶ φορτηγὰ σκάφη. Μόνον κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν οἱ "Αραβεῖς πετρελαιοπαραγωγοὶ διησθάνθησαν τὸ πετρελαιικὸν κύκλωμα. Δηλαδὴ ἀπὸ τὴν παραγωγήν, τὴν μεταφοράν καὶ τὴν διύλισιν τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου.

Διὰ τοὺς "Αραβεῖς αὐτὸν τὸ κύκλωμα ἀπετέλει θεωρίαν, τὴν ὅποιαν ἀνέπτυξαν μὲ τὴν αὔξησιν τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου.

Εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν οἱ "Αραβεῖς ἡνόνταν ὅτι μερικαὶ φάσεις τοῦ παραγωγικοῦ κύκλου τῶν πετρελαίων, ἔκτος ἀπὸ τὴν ἀπλήν ἀντλησιν, ἀντιπροσωπεύουν τὰς καλυτέρας διεξόδους διὰ τὰ εἰσοδήματά των ἐκ τοῦ πετρελαίου, τοῦ ὅποιού ἡ τιμὴ εἴχε πολὺ αὐξῆσθαι.

Μέχρι στιγμῆς οἱ "Αραβεῖς δὲν ἐπεδόθησαν εἰς τὰς φάσεις διυλίσεως καὶ διανομῆς τῶν ὑποπροϊόντων τοῦ πετρελαίου, ἐνῷ διὰ

τὴν μεταφοράν του ἰδρυθησαν διάφοροι ἑταῖροι ἑταῖροι. Ἐξ ὅλου, τὰ δεξιευνέρποια ἐλκύουν περισσότερον τοὺς "Αραβαῖς ἐπενδυτάς, δοθέντος διὰ εἰς μίαν τοιαυτὴν ἐπιχείρησιν κυρίαρχον ρόλον παίζουν τὰ κεφάλαια. Ἡ Ἑλλειψις, δημοσία, καταλλήλου ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ μεταξὺ τῶν 'Αράβων καὶ ἰδιαίτερως εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, εἶναι πρόδηλη δυσεπίλυτον.

Τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1973 ὁκτὼ ἔκ τῶν κρατῶν - μελῶν τῆς ΟΠΕΚ ἀπεφάσισαν τὴν ἰδρυσιν τῆς 'Αραβικῆς διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ πετρελαίου ἑταῖριας (AMPTC), ἥτις ἀπεσκόπει εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ἐκμετάλλευσιν δεξιευνέρποιαν. 'Αρχικά κεφάλαια 100 ἑκ. δολλάρια, ἀτίνα κατεβλήθησαν ἴσομερῶς ὑπὸ τῶν ιδρυτικῶν μελῶν. 'Ως εἶναι ἡδη γνωστόν, ἡ ἐν λόγῳ ἑταῖρία παρήγγειλεν ἔξι ULCC εἰς τὰ γαλλικὰ καὶ γερμανικὰ ναυπηγεία. Τὸ παρελθόν ἑτοῖς ἀπέφασισεν διπλαίσιαν ὅπως αὐξήση τὰ κεφάλαια τῆς ἀπὸ 100 εἰς 500 ἑκατ. δολλάρια ἐντὸς τοῦ 1977 καὶ νὰ διαπανήσῃ 200 ἑκατ. δολλάρια διὰ τὴν ἀγοράν δεξιευνέρποιαν διὰ τὴν μεταφοράν ἀργοῦ καὶ ὑγραερίων κατὰ τὴν προσεχὴ τριετίαν ἡ τετραετίαν.

Μέχρι στιγμῆς ἡ ἑταῖρία ἀπέδειξεν διὰ εἶναι ἡ ἐκπληκτικὸν παράδειγμα τῆς 'Αραβικῆς ἐνότητος καὶ φημαλογεῖται διὰ καὶ ἡ Αἴγυπτος σχεδιάζει νὰ μετάσχῃ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους.

'Η AMPTC, λόγω τοῦ πολυεθνικοῦ τῆς χαρακτῆρος, ἐπειδὴ εἰς τὸ διοικητικὸν τῆς συμβούλιον συμμετέχουν βαρύγδουπτα ὄνοματα τοῦ 'Αραβικοῦ κόσμου, δεικνύει σημεῖα νὰ μεταβληθῇ ἀπὸ καθαρῶν ἐμπορικὴ ἐπιχείρησης εἰς συμβούλευτικὸν παράγοντα διὰ τὰ ἄλλα ἀραβικὰ σχέδια ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πεδίου, προσφέροντα πρὸς τοὺς νεοφατίστοις βοήθειαν ἐπὶ θεμάτων ἀφορώντων εἰς τὴν ἐπίλυσιν προβλημάτων νηολογήσεων κλπ. ὡς καὶ τὴν ἰδρυσιν Ναυτιλιακοῦ 'Επιμελητηρίου.

Αἱ νέαι "Αραβικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἑταῖροι, αἵτινες ἀνεψήσαν μετὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς AMPTC, ἔχουν ἀνάγκην ἀρκετῆς δοθείσας, ἐπειδὴ εἶναι ἐμφανὲς διὰ τοῦ "Αραβεῖς ἔχουν ἐλαχιστὸν πετράν νὰ διοικοῦν ἵνα σύγχρονον στόλον. Πάντως, ἡ τοιάπειτη ἐλλειψις πείρας δὲν σημαίνει διὰ μερικούς "Αραβικοὺς ναυτιλιακοὺς ἐπιχειρήσεις δὲν εἶναι ἐμπορικῶν φερργγοι. Αἱ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις αἵτινες συνεστήθησαν μὲ Εὐρωπαίους συνεταίρους ἔχουν ὀρθιῶς σκοπὸν νὰ ἐγγυηθοῦν τὸ how - know.

"Άλλαι ἐπίσης "Αραβικαὶ ἑταῖροι εἰς ἀπεφάσισαν ἀπλῶς νὰ καταβάλλουν ὑψηλᾶς ἀποδοχάς ἵνα προσελκύσουν πλοιάρχους, μηχανικούς, ἐπιθεωρητάς προερχομένους ἐξ Εὐρώπης. 'Η AMPTC τὸ ἐπέτευχε. Μία ἄλλη, ἡτις φαίνεται πιθανή, εἶναι νὰ προσ-

φερθῇ ὁ στόλος εἰς διαχειριστικὴν ἑταῖρίαν καὶ ἀκόμη μία λύσις εἶναι νὰ ἐπιτύχῃ τὰς ὑπηρεσίας μιᾶς 'Εταιρίας Τεχνικῶν Συμβουλών.

'Ακολούθει, βεβαίως, τὸ πρόδηλημα σημαίας. Λόγοι ἔθνικοῦ γοήτρου ἐπιβάλλουν, ὅπως τὰ πλοῖα τῶν φέρουν τὴν ἔθνικήν των σημαίαν, πλὴν αἱ πλειότεραι τῶν χωρῶν τούτων στερούνται Κώδικος ναυτιλιακῆς νομοθεσίας. Καὶ ὡς καὶ οἱ ίδιοι γνωρίζουν, ὅλο πράγμα εἶναι νὰ διαχειρίζεσαι μίαν «σαμπούκαν» εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ ὅλο πράγμα εἶναι νὰ στέλλῃς ἔνα δεξιευνέρποιον εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου. Πρὸς τὸ παρόν, δλα αὐτά τὰ σκάφη θὰ φέρουν λιθεριανὴν σημαίαν.

ΠΟΛΩΝΙΑ

ΜΑΚΡΟΠΝΟΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Εἰς ἓν μακρόπτυνον σχέδιον ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, ὁ Πολωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ἐκ τῶν σημερινῶν 3,4 ἑκατ. τόν. d.w. προβλέπεται ν' ἀνέλθῃ εἰς 8 ἑκατ. τὸ 1980 καὶ μέχρι 20 ἑκατομ. τὸ 1990.

'Αντικειμενικός σκοπὸς τῆς αὐξήσεως θὰ εἶναι ἡ δυνατότης τῆς ὑπὸ αὐτοῦ μεταφορᾶς 78 καὶ 181 ἑκατομ. τόννων ἐμπορευμάτων κατὰ τὰ ὡς ἄνω ἔτη καὶ ἡ διόγκωσις τοῦ τοννάκι τῶν δεξιευνέρποιων ἀπὸ τοῦ σημερινοῦ ποσοστοῦ τοῦ 18% εἰς τὸ 31% καὶ 50% ἀντιστοίχως. 'Εντός τοῦ ποσοστοῦ τούτου θὰ περιλαμβάνονται πετρελαιοφόρα, ύγραιροφόρα καὶ σκάφη μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων. 'Αντιθέτως προβλέπεται νὴ μείωσις τοῦ στόλου τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ἵνα τὸ κενὸν συμπληρωθῇ δι'. ἔξειδικευμένων σκαφῶν ὡς τὰ κοντέινερς καὶ τὰ φορτηγιδοφόρα, ἐνῶ ὁ στόλος τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν θὰ ἐκσυγχρονισθῇ διὰ μπάλκ - κάρριερς μέσου καὶ μεγάλου μεγέθους.

'Εντός τῆς τετραετίας 1976 - 1980 ὑπολογίζεται διὰ τοῦ κατασκευασθούν πλοῖα 3,2 ἑκατ. τόν. d.w. ἐξ ὧν 1,8 ἑκατ. εἰς τὰ Πολωνικὰ ναυπηγεῖα καὶ 1,4 ἑκατ. εἰς ἔνα ναυτιλιακή της Εὐρώπης καὶ κατὰ τὸ ἔτερον ἥμισον τοῦ λοιποῦ κόσμου.

'Η ἐπίτευξις τῶν ἀνωτέρω στόχων θὰ κακοστῇ δυνατή χάρις εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως, καὶ τὴν αὔξησιν τῆς παραγαγοῦ τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας τῆς χώρας, ἡτις ἐντὸς τῶν ὡς ἄνω προθεσμιῶν ὑπολογίζεται νὰ φέσῃ τὰ 4 ἑκατομ. τόν. ἐπησίως ἀπὸ τοῦ σημερινοῦ 1 ἑκατ. τόν. d.w., καθὼς καὶ εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ναυτηρικῶν δυνατοτήτων πρὸς σκάφη μεταφορᾶς ύγραιροίων, μεγάλα πετρελαιοφόρα, πολύδυναμα κοντέινερς καὶ φορτηγιδοφόρα.

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON ELPIDON (OVERSEAS) LTD.
TRIDENT HOUSE 55
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS
TELEPH. 4818066 (5 lines)
TELEX 888728

PIRAEUS ALASSIA SHIPPING CO. LTD.
11, AKTI MIAOULI,
TELEPH. 429500 417227 4175066 4175067
TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

Άπό τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΣΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά



Θά χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικά δι' ἐπισκευάς

Μῆκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς εἰσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή ἔχει πρετείται ύποδ δύο γερανών τῶν 100 τόννων και δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θά τοποθετητοῦν διὰ τὴν διακίνησιν μικρών βαρῶν.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθώς καὶ ἔξοπλισμὸν διὰ παντός εἰδους ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικὲς συνθῆκες, ὁ εἰδικός ἔξοπλισμός καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι' ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις, διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Πρωτόκλητος»: Φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Siljia Dans») νεοαγορασθέν, 9.858 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πρωτόκλητος» (Ἀργοναύτης Ναυτικά Πρακτορεῖας ΕΠΕ).

2.— «Παναγιώτης Α.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν Γκάλαξιον) 2.763 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαλδίνα» (κ. Ι. Ἀλιφραγκῆς).

3.— «Ρεζολιούτ Σπίριτος»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Maria D.») νεοαγορασθέν, 5.418 τόν. γκρός τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρμονάρκα» (κ. Ἡλ. Κουλουκουντῆς).

4.— «Άνατολή»: Δεξιπλοῖον (πρώην ἀγγλικὸν «Lucigen») νεοαγορασθέν, 12.800 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πρόμπιτος» (Κέδρος Σίππινγκ).

5.— «Γιουρολήντερος»: Μπαλκόνιαριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Tacomata Maru») νεοαγορασθέν, 18.885 τόν. γκρός, τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κόνον» (κ. Λ. Μελάς).

6.— «Χόσιπ Σκάύ»: Δεξιαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν «Κεφ Ήγκλ») 12.597 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γκουάρντια Θεατικά» (κ. Ἡλ. Κεφαλλωνίτης).

7.— «Κορινθιακός Γαλάφ»: Μπαλκόνιαριερ (πρώην λιβεριανὸν «Σούνιον») 10.862 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κορινθιακός Γαλάφ» (κ. Ἡλ. Ἀλογογάνητζ).

8.— «Αναγγελ Τράϊομφος»: Μπαλκόνιαριερ ναυπηγούμενον 13.630 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αναγγελ Τράϊομφος» («Αναγγελ Σίππινγκ»).

9.— «Αναγγελ Προσπέριτος»: Μπαλκόνιαριερ ναυπηγούμενον 13.630 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αναγγελ Προσπέριτος» («Αναγγελ Σίππινγκ»).

10.— «Πέλμα»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Dragon I») νεοαγορασθέν, 4.865 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πέλμα» («Εκτωρ Σίππινγκ»).

11.— «Μήλος III»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Καστρέντζα») 2.340 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ζούλακαρ» (κ. Γεώργ. Ζούλιας).

12.— «Γιάνις Μάριος»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Kyogo Maru») νεοαγορασθέν, 2.949 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μόρφου» (κ. Παν. Ἡλιόπουλος).

13.— «Πέτρολα Χ. L.»: Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Varrodd») νεοαγορασθέν,

λουκουντή καθειλκύσθη τὴν 12ην Σεπτεμβρίου εἰς Γκότεμπουργκ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Γκοταρέρκεν, τὸ δεξιαμενόπλοιον «Περσέν», 154.000 τόν. d.w. Μηχανή B & W σουηδικῆς κατασκευῆς, ισχύος 24.800 ίππων, προσδίδουσα εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,9 μιλίων. Παραδίδεται τὸν προσχή μῆνα.

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

‘Από τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα Χαρίμα, παρεδόθη εἰς Ἀιόι τὴν 10ην τρέχοντος μηνός, τὸ μεταλλοφόρον - πετρελαιοιφόρον «Λάντερ Ρήδ», 137.800 τόν. d.w., πλοιοκτήσιας τοῦ κ. A. Ἀλαφούζου. Μηχανή Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 10 RND90, δυνάμεως 29.000 ίππων χαλινωτῆρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,7 μιλία. Σημαία Λιθερίας.

—Τὴν 30ην Σεπτεμβρίου παρελήφθη εἰς Χακοντάτε τὸ 27.000 τόν. d.w. μπάλκ καρριερ «Μάρκα Λ.» τῆς ἑταῖρίας «Σέρες» (κ. Γ. Π. Λιδανός). Μηχανή Σούλτζερ, Ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 12.000 ίππων. Υπηρεσιακὴ ταχύτητος 15,2 μιλία. Σημαία Ελληνικῆς.

—Παρὰ τοῦ Οἴκου Στραβελάκη παρελήφθη τὴν 1ην τρέχοντος μηνός, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ζαστίν καὶ Πικεραγκίλ, τὸ μπάλκ κάρριερ «Λέων» 26.000 τόν. d.w. Μηχανή Κλάρκ - Σούλτζερ, δυνάμεως 9.500 ίππων χαλινωτῆρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,5 μιλία. Σημαία Ελληνικῆς.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ

Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Mosengen» 17.346 τόν. γκρός, 28.187 τόν. d.w. τοῦ 1967, σερβέϋ Μαΐου 1972, μηχαναὶ Σούλτζερ 10.500 ίππων, 2 φορτωτήρας τῶν 15 τόν. καὶ 4 γερανούς τῶν 15 τόν. ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων εἰς τὰ \$ 6.500.000, δάσις σπέσιαλ σερβέϋ.

—Εἰς τιμὴν ἐλαφρῶς ἀνωτέραν τῶν 11 ἑκατονταρίων ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπ. κάρριερ «Κεπκο Ματ» 36.871 τόν. γκρός, 67.629 τόν. d.w. τοῦ 1973, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 17.400 ίππων.

—«Ηγοράσθη παρ’ Ελλήνων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως, τὸ δηζελοκίνητον ιρλανδικὸν μπάλκ κάρριερ «Irish Cedar» 10.477 τόν. γκρός, 15.670 τόν. d.w. τοῦ 1962, μὲ σερβέϋ Σεπτεμβρίου 1973, μηχανὰς M.A.N. 7.250 ίππων καὶ 10 φορτωτήρας τῶν πέντε τόνων. Τιμὴ γύρω τῶν 3.150.000 δολαρίων.

—Τὰ εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας δηζελοκίνητα μπάλκ κάρριερ «Dina» (γαλλικὸν) 10.407 τόν. γκρός, 15.160 τόνων d.w. τοῦ 1960, σερβέϋ Φεδρουαρίου 1974, μηχανὰς MAN 5.850 ίππων, φορτωτήρες 2) 30.1) 15 καὶ 12) 5 τόν. καὶ «Ogooue» (σημαία Γκαμπόν) 10.503 τόν. γκρός, 16.210 τόν. d.w. τοῦ 1960, σερβέϋ Νοεμβρίου 1974, μηχανὰς MAN 6.300 ίππων, φορτωτήρας 3 τῶν 30 καὶ 3 τῶν 15 τόν., ἡγοράσθησαν παρ’ Ελλήνων εἰς τὰ \$ 2.700.000 ὑπὸ τὴν προ-

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 2αν Σεπτεμβρίου καθειλκύσθη εἰς Όζακαν, ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ναμιούρα, τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἀντώνης Δ. Λεμόρας» 26.450 τόν. d.w. τοῦ Οἴκου Π. Α. Λεμού. Μηχανή τηῆζελ, ισχύος 11.500 ίππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μιλία. Παράδοσις Ιανουάριον.

—‘Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ω-στιν καὶ Πικεραγκίλ εἰς Σάουθγουϊκ, καθειλκύσθη τὴν 6ην Οκτωβρίου ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.000 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Μαυρολέοντος. ‘Ανάδοχος παρέστη ἡ κ. Καμίλλα Μαυρολέοντος, σύζυγος τοῦ κ. Μ. Β. Μαυρολέοντος, τῆς ἑταῖριας «Μαυρολέων Μπρόδερς Λτδ.», ἥτις ὥνμασε τὸ νεότευκτον σκάφος «Καμίλλα Μ.». Παράδοσις περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

—Τὴν 30ην Αὐγούστου καθειλκύσθη εἰς Γκότεμπουργκ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ερικσμπεργκ, ἐν τάνκερ τῶν 135.000 τόν. d.w., ναυπηγούμενον διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Καραβία. Μηχανή B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 25.000 ίππων. Θὰ ἀπατήσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16,1 μιλίων. Παράδοσις Δεκέμβριον.

—Διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. Ἀφῶν Κου-



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL.: 421.289 - 427.328
CABLES: "RIGACHART"
P I R A E U S

μοσίου Ναυτικού Δικαίου».

Έπισης διά τού idios σχεδίου νόμου: «Επιβάλλεται όριστική στέρησης άσκησεως τού ναυτικού έπαγγέλματος και εἰς τὸν ναυτικὸν ὁ ὅποιος κρίνεται ως ύπατιος βαρείας ἀμελείας συνεπείᾳ τῆς ὅποιας προεκλήθη ὁ θάνατος η διαρεία σωματική βλάβη ἀνθρώπου».

Μειούνται ἀπό δύο εἰς ἑν τὸ κατώτατον ὅριον τῆς ἐπιβαλλομένης ἐπὶ λιποταξία πειθαρχικῆς ποινῆς.

METABOLAI EIS THN PRONOIAN

Εἰς συγκροτηθεῖσαν σύσκεψιν ἀπέφασίσθη ἡ Κατάργησης τοῦ Κεφαλαίου Προστασίας Φυματικῶν Ναυτικῶν καὶ συγχωνεύσεων του μετὰ τοῦ NAT καὶ ὁ διαχωρισμός τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας καὶ Ἀνεργίας εἰς Κεφάλαιον Ἀσθενείας Ναυτικῶν καὶ Ταμείον Ἀνεργίας, μὲν ἀνεξάρτητον λειτουργίαν ἔκαστου καὶ ἀνεύ υπαγωγῆς τοῦ κλάδου ἀσθενείας εἰς τὸ NAT, ως είχε προταθῆ ἀρχικῶς.

Διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ ΚΠΦΝ, ἡ ὅποια προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Νόμου 152)74 ἀπαιτεῖται ἡ Ἑκδοσις Προεδρικοῦ Διατάγματος, τὸ ὅποιον κατηρτίσθη, προκειμένου νὰ πρωθητή πρὸς περαιτέρω ἐπεξεργασίαν καὶ ὑπογραφήν. Εἰς τὴν εἰσηγήστικήν ἔκθεσιν τοῦ ἀντότερον Π.Δ. ἀναφέρεται ὅτι ὑπὲρ τῆς καταργήσεως τοῦ ΚΠΦΝ, ἡ ὅποια θὰ ισχύσῃ ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1976, συνηγορεῖ ἡ ἐκμηδηνίσις σχεδὸν τοῦ κινδύνου τῶν ναυτικῶν ἐκ τῆς φυματιώσεως, μὴ δικαιολογουμένη, ως ἔκ τουτου, τῆς διατηρήσεως ιδίου φορέως.

Διὰ τὸν διαχωρισμόν, δημοσίου, τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας καὶ Ἀνεργίας Ναυτικῶν εἰς αὐτοτελῆ Κεφάλαιον Ἀσθενείας Ναυτικῶν καὶ Ταμείον Ἀνεργίας Ναυτικῶν ἀπαιτεῖται ἡ φήμισις νόμου. Σχετικῶς εἰς τὴν ἐν λόγῳ σύσκεψιν ἐτονίσθη, ὅτι διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐναρξή λειτουργίας τῶν ἀνωτέρω ἀνεξάρτητων κλάδων ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1977 δέονται ἡ φήμισις τοῦ σχετικοῦ νόμου νὰ μὴ δραδύνῃ πέραν τοῦ Μαρτίου 1976.

Ἐπὶ τῆς διατυπωθεῖσας ἀπόφεως, δημοσίου διάδοσης ἀσθενείας ὑπαχθῆ εἰς τὸ NAT, ὑπεστηρίχθη ὅτι προτιμοτέρα είναι ἡ ἰσχυροποίησις τῆς σημερινῆς ἀνεξάρτητου λειτουργίας του, διότι, ως συνέδημος εἰς τὸ ΙΚΑ, ἡ συγχωνεύση τῆς ἀσθενείας καὶ τῆς συντάξεως ἐνδεχομένως νὰ ἐπιφέρῃ ἀπόδυνάμωσιν τῆς παρεχομένης προστασίας εἰς τους ναυτικούς μας.

SYNTASEIMOS O XRONOS ADEIAS

Ἐφεξῆς ὁ χρόνος τῆς ἀδείας τῶν ναυτικῶν θὰ αναγνωρίζεται ως συντάξιμος ὑπὸ τοῦ NAT. Σχετική ἀπόφασις ἐλήφθη ἡδη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT, πρόκειται δὲ νὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ἀπαιτούμενη νομοθετική ρύθμισις.

Συμφώνως πρὸς τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, θὰ αναγνωρίζεται συντάξιμος ὑπηρεσία 2,5 ἡμέρων τῆς ἀδείας δι' ἔκαστον μῆνα τοῦ ναυτικοῦ.

Ἐξ ἄλλου, ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ἀπέφασίσθη ἡ ἔξαγορά ὑπὸ τοῦ ἡσφαλισμένου ἡ συντάξιούχου ναυτικοῦ ἡ τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ:

XRONOY ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν μὴ συμβεβλημένων μετὰ τοῦ NAT.

XRONOY ὑπηρεσίας διαυθέντος ἐν ἐφεδρείᾳ εἰς τὰς 'Ενόπλους Δυνάμεις, τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ τὰ Σώματα Ἀσφαλείας κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 28ης Οκτωβρίου 1940 μέχρι 15ης Αύγουστου 1945 καὶ κατὰ τὴν ἐπιστράτευσιν τοῦ 1974.

XRONOY ὑπηρεσίας διαυθέντος εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν κατὰ τὸν B' Παγκόσμιον Πόλεμον, ὑπὸ τὴν ιδιότητα μονίμου ἡ ἔθελοντο μετ' ἀφάρεσιν εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις θητείας 24 μῆνων.

Ηδη κατηρτίσθη διάταξις διὰ τῆς ὅποιας

Η ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΣΚΗΣΕΩΣ NAUTIKOU EPAGGELEMATOS

Κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ ὅποιου τροποποιοῦνται αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 250, 252 καὶ 254 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, αἵτινες ἀναφέρονται εἰς τὴν ὄριστην ἡ προσωρινὴν στέρησιν τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὴν μετατροπὴν εἰς χρηματικὴν ποινῆς προσωρινῆς στέρησεως.

Συγκεκριμένως, διὰ τοῦ ἐν λόγῳ σχεδίου νόμου προβλέπεται ὅτι :

● ΟΡΙΣΤΙΚΗ στέρησις ἐπιβάλλεται ὅταν καὶ ἐφ' ὅσον, συνεπείᾳ ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἢ πειθαρχικοῦ ἢ πειθαρχικοῦ ἢ πειθαρχικοῦ προσωρινοῦ διεύθυνσεως τοῦ πλοίου, πραγματικὴ ἡ τεκμαρτή, θάνατος η διαρεία σωματική βλάβη ἀνθρώπου, κρινομένη κατὰ τὸ ἄρθρον 310 τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος.

● ΕΠΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΣ, ἐπιβάλλεται προσωρινὴ στέρησις τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐνὸς μέχρι πέντε ἔτῶν (ἀντὶ 2 - 5 ἔτῶν, ως ὅριζε τὸ ισχύον ἄρθρον 252 τοῦ ΚΔΝΔ).

● ΜΕΤΑΤΡΕΠΕΤΑΙ, ὑποχρεωτικῶς, εἰς χρηματικὴν ποινὴν προσωρινῆς στέρησεως ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, μέχρι δύο ἔτῶν (ἀντὶ μέχρις ἔτους, ὡς προβλέπει τὸ ισχύον ἄρθρον 254 τοῦ ΚΔΝΔ).

● Η ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΜΕΝΗ εἰς χρηματικὴν ποινὴν ἀνέρχεται εἰς τὸ 1)8 τοῦ ἐν τῷ συλλογικῇ συμβάσει προβλεπομένου μισθοῦ τοῦ ναυτικοῦ δι' ἔκαστον μῆνα στε-

ρήσεως (ἀντὶ τοῦ 1)5, ως ὅριζε τὸ ισχύον ἄρθρον 254 τοῦ ΚΔΝΔ).

Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ ἄρθρον 254 τοῦ ΚΔΝΔ προστίθενται δύο νέαι διατάξεις, ἔχουσαι οὕτω :

● ΔΙΑ ΤΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ἐγκαταλείψεως θέσεως, ἐγκαταλείψεως κινδυνεύοντος πλοίου, στάσεως, διαισιοπραγίας, πειρατείας, ἐπιβούλησης κατά τοῦ πλοιάρχου, καταχρήσεως ἔξουσίας, μὴ αὐτοπροσώπου διεύθυνσεως τοῦ πλοίου, ἀνυπακοής πλοιάρχου, παραλείψεων πλοιάρχου ἐπὶ συγκρούσεως, παραλείψεως διοικείων Κανονισμῶν προβλεπομένων γυμνασίων, ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετραιοειδῶν καὶ παραβάσεων τοῦ Κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεως, τὸ δικαιώματα μετατροπῆς τῆς πειθαρχικῆς ποινῆς προσωρινῆς στέρησεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἰς χρηματικὴν τοιαύτην, χωρεῖ διὰ πειθαρχικῆς ποινᾶς χρονικῆς διαρκείας μέχρις ἐνὸς ἔτους.

● ΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ τοῦ παρόντος ἄρθρου (254) ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τοὺς τιμωρηθέντας ναυτικούς καὶ μὴ εἰσέτη ἐκτίσαντας καθ' οἰνδήποτε τρόπον τὰς πειθαρχικὰς αὐτῶν ποινάς. Κατά πᾶσαν περίπτωσιν, ἐπιστροφή καταβληθέντων ποσῶν πρὸς ἔξαγοράν ἐπιβληθείσης πειθαρχικῆς ποινᾶς ἀπαγορεύεται.

ἔπι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. Σχετική γνωμόδοτησις τοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους ἔγενετο ἡδη ἀποδεκτή ὑπὸ τοῦ υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

H ΔΕΣΙΩΣΙΣ ΤΗΣ PA-TIN ΜΛΑΣ . TEMARIS ΛΑ·Ι·Ν·

Τὴν Τετάρτην, 8ην 'Οκτωβρίου, εἰς τὸν Ναυτικὸν Ὀμίλον 'Ελλάδος έλασθε χώραν δεξιώσις γνωριμίας ἐκ μέρους τοῦ γερμανικοῦ συγκροτήματος «Ράιν Μάας - Τεμάρις Λάϊν», ἐκπροσωπουμένου ἐν 'Ελλάδι ύπὸ τῆς ἔταιρίας Ε.Π.Ε.

Εἰς τὴν συγκέντρωσιν προσῆλθον ἐκπρόσωποι τῶν Λιμενικῶν 'Αρχῶν, ως ἐπίσης καὶ παράγοντες τοῦ ἐμπορικοῦ, διοικητικοῦ καὶ ναυτιλιακοῦ κόσμου. Τούς προσκεκλημένους ἔδεχτο ὁ Γεν. Διευθυντής τῆς «Ντίλεσπι» Κ. Δημ. Λεκανίδης.

Κατὰ τὴν δεξιώσιν, ἔδοθη εἰς τοὺς παρισταμένους ἡ εὐκαιρία ἀνταλλαγῆς ἀπόφεων ἐπὶ θεμάτων μεταφορῶν, ἔξελιξεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἀναπτύξεως τῶν ἔξαγορῶν πρὸς τὰς 'Αφρικανικὰς χώρας, ὅπου τὰ πλοῖα τοῦ ἀνωτέρου γερμανικοῦ συγκροτήματος ἐπύκνωσαν τὰς γραμμάς των.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, σημειούται ὅτι ἡ ἔται-



JIM'S PUMP REPAIR
DEMETRIOS LAGONIKOS
Specialist Coffin & Pacific Pumps
We Service and Rebuild- FEED & TURBINE PUMPS
AVAILABLE NOW IN STOCK

COFFIN PUMP Model-CG,F,DE,IND,DEB All pumps in A-1 condition

Additional Information Call: 212-939-6261 • 212-291-1255
22-09 126th Street, College Point, New York 11356

ρία «Ντιλεσπίτ», ύπό την διεύθυνσιν τού κ. Δ. Λεκανίδη, πλαισιουμένου υπό άρτιον και έμπειρον προσωπικού, έπιδεικνύει άξιόλογον πρόσδον εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

ΔΩΡΕΑ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΟΛ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Υπέρ τοῦ έρανου Κρήτης, διὰ τὴν ἀγοράν ἐνὸς ταχυπλόου σκάφους, πρὸς ἔνισχυσιν τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ, τὰ Γραφεῖα «ΟΛΚΗ» - Δημόσιες Σχέσεις καὶ «Δελτίον Διοικήσεως Ἐπιχειρήσεων», τοῦ κ. Ἰοάννου Ν. Παπαμιχαλάκη προσέφεραν τὸ ποσὸν τῶν 50.000 δραχμῶν.

Ἐκδόσεις

X. ΝΤΟΥΝΗ - Δ. ΔΗΜΑΡΑΚΗ «ΦΩΡΤΩΣΙΣ· ΔΙΑΓΩΓΗ· ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΕΜΠ. ΠΛΟΙΩΝ»

Τὸ θέμα τῆς μεθοδικῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου, διὰ τῆς ὁποίας ἔξαφαλίζεται ὅχι μόνον ἡ μεγαλυτέρα ἀπόδοσις, ἀλλὰ κυρίως ἡ ἀσφαλεία τοῦ σκάφους, ἀποτελεῖ σημερον ἔνα ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων κλάδων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιστήμης. Ἡ ἔξτασις τῶν σχετικῶν προβλημάτων, κατέστη προφανές ἀπὸ καριοῦ, ὅτι δὲν ἐπιτρέπεται ν' ἀποτελῇ ὑπόθεσιν πρακτικῆς ἀπλῶς ἐμπειρίας, ἀλλὰ θέμα σοδαράς ἐρεύνης καὶ διδασκαλίας.

Τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπιδιώκει νὰ πληρώσῃ τὸ προσφάτως ύπό τὸν ἀνωτέρω τίτλον ἐκδοθὲν βιβλίον τῶν Πλωταρχῶν τοῦ Λ.Σ. κ.κ. Χρῆστου Ντούνη καὶ Ἀναστ. Δημαράκη, ἡ συγγραφικὴ δραστηρίetas τῶν ὁποίων ἔχει ἀποδώσει σπουδαῖον ἔργον εἰς τὸν πλουτισμὸν τῆς ναυτικῆς τεχνικῆς βιβλιογραφίας.

Τὸ βιβλίον διαιρεῖται εἰς 12 κεφάλαια, ἀναφέρομενα ἀντιστοίχως εἰς τὰς διαστάσεις τοῦ σκάφους, εἰς τὸ δάρος τοῦ πλοίου, τὰς γραμμὰς φορτώσεως, τὸ κέντρον δάρους, τὸ κέντρον ἀντώσεως, τὸν ὑπολογισμὸν διαγωγῆς, τοὺς πίνακας διαγωγῆς, τὴν εὐστάθειαν, τὰς ἐλεύθερας ἐπιφανείας, τὴν φόρτωσιν, τὰ στοιχεῖα ἀντοχῆς καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος τοῦ Σίμωνος εἰς τὴν ναυπηγίαν. Ἔν τέλει παρατίθεται παράρτημα πινάκων καὶ διαγραμμάτων ἀναφερομένων εἰς τὰ στοιχεῖα τοῦ κειμένου.

Χαρακτηριστικὸν τῆς νέας προσφορᾶς τῶν κ.κ. Ντούνη καὶ Δημαράκη είναι ὅτι δὲν ἀποτελεῖ μόνον ἐκπαιδευτικὸν κείμενον τῶν ὑποψηφίων διὰ τὰς ἔξετάσεις, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ ἀριστονομήθητα εἰς τὴν πρακτικὴν τῶν φορτώσεων.

(«Ἐκδοσις Ἀφῶν Λιοντῆ. Σχῆμα 8. Σελίδες 352.»)

ΝΙΚΟΛΑΟΥ X. ΚΡΟΝΤΗΡΗ „NAFTILOS' NAUTICAL ALMANAC“

Συνεπλήρωσε δεκαετίαν ἡ ἔκδοσις τοῦ NAFTILOS' NAUTICAL ALMANAC. Μὲ τὴν γνωστὴν ἐπιμονὴν πρὸς τὴν τελειότητα, ὁ ἐκδότης αὐτοῦ κ. Νικόλαος X. Κροντήρης, κατωρθώσας, διὰ συνεχῶν δελτιώσεων καὶ συμπληρώσεων, νὰ καταστήσῃ τὸ Ἑλληνικὸν Ἀλμανάκ ἐφάμιλλον τῶν ἔνειναν ὄμοιών ἐξδόσεων, τὰς ὁποίας ἀπὸ ἑταῖρον ἡδη ἀντικαθιστά ἐπιτυχῶς καὶ ἀνέτως, μὲ τὸ πρόσθετον πλεονέκτημα τῆς γλώσσης διὰ τὸν Ἐλληνικὸν.

Ο κυκλοφορίσας τόμος διὰ τὸ ἔτος 1976 καλύπτων 630 σελίδας, περιλαμβάνει κυρίως μὲν τὰς ἀστρονομικὰς ἐφημερίδας (σελ. 10 - 253) καὶ τοὺς πίνακας αὐξήσεων καὶ διορθώσεων ὥρικῶν συντεταγμένων (ἔγχρωμοι πράσιναι σελίδες 257 - 288) καὶ ἐν συνεχείᾳ σύντομον, ύπὸ τοῦ συγγραφέως, ἀνάπτυξιν ἀφ' ἐνὸς μὲν τῶν ναυτικῶν ὑπολογισμῶν μετ' ἀφονίας παραδειγμάτων (σελ. 309 - 388) καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν προβλημάτων εὐσταθείας - φορτώσεως μετὰ τῶν σχετικῶν ἐντύπων (σελ. 416 - 542). Ἐντὸς τῶν

βασικῶν τούτων κειμένων παρεμβάλλεται πλουσιωτάτη ὥλη ὄπερας ἐνδιαφέρουσα τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν ναυτίλον ἐν γένει ἀξιωματικὸν (διαγράμματα ἑκλείψεων, πίνακες πολικοῦ, χάρται ἀστέρων, χρῆσις πινάκων εὐθείας θέσεως, πίνακες μονάδων μετρήσεως, χρῆσιμα νομοθετικά κείμενα κλπ. κλπ.).

ΚΩΣΤΑ ΑΣΙΝΗ

«ΘΑΛΑΣΣΙΝΑ»

ΠΟΙΗΜΑΤΑ

Κάθε καινούργιος λογοτέχνης ποὺ ἀναδύεται ἀπὸ τὸ κύμα μὲ συγκινεῖ. Κι' ὁ Κώστας «Ἀσίνης», ναυτικός, συνάδελφος, σὲ μιὰ ἀξιοπρόσεκτη ποιητικὴ συλλογὴ ἐικοσιδύο ποιημάτων μᾶς ἀπεκάλυψε τὸ ποιητικὸ του ταλέντο καὶ τὴν εύαισθησία του ποὺ μὲ πολλὴ τέχνη ἔξωτερικεύει σὲ ἀδρὸ στίχο.

Τὰ «ΘΑΛΑΣΣΙΝΑ» — αὐτὸς είναι ὁ τίτλος τῆς πρώτης δουλειᾶς τοῦ Κώστα «Ἀσίνη» — μυρίζουν θάλασσας, ἀποκαλύπτουν πίκρα, ἀποδείχνουν βαθειά σκέψη, ἐκδηλώνουν νοσταλγία καὶ ἀναδίνουν μουσικότητα.

‘Απ' τὸ εἰκοσιδύο ποιημάτα τὰ δεκαεννέα είναι ἐμπνευσμένα ἀπὸ τὸν «πόντο», τὸ κύμα, τὰ λιμάνια, τὶς λαχτάρες, τὴν ἀπέραντος τῆς θάλασσας, τὴ μοναξία καὶ τὸ συναίσθημα τῆς πίκρας ποὺ δοκιμάζει ὁ ἀνθρωπὸς τῆς θάλασσας σῶν δρεθῆ μόνος εἴτε στὸ «εβαρδίλα», εἴτε στὴ μηχανή, εἴτε στὸ θάλαμο ἀσύρματον, εἴτε ὅπας ἀποσύρθη στὴν καμπίνα τοῦ καὶ κυκλωθῆ ἀπὸ ἀμείλικτες ἀναμνήσεις.

Τὸ ἀξιοπρόσεκτο αὐτῆς τῆς δουλειᾶς τοῦ ‘Ἀσίνη είναι ὅτι ἐπηρεάστηκε ἀπὸ τὸν ἀξέχαστο καὶ ἀνεπανάληπτο Νίκο Καθηδαρία. Παρουσιάζεται σᾶν πρώτος ὀπαδός καὶ μαθητὴς τοῦ Καθηδαρία, ὁ στίχος του ἔχει πολλὰ κοινὰ μὲ τὸ στίχο τοῦ ποιητή τοῦ «Μαραμπού», κι' αὐτὸς είναι μιὰ πρόσθετη χάρα, γιατὶ αὐτὸς δηλώνει ὅτι τὸ Καθηδαρίας ἐκτὸς ἀπὸ τὸ «Μαραμπού» μᾶς ἀφῆσε καὶ τὸν καλὸ σπόρο καὶ δρίσκει συνεχιστὲς στὶς πλώρες καὶ τίς γέφυρες τῶν καραβίων ποὺ τόσο ἀγάπησε καὶ τραγούδησε.

Τὰ «Ν.Χ.» δὲν είναι λογοτεχνικὸ περιοδικό ποὺ νὰ ἐπιτρέπῃ μιὰ πιὸ πλατειὰ ἀνάλυση. ‘Η θάλασσα είναι τόσο πλούσια, ιδιαίτερος ὅλα αὐτὰ νὰ μὴ σημειώσως ἀπὸ τὸ «Ονειρό τὸ Χαμένο» τοὺς παρακάτω στίχους:

«Χρωνῶν τριάντα — ὅρθιος στὴ θαρριόλας καὶ τὰ προβλήματα ἀλυτα ἔχω ὅλα: ἀκόμα περιμένω· νὰ εύρω κατεδάζοντας τ' ἀστέρια μὲ τὶς εὐθείες — ἀπλωτὰ χέρια — πορεία στὸ πεπρωμένο.»

Στὸν καινούργιο «θαλασσινὸ ποιητή» εὐχόμαστε γόνιμη δωσιλεύα, δύναμη καὶ ἔμπνευση. ‘Η θάλασσα είναι τόσο πλούσια ιδιαίτερα γιὰ εὐαίσθητους ἀνθρώπους καὶ ἀστερευτὴ πηγὴ ἔμπνευσης καὶ συγκινήσεων.

“Ἐκδοση ἐπιμελημένη, ἐκτὸς ἀπὸ τὸν μικρὸ αἰώνιο δαίμονα τοῦ τυπογραφείου ποὺ τοῦ ἔκανε μερικὰ λαθάκια.

Γ. ΦΡ.

ΠΕΝΩΗ

ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

Τὴν 2 Οκτωβρίου ἀπεβίωσεν εἰς τὸ Λονδίνον ἡ Πηνελόπη Π. Λυκιαρδοπούλου, τὸ γένος Γερ. Καμήλου.

Μικρανεψά ἔμητρός των ἔθνικῶν εὔεργετῶν ἀδελφῶν Βασιλίανου, ἐμόφρωθη εἰς τὴν Ἐλλειτίαν. Μετά τὸ πέρας τῶν σπουδῶν της, ποὺ σινεψέσει μὲ τὸ τέλος τοῦ πρώτου εὐρωπαϊκοῦ πολέμου, προσείλυκε τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν ἀγάπην τῶν ἀειμνήστων Νίκολάου καὶ Αἰκατερίνης Λυκιαρδοπούλου. Εἰς τὸ πρώσωπον τῆς ὥραιας Πηνελόπης, μὲ τὴν ἀρτίαν μόρφωσιν καὶ τὴν καλὴν ἀγωγὴν, διεῖδον τὴν ιδανικήν σύντροφον τοῦ υἱοῦ τῶν Παναγῆ καὶ εύκόλως ἐκαλλιέργησαν τὸ αἴ-

σθημα, τὸ ὄποιον ἦνωσε μὲ τὸν δεσμὸν τοῦ γάμου τοὺς δύο νεούς.

Περισσότερον ἀπά μισὸν αἰώνα τὸ ζεῦγος ἔζησεν ἀρμονικὰ καὶ ἀπήλαυσε τὴν κατ' ἄνθρωπον εὐτυχίαν, τὴν ὄποιαν ὥλοκλήρωσεν ἡ ἀπόκτησις ἐνὸς υἱοῦ, δύο θυγατέρων καὶ ἔξι ηγετόνων.

‘Η Πηνελόπη Λυκιαρδοπούλου ἀνεδείχθη εἰς ἀγρυπνον καὶ πιοτὴν Ἐστιάδα τοῦ οἴκου της. Ἀγαθή, ἀνεπίδεκτη καὶ φιλάθρωπος, δὲν ἐλησμόνησε ποτέ τὴν ιδιαιτέραν τῆς πατρίδα. Τὸ χωρίον Μεταξάτα κατὰ πολλοὺς τρόπους ἀνέκουφισθη μετά ἀπὸ τὴν ὑπὸ τοὺς σεισμούς καταστροφὴν του. Εἰς τοὺς γύρους τῆς συγγενεῖς καὶ φίλους μίαν μόνον ἀφῆσε πικρίαν, τὴν πικρίαν τοῦ θανάτου της.

Πρὸς τὸν σύζυγὸν της, τὸν φίλον κ. Παναγῆν Λυκιαρδόπολον, τὸν υἱὸν της κ. Φώτιον Λυκιαρδόπολον, τὰς θυγατέρας τῆς κυρίων Ντίνων Ε. Ἀδέρωφ - Τοσίτσα, τὴν κυρίαν Αικ. Λυκιαρδοπούλου καὶ τὴν λοιπὴν οικογένειαν, ἐκφράζουμεν τὰ θερμά συλλυπητήριά μας.

Δ.Η.Π.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς ‘Ενώσεως Ἐλλήνων ‘Εφοπλιστῶν πληροφορηθὲν τὸν θανάτον τοῦ ἐπιλέκτου συναδέλφου καὶ μέλους διακεκριμένης ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

ἀποφασίζει ὅπως :

—Διατεθῇ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν ποσὸν δρχ. 15.000.

—Ἐκφρασθῶσι πρὸς τὴν οικογένειαν τοῦ μεταστάντος τὰ συλλυπητήρια τῆς ‘Ενώσεως.

—Δημοσιευθῇ τὸ παρὸν διὰ τοῦ Τύπου.

‘Ἐν Αθήναις τῇ 1η Οκτωβρίου 1975

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
τοῦ Διοικ. Συμβούλιον τῆς ‘Ενώσεως
‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστῶν

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

ΝΙΚΟΣ ΜΟΙΡΑΣ

Πρώρως ἔξειμέτρησεν τὸ ζῆν. Μία φυσιογνωμία διὰ τὸν ναυτιλόμενον κόσμον τοῦ Πειραιῶς ἔξελιπεν. ‘Ο Νικόλαος Μοιρας, διευθυντής τοῦ Λογιστηρίου τῆς ‘Ελλέμες’, ἐστάθη εἰς τὰς ἀπάλξεις ἐπὶ μακράς δεκαετηρίδας. ‘Υπηρέτης καὶ αὐτὸς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Καλὸς κ' ἀγαθός. Μὲ ἥθος καὶ συμπειφόρων καλοαναπεθραμμένου ἀνθρώπου, καταλείπει τὰς ἀγαθωτέρας τῶν ἐντυπώσεων εἰς δόσους ἡτύχησαν νὰ τὸν γνωρίσουν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συνδέομενα ἀπὸ μακρῶν ἐῶν μὲ τὸν ἀλησμόντοντον Μοιραν, διαβιδάζουν τὰ συλλυπητήρια πρὸς τὴν βαρυπενθύμουσαν οικογένειάν του.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΗΜΟΥ

Μὲ πολλὴν ὁδύνην ἐπληροφορηθήμεν ἐκ Σύρου τὸν ἐπισυμβάντα ἔκει θάνατον τοῦ ‘Αθανασίου Δήμου, προέδρου τῆς ἔκει Λιμενικῆς Επιτροπῆς.

‘Ο μεταστὰς ἐγκατεστάθη εἰς τὸ Σύρον μετὰ τὴν Μικρασιατικὴν καταστροφήν. ‘Έκ χαρακτήρος πράσι, μειλίχιος καὶ ἐργαστικός, προσείλυκε μόνον τὴν συμπάθειαν τῶν συμπλικῶν του.

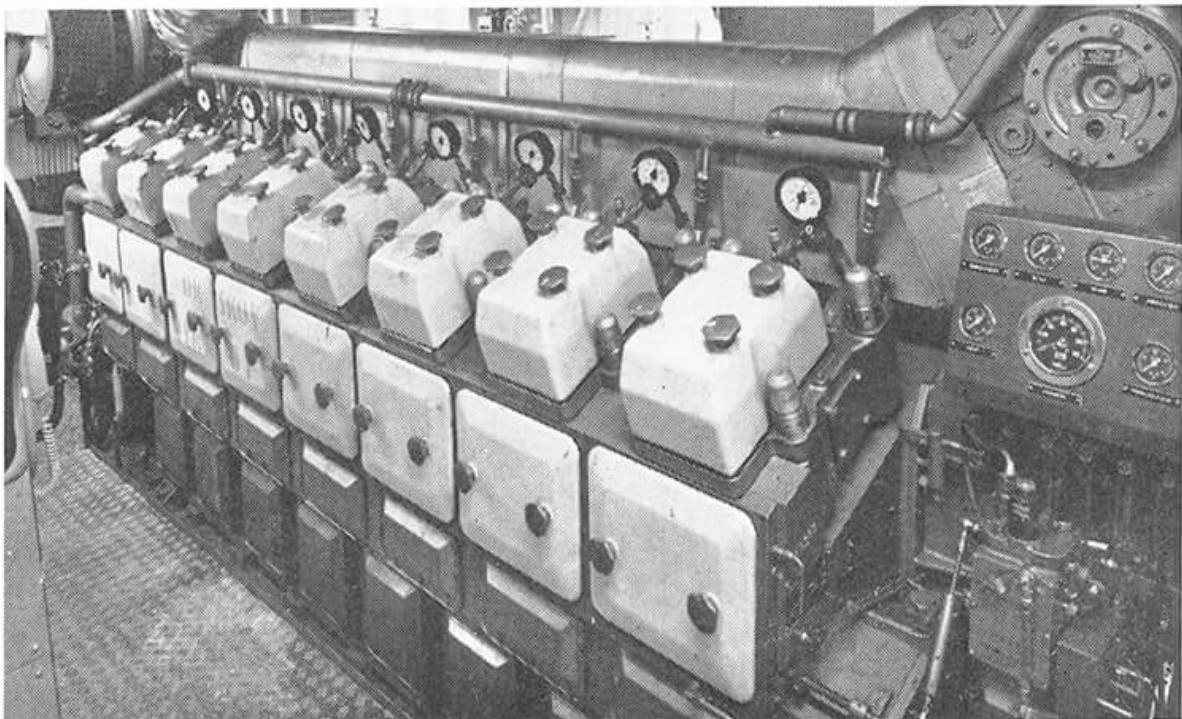
‘Απὸ νεαρᾶς ἡλικίας ὑπηρέτησεν ὡς ὑπάλληλος εἰς τὴν Λιμενικήν ‘Επιτροπήν Σύρου, ὃπου κυριολεκτικῶς ἡναλώθη ἐπιδείξας σπανίας ἀρετᾶς καὶ καταστὰς συνώνυμος τοῦ λιμένος, σφήσας ἀνεξίτηλον τὴν σφραγίδα τῆς διελεύσεως του.

Μετὰ τὴν συνταξιοδότησιν του ἀνέλαβεν, ὡς ὁ πλέον καταλλήλος, τὴν θέσιν τοῦ Προέδρου τῆς Λιμενικῆς Επιτροπῆς.

Ηύποχησε νὰ ἴδῃ ὅλα τὰ τέκνα του καλῶς ἀποκατεστημένα καὶ ἔδωσε καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν δύο υἱούς, Πλοιάρχους ἡδη.

Εἰς τὴν οικογένειάν του τὰ «Ν.Χ.» ἀπευθύνουν θερμά συλλυπητήρια.

B&W *Alpha*



V23LU

Τετράχρονοι δηζελοκινητήρες με 8 - 18 κυλίνδρους άναπτύσσοντες 1240 - 2790 ίππους (M.S.A.)

V28LU

Τετράχρονοι δηζελοκινητήρες με 12 - 18 κυλίνδρους άναπτύσσοντες 3180 - 4770 ίππους (M.S.A.)

Απολύτως κλειστοί για μεγαλύτερη καθαριότητα, άσφαλεια και μειωμένο θόρυβο. Χαμηλού υψους και μικροῦ πλάτους (γωνία 45°) για μία συμπτυγμένη έγκατάστασιν ισχύος.

Οι μηχανές B&W U28LU και U23LU παραδίδονται με μειωτήρα ALPHA, αξονα, προπέλλα (με ή χωρίς δακτύλιο Κόρτ) και πλήρη τηλεχειρισμό ή και αυτοματισμό - σε πλήρες σύστημα προώσεως, ένδος σχεδίου και ύποδ μία έγγυηση.

B&W
MOTOR

BURMEISTER & WAIN

ΔΑΝΙΑ
ΚΟΠΕΝΧΑΓΗ

Τηλ. Δ/σις: Burmeisters Copenhagen - Τέλεξ: 16245 burmei dk - Τηλ.: Asta 2501

Γεν. Αντιπρόσωπος έν ΕΛΛΑΣΙ: ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ ΕΠΕ, ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 12, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 24

Τηλ.: 417.1889, 417.6573 - Τηλ.Δ/σις: BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - Τέλεξ: 21 2413 BURW GR



Θαλάσσια άτυχήματα

ΜΕΙΩΣΙΝ ΕΝΕΦΑΝΙΣΑΝ ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ 1974

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Το σύνολον του άπολεσθέντος τοννάζ του παγκοσμίου έμπορικου στόλου ένεφανε μειώσιν διά τρίτου κατά σειράν έτος, το 1974. Κατήλθεν εις 869.658 τόνων γκρός, έναντι 1.030.560 τόνων γκρός του 1971, ότε έσημειώθη ρεκόρ όλικων άπωλειών, και 919.854 τόνων γκρός του 1973.

Τὰ ἀνώτερά στοιχεία περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἔτσιαν ἀνασκόπησιν τοῦ Λόδδης Ρέτζιστερ ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων καὶ όλικῶν άπωλειῶν τοῦ παγκοσμίου έμπορικου στόλου, κατά τὸ παρελθόν έτος.

Συνολικῶς ἀπώλεσθησαν 311 πλοῖα, ἔξι ὧν τὰ 23 ήσαν πετρελαιοφόρα, 5 μπάλκ κάρριερ, 86 ἀλιευτικά καὶ 174 φορτηγά γενικού φορτίου.

Κυριωτέρα αἰτία όλικῆς άπωλείας ἦτο ἡ ἡ προσάρξις —352.695 τόνων γκρός. 'Εκ πυρκαϊάς καὶ συγκρύσεως ἀπώλεσθησαν πλοῖα 233.077 καὶ 137.137 τόνων γκρός. 'Η μεγαλυτέρα όλική άπωλεια τοῦ 1974 ἀνέφερε εἰς τὸ ιταλικὸν μεταλλοφόρον πετρελαιοφόρον «Νάι Τζιοβάννα», 72.294 τόνων.

γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972.

Τὰ περισσότερα ἀπολεσθέντα σκάφη (47) ἐκαλύπτοντο ὑπὸ τὴν 'Ιαπωνικὴν σημαίαν, ἐνώ ἀπὸ ἀπόψεως τοννάζ τὴν πρώτην θέσιν κατέλαβεν ἡ 'Ἐλλὰς μὲ 119.282 τόνων γκρός.

Ποσοστοίαίς, τὰς ὑψηλοτέρας ἀπωλείας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν παρ' αὐτῶν κατεχομένην χωρητικότητα, ἐστιμείωσαν ἡ Κύπρος καὶ ἡ Σιγκαπούρη μὲ 1,53% καὶ 1,42% ἀντιστοίχως.

Παρὰ τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐνεργειακῆς κρίσεως αἱ διαλύσεις τοῦ 1974 ἥσαν λίαν περιωρισμέναι, προφανῶς λόγῳ τῶν χαμηλῶν τιμῶν προσφερομένων ὑπὸ τῶν διατυπῶν. Τὸ πωληθέν πρὸς διάλυσιν τοννάζ (2.959.493 τόνων γκρός) ἦτο τὸ κατώτερον ἀπὸ τοῦ 1966. Τὰ μεγαλύτερα διοικούμενα σκάφη ἥσαν τὰ ἐπιβατηγὰ «Νιού 'Αμστερταμ» 36.982 τόνων γκρός καὶ «Ορσόβα» 29.091 τόνων γκρός καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουόρλην Γκράτιτιουντ» 27.278 τόνων γκρός τοῦ 1954.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΘΕΝ (κ.): Περὶ πρυσαράξεως τοῦ διποίου ἀναγράφουμενος εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀνειλύσθη τὴν 28ην Σεπτεμβρίου, ἀνέυ κουφισμοῦ, τῇ δονθείᾳ ρυμουλκοῦ. Δὲν παρεπηρήθη διαρροή.

ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: 'Απὸ Πόρτ Χάρκουρτ διὰ Λάγυκον, μὲ 400 τόνων φορτίου, ὑπέστη διάλυσην εἰς τὴν πρωστήριον μημανήν. Τὸ σκάφος ήγκυροδόλησεν εἰς Μπόννυ. 'Εξητήθη ἡ μίσθιστη ρυμουλκοῦ διὰ νὰ ρυμουλκήσῃ τὸ πλοῖον εἰς Λάγυκος ἡ κατάλληλη ἀπικευαστική βάσιν.

ΑΝΔΡΟΣ Σ Α·Ι·ΑΝΤ (λ.): 'Επειθεωρήθη ἡ δεξαμενή εἰς Ρόττερνταμ τὴν 12/9 πρὸς διακρίδωντας ζημιῶν ἐκ προσκρύσεων (εἰς Χάμππον ρόδος, 25/3 καὶ Νιούπορτ, 7/7) καὶ ἐκ προσαράξεως (5/8). 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (λ.): 'Εν πλῷ ὑπὸ ἔρμα, ἀπὸ Σαΐν Κρουά διὰ Λιδύην. Τὴν 16ην Σεπτεμβρίου ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν στροβιλογενήτριαν καὶ τὴν 26ην προσήγεισεν εἰς Παλέρμο. Διηνεργήθη ἐπιθεώρησις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔξηρμοδόθησαν διάφορα μέρη τῆς στροβιλογενήτριας, ἀτινα ἀπεστάλησαν εἰς τοὺς κατασκευαστάς πρὸς πλήρη ἐκτί-

μησιν τῶν ζημιῶν. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν ίδιαν ἑστέραν διὰ Τομπρού, χρησιμοποιούντας δηζελογενήτριας.

ΒΑΣΙΛΗΣ (κ.): 'Επειθεωρήθη εἰς 'Ααλμποργκ τὴν 1ην Οκτωβρίου λόγῳ θραύσεως τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων Νο 1, 3 καὶ 4. Παρελήφθησαν ἀνταλλακτικά καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Σουάνη, ὅπου ἐτελοῦντο ἀπικευαστική.

BENTSIOS IOYREPEP: 'Απὸ 'Απαπα(Λάγυκος καὶ Δουνκέρκην διὰ Φεκάμπτ ξεμπόρον, ὑπέστη διάλυσην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 27ην Σεπτεμβρίου καὶ τὴν ἐπομένην ἔρρυμουλκήθη εἰς Διέππην. 'Εξητήθη ἐπιθεώρησις εἰς τὴν μηχανήν ως καὶ ἐπὶ ζημιῶν ἐκ προσφάτου κακοκαιρίας.

ΓΑΡΜΠΗΣ (λ.): Εἰς Σάντος τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, ἀνεκοινώθη ὅτι ἐτελοῦντο μόνιμοι ἀπικευαὶ ἐπὶ διαφόρων ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ: Μέ φορτίον γεννημάτων ἀπέπλευσε τὴν 24ην Σεπτεμβρίου ἐκ Ροστόκ διὰ Βενεζούελαν. Τὴν ἐπομένην παρεπηρήθη διαρροὴ εἰς τὸν ἀριστερὸν λέθητα. Προσπάθειαὶ ἀποκαταστάσεως τῆς ζημιᾶς ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἀπέτυχον διότι τὰ ση-

μεῖα διαφροῆς ἐπολλαπλασιάζοντο συνεχῶς. 'Ο πλοιάρχος ἡναγκάσθη νὰ κατευθυνθῇ εἰς Χάρηρην τὴν 27ην Σεπτεμβρίου πρὸς τέλεσιν ἐπισκευῶν, αἵτινες ἐπερατώθησαν ἰκανοποιητικῶς τὴν 30ην Σεπτεμβρίου. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμόν του.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΔΥΣΣ ΣΕ·Ε·Υ· (κρουαζί/πλοιον): Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Χάιφα, προερχόμενον ἐξ Ἀλεξανδρείας, προσέκρουσεν ἐπὶ γερανού καὶ ὑπέστη ζημίας.

ΕΛΛΕΝΙΤ ΣΚΑ·Υ·: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Νέας Υόρκης διὰ Φιλαδέλφειαν, ὑπέστη διάλυσην εἰς τὴν μηχανήν, τὴν 28ην Σεπτεμβρίου καὶ ἡγκυροδόλησεν. 'Η διάληξ ἀποκατεστάθη καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν λιμένα προορισμοῦ του, ὅπου ἀφίχθη τὸν μεθεπομένην.

ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Απὸ Χιούστον διὰ Λά Σαλίνα ὑπὸ ἔρμα, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν δοηθητικὴν μηχανήν καὶ τὴν 20ην Σεπτεμβρίου παρέκλινε τῆς πορείας του κατευθυνόμενον εἰς Κιουρασάο ὅπου ἀφίχθη μετὰ τριήμερον.

ΚΑΛΗ (π.): Μὲ φορτίον 2.500 τόνων τοιμέντου, προσήραξεν εἰς τὴν Ερυθρὰ Θάλασσαν. Εἰς πλάτος 16° 46' 06'' βόρειον καὶ μῆκος 41° 28' 06'' ἀνατολικόν. 'Ανειλκύθη τὴν 1ην Οκτωβρίου τῇ δοηθείᾳ τοῦ ρυμουλκοῦ «Σεβίτσερ». 'Ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Γκιζάν, συνοδευόμενον ὑπὸ τὸν ρυμουλκοῦ, πρὸς ἐπιθεώρησιν.

ΛΙΑΥ: 'Απὸ Αμδούργον διὰ Κεντρικὴν Αμερικὴν, ἡγκυροδόλησεν εἰς Τὸν Μπαίην 3ην Οκτωβρίου δι' ἀπικευάς εἰς τὴν μηχανήν.

ΜΑΤΡΩΖΟΣ: Καθ' ὃν χρόνον ἔξεφόρτων εἰς Καράτσι, φορτίον ἄνθρακος ἐκ Κίνας, παρεπηρήθη καπνὸς ἔξερχομενος ἐκ τοῦ κύτους Νο 4 καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐκ τοῦ Νο 1. Τὸ πῦρ, ὅπερ ὠφείλετο εἰς αὐτοανάφλεξιν τοῦ φορτίου, κατεστάλη ὑπὸ τῆς τακτικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. 'Αδύνατος ἡ ἐκτίμησις τῶν ζημιῶν πρὸ τῆς πλήρους ἐκφορτώσεως του.

ΟΝΤΕΣΙΟΣ: Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Μάλμο τὴν 29ην Σεπτεμβρίου προξενησαν σοθαράς ζημίας. Ζημίας ὑπέστη καὶ τὸ σκάφος εἰς τὴν πρώραν, ἀλλ' ἀπέπλευσε ἀνεύ ἐπισκευῶν.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Τὴν 29ην Σεπτεμβρίου ὑπέστη διαρροὴν ἔξωθι τῶν Ολλανδικῶν ἀκτῶν καὶ ὁδημοιουργήθη μίας τεταστίας πετρελαιοκλίς εἰς τὴν περιοχὴν, ἥτις ἔξηπλάνηθη εἰς ἔκτασιν 180 τετραγωνικῶν μιλίων. Τὸ σκάφος μετέφερεν 72.300 τόνους ἀργοῦ πετρελαίου. Προσπάθειαὶ κατεβάλοντο πρὸς καταπολέμησιν τῆς κηλίδος ινα ἀποφευχῆ ἡ ρύτανσις τῶν ἀκτῶν. Τὸ σκάφος μετέφερεν εἰς Υμούστον ὅπου μετεφόρτωσε τὸ φορτίον του εἰς ἔτερον δεξαμενόπλοιον. Αἱ προσπάθειαὶ καταπολέμησεως τῆς πετρελαιοκλίδος ἐστέφθησαν ὑπὸ ἐπιτυχίας. Προσωριναὶ ἀπικευαὶ εἰς Αμστερ-

ντατονίας. ΣΟΦΙΑ Δ.: 'Αποπλεύσαν ἐκ Νέας Ορλεάνης τὴν 1ην Οκτωβρίου διὰ Κόστα Ρίκα, προσήραξεν εἰς Κίτα Σουένο Μπάνκ (Τζαμαϊκα) τὴν 6ην Οκτωβρίου. Ρυμουλκὰ ἐπιπλευσαν πρὸς δοηθείαν του.

XIAN: 'Αφίχθη εἰς Πόντα Ντελγάδα τὴν 29ην Σεπτεμβρίου μὲ ζημίας εἰς τοὺς λέθητας. Καθὼς τὸ σκάφος ἦτο ἔμφορτον, ὁ πρώτος μηχανικὸς ἐσκόπευε νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον μὲ τὸν δοηθητικὸν λέθητα ἐκτὸς λειτουργίας. 'Επισκευαὶ ἀνέληθησαν μόνον εἰς τὸν ἀριστερὸν ἐκ τῶν κυρίων λεθήτων.

ΦΑΛΚΟΝ: Τὴν 8ην Οκτωβρίου προσήραξεν εἰς ἀπόστασιν 21 μιλίων δορειοδικῶν τοῦ Γέμπο. Διαρροὴ εἰς τὴν πρωραίαν δεξαμενήν ζυγοσταθμίσεως. Τὸ ρυμουλκὸν «Σεβίτσερ» ἀνέλαβε τὸν ἀνέλκυσιν του δάσει συμφωνητικοῦ Λλόδης ἀνοικτοῦ τύπου.

ΦΡΙΝΤΟΝ: 'Απὸ Μπούμπουρο, ἀφίχθη εἰς Σαλαβαδὸν τὴν 1ην Οκτωβρίου πρὸς ἔκφορτωσιν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὁποίας προσέκρουσεν ἐλαφρῶς ἐπὶ τῆς προβλήτος. Τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ὑπέστησαν μικρῶν κάμψιν. Τὴν 7ην Οκτωβρίου ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ ώς ἀνω λιμένος.

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ

ABU DHABI & DUBAI

United Arab Emirates

KUNAIBY COMPANY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : κ. Δημήτριος Γεώργαρος

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

ABU DHABI — U.A.E.

Διεύθυνσις : P.O.B. 4143

Τηλεγρ. : "KUNAIBI"

Τηλέφ. : 43676

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τελεῖ ή ναυλαγορά ἐν ἀναμονῇ τῶν διεξαγομένων εἰς τὴν Μόσχαν διαπραγματεύσεων ἐπὶ τῶν ὅρων, ὑπὸ τοὺς ὅποιους ἡ Ἀμερικὴ θὰ ἀνελάμβανε τὴν κάλυψιν τῶν ἐπιστιτικῶν ἀναγκῶν τῆς Ρωσίας. Μετὰ τίνας ἡμέρας αἱ τελικαὶ ἀποφάσεις θὰ προσδώσουν καὶ εἰς τὴν ναυλαγορὰν τὴν ἀνάλογον πρὸς τὰ συμφωνηθέντα θέσιν.

Εἶναι, πάντως, γεγονός ὅτι αἱ ἀνάγκαι τῆς Ρωσίας εἰναι μεγάλαι —περισσότεραι ἀπὸ τὰς ἀρχικῶς προβλεφθείσας— καὶ ὅτι, παρὰ τὰ πολλὰ χρονοναυλωθέντα ἥδη σκάφη, ἡ ζωηρότης τῶν μεταφορῶν δὲν ἀποκλείεται νὰ προκαλέσῃ καὶ ζήτησιν χωρητικότητος, μέλλουσαν νὰ ἐπιτρέψῃ καὶ κάποιαν, ἐλαφράν ἔστω, τῶν ναυλῶν βελτίωσιν. Δέν πρέπει ὅμως νὰ παρορᾶται ἡ παρέμβασις τῶν μεγάλων μικτῶν σκαφῶν πολλὰ προσφέρονται.

Ἡ Μόσχα, ἐν τῷ μεταξύ, προβαίνει εἰς ἐπειγούσας ἀγορὰς καὶ ἀπὸ ἄλλας, πλὴν τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, χώρας. Ἀπὸ τὸν Καναδάν πρὸ ἡμέρων ἡγόρασε 500 χιλ. τόν. δημητριακῶν —κριθῆς, σίτου, σικάλεως— ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν (1,5 ἑκατομ. τόν.) ἐπίσης.

Αἱ νεώτεραι πληροφορίαι φέρουν τὴν ρωσικὴν ἐσοδείαν κατωτέραν τῆς πρὸ τίνος ὑπολογισθείσης. Ὑπάρχουν ἐπιβεβαιῶσις περὶ ἐσοδείας 170 ἑκατομ. τόνων. Θὰ εἶναι ἡ μικρότερα ἀπὸ τὴν «καταστροφικὴν», τοῦ 1972.

Καὶ πέραν τῆς ρωσικῆς σιτοδείας, αἱ χώραι τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης —Πολωνία, Γιουγκοσλαβία— φέρονται μὲ ἐπειγούσας ἐπιστιτικάς ἀνάγκας, λόγῳ τῶν μικρῶν ἐσοδειῶν.

Ἐλάχιστα εὐնόικαι ἐμφανίζονται αἱ προπτικαὶ βελτιωμένης μεταφορικῆς κινησεως διὰ τὰς πρώτας ὑλὰς γενικῶς. «Οἰλιγώτερα τὰ φορτία τῶν σιδηρομεταλλευμάτων, λόγῳ τῆς κρίσεως τοῦ χάλυβος, διλιγότερα καὶ τὰ γαιανθρακοφορτία. Ἡ μαστίζουσα τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν ὑφεσις, δὲν φαίνεται νὰ παρέρχεται, παρὰ τὰ αἰσιοδόξους ἔξι Ἀμερικῆς προβλέψεις. Οἱ δεῖπνοι τῆς παραγωγῆς δὲν ἐπισημαίνουν εἰσέτι τὴν ἀνάκαμψιν.

«Ἄς σημειωθῆ, τέλος, ὅτι ἡ Κίνα καὶ ἡ Ἰndia ἐμφανίζονται μὲ καλὰς ἐσοδείας.

Καὶ ἀπομένει μοναδικὴ ἐλπὶς κινησεως ζωηράς, διὰ τοὺς ἐπερχομένους μῆνας, τὰ φορτία τῶν δημητριακῶν διὰ τὴν Ρωσίαν καὶ τὰς χώρας τῆς Ἀνατολικῆς Εύρωπης.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς, διὰ τὸ α' 10ήμερον τοῦ μηνός, εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

● **BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ:** Μικρὰ σχετικῶς ἡ ἐργασία ἐπὶ ναυλώσεων διὰ τὰ ἔξι Ἀμερικῆς δημητριακά. Ναῦλοι χαμηλοί, σταθεροὶ πάντως. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 23.000 τόν. βαρέα γεννήματα, \$ 11.25 φίοτ, Ὁκτώβριον. Διὰ Νότ. Ἰαπωνίαν \$ 9.50 φίο. Διὰ τὸ Ἰντσόδη Πουσάν 35.000 τόν. γεννήματα, \$ 14 φίο ἐντ τρίμενα, Ὁκτώβριον. Διὰ Νότ. Κορέαν ἀπὸ Κόλπον \$ 12.50 φίο, Ὁκτώβριον. Διὰ Φορμόζαν 14.000 τόν., Ὁκτώβριον, \$ 19 φίο ἐντ τρίμεντ, 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν. Ἀπὸ Κόλπον ἢ Ἀτλαντικὸν δι' Ἰndia, δύο φορτία, \$ 24.75 - 26, γεννήματα 14.750 καὶ 14.500 τόν., μὲ 1.000 καὶ 1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ —Ἀμερικαν., Ρότερνταμ— \$ 5 φίο, Ὁκτ. Ἀπὸ Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ \$ 5 φίο, Ὁκτώβριον.

Ἀπὸ τὸ Νόρθερν Ρέιντζ: Διὰ Λισσαβῶνα 30.000 τόν. βαρέα γεννήματα, \$ 7.50 φίο, Νοέμβριον, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν καὶ 33.000 τόν. \$ 8 φίο ἐντ τρίμεντ, Ὁκτώβριον. Διὰ Βόρειον Ἰταλίαν 15.000 τόν. βαρέα γεννήματα \$ 9.75 φίο ἐντ

τρίμεντ, 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν, βορείως Χάττερας, 44.000 τόν. \$ 4.50 φίοτ, Ὁκτ. Διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον 19.000 τόν. \$ 5.50 φίο ἐντ τρίμεντ, Ὁκτ.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 12.500 - 13.000 τόν. βαρέα γεννήματα, Ὁκτ., κατ' ἀποκοπή \$ 249.000 φίο ἐντ τρίμεντ. Διὰ τὸ Ἀλγερίον 15.000 τόν. \$ 24 φίο ἐντ τρίμεντ, 700 τόν. ἐκφόρτωσιν, Νοέμ. Διὰ τὸ Κόντινεντ \$ 13.75 φίο, μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον \$ 6.75 φίο, Ὁκτώβριον.

Ἀπὸ "Αγ. Λαυρέντιον δι" Ὀλλανδίαν 80.000 τόν. \$ 3.50 φίο ἐντ τρίμεντ βαρέα γεννήματα, Ὁκτώβριον. Διὰ Σοβιετικὴν Βαστικὴν 44.000 τόν. \$ 8.50 φίο ἐντ τρίμεντ, 2.000 τόν. ἐκφόρτ., κριθῆ, Ὁκτώβριον. Ἀπὸ Πόρτ Καρτεί διὰ τὸ Κόντινεντ \$ 4.910, Ὁκτώβριον.

Γαίανθρακες: Ἀπὸ Χάμπτον Ρόδης διὰ Κωνστάντζαν 48.000 τόν. \$ 7.47½, ἐλ. ἐκφόρτ., 3.500 τόν. ἐκφόρτ., ἀ.φ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 50.000 τόν. \$ 7.50, ἐλ. ἐκφόρτ., Ὁκτώβριον - Νοέμβριον.

● **NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ:** Ἀπὸ Πόρτ Αλέγκρε διὰ Ρίο Γκράντε / Ἀμβούργον 20.000 τόν. σύγια \$ 12, 6άσις 1 - 2 φίοτ, 1.500/3.000 τόν., Ὁκτώβριον. Ἀπὸ Νότ. Βραζιλίαν διὰ Μαύρην Θάλασσαν 26.000 τόν. βαρέα γεννήματα, \$ 310.000 κατ' ἀποκοπή φίοτ, Ὁκτώβριον. "Ενα λιμένα Βραζιλίας διὰ τὸ Κόντινεντ, ἐνα λιμένα Δανίας, 10.600 τόν. ζωτροφάς, \$ 13.75 φίοτ, Ὁκτ. Διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ἀπὸ Νότ. Βραζιλίαν 14.000 τόν. βαρέα γεννήματα, \$ 13 φίο ἐντ τρίμεντ, Ὁκτώβριον, 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Ἀπὸ Τουμπαράδο διὰ Δουκεύρων 60.000 τ. \$ 3.50 φίο. Διὰ Βέζερ 70.000 τόν. \$ 3.50 φίο, Ὁκτ. - Νοέμ. Διὰ Κωνστάντζαν 43.000 τόν. \$ 5 φίο, Ὁκτώβριον.

● **BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ:** Διὰ Ἰντσόδη / Μάκπο 15.750 τόν. \$ 13.50, πλέον 35 σέντς δεύτερον λιμένα, μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., Ὁκτώβριον. Διὰ Νότ. Κορέαν 30 - 34.000 τόν. \$ 11, μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., Νοέμ.

'Απὸ Δυτ. Ἀκτὴν διὰ Τσιτταγόκ \$ 45.50, μπέρθ τέρμη, Νοέμ. Διὰ τὰς Φιλιππίνας \$ 14.50 φίο, Ὁκτ. - Νοέμ.

● **ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ:** 'Απὸ δυτ. ἀκτὴν Ἰνδίας διὰ Κωνστάντζαν 25.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα ἀ.φ. \$ 8.60 φίο. 'Απὸ Δυτ. Αύστραλίαν διὰ Μαύρην Θάλασσαν σιτηρὰ 25.000 τόν. \$ 17.50, ὄψιδαν ἀνατ. λιμένας \$ 18.50, μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., Ὁκτώβριον. 'Απὸ Δυτικὴν Αύστραλιαν διὰ Μπαντάρ Σαπούρ 25 - 26.000 τόν. \$ 14.75, μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. σιτηρά, Ὁκτ. 'Απὸ Νότ. Ουαλίαν διὰ Βασσάραν 22.000 τόν. \$ 26.25, μὲ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., Ὁκτώβριον. 'Απὸ Ντώμπραν διὰ Βόρ. Ατλαντικὸν ἡ Κόλπον ζάχαρις \$ 12.40 φίο ἐντ τρίμεντ, 1.000 τόν. ἐκφόρτ. 'Απὸ Καζαμπλάνκαν δι' Ἰνδίαν 12.000 τόν. \$ 19, φόρτωσις σκείλ, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., φωσφάτα, Σεπτέμβριον - Ὁκτώβριον.

● **ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ:** Συνήθης κίνησις, 'Η Γκλένας καὶ οἱ Κινέζοι παρῆσαν εἰς τὴν ἀγοράν. Σκάφος δηζελοκίνητον 102.600 τόν. d.w., παράδοσις "Αγ. Λαυρέντιον" Ὁκτ., ἐπαναπαράδοσις Περσ. Κόλπον - Σιγκαπούρου \$ 1.30 τὸν τόνον, 'Οκτ. Σκάφος ἀτμοκίνητον 160.242 τόν., διὰ 12 - 15 μῆνας, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 'Οκτ. - Νοέμβρ. \$ 0.62½ τὸν τόνον. Δηζελοκίνητον 66.950 τόν. \$ 2 τὸν τόνον d.w. διὰ 12 μῆνας, παράδοσις Νορδηγίαν. Δηζελοκίνητον 41.211 τόν. \$ 2.70 τὸν τόν., 8 - 10 μῆνας, παράδοσις Κόντινεντ 'Οκτ. Δηζελοκίνητον 60.294 τόν. \$ 2.95 τὸν τόνον, δύο ἔτη, παράδοσις ἀρχὰς 1976. Σκάφος 20.070 τόν., τοῦ 1959, \$ 2.325, παράδοσις Κάντλαν, ταξίδιον Κωνστάντζας, ἀμεισος. Σκάφος 26.613 τόν., τοῦ 1972, παράδοσις Ούσάν, 'Οκτ., ἐπαναπαράδοσις Περσικόν, \$ 4.550 ἡμερησίων. Σκάφος 57.656 τόν., τοῦ 1967, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτ., ταξίδιον μέσω Φιλιππίνων, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, \$ 1.65 τὸν τόνον d.w. Σκάφος δηζελοκίνητον 34.750 τόν., τοῦ 1971, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, 11 - 13 μῆνας, \$ 3.80 τὸν τόνον. Σκάφος 17.320 τόν., παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτ., ἐπαναπαράδοσις Νότ. Αφρικήν, \$ 3.125 ἡμερησίων. Σκάφος 18.449 τόν., τοῦ 1966, παράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσα 'Οκτώβριον, Καραϊβικήν, κυκλικὸν ταξίδιον, \$ 3.250 ἡμερησίως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σποραδική, ὅσον καὶ κατεσπαρέμην, εἰς ὅλας τὰς ἀνὰ τὸν Κόσμον περιοχὰς φορτώσεως, ὑπῆρξεν ἡ κίνησις τῶν ναυλώσεων κατὰ τὸ α' 10ήμερον τοῦ μηνός.

Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ λιμένας 'Ατλαντικοῦ ἀμερικανικούς, μέρος φορτίου 80.000 τόν., W 30. 'Εὰν πλήρες φορτίου 102.000 τόν. W 27.5, 'Οκτ. Δ' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 85.000 τόν. W 32.5, 'Οκτ.

Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ, μέρος φορτίου 20.000 τόν. W 97.5, σπότ. 'Επίσης μέρος φορτίου 40.000 τόν.

W 72.5, 'Οκτ. διὰ τὸν Κόλπον.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ λιμένας ἀμερικανικούς 'Ατλαντικοῦ, 22.000 τόν., W 120, 'Οκτώβριον.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν δι' Ἰταλίαν, σοβιετικὸν τάνκερ 18.000 τόν. W 60/62.5. 'Επίσης διὰ Κόλπον - B. 'Αμερικήν, μέρος φορτίου 50.000 τόν. W 70. 'Επίσης διὰ Βόρ. 'Αμερικήν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ), μέρος φορτίου 34.000 τόν. W 87.5. 'Επίσης μέρος φορτίου 50.000 τόν. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν W 65, 'Οκτώβριον.



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403
BELGIUM
Tel.: 0032-31-410.420
Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:
N. A. CATSIKADAKOS
59, Vas. Constantinou Ave.
Tel: 4519.629
Telex: 21-3306 NIKA
Cables: Hansadok Piraeus

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ: Μόμπιλ 12.150 τόν. γεννημάτων 'Άγκοδαν \$ 17.50 φιοτ, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 26 — Οκτωβρίου 4.

ΑΚΟΥΖΑΤΟΥΣ Υ' (λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον 29—30.000 τόν. γεννημάτων 'Ινδιαν \$ 21, θάσις 2—2, μέ 3.500)1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν φιοτ, 'Οκτώβριον.

ΑΝΤΚΑΙΖΟ (διθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού 24.000 τόν. σίτου 'Ινδιαν, \$ 18.25, μέ 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτ.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων Στάθαγκερ \$ 15.50 Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρις 20.000 τόν. \$ 8.50, μέ 5.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν. Νοέμβριον.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: Μεγ. Λίμνας 16.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδάνω \$ 21, φιοτ, μέ 1.000 τόνους έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 10—17.

ΤΕΝΑΣΤΙΣ (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.400 τόν. δρύσης είς σάκκους 1—2 ταξίδια Ντακάρ — Μονρέβια, \$ 232.500 φιοτ, 1—1, 'Οκτωβρίου 6—16.

ΦΙΛΙΠΠΟΙ (λιθ.): Τάμπαν 20.500 τόν. παλαιοσίδηρων Νότιον Κορέαν \$ 395.000 φιοτ, 'Οκτωβρίου 21—31.

ΙΜΒΡΟΣ (κ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 3.000 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Κορτές \$ 10.80 φιοτ, μέ 800 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 3—10.

ΝΟΡΟ ΧΑΙ-ΝΕΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. χανδραλεύρων Βόρ. Γαλλίας \$ 14.25, φιοτ, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτ. 15—27.

ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερες) 33.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδάνω \$ 8, φιοτ, μέ 15.000 τόν. έκφρτωσιν. 'Οκτωβρίου 5—10.

ΜΥΡΤΩ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου ή άκτης 'Ατλαντικού 2.000 τόν. σίτου 'Ινδιαν \$ 25.25, μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτ. 10—30.

ΣΗΒΙΟΥ (λιθ.): Μεγ. Λίμνας 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν \$ 24, φιοτ, μέ 700 τόν. έκφρτωσιν. Νοέμβριον 1—20.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Χάμπτον ρόδες 48, 000 τόν. γαιανθράκων Κωνστάντζαν \$ 7.47½ μέ 3.500 τόν. έκφρτωσιν, μεμον. φόρτωσις.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ: 'Αμερικ. λιμένας Κούπη 17, 000 τόν. γεννημάτων Ταϊλάν \$ 17.50 φιοτ, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν. 'Οκτώβριον.

ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: "Αγ. Λαυρέντιον 52.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αιμεδύρην ρέιντς \$ 3.90, δύφων Τίλιμπουρη \$ 4.45, φιοτ, 'Οκτωβρίου 29 — Νοέμβριου 5.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερες) 30.000 τόν. γεννημάτων 'Αιμέραν — 'Αιμεδύρην ρέιντς \$ 5, φιοτ, 'Οκτωβρίου 10—15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (λιθ.): Χάμπτον ρόδες 24.000 τόν. γαιανθράκων, μέρος φορτίου, Σαγκούντο \$ 7.10, μέ 3.500 τόν. έλ. έκφρτωσις φόρτωσης.

ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΑΖΕΣ: 'Αμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού 33.000 τόν. παλαιοσίδηρων 'Ιαπωνίαν \$ 525.000, τρεις λιμένας φορτώσεως, δύο έκφρτωσεως, φιοτ, 'Οκτωβρίου 25 — Νοέμβριου 15.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου

14.000 τόν. γεννημάτων Ταϊλάν \$ 19 φιοτ, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτώβριον.

ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 37.000 τόν. σίτου Τσιταγκόγκη, Τσάλιν \$ 22.50, γκρές τέρμη, 'Οκτωβρίου 14—28.

ΕΛΕΝ (λιθ.): Χάμπτον ρόδες 50.000 τόν. γαιανθράκων 'Ιαπωνίαν \$ 7.50, Νοέμβριον 10—30.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 35.000 τόν. γεννημάτων 'Ινδιαν \$ 14 φιοτ, μέ 2.000 τόν. έκφρτωσιν, μειόν 50 σάντες, 'Οκτώβριου 9—15.

ΑΒΑΞ: Μεγ. Λίμνας 12.500—13.000 τόν. γεννημάτων δύο, άκτην 'Ιαπωνίας \$ 249.000 κατ' αποκοπήν φιοτ, 'Οκτωβρίου 15—30.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ·Σ (λιθ.): Ρίθερ Πλέιτ 22.000 τόν. γεννημάτων ρωαϊκούς λιμένας Βατικής \$ 15.25, μέ 2.000)2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1—15.

ΓΟΥΟΡΔ ΑΙΓΗΤΖΑΞ: Βραζιλίαν 30.000 τόν. γεννημάτων σασιεικούς λιμένας Μάυρης Θαλάσσης δύονταν Βατικής \$ 13, μέ 2.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτώβριον.

ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μικτό. λιθ.): Τουμπαράο 43.000 τόν. μεταλλευμάτων Κωνστάντζαν \$ 5 φιοτ, 'Οκτωβρίου 15—30.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν): Τουμπαράο 145.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ιαπωνίαν \$ 4, φιοτ, μέ 40.000)35.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΤΟΞΟΤΗΣ: Βαγκούθερ 23.000 τόν. λιπασμάτων χύμα Βραζιλίαν \$ 16.125, φιοτ, μέ 10.000)2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 15,

ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ (είς τάιμ τοάρτερ): Δυτική Αδστραλίαν 25.000 τόν. σίτου ρωαϊκούς λιμένας Μάυρης Θαλάσσης \$ 17.50, δύφων δάκτης, λιμένας \$ 18.50, μέ 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 4—25.

ΧΙΑΝ: Πόρτ Πιρί 10.500 τόν. διπολειματα μολόβου Μπράουνοβιλ \$ 245.000 φιοτ, μέ 2.500)2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 5—25.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: Δυτ. δάκτην 'Ινδιας 25.000 τόν. μεταλλευμάτων Κωνστάντζαν \$ 8.60, φιοτ, δάκτης φόρτ.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΛΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΥΜΗ (λιθ.): Δομινικ. Δημοκρατίαν 9.500 τόν. λαγάρεως χύμα. Άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαν-

τερ \$ 7.75, δύφων άμερικ. λιμένας Κόλπου \$ 6.75, μέ 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν φιοτ, 'Οκτώβριοι 6—16.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Πόρτο Σάλαζαρ 120.000 τόν. μεταλλευμάτων Κότινεντ \$ 300.000 κατ' αποκοπήν, φιοτ, 'Οκτώβριον.

ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ: Νότιον Αφρικήν 14.000 τόν. δραδούσιον 'Ιαπωνίας \$ 15, μέ 2.000)2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έλ. έκφρτωσης, 'Οκτώβριον.

ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ: Νότιον Αφρικήν 25.000 τόν. δραδούσιον τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας \$ 13.50, μέ 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτώβριον.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Νταμάν 10.000—10.200 τόν. λιπασμάτων είς σάκκους δυτ. άκτην 'Ινδιας \$ 132.000 κατ' αποκοπήν, δύφων άνατολ. άκτην 'Ινδιας \$ 144.000, δύφων Καλκούταν \$ 151.650 φιοτ, μέ 1.000)650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Οκτώβριον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΒΕΜΑΡΙΑ: 17.225 τόν. d.w. (905.000 κ.π. 14½ μίλ. 27 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1965) \$ 3.500 λιμερησίως, παράδοσις Σαΐν Ναζαρί τέλος Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Μπαγκλαντές.

ΙΑΣΩΝ: 16.700 τόν. d.w. (750.000 κ.π. 17—17½ μίλ. 32 τόν. φιοδελ δίλ κατ' 1.5 τόν. ντηζελ δίλ, τοῦ 1970) \$ 3.100 λιμερησίως, παράδοσις Σινκαπούρην Πενάγκ ρέιντς 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Χάρην — 'Αιμθούργον ρέιντς.

ΛΟΓΙΑΛΥ: 14.955 τόν. d.w. (756.000 κ.π. 14½ μίλ. 24 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1969) \$ 3.050 λιμερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίας δράχας 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Ανατ. Αφρικήν.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 22.450 τόν. d.w. (14½ μίλ. 27—28 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1972) \$ 4.000, παράδοσις διαπλέοντας Σικελίαν 'Οκτώβριοι 1—10, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπων μέσω Κότινεντ.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.: 26.885 τόν. d.w. (14½ μίλ. 30 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1971) \$ 4.300, παράδοσις άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερες) 'Οκτώβριοι 15—30, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.: 16.000 τόν. d.w. (14—14½ μίλ. 26 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1962) \$ 3.700, δάκτης παράδοσις Φλόσιγκ, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπων.

ΑΡΕΤΗ: 22.450 τόν. d.w. (1.085.000 κ.π. 14½ μίλ. 27—28 τόν. φιοδελ δίλ κατ' 1½ τόν. ντηζελ δίλ, τοῦ 1973) \$ 3.750 λιμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δίλ οπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας 'Αιμέραν 'Οκτώβριοι 8—13, έπαναπαράδοσις Νότιον Αφρικήν.

ΚΥΝΘΙΑ Λ.: 19.235 τόν. d.w. (15 μίλ. 28.5 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1971) \$ 3.025, παράδοσις Ελλάδα 'Οκτώβριοι 5—20, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΚΑΛ (λιθ.): 26.095 τόν. d.w. (15 μίλ. 35 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1963) \$ 3.300, παράδοσις δάκτης Σιγκαπούρην, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπων — Μπαγκλόγκ μέσω 'Ιαπωνίας.

ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ Γ. Λ. (λιθ.): 28.560 τόν. d.w. (15 μίλ. 34 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1971) \$ 3.55, παράδοσις Σιγκαπούρην 'Οκτώβριοι 3—8, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κότινεντ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 15.000 τόν. (15 μίλ. 24 τόν. φιοδελ δίλ, τοῦ 1973) \$ 4.025, συμπεριλαμβανομένων οπερώριων, παράδοσις Μόντρεαλ 'Οκτώβριοι 9—15, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλ-

- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

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

ACHAIAIKI
NAFTILIAKI
S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

πον, Κολόμπο ρέιντς, μέσω Μεγ. Λιμνῶν καὶ Σουέζ.

ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ : 51.750 τόν. d.w. (220.000 κ.π. 14,75 μίλ. τοῦ 1967) \$ 1.70, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ μέσω 'Ινδονησίας.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ (λιθ.): 28.000 τόν. d.w. (τοῦ 1969) \$ 3.750, παράδοσις Νόρφολκ 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΑΓΙΟΣ ΠΙΩΡΓΗΣ : 27.180 τόν. d.w. (14 μίλ. 25 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1962) \$ 4.050 ταξίδιον Καράτσο — Κολόμπο, παράδοσις Ιμιγχάμ 'Οκτώβριον.

ΓΑΛΛΑΤΕΑ Α (λιθ.): 14.976 τόν. d.w. (705.000 κ.π. 13 μίλ. 24 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1956) \$ 2.750, παράδοσις 'Αμβούργον 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ : 34.750 τόν. d.w. (15 μίλ. 42 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1971) \$ 3.80, ταξίδια 11—13 μηνών, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτώβριον.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ : 30.400 τόν. d.w. (1.340.000 κ.π. περίπου, 14 μίλ. 37—38 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1973) \$ 4.40, ἐν κυκλικούν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις δυτ. ακτής 'Αγγλίας 'Οκτώβριον — Νοέμβριον, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Βαλτικήν.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ (λιθ.): 17.320 τόν. d.w. (745.523 κ.π. 15 μίλ. 30½ τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1972) \$ 3.200 ήμερησίως, όφιον κυκλικούν ταξίδιον \$ 3.125, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτώβριον 13—20, έπαναπαράδοσις Κέιπ Τάουν — Μπέρμαρα ρέιντς.

ΣΥΡΑ : 18.449 τόν. d.w. (14—14½ μίλ. 28 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1966) \$ 3.250 ήμερησίως, ἐν κυκλικούν ταξίδιον Καραϊβικήν, παράδοσις 'Ιαπωνίας μέσα 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις 'Από Ανατολήν.

ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ : 20.070 τόν. d.w. (875.000 κ.π. 13—13½ μίλ. 24 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1959) \$ 2.325, ήμερησίως παράδοσις Κάντλαν, ταξίδιον διά Κωνσταντζαν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΟΙΑ

Ε. Μ. ΤΣΑΓΓΑΡΗΣ : 'Ανατολ., ακτής Μεξικοῦ 34.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 97½, 'Οκτώβριον 1.

ΑΙΓΑΙΗΝ ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ (κ.): Μαύρην Θάλασσαν 24.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 135, 'Οκτώβριον 1.

ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΧ : Άλεξάνδρειαν 18.000 τόν. νάφθας Γκέλαν, Γουόρλντσκειλ 190, Σεπτ. 30.

ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : Καραϊβικήν 47.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας) Γουόρλντσκειλ 77,5, Σεπτ. 27.

ΣΤΟΛΤ ΖΕΥΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 26.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 107,5, 'Οκτώβριον 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙΣ ΣΩΝ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον 210.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 24, Σεπτεμβρίου 26.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ : 22.000 τόν. d.w. (γύρω 15½ μίλ. 32 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1957) \$ 6.90, 45 ημέρας καθαρά ταξίδια, παράδοσις Καραϊβικήν τέλος 'Οκτώβριος.

ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον 32.000 τόν. Ταξίδιαν, Γουόρλντσκειλ 90, Νοέμ. 1.

ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ.): 'Ενδομεσογειακὸν ταξίδιον 32.000 τόν., Γουόρλντσκειλ 107,5, 'Οκτώβριον 3.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ II : Δυτ. 'Αφρικήν 26.000 τόν. Καραϊβικήν Γουόρλντσκειλ 140, φιούν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, 'Οκτώβριος 12.

ΕΒΕΑΥΝ : Στέψει 19.000 τόν. Βενετίαν, Γουόρλντσκειλ 180, 'Οκτώβριον 3.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ : Φρήπορτ 54.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 1, 'Οκτώβριον 1.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ (λιθ.): Περ. Κόλπον 215.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουόρλντσκειλ 24, Σεπτεμβρίου 30.

ΚΡΗΤΗΝ ΣΚΑΥ : Λιβύην 115.000 τόν. Φρήπορτ, Γουόρλντσκειλ 55, Σεπτεμβρίου 30.

ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΑΝΑΝΔΡΗΣ (λιθ.): 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 50.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 55, 'Οκτώβριον 4.

ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ. μικτόν): Μεσόγειον 28.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 100, όφιον 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 117,5, 'Οκτώβριον 5—10.

ΧΡΙΣΤΙΩΝ : Μεσόγειον 32.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 97,5, ήμερος φόρτωσις.

ΑΡΧΩΝ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον 115.000 τόν.

άμερικ. λιμένας δυτ. ακτής, Γουόρλντσκειλ 30, όφιον 'Ιαπωνίαν — Νότιον Κορέαν, Γουόρλντσκειλ 32,5, 'Οκτώβριον 3.

ΒΑΡΔΗΣ Β. : 32.605 τόν. d.w. (16 μίλ. 85 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1956) \$ 2.48, τάιμ τούρπτερ 12 μηνών, έναρξης 'Οκτώβριον.

ΤΑΝΕΙ (ετ. Λάτση): 'Ανατολ., Μεσόγειον 25.000 τόν. Κωνσταντζαν, Γουόρλντσκειλ 130, 'Οκτώβριον 9.

ΦΗΑΡΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : Καραϊβικήν 42.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 75, 'Οκτώβριον 5.

ΡΟΔΟΣΙΟ : Μαύρην Θάλασσαν 32.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 130, 'Οκτώβριον 18.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ : Φρήπορτ 20.000 τόνους άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας), Γουόρλντσκειλ 106, 'Οκτώβριον 7.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΙΝΤ (Σιγκ.): Περ. Κόλπον 82.000 τόν. Πόρτλαντ, Γουόρλντσκειλ 31,5, 'Οκτώβριον 14.

ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ.): 'Εκουατόρ 32.000 τόνους άμερικ. λιμένας Κόλπου, άμερικ. λιμένας δυτικής ακτής, Γουόρλντσκειλ 85, 'Οκτώβριον 9.

ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : Περ. Κόλπον 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Ντάρμπαν, Γουόρλντσκειλ 60, 'Οκτώβριον 8.

ΑΝΣΟΝ : Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 87,5, ήμερος φόρτωσις.

ΚΑΝΑΡΗΣ : Μαύρην Θάλασσαν 22.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 120, έναν θορείως γεράρας Τζώρτζ Ουάσιγκτον, Γουόρλντσκειλ 122,5, 'Οκτώβριον 10—20.

ΑΙΓΑΙΗΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ : Σκικντά 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Κοπάρ, ναύλος δέν ανεκνούθη, 'Οκτώβριον 11.

ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 65, 'Οκτώβριον 13.

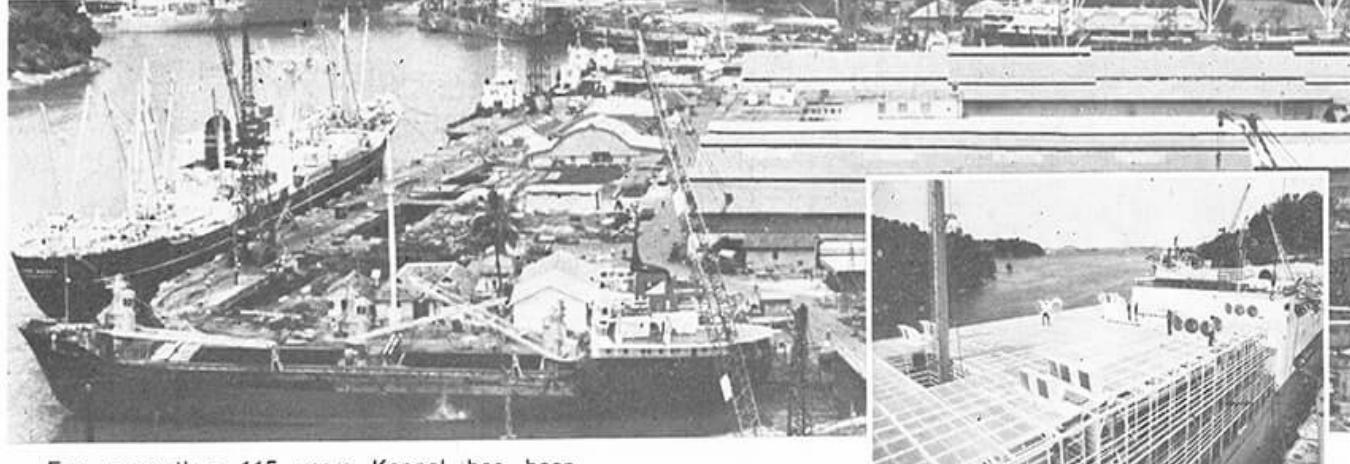
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): Μεσόγειον 45.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 62,5, 'Οκτώβριον 8.

ΜΙΡΑΜΑΡ (λιθ.): Μόνυκσταντ 13.000 τόνους θερεπουτρικ., Γουόρλντσκειλ 187,5, 'Οκτ. 9.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 115, 'Οκτώβριον 10.

KEPPEL SHIPYARD

MASTER SHIPREPAIRERS SINCE 1859



For more than 115 years Keppel has been repairing ships of all shapes, sizes, complexities and sophistication. As a result we have built up a fine tradition in quality shiprepair services.

At Keppel Shipyard we have six drydocks of 40,000 d.w.t. capacity — and a full complement of ancillary workshop facilities, catering for all types of shiprepair such as surveys, damage, emergencies, and conversions. A new 150,000 d.w.t. drydock will become operational at Tuas, Jurong in 1977. Part of this new yard will have facilities to accommodate afloat repair work by mid 1976. We operate on a 24-hour, seven-day week, thus ensuring quality work in minimum time.

AGENT IN GREECE

Bluebird Maritime Co. Ltd., P.O. Box 102, 120 Karaissou Street, Piraeus 37, Tel: 478080/479404/420506/424282, Telex: 21 2446, Cable: Loucanomicos, Piraeus.

 **Keppel Shipyard Limited**

325, TELOK BLANGAH ROAD, P.O.BOX 2169, SINGAPORE 4
TELEPHONE: 631711. TELEX: RS21367. CABLES: KEPPEDOOK.

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

ATHENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42

TEL. 618.679

ATHENS 143

HALKIS - GREECE

TELEGRAMS CASTRIOTIS HALKIS

TELEPHONES (0221) 22231 - 22126

A.O.H. 22867

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

Bonds
Stores

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΚΑΤΟΠΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΕΝΤΟΛΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

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

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - ΟΙΚΙΑΣ 265.748

STOCKS
LARGE

with certificates
available for prompt supply
new & reconditioned

1500 ANCHORS

— 3000 TONS CHAINCABLE

WITH CERTIFICATES

130 ELECTRIC WINCHES — 45 DIESEL GENERATORS A.C. &

140 STEAM WINCHES — 130 STEAM PUMPS

45 WINDLASSES — 85 ELECTRIC PUMPS A.C. & D.C.

DECKCRANES — LIFEBOATS — ACCOMMODATION LADDERS —
PACKAGE BOILERS — ETC. — ETC.

WILLEM POT B.V.

ROTTTERDAM — 45 STATIONSPLEIN — TEL. 11 98 70 (14 lines) — TELEX 22 496 — TELEGR. "WINDLASS"

ASK FOR OUR
STOCKLIST!

Ημέραις των Ελληνικῶν Πλοίων

(ά. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — έ. = ξεφασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Έ. Πειραιᾶ 29)9	AΙ·ΡΗΝΣ ΣΑΣΕΣ	65	22118	Σ. Νεάπολιν 25)9
ΑΒΑΞ	62	11048	ά. Άλεξανδρεια 29)9	AΙ·ΡΗΝΣ ΤΖΟΥ	56	8674	ά. Νητρόποιτ 18)9
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	Σ. Σουθάικ 21)9	AΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	6364	Σ. Σάντος 26)9
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ά. Καλάο 3)9	AΙΤΖΙΑΝ Σ	61	11063	Σ. Ντώρμπατα 18)9
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Λονδίνον 16)7 διά Ν. Γουΐνεα	ΑΙΤΖΙΑΝ Σ	61	14269	εις Μπάραν 14)8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	έ. Μπουένες 'Άρες 20)8	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	Σ. Δυρράχιον 25)9
ΑΓΑΠΗ	55	8902	Δουνκέρκην 20)6 διά Ρουέν	ΑΚΚΗ Σ	57	6205	εις Κωνιπολίν 8)8
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Ν. 'Υρκη 11)10 δι' Αρούμπα	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Τζένταν 23)8 διά Γένημπο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	έ. Πόρτ Κελάγκ 21)9	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. Φορταλέξι 16)9 διά Χιούστον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Θραβάτ. 19)9 διά Ρ. 'Ιανέρο	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Πιοκοχάμα 26)9 διά Χονούλουδη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	έ. Μεραίνη 4)9	ΑΚΟΥΡ	53	17676	άργει εις Πειραιᾶ από 10)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	έ. Κωνιπολίν 16)8	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΩΝ	57	2306	έ. Τζένταν 13)8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	ά. Νίκαια 13)9 διά Μπετζάτια	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	έ. Πειραιᾶ 8)9
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Βανκούθερ 3)8 διά Κίναν	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	έ. Πειραιᾶ 26)9
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	έ. Λάγκοδ 14)9	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Ν. 'Υρκην 21)8 διά Τόνιδα
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	έ. Μπαντάρα 26)7	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. 'Αμερέροα 18)6 διά Ρότερνταμ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 23)9 Πασκαγκ.	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	έ. Κόραμπαρ 7)9
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	έ. Ν. 'Ορλέανη 25)9	ΑΚΡΟΠΟΙΟΣ	72	13638	έ. Τζένταν 26)9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Κόμπε 10)9 διά Πόρτ Κελάγκ	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	έ. Σορέλ 28)9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ά. Κόρπους Κρίστι 11)8	ΑΚΤΑΙΟΝ	75	11200	εις Μπουσάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	έ. Ν. 'Ορλεάνη 21)8	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ά. 'Αλεξάνδρεια 20)9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	ά. Βηρυτον 17)8 διά Τρίπ. Λιδάνου	ΑΛΕΑΚΑΟΣ	48	2296	πόδι παραλαβήν
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ά. Πειραιᾶ 2)10 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	προσήραξεν έξωθι Ταρίφα 15)9
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	δ. Πόρτ Σαΐδ 14)9	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ά. Λομπίτο 15)9
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Λισσαθώνα 1)10 διά Ρότερνταμ	ΑΛΕΚΟΣ Κ.	60	8075	ά. Φώνες 19)9 δι' 'Απαπα)Λάγκος
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	έ. Λάγκος 25)9	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	ά. Λισσαθώνα 29)9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Μαλάγκος 22)5 διά Λάγκος	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Κόμπε 21)9 διά Βανκούθερ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	έ. Μπάραν 17)9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	έ. Τζένταν 12)9	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	ά. Πειραιᾶ 25)9 διά Λιθύην
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	ά. Κωνιπολίν 14)4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	ά. Φρημάτη 25)8 διά Χοντέινα	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ά. Βόλον 1)9 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558	ά. Γιβραλτ. 27)9 διά Μπορτνά	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	ά. Σούκ - Κόγκ 2)10 διά Μανίλα	ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	έ. Κόμπε 29)9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	έ. Σπαλάτον 26)8	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	ά. Πειραιᾶ 23)8 διά Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. Σουέζ 22)9 διά Ντουμπάτη	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	δ. Πόρτ Σαΐδ 29)9
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	έ. Ράρχη 25)9	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	δ. Σουέζ 30)9
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ά. Λάς Πόλμας 13)9 διά Λάγκος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΑΠΟ	57	8266	δ. Φρηβαλτάρ 1)5 δι' 'Απαπα)Λάγκος
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά. Κωνιπολίν 11)9 διά Μ. Θάλασσα	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	57	8192	ά. Βαρκελώνην 22)6 διά Σπέτζα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	4840	ά. Τέμα 21)9 δι' 'Απαπα)Λάγκος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΥΡΕ	58	7949	ά. Βαρκελώνης 17)7
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	έ. Αιδί 28)9	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	άργει εις Πειραιᾶ από 2)10)74
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	έ. Φιλαδέλφειαν 28)8	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ	60	8294	ά. 'Απαπα)Λάγκος 25)6
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Ρότερνταμ 23)9 διά Ντώρμπατην	ΑΛΙΚΗ	53	8453	ά. Βόνια 23)9 δι' 'Απαπα)Λάγκος
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ά. Γιέρ. 18)8 δι' 'Απαπα)Λάγκος	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Τζένταν 9)8 διά Σαγκάνην
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Λούδινον 29)9 διά Περσικόν	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	έ. Πόρτ Σαΐδ 30)8
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 16)9	ΑΛΙΟΘ	56	1803	ά. 'Αλεξάνδρειαν 23)9
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ	58	8677	ά. Λείδες 1)10 διά Βρέμην	ΑΛΚΑΙΟΣ	75	10962	εις Μπουσάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑ	59	7719	ά. Παρανάγουα 24)8	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	ά. 'Αγ. Φραγκίδον 20)9 διά Μεξικό
ΑΘΗΝΑΙ	53	8132	έ. Παριανά 2)10 διά Κωνσταντζαν	ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	37	2495	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	56	3575	ά. Πειραιᾶ 2)10 διά Κωνσταντζαν	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Μελδόρην 25)9 Πόρτ Κέμπλα
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	2863	έ. Ν. 'Ορλεάνην 20)9	ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	ά. Μπαρλέτα 11)3 διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.)	58	9414	έ. Κίνγκοτον 12)9	ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΗ. ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	53	16695	ά. Χιούδον 5)9 δι' 'Αρούμπα	ΑΛΚΥΩΝ	49	5049	ά. Πειραιᾶ 30)9 δι' 'Ηράκλειον
ΑΘΗΝΗ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	11457	άργει εις Πειραιᾶ από 19)12)74	ΑΛΜΑΡ	47	5441	ά. 'Απαπα)Λάγκος 29)5
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)9	ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Ρότερνταμ 2)10
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ά. Ναγκόγια 12)9	ΑΛΤΙΣ	70	9868	ά. Βανκούθερ 1)8
ΑΙΓΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	έ. Πόρτ Καρτί 29)9	ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. Αμπιτζάν 13)9 δι' 'Απαπα)Λάγκος	ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	ά. Αμπιτζάν 12)9 διά Ντουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ά. Ναγκόγια 24)9 διά Σικάγο	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ά. Θέσουτον 20)9 διά Π. Νουάρ
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟ·Ι·Κ	74	12498	ά. Κουθέτ 24)9	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Κωνιπολίν 20)9 διά Κόντ
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ά. Νιούκσταθ 8)9 διά Σ. Νικόλας	ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)8 Μπαγκλαντές
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ά. Αιμερέαν 1)10	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	ά. Κόμπε 27)9 διά Μπουσάν
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ά. Παναμά 4)9	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	52	16485	ά. Ν. 'Υρκην 27)9
ΑΙΓΓΙΣ ΑΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Πόρτλαντ (Με) 15)8 Μπ. Μασάρ	ΑΜΙΛΑ	72	13166	ά. Οζάκα 25)9 διά Σ. Λάρενς
ΑΙΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ά. Σουέζ 1)9 δι' 'Ακαμπτα	ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ά. Βαρκελώνην 15)4 διά Γένοβα
ΑΙΓΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Σανάδ 9)9 διά Βενεζουέλα	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Ρότερνταμ 30)9
ΑΙΓΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ά. Σαντάρε 13)9 διά Μπιλμπάο	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ά. Μπρούναμποτελ 1)8 διά Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Σουέζ 15)9	ΑΜΥΝΑ	49	3831	ά. Αστόντ 5)5
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Κόμπε 10)9 διά Παραμάριμπο	ΑΝΑΓΝΤΑΣ	70	10006	ά. Χόγκ Κόγκ 13)6 διά Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	ά. Σιγκαπούρην 9)9 διά Σαγκάην	ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	63	1089	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΛΕ·Ι·Ζ	72	11702	ά. Λόπτελον 2)8 διά Σαγκάην	ΑΝΑΓΤΕΑ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	έ. Ντητρόποιτ 28)9
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71	15387	ά. Κουνιπολίν 15)9 δι' 'Οδησσόν	ΑΝΑΓΤΕΑ ΓΛΑΚ	74	13348	δ. Σουέζ 1)10 διά Μπάσραν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Βιζακαπανίαν 26)9	ΑΝΑΓΤΕΑ ΛΑΚ	68	9291	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Π. Καρτί 23)8 διά Βαλτιμόρην	ΑΝΑΓΤΕΑ ΠΙ·ΙΣ	74	13631	έ. Μόντρεαλ 2)10
ΑΙΓΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Τζένταν 21)9 διά Κάλπον ΗΠΑ	ΑΝΑΓΤΕΑ ΣΠΟΤΣΙΟΥΝ	74	13631	έ. Βοστόνην 22)9 διά Ν. Χάβεν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ	70	9025	ά. Σάντος 14)8 διά Σαγκάην	ΑΝΑΓΤΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	έ. Ρότερνταμ 2)10
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΘ	69	9355	ά. Γλασκώσην 26)9	ΑΝΑΓΤΕΑ ΧΟΥΟΥ	74	13633	ά. Χροχάτα 20)9 διά Παναμά
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΟΥΡΙ	61	13058	ά. Γοικοχάμα 27)9	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	εις 'Απαπα)Λάγκος 29)5
ΑΙΓΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	ά. Μπιλμπάο 24)9 δι' 'Αθάνα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Χάμπον ρόδι 28)7 δι' Ειρηνικόν
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Κ. Τάουν 24)9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	δ. Σουέζ 1)10
ΑΙΓΓΙΣ ΣΩΤΗΣΩΤΗΣ	60	20455	ά. Παναμά 9)9 διά Τζένταν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	66	23571	ά. Μιούπορτ 14)9 δι' ΗΠΑ
ΑΙΓΓΙΤΟΣ	45	3805	ά. Αιμερέργον 3)10	ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Σουέζ 20)1 δι' Αγούρσταν	ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	δ. Σουέζ 30)9
ΑΙΓΑΛΛΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Μουρόραν 17)9 διά Σιγκαπούρην	ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ά. Μομάσα 1)10 διά Ρεύνιδν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	60	8368	ά. Κωνιπολίν 3)9	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3345	ά. Κωνιπολίν 29)3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. Φόνες 23)9 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Μ

ΑΝΙΤΑ	75	4999	εἰς Όζακαν, ύπό συμπλήρωσιν	ΑΡΟΣ	48	3783	ξ. Μη. "Αύρες 18)9
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ξ. Βούδαν 29)9	ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Λιοσαένα 24)9 διά Σαλβαντόρ
ΑΝΝΑ	60	16826	δ. Παναμά 3)8 διά Χοινάκιαν	ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 30)9 διά Γιβραλτάρ
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. "Αμπιτζάν 9)9	ΑΡΤΑ	55	1875	ά. Τεργέστην 5)9 διά Αλγερίαν
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Παρανάγκουα 9)9 διά "Ιταλίαν	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Ν. "Ορλέανην 26)8
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά. "Αμπέρσαν 27)6 διά Λάγκος	ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	δ. Γιβραλτάρ 25)9 διά Βιλεμπάχαν
ΑΝΝΕΛΙ	44	13768	ά. Βενετία 28)5 διά "Αργοστόλι	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	δ. Γιβραλτάρ 29)9 διά Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μη.	72	42093	άργει εἰς "Αμπερνταμ από 2)5	ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ξ. Τόκιο 24)9
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	ξ. Πόρτ Κελάγκ 19)9	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Βοστώνην 15)9 διά Καράτοι
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. "Αμπούργον 30)8	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ	53	1552	ξ. Πειραιά 24)9
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	ξ. Πειραιά 18)7	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ξ. Ντώριπταν 24)9
ΑΝΣΩΝ (δ.)	60	20417	ξ. Κιουρασάο 14)9	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Ν. "Ορλέανην 26)9 διά Μόμπιλ
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Ν. "Ορλέανην 30)9 διά Κορέαν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Π. Σαΐδ 25)9 διά Αλεξανδρείαν
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	α. Σπαλάτον 29)9 διά Λάγκος				
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εἰς Λά Σιοτάτ, ύπό συμπλήρωσιν				
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Πειραιά 29)9 διά Χαλκίδα				
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ύπό παραλαβήν				
ΑΝΤΖΕΑΚΙ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Πλότος 18)9 διά Αύγουσταν				
ΑΝΤΖΕΑΚΙ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. φός 28)9 διά Χάμπον ρόδες				
ΑΝΤΖΕΑΚΙ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	ξ. Ήπ. Λόντον 25)9				
ΑΝΤΖΕΑΚΙ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Μπαντάν Σαπούρ 10)9				
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	Ίδε: «ΣΥΝΑΣΣΟΣ» ώς μετωνυμάσθη				
ΑΝΤΖΙ	53	6718	εις Λάγκος από 18)6				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Σιγκαπούρον 19)9 διά Περσικόν				
ΑΝΤΙΚΑΛΕΙΑ	57	10741	ξ. Λάγκος 19)9				
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Κολούμπια ρίθερ 22)8 διά Κορέαν				
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εἰς Πειραιά από 5)4				
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Μπούλεν Μπαϊ 13)9				
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Γιβραλτάρ 27)5 διά Τασκά				
ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΛΕΜΟΣ	75	16000	εἰς Οζάκαν ύπό συμπλήρωσιν				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	δ. Κων/πολίν 24)2 διά Μ. Θάλασσαν				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ξ. Τζένταν 29)9				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ά. Κολόμπα 2)10				
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	δ. Πόρτ Σαΐδ 24)9 διά Ρεσίφ				
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15535	ά. Ν. "Ορλέανην 26)9 διά Λ. Αντζελες				
ΑΠΕΞ	73	16397	ξ. Κοκούρα 28)9				
ΑΠΟΛΑΩΝ	70	18662	ξ. Μπάχια Μπλάνκα 27)8				
ΑΠΟΛΑΩΝΙΑ	61	11127	ξ. Κριστούπολης 2)9				
ΑΠΟΛΑΩΝΙΑΝ ΒΙ-	54	7321	ά. Μασσαλίαν 17)5 διά Ντακάρ				
ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	εἰς Πειραιά 30)5				
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	δ. Παναμά 1)10				
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ξ. Νεσπόντην 2)10				
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	δ. Γιβραλτάρ 9)7 διά Βεγγάζην				
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	δ. Γιβραλτάρ 16)8 διά Λάς Πάλμας				
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-							
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-							
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	57	4714	ξ. Λάγκος 8)9				
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ Κ.	67	16210	ξ. Σάντο Φε 21)9				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	61	6619	ξ. Σίδνεϋ 22)9				
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Φλώσιν 24)9				
ΑΡΑΝ	70	9870	δ. Πόρτ Σαΐδ 27)9				
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Ρότερνταν 30)8 διά "Αλγέριον				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Μπιλπάρο 14)8 διά "Άθανα				
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ξ. Ριγιέκα 1)10				
ΑΡΓΡΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Μπράκε 14)9 διά Λορ. Μαρκές				
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Μάσουν Μογκάνον 2)10 διά Περού				
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Πόρτ Σουδάν 18)9 διά "Ασσάμπ				
ΑΡΓΩ ΠΑΙΓΝΙΗΡ	75	1600	εἰς Πέραμα, ύπό συμπλήρωσιν				
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	75	1600	εἰς Πέραμα, ύπό συμπλήρωσιν				
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	ε. Πόρτ θρ Σπαίην 21)8				
ΑΡΕΤΗ	73	13691	δ. Πόρτ Σαΐδ 23)9				
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Πειραιά 27)9 διά Λάς Πάλμας				
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Μάλτα 15)9				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ξ. έωθ. Σάσουθεντ 5)10 διά Λονδίνον				
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ξ. Μπιλπάρο 1)10				
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ξ. Γουαμπάτη 24)9				
ΑΡΙΕΙΑ	72	3446	ά. "Αμπέρσαν 11)9 διά Τύνιδα				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ξ. "Αμπέρσαν 4)10				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ξ. Κοραμάρ 5)8				
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ξ. Βομβάρην 17)9				
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ	57	10348	ά. Μπρούντουμπούτελ 19)8 διά Ροστόκ				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	εἰς Τσάλια 5)5				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	3269	ά. Πειραιά 30)5				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Ναγκόγια 6)9 διά Μπαρανκίλα				
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	60	10631	ά. Κ. Τάουν 19)9 διά Ταϊβάν				
ΑΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ	75	11700	εἰς Φουτζινγκάτα ύπό συμπλήρωσιν				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Παναμά 19)9 διά "Εμδεν				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	10609	δ. Παναμά 26)9 διά Μπαγκόκ				
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ξ. Τζιμπούτι 29)9				
ΑΡΙΩΝ	56	7911	εἰς Κορίντο από 20)8)75 (έπισκ.)				
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	άργει εἰς Χαλκίδης από 16)7				
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Δουνκέρκην 30)7 διά Λάγκος				
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ξ. Νταμάρια 28)8				
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	δ. Γιβραλτάρ 2)10 διά Μοσταγκάνεν				
ΑΡΜΑ	58	9364	δ. Γιβραλτάρ 29)9 διά Χάρρην				
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ξ. Φιλαδέλφειαν 28)9				
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	δ. Σουέζ 20)8 διά Περσικόν				
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ξ. Π. Κελάγκ 30)9				
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	ξ. Πειραιά 30)8				

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street.

London, EC3A 2AP

Telephone: 01-480 6666

Telex: 888639

Telegrams: Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus

2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli

Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)

Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.

Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

ΒΙΡΑ	56	7841 δ. Κων)πολιν 26)7	ΔΑΝΑΟΣ	58	4595 δ. Τεργέστην 29)4
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251 δ. "Αμεδούργον 6)8 δι' "Ααλιποργκ	ΔΑΦΝΗ	73	19451 ε. Παρανάγουα 24)9
ΒΙΡΓΚΟ	54	2496 δ. Λεμεσόδην 20)9 δι' "Αλεξανδρείαν	ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483 δ. Μπιλιπάδ 10)5
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995 δ. Μόρεχεντ Σίτι 21)9 Σάντος	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489 ε. Κεμπέκ 24)9
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920 δ. "Αμπιτζάν 9)9 διά Λάγκος	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312 ε. Γκουαγιακίλ 1)10
ΒΟΡΙ	57	7727 δ. Γιβραλτ. 1)10 διά Λάγκος	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085 δ. Σουέζ 10)9 διά Κοραμάρ
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266 δ. Πειραιά 28)9 δι' "Ιταλίαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	7307 ε. Πειραιά 23)9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831 δ. Νύλον 10)9 δι' "Ιτέαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619 δ. Ν. "Ορλεάνην 5)9 διά Κιουρασάο
ΒΟΥΑ	54	8334 δ. Ντώρμπαταν 22)9 δι' "Αμέρεσαν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410 ε. Τζένταν 1)7
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερωκ.)	32	18254 δ. Ρόττερνταμ 30)9	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575 δ. Λεμεσόδην 24)0 διά Ταρτούς
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-			ΔΕΣΠΟΙΝΑ I	57	1579 δ. Γένοβαν 14)8 διά Σούσα
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374 δ. Ρ. "Ιανέριο 6)5 διά Τρίπολιν	ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417 δ. Ρ. "Ιανέριο 26)8 διά Καμπάνα
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276 δ. Τζένταν 23)8 διά Σαγκάνη	ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ δ.	64	16417 δ. Γιβραλτ. 29)9
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616 δ. "Αμέρεσαν 15)9 διά Ρεοφ	ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583 ε. Σιγκαπούρην 22)9
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588 εις Ν. "Ορλεάνην άπό 7)12)74	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636 δ. Σετούμπαλ 16)7 διά Λάγκος
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357 δ. "Αλμπανί (Ν.Υ.) 20)9 διά Κιουρ.	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397 δ. Γιβραλτ. 29)9 δι' "Αμέρεσαν
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186 ε. Τζένταν 24)9	ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545 ε. Σακάντιε 5)9
ΓΑΡΟΥΦΛΙΑ	60	12006 δ. Ντώρμπαταν 8)9 διά Βρέμην	ΔΗΜΗΤΡΗΣ -ΠΩΡΓΟΣ	56	3333 ε. Σαντάντερ 20)9
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649 ἀργει εις Πειραιά άπό 19)2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362 υπό παραλαθήν
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082 δ. Μουτσάρη 4)9 διά Ρόττερνταμ	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	58	3441 δ. Γιβραλτ. 25)9 διά Χιούστον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016 ε. Πειραιά 29)9	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826 δ. Παναμά 25)9
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421 εις Χάροπιν 1)10 (ἐπισκ.)	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-		
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451 δ. Ν. "Υόρκην 15)9 δι' "Αρούμπαν	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734 δ. Πειραιά 29)9 διά Ν. "Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742 δ. Ρόττερνταμ 25)9 διά Μόντρεαλ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523 ε. Μόντριλ 14)9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796 δ. Λεμεσόδην 24)9	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556 ε. Γκιζόν 10)9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417 δ. "Άσπρον 30)9	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤI-		
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908 δ. Γιβραλτ. 25)9 διά Καζαμπλάνκα	ΚΟΣ	71	16226 δ. Ν. "Ορλεάνην 28)9 διά Χιούστον
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΑΗΣ	56	9070 ε. Βερακρούδ 27)9	ΔΗΜΟΣ	54	4486 εις Λεμεσόδην 21)3
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605 δ. Φιλαδέλφειαν 21)9 διά Π. & Πέρ.	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ Η.	71	10007 ε. "Αλεξάνδρειαν 1)10
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006 δ. Βοστώνην 18)0	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277 δ. "Αλεξάνδρειαν 25)9 δι' "Ιταλίαν
ΓΕΩΡ. ΞΥΛΑΣ	70	18634 ε. Δάντιαν 30)9	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255 δ. Σπαλάτον 4)7 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006 ε. Καράτοι 13)9	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161 ε. Π. Χάρκουρτ 11)9
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545 δ. Θεώντα 16)9 διά Ταρτούς	ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225 δ. Π. Νουάρ 29)7 διά Λουάντα
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162 ε. Μεργούκυαν 1)10	ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138 δ. Μπρούνουμπουτελ 22)8 διά Σπέτζια
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΑΡΕΔΗΣ	43	7176 ἀργει εις Πειραιά άπό 10)1)71	ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΟΗ	66	8132 δ. Σουέζ 23)6 διά Κίνα
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	60	41982 ε. Ν. "Υρκη 6)9	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-		
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949 ὑπό παραλαθήν	ΡΑΣ (μ.)	72	42250 δ. Τούμπα 22)9 διά Περσικόν
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875 δ. Πειραιά 17)7 διά Θεσ)νικήν	ΔΙΑΝΑ	51	2758 ε. Λά Γκουλέτ 25)9 διά Βεγγάζην
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194 ε. Χόγκ Κόγκ 29)9	ΔΙΑΣ	71	16606 ε. Σ. Τζόν 22)9 διά Ρ. "Ιανέριον
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405 ε. "Αμέρεσαν 3)10	ΔΙΔΩ	46	3851 ε. Λάγκος 21)6
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374 ε. Δάντιαν 29)9	ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801 δ. Κωνστάντζαν 11)8 διά Ντακάρ
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648 δ. Κολούμπια ρίθερ 11)9 διά Κορέαν	ΔΙΩΝΗ	57	9722 δ. Μάλταν 25)9 διά Κωνστάντζαν
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699 ε. Κοσταζακάλκος 8)8	ΔΙΩΝΗ	54	1832 δ. Κων)πολιν 28)9 διά Μ. Θάλασσαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΝΤ.	67	13091 ε. Γιοκαΐδια 25)9	ΔΟΡΥ	54	4784 εις Λάγκος 5)6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	65	22494 δ. Μπ. "Αύρες 23)9 διά Μεξικό	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	42250 ε. Τούμπα 22)9 διά Περσικόν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ. (δ.)	60	29120 ἀργει εις Πειραιά άπό 17)2	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	19162 ε. Σινέδ 1)10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508 ε. Μπανγκόκ 3)10	ΔΡΥΜΑΚΟΣ	57	10032 δ. Σουέζ 12)9 διά Ντάτρεν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603 ε. Πόρτ Σαΐδ 13)9	ΔΡΥΣ	63	6184 ε. Πόρτ Καμπούς 7)9
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129 ε. Βομβάνη 13)9	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	22211 ε. "Ανικόν 11)8
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999 ε. Ντεμεράρα 24)9	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	5755 εις Λ. Πάλμας 23)5
ΓΙΟΥΡΟΔΗΝΤΕΡ	72	18885 ὑπό παραλαθήν	ΔΩΡΑ	52	11313 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕ	65	7068 δ. "Αυδέρεσαν 2)7 διά Λάγκος	ΔΩΡΑ	52	7675 δ. Πειραιά 11)6 διά Λάγκος
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165 δ. "Αυδέρεσαν 11)8 διά Λάγκος	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662 δ. Γιβραλτάρ 9)9 δι' ΉΠΑ
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560 ε. Πειραιά 20)8	ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381 ε. Κάντλα 15)7
ΓΙΟΥΡΟΡΙΑΝ ΙΝΤΕ-			ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ	72	16398 ε. Γκήλογκ 2)10
ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175 ε. Πειραιά 1)10	ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503 εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ.	53	4481 εις Πειραιά άπό Μπούδη	ΔΩΡΟΣ	50	9070 δ. Παρανάγκουα 19)9 διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ δ.	53	11713 εις Ρέττερνταμ 9)5	Ε. Μ. ΤΣΑΪΚΑΡΗΣ δ.	60	24532 δ. Κόρουπος Κριστί 23)9
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	57	8539 ὑπό παραλαθήν	ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	59	12662 δ. Γιβραλτάρ 2)10 διά Σέτε
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784 ε. Σέπταν (Γαλλίας) 15)10	ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687 εις Ρίο Γράντε άπό 13)1
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012 ε. Ταυσάριτ "Ανορέτης 4)9	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041 εις Πειραιά 19)3
ΓΚΑΙ-Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841 δ. Ντώρμπαταν 19)8 διά Μπάσρων	ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	8005 ε. "Ησηχα 30)9
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312 δ. Αλεξάνδρειαν 13)9	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	10289 δ. Μπάσρων 2)9
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917 ε. Ντώρμπαταν 2)10	ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑ	54	8309 ε. Ν. "Ορλεάνην 16)7
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758 δ. Σιγκαπούρην 13)8 δι' "Ινδονησίαν	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	7835 δ. Βομβάνη 22)4
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076 εις Λάγκος 10)9	ΕΚΤΩΡ	55	10153 ε. Ρόττερνταμ 29)9
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	53	6000 εις Λάγκος 13)6	ΕΚΤΩΡ	70	1585 δ. Κων)πολιν 21)9 διά Μ. Θάλασσαν
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-			ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	16258 ε. Πειραιά 30)9
ΓΚΑΛΟΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	12168 δ. Παναμά 24)9 δι' "Ειρηνικόν	ΕΛΑΣΙΑ	57	5109 δ. Μόντρεαλ 28)8 διά Τακοράντι
ΓΚΑΛΟΤΡΑ ΤΡΕΙ-ΝΤ.	60	8150 δ. Πόρτ Σαΐδ 18)8	ΕΛΑΦΙ	68	8282 δ. Μόζι 29)9 διά Σαούδ. "Αράβιαν
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΧΟΥΟΠ δ.	60	22944 δ. Παναμά 25)9 δι' "Ειρηνικόν	ΕΛΑΦΙΦ	68	19667 δ. "Αμδούργον 24)9 διά Σαγκάνην
ΓΚΑΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ.δ.	66	45161 δ. Μπούννο 22)9 διά Βίλελμοχάφεν	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969 δ. Ρας Τανούρα 5)7
ΓΚΑΟΡΥ	52	2077 δ. Πειραιά 26)7 διά Γιβραλτάρ	ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	70	12791 ε. Σουέζ 26)7 δι' "Αμπαντάν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓ.			ΕΛΕΙΑΣΤΡΑ Ι. VI	51	7264 ε. Κων)πολιν 22)9 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΣΤΡΙΑ	73	16493 ε. Ν. "Ορλεάνην 30)9	ΕΛΕΑΝΑ Κ.	62	7888 δ. "Αμδούργον 9)5 δι' "Αθάνανα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049 ἀργει εις Πειραιά άπό 12)12)74	ΕΛΕΑΝΗ Α.	58	3729 ε. Κουβέλιτ 30)8
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439 ε. Βαρκελώνη 29)9	ΕΛΕΑΝΗ Β. (δ.)	58	3755 ε. "Αλεξάνδρειαν 27)9
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959 δ. Σάντσοβαν 19)9 διά Μπέλλα "Αιλ.	ΕΛΕΑΝΗ Ε.	58	12680 δ. Πόρτ Τζεντίλ 17)9 διά Κόνακρου
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148 ε. Τάμπα 15)9	ΕΛΕΑΝΗ Μ.	58	12692 ε. Κόρουπος Κριστί 23)9
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΣ	69	11148 ε. Σιγκαπούρη 18)9	ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)	53	8523 δ. Λόπτι Σαΐδ 17)6 διά Λάγκος
ΓΚΟΑΝΤ ΛΗΤΕΡ ΗΠ.	56	8159 ε. Γούρωρρ 10)9	ΕΛΕΑΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	8985 ε. Ριγιέκα 30)9
ΓΚΟΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439 δ. Μπλάχανα 6)8 διά Μεξικόν	ΕΛΕΑΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839 ε. Μπάσρων 29)8
ΓΚΟΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536 ε. Χαύπιτον ρόδης 26)9	ΕΛΕΑΝΗ Τ.	50	4294 δ. Σάντος 25)9 δι' "Αγ. Φραγκίσκου
ΓΚΟΑΝΤ ΣΟΥΦΡΝΤ	72	12959 ε. Πόρτ Πιριέ 2)10	ΕΛΕΑΝΗ Ζ.	58	5769 ε. Λάγκος 6)9
ΓΚΟΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12959 δ. Μπωμόντ 10)8 διά Σ. Νίκολας	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	9916 ε. Γιβραλτάρ 29)9 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036 ε. Ν. "Ορλεάνην 24)9	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	2581 δ. "Αμπιτζάν 12)9
ΓΚΟΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782 δ. Ν. "Ορλεάνην 25)9 διά Βενεζουέλαν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	57	9233 δ. Λόπτι Σαΐδ 17)6 διά Λάγκος
ΓΚΟΑΝΤ ΤΣΑΙΣ	68	10396 δ. Κολόνπιο 20)9 δι' "Ούρουγουάνην	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	10371 δ. "Αλεξάνδρειαν 21)9
ΓΚΟΑΝΤ ΤΣΑΙΣ	72	12959 δ. Πλαναύ 20)9	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11424 ε. Παρανάγκουα 18)9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΙΛΙΣ	69	11148 ε. Ν. "Ορλεάνην 12)9 διά Δανιάνα	ΕΛΕΥΠΟΡΙΑ	71	12084 δ. Βανκούδερ 1)10 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑΙ·ΖΩΝ	75	13000 δ. Μπάχια Μπλάκα 18)9 διά Μεξικόν	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037 δ. Θέουτα 20)9
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 59	12149 ε. Κίγκοτον 24)9	ΕΛΙΝΑ	51	3917 ε. Σεωθή Ντράτ Τόρτουγκας 23)9	
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940 δ. Ρόττερνταμ 25)9 δι' ΉΠΑ	ΕΛΙΝΕΔΑ	50	4675 δ. "Αμέρεσαν 14)8 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ 70	11527 δ. Πόρτ Αρένας 6)8 διά Μεξικόν	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989 δ. Πειραιά 28)5 διά Τουρκίαν	
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885 ε. Ρόττερνταμ 3)10	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605 δ. Σιγκαπούρην 30)3 διά Ρουμανίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132 δ. Μόζι 23)9 διά Ζανζιθάρην	ΕΛΙΤΑ	64	4701 δ. Σ. Τζόν 2)10 διά Μάντα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑϊ·Τ	63	15373 δ. Κρόπτον Κρι			

ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	Ε. Μπέιρα 29)9		ΙΡΙΣ	54	6042	Δ. Λάς Πάλμας 16)9
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΑΜΕΝΤΖΕΡ	72	8987	Ε. Κοραμόδη 17)8		ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	Ε. 'Εσκράδας ρίθερ 17)9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	Ε. Ν. 'Υόρκην 21)9		ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	Ε. Ν. 'Υόρκην 26)9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΡΘ	72	10327	Ε. Ντουμπάτι 3)10		ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει είτε Πειραιάς από 21)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	Ε. Τεργεστην 2)10		ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	Ε. Χαλούδ. "Αίλ 4)6
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Κωνσταντζαν		ΙΩΑΝΝΗΣ Ά.	59	8564	Δ. Μπιλιμπάσ 9)8 δι' 'Ασδανα
ΕΛΛΗ	62	12808	δ. Βοστώνην 10)9		ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-			
ΕΛΛΗ II	47	2389	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	Ε. Πειραιά 22)6
ΕΛΛΗΝΙΔΑ ΔΙΑΔΙΚΤΥΑ	66	9384	δ. 'Οζάκα 27)9 δι' Εύρωπην		ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	Δ. Σιύρην 4)8 διά Βεγγάζην
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτινερ)	32	18564	Ε. Σαουθώμπτον 3)10		ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176070	Δ. Φός 31)8 διά Μπαγρέβην
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	Ε. Σόγκ Κόρχ 27)9		ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	Δ. Κουεσέτ 24)9 διά Μπαντάρ Σαχπ.
ΕΛΛΗΝΟΠΟΤΟΣ	72	16207	δ. Παναμά 17)8		ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	57	12614	Δ. Ν. 'Υόρκην 13)9 δι' 'Αρούμπα
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	δ. Φορκάντος 15)9		ΙΩΝ	71	11506	Ε. Κόπια 29)9
ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	δ. Μπούνιπουρος 13)9 διά Χοντέιντα		ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	57	9176	Ε. Ρόττερνταμ 2)10
ΕΛΜΕΑ	51	4847	δ. Πόρτ φ Σπάιν 29)4 δι' 'Αφρικήν		ΙΧΑΤΖΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ	58	13316	άργει είτε Πειραιάς από 17)7)74
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	8085	δ. Σόγκ Κόρχ 13)7 διά Χοντάκηγ		ΚΑΒΑΚΟ	69	30695	Δ. Χαμπτον ρόδες 1)10 διά Παναμά
ΕΛΝΤΙΑ	55	6515	δ. Μανάους 22)8 δι' 'Ικίτος		ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	53	5589	Ε. 'Ειδονιασθο 2)10
ΕΛΟΝΑ	69	6359	δ. Πόρτ ντε Μπούκ 30)7 διά Καντζίς		ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	56	10101	Ε. Πειραιά 21)9
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	δ. Κωνσταντζαν		ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	Δ. Τάμπη 9)9 διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΠΙΔΑ	46	3472	δ. Λισσαδώνα 4)8 διά Καντζίς		ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ	60	22760	άργει είτε Ιτέαν από 8)5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Πειραιά 30) δι' 'Αλεξανδρειαν		ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ύπό παραλαβήν
ΕΛΠΙΣ	56	3656	δ. 'Αμβέρσαν 26)7 διά Ταματάβε		ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	57	13268	άργει είς Ιτέαν από 11)5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	δ. 'Αμβέρσαν 1)10		ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	Δ. Γάνδην 26)9
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛ. δ.	57	21185	δ. Κόρ. 'Αλμάγια 27)9		ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	Ε. Ν. 'Υόρκην 26)9
ΕΜΠΑ	55	2555	δ. Τοίπολην (Λιβύης) 6)9		ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	ύπό παραλαβήν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.)	65	37469	δ. Σαΐντ Μάικελ Μπαιν 24)7		ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	54	8559	Δ. Ράς Τανόρα 13)9
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Λονδίνον 4)10		ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	Δ. Μπ. 'Αύρες 22)9 διά Ρόττερνταμ
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	δ. Τακοράντι 20)9		ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	ύπό παραλαβήν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	δ. Κωνσταντζαν		ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	Δ. Πειραιά 10)8 διά Βεγγάζην
ΕΡΑΤΟ	69	12754	δ. Ρουέν 29)9		ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	Δ. 'Αιμέρσαν 4)10 δι' 'Αμβούργον
ΕΡΙΝΙΟ	57	10323	δ. Παναμά 1)10		ΚΑΘΩΡΙΝ Α.	70	16306	Ε. Καλκούττα 26)9
ΕΡΜΗΣ	60	9959	δ. Μπαράν 7)9		ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	δ. Σούτζ 1)10
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	δ. Σουέζ 13)8 διά Τζένταν		ΚΑΙ'ΡΟ	53	4635	δ. 'Αιμέρσαν 22)8 διά Πειραιά
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	δ. Κωνσταντζαν 14)7 διά Μ. Θάλασσαν		ΚΑΙΤΗ	65	23523	δ. 'Αμβούργον 1)10 δι' ΗΠΑ
ΕΥΑΓΓΕΙΑ Δ.	61	22119	δ. Πειραιάς από 4)4		ΚΑΙΤΗ	54	3817	ε. Πειραιά 30)8
ΕΥΑΓΓΕΙΑ Δ.	64	2763	δ. Χάφος 27)9		ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ε. Ρόττερνταμ 3)10
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ Δ.	54	10251	δργει είς Πειραιάς από 24)2		ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ε. Ρουέν 26)16
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ Μ.	49	4713	δ. Πειραιά 2)10		ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Πόρτ Λινκόλν 2)9 διά Μπάραν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	δ. Ντώρηπαν 24)9		ΚΑΛΛΙΟΠΗ Μ.	55	6216	δ. Λάς Πάλμας 16)9 διά Λάγκος
ΕΥΑΝΘΙΑ Δ.	56	12754	δ. Αλεξανδρειαν 28)8		ΚΑΛΑΤΕΣ ΚΕ·Ι·Π			
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Π. Σάιδ 20)8 διά Ν. 'Υόρκην		ΤΑΟΥΜ (δ.)	58	13491	δ. Λορ. Μαρκές 30)9 διά Ντώρμπαν
ΕΥΓΕΝΙΑ 1	59	8526	είς Λάγκος από 19)7		ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	δ. Λίβερπούλ 3)10 διά Βαλτιμόρην
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ε. Λουπίτι 17)9		ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	ύπό παραλαβήν
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΙΔΗ (δ.)	58	12417	είς Κιουρασάο από 25)7		ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	δ. Βομβάν 21)9 δι' "Αντεν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	δ. Σάιδ 22)9		ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Πειραιάς 25)9 διά Μπάνιας
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Ντώρμπαν 15)9 δι' Εύρωπην		ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	57	12630	δργει είς Πειραιάς από 21)3
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει είς Πειραιάς από 21)1		ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	δ. Ρόττερνταμ 1)10 διά Βηρυτόν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	δ. Π. Σάιδ 27)9		ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	δ. 'Αλεξανδρειαν 28)9
ΕΥΕΠΑΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	δ. Τζένταν 22)9		ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	68	1825	δ. Πόρτο Τόρρες 31)8 διά Σκίκντα
ΕΥΕΠΑΙΔΗΣ	51	4177	δ. 'Αμβέρσαν 26)9 διά Πειραιά		ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	δ. Πόρτο Τόρρες 2)8 διά Σκίκντα
ΕΥΗ	70	10006	δ. *Ηστ Λόντον 24)9 δι' Ισπανίαν		ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ			
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΙΔΗ	58	8122	δ. Π. Σάιδ 22)9 διά Μεσόγειον		ΜΥΩΝΑΣ	57	2805	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΗ Λ.	67	14800	δ. Μακάρ 14)9 διά Καναδά		ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Ρίο 'Ιανέριο 29)9 Ρίο Γκράντε
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	δ. Τζίταγκούν 30)9		ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4738	ύπό παραλαβήν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	δ. Μελδούρων 24)7 διά Κολόμπο		ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Ντώρμπαν 2)10
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	54	12423	δργει είς Πειραιάς από 1)4)74		ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ε. Τέμα 19)9
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	δ. Κουεύτι 20)9		ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. 'Αιμφούργον 1)10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	δ. Σάντος 5)7 διά Σαγκάνην		ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	δργει είς Αιμπερνταμ από 16)5
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Γανδήν 23)9		ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ ΚΟΜΗΝΟΣ	45	2430	είς 'Απατας/Λάγκος από 23)6
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	δ. Πειραιά 12)7 δι' Ισπανίαν		ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Παραμαρίπο 22)9
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16004	ύπό παραλαβήν		ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15932	δ. Μόντρεαλ 25)9 δι' 'Αιμφούργον
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. 'Αμβέρσαν 3)10		ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	δ. Βηρυτόν 7)6 διά Κωνσταντζαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	ε. Κεμπέκ 22)8		ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	δ. Κοατζακοάλκος 14)9
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ε. Λάγκος 9)8		ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	δ. Κουεύτι 27)9 διά Κοραμπάσ
ΕΦΗ	55	5008	ε. 'Αμβέρσαν 30)9 δι' 'Αστντόν		ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	39169	δργει είς Κολούμπια ρίθερ από 2)4
ΖΑΝΕΤ	58	4529	δ. Πειραιά 21)9		ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΝΗΣ	58	2805	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΝΗΙΑ Δ.	53	12962	είς Π. Κορτέλ από 16)2		ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	δ. Τεργεστην 30)9
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	δ. Π. Βέσσε 3)10 διά Κάμσαρ		ΚΑΠ. ΖΑΡΡΟΣ	66	16164	δ. Πόρτ φ Σπάιν 29)9
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	δ. Τζένταν 30)9		ΚΑΠ. ΖΩΡΡΙΣ ΣΑ	65	15932	δ. Μόντρεαλ 25)9 δι' 'Αιμφούργον
ΖΗΝΩ	68	9582	δ. Ράς Τανόρα 1)8 διά Μπουσίρε		ΚΑΠΠΑ ΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Κουεύτι 14)7 διά Μπασάρ
ΖΙΝΙ	37	5613	δ. Πειραιά 1)10		ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	δ. Κοατζακοάλκος 11)8
ΖΟΓΙΑ Δ.	58	12493	δ. Κιουρασάο 23)9 διά Σ. Κρουά		ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	δ. Σεύχελλες 25)9 δι' 'Ακαμπα
ΖΟΝΤΑ Δ.	52	11516	δργει είς Πειραιάς από 16)2		ΚΑΠΤ. ΕΡΟΝΤΑΣ	55	12495	δ. Χιούστον 2)9
ΖΩΗ	71	9885	δ. Αντεν 20)9 διά Κίναν		ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	είς Αίδι ύπο συμπλήρωσιν
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	δ. Καράτορας 13)9 διά Περσικόν		ΚΑΠΤ. ΛΕΩ	62	1948	δ. Πειραιά 2)10
ΖΗΒΗ	70	2867	δ. Κωνσταντζαν		ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ε. Τεργεστην 29)9
ΖΗΙΑΣ	47	3575	δ. Σάιδ 29)9		ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. Σ. ΛΥΡΑΣ	67	12455	ε. *Ηστ Λόντον 25)9
ΖΗΙΟΣ	57	4499	δ. Πουέρτο Καμπέλο 29)7		ΚΑΠΤ. ΣΤΕΙΛΙΟΣ	55	3837	δ. Ρότεοστερ 26)9 διά Φλώσιγκ
ΖΗΡΑΚΕΙΩΝ	54	4723	δ. Λουδίνον 3)10		ΚΑΠΤ. ΖΩΝ Λ.	61	13437	δ. Ρίο 'Ιανέριο 29)8
ΖΗΡΩ	65	23535	δ. Ρόττερνταμ 23)8 διά Βραζίλιαν		ΚΑΠΤ. ΖΩΡΤΖ Λ.	66	19827	δ. Μπομόντ 17)6 διά Μπ. Σαπούδρ
ΖΗΣΤΑΡ	57	9473	δ. Σιγκαδόρην 23)9 διά Ρουμανίαν		ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	58	6403	δ. Κούν 2)10
ΖΗΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. 'Αμβέρσαν 28)9		ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	65	18442	

ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Άμερισαν 11)10 διά Κάρολσχαμ	ΑΙΔΙΟΥ Β.	53	2962	ά. Πειραιά 2916 διά 'Ιστανίν
ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	55	10553	άργει εἰς Πειραιάς από 19)3	ΑΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Άμερισαν 25)9 διά Ρότερνταμ
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ·	60	13950	ε. Ρουέι 24)9	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18500	εἰς Στοκχόλμην ώπο συμπλήρωσιν
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ε. Σαφάγκα 12)9	ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ε. Κουείτ 26)9
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ε. Παρανάγκουα 18)9	ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	60	14302	ά. Άμερισαν 22)9 διά Μπέλεμ
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ				ΛΙΣΣΑΒΩΝ	54	4785	ά. 'Ικίτος 22)9 διά Μπέλεμ
ΔΕΓ ΓΚΡΕΙΤ	70	103012	δ. Σουέζ 15)9	ΛΙΟΥΔΑ ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ	56	4819	ε. Λείσρες 1)10
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	άργει εἰς Πειραιάς από 24)5	ΛΛΟΥΔΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	70	8175	μέτων. «ΗΣΤΕΡΝ ΣΤΡΗΤ»
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	δ. Γιβραλτάρ 30)8 διά 'Άμστερνταμ	ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	8174	ε. 'Υόρκη 21)9
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Θάντερ 26)9	ΛΟΓΙΑΛ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ά. Λάς Πάλμας 21)9 διά Λάς Πλάτας
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ά. Χοντέντες 23)8 διά 'Ασσάμπ	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ά. Πενέντα 20)9
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Μόντρεαλ 1)10 διά Ντουλόθ	ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ε. Παναμά 28)9 διά Ειρηνικών
ΚΙΓΚ ΣΚΟΝΟΡΟ	64	17050	ά. Ντώρμπατ 1919 διά Ν. Άμερικήν	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Λονδίνον 3)10 διά 'Άλεξανδρειαν
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ε. Μόντρεαλ 28)9	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ε. Κουείτ 10)9
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Φραμπάλ 30)9	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εἰς Μπέρμπερα από 10)10)74
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	άργει εἰς Πειραιάς από 3)3	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	δ. Κων. πολιν 9)9 Μ. Θάλασσαν
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ε. Γκαλέστα 18)9	ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΙΚΣ	63	9804	ε. Νταμάρι μ 6)9
ΚΙΡΙΝ	56	9403	δ. Κων. πολιν 7)9 διά Νοδορωσίσκην	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥ-			
ΚΛΑΣΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	ε. Βιτόριος 24)6 διά Τομπάτα	ΣΗΣ (μ.)	68	39617	ά. Ράς Τανόρα 29)8
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	δ. Κοραμσάρ 15)9	ΛΟΥΙΣ	54	6103	ε. Σουέζ 1)10
ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΘ	64	5711	ε. Εμπιτέργερ 22)9	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Καράτοι 3)10
ΚΛΕΙΟ	58	8791	ε. Γένοβα 29)9 διά Μαλάγκα	ΛΟΥΚΙΑ	60	8497	εἰς Μπιλμπάδο 7)7
ΚΛΕΙΑ (δ.)	63	38964	ύπο παραλαβήν	ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Σιμονοσέκι 1)10 διά Περσικόν
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Πειραιά 27)9 διά Λιθύην	ΛΥΑΙΔΗΣ (δ.)	57	4486	ά. Πειραιά 2919 διά 'Άμερισαν
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	ε. Πειραιά 24)9	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	φάλευ 4)10 διά Λονδίνον
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	δ. Παναμά 30)9 διά 'Αρούμπα	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Κάντλα 27)8
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ε. Γένοβα 27)9	ΜΑΘΙΟΣ	58	3065	ά. Πειραιά 28)0 διά Συμύρη (έπωλ.)
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	66	78785	ά. Ράς Τανόρα 6)9	ΜΑΙΑΙ ΕΡΑ (δ.)	58	21291	άργει εἰς Πειραιάς από 1)4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	ά. Βανκούβερ 27)9 διά Μπαγκλαντές	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ε. Ντώρμπατ 11)9
ΚΟΝΚΕΡΟΠ ΚΟΛ. (δ.)	56	20855	ά. Κούιν 23)9 διά Περισκόν	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ε'λεξαμπεθ 18)9 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΓΚΑΗΜ.	58	5402	ά. Κουείτ 23)9 διά Νταμάρι	ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εἰς Πειραιάς από 11)6
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	6275	ά. Νεαρόπολιν 29)9 διά Πειραιάς	ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ε. Λορ. Μάρκες 5)10
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	10011	ε. Τζένταν 29)9	ΜΑΙΡΗ Ι. ΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ε. Γοκούάμα 28)9 διά Περσικόν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-		39219	ε. Ν. Ορλέανην 26)9	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Λισσαδώνα 29)9 διά Φιλόσιγκ
ΤΑΜΠΑ	72	39453	ά. Ριγιέκα 25)9 διά Μονρέβια	ΜΑΙΡΑΛΛΑ	63	14203	δ. Τοιταγκόγκ 18)9 διά Σιγκαπούρην
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΩΝΗΡ.	68	23258	δ. Γιβραλτάρ 14)9 διά 'Αφρικήν	ΜΑΚΑΛΑ	55	1517	ε. Χάφερ 3)6
ΚΟΡΑΤΖΕΟΝ ΚΟΑ. δ.	66	44895	ε. Αϊλ δρό Γκραίν 3)10	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	εἰς Βαλτιώρην από 7)8 (έπισκ.)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ύπο παραλαβήν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ε. Κων. πολιν 20)7
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Μπουντάτη 22)9	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Βαρκελώνην 27)9 διά 'Αλγερίαν
ΚΟΡΙΦΑΙΤΙΣΣΑ	52	1384	ά. Πειραιά 16)6 διά Βεγγάζην	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ά. Λίβερπούλ 18)9 διά Ντεμεράρα
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13749	ά. Μομπάσα 24)9 διά Μπριουμπάΐην	ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ε. Αμπιτζάν 16)9
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ά. Κων. πολιν 26)9 διά Μάρσιαν	ΜΑΝΕΣ	55	8526	ε. Απ. Λάγκος 12)9
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)9 διά 'Αφρικήν	ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ύπο παραλαβήν
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΚΕΦΑΛΟΝ.	59	14403	ε. Σαζάννα 26)9	ΜΑΝΝΑ	71	16004	ε. Κούν. Μπαίη 22)9
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ε. Σιγκαπούρην 1)10	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. Αμέρισαν 3)10
ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	ά. Κόμπη 17)9 διά Χιρογάτα	ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εἰς Πειραιάς από 21)7)74
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΜΠΥ	66	40129	ά. Νταμπάρε 16)9 διά Γαράτο	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	ε. Ιννούσια 5)8
ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΑΜ	56	5769	ε. 'Ιμιμιγάρ 27)7 διά Πειραιάς	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ά. Πειραιά 1)10
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. Υόρκην 28)9	ΜΑΝΤΩ Ζ. (δ.)	72	17432	δ. Παναμά 27)9 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΓΟΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Φιλαδέλφειαν 21)9 διά 'Αρούμπαν	ΜΑΝΤΩΝ ΠΙΝΔΑΟΣ	74	33147	ε. Γιουροπόρτ 30)9 διά Ν. Ορλέανη
ΚΡΗΤΑΝ ΔΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Κάρυκ 21)9	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Θεούτα 23)9 διά Λάγκος
ΚΡΗΤΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	61054	ά. Βιοκόχαμ 9)9 διά Περσικόν	ΜΑΡΒΕΛΑ	57	10172	ά. Αλιμποργκ 26)8 διά Λάγκος
ΚΡΗΤΑΝ ΣΗ (δ.)	74	61054	ά. Ράς Τανόρα 27)9	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Σύρον 10)9 διά Λιθύην
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ· (δ.)	73	61054	ά. Τεργύστην 9)9 διά Μπάνιας	ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	δ. Γιβραλτ. 15)9 διά Σάντος
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Πόρτα Σαΐδ 27)9	ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Ντώρμπατ 2)10 διά Νουμέα
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Πειραιά 19)9 διά Αύγουστον	ΜΑΡΟΑ (δ.)	49	10123	ε. Βενετίαν 5)4
ΚΡΟΥΣΕΙ-ΙΝΤΕΡ ΚΟ-				ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Σουέζ 30)9 διά Ντάρεν
ΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	66	78785	ε. Σιγκαπούρην 22)9	ΜΑΡΙ!	58	4219	ε. Αμέρισαν 2)10
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ε. Πειραιά 21)9	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Αύγοβοσταν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ε. Λάγκος 4)9	ΜΑΡΙΑ (δ.)	55	19673	εἰς Μάλταν από 6)9)74 (έπισκ.)
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Λονδίνον 3)10 διά Πειραιάς	ΜΑΡΙΑ	61	10333	ε. Σιγκαπούρην 23)8 διά Κίνα
ΚΥΡΑ	63	10032	άργει εἰς Πειραιάς από 13)10)73	ΜΑΡΙΑ	62	9455	ά. Λομπίτο 6)4
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ά. Αμερίσαν 10)9 διά Τρίπολιν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Κάσουν 20)9 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ε. Χάμπτον ρόδες 24)9	ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Χόγκ - Κόργ 22)7 Γουαμπίδα
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ε. Βιοκόχαμ 22)9	ΜΑΡΙΑ	57	3478	ά. Βρέμην 10)8 διά 'Αμεδόργον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ 66	20516	ά. Αλεξάνδρειαν 22)9	ΜΑΡΙΑ III	53	825	ά. Ηράκλειον 12)9 διά Λαττάκια	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	47	11115	ύπο παραλαβήν	ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	ε. Λάγκος 8)8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ε. Σεμαράρη 11)9	ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	ά. Αντευ 1)10 διά Κίνα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.	58	4939	ε. Αμέρισαν 27)7	ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	ε. Πειραιά 18)8
ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	12492	ε. Σουάνησ 5)10	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Νταμάρι 26)9
ΚΩΣ	56	3430	εἰς Πειραιά 7)7	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Μένα άλ. - Αχιματί 9)9
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ά. 'Αντευ 20)9 διά Σαγκάνην	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Καλκούταν 25)7 (έπισκ.)
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	δ. Γιβραλτάρ 21)9 διά Ταρραγκόνα	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ε. Οζάκα 30)9 διά Μανιλά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	δ. Πόρτα Σαΐδ 21)7	ΜΑΡΙΑ ΠΡΕΚΑ II	55	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Βανκούβερ 26)9 διά Ν. Άμερικήν	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Γιουροπόρτ 2)10 διά Μίλφορ. Χάφ.
ΚΩΣΤΑΤ ΦΛΩΔΩΡΑ	53	5921	ε. Πειραιά 28)9	ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Γιβραλτ. 7)9 διά 'Αθέαναν
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ε. Πειραιά 19)9	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)	59	12939	ε. Πειραιά 5)7
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ε. Μπρωνύμουτελ 24)9	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Γιβραλτ. 30)9 διά 'Αμερίσαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΘΑΝΗΣ	68	2296	δ. Γιβραλτάρ 24)9 διά Καζαπτλάνκαν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	14047	ά. Κουείτ 17)8
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ε. Τόκιο 22)9	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β. (δ.)	55	11229	ε. 'Αμερίσαν 3)10
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)8 διά Ρότερνταμ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Η. (δ.)	55	13095	άργει εἰς Πειραιάς από 28)1
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Λορ. Μάρκες 9)9 διά Λείσρες	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	72	9885	ά. Τόκιο 12)9 διά Μόντρεαλ
ΛΑΙΑΗ ΗΡΑ	56	8108	ά. Στεττίνον 17)7 διά Λάγκος	ΜΑΡΙΓΩ	67	6125	ε. Λάγκος 7)9
ΛΑΙΑΗ ΚΛΕΙΩ (δ.)	75	23500	ά. Ν. Υόρκην 15)9 διά Βοστώνην	ΜΑΡΙΓΩ ΖΕΜΕΛΟΥ			

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Ν. 'Ορλεάνην 31)8 διά Μπρούνοβιλ	
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	δ. Γιθαράταρ 8)9 διά Λάγκος	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ε. Καρδτσι 9)9	
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ε. Ντουμπάν 30)8	
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Ναυκόγια 27)9 διά Ντωρμπαν	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Τόκιο 16)9 διά Νιούκαστλ	
ΜΕΙΔΙΑΛΛΑ	52	1699	δ. Πόρτ Σαΐδ 27)9	
ΜΕΙΔΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Σιγκαπούρην 21)0 διά Αδστραλίαν	
ΜΕΙΔΙΤΩΝ	68	10017	δ. Γιθαράταρ 18)9 διά Βρινθίσιον	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Καζαπλάνκο 30)9 διά Σάφι	
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ·	57	3749	ε. Λομπίτο 18)9	
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28000	ά. Αμεδούργον 1)10 διά Βρέμην	
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	είς Πειραιά από 25)1	
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	ά. Σιγκαπούρην 23)9 διά 'Ινδονησίαν	
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	ε. Ρεντί 21)9	
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17840	δ. Γιθαράταρ 20)9 διά Τόγκο	
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Μπαχρέν 23)9 διά Λότελτον δ	
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ε. Βοστώνη 25)9	
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	δ. Βαλτιμόρην 1)10	
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ε. Ν. 'Υρκην 1)10 διά 'Αρούμπα	
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	δ. Πούλι Μπούκου 1)10 διά 'Ισπανίαν	
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Ράς Τανόρα 20)8	
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Ν. 'Υρκην 30)9 διά 'Αρούμπαν	
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	δ. Πούλι Μπούκου 1)10 Ν. Καληδονία	
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Φόλευ 27)9 διά Σλάγκεν	
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Ν. 'Ορκην 23)9 διά Κιουρασάδο	
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Αγ. Φραγκίσκον 17)9 Κιουρασάδο	
ΜΕΣ. ΠΙΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Χόγκ Κόγκ 30)9 διά Σιγκαπούρην	
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Κιουρασάδο 21)9 διά Ρότερνταμ	
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Μπράς Άλ. 10)8 διά Τρίνινταν	
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ε. Νιού Χάρεν 22)9	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 60	11702	ζήδο παραλαβήν		
ΜΗΔΟΣ II	48	1338	ε. Πειραιά 2)8	
ΜΗΔΟΣ III	49	2340	ύπο παραλαβήν	
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Μπιλιάρδο 30)9	
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Σουάμπια 16)9 διά Γκόδες	
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	ά. Σύρον 15)8 διά Νιγηρίαν	
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Ντουμπάλ 26)9	
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. 'Αμπιτζαν 6)9 διά Μπ. 'Αρες	
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	ά. Χάφια 17)9 διά Πειραιά	
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)9 διά Ντεμεράρα	
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	71	1598	ά. Κουντέρο 21)9 διά Τοκοπίλα	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Γιοκοχάμα 21)9 διά Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ντεμεράρα 24)9	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Βαρκελώνη 22)9 διά Μασσαλίαν	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνην 25)9	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Βαρκελώνην 27)9	
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	δ. Βαλτιμόρην 29)9	
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Τεργεστήν 20)9 διά Τριπ. Λιθώνης	
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Πειραιά 19)9 διά Τουρκίαν	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Γιοκοχάμα 24)9 διά Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕΝΖ	71	1562	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Πειραιά 19)9 διά Κωνσταντζαν	
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Χάμπτον ρόδες 12)9 Ριό Χάινα	
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ά. Βαλτιμόρη 29)9 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Λεμεσόσ 24)9	
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Πόρτ Αρθουρ 22)8	
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Μανίλα 30)9 διά Ήχογκ Κόγκ	
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	70	1591	ά. Σιγκαπούρην 6)7 διά Τουταγκόγ	
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΥ	70	1590	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Κόπτε 26)9 διά Μπουάν	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Χιούστον 10)9 διά 'Ικίτος	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Λιβόρνο 11)9 διά Σπέτζια	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. 'Ορλεάνην 28)9 διά Χιούστον	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Λιβόρνο 25)9 διά 'Ελλάδα	
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΟΦ	71	1563	ά. Κόμπε 10)9 διά Κελάγκ	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Ν. 'Ορλεάνην 16)9	
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Π. Πλάτα 13)9 διά Χιούστον	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ	70	1592	ά. Πόρτ Ά Πρίνς 18)9 διά Χάιφα	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 30)9 διά Μανίλα	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Βαλτιμόρην 27)9 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)9 Μπρούνοβιλ	
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)9 Π. Μπάριος	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 30)9	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Χάμπτον ρόδες 20)9 διά Δομ. Δημ.	
ΜΙΝΙΩΣ	75	28000	είς Εμέδ ίπο συμπλήρωσιν	
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Κιουρασάδο 18)9 διά Φρητάουν	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22421	ά. Ντόμπαν 6)9 διά 'Ισπανίαν	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)9 διά Τσαλίαν	
ΜΙΧΑΗΑ ΑΓΓΕΛΟΣ	60	8572	ά. Μπρούνομποτελ 24)6 διά Λάγκος	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Χαλούδ 'Άλ. 1)8	
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Μπούλεν Μπάιλ 17)9	
ΜΙΧΑΗΑ Σ	51	1596	είς μεσογειακές μεταφοράς	
ΜΙΧΑΛΛΗΣ	68	23067	ά. Σουές 8)8 διά Μπ. 'Αμπάς	
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ά. Πειραιά 15)9	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ε. 'Απατα' Λάγκος 29)9	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	ά. Τουταγκόν 17)9 διά Τσαλίαν	
ΜΟΑΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Τζένταν 27)8	
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Ράς Τανόρα 6)9	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Φιλαδελφίαν 24)6 διά Μ. Σασόδ	
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Σεράδ 27)9 διά Μεσόγειον	
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Π. Σεράδ 1)10	
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ά. Γιθαράτ. 4)6 διά Βάρνα	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Τζένταν 9)9	
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Σουές 10)9 διά 'Ινδιαν	
ΜΠΕΣΣΙΣ Κ. (δ.)	58	15895	άργει είς Πειραιά από 1)6	
ΜΠΑΙΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Αλεξάνδρειαν 2)10	
ΜΠΟΥΝΙ (δ.)	57	27990	άργει είς Τζανούσιον από 22)6	
ΜΠΟΥΝΕΟΝ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	ά. Μαίαλιν 23)9	
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	ά. Γένοβα 22)9 διά 'Ισκεντερούν	
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	είς Πειραιά 3)7	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. 'Αμπιτζαν 22)2 διά Θεσ/νίκην	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ·	51	6022	ά. Λάς Πάλμας 24)9 διά Λάγκος	
ΜΥΚΗΝΑΙ	53	1196	ά. Πειραιά 22)9	
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	δ. Γιθαράτ. 21)9 διά Ρ. 'Ιανέριο	
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. 'Αμβούργον 31)7 διά Τόνιδα	
ΜΥΡΙΝΑ	38	1085	ά. Πειραιά 17)9 διά Βεγγάζην	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Κων/πολιν 1)9 διά Μπράτλα	
ΜΥΡΤΩ	59	10400	δ. Παναμά 29)8 διά 'Αθενάν	
ΜΥΣΩΝ	54	4427	είς Λάγκος από 27)5	
Μ. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	ε. 'Αλεγέριον 27)8	
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Μπατάρ 13)9	
ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	ά. Λαζαρέας 23)9	
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	68	3960	ά. Λάγκος 23)9	
ΝΑΣΟΣ	51	4684	είς Λάγκος από 21)5	
ΝΑΤΑΔ	72	8849	ά. Γιαβάτα 27)9 διά Κόμπε	
ΝΑΤΒΕΛ	54	8146	ε. Τριπολίν (Λιδ.) από 7)7	
ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	ά. Κ. Τάουν 30)9	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Λάτσι 26)9	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ·	55	8181	ά. Λατάσ 26)9	
ΛΗΣ (δ.)	73	35340	άργει είς Πειραιά από 13)5	
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. Πλότος 24)9 διά Τρίπολιν	
ΜΑΥΣΙΚΑ Λ	56	4195	ά. 'Ασαντόν 24)9	
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	54	3596	μετωνυμάσθι «ΜΑΡΙΜΠΕΡ»	
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Παναμά 8)9	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Βαλτιμόρην 24)9 διά 'Αρούμπα	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	52	1520	ά. Πειραιά 20)9	
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Γιθαράτ. 28)0 διά Μπαγιόν	
ΝΕΔΙΔ (δ.)	58	20678	ά. Σάντος 27)9 διά Μπέλεμ	
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Δουνκέρκην 16)9	
ΝΕΝΗ	59	3396	ά. Ρουέν 29)9	
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Βέρακρους 25)9	
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Μπ. Σαπούρο 319 Ράς Τανόρα	
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Λουλέα 19)9 διά Κάμπτνε	
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Κοπέρ 13)6 διά Τρίπολιν	
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Ντόρμπατ 2	

ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ά. Τοιθιατέκια 25)9 διά Σκίκντα	ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Βαλένθια 12)9 διά Βαρκελώνη
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ		8021	ήπο παραλαβήν	ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Βοστώνη 30)9 διά Ν. Ύφρη
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	4966	ά. 'Άμεδούργον 30)9 διά "Αμοτερνταμ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ά. Πειραιάδ 23)6
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	5069	ε. Μαυρίκιον 21)9	ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Τάραντα 1)8 διά Μπανιόλι
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069		ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. "Απ." Λάγκος 13)8
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Τολέδο 27)9	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	εις Ντάμπιερ από 18)7
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΙΟΣ	49	1597	εις Τρίπολιν Λιδύνης	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Μπ. "Άθρες 319 διά Μεξικόν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Πόρτ Σουδαν 29)9	ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Σουανόνη 2)10 διά Π. Τόρρες
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ε. Γιεραλτάρ 30)9 διά Ν. Όρλεάνην	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Γιεραλτ. 27)7 διά Μπουκανάν
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	5720	δ. Κων)πολιν 11)9	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Γιεραλτ. 6)8 διά Χουέλδα
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Μορμουγάκο 3)10	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	52	3348	ήπο παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ε. Μάλτα 24)9	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	έ. Τζένταν 16)8
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ε. 'Αλεξανδρειαν 18)9	ΠΡΟΣΟ	68	34640	ά. Νταμπιέρ 4)10
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δ. Σουέτ 20)9 διά Ταιταγκόκ	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Σάντος 26)9 διά Νεάπολιν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Βρέμην 11)9 διά 'Αλγερίαν	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	50	2372	ε. Ρόττερντα 30)9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ήπο παραλαβήν	ΠΤΩΔΕΑΜΑ-1·Σ	68	9858	δ. παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	εις Κωνστάντζαν	ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Λ. Μάρκες 11)9 διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ά. Βανκούθερ 4)6 διά Κίναν	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	65	33971	ήπο παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ε. Γιεραλτάρ 1918 διά Λάγκος	ΠΩΔΙΝΑ	70	15000	δ. Γιεραλτ. 19)9 διά ΉΠΑ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	56	13015	ε. Γιεραλτάρ 15)9 διά Τορόπτο	ΠΩΔΙΝΑ	51	8684	ά. 'Αλεξανδρειαν 27)9 διά 'Ιταλίαν
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Ράς Τανούρα 20)8	ΠΩΔΙΝΑ	53	2379	ά. 'Ιμμινχαμ 21)5
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	ε. Σύρον 14)9 διά 'Αλγερίαν	ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	51	6724	ά. Αμπιτζαν 14)9 διά Λάγκος
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ε. Π. Καρτέ 22)8				
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Παναμά 4)8 διά Κίναν				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	δ. Κων)πολιν 20)9				
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Κιασαράσο 26)9 διά Π. Λάττα				
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	ά. 'Αμεδούργον 10)6 διά Τρίπολιν				
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	δ. Κων)πολιν 5)9 διά Νοσθορωσίσκην				
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ε. Πενέντα 2)10				
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ε. Λονδίνον 18)9				
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Λισανδρώνα 7)9 διά Λομπίτο				
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ε. Βομβάρην 21)9				
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Κορράδ 12)8 διά "Αγ. Βικέντιον				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	δ. Παναμά 20)9 διά Λονδίνον				
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει εις Πειραιάδ από 6)6				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ά. Πύλων 26)9 διά Γιεραλτ.				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	ε. "Αμοτερνταμ 2)10				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	4997	ά. Θόάστα 22)9 διά Σιγκαπούρην				
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. 'Αμεδούργον 27)9 διά Βηρυτόν				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. Λισανδρώνα 10)9 διά Λάγκος				
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	εις Ντάρθιν από 14)2				
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Δουνκέρκην 6)9 διά Μόντρεαλ				
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	ά. Λ. Μάρκες 13)9 διά Βαλτιμόρην				
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Λεξάνδρεια 24)9 διά 'Ελλάδα				
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ.	75	26000	εις Ρόττερνταμ ήπο συμπλήρωσιν				
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	ε. Πειραιά 2)10				
ΠΕΙΛΑ (δ.)	58	27372	ά. Χάμπτον ρόδις 18)9 διά 'Αλγερίον				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 1)10				
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ε. Λάγκος 12)7				
ΠΕΛΟΥ	59	1863	ά. Λεζίδες 30)9 διά Ρόττερνταμ				
ΠΕΜΑ	60	4865	ήπο παραλαβήν				
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	ε. Πειραιάδ 7)6				
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ε. Μπορντί 30)8				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	ά. Λας Μίνας Μπ. 23)9 Πόρτλ. (Με)				
ΠΕΡΙΚ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8978	ε. Βομβάνη 13)9				
ΠΕΡΙΕΔΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει εις Πειραιάδ από 22)3				
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. Ήστ Λόντον 23)9				
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ε. Λίθερπουλ 30)9				
ΠΕΡΑ	53	8231	ε. Πέντρο ('Ακ. 'Ελεφ.) 7)9				
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. Ρόττερνταμ 3)10 διά 'Αλγερίον				
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Μπούλεν Μπαη 17)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙ (δ.)	52	16083	ε. Λεξάνδρειαν 30)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.)	51	14538	ε. Πειραιά 30)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.)	45	10375	ε. Θεσ(νίκη) 25)1				
ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	ά. Τής 14)8 διά Μεσογείον				
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	ά. Ράς Τανούρα 22)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ά. Ράς Τανούρα 29)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ά. Πειραιά 18)9 διά Βηρυτόν				
ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	ά. Πειραιά 26)9 διά Βηρυτόν				
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. Πειραιά 24)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XVII (δ.)	57	12257	ά. Πειραιά 24)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (δ.)	58	20207	ε. Μπιζέρτα 29)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XX (δ.)	63	53141	εις Πειραιάδ 1)5				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXI (δ.)	55	23414	ε. Πειραιάδ 16)7				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.)	55	16996	ε. Πειραιάδ 28)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIII (δ.)	56	17259	ε. Τζένταν 23)8				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.)	56	17579	ε. Μπιζέρτα 25)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.)	58	27279	ε. Τζένταν 21)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVII (δ.)	64	53342	εις Πειραιάδ 22)6				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVIII (δ.)	62	49397	άργει εις Πειραιάδ από 22)5				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXX	56	2796	ά. Αμεδόρεσαν 22)9 διά Πειραιάδ				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.)	66	43399	ε. Πειραιάδ 2)10				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.)	57	22479	ά. Ράς Τανούρα 21)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.)	50	16485	ά. Πειραιάδ				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.)	51	16440	ήπο παραλαβήν				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.)	52	11593	ε. Πειραιάδ 4)8				
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXVI (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 27)9				
ΠΕΤΡΟΛΑ XL	58	1860	ήπο παραλαβήν				
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ε. Κολούμπατα ρίθερ 29)9				
ΠΗΑΕΛΑΣ	69	10016	ά. Μόντρεαλ 1)10				
ΠΗΑΕΥΣ	50	2282	ά. Πειραιάδ 8)9 διά 'Ιταλίαν				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ε. Π. 'Ελιζαμπεθ 29)9				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	ά. Σάντος 22)9 διά Μπ. "Άρες				
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13437	ε. Αμεδόρεσαν 2)10				
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Νοσθορωσίσκην 28)9				
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Κακογάδα 13)9 διά Μισουρίμα				
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	3656	ε. Ρουέν 25)9 διά Π. Νουάρ				
ΠΙΤΡΙΑ	73	1317	ά. Ασσάμιτ 17)9 διά Τζιμπούτι				
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9462	ε. Βακαγιάμα 28)9				
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ε. Σουέζ 17)9				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3551	ά. Χόγκ Κόγκ 22)8 διά Καντώνα				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑ-Υ.	72	3551	ά. Ρόττερνταμ 28)8 διά Ρουέν				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Ντρόμπιτ 2)10				
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ε. Ναγκόχιας 28)9				
ΠΙΑΤΑΝΑ	54	1908	ε. Ρέντομπουρτ 25)9				
ΠΙΑΕΙΑΣ	63	10736	ε. Λορ. Μάρκες 24)9				
ΠΙΑΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	άργει εις Πειραιάδ από 5)6				
ΠΙΘΩΝΗΤ	53	8647	ά. Λ. Πλάμιας 16)9 διά Σάντος				
ΠΟΛΑ	56	7989	ά. Μπρούνουμπούτερ 29)9 διά Λάγκος				
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	εις Πειραιάδ από 9)2				
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει εις Χαλκίδα από 17)2				
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Βίγκο 24)9 διά Π. Σάτδ				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ά. Ρόττερνταμ 97				
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πέραμα από 15)4				
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Βανκούθερ 19)9 διά 'Ιαπωνιαν				
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ά. Βαλένθια 12)9 διά Βαρκελώνη				
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Βοστώνη 30)9 διά Ν. Ύφρη				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ά. Πειραιάδ 23)6				
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Τάραντα 1)8 διά Μπανιόλι				
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. 'Απ. Λάγκος 13)8				
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	εις Ντάμπιερ από 18)7				
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Μπ. "Άθρες 319 διά Μεξικόν				
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Σουάνονη 2)10 διά Π. Τόρρες				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ							

ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Φιλαδέλφειαν 29)9 διά Π. 'Ορνταζ	TΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. 'Αμοτερνταμ 9)8
ΣΚΑΠΓΟΥΤΑ	75	19400	είς Σκαραμαγκά ήπο συμπλήρωσιν	TΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κων)πολιν 26)9
ΣΚΑΠΓΟΥΤΑΝΤ	70	9077	ά. Ντουμπάι 27)8	ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. 'Αμπατάν 30)8
ΣΚΑΠΑΕΙΚ	53	3899	ε. Λάγκος 25)6	ΤΖΟΥΑΙΑ Λ.	68	14800	δ. Σουέζ 23)9 διά Ντάρεν
ΣΚΑΠΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Ταραγκόνα 20)9 διά Γιέρ.	ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	71	20045	ά. Μπ. Μπλάνκα 30)9 διά Ραθέννα
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗ	71	9085	ε. Βενετία 29)9 διά Τάραντα	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Γουέστερν Π. 29)8 διά Δανιάν
ΣΚΑΠΤΡΑΣΤ (δ.)	75	18500	είς Γκότεμπουργκ ώπο συμπλήρωσιν	ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	δ. Κων)πολιν 20)9
ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21130	δ. Γιέραλτ. 6)10 διά Βατούμ	ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	ε. Πειραιά 14)7
ΣΚΑΠΧΙΑ	61	12012	ά. Μπιλέπα 29)5	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Τάμπα 26)9 διά Σ. 'Αραβίαν
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Ρ. 'Ιανέριο 17)9 διά Πειραιά	ΤΗΘΥΣ	73	3717	δ. Πόρτλαν 26)9 διά Βανκούφερ
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Ρότερνταμ 22)9 διά Κων)πολιν	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Σορέχαν 30)9 διά Λάγκος
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Γιέραλτ. 1)10 διά Κόλπ. ΗΠΑ	ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	δ. 'Αμπέρσαν 4)8 διά Ρουέν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Πειραιά 25)9 διά Ν. 'Αμερικήν	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 25)8
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Τζένταν 26)9 διά Μπερμπέρα	ΤΟΓΚΟ	73	8927	ά. Μπάραν 28)9 διά Κοραμσχάρ
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	58	26032	δ. Γιέραλτ. 26)9 διά Χάρτα	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	64	15597	ά. Χάμπτον ρ. 2)10 διά Βλλημικοτον
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΙΤΗ	58	4403	ά. Λιοσσαδώνα 2)10 διά Χάμπτον ρόδος	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	ώπο παραλαθήν
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Κων)πολιν 23)6	ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Βιζακαπατιάμ 3)10 διά 'Αλεξάνδ.
ΣΟΝΖΑΝ	65	22341	ά. Τάρωτσιλ 13)9 διά Ρωσίαν	ΤΟΜΑΜΠΙ	56	10271	ά. Τάμπα 20)9 Κοστακοάλκος
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ε. Μοντεβίδο 16)9	ΤΟΝΥ	55	8562	ε. Πειραιά 22)9
ΣΟΥΙΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Ρότερνταμ 1)10 διά 'Αμπέρσαν	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Μπ. Μπλάνκα 3)9
ΣΟΥΙΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Πειραιά 18)8 διά Βεγγάζην	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Ν. 'Ορλεάνη 16)9 Γιουγκοσλαβίαν
ΣΟΥΑ Κ.	58	10635	ά. Γιοκοχάμα 2)10	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	δ. Γιέραλτ. 4)10
ΣΟΥΑΙ (δ.)	55	16260	ε. Τέμα 24)9	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. 'Αλεξάνδρειαν 22)9 διά Βηρυτόν
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά. Πειραιά 29)6 διά Σαλέρνο	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ώπο παραλαθήν
ΣΟΦΗ	61	1990	επό παραλαθήν	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ε. Σάντος 26)9
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19)9	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 14)9
ΣΟΦΙΑ	60	8310	δ. Μόντρεαλ 11)9	ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	ά. Κων)πολιν 8)9 διά Κωνσταντζήν
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Λ. Πάλμας 22)9 διά 'Απ.Λάγκος	ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Μπ. Μπλάνκα 24)9 διά Μεξικόν
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά. Πειραιά 5)10 διά 'Αγγλιαν	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ			
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	εις 'Απ.Λάγκος 10)6	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. Λεπί Τσάρλς 5)8 Κιουρασάο
ΣΟΦΙΑ Β.				ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ.	δ. 66	44895	ά. Τέμπηλ Μπαίη 30)9
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	Προσήρ. Κουίτα Σουένο Μπάν. 7)10	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	δ. Γιέραλτ. 14)8 διά Λ. Πάλμας
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	εις Τσιταγκόγκ 13)9	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Κάρυκ διλ 23)9 διά Τεργέστην
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-				ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ώπο παραλαθήν
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Ρότερνταμ 5)10 διά Καζαμπλάν.	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ε. Μπιλέπα 2)10
ΣΠΑΡΤΗ	52	1316	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Σάντος 26)9 διά Ριο Γκράντε
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	δ. Μπρούνομπουτελ 13)8 Π. Χάρκουρτ	ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	ε. Πειραιά 15)9
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ε. Σαδάνα 22)9	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	ά. Πειραιά 28)7 διά 'Ισπανίαν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Καζαμπλάνα 30)9	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Παναμά 2)10 διά Ταύθαν
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	δ. Κων)πολιν 13)8 διά Πειραιά	ΥΠΕΡΙΩΝ	59	23678	άργει εις Πειραιά διπό 2)7
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	49	1999	ά. Κόπερ 27)9 διά Τρίπολιν	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ά. Κίγκστον 21)9 διά Κολούμπιας
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Ράς Τανόρα 23)9	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Κουβέτι 11)8 διά Μπ. 'Αμπάς
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	ά. Πειραιά 25)7	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)9 διά Βομβάνη
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ε. Ρότερνταμ 7)10	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. 'Αμπάνταν 2)10
ΣΤΑΛΑΩ 2	68	22118	δ. Κων)πολιν 28)9 διά Κωνστάντζαν	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Σουέζ 4)7 διά Μπάσρων
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.				ΦΑΙΔΡΑΝ ΙΙ	58	4885	ά. Δάνται 23)4
ΣΤΑΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Γιέραλτ. 2)10 διά 'Οράν	ΦΑΙΔΡΑΝ ΙΙΙ	57	6674	ώπο παραλαθήν
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Μόντρεαλ 27)9 διά Ρότερνταμ	ΦΑΙΔΡΟΥ	59	9830	ά. Βομβάνη 24)9
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. 'Αμπέρσαν 26)9	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά. Λάγκος 15)9
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υόρκην 4)10 διά 'Αρούμπα	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Τσιταγκόγκ 16)9
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Κ. Κουθέρ 10)8 διά 'Ισπανίαν	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	δ. Κων)πολιν 18)9
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Βανκούμερ 10)9 διά 'Ισπανίαν	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ά. Χόγκ - Κόρυκ 6)9 διά Κουθέτην
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Ρότερνταμ 25)9 διά Ρ. Σ. Λώρενς	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Σακάτι 28)9 διά Φουκουγιάδημα
ΣΤΑΡ ΔΙΑΥ	73	14667	ά. Ρότερνταμ 19)9 διά Μόντρεαλ	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ά. Μπαράν 22)8
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Παναμά 20)8 διά Τόκιο	ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΚΗΣ	69	12748	ά. Κουά Μπαίη 30)9 διά Ρότερνταμ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-				ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	εις 'Αμπέρσαν 4)10
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Αμπού δλ Μπουκούς 2)9 Σ. Κρουά	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ά. Χάρθαν 13)9 διά Σάντος
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	δ. Κων)πολιν 1)3	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	δ. Γιέραλτ. 29)8 διά Βρέμην
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ε. Πειραιά 8)9	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Μαντρας 22)9 διά Κοκούρα
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	ώπο παραλαθήν	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Παναμά 13)6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. 'Αμπούργον 2)10 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ε. Τακοράντι 18)9
ΣΤΟΔΑ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	ά. Ν. 'Υόρκην 5)10 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ε. Ν. 'Υόρκη 27)9
ΣΤΟΔΑ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Σουέζ 4)10	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Πειραιά 13)6 διά Βεγγάζην
ΣΤΟΔΑ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Σιγκαπούρων 3)10 διά Λονδίνον	ΦΟΝΤΕΙΔΕ	50	1338	ά. 'Αμπιζάν 30)8
ΣΤΟΔΑ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	12459	ά. Εισομάσθιον 3)10 διά Φλάδιγκ	ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Μπ. Σαπούρ 17)9
ΣΤΟΔΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	ά. Βομβάνη 3)10 διά Σιγκαπούρην	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	εις Πειραιά 21)6
ΣΤΟΔΑ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	60	13979	ά. Ν. 'Υόρκην 17)9 διά Ντώρμπαταν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	47	3591	ά. Σαλδαντόρ 1)10
ΣΤΟΔΑ ΡΑ·ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)9 διά Πασκαγκ.	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Σάντος 30)9 διά Μανάους
ΣΤΟΔΑ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Αντέξεις 4)10	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Μπιζέρτα 24)9 διά Θεσσ(νίκην
ΣΤΟΔΑ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)9	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Ρ. 'Ιανέριο 3)8 διά 'Αρακατζού
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. 'Αμπέρσαν 3)8 διά 'Αλγερίουν	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	ά. Χακοντάτε 28)9
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Σιγκαπούρην 20)9 διά Φιλιππίνες
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	22123	ά. Μασσαλίαν 24)9	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Βρόστην 26)9
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	εις Πειραιά διπό 14)4	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ε. Πειραιά 4)10
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. Ρουεν 6)9 διά Βεγγάζην	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	άργει εις Πειραιά διπό 4)3
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	εις Μασσαλίαν διπό 12)4 (έπισκ.)	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ε. Τακοράντι 20)9
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ώπο παραλαθήν	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Π. & Πέιρ 17)9 Π. "Αρθουρ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Ρότερνταμ 30)9 διά Αλγερίουν	ΧΑΙΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Κόρ. θλ 'Αμαγιά 25)9 διά Σιγκαπ.
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Μασσαλίαν 4)9 διά Λιθένη	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Λάγκος 28)9
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Γκουαγκιάλ 14)9	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)9
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ε. Τζένταν 24)9	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Π. Πάλμα 25)9 διά Π. Χάρκουρτ
ΣΥΤΗΡΗ	62	23539	ά. Χάμπτον ρόδος 2)10 διά 'Ελλαδάν	ΧΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	ά. Μ. Μασσαλίαν 12)8 (έπισκ.)
ΣΥΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. Λεπέανδρειαν 2)10	ΧΑΥΟΥΑ	55	1790	ά. Γιέρ. 13)9 διά ΗΠΑ
ΤΑΚΑ	58	11425	ε. Τζάκονθιλ 25)9	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Σ. Μάτικε'ς 29)9
ΤΑΚΤΙΚ	74	105422	ά. Κόρ. άλ 'Αμπαγια 9)8 διά Βραζ.	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Σιμιζού 2)10
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Πειραιά 3)10	ΧΙΑΝ Α'·ΙΛΑΝΤ	69	10016	ά. Βιζακαπατιάμ 21)9 διά Τσιταγκ.
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Ράς Τανόνια 26)9	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒΗ	68	10016	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 17)9
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. 'Αμπέρσαν 3)10 διά Πειραιά	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Κ. Τάουν 17)7
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Βαλτιμόρην 30)9 διά Σ. Ντομίγκο	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Φιλαδέλφεια 11)9
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Λισσαδών 6)10 διά Σάφι	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Μένα διλ 'Αχμαντί 28)9 Μπ. Σαπ.
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)							

KRUPP
ATLAS-ELEKTRONIK

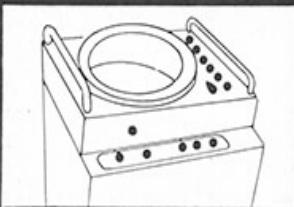
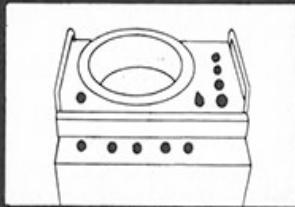
Convert this ad into cash.

And save up to more than \$ 1.500 per unit.

We are producing for you three well proven radars in limited numbers at special prices.

We've decided to provide an effective buying aid.

Not just nice words - realistic figures.
We're coming out into the open.



15%
*reduction for the
ATLAS 4000 radar.*

The 0,5 to 48 sm radar, 9 kW pulse peak power and a 5' slotted array antenna. You save more than \$ 1.000. For this amount you may be able to afford if you wish the plotter with VRM or TBS.

15%
*reduction for the
ATLAS 5000 radar.*

The 0,5 to 60 sm radar, 22 kW pulse peak power and a 5' slotted array antenna. You save more than \$ 1.650. If the saving is to be invested, for this amount TBS and NSP can be bought.

5%
*package discount
for the
ATLAS 3036 radar**

The 0,5 to 36 sm radar, 9 kW pulse peak power and a 5' slotted array antenna. You save more than \$ 280. Enough to celebrate an absolute bargain.

You will probably only see this advert once today. So do not delay. Use this once and for only opportunity straight away. Write today, telephone or telex.

* Only in conjunction with the ATLAS 5000 or ATLAS 4000.

General Representative

NAUTEX LTD

13, Ag Constantinou str.
PIRAEUS

Phone 426733 - Telex 212291 NSAM GR
in Greece

KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK Represented throughout the world.

Buying aid coupon.

Your special offer comes just at the right moment. I'm interested in:
 15% for Radar ATLAS 4000 15% for Radar ATLAS 5000
 5% for Radar ATLAS 3036 5% for Radar ATLAS 3036*

All other information can be obtained from:

Tα ύπο δεν συμβαίνουν

(Πλοιά σημειωμένα διάστημα (*) δεν είναι συμβεβημένα με το Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν την λιθερισμήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	8.	56	12231	δ.	"Ελ. Παλίτο 21)8 διά Παναμά	ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	ά.	Άμεσουργον 25)9 διά Καναδά
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	...	64	10472	ε.	Τζένταν 12)9	ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ά.	Μπ. "Άρες 11)9 διά Μπ. Μπλένκα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ·						ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	έ.	Ντρόμπαν 17)7
ΣΤΑΤΗΣ	...	69	9436	δ.	Π. Σάδι 3)10	ΑΚΟΥ·Ι·ΑΑ (κ.)	63	3488	ά.	Τακοράντι 29)9 διά Βρέμην
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	.	64	15867	δ.	Κωνιά πολιν 21)9 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	έ.	Πειραιά 19)8
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	.	69	10625	ε.	Κοοίν 5)10	ΑΚΡΟΠΟΙΣ	59	14722	έ.	Σάντος 2)10
ΑΓΙΑ (κ.)	...	58	3837	ά.	Λάρνακα 22)9 διά Λαπτάκια	ΑΚΡΟΠΟΙΣ	70	8825	ά.	Κόμπι 18)9 διά Κουσβέτ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	δ.	Μάλταν 2)10	ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει είς Πειραιά από 18)3		
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ κ.	54	8120	ά.	Μπιλμπάρ 31)7	ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	ά.	Δάντοιχ 7)8 διά Λάγκος	
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	είς Πειραιά 19)5 (έπισκ.)	ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά.	Παναμά 5)8		
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ δ.	56	20140	άργει είς Πειραιά από 27)2	ΑΛΑΜΑΡ	57	11929	ά.	Μομπάσα 19)9 διά Μεξικό		
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά.	Μπιλμπάρ 22)5	ΑΛΕΑ	73	8824	ά.	Γιοκούάμα 19)9 διά Κασσιούγκ	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	56	20926	άργει είς Πειραιά από 15)2)74			
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά.	Κλήθελαντ 4)10 διά Νητρόιτ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	είς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΕΛΛΑΩ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά από 14)6)74	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44648	άργει είς Πειραιά από 21)2			
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά.	Κίγκοτον 14)9 διά Όνδούραν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (κ.δ.)	55	12380	ά.	Τεργέστην 3)10 διά Βαλτιμόρην	
ΑΗΓΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ά.	Κάρπτι 29)9	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά.	Κωνιά πολιν 21)9 διά Μ. Θάλασσαν	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά.	Πειραιά 16)9 διά Άγούσταν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ·					
ΑΘΕΝ·	46	3921	ε.	Μπόνν Ριζέρ 28)9	ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά.	Ντρόμπαν 3)10	
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά.	Σορέλ 24)9	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	έ.	Τεργέστην 24)9	
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά.	Τεργεστήν 24)4	ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ά.	Βαλπαράτο 26)8	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ·	59	7115	ά.	Λειζερες 1)10 διά Βρέμην	ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά.	Κρήτωνα 20)8 διά Κανέτο	
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	είς Κ. Τάουν 13)9	ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ	67	14845	ά.	Παναμά 21)8 διά "Οδησσόν		
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά.	Ρόπτερνταμ 20)9 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΛΕΩΑΝΗ (κ.)	63	2261	έ.	Σαδάνα 26)9	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΟΣΠΡΑΚΗ	68	16319	ά.	Μόντρεαλ 21)6 διά Ίράκ	ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	58	5593	δ.	Σουεζ 6)8	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει είς Πειραιά από 15)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά.	Ράς Ιανούρα 24)7 Μπουσίρε		
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ά.	Τείπουλ Μπαίν 7)10 διά Μ. άλ. Αχαντί	ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	έ.	Σάρος 25)9	
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ε.	Ρόπτερνταμ 5)10	ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	ά.	Αμέρεραν 2)10 διά Βιτόρια	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	δ.	Π. Σάδι 22)9 διά Μεσόγειον	ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ά.	Τόνιδα 24)9 διά Τριπολίν	
ΑΘΗΝ. ΑΙΟΥΡΟΠΑ κ.δ.*	62	12447	ε.	Πειραιά 3)7	ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	έ.	Γιοκοσούκαν 30)9	
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	56	8675	είς Πειραιά 14)5	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά.	Σιγκαπούρην 18)9 διά Περισκόν		
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΑΝΝΕΡ δ.	56	20207	ε.	Λιοσσάδην 16)6	ΑΛΑΜΑ (κ.)	41	9097	δ.	Σουέζ 12)9 Ντάς έ. Σαλάμ	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ·	59	8724	είς Δουσκέρην 31)7	ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	61	22671	ά.	Γιουροπόρτ 23)9 διά Μηλέραστ		
ΑΙΓΑΙΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	56	10027	ε.	Βηρυτούν 4)9	ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	ά.	Μίλφορτ Χάρφεν 4)10 διά Ντακάρ	
ΑΙΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει είς Κόπιτε από 25)8	ΑΛΑΠ (κ.)	43	9159	ά.	Γιεραλτάρ 7)7 διά Λάγκος		
ΑΙΘΗΝΟΥΔΑ (δ.)	59	28693	είς Ηεριτάν 6)6	ΑΛΤΟΝΑ (π.)	55	3405	έ.	Τέμα 22)9		
ΑΙΘΩΣ	60	10733	ά.	Τέμπουλ Μπαίν 26)9	ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ ιδι.	64	1715	ά.	Γιεραλτάρ 9)9 διά Βηρυτού	
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	58	8571	ε.	Γιοκοχάμα 26)7	ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ.					
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	67	22146	ά.	Γιερετάς 27)8 διά Άθαναν	ΤΕΡ (ιδι.)	65	1708	ά.	Κούλι 21)9 διά Βηρυτόν	
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙΤ· (κ.)	57	8160	δ.	Γιεραλτάτ. 8)8 διά Κούδα	ΑΛΑΡΠΝΤ (κ.)	57	3826	ά.	Σαουμάππον 4)10 διά "Αλγέριον	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	ά.	Χάδρην 5)7 διά Άθαναν	ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ά.	Λάγκος 19)9 διά Ντουάλα	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	57	8361	ά.	Διλεπτόν 13)8 διά Σαγκάνη	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά.	Ράς Τανούρα 16)9	
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)	66	22611	δ.	Κωνιά πολιν 21)8	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.)	56	20899	ά.	Μένα "Αμπντουλά 30)10 διά "Ινδίαν	
ΑΙΓΙΣ ΦΕΤ'ΙΜ (κ.)	69	9241	ά.	Μπ. "Άρες 21)8 διά Άθαναν	ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13901	ά.	Παναμά 8)9 διά "Αμτερτράταμ	
ΑΙΓΚΑ ΜΤ· ΟΡ (δ.)	61	24871	άργει είς Τάκανονθι από 21)4	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ά.	Γιεραλτάρ 17)9 διά ΉΠΑ		
ΑΙΓΚΑΝΑ	66	16464	δ.	Σουέζ 4)10 διά Τζένταν	ΑΜΠΙΤΖΑΝ (κ.)*	67	3020	έ.	Ρουέν 27)9	
ΑΙΓΚΑΛΙΑ	52	7787	ά.	Τάμπα 20)9 διά Σιούστον	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	είς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΙΓΚΑΡΑ	57	10044	ά.	Σάροχ 22)9 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.)	57	2238	ά.	Λά Παίλ 18)6 διά Μαυριτανίαν	
ΑΙΓΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.					ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ.	69	15869	ά.	Ορλέανην 7)9 διά "Ιαπωνίαν	
ΑΙΓΚΑΝΑΝΔΡΗ	67	28774	ά.	Λαγκάρην 26)9 διά Γιοκοχάμα	ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)*	70	1482	έ.	Πτεγκάραν τη Κανές 22)9	
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	ά.	Φιλαδέλφεια 18)9 Π. Όρτας	ΑΝΔΡΕΙΑ (κ.)	57	10287	έ.	Αλεξανδρείαν 25)9	
ΑΙΓΚΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά.	Παναμά 28)9 διά Τόκιο	ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.)	56	8274	έ.	Ρόπτερνταμ 22)9	
ΑΙΓΚΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ά.	Σιγκαπούρην 1)10 διά Π. Καμπ.	ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά.	Παναμά 1)10	
ΑΙΓΚΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά.	Παναμά 29)9 διά Ιαπωνίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΚΑΝΤ κ.	67	4037	έ.	Γκάλφορπτ 5)9	
ΑΙΓΚΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά.	Σιμιζόδ 22)9 διά Νιγκάτα	ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΚΑΝΤ	67	21423	ά.	Ρόπτερνταμ 13)9 διά Τάμπα	
ΑΙΓΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά από 6)2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	έ.	Ντάς Αίλ. 16)9		
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ε.	Πειραιά 15)8	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	έ.	Σάντος 25)9	
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ε.	Ν. Ύορκη 30)9 διά Σ. Κρουά	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	έ.	Σίδνεϊ 26)9	
ΑΙΓΚΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.δ.	56	7712	ε.	Λάγκον 19)8	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΤΟΡ	73	13753	ά.	Χάμπτον ρόδος 3)9 διά Ειρηνικόν	
ΑΙΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ε.	Ν. Ορλέανην 29)9	ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	75	205000	ά.	Κούρε υπό συμπλήρωσιν	
ΑΙΓΡΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ·	68	21426	έ.	Μιούσπορτ 8)10		
ΑΙΓΡ. ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	ε.	Ράς Τανούρα 22)9	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΔΑΣ	68	21418	ά.	Νιούσπορτ 28)9 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΑΙΓΡ. ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.κ.)	59	17948	δ.	Κωνιά πολιν 28)9 διά Βατούμι	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά.	Μ. άλ. Φαχάλ 27)8 Γιουροπόρτ	
ΑΙΓΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ά.	Ρόπτερνταμ 3)10 διά Σαρδηνίαν	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33375	ά.	Γιεραλτάρ 15)7 διά Κούδαν	
ΑΙΓΡ. ΤΣΑΛΑΝΤΣ (δ.)	56	21090	άργει είς Πειραιά από 1)5	ΑΝΘΑΙΑ (κ.)	64	10864	ά.	Ταθάν 25)9 διά Σαμποδύγκα		
ΑΙΓΡ. ΦΩΤΣΙΟΥΝ κ.δ.	53	12407	άργει είς Πειραιά από 19)8)74	ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΓΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά.	Βηρυτόν 20)6 διά Ραθέννα	ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά.	Ράς Τανούρα 19)9	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΝΤ (μ.)	55	57802	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ III (π.)	53	2236	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΝΗ (μ.)	71	57830	δ.	Γιεραλτάρ 26)9 διά Βατούμι	ΑΝΝΑ M.	75	15000	δ.	Γιεραλτάρ 27)9 διά Βατούμι	
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ε.	Αγ. Φραγκίουν 3)10	ΑΝΣΕΝΤ ΤΖΑΙΑΝΤ δ.	61	39949	ά.	Ράς Τανούρα 22)9 διά Φιλαδέλφειαν	
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ε.	Π. Καρτίε 28)9	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά.	Νέαπολιν 4)10 διά Λιθόριο	
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟ*	54	7701	ε.	Λάγκον 11)8	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	ά.	Μασσαλίαν 25)9 διά Πειραιά	
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΟΥΝ	67	32644	ά.	Χάμπτον ρόδος 4)10	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13876	ά.	Λαρ. Μαρκές 28)9	
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά.	Γιούροπορτ 27)9 διά Πειραιών	ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)	59	16047	ά.	Ρόπτερνταμ 6)10	
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦ	66	22362	ά.	Θέουτα 17)9 διά Ν. Όρλεανη	ΑΝΤΩΝΗΣ (Ιανδάνου)	48	6259	ά.	Γιεραλτάρ 31)5 διά Θέουτα	
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά.	Αντζέλες 16)9 Ντουμάπι	ΑΝΤΩΝΗΣ (μ.)	56	19221	άργει είς Πειραιά από 7)2		
ΑΙΤΖ. ΣΕ·ΥΑΟΡ (δ.)*	75	117300	ά.	Ιμινχάν 7)10 διά Πειραιών	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)	53	8202	ά.	Μπ. "Άρες 6)11)1974	
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά.	Αντζέλες 24)10 διά Ντουμάπι	ΑΟΥΡΕΙΑ (κ.)	56	5593	ά.	Θέουτα 30)9 διά Πόλον	
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ·	66	22362	ά.	Τσιταγκόγκ 13)9	ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	ά.	Σουεζ 4)10	
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΩΝ	65	18452	ά.	Χάμπτον P. 4)10	ΑΠΟΛΛΩΔΡΟΣ	72	13120	έ.	Βιζαγκαπατάνι 26)9	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ.	Κωνιά πολιν 21)9 διά Ρουμανίαν	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68</td				

ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΣ (δ.)	63	29141	άργει εἰς Τρικομαλί ἀπό 19)3	ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εἰς Νεάπολιν ἀπό 26)6)73
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	ά. "Αντεν 15)9 διά Χανιάκυ	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	58	12369	ε. Χάμπλε 8)10
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	δ. Πειραιών 11)8	ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	δ. Γιβραλτάρ 24)3 δι' Ιταλίαν	ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	δ. Ιαναμά 11)5 δι' Αθάναν
ΑΡΓΟΙΣ (δ.)	64	28313	ε. Ριγύεκα 1)10	ΒΕΛΑΝΤΑ *	57	10311	ά. Γιοκοχάμα 19)9
ΑΡΤΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Μπράκι 14)9 διά Λαρ. Μαρκές	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ε. Βόλον 13)8
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ε. Αμβέρσαν 6)10	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	δ. Π. Σαΐδ 21)9 διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΓΩ ΔΗΜΗΤΕΡ *	58	11201	ά. Πειραιά 21)9 διά Μήλον	ΒΙΚΤΩΡ *	34	2709	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ε. Μόδι 4)10	ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	δ. Κων/πολιν 13)6 Μ. Θάλασσαν
ΑΡΓΩ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	53	18743	ά. Εστακάντα 22)9 διά Χάλιφας	ΒΙΟΔΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	ε. Σιγκαπούρην 6)12)74
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	ά. Χάδ Πόιντ 5)10 δι' Ιαπωνίαν	ΒΙΟΔΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	ά. Αύρες 21)9 δι' Αθάναν
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	ά. Ριο 'Ιανέρο 20)9 διά Ρεσφ	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Ρ. 'Ιανέρο 27)9
ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8560	ε. Ρόττερνταμ 4)10	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εἰς Σπέντζια ἀπό 10)1
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά. Ρόττερνταμ 7)9 διά Κούδα	ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	δ. Σουέζ 15)9
ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	ε. Κων/πολιν 21)8 διά Πειραιά	ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.*	56	8782	δ. Πόρτ Σαΐδ 22)6	ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 27)5
ΑΡΙΑΔΗΝ Ε. (κ.δ.)	62	25672	ά. Ναγκόγια 23)9 δι' Ινδονησίαν	ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Θεούτε 27)9
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	ά. Ρόττερνταμ 6)10 διά Καδεν	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Ράς Τανόύρα 28)9
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	προσήραση Σαλίνα Κρούδ 15)8	Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Ρόττερνταμ 24)9 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Λά Πλάτα 29)9 διά Λιθύην	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Υόρκη 17)9 δι' Αρούμπα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει εἰς Ν. Υόρκην ἀπό 1)4	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	δ. Γιβραλτ. 1)10 δι' Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Αμβούργον 11)9 διά Λέδαντ	ΓΑΛΗΝΗ (δ.)*	75	60670	εἰς Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	ε. Καλκούτα 1)7	ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	"Αμπερτίταμ 18)5
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.)	55	22891	ε. Σπέτζια 16)8	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	42439	ε. Σάντος 27)9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Θεούτα 28)9 διά Λάγκος	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Ν. Υόρκη 3)10 δι' Αρούμπαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	δ. Μπρούναμπουτελ 3)7 διά Λάγκος	ΓΕΡΓΓΡΙΟΣ (κ.)	65	1811	ε. Πειραιά 26)9
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ *	75	8900	ά. Κουθέτη 14)6 διά Μπουσίρε	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	εἰς Πειραιά ἀπό 12)6)74
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Ρόττερνταμ 3)8 δι' Αθάναν	ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Λεικ Τσάρλς 9)9
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κ.)	58	9483	εἰς Βιζακαπανάν ἀπό 30)9)74
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	δ. Γιβραλτάρ 14)6 διά Λάγκος	ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	δ. Παναμά 29)5 δι' Αθάναν
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	ά. Πειραιά 16)6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. Α. (κ.)*	57	1742	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εἰς Μπλακούωντερ ἀπό 11)1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Πειραιά 20)9 διά Πάτραν
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	ε. Βαρκελώνη 23)9	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ε. Ν. Όρλεανη 20)9
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	54	1960	ά. Κοραμούχ 27)9	ΓΙΟΥΝΙΑΚ (κ.)*	56	10774	ά. Μουροράν 28)9
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	δ. Κων/πολιν 21)9 Μ. Θάλασσαν	ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.)*	63	7311	ά. Βαλτιμόρην 19)7 Νιού Χάφεν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ	64	18000	ε. Μορμουγκάδ 25)9	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΑΡ (κ.)	58	4234	ά. Λ. Πάλμας 19)9 διά Λάγκος
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	63	10382	ε. Μπ. Σαΐδ 8)8	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ*	55	1275	ά. Σπέτζια 20)9 διά Λάγκος
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ά. Τρινκομαλί 13)9 διά Ντουμπάι	ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246	ε. Ν. Όρλεανη 29)9
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	δ. Γιβραλτάρ 12)8 διά Λάγκος	ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	ά. Άλεξανδρεια 30)9
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Βαλτιμόρη 5)9 δι' Αννάπολιν	ΓΚΑΙΤΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)*	55	5663	ά. Γιβραλτ. 17)4
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ε. Σεπέτιμα Τέρμη. 27)8 Ιαπωνίαν	ΓΚΑΛΑΞΕΥ (κ.)*	59	2763	μετων. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.» σημ. Ελλ.
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	ά. Δάλκος 14)8	ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	ε. Κιουρασάδ 10)9
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	δ. Κιουρασάδ 28)9	ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)*	60	2269	ά. Ιπσιγουίτε 27)6 διά Τέμα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Χιούστον 17)9 διά Σουετίνια	ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	ά. Άλεξανδρεια 21)6
ΑΣΤΡΟ ΒΕΝ-	57	3373	μετων. «ΜΠΡΕΝΖΕΤ»	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Ν. Όρλεανη 21)9 διά Νιγηρίαν
ΤΣΙΟΥΡ (κ.)*	75	14523	ά. Χιούστον 9)9 διά Βιτόρια	ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Κων/πολιν 29)9
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Σάντος 27)7 διά Μπιλμπάο	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ ή.	59	8523	ά. Αμβούργον 6)10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Πειραιάς 23)8 διά Μεξικό	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ ή.	59	23084	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)3
ΑΓΙΑΙΤΙ	59	10389	ά. Πόρτ Σαΐδ 13)9	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ δ.	74	128398	ά. Κάργκ αλ 18)9 διά Σ. Κρούα	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ-Σ (κ.)	56	6778	ά. Ριγιέκα 7)9 διά Λαττάκια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	άργει εἰς Πόιντ Φορτίν ἀπό 10)5	ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΑ-			
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΗ ΉΓΚΡΑ	63	15977	ε. Τζιμπούτι 12)9	ΤΕΡ (κ.)	71	2994	ά. Λάγκος 19)8
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Κάργκ αλ 23)9 Σ. Κρούα	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	61	7838	ά. Βαρκελώνη 8)7 δι' Αθάναν
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Στυκαπόύνη 10)9 διά Περισκόν	ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ *	73	59193	είς Πειραιά ἀπό 4)10)74 (έπιοκ.)
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)1	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ε. Ν. Όρλεανη 29)9
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Κάργκ αλ 8)9 Γιουροπόρη	ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-			
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	64	38538	ά. Ροσετόν 30)7 διά Βαλτιμόρην	ΤΟΡ (κ.)	56	8750	ά. Βαρκελώνη 23)9 δι' Αθάναν
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Παλέρμο 26)9 διά Τομπρούκ	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	δ. Παναμά 22)6 δι' Αθάναν
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ά. Βαλτιμόρην 10)5 (ἐπωλ.)	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ	57	8644	ά. Πόρο αλ 3)10
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ε. Γάραντον 18)9	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά. Τομπάτα 22)9
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Κ. Τάουν 16)8 διά Κίνα	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Μπιλμπάτα 23)9
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ά. Ντόρμπατ 9)9 διά Περισκόν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Τζακάρτα 6)10 διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑ. ΧΩΡΑ	69	16291	ά. Ν. Όρλεανην 5)9 διά Βραζιλίαν	ΓΚΡΕΙ-Σ (κ.)	55	2999	ά. Κουθέτη 18)9 διά Μπουσίρε
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ε. Πόρτλαντ (Με.) 21)7	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Βενετίαν 6)10
ΑΤΤΙΚΑ ΣΗ (κ.)*	50	1439	μετων. «ΟΥΡΑΝΙΑ»	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Σιγκαπούρην 16)9 διά Περισκόν
ΑΥΡΑ (κ.)*	45	1589	εἰς Ιερογειακάς μεταφοράς	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Κοραμάρ 6)10
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά. Κων/πολιν 18)5 διά Λάγκος	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Βανκούβερ 4)10 δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-				ΓΟΥΕΣΤΙΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	ά. Λάγκος 10)9
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Ρόττερνταμ 7)6 διά Κούβα	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	43	14313	ά. Πειραιά 24)8
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ε. Ν. Όρλεανη 1)10	ΓΟΥΙ-ΝΤΑ-ΙΝΤΣ (δ.)	54	17568	ά. Σάντος 23)9 διά Ν. Υόρκη
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	δ. Κων/πολιν 1)10 Μ. Θάλασσαν				

SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIK
and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558



ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΕΝΤΕΡ.		
ΠΡΑΐΖ (δ.)	53	21284 εἰς Πειραιά διόπτη 15)9)74
Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	57	25490 δ. Παναμά 29)9 διά Κιουρασό
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (δ.)	57	26032 δ. Γιβραλτάρ 10)9 διά Σ. Σεμπάστιαν
Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222 ε. Ρ. 'Ιανέρο 1)10
Γ. ΚΑΐ-ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477 δ. Πειραιά 20)5 διά Νταμπιέρ
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546 ε. Πειραιά 22)9
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902 ε. Ν. 'Ορλεάνη 29)9
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533 εἰς Πειραιά διόπτη 6)1 (έπισκη)
Γ. ΝΑΒΙΤΚΕΐ-ΤΟΡ	67	22549 ε. Καράτσι 24)9
Γ. ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23064 δ. Μπ. Μπλάνκα 26)9 διά Ρωσίαν
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΐ-ΤΟΡ	68	22515 δ. Νταμπιέρ 5)10 διά Πόχαγκ
Γ. ΝΕΐ-ΜΠΟ	68	23064 ε. Γιουροπόρο 27)9
Γ. ΝΕΐ-ΤΣΑΡ	68	23064 δ. Ρότερνταμ 23)8 Κόλπ. ΗΠΑ
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531 δ. Μπ. Σαπούρο 20)8
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531 δ. Κ. Τάουν 24)9 διά Τάραντα
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	68	22549 δ. Γιβραλτάρ 26)9 Κωνσταντίνου
Γ. ΝΟΥΟΛΕΤΣ (δ.)	69	41477 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 31)12)74
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878 ε. Ν. 'Ορλεάνη 28)9
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878 δ. Φιλαδέλφεια 28)9 28)9 Ν. 'Ορλεάνην
Γ. ΤΖΑΐ-ΑΝΤ (δ.)*	75	176000 εἰς Βρέμην ώπο συμπλήρωσιν
Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	54	20864 δ. Τζεπέτ. Ντανά 17)9 διά Σεντάτι
Γ. ΦΑΙΘ (δ.)	64	49437 εἰς Πειραιά 25)6
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437 ε. Πειραιά 3)8
Γ. ΧΑΝΙΝΕΣ (δ.)	71	102326 ε. Ράς Τανόρα 21)9
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175 ε. Πειραιά 27)9
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175 δ. Κόρ δλ. 'Αμαγια 28)8 Ρ. 'Ιανέρο
Γ. ΧΟΡΑΐ-ΖΩΝ (δ.)	72	102300 ε. Ράς Τανόρα 27)9
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 12)3
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542 δ. 'Ικλι 12)9 διά Καλάο
ΔΑΔΑΝΟΣ (κ.)	39	4569 ε. 'Αλεξάνδρειαν 2)10
ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289 δ. Γιβραλτάρ 25)9 Πονέρτο Ρίκο
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977 δ. Ρότερνταμ 20)8 διά Τρίπολιν
ΔΕΦΙΩΝ (κ.)	62	12116 δ. Κοραμπάχ 13)9
ΔΕΦΩΦΙ (κ.)*	59	8786 εώθι Ματάνας 24)7
ΔΕΦΩΙ	68	8786 δ. Γόνδια 24)9 διά Κιέλον
ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319 εἰς Μομπάσαν διόπτη 17)8)74
ΔΗΛΟΣ	59	9493 δ. Χάθρην 9)8 διά Μπαγκλαντές
ΔΗΛΟΣ I. (π.)*	57	1177 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651 εἰς Γουώρου (Νηγηρίας)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172 δ. Ράς Τανόρα 19)9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173 δ. Μπαλιτόδε 3)9 διά Μανζανίλο
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967 δ. Πειραιά 8)5
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202 ε. Λάγκος 20)8
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756 ε. Λάς Πάλμας 2)10
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513 έξωθι Ντόρμπαν 1)10
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449 δ. Πόρτ Ρόντις 19)9
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 10)5
ΔΡΟΣΙΑ	55	2983 δ. Βαλτιμόρη 26)8 Νιουφάουντλαντ
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431 ε. Μπ. 'Άρεις 6)9
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231 ε. Ν. 'Υόρκην 27)9 δι' 'Αρούμπαν
ΔΩΤΩ	68	35191 δ. Ν. 'Ορλεάνην 26)9
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431 δ. Σουεζ 20)9
ΕΒΡΟΣ	63	15983 δ. 'Εσκουμίνς 2)2 διά Τανζανίαν
ΕΘΝΙΚ (δ.)*	75	125947 δ. Κουδετέλ 3)9 διά Βραζιλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065 ε. Γκάλφορτ 19)9
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780 δ. Κουδετέλ 25)9 διά Βραζιλίαν
ΕΚΟΥΐ-ΤΥ (δ.)*	52	15623 δ. Γιουροπόρο 3)10 διά Κάλιαρι
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801 δ. Σουεζ 2)1 διά Σαγκάην
ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007 δ. Λά Πάλε 3)9 διά Κάλαμπαρ
ΕΛΕΐ-ΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΐ-ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΐ-ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037 δ. Κωνίπολιν 11)9
ΕΛΕΐ-ΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207 εἰς Πειραιά διόπτη 11)1 (έπισκη)
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)*	64	6801 δ. Λάς Πάλμας 21)9 διά Λάγκος
ΕΛΕΚΤΡΑ E. (δ.κ.)	57	15729 δ. Μαμούλ 9)9 διά Ρότερνταμ
ΕΛΕΝ*	67	27989 δ. Βανκούμπερ 2)10 διά Βέλγιον
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673 δ. Λουάντα 21)6 διά Ντουάλα
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 26)11)74
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436 δ. 'Αλεξάνδρειον 27)8 δι' 'Αλγέριον
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159 ε. Σιγκαπούρην 27)9
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206 δ. Μόντρεαλ 30)9 δι' 'Αθανά
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830 δ. 'Οζάκα 23)9 διά Σινέν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034 δ. Ράς Τανόρα 26)6
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370 δ. Χάθρην 23)9 διά Κέπ Τάουν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996 δ. Πειραιά 25)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ		
ΓΚΑΟΡΥ (δ. Σιγκ.)*	75	48000 δ. Κόρ δλ. 'Αμαγια 10)9 Λισσαδόνη
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΛΕΖΟΡ (δ.)*	75	63000 εἰς Χιροσίμα ώπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΐ-ΝΤ (δ. Σιγκ.)*	75	48000 εἰς Οσίμα ώπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491 δ. Γιβραλτάρ 9)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194 ε. Λάγκος 12)8
ΕΛΛΗΝ	56	10312 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 31)3
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080 ε. Λάγκος 7)9
ΕΑΜΟΝΑ (π.)	62	12230 δ. Μπ. 'Άρες 22)9 δι' 'Αθανά
ΕΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503 δ. Κωνιγπόλιν 15)9
ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374 ε. Σιμίζου 30)9
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382 δ. 'Αλεξάνδρειαν 8)8
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539 δ. Μπάραν 18)9
ΕΝΑΡΕΪΣ (κ.)	57	8960 εἰς Πειραιά διόπτη 26)5
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 4)2
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898 δ. Γιβραλτάρ 29)9 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891 δ. Χούκεσούντ 11)7 διά Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	16055 ε. Ρότερνταμ 1)10
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827 δ. Ν. 'Ορλεάνη 25)9
ΕΡΟΐ-Κ	64	29396 ε. 'Εμδεν 29)6 διά Πειραιά
ΕΡΟΐ-Κ ΣΈ-ΥΛΟΡ κ.	57	1368 δ. Λάγκος 15)9
ΕΡΟΐ-Κ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599 δ. Σετούμπαλ 17)9 διά Τρίπολιν
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 8)3
ΕΣΣΕΣ	57	4023 δ. Μομπάσαν 15)9 διά Τζιμπούτι
ΕΤΕΟΚΑΗΣ II. (κ.)*	44	7141 ώπο παραλαβήν
ΕΤΤΟΡΕ	56	1375 ε. Ριγεκά 5)10
ΕΥΑ	57	6046 δ. Σουέζ 11)8 δι' 'Ινδίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)	60	8462 εἰς Λάς Πάλμας διόπτη 25)1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΝΓΙΑ (δ.)	66	38339 δ. 'Αλεξάνδρειαν 28)8
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	64	34827 δ. Μένη Σαούδ 20)9
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208 δ. Σιγκαπούρην 22)8 δι' 'Ινδονησίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717 δ. Πειραιά 25)9 δι' 'Ιαραήλ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053 δ. Μπάραν 23)9
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	12926 δργεῖ εἰς Ν. 'Υόρκην διόπτη 17)8
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158 δ. Φράτσουν (Μπαχάμας) 1)10
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775 εἰς Πειραιά 20)2 (έπισκευα)
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΙΣΡΗ (κ.)*	57	3826 δ. Πειραιά 6)9
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 19)8)74
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496 δ. Ντόρμπαν 26)9 δι' 'Ιαραήλ
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	55	19959 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 23)7)74
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ *	64	9727 δ. Ρότερνταμ 7)10
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ *	65	10290 δ. Κολούπιτια ρίθερ 20)9 'Ιαπωνίαν
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347 δ. Σαΐντ Τέϊν 15)4
ΕΦΕΟΣ (δ.)	74	59000 δργεῖ εἰς Καράτοι διόπτη 13)5
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 25)1
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437 δ. Νεάπολιν 14)8 διά Λάγκος
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	57	34099 δ. Μπριντζόπαρτ 20)9
ZIZH	59	3917 δ. Μαρακάπιτο 2)9
ZINNIA (κ.)	52	7114 δ. Γιβραλτ. 4)10
ZITA	70	15665 δ. Ντουμπάτι 29)9
ZΩΗ (δ.)	67	43231 δ. Σιοκοχάμα 28)9 διά Σιγκαπούρην
ZΩΗ Γ.	57	3829 δ. Λάγκος 22)9
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417 δργεῖ εἰς Τρίκουμαλ διόπτη 20)6
ΗΒ Η (κ.)	52	1570 δ. Πειραιά 31)8 δι' 'Αλγύριον
ΗΒΗ	68	28744 δ. Βιτόρια 21)9 διά Βαλτιμόρην
ΗΓΚΑ	72	9980 δ. Αμέρειον 5)10
ΗΑΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.)*	56	4040 δ. Πειραιά 3)10 διά Νηγηρίαν
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403 δ. Πειραιά 11)9
ΗΣΤΓΟΥΐ-ΝΤ	68	11364 δ. 'Αμπιτζαν 17)9 διά Χιούστον
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (π.)	44	14540 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 28)4
ΗΘΑΕΙΑ IV (π.δ.)*	57	2349 δ. Κωνιγπολιν 27)8 διά Πειραιά
ΘΑΑΗΣ (δ.)	61	13360 δργεῖ εἰς Τσάρλεστον διόπτη 12)6
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316 εἰς 'Οραν 2)5
ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677 δ. Κιουρασάο 30)9 δι' 'Αθανάν
ΘΕΟΜΟΣ (π.)*	64	1938 δ. Α. Σταθαντζέρ 24)9
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414 δ. Ντάρμπαν 16)9 διά Καναδάν
ΘΕΟΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (κ.)	59	15314 δ. Ντάρμπαν 18)8 διά Βεγγάζην
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)*	59	29141 δ. Δουνκέρκην 6)10 δι' 'Σκοφίοκ Τερ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (π.)*	61	10591 ώπο παραλαβήν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 13)2
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)	59	1219 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΤΙΣ	74	35561 δ. Βιτόρια 30)9
ΘΗΡΑ	62	14151 δ. Γόνια 27)9
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740 δ. Κωνιγπολιν 11)8 διά Μ. Θάλασσαν
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΑ δ.	59	21323 δργεῖ εἰς Πειραιά διόπτη 1)2
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032 δ. Μόντρεαλ 27)9 δι' 'Αμερίσαν
ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160 δ. Πειραιά 4)7 διά Βρέμην
ΙΑΖΑΜΠΕΙΤΑ (κ.)	55	7578 δ. Π. δφ. Σπαίην 9)4
ΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223 δ. 'Αμβούργον 8)9 δι' 'Αρούμπα
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381 δ. Γιβραλτ. 1)10 διά Βεγγάζην
ΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643 δ. Κοραμάρ 22)8
ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643 ε. Ν. 'Υόρκη 5)10
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378 δ. Εμένε 28)9 διά Τρίπολιν
ΙΜΑ*	68	27989 δ. Ιμμινχαμ 21)9 διά Βενεζουέλαν
ΙΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436 ε. Ν. 'Ορλεάνη 3)10

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
 Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB
 CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL.: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.
 67, Akti Miaouli, PIRAEUS
 CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	Ε. Πειραιά 31)7
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝ-			
ΤΕΡ (δ.)	65	30516	Ε. Φιουστισίο 15)9
ΙΩΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Χάμπτον Ρόδς 6)9 διά' Ειρηνικόν
ΙΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	δ. Γιέρ. 23)9 διά' Βηρυτόν
ΙΩΝ. ΠΑΙΩΝΗΡ	66	20959	δ. Γιεραλτ. 19)9 διά' Χάμπτον Ρόδς
ΙΩΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	δ. Γιεραλτ. 5)10 διά' 'Οράν
ΙΩΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	δργεί είς Πειραιά από 9)4
ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45280	δργεί είς Πειραιά από 1)6
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	ά. Καλλάς 3)9 διά' Αθάναν
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ά. Ρόττερνταν 29)9 διά' Χιούστον
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	δ. Κωνγκόπολη 24)4
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ά. Μόντρεαλ 9)7
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	46464	ά. Γιοκοχάμα 23)9 διά' Πειραιών
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ά. Γιουροπόρτ 27)9 διά' Πειραιᾶ
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Ν. 'Υόρκη 30)9 διά' Τάμπα
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	Ε. Καντζ 19)9
ΚΑΛΗ (π.)	51	1923	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. λεπί Τσάρλς 24)9
ΚΑΛΑΝ	57	8774	Ε. Μπάραρ 10)9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΩΝΑ-			
ΤΟΥ (κ.)	60	12246	Ε. Ντάρμπτον 19)9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	δργεί είς Πειραιά από 15)9
ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	54	11909	Ε. Σιγκαπούρη 23)7
ΚΑΛΜΕΛΑ (κ.)	52	8111	δ. Παναμά 5)8 διά' Αθάναν
ΚΑΛΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	είς Σάσουθικ υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Π. Σάτι 28)6
ΚΑΠ ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	δ. Γιεραλτ. 23)4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. 'Εσκούμπινς 20)9 διά' Σαβόνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ δ.π.	57	24854	είς Πειραιά από 31)10)74
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	Ε. Κ. Τάου 2)10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	Ε. Σάντος 28)9 διά' Ρ. 'Ιανέρο
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	61	8505	ξεωθι Λ. Πάλμαρ 19)8
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-			
ΓΟΣ (κ.)	57	9060	δ. Γιεραλτ. 19)5 διά' Λάγκος
ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ε. Βαλτιμόρη 2)10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ*	53	5789	Ε. Σιγκαπούρη 2)10
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	ά. Πειραιά 24)6 διά' Χαλκίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	52	7598	ά. Καλάδ 24)9 διά' Μανζανίλο
ΚΑΡΙΝΑ	60	9152	ε. Μπιζέρτα 13)9
ΚΑΡΜΕΝ ΦΩΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	Ε. 'Αμβούργον 3)10
ΚΑΡΟΛΑ	57	13314	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	Ε. Σιγκαπούρη 22)7
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	Ε. Κοιν 4)10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	δ. Πειραιά 24)8
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	δ. Σφάλ 4)9 διά' Τρίπολιν
ΚΑΣΤΡΕΝΤΑ (κ.)	49	2340	ε. Τέντα 9)8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.δ.)	47	7011	ιδέ: «ΜΗΛΟΣ 11)» σημ. έλληνική
ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	δργεί είς Πειραιά από 29)1)72
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Σάρι 22)9
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)	53	10339	δ. Τέντα 26)9
ΚΕΑ	58	13996	δ. Κωνγκόπολη 27)9
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Παρανάγουσα 27)9
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μ.)	57	17180	ε. Ναγκόδια 15)9
ΚΕΦ ΉΓΚΑ (κ.δ.)	59	12597	ά. Αμπτέζαν 15)9
ΚΕΦ ΞΩΚ (δ.κ.)	60	12971	ιδέ: «ΧΟΠ ΣΚΑΥ» σημ. έλληνική
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	δ. Παναμά 19)9
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΟ	65	8198	ε. Ν. 'Ορλέαν 3)10
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Παναμά 26)5
ΚΗΦΕΥΣ	61	16563	δ. Παναμά 27)9 διά' Ειρηνικόν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ά. Κάργια διά 18)9 διά' Αγ. Φραγκού
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ά. 'Αμεδόργον 2/9 διά' Ν. 'Υόρκη
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	δργεί είς Πειραιά από 23)5
ΚΙΚΗ (κ.)	57	9723	ά. Κ. Τάουν 5)7
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)*	52	3714	Ε. Ρουέν 2)10
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	εις Λάγκος 29)5
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	Ξ. 'Ιμπερία 3)7
ΚΙΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	Ξ. Βομβέρη 12)8
ΚΟΜΜΕΝΣΙΔΙΟΝ (κ.)*	59	5515	ά. Λάς Πάλμας 26)9 διά' Π. Χάρκουρτ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝ	71	38847	Ξ. Ρόττερνταν 30)9
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	Ξ. Θεούσα 12)9 διά' ΗΠΑ
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	δ. Σουέζ 30)9 διά' Κοραμσχάρ
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	δ. Παναμά 21)9
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Γιουροπόρτ 30)9
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	Ξ. 'Αλεξάνδρειας 27)9
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	δ. Σουέζ 29)8
ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ	72	16313	δ. Γιεραλτάρ 7)10 διά' Ρόττερνταμ
ΚΟΡΣΑΪΡ	62	15000	ά. 'Αμαγκασάκι 17)9 διά' Νιούκαστλ
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑΤΑ (δ.)	54	11250	Ξ. Ρόττερνταν 30)9
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖ	57	20728	ά. Κιουρασάδ 12)9
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	Ξ. Σάντος 2)10
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	δ. Παναμά 23)9 διά' Ειρηνικόν
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	Ξ. 'Οταρού 30)9
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	ά. Λάς Πάλμας 16)9 διά' Λάγκος
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	δργεί είς Πειραιά από 3)7
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	Ξ. ΚΟΣΤΑΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)
ΚΟΣΤΑΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	58	25270	δργεί είς Πειραιά από 9)5
ΚΟΥΑΚΑ (δ.)*	75	16000	δ. Παναμά 18)9 διά' Π. λά Κρούζ
ΚΟΥΟΚΥΟΥ (δ.)*	75	16000	είς Γκότενμπουργκ υπό συμπλήρωσιν
ΚΟΥΗΝ ΦΩ ΑΜΠΕ- ΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ε. Γκότενναν 26)9
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	δργεί είς Πειραιά από 5)6
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	Ξ. Λάγκος 15)8
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	Ξ. Σιγκαπούρην 27)9 διά' Χόγκ Κόγκ
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	εις Σιγκαπούρη 26)4
ΚΡΗΤΑΝ ΦΑΛΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	Ξ. Φιλαδέλφειαν 6)10
ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ κ.	56	8477	Ξ. Λάγκος 8)8
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Σουάμπια 28)8 Μπαντάρ Σαχπούρ
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ κ.	47	1860	Ξ. Πειραιά 19)8
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	Ξ. Τακοράντι 20)9
ΚΥΘΟΝ	57	13895	Ξ. Σάντος 12)9
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	ά. Πούντα Καρτόν 28)9 Λάντς 'Εντ
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	δργεί είς Πειραιών από 28)2
ΚΥΜΩ (δ.)*	56	24234	δργεί είς Πειραιά από 19)10)74
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	δ. Κωνγκόπολη 28)9 διά' Μ. Θάλασσαν
ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)*	57	11978	ά. Κρότον 18)8 διά' Αμερετράμ
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ (κ.)	54	8532	δ. Γιεραλτάρ 20)8 διά' Λάγκος
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ά. Ν. 'Ορλέανην 17)9
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	εις 'Απάντα/λάγκος 21)6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ά. 'Αμπούργον 28)9 διά' Λάγκος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Πειραιά 2)6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Ν. 'Υόρκη 3)10 διά' Σ. Ντομίγκο
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΗ- ΓΗΣ (κ.)	58	8847	Ξ. Λομπίτο 30)5
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	δ. Πόρτ Σάτι 25)9
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	δργεί είς Πειραιά από 1)3)74
ΛΑΙΔΗΝ ΣΑΛΛΑ (κ.δ.)	51	2372	Ξ. Τάμπα 26)9
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΝ ΜΥΚΟ-			
ΝΟΣ (κ.)	50	2494	Ξ. Πειραιά 14)7

GREEK SHIPOWNERS!

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

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

NOW AVAILABLE A TOTALY ENCLOSED
LIFEBOAT FOR OFFSHORE OILRIGS
AND TANKERS

Also available:

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

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

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



olympic marine s.a.

ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,211/2/3.

Yard: LAVRION, ATTICA TEL. 0292.25782/3

TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.

ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιβραλτάρ 30)9 διά Ράς ἐς Σιδέρη	
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ἀ. Κουβέιτ 28)9 διά Μίλφ. Χάρεν	
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	δ. Γιβραλτάρ 2)10 διά "Αγ. Φραγκίσκον	
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ἀ. Ράς Τανόρα 28)9	
ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395	ε. Λορέντζο Μαρκές 1)10	
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	ἀ. Τζένταν 18)6)74	
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ἀ. Ρ. "Ιανέριο 25)9 διά 'Αρακαζού	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ἀ. Χάϊφα 21)9	
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ἀ. Ν. "Ορλεάνην 24)8 διά Βραζιλίαν	
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-				
ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ἀ. Σάντος 29)9 διά Φορταλέζα	
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ἀ. Αμπιτζάν 22)9 διά Λόδη	
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	δ. Πόρτ Σαΐδ 7)9	
ΛΕΣΛΙ (κ.)	65	2411	ἀ. "Οντα 23)9 διά 'Υμουντεν	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ε. Λάγκος 5)9	
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ἀ. Λάγκος 4)6 διά Ρόττερνταμ	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ε. Ρόττερνταμ 5)10	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑ-				
ΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ἀ. Πόρτ Αρθούρ 21)9 διά 'Αλεξανδρεια	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ἀ. Σάντος 10)9 διά Λενίνγκραν	
ΛΗΓΚ (π.)	61	8760	ε. Μπουένος "Αύρες 5)9	
ΛΙΖΑ	64	2817	δ. Μόμπια 26)9 διά Π. Μπάριος	
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ε. Λέιπι Τσάρλις 19)9	
ΛΙΠΣ	60	16968	δ. Κων/πολιν 27)9 διά Μ. Θάλασσαν	
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ε. Σπέτζια 14)8 διά Νιγηρίαν	
ΛΙΩΝΤΑ (δ.)	57	20730	ἀ. Μ. ἀ. 'Αχμαντί 16)9 Βαγκαρέι	
ΛΙΟΣΥ (π.)	54	2557	δ. Πουντέρνας 12)9 διά Μπαλμπός	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ἀ. Φορκάντος 12)9 διά Κασίμα	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ἀ. Αυθέραν 5)9 διά Ράς ἐς Σιδέρη	
ΛΥΡΙΚ	64	29396	ε. Πειραιά 8)9	
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	εἰς 'Αιδί, υπό συμπλήρωσιν	
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 20)3	
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ἀ. Κοσίν 20)9 διά Περιοχών	
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ἀ. Πειραιά 29)7 διά Μαλάγκα	
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)	51	7126	ε. Μπάραν 19)7	
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ε. Τενερίφη 25)9	
ΜΑΙΗΦΕΡ ΛΟΓΙΑΤΥ	54	12123	ἀργεῖ εἰς Σπέτζια από 9)3)74	
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	ε. Κλαίπεντα 30)9	
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2789	ἀ. Ντόρμπαν 4)10 διά Α. Μαρκές	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 2)6	
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ἀ. Χάροβν 24)9 διά Περισκόν	
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ἀ. Μονφάλκον 25)9 διά Βαλτιμόρην	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ	56	12724	ὑπό παραλαβήν	
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 15)12)74	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 7)4	
ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)	52	2352	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	ε. Πειραιά 26)8	
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	ε. Βαρκελώνην 1)10	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Βαλτιμόρην 1)10	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	ε. Πειραιά 5)10	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	66	18231	ἀ. Βανκούμπερ 16)9 διά Χιλή	
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	εἰς Κίγκοτον από 2)2	
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	δ. Σουέζ 26)9 διά Π. Σουδάν	
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ε. Κουβέιτ 6)9	
ΜΑΡΘΑ Σ.	52	3714	μετων. «ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΑΡΡΟΟΥ»	
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ε. Γκαλεότες Πόιντ 29)9	
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗ	71	16313	ε. Τάιμπο 1)10	
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	34827	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 7)1	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Νταμάρ 26)9	
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	ἀ. Δουνκέρκην 26)9	
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΙΘ (δ.)	65	49231	ἀ. Τεργέστην 7)10	
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	ε. 'Ασοντον 6)10	
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	64	8086	ε. "Απαπα"Λάγκος 5)9	
ΜΑΡΙΑΝΘ (κ.)	53	1044	ε. Πειραιά 24)8	
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Ν. "Ορλεάνην 9)8 διά 'Αλγερίαν	
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ἀ. Μπιλιάπο 30)9 διά Λάγκος	
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	ἀ. 'Αλεξανδρειαν 16)3	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811	ἀ. Ράς Τανόραν 24)8 διά Π. α Πίρ	
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	δ. Κων/πολιν 1)10	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ ΙΙ (δ.)	55	12597	ἀργεῖ εἰς Τραπάνι από 1)15	
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝ (κ.δ.)	54	20794	εἰς μεταφ. Ερυθρᾶς Θαλάσσης	
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	ε. Πειραιά 11)9	
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΥ (δ.κ.)	55	11193	ἀργεῖ εἰς Τραπάνι από 25)4	
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)*	66	67545	ὑπό παραλαβήν	
ΜΑΡΙΡΟΖΑ ΙΙ (δ.)*	53	12991	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 15)7)74	
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 31)8)74	
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 25)3	
ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (π.)	65	10596	δ. Παναμά 26)8 διά 'Αλάννα	
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12795	ἀργεῖ εἰς Τρινκομαλί από 3)6	
ΜΑΡΙΟ	65	17238	ἀ. Γάνδην 28)9	
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	ε. Πειραιά δ)9	
ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	76	7863	ε. Μπρούνουποτελ 14)7 διά Λάγκος	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 4)2	
ΜΑΤΖΙΚ (κ.)*	56	3379	ε. Είδονουμας 4)10	
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ἀ. Ράς Τανόρα 20)9	
ΜΕΓΑΛΑΣ (δ.)	67	43231	ε. Χάλιφας 17)9 διά Βενεζουέλα	
ΜΕΘΟΔΙΑΙ (μ.)*	66	39617	εἰς 'Ελευνία από 182) (έπισκ.)	
ΜΕΙΑΙΔΑΣ	59	3372	ἀ. Κόρπους Κρίστι 9)9	
ΜΕΙΔΗΤ	75	35561	ε. Σαουθθάμπτον 12)9 διά Χάμπτον ρόδων	
ΜΕΙΔΗΤ (δ.)	57	11652	ε. Πειραιά 1)7	
ΜΕΛΟΠ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Φώλεια 25)9	
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	ἀ. 'Αμερέρων 29)8 διά Π. Χάρκουρτ	
ΜΕΛΑΤΕΜΙ ΙΙ	63	9755	ἀ. Νηπτρόβιτ	
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)*	55	3883	δ. Σουέζ 1)10	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ἀ. Μαλάγκα 7)6 διά 'Οράν	
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	δ. Σουέζ 8)9 διά Γένυπο	
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑI (π.)	61	9194	ἀ. Μπ. Αύρες 17)9 διά 'Αλάννα	
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΣΣΕΝΤΕΡΤΖ (π.δ.)	59	30187	ἀ. Μπάρμπερος Πόιντ 28)9 διά Σαντάν	
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	48	1420	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-				
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ἀ. Αγ. Φραγκίσκον 19)9 διά Σιγκαπ.	
ΜΙΑ	74	14523	ε. Μπάναγκαρο 6)9	
ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364	δ. Κοπέρ 22)5 διά Τρίπολιν	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	ε. Μπ. 'Αύρες 18)6 διά 'Αλάννα	
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)*	75	57136	δ. Πόρτ οφ Σπαίνη 21)9 Σ. 'Αραβίαν	
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)*	51	6391	δ. Ρόττερνταμ 30)8 διά Λάγκος	
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	56	5485	ε. Ταϊτανογάκη 19)9 διά Τσάλνα	
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑ-				
ΛΙΟΣ (κ.)	68	9069	δ. Παναμά 25)5 διά 'Αλάννα	
ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305	δ. Κων/πολιν 29)9	
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ε. Λάγκος 10)7	
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	δ. Σουέζ 18)8	
ΜΙΝΟΥΤΣ (κ.)	48	8388	δ. Γιβραλτάρ 21)9 διά Λάγκος	
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	δ. Τζένταν 1)10 διά Σουέζ	
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	ε. Γδούνια 21)9	
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	δ. Ρουέν 21)6 διά 'Αλγέριον	
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 2)4	
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68631	ἀ. Κάρηγ 'Αιλ. 20)9 διά Γιοκοχάμα	
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	ε. Γκρεμπούρων 26)9	
ΜΙΣ ΠΑΠΑΙΟΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	δ. Παναμά 41)9 διά Κίναν	
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993	δ. Λαύριον 7)9 διά Τρίπολιν Λιθύης	
ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	δ. 'Αμερέρων 13)9 διά Γκαζάνετ	
ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝ-	59	26737	ἀργεῖ εἰς Γκάλεστον από 23)4	
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ἀ. Γιουροπόρτ 6)10	
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	75	60900	δ. Λός 'Αντζελες 30)9 διά Σιγκαπούρω	
ΜΙΧΑΗΑΣ	74	11289	δ. Γιβραλτάρ 19)5 διά Πειραιά	
ΜΟΣΧΑΝΘ (κ.)	51	3386	ἀ. Ρουέν 26)9 διά 'Αζόρες	
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	δ. Βαρκελώνην 16)5	
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ἀ. Αστόντον 1)10	
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	67	18459	δ. Βούδαπησ 18)9 διά Κ. Τάουν	
ΜΠΑΛΑΙΚ ΣΗΚΑ'Υ (κ.)	61	1146	δ. Γιβραλτάρ 30)9 διά Καζαμπλάνκα	
ΜΠΑΛΑΙΚ ΣΚΑ'Υ (κ.)	62	1087	δ. Λάρινα 15)9	
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242	δ. Σιενφούλεγκος 1)8 διά 'Αθάνανα	
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Αθάνανα 21)9 διά Ρόττερνταμ	
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	δ. Σουέζ 2)10 διά Περισκόν	
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	δ. Ναγκόρια 24)8 διά 'Ακαζόυτλαν	
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ I (κ.)*	60	3476	δ. Λάς Πλάμας 2)10	
ΜΠΕΛΛΑ ΚΡΟΥΣΕΙΝ				
ΤΕΡ (κ.)	56	1333	δ. Κων/πολιν 25)8 διά Κωνστάντζαν	
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙΓΚΕΛΣ	65	4636	δ. Χάιφα 19)9 διά Βενεζουέλαν	
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	δ. Φόδηνες 29)9 διά Π. Χάρκουρτ	
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	δ. Μπούλεν Μπαίη 20)9	
ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779	ἀργεῖ εἰς Πειραιάς από 14)3	
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	61	12113	δ. 'Αντετ 24)8 διά Νουμέλα	
ΜΠΛΑΚΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	δ. Λ. Μπουλάναν 26)9 διά 'Αμβούργον	
ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226	ε. Γκούνες 6)10	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ-				
ΤΣΙΟΥΡΙ (κ.)*	50	5304	δ. 'Αμβέρσαν 3)9	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-				
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	δ. Πόρτλαντ Με. 23)8 διά Γιβραλτάρ	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-				
ΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	δ. Πειραιά 27)9	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ δ.	59	22844	δ. Μιζουσίμα 14)9	
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ				
ΦΑΙΗΘ	57	9604	δ. Γιβραλτάρ 22)9 διά Λάγκος	
ΜΠΟΥΡΝΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	ἀργεῖ εἰς 'Ιταν 2)2)5	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑ'Υ (κ.)	55	1308	δ. 'Αμπιτζάν 22)2 διά Θεο/νίκην	
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	δ. Σουίνουσκι 3)10 διά 'Αμβούργον	
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	εἰς Πειραιάς από 17)7	
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	δ. Τούμπα 9)9 διά	

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	Ε. Λάγκος 18)9
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	εις Λάγκος ἀπό 25)6
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	Ε. Χόρκ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	55	11209	Σ. Ζαφάγκα 21)9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	δ. Κώνη)πολιν 15)8
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ά. Ν. "Υόρκη 29)9 διά Τρίνινταν
ΝΤΟΝΑΝΤ (δ.)	55	13115	εις Τσάρλεστον 3)8
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κ.)	69	9072	ά. Τόκιο 17)9 διά Κούθα
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	δ. Πειραιά 10)6 διά Χαλκίδα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Αμπού όλ. Μπουκός 9)9
ΝΤΡΟΥΣΙΔΑ Υ (κ.)	56	3671	Σ. Πειραιά 1)9
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	δ. Παναμά 12)8 διά Ν. "Ορλέανην
ΟΦΩΝ (κ.)*	37	5272	εις "Αντε' ἀπό 23)6
ΟΑΥΜΠΙΑ (κ.)*	63	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΑΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	άργει εις Φάλιμουθ ἀπό 17)3
ΟΑΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	Ε. Μπάραν 21)8
ΟΥΛΙΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-			
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Γιβραλτάρ 28)9 διά Πειραιών
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Σέλλ Χάρεν 5)10 διά Πειραιών
ΟΛ. ΑΙΓΑΙΟ (δ.)	54	17999	ά. Τέιμπλ Μπαίν 10)9
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέιμπλ Μπαίν 22)9 διά Κιουρασάο
ΟΛ. ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	70	97206	ε. Κάργκρ άλαντ 25)9
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ά. Τέιμπλ Μπαίν 21)9 διά Γιουροπόρτ
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Μίλφορντ Χάρεν 3)10 διά Πειραιών
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	ά. Γένοβα 4)10 διά Πειραιών
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Τέιμπλ Μπαίν 19)9 διά Λάνς "Εντ
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Τέιμπλ Μπαίν 19)9 διά Λάνς "Εντ
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Βιλεμπάχεν 14)9 διά Μπ. Μαχσάρ
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΤΣΟΝ 6.	72	106123	ε. Κόρ διά "Αμάγιας 2)10
ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	ά. Σιγκαπούρου 17)8 διά Π. Κελάγκ
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ά. Μ. Σαούδ 4)9 διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛ. ΓΚΕΙΤΙΜΣ (δ.)	64	32380	ε. "Ανακόρτες 3)8
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ά. Ν. "Ορλέανη 20)9 διά Αύγουσταν
ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Ν. "Υόρκη 4)10
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	65	32407	ά. Τέιμπλ Μπαίν 30)9
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ε. Φός 10)9
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	ά. Μπούλην Μπαίν 23)9
ΟΛ. ΕΙΓΚ (δ.)	54	17999	άργει εις Βίγκο ἀπό 11)5
ΟΛ. ΜΙΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Κάργκρ "Αϊλ. 22)9 διά Μπέλφαστ
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ε. Μίνα διά Φαχά 9)8
ΟΛ. ΜΠΡΕΙΤ-ΒΕΡΥ δ.*	75	135000	εις Σαίν Ναζάρι υπό συμπλήρωσιν
ΟΛ. ΜΠΡΗΖ (δ.)	75	130000	εις Κούρη υπό συμπλήρωσιν
ΟΛ. ΜΠΡΙΔΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	εις Ράς Τανόρα ύπο 30)5
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	άργει εις Χόγκ Κόγκ ἀπό 5)1
ΟΛ. ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	54	18476	ά. Φιλαδέλφειαν 29)9 διά Κιουρασάο
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ά. "Ανακόρτες 16)9 διά Ντουμάι
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)*	54	19462	ε. Πόρτ ντε Μπούδ 7)10
ΟΛ. ΝΤΙΓΝΙΤΥ*	66	15668	ά. Μπ. "Αΐρες 29)9
ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.)*	74	18204	δ. Γιβραλτάρ 4)10 διά Αύγουσταν
ΟΛ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	66	15625	ε. Ντάρμπαν 6)10
ΟΛ. ΠΑΛΑΜ	65	15577	ά. Συμίζου 23)9 διά Παναμά
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ά. Πειραιά 25)9
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ε. Αλεξανδρειαν 18)9
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ε. Μονφάλκονειν 18)8
ΟΛ. ΠΙΓ-Σ	69	15688	ά. Μπ. Αΐρες 2)10
ΟΛ. ΠΡΑΙ-ΝΤ	67	15697	ε. Πόρτο Αλέγκρε 16)9
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ά. Κουεδίτ 27)9
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Ντουμπάν 3)10
ΟΛ. ΡΑΙ-ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Λός "Αντζελες 21)9 διά Μπούσαο
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει εις Βίγκο ἀπό 16)2
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ά. Αρακαζάν 19)9
ΟΛ. ΣΚΑΥ	55	13934	άργει εις Χόγκ Κόγκ ἀπό 12)3
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	άργει εις Βίγκο ἀπό 11)3
ΟΛ. ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	ά. Κόρ διά "Αμάγιας 8)9 διά ΗΠΑ
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει εις Χόγκ Κόγκ ἀπό 1)4
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ά. Πόρτ Αρθουρ 17)9 διά Κιουρασάο
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	ά. Ν. "Υόρκη 3)10 διά Κιουρασάο
ΟΛ. ΦΑΕΩΝ	65	15179	ά. Αμπαντάν 7)8 διά Μπ. Σαπούρ
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	68	27602	ά. Λός "Αντζελες 28)8 Σιγκαπούρων
ΟΛ. ΦΕΙΜ	65	47493	ά. Τέιμπλ Μπαίν 19)9 διά Γιουροπόρτ
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	δ. Γιβραλτάρ 26)9 διά Μονρέιξ
ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ά. Πειραιά 26)8 διά Τουρκίαν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	56	21090	ά. Πειραιά 4)10
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	άργει εις Πειραιών ἀπό 18)5
ΟΡΙΚΟ (δ.)	58	12668	εις Βρέμην ἀπό 25)5 (έπισκευα)
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	22006	ά. Ν. "Υόρκη 4)10 διά Σ. Κρουά
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ-ΟΝ (δ.)	70	89001	δ. Γιβραλτάρ 5)10 διά Πειραιών
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙ-ΝΤΖΕΡ	72	14765	ά. Κοσταζακόλακος 15)7 διά Μόμπιλ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	56	9829	ά. Σ. Τζών 26)9 θρή Ρίθερς (έπωλ.)
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ-Η	66	12459	ά. Ντάρμπαν 27)9 διά Ταϊλάν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ	63	11963	δ. Γιβραλτάρ 5)10 διά Αλγερίαν
ΟΣΕΑΝΙΚΑ (π. υπέρ)*	65	27645	ά. Ν. "Υόρκη 4)10
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ά. Κωνούπολιν 12)9 διά Κωνστάντζαν
ΟΣΣΑ (δ.)	56	23232	δ. Γιβραλτάρ 5)10
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ			
ΑΙΝΤΕΝ	71	11044	ά. Γιοκογάμε 1)10 διά ΗΠΑ
ΟΥΡΑΝ. ΤΟΞΩΝ (κ.)*	50	1805	ε. Λίθερπολ 7)10
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	ά. Π. Χέντλαντ 5)10 διά Οζάκα
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ.	38	2501	ά. Γουνόρη 19)7
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	ά. Κουνάν 5)9 διά Ιντσόν
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	57	12881	ε. Καλλάδα 29)9
ΠΑΛΟΥΣ (δ.)	55	15683	άργει εις Φάλιμουθ ἀπό 20)9
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ κ.	50	8280	ε. Λάγκος 24)6
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Μπέρια 2)8
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	ε. Ταιταγκόγκ 27)9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	ε. Βηρυτόν 4)6
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ε. Κάντλα 6)8
ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (κ.)	54	7017	ά. Λισσαθέντα 28)8 διά Λουάντα
ΠΑΝΑΧΑΙ-ΙΚΟΝ (δ.)	63	30408	ε. Τεργεστήν 6)10
ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (δ.)	64	1992	ά. Καζαμπάλκα 30)9 διά Ντακάρ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	ά. Νταμάν 30)9 διά Κοραμσχάρ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10600	ά. Γκήλογκ 20)9 διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ-ΑΣ κ.	54	9618	ά. Παναμά 6)9 διά Κίναν
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Τακαράντι 22)9
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	59	5445	ά. Λουάντα 30)4
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)*	58	5445	ε. Πειραιά 19)9
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	ε. Πειραιά 5)9
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1110	ά. Πλέιμα 16)8
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Τάραντα 15)7 διά Λάγκος
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	ά. Πόρτ Σαΐδ 21)9
ΠΑΡΗΝΗ (δ.)	59	23607	ά. Ν. "Ορλέανην 3)10
ΠΑΡΟΣ	61	13912	ά. Τζένταν 24)8 διά Μπάραν

ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ά. Ταμπαγκάρο 22)9 διά Ράς Τανούρα
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	50	5623	ά. Κωνούπολιν 23)9
ΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	71	27502	ά. "Αντεν 23)9 διά Πόρτ Σαΐδ
ΠΑΤΙΡΑΙ	61	10969	ά. Ρότερνταμ 3)10 διά ΗΠΑ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	ά. Αμπαντάν 15)9
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Κωνούπολιν 6)9 διά Μ. Θάλασσαν
ΠΑΥΑΙΝΑ	64	9996	ά. Πόρτ Σαΐδ 6)10 διά Ερ. Θάλασσαν
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	ά. Παναμά 19)8 διά Αθάνανα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	ά. Κεμπέκ 12)8 διά Αρούμπα
ΠΕΝΝΥ ΜΑΙ-ΚΕΛΣ*	59	7919	ά. Χιούστον 25)8 διά Ματαντί
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54	3895	ά. Πειραιά 1)10
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)	58	28720	ά. Ν. "Ορλέανην 30)8
ΠΕΝΤΕΙΑΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Ορλέανην 10)9 διά Αλγερίου
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	56	2194	ά. Γιβραλτάρ 23)8 διά Αλγερίου
ΠΕΡΑΜΑΤΗΣ (κ.)	41	6464	ά. Γιβραλτάρ 20)6 διά Λάγκος
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Πόρτ Σαΐδ 27)9
ΠΕΡΑ ΑΙ-ΑΝΤ	64	10865	ά. Βαλτιμόρων 5)10
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	75000	εις Γκότενμπουργκ υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	44795	ά. Κακογκάρα 28)9 διά Χέν Πόιντ
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (δ.)	57	7843	ά. Παναμά 17)9 διά Αθάνανα
ΠΕΤΡΙ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	11920	ά. Ρότερνταμ 21)9 διά Μεσόδιεν
ΠΗΑΙΛΙΟΝ (δ.)	58	42567	ά. Αγ. Φραγκίσκον 5)9 Ράς Τανούρα
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	23607	ά. Υόρκην 25)9
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	68	48747	άργει εις Πειραιά ἀπό 2)4
ΠΛΟΤΩ	68	35191	ά. Μπιλιάτρα 3)10
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ά. Πειραιά 28)7
ΠΟΙ-ΙΝΤ ΚΛΗΡΑ (μικτ.)	72	57102	ά. Ριγιέκα 30)8 διά Πειραιά
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚ (κ.)*	54	5671	ά. Δουνικέρην 3)7
ΠΟΝΥΠΕΡΙΑ (μικτ.)	71	80194	άργει εις Πειραιά ἀπό 4)2
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)	70	1662	ά. Γκότενμπουργκ 30)9 διά Στεττίνον
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	ά. Ήστχαμ 27)9 διά Βέργην
ΠΟΡΟΣ ΑΙ-ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	ά. Ρουέν 2)10
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)	57	21682	ά. Ρίο Ιανέριο 30)9
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	ά. Αλεξανδρείαν 25)7 διά Γαλλίαν
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	άργει εις Πειραιά ἀπό 21)12)74
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ			

ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΛΟΥΡY	64	18123	ξ. Πειραιά 29)9	
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.)	56	1360	ά. Βαρκελώνη 8)8 διά Γένοβαν	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ξ. Κοραμπού 6)10	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ*	75	30000	ά. Λιβόρο 25)9	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ·ΟΝΗΡ	72	11506	ά. Κ. Τάουν 19)9 διά Ρόττερνταμ	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)8 διά 'Αλγερίαν	
ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	ά. 'Αμβέρσαν 28)5 διά Π. Χάρκουρτ	
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	53	2641	δ. Κωνιγπολιν 29)8	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	50	1439	ξ. Κωνιγπολιν 12)9	
ΣΑΝΑΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975	ά. Τέμπη Μαστι 26)3	
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	άργει είς Πειραιά άπό 28)3	
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	άργει είς Πειραιά άπό 29)5	
ΣΑΝΡΑ·ΙΖ (κ.)	59	2958	ά. Ντόρμπιαν 21)8	
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π	53	2699	ά. Τάμπα 19)9 διά Κίγκοτον	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Τακόμα 31)0 διά 'Αγ. Φραγκίσκον	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ξ. Πειραιά 8)9	
ΣΑΝΟΥΓΟΥ·ΙΝΤ	70	11329	ξ. Λάγκος 30)9	
ΣΑΟΥΘ	61	44	14020 δ. Γιεραλτάρ 2)10	
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	ά. Μανάους 51)9 διά Σαντάνα	
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	ά. Κορόπαια 23)9 διά Βάστο	
ΣΑΠΗΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π	72	1560	ά. Ντεμεράρα 16)9 διά Τζαμάικα	
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)*	60	8797	ά. Ρόττερνταμ 17)9	
ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	ά. Λισσαδών 4)10	
ΣΑΣΣΑ	73	9072	ά. Σιγκαπούρων 10)8 διά 'Ινδιαν	
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ξ. Νταμάρ 3)9	
ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	ά. Ρόττερνταμ 2)8 διά Γουώρρυ	
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	3570	ά. Γιεραλτάρ 25)9 διά 'Οράν	
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 6)10	
ΣΗ ΕΞΠΟΡΕΡ	59	9165	ά. Λάγκος 25)5	
ΣΗ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Κολόμπιαν ρίθερ 2)10 διά 'Ιαπωνία	
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	ά. Θεσσαλονίκην 51)9 διά Τρίπολιν	
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Σ. Τζόν 15)9 διά Ντόρμπιαν	
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	ά. Ρόττερνταμ 4)10 διά Καλέν	
ΣΗΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	26117	ά. Τάμπα 17)9	
ΣΗΦΑΡΕΡ	56	8116	ά. Μπιλμπάν 1)6	
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	είς Ταμάνο ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	είς Δάντον άπό 5)7)73	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	ξ. Τέμα 20)9	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑ·Υ' (κ.)	51	6974	ά. Μοχαμέντες 3)9	
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	ά. Πειραιά 17)5	
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	άργει είς Πειραιά άπό 22)5	
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ά. Στοκχόλμην 22)9	
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΙΝΤΥ	70	18281	ά. Σιγκαπούρων 13)9 διά Βόρεο	
ΣΙΡΟΚΟ I (π.)	52	9907	ά. Ντόρμπιαν 8)9	
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ξ. Τζένταν 14)8	
ΣΙΚΑΛΑΜΑ·ΙΚ (κ.)*	56	3048	ά. Ρόττερνταμ 27)8 διά Βεγγάζην	
ΣΙΚΑ·Υ·ΛΑΡΚ	63	12273	ξ. Τάμπα 18)9	
ΣΙΚΙΠΠΕΡ (π.δ.)*	57	3191	ά. 'Αμβέρσαν 4)9 διά Συρίαν	
ΣΙΚΡΟΝ	64	17487	ά. Γένοβα 28)7	
ΣΙΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	ά. Γλασκώθην 19)9 διά Μ. Λίμνες	
ΣΙΚΥΤΩΝ (κ.)	58	10067	ά. Μπ. 'Αύρες 11)9 διά 'Αθηνα	
ΣΙΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ	52	1157	δ. Γιεραλτάρ 6)10 διά Καντίζ	
ΣΙΟΒΕΡΙΝ ΓΚΡΕ·Ι·Σ κ.	57	7655	ά. 'Απ. Λάγκος 4)7	
ΣΙΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	ά. Πειραιά 20)9	
ΣΙΟΡΟΚΟΣ	62	29632	ά. Τσιμπού 28)9 διά Σουσάκι	
ΣΙΟΥΤΕ	57	10661	ά. Σάντος 31)5	
ΣΙΟΖΥ (π.δ.)*	53	13927	ά. Βοστώνη 13)8 διά 'Αρούμπαν	
ΣΙΟΥΝΙΟΝ	62	10708	ιδέ: «ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ» σ. έλ.	
ΣΙΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	ά. Πειραιά 15)8	
ΣΙΟΦΙΑ Κ.	57	10739	ά. Λάγκος 10)9	
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	ά. Ναναμά 15)8	
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	ά. 'Αμβέρσαν 19)9	
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	ά. Βαλτιμόρην 6)9 διά 'Αρούμπα	
ΣΠΑΡΤΑΝ ΑΟΡΝΤ δ.	53	12992	ά. Νανατάλ 30)9	
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	ά. Πειραιά 3)10	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Κόρ. δι. 'Αγαμία 18)12)74	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	ά. Κιουρασόδ 1)10	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	ά. Π. ντέ Μπούκ 1)10 διά Κάλιαρι	
ΣΤΑΔΙΟΝ*	75	19000	ά. Θεσσαλονίκη 8)8	
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	είς Πειραιά άπό 12)4	
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	είς Πειραιά άπό 22)7	
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΤΕΛΛΑ ΙΙΙ (κ.)*	49	1011	ά. Πειραιά 19)8	
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Λάμπας 25)9 διά Τρίπολιν	
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	είς Φορκατός ρίθερ άπό 26)2	
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	ά. Βαρκελώνην 5)9 διά Τενερίφην	
ΣΤΟ·Ι·Κ (μικτόν)	71	71208	ξ. Γιούροποτ 3)10	
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ δ.	60	13481	ξ. Ξωθι Καράτο 4)10	
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ δ.	56	10945	ά. Βομβάρη 22)9	
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟ·ΜΠΕ·Ι·δ.	60	12497	ά. Κολόμπι 2)10	
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Μόμπι 26)9 διά Τάμπα	
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Αμπαντάν 14)8	
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	ά. Ρόττερνταμ 3)10	
ΣΤ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)9 διά Σ. Κρουά	
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ δ.	52	11113	ά. Βομβάρη 30)5	
ΣΤΟΑΤ ΠΑΣΙΦΙΚ δ.	58	12436	ά. Δουνκέρκην 22)9 διά Γιεραλτάρ	
ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ δ.	58	12391	ά. Ν. 'Ορλεάνη 29)9	
ΣΤΟΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ δ.	60	12668	ά. 'Αντοφαγάκαστα 26)9 διά 'Ικικ	
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ά. Γδύνια 3)10 διά Κίναν	
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Μαρακάΐμπο 2)9 διά Π. Καμπέλο	
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Βιτόρια	
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝ-				
ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	ά. Πειραιά 29)8 διά Τρίπολιν Λιθ.	
ΣΥΠΡ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	ά. Μασαλίαν 24)9 διά Βηρυτόν	
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9024	ά. Χιούστον 29) διά Γιοκοχάμα	
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	9294	ά. Κίγκοτον 15)6 διά Μπάραν	
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	2897	ά. Σιγκαπούρην 29)9	
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	43921	ά. Γκάλιεστον 6)9	
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	21450	ά. Τρίπολιν Λιθάνου 29)8	
ΤΕΑΝΑΣΙΤΥ	65	9385	ά. Παναμά 19)8	
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	δ. Γιεραλτάρ 15)9	
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Αμπαντάν 25)7	
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Κουθέϊτ 28)8	
ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	ά. Λάγκος 9)8	
ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. 'Αμβέρσαν 4)10	
ΤΖΩΝΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ.	66	39556	ά. Πόρτλαντ (Με) 21)9	
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ά. Τουτικορίν 14)9	
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ά. Πειραιά 25)8	
ΤΖΩΡΤΖ	54	8119	ά. Κωνιγπολιν 7)9	
ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Ρεαφ 21)9	
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	ά. Ντώρμπαν 27)9	
ΤΙΦΟΣ (δ.)	74	68631	ά. Γιεραλτάρ 7)7 διά Σ. Κρουά	
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Γουέστερνπορτ 1)10 διά Νίγκατά	
ΤΟΛΜΗ	56	3146	ά. Παναμά 19)9	
ΤΟΛΟ ΣΗ (π.π.)*	55	7059	είς Βεναγκ 31)7	
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. Νέαπολιν 27)9 διά Τριπ. Λιθόν	
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Πειραιά 18)8	
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ά. Βόλον 7)9 διά Λάγκος	
ΤΟΥΡΜΠΙΝΙΑ (κ.)	56	10541	ά. 'Αμβέρσαν 14)5	
ΤΡΕ·Ι·ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	ά. Πειραιά 10)6	
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ά. Πειραιά 6)6	
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	είς Πειραιά 8)4	
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	30102	ά. Μομπάναν 25)9 διά Περσικόν	
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΡΙΔΑ (κ.)	52	4664	ά. Μπρούνιμποτελ 5)8	
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Ράς Τανούρα 28)9	
ΤΡΙΝΤΕΝ (δ.)	67	34501	ά. Ράς Τανούρα 16)9	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)9	
ΤΡΟΠΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Σιγκαπούρην 15)9	
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Πειραιά 18)8	
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	άργει είς Πειραιά άπό 17)3	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Καλλάς 8)9	
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	ά. Βηρυτόν 12)9	
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ά. Σουάμπα 27)6 διά Π. Σουδάν	
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	ά. Σ. Τζέναρα (άποθηκη)	
ΦΑΙΑΞ	45	13849	άργει είς Πειραιά άπό 21)5	
ΦΑΛΑΚΟΝ	43	13548	άργει είς Πειραιά άπό 8)4	
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ά. Παναμά 25)9 διά Σηάπτα	
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Μόμπι 15)9	
ΦΑΝΝΥ*	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	άργει είς Πειραιά άπό 20)4	
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Γανιλά 21)8	
ΦΕΝΤΓΚΡΕ·Ι·Ν*	70	16239	ά. Παναμά 3)8 διά Γιοκοχάμα	
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	άργει είς Πειραιά άπό 19)5	
ΦΕΡΡΥΣΠ Λ. (π.)	54	6836	ά. Τσιταγκόγκη άπό 16)1	
ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	ά. Π. 'Ελλαμπεθ 19)9 διά Πορτογαλία	
ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	ά. Τέμπιτ Μπατή 27)9	
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Π. Σάνθακ 19)9 διά Περσικόν	
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ·Ι·Ν (δ.)	59	15914	ά. Ξωθι Καράτο 4)10	
ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Λισσαδώνα 25)9	
ΦΙΩΔΡΑ II	60	5044	ά. Βομβάν 2)10	
ΦΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ·Ι·Τ π.	43	6338	είς Ταμίκο 26)9	
ΦΙΩΝΙΣ Ι (δ.)	54	13972	ά. Τζένταν 16)8	
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	ά. Ταλκαχούναν 29)9	
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Τέμα 26)9 διά Τακοράντι	
ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	ά. Ρόττερνταμ 30)7	
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	49	2358	ά. Θέστα 14)8 διά Λάγκος	
ΦΟΥΛΑΣΚΑ·Ι·Σ (κ.)*	67	3971	ά. Μπαγιόν 21)9	
ΦΡΕΝΤΣΠ (κ.)	56	3291	μετων. «ΑΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ»	
ΦΡΕΝΤΣΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	ά. Ράς Τανούρα 26)9	
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	ά. Λάγκος 2)6	
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Τεργύτον	

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 370

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th OCTOBER 1975

Association Honours Prof. Andreadis

In a letter to Prof. Stratis Andreadis, the President of the Greek Shipowners' Association, Mr. Anthony Chandris has advised him that the Governing Board of the Association has decided unanimously to declare him Honorary President of the Association for life.

State Aid for Shipping

A state guarantee to cover loans to shipowners amounting to a total of two billion kroner (about 400 million dollars) has been given by the Norwegian government to help the shipowners tide over a crisis that might have forced them to sell newly built tankers and oil drilling platforms at giveaway prices.

More significantly, the Norwegian government has also allowed Norwegian ships to transfer to flags of convenience, although their profits will be taxed.

The Norwegian shipping set-up is very similar to the Greek. It was developed entirely by private enterprise and by the seafaring nature of its people. It is composed mainly of tramp ships and national cargoes are minimal in comparison with the tonnage available. Government assistance has been so far non-existent with the exception of shipping legislation, the ratification of international maritime treaties and the collection of taxes.

However, when the current crisis hit Norwegian shipping and jeopardised its very existence, the state sped to its aid. An important source of national wealth, shipping was the goose that laid the golden eggs and had to be kept alive at all costs even if it had ceased laying for a while.

We cannot help comparing this situation with the one in Greece where the powers that be tend to regard shipping with reserve and suspicion. And to think that the government in Norway which rushed to the help of the shipowners was a socialist one!

Bureaucratic Excesses

The bureaucrats in the Ministry of Mercantile Marine and in N.A.T. recently excelled themselves in producing the list of documents a shipowner would be required to supply to prove the Greek majority ownership of a ship to be registered under the Greek flag and the crew insured with N.A.T.

When we saw the list we were astounded, not so much by the quantity of certificates and affidavits requested but by the uselessness of most of them.

No shipowner in his right mind could possibly reveal all the information he was requested to provide without jeopardising his vital interests or his self-respect in some instances.

A committee of the Greek Shipowners' Association met with the Minister of Mercantile Marine and with the Secretary-General

of the Ministry and persuaded these worthies that such exaggerated zeal on the part of their services would undoubtedly keep shipowners as far away from the Greek flag as they could go.

They agreed to do away with the list of certificates and affidavits and be content with an assurance from the Shipowners' Association that the applying shipowner was a bona fide Greek.

The Association is undertaking a serious responsibility in this respect but it is in a better position than anybody else to certify whether a shipowner or a group of shipowners are entitled to Greek registry.

The Repair Industry

World shipping has grown to such an extent that the ship repair industry has become one of the most lucrative in the world. In 1974, Singapore earned \$ 875 million from ship repairs alone.

We, on the other hand, have consistently neglected this important source of revenue. We could earn much more than Singapore from our ship repair industry if it was organized more methodically and if the proper financing was made available to it.

After putting a stop to shipbuilding and ship-repair loans as a brake on inflation the government here has only recently allowed the banks to advance shipping loans again. But these measures are not enough. Loans should be made available to all other industries connected with ship repairs such as the ironworks and paint factories and all other concerns engaged in making ship's gear and other equipment so they can expand and be in a position to supply and service the vast fleet controlled by Greek shipowners.

An understanding of how lucrative our ship repair industry can become for the national economy is beginning to sink into the dense skulls of our authorities and it is to be hoped that they will rise to the occasion and do something about it at last.

Turkish Discrimination

A recent government decree from Ankara stipulates that all cargoes exported from or imported into Turkey should be first offered to the regular Turkish cargo line or to the Union of Turkish Shipowners. If no reply is received from either of these quarters within three days the shipper or importer will only then be allowed to load the cargo on a foreign vessel.

This is a blatant example of flag discrimination. The Turks, in effect, are excluding all foreign-flag ships from their trade.

It is a flagrant violation of the international rules governing freedom of sea transport and is against the letter and spirit of the UNCTAD Code of Conduct for the liner conferences which the Ankara government was among the first to sign. And Turkey, as a candidate for Common Market membership, is also breaching the Treaty of Rome.

The first protests came from west German

liner companies which serve Turkish ports. They are asking the Bonn government to exert pressure on the Turks to abolish this discriminatory law. They fear, however, that for reasons of political expediency the Bonn government's espousal of their cause will be less than enthusiastic.

Past experience has taught us that in such instances the governments affected should take a firm stand. Some years ago when the Turkish government tried to apply protectionist tactics to deepsea transport the OECD cracked down and warned the Turks that economic aid to them would be cut off if they did not respect the international principles of freedom of sea transport.

Nomikos Lines

With the sale of the "Apollon" for sixteen million drachmas, Nomikos Lines have abandoned their coastal shipping operations.

The Petros Nomikos Co. was set up 25 years ago to operate three small coastal passenger ships delivered to Greece as Italian war reparations. Mr. Marcus Nomikos neglected his ocean-going operations to devote himself entirely to organizing these vessels. For the first time in living memory, modern and comfortable ships were serving the islands. The company then took over the two larger liners, "Achilleus" and "Agamemnon", also built in Italy as war reparations, which ran from Venice to Piraeus and Alexandria. Nomikos Lines later acquired the cruise ship "Delos".

Throughout this quarter of a century, Nomikos Lines ships have served as a shining example of what a coastal passenger ship should offer in the way of comfort, efficiency and punctuality.

But such laudable efforts in Greece are usually never appreciated and the Nomikos company was plagued by professional jealousies and attacks by various vested interests. In the end, Mr. M. Nomikos became sick and tired of the constant struggle and decided to withdraw from the coastal scene and limit himself to his ocean-going enterprises.

He will probably be the last of the ocean-going shipowners to take an interest in coastal shipping and it is a pity. Nevertheless, during the time that Nomikos Lines were serving coastal passenger traffic, they set standards that all other coastal operators would do well to follow.

Sub-Office in Mombasa

GERALD GEDDES & PARTNERS, London & Piraeus, wish to announce that the firm of J. C. EDON & ASSOCIATES, Mombasa, Kenya, is now a Sub-Office of the partnership and will henceforth operate under the name of GERALD GEDDES & PARTNERS.

Mr. D. A. FOX B. Sc. (Mar.), M. I. Mar. E., and Captain P. B. Barefoot (Ex. East African Harbour Authorities) are joint managers of the new office.

Mr. J. D. Wears, who recently retired as chief surveyor of the Salvage Association, is now associated with the partnership at the London office.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

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

FENTIS SUPPLY CORP. SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82
DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P. O. BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818, 831-8703

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS - MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

REPRESENTATION ALL OVER INDIAN AND BANGLADESH PORTS



M.M.P. LINES PRIVATE LIMITED

Shipowners, Agents, Managers, Brokers,

Specialising for years in Agency, Management and Stevedoring
Offices at CALCUTTA, HALDIA, VISAKHAPATNAM, MADRAS, NEW DELHI.

CALCUTTA

Great Eastern Hotel Building
1, 2, & 3, OLD COURT HOUSE STREET
CALCUTTA I,
CABLE ADDRESS: GREASTERN - CALCUTTA
TELEPHONES: 232311 RES 470471, 477634
TELEX: 021-2704 A/B EMSHIPS
021-7571 A/B GREASTERN

REPRESENTATIVE IN GREECE

LOUIZOS SHIPPING LIMITED
ATLANTIS BUILDING
71, Akti Miaouli,
PIRAEUS
CABLE ADDRESS: LOUIZOSHIP - PIRAEUS
TELEPHONES: 4511831, 4516912, 6819127
TELEX: 21-3566 A/B LOU GR