

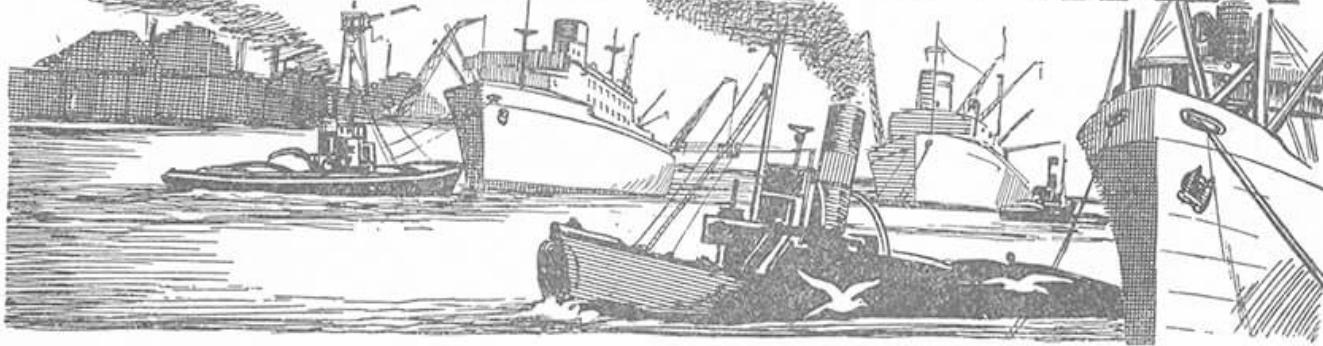
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1976

Αρ. Φύλλου 978/737

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΓ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 978/737

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ

Γεωργία, Βιομηχανία, Έμπόριον, Απασχόλησης, Διεθνεῖς Σχέσεις, Πληθυσμός και Περιφερειακή Ανάπτυξης είναι, κατά τὰς άνακοινώσεις τοῦ κ. Παπαληγούρα, οι τομεῖς ποὺ πρόκειται δι' αντίπροσώπων των νά συμμετάσχουν εἰς τὰς Επιτροπὰς διὰ τὴν μελέτην τοῦ πενταετοῦ προγράμματος καὶ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν συμμετοχήν μας εἰς τὴν Εύρωπαϊκήν Κοινότηταν ζητημάτων. Πρόκειται περὶ συμμετοχῆς, ως ἀνεκοινώθη, τῶν ἔργαζομένων τάξεων. 'Η Ναυτιλία καὶ πάλιν φέρεται ἀ πού σα. 'Απλῶς ἐπισημάνεται τὴν παράλειψιν. 'Εξακολουθούν, ως φαίνεται, νὰ μὴ θεωροῦν οἱ ἐν τῷ Κυβερνήσει ἀφρόδιοι τὸ Εμπορικὸν Ναυτικὸν ως παραγωγικὸν τομέαν καὶ ως μὴ ἔχοντα ἀμέσους ἐπιπτώσεις ἀπὸ τὴν εἰσόδου τῆς Ελλάδος εἰς τὴν Κοινήν Ἀγορὰν. Καὶ ὅμως ή Ναυτιλία τῆς Ελλάδος θὰ εἶναι ή μεγαλύτερα εἰς σύγκονο δῶλων τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος καὶ τὸ ναυτεργατικὸν μας δυναμικὸν τὸ πολυαριθμότερον.

Αὐτὴν τὴν ἀξιοδήλευτον παραγωγικὴν δύναμιν ἀγνοοῦν οἱ καταρτίζοντες τὰς Επιτροπὰς διὰ τὴν μελέτην τῶν σχετικῶν μὲ τὴν εἰσόδοήν μας ζητημάτων.

Μὲ λόγην μας τὸ ἐπισημάνομεν. 'Ο κ. Κ. Παπαδόγυρονας ἀς θελήσῃ τὴν λόγην αὐτὴν τῆς Ναυτιλομένης 'Ελλάδος νὰ μεταφέρῃ σπουδαίαν.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

'Εξ σῶν μέχρι τοῦδε κατέχομεν στοιχείων τὸ σχέδιον τῆς συστάσεως 'Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Εταιρίας δὲν ἔτυχε καλῆς ὑποδοχῆς μεταξὺ οἱ ἐφοπλιστικῶν κύκλων τοῦ έδυτοικού. Αἱ ἐπιφυλάξεις πολλαὶ καὶ ἡ ἀποθυμία δι' αὐτὴν τὴς συζήτησιν τῶν διατάξεων τοῦ σχεδίου χαρακτηριστικὴ τῆς διαφωνίας πρὸς τὸ ἐπιδιωκόμενον σκοπού.

'Αναφέρεται σχετικῶς μία τελευταία ἀπόφασις τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ τῆς ὅποιας δὲν κρίνεται ἀναγκαῖον διὰ τὰ ὑπὸ ἔνην σημαίαν πλοῖαν νὰ ἀνήκουν εἰς ἑταῖρις, συσταθεῖσας βάσει νόμων τῆς χώρας, τὴν σημαίαν τῆς ὅποιας φέρουν. Κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον τὰ φέροντα λ.χ. τὴν Ελληνικὴν σημαίαν πλοῖα δύνανται νὰ ἀνήκουν εἰς ἔνην πρὸς τὴν σημαίαν τῶν ἑταῖρων. Εἶναι τοῦτο λίσταν ἐνι-

σχητικὸν τῶν προβαλλομένων ἐπιφυλάξεων διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς έθνικότητος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταῖρισας ἐνὸς ἐλληνοκτήτου σκάφους.

Τὸ σχέδιον προβλέπει τὴν υπαρξιν διδύλιων καὶ κράτησιν τῶν λογαριασμῶν ἐν 'Ελλάδι. Τούτο, ὑπὸ τὴν κρατούσαν τακτικήν, διὰ τὰ ἐφοπλιστικὲς ιδίας γραφεῖα, τὰ ἐδρεύοντα εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ τὸ Λονδίνον, ὅπως καὶ εἰς τὴν 'Ελβετίαν καὶ τὸ Μόντε Κάρλο, κρίνεται ἀπαράδεκτον. Τὸν ἀπόλυτον, ἐπίσης, ἔλεγχον τῶν ὁμοδίων ἐλληνικῶν ἀρχῶν ἀποκρούνουν πολλοὶ τῶν εἰς τὴν διαμερισμάτων πολίσιοι, διὰ τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισίν των πλοῖα.

Καὶ τέλος, μία ἀκόμη, μεταξὺ τῶν πολλῶν πασαστηρήσεων : 'Η Λιβερίσια ζητεῖ τῶν δῆπος τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τῆς πλοΐας ἀνήκουν εἰς ἑταῖρις, συνιστωμένας βάσει τοῦ λιβερισμοῦ Νόμου. Εἰς τὴν τοιούτην ἀξίωσιν οἱ πλεῖστοι τῶν ἐφοπλιστῶν, τοὺς διατηροῦν, διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους, τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίσιας συνεμφορθήσουν ἥδη. ἐφ' δοσούν συμφέροντα δανεισδοτήσεως καὶ ἄλλα ὑποχορεώντων τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ διατηροῦν εἰσέτι τὸ νηολόγιον τῆς Μορδίσιας.

Δὲν ποιεικάζομεν, πάντως, τὴν ἀπάντησιν ποὺ θὰ δώσουν οἱ ἐφοπλισταί, εἰς τὸ τεθὲν ὑπὸ τὴν κοίσιν τῶν σχέδιον νόμου. 'Εξ σῶν ἀκούμενων καὶ ἐξ σῶν μᾶς γνώπουν διαπιστώνουει τὴν ὑποθυμίαν. Αἱ μέλλουσσαι νὰ ὑποδηλωθοῦν πόλεις συζήτησιν τοποποιούσεις θὰ μᾶς ἐπιτούσιον νὰ ἐπανέλθωμεν. Τὸ ζήτημα εἶναι, πράγματι, σοδαρόν.

ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΦΩΡΤΗΓΩΝ

'Εντὸς τῶν ἡμερῶν (11 Μαρτίου) πόδειται νὰ τεθῆνεις ἁσπασιονήν δ νέος Κανονισμὸς περὶ ἐνδιαιτήσεων πλοιάσουν καὶ πληρώματος τῶν ἐλληνικῶν ἐπιποικῶν πλοίων. 'Ωσιμέναι, διθόταται καὶ δι' ημάς. ἐπιφυλάξεις διατυπώνυται διὰ τὰς διατάξεις περὶ διαπιστώσεων τῶν χωρῶν ἐνδιαιτήσεων τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν ποντοπόδων πλοίων. Συγκεκριμένας, ἀναβέσονται αἱ περιπτώσεις τῶν τύπων SD14 καὶ Φρόντους φορτηγῶν. Τὰ σκάφα αὐτὰ ἐναπηγήθησαν καὶ ναυπηγοῦνται, βάσει παραδοσιακῶν ἀπόφεων τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν καὶ τῶν Ιαπωνικῶν τεχνικῶν προβλέψεων εἰς διατάξεις πούλησης.

φορδὲ τὰς διαστάσεις τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος.

Τὰ νεοαγοραζόμενα, ἐπίσης, ἐκ τῆς ξένης ἔχουν ναυπηγηθῆναι βάσει τῶν αὐτῶν ὀπόφεων, ποὺ κρατοῦν εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης.

Οὐ διὸ δύσκολος, ὅσον καὶ δαπανηρὰ ἡ προσαρμογὴ εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Κανονισμὸν τῶν χώρων ποὺ προσφέρονται διὰ τὸ πλήρωμα. 'Η μεταβολὴ κατὰ ἐμβαδόν, ύψος ἢ πλάτος τῶν διαδρόμων καὶ τῶν χώρων γενικῶς παραμονῆς τοῦ πληρώματος εἰς τὰς ἐν υπερεσίᾳ σκάφη χαρακτηρίζεται ως ἀνυπέρβλητος'. Θά διὸ δέ, παντελῶς πασαλόγον, νὰ δίκιωθῇ ἡ ἀνακατασκευὴ τῶν διαμερισμάτων εἰς τὰ νεοαγοραζόμενα πλοῖα, τὰ ἐδῶ νηολογούμενα.

Καὶ προτείνεται : 'Ο 'Ελληνικὸς Κανονισμὸς νὰ ισχύσῃ διὰ μόνα τὰ ἐν 'Ελλάδι ναυπηγούμενα σκάφη, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει τὸ «νέον» πλοίον κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κανονισμοῦ νὰ νοῆται καὶ ἐκείνο τὸ πλοίον τοῦ ὅποιου τὸ ναυπηγικὸν συμβόλαιον ὑπεράφη πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Κανονισμοῦ.

Θὰ θελήσῃ, πιστεύομεν, ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ μελετήσῃ τὰς προτεινούμενας εἰς συγεινότερον πρὸς αὐτὸν ὑπόμνημα μεταβολὰς εἰς τὸν Κανονισμὸν, διατάσσων τὰς ἀναγκαῖας τροποποιήσεις.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η Δ.Ο.Μ.

Νέαν ἐπίμεσιν κατὰ τῶν σπουδῶν εύκολίας ἁσπασιονής δηλ. Δ.Ο.Μ. Κατόπιν διποφάσεως τῆς Σκανδιναվικῆς 'Ουοσπονδίας 'Εογιατῶν Μεταφορῶν, ἀπὸ τῆς Ιης Μαΐου θὰ ὑπόνευται εἰς «πιπονιστάς» διπαντα τὰ δημόσιας εὐνολίστας πλοῖα, τὰ ποσενγίζοντα τὰς λιμένας τῆς Δανίας, τῆς Νοοθηγίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Φινλανδίας, ἐφ' δοσού τὰ πλοιωματά των δημίεινται βάσει τοῦ μισθολογίου τῆς Δ.Ο.Μ.

Διερωτώμεθα κατὰ πόσον τὸ υέτρον αὐτὸν δημόσιος θοκειηπόνου ποὺ σκαθάρισεν τῆς Σκανδιναվικῆς πλοιοκτησίας — ἡ ἐστω Βοεταννικής ή Γεωμανικής. 'Ως συνήθως δηλ. Δ.Ο.Μ. Κατόπιν διατυπώνυται καὶ δι' ημάς. Τὰς διατάξεις περὶ διαπιστώσεων τῶν χωρῶν ἐνδιαιτήσεων τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν ποντοπόδων πλοίων. Συγκεκριμένας, ἀναβέσονται αἱ περιπτώσεις τῶν τύπων SD14 καὶ Φρόντους φορτηγῶν. Τὰ σκάφα αὐτὰ ἐναπηγήθησαν καὶ ναυπηγοῦνται, βάσει παραδοσιακῶν ἀπόφεων τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν καὶ τῶν Ιαπωνικῶν τεχνικῶν προβλέψεων εἰς διατάξεις πούλησης.

Τὶ δὲ συνέβαινεν διως, δηλ. Δ.Ο.Μ., τῆς σημείωσης τῆς «κάρτων» δὲν θέλουν νὰ ἀναγνωρίσουν, ή Δ.Ο.Μ. καὶ αἱ Σκανδιναվικαὶ δργανώσεις, κηρύξῃ καὶ αὐτὴ μπούκοτάς με τὴν σειράν της, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἐδῶ λιμενεργάτας, κατὰ παντὸς Σκανδιναվικοῦ σκάφους, εἰσπλέοντες εἰς ἐλληνικούς λιμέ-

νας; Θα είναι τούτο ή αλλη σψις τού νομίσματος.

Η ΛΙΒΕΡΙΑ ΑΝΤΕΠΙΤΙΘΕΤΑΙ

Ο πρόεδρος δικηγορικού γραφείου της Νέας Υόρκης, παρέχοντος τάς νομικάς του υπηρεσίας είς την κυβέρνησην της Μονρόβιας, έδήλωσεν ότι η Λιβερία δὲν θὰ παραμείνη άδρανής είς την άποφασην της Δ.Ο.Μ. νά «μπούκοτάρη» τὰ ύπο την λιβεριανή σημαίαν πλοία. Δὲν άνεκοίνωσεν, δύναται, τὰ άντιμετρα, άτινα θὰ ληφθούν, τόσον ύπο τῶν πλοιοκτητῶν σον καὶ ύπο τῆς Λιβεριανῆς κυβερνήσεως.

Πάντως, ώς έδήλωσεν έκπρόσωπος τῆς Δ.Ο.Μ., η προσγεγυηγεία περιπτώσεων «μπούκοτάρη» είς τὰ Σκανδιναϊκά δικαστήρια δέν πρόκειται νά ξῆχε εύνοιακά διά τούς πλοιοκτήτας άποτελέσματα. «Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις σκοπεύουν νά ἐνεργήσουν κατὰ τρόπον ὥστε νά εύρισκωνται πάντοτε ἐντὸς τῶν νομίμων πλαισίων».

«Ως ἔτοι τούτου», συνέχισεν ὁ έκπρόσωπος τῆς Δ.Ο.Μ., «πολλοὶ πλοιοκτήται θὰ ξέναστηκασθοῦν νά ύπογράψουν συμβάσεις μετά τῆς Ομοσπονδίας διά νά ἐπιπραπή ή φόρτωσις η ἐφόρτωσις τῶν πλοίων των. Αλλως, τὰ προσεγγίζοντα εἰς Σκανδιναϊκούς λιμένας πλοία των θὰ πρέπει εἴτε νά μη καλύπτωνται ύπο σημαίας εύκολας η νά ξήσουν συμβληθῆ μὲ τὴν Δ.Ο.Μ.».

ΕΙΣ ΠΡΩΤΗΝ ΦΑΣΙΝ

Έκρεδισεν εἰς τὴν πρώτην φάσιν τὴν ύπόθεσην τοῦ «Καμέλια» η Δ.Ο.Μ. Ως γνωστὸν τὸ ύπο Παναμαϊκὴν σημαίαν τούτῳ δεξαμενόπλοιον εύρεθη εἰς τὸ Μάντσεστερ, ἐνώπιον στάσεως τοῦ ἐκ Πακιστανῶν καὶ Κινέζων πληρώματος του, ἐνισχυμένης ύπο τῶν τοπικῶν συμμετείων φορτεμφόρτων καὶ τοῦ Βρετανοῦ δικτύου προσώπου τῆς Δ.Ο.Μ. Αἵτια τὸ χαμηλὸν μισθολόγιον. Μετὰ άποτυχούσας προσπάθειαν συμβιβασμοῦ η ύπόθεσης ηχθεί εἰς τὴν Δικαιοσύνην.

Οι άναγοντες πλοιοκτήται (Ἐταιρία Γουΐνγκ - «Ον τοῦ Χόγκ - Κόκκινον») ισχυρίζονται ότι τὸ πλήρωμα ήρνιθεί ἐργασίαν κατόπιν συνεννοήσεως, ἢν έσχε μετά τὸ δικτύο προσώπου τῆς Δ.Ο.Μ., ἐνώ οἱ Βρετανοὶ λιμενεργάται παρημπόδισαν τὸν ἀπόπλουν τοῦ σκάφους. Αντιθέτως ὁ συνήγορος τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπικαλεῖται τὴν κοινωνικὴν μορφὴν τῆς

διαφορᾶς καὶ ἀρνεῖται ότι ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Δ.Ο.Μ. διήγειρε εἰς στάσιν τὸ πλήρωμα, περιορισθεὶς εἰς συνδικαλιστικάς συμβουλάς. Τὸ δικαστήριον (δικαστής Τέμπλεμαν) ἀπέριψε τὴν ἀγωγὴν τῶν πλοιοκτητῶν, κρίναντο ότι η ἐνέργεια τοῦ ἀντιπρόσωπου τῆς Δ.Ο.Μ. ύπηρε νόμιμος, μὴ εὔσταθούσης τῆς περὶ ἀνταρσίας τοῦ πληρωμάτος κατηγορίας.

Οι ἀναγοντες ἥσκησαν ἀμέσως ἔφεσιν κατὰ τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως. Καὶ ἀναμένεται όηδη ἡ τελικὴ κρίσις μετά δεδικιολογημένης ἀδημονίας, δεδομένου ότι ἡ πλοιοκτητής τῆς διαφορᾶς (Ἐταιρία Χόγκ - Κόκκινον, σημαία Παναμά, Βρετανοὶ ἐργάται, πληρώματα Παναμά, Ἀγγλικὸν δικαστήριον) ἀποτελεῖ βασικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς δομῆς.

ΔΙΑΤΙ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ;

Δὲν ἐρρυθμίσθη εἰσέτι τὸ ζῆτημα τὸ διόπιον ἀνέκψευ έτη τῆς ἀποφάσεως τοῦ ΕΦΕΤΕΙΟΝ 'Αθηνῶν, καθ' ἦν αἱ καταρτιζόμεναι ἐν 'Ελλάδι ναυλώσεις πλοίων εἰς συνάλλαγμα εἰναι ἄκυροι, παρὸ τὸ γεγονός ότι τὸ ύπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔζητησε τὴν νομοθετικὴν τακτοποίησίν του διά νὰ ἀποφευχθοῦν αἱ προκολούμεναι δυσχέρειαι εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Ηδη ἡ 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ἐπανῆλθεν ἐπὶ τοῦ θέματος δι' ύπουρημάτος της πρὸς τὰ ύπουργεία Συντονισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν εἰς τὸ όπιον τούτους, μεταξὺ ἄλλων, ότι καθ' ἦν στιγμὴν σειρὰ μέτρων ἐλήφθησαν πρὸς προσέλκυσιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν πατρίδα καὶ τὴν δημιουργίαν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς Κέντρου Ναυλώσεων, εἶναι παράλογον νὰ θεωρήται ότι η ναυλωσις, η κυριωτέρα συναλλαγὴ τῆς Ναυτιλίας, εἶναι ἄκυρος διότι κατηρτίσθη ἐν 'Ελλάδι εἰς ξένον νόμισμα καὶ ύπογραψιμέζεται ότι τούτο ισούται πρὸς τὸ νὰ ύποδεικνύωμεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν ότι ἐὰν ἐπιθυμῇ νὰ συνάπτῃ ἐγκύρους ναυλώσεις νὰ προσφεύγῃ εἰς τὸ ἑωτερικόν.

Ομολογούμεν ότι δὲν δυνάμεθα νὰ κατανοήσωμεν τοὺς λόγους, οἵτινες προεκάλεσαν τὴν σημειωθεῖσαν καθυστέρησην εἰς τὴν ύποθεσιν τοῦ ἀνακύψαντος θέματος, καθ' ἦν στιγμὴν μάλιστα τὸ ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ ύπουργείον, ἥτοι τὸ ύπουργείον Ναυτι-

λίας, συνηγόρησεν ἀπὸ μακροῦ διὰ τὴν ἀπαιτούμενην νομοθετικὴν ρύθμισιν. Σημειούται σχετικῶς ότι τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας, δι' ἐγγράφου του πρὸς τὰ ύπουργεία Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Δικαιοσύνης υπεγράψιεν ότι ἡ κατὰ τὸν χρόνον τῆς θεσπίσεως τοῦ A.N. 362) 1945 μικρὰ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία προσέλαβεν ἡδη ἔκτασιν ἀγνωστον εἰς τὴν ιστορίαν της καὶ χωρὶς οὐδὲν νὰ λαμβάνῃ ἀπὸ τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα τὰς χώρας, τροφοδοτεῖ τούτο διὰ ποσῶν ἀχιθμούσεων εἰς ἐκατοντάδας ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Καὶ προσέθετεν ότι τούτο καθίσταται ἐφικτόν, σὺν τοῖς ἄλλοις, καὶ διότι ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία συναλλάσσεται εἰς συνάλλαγμα καὶ ὅταν τὸ πρόττη τούτο εἰς τὸ ἑωτερικὸν δὲν ἔχουν δεσμοίς ἐφαρμογής οἱ ἐλληνικοὶ νόμοι, οἱ πλήσσοντες μὲ ἀκύρότητα τὰς τοιάτις συναλλαγάς. "Οθεν, κατέληγεν, καθίσταται ἀνάγκη νομοθετικῆς ρυθμίσεως τοῦ προκύψαντος σοδαρωτάτου διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας θέματος, διὰ τοῦ ύπουργείου τῶν ναυλώσεων ἐν 'Ελλάδι συναπτομένων συμβάσεων ναυλώσεων ὡς τοιούτων διεθνῶν συναλλαγῆς, δοθέντος, ἄλλωστε, ότι καὶ κατὰ τὰ ἐν τῇ ναυτικῇ πρακτικῇ παγίως ἡδη κρατούντα, οὐδέποτε ἡμεροσημήθη ἐν τῷ πράξει τὸ κύρος τῶν συμβάσεων τούτων.

ΝΑ ΕΠΕΜΒΗ Ο Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ

'Επικαλούμεθα τὴν ἀμεσον ἐπέμβασιν τοῦ ύπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγυνον διὰ νὰ σταματήσῃ, ἐπὶ τέλους, ἡ ἑξεντελιστικὴ μεταχείρισις τῆς όποιας τυγχάνουν οἱ ναυτικοὶ μας, κατὰ τὴν εἰσοδον των εἰς τὴν χώραν, ἀπὸ τὰ τελωνειακὰ ὅργανα, η ὅποια, ἐκτὸς τοῦ ψυχικοῦ τραυματισμοῦ ποὺ προκαλεῖ εἰς τοὺς ναυτιλομένους, ἐνδέχεται νὰ ξῆχε καὶ ἐπιδράσεις εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ὡς καταδεικνύεται ἐκ τῶν κατωτέρω.

Ναυτικός, ἐκ τῶν ἀρίστων στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ μὲ εύρυτεράς σπουδάς, πέραν τῶν ναυτιλιακῶν, μᾶς ἀφήγηθε τὰ ἔξι, τὰ ὅποια μεταφέρομεν ἐπὶ λέξει μὲ τὴν ἐλπίδα ότι θὰ ἀποτοθήσωμεν κινδύνους: «Ἐπέστρεφα, μᾶς εἶπεν ὁ συνομιλητὴς μας, μετὰ τὴν ἐργασίαν ἐνὸς καὶ ημίσεος ἔτους, εἰς τὴν πατρίδα. Κατά τὴν ἀφίξιν μου εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τοῦ 'Ελληνικοῦ, οἱ συνεπιβάται μου εἰς τὸ δεροπλάνον, μεταξὺ τῶν όποιων περιελαμβάνοντο ἀρκετοῖς 'Ελληνες τουρίσται, ἐπέρασαν τὸν τελωνειακὸν ἔλεγχον ἀνεῦ ἑτέρως ὀχλήσεως, πέραν τῆς ἐπιδίξεως τοῦ διαστητηρίου. 'Εγώ, μολις ἐπεδειξα τὸ ναυτικὸν μου φυλλάδιον, παρεκλήθη, ὁμολογῶ μὲ εύγένειαν, νὰ ἀνοίξω τὰς ἀποσκευάς μου καὶ τότε ἥχιστεν ἐξουνιχιστικὸς ἔλεγχος, γεγονός τὸ ὅποιον προσέλκυσε τὴν προσοχήν πολλῶν συνεπιβατῶν μου, οἱ όποιοι ἥχισταν νὰ μὲ κυττούν, ἥ μαλλον, τὸ ὅρθον εἶναι, νὰ μὲ περιεργάζωται, μὲ τοιούτων τρόπου, ὃστε, ὁμολογῶ, ἥχιστεν νὰ νοιώθω ἀσχηματικός. Τελικῶς ὁ ἔλεγχος ἐπερατώθη χωρὶς δεσμοίς να εύρεθη εἰς τὰς ἀποσκευάς μου τίποτε ἐξ ἐκείνων τὰ δόπια θὰ ἐπέβαλον παρόμοιον ἔλεγχον, ἐπαναλαμβάνων, μόνον εἰς ἐμένα ἐξ ὅλων τῶν ἐπιβοτῶν τῆς πτήσεως, οἱ δόπιοι καὶ κατὰ τὴν ἔξοδον ἐκ τῆς αἰθουσῆς ἔλεγχου καὶ κατὰ τὸν χρόνον ἀναμονῆς ποδὸς ἐπιβιβαστιν εἰς ταξιδιούς τούτους, οὐτε καὶ τὰ τελωνειακὰ ὅργανα, τὰ ὅποια ἀσφαλῶς ἐκτελοῦν διαταγάς διότι, σπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς όποιας εἰναι δυνατῶν νὰ ἔκειμον δι'. Ἐνδεικνύεται, οὐτε καὶ τὰ τελωνειακὰ ὅργανα, τὰς όποιας σκέψεις τὰς ὅποιας εἰναι δυνατῶν νὰ ἔκειμον δι'. Δὲν εὐθύνονται αὐτοί, οὐτε καὶ τὰ τελωνειακὰ ὅργανα, τὰς όποιας σκέψεις τὰς ὅποιας εἰναι δυνατῶν νὰ ἔκειμον δι'. Αντιθέτως, ναυτικοὶ ταξιδεύοντες διὰ τοῦ διαστητηρίου των, εἰς τὰς περισσότερας τῶν

The Hellenic Mutual War Risks Association

Όργανισμός ίδρυθείς τὸ 1960 ύπο σημαινόντων Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ελληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου.

Ασφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 έκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA.

Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

περιπτώσεων ἀποφεύγουν τὸν ἔξονυχιστικὸν
ἔλεγχον, διότι τὰ τελωνειακὰ ὄργανα δὲν
ἀντιλαμβάνονται ὅτι πρόκειται περὶ ναιτιλ-
λομένων.

«Δέν σας κρύβω» κατέληξεν ό συνομιλητής μας,» ότι είς τάς σχετικάς συζητήσεις τών ναυτικών μας αναφέρεται συνήθως ότι τὸ Κράτος μᾶς ἐνθυμεῖται μόνον ὅταν πρόπρειται να εἰσπράξῃ τὸ πολύτιμον συνάλλαγμά μας, τὸ ὅποιον ἀποκτᾷ χωρὶς τὴν περιφρικῶν δαπάνην καὶ ότι συχνὰ διατυπώνονται σκέψεις οὐχὶ τιμητικαὶ διὰ τὸ Κράτος καὶ θέτουσαι ἐν κινδύνῳ τὴν καταβαλλομένην ἀπὸ ἑῶν προσπάθειαν διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν οἰκονομιῶν τῶν ναυτιλλομένων εἰς τὴν πατρίδα.

Θέλουμε νά έπληξουμεν δι τον κατανοηθούν οι δημιουργόμενοι γενικώτεροι κίνδυνοι ει της άχαρακτηρίστου μεταχειρίσεων τῶν ναυτικῶν κατά την ἐπιστροφήν των εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ δι τον ἑδόνοθυν οι ἀνάλογοι δισταγαί πρὸς τὰ τελωνειακά ὄργανα, ώστε νά μεταχειρίζωνται ἐφεξῆς τους ναυτιλλομένους μας ὡς ὅλους τους ἄλλους Ἑλληνας πολίτας. Διοτι, ἐτελευταίαν ἀναλύσει, είναι ἀπαραδέκτον νά μεταχειρίζωμεθα ὡς κοινούς λαθρεμπόρους ἔκεινους οι οποίοι εισφέρουν τόσα εις τὴν Ἐθνικὴν οἰκονομίαν.

Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

Κινδύνους διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοίας περικλείει ἡ ἀπόφασις τοῦ Ο.Τ.Ε. διὰ τὴν κατάργησιν τῶν τριών ἐκ τῶν ὑφισταμένων ὀκτὼ παρακτίων σταθμῶν (Θεσσαλονίκης, Χίου καὶ Πατρών). Ήδη ὁ Ο.Τ.Ε. προέβη εἰς τὴν κατάργησιν τοῦ παρακτίου τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ πληροφορία δὲ ὅτι ἐπίκειται καὶ ἡ κατάργησις τοῦ παρακτίου τῆς Χίου ἔχει προκαλέσει ζωράς ἀνησυχίας εἰς τοὺς ναυτιλλομένους. Πλοιάρχος ἐλληνικοῦ πλοίου τονίζει σχετικῶς ὅτι ἡ κατάργηση παρακτίων σταθμῶν θά ἔχῃ λίαν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν εἰς μικρὰ πλοία ἔργος ζομένων ναυτικῶν καὶ γενικώτερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοίας καὶ τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλασσῇ. Ειδικώτερον, ὁ ἐν λόγῳ πλοιάρχος τονίζει:

Πρότον, θὰ ἐπέλθη συμφόρησις ραδιοσυν-
διαλέξεων εἰς τοὺς ἑναπομένοντας παρακτί-
ους, μὲ ἀποτέλεσμα τοῦ προκαλῆται μεγάλη
σειρά ἀναιμονῆς, θὰ χάνεται ἡ ἐπαφὴ μὲ τὸν
παράκτιον ὥλγῳ ἀλλαγὴς θέσεως ἡ μεταβο-
λῆς τῶν ἀτμοσφαιρικῶν συνθήκων καὶ ἐν τέ-
λει δὲν θὰ δυνάμεθα νὰ ἔλθωμεν εἰς ἐπαφὴν
μὲ τὸ γραφεῖον διὰ τὰ λῆψιν δόγγιων ἐπὶ
σοδαρών θεμάτων καὶ προβλήματων τοῦ πλοίου,
μὲ ἀμειστούς συνέπειαν νὰ δισκινεύωνται τὰ
συμφέροντα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Δεύτερον, δέν θά έξυπηρετήσαις ή ασφάλεια τῆς ναυσιπλοίας, διότι ἡ ἀπόστασις Ρόδου - Λήμνου είναι μεγάλη καὶ οἱ μικρᾶς ἐμβελείας σταθμοὶ τοῦ πλοίου δὲν θὰ ἀκούωνται ἀπό τοὺς παρακτίους Λήμνου καὶ Ρόδου εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Εἰς τοῦτο θὰ ἐπιδρᾷ καὶ ἡ ἀτμοσφαιρικὴ κατάστασις καὶ ἡ ἡδεῖς τοῦ πλοίου, ως ἀποδεικνύεται ἐκ πλειστῶν προσφάτων περιστατικῶν (λ.χ. σκάφος ὑρισκούμενον Δυτικά τῆς Τενέδου δὲν ἥδυστο νά ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν παράκτιον ἢ Λήμνου. Τὸ αὐτὸ σκάφος, εὑρισκόμενον ἵ την θάλασσαν τοῦ Μαρμαρᾶ, δὲν ἥδυνήθη ἡ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν ἀνωτέρω παράκτιον, ἐνώ παλαιότερα, ἀπό την Ιδίαν θέσιν ἱκε πραγματοποιηθῇ ἴκανοποιητικὴ ἐπαφὴ ἐπόπεια τὸν σταθμὸν Θεσσαλονίκης. 'Ἐπισής τὴν διάν ήμέραν ἡκούετο εύκρινῶς ὁ παράκτιος σκάφος, μετά τοῦ ὅποιου είργασθη τὸ ἐν λόγῳ λόγου').

Ἐξ αὐτοῦ, ἐπὶ τοῦ ιδίου θέματος καὶ Ι-
ών ἐπὶ τῆς ἀνάγκης διατηρήσεως τοῦ πα-
σακτίου σταθμού Χίου παραπτηροῦνται τὰ ἔ-
ντις: Λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς μικρᾶς Ι-
χύος τῶν πομπῶν τῶν μικρῶν πλοίων (50—
0 Watt) δὲν θὰ υφίσταται δυνατότης ἐπι-
σιωνίας ὅταν θὰ εύρισκονται π.χ. εἰς τὸ
εντοιχικὸν Αίγαιον διάριτη θάλασσαν μετὰ τῶν

σταθμὸν τῆς Λήμου, ἀλλὰ δὲν θὰ ἀκούωνται παρ' αὐτοῦ. Ἀντιθέτως, ἡ Χίος, λόγω θέσεως, δεσπόζει τῆς περιοχῆς καὶ ὁ σταθμὸς της καλύπτει τάς περιοχάς τάς ὅποιας δεν καλύπτουν οἱ ὑπόλοιποι παράστιοι, οὐδὲ τῆς Λήμουν ἔξαιρουμένου, ὁ ὅποιος παρὰ τὴν μεγάλην του ισχὺν ἔχει κακήν ἀκουστικότητα. Ἰδιαιτέρως τάς ἐσπερινάς καὶ μεταμεσονυκτίους ὥρας. Ἀλλώστε, στόχος τοῦ σταθμοῦ Λήμουν ἦτο νὰ καλύψῃ τὸν Ἐλλήποντον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν παρὰ ταῦτα, δῆμως, διὰ διαφόρους λόγους δὲν ἀκούεται οὔτε ἀπὸ τάς ἐν λόγῳ περιοχάς, τούτῳ δὲ ἔχει ἐπισημανθῆ ἥδη καὶ δι' ἀναφορῶν.

'Εκ τῶν ἀνωτέρω, προστίθεται, προκύπτει ὅτι ἀντί τῆς καταργήσεως ἐπιβάλλεται ὁ ἔκ-
συγχρονισμός καὶ ἡ ἐνίσχυσις τοῦ παρακτίου
τοῦ Χίου διὰ μεγάλης ικανός πομπών τηλε-
φωνίας καὶ τηλεγραφίας διὰ νότια καλύπτεται
δι' αὐτοῦ τὸ Αίγανον, τὸ όποιον εἶναι κατά-
σπαρτον ἀπό νήσους (Κυκλαδίς, Δωδεκάνη-
ση καὶ Σποράδες) αἱ ψηφίαι, παρεμβαλλό-
μεναι μεταξὺ τῶν ἄλλων παρακτίων, παρεμ-
ποδίζουν τὴν εὐχερή ἐπικοινωνίαν τῶν πλοίων.

Θέτομεν τὰ ἀνωτέρω ὑπ' ὅψιν τῆς Διοι-

κησεως του Ο.Τ.Ε. με την έπιπλα διτι θα εισκουσοθουν αι έκτη Ναυτιλίας προερχομεναι απόψεις, αφ' ένος δια να διατηρηθή ύψηλόν επίπεδον τηλεπικοινωνιακής έξυπηρητήσεως των πλοίων και αφ' έτερου διά να διαφυλαχθή ή ασφαλεία της ναυσιπλοΐας και της άνθρωπινής ζωής ένθαλπη. "Αλλωστε, σημειεύομεται διτι παρά την υπαρξιν του σταθμού της Λήμου δέν έμειωθή υπόδολας ή κίνησης του σταθμού της Χίου εις ραδιοσυνδιαλέξεις.

Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ζηλεύομεν μέχρι σήμερον τάς ναυτεργατικάς στατιστικάς άνακοινώσεις τῶν ἀρμοδιών ὑπηρεσῶν τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Διότι οἱ ἀριθμοὶ μὲ τοὺς ὅπουσί τους ἀπεικονίζουν τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικόν των, δὲν τίνονται ἀπλῶς ἐστραγγυλευμένοι εἰς χιλιάδας, ἀλλ' ἔξικνονται ἀκόμη καὶ μέχρι μοάδων. Καὶ διαβάζομεν ἐπὶ παραδείγματι τοι ὃν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικοὶ τῆς μιᾶς χώρας ἀνέρχονται εἰς 82.126 καὶ τῆς ἄλλης εἰς 36.491 ἡ ἀκόμη ὅτι αἱ κεναὶ θέσεις ἀτασχολήσεως ἐμειώθησαν εἰς 1.514!

Είς ήμας οι τοιουτοί ὄριθμοι είναι σχέ-
ὸν ἀκατανόητοι. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἴ-
ρουμεν μὲν ἰκανοποίησιν τὰς ἐγκυλίους τοῦ
Ὕπουρογείου καὶ τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς
Ἐργασίας περὶ τῆς στατιστικῆς παρακο-
ύησθεως ἀπόλυτομένων καὶ ναυτολο-
ομένων. "Ισως δυνηθῶμεν καὶ ήμεις κά-
στο νῦ γνωρίσωμεν πόσοι είναι οἱ "Ἐλλη-
νες ναυτικοί. "Οχι μὲ τὰ "πεπρίπου" τὰ "κα-
πά προσέγγισιν" καὶ "κατ' ἑκτίμησιν", ἀλ-
λα μὲ μίαν ἀκρίβειαν ἰκανὴν ν' ἀποτελέσῃ
ἡ ἀσφαλή βάσιν τῶν παντούν υπόλογι-
μῶν οἱ ὅποιοι θὰ στηριχθοῦν ἐπ' αὐτῶν.
Ἐργασία, κατανομή, ἐκπαίδευσις, ἀνεργία,
δινωνικὴ ἀσφάλισις, ἀνάπτυξις στόλου καὶ
λειστὰ ἄλλα ναυτιλιακά προβλήματα ἔ-
χουν ὡς ἀφετηρίαν τὸν ὄριθμὸν τῶν ναυτι-
κῶν. Καὶ δὲν πρέπει θεοβανάς νὰ λησμονῆ-
ται ὅτι είναι ἀκούιδῶς ἡ συνιδροῦ τοῦ "Ἐλ-

ληνος ναυτικου, ή όποια και την άναδημιουργίαν της Ναυτιλίας μας έπετρεψε και την περατέρω άνάπτυξιν της.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Καὶ ἐφ' ὅσον ὁμιλῶμεν περὶ στατιστικῆς, σημειούμενον εὐχαρίστως ὅτι καθ' ἄπληροφοροῦμεθαὶ αἱ ἀρμόδιαι ὑπέρτεραις τοῦ Y. E.N. αἱ ὥποιαι ἔχουσι ὑπὲπολισθή μηχανογραφικῶς, εἰναὶ εἰς θέσιν νὰ ἔξαρκι μηδόνουν συνεχῶς τὰ στοιχεῖα τῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας των στελεχών τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Μὲ ἄλλους λόγους εἰναὶ εἰς θέσιν νὰ μάς διδουν, ὅποτε ζητηθῇ, τὸ σύνολον τῶν ἐνέργειας ἀξιωματικῶν κατὰ διαθέμούς, κατὰ κλάδους, κατὰ ἡλικίαν κλπ.

"Οπως ὑπεστηρίξαμεν ἀνέκαθεν η τοιάυτη παρακολουθήσις είναι δυνατή ἐπὶ τῇ βάσει τοιχείων προσγεγόης τῶν στελέχων. Ής πρὸς τοὺς ἀποφοίτους τῶν σχολῶν ἐπὶ παραδέιγματι, ἐφ' ὅσον ἔχομεν δεδομένην τὴν ἐτησίαν ἀπόδοσιν μὲν ἀφιθούντος καὶ ὄνοματα, δυνάμεθα, παρακολουθοῦντες τὴν μέρι τοῦ διπλώματος Α' τάξεως ἑξελιξιν, να γνωρίζωμεν ἐπακριβῶς πόσοι εἴκατάν ἔφθασαν μέχρι τοῦ τρίτου ή τοῦ πρώτου διπλώματος. Καὶ θὰ γνωρίζωμεν ἐπίστης πόσοι εἴκατάν διέρρευσαν κατὰ τὰ ἐν τῷ μεταξὺ διστάματα, ἐγκαταστάψαντες τὸ ἐπαγγέλμα. Υπὸ τὸν φυσικὰ ὅτι θὰ ἀφήνωμεν τὰ λογικῶς εὐρέας χρονικά περιθύρια μεταξὺ τῶν δισφόρων θαυμίδων.

"Ολα αύτά είχον προγραμματισθή, είχον σχεδιασθή καὶ έτέλουν υπὸ ἀνάθεσιν εἰς εἰδικὸν ὄργανον· Ἐφ' ὅσον ἡδη ὁ μηχανογραφικός ἔξοπλισμὸς τῶν ὑπηρεσίων ἐπιτρέπει τὴν τοιαύτην στατιστικὴν ἐπεξεργασίαν, ἀποροῦμεν διατὶ οὐδεὶς ἐνδιαφέρεται νὲ πρωθηθῇ ἡ ὑπόθεσις. Δεὸν ἐνδιαφέρει τούλαχιστον τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ἡ στατιστικὴ τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ μας;

ΟΙ ΕΓΧΡΩΜΟΙ

Κάποια στατιστική προσπάθεια έχηγγελθή ότι θα καταβληθῇ ἀπό τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας διά τὴν διακρίβωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλλοδαπῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν Ἀλληλοκτήτων πλοίων. Παρήλθεν ἔκτοτε χρόνος Ἰκανός, πιστεύομεν. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς πειραιώντος αὐτῆς, ἂν πράγματι Ἐλαβε χώρων, εἴη ἐγγώσθη.

Καὶ οὕτω, θὰ ἡτο λίαν χρῆσιμον νὰ πληρωφορηθῶμεν, ἐπὶ τέλους, πόσοι οἱ ἔγχρωτοι, οἱ συνεχίζοντες νὰ προσφέρουν τὰς ἀμειβόδους ὑπηρεσίας των εἰς τὰ ποντοπόρα λόιδοις, ἐνῷ ή κρίσις ἔξευρεστων ίδικῶν μας πληρωμάτων παρῆλθεν καὶ η ἀνεργία ἐπιτυπωιανεταῖ.

— Ισως και δια των καταστάσεων — των ποβαλλομένων εις το N.A.T. — κάποιον υπερέασμα θα ήδυνάμεθα να συναγάγωμεν.

Δέν χρείαζεται νὰ τονισωμεν την διττην ημισαν της Οικονομιας μας απο την απαχολησιν των έγχρωμων, οταν οι ιδιοκι μας αυτικοι συνωθουνται προ των έφοπλιστικων ασφειων αναγκηστηκε έχωντεσ. Στερεο-



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"
R. I. P. A. E. H. S.

ται ή Οικονομία μας μέρους του ναυτεργατικού συναλλάγματος, διαφέρει δ' έν ταυτώ είς τό έξωτερικόν τό συνάλλαγμα με τό όποιον έχοφθούνται οι μισθοί των έγχρωμων.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

'Υψηλὸν τὸ ἐπίπεδον τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας. Η διαπίστωσίς της, χωρίς, δεσμώτως, στατιστικούς δριθμούς, είναι εύχερής. Μία ἐπισκόπησις τῆς περὶ τὴν Ἀκτὴν Μιαούλη τοῦ Πειραιῶς καὶ τάς παρόδους τῆς κινήσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τάς πυκνὰς θυροκόλλησίς τῶν ναυτικῶν μεγάρων (ζητοῦνται κλπ.), είναι ἀρκετή διὰ νὰ μᾶς παράσχῃ τὴν εἰκόνα τῆς ὑπερμέτρου προσφορᾶς ἔργασίας. Τὰ ναυτεργατικά, ἐπίσης, σωματεῖα, ἀντέρων καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, παρέχουν σχετικάς πληροφορίας. Η ἀνεργία, λόγῳ καὶ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων, είναι καταφανής. Ἐλπίζεται νὰ περιορισθῇ πως μὲ τὴν ἔσιρινήν ἔχόρησην τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν.

Θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ὑποδείξωμεν διὰ μέσου τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας συγκέντρωσιν τῶν σχετικῶν στοιχείων. Τούτο καὶ ὅλοτε συνεστήσαμεν, χωρὶς ἀνταπόκρισί τινα ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδίων. Κρίνεται, ἵσως, ἀδύνατος η στατιστική αὐτῆς προσπάθεια.

Δὲν ἀπομένει παρὰ νὰ ζητήσωμεν ἀπὸ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα τάς περὶ ἀνεργίας πληροφορίας τῶν. Θὰ διστιθῶμεν, δῆμως, ἐπ' αὐτῶν διὰ νὰ προβῶμεν εἰς τὰ προσφορώτερα μέτρα; Καθ' ἡμᾶς, τὸ γε νῦν ἔχον, δὲν είναι ἄλλα παρὰ ἡ μὴ ναυτολόγησης τῶν ἔγχρωμων. Πολλοὶ ἀκόμη είναι οἱ ναυτολόγημενοι ἀλλαδαποί, ἐνώ οἱ ιδιοί μας ναυτικοί ἀναζητοῦν τὸν ἐπιούσιον.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ἀκυρώσεις παραγγελιῶν καὶ μπάλκ κάρριερ πφμολογούνται. Είναι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προβλεπομένης κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη πληθωρικῆς προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ εἰς σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ τύπου.

Οι ναυτηροί πιεζόμενοι νὰ κρατήσουν ἐνέργειά τὸ προσωπικὸν καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν προσφέρουν δελεαστικάς τιμάς, συνοδευομένας ἀπὸ μελέτας περὶ ἀνεπαρκείας τοῦ ὑπάρχοντος τοννᾶς διὰ τὰ μπάλκ κάρριερ καὶ τῆς εὐκατερίας τώρα νὰ παραγγείλουν.

Ἄληθὲς είναι ὅτι, πρῶτοι οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ μετ' αὐτούς οἱ Νορβηγοὶ προέβησαν, τελευταίως, εἰς ὁδόροις παραγγελίας μπάλκ κάρριερ. Οι πρῶτοι πιεζόνται ἀπὸ τὸ ὄρμευτον τῆς τολμηρᾶς πρὸς τὴν θάλασσαν ἐμπιστοσύνης τῶν, οἱ δεύτεροι καὶ ἀπὸ λόγους φορολογικῆς ἀπαλλα-

γῆς, διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων.

Κανεὶς, πάντως, οὐδὲ ὁ ὁξιδερκέστερος παραπηρήτης τῶν ἔξειδεων τῆς παγκοσμίου Οικονομίας, δὲν είναι δικτύον νὰ προδιαγράψῃ ποιά θὰ είναι ἡ αὔριον αὐτῆς καὶ πότε ἡ ἀνάκαμψις θὰ ἀρχίσῃ θετικάς νὸν ἐμφανίη τὰς ἐνδείξεις. Τὸ ἀναμφισθήτητον γεγονός είναι η σφριγγὴ τοῦ "Ἐλληνος δραστηριότητος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἐν ταυτῷ δὲ καὶ ἡ ὑπαρξία ἐπαρκῶν, ὡς φαίνεται, ἀποθεματικῶν κεφαλάριών, ὥστε νὰ δικαιολογήται η πρὸς τὰ ναυτηρεία στροφή.

Ἡ τύχη, σπως ἀπέδειξε τὸ παρελθόν, ηγενόησεν, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει, σούους ἐπίστευσαν εἰς τὴν θάλασσαν. Εύχομεθα καὶ τώρα νὰ τοὺς φέρῃ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗΣ

'Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐπρόκειτο νὰ κατατεθῇ εἰς τὴν Βουλὴν τῆς Νοτίου Αφρικῆς τὸ νομοσχέδιον περὶ «Κόνφερανς» καὶ Ναυλογίου τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Καθ' ὃ ἐκείθεν μᾶς πληροφορούν, ἀφορμὴν εἰς τὴν ληψιν τοῦ νομοθετικοῦ μέτρου διὰ τὴν κατοχύρωσιν τοῦ ναυλογίου τῶν «Κόνφερανς» ἔδωσεν οἱ ἀδέμιτος ἀνταγωνισμός, τὸν ὅποιον ἀσκοῦν καὶ εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν τὰ ρωσικὰ καὶ πολωνικὰ σκάφη.

Οι κρατικοὶ ἀρμόδιοι ισχυρίζονται ὅτι δὲν ἀποβλέπουν εἰς τὰ «Ἑκτός Κόνφερανς» πλοιαὶ γραμμῆς τῆς «Ἐλληνικῆς». Σκοπὸς τού είναι ἡ προστασία τῶν δυτικῶν ἐταιριῶν γραμμῆς, αἵτινες ὀπειλοῦνται ἀπὸ τὴν τόσον συχνὴν παρουσίαν εἰς τοὺς νοτιο-ἀφρικανικούς λιμένας τῶν πλοιῶν τῆς «Κομεκόν». Δὲν πάει, πάντως, νὰ θίγῃ τὸ κυβερνητικὸν μέτρον καὶ τὰ συμφέροντα τῶν ἔκτος «Κόνφερανς» πλοίων γραμμῆς, μεταξὺ ὅποιών συγκαταλέγονται καὶ τὰ ἑλληνικά.

Τὴν ἔξαιρετικὴν διὰ τὴν ἐλληνικὴν Οικονομίαν σημασίαν τῆς πρὸς τὴν Νότιον Αφρικήν γραμμῆς τῆς «Ἐλληνικῆς» μᾶς ἐδόθη ἡ εὐκαιρίστος ἐπανειλημμένων νὰ ἔχάρωμεν. Καὶ τοῦτο δικαιολογεῖ κάθε διάδημα ἡ καὶ διαμαρτυρία διὰ τὸν ἀποκλεισμὸν πρὸς τὸν ὅποιον ὑποχρεούται η «Ἐλληνικὴ» νὰ φθίσῃ, ἀν νόμῳ προστατευθοῦν τὰ συμφέροντα τῶν πλοιών, ποὺ ἀνήκουν εἰς τὴν μονοπωλιακὴν «Κόνφερανς».

Ἡ «Ἐλληνικὴ» Κυβέρνησις ὁρθῶς, κατανοοῦσα τὰ γενικῶτερα συμφέροντα τῆς Οικονομίας μας, προέβη εἰς τὰ κατάλληλα διαδῆματα παρὰ τὴν Κυβερνήσει τῆς Νοτίου Αφρικῆς. "Ισως νὰ ἐπρεπε καὶ τὰ «Ἐμπορικὰ Ἐπιμελητηρία» Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς νὰ ὑποδείξουν τὰς ζητίας ποὺ ύφιστανται αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Νοτίου Αφρικῆς καὶ τὰ ἀμοιβαίς συμφέροντα ἀπὸ τὴν ἀνταρξίαν μιᾶς ἀπ' εὐθείας.

ἔθνικῆς τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν.

Ζήτημα ὑποστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας είναι η ἀδραίωσις πυκνού δικτύου ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν — παραδειγματικά πρὸς τὸ Ισραήλ. Καὶ ἐνῷ δλίγοι είναι αἱ ἐκτελούμεναι, η κατὰ τῆς ἐλληνικῆς μοναδικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Ν. Αφρικήν ἐπίθεσης ἀποτελεῖ ὀπισθοχώρησιν μιᾶς προσπαθείας, τῆς ὅποιας μόνον τὴν ἀδραίωσιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν ἔδει νὰ περιμένωμεν.

ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ»

Απὸ μίαν ἀνακοίνωσιν τοῦ ἑδῶ ὑποδειγματικοῦ κέντρου ἐπισκευῶν τῆς «Ναυσὶ» ἀκροβιώδης πληροφορούμεθα πόσον ἡ ἐπισκευαστική διομηχανία ἔχει προοδεύση, διαθέτουσα τὰ πλέον προηγμένα τεχνολογικά μέσα διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὴν διενέγγειαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. Καὶ ἡ ἀποκάλυψις αὐτὴ μᾶς φέρει ἐγγύτερον πρὸς τὴν διαπίστωσιν πόσον καθυστερημένη είναι η ἑδῶ διομηχανία ἐπισκευῶν ἔναντι τῶν δοσῶν τελούν ηδη ἐν ἐφαρμογῇ εἰς τὰ ξένα μεγάλα ναυπηγικά καὶ ἐπισκευαστικά κέντρα.

Ηδη ἡ «Ναυσὶ» διασπώσα τὸ φράγμα τῆς καθυστερήσεως, ἔξαιτείται ἀπὸ τὸν Ο. Λ.Π. ἐπαρκή χῶρον διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ τεχνικοῦ τῆς ἐξοπλισμοῦ μὲ τὰς νεωτέρας τεχνολογικάς ἐφαρμογάς. Τὰς ἀπαριθμούμεν ἐν πάσῃ συντομίᾳ μεταξὺ ἄλλων είναι καὶ αἱ ἔξης: Σύστασις εἰδικοῦ τυμήστος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὑπὸ τῆς «Ναυσὶ» μεθόδου ἀνασυντήσεως μεγάλων μερῶν μηχανῶν. Δημιουργία εἰδικοῦ τυμήστος διαγνώσεως βλαδῶν καὶ ἐπισκευῆς ἡλεκτρικῶν κινητήρων. "Ιδρυσις εἰδικοῦ τυμήστος μεθόδου. Πλάσμα διὰ τὴν ἐπίτευξιν λιαν ύψηλῶν τεχνικῶν χαρακτηριστικῶν καὶ τὴν παράτασιν ζωῆς εἰς τὰ καταπονούμενα μέρη μηχανῶν καὶ τέλος η δημιουργία ἡλεκτρικοῦ διαγνωστικοῦ κέντρου βλαδῶν μηχανῶν.

Παραδειγμένα καὶ ἐν ἐφαρμογῇ είναι τὰ ἀνωτέρω συστήματα εἰς τὰ ξένα μεγάλα ἐπισκευαστικά κέντρα. Πρόκειται, χάρις εἰς τὴν «Ναυσὶ» καὶ ἑδῶ νὰ τὰ ὕδωμαν λειτουργούντων, ἐφ' οσον δεσμώτως, ὁ Ο.Λ.Π. θελήση νὰ παραχωρήσῃ χῶρον ἐπαρκῆ παρὰ τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς «Ναυσὶ» διὰ τὴν σύστασιν τῶν προηγμένων αὐτῶν συστημάτων τῆς τεχνολογίας.

Ἡ «Ναυσὶ» ὑπέδαλεν, ὑπὸ δρους λίαν συμφέροντας καὶ τὸν Ο.Λ.Π., τὴν σχετικὴν αἴτησιν τῆς. Ο "Οργανισμός Λιμένος, ἐνδιαφρόμενος ἀμεσώτατα διὰ τὴν προσγεγόντην τόσα ἀποδιδούσης ἐπισκευαστικῆς δόσεως, θὰ θελήσῃ, πιστεύομεν, νὰ ἀποδεχθῇ τὸ αἴτημα. Πρόσγει θετικῶς τὴν Οικονομίαν μας.

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

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLOROTOS - MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818, 831-8703

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερά ή Ναυλαγορά είς τὰ γνωστὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα. Αντέστησαν οἱ ἑφόπλισται εἰς τὰς προσπαθείας τῶν φορτωτῶν νὰ ὑποβιθάσουν ἔτι χαμηλότερον τοὺς ναύλους. Τὸ ἐπέτυχον, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ὑποχρεώσουν τοὺς φορτωτὰς νὰ πληρώσουν ναύλους ἄν μὴ τὶ ἄλλο ὀλιγότερον ἐπιζημίας.

Τὸ προσφερόμενον τοννάς ὑπέρμετρον, ἐνῷ καὶ αἱ διαταγαὶ εἰς τὸν νευραλγικὸν τομέα τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου ἥσκαν κατὰ τὸ διαρρεύσαν 10ήμερον ὀλίγαι.

Φαίνεται, πάντως, ὅτι ἐφθάσαμεν εἰς τὸ τέρμα τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων Β. Ἀμερικῆς. Κάποιαν ἐλαφράν ἔστοις θελτιώσιν πρέπει νὰ περιμένωμεν. Αἱ ἐνδείξεις διὰ τὴν ἀνάκαμψιν πληθύνονται.

Καὶ ἄλλας ποσότητας σιτηρῶν πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ ἡ Ρωσία ἀπὸ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας, κατὰ τὰς ἐξ Οὐάσιγκτων πληροφορίας. "Ἡ συμφωνία προβλέπει τὴν κατ' ἔτος ἀγοράν 5 ἑκατ. τόν. Ἀμερικανικοῦ σίτου ἀπὸ τὴν Μόσχαν. Σημαντικὴν προβλέπει ὁ ἀρμόδιος Ἀμερικανὸς ὑπουργὸς ζήτησιν ζωτροφῶν. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ Ρωσία προέβη εἰς τὴν ἀγοράν 300—400 χιλ. τόν. ἀραβοσίτου ἀπὸ τὴν Ν. Ἀφρικήν.

Τὰ Ἀμερικανικά φορτία ζωτροφῶν προβλέπονται περισσότερα, λόγῳ περιορισμοῦ τῆς Ἀργεντινῆς ἐσοδείας καὶ τῆς Γαλλικῆς τοιαύτης.

Εἰς τὴν παλίντροπον διομηχαίαν χάλυβος ἡ ὑφεσις θεωρεῖται ὅτι πραγματικῶς

παρῆλθεν. "Ἡ ζήτησις ἀνέλαβε καὶ πάλιν τὴν ἀνιούσαν. "Ἡ ἀνάκαμψις ἴσχυρά προβλέπεται διὰ τὰ μέσα τοῦ 1976 καὶ τὸ 1977. Αὔται είναι αἱ προβλέψεις τοῦ εἰς τὰς Βρυξέλλας ἐδρεύσαντος Ἰνστιτούτου χάλυβος. Τὸ Ρούμι συμφωνεῖ.

Αὕτησι τῆς ζήτησεως διὰ τὰς ἀγορὰς τῆς Δύσεως, προβλέπει τὸ Ἰνστιτούτον, κατὰ 10% ἐντὸς τοῦ 1976. Διὰ τὴν Ἀμερικὴν κατὰ 15%, διὰ τὴν Εὐρώπην 11%, τὴν Ἰαπωνίαν 7% καὶ ἀλλαχοῦ 6%.

"Ἡ πλήρης ἀπασχόλησις προβλέπεται εἰς τὴν Γερμανίαν. Αἱ παραγγελίαι πληθύνονται. "Ἡ συνοικικὴ παραγωγὴ διὰ τὴν θιομηχαίαν τῆς Δύσεως θὰ φθάσῃ τὸ 1976 εἰς 470 ἑκατ. τόν. ἐναντὶ τῶν 425 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1975.

Κατὰ τὸν Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων ὁ ὅγκος τῆς παραγωγῆς τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς ἐν λόγῳ ὄργανώσεως δυνατοῦν ἐφέτος νὰ αὐξηθῇ κατὰ 4,25%, μετὰ τὴν ὑποχώρησιν κατὰ 5,5% τὸ 1975. "Ἡ αὐξησις, κυρίως, προβλέπεται ἐκ τῶν ἀνταλλαγῶν μεταξὺ τῶν διομηχαϊκῶν χωρῶν.

"Ἡ Ἰνδία ἀναμένει ἀφονία συγκομιδῆς τὸ προσεχὲς θέρος. Καλοὶ αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι. "Ο στόχος τῶν 45 ἑκατ. τῶν δημητριακῶν θὰ ἐπιτύχῃ, κατὰ δηλώσεις τοῦ ἀρμόδιου Ἰνδοῦ ὑπουργοῦ. Τὸ σύνολον τῆς ἐσοδείας 1975 - 76 προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὰ 115 ἑκατ. τόν.

ΕΙΣΦΟΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

Δεξαμενόπλοια πολλὰ εἶναι παρωπλισμένα. "Ολιγάριθμον πλήρωμα συντρήσεως διατηρεῖται ἐπὶ αὐτῶν. Κάποτε —ἄγνωστον πότε— θά ἐπανέθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, τότε καὶ θά χρειασθῇ ἡ συγκρότησης πληρώματος.

Καὶ δῆμας, τὸ N.A.T. ἡξίωσεν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τὴν ἀπὸ τοῦδε ὀντανέωσιν τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος τοῦ ἀργούντος σκάφους, συνάμα δὲ τὴν καταβολὴν μέρους τῆς γνωστῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὸ Δημόσιον, ἔστοι καὶ ἀν δὲν ὑφίσταται πρόβλεψις προσεχοῦς ναυλώσεως τοῦ σκάφους, ὅποτε ὁ πλοιοκτήτης θά ὑπεχρεούτο πρὸς τοῦτο. "Ο σκοπὸς καθαρῶς ταμιευτικός.

"Ἄς υποδείξῃ καπτοίος εἰς τοὺς ἀρμόδιους τὴν ἔξαιρετικῶς δύσκολον θέσιν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελοῦν τὰ δεξαμενόπλοια. Τεραστιαὶ αἱ ἔξ αὐτῶν ζημιαί, δοἱ μόνον λόγῳ τοῦ παροπλισμοῦ, δοσον καὶ ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως εἰς τὸ τέταρτον μόλις τῶν ἀξιῶν των.

Η ΕΙΣΒΟΛΗ

"Ἡ βρετανικὴ Κυβερνητικής ἔξετάζει ἐπειγόντως τὸ πρόδημα τοῦ ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ τοῦ ἀσκουμένου ἀπὸ τὰ σκάφη τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν εἰς τὸν χῶρον τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

"Ἐρωτηθεὶς ἐὰν ἡ Κυβερνητικής δύναται νὰ ἀπαγορεύσῃ τὰς προσεγγίσεις πλοίων τοῦ Ανατολικοῦ Συνασπισμοῦ εἰς τοὺς δρεπανικοὺς λιμένας, ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορίου ἀπῆντησεν ὅτι, ἡ παράγραφος 3 τοῦ Νόμου περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1974 παρέχει τὴν δυνατότητα αὐτήν, ἀλλὰ ἡ Κυβερνητικής θὰ καταφύγῃ εἰς τὸ μέτρον αὐτὸν



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.
Subagents 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, VELI ALEMDAR HAN KAT 9

KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

TEL: 456894 - 446910 - TELEX 23426 (3 LINES) TDA TR - CABLE: DELTAMARIT - POB 1257, KARAKOY, ISTANBUL

μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ.

Πρὸς τὸ παρόν, εἴπεν ὁ ὑπουργός, τὸ θέμα συζητεῖται μὲν ἄλλας κυβερνήσεις καὶ τοὺς ἔνδιαφερομένους πλοιοκτήτας, μὲν σκοπὸν τὴν λῆψιν συντονισμένων μέτρων πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος.

* * *

Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἐκπρόσωπος τῆς Ἀμερικανῶν Ἑξαρτήσεων, παρετῆρησεν ὅτι αἱ κρατικαὶ ναυτιλίαι ἀπασχολοῦν τὸ πλεόνασμα τοῦ στόλου των εἰς τὰς ἀμερικανικὰς μεταφοράς, μὲν ἀποτέλεσμα τὸ «ταύματικὸν» τῶν ναύλων. Πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται ἡ λῆψις ἀμυντικῶν μέτρων.

Οἱ κρατικοὶ στόλοι, εἴπεν, ἔχουν σήμερον ὑπὸ κατασκευὴν 44 πλοῖα·κοντέινερς καὶ ὑπολογίζεται ὅτι περὶ τὸ 1980 θὰ διασχειρίζονται τὸ 31% τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων αὐτῶν. Ἐπὶ πλέον, ἡ Μόσχα ἔχει τῷρα καὶ τὰ σχέδια τοῦ ἀμερικανικῆς ἐπινοήσεως φορτηγιδοφόρου πλοίουν. Οἱ πλήρης ἀντίκτυπος ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῶν κρατικῶν ναυτιλιῶν θὰ είναι αἰσθητὸς ἐντὸς ὀλίγων ἑταῖρων, προέλθειν.

Ἐτοίμισεν, ἐπίσης, ὅτι ὁ προσδιορισμὸς τοῦ διαχειριστικοῦ κόστους καὶ κατ' ἐπέκτασιν τῶν αἰτουμένων ναύλων ὑπὸ τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἶναι δυσχερής. Αἱ κυβερνήσεις, ὡς ιδιοκτήτριαι τῶν πλοίων καθορίζουν τὸ ψῆφος τῶν ναύλων καὶ τὰ ἀσφάλιστρα εἰς ἐπίτειδα ἑξυπηρετοῦντα τοὺς στόχους των. Καταβάλλουν χαμηλὰ μισθολόγια, ἀγοράζουν δὲ «φόμπτο» καὶ πλωῶν «τσίφι» διὰ νὰ ἐλέγχουν πλήρως τὸ ἔξαγωγικὸν καὶ εἰσαγωγικὸν τῶν ἐμπόριον. Ὁ όρος «φόμπτο» καλύπτει μόνον παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, ἐνῷ τὸ «τσίφι» καλύπτει τὸ κόστος φορτίου, τὴν ἀσφάλισιν τοῦ φορτίου καὶ τὸν ναύλον.

* * *

Ἡ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς Ρωσίας καὶ τῶν ἄλλων ἀνατολικῶν χωρῶν τακτικὴ προσεκλύσεως φορτίων δύναται νὰ συνοψισθῇ εἰς τέσσαρα κύρια σημεῖα:

ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΗ ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου πωλήσεως «τσίφι»/ἀγόρας «φόμπτο» εἰς τὰς ἔθνικὰς τῶν μεταφοράς, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ διακινοῦν μονοπωλιακῶς, σχεδόν, τὰ φορτία αὐτά.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ εἰσοδολὴ εἰς τὰς μεταφορὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν, διὰ τῆς προσφορᾶς χαρηπόλιν τούς, ἀντιοικονομικῶν διὸ τὰ πλοῖα τῶν δυτικῶν χωρῶν.

ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΑΙ συμφωνίαι (εἴτε διμερεῖς ή πολυμερεῖς) διὰ τῶν ὅποιων ἀσφαλίζουν τὴν διακίνησιν σημαντικοῦ ὄγκου φορτίων.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ πρακτορείων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀνεύ ἀμοιβαιότητος. Οὓς ἔκ τούτου, αἱ ἀνατολικαὶ χώραι πλεονεκτοῦν τῶν δυτικῶν χωρῶν, μὴ δυναμένων νὰ παρακολουθοῦν ἀνέτως τὰς ἐργασίας τῶν ἐντὸς τοῦ Παραπετάσματος.

Οἱ πλοιοκτήται τῶν δυτικῶν χωρῶν είχον κατὰ καιροὺς ἐπιζήτησε τὴν εἴσοδον τῶν

τακτικῶν γραμμῶν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν εἰς τὰς «Κόνφερανς», πολλάκις ἐπιτυχῶς. Ἡ ΣΕΝΣΑ ἀπανειλμένων εἶχεν ἐπαφές μετὰ τῶν Ρώσων ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ, ὅπερ παρακενεῖ ἀνοικτόν.

Πάντως, ἔαν δὲν ἐπιτευχθῇ συντόμως μία συμφωνία ἐπὶ ἐμπορικοῦ ἐπιπέδου, ὡς ἐναλλακτικὴ λύσις παραμένει μόνον ἡ συντονισμένη ἐνέργεια τῶν δυτικῶν κυβερνήσεων πρὸς διασφάλισιν τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΟΣΧΑΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Ὑπέβαλεν ἡ «Πράδων» μακρὸν ἐρωτηματολόγιον εἰς τὸν κ. Παπαδόγγοναν, ἀναφέρομενον εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. Εἶναι ἡ συνέχεια τῆς ὑπογραφῆς τῆς γνωστῆς ναυτιλιακῆς ἐλληνο-ρωσικῆς συμφωνίας.

Ἐσπευσεν ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας διεξοδικῶς νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Μόσχας, ἐν σχέσει μὲ τὴν θέσιν, τὰ προβλήματα καὶ τὸν προγραμματισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας προσποθείας. Ο.τι ιδιαιτέρως ἐτοίμισθε εἰς τὴν ὑπουργικὴν ἀπάντησιν, εἶναι τὸ γεγονός τῆς ὑπερδιεθνοῦς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ἐκπρετούσης τὸ παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον, ὑπὲρ πάσαν διάκρισιν σημαίας, μὲ ἀπόδιλον τοῦ προσῆλων εἰς τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν. Εἰς τὸ δόγμα αὐτὸν ἀκριβῶς ἡ 'Ελλάς, μὲ τὰς ὄλιγας σχετικῶς ιδιαῖς της μεταφοράς, ἀλλὰ τὰ πάμπολλα πλοῖα, ἐστήριξε καὶ στηρίζει τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἐπίδοσιν. Ἐν ποτὲ ἐπεκρότει ὁ κατόχωρος προστατευτισμὸς τοῦ ἔθνικου πλοίου, η θέσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θὰ ύφιστατο τὴν συρρίκνωσιν, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν τὸν ἀφανισμόν.

Καὶ ἐπὶ τῆς βασικῆς αὐτῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν ἀποδέπτει ἡ ναυτιλομένη Ἑλλάς, συνάπτουσα καὶ τὰς διμερεῖς μὲ τὰ διάφορα κράτη συμφωνίας περὶ Ναυτιλίας καὶ μεταφορῶν.

Ο νοῶν νοεῖτω, ἡ Μόσχα θὰ πληροφορηθῇ καὶ ἀπὸ τὴν ἀπάντησιν τοῦ κ. Παπαδόγγονα ποιίας ἡ θέσις καὶ αἱ ἐπιδιώκεις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ διεθνῆ στίδον τῶν μεταφορῶν. Θὰ συγκρίνη, πιστεύομεν, μὲ τὰ κατ' αὐτήν.

ΤΑ ΞΕΝΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Ἐξητήθη ἀπὸ τὰ Ρωσικὰ κρουαζιερόπλοια νὰ παραλαμβάνουν, μὲ βάσιν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἐπιβάτες διὰ τοξίδια ἀνὰ τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου —τὴν Κρήτην, τὰς Κυκλαδας καὶ τὴν Δωδεκάνησον. Α-κτοπλοίαν, δηλαδή, ἐπρόκειτο νὰ ἐκτελοῦν.

Τὸ αἴτημα, βεβαίως, ἀπερρίφθη ἀμέσως, κατὸ τὸν πλέον κατηγορηματικὸν τρόπον ἀπὸ τὴν "Εγνωσιν τῶν Ἑλληνικῶν Ἐπιβατηγῶν. Παράδοξα διαστίθησαν τοῦ Λόνδονος πρωταρχικοῦ τῆς θαλασσίας μεταφοράς εἰς τὰ χωρικά μας υδατα τὰς ἀπέτελει μία τοιούτη παραχώρησις. Εἶναι, πάντως, χαρακτηριστικὸν τὸ αἴτημα τῶν ρωσικῶν ἐπιδιώξεων

ἐπικρατήσεως εἰς τὸν χῶρον τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι καὶ τὸ ἀμφόδιον ὑπουργείον θὰ συμφωνήσῃ μὲ τὴν ἀρνητισμὸν τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀλλοιμονον, ὃν ἄλλως ἐσκέπτετο.

ΑΙ ΔΞΕΑΜΕΝΑΙ ΕΡΜΑΤΟΣ

Ἀντιρρήσεις πολλαὶ ἐγείρονται μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ συστήματος τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ ἄνω τῶν 70 χιλ. τόννων.

Μᾶς γράφουν σχετικῶς : «Η Ἑλληνικὴ Κυβερνήσεις καὶ ἡ Ἔνωσις Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἔχουν, ὡς γνωστόν, ταχθῇ ὑπὲρ τῆς ταχείας ἐφαρμογῆς τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος εἰς ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 70.000 τόννων d.w. Τὸ μέτρον αὐτὸν θὰ ἐφαρμοσθῇ ὅταν καὶ ἔαν τὸ δεκχόν ὅλαις αἱ Κυβερνήσεις τῶν ναυτικῶν χωρῶν, πράγμα ἀρκετὰ δύσκολον, διότι ἐκ πρώτης ὄψεως, τούλαχιστον, φαίνεται νὰ προσκρούῃ εἰς τὰ συμφέροντα τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαϊου, εἰς τὰ δημεσαὶ συμφέροντα τῶν ἔχοντων προανωμένα σκάφη ἐφοπλιστῶν καὶ πρὸ πάντων εἰς διαφόρους ἀντιμονοπωλιακούς νόμους τῆς ἀμερικανικῆς καὶ ἄλλων κυβερνήσεων.

»Ἐχει δοθῆ ἡ ἐντύπωσις εἰς τοὺς ξένους κυβερνητικούς καὶ ἐφοπλιστικούς παράγοντας, ὅτι ἡ μεγάλη πλειοψηφία τῆς ἐλληνικῆς καὶ ἐλληνοκτήτου Ναυτιλίας εἶναι ἀναφορῶν ὑπὲρ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου αὐτοῦ. Ἀμφιβόλωμεν, δῆμως, πολὺ ἔαν δύντων εὔοντα τὰ πράγματα. Πολλοὶ οἱ διαφωνοῦντες ἐφοπλισταί. Αὐτῶν η γνώμη δέον νὰ ληφθῇ υπὸ ὅψιν προτοῦ δώσωμεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβερνήσιν καὶ τὴν διεθνῆ Κοινὴν Γνώμην τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἡ μεγάλη πλειοψηφία τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν —τῶν κατεχόντων πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν καὶ ξένας σημαίας— ἔχει ταχθῇ ὑπὲρ τῆς διὰ νόμου ἐφαρμογῆς τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος.

»Καὶ ἀκριβῶς θὰ ἐπρεπε δι' ἐνὸς ἐρωτηματολόγιον νὰ ζητηθῇ ἡ γνώμη ὅλων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν διασχειριζομένων δεξαμενόπλοια, πρὶν ἡ ἐμφανισθῇ ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς συμφωνῶν μὲ τὸ μέτρον.

Κατὰ καθημόν την δημοσιεύομεν τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολήν, ὀφειλόμενην εἰς σημαίοντα παράγοντα ἐφοπλιστικόν, ὅστις —ὅπως μᾶς γράφει— δὲν θὰ είχεν ἀντίρρησιν νὰ συζητήσῃ ἐν συνελεύσει τὰς προβαλλομένας ἀμφιστούς αἰτησίας περὶ τοῦ λυσιτελοῦ τοῦ μέτρου.

Μὲ συμμετοχὴν γνωστῶν περὶ τὴν διομήχανίαν τῶν πετρελαϊών, τὰς τρεπτέας, τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰς μεταφοράς προσωπικοτήτων συνεστήθη εἰς τὸ Λονδίνον τὸ 14μελές γνωμοδοτικὸν συμβούλιον (Forum) τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Βιομηχανίας. Ο κ. Αντώνιος I. Χανδρής πρόεδρος τῆς Ενόσεως Ἑλλήνων έφοπλιστῶν ἐπελέγη μέλος τοῦ Συμβούλιον μετὰ δύο παγκοσμίου προβολῆς ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια.

Τὸ Συμβούλιον θέλει συνέλθει τὴν 29η Μαρτίου εἰς τὴν πρώτην αὐτοῦ συνεδρίασιν εἰς Λονδίνον. Η κρίσις τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ τὸ ἀπασχολήσῃ.

Αύξανουν καθημερινῶς οἱ ὑποστηρικταὶ τῶν δεξαμενῶν χωριστοῦ ἔρματος. Πιστεύεται ὅτι διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου αὐτοῦ θὰ ἐπιλυθῇ τὸ πρόβλημα τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, δεδομένου ὅτι ἡ παγκόσμιος χωρητικότης τάκερες θὰ μειωθῇ κατὰ 15% καὶ πλέον.

Διὰ τὰ ὑπὸ παραγγελίαν τάκερες δὲν ὑπάρχει πρόβλημα. Δύνανται ἐξ ὑπαρχῆς νὰ κατασκευασθοῦν μὲ χωριστάς τὰς δεξαμενές ἔρματα. Ἐπιβάρυνονται τοῦ πλοιογίζεται εἰς 3% περίπου τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγουμένου τάκερος.

Διὰ τὰ ἔντηροις δεξαμενόπλοια οὐ

ΠΟΛΥΟΡΟΦΟΝ ΑΚΙΝΗΤΟΝ ΚΑΘΑΡΑΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ 4.825 ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΩΝ ΜΕ ΧΩΡΩΝ PARKING 1.750 ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΩΝ, ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΑΤΗΣ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ (ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ, ΗΧΟΜΟΝΤΙΚΑΙ ΨΕΥΔΟΡΟΦΑΙ, ΚΡΥΣΤΑΛΛΑ FUME, ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ TELEX Κ.Α.Π.), ΠΡΟΣΦΕΡΤΑΙ ΔΙΑ ΠΟΛΥΕΤΗ ΜΙΣΘΩΣΙΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΞΑΜΗΝΟΝ 1977. ΟΙ ΟΡΟΦΟΙ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΩΣ "Η ΟΜΟΥ ΩΣ ΕΝΙΑΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΑΦΙΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΜΙΣΘΩΤΗΝ Η ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΕΙΣ ΓΡΑΦΕΙΑ "Η ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΛΕΙΣΤΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΑΙΘΟΥΣΗΣ. ΤΟ ΑΚΙΝΗΤΟΝ ΕΥΡΙΣΚΕΤΑΙ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΜΕΣΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 95-85-061 ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ.

πάροχου δύο τρόποι μετασκευής: 'Ο πρώτος έπιπυγχάνει τὴν καλυτέραν δυνατήν έκμετάλλευσιν τῶν χώρων τοῦ σκάφους, εἰς τρόπον ὥστε τὸ d.w. νὰ μειούσαι κατὰ 12,5—15%. Κοστίζει μεταξὺ 2 καὶ 4 έκατον. δολλαρίων δι' ἐν VLCC. 'Ο δεύτερος τρόπος εἶναι σημαντικῶς εὐθυγόντερος (περὶ τὰς 200.000 δολλαρίων), ἀλλὰ περιορίζει τὴν χωρητικότητα κατὰ 15—25%.

Τὴν δευτέραν περίπτωσιν ὑποστηρίζει καὶ ὁ πρέδερος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, κ. Ἀντ. Χανδρῆς, ὅστις ὑπὸ τὴν ιδιότητά του καὶ ὡς μηχανολόγου ἐμέλετησε τὸ ὄλον θέμα εἰς βάθος. 'Η πρώτη περίπτωσις ἀπορρίπτεται ως ὑπερόγκη δαπανηρὰ καὶ μὴ ἔξυπητεσσόν, ταυτοχρόνως, τὸν στόχον — τὴν μείωσιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τάνκερς κατὰ τὸ μεγαλύτερον δυνατόν ποσοστόν.

ΑΥΤΑ ΤΑ «MINI»

'Η Μίνι Λάιν, πρωτόπορος εἰς τὰς ἑνδομεσογειακάς μεταφοράς κοντέινερς, ἐπεκτείνει τὸν τόπο τὴν δραστηριότητά της καὶ εἰς τὴν 'Ερυθράν Θάλασσαν. 'Αναδαμβάνει τὴν μεταφοράν κοντέινερς ἀπὸ Γαλλικούς, Ισπανικούς, Ιταλικούς καὶ 'Ελληνικούς λιμένας εἰς τὸν λιμένα τῆς Τζέντας διὰ τῶν τῆς μίνι μπάλι κάρριερς τῆς ἑταίριας. 'Ηδη τρία ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀπασχολούνται ἀποδοτικῶς εἰς τὴν νέαν γραμμήν.

Χαρακτηριστικόν εἶναι ὅτι τὸ πρώτον φορτίον κοντέινερς τῆς «Μίνι Λάιν» ἀπὸ τὴν Μεσόγειον ἔξεφορτώθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Τζέντας ἐντὸς 24 ὥρων ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ σκάφους, καθ' ἥν στιγμὴν ἄλλος πλοῖος ἀναμένουν ἐπὶ μηνᾶς ἔξωθι τοῦ λιμένος.

'Η «Μίνι Λάιν», θυγατρική ἑταίρια τοῦ 'Ομίλου «Σέρεξ», εἶναι δημιουργήμα τοῦ ἐν 'Ελλάδι διευθυντοῦ τῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Οἴκου Γ. Π. Λιβανοῦ, κ. Κ. Χατζηαντωνίου. 'Επέβαλεν οὗτος τὰ «μίνι μπαλκερ», τόσον ὡς πλοῖα τεκτικῶν γραμμῶν εἰς τὴν Μεσόγειον, ὅσον καὶ ὡς «φίντερ σίπε» τῶν μεγάλων πλοίων - κοντέινερς.

ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Τὰ πλέον προγεγμένα ἐπιτεύγματα τῆς τεχνολογίας εἰς τὴν ναυπηγικήν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν, ἐνεσωματώθησαν εἰς τὸ νέον τύπου πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν σκάφος τῆς 'Ιστικαθατζίμα - Χαρίμα. Τὸ ονόμα αὐτοῦ «Φρέντσιτο».

Πρόκειται περὶ ἐπαναστατικοῦ τύπου σκάφους 22.500 τ.ν. d.w. μπάλι κάρριερ καὶ ἐν ταυτῷ μὲ δισκρύθμισιν φορτηγοῦ πολλαπλῆς χρήσεως. Πλήρης ἡ αὐτοματοποίησίς του. Αὐτόνομον εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσίν του. Μηχανή Πήλστικ 8.000 ἕππων 12 κυλινδρῶν. Ταχύτης 15 μίλια, πλήρωμα 17 ἀνδρῶν.

Δεκτόπεντε τοιαύτα σκάφη — προϋπόθεσις διὰ τὰ ναυπηγεία πρὸς ἐναρξίν τῆς κατασκευῆς των — παρηγγέλθησαν ἀπὸ 'Ελληνικὰς ἐποπλιστάς. Τιμὴ 11 ἑκατ. δολ. Λεπτομέρειαι θὰ γνωσθοῦν ἐν καιρῷ ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς.

Γνωστοὶ 'Ελληνες ἐφοπλισταί, πρωτοπόροι εἰς τὴν παραγγελίαν καὶ τῶν «Φρέντσιτο», εἶναι οἱ παραγγείλαντες τὰ «Φρέντσιτο». Παρεκλήθησεν νὲ μῆνας ἀνακοινώσωμεν πρὸς τὸ παρὸν τὰ ὄντων τῶν. Αἱ ἑταίριαι ὑπὸ τὰς ὀπίας καλύπτονται ἐγγάσθησαν ἀπὸ σχετικὸν τηλεγράφημα τοῦ Ρώμητερ ἐκ Τόκιο. Εἶναι αἱ «Ἀναγκὲλ Σπίριτ Ναβιέρας N. Νομικὸς Λτδ καὶ «Ἀκρίτας Σιπιγκ Κόμπαν».

ΤΟ ΔΑΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΣΑΝ ΛΑ·Ι·Ν

Δι' ἀποφάσεως τῆς Οἰκονομικῆς 'Επιτροπῆς δὲ ἀναθεωρηθοῦν 17 συμβάσεις τὰς ὀπίας συνήψεν ἡ E.T.B.A. κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπταετίας. Μεταξὺ αὐτῶν περιλαμβάνεται καὶ ἡ σύμβασις τῆς (Σὰν Λάιν) Γραμμῆς 'Ηλίου Ειδικῆς Ναυτιλιακῆς 'E-

ταιρίας, ἡ ὁποία ὑπεγράφη μετὰ τῆς E.T.B.A. ἐπὶ Τοτόμη καὶ ἀφέωρα τὴν δασιειδότητιν διὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ πρώην γαλλικοῦ 'Καμπότζη'. Ὡς εἶναι γνωστόν, διὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου εἰς τὴν 'Ιταλίαν εἶχε ζητηθῆ καὶ παρεχωρήθη δάνειον ἀπὸ τὴν E.T.B.A. 6,5 ἑκατ. δολλαρίων. Διὰ τὴν μετέπειτα μετασκευὴν τοῦ ἐν 'Ελλάδι ἐζητήθη καὶ παρεχωρήθη πάλιν ὑπὸ τῆς E.T.B.A. δάνειον δέκα ἑκατ. δολλαρίων με ὑπέρβασιν ἐνός καὶ πλέον ἑκατομ. δολ.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ

Παραπονούνται καὶ πολὺ δικαίως οἱ ησαφαλισμένοι τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου τῆς Θεσσαλονίκης, διότι δὲν τυγχάνουν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως μὲ τοὺς ησαφαλισμένους τῆς περιοχῆς τῆς Πρωτεύουσῆς. Λείπει ἀπὸ αὐτοὺς ὁ οἰκογενειακός ιατρός. Χίλιαι ὁκτακόσιαι οἰκογένειαι εἶναι ἑκεὶ ησαφαλισμέναι. Τὰ αὐτά ἀσφάλιστρα - κρατήσεις πληρώνουν οἱ προστάται των μὲ τοὺς ἔδω προστατευομένους.

Τονίζεται σχετικῶς ὅτι, ἡ δυνατότητη τῆς ἐπέκτασέως παρέχεται διὰ τοῦ Π. Διατάγματος εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ ἀνάφερουν, εἰς σχετικὸν ὑπόμνημά των, οἱ ησαφαλισμένοι :

«Εἰς ἕνα ιατρεῖον εἰς χώρον 4,45 τετρ. μέτρα, μὲ ἑνα παραβάν διὰ τοὺς ἔξεταζομένους ναυτικούς, περιορίζεται διὰ ὅλη ὑπηρεσία προστασίας τῶν ἑκατοντάδων ἀσθενῶν, ποὺ καθημερινῶς συρρέουν εἰς τὸ Οἴκον τοῦ Ναύτου».

«Απαράδεκτος, πράγματι, ὅπως τονίζεται, καὶ ἀνεπίτρεπτος ἡ κρατούσα κατάστασις. Συνηγορούμεν εἰς τὸ ὑποβαλλόμενον αἴτημα. Εἶναι εὔλογο καὶ δικαιον.

Ο κ. Παπαδόγγονας ἔχει τὸν λόγον.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Τὰ κοντέινερς ἐπικρατοῦν εἰς τὴν διεθνῆ κίνησιν. Εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου, ὅπως καὶ ἐδῶ, ἡ αὐξήσις τῶν μεταφορῶν διὰ κοντέινερς εἶναι σημαντική. Διὰ νὰ τὰ δεχθοῦν, δοἱοι οἱ λιμένες ἐπεκτείνονται ἀπὸ ἡρᾶς.

Καὶ πάλι οἱ 'Ιστραὶ προβάλλεται δι' ἡμᾶς ὡς παράδειγμα εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν κοντέινερς. Εύρυταοι οἱ χώροι δι' αὐτὰ προεβλέφθησαν. Τὰ 35% τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 'Ιστραὶ μεταφέρονται ἡδη διὰ τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων. Καὶ λόγω τῆς αὐξήσεως αὐτῆς καὶ τῆς περιεπίπεδης προβλεπομένης κατὰ τὴν προστήτη τετραετίαν, ὁκτακόσιοι λιμενεργάται ὀλιγώτεροι ὑπολογίζεται νὰ χρειασθοῦν. Μέτρον ἄμεσον : 'Εσταμάτησεν ἡ πρόσληψις νέων λιμενεργατῶν. 'Ο περιορισμός αὐτὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπολογίζεται νὰ ἐπιφέρῃ καὶ οἰκονομίαν 50 ἑκατομ. Ισταληνῶν λιρών ἐπτάσις εἰς τοὺς προϋπολογισμούς τῶν λιμένων.

Αναφέρομεθα εἰς τὸ 'Ιστραὶ διὰ νὰ συγκρίνουμε νὲ μῆνας ἀνακοινώσωμεν πρὸς τὸ παρόν τὰ ὄντων τῶν. Αἱ ἑταίριαι ὑπὸ τῆς ἐποπλιστάς. Τιμὴ 11 ἑκατ. δολ. Λεπτομέρειαι θὰ γνωσθοῦν ἐν καιρῷ ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς.

Γνωστοὶ 'Ελληνες ἐφοπλισταί, πρωτοπόροι εἰς τὴν παραγγελίαν καὶ τῶν «Φρέντσιτο», εἶναι οἱ παραγγείλαντες τὰ «Φρέντσιτο».

Παρεκλήθησεν νὲ μῆνας ἀνακοινώσωμεν πρὸς τὸ παρόν τὰ ὄντων τῶν. Αἱ ἑταίριαι ὑπὸ τῆς ἐποπλιστάς. Τιμὴ 11 ἑκατ. δολ.

εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν δὲν ἔχει ρυθμισθῆ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον. 'Υποαπασχολούνται οἱ πολλοὶ τεταγμένοι διὰ τὴν διακίνησιν τῶν κοντέινερς λιμενεργάται. Καθυστέρησις ἐπισημαίνεται εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς τῆς ύποθεσεως τῶν κοντέινερς : τοὺς χώρους καὶ τὸ ἔργατικον.

Καὶ δεδομένου ὅτι ἡ αὐξήσις τῆς κινήσεως τῶν κοντέινερς, ἔξασφαλίζει εἰς τὸν Ο.Λ.Π. καὶ στητή πρόσσοδον, δημιουργούμενων καὶ τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας, ὅπως οἱ λιμένες Πειραιῶν καὶ Θεσσαλονίκης ἀναπτύσσουν τὴν διαμετακομιστικήν των κίνησιν, ἐπιβαλλεται ἡ ἔγκαιρος ἀντιμετώπιση τῶν δύο διαστικῶν ζητημάτων, τοῦ χώρου καὶ τοῦ ἔργατικου. Πρὸ ημών καὶ τὸ παράδειγμα τοῦ 'Ισραὴλ.

* * *

Προσπάθεια ἐπίμονος, ὅσον καὶ συμαντική καταβάλλεται ἀπὸ τοὺς 'Ιταλικούς ἐνδιαφερομένους κύκλους — ναυτιλιακούς καὶ λιμενικούς ὄργανισμούς — διὰ νὰ καταστῇ ὁ λιμὴν τῆς Γένοβας — τὸ Βόλτρι — τὸ κέντρον — τέρμιναλ — τῶν ὑπερωκεανών μεταφορῶν κοντέινερς, τῶν προοριζομένων διὰ τὰς Μεσογειακάς καὶ τὰς πέραν τοῦ Σουέζ χώρας.

Αἱ σχετικαὶ μελέται, αἱ ὑποβληθεῖσαι εἰς τὴν 'Ιταλικὴν Κυβέρνησιν, ἀντιμετωπίζουν τὸ ἐνδεχόμενον τῆς συστάσεως τοῦ τοιούτου «Τέρμιναλ» εἰς τὸν Γαλλικὸν λιμένα τοῦ Φός.

Πρὸς τὴν 'Ιταλικὴν Κυβέρνησιν ἀναπτύσσει δι' ὑπομνήματός της ἡ 'Ομάς 'Εργασίας, ἡ οἵτις ἐπισταμένως ὑπέδειξεν τὴν ἀνάγκην, ὅπως μὴ διαφύγῃ ἀπὸ τοὺς 'Ιταλικούς λιμένας, ἡ τόσον προσοδοφόρος διαμετακόμισις τῶν κοντέινερς μὲ προορισμὸν τὴν 'Ανατολ. Μεσογειον, τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ πέραν τοῦ Σουέζ, τὴν 'Ερυθράν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον.

ΑΝΗΣΥΧΟΙ ΟΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

Ἡ ἀπώλεια τοῦ γιγαντιαίου μεταλλοφόρου / πετρελαιοφόρου «Μπέργκε 'Ιστρα» κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου καὶ ἡ πρόσφατος προσάρξεις τοῦ νεοτεύκτου τάνκερ «Ολύμπικ Μπρέιθερ» παρὰ τὰς γαλλικάς ἀκτὰς ἐδημιουργησαν κλῆμα ἀνταραχῆς μεταξὺ τῶν ναυτασφαλιστικῶν κύκλων.

Τὸ πρῶτον σκάφος, ησαφαλισμένον ἀντὶ 28 ἑκατ. δολλαρίων μετὰ τοῦ φορτίου του, περιλαμβάνεται εἰς τὰς μεγαλυτέρας ἀπώλειας διὰ τὰς ὀπίας καλούνται οἱ ναυτασφαλισταὶ νὰ καταβάλουν ἀπόζημισιν. Τὸ δεύτερον, προσαράξαν ἔχοντι τοῦ Ούσαντ μετὰ τὴν παραλαβὴν του ἀπὸ τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαίρ, ἔξετέλει τὸν παρθενικόν του πλοῦν διὰ νὰ παροπλισθῇ εἰς Νορβηγίαν. 'Ηδη αἱ ἐλπίδες διασώσεως του ἐμφανίζουνται λίγον περιωρισμέναι. 'Εάν καταστῇ ὀλικὴ ἀπώλεια, εἴτε ἀπ' εὐθείας εἴτε κατὰ τεκμήριον, οἱ ναυτασφαλισταὶ θὰ ἔχουν νὰ καταβάλουν τὴν μεγαλυτέραν ἀπόζημισιν ὅλων τῶν ἐποχῶν, ὑψους 50 ἑκατομ. δολλαρίων. Περὶ τὸ ημίσιο τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ καλύπτεται εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμᾶς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

'Ως έδηλωσεν δ' αποχωρῶν πρόδεδρος τοῦ 'Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, κ. Ε. Ντ. Ράινμπου, τὰ δεξαμενόπλοια προεκάλεσαν σωρείαν προβλημάτων διὰ τοὺς ναυτασφαλιστάς.

'Εν πρώτοις, τὰ τάνκερς ἐκυριάρχησαν εἰς τὸν τομέα τῶν ἀτυχημάτων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ αὐξηθοῦν σημαντικῶς αἱ ἀπαιτήσεις κατὰ τὸν ναυτασφαλιστῶν. Συμπλήρως, λόγω τῶν παροπλισμῶν, ἐσθμειώθησαν σοθαρῷ διαρροῇ ἀσφαλιστῶν. Κατὰ τὸν κ. Ράινμπου, οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπιστρέφουν τὸ 80% περίπου τῶν ἀσφαλιστῶν —ἀντιστοιχοῦ δι᾽ ἓν VLCC εἰς 400 - 500.000 δολ. ἐτησίως —έπει τὸ σκάφος παροπλισθῆ. "Ηδη δὲ ἄργον 82 δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 200.000 τόν. d.w., ἀντιπροσωπεύοντα ἐπιστροφάς ἀσφαλιστῶν 30 περίπου ἑκατ. δολλαρίων ἐτησίως.

"Οταν τὸ κόστος ἐπισκευῶν κλιμακοῦται καθημερινῶς καὶ τὰ ἀσφάλιστρα παραμένουν κατὰ 15% κατώτερα τοῦ ἐπιπέδου ποὺ δῷσει λογοτέλον νὰ είναι, τὰ διαφεύγοντα συνεπείᾳ τῶν ἐπιστροφῶν ἀσφάλιστρα εἶναι σημαντικά, εἴτεν δὲ κ. Ράινμπου. "Εκτὸς δὲ τῶν VLCC, 400 καὶ πλέον μικρότερα τάνκερς ἄργον, καταβάλλοντα μόνον τὸ 20% περίπου τῶν επερμιών ἄντια θὰ ἐπλήρωναν ἑὰν ἀπησχολῦντο κανονικῶς.

Τὰ γεγονότα αὐτὰ ἐπισκεύαζουν τὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγορᾶν τοῦ Λονδίνου. Προηγούμενα ἀνήσυχοι περὶ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἄλλων ἀγορῶν περιέρχονται εἰς δευτερεύουσαν μοῖραν, μελονότι δὲ κ. Ράινμπου πιστεύει διτὶ οἱ κίνδυνοι παραμένουν. «Οἱ ἀνταγωνισταὶ μας» λέγει, «έδεχονται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τὰ κατώτατα ἀσφαλιστρα ἄντια καθορίζονται ύπὸ τοῦ 'Ινστιτούτου τοῦ Λονδίνου, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι τὸ Λονδίνον ἀσφαλίζει εἰς τὰ ἐπίπεδα αὐτά».

«Μοιρολατρική, δῆμος, ἀποδοχὴ ἐργασιῶν διότι κάποιοι ἀλλοὶ πιστεύει διτὶ τὸ ἐπίπεδον τῶν ἀσφαλιστῶν εἶναι Ικανοποιητικόν, ἀποκλείεται νὰ ἀποφέρῃ κέρδος», παρετήρησεν δὲ κ. Ράινμπου.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ τρέχον ἔτος, τὰ ἀσφάλιστρα θὰ παραμείνουν, κατὰ μέγιστον ποσοστοῦ, εἰς ἀσύμφορα ἐπίπεδα καὶ θὰ προκαλέσουν γενικὸν ὅλεμα, ἀντιπροσωπεύοντα πραγματικὴν ἀπειλὴν διὰ τὴν παγκόσμιον ἀγορᾶν εἰς τὴν κάλυψιν μεγάλων κινδύνων.

Αἱ ζημίαι καὶ αἱ ἐκπτώσεις εἰς τὰ ἀσφάλιστρα περιώρισαν σοθαρῷ τὰ ἀποθέματα τῶν ἀσφαλιστῶν ἐταιριῶν καὶ ἑὰν οἱ ἄλλοι τομεῖς ἀσφαλιστῶν ἀπέφερον ὑδημένον κέρδη, ὡς λέγεται, δὲν ἀποκλείεται ἐταιρίαι τινὲς νὰ ἐγκαταλείψουν τὰς ναυτασφαλιστικὲς.

Τὸ 'Ινστιτούτον Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἀντιπροσωπεύει τὰς ἐταιρίας μᾶλλον, παρὰ τὸ Λόδδ' εἰς τὴν ἀγορᾶν τοῦ Λονδίνου. Καλύπτει 112 ἐταιρίας-μέλη, ἔξ δων αἱ 39 εἶναι θυγατρικαὶ ἐταιρίαι ἀλλοδαπῶν ὀργανισμῶν. Τὰ εἰσπραχθέντα παρὰ τὸν ἐταιριῶν-μελῶν τοῦ 'Ινστιτούτου ἀσφαλιστρα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὑπολογίζονται ἄνω τῶν 800 ἑκατ. δολλαρίων, ήτοι τὸ ημίσιο περίπου τῆς δυναμικότητος τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου.

Εἰς παρομοίας δηλώσεις προέδη καὶ δ

πρόδεδρος τῆς 'Ενωσεως Ναυτασφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, κ. Φ. Χ. Χάντερ, δημιῶν κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ἐτησίου συνεδρίου τῆς 'Ενωσεως, τὴν 16ην Φεβρουαρίου.

Συνολικῶς, εἶπεν δὲ κ. Χάντερ, ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸ 1975 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.155.000 τόν. γκρός, συμπεριλαμβανομένου τοῦ «Μπέργκε 'Ιστρα», ὃπερ ἀπωλέσθη τὴν 30ην Δεκεμβρίου. 'Επίσης, τὸ 1976 ήρχισε μὲ τὸ ἀτύχημα τοῦ 'Ολύμπικ Μπρέιτερο.

«Ο κ. Χάντερ ὑπεγράμμισε τὰ ἀπόθαρυντικά δεδομένα», ἀπεινα ἀντιμετωπίζουσι σήμερον οἱ ναυτασφαλισταὶ.

Πρῶτον, χαμηλὸν ρυθμὸν αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Δεύτερον, ἀλματώδη αὔξησιν τῶν ἀπαιτήσεων. Τρίτον, τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ, τέλος, ψηλὸν ρυθμὸν ἀτυχημάτων.

Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, πάντως, συνέχισεν δὲ κ. Χάντερ, ή μείωσις τοῦ ρυθμοῦ ναυπηγήσεων θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων δι᾽ ίκανῶν πληρωμάτων καὶ εἰς τὴν ἀποσυμφόρησιν ωρισμένων πολυσυχνάτων θαλασσίων περιοχῶν, ως τὸ στενὸν τῆς Μάγχης καὶ τῆς Μαλάκας.

Τὰ προβλήματα, ἀπεινα ἀνακύπτουν ἐπὶ τῆς ἀντικαταστάσεως συμβατικῶν σκαφῶν διὰ νεωτέρων πλοίων ψηλοῦ κόστους, εἶναι ιδιαιτέρως ἀνησυχητικό διὰ τὸν ναυτασφαλιστά, παρετήρησεν «Ἀγγλος ἀσφαλιστής». «Ἐνας παραδειγματικός ἀπότελει ἡ γραμμὴ τῆς Νοτίου Αφρικῆς. 'Οταν τὰ πλοία-κοντέινερς διατεθοῦν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς περιοχῆς αὐτῆς τὸ 1977, ἐνδεκα μεγάλα πλοία-κοντέινερς θὰ ἀντικαταστήσουν 90 ή 100 συμβατικά σκάφη. Κοινὴ πλέον ὑπόθεσις ή ἀσφαλιστικοὶ πλοίοι καὶ φορτίων, ἀξίας μέχρι 150 ἑκατ. δολλαρίων. 'Ως ἐπειδὴ τούτου, ή κατανομὴ τῶν κινδύνων καθίσταται δυσχερεστέρα».

«Ἐπίσης, ἐτόντες δὲ κ. Χάντερ, ή ἀνάπτυξις στόλων κρατικῆς πλοιοκτησίας ή ἐπιχρηματογήσεως ἔχει δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις διὰ τὸν ναυτασφαλιστάς. Αἱ κυβερνήσεις προσπαθοῦν νὰ καλύψουν τοὺς κινδύνους εἰς τὴν ἐγχώριον ἀγοράν των, ἀλλὰ συνήθως, λόγω τῆς περιωρισμένης ἀσφαλιστικῆς των δυνατότητος, μόνον ἔνα μικρὸν ποσοστόν καλύπτεται αἱ τάξις ἐγχώριοις ἀσφαλιστικάς ἐταιρίας. Τὸ δάρος ἐπιπτίπει εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

Αἱ ἐπιστροφαὶ ἀσφαλιστρων διὰ τὰ παρωπλισμένα σκάφη εἶναι θέμα τῆς ήμέρας. Οἱ προσόστεροι ναυτασφαλισταὶ καταβάλλουν τὰς ἐπιστροφὰς ἐπὶ τῷ λήξει τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβασίου διὰ περιόδους οὐχὶ μικροτέρας τῶν 30 συνεχῶν ἡμερῶν. 'Η Σουηδία, δῆμος, ἐπιτρέπει ἐπιστροφάς διὰ περιόδους μεγαλύτερας τῶν 20 συνεχῶν ἡμερῶν, ἐνῷ ή Φινλανδία, ή Δανία καὶ ή Καναδᾶς διὰ περιόδους πέραν τῶν 15 συνεχῶν ἡμερῶν. 'Η Νορβηγία, ή Δανία καὶ ή Γαλλία ἐπιτρέπουν εἰσπραξιν τῶν ἐπιστρεφομένων ποσῶν ἐντὸς τῆς ἀσφαλιστικῆς περιόδου —ή Νορβηγία καὶ ή Δανία ἀνά τρίμηνον ή δὲ Γαλλία ἀνὰ ἔξαμην.

Οἱ βρετανοί ναυτασφαλισταὶ ἐπιτρέπουν τώρα ἐπιστροφάς διακρύσης τῆς συμβατικῆς περιόδου, ἔναν τὸ σκάφος εἶναι παρωπλισμένον ἐπὶ 90 συνεχεῖς ημέρας, ύπὸ τὴν προ-

πόθεσιν καταβολῆς ὀλοκλήρου τοῦ ἀσφαλιστρου εἰς περίπτωσιν ἀπωλείας. 'Επι τινὰ χρόνον, οἱ βρετανοί ναυτασφαλισταὶ ἐμελέτων τὸ ἐνδεχόμενον αὐξήσεως τοῦ παρακρατουμένου ποσοστοῦ ἀσφαλιστρων, ἵνα ἐξουσιοθῇ κατὰ τὸ δυνατόν μὲ τὰ ἀσφαλιστρα καλύψεως κινδύνων λιμένος. Προσφάτως δὲ τὸ παρακρατούμενον ποσὸν ηγήσθη κατὰ 25%.

Αἱ περισσότεραι ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι στηρίζουν τὰς ἀποφάσεις των ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε περιπτώσεων εἰς τὰ ἔξης δεδομένα: α) κατὰ πόσον ἡ δύσις παροπλισμοῦ θεωρεῖται ἀσφαλῆς· β) καιρικαὶ συνήθεια στηρίζονται ἀσφαλιστρα εἰς τὴν περιοχὴν γ) ἐξοπλισμὸς πυρασφαλείας τοῦ σκάφους· δ) διαθεσιμότης ρυμουλκῶν) ναυαγοσωστικῶν εἰς τὴν περιοχὴν καὶ ἄλλα τινά. Δὲν λαμβάνουν, δῆμος, ὑπὸ μίνων των τὴν συμφόρησην τῆς δυνατοτάσσαντος τῶν ναυτασφαλιστῶν εἰς μίαν συγκεκριμένην περιοχήν. Τὸ θέμα αὐτὸν ἀπασχολεῖ τινὰς ἔκ τῶν ναυτασφαλιστῶν, δεδομένου διτὶ εἰς περιοχὰς ὅπου εύρισκονται συγκεντρωμένα πολλὰ σκάφη, ωρισμένα ἔξι αὐτῶν ἐνδέξεται νὰ μήνειν διόλου ήσαφαλισμένα ή, ίσως, νὰ καλύπτονται εἰς μίαν ἀγοράν ήτοι οὐδόλως ἐνδιαφέρεται νὰ ληφθοῦν πραληπτικά μέτρα κατὰ τὸν παραπλισμόν των. 'Ως παρετήρησεν εἰς ἀσφαλιστής: «Ἐν ανασφαλίστων σκάφοις, ἀνήκον εἰς ἓνα απόσωπον πορθανάτων, δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ κολοσσιαίας καταστροφάς ἔναν ἀποσπασθῆ τοῦ ἀγκυροδίου του καὶ ἐπιπέδη ἐπὶ τῶν πλησίον αὐτοῦ παρωπλισμένων σκαφών. 'Ωρισμένοι ναυτασφαλισταὶ προτιμοῦν νὰ ἀσφαλίζουν πλοῖα ἐν ὑπηρεσίᾳ παρὰ ἀργούντα εἰς περιοχὰς ὅπου ὑπάρχει περιοχής μεγάλος συνωστισμός.

ΤΑ ΠΛΩΤΑ «ΠΑΛΛΑΣ»

Τὸ καύχημα τῆς ἀμερικανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, τὸ ὑπερωκεάνιον «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», ἀπὸ ἑταῖρη δημιουργία προσφέρεται, χωρὶς θετικόν τινα ἀγοραστήν. «Οσαι —έλαχισται πάντως— προσφορὰί ὑπεδημήσανται ἀπεδειχθῆσαι ἀφερέγγυοι. 'Η τελευταία ἀνέφερετο εἰς τὸ ἔλαχιστον ποσὸν τῶν 7,5 ἑκατομ. δολαρίων. Απερρίφθη καὶ αὐτή, διότι οὐδεμία ἐγγύησης παρείχετο διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ τιμήσατος.

Αἱκόμη καὶ εἰς τὴν πώλησιν διαμερισμάτων ἀνέφερετο μία προσφορά. 'Επρόκειτο τὸ ὑπερωκεάνιον κάπου νὰ ἀγκυροδολήσῃ διὰ θέρετρων καὶ νὰ πωληθῶν τὰ διαμερισμάτων τού εἰς διαφόρους, μὲ κοινοχρήστους χώρους τὰς αἰθουσαῖς ἐστιατορίους καὶ ὑποδοχῆς!

Τὸ «Γιουνάιτεντ Στέйтς», τὸ «Φράνς», τὸ «Κουήν 'Ελίζαμπεθ» καὶ τὰ δύο Ιταλικά «Μικελάντζελο» καὶ «Ραφαέλο», ἀποτελούν πλέον τὰ λαμπρά, πάντως, ὑπολείμματα ἐνὸς παρελθόντος, ἐνῷ τεραστίου στόλου ὑπερωκεανών, τῶν ὅποιων ή παρουσία εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον, προέβαλεν αὐτὴν ταῦτην τὴν έθνικήν υπόστασιν καὶ τὸ γόντρον τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν εἰς ἄς ἀνήκον.

ΟΡΘΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Ο ἐκπρόσωπος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰς τὸ Δ.Σ. N.A.T. κ. Γ. Πατέρας ἔθεσε —πρὸς τιμὴν τοῦ— τὸ πρόδηλημα τῆς εἰσπράξεως ἐκ μέρους τοῦ N.A.T. δικαιωμάτων διὰ τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὅποιας προσφέρει πρὸς τὸ Δημόσιον. Καὶ διεβεβαίωσεν ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ εἶναι πρόθυμοι νὰ ἐνισχύσουν διὰ τὴν προσωπικῶν παραστάσεων τὸ αἰτημα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν κάποιας ἀντιπαροχῆς πρὸς τὸ N.A.T. ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου διὰ τὰς παρεχομένας ύπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρυματος τῶν ναυτικῶν γενικωτέρας ύπηρεσίας. 'Η παρασχεθεῖσα διαβεβαίωσις τιμᾶ τὸ σύνολον τῶν ἐφοπλιστῶν μας, οἵτινες πάντοτε ἐπιδεικνύουν ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ζητήματα καὶ τὴν συνεχῆ πρόσδοτον τοῦ N.A.T.

Η πρότασις αὕτη τοῦ κ. Πατέρα στὰ σημητήρια εἰς μίαν τῶν προσεχῶν συνεδριάσεων τοῦ Δ.Σ. προκειμένου νὰ ἐπισημανθοῦ πλή-

NAVIMA S.A.

SHIPCHANDLERS FOR ALL FRENCH PORTS

AVENUE LUCIEN - CORBEAUX LE HAVRE

TELEX 190074

TELEPHONE 482051

ρως αἱ παρεχόμεναι ὑπηρεσίαι πρὸς τὸ Δι-
Δημόσιον, ώς καὶ ὁ τρόπος τῆς ζητουμένης
ἀντιπαροχῆς.

Τούτη η πενθυμίζουμεν οχεικής στις εις τὴν συνοδεύουσαν τὸν προύπολογισμὸν τοῦ N.A.T. ἐκθεσίαν ἐτονίζετο, διὰ πρώτης φοράς, στὶς Δημόσιοις, ἔναντι τῶν παρεχομένων ὑπὲρ τοῦ N.A.T. ὑπηρεσιῶν (εἰσπραξὶς τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 29)75 καὶ ὅλων πόρων ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου) βάθι ἐπρεπε νότι δεχθῆ τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ N.A.T. ἐκ τῆς φορολογίας τῶν προσδόνων του ἐκ τῆς ἀκινήτου περιουσίας του καὶ ἐκ τῶν τόκων τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ όποια έθεσαν έπανειλημμένως τὸ ζῆτημα, θὰ παρακολουθήσουν καὶ θὰ ἐνισχύσουν τὴν ἀνάληφθεῖσαν προσπάθειαν. «Ἀλλωστε, ὃς ἔτοντίζεινεν μόλις προσφέτως, οἱ ναυτικοί μας δὲν ζητοῦν ἐπιχορήγησιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ των ἰδρυμάτος, ὡς θὰ ἥδυναντο νὰ διεκδικήσουν διὰ τὸ εἰσαγόμενον περ' αὐτῶν συνάλλαγμα, ἀλλὰ ἀπλώς τὴν ἀπάλλαγὴν του ἐκ μιᾶς φοροδογίας, μετά μάλιστα καὶ τὴν φαλκίδευσιν τοῦ πόρου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ὁκινήτου τῆς πλατείας Κλαυθμώνος, ὃ ὅποιος ἐπίσης πρέπει νὰ ἀποδοθῇ ἐν νέον.

ΠΡΟΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Καθωρίσθησαν αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν χορήγησιν ἐγκρίσεως ναυτολογήσεως Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς νεοαγοραζόμενα πλοῖα, διὰ τὰ ὅποια, δικαὶος, δὲν ἔχει ὀλοκληρωθῆ ἡ διαδικασία τηνδολγήσεως ἢ συνάψεως συμβάσεως ἀσφαλίσεως μετά τοῦ Ν.Α.Τ., ἥδη δὲ ἐπίκειται ἡ ἔκδοσις σχετικῆς ὑπουργικῆς ἀπόφασεως.

Ούτω, διὰ τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα θά ύπογρά-
φεται μία προσύμβασις ἀσφαλίσεως τοῦ πλη-
ρώματος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ισχύος δύο μηνῶν διὰ
τὴν ουμπλήρωσιν ἐντὸς προθεσμίας ταύτης
τῶν ἀπαιτουμένων δικαιολογητικῶν. Εἰς πε-
ρίπτωσιν μὴ ουμπληρώσεως τῶν δικαιολογη-
τικῶν ἐντὸς τῆς προθεσμίας τῶν δύο μηνῶν,
ἢ ἐν λόγῳ προσύμβασις θά καταγγέλλεται.
Διὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς προσυμβάσεως θά
κατατίθεται ἐγγυητική ἐπιστολὴ καλύπτουσα
τὰς εἰσφοράς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὴν εἰσφο-
ρὰν τοῦ N. 29)75 ἐνός ἔξαμηνου, ἡ ὁποία
θά καταπίπτῃ εἰς περίπτωσιν καταγγελίας
τῆς προσυμβάσεως. 'Ἐξ ἀλλου, ἐάν ἐκ τοῦ
ἐλέγχου προκύψῃ ὅτι τὸ πλοῖον διὰ τὸ δι-
ποίον ζητεῖται ἡ ὑπογραφὴ συμβάσεως μετά
τοῦ Ν.Α.Τ. δεῖν εἶναι ἐλληνικῶν συμφερόντων,
τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς, με-
τά τὴν κάλωσιν τῶν εἰσφορῶν, θά καταπίπτῃ
ὑπὲρ τοῦ 'Ιδρύματος ὡς κύρωσις, ἀλλως θά
ἐπιστρέφεται κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς κανο-
νικῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώμα-
τος.

Έγνωσθη ότι τὸ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπρότεινεν ὅπως ἔγγυητική ἐπιστολή, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν πρόσων τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφόρων ὡς καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ Ν. 27)75, κατατίθεται καὶ διὰ τὰ πλοῖα τῶν ὁπίον τοῖς ζητεῖται ἢ νηρολόγησις κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687, εἰς τὰ ὁπίοια χορηγούνται προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα. Η ἔγγυησις αὐτῇ θὰ καταπίπτῃ περιπτώσει μὴ νηρολόγησις των πλοίου στὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν. Ή πρότασις αὐτὴ γένετο διότι καὶ εἰς Ἑλληνικά πλοῖα, εἰσαγόμενας ὡς κεφάλαιον ἔξωτερικοῦ, εἶναι δυστόπον νὰ δημιουργηθοῦν ζητήματα ἀπὸ τῆς πτοβολῆς τῆς αἵτισης νηρολόγησεως μέχρι οὗ δημοσιεύσεως τῆς σχετικῆς ἔγκριτικῆς πράξεως, διότι μεσολαβεῖ ίκανὸν χρονικὸν διάστημα, ὃν καὶ παρετηρήθη ὅτι διὰ τὴν οιαιάντην καθυστέρησιν πταιέι τὸ Κράτος καὶ ὑπὸλιτῆς ὁ ἐφοπλιστής, ἀνεφέρθη δὲ ἐνδεικτικῶς ὅτι διὰ τὴν ὑπογραφὴν καὶ δημοσιεύσιν μιᾶς πυκκεριμένης ἔγκριτικῆς πράξεως ἔχειάθησαν τρεῖς μῆνες.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ἔξαιρεθῇ τῶν διατάξεων περὶ ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας τῆς

νομοθεσίας του Ι.Κ.Α., ήδη δε διετυπώθη ειδική διάταξις, ή όποια θά ζητηθή νά προστεθή διά τροπολογίας εις το σχέδιον νόμου περὶ τῶν ὑπέρ του Ν.Α.Τ. εισφορῶν καὶ τοῦ διοικητικού συμβουλίου. αὕτω.

"Η έν λόγῳ διάταξις διεπωθή ώς ἔξης: «Αἱ περὶ ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας διατάξεις τῆς νομοθεσίας τοῦ I.K.A. δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δι' οὓς ἐφαρμόζονται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον αἱ ἑκάστοτε ισχύουσαι διατάξεις τῆς περὶ N.A.T. νομοθεσίας. 'Η παρόντα διάταξις ισχύει καὶ ἐπὶ ἕκκρεμῶν περιπτώσεων, δι' ἃς δὲν ἔχει ἐκδοθῆ ἀμετάκλητος δικαστικῇ ἀπόφασις μέχρι τῆς δημοσίευσεως τοῦ παρόντος».

Εις τὴν συνοδεύουσαν τὴν διάταξιν εἰσηγητικήν ἔκθεσιν τοινίζεται ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν περὶ ἑλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας διστάξεων τῆς νομοθεσίας τοῦ Ι.Κ.Α. καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς ἀσφαλιστικούς ὄργανους μεσούς, ἀρμόδιότητος τοῦ ὑπουργείου Ἐργασίας, είχεν καὶ ἔχει ὡς βάσιν τὸ γεγονός ὅτι οἱ Ὁρ-

γανισμοί ούτοι ἀσφαλίζουν πρόσωπα μὲ δια-
φόρους ἀπασχολήσεις εἰς τὴν Ἑράν. Τὸ N.
A.T., δημος, ἀσφαλίζει τοὺς ἐν θαλάσσῃ ἐρ-
γαζομένους, τῶν ὅποιων ἡ ἔργασία εἶναι I-
διόμορφος καὶ διέπεται ἀπό εἰδικὰς διατά-
ξεις αἱ ὅποιαι δὲν συμπτοεύνται μὲ τὰς τοι-
αύτας αἱ ὅποιαι διέπουν τὴν ἔργασθαν Ἑράς.
Ἐξ ἄλλου, δ. N. 3170/55, θεστίσας ίδιας
συνταξιοδοτικά προϋποθέσεις ἑτέλει ἐν γνώ-
σι τῶν περὶ Ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προ-
στασίας διστάξεων τῆς νομοθεσίας τοῦ I.
K.A., τὰς ὅποιας καὶ δὲν ἐπεκαλέσθη.
Ἐπειδὴ ἡ ἐπέκτασις τῶν διστάξεων τούτων καὶ
εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοὺς ἡσφαλισμένους εἰς
τὸ N.A.T. ἀνατρέπει τὰς συνταξιοδοτικὰς
προϋποθέσεις τοῦ N.A.T. καὶ κλονίει ἀνα-
λογιστικά αὐτοῦ δεδομένα, ἡ προτεινομένη
διευκρινιστικὴ διάταξις αἴρει τὰς ἀμφισβη-
τήσεις καὶ ἔχαιρει τοὺς ναυτικοὺς ἀπὸ μίαν
προστασίαν ἡ ὅποια δὲν προσιδιάζει εἰς τὸν
ἀσφαλιστικὸν τῶν δργανισμῶν καὶ τὰς εἰδι-
κὰς αὐτοῦ προϋποθέσεις ἀπονομῆς τῶν πα-
ροχῶν.

Τό θέμα ανέκυψεν ἐξ ἀφορμῆς σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, τὸ δόπιον ἀδέβηθ τὴν ἀποψιν — τὴν ὅποιαν εἶχεν ἀποδεχθῆ προηγουμένων καὶ τὸ Συμβούλιον Ἐπιπλεκταίς — ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ A.N. 1846) 15 περὶ I.K.A. συνιστοῦν ενικής ἐφαρμογῆς ἀσφαλιστικὸν κανόνα, ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ πάντων τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων τῆς χώρας καὶ ίθρουν τὸ ἐλάχιστον ποσίον τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας δλων τῶν μισθωτῶν. Ἡ νομικὴ ὑπηρεσία τοῦ N. A.T., φρονοῦσα ὅτι ἡ ἀνάτερω αἰτίας εἶναι ἐσφαλμένη καὶ ἐπειδὴ τὸ δόμιον γιργήθεν τηγήμα εἶναι σοβαράτον καὶ ἐνδιαφέρει τὰ μέλιστα τὸ "Ιδρυμα διὰ τὴν χάραξιν τῆς ἐνδιμέλλοντι ἀκολουθητέας πολιτικῆς ἐπὶ πληθώρας παρομοίων περιπτώσεων, ἐπρότεινε καὶ ὁ Δ.Σ. ἀπεδέβη τὴν εἰσήγησιν δπως ἀσκητὴν ἀνατίσεσθαι κατὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου διὰ νὰ ὑπάρχῃ καὶ ἡ γνώμη τοῦ Ἀνοιτάτου Δικαστηρίου τῆς χώρας." Εξ

ἄλλου, ἐπειδὴ ἔχουν ἐγερθῆ καὶ ὄλλαι παρόμοιαι ἀγωγαὶ κατά τοῦ Ν.Α.Τ., δηλαδὴ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ ὑπὸ αὐτοῦ τῶν διατάξεων περὶ Ἐλασίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας, κατηρτίσθη ἡ προαναφερθέσια εἰδικῇ διάταξι, ἡ οποία ὑπεβλήθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας πρός υἱοθέτησιν καὶ προώθησιν πρός ψήφισμα.

Tὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Αἱ συνεχεῖς καὶ βαθεῖαι ἀνακτετά-
εις καὶ ἀναπροσαρμογαὶ εἰς τὰ ναυτι-
λιακὰ πράγματα δημιουργούν σὺν τοῖς
ἄλλοις καὶ προβλήματα συνέσεως καὶ
πανδρόσεως. Τὴν μίαν ἡμέραν διαπι-
στοῦται ἀδύναμία ἔξευρέσεως καὶ ἐνός
στώ αἰωνιστικοῦ καὶ τὴν ἄλλην περισ-
τεύουν οἱ ἀνεργοί.

Εις πίστωσιν τὸ «Φαιρόπλευν ἀναφέρει μίαν πρόσφατον ἀληθινὴν ιστορίαν ὡς ἡνὶ περιγράφει αὐτότητης Βρετανῶν ἀ-ιματωτικόν. «Τὸ πλοῖον μου, διηγείται ἀξιωματικός, συνηγήθη περὶ τὴν με-
τημβρίαν εἰς πολυσύχναστον θαλασσινόν τεριοχῆν μὲν ὄγκωδες ταχύπλουν λάινερ,
ταραδοσιακές σημαῖας, τὸ ὅπιον ἔ-
τελεν ἀντικανονικάς, ὡς ἐὰν δὲν είχεν
κνιτιληφθῇ τὴν παρουσίαν ἑτέρου πλοίου.
Πρὸ τοῦ κινδύνου ἐνδεχομένης συγκρού-
σεως κατέφυγα εἰς τὸν συριγμούς, οἱ
ποιοὶ ὡς φάινεται εἰχον ἀμέσων διπο-
τεματα. Διότι μετ' ὀλίγον ἐκ τινὸς θύ-
ας τῶν ὑπερκατασκευῶν τοῦ λάινερ ἀ-
εφάνη ἐνστολος ἀνὴρ στις ἀνῆλθε δρο-
πιών τὴν κλίμακα πρὸς τὴν γέφυραν,
πομπάστων τὰ κείλια τοῦ ἐκ τοῦ γεγο-
νοῦ, ἐξ οὐ προφανῶς εἶχε διακοπῆ. Εύ-
νος ἀμέσως τὸ πλοῖον ἐστρέψει καὶ ἀπε-
σκύνθη κανονικῶς, ἐνώ ἐκ τῆς γεφύ-
ρας του ἥκουντο αἱ ψαλκαὶ τεραστίου
υπόκειται, ὁ ὅπιος ὡς φάινεται, ἔχετελει
ονός του τὴν φυλακήν, κατὰ τὴν ὕραν
οὐ γεμάτος».

Περὶ ἀνεπανδρώτων μηχανοστασίων καὶ
λλων καινοτομιῶν τῶν αὐτοματοποιη-
ένων πλοίων ὑπάρχει ὡς γνωστὸν πλου-
τί φιλολογία. Ἀλλὰ περὶ «κυνικῆς φυ-
σικῆς» δὲν εἴχουμεν ὅμοιογυμένων ἀ-
ντιτίθεμεν. Ἐξ οὐτοῦ γνωρίζουμεν, οἱ ἀρ-
χαῖοι ἔχρησιμοποίησαν τὴν παροιμίαν
κύων ἐπὶ φάστης» δι' ὅσους οὔτε οἱ Ἰ-
ταλοὶ μετεχείριζον τὰ ὑπάρχοντά των
οὔτε εἰς ὄλλους τὰ παρεχόντων. Ὁ
κύων ἐπὶ γεφύρας» ὅμως ήτο ἀγνωστος.
Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας βάθι ἀνδύνατο ἵσως
χρησιμοποιηθῆ, ὑπὸ τὸν ὄρον δι τι ὁ
κύων θά ἔξεπαιδεύετο ὥστε (κατὰ πα-
πτίσις τῆς περιφήμου ἀποκρίσεως
Διογένους) «τοὺς μὲν συμπλέοντας
κύων, τοὺς δὲ ἀντιπλέοντας ἡλεκτῶν



MERCANTILE MARINE ENGINEERING AND GRAVING DOCKS Co. N.Y.

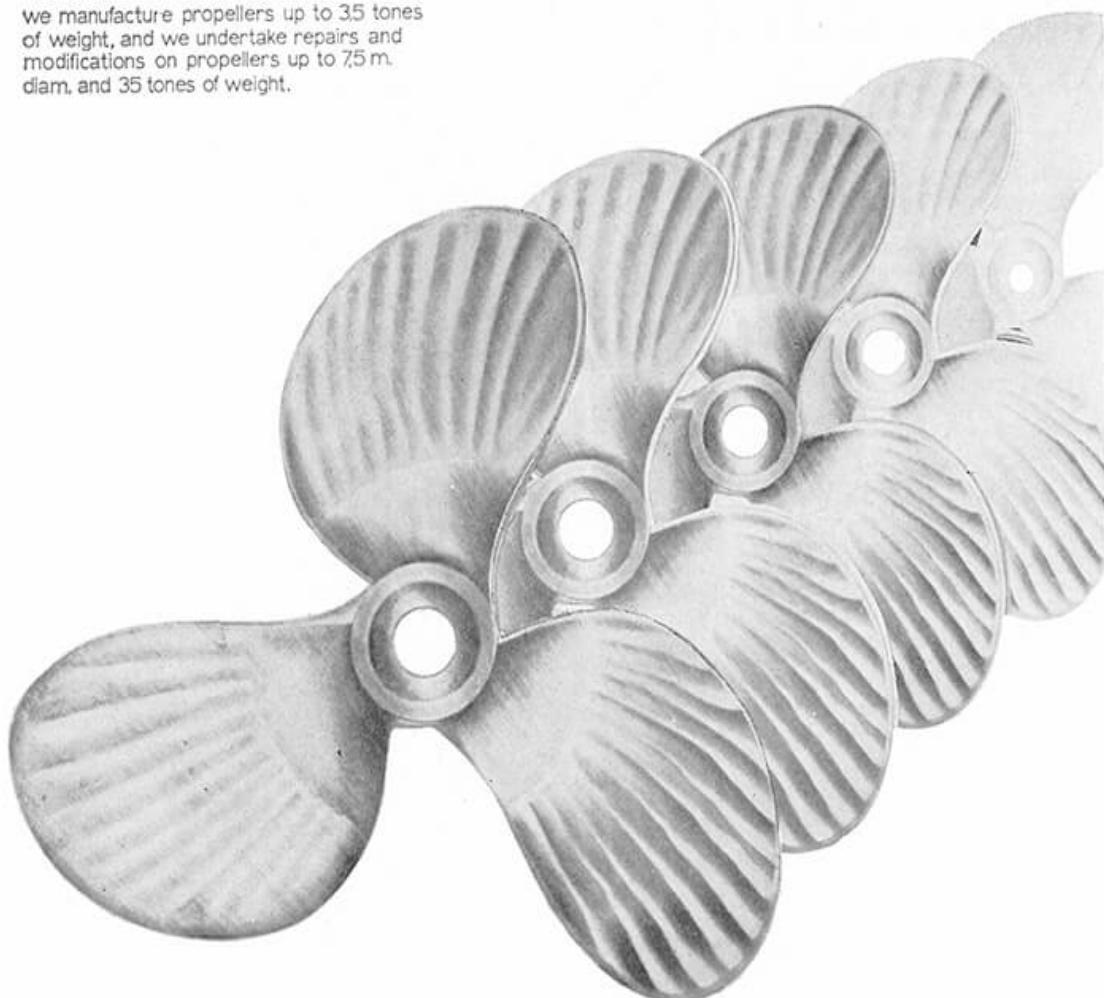
General Shiprepairs - Drydock Owners

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

N. A. CATSIKADAKOS
59, Vass. Constantinou Ave.
Tel.: 4519.629
Telex: 21-3306 NIKA
Cables: Hansdak Piraeus

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

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



LIPS*NAFSIS
PROPELLER WORKS

34 METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 - TELEX 212708 NFI GR

‘Η άλλη λογραφία μας

Η «ΕΣΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ»

Κύριε Διευθυντά,

Θά ήθελα νά μέ φιλοξενήσητε γιά λίγο, όπως τόσους και τόσους μέχρι σήμερα έχετε φιλοξενίσει, μεταφέροντας μία άπορια μοις: Είμαι κι' έγώ ένας ναυτικός. 'Ενθυμούμαι ότι πρό πολλού ήρθε μία διαταγή εις τά πλοιά ή όποια ήλεγε: «Κατηρτίσθη Πρόσωπον Δημοσίου Δικαίου... διά τήν ίδρυσιν τής ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, ότι δύο οι «Ελληνες ναυτικοί καθώς και οι άλλοδαποι υπόχρεούνται εις τήν καταβολήν εισφορᾶς ή όποιο θέριζεται ώς άκολουθως: Κάθε μήνα πληρώνουμε τήν ως ώρα δρισθείσαν εισφοράν. 'Έκεινο ομώς τό δύοποιν δέν ξέρω καθώς και πολλοί ήποτε έμας είναι ανά όρχισε νά λειτουργή και τί προσφέρει εις τήν Ναυτικόν αυτή η 'Εστιά». Ακόμα και πού δρισκεται!

Νομίζω ότι θά ζητείτε, όπως έγινε, σταν ήρθε τό χαράστι, τό γράφαμε και τό άνακοινώσαμε εις τήν Τραπέζαριαν 'Αξιωματικών και πληρώματος, έπαναλαμβάνω νομίζω ότι, θά ζητείτε ή ύπευθυνη ύπηρεσία εις τήν όποιαν ύπαγεται ή Ε.Ν. νά μάς στείλη ξεστω και ένα άπλο χαρτί εις τό δύοποιν νά μάς λείπει ότι ή Ε.Ν. άρχισε νά λειτουργή και δρισκεται εις τήν άκολουθον διεύθυνσιν και ότι γιά νά γίνη κανείς πιστεύτε ή πράγματι πληρώνει θά πρέπει νά φέρη μαζί του κάτι τό άποδεικτικόν. Μέχρι στιγμής δέν γνωρίζουμε τίποτε άπολύτως, ένω τό μόνο πράγμα που γνωρίζουμε είναι ότι κάθε μήνα πληρώνουμε τήν εισφοράν.

Σάς εύχαριστώ διά τήν φιλοξενίαν σας.

Μέ έκτιμησιν

"Ένας ναυτικός

Νέα 'Ορλεάνη 3 Φεβρουαρίου 1976

Σ.η.μ.: «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». 'Απορούμεν και ήμεις μαζί με τήν έπιστολογράφον μας. Πότε και πού θά συσταθή αύτή η 'Εστιά'; 'Απολογισμός τών εισπραχθέντων και δισπανηθέντων χρημάτων δέν είδε μέχρι τούδε τό φώς τής δημοσιότητος. Ποιος ό ύπευθυνος τής άνωμαλίας αυτής;

ΓΙΑΤΙ:

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Θά σάς ήμουν πολὺ ύποχρεωμένος έάν είχατε τήν καλωσύνη νά δημοσιεύσετε εις τάς στήλας τού έγκριτου περιοδικού σας ώρισμένα «ΓΙΑΤΙ», τά δύοποια με άπασχολούν.

Διαβάζω, λοιπόν, εις Ναυτιλιακόν περιοδικόν:

«Κατ' ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΠΡΟΟΔΟ ουδέναν τά τρία τελευταία χρόνια ύποφήιοι τών Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικού Ναυτικού...» Δισφημιστική «εκπατάνια» τού Υ.Ε.Ν., και πάντα με ραδιοφωνικά σπότς, και ντοκυματάρια, δισφημιστικά έντυπα κ.ά. Επαιχνεν τό διστικό ρόλο εις τήν παρατηρουμένη αύτή αύξησησι.

Είναι πράγματι γεγονός ότι τά τελευταία χρόνια είχε παρουσιασθη μεγάλη δινιστής εις τήν πλάστιγγα τού νόμου «Προσφορά - Ζήτησις» εις δάρος τού δευτέρου σκέλους όπότε πολὺ όρθως έληφθησαν τά δέοντα ύπο τών άσωδίων μέτρα πρός μετριασμὸν αύτῆς τής άνιστητος.

Σκεπτόμενος δώμας τό μερίδιον τού Πλοιάρχου εις τήν τότε δινιστήτα και έν δύει τής σημερινής καταστάσεως και τής μελλοντικής προβλεπομένης τοιαύτης μού γενώνται τά έχης έρωτηματικά:

Πόσοι σήμερα έκ τών έξερχομένων έκ Κ. Ε.Σ.Ε.Ν. διπλωματούχων Πλοιάρχων —άναφέρομαι μόνον διά Πλοιάρχους— εύρισκουν

θέσι κενή γιά νά τήν καταλάβουν;

Έχει γίνει καμιμάς έρευνα ύπο τών άρμοδίων γιά νά εύρουν ή μάλλον νά διαπιστώσουν ότι και κατά τήν περίοδον τών παχειών άγελάδων άκομη αι προσφερόμεναι θέσεις Πλοιάρχων είναι ή φαίνονται νά είναι κατά πολὺ ολιγότεραι τών προσφερομένων διπλωμάτων;

Γιατί ή αριθμός τών εισασκέων εις τάς Σχολὰς 'Εμποροπλοιάρχων και τών μετέπειτα χορηγομένων διπλωμάτων δέν κρίνεται και μέ ένα γνώμων στον τί θά γίνουν δύο αύτοι οι αύριανοι Πλοιάρχοι;

Γιατί κανείς δέν σκέπτεται ή δέν θέλει νά φανή ότι σκέπτεται αύτας τάς χιλιάδας τών καπεταναίων, οι όποιοι τόσον έπιτυχώς προέβασαν και προβάλλουν τήν 'Ελλαδάς εις τό έξωτερικό; Αύτους οι όποιοι υπήρχαν οι σημαϊοφόροι και ΚΥΡΙΟΙ πρωτεργάτες αύτού τού 'Θεαύματος τής σημερινής 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας;

Αι Σχολὰς 'Εμποροπλοιάρχων έφθασαν τό ιερόν αριθμό έπτα και μελέτες συνεχίζονται γιά νέες, τό άπολυτήριον γυμναστιού δώμας άκομά Ισχύει.

Είμεθα τό μοναδικό κράτος και είναι ή μοναδική έπιστημη, διότι περί έπιστημης πρόκειται και μάλιστα Ιδιομόρφου, πολυπλεύρου και άνευ δρίων, ή όποιο δέν άπαιτει μεταγυνασιακή έκπαιδευσι.

'Αποτέλεσμα: 'Αξιωματικοί καταστρώματος άρκετοι. Πλοιάρχοι κατά σωρείαν. Γιατί;

Εις τήν έταιρίαν πού έργάζομαι όπο τό 1962, όποτε και έτελείσασ τήν 'Εμποροπλοιάρχων Κύμης, έκ τών ένωντας άποφοιτησάντων έκ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. δύοι έπανηλθομεν εις τά παλαίσ και τετριμένο πλέον καθήκοντα τού 'Υποπλοιάρχου.

Κανένας δέν είχε τήν τύχη νά καπετανεύση και δύοι περιέμενο πότε θά είδεις ή 'ΤΥΧΕΡΟΣ', γιά καπετανεύση τού διαβάστη. Γιατί;

'Αλήθεια, τί άδικία, τί ασθυνια απόνοπτείσεως σέ καταλαυδάνει όταν βλέπης όπο τήν πιά πλευρά «Μηδεική έκστρατεία» προπαγάνδας γιά νά προσελκύσουν νέους εις τό ναυτικό έπαγγελμα και όπο τήν άλλη καμιμά μέριμνα γιά τό πόσοι εύσίσκουν θέσι Πλοιάρχου μόλις τελειώσουν τό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Σάν έπιλογο και διά τήν άσκητητή άπαράδεκτον «κατάτανε» τού 'Ελληνος Πλοιάρχου, ό όποιος έδωσε και δίδει τό αίμα του, χωρίς ύπερβολή, γιά νά διατηρήσῃ και έπαινησης «τό μένο τής θαλάσσης κοάτος», δημος δέ άυφιδάλλει δέ άνσολογιθή τόν 'Ελληνα ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ τού 1971 - 74 γιά νά μήν άναφερθω πλακιότερα, σάν έπιλογο λοιπόν άναφέρω ένα και μόνον παράδειγμα:

Είχα κάποτε έπαρεσία διπλωματούχου 'Υποπλοιάρχου, τόση δη ένας Δόκιμος Μηχανικός πρωτόδιμπαρκος.

'Ο τότε Δόκ. Μηχανικός είναι σήμερα Α' Μηχανικός εις τό καράβι τό δύοποιον ύπηρετώ τώρα πάλι σάν 'Υποπλοιάρχος. Γιατί; Θέματος δινικανότητος ή έλλειψεως έμπιστοσύνης έκ μέρους τών προϊσταμένων μου δποκλείσται.

Τέλος εύχαριστωνας έσάς κ. Διευθυντά, γιά τήν φιλοξενία, έσεντα άναγνώστη πού έκανες τό κόπο νά σκεφθής γιά λίγο τόν 'Ελληνα «Καπετάνιο» και έσάς κ. 'Αριμόδιε πού θώς νά προβληματισθήτε γιά λίγο διατελών.

Μεθ' ύποληψεως

Κ. ΚΑΠΙΤΑΝΕΛΛΗΣ

Υποπλοιάρχος

Δ.Π) ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ

Κέππ Τάουν 5 Ιανουαρίου 1976

Σ.η.μ.: «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». 'Απαντώμεν εις τό δικαιολογημένον «γιαστή»:

Διότι άπλούστατα δέν έτηρηθη μία στατιστική τών ένεργεια ναυτικών, τών πιθανών άναγκών κατά δασμούς και τών προβλέψεων, λόγω διογκώσεως τού έλληνικού τοννάζ.

Πρωτοφανής περίπτωσης άπαραδέκτου άνωμαλίας διά Ναυτιλίαν φερομένη ώς τήν πρώτην τού Κόσμου. Πραγματικόν κατάντημα.

ΤΟ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Κύριε Διευθυντά,

Εις τό τεύχος τής 15ης Φεβρουαρίου έ.ε. τού έγκριτον περιοδικού σας, δημοσιεύετε άπαντητικήν έπιστρολήν μου όπι σχολίου σας δημοσιεύεταις εις τό τεύχος τής 1ης Δεκεμβρίου 1975, εις ύποθέτον Σημείωσις τής συντάξεως τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» άμφισσητείτε τήν διαθεσιάσιν μου όπι 700 και πλέον πλοίων ύπο σημαίας εύκολίας, συμβεβλημένων με τήν Δ.Ο.Μ ούδεν είναι έλληνοκτητον και ζητείτε νά σάς γνωρίσω εστω και μίαν περίπτωσιν ένης ιδιοκτησίας πλοίου, συγκεκριμένης άμερικανικής ή ιταλικής πλοιοκτησίας, διπέρ ύπεστη έλεγχον ή μπούκοτάζ τής Δ.Ο.Μ.

Ιταλικής πλοιοκτησίας πλοία ύποχρεωθεντα νά ύπογράψουν συμβάσεις με τήν Δ.Ο.Μ είναι άνω τών τριάκοντα. 'Εξ αύτών άναφερε ένδεικτικών μερικά και άν έπιμενετε δύναμις νά σάς δώσω τά όνδρατα απάντητων :

- 1) BARCOLA (σημ. Λιβερίας) τής AGEMAR.
- 2) CARMENCITA (σημαία Παναμά) τής COMP. DE NAV. MAYLIE.
- 3) EPICO (σημ. Λιβερίας) τής AGEMAR.
- 4) LAVAL (σημ. Λιβερίας) τής OCEAN MARINE CORP.
- 5) ASTRAL (σημ. Λιβερίας) τής RADMAR TANKERS.
- 6) CONFIADE (σημ. Παναμά) τής COMP. DE NAV. RESI.

Ό συνολικός αριθμός τών πλοίων που έχουν συμβάσεις με τήν Δ.Ο.Μ άνερχεται κατά τό παρόν σταδίου εις 830 και πλέον, ποία δέ εξ αύτων είναι άμερικανικής πλοιοκτησίας, οπώς γνωρίζετε, είναι δύσκολον νά γνωρίζη κανείς.

Έκ τών 830 αύτών πλοίων έλαχιστα είναι έλληνικων συμφερόντων έπι συνόλου 1.400 και πλέον και τό γεγονός αύτο θα πρέπει δεόντως νά έκτιμηθη.

Άς σημειωθή, τέλος, άν και σάς είναι γνωστόν, ότι αι άμερικανικαί δργανώσεις ούδεποτε ήσκησαν μπούκοτάζ έπι έλληνικών συμφερόντων πλοίων και σέδονται τάς συμβάσεις τής Πανελλήνιου Ναυτικής 'Ομοσπονδίας, δοθούν δέ διά τήν έφαρμογήν των.

Εύχαριστών διά τήν φιλοξενίαν

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΑ·Ι·ΤΗΣ

Γενικός Γραμματεύς

Πειραιεύς, 17 Φεβρουαρίου 1976

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Επαναλαμβάνομεν: Τήν περίπτωσιν μπούκοτάζ και τήν άναγκαστικήν έκ τούτου άναγνώρισην τον μισθολογίου τής Δ.Ο.Μ. δέν έχομεν, ήμεις τούλαχιστον, έπισημάνει, ούτε είς άμερικανικόν ή ιταλικόν σκάφος. Κατά τόν έλληνοκτήτων, κυρίως, στρέφεται ή Δ.Ο.Μ. Τά πιστεύει, ίσως, πλέον εύάλωτα. Καὶ έρωταται ή Π.Ν.Ο.: 'Η κάρτα τής ιταλικής Ναυτεργατικής 'Ομοσπονδίας έχει άναγνωρισθή; Διατί δχι και τής έλληνικής;

'Άλλ' έρωταται άκομη: 'Η Δ.Ο.Μ. και οι ύπερασμούδενοι αύτής διοικούντες τήν ιδικήν μας Π.Ν.Ο.: Διατί ό άσκούμενος κατά τών έλληνοκτήτων πλοίων ύπο σημαίας εύκολίας άποκλεισμός δέν έκτείνεται και πρός τά καταφώρων παρασιάζοντα τά διεθνή πρότυπα ναυτικής έργασίας πλοία τών κομμουτικών χωρών;

Καὶ ή ιδική μας άπαντησις: "Ομφακές εἰσίν.



TELEX NO. 6-0129 SA

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

153-157 GALE STREET

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

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 282920

ADDRESS: IONIAS 211/213, AGIOS ELEFTERIOS, ATHENS T.T. 917

CABLE ADDRESS: "HERMES"

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181

POSTAL ADDRESS: BOX 475

(53.978 - 21.841 - 25.391

DURBAN - R.S.A.

NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 478.734 - 53.064

(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΥΔΡΟΧΩΡΟΥ. - Η ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΣ

Τοῦ κ. Ξενοφῶντος Α. Ἀντωνιάδου

Ἐπικαιρότερον ἵσως θέμα τῆς ὑφαλοκρηπίδος δὲν ὑπάρχει σήμερον. Τὸ γενικὸν ἐνδιαφέροντος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑποθρυχίου πλούτου, ἡ ἀγωνίδης προσπάθεια τῶν ἐθνῶν νῦν ἐπιτύχουν μίαν συμφωνίαν καὶ αἰδικαί μας δυνατότητες ἔντος τῶν θαλασσῶν, αἵτινες περιβρέχουν τὰς ἀκτὰς μας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς βλέψεις τῆς ἐξ Ἀνατολῶν γείτονος, ἔχουν φέρει εἰς τὸ διεθνὲς καὶ ἐθνικὸν προσκόντιον ἐν πρόβλημα ἀνύπαρκτον σχέδιον μέχρι πρὸ τίνος εἰς τὸ διεθνὲς Ναυτικὸν Δίκαιον καὶ κατέστησαν κοινότατον ἓνα γεωγραφικὸν ὄρον, γνωστὸν μόνον εἰς τοὺς δίλιγους εἰδικούς.

Σήμερον πάντως ἐκ τῶν σχετικῶν δημοσιευμάτων καὶ συζητήσεων, ἔχουν ἐπὶ τοῦ θέματος ἐνημερωθῆ καὶ οἱ πλέον ἀμύητοι. Μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι ἡ ἐνημέρωσις εἶναι σποραδικὴ καὶ συμπτωματικὴ καὶ κυρίως ἀμέθοδης, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ὅτι κατὰ κανόνα αἱ δημοσιογραφικαὶ πληροφορίαι, θεωροῦσσαι ὡς γνωστάς τὰς διαστικάς ἔννοιας τοῦ ζητήματος, οἰκοδομούν ἐπ' αὐτῶν τὰ περιπλοκα νομικὰ προβλήματα τῆς ἡμέρας, καταλείπουσαι μοιραῖσις κενὰ καὶ ἀμφιβολίας. Οὕτως ἔχεγεται ἵστος ἡ παρακλήσης πολλῶν ἀναγνωστῶν μας, ὅπως δωσωμενοὶ μίαν γενικὴν εἰκόναν τοῦ θέματος τῆς ὑφαλοκρηπίδος μὲ πάσαν δυνατὴν ἀπλούστευσιν καὶ σαφήνειαν, πρᾶγμα ὅπερ ἐπιχειρούμενον εἰς τὸ παρόν δρῦθρον, ἀφοῦ προτάξωμεν ὠρισμένας ἀνάγκαιάς εἰσαγωγικάς γνώσεις περὶ τοῦ ὑδροχώρου (Hydrospace) γενικῶς καὶ τοῦ νομικοῦ αὐτοῦ καθεστώτος.

ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Ὦς γνωστὸν τὰ διάφορα κράτη ἀσκοῦν τὴν κυριαρχικὴν αὐτῶν ἔξουσίαν ἐπὶ τῶν ἐδαφῶν, τὰ ὅποια περικλείονται εἰς τὰ γεωγραφικά αὐτῶν ὅρια, ἐντὸς τῶν ὅποιων περιλαμβάνονται καὶ τὰ λεγόμενα ἐσωτερικά ὕδατα (λίμναι, ποταμοί). Ἐπίσης ἐπὶ τῶν λιμένων, οἱ ὅποιοι σχηματίζονται εἰς τὰς ἀκτὰς τῶν, ὡς πρὸς τοὺς ὅποιους ὅμως ἴσχυει ἡ ἀρχὴ τοῦ «ἀνοίγματος τῶν λιμένων» ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὅποιας ἐπιτρέπεται ἡ ἐλευθέρα εἰς αὐτοὺς εἰσόδος τῶν ἔνεων ἐμπορικῶν πλοίων. Ἐκτὸς τῶν ὅριων αὐτῶν τὰ παραθαλάσσια κράτη ἀσκοῦν ἐπίσης κυριαφ-

χικὰ δικαιώματα καὶ ἐπὶ μιᾶς θαλασσίας λωρίδος, ἡ ὅποια περιβάλλει τὰς ἀκτὰς τῶν. Ἡ λαρίσις αὐτὴ ἀποτελεῖ τὴν λεγομένην «αἰγιαλίτιδα ζώνην» ἡ ὅποια καλείται ἐπίσης καὶ παράκτιος θάλασσας ἡ χωρικὴ θάλασσα τοῦ χωρικοῦ ὕδατος. (territorial sea, maritime belt, territorial waters, marginal sea).

Τὸ πλάτος τῆς ζώνης αὐτῆς, ὅπως ὅλοι γνωρίζομεν, δὲν είναι μέχρι σήμερον παγκοσμίως ὁμοιόμορφον, δεδομένου ὅτι παρὰ τὰς καταβληθεῖσας προσπαθείας δὲν ἐπτεύχθη διεθνὴς ἐπὶ αὐτοῦ συμφωνία. Τὰς προσπαθείας αὐτὰς ἐκφράζουν ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας οἱ Διασκέψεις ἐπὶ τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης, αἵτινες συνελθουσαὶ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν Ήν. Ἐθνῶν κατό τὰ ἔτη 1958, 1960, 1973, 1974 καὶ 1975, δὲν κατέληξαν εἰς ὄριστικὴν συμφωνίαν, μολονότι τὸ ὄριον τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων φαίνεται ὡς τὸ ἐπικρατεότερον. Μία ἀκόμη προσπάθεια ἐνοποιήσεως γίνεται τὰς ἡμέρας αὐτὰς (Μάρτιος - Απρίλιος 1976) εἰς Ν. Υόρκην ὅπου συνέρχεταις καὶ πάλιν ἡ Διάσκεψις τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης. Πάντως, καθ' ἣν ς ραν γράφονται αἱ γραμμαὶ αὐταὶ, τὸ πλάτος τῆς αἰγιαλίτιδας ζώνης ἐξακολουθεῖ ἀκόμη ρυθμιζόμενον διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθεσίας ἐκάστης χώρας καὶ ποικίλει ἀπό 3—12 ναυτικά μίλια μὲ ωρισμένας ἀκραίας ἔξαιρεσίς.

Παρ' ἡμῖν διὰ νόμου (A.N. 230) 1936 καὶ σήμερον ἄρθρον 139 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ.) τὸ πλάτος τῆς αἰγιαλίτιδας ζώνης ὄριζεται εἰς 6 ναυτικά μίλια, δύνονται ὅμως νὰ ὄρισθη καὶ διαφόρων διὰ Προδρομοῦ Διατάγματος προτάσει τοῦ Υπουργικοῦ Συμβουλίου. Τὸ πλάτος αὐτῆς μετράται ἀπὸ τοῦ ἐπὶ τῆς ἀκτῆς ἔχοντος τῆς κατωτάτης ρηχίας.

Ὦς πρὸς τὸ νομικὸν καθεστώς τῶν χωρικῶν ὕδατων εἴπομεν ἡδη ὅτι τὰ παράκτια κράτη ἀσκοῦν ἐπ' αὐτῶν κυριαρχικά δικαιώματα. Τούτο κατὰ κανόνας ἐκφράζεται διὰ τῆς διατηρήσεως ὑπὲρ τῶν ὑπηκόων τοῦ κράτους, τῶν προνομίων τῆς ἀλιείας, ἀκτοπλοΐας, ρυμουλκήσεως, ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ἡ ἄλλων ἐργασιῶν, ἐνῷ παραλλήλως θεωρεῖται αὐτονόητος ἡ ὑπὸ τοῦ παρακτίου κράτους ἀσκησίς ἐπ' αὐτῶν ἀστυνομικῆς ἑ-

ξουσίας (ἀσφαλείας, τελωνειακῆς, ὑγειονικῆς κλπ.). Βασικὸν ἐν τούτοις περιορισμὸν εἰς τὴν ἀπόλυτον αὐτὴν ἔξουσίαν, ἀποτελεῖ τὸ δυνάμει διεθνούς ἔθιμον κατοχυρωμένον δικαίωμα τῆς λεγομένης «ἀβλαδοῦς διελεύσεως» τῶν ξένων πλοίων. Κατὰ τὸ ἔθιμον τούτο, τὰ ξένα πλοῖα δύνανται νὰ διέρχωνται διὰ τῶν χωρικῶν ὕδατων τῶν διαφόρων κρατῶν ἀνευ ἐγκρίσεως αὐτῶν, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι δὲν διαταράσσουν τὴν δημοσίαν αὐτῶν τάξιν καὶ ἀσφάλειαν.

Σημειούμενος ιδιαιτέρως ὅτι ἡ κυριαρχία τοῦ παρακτίου κράτους ἐπὶ τῶν χωρικῶν ὕδατων ἐπεκτίνεται καὶ ἐπὶ τοῦ κάτωθι αὐτῶν θαλασσίου βυθοῦ καὶ τοῦ ὑπεδάφους του, ἐπὶ τοῦ ὅποιου καὶ διατηρεῖ πλήρες δικαίωμα ἐκμεταλλεύσεως.

Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Κατὰ τὸν γενικῶν παραδεδυμένον ὄρισμόν, πέραν τῶν χωρικῶν ὕδατων ἀπλοῦται ἡ «ἀνοικτὴ θάλασσα» (the high sea). Τὸ καθεστὼς τῆς θαλάσσης αὐτῆς, ὅφου ἐπὶ τοῖνας ὑπέστη τὰς διεκδικήσεις τῶν διαφόρων ναυτικῶν δυνάμεων τῆς ἐποχῆς, αἵτινες διεκδικήσεις ἔφασαν εἰς τὸ ἀπόγειον διὰ τῆς θεωρίας τῶν κλειστῶν θαλασσῶν (mare clausum), ἥρχισεν ἀπὸ τοῦ 18ου αἰώνος νὰ διαμορφώνται συμφώνως πρὸς τὰς φιλευθέρων αὐτίληψεις τὰς διατυπωθεῖσας εἰς τὸ περὶ ἐλευθέρας θαλάσσης (mare liberum) περίφημον σύγγραμμα τοῦ Ὁλλανδοῦ νομοθετοῦ Γκρότιους.

Οὕτω σήμερον ἡ ἀνοικτὴ θάλασσα εἰς οὐδενα ἀνήκει καὶ εἰς οὐδενὸς τὴν κυριαρχίαν ὑπάγεται, θεωρούμενη νομικῶς ὡς «πράγμα κοινῆς χρήσεως» (Res communis omniū). Ἡ ἀρχὴ αὐτὴ καλούμενη «ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν» είναι γενικῶς, ἀνεγνωρισμένη ἐπὶ τῇ βάσει ἐθιμικοῦ κανόνος τοῦ διεθνούς Ναυτικοῦ Δικαίου. Αὐτὴ της διατηρήσεως ὑπὲρ τῶν ὑπηκόων τοῦ κράτους, τῶν προνομίων τῆς ἀλιείας, ἀκτοπλοΐας, ρυμουλκήσεως, ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ἡ ἄλλων ἐργασιῶν, ἐνῷ παραλλήλως θεωρεῖται αὐτονόητος ἡ ὑπὸ τοῦ παρακτίου κράτους ἀσκησίς ἐπ' αὐτῶν ἀστυνομικῆς ἑ-

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

ποίας άναγνωρίζεται τὸ δικαίωμα ἐρεύνης τῆς σημαίας καὶ νηφίας.

Η ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΣ

Τὰ ἀνωτέρω δικαιώματα ἐλευθέρας χρήσιως τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης, δὲν εἶναι τὰ μόνα. Διότι κάτωθι τῶν ὑδάτων τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ὑπάρχει ὁ βυθὸς καὶ τὸ ὑπέδαφος του, πλούσιον εἰς πρώτας ὄλας καὶ ἄλλους πόρους. Καὶ ἐφ' ὅσον μὲν τὰ τεχνικά μέσα δὲν ἐπέτρεπον σοθεράς ἐργασίας εἰς τὸν βυθὸν τῆς θαλάσσης, θέμα ἐνδιαφέροντος δι' αὐτὸν καὶ τὰ ἐπ' αὐτῷ δικαιώματα τῶν διαφόρων κρατῶν δὲν ύπιστοτα, ὡς δὲν ύπιστοτα ἀκόμη θέμα νομικοῦ καθεστώτος τοῦ διαστήματος καὶ τῶν οὐρανίων σωμάτων. Αφ' ἧς ὥρας ἡ τεχνολογικὴ πρόοδος τῶν ἡμερών μας, ἐπέτρεψεν τὴν ἔρευναν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑποβρύχιου πλούτου εἰς συνεχῶς μεγαλύτερα βάθη, ἤρχισε νὰ προκαλήται ἀμέριστον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν κρατῶν καὶ νὰ δημιουργήται τὸ πρόβλημα τοῦ νομικοῦ καθεστώτος τοῦ θαλασσίου πυθμέος. Τὸ πρόδημα τοῦτο ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ ἐρώτημα ἐὰν ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ ὑπὸ τὴν ἀνοικτῆς θαλάσσης βυθοῦ εἴναι ἐλευθέρα εἰς πάντας καὶ μέχρι ποίου σημείου; Ἐκ τῆς διερευνήσεως δὲ τοῦ ζητήματος, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν καθαρῶς γεωλογικήν διαμόρφωσιν τοῦ θαλασσίου πυθμέονος, ἐγενήθη τὸ ειδικότερον νομικὸν θέμα τῆς ὑφαλοκρηπίδος.

Πράγματι, ἐνῷ τὸ μέγα τῆμα τοῦ θαλασσίου πυθμέονος συνίσταται ἐκ τοῦ ὠκεανίου βυθοῦ (ἀνυστικά πεδία) βάθους χιλιάδων τινῶν μέτρων, εἰς πλείστας περιοχὰς τοῦ κόσμου, ὁ ὠκεανίος βυθὸς συνδέεται (ἢ χωρίζεται) ἀπὸ τῶν ὀκτῶν τῆς ἡπειρωτικῆς γῆς δι' ἐνός ὑποθαλασσίου ὄροπεδίου τὸ ὅποιον γεωλογικῶς ἀποτελεῖ συνεχείας τῆς ἡπείρου καλυπτομένην ὑπὸ ἀδαλῶν συγκριτικῶν ὑδάτων. Τὸ ὄροπεδίον αὐτό, ἐπὶ τοῦ ὅποιου φαίνεται ὡς ἐπικαθημένη ἡ ἔρηξ, λέγεται ὑφαλοκρηπίς (continental shelf).

Τὸ πλάτος τῆς ὑφαλοκρηπίδος ποικίλει ἀπὸ ἐνός περίπου μιλίων μέχρι μερικῶν ἐκατοντάδων μιλίων, τὸ δὲ βάθος τῶν ἀναθεναθεν αὐτῆς ὑδάτων κυμαίνεται ἀπὸ 50 ἕως 550 μέτρων. Ἀπὸ τοῦ ἄκρου τῆς ὑφαλοκρηπίδος ἀρχίζει ἡ ἀπότομος κατακρήμνισις τοῦ πυθμέονος πρὸς τὰ ὠκεανία βάθη, ἡ ὁ-

ποία λέγεται «ἡπειρωτικὴ κατωφέρεια» ἢ «ἡπειρωτικὸν ὑφαλοπρανές» (continental slope) καὶ ἡ ὁποία καταλήγει εἰς εύρυ στρῶμα ἀπόθεμάτων, τὸ ὅποιον συνιστᾶ τὸ πραγματικὸν ὄριον ὅπερ συνδεῖ οὐφομετρικῶς τὸ ὄροπεδίον μὲ τοὺς μεγάλους ὥκεανίους βυθούς.

«Οσον ἀφορᾶ τὸν ὑποθαλασσιόν ὄρυκτὸν πλούτον τῆς ὑφαλοκρηπίδος αἱ συνεχῶς ἐντεινόμεναι ἔρευναι ἀποδεικνύουν ὅτι περιλαμβάνει πολλὰ λατομικὰ ὄλικα καὶ διάφορο προσχωματικά κοιτάσματα βαρέων ὄρυκτῶν (χρυσοῦ, καστιτέρου, ἀδαμάντων κλπ.) ἐνῷ εἰς τὸ ὄροπεδίον αὐτῆς συναντῶνται κοιτάσματα τῆς αὐτῆς φύσεως τῶν ἡπειρωτικῶν μαζῶν, τὸ θεαματικότερον τῶν ὄποιων ἀποτελοῦν τὰ κοιτάσματα ὑδρογονανθράκων πετρελαίων. Ειδικότερον ἀπὸ ἀπόφωες ἐλληνικοῦ ἐνδιαφέροντος, τὸ Αίγαιον πέλαγος ἐμφανίζεται μὲ ὑφαλοκρηπίδα μικροῦ βάθους, ὅπερ εἰς ἐλαχίστας περιπτώσεις ὑπερβαίνει τὰ 500 μέτρα, ἐνῷ ὁ ὄρυκτὸς αὐτοῦ πλούτος περιλαμβάνει κατὰ τοὺς εἰδίκους, εἰς μὲν τὰς παρακτίους περιοχάς διάφορα κοιτάσματα (μαγγανίου, τιτανίου, οὐρανίου, θορίου κλπ.) βαθύτερον δὲ πλήν τῶν δομικῶν ὄλικῶν, τοῦ μαγγανίου κλπ. Ἐγκλείει σημαντικά κοιτάσματα ὑδρογονανθράκων.

Περὶ τοῦ νομικοῦ καθεστώτος τῆς ὑφαλοκρηπίδος δὲν ἔγενετο, ὡς ἐλέχθη, λόγος μέχρι σχεδὸν τοῦ παγκοσμίου πολέμου. Μεταπολεμικῶς, ἀποφασιστικὴ ἐν προκειμένῳ σημασίας ὑπῆρξε μία Ἀμερικανικὴ δῆλωσις τοῦ 1945, καθ' ḥν οἱ φυσικοὶ πόροι τοῦ βυθοῦ καὶ ὑπέδαφους τῆς ὑφαλοκρηπίδος τῶν Η.Π.Α. ἐθεωρούντο ἀνήκοντες εἰς αὐτάς, ὑποκείμενοι εἰς τὴν δικαιοδοσίαν καὶ τὸν ἐλεγχὸν των, ἐνῷ ἡ ὑφαλοκρηπήτης καθερίζετο ἐκτενούμενό μέχρι τῆς ισοβαθοῦς τῶν 200 ὄργιών (περίποτο 200 μ. ἡ 600 πόδες). Ἦκολούθησαν ἔκτοτε παρόμοιαι ἐνέργειαι διαφόρων ἄλλων κρατῶν (Σαουδικὴ Ἀραβία, Ἰνδία, Πακιστάν, χώραι Λατινικῆς Ἀμερικῆς) διεκδικουσῶν κυριαρχικὰ δικαιώματα ἐπὶ τοῦ βυθοῦ τῆς ὑφαλοκρηπίδος. Χαρακτηριστικὸν πάντων τόσον τῆς Ἀμερικανικῆς δικαιονώσεως ὅσον καὶ τῶν πλείστων ἐκ τῶν λοιπῶν ὡς ὅντα ἐνέργειῶν, ὑπῆρξεν ἡ ἐπιφύλαξις ὅτι ἡ διεκδίκησις τῶν δικαιωμάτων τούτων δὲν θίγει ὀπωδόηποτε τὸ καθεστώς τῶν ὑπὲρ τὴν ὑφαλοκρηπίδα ὑδάτων

καὶ τῆς ἐντὸς αὐτῶν ἐλευθέρας ναυσιπλοΐας καὶ ἀλιείας.

Ἐνώπιον τῆς οὕτω διαμορφουμένης καταστάσεως, συνήλθεν εἰς Γενεύην τὸ 1958, ἡ διεθνὴ διάσκεψις τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης, ἡ ὁποία, ἐκτὸς τῶν ἄλλων κατέληξεν εἰς μίαν διεθνή σύμβασιν «περὶ ὑφαλοκρηπίδος» ἥτις ἐπικυρουμένη ὑπὸ διαφόρων κρατῶν ἐτέθη ἐν ισχύει τὸ 1964. Κατὰ τὴν σύμβασιν αὐτὴν, ὡς ὑφαλοκρηπίδης ὀρίζεται ὁ βυθὸς καὶ τὸ ὑπέδαφος τῆς θαλάσσης, ὁ ὁποῖος ἐκτείνεται ἀπὸ τοῦ βαθούς τῆς θαλάσσης, ὁ ὁποῖος ἐκτείνεται ἀπὸ τὸν τοῦ ἄκρου τῆς θαλάσσης 200 μέτρων. Πέραν δὲ τοῦ ὄριου τούτου, ἐφ' ὅσον τὸ βάθος τῶν ὑδάτων ἐπιτρέπει τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν φυσικῶν πόρων τῆς περιοχῆς.

Πλὴν τοῦ ἀνωτέρω ὄριωμοῦ, ἄλλα κύρια σημεῖα τῆς συμβάσεως αὐτῆς εἰναι τὰ ἀκόλουθα: α) αἱ νῆσοι κατέχουν ὑφαλοκρηπίδα ὄριζομένην ὡς ἀνωτέρω β) τὰ παράκτια κράτη ἀσκοῦν ἐπὶ τῆς ὑφαλοκρηπίδος κυριαρχικὰ δικαιώματα πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξεργάζεσθαι καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν πόρων αὐτῆς καὶ γ) τὰ τοιαύτα δικαιώματα δὲν θίγουν τὸ νομικὸν καθεστώς τῶν ὑπερκειμένων ὑδάτων καθὼς καὶ τοῦ ἐναπέριου κώνου.

Ίδιοτέρω τησμάσιας εἰναι ἐπίσης αἱ διατάξεις αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ᾧ ἡ ὑφαλοκρηπίδης ἐκτείνεται μεταξὺ δύο ἀπέναντι ἡ παρακειμένων χωρῶν. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, τὰ ὄρια τῆς ὑφαλοκρηπίδος θὰ καθερίζωνται δι' ιδιαιτέρας συμφωνίας, ἐν ἐλλείψει δὲ τοιαύτης καὶ ἐφ' ὅσον «ειδικαὶ περιστάσεις» δὲν δικαιολογοῦν διαφορετικὴν ρύθμισιν, θὰ προσδιορίζωνται διὰ της μέσης γραμμῆς, ἥτοι ἐπὶ τῆς βάσεως τῆς ἀρχῆς τῆς ιστοποστάσεως ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου σημείου τῶν ἀκτογραμμῶν ἐξ ὧν μετρῶνται αἱ αἰγιαλίτιδες ζῶναι τῶν κρατῶν αὐτῶν.

Αὐτή λοιπὸν εἰναι ἡ ὑφαλοκρηπίδης καὶ τοιούτων εἰναι τὸ ἐπ' αὐτῆς ισχύον νομικὸν καθεστώς.

Συνοψίζοντες τὰ περὶ αὐτῆς ιστορηθέντα, δυνάμεια νὰ εἴπωμεν ὅτι ὑφαλοκρηπήτης νομικοὶ εἰναι ἡ πρόεκτος τῆς ἀκτῆς, ἀπὸ τοῦ τέλους τῆς ισοβαθοῦς τῶν 200 μέτρων καὶ ὅτι ἐπ' αὐτῆς τὸ παράκτιον κράτος ἀσκεῖ κυριαρχικὰ δικαιώματα πρὸς τὸν πλησιεστέρου σημείου τῶν ἀκτογραμμῶν τῶν πόρων τῆς.

Τὸ μέγα μειονέκτημα ἐν προκειμένῳ εἶναι ὅτι διεθνὴς σύμβασις τῆς Γενεύης, ἐκ τῆς ὁποίας ἀριθμεῖται τοὺς ἀνωτέρω ὄρισμούς, πρώτον μὲν δὲν ἐφαρμόζεται εἰμῇ ὑπὸ τῶν κρατῶν ἐκείνων τὰ ὄπιστα τὴν ἔχουν ἐπιφύλαξις ὅτι ἡ διεκδίκησις τῶν δικαιωμάτων τούτων δὲν θίγει ὀπωδόηποτε τὸ καθεστώς τῶν ὑφαλοκρηπίδης.

Συνέπεια τούτου εἶναι ἡ ἐμφάνισις τῶν σοδαρῶν διαφόρων ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τῆς ὑφαλοκρηπίδος μεταξὺ παρακειμένων ἡ ἀπέναντι κειμένων κρατῶν, τινὲς τῶν ὄποιων ἐλύθησαν διὰ προσφυγῆς εἰς τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον ἡ διὰ διμερῶν συμφωνιῶν (περιπτωσὶς Βορ. θαλάσσης, Νορβηγίας - Σουηδίας, Ιταλίας - Γιουγκοσλαβίας κλπ.) ἐνῷ ἄλλαι παραμένουν ὅλυτοι (περιπτωσὶς Ἐλλάδος - Τουρκίας). Πάντως εἰς ὄλας τὰς περιπτώσεις διακανονισμοῦ τὴν βάσιν αὐτοῦ ἀπετέλεσεν ἡ ἀρχὴ τῆς μέσης γραμμῆς ἡ τῆς ιστοποστάσεως μὲ εἰδικάς κατὰ τὰ περιπτώσιν τροποποιήσεις. Σημαντικότερα τούτων τρέπει ἡ θεωρήται ἡ ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦ Δικαστηρίου εἰς τὴν προμηθεύσαν ὑπόθεσιν τῆς Βορ. θαλάσσης εἰσαγχεῖσσα ἀρχὴ τῆς «φυσικῆς προεκτάσεως (natural prolongation)» τοῦ ἡπειρωτικοῦ ἔδαφους ἐντὸς καὶ ὑπὸ τὴν θαλασσαν.

Τέλος περὶ μιᾶς ἀντιλήψεως προσδιορισμοῦ τῆς ὑφαλοκρηπίδος ἐπὶ τῆς βάσει θαλάσσης ζώνης ἀρκετῶν δεκάδων μιλίων ἀποκλειστικῆς οἰκονομικῆς ἐκμετάλλευσεως,

**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"

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

Head office: 2000 Hamburg 1, Steinemann 97, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 66,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 23,	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pfer,	P.O.Box 2187,	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

κάμψιμεν εἰδικῶς λόγον εἰς τὸ εὐθὺς ἐπόμενον κεφάλαιον, ὅπερ ἀναφέρεται εἰς τὸ καθεστώς τοῦ ὠκεανείου βυθοῦ, μεθ' οὐ ἀναποστάτως συνδέεται.

Ο ΩΚΕΑΝΙΟΣ ΒΥΘΟΣ

Ο θαλάσσιος ὅμως βυθὸς δὲν σταματᾷ εἰς τὴν ὑφαλοκρηπίδα ἀλλὰ ὡς ἐλέχθη ἡδη, συνεχίζεται εἰς τὰ ἀνυστικὰ πεδία τῶν ὠκεανῶν, ὅπου τὸ βάθος φθάνει μέχρι 7 καὶ 11 χιλιάδων μέτρων, μὲ τὴν ἔξαιρεσιν τῶν «ράχεων» ἢ τοῦ λεγομένου «ώκεανού ὑβρίματος», τὸ ὅποιον σχηματίζει ὑποθαλασσίαν ὥροσειράν εἰς τὸ μέσον τῶν ὠκεανῶν.

Ἐφ' ὅσον δὲ αἱ πρόδοι τῆς ὑπερβρύχιου τεχνολογίας συνεχίζονται, ὁ πλοῦτος τοῦ θαλασσίου πυθμένους καὶ τοῦ ὑπεδάφους του, καθίσταται ὀλονέν προσιτότερος. Παρὰ τὴν πτωχείαν ἀκόμη τῶν σχετικῶν γνώσεων, οἱ εἰδικοὶ ὑπόλογοιζουν ὅτι εἰς τὸν βυθὸν τῶν ὠκεανῶν συναντῶνται κοιτάσματα φωσφορίτου, βαρυτίνης καὶ κυρίως κονδύλων μαγγανίου εἰς φανταστικὰ ποστήτας, ἐνῷ οἱ ἰλεῖς τῶν ὠκεανῶν περιέχουν ἀλουμίνιον, χαλκόν, κοβάλτιον, νικέλιον κλπ. Εὐλογον ἐπομένως τὸ ζωηρὸν περὶ τοῦ βυθοῦ ἐνδιαφέρον ὅλων σχεδὸν τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου.

Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὸ νομικὸν καθεστώς τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ἡ ὅποια ὑπέρκειται τῶν βυθῶν τούτων εἴπομεν ἀνοτέρω. Ποιὸν ὅμως είναι τὸ νομικὸν καθεστώς αὐτοῦ τούτου τοῦ βυθοῦ καὶ τοῦ ὑπεδάφους του; Μολονότι ὑπάρχουν καὶ οἱ ὑποστηρίζοντες ὅτι πρόκειται περὶ ἀδεσπότου πράγματος (*res nullius*) ἐπιτρέποντος τὴν κατάληψιν, ἡ κρατοῦσα θεωρία δέχεται ὅτι ὁ ὠκεανὸς βυθὸς (*ocean floor, bed and subsoil of deep seas*) ἀποτελεῖ πράγμα «κοινῆς χρήσεως (*res communis*).

'Αλλ' ἡ θεωρία μόνη δὲν ἀρκεῖ νὰ θεμελιώσῃ μίαν ικανοποιητικῶν σταθερὰν νομι-

κὴν βάσιν οὔτε διὰ τὴν εἰρηνικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ βυθοῦ οὔτε διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ὑφισταμένων ἀπαιτήσεων. Ἡ μόνη δὲ θετικὴ διάταξις ἡτὶς ὑφίσταται ἐν προκειμένῳ εἶναι ἡ Δήλωσις τῆς Γεν. Συνελεύσεως τῶν Ἡν. Εθνῶν (1970) εἰς τὴν ὅποιαν περιλαμβάνεται μίας βασικὴς διαπίστωσις, καθ' ἥν ὁ πέραν τῆς δικαιοδοσίας τῶν κρατῶν βυθοῦ καὶ τὸ ὑπέδοφος αὐτοῦ ἀποτελοῦν κοινὴν κληρονομίαν τῆς ἀνθρωπότητος καὶ μία γενικὴ σύστασις, καθ' ἥν οὐδὲν κράτος ἡ πρόσωπον δύναται νὰ οἰκειοποιήθῃ τὸν βυθόν, τοῦ ὅποιου ἡ διαχείρισις τῶν φυσικῶν πόρων δι' εἰρηνικοὺς σκοπούς δέοντας ν' ἀναληφθῇ ὑπὸ διεθνοῦς τινός συστήματος.

Ἡδη αἱ ἐλπίδες ἐνὸς διεθνοῦς διακανονισμοῦ ἔχουν ἀποτελεῖται εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης, περὶ ἣς ωμιλήσαμεν ἀνωτέρω. Αἱ μέχρι σήμερον κατατεθεῖσαι προτάσεις δὲν ὑστεροῦν εἰς ποικιλίαν καὶ ἐπινοητικότητα, φαίνεται δὲ ὅτι ἡ σύστασις ἐνὸς διεθνοῦς ὄργανου ἐκμεταλλεύσεως τοῦ θαλασσίου βυθοῦ θεωρεῖται ἐπιβεβλημένη τόσον διὰ λόγους ἀσφαλείας ὅσον καὶ διὰ λόγους πολιτικούς καὶ οἰκονομικούς. Τοὺς λόγους ἀσφαλείας ἐκφάσει ἡ διάθεσις τῶν Μεγάλων Δυνάμεων, ὅπως προστατεύουσαν τὸ ὑποθαλασσίον περιβόλου ἐκ τοῦ ἀποκλειστικοῦ ἐλέγχου ὡρισμένων κρατῶν. Οἱ πολιτικοὶ λόγοι σχετίζονται μὲ τὴν ἀνάγκην συμμετοχῆς τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν εἰς τὸν ὑποβρύχιον πλούτον, οἱ δὲ οἰκονομικοὶ μὲ τὴν ἐπιβαθυλομένην ἔξασφάλισιν ἐξ ἀπαραδέκτων κινδύνων, ἔκεινον οἱ ὅποιοι ηθελον ἔχουσιο δοτηθεῖ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν του.

Ἀπαραίτητος τοῦ προϋπόθεσις λειτουργίας τοῦ ὄργανου θεωρεῖται πρῶτον μὲν ἡ ἀπαγόρευσις οἰκειοποιήσεως τοῦ θαλασσίου βυθοῦ διὰ τῆς ἐπισήμου ἀναγνωρίσεως αὐτοῦ ὡς *res communis omniū* καὶ δεύτερον ὡς ἀκριβῆς προσδιορισμὸς τοῦ ἔξωτερικοῦ ὄριου τῆς ύφαλοκρηπίδος. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔχουν διατυπωθεῖ πολλαὶ προτάσεις, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἡ ἀναφερομένη εἰς καθορισμὸν ζώνης 200 μιλίων φαίνεται ἡ ἐπικρατεστερά. Ἡ ζώνη αὕτη, μετρουμένη ἀπὸ τῆς ἔξωτερης γραμμῆς τῶν χωρικῶν ὑδάτων, θὰ είναι ζώνη οικονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, μηδὲ περιορίζουσα τὴν ἐλευθερίαν τῆς ναυσιπλοΐας. Ὡς είναι φυσικόν, ἐν πλήθεις μερικωτέρων προβλημάτων πρέπει νὰ εὑρούν τὴν λύσιν των ἡ τοιύαχιστον τὰς γενικὰς γραμμάς τῆς διευθετήσεως των πρὶν τὰ διάφορα κράτη ἀποφασίσουν τὴν ἀποδοχήν της. Πέραν τῆς ζώνης αὕτης θὰ ἀρχιζῃ ὡς κοινῆς χρήσεως βυθὸς τὸν ὅποιον θὰ διαχειρίζεται ὁ Διεθνῆς Ωκεανίου Όργανος. Ούτος θὰ δασικεῖται ἐπὶ δύο κυρίως συστημάτων, ητοι μιᾶς «Υπηρεσίας» ἡ ὅποια θὰ χορηγῇ τὰς ἀδείας ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐνὸς «Κεφαλαίου» συγκροτουμένου ἐκ ποστοστῶν ἐπὶ τὰς κερδῶν ἐκμεταλλεύσεως, ἐφ' ὃν θὰ ἔχασφαλίζῃ τὴν δικαίαν συμμετοχῆς πάντων τῶν ἔθνων.

Εἶναι δυσχερῆ ὁ μοδογιουμένως καὶ ἀκανθώδη τὰ προβλήματα τοῦ ὑδροχώρου. Ἐνθυμίζουν ἐπὶ πολλοῖς τὰ προβλήματα τὰ ὅποια ἀντιμετώπισεν μία πολὺ πρώιμης ἀνθρωπότης, ὅταν ἡναγκάζετο νὰ θέσῃ τὸν πρώτους πανόραμά της διοικητήσιας τῆς γῆς ἡ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπεδάφους της. Ἡ ἀνθρωπότης ὅμως αὐτῆς, ἐφ' ὅσον, μετά τόσων αἰώνων ἀγώνων, ἐπέτυχε νὰ ἐπεκτείνῃ τὰ δριταὶ τῆς ἀνησύχου δράσεως της μέχρι τῶν σκοτεινῶν ἀδύσσαλέων βυθῶν, ὅφελει νὰ εὕρῃ καὶ τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων της. Αὔριον ἡ μεθαύριον θὰ τῆς χρησιμεύσουν ὡς πρότυπα διὰ νὰ θέσῃ καὶ πάλιν τοὺς κανόνας της ἐπὶ τοῦ διαστήματος καὶ τῶν οὐρανίων σωμάτων, πρός τὴν κατάκτησιν τῶν ὅποιων τὴν ὁδηγοῦν αἱ ασίγαστοι βλέψεις της.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

P. O. BOX 4797
TELEX 570909

S. A.



CABLES:

“FAROSCO”

CAPE TOWN FAROS & C. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 28829 - 26057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ
AFTER HRS TEL. 96508

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ - Κ. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
AFTER HRS TEL. 976480

AFTER HRS TEL. 496010

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

Our Moto: HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Από τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά



χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικὰ δι' ἐπισκευὰς

Μήκος 337 μ., πλάτος 53.6 μ., βάθος είς εἰσοδον 9.25 μ. Η δεξαμενή έξυπηρετείται ύπό δύο γερανών των 100 τόνων και δύο των 50. Μικρότεροι γερανοί θά τοποθετητούν διὰ τὴν διακίνησιν μικρών βαρών.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθώς καὶ ἔξοπλισμόν διὰ παντὸς είδους ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικές συνθῆκες, ὁ ειδικὸς ἔξοπλισμός καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμῆματος καθιστοῦν τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι' ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ

ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΣΟΥΛΙΑ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε.Ν.

Διαβάζοντας στὸ πανηγυρικὸ τεῦχος τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν» τὶς «ἀπόφεις» ἐπιλέκτων στελεχών τῆς πλέον ἀντιπροσωπευτικῆς συνθέσεως ποὺ συγκροτεῖ τὴν ἐλλήνοκτην ναυτιλίαν, μ' ἔξενιση ἡ ἐλλειψις μᾶς γνώμης ποὺ νάρχεται ἀπὸ τὰ «κύματα». Κανεὶς ἀπὸ τοὺς ἐκφραστὰς καὶ υλοποιοὺς τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς πραγματικότητος δὲν εὐπίσκετο σὲ μὴ «σταθερὸς ἔδαφος», ὅταν ὑπαγόρευε τὰ χειρόγραφα, ἀναλύοντας τὸ «βασικὸ καὶ κύριο θέμα τῶν ἐπιπτώσεων τῆς κρίσεως στὴν Ναυτιλίαν μας». Ἡ διαπίστωσις αὐτὴ μὲ παρεκίνησης νὰ γράφω δυὸ λόγια στὰ «Ναυτικά Χρονικά», ποὺ καὶ παλαιότερα εἶχαν τὴν εὐγένειαν νὰ μὲ φιλοξενήσουν, γιατὶ τὸ βέλωπο παράξενο νὰ μὴν ὑπάρχουν οἱ σκέψεις, ἔστω καὶ ἐνὸς, ἀπὸ τοὺς 100.000 ἐν ἐνεργείᾳ συναδέλφους τοῦ κύματος.

Τὸ πρόβλημα τὸ ἴδιο... Ἡ κρίσις ποὺ μαστίζει τὴν Ναυτιλία σὲ συσχετισμὸ μὲ τὴν παγκόσμιον υφεσιν καὶ δικῇ μας τοποθέτησις στὸ κυκλωμα τῆς ἐκτεταμένης ἀλληλοεξαρτήσεως ὑπὸ τὰ σύγχρονα δεδομένα.

Τὸ 1976 μᾶς βρήκε, «γεωγραφικῶς», ταξιδεύοντας, μὲ 600 Νοτιοαφρικανούς στὸν Ἰνδικό, ἐνῷ στὴν ἐπαγγελματικὴ καὶ ἀνθωπινὴ μας ὑπόσταση... μᾶς βρήκε προβληματισμένους καὶ ἀναπόσταστα συνδεμένους στὴν δίνη τῶν πολιτικούνων ἀνακατατάξεων μὲ τὶς γνωστὲς ἐπιπτώσεις στὸν οἰκονομικὸ τομέα καὶ κατ' ἐπέκτασιν στὴν ἑξέλιξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ δὴ τῆς Ἐλληνικῆς, στὴν ὑπηρεσίαν τῆς ὁποίας θητεύομεν.

«Ατενίζοντες πρὸς τὸν Ἐλληνικὸ χῶρο, ἡ εἰκόνα εἶναι ἐμφανῶς καλυτέρα, ἡ μᾶλλον δὲν ἀφήνει περιθώρια γιὰ σύγκριση μὲ τὰ χρόνια ποὺ πέρασαν. Τὸ Y.E.N. διοικεῖται ἀπὸ κοινοβούλευτικὸ ἀντιπρόσωπο, σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν θάλασσαν. Οι ναυτεργατικὲς ὄργανώσεις διοικούνται ἀπὸ νομίμως ἐλεγέντας ἀντιπροσώπους. Ἡ «Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν» ξέφυγε ἀπὸ τὴν ἀρνηση. Τὸν κ. A. Χανδρῆ ἔχει τοποθετηθεὶς ρεαλιστὸς καὶ πνεύμα συνεργασίας, γεγονὸς ποὺ ἀπέδειξε ἡ ἀρμονικὴ συμφωνία τῆς ἐν ἰσχύι συλλογικῆς συμβάσεως. Ο «Ἐλλην ναυτικὸς» ἔχει καθαρὴ καὶ ὄχι παραπομένη τὴν οἰκονομικὴν κατάσταση στὴν χώρα του μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐδραίωση τῆς ἐμπιστούσην καὶ τὴν σταθερωτερὴ εἰσροὴ τοῦ ζωγόνου γιὰ τὸ ισοζύγιο πληρωμῶν, ναυτικοῦ συναλλάγματος.

Στὸν διεθνῆ στίβο ἡ κρίσις ἀκολουθεῖ τὴν πορεία της, μὲ τὴν διαφορὰ ὅτι εἶναι προσαρμοσμένη σὲ νέα οἰκονομοτεχνικὴ δεδομένα ποὺ δὲν ἐνθαρρύνουν τὴν ἀνάζητηση λύσεως ἀπὸ τὴν μέχρι πρὸ τίνος συμβατικὴ ἐμπειρία.

Γιὰ πρώτη φορὰ ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τοῦ «Ἀνταμ Σμιθ», ἐμενευστοῦ τοῦ καπιταλιστικοῦ συστήματος, ὁ δυτικὸς συναπτισμός, ἀμφισβήτει τὶς ἀξίες καὶ τὶς μεθόδους ποὺ τὸν ἐξέθρεψαν. Ο προστατευτισμὸς γίνεται χαρακτηριστικὸ τῆς ἐποχῆς μας. Ἡ διακίνησις τῶν προϊόντων ρυθμίζεται προσδετικῶς, λιγύτερο μὲ δάσος τὶς ἀρχές περὶ ἐλευθερούς ἐμπορίου καὶ περισσότερο μὲ τὶς πιέσεις ποὺ ἀσκοῦν στὶς κυβερνήσεις οἱ ἔκαστοτε θιγόμενες κοινωνικὲς τάξεις καὶ τὰ συμφέροντα.

Ο χρυσὸς ἡμεσηντήθη γιὰ πρώτη φορὰ

ταξύ τους σχέσεις καὶ στὸ ἐκτεταμένο δίκτυο ἀνταλλαγῆς προϊόντων.

Ἡ ἀναζήτησις νέων κοιτασμάτων ἐνεργείας ἐπεταχύνθη, ἡ μέχρι πρὸ τίνος ἀσύμφορος ἐκμετάλλευσις τῶν «γνωστῶν» ἔγινε προσδοσιόφορος, μέ ἐπακόλουθον τὴν πραγματικότητα τοῦ «Σκωτικοῦ» πετρελαίου, τὴν διεύρυνσιν τῶν ἔργων στὴν Νορβηγία, τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῶν ἀργούντων Αμερικανικῶν πετρελαιοπηγῶν, τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς Κινεζικῆς βιομηχανίας πετρελαίου μὲ ἀποτέλεσμα τὴν διαφοροποίησιν τῆς γεωγραφικῆς σχέσεως παραγωγῶν, καταναλωτριῶν χωρῶν, καὶ θύμια τὶς μεταφορές.

Στὴν συνέχεια, στὶς «Ηνωμένες Πολιτεῖες, μετά τὰ Manhattan καὶ Apollo Projects ποὺ ἐγένησαν ἀντιστοίχως τὸ Ἀτομικὸ ὄπλο καὶ τὴν κατάκτησιν τῆς σελήνης, τὸ Αμερικανικὸ Κονγκρέσο, ἀδισφορώντας γιὰ τὶς ἐπικρίσεις τῶν ἐκολόγων ἐνέκρινε 30 δισ. δολλάρια γιὰ τὴν ἀπώτερη ἐνεργειακὴ ἀνεξαρτητοποίησιν τῆς χώρας. «138 Nuclear Nukes» βρίσκονται ἐν ἐνεργείᾳ ἢ ὑπὸ κατασκευὴν καὶ περὶ τοὺς 55 στὴν Ευρωπαϊκὴ κοινότητα μελλοντικὴ συνέπεια... ἢ ἀνακατατάξις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἡ ἐνεργειακὴ κρίσις, στὴν συνέχεια τῆς ἀνέστειλε τὸν ρυθμὸ ἀναπτύξεως τῶν δυτικῶν χωρῶν, ἡ μέση ἐτησίας αὐξῆσης καταναλώσεως ἐνεργείας ἐμειώθη ἀπὸ +7 σὲ -7 ἔως -10%, ἐνῷ περὶ τὶς 82 χώρες τοῦ τρίτου κόσμου μὲ ηδη πτωχὰ συναλλαγματικὰ ἀποθέματα κατέστησαν πτωχότερες.

Νέες τάσεις ἐγαλουχήθησαν πρὸς ἀπόκτησιν ἔθνικῆς ναυτιλίας καὶ περιστολῆς τῶν συναλλαγματικῶν διαφυγῶν, καινούργιες παντιέρες θ ἀφρενίζουν πολὺ σύντομα στὰ πέλαγα μὲ ἀστείρευτες τὶς πηγές τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ καὶ... ἀναπόφευκτες συνέπειες γιὰ τὶς χώρες ποὺ στερούνται



Representing : Marine Suppliers - Shipyards -
Manufacturers exclusively in U.S.A. ports

A. SUPPLIERS

1. NAUTILUS SHIP SUPPLY CORP.
2. R. S. STERN, INC.
3. PELTZ BROTHERS, INC.
4. SOUTHEASTERN SUPPLY CO., INC.
5. NEPTUNE SUPPLIES, INC.
6. TEXAS MARINE & INDUSTRIAL SUPPLY CO.
7. UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS, INC.
8. AMERICAN PACIFIC CORP.

- BOSTON, MASS.
BALTIMORE, Md.
NORFOLK, Va.
CHARLESTON, S.C.
NEW ORLEANS, La.
HOUSTON, TEXAS
SAN FRANCISCO, Calif.
PORTLAND, Oregon and Seattle, Wash.

B. MANUFACTURERS

1. DIPLOMATIC MARINE, INC.

- MANUFACTURERS OF RAM-NEK
MARINE TAPE.

C. SHIP YARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

- PORLTAND, Oregon.

All suppliers are members of :

1. U. S. NATIONAL ASSOCIATION OF MARINE SERVICES
2. INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION

Our Aim is :

- A. Efficiency of service
- B. Competitive prices
- C. Quality of stores

PIRAEUS OFFICE

- ATPAC MARITIME AGENCIES INC.
61, Vas. Constantinou
PIRAEUS
PHONES : 4531102 - 4531104
CABLES : ATPAC HELLAS
TELEX : 21.2859

A. Boussiakos - E. Georgoulis
A.O.H. : 4117340

βασικών έθνων μεταφορών.

Κι' ένω δόλ' αύτά συμβαίνουν, στὸν δικό μας χώρο, περιέργως, παραπήρεται ἀντὶ τῆς περιστολῆς, ή ἐπέτασις καὶ ή μὲν ἀνανέωσις τὸν στόλου διὰ καινούργων μονάδων δικαιολογεῖ τὸν ἔκσυγχρονισμὸν τῆς ἐπιχειρήσεως, ή κατὰ σωρείσας ὅμως ἀποκτησίς «μεταχειρισμένων» πολλάκις ἀποβλητέων ὡς ἀντιοικονομικῶν ἀπὸ ἄλλες ναυτιλίες... μόνον τὸ περιλάλτον ἐφοπλιστικὸν δαιμόνιον τοῦ Ἑλληνος θὰ μποροῦσε νὰ δικαιολογήσῃ!!!

Καὶ ἐνῷ συνεχίζονται κατὰ σωρείσαν οἱ παραγγελίες καὶ οἱ ἀγορές, ἐπιτείνεται συγχρόνως ἡ διττὴ ἕκκλησις πρὸς τὸν κρατικὸν καὶ ναυτεργαστικὸν παράγοντα, περὶ λιτότητος, θυσιῶν, συνεργασίας καὶ στοργῆς. Βασικὰ αἱ ἀνωτέρω παρανέστεις μᾶς δρίσκους σύμφωνους μιὰς καὶ ἀμοιβαίς εἰναι τὰ συμφέροντα, μ' ὅλον ὅτι δὲν δικαιολογοῦν ἑπαρκῶς τὸν ἀκάθετο ἐπεκτατισμό, συγχρόνως ὅμως δὲν μποροῦμε νὰ μὴν παραπήρουμε πῶς οἱ ἀπικαλούμενοι τὶς θυσίες, ἐλάχιστα ἔκαναν καὶ σὲ μερονωμένες μόνον περιπτώσεις γιὰ νὰ προάγουν τὸ διωτικὸ ἐπίπεδο τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας σὲ μιὰ περίοδο ἀπρόκοπτον εὐφορίας ποὺ ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ 1945 ἔως σήμερον μὲν δύο μόνον ἡ τρεῖς σοθαρές δραχύχρονες μεταλλαγές.

Στὸ ἔκαστοτε ναυτιλιακὰ «Μπούμ» ὁ ναυτικὸς ἐπωφελεῖτο μόνον ἐμμέσως διὰ τῆς ἐπιτάσεως τοῦ νόμου προσφορᾶς - ζητήσεως. Τὰ τεράστια κέρδη διωχετεύοντο, βεβαίως, στὴν ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας καὶ εὐκόλως ἀντιλαμβανόμεθα τὰ ἔμμεσα διὰ τῆς ἐπεκτάσεως εὐεργετικὰ ὄφελο, πλὴν ὅμως σὲ καμία περίπτωση δὲν ἔφθασαν σὲ ἀναλογίᾳ τὰ ἀντίστοιχα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας, τὴν ὅποιαν ἔκαστοτε ἀπικαλούμεθα, χώρας ἐξ ἵσου πτωχῆς, ὅλλα μὲ εὐρύτερο κοινωνικὸ φόρμα καὶ δικαιοτέραν κατανομὴν τοῦ ἔθνους εἰσοδήματος.

Παρ' ὅλα αὐτά, νομίζω, ὅτι ὁ ναυτικὸς κόσμος, διαπνεόμενος ἀπὸ πνεῦμα συνεργασίας, εἶναι πρόθυμος νὰ συμμετάσχῃ στὴν

προστάθεια, ἀρκεῖ νὰ μὴν ζητοῦνται μονόπλευρες θυσίες.

Οὐπού ἐπεκράτησε ἡ ἀδιαλλαξία, πρὸς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν, οἱ διαπληκτιζόμενοι ἔμειναν χωρὶς ἀντικείμενον, παράδειγμα ἡ Ἰταλικὴ ἐπιβατηγός ναυτιλία.

Υπὸ τὴν σημερινὴ οἰκονομοτεχνικὴν διαμόρφωσιν τὰ πλαίσια τῶν βασικῶν παροχῶν καὶ αὐξήσεων εἶναι τυποποιημένα καὶ ἀνάλογα μὲ τὴν ἐπήσια παραγωγικότητα σὲ σχέση μὲ τὸν ρυθμὸ ἀναπτύξεως καὶ πληθωρισμοῦ, ἡ διεύρυνσις ὅμως τῆς κοινωνικῆς μέριμνας τοῦ ναυτικοῦ θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἔνιαία, ἀπαύγασμα εἰλικρινοῦς συνεργασίας μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸ κόσμον καὶ ἐκπορευομένη διὰ τοῦ κρατικοῦ φορέως.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος... ἀναμένομεν τὴν ἀνάκαμψιν, ἡ ὁποία φαίνεται νὰ εἶναι διάφορος τῶν «κλασικῶν» καὶ ἐπὶ νέων βάσεων τοποθετημένη.

Ολὴ ἡ Δύσις στρέφει τὰ βλέμματά της πρὸς τὸν ἀναρρωνούντον 'Αμερικανὸ γίγαντα. Η πρόσφατος αὐξήσις τῆς παραγωγῆς περὶ 6,5%, ἡ μείωσις τοῦ ἐλλείμματος ἰσοζυγίου πληρωμῶν διὰ τῆς ἀθρόας πωλήσεως σιτηρῶν, τὸ ρεκόρ τῶν 911 μονάδων τοῦ δείκτου διοικητικῶν ἀξιῶν D.J., κατὰ τὸν 'Ιανουαρίον, συγκροτοῦν ἐνθαρρυντικὰ στοιχεῖα, πλὴν ὅμως, κι' ἀν ἀκόμη ἡ ἀνάρρωσις παγιωθῆ, αἱ μεταξὺ τῶν κρατῶν σχέσεις, ἡ οἰκονομικὴ ἑξάρτησις, ἡ ἐπικοινωνία μεταξὺ τῶν λαῶν, θὰ εἶναι τελείως διάφορες ἀπὸ τὰ πρὸ τῆς κρίσεως χρόνια.

Τις ἔκαστοτε οἰκονομικὲς κρίσεις, ἐφεξῆς θὰ πρέπει νὰ τὶς ἀντιμετωπίζωμεν ὅχι, σὰν μεμονωμένα οἰκονομικά φαινόμενα, ἀλλὰ στὰ πλαίσια τῶν γενικωτέρων οἰκονομικοκοινωνικῶν ἀνησυχιῶν καὶ ἀνακατατάξεων ποὺ διέπουν τὴν ἐποχήν μας.

Καινούργιες δυνάμεις δημιουργήθησαν, μετατόπισις δυνάμεων κατὰ γεωγραφικές περιοχές ἔλαβον χώρων, (ἀραβικὸς κόσμος), δεκάδες νεαρά κράτη γεννήθηκαν ἀναζητώντας προσανατολισμόν, ἐνῷ ἡ βασικὴ διαφορὰ μεταξὺ «έχόντων» καὶ μὴ «έχόντων»

θὰ βαρύη στὶς μελλοντικὲς ἀποφάσεις τῶν κυβερνήσεων καὶ τῶν ἀτόμων.

Τὸ πρόσφατο ἔργο τῆς διεθνοῦς νομισματικῆς ἐπιτροπῆς στὴν Ἰαπωνίκη, εἶχε περισσότερο κοινωνικό παρά λογιστικό χαρακτήρα.

Ἡ ἀπύθμενη διαφορὰ μεταξὺ τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήματος καὶ κατ' ἐπέκτασιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῆς Γκάνας, τῶν 'Ιγδιῶν, τῆς Κοσταρίκας καὶ τῆς βιομηχανικῆς Δύσεως, θὰ πρέπει νὰ κυμανθῇ, στὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη, σὲ ποιὸ ρεαλιστικὰ ἐπίπεδα.

Στὴν Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία τῆς Γερμανίας, ἀπὸ τὸ 1976 στὶς ἐπιχειρήσεις μὲ πρωτότικό μεγαλύτερο ἀπὸ 2.000 ἀτόμων τὸ «Boat». θὰ συγκροτήται 50)50 ἀπὸ μετόχους καὶ ὑπαλλήλους.

Στὴν χώρα μας ἀπὸ τὸν περασμένο χρόνο «έπέρασε» δειλά τὸ νομοσχέδιο φορολογίας, ακινήτου περιουσίας — πρωτοφανῆς καινοτομίας γιὰ τὰ 'Ελληνικὰ δεδομένα— θὰ εἶναι σφάλμα γιὰ δόσους δὲν ἔννοησουν, ὅτι κατὶ ἀλλαξεῖ, ὅτι οἱ ρίζες τῆς κρίσεως εἶναι πολὺ πιὸ βαθείες καὶ δὲν δρίσκονται ἀπαραίτητα στὶς σχέσεις μεταξὺ ἀργούντος καὶ ἐνεργείας τοντάζ.

Τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, κινουμένης στὸν διεθνῆ χώρον καὶ κατ' ἐπέκτασιν τὸ δικό μας μέλλον θὰ εἶναι δύσκολο ἀν προσπαθήσωμεν νὰ τὸ φανταστοῦμε μακριὰ ἀπὸ τὶς μελλοντικές προοπτικές συνδέσεως μας μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα, γεγονός που θὰ ἀποτελέσῃ τὸ δασικότερο μέσον ἀμύνης, ἔνσωντι τοῦ αὐξανομένου διεθνῶς προστατευτισμοῦ. Κατ' ἀκόλουθίαν στὸν δικό μας τὸ χώρο οἱ τυχὸν διαφορὲς θὰ πρέπει νὰ προσαρμόζωσται μὲ τὴν πορεία τῶν ἑξελίξεων σ' ἔνα πρότυπο ποὺ θὰ πρυτανεύῃ, ὁ διάλογος καὶ ὅχι ἡ ἀρνητική, μὲ σκοπὸ τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς εὐρυτέρου φασματος ἀμοιβαίας συνεργασίας καὶ κοινωνικῆς δικαιοσύνης.

Ἐν πλῷ

ΝΙΚΟΣ Π. ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A., ANTWERP, BELGIUM.

TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.

C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND.

SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY.

MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY.

B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY

JAMES FISHER & SONS LTD, FELIXSTOWE ENGLAND

STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1939

Μία νύκτα κολάσεως εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μπέϋ - Μπίσκυ

• Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΜΑΣ «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ΕΙΣ ΤΟΝ ΒΙΣΚΑΪΚΟΝ.

Νοέμβριος 1905. Γιὰ κάποια σύγχρονη μου υπόθεσι, ἔπειτε νὰ πάω στὴ Γερμανία. Μιὰ δώμας μέσ' στὶς ἄλλες μου φροντίδες, ἥταν καὶ τῶς θὰ καταφέρω νὰ κάμψη ταξίδι ἀνετο καὶ οἰκονομικό. Τόπος σὲ κάποιον φίλο μου ποὺ εἶχε νταραβέρια μὲ πλοιοκτήτες, πρακτορεῖα κλπ. καὶ μοῦ ὑποσχέθηκε νὰ φροντίσῃ. Δὲν πέρασαν τρεῖς ἡμέρες, καὶ ἥλθε νὰ μοῦ πῆ διτὶ εἰδε τὸν ίδιο τὸν Μωραΐτη, ὁ ὄποιος περίμενε νὰ περάσῃ τὸ φορτηγὸ του «Βασιλεὺς Γεώργιος», νωλωμένο μὲ σιτάρι ἀπὸ τὸν Σουλινᾶ γιὰ τὸ Μπρέουεν.

Μεγάλο καράβι, ὅπτω χιλιάδων τόννων, λίγα ξέδα, τί ἄλλο ηθελα.

Στὶς 7 Νοεμβρίου, τὸ καράβι ἐσαπλάριζε καὶ ἀφήνοντας τὸν Πειραιά μὲ καρό ἀνοιξάτικο, ξεκίνησε γιὰ τὸν δρόμο του.

Στὴ Μεσόγειο τὸ ταξίδι ἐπήγανε μιὰ χαρὰ μὲ τὴν καλὴ συντροφιὰ τῶν καπεταναίων, καὶ ίδιως μὲ τὴν συντροφιὰ τοῦ Στρατῆ, τοῦ γιού τοῦ πλοιάρχου.

Γι' ὅρατάρ. 'Εκεὶ τὰ μπλέξαμε. Κατὰ τὸ σούρουπο περνούσαμε τὸ στενό καὶ ὅπως συνήθως γίνεται καὶ ίδιως κατὰ τὴν ἐποχὴ ἐκείνη, μπήκαμε στὴν δύμχη, σ' αὐτὸν τὸν ἐφιάλτη τῶν βαστορῶν, ποὺ σὲ χτυπάει στὰ στραβά, χωρὶς νὰ μπορῆς νὰ ίδης ἀπὸ ποὺ σούρχεται. Βρεθήκαμε τυλιγμένοι σὲ ἔνα σταχτὶ σύννεφο, ποὺ δὲν μπορούσαμε οὔτε πάρη πλώρη μας νὰ ίδοιμε. Σκοπούς παντοῦ: στὴν πλάγη, στὴν πρύμνη, στὴ μέση. Δὲν κάναμε τίποτε ἄλλο, παρὰ νὰ σφυρίζουμε μὲ παρατεταμένα σφυρίγματα κάθε δύο λεπτά, καὶ ἐλαττώσαμε τὴν ταχύτητα. 'Εκεὶ στὰ στενά διασταυρώνονται τοῦ κόσμου τὰ βαστορία καὶ ἔτοι δὲν ἀκούει τίποτε ἄλλο, παρὰ ίδια διαρκές σφυρίγμα σὲ διαφόρους τόνους, μιὰ συναυλία ἐκνευριστικὴ ποὺ τὴν μονοτονία διακόπτει κάπου - κάπου καὶ κανένας χτύπος καμπάνας. Σωστὸ πανδαιμόνιο.

Στὴν τραπεζαρία, ὁ πλοίαρχος, ὁ καπετάνιος Καμπάνης, ἔνας πραγματικὸς θαλασσόλυκος, ἀπὸ τὴν "Ανδρο", ποὺ εἶχε γεράπει στὶς μακρινὲς θάλασσες, μᾶς διηγόταν γεγονότα ἀπὸ τὴν φουρτουνιασμένη ζωὴ του. Θυμούμαι, μᾶς ἔλεγε, γιὰ κάποια σύνγκρουσι ἀπὸ πούση, ὅταν ἔξαφνα ἀκούμεις στὸ πλάγιο, σὰ σφύριγμα τόσο σιμά, ποὺ μπορούσε κανεὶς νὰ ἀμφιβούλῃ ἂν ἥταν ἔνοι σινιάλο ή δικό μας.

'Ο πλοίαρχος πετάχτηκε ἀμέσως στὸ κατάστρωμα, λέγοντας: «Ἔ τὸ κόδουμε ή μᾶς κόδει». Τὸ ίδιο ἔκαναν καὶ δῆλοι οἱ ἄλλοι, καὶ προσπαθούσε καθένας μὲ τὰ μάτια τεντωμένα νὰ ξεσχίσῃ τὸ πυκνὸ σκοτάδι. 'Αλλὰ παρ' ὅλες τὶς προσπάθειες, τίποτα δὲν κατωρθώσαμε νὰ ίδοιμε.

Ήταν τὸ πρώτο δάφτισμα τοῦ κινδύνου.

Τὰ χαράματα, ὁ 'Ατλαντικὸς μὲ τὸ swell του, τὸ γνωστὸ φούσκωμα ποὺ δίνει ἔνα λικνιστικὸ κούνημα, μᾶς εἰδοποίησε, δῆτι μπήκαμε πιὰ στὴν ἀγκαλιά του.

'Α τλαντικός. Θάλασσα σχεδὸν μπουνάτσα, θαυμάσιος ἥλιος, καθαρὴ ἀτμόσφαιρα.

Τὸ ἐπεισόδιο τῆς δύμχῆς λησμονήθηκε καὶ ή ζωὴ του ταξιδιοῦ ἐπήρε πάλι τὸν ωραῖο της δρόμου.

Δεξιά, οἱ ὀκτὲς τῆς 'Ισπανίας, ἀριστερά, ἡ ἐπιφάνεια γεμάτη φαροκάκια ἀπὸ αὐτὰ

— Αὐτὸς εἶναι, μοῦ λέει, καὶ δυστυχῶς δέλπω τὸ βαρόμετρο ἀρχίζει νὰ κατεβαίνη. Θεὸς φυλάκη ἀπὸ θύελλα...

Μπέϋ - Μπίσκυ. Είναι ὁ κόλπος μεταξὺ 'Ισπανίας καὶ Γαλλίας, ποὺ ξεσπούν τὰ μεγάλα ρεύματα Βορείου καὶ Νοτίου 'Αμερικής. "Ενας ἀπέραντος ύγρος στίβος, ποὺ λέει διτὶ εἶναι φτιασμένος, ἐπίτηδες γιὰ τὴν πάλη τῶν στοιχείων. Είναι μιά, ἀπὸ τὶς πιὸ αἰμοδόρες θάλασσες τοῦ κόσμου. Πόσα καράβια ἔχει ρουφήζει!

Μὲ τὰ μάτια καρφωμένα στὸ βαρόμετρο, ὁ καπετάνιος παρακολουθεῖ τὴν θελόνα.

Στὴν ἀρχὴ ἐπεφτε σιγά - σιγά, δὲν πέρασε μός πολλὴ ὥρα, καὶ ἀρχίσει νὰ πέφτη γρήγορα. Κακὰ χαμπάρια.

'Ο ἀνεμος, ὃσο πήγαινε διλο καὶ δυνάμωνε τρομερά. 'Η θάλασσα ἀρχίσει νὰ ἀγριεύῃ καὶ νὰ σηκώνη κύματα πελώρια, σωστά δουνά. 'Ο καιρὸς στὴν πλώρη. Πότε ἄκουες τὸν δρόντο τῶν κυμάτων ποὺ σκάζουν μὲ λύσσα στὶς μάσκες, σκεπάζοντας δλόκηρο τὸ καράβι, πότε τὸν φρικιστικὸ κρότο ποὺ ἔκανε ἡ προπέλλα ποὺ γύριζε μὲ χιλιάδες στροφὲς στὸν ἄγρα, τὴν στιγμὴ ποὺ τὸ καμπούνι ἐδύοτας στὸ νερό. 'Εὰν σ' αὐτὰ προσθέσης καὶ τὰ σφυρίγματα ποὺ ἔκαναν τὰ σκοινιά καὶ τὰ σύρματα, ἔχεις σωστὴ συναυλία καλάσσεως.

"Ένα τεράστιο κύμα σπάζει τὸ μπροστινὸ ἀμπάρι. Εἰδοποιούν ἀμέσως τὸν πλοίαρχο. Σφιχτοδεμένοι δῦλοι γιὰ νὰ μὴ τοὺς παρασύρουν τὰ φοβερὰ κύματα ποὺ ξέπλεναν τὸ κατάστρωμα, παλαίουν δῦλοι ἀπεγνωσμένα νὰ τὸ ἐπισκευάσουν. 'Ενα κύμα ἀρπάζει τὸν λοστόρο καὶ τὸν στροβιλίζει ἔξω ἀπὸ τὸ καράβι, γιὰ νὰ τὸν παραλάβῃ ὅλο κύμα, ποὺ ισχεῖ εὐρεγετικά τὸν ξαναρρίχνει στὴν κουβέρτα, ἀλλὰ γιὰ νὰ τοὺς σπάσῃ καὶ τὰ δύνη χέρια. Τὸν κατέβασαν στὴν τραπέζαρια καὶ τὸν ἔδεσαν στὸν καναπέ.

"Ἐπειτα ἀπὸ ὑπεράνθρωπη προσπάθεια, κατέφεραν τέλος μιὰ πρόχειρη ἐπισκευή. Σὲ λίγο κατέβασαν καὶ τὸν πλοίαρχο κτυπημένον στὰ πλευρά.

"Ο ἀνεμος δυναμώνει ἀκόμη περισσότερο. Τὸ κατάστρωμα σαρώνεται ἀπὸ τὰ κύματα ποὺ ἀρπάζουν δῆτι δρούν. Παίρνουν τὴν ρόδα τοῦ τιμονιοῦ, στὴν πρύμνη, παίρνουν τὶς δάρκες, παίρνουν δῆτι τύχη στὸ πέρασμά τους. Τώρα ἔρχεται ἡ σειρά τῆς γέφυρας. 'Ένα κύμα τὴν κόδει στὴ μέση καὶ παίρνει τὴν μισή. Θαῦμα πῶς ἀντέχει ἡ ὑπόλοιπη

ποὺ φαρεύουν ίδιως τὴν σαρδέλλα, ἐφαίνονται σὰν ἵνα ἀπέραντον ύγρο λειθαῖ, ποὺ ἔβασκαν κοπάδια ἀπὸ λάγια πρόβατα. Ποὺ καὶ πῶς κανένα βαστοράκι ἀπὸ αὐτὰ ποὺ προφοδοτοῦν καὶ μεταφέρουν τὶς πεσκάδες ἀπὸ τὰ κατίκια, τῶν διοικών τὸ πλήρωμα μένει στὴ θάλασσα καὶ ἔνας καὶ δύο μῆνες καμμιά φορά, χωρὶς νὰ πατήσουν στεριά. "Άλλο εἶδος πάλι κοπάδια τὰ δελφίνια, ἔπιαζαν γύρω ἀπὸ τὸ καράβι καὶ μᾶς παρακολουθούσαν σὰν τιμητικὴ συνοδεία. Καὶ ἔτσι τὸ ταξίδι πήγαινε.

Μερικοὶ ναύτες ξαπλωμένοι ἀπὸ πάνω στὸ πλώριο ἀμπάρι, ξεκουράζονται. Τοὺς καλημέριας καὶ ἀρχίσαμε κουβέντα. Τὸ πρώτο φυσικὰ θέμα ἦταν διαρροή. «Σάμπτως καλὰ πηγαίνουμε, λέω, δὲν φαίνεται χειμωνιάτικο ταξίδιο». "Ἄς μην πούμε τίποτα, μοῦ λένε δῦλοι μὲ μιὰ φωνή, δὲν δὲν περάσουμε τὸ Μπέϋ - Μπίσκυ".

"Η συγκοπὴ αὐτὴ τοῦ Μπέϋ δὲν παράξει καὶ κάπως γέλασα.

"Μή γελάς, κυρ-Νιόνιο, μοῦ λέει ἔνας ἀπ' αὐτούς. Φαίνεται δὲν πέρασες ὅλη φορά αὐτὴν τὴν θάλασσα.

"Εκεὶ βλέπεις τὸν Χάρο καθάλα στὰ κύματα. 'Ο Μπέϋς δὲν παίζει, εἶναι τὸ κοιμητήριο τῶν θαλασσινῶν.

"Ο ναύτης εἶχε δίκη. Δὲν δρυγησα νὰ ίδω τὸν Χάρο καθάλα στὰ κύματα, νὰ καλπάζῃ ἀπό τὸ κοιμητήριο.

"Η θάλασσα σιγά - σιγά ἔχανε ἐκείνο τὸ λικνιστικὸ κούνημα, καὶ ὁ ἀνεμος ποὺ δύσο πήγαινε καὶ δυνάμωνε, τῆς ἔδινε ὅλο μοτίδιο.

"Μήπως πλησιάζουμε στὸ Μπέϋ, κύριε πλοίαρχε;

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

**Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις**

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

μαζί με τὴν δεύτερη ρόδα τοῦ τιμονιοῦ.

Τὰ νερά μπαίνουν ἀπὸ παντοῦ παρ' ὅλες τὶς προφυλάξεις ποὺ ἐλαθαν στὴν ἀρχὴ τῆς τρικίμαιας.

Ἡ ἑπτικωνία πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ διεκόπη τελείως.

"Ολος ὁ σγκος τοῦ σκάφους σηκωνόταν σὲ κάθε κύμα σὰν καρυδότσουφλο καὶ χτυπούσε δαμονισμένα, ποὺ ἐνόμιζες πῶς θὰ ἀνοίξῃ στὴ μέση. "Η ὅταν σὲ λίγο βρισκόταν ἀνάμεσα σὲ κανένα τεράστιο κύμα, φαινόταν σὰν νὰ λιποψυχάῃ καὶ νὰ κατρακύλῃ πίσω στὴ χαράδρα.

Τὸ καράβι ὀλόκληρο τρέμει, τρίζει, τὰ ἀλμυρούρα λιγάνε, ἡ θύελλα μαίνεται.

Κάθε ἐλπίδα σωτηρίας λιγοστεύει.

'Ο πλοιάρχος σκέπτεται νὰ τὸ γυρίσῃ. "Εμπρός βαθὺ καὶ πίσω ρέμα.

Συμβούλιον... «Θὰ γυρίσω λέει, νὰ τὸ ρίξω στὸ φινιστέρο. "Έχουμε παραδείγματα πῶς μπορεῖ κανεὶς νὰ γλυτώσῃ στοὺς δράχους.

'Ο λοιστρόμος ἀπὸ τὸν καναπὲ ποὺ τὸν εἶχαν βάλει, τοῦ λέει ὅτι γυρίζοντας κινδυνεύει τὸ πισινὸ ἀμπάρι καὶ θὰ φάῃ τὴ μπαταγία τὸ πιὸ ἀδύνατο μέρος τοῦ καραβίου.

'Ο Πλοιάρχος δὲν ἀκούει τίποτα.

Παρ' ὅλο ποὺ ἡταν χτυπημένος στὰ πλευρὰ σηκώνεται, ἀγκαλίαζει τὸν Στρατῆ, τὸν γυιό του, τὸν φιλεῖ δινεὶς ὅδηγίες νὰ ἀνάψουν τὶς ρουκέττες, στερνὸ σινιάλο κινδύνου, καὶ μὲ τὴν δοθεία δύο ναυτῶν ἀνεβαίνει στὰ συντρίμμια τῆς γέφυρας.

Σωστὸς ἄθλος. Στὸ διάστημα τοῦ γυρίσματος ποὺ κράτησε δύο ὀλόκληρες ὥρες, ἥλθε στιγμὴ ποὺ τὰ κατάρτια ἀκούμπησαν στὴ θάλασσα.

Ποὺ καὶ ποὺ ἔβγαινε τὸ φεγγάρι γιὰ νὰ φωτίσῃ μελαγχολικὰ μὲ τὶς ἀκτίνες του, κάτι ποὺ ἔσθητε: Τὴν ἐλπίδα σωτηρίας λίγαν ἀνθρώπων, ποὺ μὲ τὴν ψυχὴ στὰ δόντια προσπαθούσαν νὰ κρατήσουν τὴ ζωὴ σ' αὐτὴν τὴν ἀνίση πάλη μὲ τὸ θάνατο. Νὰ φωτίσῃ ἔνα δράμα κολάσεως, ἐνῶ τὴν ἴδια στιγμὴ μὲ χαρωπές ἀκτίνες, θὰ φώτιζε ποιός ξέρει πόσες σκηνὲς σπαρταριστῆς ζωῆς γεμάτες ἀπὸ παραδεισένια χαρά.

"Οταν τέλος τὸ γύρισε, τὸν κατέβασαν καὶ θυμούμαι, μᾶς ἔτε: "Έκαμα τὸ καθῆκον μου ἀπ' ἐδῶ κι' ἐμπρός ὁ Θέας βοηθός".

"Οσο ζυγώναμε στὸ Φινιστέρο, τόσο καὶ τὸ κύμα μεγάλων, ἀλλὰ ἥλθε στιγμὴ ποὺ δὲν ἀνεμος ἀρχισε νὰ χάνῃ τὴν σφοδρότητά του.

Καινούργια ἀπόφασις. Πάλι νὰ ξαναγύρισουμε. Εἴναι δὲν ξαναδυναμώση, ὑπάρχει ἐλπίς νὰ γλυτώσουμε, ἐνῷ στοὺς δράχους...

"Ἐπειτα ἀπὸ τρεῖς ὥρες, ἔβαναμε πάλι πλώρη γιὰ ἀπάνου.

"Η τρικυμία ἔξακολουθούσε μὲ τὴν ἴδια ἔντασι. Μέ ἀφάνταστη λύσσα μπαίνει στὶς ἀποθήκες μὲ τὰ τρόφιμα, τὰ καταστρέφει. Συντρίβει τὸν μεγάλο κρυστάλλινο φεγγίτη

τῆς τραπεζαρίας καὶ τὸ νερὸ χύνεται σὰν καταρράκτης, μέσα, ποὺ βρέθηκε ἔως τὴ μέση σχεδὸν δουτηγμένοι στὰ νερά καὶ σὲ κάθε κίνησι τοῦ καραβίου μπαλανσάραμε πότε τὴ μιὰ πλευρὰ τῆς τραπεζαρίας, πότε στὴν ἄλλη.

Οἱ ὥρες περνοῦν καὶ κάθε μία ἀπὸ αὐτὲς είναι αἰώνιας ἀγωνίας.

Δέκας ὀλόκληρες ὥρες κράτησε ἡ θύελλα καὶ ἐπὶ τέλους τὰ χαράματα ἡ θάλασσα κουράστηκε καὶ σιγά - σιγά ὁ καιρὸς καλύτερεύει.

Τὸ πρωὶ ἀπ' ἔχω ἀπὸ τὴν Βρέστη ἔνα πελώριο ιστιοφόρο σωστὸ συντρίμμιο τῆς περασμένης νύχτας, μᾶς κάνει σινιάλο νὰ εἰδοποιήσουμε τὸ πρώτο ποὺ θὰ πάμε, ὅτι τὸ «Γουνίλλιαμ» ἐσώθηκε καὶ νὰ κόψουμε λίγο νὰ μᾶς στείλῃ δόρκα μὲ ἔνα βαρεία πληγωμένο ἀπὸ τὸ πλήρωμά του. "Οταν ἀναγκαστικῶς ἐπιάσαμε στὸ Πόρτλαντ γιὰ τοὺς πληγωμένους, γιὰ κάρβουνα, τρόφιμα κι' ἐπισκευὴ, ἥλθαν οἱ πιλότοι καὶ δὲν πίστευαν, ὅτι ἐρχόμαστε ἀπὸ τὸ Γιβραλτάρ. Τὴν ἴδια νύχτα εἶχαν δουλιάζει σύψυχα δύο ἐγγέλεικα μέσα στὴ Μάγχη.

«Καὶ τὰ ψαροκάκια; ρωτάμε κάποια στιγμὴ τὸν Καπετάνη - Καμπάνη. »"Ω ἄν

δὲν πρόφθασαν νὰ κοστάρουν πουθενά μᾶς λέει, σίγουρα τὰ ρούφηξε.

Οἱ πιλότοι ἔκαμαν ἔνα γύρο στὸ καράβι, εἶδαν τὰ ρημάδια καὶ ἀφωνοὶ ἐκύπταζαν πότε τὸν καπετάνιο, πότε τὸ καράβι. "Ηταν βλέμματα θαυμασμοῦ. Στὴν ναυτικὴ ψυχὴ τους, Καμπάνης καὶ καράβι, ἔγινε ἔνα, μια ὑπάρξη, ἔνας Κένταυρος, ὁ όποιος, ἀφοῦ ἐπάλλιψε ἀπεγνωσμένα σῶμα μὲ σῶμα μὲ τὰ στοιχεῖα, ἔγινκε νικητής γιὰ νὰ μπῇ στὴ χώρα που κυβερνάει τὰ κύματα, ἀνεμίζοντας περήφανα τὴν Γαλανόλευκη.

Ἐξεμπαρκάρησα στὸ Πόρτλαντ.

Ο Στρατῆς ἥθελε νὰ μὲ κρατῆσῃ λέγοντάς μου νὰ συνεχίσω μαζὶ τους τὸ ταξίδι, ἀλλὰ ἔγινε προτίμησα νὰ σταματησω στὰ δύο βαφτίσια τοῦ κινδύνου. "Ἄς μούλειπαν τὰ περισσότερα. Τοὺς εύχηθηκα μὲ τὴν ψυχὴ μου καλὸ ταξίδι καὶ ἔψυχα. "Ἐπέφρασαν ἀπὸ τότε τριαντατρία χρόνια. Δέν θυμάμαι ἀν στὴν ἀξέχαστη ἔκεινη νύχτα, ἔχασα τὴν ψυχραιμία μου. Θυμάμαι ὅμως καλὰ ὅτι κατὰ τὸ διάβα μας ἀπὸ τὸ κοιμητήριο τοῦ Μπέν περνώντας σύρριζα ἀπὸ τὸν Χάρου τὴν πόρτα, ἔκανα τὸν σταυρὸ μου καὶ μάλιστα πολλὲς φορές.

ΔΙΟΝ. ΜΠΑΧΩΜΗΣ

ΚΑΘΕΤΟΝ ΠΤΩΣΙΝ ΕΜΦΑΝΙΖΟΥΝ

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγικαὶ παραγγελίαι, μειωθεῖσαι κατὰ 10.396.285 τόν. γκρός ἐντὸς τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1975, ἀντεπροσώπευον τὴν 31ην Δεκεμβρίου 82.345.833 ἑκατ. τόν. γκρός. Οὔτω, ἀπὸ τὸ ρεκόρ τῶν 133,4 ἑκατ. τόν. γκρός τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1974, αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι ἔνεφάνισαν σταθεράν κάμψιν καὶ ἔθεσαν εἰς τὰ κατώτατα ἐπίπεδα ἀπὸ τὸν 1972.

Ἐκτὸς τῆς Σοδιετικῆς Ἔνώσεως, τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Λαϊκῆς Κίνας, διὰ τὰς ὅποιας δὲν ὑφίστανται πλήρη στοιχεῖα, τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐτέλουν παγκοσμίως ὑπὸ ναυπήγησην 2.216 ἐμπορικά πλοῖα, 34.640.672 τόν. γκρός, ἔναντι 35.284.677 τοῦ προηγούμενου τριμήνου.

Αἱ παραγγελίαι εἰς τὰς περισσότερας μεγάλας ναυπηγικὰς χώρας ἔνεφάνισαν ἀξιόλογον κάμψιν — ἔξαιρέσει τῆς Βραζιλίας, ἷττης ἐσημειώσεων αὐξήσιν 120.386 τόν. γκρός, τῆς Πολωνίας (22.273 τόν. γκρός) καὶ τῆς Νοτίου Κορέας (8.301 τόν. γκρός). Αἱ παραγγελίαι εἰς τὴν Ιαπωνίαν, καθύπτουσαι 31.359.930 τόν. γκρός την 31ην Δεκεμβρίου, ήσαν κατὰ 6.351.982 τόν. γκρός κατώτεραι

τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Αἱ παραγγελίαι εἰς τὴν Σουηδίαν κατήλθον εἰς 6.522.150 τ. γκρός (- 148.511), εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας 4.972.650 τόν. γκρός (- 203.518) καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν 4.930.674 τόν. γκρός (- 374.270). Ἀκολουθοῦν ἡ Γαλλία, μὲ 4.860.604 τόν. γκρός (- 29.426). ἡ Ισπανία μὲ 4.262.557 τόν. γκρός (- 735.968) καὶ ἡ Δυτ. Γερμανία μὲ 4.202.771 τ. γκρός (- 860.459).

Κατὰ τὰ δύο τελευταία ἔτη αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι ὑπεκείσαν, σταδιακῶς τὴν Γαλλίαν, τὴν Ισπανίαν, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Δυτ. Γερμανίαν καὶ κατέλαβον τὴν θέσιν τῆς τρίτης ναυπηγικῆς χώρας εἰς τὸν κόσμον, ἐνῷ ἡ Δυτ. Γερμανία ἀπὸ τὴν τρίτην κατῆλθεν εἰς τὴν ἔδδομην θέσιν.

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνον αἱ παγκόσμιοι καθελκύεις ἔφτασαν εἰς τὸ ὕψος - ρεκόρ τῶν 9.174.735 τόν. γκρός, ἥτοι κατὰ 1.878.622 τόν. γκρός ἀνώτερα τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Αἱ παραδόσεις, ἐπισήμηνεα κατὰ 2.207.130 τόν. γκρός, ἀνήλθον εἰς τὰ παραδοθέντα, 29 τάνκερς ἀνωτέρα τῶν 200.000 τόν. d.w., ἔξι ὀν τὰ μεγαλύτερα ἥσαν τὸ «Μπέργκε Εμπερο», 414.000 τόν. d.w. καὶ τὸ «Χίλντο Κνούντσε», 409.500 τόν. d.w. Ἀμφότερα ἐναυπηγήθησαν εἰς Ιαπωνίαν διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν ἐφόπλιστῶν. "Άλλαι ἀξιόλογοι παραδόσεις ἥσαν: τὰ ύγρασεριφόρα «Χίλλι», 90.000 τόν. γκρός (125.000 μ3) ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν καὶ «Γκενότα», 53.128 τόν. γκρός (76.917 μ3) ἀπὸ τὴν Γαλλίαν καὶ τὸ σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως «Ροντίν», 13.874 τόν. γκρός, ἐπισήμη ἀπὸ τὴν Γαλλίαν, ὅπερ διαθέτει καὶ εὐκόλιας ρὸ - ρό.

Ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν 82.345.833 τόν. γκρός τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν, τὰ δεξιαμενότλοιο ἀντιπροσωπεύουν ποσσοτὸν 56, 3%, τὰ μτάλικ κάρριερς 23,7% καὶ τὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου τὸ 10,4%. Τὰ πλοῖα - κοντένερα ἀντιπροσωπεύουν τὸ 30,3% τῶν σκαφῶν ἔηρον φορτίου. Αἱ παραγγελίαι δι' ύγρασεριφόρα ἀνέρχονται εἰς 5,1 ἑκατ. τόν. γκρός (7,8 ἑκατ. κυβ. μέτρα). Τὸ 30% περίπου τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ναυπηγηθούν εἰς τὴν Γαλλίαν.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171
GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P. O. BOX: 210266

ΑΙΣΙΟΔΟΕΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Τὸ μέλλον τῶν πετρελαιοφόρων

ΠΙΘΑΝΟΛΟΓΕΙΤΑΙ Η ΑΝΑΚΑΜΨΙΣ ΤΟ 1979

Αι προβλέψεις περὶ συνεχίσεως τοῦ πληθωρισμοῦ χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων μετά τὸ 1980 ἀμφισβητούνται εἰς τὴν τελευταῖαν ἔκθεσιν τοῦ ὄργανου μονών τοῦ «Τερμιναλ Ὀπερέτορς Λτδ» τοῦ Λονδίνου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Προσπτικαὶ τοῦ Παγκοσμίου Στόλου Δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τοῦ 1976 μέχρι τὸ 1979». Εἰς τὴν ἔκθεσιν διατυπούνται ἡ ἀποφίσις ὅτι μία σταθερὰ ἀνάκαμψις δυνατὸν νὰ ἐπέλθῃ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1978 ἢ ἀρχὰς τοῦ 1979.

Ίδιαιτέρως προβάλλεται ἡ ἀποφίσις ὅτι ἡ ὑπερβολικὴ ἀπασιοδοξία ὀφείλεται εἰς τὰς προβλέψεις περὶ μελλοντικῆς καταναλώσεως πετρελαιού, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν ἡ σπουδαιότης τῶν ἀποτάσσεων.

Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν μελλοντικὴν προσφορὰν τονῶν πετρελαιοφόρων, ἡ ἔκθεσις προβαίνει εἰς τρεῖς διαφόρους ὑπόλογοις μούνις, ἀναλόγως τῆς διαρκείας ζωῆς των. Εἳναι μὲν διαλύονται εἰς τὸ 23ον ἔτος τῆς ἡλικίας των, ἡ προσφορά χωρητικότητος τοποθετεῖται εἰς τὰ 339 ἑκατ. τόν. d.w. περὶ τὰ μέσα τοῦ 1977, 353 ἑκατ. τόν. τὸ 1978 καὶ 356 ἑκατομ. τόν. τὸ 1979.

Εἳναι τὰ τάνκερα διαλύονται εἰς τὸ 190ν ἔτος τῆς ἡλικίας των, ἡ προσφορά θὰ είναι 333 ἑκατ. τόν. τὸ 1977, 342 τὸ 1978 καὶ 340 τὸ 1979. Τέλος, ἐδίαλύονται μετά τὸ 15ον ἔτος τῆς ἡλικίας των, ἡ προσφορά τὸ 1977 θὰ είναι 322 ἑκατ. τόν., 324 ἑκατ. τόν. τὸ 1978 καὶ 315 ἑκατ. τόν. τὸ 1979.

Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν, ἡ ζητήσις τοποθετεῖται εἰς τὰ 207 ἑκατ. τόν. d.w. τὸ 1977, 219 ἑκατ. τόν. τὸ 1978 καὶ 239 ἑκατομ. τόν. τὸ 1979.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω, προκύπτει πλεόνασμα τῆς τάξεως τῶν 115—132 ἑκατ. τόν. d.w. τὸ 1977, 105—134 ἑκατ. τόν. τὸ 1978 καὶ 76—117 ἑκατ. τόν. τὸ 1979, ἀλλὰ τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ὅτι οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ δὲν ἀπόδιδον τὴν πραγματικότητα. Τῶν πλεονασμάτων αὐτῶν δέον νὰ ἐκπεσθῇ σημαντικὴ χωρητικότης ἀντίπροσωπεύουσα : δεξαμενοπλοία εἰς μεταφοράς σιτοφορτίων ἡ χρησιμοποιούμενα ὡς ἀπόθηκαι, μικτὰ σκάφη ἀπασχολούμενα εἰς μεταφοράς ἔγρων φορτίων καὶ τὰ σκάφη ἑκτὸς ὑπηρεσίας πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν. Αἱ ἐκπτώσεις αὐτοὶ ὑπόλογοίζονται εἰς 96 ἑκατ. τόν. d.w. τὸ 1977, 102 ἑκατ. τόν. τὸ 1978 καὶ 92 ἑκατ. τόν. τὸ 1979.

Περαιτέρω, ἀφαιροῦνται 7 ἑκατ. τόν. d.w. καθ' ἔκαστον ἔτος ἐπὶ τῆς βάσει τῆς κατὰ προσέγγισιν προσφορᾶς) ζητήσεως — ἥτοι ὡς ἔνδειξις τοῦ βαθμοῦ πλεονάσματος συμβαδίζοντος μὲ τὴν ἐπάνοδον τῆς ἀγορᾶς εἰς λογικὰ ἐπίπεδα.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω, ὑπόλογοίζεται ὅτι τὸ 1977 θὰ ὑπάρχῃ πλεόνασμα χωρητικότητος 12—29 ἑκατ. τόν. d.w., τὸ 1978 Ἐλλειμμα 4 ἑκατ. τόν. ἔως πλεόνασμα 23 ἑκατ. τόν. καὶ τὸ 1979 Ἐλλειμμα 23 ἑκ. τόν. ἔως πλεόνασμα 18 ἑκατ. τόν. d.w.

Ἀπορρίπτουσα τὸ ἐνδεχόμενον τῆς διαλύσεως τῶν τάνκερων μετά τὸ 15ον ἔτος τῆς ἡλικίας των ὡς ἀπίθανον, ἡ ἔκθεσις τοποθετεῖται τὸ πλεονάσμα εἰς 23—29 ἑκατ. τόν. τὸ 1977, 14—25 ἑκατ. τόν. τὸ 1978 καὶ 2—18 ἑκατ. τόν. τὸ 1979.

Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τὸ ὑψηλότερον πλεόνασμα ἐμφανίζεται τὸ 1977. Τούτῳ ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1976—77 αἱ παραδόσεις νεοτεύκτων τάνκερς ἀναμένεται νὰ είναι ὑψηλότε-

ραι τῆς αὐξήσεως ζητήσεως χωρητικότητος. Διὰ τὸ 1979 καὶ, ἐνδεχομένως, ἐνωρίπερον μία καλυτέρα σχέσις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως προβλέπεται νὰ ὑπάρχῃ.

Περαίνουσα ἡ ἔκθεσις θέτει τρία σημεῖα ὑπὸ ὅψιν τῶν πλοιοκτητῶν πετρελαιοφόρων:

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

Ἄντιθετοι, ὅμως, είναι αἱ ἀπόψεις τῆς ἔκθεσεως «Προσπτικαὶ Ἀπασχολήσεως τῶν V.L.C.C.», τοῦ γνωστοῦ γραφείου τοῦ Λονδίνου H.P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd. Ἡ ἔκθεσις θασίζεται εἰς τὴν κίνησιν τῶν μεγάλων τάνκερων κατὰ τὰ 1973 καὶ 1974, προδίδουσα εἰς ἀνασκόπησιν τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐπιχειρεῖ πρόσθιεψιν τῆς ζητήσεως σούπερ - τάνκερς κατὰ τὰ πρόσεχη ἔτη, μέχρι τὸ 1980. Ἔπεισμαίνεται ὅ ἐπίμονος πληθωρισμὸς χωρητικότητος μεγάλων τάνκερων κατὰ τὴν παρούσαν φάσιν. Αἱ διαλύσεις καὶ αἱ ἀπώλειαι εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆς θὰ είναι αἵστηματα μέχρι τὸ 1980 καὶ ἀναφέρονται ἀλλοὶ τρόποι ἀπασχολήσεως τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος.

Ἡ μειωμένη ταχύτης, ὡς μέσον περιορισμοῦ τοῦ πλεονάζοντος τονῶν, ἐπεκράτησεν εὐρύτερον παρ' ὅσον ἀνέμενοτο. «Ἐνα σύνθετης τάνκερ τῷ 250.000 τόνων ἀναλίσκει 159 τόνους καυσίμων ἡμερησίως μὲ ταχύτητα 15 κόμβων καὶ 105 περίπου τόνους μὲ ταχύτητα 13 κόμβων. Ὡς ἀποτέλεσμα, δύναται νὰ ἔξοικονομήσῃ καύσιμα ἀξίας 100.000 δολαρίων εἰς ἐν ταξίδιον Περισικού Κόλπου - Δυτικῆς Εὐρώπης. Βεβαίως, μὲ τὴν μείωσιν τῆς ταχύτητος αὐξάνονται αἱ ἀλλοὶ διαχειριστικαὶ δαπάναι — ὑπολογιζόμεναι εἰς μίαν μονάδα τῆς κλίμακος Γουσόρλντσκεϊλ καθ'. ἔκαστον μίλιον ἐπὶ ἔλαττον τῆς ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος τοῦ σκάφους, διὰ τὸ ταξίδιον Περισικού Κόλπου Εὐρώπης. Οὕτω, μὲ βάσιν τὸ 90 δολλάρια κατὰ τόνον καυσίμου, ἡ τελικὴ οἰκονομία προκύπτουσα ἐκ τῆς μειώσεως ἐνός κόμβου είναι τῆς τάξεως τῶν 0,10 δολλαρίων κατὰ τόνον· ἥτοι 25 χιλιάδες δολλάρια δι' ἓν σκάφος τῶν 250.000 τόν. d.w.

Λόγω τῶν ἔξαιρετικῶν χαμηλῶν ναύλων, ὡς μόνη ἐναλλακτικὴ λύσης προσφέρεται ὁ παροπλισμὸς δστις, ὅμως, συνεπάγεται, ἀλλὰ προβλήματα. Εἰς πλοιοκτήτης παροπλίζει τὸ πλοίον του μόνον ὅστιν είναι πεπεισμένος ὅτι ἡ κρίσις θὰ είναι μακροχρόνιος, ὡς συμβαίνει κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον. Μὲ τούτην προσφερούμενης ναύλους πολλάκις δὲν καλύπτονται οὐδὲ αἱ δαπάναι καυσίμων, ἐνώ τὸ κόστος παροπλισμοῦ ἐνός σούπερ - τάνκερ δὲν ὑπερβαίνει τὰς 30—50.000 δολαρίων μηνιαίων.

Πρῶτον, ἐπανέρχεται ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν διεθνῆ οἰκονομίαν καὶ ὑπάρχουν ἐνδείξεις ἀναπτύξεως τῶν μεταφορῶν. «Οταν αὐτὸς συμβῇ ἡ ναυτιλία ἐκ τῶν πρώτων θὰ ἐπωφεληθῇ. Δεύτερον, αἱ ἀποστάσεις θὰ διαδραματίσουν σημαντικώτατον ρόλον εἰς τὴν μελλοντικὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς δεξιμενοπλοίων. Ἡ ἄγνοια τοῦ γεγονότος αὐτοῦ δὲν ἀποκλείεται νὰ ὅδηγήσῃ εἰς ἐσφαλμένα συμπεράσματα.

Τέλος, ἡ προσπάθεια τῆς Ἀμερικῆς νὰ καλύψῃ τὰς ἐνέργειας τῆς ἀνάγκας πιθανῶν νὰ ἀποδειχθῇ παράγων ζωτικῆς σημασίας, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ζητήσιν τονῶν πετρελαιοφόρων κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, καταλήγει ἡ ἔκθεσις.

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

Τελευταῖς, ὁ IMCO μελετᾶ τὴν περίπτωσιν ἐνσωματώσεως χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος εἰς ἀπαντά τὰ τάνκερς ἀνω τῶν 70.000 τόν. d.w. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἡ μεταφορικὴ ικανότης ἐνός τάνκερ τῶν 250.000 τόν. d.w. θὰ μειωθῇ κατὰ τὸ ἐν τρίτον περίπου. Ὡς ἀποτέλεσμα, τὸ πλεονάζον τονῶν θὰ ἔξαλειφθῇ καὶ περὶ τὰ μέσα τοῦ προσεχούς ἔτους θὰ ἐπέλθῃ Ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Παραλήλως, ἡ μετασκευὴ τῶν ἐν πηρεσίᾳ σκαφῶν θὰ παρείχει ἔργασίαν καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα, τὰ δόπιοις ἀντιμετωπίζουσαν προβλήματα.

Ἐτέρα λύσις είναι ἡ χρησιμοποίησίς τῶν μεγάλων τάνκερων ὡς πλωτῶν ἀποθηκῶν. Εἰς τὸ τομέα αὐτὸν ἐπωτοπόρησεν ἡ «Ἀράμπιαν Οἰλ Κο.», χρησιμοποιήσασα τὸ ἀλληλικής πλοιοκτησίας τάνκερ *Φ.Α. Ντέιβις*, εἰς Ζουλούπο τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ὡς πλωτὴ ἀποθηκὴ ἀπό ἔτων. Ἐπίσης, ὅλαις ἐταιρίαι πετρελαίων χρησιμοποιοῦσαν μεγάλα τάνκερ πλέοντα μὲ πολὺ χαμηλὴν ταχύτητα. Τὸ νέοτευκτὸν σούπερ τάνκερ *Μάργκαρετ Ονσταντ* ἐναυλώθη πρὸ μηνῶν, ὡς πλωτὴ σιταποθήκη εἰς τὰς Ινδίας, ἀντὶ 0,42 δολ. κατὰ τὸν μηνιαίων. Τὸ μίσθωμα αὐτὸν καταλέπτει μικρὸν κέρδος καὶ είναι προτιμότερον τοῦ παροπλισμοῦ.

Εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, τέλος, μελετᾶται τὸ ἐνδεχόμενον χρησιμοποίησεως τῶν μεγάλων τάνκερων ὡς πλωτῶν ἡλεκτροπαραγωγικῶν σταθμῶν. Θὰ καταναλίσκουν κατωτέρας προιότητος ἀνθρακαὶ ἡ πετρέλαιον, τῶν ὅποιων ἡ χρησιμοποίησίς ἀπαγορεύεται εἰς χερσαίας ἐγκαταστάσεις ἐκ τῶν νόμων περὶ προστασίας τοῦ περιβάλλοντος. Τῇ δοιθείᾳ μεγάλων μετασχηματιστῶν θὰ παράγεται ἡ λεκτρισμὸς τῆς ἐπιθυμητῆς τάσεως διὰ τοῦ ὅποιου θὰ τροφοδοτούνται αἱ παράκτιοι περιοχαί·

Προτείνεται, ἐπίσης, ἡ χρησιμοποίησίς τῶν μεγάλων τάνκερων ὡς μονάδων ἀφαλατώσεως ὑδάτων, ἀφοῦ ἐφοδιασθῶν διὰ τοῦ καταλλήλου ἔξοπλισμοῦ.

Πάντως, παρὰ τὰς ἐναλλακτικὰς λύσεις αἱ τινὲς ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ἐναπόκειται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἡ ἀπόφασις κατὰ ποιόν τρόπον θὰ ρυθμίσουν τὸ ὑπάρχον πλεόνασμα χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, ὃστε νὰ ἐπέλθῃ μία σχετική Ισορροπία προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

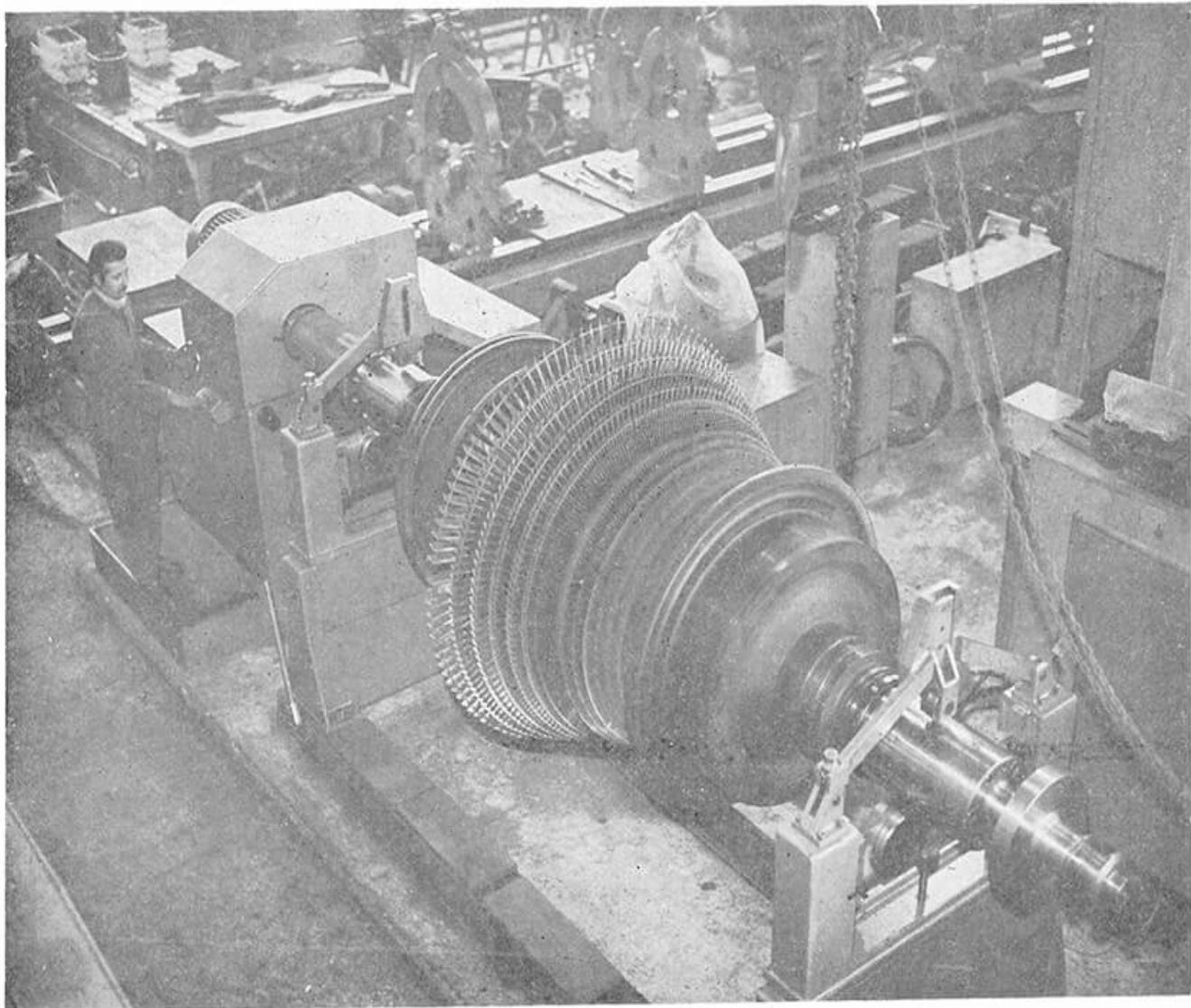
TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

προβλήματα;



**μποροῦμε
νά σᾶς βοηθήσουμε
νά τά λύσετε!**

Μποροῦμε νά λύσουμε άκόμη και τά πιό δύσκολα έπισκευαστικά σας προβλήματα σεβόμενοι τόν πολύτιμο χρόνο σας.



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΑ: Μεθώνης 34 - Πειραιεύς (24) Τηλ. 4914282 Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ TELEX: 21-2708 NFI GR
Έπισκευαστική Βάσις Περάματος: Έλευθέρα Τελωνιακή Ζώνη Ο.Δ.Π. Τηλ. 4410620, 4410320, 4410720.



Ενημερόσημα, τις προάλλες, την έξιετην της Ναυτικής μας έκπαιδεύσεως πού είλικρινά, στην έποχή μας, φθάνει στην τελείωση της. "Ολες μας οι κρατικές ναυτικές σχολές, γερά παντοναραμένες με την οικονομική ισχύ των Κεφαλαίων Ναυτικής Έκπαιδεύσεως (KNE), άλλα και με περισσότερη άλλη έντασην και παρακολούθηση των υπηρεσιών των Αρμόδιων Επαρχίων, παρουσιάζουν τέτοια νοοτοκρίβεια, τέτοια ανάπτυξη και τόση απόδοση, πού τίποτα δεν ξέρουν για ηγέτεψουν μπόσι, παράλληλα, έπιπτελούνται στο έξτρεμο.

"Αντά τα οικοδομικά τους συγχρονίζεται. Έπειρκές το προσωπικό τους και άπόλυτα ικανό τον άποτο του. Πολλά, συγχρονισμένα και διάτια μηχανήματα, κάθε είδους πλούτιζουν καθε τάξη, χωρίς κανένα και άλλειψης. Τα δέ προϊόντα τους, διάφορα μάρτυρα. Είναι τό άνθρωποι άνικοι, πού έχουν μπόσι για να έπινεργώνται πολλά και σύγχρονα καράδια μας.

Τούτο, για κάθε άλλον, πιθανόν να μην άξισην θεωρεί την προσοχή. "Όμως, για άλλες τους πάλιοις άνθρωποι των πλοίων, δημιουργούνται μηδένα άλλα και έκπληκτη προκαλεῖ, άφοι, θέλοντας μηδένα άλλοντας, πιστογράφους τη σκέψη μας κατά τα πλαίσια και κατά την έποχή μας. Τότε, δημιουργούνται σπουδάξαντες Ήλιοκρυψίες, είχαν ποντίκιαν έρδοια των «ΤΣΟΙΚΑΛΑ», ένα παραπομένο σύγγραμμα έκαπε σελίδων. Τότε πού οι Ραδιοτηλεγραφηταί μάθαιναν την τέχνη τους με ένα φτωχό δομιτή και με μερικά ξεκτάληπτα σχέδια με κιμωλία στον πίνακα. Τότε πού οι Μηχανικοί, με τα δικά τους και έκανον πρωτόγονα σύνεργα, της μέγγενης και τον καρπικόν άλογάρχωναν την τέχνη τους και την κατάρτιση τους, για τόν έπιμενο μεγάλο σκοπό: Στην κίνηση των πλοίων μας. Συνέδινε, τότε δημιούργησε έναν καράδια μας, άξιωματοι και κατώτεροι, είχαν την έπιταχτική υποχρέωση, πάντα, να ένημερούν στο κάθε τι και να έπικαθεύνουν άκατάπωστα τούς νεοπαρουσιαζομένους στο δικό τους άγνωροι.

Παράγνωστη και άλιθευστη ιστορία πολλών γενόντων, δεινών χρόνων και απτή ή Ναυτιλία μας ή ίδια.

Τώρα, τα πάντα πήραν την πρέποντα ρυθμό τους. Η μεγάλη μας Ναυτιλία, έπιασε να συγχρονίζεται μπόσι θυησιγγηνή αποκούραδα, θυησιγγηνή άμεσως μετά την άποτηση τους. Θαυμαστά φορτηγά, με ωραίες γραμμές και έκπλη-

κτικές γωρητικότητες αδλακώνουν, άντι αύτων, δύος τούς Ωκεανούς. Τα ποστάλια παλιών έποχων, πού προσέφεραν τα διαμερίσματά τους, έναλλες, σε άνθρωπους, σε ζώα και σε κινήτικα, παρεχώριζαν τη θέση τους σε πλεύσιμα πολυτελή κομποτεχνήματα.

"Ποτέ, οιαδήποτε καθιστέρηση στήν παραδηλητή άνωμέρωση και προστιμασία στον άφροδινον πού το άνθρωπον άλιτο των πλοίων, θα ήταν τελείως άδικοιστηγητή άλλα και άφραντοστα άποδιλον. Αυτή δεν ήταν η ένταση, δεν έκανε μόνο μπόσι το έποικηρο Κράτος και της ηπειροσείς του. Ο έργοδοτικός άσπρος είπενες να αναγκήσηται την άνωμερωσηνα μέτρα. Άλλα και οι ίδιοι οι ναυτικοί, έπεισθαιναν την άντηγη είτε με διαδικαστικές έκπληκτες με τις δραγμάτων τους είτε με μεμονωμένα θηριούσια μέτρα στα διάφορα ναυτικά ή άλλα έντυπα.

"Όλα κάτια δρήγκων την πρέπουσα ικανοποίηση, με την έκπληκτην έμμεση πληρεστάτη, καθούσαν μεταξύ τους δέν ξέρουν για ηγέτεψουν μπόσι, πού τίποτα δεν ξέρουν για ηγέτεψουν μπόσι.

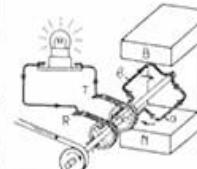
"Άλλα: "Ας μήν είμαστε άχαριστοι, άδικοι: ή άποδημονες, άφοι, δύοι μας καλά έργουμες, δημιουργούμενη το έποικηρο Κράτος, το θέμα οικοδομικής έκπαιδεύσεως, άποτολος θέμα ιδιωτικής οικοδόμησης και ίδιωτης ένδικτηρος. Σχολές Ήλιοκρυψών, Μηχανικών και Ραδιοτηλεγραφητών, έποικες ιδιωτικές. Έκει, έστω πρωτόγονα, έστω με οικονομική έπαρξεια της κακής δύρας, έστω με παντελή έλλειψη δργάνων και τεχνικών άλλων μέσων και έγκαττασιών, γινόταν έπωσδηποτες ή δουλειές τους. Γινόταν κάτια, έπι τέλους. Και για αύτη, πολλά δη μηδική τα πάντα, τούς φέρειν ή ναυτικίκια μηδική φυσική μας χώρα.

"Σήμερα θυμού, είμαστε όπορχωμενό: να άνηγνωρίσουμε δημιουργούμενης δημιουργούμενης, παράλληλα με την άρωματης και την τελείωση της Κρατικής έκπαιδεύσεως συμβαδίζεις και ή ίδιωτης. Δέν καθηυτέρης και απτή. Ο συγχρονισμός της είναι:

"Όπως, λοιπόν, οπάταλα μιλήσαμε για την

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΕΜΜ. Ζ. ΚΛΑΔΟΣ



ΓΥΘΕΙΟΥ 99 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ.: 4623279

- ◆ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΡΓΑ
- ◆ ΨΥΚΤΙΚΑ ΠΛΟΙΩΝ
- ◆ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ
- ◆ ΠΕΡΙΕΛΙΞΕΙΣ

Ειδικότητας μας ΣΤΑ ΒΑΡΟΥΛΑΚΑ D.C. & A.C.

Διαθέτομεν συνεργεία δι' αποστολάς

Έργασία ύπευθυνος - Κόστος οίκονομικού

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται με πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Ιος σφρόφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, με ημιόροφον Μ2 200.

Κρατική προσπάθεια, έτοι πρέπει πολλά να λεγθούν και καλά λόγια για την ίδιωτική προσφορά. Η άλλησια πρέπει να λέγεται.

Καὶ συγχρειμένα: Είχα την εύκαιρια, πρό ήμερων, νὰ δρασθεί στη σχολή τοῦ άγαπητοῦ φίλου μου κ. Σπύρου Ράνη, στὸν Πειραιά. Στὸ συγκρότημα του, θλων τῶν κλάδων ναυτικής σχολές, πλὴν Μηχανικών. Λόγῳ κάποιας ειδικότητος, άσχολήσθηκα μᾶλλον περισσότερο μὲ τὸ τμῆμα Ραδιοτηλεγραφητῶν. 'Ομοιογένη μεγάλη μου ξυλλήξη. Βρέθηκα σὲ θυμά, δημιούργησαν άσωρμάτου, άλλα πρό αρτίων Ραδιοτηλεγραφητῶν. Κατάρτισε πλήρης. Ραδιοτηλεγραφηταί έτοιμοι: καὶ ικανήστατοι, πλέον για έξπλοιούδε καραβίδινη ωκεανοπλοΐας. Εποιμοι, γιὰ οιαδήποτε σχετική ίπευθυνη τοποθέτηση. Σύστημα σπουδών, θύριστο. Συγκρότημα δργάνων και λοιπών έφοδων, πλήρεστο. Φυσικά, δημιουργηταί στὸ τμῆμα Ραδιοτηλεγραφητῶν, έπαναληγμένης ήταν και στά άλλα τμῆματα.

Πολλά, πάρα πολλά θά δρεπε να λεγθούν γιὰ τὸ ίδιωτικό κατό ναυτικής σχολείο του κ. Ράνη. Φοβούμει: δημιουργηταί στὸν για έξπλοιούδε καραβίδινη ωκεανοπλοΐας. Εποιμοι, γιὰ διαφήμιση, πρόδημα ποὺ ούτε στήλη μου συνηθίζει: ούτε στήν άνωμερωμένη σκαλή σχολείουται νὰ προσθέσῃ οιαδήποτε άξια ή κέρδος.

"Άλλως τε, είμαι δέδυτος δητί τὸ φαινόμενο του κ. Ράνη, δὲν είναι και τὸ μοναδικό. Πολλές ίδιωτικές ναυτικής σχολές λειτουργούν σημαρχών και τέλους. Και δέσε αποδίδουν στὸ ακούστο του. "Οσες πολλές και δη μίνι, τὶς θύλαις ή παντάλης έπωσδηποτες ή δουλειές τους. Γινόταν κάτια, έπι τέλους. Και για αύτη, πολλά δη μηδική τα πάντα, τούς φέρειν ή ναυτικίκια μηδική φυσική μας χώρα.

"Σήμερα θυμού, είμαστε όπορχωμενό: να άνηγνωρίσουμε δημιουργούμενης δημιουργούμενης, παράλληλα με την άρωματης και την τελείωση της Κρατικής έκπαιδεύσεως συμβαδίζεις και ή ίδιωτης. Δέν καθηυτέρης και απτή. Ο συγχρονισμός της είναι:

"Η άλλησια νὰ λέγεται.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Νομικά θέματα

ΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

Δύο άποφάσεις του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (εις ἄλλην στήλην δημοσιεύεται μία τούτων) έκριναν ότι αἱ κατά τὸν κωδικοποιημένον νόμον 551 ἀξιώσεις ἀποδημίώσεως ἐξ ἔργατικοῦ ἀτυχήματος ὡς καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου είναι προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ ἐκπλειστηριασμάτος πλοίου.

Τὰ ἐπιχειρήματα τῶν δύο ἀποφάσεων εἶναι σοβαρά, ἑκατὸν ὅμως διπερ οὐσίας εἰναι εἰς ἣν αἱ ἀποφάσεις καταλήγουν. Είναι γνωστὸν ότι τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν Ἑλληνικῶν ποντοπόρων πλοίων ἐστηρίχθη εἰς τὴν ἑνήν πιστοδότησιν. Οἱ ἀλλοδαποὶ αὐτοὶ δανεισταὶ ρητῶς ἡξίωσαν νὰ τελοῦν ὅσον ἀφορᾶ τὰ προνόμια, τὰ πιστοδότηντα πλοῖα ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς σχετικῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926, παρὰ τὸ γεγονός ότι ὁ Ἑλληνικὸς Κώδιξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου περιέλαβεν διλιγόντερα προνόμια τῶν προθετομένων ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1926.

"Hōi tā προνόμια αὐτὰ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ἐπεκτείνονται ἐρμηνευτικὸς διὰ τῶν ἐπιχειρημάτων τῶν δύο δικαστικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ ἀξιώσεων αἵτινες πρὶν δὲν ἔκρινον ὡς προνομιούχοι (δλ. 'Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν' 2655) 1968 Νομικὸν Βῆμα 17 σελ. 310 καὶ τὰ ἑκεὶ σχόλια τοῦ Καθηγητοῦ κ. Γ. Ράμμου).

Τὸ πράγμα προώρισται νὰ ἔχῃ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως καὶ θὰ εἶναι ἄκρως δυσχερές, ἂν μὴ ἀδύνατον, νὰ πειθοῦν οἱ ἀλλοδαποὶ δανεισταὶ τῇ δοθείσει τῶν χρηστιμοποιηθέντων ἐρμηνευτικῶν ἐπιχειρημάτων, ότι ὁρθῶς ἐπεξετάθησαν εἰς δάρος αὐτῶν τὰ προνόμια. Θ' ἀποδέψουν ἀσφαλῶς εἰς τὸ ἀποτέλεσμα καὶ τοῦτο εἴναι σαφῶς δυσμενὲς διὰ τὴν ναυτικὴν πίστιν, παρὰ τὴν συμπάθειαν ἣν δύναται τις νὰ ἔχῃ διὰ τὰς ὡς προνομιούχους κριθεῖσας ἀξιώσεις τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ N.A.T.

Δὲν γνωρίζομεν ποία θὰ εἶναι ἡ ἔξελιξις τοῦ ζητήματος, τυχὸν ἀγορένου ἐνώπιον ἀ-

νωτέρου Δικαστηρίου. 'Ἐπισημαίνομεν μόνον τοὺς κινδύνους τῆς δοθείσης ἐρμηνείας ἐκτὸς τοῦ ἐλληνικοῦ χώρου, ὅπου ἡ θέσις τῶν ὡς προνομιούχων κριθεισῶν ἀπαιτήσεων δὲν θὰ βαρύνῃ εἰς τὴν λῆψιν τῆς ἀποφάσεως

διὰ τὴν πιστοχήν ἡ μὴ τῆς πιστοδοτήσεως, ἀλλὰ θὰ ἔχῃ κύριον γνώμονα τὸ τότε ἐπεξετάθησαν —ἀδιάφορον δυνάμει ποίων σκέψεων— αἱ ἔως τώρα γνωσταὶ προηγούμεναι τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, ἀπαιτήσεις.

'Ο καθηγητὴς κ. Γ. Ράμμος εἰς τὰ ἀνωτέρω σχόλια του ὑπὸ τὴν μνημονεύθεισαν ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου Ἀθηνῶν, τονίζει ότι ἡ ἐπέκτασις τῶν προνομίων θὰ καθίσταται κοινὴ, τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην καὶ ἡ ὄρθδης τῆς σκέψεως ταύτης ὑποχρεοῖ τοὺς ὑπευθύνους μέλλοντας νὰ χειρισθοῦν τὸ θέμα μὰ νὰ σκεφθοῦν δις πρὶν ἡ ἀποδεχθῶν τὴν νέαν ταύτην δόσον καὶ ἀπροσδόκητον νομολογιακὴν ἀποψιν.

Έλληνική Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ 67/1976

Δικαστὴς: 'Ο Πρωτοδίκης κ. Π. Δημητρακόπουλος

Δικηγόροι: Οἱ κ.κ. Γ. Μωράτης, 'Α. Πανσέληνος, Γ. Κατσαντώνης

• Πλοῖον ἐκπλειστηριασθὲν.— Πρὸς διαγραφὴν αὐτοῦ ἐκ τοῦ νηολογίου ἀπαιτεῖται προσαγωγὴ πιστοποιητικῶν ἐμφανίνοντων ἔξοφλησιν ὀφειλῶν ἐκ φόρων καὶ εἰσφορῶν πρὸς ἀσφαλιστικὰ ίδρυματα E.N.— Συναίνεσις δανειστῶν δὲν ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἔξαλειψιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑποθηκῶν ἀρκούσης τῆς ἐγγράφου ἀποδείξεως τῆς κατακυρώσεως καὶ τῆς καταβολῆς τοῦ ἐκπλειστηριασμάτος.

«Ἐπειδὴ διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως ἐκτίθεται, ότι ἡ αἰτοῦσα δυνάμει τῆς ἀπὸ 8. 10.1975 αἰτήσεως τῆς πρὸς τὸν Νηολόγον καὶ Ναυτικὸν 'Υποθηκοφύλακα Πειραιῶς ἡ τήσιστο ὡς τελευταία ὑπερθεματίστρια τοῦ ὑπὸ 'Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίου «Ἐγ τὴν ἑταῖρον 'Ἑλληνικῶν Νηολογίων διαγραφὴν του μετ' ἔξαλειψιν τῶν ἐπὶ αὐτοῦ δαρῶν καὶ διὰ ὁρθεῖς νηολόγος, διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 344) 10.10.1975 ἀπορριπτικῆς ἐκθέσεως του ἡρήμηθρη νὰ προδῇ αἱ εἰς τὴν αἰτήσεισαν δια-

γραφὴν ἐκ τῶν νηολογίων ἐπὶ τῷ λόγῳ ότι δὲν ὑπεβλήθησαν ὑπὸ τῆς αἰτοῦσης πιστοποιητικὰ τῶν Ἑλληνικῶν 'Υπηρεσιῶν ἐμφαίνοντας τὴν ἔξοφλησιν τῶν ὀφειλομένων ἡ βαρυνόντων τὸ πλοῖον φόρων καὶ τῶν πρὸς τὰ ἀσφαλιστικὰ ίδρυματα E.N. κλπ. ὀφειλομένων εἰσφορῶν ἡ ἀντ' αὐτῶν ἐγγυητικὴ ἡ πιστοτικὴ 'Ἐπιστολὴ Τραπέζης καὶ 6) εἰς τὴν ἔξαλειψιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑποθηκῶν ἐπὶ τῷ λόγῳ ότι δὲν ὑπεβλήθη αὐτῷ συναίνεσις τῶν ἐνυποθηκῶν δανειστῶν ἡ τελεστίδικος δικαστικὴ ἀπόφασις. Διώκεται δε δῆπος, ἀφαρμοζομένου τοῦ ἀριθμοῦ 791 Κ. Πολ. Δ., ἀριθ. ἡ ἐκ τῆς ἀπορριπτικῆς ταύτης ἐκθέσεως τοῦ νηολογίου ὑφισταμένη ἐκκρεμότης, διατασούμενη τῆς ἀνωτέρω διαγραφῆς τοῦ πλοίου ΥΠΕΡΙΩΝ ἐπὶ τῶν 'Ἑλληνικῶν Νηολογίων καὶ τῆς ἔξαλειψεως τῶν ἐπὶ αὐτοῦ ὑποθηκῶν. 'Η αἵτησις αὕτη καὶ ἡ κατ' ἄριθμον 752 παρ. 2 Κ. Πολ. Δ. ἀσκηθεῖσα καὶ μετ' αὐτῆς συνεκδικαστέα (ἄριθμ. 285 Κ. Πολ. Δ.) παρέμβασις τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου δέον δῆπος ἔρευνηθῶσιν.

Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ ὅρου 1 παρ. 2 τῆς ὑπὸ ἀριθ. 41201(311)1960 κοινῆς 'Υπουργικῆς ἀπόφασεως τῶν 'Υπουργῶν Συντονισμοῦ 'Επιπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, ὡς αὕτη ἐπετοποιηθῆ διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 58759) 963) 1960 δόμοις ἀποφάσεως, διεπούσης δυνάμει τοῦ ἀριθμοῦ 13 Ν.Δ. 2687) 1953 «περὶ ἐπειδούσεως καὶ προστασίας κεφαλαιῶν ἔξωτερικοῦ» τὸ ἐν τῇ αἰτήσει πλοίον, σαφῶς προκύπτει, ότι ἡ ἐπὶ σκοπῷ ἀλλαγῆς σημαίας τοῦ πλοίου διαγραφὴ τού-



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

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

του έκ των Έλληνικών νηολογίων έπερχεται αυτοδικαίως έπι τη έγγραφω δηλώσει τών πλοιοκτητών και τη έγγραφω συναινέσει τών τυχόν ένυποθήκων δανειστών έφ' οσον σύν τη δηλώσει ύποβαλλονται πιστοποιητικά έμφανοντα τήν έξόφλησιν τών όφειλομένων ή διαρυνόντων τό πλοίον φόρων ώς καὶ τών εισφορών τών όφειλομένων πρὸς τὰ 'Ασφαλιστικά 'Ιδρυματα κλπ. ή ἀντὶ τῶν πιστοποιητικῶν πιστωτικὴ η ἔγγυητικὴ ἐπιστολὴ κλπ. οἵτινες περιπτώσει αἱ 'Ελληνικαὶ 'Υπηρεσίαι ύποχρεούνται νὰ διασφάμωσι τό πλοίον ἐκ τῶν Έλληνικῶν Νηολογίων καὶ ὅτι ἐν μῇ προσαγωγῇ τούτων ἡ περὶ διαγραφῆς τού πλοίου αἴτησις εἶναι ἀπορριπτέα, (Γνωμ. Εἰσ. Α.Π. υπ' ἀριθμ. 12) 1965 ΝΟΒ 14.83). Και ναὶ μέν, διὰ τοῦ ὅρου 22 τῆς αὐτῆς 'Υπουργικῆς ἀποφάσεως, δρίζεται, ὅτι οἱ δροὶ ταύτης θέλουν ισχύει καὶ καθ' ἡ περίπτωσιν ἡ κυριότης τού πλοίου περιέλθῃ πρὸ ἡ μετὰ τήν νηολόγησιν του εἰς ἔτερα ἡ μεδαπάκα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, πλὴν δῆμως ἐκ τῆς τοιαύτης διατυπώσεως τοῦ ὅρου τούτου ούδελλος ἀποκλείεται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς προδιαληφθείσης διατάξεως τοῦ ὅρου 1 παρ. 2, ἥτις μὴ καταργηθεῖσα δι' ἀντιθέτου ρυθμίσεως ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 5 παρ. 1, 16 παρ. 1, 17 καὶ 18 παρ. 2 τοῦ Κ. Δημ. Ν.Δ. (Ν.Δ. 1871) 1973 ἔξακολουθεῖ νὰ ισχύῃ καὶ νὰ ἀναδιῆῃ ἐφαρμοδοτούμενη ἀπάσας τάς ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συνεπείας καὶ μετὰ τήν ἔναρξην ισχύος τοῦ ἐν λόγῳ Κ. Δημ. Ν.Δ. Συνεπάς ἀδαστίμων κρινομένων τῶν περὶ πάντων τούτων ἀντιθέτων ἰσχυρισμῶν τῆς αἰτούσης, ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις μὴ προσκομισθεντων εἰς τὸν ἄρμόδιον Νηολόγον τῶν ἐν τῇ προηγουμένη σκέψει δικαιολογητικῶν ἔγγραφων, περὶ τῆς γενομένης ἔξοφλησεως τῶν όφειλομένων ή διαρυνόντων τὸ πλοίον φόρων κλπ. κατὰ τήν δι' αὐτῆς διωκμήνην διαγραφῆν τού πλοίου τούτου ἐκ τῶν Έλληνικῶν Νηολογίων, δέον ὅπως ἀπορριφθῇ, ὡς ἀδάστιμος. 'Η αὐτὴ δῆμως αἴτησις κατὰ τὸ περαιτέρω διὰ ταύτης προβαλλόμενον αἴτημα, περὶ ἔξαλείψεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ύφισταμένων ύποθηκῶν, καθιερουμένου EX LEGE ειδικοῦ λόγου τῆς τοιαύτης ἔξαλείψεως ἔνεκα τῆς ἐκ τοῦ πλειστηριασμοῦ ἀποσβέσεως τῶν καὶ ἀνεξαρτή-

τως τῆς συναινέσεως ἡ ἱκανοποιησεως τῶν ἐνυποθηκῶν δανειστῶν (Μπρίνια 'Αναγκαστικὴ 'Εκτέλεσις Τόμος 4ος υπ' ἀριθμ. 1005 παρ. 593 σελ. 1382) εἶναι νόμιμος, κατ' ἄρθρον 1005 παρ. 3. Κ. Πολ. Δ. καὶ δέον, ὡς πρὸς τὸ αἴτημα τοῦτο, ὅπως γίνη δεκτὴ κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ ἀπορριπτέας κρινομένης ὡς ἀναδιῆμα, τῆς περὶ πάντων τούτων ἀντιθέτου καὶ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ὡς ἀνωτέρω ἀσκηθείσης παρεμβάσεως καὶ μὴ ἐπιδικαζομένης εἰς δάρας τούτου δικαιοτικῆς δαπάνης ἐλλείψει σχετικοῦ αἰτήματος τῆς αἰτούσης.

Παρατηρήσεις «N. X.»: 'Αληθῶς, παγίως αἱ κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953 'Εγκριτικαὶ Πράξεις νηολογήσεως ἀπαναλαμβάνουν ὅτι ἡ ἐπὶ σκοπῷ ἀλλογῆς τῆς σημαίας διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἐκ τῶν νηολογίων ἐπέρχεται αὐτοδικαίως ἐπὶ τῇ ἔγγραφω δηλώσει τῶν πλοιοκτητῶν (καὶ τῇ ἔγγραφω συναινέσει τυχὸν ἐνυποθηκῶν δανειστῶν) ἐφ' οσον σὺν τῇ δηλώσει, ὑποβαλλονται πιστοποιητικά ἐμφανοντα τήν έξόφλησιν τῶν φόρων καὶ τῶν ὑπὲρ ἀσφαλιστικῶν Ταμείων Ε.Ν. εισφρῶν.

'Η ἀνάγνωσις τοῦ ὅρου τούτου πείθει δι το καλύπτει περίπτωσιν διαγραφῆς ἐπὶ τοῦ νηολογίου χωρούσσων δουλήσει τοῦ πλοιοκτήτου, ἀφοῦ ἀπαιτεῖ δῆλωσιν τούτου καὶ σὺν τῇ δηλώσει ὑποβολὴν τῶν ἀνωτέρω πιστοποιητικῶν.

Εἰς τήν περίπτωσιν ὅμως, ἥτις ἀπησχόλησεν τήν ἀνωτέρω δημοσιευμένης ἀπόφασιν τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶν, ἡ διαγραφὴ ἐξητεῖτο ἀπὸ τὸν ἐπειρηστριασμῷ ἀναδειχθεντὸν τελευταῖον ὑπερθεμαστήν. Πῶς συνεπάς θὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς ὅλην, διάφορον περίπτωσιν ἡ ὅλην περίπτωσιν ἔχουσα σφρᾶς υπ' ὅψιν αὐτῆς διάταξις τῆς 'Εγκριτικῆς Πράξεως;

Καὶ σπεύδομεν νὰ καθησυχάσωμεν τοὺς μέλλοντας ν' ἀνησυχήσουν ἐξ ἐνδεχομένης συνεπείᾳ τῆς διαγραφῆς, ἀπωλείας φόρων καὶ ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν, λέγοντες ὅτι οἱ δικαιούχοι τῶν ἀπαιτήσεων τούτων ἐκτελεστούς τίτλους ἔχοντες κατὰ τοὺς σχετικοὺς νόμους, ἤδηναντο ν' ἀναγγελθοῦν

καὶ λίαν πιθανῶς ἀνηγγέλθησαν καὶ θά κατετάγησαν προνομιακῶς, τὸ μὲν Δημόσιον ἀσφαλῶς τὸ δὲ Ν.Α.Τ. ἐπιτυχῶς, μετὰ τήν εἰς ἄλλην στήλην δημοσιευμένην ἀπόφασιν τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶν.

Μετὰ ταύτα διερωτώμεθα ποιὸς εἶναι ὁ ἀπώτερος δικαιολογητικός λόγος τῆς ἐπιβαλλούμενης εἰς τὸ δανειστὴν - ὑπερθεματιστήν, ἀνευ δάσεως τινὸς ταλαιπωρίας; Μήπως διὰ νὰ σκεφθῇ ἄλλοτε δις πριν ἡ δανείση πλοίον 'Ελληνικόν;

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ 1337/1975

Δικαστής: 'Ο Πρωτοδίκης κ. Σωτ. Πετρόπουλος

Δικηγόροι: Οι κ.κ. 'Ανδρ. Μεταξᾶς, Κ. 'Α. ποστόλου, Γ. Ρωμανός, Β. Λύρας

- Πλειστηριασμὸς πλοίου.— Κατάταξις ἀπαιτήσεων Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.— Πλοίον νηολογηθὲν κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687.— 'Εφαρμογὴ προνομίων τῆς Δ.Σ. τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926.— 'Ἐρμηνεία ταύτης ὡς περιλαμβανούσης ἀπαιτήσεις τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου καὶ μὴ περιλαμβανούσης μόνον ἀπαιτήσεις ἐκ μισθῶν, ἀλλὰ ἀπαιτήσεις ἀπορρεούσας ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐν γένει, ἐν αἷς καὶ αἱ ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀσφαλιστικοὶ εἰσφοραί.

«Ἐπειδὴ κατὰ τήν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 205 περ. Β' K.I.N.D., εἶναι προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, τὰ ἐκ τῆς συνεπείας τῆς διαγραφῆς, ἀπωλείας φόρων καὶ ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν, λέγοντες ὅτι οἱ δικαιούχοι τῶν ἀπαιτήσεων τούτων ἐκτελεστούς τίτλους ἔχοντες κατὰ τοὺς σχετικοὺς νόμους, ἤδηναντο ν' ἀναγγελθοῦν



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS. TEL. 451.9553

m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

τελούν ἀναμφισθητής μέρος τοῦ μισθοῦ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μελών τοῦ πληρώματος, τοῦ προκύπτοντος καὶ καταβαλλομένου ἐκ τῆς συμβάσεως παροχῆς ναυτικῆς ἔργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου. Εἰδικώτερον ἐν προκειμένῳ μέρος τοῦ μισθοῦ τῶν ἀνωτέρω, καταδάλλεται εἰς τὸ ἀνακόπτον, Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ἐπ' ὠφελείᾳ καὶ διὰ τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν αὐτῶν, αἱ δὲ δριζόμεναι εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου εἰσφοραί, εἶναι καὶ αὗται μισθός, ἀφοῦ πράγματι ὑπὲρ τούπλοιάρχου καὶ τῶν μελών τοῦ πληρώματος καταβάλλονται ὑπὸ τούτου, ἀνευ τῆς καταβολῆς τῶν ὅποιαν δὲν θὰ ἔδεχοντο οὕτωι να καταρτισθῇ ἡ ἀτομικὴ ἑνὸς ἄκαστου σύμβασις ναυτικῆς ἔργασίας, ἀμφότερα δὲ τὰ τμῆματα τῶν ἐν λόγῳ ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν, ἣτοι τόσον αἱ εἰσφοραὶ τῶν πλοιοκτητῶν ὅσον καὶ αἱ κρατήσεις ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν, προέρχονται, δημιουργούνται καὶ προκύπτουσιν μόνον ἐπὶ τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, ἀνευ τῆς καταρτίσεως τῆς ὅποιας, δὲν λαμβάνουν ὑπόστασιν, οὔτε δημιουργεῖται ἡ δι' αὐτὰς ἀπαίτησις τοῦ ἀνακόπτοντος (Ν.Α.Τ.), οὓσαι ἀναγκαῖαι συνέπειαι καὶ προὶὸν τῆς συμβάσεως ταύτης, ὡς εἰναὶ καὶ αὐτὰι αὐτῆιαι αἱ ἀπαίτησεις τῶν ναυτικῶν διὰ τοὺς μισθῶν αὐτῶν κατά τῶν πλοιοκτητῶν. Τὴν διατήρησιν τοῦ προνομίου τούτου, προβλέπει καὶ ἡ προμηθεῖσα διάταξις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, ἣτις ἀναφέρεται εἰς τὰς «ἀπαίτησίες τάξις προκυπτούσας ἐκ τοῦ συμβολίου προσλήψεως τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου» τῆς διατυπώσεως τῆς διατάξεως ταύτης οὕσης εύρυτάτης καὶ περιλαμβανούσης σαφῶς καὶ τάξις τῆς ναυτολογίης δικαιώματος τοῦ ἀνακόπτοντος καὶ μὴ ἀναφερομένης μόνον εἰς τὴν ἐκ μισθῶν ἀπαίτησιν. Τὸ δὲ ναυτολόγιον, ἐκ τοῦ ὅποιου προκύπτουσιν τόσον αἱ ἀπαίτησεις τοῦ ἀνακόπτοντος δι' ἀσφαλιστικᾶς εἰσφοράς, δοσον καὶ αἱ ἀπαίτησεις τοῦ πληρώματος διὰ τὸν μισθὸν τῶν, ἀποδεικνύει τὴν κατάρτισιν τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας καὶ τὴν προσληψην τῶν μελών τοῦ πληρώματος δι' ἔργασίσιν ἐπὶ ωρισμένου πλοίου. Τούτοις διθεν, οὐχὶ ὅρθως δὲν κατετάγῃ προνομιακῶς ἐν τῷ προσβαλλομένῳ πίνακι ἡ ἔνδικος ἀπαίτησις τοῦ ὀντακύπτοντος (Ν.Α.Τ.), ἐπὶ τῇ ἑσταθεὶσι αἰτίολογίᾳ διτὶ δῆθεν αὐτῇ δὲν πειολαμβάνεται εἰς τὴν προμηθεῖσαν διάταξιν τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν. Περαιτέον κατά τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Β.Δ. τῆς 24-7)25.8.1920 «περὶ κωδικοπιήσεως τῶν νόμων περὶ εὐθύνης πρὸς ἀπόδημούς των ἔξι ἀτυχήματος ἐν τῇ ἔργασίᾳ παθόντων ἔογαθων ἢ ὑπαλλήλων». πάσα τατά τὸν παρόντα νόμον ἀξίωσις τοῦ παθόντος ἡ τῶν ἀντ' αὐτοῦ δικαιουμένων προσώπων ἐξασφαλίζεται διὰ ποονομίου ἐπὶ τῆς κινητῆς ἡ ἀκίνητου περιουσίας τοῦ ὑποχρέου φυσικοῦ ή νομικοῦ προσώπου, πλὴν τοῦ Δημοσίου. Τὸ ποονόμιον τούτο ἔπειται τῶν προνυμίων τοῦ ἄρθρου 940 τῆς Πολ. Δικ. (νῦν 975 Κ. Πολ. Δ.) καὶ συντρένει μετά τῶν προνυμίων τῶν ἄσθιων 941 καὶ 991 ἀριθμ. 2 τῆς Πολ. Δικ. (νῦν 976 καὶ 1007 Κ. Πολ. Δ.). Περαιτέον κατά τὴν διάταξιν τοῦ ἄσθιου 205 περ. Β' Κ.Ι.Ν.Δ.» εἰναι προνοιώδην ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναῦλου, αἱ ἔκ τῆς συμβάσεως ἔογασίας πηγάδουσαι ἀπαίτησεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος». Εἰς τὸ ἐμπραγμάτου φύσεως καὶ ἀτοκλειστικόν, ἣτοι ἐκτοπιζόντων πάντας τον προνόμιον τοῦ κοινοῦ δικαίου ἡ τοῦ Κ. Πολ. Δ., προνοιών τούτο, περιλαμβάνεται ἀναμφισθητής καὶ ἡ ἐκ τοῦ προμηθεύοντος Νόμου 551 πρὸς ἀποζημίωσιν ἔνεκεν ἐπισυμβάντος ἔργατικοῦ ἀτυχήματος ἀπαίτησις, διότι καὶ αὕτη προέρχεται ἐκ τῆς συμβάσεως ἔργασίας (ναυτολογίησεως) τοῦ ναυτικοῦ, πάσα δὲ τοιαύτη ἀπαίτησις, θεωρεῖται προνοιώδης, τασσομένη εἰς τὴν Β' τάξιν (Τσαγκάρον: «Ἐρμηνεία Κ.Ι.Ν.Δ. ὑπὸ ἀριθμ. 205(3)). «Ἡ διατήρησις τοῦ ἄσθρου 205 Κ.

Ι.Ν.Δ., έναντι τοῦ προηγουμένων ισχύοντος ἄρθρου 239 Ἐμπ. Ναυτ., κατὰ τὸ ὅπεραν προνομιούχοι πάνταν οἱ μισθοὶ τῶν πλοιάρχων καὶ τοῦ πληρώσαν, ἐπιβάλλει ὅπως τὸ προνόμιον μὴ περιορισθῇ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ὑπὸ τὴν στενὴν ἔννοιαν, ἀλλὰ περιλάβῃ καὶ ἀπάιτησεις συναπτομένας πρὸς τὴν σύμβασιν ἐργασίας καὶ αἵτινες προβλέπονται σειράς συμφωνίας ἡ τοῦ νόμου. Ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ ἄρθρου 66 Κ.Ι.Ν.Δ., περιλαμβάνοντος εἰς τὰ ἐν περιπτώσει ἀσθενείας δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ, ἔνθα ἀναφέρεται καὶ ὁ μισθὸς ἀσθενείας αὐτοῦ, καὶ τὴν ἐπελεύσειν ἀτυχήματος ἐκ δισίου συμβάντος ἀξίωσιν αὐτοῦ, συνάγεται ὅτι ἡ ἐκ τοῦ Νόμου 551 ἀποζημιώσις, είναι παρεπόμενον τοῦ μισθοῦ καὶ θεωρεῖται μισθός καὶ ὡς ἐκ τούτου εἶναι προνομιούχος ἀπάιτησις καὶ συντρέχει μετὰ τὰ προνομίαν του ἄρθρου 205 Κ.Ι.Ν.Δ. (Χαρλαμύτη: Τὰ ναυτικά προνόμια τῶν παρ. α' καὶ β' τοῦ ἄρθρου 205 Κ.Ι.Ν.Δ.,

Γιόδουπολος ἐν Θέμ. ΛΣΤ' 433). Ἔξ ἄλλου
καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 2 περ. 2 τῆς
προμηθείστης συμβάσεως τῶν Βρετανών,
ὅριζούσης ὅτι «χαίρουν προνομίου ἐπὶ τοῦ
πλοίου καὶ τοῦ ναυάλου, αἱ ἀπαιτήσεις στα
προκύπτουσαι ἐκ τοῦ συμβολαίου προσλή-
ψεως τοῦ κυβερνήτου, τοῦ πληρώματος καὶ
τῶν λοιπῶν προσώπων τῶν προσληφθέντων
εἰς τὴν ὑπέρπορείαν τοῦ πλοίου», εἰναι εὐρεῖα
ἀναμφισθῆτώς περιλαμβάνουσα ὡς πρα-
μιουχὸν καὶ τὴν πρός ἀπόδημίασιν ἐκ τοῦ N.
551 ἀξιωσιν, ἐφ' ὃσον αὕτη ἀναφέρεται γε-
νικῶς εἰς ἀπαιτήσεις ἐκ συμβάσεως ναυτολο-
γῆσσας, τὰς ὁποίας χαρακτηρίζεις ὡς προ-
μιουχός, εἰς ἣν ᾧ προειρήται, περιλαμβά-
νεται καὶ ἡ ἐκ τοῦ νόμου τούτου τοιαύτη,
μὴ περιοριζομένη ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς πε-
ρὶ καταβολῆς μισθῶν τοιαύτας».

Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

Τεχνικὰ θέματα

ΤΑ «ΠΑΡΣΕΛ ΤΑΝΚΕΡΣ»

Από τα Γαλλικά ναυπηγεία Ντουμπιζόν Νορμαντί παρεδόθη την 5ην Φεβρουαρίου τό δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Πράιντ», 31.300 τόν. d.w., άνήκων εις τὸν Νορδηγικὸν «Ομίλον Στόλτ - Νίλσεν.

Τὸ μῆκος 556 ποδ. σκάφος εἶναι τὸ πρῶτον μιᾶς νέας σειρᾶς «πάρασελ τάνκερς», ὡς τινα θὰ παραληφθούν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ προσεχούς ἔτους. Ἐπιπροσθέτως, ἡ Νορδινηγική ἑταῖρία ἔχει παραγγελεῖ καὶ ἄλλα δεξαμενούτοις τοῦ τύπου αὐτοῦ εἰς τὴν Ποστογαλίαν καὶ τὴν Κορέαν μὲ παράδοσιν 1976 - 78.

Ο δραγανισμός Στόλτ - Νίλσεν διασχειρίζεται ήδη περί τα 40 ίδιοκτητά και χρονονιαυλώνεντα έξειδικυμένα τάνκερς. Αν νέα παραγγελίαι προόρισται νάντικαταστήσουν μέρος του πλασιοτέρου τουνάκη της έταιριας.

Τό «Στόλτ Πράϊντ», όπερ θα μεταφέρη χρηματικά προϊόντα και φυτικά έλαια από την 'Απω 'Ανατολήν εις τὰς 'Ηγουμένιας Πολιτείας εἰς το παρθενικόν του ταξίδιον, έχει 46 μεμονωμένας δεξαμενάς φορτίου, αι ὅποιαι καθιστοῦν δυνατή τὴν ταυτόχρονον μεταφορὰν 46 διαφορετικῶν υγρῶν φορτίων.

Αι δεξαμεναι ἔχουν ἑσωτερικὸν περίβλημα ἐξ ἀνοιξιδώντου χάλυβος, ὑψηλῆς ἀνθεκτικότητος, ἐκάπια σὲ δέξια αὐτῶν διαθέτουν ἀνεξάρτητον ὑδραυλικὴν ἀντίλιπαν και σύντομα σωληνώσεων ἐξ ἀνοιξιδώντου χάλυβος.

Εις τὰ εἰδικά χαρακτηριστικά τού πλοίου περιλαμβάνεται ή δυνατότης μεταφορᾶς 20.000 τόν. περίπου όχέων και παρομοίων δια-
βρωτικών προϊόντων καὶ ή Ικανότης ψυξέων
3.000 περίπου κυβ. μέτρων πιπτηκών ύγρων
εις τοὺς -12 βαθμούς Κελσίου.

FOR SALE:

Two S.K.L. ship propulsion engines
Type 8 NVD 48
Effective output: 720 HP
Number of revolutions: 375
8 cylinders in line
Direct reversible
In very good condition
BV controls
Weight 25 Ton

Ο δργανισμός ΣΤΔΛΤ - Νίλσεν, Ιδρυθείσα το 1959, άνέλθει ήγειτικόν ρόλον εις την άνταπτησιν των τακτικών γραμμάδων διακήρυξης υγρών φορτίων ἐπὶ διεθνών ἐπιπέδουν. Τον περάσει τάνκερς του στόλου της ἔταιριας μεταφέρουν: χημικά πριτόνια, βρώσιμα λευκαί, λίπτη ζώων, λιπαντικά έλαια και πρόσθια, καυστικήν σόδαν, μελάσσαν και όξεα, συχνά εἰς μικράς ποσότητας δλίγων κατοντάδων τόνων.

ΑΚΙΝΔΥΝΑ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τὰ μεγάλα τάνκερς δὲν άποτελούν κίνδυνον διά τὴν ναυσιπλοΐαν καὶ τὸ περιβόλλον, παρὰ τὸ δύγκων καὶ τὸ ἐνδέχουμένως ἐπικίνδυνον φορτίον των, ὑποστηρίζει Γερμανός πλοϊαρχος.

Εἰς ἄρθρον δημοσιευθὲν εἰς τὸ περιοδικόν
«Χάνσαι», τοῦ Ἀμβούργου, ὁ πλοίαρχος Χάνσεν
Φ. Ὁτε, δασὶς ἀπεσύρθη μετὰ 30ετῆ ὑπηρεσίας
ἐπὶ διάφανον πολιούχων — χρηματίσας τε
λευταίνως κυβερνήτης τοῦ ὑπέρτακρου «Λαγκ
κένα», 320.000 τόν. d.w.— ἀναφέρει δῆλον
καὶ τὰ μεγαλύτερα τάκερς διαθέτουν ὑψηλὸν
βαθμὸν εὐελιξίας.

Πολλοί πιστεύουν, εἶπεν, ὅτι τὰ τάνκερς ἔξοπλίζονται μὲν μίσι Ἕλικα καὶ ἔν πηδάλιον διὰ λόγους οἰκονομίας. Τούτο, δῆμως, δὲν εἴ-
ναι γεγονός: ἀπλῶς ὁ χειρισμὸς των εἰς πε-
ικοριστέμένα ὑπάτει καὶ κατὰ τὴν πλεύριστην
είναι εὐχερέστερος ἐν συγκρίσει μὲν τὰ δι-
πλήλικα σκάφη.

Πλέον δύλωταχώς, μὲ ταχύτητα 15 κόμβων, τὸ μίκους 350 μέτρων «Λαγκένεας δύναται νὰ ἀλλάξῃ πορείαν 20 μοιρῶν ἐντὸς 54 μόνον δευτερολέπτων. Εἰς περίπτωσιν ἀνάκητη, τὸ γιγαντιαῖον σκάφος δύναται νὰ ἀκινητοποιηθῇ ἀφοῦ διανύσει ἀπόστασιν 2,5 μέτροι ναυτικῶν μιλίων.

Ο πλούσιοςχος "Οττε ἀπέκρουσε τὸν Ἰσχυρισμὸν τοῦ Ἀμερικανοῦ δημοσιογράφου Νόελ Μόστεον συγγραφέων τοῦ «Σούπερσιτ», διτί ἐαν ὁ λέβης ὑψηλῆς πίεσεως ἔνδος τάνκερ ὑποστήθη βλάβην τὸ σκάφος μεταβόλεται εἰς ἔμοικον «πταγύδουμον πετρελάσιον».

Ἐξήγησεν διτά τὰ σύγχρονα τάνκεος διαθέτουν βοηθητικὸν λέπιθα δυνάμενον νὰ προσδώσῃ ταχύτητα 7 μιλίων, ήτοι τὸ ήμισυ τῆς ὑπόστεισακας ταχύτητος. Εἰς περίπτωσιν δὲ διάλεξις τῆς κυρίας στροβιλογενήτοις, μίας βοηθητική δηζελομηχανή παρέξει ηλεκτρικὸν ρεῦμα διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ραντάρ, τοῦ ἀσυρμάτου, καὶ τῶν ἔλλων πρωτεύουσης σημασίας συσκευῶν τοῦ στάφους, ἐνῷ συστήματα ἀδρανῶν δερίου δὲν ἐπιτρέπουν τὸν συηματισμὸν Ἑκρητικῶν δερίων ἐντὸς τῶν δεξιαιενῶν φορτίου.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΡΕ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

'Η παράλειψης τού πλοιάρχου νὰ λάβῃ πρόνοιαν πρὸς ἀποτροπὴν καὶ ἐνδεχομένου ἀκόμη κινδύνου τῆς ζωῆς τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἔκ λόγων ἀκόμη ὁποῖοι ὄφειλονται εἰς τὸν ἐργοδότην καὶ δὲν ὄφειλονται εἰς ἀνάτεραν δικαίων, ἀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ. 'Η καταγγελία αὕτη εἶναι δικαιολογημένη ἀφοῦ κανεὶς δὲν εἶναι ὑπόχρεως κατὰ τὰς ὅρας τῆς καθολής πίστεως καὶ τῶν συναλλακτικῶν ἥξεν νὰ παρέχῃ τὴν ἐργασίαν του, ὑπὸ τοιούτον κίνδυνον.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου ὁ ναυτικὸς καταγγελλομένης τῆς συμβάσεως ὡς ἀνωτέρω ἔχει δικαίωμα εἰς ἀποζημίωσιν λόγω ἀπολύσεως, καὶ εἰς παλιννόστησην, πολλῷ μᾶλλον δὲν ἔχει ὑποχρέωσιν εἰς καταβολὴν ἔξδων ἀντικαταστάτου.

'Η συγκεκριμένη περίπτωσις ἀφορᾷ ναυτικὸν ὑπηρετήσαντα εἰς πλοίον μὲν λίαν κακή κατάστασιν τοῦ μηχανοστασίου. 'Αναμφισβήτητος ὑπῆρχον βλάστησις εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν ὡς καὶ εἰς τὰς ἡλεκτρομηχανὰς τούτου, ἐπίσης ἔλλειψις τῶν ἀναγκαίων ἀνταλλακτικῶν καὶ ἐργαλείων διὰ τὴν ἐπισκευὴν, ἡ ὁποία ἀπαιτοῦσε μᾶλιστα μακρὸν χρόνον.

Ο ἔγειρας τὴν ἀγωγὴν ὑπηρέτησε ὡς πρῶτος μηχανικὸς ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐπὶ δίμηνον περίπου, δε τὸπολύθη διὰ καταγγελίας του, ἐναντιουμένου τοῦ πλοιάρχου.

Ἡ ἐναγομένη ὑπεστήριξεν διὰ οὗτος κατήγγειλεν τὴν σύμβασιν δὲν ἀντισυμβατικός καὶ παρανόμως πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως του. Πλὴν ὅμως ὡς ἀπεδείχθη ἀπὸ τὴν διαδικασίαν καὶ τὰ προσκομισθέντα ἀποδεικτικά στοιχεῖα ἡ ὅλη κατάστασις τῶν μηχανῶν, ἢτο κακῆ. Συγκεκριμένως, εὐθὺς ὡς ἐναυτολογήθη ὁ ἐν λόγῳ μηχανικὸς διεπί-

στωσεν ζημίας εἰς τὰς ἔμβολα καὶ τὰς βαλίδας, καὶ διὰ αἱ μηχαναὶ ἔχεις γενικωτέρας ἐπισκευῆς δὲν ὑπῆρχον ὅμως τὰ ἀπαιτούμενα ἐργαλεῖα καὶ ἀνταλλακτικά. Παρό διὰ τὴν ὑποβολὴν σχετικῶν ἔκθεσεων οὐδεμία μεριμναὶ ἐλήφθη ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου καὶ τῆς ἐταιρίας. Κατόπιν τούτου ὑπέβαλεν τὴν παραίτησίν του λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Κατὰ ταῦτα τὸ δικαστήριον ἐν τέλει ἐδέχθη ὡς ἀληθεῖς τοὺς λόγους λύσεως τῆς συμβάσεως καὶ διὰ ὡς σύμβασις ναυτολογήσεως ἐλύθη συνεπείᾳ διερεύσας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἐναντίον ναυτικοῦ, καὶ συνεπῶς οὐχὶ νομίμως ἡ ἐναγομένη ἐταιρία κατὰ τὴν ἐκκαθάριστην τοῦ λογαριασμοῦ ὅχι μόνον δὲν κατέβαλεν τὴν ὄφειλομένην ἀποζημίωσιν καὶ δὲν ἐμέριμνης διὰ τὴν παλιννόστησίν του ἀλλὰ καὶ τοῦ κατελόγισεν ἔξοδα ἀντικαταστάσεως.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΔΕΔΟΥΛΕΥΜΕΝΩΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν ἡ καθυστέρησης καταβολῆς δεδουλευμένων ἀποδοχῶν, ἀποτελεῖ λόγους καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ διὰ ὡς ὄφειλεται εἰς αὐτὸν ἀποζημίωσις.

Διὰ τὴν ὑπόθεσιν περὶ τῆς ὁποίας ἡ ἐπίδικος διαφορὰ, τὰ πραγματικὰ περιστατικά ἔχουν ὡς ἔξῆς:

'Ο ἔγειρας τὴν ἀγωγὴν ναυτικὸς ναυτολογηθεὶς εἰργάσθη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπὶ 7μηνον περίπου, ὅτε μετὰ πάροδον τῶν 7 ἐν συνόλῳ ηπιῶν τοῦ κατεβλῆθησαν τὰ χρήματα τῶν δύο πρώτων μηνῶν τῆς ἐργασίας του.

Κατόπιν τούτου κατήγγειλε τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, ἐπικαλεσθεὶς διερεύσας παραβάσιαν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἐναντίον αὐτοῦ. Διαπιστωθέντων τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ προσέτι διὰ

ἐναγομένη μετὰ τὴν ἀπόλυτην του κατέθεσεν τὰ ὄφειλόμενα εἰς αὐτὸν χρήματα εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων, σημαίνει, διὰ εἶναι ἀληθῆς ὁ ισχυρισμὸς τοῦ ναυτικοῦ.

Οὕτω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν διὰ ἡ καθυστέρησις αὕτη τῆς καταβολῆς τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ, συνιστά ἐν ὄψει τοῦ ἄρθρου 655 τοῦ Α.Κ. καὶ τοῦ ἄρθρου 6 τῆς ισχυούσης συλλογικῆς συμβάσεως, διερεύσας παραβάσιαν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, παρέχουσαν εἰς τὸν ναυτικὸν δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

Κατὰ συνέπειαν, λυθείσης τῆς ἐνδίκου συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ τὸν ὡς ἄνω λόγον, οὗτος δικαιούται τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 75 καὶ 76 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἀποζημιώσεως ὡς καὶ τὸν ἀναλόγου ἀντιτίμου τροφῆς.

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Η ΕΓΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΦΥΛΑΔΙΟΝ

'Η μὴ ἔγκαιρος θεώρησις τῆς ἐγγραφῆς ἡμερολογίου, περὶ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἡ παράλειψης μνείας τούτου, ὡς αἰτίας ἀπολύσεως εἰς τὸ ναυτικὸν φυλάδιον ἐλέγχεται ὡς οὐσιώδης παράλειψης, ἥτις ἀποκλείει τὴν περίπτωσιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως τοῦ ναυτικοῦ, λόγω παραπτώματος. Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούν κρίσιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν ἐπὶ σχετικῆς ὑπόθεσεως.

Εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν ἀναφέρεται διὰ ὡς ἀνάγων ναυτικὸς δὲν συνεπλήρωσεν οὐδὲ μῆνας ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως του, διὰ ἀπελύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

Ο ισχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας διὰ ὡς ναυτολογηθεὶς τοῦ ἐνάγοντος ὡς μεγίστου συνεπελέθη ὑπὸ τὸ κράτος οὐσιώδους πλάνης, δεδομένου διὰ οὗτος ψευδῶς παρέστησεν διὰ εἶναι μάγειρος ἀπερρίφθη ὑπὸ τοῦ δικαστήριου ὡς ἀδάστιμος.

Περαιτέρω δὲν ἀπεδείχθη διὰ ὡς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐγένετο καὶ συνεπείᾳ παραπτώματος ναυτικοῦ, διότι ἐκ τοῦ προσκομισθέντος νομίμου φωτοαντιγράφου τοῦ ναυτικοῦ φυλαδίου δὲν ἀναφέρεται διὰ ὡς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐγένετο ἀπόλυτος λόγω παραπτώματος. Καὶ προσέτι διὰ ἀπόλυτος ἔλασθε χώρων εἰς τὸ Λαύριον ἐνθα δῆνταστο ὡς πλοίαρχος νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸ ἐκεῖ λιμεναρχεῖον, νὰ καταχωρίσῃ τὴν λόγω παραπτώματος ἀπόλυτον καὶ ἐπὶ πλέον νὰ θεωρήσῃ ταῦτην.

'Ακόμη ἀναφέρθημεν εἰς προσκομισθὲν ἀντίγραφον τοῦ ἡμερολογίου, παραβάσεις τοῦ ναυτικοῦ ἡσσαν καὶ αὔταις ἀθέωρητοι παρὰ λιμενικῆς ἡ προξενικῆς ἀρχῆς. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν διὰ ὡς λύσις τῆς συμβάσεως τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἐπῆλθεν συνεπείᾳ παραπτώματος καὶ διὰ εἶται διὰ τοῦ ναυτικοῦ δικαιούται ἀποζημιώσεως λόγω ἀπολύσεως διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

ΣΧΕΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Κατὰ ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶν οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς τὰς Ναυτιλιακὰς 'Εταιρίας ὡς ἀρχιμηχανικοὶ καὶ ἐφ' ὅσον προσλαμβάνονται διὰ τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν ἐπιβλέψεως ἐπισκευῶν διενεργουμένων εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἐταιρίας των ἔχουν συνάψει ἡ μετ' αὐτῆς σύμβασιν ἐξηρτημένης χερσαίας ἐργασίας.

Κατὰ ταῦτα δὲν καταρτίζεται σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ ὡς ἐν τούτῳ τὸ ισχυρισθέντα παρὰ τῆς ἐναγομένης, διὰ αἱ συμφόνων εἰς τὸ ἄρθρο 289 καὶ 291 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δὲν εἶναι βάσιμον καθ' ὅσον ἐν προκειμένῳ λόγῳ τῆς συμβάσεως ὡς ἔξηρτημένης τοιαύτης χερσαίας ἐργασίας, δὲν ἔχει ἔφερμογήν ὁ Κώδικας 'Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2/10

PHONE: 376545

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

‘Ο λιμήν του Πειραιῶς

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Δύο νέα ρυμουλκά, ίσχυος 1.000 θητών εκαστόν, προσετέθησαν εἰς τὸν στολίσκον ἐξ ἑνέα μικροτέρων ρυμουλκών τοῦ Ο.Λ.Π. Ἡ καθελκυσίς τῶν δύο σκαφών ἐγένετο τὴν 14 Φεβρουαρίου ἐκ τῶν ναυπηγείων «ΝΑΥΣ» Ἀράνων Φιλίππου.

Τὰ ρυμουλκά No. 10 καὶ 11 ἀναπτύσσουν ταχύτητα 11 κόμβων ὑπὸ πλήρες φορτίου καὶ ἀσκοῦν στατικὴν ἔλιν 14 μετρικῶν τόνων.

Κύριον προορισμὸν ἔχουν, δῆπος χαρακτηριστικῶν ἀνέφερεν εἰς τὴν ὅμιλίαν του, κατά τὴν τελετὴν καθελκυσέως τῶν ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σπ. Σούλης, τὴν ρυμουλκήσιν, μὲ αὐτόματον ἄγκιστρον, πλωτῶν γερανῶν καὶ φορτηγίδων, μὲ παράλληλον χρησιμοποίησιν τῶν εἰς ὅλας τὰς παρεμφερεῖς ἔργασίας τοῦ λιμένος.

Τὰ δύο ρυμουλκά δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ὡς πυροσβεστικά σκάφη, διότι διαθέτουν πλήρη, πρὸς τοῦτο, ἔξταλτον. «Ἐκαστὸν σκάφος ἔχει μῆκος 28,60 μ., πλάτος 7,20 μ. καὶ ἑκτόπισμα 250 τόνων. Τὸ συμβατικὸν κόστος αὐτῶν ἀνήλθεν εἰς 35 ἑκατόν. δραχμάς.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ἔφετεινὸν πρόγραμμα τοῦ Ο.Λ.Π προβλέπει τὴν ναυπηγήσιν ἑτέρων τεσσάρων ρυμουλκών, ίσχυος 500 θητῶν εκαστὸν καὶ ἀξίας 40 ἑκατ. δραχμῶν, ἐνῷ τὸ πρόγραμμα δύνανεσσεως τοῦ ναυτικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ 'Οργανισμοῦ προβλέπει ἐν συνεχείᾳ, τὴν ναυπηγήσιν καὶ ὄλλων τριῶν σκαφῶν, ίσχυος 350 θητῶν εκαστὸν.

Η ΕΤΑΝΑΛ

‘Ο Ο.Λ.Π παρέσχε, κατ’ ἀρχήν, τὴν συγκατάθεσιν τοῦ εἰς τὴν Α.Ε. «ΕΤΑΝΑΛ» διὰ τὴν ἔγκατάστασιν δύο ὑπεργείων ἀποθηκῶν ὑγρῶν καυσίμων ἐντὸς τοῦ παραχωρηθέντος εἰς τὴν ἑταῖρίαν ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ χώρου, προκειμένου ἐξ αὐτῶν νὰ ἀνεφοδιάζωνται τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη.

Ἡ ἔγκρισις παρέχεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς διασφαλίσεως τῆς κυριότητος τοῦ Ο.Λ.Π ἐπὶ τοῦ χώρου, ἐπὶ τοῦ ὅποιου θὰ ἔγκατασταθοῦν αἱ ἀποθήκαι καὶ ἀφοῦ δοθῇ προηγουμένως ἡ ἔγκρισις ἐκ μέρους ὅλων τῶν συναρμοδίων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν.

Πάντως τὸ θέμα θὰ ἀπασχολήσῃ ἐκ νέου

τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π, ἀφοῦ προηγουμένως ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία συγκεντρώσῃ τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ θέμα ἀνέκυψε κατόπιν ὑποβολῆς ἐκ μέρους τῆς ΕΤΑΝΑΛ σχετικοῦ αἴτηματος.

Η ΝΗΣΟΣ ΨΥΤΤΑΛΕΙΑ

‘Ο Ο.Λ.Π κινεῖ τὴν διαδικασίαν διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὴν νῆσον Ψυττάλειαν, τὴν ὥποιαν σχεδιάζει νὰ ἐντάξῃ εἰς τὴν χερσαίαν ζώνην του.

“Ἡδη τὸ Ἀρχηγεῖον Ναυτικοῦ συγκατετέθη εἰς τὸ αἴτημα αὐτὸ τοῦ Ο.Λ.Π, ὡς ὅποιος πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐνέκρινε τὴν καταβολὴν εἰς τὸ Ταμεῖον ‘Ἐθνικοῦ Στόλου ποσοῦ 53 ἑκατομ. δραχμῶν, προκειμένου νὰ ἐκτελεσθοῦν ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὴν παρὰ τὸν Ναύσταθμον Σολαμίνος νῆσον ‘Αγίου Γεωργίου τὰ ἀπαιτούμενα ἔργα καὶ αἱ ἐγκαταστάσεις, διὰ τὴν μεταφορὰ τῶν εἰς τὴν Ψυττάλειαν ἔγκαταστάσεων.

Αἱ διατάναντις ἡλεκτροδοτήσεως τοῦ εἰς τὴν νῆσον Ψυττάλειαν φάρου θὰ ἀναληφθοῦν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. Αἱ ὑπάρχουσαι τρίδυμοι δέστραι θὰ διατηρηθοῦν καὶ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν πρόσδεσιν ποντιζομένων πλοίων.

Ἡ δίοδος μεταξὺ Ψυττάλειας καὶ Κυνουρίας θὰ εἶναι πάντοτε ἐλεύθερα διὰ λόγους διελεύσεως τῶν πολεμικῶν πλοίων.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι, καὶ παλαιότερον ὁ Ο.Λ.Π ἔξεδήλωσε τοιούτον ἐνδιαφέρον, πλὴν ὅμως εἶχε προσκρούσει εἰς καθαρῶς τυπικὰ ἐμπόδια.

ΑΜΕΣΟΣ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Προβλήματα ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ ἀμέσου ἐπιλύσεως ἔμφανται ἀπό τινος ὁ Πειραικός λιμὴν. Πολλαῖ, ἔχοντας ξημιογόνοι αἱ υφιστάμεναι ἀνωμαλίαι. Καθυστερημένα διαπιστούνται αἱ ἀποδόσεις τοῦ πολυαριθμοῦ ἐργαστικοῦ παράγοντος, καθυστερημέναι γενικῶς αἱ φορτοεκφορτώσεις, ἀκριδώτερον δὲ ἐν τακτῷ διὰ τοῦ νέου τιμολογίου καὶ τὸ κόστος αὐτῶν.

Ἡρχισε διαρρέουσα ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς ἡ κίνησις, ἐνῷ μᾶς διαφεύγει ἡ καλή εὐκαιρία νὰ καταστήσωμεν τὸν λιμέν

να μας κέντρον διαμετακομιστικὸν τῶν πρὸς τὴν ἀνώμαλον καὶ ἀνεπαρκῆ εἰς μέσα διακινήσεως τῶν φορτίων Μέσην ‘Ανατολήν.

Πρέπει τὰ προβλήματα τοῦ λιμένος νὰ τεθούν ἀμέσως ἐπὶ ταπητος. Νὰ ἀκουσθοῦν αἱ γνώμαι τῶν ἀμέσως μὲ τὸν λιμένα συναλλασσομένων. Νὰ διαπιστωθοῦν αἱ ἐλλειψεις καὶ αἱ ἀσθενεῖς πλευραὶ καὶ νὰ χωρήσωμεν εἰς τὴν θεραπείαν των, πρὶν ἡ μᾶς κατολάδουν τὰ γεγονότα — μᾶς κατέλαδον ἥδη.

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ἀς ληφθῇ καὶ τοῦτο ὑπ’ ὄψιν, εἶναι συναλλασσομένων. Εἰς ἑκατοντάδας ἑκατομ. δολλαρίων δυνατὸν νὰ ἀνέλθῃ τὸ ἔσοδον του ἀπὸ τὴν ἔξυπηρτησιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

‘Η Κυβέρνησις καλεῖται εἰς τὴν συμπαράστασιν τῆς προσπαθείας, πρὶν εἶναι ἀργά.

ΣΥΝΤΟΜΑ

‘Απερρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π αἴτημα τῆς S.A. «Τζακαράντα Λάινς» περὶ ἀπαλλαγῆς τῆς ἐκ τοῦ ἐπιβληθέντος εἰς βάρος της προστίμου ἐρχ. 67.400 διὰ τὴν καθ’ ὑπέρβασιν τοῦ προγραμματισμοῦ παραμονὴν εἰς τὴν δεξαμενὴν ἐπὶ δύο ημέρας τοῦ ἀπ. π. «Σαγκιτάριους».

● Τέσσαρες ἀνάτεροι ὑπάλληλοι τοῦ ‘Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς θὰ μεταβοῦν εἰς λιμένας τῆς ‘Αγγλίας προκειμένου νὰ ἐνημερωθοῦν ἐπὶ τῶν συγχρόνων ἔξελιξεων εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν σταθμῶν κοντέινερς, ἐξ ἀπόμενος μηχανολογικοῦ ἔξοπλισμοῦ, διοικήσεως, μεθόδων φορτοεκφορτώσεως, οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, κοστολογήσεως προσφερομένων ὑπηρεσιῶν. Οἱ ἀνατέρω ὑπάλληλοι θὰ μεταβοῦν εἰς Βρετανίαν κατὰ δύο διάδαστα καὶ παραμείνουν ἐκεῖ ἐπὶ δεκαπενθήμερον.

● ‘Ο Ο.Λ.Π ηὗξησε κατὰ ποσοστὸν 35% τῶν κατατέρω τιμολογίων ἔργασιων φορτοεκφορτώσεως καὶ μεταφορῶν :

- α) Τοῦ ὑπ’ ἀριθ. 1 τιμολογίου ἔργασιων φορτοεκφορτώσεως γενικῶν φορτίων.
- β) Τοῦ ὑπ’ ἀριθ. 2 τιμολογίου ἔργασιων φορτοεκφορτώσεως φορτίων χύδην διὰ συνήθων μέσων.
- γ) Τοῦ ὑπ’ ἀριθ. 3 τιμολογίου ἔργασιων φορτοεκφορτώσεως φορτίων χύδην δι’ αναρροφητήρων (Σιλός).
- δ) Τοῦ ὑπ’ ἀριθ. 4 τιμολογίου ἔργασιων φορτοεκφορτώσεως φορτίων χύδην διὰ γερανογεφύρας.
- ε) Τοῦ ὑπ’ ἀριθ. 6 τιμολογίου ἔργασιων χειρισμοῦ χερσαίων δόικων μεταφορικῶν

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

‘Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΣΧΕΔΩΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον ‘Επισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

4, Wood Street, CALCUTTA 16
PHONES : 445649 - 446680
CABLES : " NAFTIKA "
TELEX : CA - 2382 A/B NAFTIKA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ», Ακτὴ Μισούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

μέσων έξωτερικού διακινουμένων διά τού συστήματος ρόλλ - όν / ρόλλ - όφ.

στ) Τού ύπ' άριθ. 8 τιμολογίου φορτοεκφορτώσεως νωπών ίχθυών, όστρακων, πάγου καὶ ειδών συσκευασίας αυτών, προελύσεως ἡ προορισμού ἐξωτερικοῦ.

ζ) Τού ύπ' άριθ. 9 τιμολογίου φορτοεκφορτώσεως ἀπόσκευών ἐπιβατών έξωτερικοῦ, μεταφερομένων δι' ἑκδόσεως φορτωτικῶν ἡ φορταποδείξεων.

η) Τού ύπ' άριθ. 10 τιμολογίου ἐργασιῶν ἐπὶ ἀπόσκευών ἐπιβατών μεταφερομένων ἐκ τῶν εἰδικῶν χώρων ὑποδοχῆς (ρεσεψιῶν) καὶ λοιπῶν κοινοχρήστων χώρων τῶν πλοίων, πλὴν ἐνδιαιτημάτων, εἰς προκυμαῖαν καὶ ἀντιστρόφως.

θ) Τού ύπ' άριθ. 11 τιμολογίου εἰδικῶν περιπτώσεων φορτοεκφορτώσεως καὶ μεταφορᾶς.

ι) Τού ύπ' άριθ. 19 τιμολογίου ὑπερωριῶν ὑπαλλήλων.

ια) Τού ύπ' άριθ. 20 τιμολογίου πρακτορειακῶν δικαιωμάτων.

'Επίσης προσαυξάνονται ἀπὸ 15 - 35% τὰ τιμολόγια ἐπὶ ἐργασιῶν ἐπὶ πλοίου, ἐπὶ προκυμαῖας, προσθέτων ἐργασιῶν ἐπὶ πλοίου ἡ προκυμαῖας κλπ.

● 'Ενεκρίθη ἡ μελέτη προμθείας τεσσάρων ὀχημάτων στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκινωτίων, ἀξίας 25 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

● Δώδεκα ἔλκυστήρας (τρακτέρ) θὰ προμηθευθῇ, κατόπιν διαγνωσμοῦ, ὁ ΟΛΠ, ἐγκριθείσης πρὸς τοῦτο πιστώσεως 14 ἑκατ. δραχμῶν.

● 'Επειδήθη εἰς τὴν Α.Ε. «Πέτρος Νομικός» μειωμένη κατὰ 50% προσάγεται διὰ τὴν καθ' ὑπέρβασιν τοῦ προγραμματισμοῦ παραμονὴν εἰς τὴν δεξαμενὴν τοῦ ΟΛΠ ἐπὶ μίαν ἡμέραν τοῦ ἀ.) π 'Κίνγκ Θήρας.

● 'Ενεκρίθη ἡ εἰς δόσεις καταβολὴ τοῦ πρὸς τὸν ΟΛΠ χρέους τῶν ἑταίρων 'Ναυτική 'Ἐταιρία Οινούσσαι' ΕΠΕ καὶ 'Ναυτιλιακή 'Ἐταιρία 'Απόστολος' ΕΠΕ.

● 'Ενεκρίθη ἡ μελέτη διαμορφώσεως ὑφισταμένης ὄδου παρὰ τὴν βορείαν ἀκτὴν δρμοῦ Δρατετσώνας, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 7 ἑκατομ. δραχμῶν.

● 'Εγένετο μερικῶς δεκτὸν αἴτημα τῆς S.A. «Νταλέξ Σήππικο Κο.» καὶ ἐμειώθη κατὰ 50% ἡ ἐπιδιλθείσα εἰς αὐτὴν προσαύξησις ἐδρ. 1.091.500 διὰ τὴν καθ' ὑπέρβασιν τοῦ προγραμματισμοῦ παραμονὴν εἰς τὴν δεξαμενὴν τοῦ ΟΛΠ ἐπὶ 21 ἡμέρας τοῦ ἀτμοπλοίου 'Βάσια'.



ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΟΦΕΥΚΤΟΣ

'Υπέρμετροι αἱ φιλοδοξίαι τῶν ἀραβικῶν χωρῶν. Εἰς τὴν δημιουργίαν τεραστίων στόλων τάνκερς καὶ σκαφῶν ἔχριστου ἀποβλέπουν. Οἱ καιροὶ εἶναι εὔνοιοι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προγραμμάτων των. Τὰ νεότευκτα καὶ μεταχειρισμένα τάνκερα ἔχονται λόγω τῆς κρίσεως εἰς ἔξαιρετικῶν χαμηλάς προσφέρονται. Μοναδικοὶ πλέον ἀγοραστοὶ στον 'Αραβεῖς. Διαθέτουν τὰ χρήματα διὰ νὰ τὰ ἀποκτήσουν, ἀλλὰ καὶ τὰ φορτία διὰ νὰ τὰ κινήσουν. Παραλλήλως, πυκνώνουν τὰς τακτικὰς τῶν γραμμάτων δι' ἀγορῶν καὶ καυπηγήσεων σκαφῶν γενικοῦ φορτίου, μέστοιν τὴν εύρυτέραν συμμετοχὴν εἰς τὰς διογκουμένας εἰσαγωγάς των.

Τελευταίως, ὁ κ. 'Αμπντούλ 'Αζίζ, 'Αλ - Σαγκάρ, πρόεδρος τῆς 'Κουβεΐτ Τάνκερ Κόμπαν' καὶ πρόεδρος τοῦ 'Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τοῦ Κουβεΐτ, προειδοποίησεν διὰ εἶναι μία προστατευτικὴ νομοθεσία, δίδουσα εἰς τὰ 'Αραβικά τάνκερς προτεραιότητα εἰς τὴν διακίνησιν φορτίων πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολήν, εἶναι αναπόφευκτος.

'Ομιλῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν συνεδρίου, ἐνώπιον 300 ἑκπροσώπων μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ναυπηγείων καὶ τραπεζῶν, ὁ κ. 'Αλ - Σαγκάρ εἶπεν διὰ τοῦ οι 'Αραβεῖς, μολονότι δὲν ἀποσκοποῦν εἰς τὴν μονοπάλισμὸν τῶν μεταφορῶν πετρελαίου, ἐπίτιζουν νὰ εἶναι εἰς θέσιν, μετά τινα ἔτη, νὰ μεταφέρουν ἐπὶ ιδικῶν τῶν σκαφῶν τὸ 40—50% τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου ἔγχωρίου παραγωγῆς.

Τούτο προϋποθέτει σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ

'Αραβικοῦ στόλου πετρελαιοφόρων, δεδομένου διὰ τὸ 1978 θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ μόλις τὸ 6,5% τῆς παραγωγῆς τῶν Μεσανατολικῶν χωρῶν κατὰ τὸ 1975, κατὰ τοὺς τρέχοντας ὑπολογισμούς.

Αἱ ἐνδοαραβικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ὡς ἡ ταχέων αναπτυξασμένη «Ἀραμπ Μαριτάιμ πετρόλεου Τάνκερ Κόμπαν», θὰ ἀποτελέσουν τὸν ἀκρογωνιαῖον λίθον τῆς 'Αραβικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς κατὰ τὰ προσεχῆ 25 ἔτη, εἶπεν ὁ κ. 'Αλ - Σαγκάρ.

'Ἐπισής, ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ 'Οργανισμοῦ πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν, Δρ. 'Αλλ 'Αχμέντ 'Αττίγκα, ὅμιλῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ιδίου συνεδρίου — διοργανωθέντος ὑπὸ τῶν πολεμικῶν εἰς τὴν 'Φαινάνσιαλ Τάιμς' — ἀνεφέρθη ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν ἀποτυχίαν τῶν πολευθερικῶν ἑταίρων πετρελαίου τῶν ὑποδοχήσουν εἰς τὴν οικονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν 'Αραβικῶν χωρῶν. Φόδοι ἐνδεχομένης ἀποτυχίας, ἀπέτρεψαν τοὺς 'Αραβαῖς νὲ ἐπιζητήσουν ἐνωρίτερον τὸν ἔλεγχον τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς των. Αἱ αὐξήσεις, δύος, τῶν τιμῶν πετρελαίου κατὰ τὸ 1973, μολονότι εἶχον ἀρνητικάς ἐπιπτώσεις εἰς τὰς καταναλωτρίας χώρας, ἀπέβησαν ἐπωφελεῖς διὰ τοὺς 'Αραβαῖς.

'Ο γνωστὸς ἐφοπλιστής τοῦ Χόγκ Κόρκ, Τάνκερ έτοισεν διὰ τὰ 'Αραβικά προγράμματα θὰ ἔχουν σοθαράς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν μελλοντικὴν ἔξελιξιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Οἱ ἀνεξάρτητοι πλοιοκτῆται ἐπληγησαν ιδιαιτέρως ἀπὸ τὴν ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος. 'Ἐπιπροσθέτως, ἡ παραγόμενης ναυτιλιακῶν πιστοδοτήσεων προσιωνίζουν δυσχερείας διὰ τὸ μέλλον.

'Ο κ. Τάνγκ έξέφρασε τὴν γνώμην διὰ δεξαμενοπλοίων θὰ ἔμφανεται εἰς τὸ ἔγγυς μέλον ὃς ἀνταγωνίστηκαν ἀνεξαρτήτων πλοιοκτητῶν. 'Αργότερον, δύος, οἱ 'Αραβαῖς θὰ είναι ἑκεῖνοι οἱ διποιοί θὰ υστερώνουν τὰ πλοῖα των.

Σχολιάζων τὸ πρόγραμμα τῶν 'Αράβων περὶ συμμετοχῆς των εἰς τὰς μεταφορᾶς πετρελαίου, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς «Ἀραμπ Μαριτάιμ», κ. 'Αμπντούλ Ραχμάν 'Αχμέντ 'Αλ - Σουλτάν, εἶπεν διὰ τοῦ οι 'Αραβεῖς πλοιοκτῆται δεξαμενοπλοίων προσπαθοῦν νὰ ὀργανώσουν στόλους προσφέροντας εὐελιξίαν διαχειρίσεως καὶ οἰκονομικὴν μεταφοράν. 'Υπάρχει, δύος, Ἑλλειψις διοικητικοῦ προσωπικοῦ καὶ πληρωμάτων. Πρὸς τοῦτο, ἡ «Ἀραμπ Μαριτάιμ» έθεσεν εἰς ἐφαρμογὴν εὐρύτατον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Ναυτικὴν 'Ακαδημίαν τῆς 'Αλεξανδρείας, εἰς τὴν Αίγυπτον.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

'Η 'Ιαπωνία ἀπευθύνεται εἰς τὸν ΙΜΚΟ καὶ ζητεῖ τὴν διὰ διεθνοῦς συμβάσεως ὑποχρεωτικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος δι' ὅλα τὰ τάνκερς τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ τὰ κατασκευαζόμενα.

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν μελετᾷ ἡδη τὸ ζῆτημα καὶ πρόκειται νὰ παράσχῃ ἀλο-

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

WILLIAMS & CIA. LTDA.

ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

CABLES: WILLIAMS

TELEX: (81) 1000, 1135 & 1341

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΟΙΩΝ

2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ Ρ. & Ι. CLUBS

4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX

5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΑΟΙΩΝ ΠΡΑΚΤΩΡ

6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΛΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΗΜΩΝ

κληρωμένη μελέτην ἐπ' αὐτοῦ, ἀπὸ ἀπόφεως κόστους ἔφαρμογῆς καὶ ἀποδόσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν.

ΙΣΡΑΗΛ

ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ «ZIM»

Ἡ «ZIM» ἐνεκαινίασε μιὰν γραμμὴν «ΕΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ» μεταξὺ τοῦ λιμένος «Εἰλαθ καὶ Ἀπωλής». Τὸ γεγονός τοῦτο συνέπεσεν μὲ τὴν εἰκοστὴν ἑπτετοῖν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔργασιον τῆς «ZIM» ἐκ τοῦ λιμένος τούτου.

Δύο πλοῖα - «ΕΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ» νεότευκτα, ἔκαστον τῶν 8.000 τόνων καὶ χωρητικότητος 100 ἐμπορευματοκιβώτων, ἀναχωρών ἔκαστον ἀνὰ δεκαπενθήμερον μὲ προορισμὸν τὸ Τζιμπούτι, Σιγκαπούρην καὶ Χόγκ Κόγκ.

Οἱ κ. Γιεχούντα Ρότεμ γενικός Δ) τῆς τῆς «ZIM» εἰς συνέντευξιν τύπου ἀνέφερεν ὅτι τὸ ἐπὶ πολλὰ ἔτη κλείσιμον τῆς διώρυγος ἡνάγκασεν τὴν «ZIM» νὰ ἀναπτύξῃ τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν «Ἀπωλής» ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες ἐλείτουργουν πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν, τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Νότιον Ἀφρικήν.

Ἡ κατασκευὴ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἐνόψης τὸ «Εἰλαθ μὲ τὴν Μεσόγειον» θὰ ἐπιδράσῃ ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος τούτου λόγῳ τοῦ χαμηλοῦ κόστους τῶν διὰ σιδηροδρόμου μεταφορῶν. Ἐκτὸς τούτου ὁ Ανταραλιανὸς ἄνθραξ ὁ προορίζομενος διὰ τὴν «Ηλεκτρικὴν Ἐνέργειακὴν μονάδα τοῦ «Εἰλαθ», θὰ χρησιμοποιῇ τὸν λιμένα τούτου εἰς ὃν θὰ δύνανται νὰ προσορμίζωνται σκάφη μέχρι 150.000 τόνων. Καὶ εἰναι γνωστὸν ὅτι σκάφη τοιαύτης χωρητικότητος δὲν δύνανται νὰ διαπλεύσουν τὴν διώρυγα.

Η «ΜΑΡΙΤΑΪΜ ΦΡΟΥΤ»

Αἱ τράπεζαι αἱ ὁποῖαι ἔχρηματοδότησαν τὴν «Μαριτάϊμ Φρούτ Κάρριερς» ἀπεφάσισαν, κατόπιν μακρῶν συζητήσεων, εἰς παράσχου μικρῶν πτώσων χρόνου εἰς τὴν ἀντιτεωπύουσαν σοδαράς οἰκονομικὰς δυσχερείας Ἰσραηλινὴν ἔταιριαν. Συνεφόνησαν οἱ τραπεζίται νὰ σχηματίσουν ἐπιτροπὴν ἥτις θὰ παρακολουθῇ τὰς προόδους ἀναπροσαρμογῆς τῶν οἰκονομικῶν τοῦ «Ομίλου» ὑπὸ τὸν νέον γενικὸν διευθυντὴν κ. Χ. Στρούβ Μένσελ.

«Ηδη ἡ «Μαριτάϊμ Φρούτ» καθυστερεῖ ὀφειλὰς 12 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας πρὸς τὰς τραπέζας καὶ ἔτερα 7,5 ἑκατ. λιρῶν εἰς ἄλλους πιστωτὰς διὰ προμήθειαν ὀλικῶν καὶ παροχᾶς ὑπηρεσιῶν.

Τὸ 1972 καὶ 1973 ἡ «Ισραηλινὴ ἔταιρια ἐτοποθέτησεν εἰς Βρετανικὰ ναυπηγεῖα τεραστίας παραγγελίας διὰ σούπερ - τάκερς καὶ μεγάλα πλοῖα - ψυγεῖσα μὲ ἔγγυσιν τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως, ἥτις δὲν ἀποκλείεται νὰ ἀναγκασθῇ, τελικῶς, νὰ ἐπωμισθῇ τὸ σύνολον τῶν ὀφειλῶν τῆς «Μαριτάϊμ Φρούτ» πρὸς τὰς τραπέζας, ὑπολογιζόμενον εἰς 142 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας.

ΙΤΑΛΙΑ ΤΟ ΛΑΙΕΞΩΔΟΝ

Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ περίπτωσις τοῦ «Ιταλού ἐφοπλιστοῦ» Ἀντζέλο Κόστα ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀδυναμίαν ἐκμεταλλεύσεως τῶν κρουαζιεροπλοίων τοῦ ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν. Πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου, οὗτος ἔγκατέλειψε τὴν ἐπιλογὴν εἰς τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα: ἡ ἀντικαταστασὶς τῶν 700 «Ιταλῶν, οἱ ὅποιοι ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν 8 κρουαζιεροπλοίων δι」 θιαγενῶν τῆς Ιαμακίης ἡ μεταφορά τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίαν εὐκαιρίας.

Παράλληλος εἶναι ἡ ἐπίθεσις τοῦ κ. Κόστα κατὰ τῆς Κυβερνητικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἡ ὅποια εἰς τὰ προγράμματα τοῦ συγκροτήματος τῆς Φινιμάρε διέπραξε τόσα λᾶθη ὥστε νὰ στοιχιστὸν δεκάδας δισεκατομμυρίων λιρετῶν ἐτησίως. Φέρει δὲ ὡς παράδειγμα τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς εἰς τὴν ὅποιαν κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμπλιν τοῦ 1975 ἡ «Ιταλία» διετήρησε 14 πλόας ἔναντι 10 πλόων τοῦ Κόστα. Τοιουτοπρόπως διὰ σύνολον 19 χιλιάδων ἐπιβατῶν διέτεθοσαν 30 χιλιάδες θέσεις, ἐνῷ εἶναι δέσμαιον ὅτι ἐν μόνον πλοίον τῆς «Ιταλία» θὰ ἐπήρει διὰ τὴν ἄνετον ἔξυπηρτησιν τῆς γραμμῆς.

Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ὅτι τὰ 5 κρουαζιεροπλοία τῆς Φινιμάρε, μὴ δικαιούμενα ἐπιχορηγήσεως κατὰ νόμον καὶ ὑφιστάμενα βαρείας ἀπώλειας ἡ θὰ ἀφίσουν ἀπλήρωτα τὰ πληρώματά των ἡ θὰ παροπλισθούν ἐν μόλις ἔτος μετά τὴν ἐναρξην τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. Καὶ διερωτᾶται ὁ πλοιοκτήτης ἐάν ἡ Κυβέρνησις καὶ ἡ Φινιμάρε στάτη τούς λογαριασμούς των, διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὸ ἀμφίστομον συμπέρασμα ὅτι ἐάν δὲν τούς ἔκαμαν ὑπέτεσσαν εἰς θαρροφόρα, ἐνῷ ἐάν τοὺς ἔκαμαν ὄφειλουν νὰ τούς δημοσιεύσουν.

ΛΙΒΥΗ

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑΝ

Ἡ Λιβύη καὶ ἡ Τουρκία ὑπέγραψαν πρωτόκολον περιλαμβάνον τοὺς δρους διὰ τὴν σύστασιν κοινῆς ναυτιλιακῆς ἔταιριάς καὶ ναυπηγείου.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἔταιρια θὰ ἔχῃ ἔδραν εἰς τὴν Κωνισταντινούπολιν, ἐνῷ ἡ ναυπηγεῖστηκευαστικὴ μονάς θὰ κατασκευασθῇ εἰς Λιβύην. Αἱ δύο χώραι συνεφόνησαν νὰ κατασκευάζονται εἰς τὴν Τουρκίαν φορτηγὰ σκάφη τῶν 7.500 τόν. δ.ω. διὰ λογαριασμὸν τῆς Γενικῆς Εθνικῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας τῆς Λιβύης. Ὡς ἀντάλλαγμα, ἡ Τουρκία δεσμεύεται νὰ παράσῃ τεχνικὴν ὄφρωγὴν εἰς τὴν Λιβύην διὰ τὴν ἰδρυσιν ναυτικῆς ἀκαδημίας εἰς τὴν Ἀραβικὴν χώραν. Ἐπίσης, ἡ Τουρκία θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐπιμόρφωσιν Λιβύων εἰς τὴν ναυπηγικὴν τέχνην.

Διὰ τοῦ πενταετοῦ προγράμματος τῆς Λιβύης (1976 - 80) παραχωροῦνται 373,5 ἑκατ. δημαρίων Λιβύων διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ 632.134.000 δημαρίων διὰ

μεταφοράς καὶ ἐπικοινωνίας. Πρὸς τὸ παρόν ἡ Λιβύη διαθέτει τεράστια ποσὰ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων της. Σημαντικῆς ἐκτάσεως εργασίαι λαμβάνουν χώραν εἰς τὴν Τρίπολιν, τὴν Βεγγάζην καὶ ἄλλους νέους λιμένας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Τὴν 1ην Νοεμβρίου παρελθόντος ἔτους, 32.761 ναυτικοὶ ὑπηρέτους ἐπὶ τῶν Νορβηγικῶν ποντοπόδων πλοίων. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀντιπροσωπεύει μείωσιν κατὰ 5,2% ἔναντι τοῦ 1973 καὶ 45% ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1964. Τὸ φαινόμενον αὐτὸς ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι μειούνται σταθερῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν Νορβηγικῶν πλοίων, λόγῳ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιοτέρων μονάδων δι」 ὀλιγωτέρων.

Ἐμειώθη, ἐπίσης, καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα —7.852 τοῦ 1974, ἔναντι 8.718 τοῦ 1973.

Ταχυτέρα ἡτο ἡ μείωσις τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ Νορβηγικῶν πλοίων. Τὴν 1ην Νοεμβρίου ἡρίθμουν 7.358 ἄτομα, ἡ 22,5% τοῦ συνόλου, ἔναντι 9.445 ἀτόμων, ἡ 25,4% τοῦ συνόλου τὸ 1972. Ποσοστὸν 47,4% τῶν ἀλλοδαπῶν προήρχοντο ἀπὸ τὴν Εὐρώπην (23,4% Ισπανοί) καὶ 40,6% ἀπὸ τὴν Ασίαν. Τὸ ποσοστὸν τῶν ἀξιωματικῶν, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ὑπηρετούντων εἰς Νορβηγικὰ πλοία, ἀνέρχεται σταθερῶς καὶ ἔφθασε τὸ 35,9% κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος.

ΤΟ ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Τὸ καθαρὸν εἰσόδημα ἐκ ναύλων τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1975 ἔξεπεσε κατὰ 25% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἀνήλθεν εἰς 8,3 δισεκατομ., κορωνῶν.

Ἄρ' ἔτερον ἡ πτώσις τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων καὶ ἡ παράδοσις τῶν πολλῶν νεοτεύκτων, παραγγελθέντων κατὰ τὰ ἔτη τῆς εὐφορίας, ἔτριπλασίασε τὸ Ἐλλειμμα τῶν ἐσόδων ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν εἰσαγωγῶν πλοίων κατὰ 3,64 δισεκατομ. κορωνῶν. Τὰ καθαρὰ τοκοχρεωλυσίων, ἡσαντοντανούσαν, ἔφθασε τὸ 1,07 δισεκατομ. κορωνῶν, ἡσαν ἐλαφρῶς ὑψηλότερα ἔναντι τοῦ 1974.

Καὶ ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ συνδυασμοῦ τῶν δύο αὐτῶν παραγόντων, ἡ καθαρὰ συμβολὴ εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν τῆς Νορβηγίας (καθαρὰ ἐκ ναύλων ἔσοδα, μεῖον τὴν ἀξίαν τῶν εἰσαγωγῶν πλοίων καὶ πληρωμῶν πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν τοκοχρεωλυσίων) ἐμειώθη εἰς 3,6 δισεκατομ. κορωνῶν διὰ τὸ 1975, ἔναντι 9,3 δισεκατομ. τοῦ 1974. Καὶ ἐφ' ὅσουν τὸ Ἐλλειμμα τοῦ ισοζυγίου τόσον ηύξημη κατὰ τὸ ἀπελθόντος ἔτος, τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἔσοδον δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ καλύψῃ παρὰ τὸ 25% τοῦ συνόλου —ἐκ τοῦ πετρελαίου — ἔλλειμματος κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν.

Ἡ Ναυτιλία, κατὰ τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Νορβηγίας ἀπετέλεσεν ἀρνητι-

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

κὸν παράγοντα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔθνου καθαροῦ προϊόντος.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος οὐδεμία δελτίωσις ἀναμένεται εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων.

Πιθανότης ποιᾶς τινος ἀνακουφίσεως ὑφίσταται διὰ τὰ σκάφη ἥρου φορτίου, ἐνῷ τὸ νέον «σχέδιον ἔγγυήσεως» τὸ ληφθὲν ἀπὸ τὴν Κυβερνησιν τοῦ «Οσλο», θὰ «πρέπει νὰ ἐλαφρώσῃ» τὰ κακὰ ἀποτελέσματα τῆς κρίσεως.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς μίαν οἰκονομικὴν ἐπισκόπησιν τῶν Νορβηγικῶν πραγμάτων, ἣντις συνετάχθη ὑπὸ τοῦ Ο.Ο.Σ.Α.

Εἰς τὴν ἐπισκόπησιν ταύτην προβλέπεται μακροχρόνιος συμπίεσις τῶν κερδῶν τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ὡς ἐπίστεις καὶ χειρότερα ἡμέραι διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ σκάφη ἥρου φορτίου. Ἡ καθαρὰ συνεισφορὰ τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔπεισε συνολικῶς κατὰ 60% ἐν συγκρίσει μὲ ἑκείνης τοῦ 1974 (3.600 ἑκατομ. κορωνῶν).

Τὰ καθαρὰ κέρδη ἐκ ναύλων τοῦ ἔξωτερού ἔπεισαν 25% τὸ 1975 συγκρινόμενα μὲ ἑκείνα τοῦ προηγουμένου ἔτους, φθάσαντα εἰς τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον ἀπὸ τοῦ 1971.

Συγχρόνως, ἡ κατάρρευσις τῆς ἀγροῦδας μεταχειρισμένων πλοίων καὶ ἡ παράδοσις πολλῶν σκαφῶν ἀτίνα είχον παραγγελθῆ κατὰ τὰ ἔτη τῆς ὑψηλῆς αἰχμῆς ἐτριπλασίασαν τὸ ἔλλειμμα εἰς τὰς εἰσαγωγάς πλοίων. (3.637 ἑκατ. κορωνῶν). Ἡ πτώσις τῶν κερδῶν ἐκ τῶν ναύλων ἔξωτερικοῦ ἀπέδη ἀρνητικῇ κατὰ 1,6% ἐπὶ τοῦ ἔθνικον εἰσδόματος τῆς χώρας. Τοῦτο δὲ παρατηρεῖται διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τὸ 1950. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα παρέχονται ἀπὸ τῶν Κεντρικῶν Στατιστικῶν Υπηρεσιῶν τοῦ «Οσλο».

Ἐπειδὴ τὸ ἔλλειμμα πληρωμῶν γενικῶς ηγέρθη συγχρόνως, τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας πλεόνασμα ἐκάλυψεν μόλις τὸ 25% τοῦ ἐκ τοῦ πετρελαίου ἔλλειμματικοῦ συνόλου ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 80% τῆς γενομένης συνεισφορᾶς κατὰ τὰ πέντε προηγούμενα ἔτη.

Ἄλλα παρὰ τὰς ἀντίξοοτήτας τῶν τελευταίων ἔτῶν τὴν «Ενωσική Νορβηγίων Ἐφοπλιστῶν» λέγει ὅτι ὁ ἀριθμὸς νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν διατηρεῖ μίαν ισχυράν ἀπὸ οἰκονομικῆς πλερᾶς θέσιν.

“Ἄλλαι ἔταιρεῖ, ἀντιμετωπίζουσαι προβλήματα ρευστῶν, ἔχουσαι ύποχρεώσεις ύπερβαντος τὰς οἰκονομικὰς τῶν δυνατότητας ἀπολαμβάνου τῆς βοηθείας τοῦ νεοϊδρυθέντος «Ινστιτούτου Ἔγγυήσεως» ὅπερ ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἀποθάρρυνσιν πωλήσεως τούνας εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἵνα οὕτω ἀντιμετωπίσουν προβλήματα καὶ ἀνάγκας ρευστῶν.

‘Ἡ κατὰ 7% μείωσις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἐπέδρασεν ἐπὶ τῆς ζητήσεως μεταφορικῶν μέσων. ‘Ἡ πραγματικὴ κρίσις ἐστιμέωθη εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν πετρελαίων ὅπου αἱ μεταφοραὶ ἔπεισαν κατὰ 11% μεταξὺ 1974 - 75. ‘Ἡ πτώσις αὐτὴ ζητήσεως συνέπεσε μὲ τὴν κατὰ 13% αὐξῆσιν τῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων καὶ μικτῶν σκαφῶν.

Περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους 11 ἑκατ., τόννοι d.w. ἡ 42% τῶν νορβηγικῶν δεξαμενοπλοίων ἦσαν παραπλισμένα, ὁμοῦ μὲ 1,7 ἑκατ. τ. μικτῶν σκαφῶν.

‘Ἡ εἰκὼν δὲν εἶναι καὶ τόσον σκοτεινὴ διὰ σκάφη 3 ἑκατομ. περίπου τόννων d.w. ἀτίνα εύρισκονται ὑπὸ μακροχρόνιων ναύλων καὶ εύρισκονται παρωπλισμένα διὰ λογαριασμὸν τῶν χρονοναυλωτῶν, ἐνῷ οὐχὶ δίλγωτερα τοῦ 54% τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων εύρισκονται ὑπὸ περιοδικὴν ναύλωσιν.

Αἱ δυσκολίαι θὰ αὐξηθοῦν ἵσσως μὲ τὴν συνέχισιν τῆς κρίσεως καὶ τὴν ἐκπνοὴν ναυλοσυμφώνων. ‘Ἡ Ἐνωσική Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν παρηκολούθησε τὰς ἐργασίας τῆς Ιντερτάνκο περὶ πλεοναζουσῆς χωρητικότητος καὶ τῶν ληπτέων μέτρων.

Εἰς τὸν τομέα τῶν ξηρῶν φορτίων ἡ εἰκὼν δὲν εἶναι τόσον σκοτεινὴ διὰ τὴν νορβηγικὴν ναυτιλίαν. ‘Ἐνα ποσοστὸν 2% τῶν νορβηγικῶν σκαφῶν ξηροῦ φορτίου είναι παρωπλισμένα καὶ τὰ δύο τρίτα τῶν νορβηγικῶν «εμπάλκω» καὶ γενικοῦ φορτίου πλοίων ἐργάζονται ὑπὸ μακροχρόνιων χρονοναυλωσιν ἢ εἰς ἄπλα ταξιδία.

Τὰ μεγάλα «εμπάλκω» ἀντεμπώπισαν κατὰ τὸ 1975 μίαν ἀγορὰν ἐν ύφεσει λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ μετὰ μικτῶν σκαφῶν ὡς καὶ δεξαμενοπλοίων ἀτίνα ἔχρησιμοποιήθησαν εἰς τὸν τομέα τῶν ξηρῶν φορτίων.

Διὰ τὰ μικρὰ «εμπάλκω» καὶ γενικοῦ φορτίου σκάφη ἡ κατάστασις ἡτο καλυτέρα διεριθομένη εἰς τὴν ἀπασχόλησιν μεγάλης χωρητικότητος εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νιγηρίας,

Περσικοῦ καὶ Ἐρυθρᾶς λόγῳ τῆς γνωστῆς συμφορῆσεως.

Οἱ νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ παρήγγειλαν μικρὸν ἀριθμὸν σκαφῶν παντὸς εἰδοῦς καὶ ἡ ὁλικὴ νορβηγικὴ παραγγελθεῖσα χωρητικότης ἔπεισε κατὰ 56% τὸ 1975, δηλαδὴ ὀλιγωτέρους ἀπὸ 11 ἑκατ. τόννους.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεῖα προγραμματίζουν τὴν μείωσιν τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ τῶν δυναμικοῦ κατὰ 30% περίπου ἐντὸς τῶν προσεχῶν 3—4 ἑτάν. Αἵτια: αἱ ἀκυρώσεις τῶν τάγκερ, αἵτινες ἐπίληξαν βαρέως τὴν Σουηδικὴν ναυπηγικὴν διοικησίαν —δευτέραν εἰς τὸν κόσμον μετὰ τὴν Ἰαπωνικὴν.

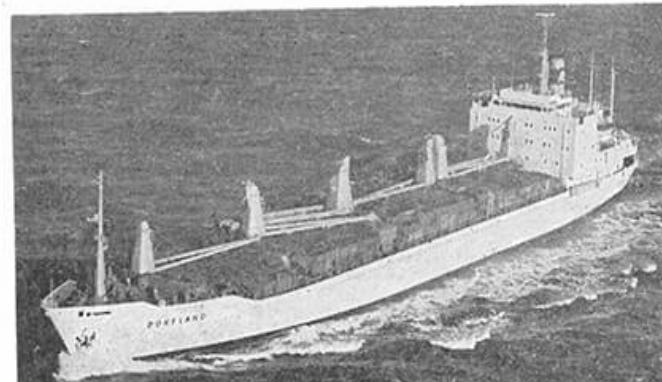
Τὸ προσωπικὸν τῶν ναυπηγείων Γκοτασέρκεν εἰς Γκότεμπουργκ θὰ μειωθῇ ἀπὸ 22 εἰς 20 χιλ. ἀτόμων, ἐνῷ εἰς Ούντεβάλλα ἡ παραγωγὴ θὰ ἐλαττωθῇ κατὰ 5—7% ἐτησίως. ‘Ἡ ναυπηγικὴ μονάς τοῦ «Ορεσούντ» θὰ περιορίσῃ τὸ δυναμικὸν τῆς κατὰ 400 ἐργατοτεχνίτης τῶν χρονοναυλωτῶν, ἐνῷ οὐχὶ δίλγωτερα τοῦ 54% τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων εύρισκονται ὑπὸ περιοδικὴν ναύλωσιν.

Τὸ ἐργατοτεχνικὸν δυναμικόν, ἐπίσης, τῶν ναυπηγείων Κόκουμς εἰς Μάλμο θὰ περιορισθῇ κατὰ 1.500 θέσεις, ἐνῷ ἡ παραγωγικότης τῶν διότι ἐλαττωθῇ κατὰ 30%.

‘Ἐλπίζεται, πάντως, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα δὲν θὰ αναγκασθοῦν νὰ προδοῦν εἰς ἀμέσους ἀπολύτες. ‘Ἡ μείωσις θὰ ἐπέλθῃ σταδιακῶς λόγῳ ἀποχωρήσεως τῶν ἐργατοτεχνιτῶν, ἀλλῶν μὲν διότι θὰ ἔχουν ὑπερβῆ τὸ δριον ἡλικίας καὶ ἄλλων διότι θὰ μεταπηδήσουν εἰς ἔτερα ἐπαγγέλματα.

Κατὸ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ κυβερνησις ἀνηγγείλειν ὅτι ἀνελάμβανε κατὰ 51% τὸν ἔλεγχον ἐνὸς νέου ναυπηγικοῦ συγκροτήματος, ὅπερ θὰ σχηματισθῇ ἀπὸ τὴν συγχώνευσιν τῶν ναυπηγείων Γκοτασέρκεν, ἐλεγχομένων ὑπὸ τοῦ Όμιλου τῶν ἀδελφῶν Σαλέν. ‘Ἡ συγχώνευσις πρόκειται νὰ λάθῃ χώραν τῶν προσεχῆ ἱούλιον. ‘Ἐὰν δὲ τοῦτο συμβῇ, τὰ μόνα ἰδιόκτητα, ἐκ τῶν τεσσάρων μεγάλων ναυπηγικῶν συγκροτημάτων τῆς Σουηδίας, θὰ παραμείνουν τὰ ναυπηγεῖα Κόκουμς —ἄτινα ἐλέγχονται, ἐπίσης, ὑπὸ τῆς οἰκογενείας Σαλέν.

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC
and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558



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',
Τηλ. 4520.778. 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.

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

● TIME

JEDDAH

- = Immediate delivery
- = No Deviation
- = No Congestion

● MONEY

- = Low Prices
- = Fine Quality
- = Best Discounts

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→ CONTACT

PETROSTAR CO. LTD
C/O G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GREECE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΕΠΑΝΕΡΧΕΤΑΙ ΤΟ «ΣΗΜΕΙΩΜΑ»

Δι' υπουργικής ἀποφάσεως ἐπανεφέρθη καὶ ισχύει από τῆς 24ης Φεβρουαρίου τὸ σημεῖον μα ναυτολογίσεως τῶν οἰκείων ναυτικῶν σωματείων πρὸς τὸ ΓΕΝΕ. Τὸ ἐν λόγῳ σημείωμα, τὸ ὅποιον χορηγεῖται ὑποχρεωτικῶς ἀπὸ τὰς οἰκείας ἐνώσεις, δέον νὰ ἀναφέρῃ τὸ ὄνοματεπώνυμον τοῦ ναυτικοῦ, τὸν ἀριθμὸν διπλώματος ἢ πτυχίου καὶ ἔαν τυγχάνῃ ἢ δχι οὗτος μέλος τοῦ σωματείου. Τὸ σημείωμα θὰ προσκομίζεται ὑπὸ τοῦ ἐνδισφορμένου πρὸς ναυτολόγησιν ναυτικοῦ εἰς τὸ ΓΕΝΕ.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτισεις, διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. ΣΕΟΥΤΑ : Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 3.526 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Καλαμάδας» (κ. Διαμ. Διαμαντίδης).

2. ΑΝΝΑ : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.438 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Γκεστάμη» (Ναυτικὰ Πρακτορεῖα «Φοῖνιξ»).

3. ΚΑΛΛΙΟΠΗ : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.438 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Σωτήρας» (Ναυτικὰ Πρακτορεῖα «Φοῖνιξ»).

4. ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ : Μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Shuko Maru») 20.356 τόν. γκρός τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Σουπεριόριτ» (κ. Γ. Παπαδόπουλος).

5. ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ : Μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Tokushin Maru») νεοαγορασθέν, 10.194 τόν. γκρός τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Ίρενε» (κ. Πλ. Ἀντωνόπουλος).

6. ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ. : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 16.275 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Κόσμαρ» (κ. Δημ. Λεμός).

ΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΑΝΤ. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Ἀπὸ τὰ ἐν Ἰαπωνίᾳ Ναυπηγεῖα τῆς Ι-σικαβατζίμα - Χαρίμα παρελήφθη, τὴν 24ην

Φεβρουαρίου, ὑπὸ τοῦ Οἴκου Ἀντ. Ἀγγελικούση, τὸ M.V. «Anangel Triumph» 22.300 dwt, τὸ πρῶτον ἐπί μιᾶς νέας σειρᾶς ἐπεισόδων πλοίων τύπου «Fortune», ὁμοία τῶν ὅποιων περιλαμβάνει ἡδη δέκα σκάφη ὃ στόλος τοῦ κ. Ἀντ. Ἀγγελικούση. Τὸ δεύτερον πλοίον τῆς νέας παραγγελίας θὰ παραληφθῇ τὸν προσεχῆ Ἀπρίλιον, ἐνῷ τῶν ὑπολοιπῶν δύο ἡ παραλαβὴ ἔχει προγραμματισθῇ διὰ τὸν Ἰανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου 1977.

Τὸ «Anangel Triumph» ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον, τὴν ὅποιαν φέρει καὶ δῆλος σχεδὸν ὃ στόλος τοῦ κ. Ἀγγελικούση καὶ ἀνεχώρησεν εὐθὺς μετὰ τὴν παραλαβὴν του πρὸς ἔκτελεσιν τοῦ πρώτου ταξιδίου του ὑπὸ χρονοναύλωσιν

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 31ην Ἰανουαρίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων «Ἀστιλλέρος» εἰς Ὁλαβεδάκα, τὸ 21.000 τόν. d.w. τύπου «Σάντα Φὲ 77» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Αἴγις Ἀρμόνικ», τοῦ Οἴκου N. Δ. Παπαλιού. Παράδοσις Μάιον. Σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 12ην Φεβρουαρίου παρελήφθη ἀπὸ τὰς ναυπηγείας Γκοταδέρκεν καὶ ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀρχοντας» 155.000 τόν. d.w. τοῦ Οἴκου τῶν κ.κ. Υἱών Διαμ. Πατέρα. Ἡδη εὑρίσκεται ἐν πλῷ πρὸς Περσικὸν Κόλπον, ὅπου θὰ παραδοθῇ εἰς Βραζιλιανὸν χρονοναυλωτάς. Τὸ σκάφος εἶχε χρονοναυλωθῆ τὸ 1973, διὰ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς παραδόσεώς του, πρὸς 3.85 δολλάρια κατὰ τόν. d.w. μηνιαίως.

—Τὴν 27ην λήξαντος μηνὸς παρελήφθη ὑπὸ τῆς ἑταῖρας «Ἐντήδορ» (κ. Γ. Τζανετάτος), τὸ 8.200 τόν. d.w. φορτηγὸν «Ἀνύτα», κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ματσουγιάμα. Σημαία Ἐλληνική.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΤ

Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Shinto Maru» 9.039 τόν. γκρός, 9.039 τόν. d.w. τοῦ 1971 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τῶν Λοινίνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 4 ἑκατονταδισμών.

—Παρ' ἔφοπλιστῶν τοῦ Πειραιῶς ἡγορά-

σθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Windle Sea» 1.562 τόν. γκρός, 2.109 τόν. d.w., τοῦ 1963.

—Ἡγοράσθη, ἐπίσης, παρὰ τῆς ἑταῖρας Χαλκούση, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 650.000 δολλαρίων, δάσις ὅς ἐστι, τὸ δηζελοκίνητον χιλιανὸν δεξαμενόπλοιον «Magallanes» 18.927 τόν. γκρός, 29.400 τόν. d.w., τοῦ 1957.

—Ἐπωλήθη εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Ζίζη» 3.782 τόν. γκρός, 5.620 τόν. d.w. τοῦ 1959. Παράδοσις Μεσόγειον.

—Παρὰ τοῦ κ. Στυλ. Μιχ. Εύσταθίου ἡγοράσθη τὸ φορτηγὸν «Ἄγιος Γεράσιμος» 1.150 τόν. d.w. τοῦ 1950. Μηχαναὶ ΜΑΚ τοῦ 1965, ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 13,5 μίλια. Τιμὴ 130.000 δολλάρια.

—Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Yanagi Maru» 4.429 τόν. γκρός, 7.203 τόν. d.w., τοῦ 1968, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ μετωνομάσθη «Παναγία». Σημαία ἐλληνική.

—Ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ νεοζηλανδικὸν φορτηγὸν «Ngatoro» 4.576 τόν. γκρός, 6.076 τόν. d.w., τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Φλωρεντία». Σημαία ἐλληνική.

—Ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκά συμφέροντα τὸ κυπριακὸν μότορσιτ «Ταΐφάν» 814 τόνων γκρός, 1.400 τόν. d.w., τοῦ 1953.

—Μέσω τοῦ γραφείου «Μαρμπρόκερς» τοῦ Πειραιῶς διενηργήθησαν αἱ κάτωθι πωλήσεις ιαπωνικῶν φορτηγῶν: «Ακί Μαρυ» 2.994 τόν. γκρός, 5.123 τόν. d.w. τοῦ 1968, μηχαναὶ Μιτσούμπιτσι 3.500 ἵππων, καταυλώσις 11 τόν. φιούνε δῖλ, ταχύτης 12,5 μίλ., δύο φορτωτῆρες τῶν 15 τόν. καὶ 2 τῶν 10 τόν. Τιμὴ δολ. 1,1 ἑκατομ. περίπου. Παραλαβὴ Ἀπρίλιον. Θά μετωνομασθῇ «Νίμδρος». Σημαία ἐλληνική.

«Κινρίκι Μαρυ» 2.992 τόν. γκρός, 5.831 τόν. d.w. τοῦ 1970, μηχαναὶ ιαπωνικῆς κατασκευῆς 3.800 ἵππων, 13 τόν. φιούνε δῖλ, 13 μίλ., τέσσαρες φορτωτῆρες τῶν 15 τόν. Παραλαβὴ Ἀπρίλιον, καὶ

«Καιρύ Μαρυ» 2.990 τόν. γκρός, 5.975 τόν. d.w. τοῦ 1970 ὑποκείμενον εἰς ἐπιθεώρησιν. Μηχαναὶ ιαπωνικῆς κατασκευῆς 3.800 ἵππων, 11 τόν. φιούνε δῖλ, ταχύτης 12 μίλ., τέσσαρες φορτωτῆρες τῶν 15 τόν. Τιμὴ δολ. 1,4 ἑκατομ. Παραλαβὴ τέλος Μαρτίου - ἀρχᾶς Ἀπρίλιον.

—Ἐπωλήθη εἰς ἀμερικανικά συμφέροντα τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Δημήτριος Δ. Μ.» 13.173 τόν. γκρός, 21.285 τόνων d.w., τοῦ 1953.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν Ιρλανδικὸν μπάλκ κάρριερ «Irish Cedar» 10.477 τόν. γκρός τοῦ 1962 καὶ μετωνομάσθη «Πάραλος». Σημαία ἐλληνική.

—Υψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἀντωνίκι» τὸ ἀγορασθὲν Ιταλικὸν φορτηγὸν «Paola Costa» 6.594 τόν. γκρός τοῦ 1949.

—Τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν Φ)Γ «Ρομπροσ» 9.542 τόν. γκρός, τοῦ 1971 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σατούρνια». Σημαία ἐλληνική.

—Μετωνομάσθη «Ιωάννης Μ.» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μότορσιτ «Betty Trader» 488 τόν. γκρός τοῦ 1962. Σημαία ἐλληνική.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του (ἀλγερινά συμφέροντα) τὸ λιβεριανὸν δεξαμενό-

THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. (ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

A. BILBROUGH & CO., LTD.

17 Crosswall London EC3N 5AT.

Telephone : 481.9401 (10 Lines)

Telex : 886394

πλοιον «Μίλητος» 57.136 τόν. γκρός του 1975 και μετωνομάσθη «Insalah».

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

«Η εις τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «N. X.» ἀναγραφεῖσα παραγγελία τριῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 27.000 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κόκαν παρ' "Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ, ἔδθη ὑπὸ τοῦ Οἴκου Βεργωτῆ. Τιμὴ 3.500 ἑκατ. γιὲν ἕκαστον μὲ 70% ἐπιπλετῆ πίστωσιν. "Απαντα θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

—Πέραν τῶν δύο πρὸ τίνος παραγγελθέντων, ἔτερα ἔξι φορτηγά πολλαπλῆς χρήσεως, τῶν 17.300 τόν. d.w., παρήγγειλεν ἡ ἐταιρία «Ναυαρίνο» (κ. Τσικόπουλος), εἰς τὰ 'Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Χαγιασικάνε. Θὰ παραδοθοῦν ἀνὰ τρία ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς καὶ μεταπροσεχοῦς ἔτους.

—Η ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρία «Σῆγκαλ Λάϊν» παρήγγειλεν εἰς τὰ 'Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα σκάφος γενικοῦ φορτίου τῶν 6.500 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

—Μπάλκ κάρριερ τῶν 22.000 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς ναυπηγεῖα Χασιχάμα ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Χίος Ναδιγκέσσον» (κ.κ. Κα-

ρούσης - Πίττας), μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον 1977. Μηχανή, Μιτσούμπισι - Σοῦλτζερ 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Όψιδος δεύτερον σκάφος.

Παρὰ τῆς ιδίας ἐταιρίας παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε μπάλκ κάρριερ τῶν 28.000 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1977.

—Η ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρία «Κόρθια Σίππιγκ Κο.» παρηγγείλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε τρία μπάλκ κάρριερ τῶν 28.500 τόν. d.w. ἔκαστον. Θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ μηχανῶν Σοῦλτζερ 'Ιαπωνικῆς κατασκευῆς. "Απαντα θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

—Ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Κομμιτόν Σίππιγκ», μὲ παράδοσιν δεύτερον ἔξαμπλιον τοῦ τρέχοντος ἔτους.

—Πραγματοποιήσας χρῆσιν τῆς όψιδος, δ.κ. 'Αχ. Φραγκίστας ὥριστοποιήσεις τὴν παραγγελίαν ἐνὸς δευτέρου μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ δευτέρου ἔξαμπλιον τρέχοντος ἔτους.

—Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρηγγέλθη

μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Βικτώρια» (κ. 'Απόδιακος), μὲ παράδοσιν 'Ιανουάριον 1977. Θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ μηχανῆς ἑσωτερικῆς καύσεως 11.500 ἵππων χαλινωτηρίου καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων.

ΤΟ «ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ»

Δελτίον τύπου τοῦ γραφείου Δημοσίων Σχέσεων τῶν ναυπηγείων 'Ισικοβατζίμα Χαρίμα άναφέρει ὅτι τὸ προσφάτως παραδοθὲν δεξαμενόπλοιον «'Ανδρος Πέτρος» είναι 388.916 τόν. d.w. καὶ ὅχι 449.934 τόν. d.w., ὡς ἀνεφέρετο εἰς προηγούμενον δελτίον τύπου τῶν ναυπηγῶν. Διορθοῦται, ἐπίσης, ἡ ὀλικὴ χωρητικότης ἀπὸ 205.000 εἰς 177.305 τόνους καὶ τὸ βύθισμα ἀπὸ 82'5" εἰς 73'5".

ΤΟ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΕ·Υ·ΒΕΡΥ»

Υπήρχον πληροφορίατοι ὅτι τὸ ἐπί δράχων ἔξωκείλαν «Ολύμπικ Μπρέϋβερυ» τῶν 250.000 τόν. ήσαφαλισμένον διὰ τὸ ποσὸν τῶν 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

Δι' ἐγγράφου της πρὸς τὴν "Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἡ διοίκησις 'Ομοσπονδίας κατασχεῖσσει ὅτι ὥρισμένοι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ἔχοφλούν τοὺς ναυτικοὺς κατὰ τὴν ἀπόλουσίν των ἐκ τῶν πλοίων, ἀλλὰ τοὺς παραπέμπουν εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς, ὅπου ὅμως ἀρνοῦνται τὴν ἔξοφλησιν καὶ ἔξαναγκάζουν τοὺς ἐνδιαφερομένους νὰ καταφεύγουν εἰς τὰ δικαστήρια. Παρομοίας τακτικὴ ἄκολουθεῖται, προστίθεται, καὶ μὲ τοὺς ἀλλοδαπούς, τοὺς ὅποιους ὅπως φέρουν εἰς τὸν Πειραιᾶ, μὲ τὰ γνωστὰ δυσμενῆ ἀποτέλεσματα. Διὰ τοῦ ἐγγράφου ζητεῖται ἡ παρέμβασις τῆς Ε.Ε.Ε., ἡ ὅποια καλεῖται νὰ συστήσῃ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα, τὰ ὅποια καταφεύγουν εἰς στρεψιδικιαν, νὰ σταματήσουν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἐλόγων, ἀπαραδέκτων, ὡς τὰς χαρακτηρίζεις ἡ Π.Ν.Ο., μεθόδους φαλκιδεύσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν, διότι, ἐν ἐναντίο περιπτώσει, θὰ καταρτίσῃ «μαύρον πίνακα» τῶν ἐλόγων ἀπικειμένων τῶν ναυτικῶν, διότι ἐπονήσεις ἀπονέμονται ὅποιοι δένονται νὰ ναυτολογοῦνται ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων καὶ ἀνέφερεν συγκεκριμένας περιπτώσεις πλοίων ἐπὶ τῶν ὅποιων ὑπηρετοῦν ὑπεράριθμοι ἀλλοδαποί. Εἰς τὸ ὑπόμνημα ἐτονίζετο διὰ εἰς τοὺς ἐλόγων ἀλλοδαπούς ἐφαρμόζονται δροὶ ἐργασίας καὶ ἀμοιδῆς κατὰ πολὺ κατώτεροι τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς Ισχυρούσης ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ γίνεται ἀθέμιτος συναγωνισμὸς εἰς δάρος τῆς ἐργασίας τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν καὶ ἔχετεί η λῆψις μέτρων διὰ νὰ σταματήσῃ τὸ ἀπαράδεκτον, ὡς ἔχαρακτηρίζετο, φαινόμενον.

—Εξ ἄλλου ἡ διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο., δι' ὑπομνήματός της πρὸς τὸν ὑπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατηγγείλεν διὰ γίνεται καταστρατηγήσις τῶν διατάξεων τοῦ Κάδδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλλοδαπῶν, οἱ ὅποιοι δένονται νὰ ναυτολογοῦνται ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων καὶ ἀνέφερεν συγκεκριμένας περιπτώσεις πλοίων ἐπὶ τῶν ὅποιων ὑπηρετοῦν ὑπεράριθμοι ἀλλοδαποί. Εἰς τὸ ὑπόμνημα ἐτονίζετο διὰ εἰς τοὺς ἐλόγων ἀλλοδαπούς ἐφαρμόζονται δροὶ ἐργασίας καὶ ἀμοιδῆς κατὰ πολὺ κατώτεροι τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς Ισχυρούσης ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ γίνεται ἀθέμιτος συναγωνισμὸς εἰς δάρος τῆς ἐργασίας τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν καὶ ἔχετεί η λῆψις μέτρων διὰ νὰ σταματήσῃ τὸ ἀπαράδεκτον, ὡς ἔχαρακτηρίζετο, φαινόμενον.

ΑΓΟΡΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ

Τὸ «Μιαούλη» ἀκτοπλοΐκὸν ἐκ τῶν 'Ιταλικῶν ἐπανορθώσεων ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Στρίντζην ἀντὶ 25 ἑκατομμ. δραχμῶν.

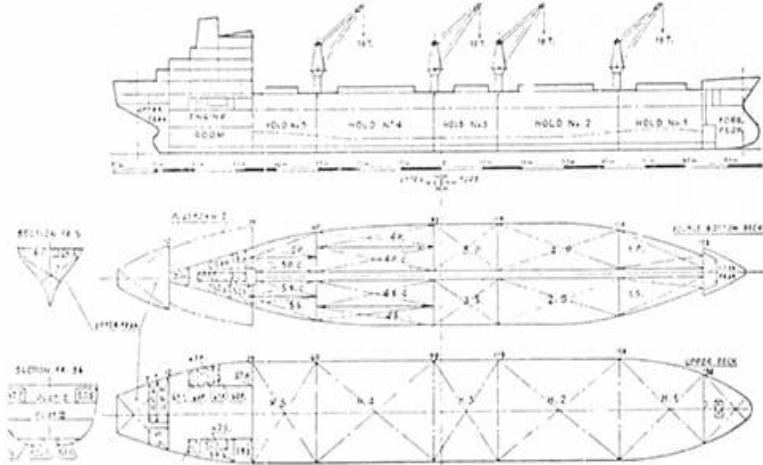
ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

—Ἀνεξαρίθωτοι εἰσέτι πληροφορίαις ἀναφέρουν ὅτι, "Ελλήνες ἐφοπλιστῶν ἡκύρωσαν ἔξι καὶ διαπραγματεύονται τὴν ἀκύρωσιν ἐτέφων 10 σκαφῶν ηγροῦ φορτίου (μπάλκ κάρριερ, πολλαπλῆς χρήσεως καὶ γενικοῦ

Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ :

2, ARGIROUPOLEOS STR. KALITHEA,

ATHENS - GREECE

TELEX : 219113-4-5-6-7-8.

CABLES : "AEGIS KALITHEA ATHENS"

TELEPHONES : 95.85.060-074 (15 LINES)

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

KNIGHTSBRIDGE HOUSE,

197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7

CABLES : "AEGISHIP LONDON SW7"

TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2

(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")

φορτίου), παραγγελθέντων εἰς ναυπηγεία τῆς "Απω Ανατολής ἐντὸς τοῦ 1975.

• Ο ΟΙΚΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Τὸ εἰσαχθὲν ἀπό τὸν Οἰκὸν Ν. Παπαλιοῦ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ 1975 ἀνῆλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 14.250.000 δολαρίων.

• ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ Α' ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Πίναξ ἔμφασίνων τοὺς ἀνέργους πλοιάρχους Α' τάξεως ἑστάλη ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τὴν προώθησιν τῶν πρὸς ναυτολόγησιν. Διὰ τοῦ σχετικοῦ ἔγγραφου δρίζεται δῆτι κατὰ τὴν ναυτολόγησιν τῶν ἀνωτέρω πλοιάρχων ὡς ὑπάρχων ἐπὶ ἐπιβατηγῶν καὶ ὡς ὑποπλοιάρχων ἐπὶ φορτηγῶν, ἐφ' ὃσον οὐτοὶ ἐπιθυμοῦν τοιαύτην ναυτολόγησιν, δέον νὰ λαμβάνεται μέριμνα ὥστε τὰ πλοῖα ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ ναυτολογηθοῦν νὰ πλοιαρχεύωνται ὑπὸ πλοιάρχων σῖτινες ἀπέκτησαν τὰ διπλώματά των εἰς προγενέστερον χρόνον, διὰ νὰ ἔξασφαλίζεται ἱεραρχικὴ τάξις.

• ΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ Ναυτικὸν Ἀποικιακὸν Δικαστήριον τῆς Κεύλαντος, δι' ἀποφάσεως τοῦ ἐκδοθείστος ἔξ ἀφορμῆς τῆς κατασχέσεως καὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ πλοίου ὑπὸ κυπριακήν σημαίαν, τὸ ὅποιον ἦτο συμβεδλημένον μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ., κατέταξε καὶ τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τὰς ἀπαιτήσεις του καὶ μάλιστα πρὸ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν πρακτόρων καὶ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης. Συγκεκριμένως, εἰς τὴν πρώτην τάξιν κατετάγησαν αἱ δαπάναι κατασχέσεως, ἔκτιμήσεως καὶ πωλήσεως τοῦ πλοίου, εἰς τὴν δευτέραν αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πληρώματος, εἰς τὴν τρίτην αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ πλοιάρχου, εἰς τὴν τετάρτην αἱ δαπάναι παλινοστήσεως καὶ εἰς τὴν πέμπτην αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Ν.Α.Τ.

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

"Ἐνεκρίθη ἀπὸ τὰ ἀρμόδια ὑπουργεία ἡ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν αὔξησιν, ἀπὸ ἵης Ἱανουαρίου 1976, τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ 12%, κατὰ τὸ αὐτό, δηλαδὴ, ποσοστὸν τῆς αὔξησεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐνέργειφ ναυτικῶν, βάσει τῆς ὑπογραφείσης πέρυσι συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας. 'Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις εἶχεν ἀποταλή πρὸς δημοσίευσιν εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, παραλήλως δὲ εἰς ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ. ῥριχσαν τὴν προεργασίαν διὰ τὴν κατασθόλην τῆς αὔξησεως, ἀναδρομικῶς, μετὰ τῆς συντάξεως τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου, ἦτοι περὶ τὸ τέλος Μαρτίου. Δηλαδὴ οἱ συνταξιούχοι θὰ λάθουν ἀναπροσημοσμένην τὴν σύνταξιν Ἀπριλίου κατὰ 12% καὶ ἀναδρομικῶς, ἀπὸ 1ης Ἱανουαρίου τρέχοντος ἔτους, τὴν προκύπτουσαν διαφοράν.

Μετὰ τὴν ἀνωτέρω αὔξησιν, ἡ ἀνωτέρω σύνταξις τοῦ Ν.Α.Τ. διεμφρώθη εἰς 16.307 δρ., ἥτοι κατὰ 1.716 δρ. ἀνωτέρα τῆς συντάξεως τοῦ Δεκεμβρίου 1975 καὶ ἡ κατωτέρα εἰς 2.716 δρ. ἔναντι 2.425 δρ. ἀντιστοίχως.

• ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΤΟΥ ΛΑΓΟΣ

"Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν προσπάθειάν της διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν δελτίσιων τῶν δρῶν διαβιβάσεως τῶν ναυτικῶν ἔκεινων οἱ ὅποιοι εὑρίσκονται εἰς τὰ εἰς τὸ Λάγος τῆς Νιγηρίας ἀναμένοντα πρὸς ἐκφόρτωσιν πλοία, ἔλαθε καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ λαμβάνῃ κάθε πρόσφορον ὑπὲρ αὐτῶν μέτρου. Τοιουτοπότως ἐκτὸς ἀπὸ τὸν ἕνα ἀρχικῶς ἀποσταλέντα ἰατρόν, συνεβλήθη καὶ μὲ δεύτερον ὁ ὅποιος ἥδη προσφέρει τάς καλάς ὑπηρεσίας του μετὰ τοῦ πρώτου συναδέλφου του πρὸς τοὺς ἀνωτέρω ναυτικούς μας. 'Ομοίως ἡ Ἐνωσις ἀπέστειλεν ἐπανειλημένων ποσότητας παντοειδούς φαρμακευτικοῦ ὑλί-

κοῦ τῆς προτιμήσεως τῶν ἰατρῶν, τὸ ὅποιον παρέχεται δωρεάν πρὸς τοὺς ἀσθενοῦντας ναυτικούς. 'Ἐπίσης ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, ἀναχωρεῖ δεύτερον εἰδικῶν ναυλωμένον ἀεροσκάφος καὶ ἐντὸς τοῦ α' 10ημέρου μηνὸς Μαρτίου τρίτον διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν τυχόν ἐπιθυμούντων νὰ παλιννοστηθοῦν ναυτικῶν.

Μὲ τὰ ἀνωτέρω βασικὰ μέτρα ὡς καὶ ἔτερα ἀναφέρομενα εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν καὶ τὴν ψυχαγωγίαν (ὑπερωρία, κινηματογράφος, δίσκοι, τηλεόρασις κλπ.) τῶν ναυτικῶν ποὺ εὑρίσκονται εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ Λάγος, ἡ "Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνετέλεσεν εἰς τὸ νὰ ἀμβλυθῇ μία προσκαίρως ἐμφανισθείσα ἀνωμαλία.

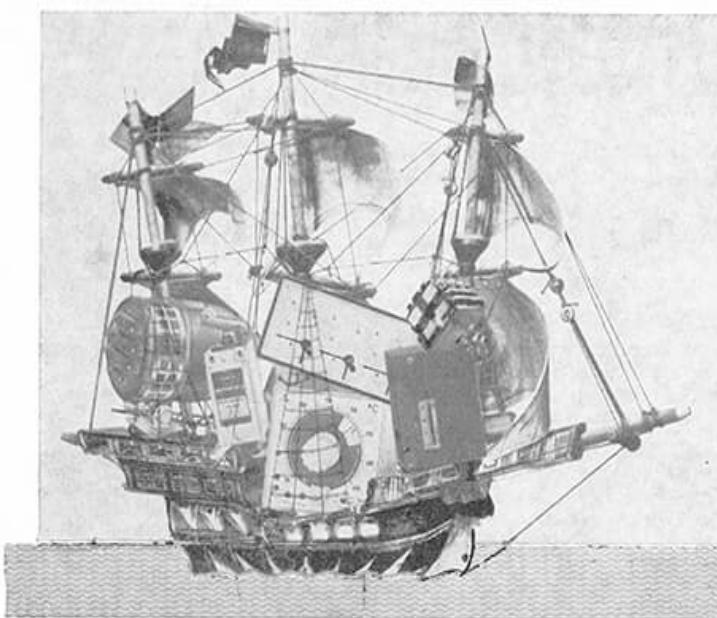
Τέλος μὲ τὴν τοποθέτησιν Ἀξιωματικοῦ Λ.Σ., ὡς Προξενικοῦ Λιμενάρχου Λάγος, ἡ ἐκεὶ ἐγένετο κρατούσας κατάστασις ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων, ἐπέθη ὑπὸ τὸν ἐλεγχούν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος.

• Ο ΧΟΡΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

"Ἐδόθη, μὲ ἔξαιρετικὴν ἐπιτυχίαν, τὴν 21 Φεβρουαρίου εἰς τὸ «Χίλιον» ἡ ἀποκριάτικη χορευτικὴ συνεστίασις τῶν πλοιάρχων, εἰς τὴν ὅποιαν παρέστησαν ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας, κ. Παπαδόγγονας, ὁ γεν. γραμματεὺς τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Χρηματόπουλος, ὁ ἀρχηγὸς καὶ ὁ ὑπαρχηγὸς τοῦ Λ.Σ. κ.κ. Σκιαδᾶς καὶ Καραμήτρος καὶ πολλοὶ πλοιάρχοι. 'Η χοροεσπερίς, ἄριστα ωργανωμένη, ἀφῆσε τὰς καλυτέρας τῶν ἐντυπώσεων.

• Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Εἰς οὐσιαστικὸν στάδιον εὑρίσκονται αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν σύντηξιν τοῦ χρόνου ναυτολογήσεως. 'Ος ἐγνώσθη, ἔχουν διατηπωθῆ ἐπὶ τοῦ προκειμένου τρεῖς ἀπόψεις: Πρῶτον, ἡ διάρκεια ναυτολογήσεως νὰ ἀνέρχεται εἰς 9 μῆνας διὰ τὴν Εύρωπην καὶ



**ενα παληὸν
καραβὶ γεματὸν
νεου τυπου
ηλεκτρολογικο
υλικο εφδασε.....
ριζαμε αγκυρα
στον πειραια
και
προσφερουμε
για
τα πλοια σας
οτι θελετε..!!**

1933-1946-1976

ΑΘΑΝΑΣ. ΜΠΛΑΜΟΥΤΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΤΕΧΝΙΚΗ - ΕΜΠΙΟΡΙΚΗ Α.Ε.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΛΙΑΝΙΚΗ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΨΗΛΗΝ ΤΑΣΙΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΝ

κατ/μα Π: φιλωνος 97-99 . πειραια.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: αγ.κων/τινου 39αθηναι107·τηλ.549911-4 - ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ Α: κοδωνοτρόπη 18-αθηναι 125-15 λαζαρέου 544-323,012

τὴν Μεσόγειον καὶ εἰς 12 μῆνας διὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ Ἀπωλέσην, δευτερον, εἰς 10 μῆνας διὰ ὅλον τὸν κόσμον σὺν ἔνα μήνα δι' Ἀμερικὴν καὶ Εὐρώπην καὶ τρίτον, εἰς 9 μῆνας δι' Εὐρώπην καὶ Μεσόγειον καὶ 11 σὺν 1 μῆνα δι' Ἀμερικὴν καὶ Ἀπωλέσην.

Διὰ τὴν σύντμησιν τοῦ χρόνου ναυτολογήσεως, ὁ ὄποιος ἀνέρχεται σήμερον εἰς 12 μῆνας διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Μεσόγειον καὶ εἰς 15 μῆνας διὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ Ἀπωλέσην, ἀπαιτεῖται τροποποίησις τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΥΠΕΡ ΤΟΥ Π.Ν.

Ἡ «Ὀράιον», τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ, ἀπηνόθεν πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, ἀποδεικνύουσαν τὴν καλὴν ὑποδοχὴν, τῆς ὄποιας ἔτυχεν ἡ περὶ ἐνισχύσεως τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ Ἑκκλησίας μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τοῦ μεγάλου στόλου τοῦ ἐν λόγῳ συγκροτήματος :

Ἄξιότιμοι Κύριοι,

Ἐν συνεχείᾳ ἐπιστολῆς μας 1ης Δεκεμβρίου 1975 σχετικῶς μὲ τὸν διεξαγόμενον ἔρανον ὑπὲρ τῆς ἐνισχύσεως τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ εἰς τὰ ὑπὸ πρακτόρευσιν μας πλοῖα, παραθέτομεν σήμερον δευτέραν κατάστασιν μὲ τὰ ὑδόματα τῶν ποιῶν μας καὶ τὸ ποσὸν τὸ ὄποιον εἰσεπράχθη ἀπὸ ἔκαστον πλοῖον, τὸ σύνολον τῶν ὄποιων ἀνέρχεται εἰς λίρας Ἀγγλίας 2.400,98.

Τῆς πρώτης καταστάσεως ἀνήρχετο εἰς λίρας Ἀγγλίας 3.418,05.

Θὰ ἐπακολουθήσῃ τρίτη κατάστασις καὶ πολὺ πιθανὸν καὶ τετάρτη.

Ὦ γνωστόν, τὰ ἐμβάσματα τῶν ἀνωτέρω πλοίων κατατίθενται ὑφ' ἡμῶν εἰς τὸν κατάλληλον λογαριασμὸν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Καταστήματος τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης.

S/T "ANDROS STAR"	£ 245.00
S/T "LAKMOS"	£ 235.00
M/V "ANDROS ISLAND"	£ 235.00
S/T "ANDROS ARIES"	£ 208.11
S/T "CHRISTOS BITAS"	£ 186.00
S/T "ANDROS ANTARES"	£ 180.00
S/T "PAIKON"	£ 175.00
S/T "GHIONA"	£ 171.00
S/T "PELION"	£ 160.00
S/T "LYKAVITOS"	£ 157.00
S/T "ANDROS MASTER"	£ 155.37
S/T "TORNADO"	£ 105.00
S/T "ANDROS TRANSPORT"	£ 98.00
M/T "THYELLA"	£ 90.00
Σύνολον	£ 2.400.98

Διατελούμεν μετὰ τιμῆς

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΑΙΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 2 Φεβρουαρίου 1976

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ΜΕΤΑ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΟΥ

Κατόπιν συμφωνίας τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος μετὰ τοῦ Νηογνώμονος Γιουγκοσλαβίδας (Jugoslavenski Register Brodova), ἐδρεύοντος εἰς τὸ Σπαλάτον, τὰς ἐπιθεωρήσεις πλοίων μὲ κλάσιν Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος θά διενέργουν διὰ λογίσμον τοῦ εἰς Γιουγκοσλαβικούς λιμένας οἱ Ἐπιθεωρηταὶ τοῦ Γιουγκοσλαβικοῦ Νηογνώμονος καὶ ἀντιστρόφως δὲ Ε.Ν. θά δύναται νὰ ἐπιθεωρῇ πλοία εἰς Ἐλληνικούς λιμένας διὰ λογειασμὸν τοῦ Γιουγκοσλαβικοῦ Νηογνώμονος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Βαρές» 4.048 τόν. γκρός τοῦ 1956 μετωνομάσθη «Ἀσπάκι». Ἡ κα-

νόλευκος διετηρήθη.

—Εἰς «Θεόδωρος» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Γκρέις» 2.974 τόν. γκρός τοῦ 1955.

—Μετωνομάσθη τὸ «Ἀθενες Σάνα» καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Σαρόνικ» 5.063 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Βεγόνια» 6.576 τ. γκρός τοῦ 1952 μετωνομάσθη «Γκιζέλλα».

—Εἰς «Πασίφικα» μετωνομάσθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Στόλτ Πασίφικ» 12.486 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Τὸ φορτηγὸν «Άλκυών» 1.886 τ. γκρός τοῦ 1953 μετωνομάσθη «Νικήτας Μ.» καὶ ὑψώσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ηὑξέμεναι αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων εἰς τὴν Ἀπωλέσην, ιδίᾳ. Τὰ 100 - 106 δολ. ἐπιληρώνοντο τὸν τόνον ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος, μὲ παράδοσιν Φεβρουάριον - Μάρτιον, ἀναλόγως καὶ ποσότητος καὶ τύπου σκαφῶν. Εἰς τὴν Ἰσπανίαν δολ. 70 - 75.

Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Φορμόζας ἀντὶ δολ. 91 περίπου κατὰ τὸν Ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἐμμανουὴλ Κολοκοτρώνης» 21.185 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἐνώ τὸ δεξαμενόπλοιον «Άλγιαλ Κολοκοτρώνης» 25.464 τόν. γκρός τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Ισπανίας ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 75 δολ. κατὰ τὸν Ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀριστον» 23.802 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

—Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 29,50 λιρῶν κατὰ τὸν Ἐλ. ἐκτοπίσματος, δάσις ὡς ἑστί, ἡγόρασθη παρὰ τῆς Ισπανῶν διαλυτῶν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαΐζεφ Λάγιαλτο» 11.713 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

—Εἰς Κορεάτας διαλυτὰς ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κοσμᾶς» 13.750 τόν. γκρός τοῦ 1957. Τιμὴ γύρω τῶν 99 δολαρίων κατὰ τὸν Ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Διαλυταὶ Ισπανοὶ ἡγόρασαν ἀντὶ 36 λιρῶν κατὰ τὸν Ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Λεπαντώ» 16.721 τ. γκρός, τοῦ 1959.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τρέιντ Χόνορ» 27.673 τόν. γκρός τοῦ 1961 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊθάν.

—Ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαβίας διαλυτὰς τὸ δεξαμενόπλοιον «Πολικός» 10.970 τόνων γκρός, τοῦ 1954.

—Διαλυταὶ ἔκ Ταϊθάν ἡγόρασαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Άλκαίος» 15.776 τόν. γκρός τοῦ 1954.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας πλοίων, ὑπὲρ τὴν τόπον τοῦ Ταϊθάν.

«Βένους», λιβεριανόν, 12.897 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.6.67, ἐκπρόσωπος οἱ ΑΝΕ Βενιζέλου. «Ἐδρος», παναμαϊκόν, 2.252 τόν. γκρός, ἀπὸ 17.10.75, ἐκπρόσωπος οἱ Π. Ιωάννογλου. «Σουζάκο», κυπριακόν, 441 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.12.75, ἐκπρόσωπος οἱ Γεώργ. Γεωργιάδης. «Ἄξιός», παναμαϊκόν, 2.252 τόνων γκρός, ἀπὸ 14.10.75. «Άλμπι Πρόγκρες», κυπριακόν, 3.291 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.8.75, ἐκπρόσωπος οἱ Ιγν. Τσακίρης. «Ιόνιαν Σκάλη» κυπριακόν, 2.133 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.12.75, ἐκπρόσωπος οἱ Γεώργ. Γεωργιάδης. «Γεράσιμος Κ.», κυπριακόν, 1.890 τόν. γκρός, ἀπὸ 26.11.75, ἐκπρόσωπος οἱ Φίλ. Κονιδάρης. «Ανα M.», λιβεριανόν, 14.983 τόνων γκρός, ἀπὸ 8.7.75, ἐκπρόσωπος οἱ Γεώργ. Βουτσινάς. «Νέποκ Μπαχάμας», λιβεριανόν, 107.718 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.10.75, ἐκπρόσωπος οἱ Γεώργ. Καβουκάς. «Λύρμα», παναμαϊκόν, 488 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.4.75, ἐκπρόσωπος οἱ Ιωάν. Μαρκάκης. «Πρόδρομος ΙΙ», κυπριακόν, 495 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.8.75, ἐκπρόσωπος οἱ Απόστ. Ηλιάδης. «Α-

δάμαστος», κυπριακόν, 1.095 τόν. γκρός, ἀπὸ 7.10.75, ἐκπρόσωπος οἱ Απόστ. Φουρνατζόπουλος. «Σαμτζών Μάρινερ», λιβεριανόν, 29.561 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.8.75, ἐκπρόσωπος οἱ Δημ. Σαμωνᾶς.

ΠΕΝΘ

ΣΤΕΛΙΟΣ ΠΑΓΚΑΣ

Τὸν Ναύαρχο Λιμενικό, ποὺ σαλπάρησε τὶς πρόλλες γιὰ τὸ τελευταῖο καὶ μονόδρομο ταξίδι οὗ τὸν προβάδισαν οἱ συγγενεῖς του, οἱ φίλοι του, δυὸς - τρεῖς συνάδελφοι του καὶ ἔνας δυὸς γέροντες ναυτικοί. «Ἐνας δὲ εὐγενικὸς κύριος, ποὺ ἀνέλαβε, μετὰ τὴν iεροτελεστία, τὸν ἀποχαιρετισμό του, εἶπε δυὸς - τρεῖς, μόνο, καλές κουβέντες. Πῶς κρατιώντων ἀπὸ ἀρχοντικὴ οἰκογένεια Σπετσιοτῶν καὶ ἡταν ἀπὸ κείνους, ποὺ ἐγκατέλειψαν, ἔνας - ἔνας τὸν τόπο τους, ἀφίνοντας θιβερές προβλέψεις γιὰ τὴν μελλοντικὴ τύχη τοῦ πανένδοιου νησιοῦ, κλπ. κλπ.

«Ομως, ἀμφιβάλλων ἂν θὰ ἔρθων μιὰ δίωρη οὐδίκια, γιὰ νὰ ἔσειπλωση πραγματικὰ ἔργα καὶ ημέρες, αὐτοῦ τοῦ ταξιδιώτη. Γιατί, ὁ ἀνώτερος τοῦτος Λιμενικὸς ἀξιωματικός, ἀφήνει μιὰ ἐργασία, μιὰ ιστορία καὶ μιὰ κοινωνικὴ συμπεριφορά, πολὺ περισσότερο ἀπὸ ἀξιόλογη. Ἄν δὲ, στὶς τωρινές ἡμέρες, ἥταν μάλλον ἀγνωστος, συμβαίνει γιατί, η παρουσία του ἀνάγεται σὲ ἐποχές παλαιότερες.

Τὸν γνωρίσει τὴν μεσοπολεμικὴ εἰκοσαετία, ὀλόκληρη, ὁ δεύτερος μεγάλος πόλεμος καὶ πολὺ λίγα χρόνια μεταπολεμικά. «Ἄς μην ἀρνούμεθα, ὅμως, δητί, ἀκριβῶς αὐτὴ ἡ ἐποχή, δικαιούνται τῆς δόξας τοῦ γεροῦ θεμελιώματος τῆς Ἑλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἀκριβῶς σ' αὐτὰ τὰ χρόνια χαλκεύονται ναυτικοὶ ἀρχοντες, ναυτικοὶ παράγοντες, Ἀνάμεσα σ' αὐτούς, ὁ Στέλιος Πάγκας, διακρίνεται σ' ὅλη τὴν σταδιοδρομία του, μὲ λαμπρὰ καὶ ἔχειωριστὰ προθαδίσματα. Ἀθόρυβος, σεμνός, ἐργατικός, δάσκαλος. Ἄλλα ταυτόχρονα ἀνθρώπους καὶ φίλος.

Τὸν γνωρίζουν ὅλα τὰ πόστα, Κέντρου καὶ ἐπαρχῶν. Παντοῦ ἀφήνει σφραγίδα ἀνεξίτηλη. Λιμενάρχης Κερκύρας, γιὰ ἀρκετά χρόνια, μεταβάλλεται σὲ καλλιτέχνη ὀργανωτή τουριστικού ἀνθοκήπου καὶ τουριστικού προθαδίου, ὅπως ἔντελεται πάντοτε νὰ εἴναι ἐκεῖ τὸ Λιμεναρχεῖο.

Διευθυντής, κατὰ τὸν μεγάλο πόλεμο, τοῦ Ασφαλιστικοῦ Οργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, (Α.Ο.Κ.Π.), ἀπεργάζεται ὡς τὸ τέλος τα γερά σκελετὰ τῆς σκοπιμότατος αὐτῆς ὑπηρεσίας, γιὰ νὰ τὴν παραδώσῃ μεταπολεμικά, ἀριστούσα όργανωμένη, γιὰ τὰ πολλὰ θύματα τῆς ἐποχῆς.

Τὸ ἀποκορύφωμα, ὅμως, τῆς ἐργασίας του, προσφέρεται στὴ Νέα Υόρκη δηπου, ὡς Προξενικό λιμενάρχης, στὰ πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ἔχειρισθη τὴν φροντίδα τῆς παραλαβῆς τῶν ἑκατὸν Λίμπερτος, τῶν «Εὐλογίμενών Λίμπερτος» τοῦ Αθρασμῶν ὅπως τὰ γνωρίσαμε καὶ ὅπως τὸ δύνομάσαμε, πρὸς τιμὴν τοῦ τόπες «Υπουργοῦ», ποὺ μᾶς τὰ ἑσασφάλισε. Γνωστές, τότε, οἱ δυσκολίες καὶ γνωστότερες οἱ πολλές ἀντιδράσεις κατὰ τοῦ Προξενικοῦ μας, ἑκεῖ, λιμεναρχείου. «Ομως, λιμενάρχης είναι ὁ Στέλιος Πάγκας, γιὰ τὸν ὅποιον καθέ αντιδράση καὶ κάθε τροχοπέδη, παραλύουν μὲ τὴ γένεσή τους.

«Ἄπο τη σημαίοφόρος ἔως ναυάρχος, είναι πάντα ὁ ίδιος. Ιδιος ἀξιωματικός, ἐργάτης τοῦ πατριδού της στο πατριδού της. Ταυτόχρονα δὲ καὶ ἡ μεγάλη μας, τώρα ναυτιλία κατευδώνει ἔνα απὸ τοὺς καλύτερους πρωτο μαστό τοῦ πατριδού της.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

«ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΟΡΤΟΛΑΝΟΥ 1780»

Ο κ. Σ. Μακρυμίχαλος, λίστα γνωστός διά την άναδιφησιν τῶν στοιχείων τῆς ναυτιλιακῆς μας ἴστορίας, ἔχει ιδιαιτέρως ἀσχολήθη μὲ τὴν ἔρευναν τῶν ἐλληνικῶν Πορτολάνων. Εἰς τὴν παροῦσαν μικράν μελέτην ἥτις ἐδήμοσιευθή εἰς τὰ «Θησαυρίσματα» τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἰνστιτούτου Βενετίας καὶ κυκλοφορεῖ ἡδη εἰς ἀνάτυπον, ἐπιφέρει τὰς παρατηρήσεις τοῦ ἐπὶ χειρογράφου σημειώματος ἐπὶ τοῦ ἔξωφύλλου τοῦ Πορτολάνου πρώτης ἐκδόσεως (1780) τῆς βιβλιοθήκης τῆς Ἐλληνικῆς Κοινότητος Βενετίας. Εἰδικώτερον παρέχει πληροφορίας περὶ τοῦ κτήτορος τοῦ Πορτολάνου καὶ ἐπεξηγεῖ τὰ ἐν τῷ σημεώματι ἀναφερόμενα περὶ ἐπικολλήσεων εἰκόνων.

•
ΣΠΥΡ. Γ. ΦΩΚΑ

«ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΟΤΑΜΟΠΛΟΙΑΝ ΤΟΥ ΚΑΤΩ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ»

Λαμπτρὰ καὶ ἄκρως ἐνδιαφέρουσα ὀλόκληρης ἡ πολυκύμαντος ἴστορία τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν ποταμοπλοΐαν τοῦ Δουνάβεως, ἀπεικονίζεται αὐθεντικῶς καὶ λεπτομερῶς εἰς τὰς σελίδας τοῦ ὑπὸ τὸν ἐπίκεφαλίδι τίτλον κυκλοφορήσαντος ἔργου τοῦ κ. Σπυρ. Γ. Φωκᾶ, ἐκδοθέντος ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματος Μελετῶν Χερσονήσου τοῦ Αἴμου.

Γόνος ἐλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας τοῦ Δουνάβεως ὁ κ. Φωκᾶς, διδάκτωρ δὲ τῆς Οἰκονομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Βουκουρεστίου, συνέγραψε τὸ ἔργον εἰς τὴν ρουμανικὴν ἐξ ἡς μετεφράσθη εἰς τὴν ἐλληνικὴν ὑπὸ τῆς φιλολόγου Μαρίας Μαρκοπούλου. Τὸ ἔργον προλογίζει ὁ κ. Ἀλκης Μυρσίνης - Μάνθος.

Τὸ βιβλίον διαιρεῖται εἰς ἑπτὰ μέρη, εἰς τὰ ὅποια κατὰ χρονολογικὴν σειράν παρακολουθεῖται ἡ δρᾶσις καὶ ἡ συνεισφορά τοῦ ἐλληνικοῦ στοιχείου εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ ρουμανικοῦ Δουνάβεως. Ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος μέχρι τῆς ἐτεί 1829 ρωσοτουρκικῆς συνθῆκης τῆς Ἀνδριανούπολεως. Ἀπὸ τοῦ 1829 μέχρι τῆς συνθῆκης τῶν Παρισίων τοῦ 1856. Ἀπὸ τῆς συνθῆκης τῶν Παρισίων μέχρι τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέ-

μού. Μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων. Μετὰ τὸν δεύτερον παγκοσμίου πόλεμου. Μετὰ τὴν ἐλληνορουμανικὴν συμφωνίαν διακανονισμοῦ τοῦ 1956. Τὸ Σον μέρος διατίθεται εἰς τὴν ἔρευναν τῶν λόγων ἐπικρατήσεως τῆς ἐλληνικῆς καὶ δὴ τῆς ιθακοκεφαληνιακῆς ναυτικῆς παραδόσεως εἰς τὸν Δουνάβεων καὶ ἀκολουθεῖ εἰς σύντομος ἐπίλογος γενικῆς ἀνασκοπήσεως διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὴν ὁδύνηραν διαπίστωσιν τὴν ὅποιαν ἐκφράζει ὁ σολωμονικὸς στίχος «περασμένα μεγαλεῖα καὶ διηγώντας τὰ νὰ κλαῖσι».

Περιπτέρω, ἐκτὸς κειμένου, δημοσιεύονται εἰς τὰ παραπόμπατα ἀνέκτιμον ἀξίας στοιχεῖα τῆς καταστάσεως καὶ τῆς κινήσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας τοῦ Δουνάβεως μὲ πολυτίμους καταλόγους τῆς δυνάμεως τοῦ στόλου τῶν ποταμοπόλιων κατὰ ἐποχάς, ἐνῷ διὰ τοῦ φωτογραφικοῦ ὑλικοῦ τῶν τελευταίων σελίδων ἐπιθεωρίαν, διὰ τῶν εἰκόνων καὶ τῶν γραπτῶν μαρτυριῶν ἡ σφύζουσα παλαιὰ ἐλληνικὴ παρουσία. Καὶ ὁ τόμος τῶν 500 σελίδων κλείει μὲ τὴν πλουσιωτάτην ὄντως διδιογραφίαν καὶ μὲ χρησιμώτατον λεξικογραφικὸν εὐρετήριον τῶν κυρίων ὄνομάτων καὶ πραγμάτων.

Διὰ τοῦ μελετητάς τῆς Ἰστορίας τοῦ Γένους, ιδιαιτέρως δὲ τῆς ναυτικῆς τοιάσης, τὸ βιβλίον τοῦ κ. Φωκᾶ είναι πραγματικὸν ἀπόκτημα. Δὲ πρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης εἰς τὰς ἐκδολάς τοῦ Δουνάβεως ἀπετέλεσε τὴν «μῆτραν» εἰς τὴν ὅποιαν ἐξεκολάφθη τὸ ἐπαναστατικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

•
N. KΡΟΝΤΗΡΗ

«ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ»

Ἐκυκλοφόρησαν εἰς τόμον 400 σελίδων οἱ πίνακες Astro - Fix Tables for Marine Navigation εἰς ἐλληνικὴν ἔκδοσιν ἐπιμελεῖς τοῦ κ. Νικολάου Κροντήρη. Οἱ πίνακες οὗτοι ἀπότελον ἀνατύπωσιν τῶν πινάκων H. O. 249 είναι δὲ συμπληρωμένοι μὲ τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα διὰ τὴν ἐπίλυσιν ἡμεριῶν παρατηρήσεων, παραστήσεων ἐπιλέκτων ἀπλανῶν, Σελήνης καὶ ναυτιλιακῶν πλανητῶν, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ μεγίστη ἀκρίβεια στίγματος. Σημειούσανται ιδιαιτέρως ὅτι ἐνῷ οἱ πίνακες H. O. 249 χαρακτηρίζονται κατάλληλοι διὰ τὴν ἀεροναυτιλίαν οἱ πίνακες τοῦ κ. Κροντήρη ἔχουν χαρακτηρισθῆ κατάλληλοι διὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν ὑποψηφίων πλοιάρχων.

ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

«ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ»

Συνεχίζων τὴν συγγραφικὴν αὐτοῦ δραστηριότητα εἰς τὸν τομέαν τῆς ἀσφαλείας ναυσιπλοίας ὁ Πλωτάρχης Λιμ. κ. Εὐθ. Μητρόπουλος ἔξεισε πρὸ ημερῶν ἐν ιδιαιτέρω τα καταποτικόν βιβλίον ἀναφερόμενον εἰς τὸ θέμα τῆς ρυθμίσεως τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

Τὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, περιληφθέντα εἰς διαφόρους πράξεις διειθούς ἐφαρμογῆς καὶ υἱοθετηθέντα ὑπὸ τῶν πλειστῶν χωρῶν τοῦ κόσμου ἀποτελούν σήμερον μίαν τῶν πλέον συγχρόνων μορφῶν ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας καὶ καλύπτουν ὅλοκληρον σχεδόν τὴν θαλασσίαν ἑκατοστί τῆς οὐφήλιου. Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 63 τοιούτων συστημάτων τὰ ὅποια ἔχουν ἐγκριθῆ ὑπὸ τοῦ IMCO, ή Ἐλλὰς διὰ προσάρτου Διατάγματος ἀπεδεχθῆ τὰ 50. Ἀποτελεῖ δὲ ἐπιτυχῆ ἐπικαιρότητα τὸ γεγονός ὅτι τὸ βιβλίον τοῦ κ. Μητρόπουλου κυκλοφορεῖ τὴν ἐπομένην ἀκριβῶς τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ Διατάγματος τούτου, οὐτινος ἡ ισχὺς ἥρχισεν τὴν 19.2.76.

Τὸ ἔργον διαιρεῖται εἰς 5 μέρη. Εἰς τὸ πρώτον γίνεται ἡ ἀνασκόπησης τῆς ἐξελίξεως καὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τοῦ θεσμοῦ. Εἰς τὸ δεύτερον καταχωρεῖται τὸ Διάταγμα 794/1975 καὶ ἀναλύονται ἐν συνεχείᾳ τὰ ὑπὸ αὐτοῦ ἀποδεκτά γενόμενα συστήματα (Βαλτικῆς, Δ. Εύρωπης, Μεσογείου, Ἀμερικανικῆς ἀκτῆς Ειρηνικῆς, Αὔστραλιας, Ἐρυθρᾶς). Εἰς τὸ τρίτον ἀναλύεται λεπτομερῶς τὸ σύστημα ναυσιπλοίας τῆς Μάγχης. Εἰς τὸ τέταρτον ἀναπτύσσονται οἱ ιδιαιτέροι κανόνες οἱ ἀφορῶντες τὰ πλοῖα μεγάλου βυθισμάτων καὶ εἰς τὸ πέμπτον περιγράφονται αἱ περιοχαὶ αἱ ὅποιαι δέοντες ν' ἀποφεύγωνται ὑπὸ πλοίων ὀρισμένων κατηγοριῶν.

Καὶ ἔκ τῆς ἀπλῆς παραθέσεως τῶν περιεχομένων καταφίνεται ἡ σπουδαιότης καὶ ἡ χρησιμότης τοῦ ἔργου, εἰς τὸ ὅποιον οἱ πλοιάρχοι κατὰ κύριον λόγον ἀλλὰ καὶ ὡντιλιακὸς κόσμος γενικῶτερον θὰ εὕρῃ πιστεύομεν ἔνα κυριολεκτικῶν πολύτιμον ὅδγηγὸν καὶ σύμβουλον. Σημειούμενον εἰδικῶς ὅτι ἀπὸ τῆς αὐτῆς ὡς ἀνω ἡμερομηνίας, ἡ πρόσγιγισις πρὸς τὸν λιμένα Πειραιῶς καθίσταται ὑποχρεωτική ὅδὸς ρυθμιζομένης κυκλοφορίας, διὰ τὴν ὅποιαν ισχύουν αἱ περὶ τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας διατάξεις.

“INDIA”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
“SHIPPDAWOOD” MADRAS



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ «ΑΧΙΛΛΕΩΣ» ΚΑΙ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ»

ΕΝΟΧΟΣ Ο ΑΓΓΛΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ

"Ενοχος ἐκρίθη ὑπὸ τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτοδικείου ὁ ἀνθυποπλοίαρχος Γκράχαμ Ράμσεϋ, ἀξιωματικός φυλακῆς τῆς Βρετανικῆς φρεγάττας «Ἀχιλλεὺς», ἥτις συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαιμενοπλοίου «Ολυμπικ Αλλαγάνς» (219. 913 τόν. d.w.), εἰς τὸ στενὸν τῆς Μάγχης τὴν 12ην παρελθόντος Νοεμβρίου, ὑπὸ ὄμιχλην.

Τὸ Ναυτοδικεῖον ἀπέφανθη ὅτι ὁ Ράμσεϋ ἔξ ἀμελείας ἔθεσεν ἐν κινδύνῳ τὸ πλοῖον του καὶ ἡμέλησε τὸ καθήκον του ὡς ἀξιωματικὸς φυλακῆς, μὴ μεριμνήσας διὰ τὴν ἔγκαιρον λήψιν τῶν δεόντων μέτρων ἀσφαλείας. Ἀπτηλάγη, ὅμως, τῶν κατηγοριῶν ὅτι ἡμέλησε νὰ καλέσῃ τὸν πλοίαρχον ἐπὶ τῆς γεφύρας ἐν ὅψει τῶν ἐπιδεινούμενῶν

καιρικῶν συνθηκῶν καὶ τὸν ἀναφυομένων κινδύνων ναυσιπλοίας καὶ, ἐπίσης, διότι δὲν ἐκάλεσε τὸν πλοίαρχον εἰς τὴν γέφυραν βάσει τῆς μονίμου σχετικῆς διαταγῆς.

Εἰς τὴν τελικὴν ἀγάρευσιν του ὁ δημόσιος κατηγόρος, ἀναφερόμενος εἰς τὸ γεγονός ὅτι ὁ Ράμσεϋ δὲν ἐκάλεσε τὸν πλοίαρχον ἐπὶ τῆς γεφύρας, εἶπεν: «Τοῦτο δεινούνει εἴτε ἀνικανότητα νὰ ἀναγνωρίσῃ —ἢ ὑπερβολικὴ ἐμπιστούντην εἰς τὰς ἰκανοτήτας του νὰ ἀνταπεξέλθῃ— μίαν ταχέως ἐπιδεινούμενήν κατάστασιν».

«Ἡ γνώσις», συνέχισε, «καὶ ἡ ἐμπειρία τοῦ Πλοιάρχου του βάθια διεδραμάτιζον ζωτικὸν ρόλον εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῶν κινδύνων. Ἀδυνατῶ νὰ ἀντιληφθῶ διατὶ δὲν ἐπεζήτησε τὴν δοθείσαν τοῦ Πλοιάρχου του».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ

Ρεκόρ διαλύσεων ἐσημειώθη κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ 1975, λέγει τὸ Λόδδις Ρέτζιστερ. Διελθήσαν 127 πλοῖα, 1.414.000 τ. γκρός, ἔναντι 85 πλοίων 759.026 τόν. γκρός τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ 160 πλοίων, 876.417 τόν. γκρός τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1974. Ως διαποτύπωται δὲ ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς αὐτούς, ἡ τάσις διαλύσεως ὀλοέν μεγαλυτέρων σκαφῶν εἶναι ἐμφανῆς.

Οἱ κυριώτεροι ἀγορασταὶ σκαφῶν πρὸς διάλυσιν, κατὰ τὸ ὑπὸ ἔλεγχον τρίμηνον, ἥσαν οἱ Κινέζοι τῆς Φορμόζας καὶ οἱ Ισπανοί, οἱ ὅποιοι ἡγόρασαν σκάφη 558.782 καὶ 383.934 τόν. γκρός ἀντιστοίχως. Τῶν χαμηλῶν τιμῶν παλαιοσιδήρου ἐπωφελήθησαν οἱ Πακιστανοί καὶ οἱ Νότιος Κορέα, ἀγοράσαν-

τες πλοῖα 100.000 καὶ 85.000 περίπου τόν. γκρός ἀντιστοίχως, πρὸς διάλυσιν. Ἡ Ιαπωνία ἔπαυσε πλέον νὰ συγκαταλέγεται εἰς τὰ μεγάλα κέντρα διαλύσεως σκαφῶν καὶ η Λαϊκή Κίνα, περιέργως, περιώρισε σημαντικῶς τὴν δραστηριότητά της πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν.

Εἰς τὰς διαλύσεις προηγεῖται ἡ λιβεριανὴ σημαία μὲ 444.509 τόν. γκρός καὶ ἀκολούθη ἡ διετανικὴ μὲ 336.746 τόν. γκρός. «Ἐπονται ἡ Ἐλλὰς καὶ ὁ Παναμᾶς.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον αἱ παγκόσμιοι ὀλικαὶ ἀπώλειαι ἀνεφέροντο εἰς 44 πλοῖα, 125.207 τόν. γκρός, ἔναντι 93 πλοίων, 310. 207 τόν. γκρός τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ 50 πλοίων, 155.665 τόν. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1974.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ: "Υπέστη πυρκαϊὰν εἰς τὴν πρωστήριον μηχανὴν τὴν 10ην Φεβρουαρίου. Τοῦτο ἀπεδόθη εἰς κακὴν συναρμολόγησην τῆς μηχανῆς ὑπὸ τοῦ πληρώματος εἰς Γένοδαν πρὸ τινῶν ἡμερῶν. Μόνιμοι ἐπισκευαὶ ἐτέλεσθησαν εἰς Ντακάρ ὑπὸ ὁμάδος 'Ελλήνων τεχνικῶν καὶ τὴν 20ην Φεβρουαρίου τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Μποτρώ.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Τὴν ἐσπέραν τῆς 20 Φεβρουαρίου ἀνέφερεν ὅτι ὑπέστη δόλαρν εἰς τὴν μηχανὴν εἰς πλάτος 49 μοιρῶν 09' δύοριον καὶ μῆκος 03 μοιρῶν 20' δυτικόν.

ΑΝΤΑΡΕΣ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανού δεξαιμενοπλοίου «Σαμτζών Πάτιοντρ» εἰς 'Αλεξάνδρειαν τὴν διηνήν Φεβρουαρίου. "Υπέστη ζημίας εἰς τὰ ἀλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, πρὸς τὴν πρύμνην.

ΑΡΗΣ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (κ.): "Ως ἀνεκοινώθη εἰς λάγος τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ἐπιθεώρησις ὑπὸ δύτου εἰς τὰ μῆφαλα τοῦ σκάφους δεν ἀπεκάλυψε ζημίας. Συνεπατίθη ἐπανεπι-

ρειον καὶ μῆκος 35 μοιρῶν 30' δυτικὸν τὴν 21ην Φεβρουαρίου. Λόγω κακοκαιρίας ὑπέστησαν ζημίας τὰ ἐνδιαιτήματα τῆς γεφύρας.

ΕΛΕΝΑ (κ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν σφράξας κακοκαιρίας, παρεσύρθη τὴν 13ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὸ ἀγκυροδόλιον του εἰς 'Ικόνιον, πρὸς τὴν δραχώδη ἀκτὴν. Ρυμουλκά τῆς κοινοπραξίας ἀπέτρεψαν τὴν προσάραξην τοῦ σκάφους, βάσει συμφωνητικοῦ Λόγος' ἀνοικτοῦ τύπου. Τὴν 16ην Φεβρουαρίου ἀπέπλευσε διὰ Μερσίνα.

ΕΥΓΕΝΙΑ I: "Απὸ Χιούστον διὰ Χοντέντα προσήρπαν ἐπὶ ὑφάλου, εἰς ἀπόστασιν 23 μιλίων δορείων τοῦ λιμένος Τζέντα, τὴν 11ην Φεβρουαρίου. "Ανειλύκουθη τὴν ίδιαν ἡμέραν καὶ ὠδηγήθη εἰς ἀσφαλῆ μῆδατα πρὸς ἀποφυγὴν βυθίσεως του, λόγω τοῦ ὅτι ἐφερεν ὅπην εἰς τὰ ὑφαλα τῆς πρώρας.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λ.): Προσήρπαν εἰς ἀπόστασιν 40 μιλίων ἔξωθι τοῦ Γκάλιστον τὴν 14ην Φεβρουαρίου. "Ανελκυσθέν τὴν πρώτην τῆς μεθεπομένης δι' ιδίων του μέσων ἐπλευσεν εἰς Χιούστον πρὸς ἔκφρωτων. "Επιθεώρησις ὑπὸ δύτου δὲν ἀπεκάλυψε ζημίας.

ΚΟΝΧΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (λ.): "Απὸ Χάμπιτον πρὸς δι' οὐλανδίαν, ἀνέφερε τὴν 19ην Φεβρουαρίου ὅτι λόγω κακοκαιρίας ἀπεσπάσθη καὶ ἀπώλεσθη ἡ σωσίδιος σχεδία τοῦ πλοίου εἰς πλάτος 47 μοιρῶν 42' δύρειον καὶ μῆκος 22 μοιρῶν 28' δυτικόν.

ΚΙΡΙΠΝ: Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅπιού συναγράφουμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, θεωρεῖται πλέον ὀλικὴ ἀπώλεια. Τὸ πλήρωμα μετέφερθη εἰς "Αντεν ὑπὸ ρυμουλκοῦ καὶ ἐπανεπατρίσθη.

ΚΟΡΔΙ: "Αποπλεύσαν ἐκ τοῦ πολωνικοῦ λιμένος Γδύνια τὴν 8ην Φεβρουαρίου διὰ Κίελον, ἐπέστρεψε μετὰ τριήμερον λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὸ σύστημα ἀγκυροδολίας. Μετὰ 10ήμερον ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ Βρέμην.

ΛΑΣΣ (κ.): "Απὸ Ασοντόν διὰ Πόρτο Μάργκερα μὲ 2.256 τόν. φωσφάτων, ὑπέστη διαρρόην καὶ ἐρρυμούλκηθη εἰς Μπάρι ἀπὸ ἀπόστασιν 20 μιλίων ἔξωθι τοῦ λιμένος, τὴν 19ην Φεβρουαρίου. Τὸ φορτίον ὑπέστη μερικάς ζημιάς.

ΜΑΡΙΑΝ (κ.): "Απὸ Ροστόκ διὰ Περσικὸν Κόλπον μὲ πλήρες φορτίον τοιμέντου εἰς σάκκους, προσήγγισεν εἰς Λισσαβῶνα τὴν 12ην Φεβρουαρίου λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανὴν.

ΜΑΤΖΙΚ (κ.): "Αποπλεύσαν ἐξ "Είδον-μασθ την 12ην Φεβρουαρίου, ἐπέστρεψε τὴν ίδιαν ἡμέραν λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανὴν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσεν ἐκ νέου δι' Αμέρεσαν.

ΜΗΤΣΟΣ: Προσέκρουσεν ἐπὶ ἐπιπλέοντος ἀντικειμένου κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτως τοῦ θαξίδιου του ὑποστάτην θραύσιν ἐνὸς πτερυγίου τῆς ἔλικος. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Μπιλμπάτο τὴν 30ην Ιανουαρίου, ὅπου ἐν συνεχείᾳ ἀδεξαμενίσθη καὶ ἐπραγματοποιήθησαν ἐπισκευαῖς.

ΜΙΑΟΥΛΗΣ (ἐπιβατηγόν): Προσήρπαξεν ἐπὶ ύφαλου τοῦ λιμένος Καστέλι (Κρήτης) τὴν 15ην Φεβρουαρίου, ὀλίγον μετὰ τὸν ἀπόπλουν του διὰ Πειραιᾶ. "Ανειλύκουθη τὴν ἐπομένην ὑπὸ ρυμουλκῶν τῆς Κοινοπραξίας καὶ ἐρρυμούλκηθη εἰς Πειραιά, ὅπου ἐφίχθη τὴν 19ην Φεβρουαρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (λ.): "Απὸ Κάρρυκ "Αιλαντ προσέκρουσεν ἐπὶ σημαντήρος μονῆς προσδέσεως εἰς Ντάρμπιτον τὴν 8ην Φεβρουαρίου ὑποστάτην ζημιάς εἰς τὰ ὑφαλα. Μικρὸν ρήγμα ἐσφραγίσθη διὰ τοιμέντοκινω-

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

τίου καὶ τὸ σοῦπερ - τάνκερ ἀπέπλευσε τὴν μεθετομένην διὰ Περσικὸν Κόλπον. Μόνιμοι ἐπισκευαὶ θά τελεσθούν κατὰ τὸν προσεχῆ ἑτήσιον δεξαμενισμόν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (λ.): 'Απὸ Κλαῖπεντα δι' Ἡνωμένας Πολιτείας, κενόν, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου εἰς Χόλτενσαυ, τὴν 15ην Φεβρουαρίου, προξενήσας ζῆμιας. Τὸ σκάφος ὑπέστη δόδοντάσεις εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν, ἀλλὰ συνέχισε τὸν πλούν του.

ΠΑΛ (κ.): Προσήραξεν ἔξωθι τῶν βορείων ἀκτῶν τῆς Εύβοιας τὴν 13ην Φεβρουαρίου λόγῳ δλάβης τοῦ πηδαλίου.

ΡΟΖΕΛΕΝ: 'Απὸ Κωνστάντζαν διὰ Ντουμπάι καὶ Ἀμπου Ντάμπι, μὲ πλήρες φορτίου χυλείας, ἀφίχθη εἰς Πόρτα Σαΐδ τὴν 9ην Φεβρουαρίου. Τὴν 14ην ἀνέφερθη διαφροὴ εἰς τὸ κύτον Νο 2, ἥτις προεκάλεσε κλίσιν εἰς τὸ σκάφος. Ἐπιθεωρητής τοῦ Γερμανικοῦ νησιογνώμονος ἀπεράθη ὅτι εἶναι ἀναξιόπλουν. 'Ο πλοίαρχος ἐδήλωσε Γενικήν Ἀβαρίαν καὶ κατέθεσε διαμαρτυρίαν ὅτι συνήντησε σφρόδραν κακοκαρίαν κατὰ τὸ ταξίδιον ἀπὸ Κωνστάντζαν.

ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.): Τὴν 15ην Φεβρουαρίου δινεκοινώθη ὅτι ἐπεθεωρήθη εἰς Τομπρούκ δι' θλαφρὰς ζημιὰς ἔκ κακοκαρίας εἰς τὸ κατάστρωμα. Ἀνωμαλίαι εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἀποκατεστάθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Τὸ φορτίον ἐβλάβη λόγῳ εἰσροῆς υδατος εἰς τὰ κύτη ἐξ ἀγνώστου σημείου. Συνεπτίθη κουφισμός τοῦ σκάφους ἵνα περιορισθῇ τὸ δύνητον τοῦ πληρώματος, Τρίπολιν (Λιδύνη), μὲ μειωμένην ταχύτητα καὶ ὑπὸ καλάς καιρικάς συνήθης.

ΣΚΟΡΠΙΟ: "Εξωθι τοῦ Κοατζακοάλκος τὴν 20ην Φεβρουαρίου μὲ ἀνώμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Ἐπιθεωρητής ἐφασεν ἐπὶ τόπου μετατρέψας τοὺς μισθούς τοῦ πληρώματος. 'Ερευναὶ διεξήγοντο ὑπὸ τῆς ἀστυνομίας πρὸς ἀνεύρεσιν τῶν δραστῶν.

ΣΟΦΗ: 'Ηγκυροδολημένον ἔξωθι τῆς Τριπόλεως (Λιδύνου) τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ἐδέχθη ἐπιθεσιν ὄμαδος ἐνόπλων, οἱ ὄποιοι ὑπὸ τῶν ἀπειλὴν τῶν ὅπλων ἀφήρεσαν ἀπὸ τὸ σκάφος σιγαρέττα, ποτὰ καὶ τὸ χρηματοκιβώτιον περιέχον τοὺς μισθούς τοῦ πληρώματος. 'Ερευναὶ διεξήγοντο ὑπὸ τῆς ἀστυνομίας πρὸς ἀνεύρεσιν τῶν δραστῶν.

ΣΟΦΗ ΜΠ.: 'Υπέστη πυρκαϊᾶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος τὴν 19ην Φεβρουαρίου ἔξωθι τῆς Σιγκαπούρης. Τὸ πύρ κατεστάλη τῇ βοηθείᾳ τοῦ ρυμουλκοῦ «Μισσισιππη» καὶ ρωσικοῦ σκάφους, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὸ ἀλληλικὸν πλοίον ἐρρυμουλκήθη εἰς Σιγκαπούρην. 'Ως ἐγνώσθη ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας.

ΣΟΦΙΑ (φέρρου): Καθ' δὲν χρόνον ἦτο ἡγκυροδολημένον εἰς Πέραμα, ἔξερράγη πυρκαϊᾶ τὴν 13ην Φεβρουαρίου. Τὸ πύρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Ζημιὰς διλαφρά.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: Προσήγγισεν εἰς Σάν Αυτίοχο (Σαρδηνία) τὴν 9ην Φεβρουαρίου, λόγῳ πυρκαϊᾶς εἰς τὴν γεννήτριαν, ἥτις ἐτέθη ὑπὸ ἐλέγχου παρὰ τοῦ πληρώματος. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσεν διὰ Πόρτα Σάιδ, ἀφοῦ ἐπραγματοποιήθη ἐπιθεώρησις.

ΧΑΡΑ: 'Υπέστη πυρκαϊᾶν τὴν 11ην Φεβρουαρίου εἰς ἀπόστασιν 100 μιλίων ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Βεγγάζης. Ρωσικὸν σκάφος ἐστυσεν ἵνα παραλάβῃ τὸ πλήρωμα, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀνέλαβε τὴν ρυμούλκησιν τοῦ «Χαρά» εἰς Ἡράκλειον Κρήτης, δεσσεὶ συμφωνητικοῦ Λούδης' ἐποւει το το γαγ. 'Ἐπιθεώρησις ἀπεκάλυψε λίαν ἐκτεταμένας ζημιὰς εἰς τὸ κατάστρωμα, τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ ἡλεκτρικὸν κύκλωμα τοῦ πλοίου.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Πυρκαϊᾶ ἔξερράγη εἰς τὸ λεπτοστάσιον καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ ἀλληλικοῦ δεξαμενοπλοίου, τὴν 24ην Φεβρουαρίου εἰς Βαλτιμόρην. Τὸ πύρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος τῇ βοηθείᾳ καὶ ἀνδρῶν τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς. 'Ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα, τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ ἡλεκτρικὸν κύκλωμα τοῦ πλοίου.

Τὸν τόνον τῆς ἀπελπισίας ἥρχισε νὰ ἀποβάλῃ ἡ Ναυλαγορά. Τὰ χειρότερα δέν ἀναμένονται. Οἱ ναύλοι πιθανὸν νὰ μὴ ἐμφανίσουν αἰσθητὴν τινα δελτίωσιν, πιστεύεται, πάντως, ὅτι εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων θὰ κινοῦνται ἐπὶ τινα χρόνον, μὲ τὴν ἐλπίδα τῆς ἀνατημῆσεως, ὅπερ σον, δεσσίων, ἡ Οικονομία ἐπιδείξη εἰς δλάς τας διοιηχανικὰς χώρας, τὴν σταθερότητα καὶ τὴν διαφανούμενην δελτίωσιν τῆς ἀμερικανικῆς.

Παρατηρεῖται σχετικῶς μὲ τὴν ζητησίν χωρητικότητος, ὅτι αἱ περισσότεραι διαταγαὶ διὰ τὰ δημητριακὰ καὶ τὰ σιδηρομεταλλεύματα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀπορρόφησιν μέρους τῆς ἀθρώπως προσφερούμενης χωρητικότητος εἰς μεγάλα, ιδίᾳ, πλούν. 'Εποχική, ἀπό τινας ἀκόμη χαρακτηρίζεται ἡ συστώρευσις τόσου τονιούς εἰς τὸν τομέα τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ.

Χαρακτηριστικὴ τῆς κρατούσης ύφεσεως καὶ εἰς τὴν ναυλαγορὰν εἶναι καὶ ἡ ἔκπτωσις τῶν μισθωμάτων διὰ τὰί τοῦ στάρτερ. 'Ολιγώτεραι εἶναι αἱ κλειδώμεναι χρονοναυλώσεις καὶ χαμηλότερα τὰ μισθώματα. 'Εξαίρεσις ἡ 'Απω Ανατολή. Καλυτέρα ἐκεὶ ἡ κατάστασις διὰ τὰς χρονοναυλώσεις. Τὸ προσφερόμενον τονιούς ὅλιγώτερον.

Εύπαθθις, γενικῶς, κρίνεται ἡ θέσις τῆς ναυλαγορᾶς, ὑποκειμένη εἰς τὰς καθημερινὰς μεταπτώσεις τῆς ζητησίας καὶ τῆς ὑπερέτρου προσφορᾶς. 'Η σταθερότης, ἡ κρατούσα ἀπό τινας ἡμερῶν ἐλπίζεται νὰ σημάνῃ καὶ τὴν κατὰ μικρὸν ποσοστὸν δελτίωσιν τῶν προσεχῶν ἡμερῶν.

Ἡ κίνησις κατὰ τομέας, κατὰ τὸ διαρρεύσαν δεκαήμερον, εἴχεν ως κάτωθι :

● ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Περιωρισμένα πως αἱ ναυλώσεις δημητριακῶν. 'Απὸ τὸν Κόλπον κάποια ἀνεπιάσθητος δελτίωσις εἰς τοὺς ναύλους ἐστημειώθη. Τὰ 4,25 δολ., φίο διά τέλος Μαρτίου ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 75.000 τὸν δι' Ἀμβούργον. Μικτὸν 57.000 τὸν διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν \$ 7.75 φίο καὶ \$ 8.40 φίο δι' Ιαπωνίαν σκάφος 25.000 τὸν. Προηγουμένη ναύλωσις \$ 8.00 φίο διὰ σκάφος 30.000 τὸν, καὶ \$ 8.25 φίο Μαρτίου. Διὰ Πειραιᾶ 30.000 τὸν. \$ 6.75 φίο Φεβρ. - Μάρτ. Καλαμάτα καὶ Κωνστάντζα 40.000 τὸν. \$ 8.25 φίο. Βενεζούελαν 19.500 τὸν. Φεβρ. \$ 7.50 φίο. Διὰ Τύνιδα \$ 7.30 φίο ἀ.φ. Διὰ Πολωνίαν \$ 12.50 φίο Μαρτίου.

'Απὸ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ διὰ Γλασκώδην 16.500 τὸν. \$ 5.25 φίο Φεβρ. - Μάρτ. Καναρίους μῆσον 14.000 τὸν. \$ 8.00 φίο. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν ἀ.φ. 15.000 τὸν. \$ 8.50 φίο. Διὰ Μαύρην Θάλασσαν \$ 8.00 σκάφος 30.000 τὸν. φίο. Διὰ Δανίαν \$ 8.25 φίο Φεβρ. - Μάρτ. 'Απὸ δορ. Χάππερας διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 15.000 τὸν. \$ 8.00 φίο Μάρτ.

Γιαίνθρακες : 'Απὸ Χάμπιον Ρόδδον διὰ τὸ Κόντινεντ 35.000 τὸν. \$ 4.10 ἐλ. ἐκφόρτ. Φεβρ. - Μάρτ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 55.000 τὸν. \$ 5.50 ἐλ. ἐκφόρτ. Μάρτιου.

Παλαιοσιδηραῖς ἀπὸ Φιλαδέλφειαν διὰ Β. Ιστανίουν 11.000 τὸν. \$ 115.000 φίο Φεβρ. 'Απὸ Σάιν Τζών ἡ Χάλιφαξ διὰ τὸ Κόντινεντ 25.000 τὸν. \$ 8.00 φίο Φεβρ. - Μάρτ. 'Απὸ Κεμπέκ καὶ Πόρτα Καρτιέ διὰ Τακοράντι 9.800 τὸν. \$ 20.00 φίο, Φεβρ. - Μάρτιον.

● ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ναυλώσεις ἀπὸ τὸ Πλεῖστ δὲν ἐγνώσθησαν. 'Απὸ Νότ. Βραζιλίαν ζωτροφαὶ διὰ Δανίαν 6.600 τὸν. \$ 13.25 φίο καὶ 10.000 τὸν. \$ 14.75 φίο Φεβρ. 'Απὸ Πόρτο Αλέγκρες μὲ συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε διὰ Ἀμβέρσαν - Αμβούργον 19.000 τὸν. \$ 10.75 φίο. 'Απὸ Ρεσίφε δι' Ιαπωνίαν 12.000 τὸν. ζάχαρις \$ 19.00 φίο Μάρτ. 'Απὸ Τουμπαράδο 90.000 τὸν. διὰ Δουνκέρκην \$ 2.70 φίο.

'Απὸ Βόρειον Ειρηνικὸν δὲν ἐγνώσθησαν ναυλώσεις.

● ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΙΝΔΙΑ - Ν. ΑΦΡΙΚΗ

Δημητριακὰ ὀλίγα. 'Απὸ Νότ. Αύστραλιαν διὰ Βικτώριας διὰ Μαύρην Θάλασσαν κριθή 30.000 τὸν. \$ 18.00, μὲ 5.000 τὸν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάρτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ κριθή 18.000 τὸν. μὲ 1.000 τὸν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τὸν. ἐλ. ἐκφ. 'Απὸ Δυτ. Αύστραλιαν δι' Ιράν 27.000 τὸν. σίτον. \$ 13.50 γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τὸν. ἐλ. ἐκφ. Μάρτιον.

Βωξίτης ἀπὸ Βέιτα διὰ Πόρτο Βέσμε 50.000 τὸν. Μάρτ. φίο, \$ 7.70, μὲ 20 - 20 χιλ. τὸν. τόν. φορτωσεκφόρτωσιν.

Ορυζά αἱ πολ. Καράτσι διὰ Κων.) πολιν. \$ 18.50 φίος, 10.500 τὸν. Φεβρ.

'Απὸ τὴν Νότιον Αφρικήν (Ντάρμπιταν) διὰ Γλασκώδην δηλ. Λήθαραδόσιτον 14.300 τὸν. \$ 14, μὲ 2.000 τὸν. γκρός καὶ 3.000 τὸν. ἐλ. Μάρτ.

'Απὸ τὸ Κόντινεντ: Σίτος ἀπὸ Ρότερνταμ δι' Ἀλεξανδρείαν 14.100 τὸν. Φεβρ. - Μάρτ. \$ 8.25 φίοτ. 'Απὸ Ρουέν ἀλευρα 7.000 τὸν. \$ 18.75 φίο 'Απρ. δι' Ανάνιαμπτα.

● ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Ολίγαις καὶ αἱ χρονοναυλώσεις. Ζωηρά δὲ τις τονιάς εἰς τὴν "Απω Ανατολήν. Μισθώματα καλὰ ἐπληρώνοντο. Σκάφος 28.760 τὸν. τοῦ 1973, παράδοσις Βομβάην Μάρτ. ταξίδιον ἐπαναπαράδοσιν 'Ιαπωνίαν, δημητριακά, \$ 3.05 τὸν τόνον. Σκάφος 28.800 τὸν. παράδοσις Κόντινεντ διὰ 12 μῆνας \$ 4.15 τὸν τόνον. Σκάφος 15.574 τὸν. παράδοσις Νότ. 'Ιαπωνίαν μέσω Περσικοῦ \$ 3.900 μηροσίων. Σκάφος 15.305 τὸν. παράδοσις Κή Ούεν - Επαναπαράδοσις Κέπι Τάουν - Μπέρια \$ 3.200 μηροσίων. Σκάφος 16.491 τὸν. παράδοσις 'Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Βανκούμβερ - 'Ενσενάντα ρέιντζ \$ 2.300 μηροσίων. Σκάφος 53.738 τὸν. τοῦ '75, παράδοσις - ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, κυκλικὸν Κόλπου ἀμέσως παράδοσις \$ 1.00 τὸν τόνον. Σκάφος 29.707 τὸν. τοῦ 1970, \$ 3.925 μηροσίων, παράδοσις Μεσόγειον 7 - 10 μῆνας. Σκάφος 15.411 τὸν. ταξίδιον 'Αμβέρσης - Μέσης 'Ανατολής \$ 4.175 μηροσίων, Μάρτιον.

Ταξίδια περιόδου: Σκάφος 41.830 τὸν. τοῦ 1967, παράδοσις 'Ατλαντικόν, διὰ 2 ἑτη, α' ἔτος \$ 2.40, δεύτερον \$ 3.10. Σκάφος 16.310 τὸν. τοῦ 1959, παράδοσις Κόντινεντ \$ 5.25 (Κούβας).



● ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζωηρά δὲ ναυλαγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων, μὲ χαρακτηριστικὴν σταθερότητα. Ναύλοι δελτιωμένοι ἐπληρώθησαν. Ζητησίς καὶ τῶν μεγάλων σκαφῶν ἐπισημαίνεται. Τὰ W 27.5 ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν εἰς τὰ VLCC διὰ δυτικούς προορισμούς, μὲ φόρτωσιν Μαρτίου. Εἰς τὰ W 45 ἐκλείσθη σκάφος 95.000 τὸν. διὰ τὴν Δύσιν, περιλαμβανομένης καὶ τῆς δυτ. ἀκτῆς τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν, Φεβρ. Σκάφος 340.000 τὸν. Επληρώθη διὰ τὴν Δύσιν W 24 Φεβρ. Σκάφος 205.000 τὸν. W 34 Μάρτιον. Σκάφη 130 καὶ 115 χιλ. τὸν. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν W 31.25 καὶ W 33.75 ἀντιστοίχως.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν W 63 εἰς σκάφος 62.000 τὸν. Φεβρ. καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφος 50.000 τὸν. μὲ φόρτον 40.000 τὸν. W 50 Μάρτιον. 'Απὸ Δυτ. 'Αφρικὴν διὰ Β. 'Αμερικὴν μέρος φορτίου 55.000 τὸν. W 65. Διὰ δυτ. ἀκτὴν Βόρ. 'Αμερικῆς μέρος φορτίου 40.000 τὸν. W 110.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν W 90 εἰς σκάφος 27.000 τὸν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ: Νόρφολκ Η Σαδάναν 8. 000 τόν. όρασμοι δύο λιμένες Ιρλανδίας \$ 12. φιοτ. Φεβρουαρίου 19—28.

ΓΕΩΡΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Φιλαδέλφειαν 30. 000 τόν. d.w. (1.534.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων Αμερίκαν — Αμεριγκόν ρέιντς, Γιουροπόρτ \$ 4.50, φιοτ. Φεβρουαρίου 10—16.

ΝΑΙΓΑΝΤ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 55. 500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (3.090.663 κ.π.) Ρόττερνταμ \$ 4 κατός 55.7 κ.π. φιοτ. Φεβρουαρίου 23—29.

ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 36. 036—36.225 τόν. γεννημάτων Βηρυτός \$ 9.50 φιοτ. με 5.000 τόνους έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 10—15.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛΑ (λιθ.): Μομπίλ 25.000 τ. γαναθράκων Αλεξανδρείας \$ 6.25, φιοτ. με 10.000—6.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 12—25.

ΘΩΜΑΣ Κ. (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 19. 500—20.500 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν ή Σάφι \$ 8.25, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 18—23.

ΠΑΤΡΙΣ: Κεμπέκ και Πόρτ Καρτί 9.800 τ. σίτου χύμα. Τακοράντι \$ 20, φιοτ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 25, Μάρτιου 8.

ΧΙΑΝ ΣΗ: Άμερ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) 14.000 τόν. γεννημάτων Καναρίους Νήσους \$ 8, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου 13—18.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 7.345 τόν. σίτου Γκουαγιακίλ \$ 9.50, φιοτ. με 1.200 τόν. έκφρτωσιν Φεβρουαρίου 16—20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων Τίλμπουρ και Αυστρερταϊαν \$ 5.25 φιοτ. Φεβρουαρίος.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΑΝΤ: Άμερ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων Σομαλίαν \$ 17, φιοτ. με 500 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουαρίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 4.072 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων Κουραράδο \$ 41.000, φιοτ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν Φεβρουαρίου 20—29.

ΠΟΔΙΝΑ Κ.: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων Σήφορθ \$ 5.65, όψιδον Σήφορθ και Μπέλφαστ \$ 8.15, φιοτ. με 8.000 τόνους έκφρτωσιν. Φεβρουαρίου 19—29.

ΓΑΡΜΠΗΣ (μικτον. λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 57.000 τόν. γεννημάτων ρωσικούς λιμένας Μαύρης θαλάσσης \$ 7.75, φιοτ. με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Μάρτιου 1—15.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.): Άερ. λιμένας Κόλπου 19.800 τόν. γεννημάτων Καρβαγγίνην και Σεβίλλην \$ 8, φιοτ. με 3.500 τόν. έκφρτωσιν Καρβαγγίνην 2.500 τόν. Σεβίλλην, Φεβρουαρίου 26—Μάρτιου 1.

ΥΔΡΑ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 15.500—16. 500 τόν. γεννημάτων άνατολ. άκτην Μεξικού \$ 6.25, φιοτ. με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μάρτιου 1—8.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (λιθ.): Άμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 8, φιοτ. Μάρτιου 1—10.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΣΩΤΗΡΗ: Ρίο Γκράντε 26.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ολλανδίαν \$ 5.50 φιοτ. με 5.000—15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιου 1—15.

ΣΥΡΑ: Παρανάγκουα και Σάρο Φρατζίσκο ντό Σούλ 14.000 τόν. λιπανάτων Γιουγκολασίαν \$ 8.00, φιοτ. με 1.500—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιου 1—12.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: Ρίο Γκράντε 6.500—6.600 τόν. γονδαλάρεων μέρος φορτίου Νόρρεσάντην \$ 13.25, φιοτ. με 1.500—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 20—Μάρτιου 3.

ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΜ: Μασέτο 8.500 τόν. λαχάρεως Αλγερίου \$ 20.05, φιοτ. με 750—600 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιου 1—15.

ΘΕΜΟΣ (κ.): Τζωρτζάουν 3.000 τόνους λαχάρεως άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 9, όψιδον Ατλαντικού \$ 20, φιοτ. με 700—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 15—25.

ΑΓΑΘΩΝ: Πόρτο Αλέγκρε Σάντος ρέιντς 14. 000 τόν. d.w. φορτίου χονδραλέων (710.000 κ.π.) Λιοσσάδων — Δουνέκρη ρέιντς \$ 119.000 κατ' άποκοπήν Φεβρουαρίου 25 — Μάρτιου 6.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΒΕΜΑΡΙΑ: Καντινάντα 16.200 τόνοι d.w. (903.000 κ.π.) φορτίου γεωργικών προϊόντων δύο λιμένες Ρόττερνταμ — Δανιλαν ρέιντς \$ 310.000 φιοτ., δυτ. άκτην Ινδίας \$ 15.000 ξέρα, φιοτ. Φεβρουαρίου 9—15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: Νότιον Αδστραλίαν ή Βικτώριαν 18.000 τόν. κριθής Αμερίκαν — Αμεριγκόν ρέιντς \$ 23.75, με 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.): Καράτοι 10.500 τόν. όρβες είς σάκους Κονγκούλιν \$ 18.50, φιοτ. με 1.500—750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 23—29.

ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ: Άνατολ. λιμένας Αδστραλίας 30.000 τόν. κριθής οσδιετικούς λιμένας Μαρής θαλάσσης \$ 18.50, με 5.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

ΑΡΗΣ (λιθ.): Τουτικορίν 10.000 τόν. 10% ταμέντων είς σάκους Κίς Ηλιαν (Ιράν) \$ 18.75, φιοτ. με 750—500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιου 1—15.

ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ: Δυτ. Αδστραλίαν 27.500 τόν. σίτου Ιράν (34 π. θόθισμα) \$ 13.50, γκρός φόρτωσις 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσις Μάρτιου 1—22.

ΑΓΙΟΣ ΠΙΩΡΓΗΣ: Γκρούτης Έβλαντ 25.000 τόν. μεταλλεύματων Σαντάρερ \$ 15, φιοτ. με 7.000—3.000 τόν. έκφρτωσιν, Μάρτιου — Απρίλιον.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΣΕΛΙΝΗΣ: Κορίντο 4.000 τόν. λαχάρεως άμερικ. λιμένας Κόλπου \$ 13, φιοτ. με 700—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσις, έτοιμος φόρτωσις.

ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΓΚΡΕΙ·Σ (κ.): Κορίντο 6.900 τόν. λαχάρεως άμερικ. λιμένας Ατλαντικού \$ 13.50, φιοτ. με 750—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Φεβρουαρίου — Μάρτιον.

ΕΞ ΑΓΓΑΛΙΑΣ, KONTINENT

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ.): Ρόττερνταμ 14.100 τόν. σίτου Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σάιδ \$ 8.25, φιοτ. με 2.500—1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όψιδος έρρ. Γαλλίαν Φεβρουαρίου 27 — Μάρτιου 10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΩΡΩΝ

ΑΙΓΑΙΣ . . . : Σαΐντ Ναζαίρ και Άλ Παλίς 20. 250 τόν. σίτου Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σάιδ (32 π. θόθ.) \$ 8.50, φιοτ. με 1.500—750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 23—29.

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.): Αιντολικήν άκτην Γουστεπάλας 4.000 τόν. λαχάρεως άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 7, φιοτ. με 750—1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έρρ. Μάρτιου.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Κ.: Μποναρί 15.000 τόν. άλατος Πόρτα Νιούρα \$ 3.50 φιοτ. με 10.000—5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΣΕΙΣ

ΕΛΟΣΕΑΝ: 33.285 τόν. d.w. (1.378.105 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιοτέλ διλ και 1.8 τόν. ντηζέλ διλ το 1965) 2.200 λημερησίων, παράδοσις Πολωνίαν Φεβρουαρίου 15—26.

ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.): 13.300 τόν. d.w. (590.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ, το 1957) \$ 2.725 λημερησίων, πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις Μόζι Φεβρουαρίου 18—25, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΜΑΡΙΓΩ Ρ.: 16.480 τ. d.w. (848.390 κ.π. 15 μ. 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ το 1969) \$ 2.400 λημερησίων, παράδοσις Πολωνίαν Φεβρουαρίου 15—26.

ΩΚΕΑΝΟΣ (λιθ.): 30.775 τόν. d.w. (2.345.430 κ.π. συμπεριλαμβανομένων πλευρικών δεξαμενών 15 μιλ. 42 τόν. φιοτέλ διλ και 3 τόν. ντηζέλ διλ το 1967) \$ 1.850 λημερησίων, πλέον \$ 50.000 δώρων, παράδοσις μετά την άνωχρωσην του πλούτου εις Μομπίλ, Φεβρουαρίου 15—25, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΣΙΝΤΥ (λιθ.): 31.762 τόν. d.w. (1.509.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ το 1970) \$ 4.300 λημερησίων, πλέον \$ 1.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας παράδοσις Ιταλίαν Φεβρουαρίου 15—23, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΜΕΙΩΤΩΝ (λιθ.): 14.847 τόν. d.w. (669.925 κ.π. 13½—14 μιλ. 18 τόν. φιοτέλ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ το 1968) \$ 4.100 λημερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 24 ώρας έως καθ. δυτ. Αδστραλίας, Φεβρουαρίου 18—28 έπαναπαράδοσις Ερυθράν Θάλασσαν, Μεσόγειον.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.): 13.318 τ. d.w. (624.000 κ.π. 14 μιλ. 19 τόν. φιοτέλ διλ και 13) τ. ντηζέλ διλ το 1959) \$ 5.50 ταξίδια 3—5 μηνών, παράδοσις Ιταλίαν Φεβρουαρίου 20 έπαναπαράδοσις Απών Ανατολήν.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: 34.750 τόν. d.w. (1.660.000 κ.π. 10—12 μιλ. 40 τόν. φιοτέλ διλ το 1971) \$ 2.200 λημερησίων, παράδοσις Μαύρην Θάλασσαν Φεβρουαρίου 10—20, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΩΝΙΤΗΣ (κ.): 13.315 τ. d.w. 13 μιλ. 18 τόν. φιοτέλ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ το 1957) \$ 5.50, ταξίδια 3—5 μηνών, παράδοσις διαπλέοντας Μόζι Φεβρουαρίου, Έναρξη πέντε ημέρας μετά την άποκοπην έκ Ντάρειν, έπαναπαράδοσις Ιταπίναν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ (λιθ.): 43.793 τόν. d.w. (1.800.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 38 τόνον φιοτέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ το 1967) \$ 1.850 λημερησίων, πλέον \$ 60.000 δώρων, παράδοσις άμερ. λιμένας Κόλπου οδύη δυτ. Μιασιπάπη Μαρτίου 1—11, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. (λιθ.): 12.995 τόν. d.w. (610.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ το 1961) \$ 2.510 λημερησίων, παράδοσις κατό την άφιξη εις πλοηγικών σταθμών Νέας Ορλεάνης Φεβρουαρίου 16—18, έπαναπαράδοσις Περαιώκων Κίλον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΗΓΗΣ (λιθ.): 27.007 τόν. d.w. (1.082.496 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ το 1968) \$ 2.750 λημερησίων παράδοσις άποκλεόντας έπαναπαράδοσις Ιταλίαν Φεβρουαρίου 17—27, έπαναπαράδοσις Κίλον γεννήσης.

ΜΙΜΙΝΑ 13.380 τόν. d.w. (590.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τόν. φιοτέλ διλ και 1.5 τόν. ντηζέλ διλ το 1957) \$ 1.995 λημερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών παράδοσις Ρίθερ Έλιτε Φεβρουαρίου 16—31 τόνοι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.: 16.310 τόνοι d.w. (829.069 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 55.188 κ.π. τόνοι πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 26—27 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ το 1959) \$ 5.25, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών παράδοσις Χάρβελταρ. Κίλον ρέιντς ή Παλανίαν.

ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τόν. d.w. (709.802 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 45.132 κ.π. τόνοι πλευρικών δεξαμενών, 13—13½ μιλ. 20—21 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ το 1955) \$ 2.150 λημερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.899

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.899

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.899

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.899

ΠΑΡΑΚΑΤΑ

παράδοσις κατά την άφειν είς πλοηγικόν σταθμούν Σπούρη Χέντ Φεβρουαρίου 24—26 έπαναπαράδοσις δύο και δύο είναι έτους είς Περισκόν Κόλπου έξοδα απόπον εἰς δύο ώραν ναυλωτών.

ΚΑΛΥΨΩ: 9.542 τόνοι d.w. (441.000 κ.π. 13½ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 2.600 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Κόντινεντ Φεβρουαρίου 20—25, έπαναπαράδοσις διαπλοντας Πόρτ Κάμπους, μέσω Περισκού Κόλπου.

ΠΟΥΚΟΥ: 33.796 τόν. d.w. (1.404.000 κ.π. 15 μιλ. 43 τόν. φιούελ διλ και 1½—2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 5.200 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλοντας Κρίστομπας Φεβρουαρίου 21 — Μαρτίου 5, έπαναπαράδοσις Βραζίλαν μέσω Βρετ. Κολομβίας δύοντας ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν Μπότον — Γκάλεθστον ρέιντς.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: 14.935 τόν. d.w. (669.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 2.700 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σαΐν Χέντς ή πλοηγικόν σταθμού Τοιταγκόκ ή Τσάλαν Μαρτίου 3—6, έπαναπαράδοσις Μπότον — Γκάλεθστον ρέιντς.

ΑΓΓΕΛΙΑΝΑ: 14.800 τόν. d.w. (698.917 κ.π. 16 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 2.900 ήμερησίως παράδοσις κατά την άφειν τού πιλότου εἰς Μαλάγκα Στρέτι Μαρτίου 7—12, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΜΕΡΑΚΑΣΗ: 53.738 τόνοι d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τόν. φιούελ διλ τού 1975) \$ 1, έν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, έπαναπαράδοσις Κόλπου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: 15.574 τόν. d.w. (720.571 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.900 ήμερησίως παράδοσις νότιον Ιαπωνίαν Μαρτίου 8—15, έπαναπαράδοσις διαπλοντας Πόρτ Κάμπους μέσω Περισκού Κόλπου.

ΕΚΤΩΡ: 29.707 τόν. d.w. (1.305.360 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.925 ήμερησίως, παράδοσις νότιον Ιαπωνίαν Μαρτίου 7—10 μηνῶν, παράδοσις Μεσόγειον Απρίλιον.

ΔΩΡΙΕΥΣ (λιθ.): 13.197 τόν. d.w. (628.000 κ.π. 13 μιλ. 17—18 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.000 ήμερησίως παράδοσις Αμβέρδογρον Φεβρουαρίου 23—25, έπαναπαράδοσις νότιον Αφρικήν — Μοζαμβίκην ρέιντς.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΝΓΚΣ: 15.650 τόν. d.w. (15½ μιλ. 32—34 τόν. φιούελ διλ τού 1968) \$ 3.225 ήμερησίως, παράδοσις Σιγκαπούρην Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 3, έπαναπαράδοσις Αμβέρσαν — Αμβέρδογρον ρέιντς.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. Φ.: 29.955 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. 14½ μιλ. 35—37 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 4.30, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσις διαπλοντας Μόζι Μαρτίου 10—24, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Βαλτικήν, δύον έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέιντς, \$ 4.27½ ταξίδια 2—4 μηνῶν.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 18.730 τόν. d.w. (815.000 κ.π. πλέον 53.000 κ.π. πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 3.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσις διαπλοντας Λός Αντζέλες Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 3, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΑΣΠΙΑΟΣ: 14.365 τόν. d.w. (625.000 κ.π. 14 μιλ. 22—24 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1959) \$ 2.000 ήμερησίως, παράδοσις εἰς

πλοηγικόν σταθμόν 'Αμβέρσης Φεβρουαρίου 17—21 έπαναπαράδοσις δύο, δάκτην Μεξικού δύον κυκλικόν ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν Αγγλίαν, Κόντινεντ. § 2.500.

ΑΠΕΞ: 28.760 τόνοι d.w. (1.330.000 κ.π. 15½ μιλ. τού 1973) \$ 3.05, παράδοσις Βομβάνην Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Γατώνιαν.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΑ

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 52.000 τόνοι μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 90, Φεβρουαρίου 6.

ΑΣΤΡΟ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 117½, Φεβρουαρίου 11.

ΧΡΙΣΤΙΓΝΑ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού 117½, Φεβρουαρίου 11.

ΔΗΛΑΩΣ ΑΠΟΛΩΛΗ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. Ρότερνταμ Γουόρλντσκελ 70, Φεβρουαρίου 19.

ΜΑΝΤΙΜΕΙΑ: Περισκόν Κόλπον 124.000 τόν. Τεργετόντα Γουόρλντσκελ 25½, Φεβρουαρίου 6.

ΚΟΣΜΑΣ (λιθ.): Ταινυκτάδα 22.000 τόν. Κωνσταντίνων \$ 11, Φεβρουαρίου 20.

ΑΣΤΡΕΑ: Περισκόν Κόλπον 19.000 τόν. Καράτο, Γουόρλντσκελ 137, διάμεσος φόρτωσις.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 80, Φεβρουαρίου 5.

ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 117, Φεβρουαρίου 9.

ΣΚΑΠΛΑΜΟΥΝΤ: Καραϊβικήν 37.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 115, Φεβρουαρίου.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): Σαΐν Κρουά 35.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκελ 117,5 έαν δερείς γεφύρας Τζάρτζ Οδάσιγκτον Γουόρλντσκελ 120, Φεβρουαρίου 17.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: 'Αμβέρσαν 25.000 τόνοι Νέαν Ήρκην Γουόρλντσκελ 82,5 Φεβρουαρίου 9.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Αγγλίαν, Κόντινεντ 82.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 37,5 Φεβρουαρίου 14.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Καραϊβικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού (θεριώς Χάπτερας) Γουόρλντσκελ 60, Φεβρουαρίου 18.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού 67½, Φεβρουαρίου 25.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Φρήπορτ 55.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 72½, Φεβρουαρίου 17.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 72½, Φεβρουαρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Περισκόν Κόλπον 75.000 τόν. Ιαπωνίαν Γουόρλντσκελ 60, Φεβρουαρίου 20.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: Καραϊβικήν 62.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 63, Φεβρουαρίου 20.

ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Φρήπορτ 53.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκελ 75, Φεβρουαρίου 25.

ΤΙΦΟΣΟ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 130.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον συνήθης δροι, Φεβρουαρίου 26.

ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 205.000 τόν. Ιστανίαν, Γουόρλντσκελ 34, Μαρτίου 7.

ΜΑΡΙΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 41.000 τόν. άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 97,5 Φεβρουαρίου 23.

ΣΚΑΠΤΡΑΣΤ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. μέρος φορτίου, Άγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 97,5 άνω διάλοπον φορτίου Γουόρλντσκελ 70, Φεβρουαρίου 22.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. Άγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 75, Φεβρουαρίου 29.

ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Φρήπορτ 53.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, Φεβρουαρίου 24.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 37½, Φεβρουαρίου 20.

ΣΤΟΛΤ ΖΕΥΣ (λιθ.): Ταματάδε 26.000 τόν. Απω. Ανατολήν, Γουόρλντσκελ 98, Μαρτίου 2.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου διάλος δέν άνεκονώθη, Φεβρουαρίου 19.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Φρήπορτ 66.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, Φεβρουαρίου 15.

ΠΑΣΙΩΦΙΚΑ (λιθ.): Μεσόγειον 19.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 115, Φεβρουαρίου 20.

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.
AEGEAN OCEANIC S.A.**

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



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

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 1/1/75 - 31/12/75 ΣΑΓ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		1974		1975		ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ		Α. ΚΕΦΑΛΑΙΑ		1974		1975		ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ	
A. ΠΑΡΙΣΤΟΝ															
1. Έλιν πλοίου με. απόδημο υφιστατηριού	607.532.459,-	602.175.475,-	602.175.475,-	607.532.459,-	602.175.475,-	548.215.455,-	548.215.455,-	3. Μετοχή Κεφαλαιού	91.39.000,-	91.39.000,-	91.39.000,-	91.39.000,-	91.39.000,-	91.39.000,-	
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						713.016,-	713.016,-	Μετοχή 32.713 πρώτη δρά	3.000 εκδοτή						
2. Αναθετόντα						58.140,-	58.140,-	50.114,-		B. ΥΠΟΡΕΨΙΕΣ					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						654.876,-	654.876,-	518.702,-		1. Μερογενέθεωσις					
3. Έλιν & Σεργίου Γραφείου						690.206,-	690.206,-	519.560,-		2. Δάνεια					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						548.208,-	548.208,-	272.661,-		3. Δάνεια					
4. Μηνιαίο Γραφείου						100.327,-	100.327,-	193.739,-		4. Βραχυπορία					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						177.995,-	177.995,-	83.537,-		5. Επιχειρησιακός					
5. Ηλεκτρονική Μηχ. Γραφείου						400.921,-	400.921,-	41.444,-		6. Πληρωμές Καθορισμ.					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						78.479,-	78.479,-	111.206,-		7. Δημόσια Εργασία					
6. Τραπεζικού Ταυτότητας						85.615,-	85.615,-	160.129,-		8. Προσωρινές Καθαρ.					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						6.620,-	6.620,-	412.278,-		9. Οφει Αριθμούς Ταυτών					
7. "Έρδα 16p.-" Οργαν.						210.180,-	210.180,-	26.964,-		10. Προβλεπτική Πληρωμών & Εποχειρησιακών					
Πρόσωπος Εγκαρδίου						169.979,-	169.979,-	293.474,-		11. ΕΙΔΟΣ ΕΠΟΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΙΣ					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						40.179,-	40.179,-	91.452,-		12. Έρδα Κρασιδικών Έτους					
8. Μόνιμο Διαθηματικόν "Ελάσια						140.175,-	140.175,-	160.107,-		13. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ					
Μέτοχοι : "Ανοβίζετς"						2.380,-	2.380,-	137.795,-		14. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
ο. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ										15. Κέρδη καρβονάρια 1/1-3/1/2.75					
1. Χρεωκοπία διάφορων										16. Κέρδη καρβονάρια 1/1-3/1/2.75					
2. Αναρριχείς Αρχαρικών										17. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
3. Έλιν διαχ. Εποχής Αρχαρικών										18. Κέρδη καρβονάρια 1/1-3/1/2.75					
4. Έλιν διαχ. Εποχής Αρχαρικών										19. Κέρδη καρβονάρια 1/1-3/1/2.75					
5. Ευρωπαϊκή Αρχαρικών										20. Κέρδη καρβονάρια 1/1-3/1/2.75					
6. Εγγυητής Εργατικής Αρχ.										21. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
7. Έρδα δι. διαρρόης γενν. πλοίου										22. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
f. ΔΙΑΘΗΣΙΜΩΝ										23. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
1. Τοπικόν Έσοι, είς Συνδικάτου						119.012.50	119.012.50	33.499,-		24. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
2. Τοπικόν Έσοι, είς Συνδικάτου						6.324.714,70	6.324.714,70	37.525,-		25. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
3. Τοπικόν Έσοι, είς Δημόσιο										26. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
4. Τοπικόν Έσοι, είς Δημόσιο						41.453.539,15	41.453.539,15	20.984.461,-		27. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
5. Τοπικόν πλοίου διάτελες φορτίστη						2.354.948,35	2.354.948,35	11.193.234,70		28. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										29. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										30. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										31. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										32. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										33. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										34. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										35. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										36. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										37. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										38. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										39. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										40. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										41. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										42. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										43. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										44. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										45. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										46. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										47. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										48. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										49. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										50. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										51. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										52. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										53. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										54. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										55. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										56. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										57. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										58. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										59. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										60. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										61. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										62. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										63. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										64. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										65. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										66. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										67. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										68. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										69. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										70. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										71. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										72. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										73. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										74. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										75. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										76. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										77. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										78. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										79. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										80. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										81. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										82. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										83. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										84. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										85. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										86. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										87. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										88. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
										89. Κέρδη προηγούμενης χρήσεως					
			</td												

(Δ. = δινεχώρηση — Β. = διηλθε — Ζ. = Εφθαση — Δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. Πειραιά 17)2 διά 'Αμβούργον	ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ά. Πλύμουθ 3)2 διά Φλώσιγκ
ΑΒΑΞ	62	11048	ά. Βενετία 6)2 διά Κωνσταντζαν	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΓΗΣ	60	20455	δ. Παναμά 8)2
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	ε. Κακινάτα 12)2	ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. Πειραιά 4)2
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. Ράς Τανόρα 5)2	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	δ. Γιεραλτάρ 3)2 διά Μεσόγειον
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ά. Βαλπαράιο 26)1 διά Τοκοπίλα	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Σουέζ 4)2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Λονδίνος 3)2 διά Ρότερνταμ	ΑΙΟΙΔΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ά. Τέμπλη Μπαή 4)2 διά Λάγος
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Σουέζ 13)1 διά Μπαντάν 'Αμπάς	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΗ	63	11502	ά. Γένοβα 9)2 διά Ντακάρ
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ά. Λάς Πλάμας 22)1 διά Σάντος	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΗ	58	9292	ά. Μπορτώ 10)2 διά Λουάντα
ΑΙΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ε. Ν. 'Υόρκην 13)2	ΑΙΟΙΔΟΣ	71	9885	ά. Γένοβα 3)2
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	δ. Γιεραλτάρ 11)2	ΑΙΓΡΗΝ ΣΤΑΡ	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ε. Πόρτ Αρκα 26)1	ΑΙΓΡΗΝ ΛΑΙΤ	66	2982	ά. Τερνέστην 7)1 διά Ταρτού
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Λάς Πλάμας 5)2 διά Πειραιά	ΑΙΓΡΗΝ ΛΑΚ	59	2722	ε. Ραβέννα 3)2
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ε. Πειραιά 21)2	ΑΙΓΡΗΝ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	ά. Λάγος 11)2
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	ά. Νίκαια 22)1 διά Τζιτζέλι	ΑΙΓΡΗΝ ΣΑΣΞ	65	22118	ά. Κούρε 23)1 διά Τακαματσού
ΑΙΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Κουβέτι 27)1 διά Μπαχρέλιν	ΑΙΓΡΗΝ ΤΖΟΥ	56	8674	ά. 'Αμβούργον 6)2
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΑ	59	5728	εις Λάγος από 14)9	ΑΙΓΡΗΝ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ά. Π. δφ Σπαιν 15)2 διά ΗΠΑ
ΑΓΗΝΟΡ	71	8721	ά. 'Ηστ Λόντον 26)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά. Γιοκούσαμά 25)1 διά Ουμέ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ά. Χάλιφας 15)2 διά Π. λά Κρούς	ΑΙΤΖΙΑΝΙΔΑ	61	14269	ά. Μπαχρέλιν 23)1 διά Κοραμάρ
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ε. Σιγκαπούρην 15)2	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Μπαχρέλιν 10)10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ε. Πειραιά 21)12	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	εις Λάγος 10)10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε. Χάμπτον ρόδας 12)2	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ε. Βομβάνη 11)2
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ά. Τζιμπούτι 30)12 διά Κίνα	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. Βιτόρια 30)1 διά Κρήτης
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	ά. Γιεραλτάρ 9)12 διά Μαλάγκα	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Τζένταν 6)2 διά Π. Σουδάν
ΑΓΙΑ ΦΩΤΙΝΗ	61	12847	ά. Μαντράς 15)2 διά Ροστόκ	ΑΚΟΥΡ	53	17676	άργει εις Πειραιά από 10)3)75
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ύπο παραλαβήν	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Συμύρην 30)1
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Ν. 'Υόρκην 14)2 διά Σαδάνναν	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Πειραιά 17)2 διά Τρίπολιν Λιθύης
ΑΓΙΟΣ ΓΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Πόρτ Σαΐδ 8)2 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ε. Φιλαδέλφειαν 16)2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	εις Λάγος από 25)9	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Τσάρλεστον 5)2 διά 'Αλγέριον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Μπαχρέλιν 3)2 διά Κουβέτι	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. 'Ηστ Λόντον 17)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Κολούμπια ρίθερ 9)1 διά Ρωσία	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. Τσάλια 13)2 διά Γκαλέστον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ά. Τζένταν 26)9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Μπαχρέλιν 3)2 διά Κουβέτι	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	δ. Κωντόπολην 3)2
ΑΓΡ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	εις Λάγος από 27)5)75	ΑΚΤΑΙΟΝ	76	10962	εις Μπουσάν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	ά. Φροντάλη 28)2 διά Χοντέντα	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ά. 'Αγ. Φραγκίσκο 14)2 διά Κορέαν
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558	ά. Μαντράς 7)2 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	ύπο παραλαβήν
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	ά. Κουβέτι 4)2	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Γιοκούσαμά 22)1 (έπισκ.)
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ά. Αμπιτζάν 4)2 διά Π. Τζεντίλ	ΑΛΕΚΟΣ Κ.	60	8075	ε. 'Ακαμπία 27)12
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ά. Μαυρίκιον 27)1 διά 'Αγγλαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	ά. Σάφι 15)1 διά Ματάντι
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	δ. Σουέζ 12)11 διά Σαγκάν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ά. Ντακάρ 7)2 διά Σάρπενς	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ά. Λίβερπολ 14)2 διά Πειραιά
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	εις Λάγος από 31)8	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ά. Τέμα 219 διά Λάγος	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	ά. Πειραιάδ 30)1
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ά. Πόρτ Σαΐδ 13)2 διά 'Αμβούργον	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14873	ά. Σαδόνα 6)2 διά Λός 'Αντζελες	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ε. Βασιλικό Μπαΐ 7)2
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Βαλτιμόρην 16)2 διά Τάμπα	ΑΛΩΔΙΑ	74	23785	ά. Γάνδην 3)2
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	5048	ε. Κόμπη 12)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	άργει εις Χαλκίδα από 24)8
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	εις Λάγος από 28)8	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	55	3003	ε. Λάγος 9)2
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Μπαντάρ 'Αμπάς 5)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	εις Τζένταν 22)11
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εις Φερόλ 10)12	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΑΤΟΣ	57	8266	ε. 'Αιμού Νταμί 30)1
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ·	56	7719	ά. Γκρειτένιασθ 31)1 διά Νιγηρίαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΩΝΗΡ	57	8192	εις Λάγος από 13)8)75
ΑΘΕΝ ΣΚΛΟΡΥ	58	8677	ε. Σπαλάτον 9)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	εις Λάγος από 17)7)75
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ε. Ν. 'Ορλεάνην 11)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	εις Λάγος από 11)1
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Λάς Πλάμας 10)2 Ρίο 'Ιανέριο	ΑΛΙΚΗ Κ.	53	8453	ά. Π. Πλάμας 6)10 διά Λάγος
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ε. Χάμπτον ρόδας 11)2	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ά. Ν. 'Υόρκη 14)2 Ν. 'Ορλεάνη
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	δ. Σουέζ 29)11 διά Μπάσραν	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	ε. Τζένταν 3)2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ	58	16695	ε. Σπαλάτον 9)2	ΑΛΙΟΘ	56	1803	ά. Μπιλπράο 30)2 διά 'Αλεξανδρειαν
ΑΘΗΝ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	ά. Σπαλάτον 13)2 διά Λιθόρνο	ΑΛΙΟΥΣ	54	16210	ά. Βαρκελώνην 12)2 Αδόστραλιαν
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Πειραιά 31)1	ΑΛΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Μελλόνην 6)2
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Παναμά 28)1 διά 'Αμβούργον	ΑΛΙΚΥΩΝ	49	5049	ά. Βαρκελώνην 12)2 διά Ντακάρ
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Παναμά 12)1	ΑΛΛΑΡ	47	5441	εις Μουπάσαν 6)21
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ά. Λάς Πλάμας 2)1 διά Λάγος	ΑΛΛΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Ρότερνταμ 30)1 διά Θεσ/νίκη
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	68	9079	ά. Ματαντί 18)12 διά Ζάντε	ΑΛΤΙΣ	70	9868	ά. Μάλτα 3)1 διά Δυρδάλιον
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	εις 'Ολαδέαγκα ύπο συμπλήρωσιν	ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	ά. Κοραμάρ 6)1
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ά. Οζάκα 10)2	ΑΛΑΙΩΝ	60	5021	ε. Πειραιά 29)12
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	ύπο παραλαβήν	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ε. Τσάρλεστον 11)2
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Αμπέρον 6)2	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Πειραιάδ 5)2 διά Χαλκίδαν
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙ·Σ	74	8693	ά. Π. Σαΐδ 12)11 διά Κωνστάντζαν	ΑΜΕΔΙΟ ΙΟ. (δ.)	54	26249	ε. Σιγκαπούρην 18)1 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ·ΣΤΟΝ	72	11702	ά. Αμπιτζάν 19)12 διά Λάγος	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάτινερ)	52	16485	ά. Γρενέλδα 12)2
ΑΙΓΙΣ ΓΛΑΝΤ	60	13165	ά. Σαντάντερ 11)2 διά Σάντος	ΑΜΙΛΑ	72	13166	ά. Κακογάδες 25)1 διά Φουκουγιάμα
ΑΙΓΙΣ ΓΛΕΝΕΝΙΚ	76	12498	εις Μπιλμπάτο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	ά. Παλλίς 19)1 Λιθύην
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙΚ	74	12498	δ. Σουέζ 5)12	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Πειραιάδ 12)2 διά Λαύριον
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	ά. Βαρκελώνην 15)12 διά 'Αθάνα	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	εις Λάγος από 18)12
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ά. Κρίστο 4)2 διά Τόκιο	ΑΜΥΝΤΑΣ	49	3831	ά. Π. Χάρκουρτ 5)1
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ά. Οζάκα 13)2	ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	63	10006	εις Λάγος από 17)7
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ε. Τσίμπα 3)2 διά ΗΠΑ	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	1089	ά. Κωντόπολιν 6)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Γκρεντεμπρούκ 30)1 διά Βίγκο	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΙ·ΟΜΦ	76	13633	ε. Θεοφίνη 18)1
ΑΙΓΙΣ ΔΙΝΙΚ	74	18963	ε. Τζιμπούτι 30)1 διά Γουαμπάκα	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΟΥ	74	13633	ά. Μπάσραν 19)1
ΑΙΓΙΣ ΔΙΟΣΥΟΥΤΥ	58	10373	ε. Μπεντι 19)1 διά Βομβάνη	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΕΝΤΣΙΠ	74	13438	ά. Μπάσραν 19)1
ΑΙΓΙΣ ΔΙΠΟΥΟΥΤΥ	58	8350	εις Μπιλμπάτο ύπο συμπλήρωσιν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Ντουψιάτι 12)2
ΑΙΓΙΣ ΔΙΠΟΥΟΥΤΥ	72	11702	ά. Ματαντί 11)12 διά Κοτονού	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	εις Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΔΙΠΟΥΟΥΤΥ	71	15387	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)2 διά Κόρπ. Κρίστι	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΥΕΔΕΜΙ	59	7965	εις Λάγος 6)2
ΑΙΓΙΣ ΔΙΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. 'Αντεν 16)1 διά Κοραμάρ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Μαρικίον 10)2
ΑΙΓΙΣ ΔΙΤΟΡΙΚ	69	9355	ά. Πειραιά 16)2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	ε. Κωντόπολιν 31)1
ΑΙΓΙΣ ΔΡΑ·ΙΝ ΟΗΝ	70	9200	ά. Σιγκαπούρην 1)2 διά Κελάγκ	ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	ε. Βομβάνη 13)1
ΑΙΓΙΣ ΔΡΕ·ΙΝ ΕΝΤ	63	21609	ά. Κωνιτό 17)2 διά Βατόβι	ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	ά. 'Αμβεράσταν 27)12 διά Λάγος
ΑΙΓΙΣ Δ							

ΑΝΕΜΟ Κ.....	67	2641	ά. Ντώρμπιταν 20)2 διά. Βρέυπην	ΑΣΠΙΣ	58	9378	ε. Βίλα Κονστιτούσιον 9)2
ΑΝΖΙ (δ.).....	61	22053	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)2 διά. Μπορντό	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	δ. Σουέζ 27)1 διά. Κίναν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Π. Σάδι 13)2 διά. Ρότερνταμ	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Ντουμπάι 31)1 διά. Τζένταν
ΑΝΘΗ Λ.....	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Καράτοι 4)2
ΑΝΤΙΑ	75	4999	εις 'Οζάκο υπό συμπλήρωσιν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ε. Καράτοι 17)2
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Μπωμόντ 10)2 διά. Π. Κάρτον	ΑΣΤΡΟΝ	56	16253	ά. Μόρεχεντ Σίτι 7)2 Βενεζουέλα
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Μεξικούσια 9)12 διά. Χονικάκη	ΑΣΤΡΟΝΑΥΓΙΣ	52	1939	ε. Ακαπούτ 15)1
ΑΝΝΑ Β.....	54	3807	ε. Α. Πάλμας 16)11	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	60	3890	ά. Πειραιά 10)2 διά. Ηράκλειον
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Μπουμπάδ 8)2	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	56	6156	εις Λάγος 5)11
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.....	57	5728	εις Λάγος από 24)7	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	1916	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΕΑΙ	44	13768	άργει εις 'Άργοςτόλιον από 30)5	ΑΙΑΛΑΝΗ	66	8973	ε. Τόκιο 11)2
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ	72	42093	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)2	ΑΙΑΛΑΝΗΣ	66	6235	ε. 'Αμπιτζάν 8)2
ΑΝΝΙΣΣΑ Λ.....	65	19758	ε. Τοιταγκόκη 7)2	ΑΙΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. 'Αμπιτζάν 28)1 διά. Λάγος
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Μπέρια 4)2	ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Βαλτιμόρην 9)2 διά. 'Αρούμπα
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	ά. Αμέρεραν 9)12 διά. 'Αμβούργον	ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	25154	ά. Ιζάκονθιλ 14)2 διά. 'Αρούμπα
ΑΝΖΟΝ (δ.).....	59	19801	δ. Παναμά 14)2	ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Σ. Χουάν 17)1 διά. Σ. Τόμας
ΑΝΤΙΑΙΟΣ	71	16606	ά. Κορτέ 16)1 διά. Μανίλα	ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ε. Λεπτό Τσάρλς 1)2
ΑΝΤΑΜ Σ.....	56	5230	εις Λάγος 16)10	ΑΙΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Χόγκ - Κόρκ 5)2 διά. Μάλτα
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λάσ Σιοτάν υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Κόρκ 12)2 διά. Καζαπτλάνκαν
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ε. Πειραιά 17)2	ΑΙΔΑΣ	62	7224	ά. Βαρκελώνη 12)2 διά. Ρότερνταμ
ΑΝΤΕΑ	69	2985	ά. Λάγος 2)2 διά. Λόδη	ΑΙΡΕΥΣ	74	13036	ά. Μπαχέριν 13)1 διά. Κοραμσάρ
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ε. Φός 3)2	ΑΙΡΕΥΣ	66	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Έμπεν 7)2	ΑΙΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ε. Γκαλεότα 8)2 διά. ΉΠΑ
ΑΝΙΖΕΙΛ ΓΟΥΓ'ΝΙΓΚΣ	58	9585	δ. Σουέζ 3)1 διά. Σαίγκον	ΑΙΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Σαβάννα 9)2 διά. Κουβέτ
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΑΕ-ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	ι. Λαντσκρόνα υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Νίκαια 23)1 διά. 'Οράν
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ειωθή Ντώρμπαν 5)2 διά. Καναρίους	ΑΙΤΤΙΚΗ ΑΚΤΗ	68	5231	ε. Κοραμσάρ 30)1
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	ά. Αμέρεραν 5)2 διά. Ν. 'Ορλεάνη	ΑΙΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ε. Άλεξανδρειαν 15)1
ΑΝΤΖ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	ά. Χόρτεν 13)1 διά. Φάρσουν	ΑΙΥΑΣ	72	16600	ε. Νεκότεα 9)2
ΑΝΙΖΙ	53	6718	ά. 'Αμπιτζάν 10)11 διά. Λάγος	ΑΙΥΡΑ	62	10323	ε. Λονδίνο 17)2
ΑΝΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Σουάπταν 14)1 διά. Καράτοι	ΑΙΥΡΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΙΚΑΛΕΙΑ	57	10741	εις Λάγος από 19)9	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Βακαγιάνα 1)2
ΑΝΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Πουνταρένας 21)12 διά. Βανκούθερ	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	41	4879	ε. Πειραιά 12)2
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	αργει εις Πειραιά από 5)4)75	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΟΝ	58	8331	ά. Μορπάσιος 11)2 διά. Καναρίους
ΑΝΤΥ	56	7689	αργει εις Πειραιά από 9)7)75	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Μπ. 'Άδρες 29)1
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	49	6594	δ. Γερβαλτάρ 9)1 διά. Λάγος	ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.)	56	31571	ά. Κολούμπια ριθέρ 11)2
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ε. Νιγκάτα 5)2	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Φλωστήκ 22)1 διά. Κή Γουέστ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Μαπόντο (Λ. Μάρκες) 4)2 'Ακαμπα	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΙΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΟ	61	10952	ά. Λονδίνον 10)2 διά. Κ. Τάουν	ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	ά. Πειραιά 3)11
ΑΝΙΩΝΥ	64	18618	ε. Μπάρι 11)1	ΒΑΛΑΜΑΣ	54	8347	ε. Σάντος 4)2
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	ε. Μπάρον 21)12	ΒΑΡΑΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. Ράς Σουκέρ 13)10
ΑΠΕΣ	73	16397	ε. Βομβάνη 29)1	ΒΑΡΕΣ	56	4048	μετωνυμάσθι 'ΑΣΠΑΚΙ'
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Βομβάνη 9)2	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ε. Κουθέτ 5)2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ε. Τζένταν 1)2	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΙΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Ρότερνταμ 4)2 διά. Κή Γουέστ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ε. 'Αμπιτζάν 7)2	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	65	40043	ά. Χιούποντ 30)12 διά. Αρούμπα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-ΚΤΟΥΡΥ (δ.)	59	21617	εις Πειραιά από 30)5)75	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚ. δ.	55	176076	ά. Τειμπ Μπαΐν 5)12
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙ'Σ	58	4684	δ. Π. Σάδι 15)2	ΒΑΣΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Κιουρασάα 1)2 διά. Χιούστον
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Τζάκονθιλ 6)2 διά. 'Αρούμπα	ΒΕΛΟΣ	75	15981	ά. Βαλτιμόρην 13)2 διά. Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛ. ΛΑ'ΙΤ	62	6929	δ. Π. Σάδι 8)2	ΒΕΝΟΥΣ	48	16606	ά. Μπάγια Μπλάνκα 8)1 Μαζατάλην
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	εις Λάγος από 29)8	ΒΕΝΙΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ε. Σουέζ 23)1 διά. Γκιζάν
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	εις Λάγος από 8)9	ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	άργει εις Πειραιά από 18)1
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Κέρτιφ 18)2	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ.	48	3930	ε. Μπέλφαστ 8)2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Μπαύτο (Λ. Μάρκες) 6)2	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	εις Λάγος από 20)9
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ε. 'Ασσάμ 4)2	ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	εις Λάγος από 29)1
ΑΡΑΝ	70	9870	ε. Λονδίνον 13)2	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. 'Αμπέραν 15)2
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	δ. Κωνπόλιν 4)2 διά. Πειραιά	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ά. Φελεξτόφου 5)2 διά. 'Ελλάδα
ΑΡΓΟΙΚΟΣ ΓΚΑΦ	60	9938	ά. Μπιλπάτο 2012 διά. 'Άθανα	ΒΙΟΛΕΤΑ	51	2731	υπό παραλαβήν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	δ. Γερβαλτάρ 12)2 διά. 'Ασσάμ	ΒΙΡΑ	56	7841	εις Λάγος από 1)8)75
ΑΡΓΟΣ	69	9868	δ. Σούεζ 12)2 διά. Τοιταγκόκ	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ε. Συγκαπούρην 15)2
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Γόννια 17)2	ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	ά. Καράτοι 28)1
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ε. Λιβερπούλ 30)1	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Ραθέννα 26)1 διά. Πειραιά
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ε. Καζαμπλάνκα 4)2	ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. 'Αμπιτζάν 6)12
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Χούλ 29)1 διά. Μπαύμα	ΒΟΡΙ	57	7727	ά. 'Αμπιτζάν 19)1 διά. Λάγος
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Μπέρι 10)2 διά. Κ. Τάουν	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Κόπερ 11)2 διά. Πειραιά
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Τάουν 16)2	ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	εις Τρίπολιν από 15)9
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ε. Κοραμπάρ 9)12	ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Λορ. Μάρκες 20)1
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Λ. Γκουέλ 1ώ)1 διά. Λαττάκια	ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερωχ.)	32	18254	ά. Γρενάδα 12)2
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. 'Αμπέραν 7)2 διά. Περσικόν	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ.	59	9374	ε. Λιοσαθάνα 16)2
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Τόκο 10)2	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Ναγκόγια 29)1 διά. Γένοβα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	63	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Λιθερπούλ 15)2
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ά. Π. φεπαίη 21)1 διά. Βιζακαπανών	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	ε. Πειραιά 14)1
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΑΛ	57	10348	ά. Μπιλπάδ 6)10 διά. 'Ακαμπα	ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357	ά. Αλεξανδρειαν 22)11
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	6452	ά. Λ. Μάρκες 21)1 διά. 'Ακαμπα	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Τζάκονθιλ 15)2 διά. Κιουρασάα
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	3269	ά. Πειραιά 30)5	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Ντώρμπατ 25)1
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10009	ά. Ντότον 4)2 διά. 'Ιαπωνίαν	ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649	άργει εις Πειραιά από 19)12
ΑΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ	75	17700	ά. Φουντινγκάτα υπό συμπλήρωσιν	ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ	62	11082	ε. Κουθέτ 29)1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΣ	69	24599	εις Λαύρησ 9)2 διά. Λάγος	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ε. Λονδίνον 18)2
ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	57	10609	ά. 'Αμπέραν 15)1 διά. 'Οράν	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	67	15421	ά. Π. 'Αρθουρ 2)2 διά. Ν. 'Ορλεάνη
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Δουνούρην 7)2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Παναμά 16)2
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Γιθαρά 3)1 διά. 'Αλεξανδρειαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (δ.)	62	13742	ά. Ντώρμπατ 27)1 διά. ΗΠΑ
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Επιραϊδή 17)12	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Θέρονταη διά. 10)2 Μπ. Μασάρ
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Γερβαλτάρ 29)11 διά. Λάγος	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	άργει εις Χιούστον από 26)7)74
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. 'Αμπέραν 15)1 διά. 'Οράν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	60	11908	ά. Κωνπόλιν 25)1 Κωνταπάναν
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Λάδη Πόλμας 14)2	ΓΕΩΡΓΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Ρουέτ 22)1 διά. Αγιουπόν
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Κουέλτη 1)2	ΓΕΩΡΓΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	ά. Σήροπορτ 9)2 διά. 'Αρούμπα
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ά. Φροπορ (Μπαχ.) 4)2 'Ελλάδα	ΓΕΩΡΓΡ. ΜΑΤΑΣΣΑΣ	70	10006	ά. Κ. Τάουν 30)1 διά. Ιαπωνίαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ντούμπατ 7)2	ΓΕΩΡΓΡ. ΣΥΛΑΣ	70	18634	ά. Παραγάγουα 10)2
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	ά. Πειραιάδ 30)8	ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Ν. Τουεστιντερ 14)2
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. 'Αμπιτζάν 4)2	ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Σαύδα 31)12 διά. Τρίπολιν
ΑΡΟΥΑΝΑ	54	1960	ά. Πειραιά 11)12	ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ΖΟ	60		

ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ- ΝΕΤΕΝΣ	58	5175	ά. Πειραιά 23)1 διά Λάγος		5397	ά. Ρόπτερνταμ 4)2 διά Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΔΙΝΚ	53	4481	ά. "Άμστερνταμ 4)2 Βορ. Θάλασσα		35545	δ. Παναμά 11)2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	20623	ύπο παραλαβήν		3333	ά. Πειραιά 16)2
ΓΙΟΥΡΟΡΕΙΝΤΕΡ	57	8539	δ. Σουέζ 1)1		11362	ά. Μομπάσα 12)1 διά Μεξικόν
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Κ. Τάουν 17)2 διά Τέμα		18826	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 10)2 διά Ιαπωνίαν
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	έ. Τής 28)2		13734	ά. Βαλτιμόρη 27)1 διά Ντεμεράρα
ΓΙΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	έ. Γενοβά 13)2		10523	ά. Σπαλάτον 11)2
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Σουάμα 10)2		9556	εις Λάγος 12)10
ΓΚΑΛΑΞΕΥ	45	3312	έ. Βηρυτών 15)2		3441	έ. Κοραμπάρ 27)1
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917	ά. Μπαχρέν 14)2 διά Μουροράν			
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ά. Λ. Άντζελος 14)1			
ΓΚΑΜΙΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	εις Λάγος από 10)9			
ΓΚΑΜΠΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53	6000	εις Λάγος από 14)6)75			
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥ-						
ΝΙΤΥ (6.)	58	12168	έ. Πειραιά 20)1			
ΓΚΑΛΟΜΙΑΛ ΤΡΕΙΝΤ. δ.	60	8150	ά. Λ. Πάλμας 17)10 διά Λάγος			
ΓΚΑΛΟΜΙΑΛ ΧΟΥΟΥ δ.	60	22944	ά. Ν. "Ορλέαν 8)2			
ΓΚΑΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	45161	έ. Κάρυκ άλ 10)2			
ΓΚΛΟΡΥ	52	2077	έ. Θύνια 12)2			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΤΤΕ-						
ΑΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Κασσιούγκ 10)1			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει εις Πειραιά από 12)12)74			
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Νταμά 31)1			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΗ	71	12959	ά. Κασσιούγκ 12)12 φυλαπίνες			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Σιγκαπούρην 6)1 διά Τζενταν			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Καλλάρ 2)2 διά Κριστοφόλου			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΗΓΕΙΡ	56	8159	ά. Σιγκαπούρη 8)1 διά Εδρώπων			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ά. Φιλαδέλφειαν 18)1			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. Μπαχία Μπλάνκα 13)1 Μεξικόν			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Τζιμπούτι 5)2 διά Φρήμαντλ			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.	72	12959	ά. Νταμά 20)1 διά Σαλίνα Κρούς			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	έ. Πουντέρνας 1)2			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Θέουτα 29)1 διά Μπιζέρτα			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Υόρκη 13)1 Ν. "Ορλέανη			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	έ. Καζαππλάνκα 5)2			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ά. Τζιμπούτι 25)1 διά Αδστραλίαν			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ	69	11148	ά. Λεμεσόν 5)2 διά Αγύοσθαν			
ΓΚΟΑΝΤ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ά. Σαδάννα 17)2 διά Βαλτιμόρην			
ΓΚΟΥΝΙ ΒΕΝΙΣΙΟΥΡ	59	12149	ά. Κότερθικ 28)1 διά Καναδά			
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. Τσιότζα 3)1 διά Γιβραλτάρ			
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Γιβραλτάρ 12)1 διά Αθάνα			
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Λάς Πάλμας 11)2 διά Αμεριούργον			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ.	57	9132	ά. Ντουκάπι 17)2 διά Μπαρχέριν			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ.	63	15373	ά. Μπρούνουμπούτελ 1)2 Ρ. "Ιανέρο			
ΓΚΡΑΙΙΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	62	15389	έ. Κωνσταντζάν 2)2			
ΓΚΡΑΝΙΟΝ	66	9805	ά. Σάξι 13)2 διά Μπαγκόν			
ΓΚΡΕΙΣ Σ. Α.	71	16306	ά. Γάνδην 4)1 διά Ακουλέτ			
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	εις Λάγος από 30)9			
ΓΟΡΓΟΥ	58	7061	εις Λάγος από 10)7			
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	έ. Κωνιόπολη 2)1			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	έ. Βικτόρια 6)2			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ	72	19426	ά. Κολόμπα 8)2			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	έ. Ριό Γράντε 31)1			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19261	ά. Νταμά 17)2			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ά. Ν. "Ορλέανη 13)2			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ά. Άμουελ Μπαίη 5)2 Κιγκοτον (Τζα)			
Γ. ΠΡΟΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Πειραιά 8)2 διά Γιβραλτάρ			
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Ρουν 12)2 διά Σκαραμαγκά			
ΓΟΥΩΛΤΕΡ	54	4389	ά. Βρέμην 16)2 διά Αμέρεον			
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Χονούλουλο 27)1 Σιγκαπούρην			
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Ν. "Ορλέανη 13)2			
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Σιγκαπούρη 9)2 Π. Κελάγκ			
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Αμέρεον 13)1 διά Τριπολίν			
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Ν. "Ορλέανη 15)1 διά Μεξικόν			
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	εις Λάγος 22)5)75			
ΔΕΜΑΡΤ	64	9107	ά. Σιγκαπούρη 31)12 διά Γουαμπόνα			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Κοκούρα 24)12 Αμερική			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9312	έ. Βερακρόδ 9)2			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. II	71	9085	ά. Αμέρεον 18)1 διά Τάμπα			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	52	7307	ά. Πειραιά 17)2 Καζαμπλάνκαν			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	έ. Ν. "Ορλέανη 15)2			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Βουέπαν 23)11 διά Καράτοι			
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΛ	63	16417	ά. Χάρπον ρόδ 15)2 διά Τρίνινταν			
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.)	64	16417	άργει εις Χαλκίδαν από 23)12			
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Αμέρεον 11)2			
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Φρημάντλ 3)2 διά Σαφάγκα			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Π. Καρτιέ 17)11 διά Ρωσίαν			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Ρόπτερνταμ 4)2 διά Πειραιά			
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	δ. Παναμά 11)2			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Πειραιά 16)2			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Μομπάσα 12)1 διά Μεξικόν			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. Φ.	63	18826	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 10)2 διά Ιαπωνίαν			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-						
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ά. Βαλτιμόρη 27)1 διά Ντεμεράρα			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Σπαλάτον 11)2			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	εις Λάγος 12)10			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	έ. Κοραμπάρ 27)1			
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-						
ΚΟΣ	71	16226	δ. Παναμά 3)2			
ΔΗΜΟΣ	54	4486	εις Πειραιά από 7)4)75			
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ά. Γιβραλτάρ 20)1 διά Πειραιά			
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Πάλμας 6)2 διά Αρεσίφ			
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Π. Χάρκουρτ 2)1			
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ά. Πειραιά 11)1			
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	ά. Λάγος 7)1			
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΘ	66	8132	δ. Παναμά 12)1 διά Αθάνα			
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-						
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	έ. Φουκουγιάμα 21)1			
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Σαουθάμπτον 6)2 διά Οράν			
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Κόρπους Κρίστι 21)1			
ΔΙΔΩ	46	3851	έ. Τζένταν 1)12			
ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ	59	7801	εις Λάγος 1)9			
ΔΙΩΝΗ	57	9722	ά. Μάλτα 25)9 Κωνσταντζαν			
ΔΙΩΝΗ	54	1832	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Γιβραλτάρ 8)2 διά Μάλταν			
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Μπιλμπάρα 4)2			
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Κουβέτι 22)12 διά Μπαγκόδη			
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ά. Τσάλνα 11)2			
ΔΡΥΣ	53	22211	ά. Αμέδηργον 31)1 Κόλπον ΗΠΑ			
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	έ. Λάγος από 1)7			
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΔΩΡΑ	52	7675	ά. Αμπιτζάν 20)12 διά Νιγηρίαν			
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	70	18662	ά. Κωνσταντίν 4)2 Νοδορωσικήν			
ΔΩΡΙΚ ΙΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ά. Λόρ. Μάρκες 24)1			
ΔΩΡΙΚ ΦΑΕΙΜ	72	16398	ά. Βούλεπάν 16)2 διά Φρημάντλ			
ΔΩΡΟΘΕΟΣ	53	1503	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς			
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ά. Κ. Τάουν 19)2			
Ε. Δ. ΠΑΠΑΙΟΣ	58	9431	ά. Γιβραλτάρ 26)12 διά Κούθα			
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Κόρπους Κρίστι 4)2			
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Βούλεπάν 6)2			
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	όποια παραλαβήν			
ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Τούμπα 10)2 Βαλτιμόρην			
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	έ. Ρίο Γκράντε 13)1)75			
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Λ. Πάλμας 6)2 διά Ντώρμπαν			
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	ά. Κουβέτι 18)1			
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Ν. "Ορλέανη 11)2 διά Φρήπορτ			
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	έ. Βιζακαπανών 13)2			
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Μόρεχεντ Σίτι 9)1 διά Αλεξάνδρ.			
ΕΚΑΒΗ	56	11528	ά. Ν. "Ορλέανη 29)1 διά Βενετίαν			
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ά. Μομπάσαν 12)2 διά Μεξικόν			
ΕΚΤΩΡ	55	1585	έις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΕΚΤΩΡ.	70	16258	ά. Βανκούμπερ 7)12 διά Κίναν			
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Βαρκελώνη 2)2 Χάμπτον ρόδς			
ΕΛΑΣΙΑ	57	8282	έ. Τζένταν 1)11			
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούμπερ 4)2			
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Κόπιτε 12)2			
ΕΓΑΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. Παναμά 12)2 διά Ελρηνικόν			
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	έωθι Νήσου Κέας 3)12			
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ά. Βαρκελώνη 19)12 διά Αθάνα			
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Ντώρμπαν 2)2			
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ά. Μπρούνιμπ			

ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ά. Σάντος 24)12 Μπ. "Άθρες	ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	άργει είς Πειραιάδ διπό 1)5)75
ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Γκουαγκακίλ 15)2 διά' Αμεριγγον	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	53	11633	δ. Σουέζ 23)11
ΕΛΙΤΣΑ	45	1764	ά. Αλεξάνδρειαν 4)12)75	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ύπο παραλαβήν
ΕΛΑΚΤΙΑ	72	1994	ά. Σαπέλε 13)1 Π. Χάρκουρτ	ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Τσάρλεστον 9)2
ΕΛΑΣ	56	4380	ά. Βηρυτών 15)2	ΘΕΟΣΚΕΛΣΤΗ	73	10735	ά. Θεούπα 7)7 διά Λάγος
ΕΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Γιεραλτάρ 15)2 διά Νακάλα	ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Αμπιτζάν 9)2 διά Λάγος
ΕΛΑΕΝΙΚ ΑΓΝΗΑΛ.	72	8987	ά. Τάγκα 13)2 διά Νακάλα	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ά. Μπορτώ 4)2 διά 'Ισραήλ
ΕΛΑΕΝΙΚ ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	ά. Πειραιάδ 6)2	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Γιεραλτάρ 17)2 Νοθορωσικήν
ΕΛΑΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ά. Σ. Τζάν 16)2	ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Σιγκαπούρην 15)2 διά 'Ινδονησίαν
ΕΛΑΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ.	71	10328	ά. Νταμάρι 22)12 διά Κοραμσάρ	ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. 'Αμπιτζάν 31)1
ΕΛΑΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.	72	8987	ά. Τζένταν 23)1	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	ά. Τζακάρταν 2)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Βατιμόρην 17)2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Τζακάρταν 15)1
ΕΛΑΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	60	7293	ά. Π. Σάδι 9)2	ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	ά. Πειραιάδ 17)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Κων(ο)πόλιν 21)12 Κωνστάντζαν	ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-			
ΕΛΑΗ ΝΑΒΙΤΚΕΙΤΩΡ	72	8987	ά. Σουέζ 21)1	ΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)2 διά 'Αρούμπαν
ΕΛΑΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Τζένταν 25) 11	ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	ά. Χόρκ 5)12
ΕΛΑΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Βενετίαν 14)2	ΙΑ	71	9426	ά. Κόπιε 7)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Π. Σάδι 20)1 διά 'Αλεξάνδρεια	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Ροάριο 8)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΠΡΑ·ΙΝΤ	71	10327	ά. Π. Σάδι 31)1 Η. 'Υόρκη	ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Λονδίνον 11)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ά. Τζένταν 25)1 Ντάρ δις Σαλάμι	ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	ά. Πλαναμάδ 6)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΗ.	72	10327	ά. Σουέζ 4)2 διά Κουθέτη	ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	ά. Ναγκόρια 13)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. Καλκόπητα 13)2 διά Κολόμπο	ΙΩΑΚΗ	68	9066	ά. Λεισες 7)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΚΑ·Υ	62	7259	ά. Βοστόνη 14)2	ΙΩΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Καζαμπλάνκα 26)1
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Μομάρια 14)2 διά Τζιμπουτί	ΙΩΑΚΗ ΣΕ·Ι·ΛΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Φρήτορ 6)2 Πουέρτο Ρίκο
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Βουδάνη 13)2	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Φιλαδέλφεια 16)2	ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Γκραντζιάσιουθ 18)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Μάρκες 16)2 διά Νακάλα	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Κουθέτη 7)1 διά Μπαχρέν
ΕΛΑ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Γιεραλτάρ 16)2 διά Τσαλλεστον	ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	65	42204	ά. Υόρκη 17)2
ΕΛΑΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Κουθέτη 2)1 διά Μπαχρέν	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Σιγκαπούρην 31)2 διά Τζακάρταν
ΕΛΑΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10327	ά. Κοσιν 8)2 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	48	2947	ά. Τσάλια 7)12
ΕΛΑΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Πειραιάδ 7)1	ΙΟΥΔΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Γίνοβα 9)2 διά Τύνιδα
ΕΛΕΕΡΟΣ	52	2778	ά. Σουέζ 22)1	ΙΡΙΣ	6042	ά. Π. Χάρκουρτ 10)1	
ΕΛΛΗ	62	12808	ά. Μη. "Άθρες 4)2	ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ά. Πόρτλαντ 31)1 Έσκραθος ρίθερ
ΕΛΛΗ ΙΙ	58	2555	ώπο παραλαβήν	ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ά. Πειραιάδ 15)2
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	47	2389	ά. Πειραιάδ 8)2	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει είς Πειραιάδ διπό 21)4)75
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτινη)	66	9384	ά. Τζιμπουτί 28)12	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	είς Χαλούδ 'Αιλ από 4)6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	18564	ά. Κ. Τάουν 12)2	ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	είς Μορτζί 6)2 (πυρκαΐα)
ΕΛΛΗΝΟΡΤΟΣ	72	10132	ά. Μπρονσντουτελ 4)2 διά Κορέα	ΙΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	άργει είς Πειραιάδ διπό 22)6
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Ρ. 'Ιανέριο 29)1	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Πειραιάδ 27)1 διά 'Ιταλίαν
ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8937	ά. Κολομβίαν 5)1 διά Σίδνευ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176070	ά. Γένοβα 10)2 διά Βρέμην
ΕΛΑΜΕΛΑ	51	4847	ά. Βρέμην 15)2	ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	ά. Σουάτιμπο 3)1 Μπαντάρ Σαπούδρ
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ά. Λάγος 26)1 διά 'Αμπιτζάν	ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Κόπερ 13)2 διά Μπανιάς
ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπιλπάνια 14)2 διά Ρότερνταν	ΙΩΝ	71	11506	ά. Αλερπούλ 14)2 διά Μπάσραν μετωνυμάσθι «ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ»
ΕΑΟΝΑ	69	6359	ά. 'Αμπιτζάν 19)1	ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει είς Πειραιάδ διπό 17)7)74
ΕΑΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Λούδινον 11)2	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	14400	είς Οζάκα ύπο συμπλήρωσιν
ΕΑΠΙΔΑ	46	3472	ά. Πλάδας 13)2 διά Γιωροπόρτ	Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Αμετερνταν 24)1 διά 'Αμερέσαν
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ά. Πλαναμάδ 30)1	ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Πειραιάδ 15)2 διά Γιεραλτάρ
ΕΑΠΙΣΣΑ	56	3656	ά. Μπορτζί 21)1 Μαδαγασκάρην	ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	56	10101	ά. Σάδι 8)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	ά. Ματανάς 30)1 διά Σ. Κρουά	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Λισσαβώνα 23)12 διά Τέξας
ΕΜΜΑ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Πειραιάδ 31)2	ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει είς Πειραιάδ διπό 8)5)75
ΕΜΠΑ	55	2555	ά. Τολίπολιν (Λιθόνις) 20)12	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ώπο παραλαβήν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.)	65	37469	ά. Σ. Μάκελ Μπαίη διπό 24)7	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ δ.	57	13268	άργει είς Πειραιάδ διπό 11)5)75
ΕΠΙΜΕΙΑΣΙΑ	70	10006	ά. Α. Μαρκές 31)2 διά Ντρόμπαν	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Βρέμην 8)1
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Τακοράντι 20)9	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΟΣ	60	10934	ά. Μουτάσαν 14)2
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Βαρκελώνην 4)11 διά 'Αθηνα	ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	11089	ώπο παραλαβήν
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ώπο παραλαβήν	ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	ά. Ρ. Γκράντε 30)1 διά Γδονία
ΕΡΜΗΣ	60	9950	ά. Ρότερνταν 31)1	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Λισσαβώνα 18)12 Χάμπτον ρόδες
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ά. Πόρτ Σουάδην 6)2	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Πειραιάδ 10)1
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ώπο παραλαβήν	ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16306	ά. Νταμάρι 24)1
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Σουέζ 8)2	ΚΑΙ·ΙΡΟ	53	4635	ά. 'Αμπούργον 17)2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	άργει είς Πειραιάδ διπό 4)4)75	ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Καν(ο)πόλιν 28)1 διά 'Οδησσον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Ρότερνταν 12)2	ΚΑΛΑΧΑΡΙ	54	3817	ά. Τζένταν 9)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Πειραιάδ 5)2	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΟΥ	71	9074	ά. Τέμα 6)2 διά Λιμπρεβίλ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Λάγος 2)12	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ά. Κουτούδηκο 19)12 διά Σαγκάνη
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ά. Γκρέιντζαμούθ 17)2	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	ά. Π. Τζάλες 5)2
ΕΥΕΡΝΙΑ	67	9854	ά. Κουθέτη 16)1	ΚΑΛΛΙΟΠΟΙΔΙΣ (δ.)	59	12353	ά. Φόδης 17)2 διά ΗΠΑ
ΕΥΕΡΝΙΑ Κ.	59	8526	ά. Τζένταν 11)2	ΚΑΛΟΥΝ (δ.)	58	13491	ά. Κ. Τάουν 31)1
ΕΥΕΝΙΚΟΣΤΑ Ι (δ.)	54	2977	ά. Φερρόλ 30)1	ΚΑΛΥΨΟ	67	12949	ά. Ματάνζας 28)1
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΗ (δ.)	58	12417	ά. Σουέζ 2) διά 'Ινδιαν	ΚΑΛΥΨΟ	69	6082	ά. Π. Σάδι 31)1
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Τζιμπουτί 26)11 διά Κίνα	ΚΑΛΥΨΟ Ν.	54	8184	ά. Τζένταν 17)11
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει είς Πειραιάδ διπό 21)1)75	ΚΑΜΠΙΟΣ (δ.)	58	13005	ώπο παραλαβήν
ΕΥΑΚΟΙΑ	56	7209	ώπο παραλαβήν	ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ά. Μπάνιας 26)1 διά 'Ελλάδα
ΕΥΛΟΚΙΑ	48	3198	ά. Κων(ο)πόλιν 7)2 διά Κωνστάντζαν	ΚΑΝΤΕΦΟΛΕΣ	54	7311	ώπο παραλαβήν
ΕΥΕΜΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ά. Τζένταν 22)9	ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ά. Π. Σάδι 23)1
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ά. Ρότερνταν 5)2	ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	ά. Ταρτούς 31)12
ΕΥΗ	70	10006	ά. Γιοκούάμα 7)2 διά Τζένταν	ΚΑΠ ΦΩΙΣΤΟΣ (δ.)	68	1825	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΗ Γ'. ΤΣΙΜΠΑΗ	58	8122	ά. Ρότερνταν 8)2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝ	62	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΗ Λ.	67	14800	ά. Α'νκόνα 28)1 Ν. 'Ορλεάνη	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	57	2805	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ά. Βούλην 412	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΑΝΝΗΣ	68	9031	"Αγ. Φραγκίσκον 2)2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Πόρτ Σάδη 1)2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ά. Χιοδστού 27)1 διά Κουθέτη
ΕΥΑΝΓΚΟΣΤΑ Ι (δ.)	54	12423	άργει είς Πειραιάδ διπό 1)4)74 (Ξ.)	ΚΑΠ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν)	50	5120	ά. Ρότερνταν 13)2 διά Αδστραλίαν
ΕΥΔΥΜΗΣ	63	9991	ά. Νταμάρι 6)2	ΚΑΠ ΚΩΣΤΗΣ .	68	30193	ά. Κισσαζόδ 26)12 διά Ντρόμπαν
ΕΥΒΝΤΗΣ	73	10000	ά. Σουέζ 30)1	ΚΑΠ ΛΑΖΑΡΟΣ	68	42196	ά. Φιλαδέλφειαν 612 διά 'Ασσύνταν
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Τζένταν 9)2	ΚΑΠ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	9044	ά. Κολούμπια οίσρε 31)1
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ά. 'Αιντζέρι 14)11	ΚΑΠ ΡΑΧΙΩΝΗΣ	58	9724	ά. Ντρόμπαν 20)11 διά Μπάραν
ΕΥΤΛΟΙΑ	68	16004	ά. Πισσαράδη 10)2 διά 'Ανκόνα	ΚΑΠ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16098	ά. Κουσνέτη 28)1 διά 'Ιντσόδην
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Κοραμσάρ 14)11	ΚΑΠ ΖΑΡΡΟΣ	66	15976	ά. 'Οσκαρογαυν 31)2 διά 'Αμερέσαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12659	ά. Μπρονσντουπελ 30)1 Ρόστοκ	ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Π. Σάδι 13)2 διά Κωνστάντζαν
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Στεπένη 12)2	ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ά. Λέιψη 6)2
ΕΦΟΗ	55	5008	ά. Λουδίνην 13)2 διά Χάτφα	ΚΑΠΠΑ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Νταμάρι 11)2 διά Μανιλα
ZANET	58	4529	ά. Πειραιάδ 12)2	ΚΑΠΠΑ Β.	54	6934	ά. Λά

ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. 'Αμβούργον 15)1 διά Κάμσαρ
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΜΕΝ ΒΗΤΑ	44	4856	ε. Πειραιάδ 20)1
ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ	47	4301	είς Πειραιάδ 18)10 (έπισκ.)
ΚΑΡΟΛΟΣ	54	2336	ά. Πειραιάδ
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Ρεσιφ 31)1 διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΡΠΩ	56	5382	ύπό παραλαβήν
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7)2
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ά. Πειραιάδ 2)1 διά Ναύπλιον
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34057	ά. Χαρπατον ρόδες 3)2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Παρανήσου 27)1 διά Νηδρυπαν
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Μπ. "Αύρες 31)1 διά Πειραιάδ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Λευκίνων 18)2 Μίλω. Χάφεν
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ά. 'Αμπιτάν 28)10 διά Λάγος
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	ά. Π. Σάτι 2)2
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	ά. Σουέζ 9)2 διά Βαμθάνη
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	είς Λάγος 9)8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	53	1126	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Χονγ. - Κόρχ 11)2 διά Σιδνεύ
ΚΑΤΙΑ	52	3694	ά. Κων. ποδιν 25)1 Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ε. Σουάνσον 7)2
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	ά. Σετούμπα 10)2
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Βαλτιμόρου 14)2
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει είς Πειραιάδ από 16)7
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	είς Ν. 'Ορλεάνη από 5)2 (έπισκ.)
ΚΕΑ	55	2683	ά. 'Αγορίδη 3)2
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Π. Σάτι 1)2
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σουάνσον 4)2
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΗ	58	13700	ά. Φιλιππέλεφειν 4)2 διά Βάρινα
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ά. Κερσοιοδηγ
ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	είς Μιλάζες Μπαίν 12)2
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. 'Αμβέρσαν 16)2 διά Μπέργεν
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ·	60	13950	ε. Ρουέν 9)2
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)12
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Κομάς Μπαίν 13)12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ			
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	ά. Καυσίτε 14)2 διά 'Ελλάδα
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. Πιναρμάτ 7)2
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	είδιθ. Αιγαίνων 26)11
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. Πέρτο Τόρες 31)1
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Πειραιάδ 11)2
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ά. Πόρτ Σάτι 10)2
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Γιεραλτάρ 23)12 διά 'Αλγερίαν
ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΘ	64	17050	ά. Λόδ. 'Αντζελές 5)2 διά Γιοκοχάμα
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Μορμουγκάν 17)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ά. "Ωλκάντ 8)1
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	άργει είς Πειραιάδ από 3)3
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Γκαλεότα Πόιντ 12)1
ΚΙΡΙΜ	56	9403	προσήρ. 04.36 B. — 48.04 A. 15)1
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Φατέχ Τέρμ. 23)1 Π. ντε Μπούκ
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. Βαμθάνη 11)2
ΚΛΑ·ΥΝΤΦΕΡΟ	64	5711	ά. Ντουμπάτι 5)2 διά Τζένταν
ΚΛΕΙΟ	58	8791	ά. Ανάκνα 9)2
ΚΛΕΙΑ (δ.)	63	38964	ά. Σ. Ράλιντνικ Πόιντ 7)2 Χιούστον
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Λά. Πλάτα 26)12 διά Κομοντόρο
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	είς Πειραιάδ 18)12
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	72	9885	ά. Μπωμόντ 10)2 διά Νοθορωσίσκην
ΚΟΜΕΤ			
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	66	78785	άργει είς Πειραιάδ από 8)12
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)2
ΚΟΝΚΕΡΟΠ ΚΟΛ. (δ.)	56	20855	ά. Καράτσι 1)2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΑΗΜ.	58	5402	ά. Μπαχρέντ 17)2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.	64	6275	ά. Ν. 'Υόρκη 14)2 διά Πειραιάδ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	είς Τζένταν 29)9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ά. Χάμπτον ρόδες 6)2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-			
ΤΑΜΠΑ	72	39453	ά. Γιουροπότο 14)2 διά Μονρόδια
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ.	68	23258	ά. Μπωμόντ 8)2
ΚΟΡΑΑ	60	3333	ά. Δάντοι 10)2
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	ά. Τέμπηλ. Μπαίν 1)2 διά Τεργέστην
ΚΟΡΒΙ	56	8474	μετον. «ΚΟΡΝΤΙ»
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Ναγκόρια 1)2 διά Τζακάρτα
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. Καράτσι 12)2
ΚΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ	52	1384	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ά. Πειραιάδ 16)1 διά Πύλον
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Φιλαδέλφειαν 15)2
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ· δ.	59	14403	είς Δουνκέρκη 8)10
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	12459	ά. Ρεοφ 30)1 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	62	28349	ά. Σουάμπα 4)2 διά Σακάτι
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΙΕ·Ι·ΜΠΥ	66	14047	ά. Σιμιζού 25)1
ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΜ	56	5769	άργεις από 28)8
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. Μάλτα 12)2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	12470	ε. Σιγκαπούρην 31)1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Γένοβα 11)2 διά Μπάνιας
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	66	61029	ά. Μπάνιας 25)1 διά Μέγαρα
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ· (δ.)	73	61054	ά. Γιοκούάμα 11)2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Τέμπηλ. Μπαίν 8)2
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. 'Αματερόντα 7)2
ΚΡΟΥΣΣΕ·Ι·ΝΤΕΡ ΚΟ-			
ΙΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	66	78785	ά. Κόρ διά 'Αμαγια 7)2
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ά. Λά Παλλίς 17)1 διά 'Αμπιτζάν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. 'Αμπιτζάν 28)1
ΚΥΜΗ	54	2952	ά. Βρινθήσιον 30)1 διά Τρίπολιν
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. 'Αλεξανδρειαν 11)1
ΚΥΡΑ	63	10032	ά. Βηρυτόν 15)2
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ά. Πειραιάδ 11)2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ά. Ρόττερνταμ 17)2
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Παναμά 17)2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ ΙΙΙ	47	1115	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Κολούμπια ρίθερ 13)2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ά. Τσιταγκόκη 17)2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.			
ΤΣΙΜΠΑΛΗΣ (δ.)	58	12492	ά. Χιούστον 12)12 διά Ραβένα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	ά. Γένοβα 11)2 διά Λιθόρνο
ΚΩΣ	56	3430	ά. Μπ. "Αύρες 11)2
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ά. 'Αντετ 2019 διά Σαγκάλην
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	είς Λάγος από 17)12
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	είς Λάγος από 16)8
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Νεκοτόσα 9)2
ΚΩΣΤΑΣΦΑΔΩΡΑ	53	5921	ά. Ντόρμπιαν 31)1
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ά. Μπρούνισμπούτελ 9)1 'Αλεξανδρειαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ά. Ναγκόγια 13)2
ΚΩΣΤΟΣ Μ.	62	11419	ά. Λιθόρνο 8)2
ΚΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Τζένταν 30)11
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	είς Λάγος από 4)8
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ (δ.)	75	23500	ά. Κοστζακούδης 26)1 διά Τούρπαν
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. 'Αμπιτζάν 1)12
ΛΑΙΔΗ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	είς Πειραιάδ από 21)8
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	ά. Παναμά 10)12 διά Κούθα
ΛΑΜΠΡΟΣ Λ.	49	8697	ά. Βαλένθια 8)2
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ·			
ΤΗΣ	62	9001	ε. Σιγκαπούρην 15)2
ΛΑΡΓΚΟ	58	3963	ά. Πειραιάδ 30)1
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ά. Σίδνευ 13)2 διά Ρωσία
ΛΑΡΥΜΝΑ	56	1012	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΣ ΠΑΛΑΜΑΣ	48	1553	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΤΟΣ	52	4207	ά. Μπεντι 24)1
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Τούμπα 10)2 διά Σάνταν Τέρμ.
ΛΕΛΑ	59	5407	ά. Μανακάρα 31)
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	είς Λάγος από 26)8
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ά. Καζαμπλάνκα 16)1
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	άργει είς Πειραιάδ από 27)12)74
ΛΕΩΝΔΑΜΑΣ	58	4268	ά. Ραβένα 21)1 διά 'Αλεξανδρειαν
ΛΕΩΝΗΣ	75	8466	ά. 'Αμπιτζάν 25)1 διά Λάμ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ Ζ. ΚΑΜ-			
ΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)2
ΛΕΩΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	είς Λάγος από 14)7
ΛΗΜΝΟΣ	57	10376	ά. Ρότερνταμ 9)2
ΛΗΤΟ (δ.)	53	12577	ά. Σπαλάτον 2)2 (πρός Διάλυσιν
ΛΗΤΟ	51	4677	ά. Μαυρίκιον 15)2 διά Ρενίν
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ά. Φροτάουν 14)2 διά Μπόννυν
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Χάμπτον ρόδες 14)2
ΛΙΛΗ	64	4701	ά. 'Αμβέρσαν 17)2

• SHIPBROKERS
• CHARTERING
• SALE & PURCHASE
• CONTRACTING

ACHAIKI
NAFTILIAKI
S.A.
8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)
TELEPHONE: 4117611/4 • TELEX: 213101/6 • CABLE: ACHAIAKSHIP

ΑΙΔΗ Μ.	57	7110	Ε. Βισαγκαπατνάμ 13)2	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	Σ. Τζένταν 22)12
ΑΙΔΙΚΑ	60	8562	Ε. Σιγκαπούρην ρόδες 15)2	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	Ùπο παραλαθήν
ΑΙΔΥΛ Β.	53	2962	ά. Λάγος 3)2	ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	είς Λάγος 20)9
ΑΙΓΑΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Λεμεσόν 27)1 διά Λαττάκια	ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	δ. Σουέζ 9)2
ΑΙΓΑΠΑ	75	18500	είς Στοκχόλμην όπό συμπλήρωσιν	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Π. 'Ελιξαμπεθ 16)2
ΑΙΝΤΑ	62	10883	ά. Μένος Αχαϊαντ 19)12 διά Κοραμάσρ	ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Ντόρμπαν 22)1 διά *Ιαπωνίαν
ΑΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	54	4785	Ε. Αμεδρύγον 19)1	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Βοστόνην 16)2
ΑΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ά. Μαυρίκιον 9)2	ΜΕΛΙΔΑ	52	1699	ά. Πειραιά 14)2 διά Λαττάκιαν
ΑΙΩΒΕΡΣΑΝ	57	6494	Ε. Πουνταρένας 4)2 διά *Ακαζούτλαν	ΜΕΛΙΣΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Βαγκαρέλ 4)2 διά Περοίκον
ΑΙΓΑΙΛΤ	69	9045	Ε. Ποκάροιαν 11)2	ΜΕΛΙΩΝ	68	10017	ά. Μτ. 'Αμπάς 5)1
ΑΙΚΡΙΣ	72	16600	ά. Κάρδα 5)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΜΕΝΕΔΑΟΣ	68	2296	έ. Βενετίαν 16)2
ΑΙΩΝΙΝΟΝ	50	2696	ά. Πειραιά 12)2 διά Κιάτο	ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	έ. Φιλαδέλφειαν 15)2
ΑΙΡΑΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	είς Μπέρμπερος ἀπό 10)10)74	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	έξωθι Πούλ 19)2
ΑΙΡΑΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	δ. Γιβραλτάρ 30)1 διά Βίλμιγκτον	ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	είς Πειραιά ἀπό 25)1)75
ΑΙΡΑΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	Ε. Καράτα 8)2	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ά. Λός 'Αντζελες 21)1 διά Σιγκαπούρη
ΑΙΡΕΝΤΟ ΧΑΛΚΟΥ-				ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)2 διά Γένοβα
ΣΗΣ (μ.)	68	39617	είς Λιοσσάνων 15)12	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ.	69	17840	ά. Νεάπολιν 8)2 διά Ντακάρ
ΑΙΟΥΣ'	94	6103	ά. Σαντάπερ 9)1 διά *Αθέναν	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Θερονταη Αίλ 9)2
ΑΙΟΥΚΑ Ν.	72	13637	ά. Μ. 'Αχαϊαντ 8)2 Σάτ ἀλ. 'Αράμπ	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Λάγος 2)2 διά Κιουρασό
ΑΙΟΥΚΙΑ	60	8497	Ε. 'Ισκενετρόν 7)2	ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Τής 4)2 διά Πόρτσουσθ
ΑΙΟΥΣΥ	74	16000	Ε. Νταμάμ 8)2	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ε. Πειραιά 19)1 (*πισκενι)
ΑΙΥΔΙΑ	57	4486	ά. Κονιόπολιν 19)1 διά Μπούργκας	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Γιοκασίοι 12)2 διά Τόκιο
ΑΙΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Ν. 'Υδρη 23)1 διά *Άρούμπα	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	δ. Π. Σάτι 14)2
ΑΙΓ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Παναύα 23)1 διά Ν. Κορέαν	ΜΕΣ. ΙΔΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ε. Τζιμπούτι 13)2
ΑΙΑΙ: ΕΡΑ (δ.)	58	21291	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 1)4)75	ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Νταπιέρ 15)2 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Νταμάμ 15)2	ΜΕΣ. ΜΙΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιβραλτάρ 11)2 διά Μπανάνα
ΑΙΑΙΝΑΟΝ	72	2991	όπο παραλαθήν	ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ε. Ν. 'Υδρην 12)2
ΑΙΑΙΗ	68	22391	ά. Τίμπα Π. 10)2 Π. *Ελλαζωπεθ	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ε. Κόμπο 13)2
ΑΙΑΙΗ	57	10687	ἀργει εἰς Πειραιάς ἀπό 11)6	ΜΕΣ. ΠΙΝΟΗ (δ.)	72	17718	ε. Σιγκαπούρην 3)2
ΑΙΑΙΗ Κ.	57	3265	είς Πειραιών 27)2	ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ε. Υόρκην 2)2
ΑΙΑΙΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ε. Κάσσιον 19)2	ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ε. Γιούρα 13)1
ΑΙΑΙΗ Ρ.	62	1734	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Κιουρούσα 5)2 διά Κάμπο Βέρυτρε
ΑΙΑΙΟΥΛΑ	63	14203	δ. Παναύα 17)12 διά Ταΐθαν	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	ά. Παναύα 7)12 διά *Άθεναν
ΑΙΑΚΑΛΛΑ	55	1517	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΗΑΟΣ II	48	1338	δ. Σουέζ 24)1 διά Γκιζάν
ΑΙΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)12 διά Ρωσίαν	ΜΗΑΟΣ III	49	2340	όπο παραλαθήν
ΑΙΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Χάφαν 5)1	ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Μπιλμπάο 11)2
ΑΙΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Τσιτιαθεκία 13)2	ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Μαπούτο (Λορ. Μαρκές) 4)2
ΑΙΑΚΡΩΝ	58	9996	ε. 'Αθέναν 19)2	ΜΙΑΕΝΑ Α.	45	3401	είς Λάγος 1)9
ΑΙΑΒΙΝΑ	58	2990	ε. Μισσαλίαν 20)1	ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. 'Αλεξανδρειαν 8)1
ΑΙΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	είς Τσανκούσαρμας 8)2 διά *Ιταλίαν	ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μπ. "Άρες 4)2
ΑΙΑΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ε. Ν. 'Υδρην 14)2	ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΕΣ	55	8526	ε. Κοιβάτην 19)1	ΜΙΝΙ ΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Σιγκαπούρην 3)12 διά Μπαγκλαντές
ΑΙΑΝΙΝΑ III	61	6915	ά. Κονιόπολιν 13)1 διά Πειραιᾶ	ΜΙΝΙ ΑΙ·ΝΕΡ	71	1598	ε. Κήγκοτον 12)2
ΑΙΑΝΝΑ	71	16004	ά. Ρότεσταν 16)2 διά Καλιφόρνιας	ΜΙΝΙ ΑΙ·ΝΩΝ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Τενερίφην 12)2 διά *Αυθέρον	ΜΙΝΙ ΑΙ·ΝΟΞ	72	1580	ά. Χόγκ Κόγκ 9)1
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	51	11022	ἀργει εἰς Πειραιάς ἀπό 21)7)74	ΜΙΝΙ ΑΙ·Τ	70	1582	ά. Τσιταγκόκην 16)12
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ	75	61172	δ. Ράς Ταΐθαν 7)2	ΜΙΝΙ ΑΑΚ	69	1560	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΝΤΩ Ι. V.	72	17432	ε. Ντόρτρευτ 18)2	ΜΙΝΙ ΑΑΜΑ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)2 διά Μπαγκλαντές
ΑΙΑΟΥΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Χιούστον 29)1 διά *Αμβούργον	ΜΙΝΙ ΑΑΜΠ	70	1591	ά. Σαΐδη 30)1 διά Π. Τόρες
ΑΙΑΡΠΟΥ	57	1962	είς Λάγος 7)10	ΜΙΝΙ ΑΑΝΣ	69	1572	ά. Σιγκαπούρην 4)12
ΑΙΑΡΒΕΛΛΑ	57	10172	είς Λάγος 10)9	ΜΙΝΙ ΑΑΝΤ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνην 11)12 διά Γουώρου
ΑΙΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	δ. Γιβραλτάρ 15)2 διά Καζαμπλάνκα	ΜΙΝΙ ΑΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Πειραιά 11)2 διά *Ιταλίαν
ΑΙΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	δ. Γιβραλτάρ 24)1 διά Μπάρ	ΜΙΝΙ ΑΑΠ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνην 16)2
ΑΙΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ε. Πειραιά 15)2	ΜΙΝΙ ΑΑΡΚ	69	1582	ά. Τσιταγκόκην 29)12
ΑΙΑΡΘΑ				ΜΙΝΙ ΑΑΣ	70	1592	ά. Βενετία 16)2
ΑΙΑΡΘΑ	49	10123	είς Θεσσαλονίκη ἀπό 23)10	ΜΙΝΙ ΑΑΤΡΙΑ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙ	74	8925	ά. Μπαρανίδα 4)2 Δάρ Κουάρτα	ΜΙΝΙ ΑΕ·ΙΚ	70	1591	δ. Σουέζ 10)2 διά Τζένταν
ΑΙΑΡΙ	58	4219	ά. Πειραιά 10)2 διά Ρότερνταν	ΜΙΝΙ ΑΕ·ΙΜΠΟΡ	71	1563	ά. Γιοκοχάμα 12)2
ΑΙΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Π. 'Αλέγκοες 9110 διά Βενετία	ΜΙΝΙ ΑΕ·ΙΝ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ (δ.)	55	19673	είς Μάλταν 6)11)74 (*πισκ.)	ΜΙΝΙ ΑΕ·ΙΣ	69	1572	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ	61	10333	ά. Σιγκαπούρην 23)8 διά Κίναν	ΜΙΝΙ ΑΕΝΣ	71	1562	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ	62	9455	ά. Σιγκαπούρην 27)1	ΜΙΝΙ ΑΕΟ	70	1591	ά. Πειραιά 15)2 διά Βαρκελώνη
ΑΙΑΡΙΑ	70	9101	ά. Κελάγκ 25)1	ΜΙΝΙ ΑΗ	71	1562	ά. Βίλμιγκτον 16)2 διά Τζαμάικα
ΑΙΑΡΙΑ	59	5407	δ. Παναύα 27)12 διά Γιοκοχάμα	ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ	70	1592	ά. Ντεμέράρα 11)2
ΑΙΑΡΙΑ	57	3478	ά. Αλεξανδρειαν 14)12	ΜΙΝΙ ΑΗΝΤ	70	1592	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 17)2
ΑΙΑΡΙΑ III	53	8285	είς περισσοτέρος μεταφοράς	ΜΙΝΙ ΑΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Φιλαδέλφειαν 19)1 διά Π. Καμπέλο
ΑΙΑΡΙΑ B.	55	3597	ά. Κωνδύλων 13)12 Μ. Θάλασσαν	ΜΙΝΙ ΑΗΦ	71	1584	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ Γ. Α.	74	15938	ε. Εσπιτάκος 13)2	ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Χόγκ Κόγκ 5)2 διά Μανιλά
ΑΙΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	είς Πειραιάς ἀπό 18)8	ΜΙΝΙ ΑΙΔΑΚ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Αλεύρογον 15)2	ΜΙΝΙ ΑΙΔΥ	70	1590	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ ΔΕΙΜΟΥ	67	11001	ά. Μαράκες 22)1	ΜΙΝΙ ΑΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)2 διά Γκάλθεστον
ΑΙΑΡΙΑ ΕΥΛΑ	73	13631	ά. Ήμοτ Λόντον 18)12	ΜΙΝΙ ΑΙΝΚ	71	1592	ά. Σαΐδαννα 2)2
ΑΙΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	9365	ά. Λορ. Μάρκες 12)2 διά Κοατζακοάλκο	ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ	71	1562	ά. Μασσαλίαν 14)2 διά Λαττάκια
ΑΙΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Γενόβα 16)2	ΜΙΝΙ ΑΙΝΤΟ	71	1564	ά. Μασσαλίαν 14)2 διά Λαττάκια
ΑΙΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Γερσάταρ 7)19 διά *Αθέναν	ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ	71	1563	ά. Γιοκοχάμα 27)1 διά Κελάργκ
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Ταΐπειο 11)2 διά Κοατζακοάλκο	ΜΙΝΙ ΑΟΡΝΤ	69	1565	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Καζαπιλάνκα 29)1	ΜΙΝΙ ΑΟΡΥ	71	1598	ά. Κήγκοτον 17)2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	11229	ά. Οίη Σάδ 3)2	ΜΙΝΙ ΑΟΤ	71	1584	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)2
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.)	55	13095	ά. Ράς Σουέζ 18)12	ΜΙΝΙ ΑΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)2 Πουέρτο Καμπ.
ΑΙΑΡΙΝΑ	57	15364	ά. Μπαράσαν 26)1	ΜΙΝΙ ΑΟΤΟΥΣ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΝΕΡ	67	8775	ά. Γιανόδη 2)1 διά *Αλεξανδρειαν	ΜΙΝΩΣ	74	1578	ά. Καρπάτος 16)2
ΑΙΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	3844	ά. Αιθερόναν 12)1 διά Λάγος	ΜΙΝΙ ΑΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 11)2 διά Μανιλά
ΑΙΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	12676	είς Πειραιάς 3)6	ΜΙΝΙ ΑΟΥΞ	71	1594	ά. Ντεμέράρα 11)2 διά Τρίνινταν
ΑΙΑΡΙΚΑ Δ.	75	18274	ά. Κονιόν 30)1 διά *Ιντσόν	ΜΙΝΙ ΑΥΜΦ	75	1578	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)2 Ρίο Μπουένα
ΑΙΑΡΙΚΑ Λ.	75	14785	ά. Μπάσσον 26)1	ΜΙΝΙ ΑΩ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)2
ΑΙΑΡΙΚΖ	75	28082	ά. Σούζ 10)2 διά Βενετίαν	ΜΙΝΙ ΑΩΝΤ	70	1592	ά. Λαττάκια 8)1
ΑΙΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Σούζ 27)1	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Αιθέροναν 17)2 διά *Αμβούργον
ΑΙΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Ρεάλ 30)1	ΜΙΝΩΣ	75	28082	ά. Τελμπλ Μπαίν 31)1 διά Σ. Κρουά
ΑΙΑΡΛΕΝ (δ.)	59	13595	ά. Συνθάνων 8)2 διά *Αρούμπα	ΜΙΝΙ ΛΑΕΛ	71	124009	ά. Τελμπλ Μπαίν 31)1 διά Σ. Κρουά
ΑΙΑΡΛΕΝ	51	1851	ά. Σουίζ 10)2 διά Γκιζάν	ΜΙΝΙ ΛΑΕΛ	71	124009	ά. Τελμπλ Μπαίν 31)1 διά Σ. Κρουά
ΑΙΑ							

ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. 'Αμπιτζάν 13)12 διά Λάγος		ΝΤΕΝΙΣ Β.....	51	3949	ε. Ρόττερνταμ 4)2
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	έ. "Ακαμπα 7)1		ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΩΛ. 8.	64	31040	δ. Μπόνου 5)2 διά Ντακάρ
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Ρίο 'Ισανέρο 28)1		ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΩΛ. 8.	55	8821	άργει εἰς Πειραιά διπό 11)2
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ	51	6022	εἰς Λάγος 3)10		ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Λάς Πλάμας 19)12 διά Λάγος
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	έ. Μπουένος "Άύρες 28)1		ΝΤΙΜΙ Α.....	57	2676	δ. Μπρούνιμπουτελ 29)11
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Κατέν 30)1 δι' 'Οράν		ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Δουνικέρχεια 9)2 διά Φλώσιγκ
ΜΥΡΙΝΑ	38	1085	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ά. 'Αμπιτζάν 6)2 διά Λόμη
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	έ. Σάντος 7)2		ΝΤΟΛΜΥ	55	3266	δ. Γιθραλτάρ 2)2 δι' 'Αμπιτζάν
ΜΥΡΤΩ	59	10400	ά. Χιούστον 26)1		ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.)	75	48100	εἰς Λάς Σιοτάτ ύπο συμήρωσιν
ΜΥΡΤΩ	54	4427	ά. Λονδίνου 20)12 διά Κύπρου		ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	π. "Αρθουρ 30)1 διά Χιούστον
ΜΥΣΩΝ	51	6199	έ. Ντάρμπιταν 17)2		ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ε. Ματάνζας 25)10
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. 'Ειλάτ 23)1 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	75	65000	ά. Ρές Τανόρα 4)2
ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	ά. Κων)πολίν 29)1 δι' 'Οθραδόν		ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. 8.	65	25476	ά. Φιλαδέλφειαν 16)2 δι' 'Αρούμπα
ΝΑΞΟΣ Α' ΙΔΑΝΤ	68	3960	ά. "Ιμινχάμ 24)1 διά Φλώσιγκ		ΞΕΝΗ	55	1965	εἰς θέσιν 36.33 Β. — 06.17 Δ. 2)1
ΝΑΞΟΣ Α' ΙΔΑΝΤ	51	4684	ά. Θεούστον 25)12 διά Κων)πολίν		ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	δ. Παναμά 17)1 διά Βανκούμπερ
ΝΑΤΑΛ	72	8849	ά. Ρότερνταν 18)2 δι' 'Αμβέρσαν		ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εἰς Λάγος 21)10
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	έξωθι Ντάρμπιταν 24)1		ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Ναγκόγια 19)11 διά Περσικόν
ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	ά. Μασσαλίαν 14)2 δι' 'Ερ. Θάλασσαν		ΟΘΩΝ	57	9448	δ. Πόρτ Σατό 22)1 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	δ. Σουέζ 19)1		ΟΙ·ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	ά. Πειραιάδ 28)10
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ-					ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ά. Βοστώνην 18)2 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΗΣ (δ.)	73	35340	άργει εἰς Πειραιά διπό 13)5)75		ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ·ΤΖ	72	20625	έ. Γκάλεστον 13)2
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11705	ύπο παραλαβήν		ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Βενετίαν 17)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. Κολόμπι 15)1		ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕ·ΤΝΕ	72	20356	ά. Κουνιαμάτου 1)2 διά Χιούστον
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ	56	4195	έ. Βενετία 2)2		ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ύπο παραλαβήν
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	δ. Παναμά 28)1 διά Τσιμπότε		ΟΙΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Ν. 'Υρκη 10)2 διά Πειραιάδ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	69	9072	έ. Γένοβα 10)2		ΟΙΛΥΜΠΙΑ (Ουπερώκ.)	53	17434	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 24)3)74
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	έ. Πειραιάδ 31)1		ΟΙΛΥΜΠΙΑ II	63	1196	ά. Πειραιάδ 24)1 διά Χαλκίδα
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Πειραιάδ 16)2 δι' ΗΠΑ		ΟΙΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Αμδέροαν 16)2 διά Πειραιάδ
ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ά. Ρίο 'Ιανέρο 29)1 διά Φορταλέζα		ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Κόρυτον 18)1 διά Περσικόν
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Γιερατάρ 29)1 διά Ν. Κάρθινα		ΟΙΛΥΜΠΟΣ	51	6752	έ. Μπαντάρ Σαπούρη 26)12
ΝΕΝΗ	59	3396	έ. Ντάρμπιταν 11)2		ΟΙΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Καράτσι 14)2 διά Κοραμούρ
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Σαλβαντόρ 4)2 διά Χιούστον		ΟΙΜΗΡΙΣ	55	3006	έ. Ν. 'Ορλεάνη 12)2
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Ρές Τανόρα 10)1		ΟΙΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	εἰς Λάγος 4)11
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	έ. Ρότερνταν 11)2		ΟΙΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	εἰς Πειραιάδ 24)1
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Πειραιάδ 6)11		ΟΙΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ	53	1887	έ. Λάγος 3)2
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Ντουμπάτη 22)1 Μπαντάρ 'Αμπάς		ΟΙΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	εἰς Λισσαδώνα 5)1 (ἐπισκ.)
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Ταρτόδ 30)12 διά Πειραιάδ		ΟΙΡΕΣΤΙΑ	72	12110	δ. Σουέζ 8)1 διά Περσικόν
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	έ. Λάγος ἀπό 20)8)75		ΟΙΡΦΕΥΣ	56	9942	εἰς Λάγος 16)6
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ 47	3247	έ. Τζένταν 18)1		ΟΙΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	ά. Μίλ. Χάφεν 11)2 διά Περσικόν	
Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 12)6)75		ΟΙΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	έ. 'Αμδύρογον 11)2
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	δ. Παναμά 12)2		ΟΙΣΕΑΝ ΣΕΥ·ΛΟΡ	70	10708	έ. Λοιδίνον 7)2
ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Πόρτ Σατό 19)1		ΟΙΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ά. Μασσαλίαν 30)1 διά Φλώσιγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	52	5768	ύπο παραλαβήν		ΟΙΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α	69	9038	έ. Γκριπούν 4)2		ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Λάς Πλάμας 25)11
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Κολούμπια ρίθερ 7)2 διά Καράτσα		ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	έ. Π. Νουάρ 2)2
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ά. Πόρτ Κελάγκ 8)2 διά Λονδίνον		ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. 'Ελλατ 26)12 Μπ. Σαπούρη
ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	έ. Πειραιάδ 23)12		ΟΥΡΑΝΙΑ	50	1439	έ. Πειραιάδ 26)1
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑ-					ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Κ. Τάουν 24)1 δι' 'Αγγιλαν
ΛΙΟΣ	75	29004	ά. Ρότερνταν 17)2 δι' 'Αμδύρογον		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	έ. Πειραιάδ 16)1
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ	60	12718	ά. Κολούμπια 28)1					
ΝΙΚΟΣ	67	9633	έ. Πειραιάδ ἀπό 23)11 (ἐπισκ.)					
ΝΙΚΟΣ	47	7654	έ. Πειραιάδ ἀπό 28)7					
ΝΙΚΟΣ	51	6987	έ. Τσάλια 22)1					
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Ταρτόδ 8)1 δι' 'Ελλάδα					
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-								
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Γιθραλτάρ 25)1 διά Πειραιάδ					
ΝΙΚΟΤ	67	3387	ύπο παραλαβήν					
ΝΙΚΥ	58	9087	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 18)10					
ΝΙΝΗ	62	28651	έ. Πειραιάδ ἀπό 16)6					
ΝΟΝΙ ΝΕΒΑ	53	4234	ά. Ταχόραντ 6)2 δι' 'Αμστερνταμ					
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. 'Αμδύρογον 4)2 διά Βερακρούς					
ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	ά. Πειραιάδ 4)12					
ΝΟΡΦ ΕΜΠΙΡΕΣ	57	10904	έ. Λάγος 2)8					
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Σάντος 5)2 δι' "Αγ. Φραγκίσκου					
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Πειραιάδ 12)1 (ἐπισκευα)					
ΝΟΡΦ ΑΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)2)75					
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	έ. Λάγος ἀπό 7)6					
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	έ. Λάγος ἀπό 22)10					
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Σαΐντ Ναϊσίρ 12)2					
ΝΟΡΦ ΧΑΙ·ΝΕΣ	62	15110	έ. Πειραιάδ 26)1					
ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	ά. Τζάκονθιλ 15)2 διά Βοστώνη					
ΝΤΑΙΑ Α.	45	3487	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς					
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	έ. 'Αμδύρογον 16)2					
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	έ. Λάγος ἀπό 11)10					
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΛ. 8	65	32060	έ. Πόρτ Σουδάν 11)2					
ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ ΣΕΥ·ΛΟΡ (δ.)	58	11955	έ. Πόρτ Κάτιερ 16)2					
ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	70	8175	έ. Λουάντα 22)12					
ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Λάς Πλάμας 9)2 διά Περσικόν					
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	έ. Μπριούμπατην 13)2					
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ	63	13751	δ. Γιθραλτάρ 15)1 δι' 'Αλεξάνδρειαν					
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ά. 'Αλεξάνδρειαν 16)6					

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

ATHENS OFFICE
EL. VENIZELOU AVE. 42
TEL. 618.679 - 632.567
TELEX 9388 EK
TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

TELEX 27149 EK
TELEGRAMS EVIANAVE HALKIS
TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325
A.O.H. (0221) 22867 - 24282

ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 6)6	ΡΕΑ	71	9025	Ἐ. Τοίμητα 10)2	
ΠΑΣΙΘΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	χ. Σάντος 6)1	ΡΕΑ	56	4388	ἄ. Πειραιᾶ 14)2	
ΠΑΣΙΘΙΚ ΚΟΛΟΚ	66	44411	δ. Γιθραλτάρ 6)2	ΡΕΑ	61	4152	εἰς Λάγος ἀπὸ 9)9	
ΠΑΣΙΘΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	64	49979	ά. Γιοκατίο 26)1 διάς Κικούμα	ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ἄ. Πειραιᾶ 14)2 διά Μάλτα	
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ε. Αμύδωρογον 28)1	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ	58	13093	ά. Καλλάδο 31)1 διά Ταλάρα	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΔ.	(δ.)	65	31768	δ. Γιθραλτάρ 12)2	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΣΙΠΙΡΙ	53	2418	ε. Πειραιᾶ 10)1
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 9)12	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ἄ. 'Αμβέρσαν 30)12 διά Λάγος	
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	δ. Σορέλ 1)12	ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Μπαντάρ 'Αμπάτ 5)1	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Κωνιγόπολιν 7)2	ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ'	56	1990	ἄ. Πόρτ Χάρκουρτ 19)1	
ΠΑΥΛΟΣ Β.	(δ.)	51	15861	δ. Π. Σάιδ 21)1 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	δ. Γιθραλτάρ 6)1 διά Τυνησίαν
ΠΑΥΑΟΣ ΜΠ.	76	28150	ά. Ρόττερνταμ 3)2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Γιοννία 12)2 διά Σαλδανότρ	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	ά. Μασσαλίαν 14)2 διά 'Ελλάδα	ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΓ' ΝΙΖΕΡ	57	23693	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30)4)75	
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ε. Γκελεύτα Πόιν 16)2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥ'	65	13283	ά. Βανκούδερ 6)2	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ε. Αγ. Φραγκίσκο 6)2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	ά. Μόμπιλ 10)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ε. Τακοράντι 12)2	ΡΗΝΟΥΛΑ	61	23548	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)2 διά Λοιδίνιον	
ΠΕΛΟΥ	59	1863	ε. Πειραιᾶ 17)2	ΡΙΒΑ	63	10399	ε. 'Αμπου Ντάμπι 3)2	
ΠΕΜΑ	60	4865	ύπο παραλαβήν	ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	ε. Ν. 'Υόρκη 16)2	
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)	59	23607	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7)6	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. 'Αμστερνταμ 24)1 Π. Χάρκουρτ	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ε. Τζένταν 10)2	ΡΙΤΑ	37	5613	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 3)2	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	ά. Λας Μίνας Μπαλή 10)2 Π. Κορτές	ΡΟΔΑΝΘ Α.	24	5262	εἰς Λάγος 27)5)75	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ				ΡΟΔΟΝΑΣ	52	1597	ύπο παραλαβήν	
ΣΗΣ (μ.)	76	45000	εἰς Σπαλάταν ύπο συμπλήρωσιν	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Ρόττερνταμ 2)2 διά ΗΠΑ	
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22)4	ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Ντέλφζουλ 15)2 διά Γιθραλτάρ	
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. ?Ηοτ Λόντον 18)2	ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. 'Αμδώργον 3)2 λά Σέιμπα	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	δ. Γιθραλτάρ 8)2 διά Π. Σάιδ	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Κουετέτι 21)1 Μπαντάρ Σαπούρ	
ΠΕΡΑΛ	53	8231	ά. 'Αμπιτζάν 19)1 διά Γκαμπτόν	ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	ε. Πόρτ Σαΐδ 9)2	
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ε. Καντίδ 6)2	ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 21)12	
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ε. Γκλέθετον 11)2	ΡΟΤΤΕΡΝΤΙΑΜ	45	3863	ά. Λοιδίνον 12)2 διά Θεσσαλονίκην	
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ε. Κ. Τάουν 11)2 διά Νιούκαστλ	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Πειραιᾶ 15)2 διά Λαττάκια	
ΠΕΤΡΟΑ I	(δ.)	52	16083	ά. Πειραιᾶ 16)2 λά Σκίρα	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ε. Νέαν 'Υόρκην 12)2
ΠΕΤΡΟΑ II	(δ.)	51	14538	ε. Πειραιᾶ 12)2	ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ε. Πειραιᾶ 9)1
ΠΕΤΡΟΑ VI	(δ.)	54	20781	δ. Π. Σάιδ 14)2	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Θέουτα 3)11 διά Λάγος
ΠΕΤΡΟΑ VII	(δ.)	54	20745	ά. Πειραιᾶ 12)2 διά 'Αλεξάνδρεια	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΑ	61	11317	ε. 'Αμαγκασάκι 2)2
ΠΕΤΡΟΑ IX	(δ.)	56	12161	ά. Μπλέξεν 13)2 διά 'Αμδώργον	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ε. Μπάραν 4)1
ΠΕΤΡΟΑ XI	(δ.)	55	12101	ά. Πειραιᾶ 14)2 διά Τζένταν	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	έξωθι Καράτοι 12)2
ΠΕΤΡΟΑ XVI	(δ.)	57	12257	ά. Πειραιᾶ 16)2 διά Τζένταν	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Ρίο Γκράντε 28)1 διά Ρωσίαν
ΠΕΤΡΟΑ XVII	(δ.)	54	12107	ά. Μπλέξεν 9)2	ΣΑΜΟΣ ΑΙΓΑΛΙ	71	5047	ά. Πειραιᾶ 15)2 διά Βόλον
ΠΕΤΡΟΑ XIX	(δ.)	58	20207	ά. Πειραιᾶ 16)2 διά Μπάνιας	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Κέμι 10)2 διά Λόμπεκ
ΠΕΤΡΟΑ XXI	(δ.)	55	16996	ά. Πειραιᾶ 4)1	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ά. Πόρτ Καμπούς 6)2
ΠΕΤΡΟΑ XXII	(δ.)	56	17259	ά. Ιτένταν 22)1	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	68	1591	ε. Μπαγιόν 15)2
ΠΕΤΡΟΑ XXIV	(δ.)	56	17579	ά. Ράς Τανόύρα 5)2	ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΑ XXV	(δ.)	58	27279	εἰς Πειραιᾶ 17)11	ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ	57	12812	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΑ xxvi	(δ.)	63	53141	ά. Πειραιᾶ 1)5)75	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	ε. Κωνιγόπολιν 24)1 Μαύρην Θάλασσαν
ΠΕΤΡΟΑ XXVII	(δ.)	64	53342	εἰς Πειραιᾶ 22)6)75	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Ράς Τανόύρα 27)1
ΠΕΤΡΟΑ XXVIII	(δ.)	62	49397	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22)5)75	ΣΑΝΔΑΡΙΝΑ	53	2873	ά. Θεσσαλονίκην 9)1 διά 'Αλγέριον
ΠΕΤΡΟΑ XXX		56	2796	ά. Πειραιᾶ 2)2 διά Χιούστον	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Λάγος 6)2
ΠΕΤΡΟΑ XXXI	(δ.)	66	43399	ά. Ράς Τανόύρα 4)2	ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ε. Μόζι 30)1
ΠΕΤΡΟΑ XXXII	(δ.)	57	22479	ά. Πειραιᾶ 4)2 διά Αργούστα	ΣΑΝΤΑ ΑΛΑΜΙΑ	73	8922	ά. 'Αμδώργον 17)2
ΠΕΤΡΟΑ XXXIII	(δ.)	50	16485	ά. Πειραιᾶ 4)2	ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ά. Π. Σάιδ 9)2
ΠΕΤΡΟΑ XXXIV	(δ.)	51	16440	ά. Πειραιᾶ 28)1	ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	73	8849	ά. Κολόμπο 12)2 Ν. Αδστραλίαν
ΠΕΤΡΟΑ XXXV	(δ.)	52	11593	ά. Πειραιᾶ 3)2	ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Νταμπίερ 14)11 'Ιαπωνία (ἐπωλ.)
ΠΕΤΡΟΑ XXXVI	(δ.)	60	26467	ά. Τζένταν 8)2 διά Ράς Τανόύρα	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Παναμά 28)1 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΑ XL		58	1860	δ. Πόρτ Σαΐδ 18)1	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. 'Αμδώργον 16)2 διά 'Αμβέρσαν
ΠΕΤΡΟΑ Λ		50	3647	ύπο παραλαβήν	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Φρημάντλ 22)1 διά Σαγκάην
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΙΖΗΚΥΡ	δ.	58	20592	ά. Βομβάνη 3)2 διά Καράτοι	ΣΑΡΑΛΟΤΑ	60	4083	ά. Π. Χάρκουρτ 3)2 (ἐπωλ.)
ΠΗΛΕΑΣ		69	10016	ε. Κολούμπια ρ. 12)2	ΣΑΡΜΠΙΟ	57	2396	εἰς Λάγος ἀπὸ 29)8
ΠΗΛΕΥΣ		50	2282	ά. Σάντοβαλ 5)2 διά Μόδς	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	57	8889	εἰς Λάγος ἀπὸ 2)1
ΠΗΛΕΑΠΗ		61	10072	ε. Ντόρμπαν 17)2	ΣΑΡΩΝΙΣ	56	12355	ά. Πειραιᾶ 5)2 διά Λαύριον
ΠΗΝΕΑΟΠΗ		56	9045	ά. Μπ. 'Αύρες 31)1	ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Θεουτα 21)1 διά 'Αλεξάνδρεια
ΠΗΤΕΡ Α.		61	13437	ε. Σιδενέθ 23)1	ΣΑΣ	40	5360	εἰς Λάγος 5)11
ΠΙΝΔΑΡ		72	20045	ά. Ν. 'Ορλεάνη 6)2	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Νεκότσα 29)1 Μπ. "Άυρες
ΠΙΣΤΙΣ		73	13631	ε. Τόκιο 11)2	ΣΕΑΙΝΙΣ	57	4225	ά. Παναμά 18)2
ΠΙΣΤΙΣ		55	3656	ε. Ταματάδε 13)2	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Χάρην 30)1 Μπ. "Άυρες
ΠΙΤΡΙΑ		73	1317	ε. Μασσάνα 12)2	ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Γιθραλτάρ 1)2 διά 'Οραν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞ		72	9462	ά. Ν. 'Υρκην 22)2 διά Μπέρια	ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Ναγκόγια 9)2 διά Κόμπε
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ		71	3551	ε. Τζένταν 30)10	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ά. Φρημάντλ 12)2 διά Κωνστάντζαν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ		69	3654	ε. Τέμα 24)1	ΣΗ ΛΑΪ·ΟΝ	53	6504	εἰς Πειραιᾶ 14)12
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'		72	3551	δ. Μπρούνισμποτελ 31)1 'Αγ. Βικέντ.	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Κ. Τάουν 3)2
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙ		70	3654	ά. Πόρτ Σαΐδ 11)2	ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	ύπο παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ		73	9350	ε. Στεττίνον 19)1	ΣΗ ΡΕΓ' ΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5)2
ΠΙΑΤΑΝΑ		54	1908	ά. Μασσαλίαν 20)1 Τρίπολιν (Λιθύνς)	ΣΗ ΤΑΙ·ΓΚΕΡ	73	13631	ε. Μπέλγκχαμ 14)2
ΠΙΑΕΙΣΑΣ		63	10736	έξωθι Σάτ δλ 'Αράμι 30)11	ΣΗ ΤΑΙ·ΝΤ	71	10010	ά. Βανκούδερ 3)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΙΑΕΙΟΝΗ	(δ.)	53	12514	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5)6)75	ΣΗ ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ	74	9100	ε. Ρόττερνταμ 6)12
ΠΙΘΗΝΗ		53	8647	ά. Λάς Πάλμας 9)2 διά Ρόττερνταμ	ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	εἰς Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
ΠΙΟΥΛΙΑ		56	7989	εἰς Λάγος 15)9	ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Κωνιγόπολιν 4)9 Μ. Θάλασσα
ΠΙΟΥΛΒΟΣ		55	10374	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 17)2)75	ΣΗΜΕΙ·ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	ά. Δουνκέρκην 22)1 διά 'Οράν
ΠΙΟΥΛΔΡΟΣ		50	7544	ύπο παραλαβήν	ΣΗΝΠΕΡΑ	52	4755	ε. Γάνδην 13)2
ΠΙΟΥΖΕΝΗ		53	5772	ά. Σαλεβαντόρ 22)1 διά Ρόττερνταμ	ΣΙΓΑΝΤΑΣ Α. Σ.	70	10175	ά. Κουετέτ 6)2 διά Μπουσίρε
ΠΙΟΥΖΙΤΗΜ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	58348	ε. Λάγος 14)8	ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	ά. Ρόττερνταμ 17)2 διά 'Αμπτερνταμ	
ΠΙΟΥΤΡΟΠΟΣ		75	12959	ε. Σάντος 3)2	ΣΙΩΘΝΙΑ	68	10016	ά. 'Αδελαίδα 9)2 διά 'Αρντροσάν
ΠΙΟΥΦΥΤΟΝ		62	10163	ά. Βανκούδερ 30)1	ΣΙΖΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. Νεκότσα 13)1 Μ. "Άυρες
ΠΟΠΗ Α.		42	1587	ε. μεογιακάς μεταφοράς	ΣΙΖΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	58	11452	ά. 'Αλμέρια 9)2 διά Κωνστάντζαν
ΠΟΠΗ II		51	7154	δ. Κωνιγόπολιν 31)1 διά Κωνστάντζαν	ΣΙΖΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒΗ	75	8476	εἰς Λάγος ἀπὸ 28)8
ΠΟΡΤΟ (δ.)		55	20060	ε. Βομδάνη 5)1	ΣΙΖΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Π. Λιμον 26)1 Σ. Τόμας ντέ Καστ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		53	4085	ε. Ριγύεκα 17)2	ΣΙΖΕΡΕΝΕ	49	2036	δ. Κωνιγόπολιν 1)2 διά Γαλάται
ΠΟΥΚΟΥ		73	18892	ε. Γιθραλτάρ 23)1 διά Μεξικό	ΣΙΖΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 20)6)75
ΠΡΙΑΜΟΣ		51	4788	ά. Φουκουγιάμα 24)1 διά Νταμπίερ	ΣΙΖΙΚΙΝΑ	48	3767	ά. Ριγύεκα 21)1
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑΔ.	64	40098	ε. Λεϊκ Τσάρδες 13)2	ΣΙΣΣΥ	60	7563	ε. Ντόρμπαν 30)1 διά 'Ιμμινχαμ	
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ		53	5690	εἰς Λάγος 12)8	ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	ύπο παραλαβήν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ		65	21379	ε. Βαλτιμόδην				

ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	Ε. Μπουσίρε 9)12	ΓΗΘΟΥΣ	73	3717	Ε. Μπάραρ 2)2
ΣΚΟΠΕΔΟΣ	48	3745	ά. Σάντος 11)2 διά' Ακαμπα	ΓΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	Ε. Σεβίλην 11)2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Π. Σουδάν 11)2 διά' Ακαμπα	ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	άργει εἰς Πειραιά από 20)1
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Φιλαδέλφεια 10)2 διά' Γιβραλτάρ	ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	ά. Πειραιά 18)12 διά Μπάνιας
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	ά. Ν. 'Υδρη 5)2 διά' Αμεθύρηγον	ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ύπο παραλαβήν
ΣΟΛΙΝΙΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Ρουέν 6)2 διά Π. Σάτιδ	ΓΟΓΚΟ	73	8927	ά. Πειραιά 5)2 διά Γλασκώθην
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΤΚ (δ.)	61	20433	έ. Βοστώνη 22)1 (έπισκ.)	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ξ. Κασισιώγκ 5)1
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	δ. Μπρούνισμπούτελ 26)1 διά' ΗΠΑ	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εἰς Πειραιά
ΣΟΥΖΥ	57	10687	δ. Ρόττερνταμ 7)2 διά Λάς Πάλμας	ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	δ. Σουέζ 3)12
ΣΟΥΙΤ ΣΗΝΓΚΑΛ	53	2959	ά. Ρόττερνταμ 17)2 διά Βρέμην	ΤΟΜΑΜΠΙ	56	10271	δ. Σουέζ 4)2 διά Π. Κελάγκ
ΣΟΥΙΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Σπέτζιαν 22)1 διά Λάγος	ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Πειραιά 16)2 διά Ντακάρ
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ντόντραπαν 12)1 διά Λίμπρεβιλ	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Βανκούμπερ 6)2 διά Κεντρ. Αμερική
ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	ά. Λέικ Τσάρλς 11)2	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Παναμά 5)2 διά Εδρώπην
ΣΟΦΗ	61	1990	ύπο παραλαβήν	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Νεάπολη 14)2 διά Ράς Τανούρα
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Βαλτιμόρη 4)1 διά' Αλεξάνδρειαν	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)2 διά Σαβάννα
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Πειραιά 8)2 Κωνστάντζαν	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ύπο παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. 'Αυτιτζάν 16)1 διά Λάγος	ΤΡΕΙΝΤ ΣΚΡΗΣ	59	18586	έ. Σύρου 27)1 (έπισκευα)
ΣΟΦΙΑ Β.	57	9990	έ. Τζένταν 12)1	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Συγκαπούρην 23)1 διά' Ιράκ
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά. Τσάλνα 8)2 διά Τσιταγκόκ	ΤΡΙΠΟΗΗ	48	4030	ά. Βαρκελώνη 29)1 διά Μασαλίαν
ΣΟΦΙΑ Δ.	55	6595	ά. 'Αμπιτζάν 11)2 διά Λάγος	ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Σίνεν 19)1 διά Κουβέτη
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	έ. Μπαγιόν 15)2	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ			
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			έ. Τζένταν 3)12	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. "Εμδεν 10)2 διά Γιβραλτάρ
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ά. Χιούστον 28)1 διά Γιουροπόρτ	ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ.	66	44895	ά. Φορκάντος 9)2
ΣΠΑΡΤΗ	52	1319	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Λάς Πάλμας 9)2 διά Ρόττερνταμ
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Αμέρεραν 31)12 διά Κατάκωλον	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Φουμιστόν 11)2
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	έ. Φρήτασουν 13)2	ΤΣΙΠΙΩΝΤΑ	65	18460	ά. Ναγκόνια 27)1 διά Τζένταν
ΣΠΕΤΣΑΙ	58	11962	ύπο παραλαβήν	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20323	ά. Πειραιά 16)10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	έ. Φράγκαν 16)2	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Μπαγιόν 14)2 διά Κή Γουεστ
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	είς Λάγος από 6)9	ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΑ	58	10499	ά. Γιβραλτάρ 21)10 διά Λάγος
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	49	1999	ά. Τρίπολι (Λιβύης) 10)11	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Λάγος από 1)9
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ό. Π. Σάτιδ 10)2	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	10210	είς Λάγος από 1)7
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	είς Πειραιά από 25)7	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Ούζ. Σατί 1)2 διά Μπάραν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Βοστώνη 11)2 διά Αρούμπα	ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	59	23678	άργει εἰς Πειραιά από 2)7
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	έ. Σίδηνε 24)1	ΦΑΕΩΘΩΝ	71	11502	έ. Ντουμπάι 5)2
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.				ΦΑΙΑΞ	70	11489	έ. Χούλι 17)2
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Γιβραλτάρ 18)12 διά' Αλγερίου	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Κ. Τάουν 11)2 διά' Ιμμινχαμ
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Γιουροπόρτ 16)2 διά Καυβέτη	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Μπάραν 24)12
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Καλκούτα 17)2 διά Μπάραν	ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ά. Τεργέστην 11)2 διά Ταρτούς
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Μπούπασ 16)2 διά Μπ. Μασάρ	ΦΑΙΗ III	57	6674	ά. Κωνιόπολιν 6)2 διά Κωνστάντζαν
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ	72	30315	ά. Γιοκοχάμα 21)1 διά Μπάσιον	ΦΑΙΛΟΜΟΥΘ	59	9830	ά. Δος 'Αντζελες 26)1 διά Γιουκοχάμα
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Λ. 'Αντζελες 13)2 διά Ρόττερνταμ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά. Ντάς "Αϊλ 6)2
ΣΙΑΡ ΚΑΣΙΩΡ	73	14667	ά. Γκλάντιστον 1)2 διά Κίμιτατ	ΦΑΝΤΑΣΤΑ Λ. (δ.)	74	23123	έ. Πόρι Χάρκουρτ 3)2
ΣΙΑΡ ΑΙΛΥ	73	14667	έ. Αμέρεραν 13)2	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	δ. Κωνιόπολιν 31)1
ΣΙΑΡ ΝΕΣΙΩΡ	74	14667	ά. Κέμπελ 24)1 Π. Μαντράουν	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ II	53	4383	ά. Παναμά 21)1 διά Ιαπωνίαν
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	ά. Ρουέν 9)2 διά Βεγγάζην	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Σουέζ 2)12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ.	76	164691	έ. Μάλμπο ύπο συμπλήρωσιν	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-				ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙ·ΚΣ	69	12748	ά. Κάιρος 5)2
ΣΤΕΑΠΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Αμπού άλ Μπουκός 29)1 Σ. Κρουά	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Ντόρμπαν 14)1
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Λ. Πάλμας 23)12 Μπ. 'Αθρες	ΦΗΡΑΛΕΣ ΚΟΛΗΝΗΣ δ.	62	31050	ά. Φρηπόρη 14)2 διά Ν. Όρλεάνην
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Πειραιά 13)10 διά Τουρκία	ΦΙΛΙΑ	58	10687	είς Λάγος 24)9
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	έ. Κίελον 31)1	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ ή	75	62498	ά. Σιγκαπούρην 8)2 διά Ινδονησίαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	έ. Νταμάρι 12)1	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	έ. Μπουνόνος 'Αθρες 29)1
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Τόρρες 27)1 διά' Αλεξάνδρειαν	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Λειασσόν 3)2 διά' Αλεξάνδρειαν
ΣΤΟΑΤ ΓΑΙΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Πειραιά 15)2 διά Μεσσίνα	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Παναμά 10)2 διά Ιαπωνίαν
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	ά. Χάμπον ρόδος 14)2	ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Νιούκστατ 27)1
ΣΤΟΑΤ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	60	13979	ά. Καράτσα 24)11 διά Βομβάνη	ΦΙΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ύπο παραλαβήν
ΣΤΟΑΤ ΡΑ·ΙΝΟ (δ.)	59	12413	έ. Ν. 'Ορλεάνην 12)2	ΦΙΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 21)1 διά Δρέπανον
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Σιγκαπούρην 27)1 διά Ταΐζαν	ΦΙΟΝΙΞ	69	11489	ά. Κουβέτη 15)12
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Σιγκαπούρην 11)2 διά Ινδονησίαν	ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	έ. Σουίζ 11)2
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Σουέζ 12)1	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Αμπιτζάν 30)1 διά Λάς Πάλμας
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	έ. Μπουσίραν 30)12
ΣΥΜΜΦΩΝΙΑ (δ.)	56	2213	ά. Τρινκούμαλ 16)2 διά Κοδιν	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	47	3591	προσήραξεν ξεωθι Γάζας 5)1
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	24549	άργει εἰς Πειραιά από 14)4	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Λειασσόν 3)2 διά' Αλεξάνδρειαν
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5963	έ. 'Ισκεντερούν 5)2	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	έ. Πειραιά 11)2
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	έ. Αμέρεραν 13)2	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Βανκούμπερ 30)1 διά Ιαπωνίαν
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Πόρτ Σουδών 10)2	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	δ. Σουέζ 23)1
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	65	19944	ά. Ταραγκούν 29)1 διά Βηρυτόν	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	ά. Ρίο 'Ιανέρο 7)2 διά Σ. Σεμπάστ.
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Αλεξάνδρειαν 14)1	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Μ. Δ. 'Αχμαντ 7)2 διά Μπουσίρε
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Νταμάρι 29)1	ΦΡΟΣΩ	70	18633	έ. Νεπόλι 12)2
ΣΩΤΗΡ	62	23539	έ. Λισσαθώνα 15)2	ΦΡΟΣΙΝΗ Κ.	70	9069	ά. Σουέζ 8)2
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. Στεπτίνον 12)2 διά' Αλεξάνδρειαν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40798	ά. Αμπιτζάν 30)1 διά Λάς Πάλμας
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Φιλαδέλφεια 11)1 διά Θεσσαλονίκην	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	57	10492	έ. Τακόραντι 20)9
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Κουβέτη 19)12 διά Βραζίλιαν	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	11283	έ. Δουνκέρκρην 9)2
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Λεμμεδού 24)1	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	είς Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ύπο παραλαβήν	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	62	18185	έ. Σιγκαπούρη 11)2
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	έ. Ράς Τανόρα 9)2	ΧΑΡΑΛ.	60	9319	έ. Κράρα 28)9
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ό. Γιβραλτάρ 20)2 διά Χάθρην	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Ν. 'Υδρην 16)2 διά' Αρούμπα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	έ. Ε' Έλιμπετ 9)2	ΧΑΡΙΣ	55	4721	ά. Λάς Πάλμας 25)9 Π. Χάρκουρτ
ΤΑΡΑ	61	4010	ό. Γιβραλτάρ 9)2 διά Πειραιά	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Τής 21)2	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Σινέλ 24)1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9959	ά. Π. Δ. Σπαίη 8)2 διά Βενεζουέλα	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Γιβραλτάρ 12)2 διά' Αύγουστα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Κολούμπια ρ. 19)2 διά' Ινδίαν	ΧΙΑΝ Α' ΓΑΝΤ	69	101016	ά. Μόντι 11)2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Ντουμπάι 14)1 διά Μπ. Σαπούρο	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	έ. Μόντι 11)2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΙ·Ν	73	19420	ά. Π. Σατί 17)2 διά Βαλτιμόρην	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	έ. Σ. Πέντρο 29)1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10579	ά. Νταμάρι 8)2	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Γιοκοχάμειο 12)2 Π. Καμπέλο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ·Ι·Φ	58	8465	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Τσιταγκόγκ	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Τέμπια Μπαΐ 5)2 διά Λάγος
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΕΣ	68	11025	ά. Τζένταν 30)1 διά Βάρνα	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	101016	έ. Τζένταν 26)1
ΤΑΤΙΑΝΑ	75	14785	ά. Γιβραλτάρ 30)1 διά Τζένταν	ΧΙΑΝ ΣΕΥ·ΑΡ	68	10121	δ. Σουέζ 15)1 διά Ιαπωνίαν
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Γκλάντιστον 21)1	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	έ. Κινάλιγκ 4)2 διά Τζένταν
ΤΕΑ	49	5632	ά. Σιγκαπούρην 10)9	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Βαμβάνη 14)2 διά Μπαχρέν
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	έ. Βιζαγκαπατινά 14)2	Χ			

Τα ύπό Σενάς σημαίας

(Πλοιά σημειούμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	Ε. Πειραιά 14)1	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	ά. Τσιμπα 11)2 διά Φρήμαντλ	
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	εις Τζένταν 12)9	ΑΛΛΕΓΚΡΟ	67	46401	ά. Κάρ. Ιανούρα 8)2	
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				ΑΛΜΑ (κ.)	41	9097	ε. Τζένταν 29)12	
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. "Ηστ Λόντον 11)2 διά" Ιαπωνίαν	ΑΛΜΠΑ	61	22671	α. Αμεδούργον 14)2	
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛΑ	64	15867	δ. Κωνιόπολιν 1)2 διά Νοσφορασικην	ΑΛΜΠΑΜΑΡ	58	13023	α. Ιουροπορτ 17)2 διά Βιλμχαμ	
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Γιοκοχάμα 12)2 διά Νταμάμ	ΑΛΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	3291	ε. Ιειραιά 28)12	
ΑΓΙΑ (κ.)	58	3837	Ε. Πειραιά 6)2	ΑΛΠΑ (κ.)	43	9159	α. Ιέμα 9)11 διά Ντουάλλα	
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ	56	20153	ά. Κομοντόρο Ριβαντάσι 21)1	ΑΛΤΟΝΑ (π.)	55	3405	α. Μοιράνα 9)1 δι' "Αλεξάνδρεια	
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	δ. Μπ. "Άρες 29)10 διά" Αθάνα	ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	1715	ε. Κίγκ'ς Λύν 10)1	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ	(κ.)*	55	1487	δ. Κωνιόπολιν 25)1 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥΡΟ Λ.	66	2274	α. "Ελλεσπερ Π. 29)1 Π. Σουδάν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	*	59	27122	ά. Λάριακα 13)1 δι' "Ελλάδα	ΑΛΦΑ ΙΡΑΝΣΠΟΡ-			
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	*	53	2379	δ. Γιρθαλάρ 9)12 διά Μαλάγκα	ΙΕΡ (λιθ.)	65	1708	ε. Κίγκ'ς Λύν 17)2
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β	56	20140	άργει εις Πειραιά από 27)275	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	α. Πειραιά 17)2 διά Ρόττερνταμ	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά. Ταπικό 15)1 δι' "Αθάνα	ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ε. Ιειραιά 16)2	
ΑΓΙΟΣ Ν.	(π.)*	57	2265	Ε. Πειραιά 3)2	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ	54	36911	α. Γιοκοχάμα 10)2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΜΟΡΓΟΣ	61	13901	α. Σάντος 14)1 διά Σ. Λορέντζο	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	*	58	1095	ά. Θέουταν 22)1 δι' "Αλεξάνδρειαν	ΑΜΠΙΕΡ (κ.)	62	10493	α. Σιγκαπούρη 5)2 δι' "Ινδονησίαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. "Αμέρεσαν 13)2 διά Μαντζανίλο	ΑΜΠΙΤΖΑΝ (κ.)*	67	3020	α. Ιέμα 25)1 διά Λάγος	
ΑΕΛΛΩ (δ.)	*	57	20745	άργει εις Πειραιά από 14)6)74	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9291	ε. Ιακωράντα 16)2
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	*	54	1202	δ. Παναμά 14)2	ΑΝΑΠΙΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	έ. Ξούλ 16)2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	δ. Ιαναμά 12)1	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Ριγκάν 10)2 διά Νοσφορασικην	ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγ.)*	70	1482	α. Ιειρηφ 12)2	
ΑΘΕΝ (κ.)	*	46	3921	Ε. Πειραιά 23)1	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)*	50	3150	α. Πειραιά 9)2 δι' "Ιλιτσεθσκ
ΑΘΕΝΣ	*	70	8825	δ. Μόζι 3)2 διά Γιοκοχάμα	ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	57	10287	α. Κωνιόπολιν 30)10
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ε. Αμπιτζάν 8)2	ΑΝΔΡΙΑΝΑ Ι. (κ.)	56	8274	α. Μόζι 29)1 διά Ντόχα	
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5063	Ε. Πειραιά 5)2	ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	δ. Παναμά 20)1 διά Γιοκοχάμα	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ*	(κ.)	59	7115	Ε. Ρόττερντα 18)2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	4037	α. Ρουέν 12)2 διά Σκίκντα
ΑΘΗΝΑ (μ.)	*	64	30682	ά. Χόδικ 27)1 διά Ν. "Υόρκην	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	21192	α. Χάθρην 9)2 διά Μοσαμβίκην
ΑΘΗΝΑ	(κ.)	51	2178	ά. Αντόντον 6)2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	119505	α. Σ. Ναυτιγ. Ποιντ 2)2 Περσικόν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Ρόττερντα 17)2	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	α. Μαπούτο (Λορ. Μάρκ.) 17)2	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει εις Πειραιά από 15)2)75	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ε. Λισσαδώνα 15)1	
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ	72	106623	ά. Ράς Τανόρα 4)2 διά Π. Μπούκομ					
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Νταμάν 10)2 διά Ντουμπάι					
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	*	61	31869	εις Πειραιά από 13)11				
ΑΘΗΝΗ, ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	εις Πειραιά από 3)7					
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	εις Πειραιά από 14)5					
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ά. Αμπιτζάν 24)1 διά Σ. Πέντρο					
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. Πειραιά 31)1 διά Λαττάκια					
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει εις Πειραιά από 25)4					
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	ά. Πειραιά 13)2 δι' "Αλγέριον					
ΑΘΟΣ	*	60	10733	ά. Λας Πάλμας 27)1 διά Μπ. "Άρες				
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	άργει εις Τάκαρονσιδή από 21)4					
ΑΙΝΒΟΝ	*	66	16464	ά. Γιοκοχάμα 12)2				
ΑΙΘΑΛΙΑ	*	52	7787	ά. Πόρτ Κελάγκ 10)2				
ΑΙΘΡΑ	*	57	10044	ά. Πόρτ "Αρθουρ 2)2				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.								
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	*	67	28774	ά. Τέιμπλ Μπαίη 23)1				
ΑΙ' ΚΟΝ*		71	27958	ε. Δάνταιχ 16)2				
ΑΙ' ΙΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ		71	15666	ά. Βανκούμερ 5)2 δι' "Ιαπωνίαν				
ΑΙ' ΙΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	58	10018	ε. Κέιτ Τάουν 15)2					
ΑΙ' ΙΛΑΝΤ ΣΑΝ	*	71	15672	ά. Βακαϊάμα 30)1 διά Σουδίαν				
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	*	52	2517	άργει εις Πειραιά από 6)2)74				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	*	47	3346	άργει εις Πειραιά από 15)8)75				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	*	65	35324	ά. Ν. "Υόρκην 13)2 δι' "Αρούμπα				
ΑΙ' ΗΡΗΝΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	εις Λάγος 19)8					
ΑΙ' ΗΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ά. Πουνταρένας 10)2 διά Κορίντο					
ΑΙ' ΗΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΙ' ΗΡ. ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	εις Πειραιά 4)11 (επισκευαί)					
ΑΙ' ΗΡ. ΣΙΝΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	ά. "Αμέρεσαν 6)2 διά Ν. "Υόρκην					
ΑΙ' ΗΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	έ. Βιζαγκαπανίου 18)2					
ΑΙ' ΗΡ. ΣΤΑΛΛΕΝΤ (δ.)	56	21090	ά. Πόρτ Σαΐδ 8)2					
ΑΙ' ΗΡ. ΧΟΥΟΥ	(κ.)	52	6196	δ. Κωνιόπολιν 11)2				
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΙΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Μπάρμπερ Πόντ 11)2 Σιγκαπούρη					
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΣ (μ.)	71	57830	ά. Ν. "Ορλέανην 4)2					
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Α. "Αντζελες 23)1 διά Ντουμπάι					
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	*	67	32644	ά. Λονδίνου 6)2 διά Τάμπα				
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΤΚΕΙΤΟΡ	54	7701	εις Λάγος από 11)8					
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	*	67	32644	ά. Κωνιόπολιν 23)1 διά Μ. Θάλασσα				
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Χάθρην 7)2 διά Ρόττερνταμ					
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦ	*	66	22362	ε. Βαλτιμόρην 11)2				
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Λ. "Αντζελες 10)1 διά Ντουμπάι					
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΟΡ	(δ.)*	75	117300	ά. Κάρκ άλι 9)2				
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Ν. "Ορλέανην 29)1 διά Γκάλθεστον					
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ*	66	22362	ά. Ν. "Ορλέανη 14)2					
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	*	65	18452	ά. Βατιλόρην 9)2 διά Γαλλίαν				
ΑΚΟΥΑΓΚΑΚΕΜ	*	68	25433	ά. "Αμβέργον 14)2				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	*	68	25433	ά. Νταμά 30)1				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	*	68	25433	ά. Σιγκαπούρη 9)1 Φιλιππίνες				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ	*	67	27168	ά. Ν. "Ορλέανη 4)12 Μπαγκλαντές				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ*	*	68	25433	ά. "Αμέρεσαν 8)2 διά Μπαχάμας				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	*	68	25156	ά. Ρόττερντα 8)2				
ΑΚΟΥΓΑΙΑ Ι (κ.)	63	3488	ά. Ράς Τανόρα 5)2					
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	*	58	23307	ά. Α. Πάλμας 10)2 διά Π. Νουάρ				
ΑΚΡΟΝ (π.)	*	59	14722	άργει εις Πειραιά από 19)8				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	*	70	8825	ά. Κάργουαρ 1)2				
ΑΚΤΗ (δ.)	*	56	10287	άργει εις Πειραιά από 18)3				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	*	60	10235	εις Λάγος από 23)8				
ΑΚΤΙΣ (κ.)	*	55	8828	δ. Σουέζ 14)1 διά Μπάρων				
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	*	57	11929	ε. Κίγκατ 5)2				
ΑΛΕΑ	*	73	8824	ά. Φρημάντλ 12)2 δι' "Ιαπωνίαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	άργει εις Πειραιά από 21)2)75					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Πειραιά 8)2 διά Κωνσταντίναν					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	έ. Ιζενταν 18)12					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-								
ΤΑΡΗΣ (κ.)	*	55	8280	ά. Μπούτο (Λ. Μάρκ.) 17)2				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ε. Βαλτιμόρην 29)1					
ΑΛΕΞΗΣ*	*	51	2983	ά. Ντεμεράρα 7)2 διά Τρίνινταν				
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	*	67	14845	ά. Γιρθαλάρ 31)1 διά Παλέρμο				
ΑΛΕΦΑΝΗ (κ.)	*	63	2261	ά. Βερμόδας 7)12 (έπολ.)				
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	*	58	5593	ά. Ντάρας ές Σαλάδ 2)2				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	*	68	16320	ά. Μπαντάν Σαπόνη 19)12				
ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	*	58	13010	ά. Καρθάγενην 6)2 δι' "Ιμπινγχαμ				
ΑΛΚΜΑΝ*	*	66	27985	ά. Λισσαδώνα 4)2				
ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	*	56	1802	ε. Πειραιά 27)1				

ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Πόρτ Αρθουρ 14)1 διά Νιγηρίαν	
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ά. Κόρπους Κρίστι 7)2	7311 α. Σιγκαπούρη 21)1 διά Β. Κορέαν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Νόρρεσούντμπι 16)2 διά Κεμπέκ	7424 α. Μπριτανία 28)1
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Πόρτ Σαύδ 25)1 διά Αμπάς	1275 είς Λάγος από 10)10)75
ΑΓΙΣΙΔΙΤΥ	59	10389	ά. Τζένταν 6)2	4246 α. Παραμαρίμπο 29)1 Τεργέστην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ Δ	74	128398	ά. Χόθικ 13)1 διά Φορκάντος	2666 είς Π. Σουδάν 10)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ Δ	74	128399	άργει είς Π. Φορτίν από 15)5)75	5083 έ. Τζάσσονθιλ 16)11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	15977	δ. Κων)πολίν 9)2 διά Κωνστάντζαν	60 2289 α. Ήγουσίτς 10)1 διά Λάγος
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Χόδικ 9)1 διά Χαλούλ "Αίλ	52 6576 έ. Φιλαδέλφεια 31)12
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	έ. Τοκουγιάμα 26)1	48 2358 α. Θέουτα 23)1 διά Αλγέριον
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει είς Πειραιά από 19)1)75	63 30650 έ. Μίλφορτ Χάφεν 19)2
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	έ. Μίλφορτ Χάφεν 19)2	67 48747 έ. Ν. Όρλεανη 15)2
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει είς Τρίνιταν από 10)4)75	59 8523 έ. Παρανάγους 6)2
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Γιβραλτάρ 18)2 διά Σ. Κρουά	59 23084 δ. Π. Σάιδ 11)2 διά Ν. Υόρκη
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Πόρτ Σαΐδ 10)2	59 15397 αργει είς Πειραιά από 23)5)75
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Πειραιά 10)1 διά Ν. Υόρκην	56 8257 έ. Ακαμπτε 26)12
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Καλλάο 30)10 διά Τοκοπίλλα	71 4712 α. Είλατα 1)2 διά Λ. Μάρκες
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ	69	16291	ά. Γιβραλτάρ 7)12 διά Ρότερνταμ	56 6778 δ. Παναμά 15)2
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ά. Κέιπ Τάουν 16)2	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Κιούρασδο 11)1	71 2994 α. Ρότερνταμ 18)2
ΑΥΡΑ (κ.)	45	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς	61 7838 έ. Σαντ Τζον 6)2
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ. π.)*	40	26314	δ. Παναμά 12)2	73 59193 α. Γιουροπόρτ 7)2 διά Αμεριγον
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	έ. Ρίο Γκράντε 11)2	70 8750 α. Τέμα 13)2
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	ώπο παραλαβήν	70 2997 α. Αρχας 4)1
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-				
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Μπιλμπάο 6)1 διά Αθάνα	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Κοραμσάρ 7)2	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	δ. Κων)πολίν 22)12 διά Γαλάτοι	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	είς Νεάπολιν από 26)6)73	
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	56	12369	ά. Σαθάννα 12)2 διά Αρούμπα	
ΒΑΣΙΛΗ Μ. (κ.)	51	1019	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΕΑΝΤΑ *	57	10311	ά. Κασιούνγκ 28)1	
ΒΕΑΟΣΙΤΥ	69	8506	ά. Σιγκαπούρη 11)2	
ΒΕΝΙΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Πειραιά 9)2 διά Γαλάτοι	
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	έ. Τζένταν 8)2	
ΒΙΚΙΩΡ *	64	4281	έ. Αμπέρσαν 7)2	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ 1	72	18953	ά. Ν. Ορλέανη 25)1 διά Φιλαδελφεια	
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-				
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Τέμπλ Μπαίη 1)2 διά Περσικόν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	ά. Τζάσσονθιλ 3)2 διά Ριγιέκα	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	άργει είς Σπέτζα από 10)12)74	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Λιούστον 2)2 διά Σάντος	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει είς Σπέτζα από 30)1	
ΒΙΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. Λ. Πάλμπας 13)1 διά Λάγος	
ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1038	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει είς Χαλκίδα από 27)5	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	έ. Πειραιά 29)1	
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Βιτόρια 1)2 διά Μπρεμερχάφεν	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Χιούστον 27)1 διά Αιμερίγον	
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	δ. Γιβραλτάρ 30)12 διά Λάγος	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Π. Λ. Κρούς 5)2 Πόρτλαντ (Με)	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Σαγκάν 15)2 διά Οζάκαν	
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	έ. Τζένταν 24)9	
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	42439	ά. Βαλτιμόρην 7)2 διά Αννάπολιν	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. "Αγ. Θραγκίσκον 14)2 Αρούμπα	
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)*	54	1890	ά. Πειραιά 14)2 διά Γαλάτοιν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	έ. Βρέμην 4)2	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	είς Πειραιά από 12)6)74	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Μπωλόντ 31)1 Σι. Αρούμπα	
Γ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ Σιγκ.	60	9071	ά. Βαλτιμόρην 19)1 διά Ρωσίαν	
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Θεογύνη 9)10	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ά. Καζαμπλάνκα 9)2 διά Ρουέν	
ΓΙΟΥΝΙΑΚ (κ.)*	56	10774	ά. Ναγκόδηα 29)1 Π. Κέμπλα	
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*				
ΓΙΟΥΡΟΣΕΥ-ΥΛΟΡ (κ.)				
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΣΚΑΥ				
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.				
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)				
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΘΗ (κ.)				
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)				
ΓΚΙΖΕΛΑ (κ.)				
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)				
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)				
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ κ.				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΝΤΕΡ*				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΕΙΤ (κ.)				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (κ.)				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΣ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ				
ΓΚΡΕΙ-Σ ΣΕΥΛΟΡ κ.*				
ΓΛΑΥΚΗ				
ΓΛΑΥΚΟΣ				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)				
ΓΟΥΕΣΤΙΓΟΥΙΝT				
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΕΣ II				
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	53	21284	είς Πειραιά από 16)9)74	
Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	57	25490	έ. Ν. Όρλεανη 13)2	
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ θ.	57	26032	έ. Πειραιά 16)2	
Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	έ. Ριο Ιανέριο 12)2	
Γ. ΚΑΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Πειραιά 20)5)75 διά Νταμπιέρ	
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Χάμπον Ρ. 12)2 διά Κιουρασό	
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	ά. Χάμπον Ρ. 12)2 διά Κιουρασό	
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	είς Πειραιά 16)1)75 (έπισκ.)	
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ	67	22549	έ. Ν. Όρλεανη 13)2	
Γ. ΝΑΥΤΙΑΛΟΣ	67	23064	έξωθ. Σάσσουθεντ 9)2	
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ-ΤΟΡ	68	22513	δ. Π. Σάιδ 14)2	
Γ. ΝΕΙ-ΜΠΟΡ	68	23064	ά. Βαλτιμόρη 16)2 διά Αγιουπον	
Γ. ΝΕΙ-ΤΣΑΡ	67	23064	δ. Γιβραλτάρ 6)2 Π. Τζεντίλ	
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Πειραιά 11)2 διά Αφρικήν	
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Νταμπιέρ 28)1 διά Γένοβα	
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	ά. Ρότερνταν 16)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	
Γ. ΝΟΟΥΑΤΖ (δ.)	69	41477	ά. Ράς ές Σάιδερ 11)2 Ν. Όρλεανη	
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	ά. Κων)πολίν 1)2 Κωνστάντζαν	
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	έ. Πειραιά 12)2	
Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	54	20864	έ. Σιγκαπούρη 21)1	
Γ. ΦΑΙΘΗ (δ.)	64	49437	είς Πειραιά από 25)6)75	
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	είς Πειραιά από 3)8)75	
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Ράς Τανούρα 8)2	
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Πιουροπόρτ 16)2 Βιλεμοχάφεν	
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Ράς Τανούρα 4)2	
Γ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	72	102300	ά. Βιλεμοχάφεν 26)1 διά Περσικόν	

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

ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12)3)75
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ἀ. Μαρχαρέν 21)2 δι' Ἀμπάνταν
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	δ. Κωνούπολιν 6)2 Κωνστάντζαν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	ἀ. Γιθαράταρ 31)1 διὰ Π. Ρίκο
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	δ. Καβάλας 29)1
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	ἐ. Π. Σουδάν 23)1
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8786	ἐ. Μπ. "Άθρες 26)1
ΔΕΣΠΩ Ι (π.)*	68	8796	δ. Κωνούπολιν 13)1 διὰ Περοῦ
ΔΗΑΙΟΣ	57	1579	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	9493	δ. Πειραιᾶ 30)1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ἀ. Βανκούθερ 22)1 δι' Ἰαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	ἀ. Ρ. "Ιανέρο 19)1 διὰ Ρόπτερνταμ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	ε. Πειραιᾶ 7)2 διὰ Ρόπτερνταμ
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ἀ. Βιτόρια 18)1
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ε. "Ηοτ Λόντον 13)2
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 10)5)75
ΔΩΡΙΕΣ	58	8431	ἀ. Τέλι θο Μπάκη 17)2 Ἀμβούργον
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	42321	ἀ. Βιελμούχαφεν 7)2 δι' Ἀρζού
ΔΩΤΩ	68	35191	ἀ. Αγούσταν 15)2 διὰ Π. Σαΐδ
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ε. "Οζάκα 14)2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ἀ. Ράς Τανόρδα 20)12
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ἀ. Πουνταρένας 6)2 διὰ Μανζανίλο
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΩΜΟΥ (δ.)	72	113780	ἀ. Ράς Τανόρδα 7)2
ΕΚΟΥΤΥ (δ.)*	52	15623	ἀ. Σάντος 27)1 διὰ Μπέλεμ
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4801	ἀ. Σουδάν 9)2 διὰ Κίναν
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ἀ. Πειραιᾶ 1)2 δι' Ἰταλίαν
ΕΑΕΙΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εἰωθι νῆσοι Κέας 3)12
ΕΑΕΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11)1
ΕΑΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ἀ. Πλότος 1)1 διὰ Πόλον
ΕΑΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	ἀ. Καρπάτοι 14)2 διὰ Ράς Τανόρδα
ΕΑΕΝ*	67	27989	ε. Τακόμα 3)2
ΕΑΕΝΑ (κ.)*	52	2673	ἀ. Πειραιᾶ 16)2 διὰ Μερσίνα
ΕΑΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26)11)74
ΕΑΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ε. Ρόπτερνταν 9)2
ΕΑΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	8159	εἰς Σιγκαπούρον ἀπὸ 27)9
ΕΑΕΝΙΑ	63	5206	ἀ. Σ. Τόλι 16)1 δι' Ἀθάνα
ΕΑΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	ε. Μοριουγκάδο 17)2
ΕΑΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ἀ. Κάη μπάδ Τσάνη 10)2 Περσικόν
ΕΑΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	δ. Ρόπτερνταν 16)2 διὰ Στεππίνον
ΕΑΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ε. Πειραιᾶ 27)1
ΕΑΚΙΝΑ (κ.)*	57	6309	ἀ. Μπ. "Άθρες 21)1 δι' Ἀθάνα
ΕΑΕΛΣΠΟΝΤ			
ΓΚΛΟΡΥ (δ. Σιγκ.)*	75	48000	ἀ. Κιουρασάδο 25)1 δι' Ἀρούμπα
ΕΑΕΛΣΠΟΝΤ			
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ἀ. Κασίμα 25)1 διὰ Περσικόν
ΕΑΛΗ 2 (κ.)	52	8194	εἰς Λάγος 12)8
ΕΑΛΗΝ	56	10312	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 31)3)75
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	εἰς Λάγος ἀπὸ 7)9
ΕΑΜΟΝΑ (π.)	62	12230	ἀ. Κιουρασάδο 29)1 διὰ Μπ. "Άθρες
ΕΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	δ. Χαλιφάση 17)2
ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	δ. Δάντσιχ 6)2 διὰ Πειραιᾶ
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	εἰς Τζίμπουτι ἀπὸ 18)11
ΕΑΝΡΕΣ (κ.)	57	8960	εἰς Λάρνας ἀπὸ 2)8
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	ἀ. Βιτόρια 18)1 διὰ Κόμπε
ΕΠΙΚ (κ.)*	50	1779	δ. Κωνούπολιν 1)12 Μαύρην Θάλασσαν
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4)2)75
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ε. Ραδένα 5)2
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	ἀ. Χοκεϊσούντ 11)7 διὰ Πειραιᾶ
ΕΡΜΗΣ	72	16055	δ. Μοριουγκάδο 7)2
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	ε. Ν. "Ορλέανη 15)2
ΕΡΟΙΚ	64	29396	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 9)7
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΝΔΡΟ Κ.	57	1368	ε. Καζαπιτάνκος 5)2
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ Κ.	52	1599	ἀ. Σεθίλην 2)2 δι' Ὁράν
ΕΣΠΡΟΦ (κ.)*	55	5869	δ. Πόρτα Σαΐδ 5)2
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 8)3)75
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	δ. Π. Σαΐδ 8)2 δι' Εδρώπον
ΕΣΣΕΣΣ	57	4023	ἀ. Φόρτν τε Φράνς 23)1 Τζάρτζασιον
ΕΤΕΟΚΑΗΣ II. (κ.)*	44	7141	ὅπο παραλαβήν
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΒΑ	57	6046	ε. Τιμουρίαν 11)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.*	60	14653	ἀ. Κουθέτι 25)1 δι' Ἰαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1512	ε. Λάγος 2)2
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	δ. Γιθαράταρ 20)1 διὰ Λιθόνην
ΕΥΓΝΩΣΙΑ (δ.)	64	34827	ε. Πειραιᾶ 24)1
ΕΥΓΝΕΤΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Τζάρκατα 5)1
ΕΥΤΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Κωνούπολιν 6)2 διὰ Κωνστάντζαν
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ.	56	2806	ε. Πότο Σαΐδ 11)2
ΕΥΤΡ. ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	παντού 11)2 διὰ Πάταντα
ΕΥΤ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	δρνεῖ εἰς Π. δθ Σπαΐνη ἀπὸ 5)10)75
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	δ. Γιθαράταρ 27)1 διὰ Σ. Συπατσίαν
ΕΥΑΚΙΝΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	57	3826	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 20)2)75
ΕΥΑΟΡΗ (δ.)	64	35410	ἀ. Πειραιᾶ 14)2 διὰ Ρουμανίαν
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 19)18)74
ΕΥΠΛΑΙΟΣ (δ.)*	55	19959	ἀ. Ντωνίαντα 21)2 διὰ Τζίμπουτι
ΕΥΡΥΝΔΑΣ *	64	9727	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 23)7)74
ΕΥΡΥΝΔΑΣ *	64	9727	ε. Ν. "Ορλέανη 29)1
ΕΥΡΥΝΔΑΣ *	65	10290	ε. Πότοπλαντ 17)2 (ἐπισκευα)
ΕΥΤΕΡΗΝ (δ.π.)	61	13360	δ. Τζεπέλη Ντανά 2)2 Τσιταγκύραν
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	δ. Μπρούνομποταν 30)1 διὰ Ροστόδη
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	δ. Καρπάτοι 26)10
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35405	ε. Πειραιᾶ ἀπὸ 25)1)75
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	δ. Σάρι 19)1 διὰ Πολωνίαν
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	δ. Πότο Σαΐδ 11)2
ΖΕΨΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	δ. Πότο "Ασθούν 4)2
ΖΙΖΗ	59	3917	ε. Τασσούντα 7)1 δι' Ἀλεξανδρείαν
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ε. "Αυτιπάν 12)12
ΖΙΤΑ	70	15665	ε. Κουθέτι 21)11
ΖΟΗ Γ.	57	3829	ε. Σάντος 5)2
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	ἀργεῖ εἰς Τρινκομαλί ἀπὸ 20)6
Η Β Η (κ.)	52	1570	δ. Γιθαράταρ 20)1 δι' Ὁρτόνα
ΗΓΚΑ	72	9980	ε. Χολλ 18)2
ΗΑΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ε. Κάντας 15)1
ΗΣΤΟΥΓΙΝΤ (δ.)	68	11364	ε. Ν. "Ορλέανη 15)2
ΗΣΤΕΡΗΝ ΗΓΚΑ (π.)	44	14540	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28)4)75
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.δ.)*	57	2349	ε. Θέσσα 29)1
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	εἰς "Οράνη ἀπὸ 2)5)75
ΘΕΑΝΟ (κ.)	57	8677	ε. Βαρκελώνη 31)1 δι' Ἀθάνα
ΘΕΜΟΣ (π.δ.)*	64	1938	ε. Βιτόρια 5)2 διὰ Μπ. "Άθρες
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ε. Μιλφόρντ Χάφεν 18)2 Φλώσιγκ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	δ. Γκάρατον 6)2 δι' Ἀλγέριον
ΘΕΡΙΔΗΣ*	68	11656	δ. Κολούμπια ρ. 30)1 δι' Ινδίαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	59	15314	δ. Κολούμπια ριθέρ 6)2
ΘΕΟΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (κ.)	57	1325	δ. Κόπερ 21)12 διὰ Ριγιέκα
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)*	59	29141	δ. Τής 18)2 διὰ Σλάγκεν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (π.δ.)*	61	10591	εἰς Πειραιᾶ 6)12
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13)2)75
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΤΙΣ	74	35561	δ. Παναμά 11)2 δι' Ελρηνικόν
ΘΗΡΑ	62	14151	δ. Παναμά 11)2 δι' Ελρηνικόν
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	δ. Πειραιᾶ 7)2 διὰ Βεγγάλην
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛ. δ.	59	21323	δργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 1)2)75
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Κιουρασάδο 7)2 διὰ Μιράντα
ΘΩΜΑΣ (κ.)	61	14032	δ. Ν. "Ορλέανη 15)2
ΙΑΣΩΜΠΕΙΤΑ (κ.)	54	1160	δ. Λονδίνον 11)2 διὰ Ἀμπαντάν
ΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	δ. Φάλμουθ 1)2 διὰ Πόρτλαντ Με.
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	δ. Βαλτικόρην 2)2 διὰ Σαβάννα
ΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ	66	7643	δ. Τζάσσονθλ 5)2 διὰ Σαβάννα
ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΥ II	66	7643	δ. Κ. Τάουν 13)2 δι' ΗΠΑ
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	ε. Πειραιᾶ 16)2
ΙΜΑ*	68	27989	δ. Φιλαδέλφεια 12)2 διὰ Π. "Ορνάς
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ε. Σπετζά 13)2 διὰ Μάλτα
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 31)7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑ	57	10400	εἰς Σαντορίνη 19)2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑ ΤΩΝ ΤΣΑ- ΒΑΡΗΣ	60	12246	εἰς Ντρομπάν 19)9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15)2)75
ΙΑΛΕΤΕΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ Π.	54	12430	δ. Καρπάτοι 6)2 διὰ Περούκον
ΙΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	δ. Παναμά 5)8
ΙΑΜΙΛΑ Δ. M.*	75	14983	δ. Σουέζ 9)2 διὰ Μπάραρον
ΙΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	εἰς Λάγος 29)7)75
ΙΑΠΑΛΕΑΣ (π.δ.)*	58	1071	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΗΣΗΣ	63	9817	δ. Πειραιᾶ 7)2 διὰ Συμόρην
ΙΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ. π.	57	16984	ε. Ρόπτερνταμ 13)2
ΙΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	57	24854	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ 31)10)74 (ἐπισκ.)
ΙΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	9060	δ. Αιτιπάνη 21)1 διὰ Λάγος
ΙΑΡΟΛΙΝΗ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ δ.	65	18995	ε. Ιντόδον 4)1
ΙΑΡΟΤΑΝ ΘΕΟ*	53	5789	εἰς Ρόπτερντα 14)12
ΙΑΡΟΤΑΝ ΠΑΥΑΟΥ (κ.)	47	3340	ε. Πειραιᾶ 17)1
ΙΑΡΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ- ΒΑΡΗΣ	52	7597	ε. Μπαύντον 9)2
ΙΑΡΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	δ. Γουβέτη 7)2 δι' Ἀμπαντάν
ΙΑΡΙΝΑ	69	9072	ε. Καρπάτοι 16)1
ΙΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.*	41	9072	ε. Καρπάτοι 16)1
ΙΑΡΟΜΙΝΑ Π.	73	13246	εἰς Καρπάτοι 6)2
ΙΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Σάντος 9)2
ΙΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	δ. "Αιθούργον 6)2 διὰ Σούσσα
ΙΑΣΤΕΛΛΑ (δ.δ.)	57	20564	δ. Μπούλεν Μπαζή 30)1
ΙΑΤΕ Α. (κ.)*	66	2993	ὑπό παραλαβήν
ΙΑΤΕΡΙΝΑ (π.δ.)*	56	1333	δ. Καζαπιτάνκα 11)2
ΙΑΤΙΝΑ (κ.)	59	8447	δ. Καζαπιτάνκα 11)2
ΙΕΑ	58	13996	ε. Βενετία 11)2
ΙΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Γιοκούάσα 12)2 διὰ Παναμά
ΙΕΦ ΧΟΧ (δ.κ.)	60	12971	δ. Μιλ. Χάσεν 7)2 δι' Αδγούσταν
ΙΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.γ.)	59	24333	δ. Ν. "Ορλέανη 9)2 διὰ Κιουρασάδο
ΙΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΟΥ δ.	65	8198	δ. Μπ. "Άθρες 13)12 δι' Αθάνα
ΙΗ			

ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	εις Λάγος 15)8	ΜΕΛΙΤΗ *	75	35561	Ε. Ν. 'Ορλέανη 15)2
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ Κ.δ.	57	13110	Ε. Σιγκαπούρην 28)1	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εις Πειραιά από 1)7)75
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	Δ. Σιγκαπούρην 9)2 διά Ντουμπάτ	ΜΕΛΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Ράς Τανόύρα 8)2
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ Κ.δ.	60	24484	Ε. Πειραιά 8)1	ΜΕΛΑΤΕΜΙ ΙΙ	63	9755	ά. Ρουέν 12)2 διά "Ιταλίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ κ.	56	8477	δ. Σουέζ 31)2	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	ά. Ρουέν 31)1 διά Λάγκος
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Μ. δλ 'Αχυαντί 6)12 Μπ. Σαπούρω	ΜΕΝΤΓΑΡΕ (κ.)*	55	3883	δ. Σουέζ 11)2 διά "Αντεν
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	Ε. Τζένταν 8)2	ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.)*	52	2775	δ. Γιβραλτάρ 10)1 διά Σκίκντα
ΚΥΘΗΡΑ *	70	16239	ά. Λδ Παλίς 17)1 δι' 'Αμπιτζάν	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	δ. Μαλάγα 12)2
ΚΥΘΟΝΟΣ	57	13895	Ε. Βαρκελώνην 15)2	ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	δ. Σουέζ 16)1
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	δ. Νεάπολιν 3)2 διά Σάρρος	ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (π.)	61	9194	δ. Μπ. "Άρες 18)1 δι' 'Αθάναν
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	άργει εις Τζάκονθιν από 28)2)75	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΜΑ (δ.)	56	24234	άργει εις Πειραιά από 19)10)74	ΜΕΣΣΗΝΙΑΙ (κ.)	48	1420	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΝΟΙΑ	71	11801	ά. Ναγκόγια 2)2 διά Ντάρεν				
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ (κ.)	54	8532	εις Λάγος 4)9				
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ά. Αιδερπούλι 14)2 δι' 'Αμβέρσαν				
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	δ. Τζιμπούτι 2)1 διά Κοραμάσρ				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	Ε. Πόρτ Κάμπους 23)1				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	άργει εις Πειραιά από 12)2)75				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	Ε. Ν. 'Ορλέανην 13)2				
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΗ-							
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ά. Σιγκαπούρην 1)1 διά Κίναν				
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ά. Θεούτα 17)1 διά Λατάκια				
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εις Πειραιά από 1)3)74				
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Γιβραλτάρ 8)2 διά Τουρκίαν				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Γιουροπόρτ 13)1 διά Πειραιών				
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά. 'Αμβέρσαν 10)2 διά Φλώσιγκ				
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Κ. Τάσου 3)2 διά Κάρυκ 'Αιλ				
ΛΑΝΤ (κ.)*	49	1395	άργει εις Πειραιά 11)12				
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	ά. Τζένταν 18)6)74				
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ά. Σαλβαντόρ 7)2 διά Φρήπορτ				
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Πειραιά 15)2				
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	Ε. Νταμάρ 8)2				
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΑ-							
ΝΙΚ (δ.)	61	12702	Ε. Μπωάν 11)2				
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά. Χάρην 6)2 διά Ντακάρ				
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	ά. 'Αμπιτζάν 17)1 διά Λάγος				
ΛΕΣΣΑΙ (κ.)	65	2411	εις Λάγος από 18)10				
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	εις Λάγος από 5)9				
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	εις Λάγος από 20)7				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. Τής 9)2				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑ-							
ΤΖΙΔΗΣ	57	10499	εις Πειραιά 15)11				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	Ε. Σάντος 6)2				
ΛΙΖΑ	64	2817	ά. Ν. 'Ορλέανην 6)2				
ΑΗΓΚ (π.)	61	8760	ά. Μπ. 'Άρες 21)1 δι' 'Αθάνα				
ΑΙΛΑ (π.)	50	2734	εις Πειραιά από 8)10				
ΑΙΠΣ	60	16968	Ε. Σάντος 1)2				
ΑΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	Ε. Πειραιά 10)2				
ΑΙΩΝΙΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Μπ. Μασάρ 31)1 διά Π. Λάτα				
ΑΙΩΝΤΟΝ (δ.)*	65	59534	εις Χόγι Κόρη από 19)9				
ΑΙΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. 'Ισκεντερόρου 17)12 διά Δυρράχιον				
ΑΙΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Κάρυκ 'Αιλ 9)2 διά Μομπάσαν				
ΑΙΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά. Σπέτζα 3)1 διά Ράς έξι Σιδέρ				
ΑΙΥΡΙΚ	64	29396	άργει εις Πειραιά από 8)9				
ΑΙΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ά. Πόρτ Χέντλαν 1)2				
Μ. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Γιβραλτάρ 8)1 (έπισκευα)				
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά. Πειραιά 16)1				
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις Λάγος 1)9				
ΜΑΓΚΝΩΔΙΑ (κ.)	51	7126	ά. Κλήστον 31)12 διά Συρίαν				
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Τενερίφη 12)2 διά Λάγος				
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	δ. Κων/πολιν 4)2				
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	δ. Σουέζ 26)1				
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	άργει εις Πειραιά από 2)6				
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Ράς Τανόύρα 23)1				
ΜΑΙΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Μιζουίμα 25)12 δι' 'Ενσενάδα				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	ύπο παραλαθήν				
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.)	49	18082	άργει εις Πειραιά από 15)12)74				
ΜΑΝΟΣ Π. (κ.)*	69	2987	ά. Μέρσεϋ Μπάρ 15)2				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Μασσαλίαν 28)1 (έπισκευα)				
ΜΑΝΤΟΥΔΑ (κ.)	52	2352	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	άργει εις Πειραιά από 26)8				
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά. Λάς Πλάσι 25)1 διά Ροστόκ				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	δ. Σουέζ 5)2 διά Τζένταν				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ά. Πειραιά 20)1				
ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8738	εις Κλήστον από 2)2)75 (έπισκευα)				
ΜΑΡΤΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-							
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	ά. Πούλαν Νουάρ 2)2				
ΜΑΡΤΚΩ	62	8951	ά. Πόρτ Σουδάν 10)2				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Γκαλεότα Πόλιν 22)1 δι' ΗΠΑ				
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Πιοκόχαμα 5)2				
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	εις Πειραιά 7)1)75 (έπισκευα)				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	Ε. Τζάκονθιν 16)2				
ΜΑΡΙΑ Λ. (κ.)*	58	5746	ά. Ρότερνταν 7)2 διά Τρίπολιν				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	ά. Λάγος 25)1				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ-ΙΘ (δ.)	66	49231	ά. Τεργέστην 5)2 διά Μπάνιας				
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	8086	ά. Λισσαδώνα 12)2				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	δ. Σουέζ 7)2				
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Ν. 'Ορλέανη 9)8 δι' 'Αλγερίου				
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά. Μπρούνισμπούτον 30)1 'Αλεξανδρείαν				
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	εις Πειραιά από 23)3)75				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811	ά. Γιουροπόρτ 13)2 διά Σεμπρούγκε				
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Λίθεπον 7)2 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΙΑ III (δ.)	55	12597	άργει εις Πειραιά από 1)12)75				
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	άργει εις Τζιμπούτι από 12)12)74				
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)*	58	1226	ά. Γλασκώνην 29)1 διά Σαλέρνο				
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	δ. Σουέζ 22)1 διά Κάνταλα				
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΣ (δ.)	55	11193	ά. Ράς Σουέζ 23)1				
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)*	66	67545	άργει εις Πειραιά από 14)11)75				
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει εις Πειραιά από 15)7)74				
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εις Πειραιά από 31)8)74				
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	άργει εις Πειραιά από 25)3)75				
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	ά. Παναμά 16)1				
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.)	59	12795	άργει εις Πειραιά από 22)12)75				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Πόρτο 'Αλεγκρε 4)2 δι' 'Ανκόνα				
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	ά. Λουάντα 2)12				
ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	εις Λάγος 31)7				
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)*	59	3664	ά. Πόρτ ο Πρίνα 4)2 διά Ριο Χάντα				
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εις Πειραιά από 4)2)75				
ΜΑΤΖΙΚ (κ.)*	56	3379	ά. Ρόπτερνταν 18)2				
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά. Σιγκαπούρην 9)2 δι' 'Ινδονησίαν				
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)*	66	39617	άργει εις Πειραιά από 13)1)75				
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	ά. Πόρτ ο Σπαίνη 25)1				

ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ (Σιγκ.)	58	5279	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 17)2	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ		
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113	Ε. Γκάλφορτ 29)1	ΛΙΝΙΤΕΝ	71 11044	
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	εἰς Πειραιά 11)174 (έπωλ.)	ΟΥΡΑΝ. ΤΟΞΩΝ (κ.)*	ά. Βανκούβερ 12)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	44	14800	ΟΥΡΑΝΟΣ*	1805 δ. Σουλώνη 20)2 διά Ρότσεφορτ	
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	ά. Ταυτικό 2)2 διά Φρήρορπ	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΔΙΣ II κ.	61 18484	
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΙ (δ.)	59	18180	εἰς Πειραιά 22)3)75 (έπισκ.)	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	38 2501	
ΝΟΡΔ. ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22549	μετων. «ΚΟΝΚΕΣΤ»	ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	73 20354	
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ'	(δ.)	64	38649	δ. Κωνυπόλιν 31)1 δι' 'Ερεγγλ	ΠΑΛΟΥΣ (δ.)	57 12881
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)11	ΠΑΛΑΙΓΩΣ (δ.)	55 15683	
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	Ε. Πειραιά 21)1	ΠΑΛΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ κ.	50 15683	
ΝΟΡΟ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)2)75	ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58 10659	
ΝΟΡΟΓΟΥΐΝΤ	70	11328	ά. Βρέμην 29)1 δι' 'Αμβούργον	ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52 4589	
ΝΟΡΦΟΔΛ (δ.)	59	20915	ά. Φρήτουσ 10)2 διά Χιούστον	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48 1977	
ΝΟΓΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Κόπορους Κροτί 9)2	ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60 7758	
ΝΟΤΟΣ	58	12339	Ε. Ρότερνταμ 19)2	ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (κ.)	54 7017	
ΝΙΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 28)5	ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥ-		
ΝΙΑΥ-ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	Π. Σατή 3)11 διά Πειραιά	ΝΙΤΥ (δ.)	64 1992	
ΝΙΕΔΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ	87	21340	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)10)74	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61 18801	
ΝΙΕΜΕ Κ. (κ.)*	51	2133	μετων. «ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪΥ»	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72 10600	
ΝΙΕΡΜΠΥ	58	10396	εἰς Ταρτούς 9)1	ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ-ΑΣ κ.	54 3618	
ΝΙΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)3)75	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΣ (κ.)	49 4727	
ΝΙΗΖΕΡΤ ΓΟΥΐΝΤ*	74	14523	ά. Παρανάγουα 8)2 διά Λόριεντ	ΠΑΠΑΕΩΡΗΤΗΣ (κ.)	59 5445	
ΝΙΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988	Ε. Πειραιά 18)2	ΠΑΠΑΜΩΡΗΣ (κ.)	58 5445	
ΝΙΝΙΑ (κ.)	54	5251	ά. Σαουθάμπτον 6)2 δι' 'Οράν	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51 8919	
ΝΤΟΑΦΙΝ (κ.)*	55	2472	Ε. Λαττάκια 9)1	ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58 1110	
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	δ. Γιθαλτάρ 13)1	ΠΑΡΘΕΩΝ Π. (κ.)	51 1000	
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-				εἰς Μασσαλίαν 27)1		
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	δ. Κωνυπόλιν 14)1 διά Μ. Θάλασσαν	ΠΑΡΙΣ (κ.)	53 5569	
ΝΤΟΜ. ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ κ.*	58	1999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.)*	60 13062	
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ε. Τζακάρτα 2)2	ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	59 23607	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	Ε. Κουβέιτ 2)2	ΠΑΡΟΣ	61 13912	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	Ε. Λάγος 30)1	ΠΑΣΙΩΦΙΚ (δ.)	65 38116	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	εἰς Λάγος 25)3)75	ΠΑΣΙΩΦΙΚΑ (δ.)	58 12486	
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ά. Σαδόνα 19)2 διά Κωνστάντζαν	ΠΑΙ (κυπρ.)	50 5623	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11205	Ε. Ράχ Σουκέρι 14)11	ΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	71 27502	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	ε. Αμπιτζάν 24)1	ΠΑΤΡΑΙ	61 10969	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ά. Λά. Εστακάντα 11)2 Πόρτλαντ Με.	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73 8957	
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.)	55	13115	ά. Τζάκοντον 26)1 διά Μπρούνστιλ	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55 5671	
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	Ε. Πειραιά 10)6 διά Χαλκίδα	ΠΑΥΛΙΝΑ	64 9996	
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	δ. Π. δφ Σπαίνη 28)1 διά Νιγηρίαν	ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53 7283	
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54 19444	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Σουέζ 13)2 διά Γκιζάν	ΠΕΝΝΥ ΜΑ'Ι-ΚΕΛΣ*	59 7191	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	ε. Γκάλθεστον 8)2	ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-		
ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	εἰς 'Αντενός ἀπό 6)3)75	ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54 3895	
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	άργει εἰς Φάλμουθ ἀπό 17)3)75	ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)*	58 28720	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Ντουμπάτι 17)2	ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	56 24502	
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Τέμπηλ Μπαίν 19)1 διά Μ. Χάφεν	ΠΕΡΑΜΑΣ (κ.)	56 2194	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	δ. Κάρρυκ «Αίλ 11)2 διά Ντόρμπατν	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41 6464	
ΟΛ. Α'ΙΣ (δ.)	54	17999	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29)12	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72 10349	
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΡ (δ.)	70	89726	ά. Κούδα «Ιππος 8)1 διά Π. 'Αρθουρ	ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ (κ.)*	47 1860	
ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97205	δ. Τέμπηλ Μπαίν 15)2 διά Πιουρούπορτ	ΠΕΡΙΑ Α'Ι-ΑΛΛΑΝΤ	64 10865	
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)10	ΠΕΡΣΕΣ (δ.)*	54 3895	
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Πιουρούπορτ 27)1 διά Μπ. Μασάρ	ΠΕΤΟΥΝΙΑ Δ. (δ.)	57 28743	
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	δ. Γιθαλτάρ 8)1 διά Περσικόν	ΠΕΤΡΟΙΝΙΑ I (δ.κ.)	56 11920	
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Ντόρμπατν 10)2 διά Περσικόν	ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65 41255	
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	δ. Τέμπηλ Μπαίν 19)2 διά Μπ. Μασάρ	ΠΗΛΙΟΝ (δ.)*	58 23607	
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96769	ε. Κάρυκ «Αίλ 7)2	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67 48747	
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ-ΙΣΩΝ δ.	72	106123	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7)12	ΠΛΩΤΟ	68 35191	
ΟΛ. ΓΚΑΛΑΦ (δ.)	54	20495	ά. Π. Λαύρη 28)1 δι' 'Αρούμπα	ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66 33291	
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Μ. Σαούδ 27)1 διά Φιλαδέλφειαν	ΠΟΠ'ΙΝ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72 57102	
ΟΛ. ΓΚΕΙ'Μ Σ. (δ.)	64	32380	ά. Μπ. Μασάρ 5)2 διά Μπαχρέν	ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54 5671	
ΟΛ. ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	64	32478	δ. Ντόρμπατν 21)2 διά Περσικόν	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71 80194	
ΟΛ. ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	64	38598	ε. Ν. Πολέανην 7)2 δι' 'Αρούμπα	ΠΟΝΤΟΣ (κ.)	70 1662	
ΟΛ. ΓΚΡΕ-ΙΣ. (δ.)	65	32407	ά. Χιούστον 31)1 δι' 'Αρούμπα	ΠΟΡΟΣ Α'Ι-ΑΛΛΑΝΤ	58 75000	
ΟΛ. ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38607	δ. Μπόνιν 5)2 διά Χόθις	ΠΟΤΕΥΝΙΑ (δ.)	57 75000	
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	ά. Λουσίτα Τέρη. 31)1 διά Κιουρασό	ΠΟΤΕΡΟΙΝΙΑ I (δ.κ.)	56 8743	
ΟΛ. ΛΕΙ'ΙΚ (δ.)	54	17999	δ. Γκαλθάστον 5)2	ΠΟΤΕΡΟΙΝΙΑ II (δ.κ.)	56 11920	
ΟΛ. ΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	άργει εἰς Βίγκο ἀπό 11)5	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ (δ.)	57 2194	
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέμπηλ Μπαίν 19)1 δι' 'Αρούμπα	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ (δ.)	65 41255	
ΟΛ. ΜΠΡΕ-Ι-ΒΕΡΥ δ.*	75	135000	ά. Λιθέρπουλ 21)2 διά Ρότερνταν	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ (δ.)	65 23607	
ΟΛ. ΜΡΗΖ (δ.)*	75	130000	προσήρ. Β.Α. Γιουάντουν "Αίλ 24)1	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ (δ.)	65 8745	
ΟΛ. ΜΠΡΙΔΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	άργει εἰς Κόδρε πότο από 5)12	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ (δ.)	65 23607	
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	άργει εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 15)1	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ (δ.)	65 8745	
ΟΛ. ΝΤΕ'ΙΑ (δ.)	54	18476	ε. Χόγκ Κόγκ 16)2	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ ΤΙΑ (κ.)	67 1208	
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.')	64	32379	ε. Τεργέστον 20)2	ΠΡΑΙΑΝΤΗΣ ΜΠΕΛΛΑ κ.*	60 1315	
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.')	54	19462	ά. Υόρκην 28)1 δι' 'Αρούμπα	ΠΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56 1384	
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ *	66	15668	ε. Χολτενάου 15)2	ΡΕΑ	66 11859	
ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.)*	74	18204	ά. Ιμινάχαμ 20)2 διά Ν. 'Υόρκην	ΡΕΙΦΕΝΣ (κ.)	46 8070	
ΟΛ. ΠΑΙ-Ι-ΟΝΗΡ δ.	66	15625	ε. Μπλεγκάου 20)2	ΡΗΓΚΑΑ (μικτόν)	51 12540	
ΟΛ. ΠΑΙΛ.	65	15577	ά. Νεκοτάε 15)1	ΡΗΓΚΑΑ ΣΟΥΩΡΝΤ	61 16450	
ΟΛ. ΠΑΙΟΥΕΡ	68	15809	δ. Ξωθι Καράτοι 18)2	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71 77049	
ΟΛ. ΠΕΡΓΑΣΟΥΣ	65	15179	ε. Ρίο Γκράντε 30)1 διά Ρωσίαν	ΡΙΟ ΕΛΛ.	70 16147	
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Λάς Πάλμας 17)2 διά Κλαϊπέντα	ΡΙΟ ΜΑΡ.	65 16334	
ΟΛ. ΠΙ'ΙΣ	69	15688	δ. Παναμά 18)2	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56 9026	
ΟΛ. ΠΡΑ-ΙΝΤ	67	15697	δ. Παναμά 30)1 διά θυτ. άκτην ΗΠΑ	ΡΙΟΝΤΟΝ (κ.)*	56 3671	
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	ε. Ράς Τανόρδο 14)2	ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	54 1970	
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Μαπούν Λ. Μαρκέ 16)2 Μονρόβια	ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46 8106	
ΟΛ. ΡΑ'Ι-ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Λ. 'Αντζελες 2)2 διά Κουόνιν "Αίλ	ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56 21018	
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει εἰς Βίγκο ἀπό 16)2)75	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71 77049	
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ά. Σάντον 20)1	ΡΥΘΜΟΣ	57 10316	
ΟΛ. ΣΚΑΪΥ (δ.)	55	13934	άργει εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 12)3)75	ΡΟΜΕΙΔΑ (κ.)	59 21275	
ΟΛ. ΣΝΟΥΟ (δ.)	54	13665	άργει εἰς Βίγκο ἀπό 11)3)75	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (π.)*	57 7751	
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	ά. Νεάπολιν 19)2 διά Σέτε	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	59 29486	
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει εἰς Κόδρε ὑπό συμπλήρωσιν	ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ (δ.)	56 23249	
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ά. Πειραιά 14)2 δι' 'Αρζού	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	53 12453	
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	δ. Μ. Μπάντα 'Αιπάς 13)1	ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ	65 22248	
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	ά. Αρούμπα 21)1 διά Πειραιά	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (ικτ.)	50 11631	
ΟΛ. ΦΑΙ-Μ (δ.)	68	27602	ά. Αρούμπα 11)2 διά Κασσιούργκ	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (ικτ.)	50 15772	
ΟΛ. ΦΗ-Μ (δ.)	65	47493	ά. Λιθέρπουλ 11)2 διά Περσικόν	ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59 29097	
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ά. Τής 21)2	ΣΑΙΝΒΙΑ (κ.)	56 8671	
ΟΛ. ΦΡΟΙΚΙΚ (δ.)*	76	198000	εἰς Κόδρε από 14)2)75	ΣΑΙΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥΡ	64 18123	
ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ά. Πειραιά 15)2	ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)*	64 33746	
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28)5	ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72 11506	
ΟΡΙΚΟ (δ.)*	58	12668	εἰς Βρέμην 20)2 (πισκεναλ)	ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75 30000	
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	22006	ά. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά Γκρότον	ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑΙ-ΙΟΝΗΡ δ.	72 11506	
ΟΣΕΑΝ ΛΑ'Ι-ΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Μ. 'άλ. Αχμαντί 12)2 διά Κασσιούργκ	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57 8952	
ΟΣΕΑΝ ΡΕ-Ι-ΝΤΖΕΡ	72	14765	ά. Κολούπια ρίθερ 12)2	ΣΑΝ ΣΑΛΛΑΒΟΝΤΑΡ (κ.)	60 1383	
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ-Ι-Ν	66	12459	άργει ξωθι Νεάπολιν 12)2	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (IV κ.)	53 2641	
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ	63	11963	ά. Γαλάτη 9)2	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κυπρ.)	50 1439	
ΟΣΕΑΝΙΚΑ (π. υπερ.)	65	27645	ά. Χάμπτον ρίθερ 15)2 *Απω. Ανατ.	ΣΑΝ ΑΝΟΡΟΥΣΑ (κ.β.)	58 12975	
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	άργει εἰς Χάρην	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75 111171	

ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29)5)75	TΖΕΝΗ	59	9855	Δ. Κουθέατ 31)1 διά Μη. Σαπούδρ
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	59	2958	Δ. Ντεμεράρα 26)1 διά Παραμαρίπο	TΖΕΝΥ	69	9072	Δ. Π. Σαΐδ 8)2 διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	Δ. Παναμά 14)2 διά Ειρηνικόν	ΤΖΙΜ. ΣΤΗΒ (κ.)*	56	3990	εἰς Πειραιᾶ 10)12
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	Ε. Πειραιᾶ 8)11	ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	εἰς Λάγος 2)11
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	Ε. Ν. "Ορλεάνην 19)2	ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	Δ. Πειραιᾶ 14)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝΟΥΓΟΥΙΝΤ	70	11329	Ε. Λάγος 4)2	ΤΖΩΝΝΗ (κ.)	57	39556	Ξ. Πόρτλαν Με. 12)1
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ.	61	44	14020	ΤΖΩΝΝΗ (κ.)	57	9680	Δ. Κολόμπο 10)2 διά Πενάγκ
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	Ξ. Σάντος 14)2	ΤΖΩΡΤΖ Κ. (κ.)	57	3178	εἰς Λάγος ἀπό 25)9
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	Δ. Λά Παλλίς 15)2 διά Καλαμπάρ	ΤΖΩΡΤΖ	54	8119	Ξ. Ταραγκόνα 17)2
ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π.	72	1560	Ξ. Μπαρμπάνος 17)2	ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	Ε. Ρεοφ 31)1
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)*	60	8797	Δ. Σουέζ 8)2	ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	Ε. Τσίμπα 12)2
ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	Ιδε: «ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ»	ΤΙΤΣΑ (κ.)*	56	2299	Ξ. Σπέτζια 14)2
ΣΑΣΣΑ	73	9072	Δ. Καράται 15)2 διά Χόγκ - Κόρυ	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Σουέζ 13)2
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΟΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	Ξ. Καράτσι 20)2
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	Δ. Χιούστον 27)1 διά Τάμπα	ΤΟΑΜΗ	56	3146	δ. Παναμά 8)2
ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	Δ. "Ααρχούς 14)2 διά Γένοβα	ΤΟΛΟ ΣΗ (π.)*	55	7059	εἰς Πενάγκ ἀπό 31)7)75
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	Ξ. Καισιόδυκ 28)1	ΤΟΞΟΝΗΣ (δ.κ.)	64	31331	δ. Πόρτ Σαΐδ 21)1
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	δ. Σουέζ 21)1 διά Σαγκάρη	ΤΟΞΟΝΗΣ (δ.κ.)*	60	12645	δ. Σμύρνη 31)1 διά Πειραιᾶ
ΣΗ ΠΑΙΩΝΗΡ	71	11055	δ. Κόμπε 4)1 διά Φρημάντλ	ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	δ. Σουέζ 20)12
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	Ξ. Τουμπρούς 16)2	ΤΟΥΑΧ (κ.)	53	8257	εἰς Λάγος 22)9
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	δ. Σουέζ 12)2 διά Ντουμπάτ	ΤΟΥΡΜΠΙΝΙΑ (κ.)	56	10541	Δ. Βανκούβερ 7)2 διά Κούβαν
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	Δ. Ντουλόθ 16)11	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ*	71	22759	ύπο παραλαβήν
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	Δ. Τζόρτζεσουν 14)2	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)11	ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κ.)	57	2361	Δ. 'Αμπιτζάν 30)1 διά Γουάρου
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	εἰς Δάντοις ἀπό 5)7)73	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)6)75
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Ξ. Λεϊν Τσάρλς 11)2	ΤΡ. ΣΤΑΡ (π.δ.)	59	29566	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6)6)75
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΪ'	51	6974	Ξ. Ντώρμπαν 7)2	ΤΡ. ΦΟΡΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	Δ. Γιεραλτάρ 17)2 διά Κόρπους Κρίστι
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	εἰς Λάγος 13)6	ΤΡΕΒΑ (κ.)	47	5417	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)6	ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	εἰς Λάγος 22)9
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΙΑΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ 5.	68	14180	Ξ. Χιούστον 5)2
ΣΙΝΤΥ	70	18281	δ. Σουέζ 10)1 διά Κίναν	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	Δ. Τζεμπέλ Ντανά 8)2 διά Νεάπολιν
ΣΙΡΟΚΟ I (π.)	52	9907	Ξ. Κ. Τάουν 16)2	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	Δ. Ν. "Ορλεάνην 9)2 διά Χιούστον
ΣΙΦΩΝΟΣ	58	13906	Δ. Μπάραν 11)2	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	Δ. Ντουμπάτ 8)1
ΣΚΑΛΑΜΑΙΚ (κ.)*	56	3048	εἰς Λάγος 26)1	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18)8
ΣΚΑΛΑΜΥΛΑΡΚ	63	12273	Ξ. Μπωμόντ 29)1	ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.)	57	23664	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)3
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3191	Δ. Θεσσαλίη 12)1	ΥΔΡΟΥΣΑ (δ.)	55	21088	Δ. Λ. "Αντζελες 14)2 διά Ουμάκο
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)8)75	ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	Δ. Καζαπλάνκα 11)2 διά Θεσ/νίκην
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	εἰς Πειραιᾶ 11)8)75	ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	δ. Π. Σαΐδ 18)1 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	Δ. Π. δ. Σπαήνη 26)1 'Αργεντινήν	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	05784	εἰς Ράς Τανούρα (ἀποθήκη)
ΣΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ (π.)	52	11157	Ξ. Καντί 15)2	ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	δ. Σουέζ 12) διά Καλκόπττα
ΣΟΒΕΡΙΝ ΓΚΡΕΙΣ κ. κ.	57	7655	εἰς Λάγος ἀπό 4)7)75	ΦΑΙΑΣ	45	13849	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 21)5)75
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)9	ΦΑΙΚΟΝ	43	13548	Δ. Παναμά 13)2 "Αγ. Φραγκίκον
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	Ξ. Νιούκστατ 17)2	ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13896	Δ. Πιλιμπό 14)2 διά Ρόπτερνταν
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	Δ. Αμπιτζάν 11)2 διά Ντακάρ	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	εἰς Πλέραμα (έπικ.)
ΣΟΥΖΥ (π.δ.)*	53	13927	Δ. Γιουροπόρτ 1)2 διά 'Αροδίπα	ΦΑΝΝΥ*	48	2436	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	Δ. Λάγος 30)10 Π. Χάρκουρτ	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)4)75
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	Δ. Αμβέρσαν 31)1 διά Λάγος	ΦΕΙΔΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	Δ. Κρίστομπαλ 19)12 διά 'Αθένα
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Δ. Παναμά 18)2	ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)5)75
ΣΠΑΡΤΑ ΔΗΝΤΕΡ δ.	56	1743	Δ. Βαρκελώνη 18)2 διά Λαττάκια	ΦΕΡΡΥΖΙΠ Λ. (π.)	54	6836	εἰς Ταταγκόγκ ἀπό 16)1)75
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	Δ. Κιουρασάδ 5)2 Μπ. "Άθρες	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	Δ. Κοκόρα 25)1
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)10	ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	Δ. Ν. 'Υόρκη 15)2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)2)75	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	Ξ. Ράς Τανούρα 14)2
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ 8.	56	30709	Δ. Αθόσιον 10)2	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	ε. Πειραιᾶ 21)1 (έπικ.)
ΣΤΑΔΙΟΝ*	75	19000	Ξ. Σουέζ 25)1 διά Αδρατράιαν	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ε. Κοραμάρ 26)1
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	Ξ. Πειραιᾶ 12)4)75	ΦΙΩΡΑ ΙΙ	60	5044	δ. Κ. Τάουν 4)2
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 30)12	ΦΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ ΙΤ π.	43	6338	ε. Ταυτικό 16)1
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	Ξ. Τζένταν 12)10	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	δ. Γιεραλτάρ 20)2
ΣΤΕΛΛΑ III (κ.)*	49	1011	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	δ. Γιεραλτάρ 19)2 διά Τουρκίαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Π. Σάτιδ 19)2	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	δ. Κίγκατον 28)1 διά Γιεραλτάρ
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	Ξ. Τέμα 18)11	ΦΟΥΑΜΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ*	49	2358	εἰς Λάς Πάλμας 17)1
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	Δ. Αυτιτζάν 24)1 διά Κακινάντα	ΦΟΥΑΣΚΑ Σ. ΙΣ. (κ.)	67	3971	δ. Αμπιτζάν 10)2
ΣΤΟΙΚΗΚ (μικτόν)	71	71208	Ξ. Ράς Τανούρα 24)1	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	Ξ. Ταταγκόγκ 9)1
ΣΤΟΛ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	Ξ. Βεριούδα 16)2	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	εἰς Λάγος ἀπό 2)6
ΣΤΟΛ ΑΡΓΚΟ	56	10945	Ξ. Ν. "Ορλεάνη 15)2	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	δ. Σουέζ 9)2
ΜΠΕΙΡΙ (δ.)	60	12497	Ξ. Σουέζ 14)1 διά Σιγκαπούρην	ΧΑΒΑΙΙΝ ΑΠΑΤΡΙΟΤ Ζ.	63	45248	Δ. Χονολούλου 25)1 διά 'Ινδονησίαν
ΣΤΟΛ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	Ξ. Σιγκαπούρην 4)2	ΖΕΛΟΥ (δ.)	59	21357	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)1)74
ΣΤΟΛ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	Ξ. Σάλτ "Εντ 20)2	ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ	44	14775	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)5)75
ΣΤΟΛ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	Ξ. Ρότερντον 17)2 Κοπεγχάγην	ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	44	12646	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)2)75
ΣΤΟΛ ΚΑΡΠΟΚΡΙΝ	57	12329	Ξ. Ν. "Υόρκη 20)2	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	ε. Γοιαδάτα 8)2 διά Ναγόντκα
ΣΤΟΛ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	Ξ. Βενιδάνην 30)5)75	ΧΡΥΣ (κ.)*	50	3827	Δ. Μπορντά 10)2 διά 'Άλγεριαν
ΣΤΟΛ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	58	12436	Ιδε: «ΠΑΣΙΦΙΚΑ»	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ (κ.)	58	8116	Δ. Ντουμπάτ 19)2 διά Βούβανη
ΣΤΟΛ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	Ξ. Καλλάδη 31)2 διά Σούπη	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	59	29141	άργει εἰς Γκάλθεστον ἀπό 17)4)75
ΣΤΟΛ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	Ξ. Α' Όνικα 31)1	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Σιγκ.)*	51	5684	ύπο παραλαβήν
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Ξ. Κολούπια σύερ 23)12 διά Ιράκ	ΧΡΥΣΗ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	Δ. Χόθικ 16)1 διά Κάρυκ άλ.
ΣΥΜΗ	53	5339	Ξ. Σιγκαπούρην 512 διά Π. Λίμον	ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	Ξ. Ναγκόχιδην 12)2 διά Περσικόν	ΔΡΗ (δ.)	66	41065	Ξ. Λός "Αντζελες 18)2
ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	Ξ. Μπορντά 16)2
ΣΥΡΙ	68	1776	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	Δ. Τζιμπούτι 5)1 διά Κίνα
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	Ξ. Κοκούδα 212	ΧΩΚ	57	11912	Ξ. Καράται 22)1 (έπωλ.)
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	57	2897	Ξ. Βουδάνη 13)12 διά Καράται	ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27)1)75
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	Ξ. Γιεραλτάρ 2012	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	Ξ. Ν. "Ορλεάνη 15)2
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	Ξ. Σιγκαπούρην 30)1 διά Γκουάνη				
ΤΑΣΟΣ ΣΤΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	Ξ. Ντουμπάτ 13)2 διά Τζένταν				
ΤΕΑΝΑΣΤΥ	65	9385	Ξ. Κ. Τάουν 29)1 διά Μπάραν				
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	Ξ. Λάγος 8)2				

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΑ:

*Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
*Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη

*Επ. τῆς Θλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγαλέω 516 - Κορυδαλλός

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 379

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1976

Company Status

As far as we can ascertain, the institution of a special société anonyme in Greece to cover Greek shipping companies does not hold much appeal among Greek shipowners abroad. They have many reservations and their reluctance to even discuss the measure is indicative of their disagreement with the subject of such an institution.

In this respect, it is interesting to note that the U.S. Treasury has recently resolved that it is not necessary for foreign-flag ships to be owned by companies set up according to the laws of the country of the flag they fly. In other words, a ship flying the Greek flag need not belong to a Greek company.

The draft of the projected société anonyme also calls for book-keeping and accounts to be kept in Greece. This is unacceptable to companies with headquarters in London, New York, Monte Carlo or Switzerland. Shipowners established abroad also reject absolute control over their operations by the Greek authorities.

Finally, Liberia is now demanding that ships registered under the Liberian flag should belong to companies constituted under Liberian law. Most of the shipowners who have ships registered in Monrovia and who cannot transfer them for various reasons, have complied with this demand.

We do not presume to forecast the answer the shipowners will give to the government proposal or what amendments they will suggest but we would stress that the matter is an extremely serious one and should be treated with the utmost caution.

The Answer to Moscow

The newspaper "Pravda" has submitted to Mr. Papadopoulos, the Minister of Mercan-

tile Marine, a long questionnaire on shipping matter following the shipping agreement signed recently between Russia and Greece.

The Minister, in his answers, outlined the present position, the problems and the future plans of Greek shipping. The Minister stressed that Greek shipping serves the world internationally with strict adherence to the principles of free transport and the freedom of the seas. If flag discrimination and protectionism gain ground, then Greek shipping will find itself in an extremely difficult position.

It is to be hoped that Moscow will get the message.

The I.T.F. Again

The I.T.F. has launched a new attack against convenience-flag ships. The Scandinavian Transport Workers' Union has resolved that as from May 1, all convenience-flag ships calling at Danish, Norwegian, Swedish and Finnish ports will be boycotted unless their crews are paid in accordance with the I.T.F. wage scale.

We wonder whether the boycott will be applied to convenience-flag vessels of Scandinavian ownership, or even British or German ownership. As usual, Greek-owned ships will be called upon to pay for the blackmailing tactics of the I.T.F. together with Hong Kong-owned vessels to a smaller extent.

What would happen if the Greek Seamen's Federation (PNO), whose blue card the I.T.F. and the Swedish unions refuse to recognise, declared a boycott on Scandinavian ships calling at Greek ports and Greek dockers refused to unload them? That would be the other side of the coin.

The First Round

The I.T.F. has won the first round in the case of the "Camelia", a Panamanian-flag vessel with a Pakistani and Chinese crew which mutinied at Manchester with the support of the local dockers' union and the British delegate of the I.T.F. The reason for the mutiny was the crew wages which were considered to be too low. Since a compromise was not accepted, the matter went to court.

The Hong Kong owners claim that the crew refused to work at the instigation of the British I.T.F. delegate and that the dockers did not allow the ship to sail. The I.T.F. defence counsel denied that the I.T.F. delegate had instigated the mutiny and that he

had merely advised them on union matters. The court rejected the owners' suit and accepted that the I.T.F. delegate's actions were legitimate and could not be construed as a call to mutiny. The owners have appealed to a higher court and it will be interesting to see the outcome of a case that involves a Hong Kong company, the Panamanian Flag, Pakistanis and Chinese seamen, British dockers and a British court — a typical hodge-podge of today's shipping scene.

Shipbuilding Orders

It is rumoured that orders for bulk carriers are now being cancelled as a result of predictions that there will be a surplus of this type of tonnage in the next few years.

The shipbuilders, who are under pressure to keep their shipyards active and their workers employed, are offering tempting prices, accompanied by studies that indicate a shortage of bulk carriers on the world scene.

It is true that Greek and Norwegian owners have recently ordered large numbers of bulk carriers, the first goaded by their insatiable urge to buy more and more vessels and the second tempted by tax exemptions on newbuildings.

But not even the sharpest observer of world economic trends could venture to predict what the future holds in store and when the definitive upturn in world trade will occur.

As far as the Greeks are concerned, past experience has shown that those who ventured usually won. Let us hope the same thing will happen again.

Ballast Tanks

There have been many objections advanced by Greek owners to the system of having separate ballast tanks for tankers of more than 70,000 tons.

A friend has written to say that although the Greek Government and the Association of Greek Shipowners have supported the measure, it is not likely that all the Governments of the maritime countries will accept it, mainly because it appears to be against the interests of the large oil companies which have tankers on charter and because it also appears to conflict with the anti-trust laws of the United States and some other countries.

The support given by the Greek Government and the Shipowners' Association has created the impression abroad that the majority of Greek shipowners are also in favour.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

TEL. 4110328
TELEX 21-2420 TTCO
CABLES "GREGOSLAW"

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. HELLMAR BAIRAS

TELEPHONE 311384

TELEPH. AOH 321616

P. O. BOX 3233

This does not seem to be the case and perhaps it would be advisable for a questionnaire on the subject to be circulated among Greek shipowners who are tanker operators to find out exactly how many of them are in favour of segregated ballast tanks.

Why the Delay?

Nothing has yet been done about the decision by an Athens court that charterparties contracted in Greece in foreign currency are not valid in spite of a request from the Ministry of Mercantile Marine for a legal solution to the problem which would remove difficulties in the way of shipping enterprises operating in Greece.

The Association of Mediterranean Cargo Ship Owners has already sent a memorandum on the subject to the Ministries of Coordination and Finance reminding them that efforts are being made to attract Greek shipping companies to Greece and to make the port of Piraeus a chartering centre. In the circumstances, the memorandum goes on, it is incongruous that a charterparty, which is the commonest shipping transaction, should be made impermissible and that the parties to it should have to go abroad to sign it!

We confess we are unable to understand the reasons why a settlement of this matter has been so long delayed, particularly since the Ministry of Mercantile Marine has stressed the importance of the matter and explained at length the reasons why it should be legally validated.

Unemployment

Unemployment among seamen is growing. So far, no statistics have been released but one has only to walk through the Akti Miaouli area to see it. The unions also confirm that there is indeed unemployment among officers and lower deck crews, caused mainly by the laying up of so many tankers. It is hoped that it will be somewhat alleviated when the passenger and cruise ships are commissioned again in the spring.

One of the solutions to the unemployment problem that could be adopted would be to ban coloured crews completely from Greek ships. There are still many of them employed on Greek ships while Greek seamen are out of work.

Coloured Crews

The Ministry of Mercantile Marine had declared that an effort would be made to establish the number of coloured persons employed on Greek-owned ships. This was a long time ago and if the effort was made, nothing has been announced so far on the subject.

Yet, it would be extremely useful to know how many coloured seamen continue to offer their dubious services on Greek ships at a time when unemployment is rising among the ranks of Greek officers and men.

Perhaps the crew lists submitted to N.A.T. could shed some light on the subject.

We do not need to remind the powers-that-be that in addition to keeping Greek crews out of work, the employment of coloured crews also means that valuable foreign exchange that would otherwise have been imported into Greece is being dissipated abroad.

An Ailing Port

The Port of Piraeus is like an ailing giant. Many aspects of its operations are being con-

ducted badly and inefficiently and the work output of its labour force is far from adequate. There are considerable and unjustified delays in loading and unloading operations and the port charges are far too high.

The result is that rather than use the port of Piraeus, shippers are seeking other alternatives and the opportunity for Piraeus to become a transit centre in the Eastern Mediterranean, following the trouble in Beirut, has slipped through our fingers completely.

This means a loss of hundreds of millions of dollars per annum and it could be avoided if the Piraeus Port Authority simply pulled its socks up and really got to work to tighten up every aspect of its operations and run the port efficiently and in a business-like manner.

Containers

Container transport is gaining ground throughout the world. Once again the Israelis stand out as an example we should follow. 35% of Israeli exports are now containerised and with the increase foreseen in the next four years it is estimated that 800 Israeli dockers will be made redundant. No new dockers are being hired and the resulting decrease is expected to represent an economy of fifty million Israeli pounds per annum in the Israeli port authority budget.

In our case, no steps are being taken to secure the extra space needed for containers while the dockers who handle them are largely underemployed.

In view of the fact that both Piraeus and Thessaloniki are likely to become important container ports in the near future it is high time something was done to solve the space and employment problems in this respect.

Again the Mini Line

The Mini Line, a pioneering container line in the Mediterranean, has now extended its operations to the Red Sea. It is undertaking to carry containers from French, Spanish, Italian and Greek ports to Jeddah with the firm's mini bulk carriers. Three such carriers are currently employed in this itinerary.

It is interesting to note that the first Mini Line container vessel unloaded in Jeddah within twenty-four hours of arrival while other ships wait for months outside the congested harbour.

Mini Line is an affiliate of Seres Shipping and the brainchild of Mr. C. Hadjiantoniou who manages the interests of the G. P. Livanos company in Greece. He has made a success of the mini-bulkers not only in Mediterranean transport but also as feeder ships for the large container ships that cross the Atlantic.

The South African Line

Within the next few days the South African parliament will debate the bill on Conferences and freight rates for regular cargo lines. We are informed that the bill was drafted as a countermeasure against the competition of Polish and Russian ships and not against non-Conference Hellenic Lines vessels. Its aim is to protect the western liner companies which are being severely undercut by Comecon vessels.

Nevertheless, when the bill is enacted, it will affect Greek ships as well as the Russian and Polish ones since Hellenic Lines has not been accepted as a Conference member.

Perhaps the Chambers of Commerce of Athens and Piraeus should add their own protests to those of the Greek Government in an attempt to persuade the South African

government of the importance to both countries of maintaining regular sailings between Greek and South African ports before all the benefits of the link provided by Hellenic Lines are lost.

The NAFSI Demand

Once again we repeat the recommendation made in our last issue that the Port of Piraeus Authority should act immediately on the demand by the NAFSI ship-repair company to be given space in Perama on which to erect a shed that will ultimately be returned to OLP but which in the meantime will house the modern machinery and equipment with which NAFSI can carry out sophisticated repairs that will be of the utmost importance to the national economy in terms of foreign exchange revenues and the prestige of our ship-repair industry.

There is no reason for any further delay, particularly since the Ministry of Mercantile Marine has already expressed its approval.

Growth of Arab Fleets

REMARKS AT "FINANCIAL TIMES"

KUWAIT CONFERENCE

The knowledge needed for ships to be run profitably and safely has to be developed gradually, and the Arab world has shown great caution and realism in this respect. This was stated by the Hon. Michael Summerskill, a partner in Thos. R. Miller & Son (Bermuda), managers of the U.K. Protecting and Indemnity Club (Bermuda) and other mutual clubs, at the "Financial Times" Arab Shipping and Trade conference in Kuwait (Feb. 17 and 18).

He said it was satisfying to see the substantial growth in Arab fleets, and for 17 Arab countries a figure of 709 ships of 1.9 million tons gross of some months ago had become 830 ships of 2.6 million tons. Of these, tankers comprised 1.4 million tons. This did not include recently-acquired tonnage.

He added: "There are strong links with the UK, which will for many years to come be able to lend its very considerable expertise to these growing fleets in the areas of ship management, hull and P. & I. insurance."

Referring to the tanker slump, Mr. Summerskill said a P. & I. club's return of premium may amount to 95%, subject to a retention for reinsurance, if a ship was laid up in a safe port for 30 consecutive days or more with neither crew nor cargo, or 50% if with either crew or cargo. There could still be considerable P. & I. exposure.

However, "the reduction in premium income does not present a major problem for a P. & I. club. It is true that it is better for the spread to be as wide as possible, but a major P. & I. club will still have a very substantial amount of other kinds of tonnage. Furthermore, the risk is reduced as a result of the lay-up; and in any case tankers generally pay a relatively low rate per ton compared with other ships, so that the loss of premium income is not as great proportionately as the tonnage figure suggests. Therefore, the lay-up of 15% of the tanker tonnage of a P. & I. club, even where 30% of the tonnage was tanker tonnage, might reduce the call income by less than 5%."

Describing the way in which P. & I. insurance works, Mr. Summerskill pointed out that time charterers often have cover through a club since they can have substantial P. & I., especially cargo, liabilities. In the U.K. P. & I. Club, for example, there is a time charterers' entry of 10 million tons gross, and in a leading defence club there is an entry of nearly 300 chartered ships.