

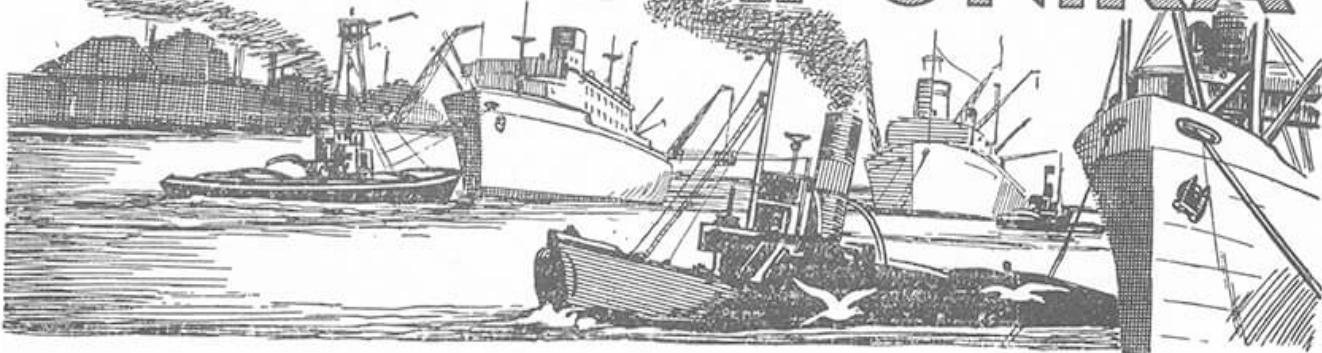
NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1976

Αρ. Φύλλου 979/738

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 979/738

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΤΟ ΑΜΑΡΤΩΛΟΝ "ΣΗΜΕΙΩΜΑ"

Άντο το «σημείωμα» της ναυτολογίας χέχει τόσην ιστορία δύσην και ο ναυτεργατικός συνδικαλισμός έν Έλλαδι. Άπο του 1919 χρονολογείται ή προσπάθεια της έφαρμογής του και έκπτοτε ιστορούνται οι άργοντες της έργοδοτικής παρατάξεως διά την κατάργησή του. Τελικώς οι έφοπλισται τὸ κατώρθωσαν δι' άποφάσεως του Συμβουλίου της Έπικρατείας. Έκριθη δις άντισυνταγματικόν, δις άντιτιθέμενον και εἰς αὐτὴν τὴν Διεθνή Σύμβασιν της Γένοβας.

Άγεκδιήγητοι αἱ περὶ τὴν έφαρμογὴν τοῦ «Σημείωματος» ύπερβασίαι, αἱ καταχρήσεις. Διὰ τῆς παρεμβάσεως τῶν ἡγουμένων τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα παρηγοριποδίζετο ή συγχρότησις ἐνδει πληρώματος, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοιοκτήτου. Εἰς περιόδους κρίσεως ναυτεργατικῆς, καθ' ἥν η προσφορὰ ναυτικῶν ύπελείπετο τῆς ζητήσεως, αὐτὴ ή άθεμιτος πώλησις μιᾶς θέσεως ήτο συχγόνη δσον και θιλερόδην τοῦ παρελθόντος παράπτωμα, ἵνα μη εἴπωμεν πουνικὸν ἀδίκηγια.

Παγκοράτορες δ Πρόεδρος καὶ οἱ σύντοφες έκάστου σωματείου. Αἱ θέσεις διεμοιράζονται εἰς τοὺς ευνοούμενους. "Οχι: σπάνιαι αἱ διωροδοκίαι, ἀκόμη δὲ καὶ ή ἐκμετάλλευσις διὰ τῶν πολυποκίλων εἰσφορῶν, εἰς δις οπερεούμενο οἱ ύποδεικνυμένοι: πρὸς ναυτολόγησιν.

Ο γράφων τὸ παρὸν ἔχει τὰς καταστάσεις αὐτὰς καὶ ἐγνώρισε τὰς δυσχερείας διὰ τὴν συγχρότησιν ἐνδει πληρώματος κατ' ἐπιλογὴν τοῦ έφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου.

Τελικῶς τὸ «σημείωμα» κατηργήθη. Άπο ἑτῶν πολλῶν, δεκαετίαν, ἀφηρέθη τὸ δικαιώμα τῶν Προέδρων καὶ τῶν Γεν. Γραμματέων τῆς υποδείξεως ποιον, τὸν καταλληλότερον κατὰ τὴν κρίσιν των, θὰ προσελθιάνε οἱ έφοπλιστῆς διὰ τὸ πλοιόν του.

Τώρα τὸ ἀμαρτωλὸν αὐτὸ μέσον τῆς συγχρότησεως τοῦ πληρώματος, μετ' ἀπόφασιν τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπινέρχεται ἐν Ισχύ. Σιωπηρῶς, χωρὶς καρμίαν συζήτησιν ἐπὶ ἐνδει τόσου σοβαροῦ θέματος, ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸν έφοπλιστὴν καὶ τὸν πλοιάρχον τὸ ἀναφαίρετον, καθ' ἡμίσια, δικαιώμα τῆς ἐπιλογῆς. Καὶ τοῦτο εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας μας καὶ τῆς πανσπερμίας εἰς τὰς τάξεις τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ.

Η πρόσφατος ιστορία μας διδάσκει δτι ἡ τερατία ἀνάπτυξις τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας διφείλεται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ἀπροκατάληπτον συνεργασίαν τῶν δύο διατικῶν παραγόντων τῆς, τοῦ ἐργοδότου - ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ἐργαζομένου ναυτικοῦ. Η ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐργοδότου περὶ τὴν ἀπρόσκοπτον διαχείρισιν τοῦ πλοίου του, περὶ τὴν ἐπιλογὴν τῶν καταλληλοτέρων συνεργατῶν του, τῶν γκυτικῶν, ὑπῆρξεν δ κύριος μοχλὸς τῆς ἐπιτυχίας. Η ἐποχὴ τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., τῶν δημιαγωγικῶν συμθημάτων (τὰ «καράδια τοῦ λαοῦ», ή ἐπιβολὴ τῆς πλώρης καὶ τὰ τοιαῦτα) παρηγόρευ διάγον μετὰ τὸν πόλεμον. Ο έφοπλιστῆς ἔγινε κύριος τοῦ πλοίου του. Αἱ μετέπειτα συλλογικαὶ συμ-

βάσεις ναυτικῆς ἐργασίας, τὸ πάγιον τοῦ μισθολογίου — τὰ κατώτερα δρια αὐτοῦ — καὶ τὸ δικαιώμα τῆς ἐπιλογῆς ὑπῆρξεν οι παράγοντες τῆς ἐμπιστοσύνης καὶ τῆς ἀγέντου ἀναπτύξεως τῆς ἐπιχειρηματικῆς πρωτοδουλίας.

Ἄποτομον, δσον καὶ ἐπικίνδυνον θῆμα πρὸς τὰ διπίσια ἀποτελεῖ τώρα τὸ «σημείωμα». Οι καθιερώσαντες αὐτὸ δὲν ἔξησαν τὸ οἰκτρὸν παρελθόν. Δὲν συνεδουλεύθησαν καὶ τοὺς ζήσαντας αὐτό παλαιοὺς τῆς Ναυτιλίας παράγοντας. Δικαιολογίαι πολλαὶ θὰ προβληθοῦν διὰ τὴν ἐπάνοδον τῆς Ισχύος του. "Ολα: —ἀσφαλῶς δλαι— εἶναι ἀδέσπου, ἐκτὸς τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος.

Οἱ έφοπλισται —δσοι: ἐγνώρισαν τὸ παρελθόν— δὲν πρόκειται, θεσμίως, νὰ δεχθῶν τὸν ἀκροβατισμὸν τοῦ «σημείωματος» ἀδιαπαρτυρήτως. Θὰ καταψύγουν εἰς δσα διαβήματα τοῖς παρέχει δ Νόμος καὶ υπαγορεύει τὸ παρελθόν.

Ἐγουν, πάντως, νὰ τονίσουν αἱ στήλαι αἵτι, δτι: ἀδιατανίστως, μὲ μίχη ἀπόληγη ὑπουργικὴν ἀπόφασιν, ἐλήσθη τὸ σοβαρὸν αὐτὸ μέτρον. Ἡγονήθη τὸ ἀμαρτωλὸν παρελθόν. Εὐχόμεθα νὰ μὴ ἐπανίδωμεν δυσκόλους ἡμέρας καὶ νὰ μὴ ὑποχρεωθῇ τὸ Κράτος νὰ ἀναγνωρίσῃ δτι: ἐσφαλεν.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

Tò δεκαπενθήμερον

APO 12 EIS 9 MHNAZ

Μεταξύ των μέτρων, την έπιδειξιν των όποιων έγγνωσιεν ό. κ. Παπαδόγυγονας είς τούς μετασχόντας τῆς πρότινων ἡμέρων συσκέψεως μὲ τοὺς ἐκτροσώπους τοῦ Τύπου, ἀναφέρεται καὶ ἡ μείσωσις τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν ἀπὸ 12 εἰς 9 μῆνας.

Σημαντικὸν τὸ μέτρον, μέλλον νὰ ἴκανοποιήσῃ αἴτημα τῶν ναυτικῶν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Αἱ ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις τῶν ἔφοπλιστῶν δὲν ἔγνωσθησαν.

NA LEIPHOYON AI EIRWNEIAI

Ἐξ ἀφορμῆς δηλώσεων τοῦ Συνδέσμου Ἑλλήνων Βιομηχάνων ἐδημοσιεύθησαν ἀνακοινώσεις ἐγκύρου κυberνητικῆς πηγῆς, εἰς τὸ τέλος τῶν ὁποίων, ἀνεύ λόγου, ἔξετοξεύθη εἰρωνικὴ ἔκφρασις εἰς βάρος τῶν ἔφοπλιστῶν. Καταλήγει ἡ ἀνακοίνωσις: «Ἐκεῖνο ποὺ μᾶς ἔλειπε τώρας εἶναι νὰ ἐμφανισθοῦν ὡς κοινωνικῶς ἀδικούμενοι οἱ διοικήσαντοι καὶ αὔριο οἱ ἔφοπλιστές...».

Δὲν γνωρίζουμεν ποία εἶναι ἡ ἀνώνυμος ἐγκύρως κυberνητικὴ πηγὴ καὶ οὐδεμίαν ἔχομεν ἀρμόδιοτά τῇ ἐπιθυμίᾳν ν' ἀναμιχθῶμεν εἰς τὴν μεταξύ διοικήσαντον καὶ Κυberνήσεως διάστασιν.

Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον δημιουργεῖ λυπηρὰν ἐντύπωσιν εἶναι ἡ εἰς βάρος τῶν ἔφοπλιστῶν ἀδικοὶ καὶ ἀπρόκλητος εἰρωνικὴ ἐπίθεσις, ἀφήνουσα νὰ διαφανῆ ἡ δυσμένεια μεθ' ἡς ἀντιμετωπίζεται ἡ ἔφοπλισμός, γενόμενος ἀνεύ ἀφορμῆς στόχος εἰρωνείων.

Καὶ ὅμως, Ὁ ἔφοπλισμὸς οὐδὲν ζητεῖ, οὐδὲν λαμβάνει καὶ συνεχῶς δίδει. Δὲν ἐπικαλούμεθα οὔτε τὸ εἰς ἑκατοντάδας ἔκατον μυρίων δολλαρίων ἀνερχόμενον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα οὔτε τὴν ὄγκωδή καὶ αὐθόρμητον ἐπίκουριαν τοῦ 1974 οὔτε τὴν ἑκουσίαν ἐγκατάλειψιν συνταγματικῶν κατωχωρωμένης φορολογίας ὑπὲρ ἔτέρας, διαρέις, καὶ εἰς πολλὰ ἑκατοντάδας δολλαρίων ἀνερχομένης. Ο ἔφοπλισμὸς δὲν διεσάλτισε τίποτε ἔξ αὐτῶν, διότι ἔφρονει καὶ φρονεῖ ὅτι πράττει τὸ καθῆκον του ὑπὲρ τῆς Πατρίδος καὶ θὰ συνεχίσῃ νὰ τὸ πράττῃ, ἔστω καὶ ὃν τὸν

εἰρωνεύωνται ἐκεῖνοι οἱ ὄποιοι θὰ ἔπρεπεν νὰ μὴν τὸν βίγουν. Ἀτυχῶς, εἰς τὸν τόπον μας ἔξακολουθεῖ ὁ Κρόνος νὰ τρώγῃ τὰ τέκνα του, τῶν ὄποιων τὸ μόνον ὄμάρτημα εἶναι ὅτι κερδίζοντα ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος χρήματα, τὰ δαπανῶν εἰς τὸν τόπον των.

E.O.K. KAI NAYTILIA

Ἡ αὐξησίς τῆς δυνάμεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν τῆς Κομεκὸν καὶ ἡ πρὸς τὰς σημαίας εὐκολίας φυγὴ τοῦ δυτικοῦ ἐφοπλισμοῦ, προσκάλεσαν τὸ πρὸς τὸ Συμβούλιον τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινότητος τελευταῖον ὑπόμνημα τῆς γαλλικῆς Κυberνήσεως. Συνιστᾶται ἡ κοινὴ τῶν ἐννέα χωρῶν σύντονος ἐνέργειας ἐπὶ τῶν δύο αὐτῶν ζητημάτων, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἔρθρον 84, παράγρ. 2 τῆς Συμβάσεως τῆς Ρώμης ἔχειρει τὰς ἀπὸ τὴν θαλάσσης μεταφορὰς τῆς κοινῆς διαχειρίσεως, ἐκτὸς ὃν τὸ Συμβούλιον ἄλλως ηθελεν ἀποφασίσει. Καὶ δὲν ἀποκλείεται ἡ ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισης τῶν δύο ὡς ἀνωτέρω ζητημάτων, τὰ ὥποια ἀμέσως ἐνδισφέρουν τὰς Ναυτιλίας τῶν ἐννέα χωρῶν.

Τὰ θέματα εἶναι γνωστά. Τὸ ντάμπιγκ εἰς τοὺς ναύλους ζημιῶνται τὰ πλοῖα τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος καὶ οἱ στόλοι τῶν σηματιῶν εὐκολίας, σταθερῶν διογκούμενοι εἰς χωρητικότητα, προκαλοῦνται ἀνησυχίας εἰς τοὺς ἀσχολούμενους μὲ τὰ θαλασσιστικά ἔργα ἐπιχειρηματικούς καὶ ναυτεργατικούς κύκλους τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος. Ἀναφέρεται εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἀνησυχίας αὐτῆς τὸ ἀπὸ Ιησοῦ Μαΐου ἀποφασισθεν μπούκοτάς τῶν Σκανδιναϊκῶν ναυτικῶν κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας καὶ αἱ γνωσταὶ διαμαρτυρίαι τῶν ἔφοπλιστῶν κατὰ τῆς κομμουνιστικῆς Ναυτιλίας.

Ἀναφέρομεθα εἰς τὸ γεγονός τοῦ γαλλικοῦ ὑπουργού μεταξύ τοῦ διὰ τὰ τονίσωμεν ὅτι ἀπότινος χρόνου τὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας καθίσταται κοινὴ συνειδησίς τῶν χωρῶν τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινότητος. Εύρυτατα συζητεῖται. Δὲν πιστεύομεν, δεδούμενοι, ὅτι θὰ φάσουν ποτὲ τὰ κράτη - μέλη εἰς προστατευτικὰ τῆς Ναυτιλίας των μέτρα. Τίποτε ὅμως

δὲν ἀποκλείεται, ἂν ὁ ἀθέμιτος ἀνταγωνισμὸς τῶν πλοίων τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ ἐνταθῇ καὶ, ὅπως φαίνεται, θὰ ἐνταθῇ.

Ἡ παρουσία μεταξύ τῶν ἐννέα τοῦ δρεπανικοῦ παράγοντος ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ ὅτι ἔγγυά ται τὴν ἀποφυγὴν λήψεως μέτρων διακρίσεως ἀπὸ τὴν Κοινότητα.

Μᾶς ἐνδιαφέρουν, πάντως, ἀμεσώτατα αἱ σημειούμεναι περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἔξελίξεις μεταξύ τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος. Κατέχομεν τὴν πρώτην εἰς δύκον Ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου καὶ κάθη σχετικὴ μὲ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς κίνησις ἔχει τὰς ἀμέσους ἐπιπτώσεις τῆς καὶ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, κατὰ κύριον λόγον εἰς αὐτό.

PROS TOUS NAYTILLOMENOUS

Ὀρθὰ καὶ δίκαια τὰ αἴτηματα τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου, τὰ πρὸς τὸ Κράτος ἀπευθυνόμενα. Ἀνασκοινούνται ἐκάστοτε καὶ ἀπαριθμούνται ἀπὸ τὰς διοικήσεις τοῦ Ἰδρύματος, χωρὶς ὅμως αὐτοὶ νὰ μᾶς λέγουν συγκεκριμένως, ἀν διατυπώνονται ἐκ καθήκοντος ἡ ὃν ὑποβάλλονται καὶ πρὸς τὴν Κυberνησιν, ἵνα κάποτε συζητηθούν με αὐτήν. Ο δεχόμενος αὐτά προιστάμενος τοῦ Ταμείου Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας εἴμεθα δέδαιοι ὅτι ἀρκεῖται νὰ τὰ ἀκούῃ, χωρὶς καὶ νὰ τὰ διαβιδάζῃ ὅπου δει. Ἀπόδειξις ὅτι καμίαν ἀνταπόκρισιν εἰς τὰ διατυπώμενα αἴτηματα δὲν ἔχομεν ἐπισπάμενοι ἀπὸ κυberνητικῆς πλευρᾶς. Τὰ αἴτηματα ἀγνοοῦνται.

Καὶ ὅμως, τὸ Κράτος ποικιλοτρόπως ἐξυπηρετεῖται διὰ τοῦ Ταμείου. Αἱ ἐπὶ τῆς ἀστικῆς περιουσίας του πρόσδοσοι ὑποβάλλονται εἰς τὴν κρατούσαν διὰ τοὺς ιδιώτας φορολογίαν. Τὰ συμφέροντά του καταφώρως ἡδικήθησαν εἰς πολλὰς περιπτώσεις, ἐνῷ τὸ Ταμείον εἶναι ὁ δργανισμός, ὁ ἐσαδεύων σημαντικῶν ποσῶν συνσλλαγμάτως, ὁ εἰσπράττων ἀδαπτάνως διὰ τὸ Δημόσιον τὴν εἰσφοράν - φόρον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνοκτήτων πλοίων καὶ τέλος, εἶναι ὁ εἰσπράκτωρ πλείστων ὅσων ἐσόδων ὀργανισμῶν, μὴ σχετιζομένων ἀμέσως πρὸς τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ Ἰδρύματος τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν.

Τὸ πλέον ὅμως ἀξιοσημείωτον γεγονός, τὸ ὅποιον καὶ ὑπογραμμίζεται ιδιαιτέρως, εἶναι ἡ ἀχαρακτήριστος ἀδιαφορία τῶν ἐπαγγελματικῶν ὀργανώσεων - ἔφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν — πρὸς αὐτὰ τὰ αἴτηματα τοῦ Ταμείου, τὰ ὅποια ἀ μέσως εἴπερε νὰ τὰς ἐνδισφέρουν καὶ ἐν τελευταίᾳ ὀνασλούσει νὰ ἀποτελοῦν αἴτηματα αὐτῶν τούτων τῶν ἐπαγγελματικῶν ὀργανώσεων, προβαλλόμενα ὡς ἀμέσως ιδικά των.

Ἐλλησηνθή, ὡς φαίνεται, τὸ γεγονός ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον μέλος τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως καὶ ὅτι ἡ τοιαύτη ἔξελίξης τῶν πραγμάτων αὐτοῦ εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων τῆς ἐπιπτίπτει. Τὸ παρελθόν εἶναι ἀρκετά ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, τῆς ουσιώδους, διδακτικοῦ.

Τὰ ζητηματα τοῦ Ταμείου, ή θέσις του, ή πορεία τῶν οικονομικῶν του πραγμάτων, ἐπεβάλλεται νὰ ἀποτελοῦν ὅμεσα μελήματα τῶν ἐπαγγελματικῶν ναυτικῶν ὀργανώσεων. Αὕτα θὰ ἔπρεπε νὰ περιλαμβάνουν τὸν κατάλογον τῶν αἴτημάτων τοῦ Ταμείου, μεταξὺ τῶν ἄλλων πρὸς συζήτησιν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας. Οι ἔφοπλισται καὶ οἱ ναυτικοὶ νὰ συζητήσουν τὸν ἀπό την εὐθείας διάλογον μὲ τὴν Κυberνησιν διὰ τὰ αἴτηματα τοῦ Ἰδρύματος, ὡς νὰ ησαν, δόπως καὶ είναι, ἀμέσου δι' αὐτοὺς ἐνδιαφέροντος ζητημάτα. Δὲν ἔπρεπαν αὐτὸ τὸ καθῆκον των, ἔξυπηρετούντες τὰ ιδιαί των συμφέροντα, οὔτε οἱ ἔφοπλισται οὔτε καὶ οἱ ναυτικοὶ διὰ τὸν ὄργανον των.

Ἐχομεν νὰ ὑποδείξωμεν εἰς αὐτοὺς τὸ δύσκολον τῆς θέσεως τοῦ Ταμείου, τὰ ὥχι καὶ τόσον ικανοποιητικά πράγματα αὐτοῦ καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀμέσου κρατικῆς συμ-

Tó éna trito periptou tēs paigkōsmias emporikēs nautiliās metéχei sti mevra sti UK P&I Club (Bermuda)

Giati;

Προσεκτική-άκριβης κοστολόγηση
Οι προβλέψεις μας γιὰ τις πρόσθιες εἰσφορές δείχγουν ένα πολύ ψηλό βαθμό άκριβούς προγνώσεως.

Προσεκτική ἐπένδυση
Τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν μας προστατεύονται ἀπὸ ἔνα λεπτομερῶς σχεδιασμένο πρόγραμμα επενδύσεων, τὸ οποῖον τελεῖ ὑπὸ συνεχῆ εποπτείαν.

Πεῖρα
Ἐπειδὴ είμαστε τὸ μεγαλύτερο P&I Club ἔχουμε τὴν εὐρύτερη δυνατή πεῖρα σὲ θέματα P&I.

Παρεχόμενες ὑπηρεσίες
Ἀναλαμβάνουμε τὴν ἀποτελεσματική διευθέτηση κάθε προβλήματος ἀπὸ τὴν ἀρχὴ μέχρι τὸ τέλος. Οι ἀπαιτήσεις (claims) διεκπεραιώνονται μὲ ταχύτητα καὶ ἀποτελεσματικότητα.

Ἐφοπλισται, ναυλωται καὶ μεσιται
προσκαλούνται νὰ ἔλθουν σὲ ἐπαφή μὲ τοὺς εἰς Λονδίνο ἀντιπροσώπους τῆς Διαιτηριοτρίας ἐταιρείας μας.
Γιὰ λεπτομερεῖς πληροφορίες:
Thos R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, E.C.3.
Τηλέφωνο: 283-4646
Τέλεξ: 885271
Τηλεγραφική Δ/νση: Mutuality London.

UK P&I Club (Bermuda)

Διαχειριστικό: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

παραστάσεως εις τὴν ἐπίλυσιν ὡρισμένων ζητημάτων του.

Εἰς ὅλο τὰ ναυτικὰ κράτη τοῦ Κόσμου, τὰ παρόμοια πρὸς τὸ N.A.T. ἀσφαλιστικὰ Ἰδρύματα ἐπιχρηγοῦνται ἀπὸ τὸ Δημόσιον. Ἐδῶ, τούναντίον, τὸ Δημόσιον πολλὰ ἐσόδει ἀπὸ τὸ Ταμείον καὶ εἰς πολλὰ ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ αὐτό. Ἀποδεικνύεται, ἀτυχῶς, ὅτι οἱ ἔκαστοτε ὄμεσοι προϊστάμενοι τοῦ Ἰδρύματος Ὑπουργοὶ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας δὲν καθίστανται πρὸς τὰ ἀνώτερα κυβερνητικὰ κλιμάκια οἱ φορεῖς τῶν αἰτημάτων αὐτοῦ οὔτε καὶ ἐπεδίωξαν τὴν ίκανοτοίσιν των.

Αὐτήν, ἀκριβῶς, τὴν ὑποβολὴν τοῦ ὄλου θέματος τοῦ Ταμείου, τῶν ἀνήσυχιῶν διὰ τὴν αὐτοὺς αὐτούς, ζητοῦμεν ἀπὸ τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανωσεις τῆς Ναυτιλίας νὰ μεταφέρουν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ νὰ ζητήσουν ἀπὸ αὐτήν τὴν συμπαράστασιν διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν τοῦ ἐπιουσίου εἰς τὰς δεκάδας χιλιάδας τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Τὸ γνωστὸν καὶ ἐκ προηγουμένων περιπτώσεων ἔρωτημα προεβλήθη τελευταίως : Διατί τὸ νορβηγικὸν συναλλαγματικὸν ἔσθοδον ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἴδιοῦ μας ; Τὸ ἔρωτημα προεβλήθη καὶ πόλιν πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν κ, Ἀντ. Χανδρῆν, κατὰ τὸ πρὸς τιμήν της δοθὲν γεῦμα ἀπὸ τοὺς ξένους ἀνταποκριτάς τοῦ Τύπου.

‘Ο κ. Χανδρῆς ἔδωσε τὴν ἀπάντησιν. ‘Η Νορβηγικὴ Ναυτιλία ἐξυπηρετεῖται ἀρκούντως ἀπὸ τὰ ἔθνικά της ναυπηγεῖα, ἀπὸ τὴν ιδίαν της ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν καὶ ἀπὸ τὰ ἰδιά της ἀλληλασφαστικὰ σωματεῖα.

Παρελείφθη, ὅμως, μία οὐσιώδης παρατήρησις, συμπήρωνουσα τὴν ἀπάντησιν: ‘Η Νορβηγικὴ Ναυτιλία εἰσάγει τὸ περισσότερον συναλλαγματικὸν ἔργων της, ἀλλὰ καὶ ἐξ αὐτοῦ, δύον τῆς χρειάζεται, διὰ τὰς ναυπηγήσεις — τὸ τοκοχεωλύσια — καὶ τὰς ἀγορὰς πλοίων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. ‘Ἄν τοῦτο μόνον ληφθῇ ὑπ’ ὄψιν, καταδεικνύεται ὅτι τὸ ἴδιον μας ναυτιλιακὸν συναλλαγματικὸν δὲν ὑστερεῖ τοῦ νορβηγικοῦ. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἀνακοινούνται ἔκαστοτε καὶ τοῦτο, τὸ σηματικὸν διαπιστώνουν.

Καὶ τὰ συμπεράσματα ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἀριθμῶν: ‘Η Νορβηγία ἐφαρμόζει ναυτιλιακὴν πολιτικὴν ὁλοκληρωμένην. Θὰ ἡδονάμεθα καὶ ὥμεις, μελετώντες τὸ δυνατόν γενέθει διὰ τὴν ἐπαύξησιν τῆς ναυτιλιακῆς μας προσόδου, πολλὰ νὰ καθιερώσωμεν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας. Γεγονός πάντως είναι, ὅτι στερούμεθα τῶν βασικῶν στοιχείων μιᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ίκανῆς νὰ μᾶς δώσῃ τὰ περισσότερα. Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔπαισαν νὰ τὸ ὑποδεικνύουν. Περιττεύει ἡ ἐπανάληψις.

Καὶ ιδού οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί. ‘Ἄς συγκρίθουν μὲ τοὺς ἴδιους μας. Αἱ διαφοραὶ δὲν είναι μεγάλαι, ὡς ἐπ’ πρώτης ὄψεως φαίνεται. Οὕτω, ἡ καθαρὰ συναλλαγματικὴ εἰσφορά τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ίσοζύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς Νορβηγίας ὑπελείφθη κατὰ 60% τῆς εἰσφορᾶς τοῦ 1974. ‘Ανήλθεν αὗτη εἰς 3.600 ἑκατομ. κορώνας (11,18 κορώναι = 1 λίρα ‘Αγγλίας). Εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομικήν δέσσιν καὶ τὴν κρίσιν τῶν δεξιμονοπλίων ἀπόδοτεα ἡ τοιαύτη μείωσις.

Τὰ καθαρὰ ἔσδοτα τῆς Ναυτιλίας ἔκ ναύλων ἔμειώθησαν κατὰ 25% τὸ 1975. Κατῆλθον εἰς τὰ 8.300 ἑκατομ. κορώνας, εἰς τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον ἀπὸ τοῦ 1971. ‘Ἐκ παραλλήλου ἡ ὑποτιμησίας τῶν πλοίων ἡνωκαὶ ἡ παράδοσις τοῦ πλοίου ἡνωτεύκτων, παραγγελθέντων εἰς περίοδον εμπούμ, ἐτριπλασίασαν τὸ ἔλειμμα ἀπὸ τὰς εἰσαγωγὰς πλοίων εἰς 3.637 ἑκατομ. κορώνας.

Καὶ ἡ πτώσις τῶν ἔξωτερικῶν ἔκ ναύλων ἔσδοτων ὑπεδίβασε κατὰ 1,6% τὴν ἀκαθάριστον πρόσδοτον τῆς Νορβηγίας. Διὰ πρώτην

φοράν ἡ Ναυτιλία ἐπέφερεν ἀρνητικὸν ἀποτέλεσμα εἰς τὴν ἐπαύξησιν τοῦ εἰσδόματος ἀπὸ τοῦ 1950. ‘Η ἑκ τῆς Ναυτιλίας πρόσδοτος ἐκάλυψε τὰ 25% τοῦ συνδόλου — ἔκτος πετρελαίου — ἔλλειμματος τοῦ ίσοζύγιου, ἐναντὶ τῆς κατὰ 80% συνεισφορᾶς της κατὰ τὰ προηγούμενα πέντε ἔτη.

ΤΗΝ ΥΣΤΑΤΗΝ ΒΑΘΜΙΔΑ

‘Εχομεν ὑπ’ ὄψιν μας τὰς λεπτομερεῖς ἑτησίας στατιστικὰς τῆς M. Βρετανίας καὶ τῶν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων, θανάτων καὶ τῶν σοδαρῶν ἀτυχημάτων εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν μας ;

‘Ἡ ἐλλειψις αὐτῆς, ὥστας καὶ ὅλαις αἱ ἄλλαι εἰς τὴν στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, καταδεικνύουν ἀκριβῶς τὸ ἀνοργάνωτον τῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν τεταγμένων νὰ ζοῦν τὰς ἡμέρας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Μὲ τὴν γραφειοκρατικὴν ρουτίναν ἀσχολούμεθα.

Φερόμεθα, διὰ τῆς ἀπαριθμήσεως τοῦ ἐλληνοκτήτου τοννάκις ὡς ἡ πρώτη ἐμποροναυτικὴ δύναμις τοῦ Κόσμου. Καὶ ὥμως, διότι μᾶς λείπουν τὰ βασικὰ στοιχεῖα τῆς στατιστικῆς διακριβώσεως τοῦ ἔργου καὶ τῶν ἡμέρων τῆς Ναυτιλίας μας, κατέχομεν, ἀτυχῶς, τὴν ὑστάτην διαδικίων μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. ‘Ἄγομέθα, ὡς ἐτούτῳ, εἰς θιλιερὸν συμπεράσματα, τὰ ὅποια κηδόμενοι τοῦ ναυσιδιου τῆς Φυλῆς μας, δὲν στέργομεν καν νὰ τὰ ἀναφέρωμεν.

ΠΑΛΙΝ ΑΙ ΕΓΓΥΗΤΙΚΑΙ

‘Ἐπανερχόμεθα ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἔγγυητικῶν ἐπιστολῶν αἱ ὄποιαι κατατίθενται εἰς τὸ NAT διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν δῶν τῶν ὑπογραφομένων συμβάσεων ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. ‘Ἐλεχθη σχετικῶς, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισήμου συσκέψεως, ὅτι ξέναις Τραπέζαι, ἐγκατεστημέναι εἰς τὸν Πειραιά, ἔχουν πλουτίσεις ἀπὸ τὰς προμηθείας τὰς ὄποιας λαμβάνουν διὰ τὰς ἐν λόγῳ ἔγγυητικάς ἐπιστολάς. Εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας, προσθέτομεν ἥμεις, διότι δὲν ἔξερεθη εἰσέτι τρό-

πος ὅστε καὶ τὸ NAT νὰ ἔξασφαλίζεται καὶ ἡ Ναυτιλία νὰ μὴ ἐπιβαρύνεται, ιδιαίτερως σήμερον. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπαναλαμβάνομεν πλαισιότερον πρότασιν μας: ‘Αντὶ τῆς καταθέσεως ἔγγυητικῶν ἐπιστολῶν νὰ δεσμεύωνται διὰ τῆς ὑπογραφῆς των οἱ ἐφοπλισταί μας. Εἶναι, ἐπαναλαμβάνομεν, ἀπαράδεκτον νὰ δέχωνται τὴν ὑπογραφήν των οἱ ἐφοπλιστῶν μας οἱ ξέναις μεγάλα τραπεζικά συγκρήτηματα καὶ διειθοῦς ἐπιφανείας ἐπιχειρήσεις καὶ νὰ τὴν ἀρνούμεθα ἡμέρας. Πρέπει, συνεπώς, νὰ ἔξερεθη τὸ ταχύτερον τρόπος, ὃστε η Ναυτιλία μας νὰ ἀποφύγῃ τοὺ λοιποὺ τὴν τοιαύτην ἐπιβαρύνσιν.

* * *

Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT διὰ νεωτέρας ἀποφάσεως του ἔμμενε εἰς προγενεστέραν, συμφώνως πρὸς τὴν ὄποιαν, κατὰ τὴν διαγραφὴν πλοίου τινὸς ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν συμβεβλημάτων καὶ τὴν ἐπιστροφὴν της διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως κατατεθειμένης ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς, ἐφ’ ὅστον κατετέθησαν αἱ μέχρι τῆς διαγραφῆς τοῦ πλοίου ὀφειλόμεναι εἰσφοραί, κατατίθεται νέα ἔγγυητικὴ ἐπιστολὴ ὑψούς 300 Λ.Α. πρὸς κάλυψιν τυχὸν χρεωστικοῦ ὑπολοίπου, ὅπερ ἥθελε προκύψει κατὰ τὴν τελικὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ λογαριασμοῦ τοῦ πλοίου. ‘Η νέα ἀπόφασις ἐλήφθη παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπεσημάνθη ὅτι ὡρισμέναι ἔταιρίαι αἱ ὄποιαι διαθέτουν πολλὰ πλοία ἐπιβαρύνονται μὲ σημαντικὸν συνολικὸν ποσὸν ἐκ τῆς ἔγγυησεως τῶν 300 Λ.Α. δι’ ἔκαστον πλοίον.

* * *

Διευκρινίσθη ὑπὸ τοῦ NAT ὅτι, κατὰ τὴν ὑπογραφὴν νέας συμβάσεως ἀσφαλίσεως πληρώματος πλοίου δέον νὰ ἔξιφολούνται αἱ ἀπατηταὶ εἰσφοραὶ τῆς ληξάσης συμβάσεως καὶ τὰ διαδραμόντων τριμήνων τῆς νέας συμβάσεως. Σχετικῶς ἀναφέρεται ὅτι κατὰ τοὺς ὄρους τῆς ὑπογραφομένης συμβάσεως ἀσφαλίσεως, αἱ εἰσφοραὶ ἐκάστου τριμήνου δέον νὰ καταβάλλωνται τὸ πρῶτον 150ήμερον τοῦ πέμπτου μηνὸς. ‘Ἐπομένως, διὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως αἱ εἰσφοραὶ δέον νὰ καταβληθοῦν τὸ πρῶτον 150ήμερον τοῦ δευτέρου μηνὸς ἀπὸ τῆς ληξίας της, ὅτε καὶ καθίστανται ἀπαιτηταὶ.

ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

Τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι’ ἔγκυκλιον του πρὸς τὰς Ἐνώσεις Ἐφοπλι-



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

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHAHRA

Head Office : "Alphaco Building"

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

Cables : "ALPHA"

Telex : 654020 ALFA IR

Telephones : (0651) 6030 / 34 (5 Lines)

στών συνιστά την άντικατάστασιν των ύπηρτοντων έπειτα των πλοίων μη προσοντούχων διά προσοντούχων Α' πλοιάρχων και μηχανικών.

Είς τὴν ἐγκύκλιον, ἡ ὁποία συνοδεύεται ὑπό πίνακας 200 περίπτου ἀνέργων πλοιάρχων Α' τάξεως, τονίζεται ὅτι είς τὰς λιμενικάς Ἀρχάς ἑστωτερικοῦ καὶ ἑστωτερικοῦ ἐδόθησαν ὅδηγια διὰ τὴν ἀστησιν αὐτοτηροῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν καταπλεόντων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἀρμοδιότητὸς των πλοίων. Καὶ συνιστάται ἡ ἐγκύρως ἀντικατάστασις τῶν μη προσοντούχων διὰ νὰ ἀποφευχθῶν καθυστερήσεις, δεδομένου ὅτι δὲν θὰ ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους μέχρι τῆς ἐλεύσεως ἀντικαταστάτου.

Διὰ τῆς ίδιας ἐγκυκλίου ζητεῖται ἡ συμβολὴ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀπορρόφησιν ἀνέργων Α' πλοιάρχων και μηχανικῶν και εἰς ἐλεύσεων παρ' αὐτῶν πλοία οὐτὸς ξένων σημαίας.

Εἰς τὴν σχετικὴν ἐγκύκλιον πρὸς τὰς λιμενικάς Ἀρχάς ἐπισημαίνεται ὅτι, παρὰ τὰς καταβαλλομένας προσπαθείας ἔξακολουθούν νὰ ὑπερτεροῦν ἐπὶ πλοίων υπὸ ἐλληνικῆς σημαίας μὴ προσοντούχοι "Ἐλλήνες ναυτικοί, ὡς καὶ ἀλλοδαποί εἰς ἀριθμὸν πολλάκις υπερβαίνοντα τὸ ¼ τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως, ὥπερ ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατὸν ὅριον τῆς ἐπιτρεπομένης ναυτολογίης σε ἀλλοδαπῶν (ἄρθρον 88 ΚΔΝ). Παραλλήλως, προστίθεται, τὸ ΓΕΝΕ δυσχεραίνεται νὰ πρωθήσῃ πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίων προσοντούχους "Ἐλληνας ναυτικούς, ἐπειδὴ αἱ ὄργανοι καὶ θέσεις τῆς συνθέσεως εἰναι κατειλημέναι καὶ υπὸ ὅτιμων στερουμένων τῶν νομίμων προσόντων, δημιουργούμενων οὐτῷ προϋποθέσεων ἀνέργιας δι' αὐτούς. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω διατάσσονται αἱ λιμενικαὶ Ἀρχαὶ νὰ μηνυμούνευσον, εἰς περίπτωσιν ναυτολογήσεως μὴ προσοντούχων ἡ καὶ ἀλλοδαπῶν, εἰς τὸ ναυτολόγιον τὰ στοιχεῖα τοῦ σχετικοῦ δελτίου τοῦ ΓΕΝΕ διὰ τοῦ ὅποιου γνωστοποιεῖται ἡ μὴ προσφορὰ πρὸς ναυτολόγησιν προσοντούχων ναυτικῶν.

EMBAΛΩΜΑΤΙΚΗ ΛΥΣΙΣ

"Ἐξ ἀφορμῆς τῶν καθυστερήσεων αἱ ὁποῖαι σημειούνται εἰς τὸ NAT εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ὑπόθεσεων συνταξιοδοτήσεως και τὸν ἔλεγχον τῶν ναυτολογίων και τῶν καταστάσεων πληρώματος τῶν συμβεβλημένων πλοίων διετυπώθη εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ἡ ἀποφι, ἡ ὁποία καὶ ἔγενετο ἀποδεκτή, νὰ ζητηθῇ ἡ ἀπόσπασις ὥρισμένων ὑπαξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος διὰ νὰ δοθῆσουν τὴν κατάστασιν.

Θεωρούμενη τὴν λύσιν ταύτην ἐμβολωματικήν, διότι ἡ ἀπόσπασις προσωπικοῦ, μὴ γνωρίζοντος τὸ ἀντικείμενον τῆς ἐργασίας εἰς τὸ NAT, δὲν πρόκειται νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐ-

πίλυσιν τοῦ προβλήματος. Καθ' ἡμᾶς, αἱ ἐνέργειαι τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT δέοντας νὰ τείνουν εἰς τὴν ταχεῖαν ἐπιψήφιστος τοῦ νομοσχεδίου περὶ αὐξήσεως τῶν ὁργανικῶν θέσεων τοῦ προσωπικοῦ τοῦ "Ιδρυματος. Μόνον οὐτῷ βάλλεται στήματόν νὰ ἀντιμετωπισθούν λυτοτέλως τὰ προβλήματα τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζει τὸ NAT λόγω τῆς ἀλματώδους αὐξήσεως τοῦ κύκλου ἐργασιῶν του και τῆς προσθήκης νέων ἀντικειμένων, ὡς εἶναι ἡ εἰσπράξις τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 29)75, ἡ διαδοχικὴ ἀσφάλισις, ὡς νέος τρόπος ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων κλπ.

"Ἐπίσης τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ὀφείλει νὰ μεριμνήσῃ καὶ διὰ τὴν ταχεῖαν ἐπιψήφιστος τοῦ νομοσχεδίου διὰ τοῦ ὅποιου αὐξάνονται αἱ εἰσφοραὶ πρὸς τὸ "Ιδρυμα. Ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως τὸ NAT ἐπειδερύθη διὰ σημαντικῶν δαπανῶν διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν συνταξιοδοτήμων χωρὶς μέχρι στιγμῆς νὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ἡ ἀνάλογος αὐξήσης τῶν πόρων του, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς παρατεινομένης ἐκκρεμότητος περὶ τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον.

* * *

"Ἀπεφασίσθη ἡ καταστροφὴ σημαντικῶν ποσοτήτων διαστεπημένων ἐντύπων NAT, τὰ ὅποια φέρουν τὴν ἔνδειξιν «Βασιλεὺον τῆς Ἐλλάδος». Ἐν δικει τοῦ πονεύματος λιτότητος και οἰκονομιῶν τὸ ὅποιον ἔχει ἐξαγγείλει ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἔξαιρητικῶν περιστάσεων, τὰς ὅποιας διέρχεται ἡ χώρα, θέλομεν νὲ ἐρωτησωμεν: Ἐξητάσθη, πρὸ τῆς λήψεως τῆς ἀποφάσεως ταυτῆς, ἡ δυνατότης διορθώσεως τῶν προαναφερθέντων διατεπημένων ἐντύπων, ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ ἡ καταστροφὴ των και ἡ ἐκ ταύτης ἐπιδάρυσις τοῦ Ταμείου ;

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Αὐταὶ αἱ κατὰ νησιωτικὰς περιοχὰς «πατριωτικαὶ» ἀκτοπλοϊκαὶ ἐταιρίαι προσέδωκαν, πράγματι, νέαν ὅλως μορφὴν εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἑστωτερικῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν.

Τὸ σχέδιον ἐπέτυχεν ἀπολύτως και ἡ ἐπιτυχία του ἀντανακλᾶται εἰς τὴν πληρεστέρων ἐκτέλεσιν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου διὰ σκαφῶν, τὰς ὅποιας τὸ μέγεθος και ἡ ποιότητης διετυπώθησαν κάθε προσδοκίαν.

Αἱ νῆσοι Κρήτη, Χίος - Μυτιλήνη, Κυκλαδεῖς —καὶ μετ' ὅλιγον ἡ Ιθάκη— ἀπέκτησαν ἀξιοζηλευτον συγκοινωνίαν, ἀνετον, ταχεῖαν, ἀσφαλή καὶ πυκνήν.

Τὰ τρία πλοῖα τῆς ANEK τῶν Χανίων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δύο μικράς ἡλικίας και τὸ τρίτον ριζικῶν μετασκευασθέν, τὰ δύο τῆς ἐταιρίας Ἡρακλείου, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἐν προσφάτως ἡγοράσθη και ἐδρομολογήθη, τὰ δύο πλοῖα διὰ Χίον και Μυτιλήνην, πρω-

τοφανή ἐπίσης διὰ τὰ χωρικά μας ὕδατα και τὸ νεότευκτον τῆς γραμμῆς Κυκλάδων, ἀποτελούν τὰ ὑποδειγματικότερα διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας γραμμάς.

Οὐδέποτε εἰς τὸ παρελθόν ἡ συγκοινωνία μὲ τὰς νῆσους εἶχε νὰ ἐπιδείξῃ τόσην πολυτελείαν πλωτῶν μέσων. Κατ' οὐδὲν υπερτελείων τῶν ἄλλων μεγάλων, μὲ ἀναπτυγμένας πολλαὶ, ζένων χωρῶν. Ὁ θαλασσίος πολιτισμός μας ἀνεπιτύχηδη διὰ τῶν σκαφῶν οὐτῶν και ἡ τουριστική μας προσπάθεια θετικῶς προάγεται. Σημαντικὸν τὸ ἐπίτευγμα.

Και εὐχόμεθα τὰ ώραια οὐτάς ἀποκτήματα τῆς ίδιωτικῆς πρωτοβουλίας —δικολογητέον ὅτι τὸ Κράτος εἰσέφερεν ἀρκετά εἰς τὴν προσπάθειαν— νὰ τύχουν και τῆς καλῆς διαχειρίσεως, ἵνα ἔξυπηρέτησουν ἀποτελεσματικά τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας. Τὰ είχομεν, πράγματι, ἀνάγκην.

ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ

Διὰ τοὺς ἀρχιπλοιάρχους, τοὺς ἀρχιμηχανικούς και τοὺς ὀσυρματιστὰς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρίσεων ὅριζεται περιέργως, μὲ σχετικὴν τροπολογίαν εἰς τὸ περὶ NAT νομοσχέδιον, 20 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ὡς εἰσφορὰ τοῦ πλοιοκτήτου και 10 τοῖς ἑκατὸν ὡς εἰσφορὰ τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰς θέσεις αὐτὰς ναυτικῶν.

Διερωτωμέθα ποία ἡ σκέψις τῶν λαδονῶν τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν ἀρμοδίων. Ζητοῦν νὰ φορούλοι αγοραὶ θοῦν —περὶ φορολογίας πράγματι, δυσβαστάκτου, πρόκειται— οἱ ναυτικοὶ ἐκεῖνοι ποὺ μὲ τὴν μακράν των ἐμπειρίων καλούνται νὰ κρατήσουν εἰς χειράς των αὐτὴν τὴν συγκρότησιν τῶν κέντρων διαχειρίσεως τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας;

Μήπως τὸ Ν.Α.Τ. τοὺς τιμωρεῖ, διότι μετὰ μακράν ἐπιτυχῇ εὑδόκιμον σταδιοδρομίαν ἐπὶ τῶν πλοιών, ἐκλήθησαν νὰ προσφέρουν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας των και ἀπὸ ἡρᾶς, εἰς τὰ ἐπιτελεῖα τῆς διαχειρίσεως τῶν ποντοπόρων πλοιών;

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ναυτικοὶ θὰ ἀποκρούσουν, βεβαίως, τὴν φαλκίδευσιν αὐτὴν τῶν ἀποδοχῶν των, τὴν ἔξικουμενή μερι καὶ τοῦ ἐνὸς τρίτου σχεδὸν τῆς μισθοδοσίας των. Θὰ προτιμήσουν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν γέφυραν, ὅπου πολλὰ περισσότερα θὰ κερδίζουν, χωρὶς τὰς δύσας εύθυνας ἔχουν ηδη ἐπωμοσθή.

Μεταρενέστεραι ὄρθοτεραι σκέψεις πιστεύομεν νὰ πρωτανεύσουν εἰς τοὺς διοικούντας τὸ ίδρυμα τῶν ἀπομάχων. Τὸ προβλέπομένον διὰ τῆς τροπολογίας ἔσοδον δὲν εἶναι σημαντικόν. Φορολογεῖται ὅμως ἡ προσφερούμενη ὑπηρεσία πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ τοὺς ὅλιγους αὐτοὺς πρωτάνεις τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιδοσεως. Τὸ μέτρον εἶναι ἄδικον και ἐν πολλοῖς ἄσκοπον.

* * *

Σχετικὸν ὑπόμνημα, λίστα ἐμπειριστατωμένων, ὑπέβαλε πρὸς τὸν κ. "Υπουργὸν και ἡ "Ενωσις τῶν Πλοιορχῶν, ἀναπτύσσουσα τὸ θέμα ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, κυρίως ὅμως χάριν αὐτῶν τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας και τῆς πληρεστέρας ἐπιτελικῆς συγκροτήσεως.

ΜΕΤΕΧΕΙ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Νὰ μᾶς συγχωράσουσιν οἱ ἀναγνῶσται μας. "Η Ναυτιλία τὴν φορὰν αὐτὴν δὲν ἡγονόθη ἀπὸ τοὺς κυβερνῶντας, ὅπως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, στηριχέντες εἰς τὰς πρώτας πληροφορίας περὶ συγκροτήσεως τῶν ὄμαδων ἐργασίας τοῦ 5ετούς σχεδίου.

Πράγματι, εἰς τὴν πολυμερεῖαν ἐργασίαν, ἔργον τῆς ὅποιας θὰ είναι τὰ θέματα τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν σχέσεων (ἐξωτερικὸν ἐμπόριον, Ναυτιλία, Τουρισμός, "Ελληνισμός ἐξωτερικοῦ), μετέχει και ἡ Ναυτιλία διὰ δύο ἔκπροσώπων: τοῦ Πλοιορχοῦ Λιμενικοῦ κ. Τζαβάρα και τοῦ κ. "Αντ. I. Χανδρῆ.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2/10

PHONE: 376545

A/H 881407

61467

886882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έπισημαίνεται έλαφρά δελτίωσις τῶν ναύλων. Η ἀντίστασις τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπῆρξεν, ὡς φαίνεται, ἀπότελεσματική. Γεγονός ὅμως είναι, ὅτι καὶ κάποια ισόρροπος κατάστασις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάς ἀρχίζει νὰ σημειοῦται εἰς τὸν νευραλγικὸν κυρίων τομέα τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ. Αἱ ἐλπίδες ἀνακάμψεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἔλαφρᾶς ἔστω, ἐνισχύονται. Ἀνετώρεον θὰ διακινοῦνται τὰ πρὸς τὴν Ρωσίαν σιτοφορτία, ἐνῷ πανταχόθεν προβλέπεται καὶ διαπιστούται ἡ βαθμιαία ἔξοδος ἀπὸ τὴν ψεσιν. Αἱ ἐλπίδες ἐνισχύονται.

Διὰ τὴν πληρεστέραν κατανόησιν τοῦ κακοῦ, ὅπερ προσγίνεται εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν «ἄλευθέρων» σημαιῶν ἀναφέρομεν τὸ γεγονός τῶν μεταφορῶν τῶν ρωσικῶν ἀγορῶν δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Κατὰ μῆνα Μάρτιου οἱ ἀναλογούσαι εἰς τὸ ἀμερικανικὸν μερίδιον —τὸ ἐν τρίτον τῶν μεταφορῶν— ὑπέλογίζετο εἰς 416.000 τόν. "Ενδεκα σκάφη, 10 τάνκερς καὶ ἐν μικτόν, ἐναυλῶθησαν πρὸς τοῦτο. Καὶ τὸ ἄκρον ἀντον: 'Ἐναυλώθῃ καὶ τὸ περίφημον *«Μανχάστηπαν»*, ἐνῷ ἀλλοτε καὶ ἄλλο τοννάς θὰ κλεισθῇ διὰ Μάρτιου, πέραν τοῦ μίνιμου τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν δὲλων ρωσικῶν ἀγορῶν.

Διὰ τοῦ προστατευτισμοῦ ἡ κρίσις καθίσταται δυστέρα.

Πεντήκοντα ὄκτω τάνκερς, 2.020.652 τόν. d.w. ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ α' δίμηνον τοῦ 1976. Πρόδλεψις διατυπούται περὶ συνεχίσεως τῆς πρὸς διάλυσιν κινήσεως.

Πιστεύεται ὅτι καὶ αἱ κρατοῦσαι τιμαί, δολ. 100 διὰ τὸν τόνον ἔλαφροῦ ἐκτοπίσματος εἰς Φορμόζαν, θὰ διατηρηθοῦν.

Κυκλοφοροῦν πληροφορίαι περὶ νέων ρωσικῶν ἀγορῶν δημητριακῶν. Δέν ἐπεδειθῶσαν εἰσέτι. Η χειμερινὴ ἐσοδεία φαίνεται κατωτέρα.

Δυσκολίας ἀντιμετωπίζει ἡ Μόσχα διὰ τὴν διακίνησιν τῶν ὕσων μέχρι τοῦδε ἡγόρων δημητριακῶν. Εἰς 30 ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζονται. Η πρόδλεψις τῆς κατὰ μῆνα εἰσαγωγῆς 2,5 ἑκατομ. τόν. δὲν ἐπαληθεύει, λόγω συμφορῆσεως κυρίων εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως. Ζητημαὶ ὅτι τὰ δύο ἑκατομμύρια διακινοῦνται.

Η Κίνα ἡγόρασεν ἀπὸ τὸν Καναδάν 950 χιλ. τόν. σίτου. Φορτώσεις ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Ειρηνικοῦ μεταξὺ Ἀπρίλιου καὶ Δεκεμβρίου 1976.

—Η χειμερινὴ ρωσικὴ συγκομιδὴ δημητριακῶν φαίνεται ὅτι κατὰ τὸ ἐν τέταρτον ἀπαλέσθη, λόγω τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Η ἐσοδεία τοῦ χειμῶνος ἐκάλυπτε συνήθως τὸ τρίτον τοῦ συνόλου τῆς σοδιετικῆς ἐσοδείας, ἥτις κατὰ τὸ 1975 κατέπεσεν εἰς μόνα τὰ 140 ἑκατομ. τόνων.

Καὶ ἄλλα δημητριακὰ πρόσκειται νὰ ἀγοράσῃ ἡ Ρωσία ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Τρία καὶ ἡμίσου ἑκατομ. τόν. θὰ ἀγοράσῃ. Προστίθενται εἰς τὰ 13 ἑκατομ. τόν. ἀγορασθέντα ἥπο. Ο Πρόεδρος Φόρντ φαίνεται διατεθει-

μένος νὰ ἐγκρίνῃ τὴν ἀγοράν.

Οἱ παγωμένοι λιμένες εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν μεταφορῶν δημητριακῶν. Διὰ τὸ β' τμῆμα τοῦ Μαρτίου προβλέπεται ή ἐναρξις κάποιας ἐπιταχύνσεως. Τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ 'Αγ. Λαυρεντίου κατ' Ἀπρίλιον θὰ ἐπιτρέψῃ τὰς μεταφορὰς ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας κατὰ τὴν έαρινὴν περίοδον.

Οἱ παραπηρηταὶ τῶν οἰκονομικῶν ἔξελιξεων τῆς Κοινῆς Αγορᾶς ἀναμένουν δελτίωσιν εἰς τὰς οἰκονομίας τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Γαλλίας. Καθυστέρησιν, τούναντίον, προβλέπουν διὰ τὰς οἰκονομίας τῆς Βρετανίας, τῆς Ἰταλίας, τοῦ Βελγίου καὶ τῆς Ολλανδίας.

Καὶ ἀκόμη: 'Ο διευθυντὴς τῆς ὄργανωσεως Γκάττ κ. Τούμλιρ ἀναμένει αὔξησιν κατὰ 5 - 6% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, μὴ καλύπτουσαν, ὅμως, τὴν πτώσιν τῶν 6 καὶ πλέον τοῖς ἑκατόν τοῦ 1975.

Η προεξοφλουμένη ἀνάκαμψις τῆς γερμανικῆς παραγωγῆς θὰ ἔχῃ, πάντως, τὸν ἀντίκτυπον τῆς καὶ εἰς τὰς γειτονικὰς χώρας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν δελτίωσιν τῆς ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας. Αὐτὰ διὰ τὸ φθινόπωρον.

Τὸ Ινστιτοῦτον τοῦ Κιέλου διὰ τὴν παγκόσμιον Οἰκονομίαν προβλέπει, εἰς τὴν τελευταίαν ἐπισκόπησίν του, διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, ἀνάκαμψιν —βραδεῖαν ὅμως, ἀλλὰ σταθεράν— τὸ 1976, ὑπογραμμιζόμενης τῆς προβλέψεως, ὅτι δὲν θέλει ἐκδηλωθῆ ἐις ὅλους τοὺς τομεῖς τῶν μεταφορῶν. Εἰδικώτερον: Διὰ τοὺς ναύλους ξηρῶν φορτίων λίαν βραδεῖα θὰ είναι ἡ πρὸς τὴν



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

άνιούσαν στροφή. Τό δεύτερον έξαμηνον καλύτερον.

Η ιαπωνική βιομηχανία χάλυβος θά έμφανισης άκομη μειωμένην παραγωγήν. Οι ναυλοί διά τὸ δημητριακά αισθητώς βελτιωμένοι προβλέπονται τὸ β' έξαμηνον. Υποτιμητική η πίστης τῶν μικτῶν μεγάλων σκαφῶν. Ή υπερπροσφορὰ τοννάζ διαγράφεται.

Καὶ τὸ συμπέρασμα τῶν προβλέψεων τοῦ 'Ινστιτούτου τοῦ Κιέλου: Μετρία ή ἀνάκαμψις εἰς τινας τομεῖς, χωρὶς νὰ εἶναι λίαν ἐνθαρρυντική.

* * *

Μικρὸν «κυπόυμ» διὰ τὴν γερμανικὴν βιομηχανίαν προβλέπει τὸ γνωστὸν 'Ινστιτούτον Οικονομικῆς 'Ερεύνης τοῦ Μονάχου διὰ τὸ ἀρξάμενον ἔτος. Η παραγωγὴ θὰ αὐξηθῇ κατὰ 5 - 6%, ἔναντι τῆς πτώσεως κατὰ 7,5% τὸ 1975. Η βιομηχανία χάλυβος θὰ έμφανισῃ θετικήν αὔξησιν. Αἱ παραγγελίαι ηδη εἶναι περισσότεραι. Αἱ βιομηχανίαι, ἐπίσης, τῶν αὐτοκινήτων, τῶν χημικῶν καὶ τῶν ύφασμάτων χωροῦν τὴν ἀνίονταν.

* * *

Η κρίσις εἰς τὴν ινδονησιακὴν Περταμίνα καὶ η ἀποχώρωσις τοῦ διοικητοῦ τῆς στρατηγοῦ Sutuworo παρέβλαψεν, ὡς λέγεται, καὶ τὰ ἄμεσα συμφέροντα ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως στενότατα μὲ τὸν στρατηγὸν συνεργαζομένην. Καθυστέρησις σημαντικὴ σημειούται καὶ εἰς τὰ μισθώματα τῶν χρονοναυλωμένων πλοίων.

* * *

Ἐπάνοδος, μὲ ζωὴν τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον, εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. Βελτιωμέναι αἱ τιμαί. Τὸ τάνκερ «Táouros» 93.520 τόν., τοῦ 1966, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 3,5 ἑκατομ. δολ. Πρὸ μηνὸς οἱ Κινέζοι ἐπλήρωσαν γύρω τῶν 2,5 ἑκατομ. δολ. διὰ τὸ 87.800 τόν. «Ζοζεφίν», τοῦ 1966. «Ελλήνες ἡγόρασαν τὸ «Tanja Dan», τοῦ 1964, τόνων d.w. 55.850 καὶ τὸ «Gimbe», 59.531 τόν., τοῦ 1965, ἀντὶ 4.250.000 δολ. καὶ 2.425.000 ἀντιστοίχως.

* * *

Αἱ παλήσεις δεξαμενόπλοιών πρὸς διάλυσιν δεσπόζουσαν εἰς τὸν τομέα τῶν ἀγοραπλησιῶν. Υπολογίζεται ὅτι, ἐντὸς τοῦ διαρρεύσαντος διμήνου ('Ιανουάριος - Φεβρουάριος) τάνκερ 2,02 ἑκατομ. τόν. d.w. ἡγοράσθησαν υπὸ διαλυτῶν. Φάνεται ὅτι πολλοὶ πλοιοκτήται δὲν συμμερίζονται τὴν ἀποφινή, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ συντόμως βελτιώσις εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Εἰς τὸν κατάλογον τῶν ἑκποιουμένων πρὸς διάλυσιν τάνκερων περιλαμβάνονται ἀρκετά μεγάλα, σχετικῶς νεαράς ήλικίας σκάφη, ὡς π.χ. τὰ «Εσσό Μπάγιερν» καὶ «Εσσό Ντούτολαντ» τῆς «Εξον», 94.000 τόν. d.w. ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1964 καὶ 1963 ἀντιστοίχως, τὰ «Μπρίτις» «Ενασιν» 76.000 τόν. d.w. τοῦ 1964 καὶ «Μπρίτις Κόνφιντεν» 69.000 τόν. d.w. τοῦ 1965 τῆς B.P., τὸ ἐπίσης 69.000 τόν. «Ζαφόν» τῆς Σέλλ, κ.ά.

Βελτιωμένας πως τιμᾶς προσφέρουν οἱ διαλυταί. Εἰς τὴν Φορμόζαν πληρῶνται περὶ τὰ 100 δολ. ἀνά τόνον ἐλαφρού ἑκτοπίσματος καὶ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν γύρω τῶν 60 δολλα-

ρίων. Δεξαμενόπλοιον ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ πρὸς 96 δολ. τὸ τόνων, εἰς δὲ τὴν 'Ιταλίαν πρὸς 30 λίρας 'Αγγλίας.

Σοδαρὸν ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον ἐπιδεικνύουν, ἐπίσης, οἱ διαλυταὶ τῆς Λαϊκῆς Κίνας, τῆς Κορέας, τῆς Γιουγκοσλαβίας, ὡς καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας.

* * *

Κατὰ πρόσφατον στατιστικὴν τὸ παγκόσμιον τοννάζ τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1976 εἰς 331.403.479 τόν. d.w. Αἱ παραδόσεις κατὰ τὸ 1975 ἀνήλθον εἰς 166 σκάφη, κατὰ προσέγγισιν 24 ἑκατομ. τόν. d.w., ἐνώ διελύθησαν 105 σκάφη, 3.807.000 τόν. d.w. Τὰ 78,4% τοῦ στόλου φέρουν ἡλικίαν κάτω τῶν 10 ἑτῶν. Τὰ 18,5% ἔναντι γήθησαν μεταξὺ 1956 καὶ '65.

Τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 657 σκάφη, 99 ἑκατ. τόν. ἔτελουν ὑπὸ παραγγελίαν. Τὴν 1ην 'Ιουλίου 1975 αἱ παραγγελίαι ήσαν κατὰ 37 ἑκατομ. τόν. d.w. περισσότεραι. Αἱ ἀκυρώσεις μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1975 εἶχον φθάσει τὰ 42 ἑκατομ. τόν. Μεταξὺ τῶν παραγγελιῶν κατελέγοντα 192 σκάφη, 200.000 τόν. καὶ ἄνω, περιλαμβανομένων καὶ 83 σκαφῶν ἄνω τῶν 300.000 τόνων.

Τὰ 42,1% τῶν παραγγελιῶν ἔχουν δοθῆ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, τὰ 10,37% εἰς τὴν Σουηδίαν, τὰ 6,83% εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, τὰ 5,98% εἰς τὴν 'Αμερικήν, καὶ ἀνὰ 4% εἰς τὴν Γερμανίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν 'Αγγλίαν.

Οἱ κυριώτεροι στόλοι δεξαμενοπλοίων φέρουν τὰς κάτωθι σημαίας: Τὴν λιθεριανήν, 12.091.754 ἐπὶ μικτῶν σκαφῶν καὶ 89.276.906 ἐπὶ τάνκερς. Τὴν βρετανικήν, 5.447.921 καὶ 33.055.473 ἀντιστοίχως. Τὴν ιαπωνικήν, 5.521.538 καὶ 31.904.787 ἀντιστοίχως. Τὴν νορβηγικήν 6.449.787 ἐπὶ μικτῶν σκαφῶν καὶ 26.528.577 τόν. ἐπὶ τάνκερς. Τὴν ἐλληνικήν, 2.368.574 ἐπὶ μικτῶν καὶ 14.954.815 τόν. ἐπὶ τάνκερς.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἐλληνόκτητα δεξαμενόπλοια καὶ μικτὰ φέρουν τὴν λιθεριανήν σημαίαν 369 τὸν ἀριθμόν, τόν. γκρός 15.023.755.

* * *

ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ...

Ζωηρὸν τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν 'Ελλήνων συνεχίζεται. Τὰ τουητέκερας ἡ προτίμησί των. Αγοραὶ ἐσθμειώθησαν σκαφῶν μικτῶν, μεταξὺ 4 - 10.000 τόνων. Αἱ τιμαὶ σταθεραὶ καὶ ἡμιπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, λαμβανομένης τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν, ηγούμενα.

Τελευταῖαι τινὲς πράξεις: Τὸ δηζελοκίνητον τὸ «Elenma» 9.144 τόν. d.w., τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ γύρω τοῦ 1,6 ἑκατομ. δολ. Τὸ μότοροπιτ «Sebastiano Venier», 10.506 τόν. d.w. τοῦ 1960, κατασκευῆς ιταλικῆς, ἡγοράσθη ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τοῦ 1,6 ἑκατομ. δολ. (γύρω).

Τὸ «Eidai Marus», μότοροπιτ, τοῦ 1969, τόν. d.w. 5.645, ἀντὶ 1,3 ἑκατομ. δολ. 'Αγορασταὶ 'Ελλήνες.

Τὸ μότοροπιτ «Muri» 4.862 τόν. d.w. τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνες, ἀντὶ 830.000 δολλαρίων.

Τὸ μότοροπιτ «Agraios», 9.437 τόν. d.w., τοῦ 1948, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, ἀντὶ 250.

000 δολλαρίων.

Τὸ μότοροπιτ «Cameo», 2.132 τόν. d.w., τοῦ 1952, ὃντι 133.000. 'Αγορασταὶ 'Ελλήνες.

Τὸ μότοροπιτ «Tonan Muru», 4.257 τόν. d.w., τοῦ 1967. 'Αγορασταὶ 'Ελλήνες.

Υπεραρκετὴ ἡ συγκομιδὴ τῶν νέων ἀγορῶν διὰ νὰ καταστῆσῃ κατάδολον τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὴν αὔριον.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

"Ανοδὸν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος κατὰ 3,5% διὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ 9,2% διὰ τὸ προσεχές, προβλέπει ἡ 'Αμερικανικὴ Μικτὴ Οἰκονομικὴ 'Επιτροπή.

'Η πρόβλεψις αὕτη εἶναι τοῦ Δρ. Λάρενς Ρ. Κλάιν, καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Πενσυλβανίας, ἐνὸς ἐκ τῶν τριῶν πραγματογνωμόνων τῆς 'Επιτροπῆς, εἰς τὴν ὁποίαν συμμετείχον ἐπίσης ὁ κ. Ρίμμερ ντε Βράιτ, τῆς Μόργκαν Γκαραντί Τράστ Κο., καὶ ὁ Δρ. Γουώλτερ Γκάλενσον τοῦ Πανεπιστημίου Κόρεν.

Ο Δρ. Κλάιν εἶπεν ὅτι αἱ προβλεπόμεναι αὔξησεις ἀντιπροσωπεύουν τὴν «δλοκλήρωσιν τῆς ἀνελκυστικῆς πορείας τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ηπιαὶς κατὰ τομεῖς εὐρίσκεται εἰς ἀπάσας τὰς διαδοχικὰς φάσεις τοῦ κύκλου».

'Αναφερόμενος εἰς τὴν κατὰ τόπους πορείαν τῆς οἰκονομίας, εἶπεν ὅτι οἱ στόχοι τῆς 'Αμερικανικῆς κυβερνήσεως περὶ πραγματικῆς αὔξησεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν κατὰ 6%, συνδυαζομένης μὲ πληθωρισμὸν δ ἔως 7% «ἐνδέχεται νὰ ἐπιτευχθοῦν». Προσέθεσεν δέ ὅτι ἀναμένει «συνέχιστιν τῆς ισχυρᾶς ἔξαγωγικῆς θέσεως τῆς χώρας, μὲ ἐλαφράν κάμψιν, καθὼς η ἀνάκαμψις θὰ άθηση εἰς ηγεμόνεας εἰσαγωγαὶς καὶ περαιτέρω ἀνατίμησιν τοῦ δολλαρίου». Παραλλήλως, αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν γεωργικῶν προϊόντων «θὰ είναι ικανοποιητικά».

Η δελτίωσις εἰς τὸν Καναδᾶν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι καθυστερεῖ ἐν συγκρίσει μὲ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, θὰ εἶναι ἀξιόλογος τόπος ἀπὸ ἀπόφεως διομηχανικῆς δραστηριότητος οὖσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως διομηχανικῆς δραστηριότητος οὖσον καὶ καθὼς η παραγωγὴ συνεχίζει τὴν ἀνοδικήν τῆς πορείαν εἰς τὴν χώραν αὐτήν, εἶπεν ὁ Δρ. Κλάιν.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ Μεξικόν, «ἡ πτωχὴ τουριστικὴ κίνησις, οφειλομένη μερικῶς εἰς πολιτικὰ καὶ μερικῶς εἰς κυκλικὰ αἵτια, ἐν συνδιασμῷ μὲ τὰς υψηλὰς πληθωριστικὰς τάσεις» (16% κατὰ τὸ 1975) θέτουν τὶς σοδαρὸν κινδύνων ὑποτιμήσεως τὸ νόμισμα τῆς χώρας». Παρὰ ταῦτα, ὁ 'Αμερικανὸς οἰκονομολόγος προβλέπει ἀνοδὸν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὸ Μεξικόν κατὰ 4,5% ἕως 5% ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην προβλέπει ὅτι τὸ 1976 θὰ εἶναι «ἔτος θετικής ἀναπτύξεως», ηπιαὶς μολονότι θὰ κυμαθῇ εἰς τὰ 3% κατὰ μέσον ὄρον, εἰς τινας χώρας δὲν θὰ ὑπερβῇ τὸ 1 - 2%. Αὐτὸς θὰ εἶναι τὸ πρώτον δῆμα μιᾶς γενικώτερας δελτιώσεως η ὀποῖα θὰ ἐπιτευχθῇ ἐντὸς τοῦ 1977. 'Ἐν τούτοις, προβλέπει προσωρινὴν αὔξησιν τῆς ἀνεργίας προτού αὐτὴ ἀρχίσῃ νὰ ἐπανέρχεται εἰς φυσιολογικότερα ἐπίπεδα.

'Η 'Ιαπωνία, λέγει ὁ Δρ. Κλάιν, θὰ ἐπιτύχῃ ἀνάπτυξην ἐπολλόχιστον κατὰ μίαν μονάδα ἀνωτέραν τῆς προβλεψίσης ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ἐκ 5%. «Τὸ ποσοστόν αὐτὸν φαίνεται ἐνδεχομένως ὑψηλόν, ἀλλ' ἀντιπροστεύει μόλις τὸ ημισυ τοῦ ἐπηργίου ρυθμού ἀναπτύξεως τῆς 'Ιαπωνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος κατὰ τὰ ἔτη πρὸ τῆς ἀναπτύξεως τῶν πετρελαίων». 'Η ἀναβίωσις τῆς 'Ιαπωνικῆς οἰκονομίας, εἶπεν, «έξαρτᾶται μερικῶς ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν, ἀλλὰ τόσα ἐνισχύεται καὶ ἀπὸ τὰς ἔγχωροις οἰκονομικάς καὶ νομισματικάς ἀρχάς».

'Η Αύστραλια θὰ ἐπιτύχῃ μικράν δελτιώσιν (3 - 4%) αὐτὸ τὸ ἔτος, μολονότι θὰ υπάρξῃ σχετικὴ αὔξησις τῆς ἀνεργίας προτού ἡ κατάστασις δελτιωθῇ. 'Ο ρυθμὸς πλη-

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



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vas. Constantinou Ave.

Tel: 4519.629

Telex: 21-3306 NIKA

Cables: Hansadok Piraeus

θωρακισμού θά σημειεύεται κάθετον πτώσιν είς τά 15% περίπου, προσέθεσεν.

Αἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι τοῦ 'Οργανισμοῦ θά ωφεληθοῦν τὸ 1976 ἀπό τὴν ηγήμενην ζήτησιν πετρελαίου, ἐφ' ὅσον ἡ αναρρωσης τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας θά ἐπιταχύνεται, συνέχισεν ὁ Δρ. Κλάιν παρατηρῶν διτὶ ἡ παγκόσμιος οἰκονομίῃ ψεσίς περιώρισε τὴν ζήτησιν πετρελαίου κατὰ 15% περίπου τὸ παρελθόν ἔτος.

Αἱ ύπολανάπτυξιν χώραι, αἵτινες δὲν διαθένεταιν ἀπόβεματα πετρελαίου —καὶ τῶν ὅποιων ἡ ἀνάπτυξις ἐκυμάνθη εἰς 3 - 4%— εἴναι προδιαγραφέντος 6%— «θά ωφεληθοῦν ἀπό τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἑξαγωγῶν καθὼς αἱ διομήχανικαι χώραι θά ἀκολουθήσουν ἀνοδικήν πορείαν τὸ 1976», εἶπε.

Ἀναφερόμενος εἰς τὰς χώρας τοῦ 'Ανατολικοῦ Συνασπισμοῦ', ὁ Δρ. Κλάιν προέβλεψεν διτὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θά ἐπηρεασθῇ σοδιαρώς ἐκ τῆς μειωμένης γεωργικῆς παραγωγῆς καὶ διτὶ ἡ πτώσις τῆς τιμῆς τοῦ χρυσοῦ, ἡ αὔξησις τῶν τιμῶν εἰσαγωγῆς διομήχανικῶν προϊόντων τῆς Δύσεως καὶ αἱ περιορισμέναι δυνατότητες ἑξαγωγῆς βασικῶν τινῶν ὅλων, ἀποτελοῦν δυσμενεῖς παράγοντας.

Διά τὰς ύπολοίπους κομμουνιστικάς χώρας τῆς Εὐρώπης προέβλεψεν διτὶ αἱ γεωργικαι συνθήκαι θά παραμείνουν εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα, ἀλλὰ «ὁ ρυθμός διομήχανικῆς των ἀναπτύξεων θά είναι κατὰ μίαν η δύο μονάδας κατώτερος τῶν προηγουμένων ἔτων».

Ἡ μόνη κομμουνιστική χώρα μὲ ἀξιόλογα ἀποτελέσματα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, εἴπεν ὁ Δρ. Κλάιν, είναι ἡ Κίνα ηῆς ἐπέτειος αὔξησιν τῆς οἰκονομικῆς τῆς δραστηριότητος κατὰ 8%. «Καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἑνδείξεις, τὸ 1976 θά είναι ἔξι τοῦ ἐπιτυχές», κατέληξεν.

Ο δεύτερος τῶν πραγματογνωμόνων, κ. ντὲ Βράιες, ἔδήλωσεν διτὶ, ἡ καλυτέρα δυνατή συνεισφορά τῶν διομήχανικῶν χωρῶν διὰ νὰ δοηθῆσουν τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας εἰς τὰς παρούσας δυσχερείας των είναι νὰ ἐνθαρρύνουν τὰς εἰσαγωγάς ἀπὸ αὐτάς ἐνισχύουσαι τὰς οἰκονομίας των, παραλλήλως δὲ καταργούσαι τοὺς δασμούς τῶν προϊόντων των.

Τέλος ὁ Δρ. Γκάλενον εἴπεν διτὶ ἡ σύγκρισις ἐπισήμων στοιχείων ἀνέργιας εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὰς ἄλλας διομήχανικας χώρας «δὲν διδεῖ ἀκριβήν εἰκόνα τῆς καταστάσεως» λόγῳ τῶν διαφορετικῶν μέθόδων καθορισμοῦ καὶ ἀντιμετωπίσεως τῶν ἀνέργων.



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων KOKOUMS

'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΓΚΟΣΤΑ ENMPOM E.P.E.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐφ' ὅσον τὰ πλοία θὰ κινοῦνται μὲ τὴν συμβολὴν τῆς ἀνθρωπίνης σκέψεως καὶ τῶν ἀνθρωπίνων χειρῶν, ἡ ναυτικότης θὰ παραμείνει ὡς ιδία ἐπαγγελματική ιδιότης καὶ ὡς ναυτικός θὰ ἀποκτᾷ τὴν πολύτελευτον τῆς θαλάσσης πείραν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Διὰ τὸ λόγον αὐτὸν, παρὰ τάς τεχνολογικάς πρόσδοσης αἱ ὄποιαι ἔχουν ἐπιτρέψει τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν ἐν τῷ Σηρᾶ ναυτικῶν σχολῶν, διὰ πάστης φύτεως συγχρόνων ἐκπαιδευτικῶν μέσων (ήλεκτρονικοῦ ὄργανα, ἀπομιηταί, αὐτοματοποιημένα συστήματα κλπ.) ἡ ἐκπαίδευσις τῶν δοκίμων ἐπὶ τῶν πλοίων, οὐδέποτε ἔπαισε νὰ θεωρήται ἀναγκαῖα. Διότι προετοιμάζει κατὰ τὸν καλύτερον καὶ ἀποδοτικότερον τρόπον τοὺς αὐτίσιους ἐπαγγελματίας τῆς θαλάσσης.

Ἐπ' αὐτοῦ δὲν φαίνεται νὰ ὑπάρχῃ σοβαρά ἀντίρρησης. 'Αντιθέτως ὅμως ἐπὶ τοῦ δεματος ἔαν ἡ ἐκπαίδευσις είναι σκόπιμον νὰ λαμβάνῃ χώραν ἐπὶ συγχρόνου μηχανοκινήτου πλοίου ἡ ἐπὶ ἐκπαιδευτικοῦ ιστιοφόρου, ἡ διαμάχη ἐξακολουθεῖ πάντοτε. Τὸ ζῆτημα, ὡς γνωστόν, ἔχει μακράν ιστορίαν καὶ ἡ ἐπὶ αὐτοῦ φιλολογία είναι ὄγκωδεστάτη. Διότι ἔκατερά τῶν ἀπόφεων διαβείτε πλήρες ὀπλοστάτων ἐπιχειρημάτων. Παρ' ὅλα αὐτὰ είναι δένδαιον διτὶ ἡ γνώμη περὶ τοῦ ιστιοφόρου ὡς τοῦ κατασταλητόρου ἐκπαιδευτικοῦ μέσου διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς «καυτοσύνης» διατηρεῖ πάντοτε τὸν ὑπεροχῆν της καὶ τὸ προβάδισμα. Οι λόγοι τῆς τοιαύτης ὑπεροχῆς ἔχουν κατ' ἐπανόληψιν τονισθῆνεις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τύπον. 'Αποτελεῖ δὲ κωδικοποίησιν τρόπους τινὰς τῶν ἐκτέρων ἀπόφεων ἡ πρὸ ἐπών διεξαχθεῖσα δημοσία συζήτησις μεταξύ 'Ισπωνών καὶ Βρετανῶν ἀρμοδιών, ἐφ' ἧς αἱ στήλαι μας είχον παράσχει πλήρη ἐνημέρωσιν.

ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ

Ὑπενθυμίζομεν σήμερον εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας διτὶ ἡ ὑπὲρ τοῦ μηχανοκινήτου πλοίου θεωρία δασίζει τοὺς ισχυρισμούς της, πρώτων ἐπὶ τοῦ μειούται συνεχῶς ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ συγχρόνου πλοίου καὶ δεύτερον ἐπὶ τοῦ διαρκῶς περιοριζομένην σημασία τῶν ἐπαγγελματικῶν ιδιοτήτων, τὰς ὄποιαι ἐκφράζει ὡς ὄρος ναυτοσύνη καθιστά τὴν ἐπὶ ιστιοφόρου κατάπτωσιν οὐχί ἀποτελεσματικήν ἐκπαιδευτικήν μεθόδον.

Ἀντιθέτως τὸ ὑπὲρ τοῦ ιστιοφόρου ἐπιχειρήματα δύνανται νὰ συνοφισθοῦν εἰς τὴν καθημερινῶς ἀποδεικνυόμενην ἀνάγκην τῆς ναυτοσύνης ὡς ιδιαίτερου προσόντος, σκοπούτος όχι μόνον εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς ίκανότητος τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ καὶ εἰς ὄρθοτέραν ἀντίδρασιν εἰς τὰς ἐν πλῷ ἀντιμετωπιζομένας περιστάσεις.

Ἐπειδὴ τὸ πρόγμα παρουσιάζει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον ἀξίζει νὰ σταθμώμεν ὅλιγον εἰς τοὺς πρακτικούς λόγους οἱ ὄποιοι θεμελιώδην τὴν ἐπιχειρηματολογίαν ταῦτην διὰ νὰ σταχυολγήσωμεν τὰ κυριώτερα ἐξ αὐτῶν στοιχεῖα:

α. Τὸ γεγονός διτὶ τὸ ιστιοφόρον ὑφίσταται ἀμέσων τὴν ἐπήρειαν τῶν στοιχείων

τῆς φύσεως, συντείνει εἰς τὴν πλέον ἐνστικτῷδην καὶ ὄρθην ἀντίδρασιν τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐκπαιδευμένων. 'Επ' αὐτοῦ ὁ δόκιμος ἀποκτητικῶν προφίλων τὴν συνήθειαν νὰ στερεώνῃ τὰς ἀνοικτάς θύρας, νὰ κλείῃ τὰς παραφωτίδας, νὰ προφύλασσεται θαδίζων, νὰ συνειδητοποιεῖ τὸ προσήνεμον καὶ ὑπήνεμον, νὰ προσέχει τὸν ἄνεμον καὶ τὴν θάλασσαν, νὰ προλαμβάνῃ καταστάσεις.

β. Τὸ είδος τῆς ἐπὶ τοῦ ιστιοφόρου ὑπερσίας μὲ τὴν ἀπειρίαν τῶν ιστίων, σχοινίων καὶ κεραιών, μὲ τὴν ἐν πακίθρῳ ἐργασίαν καὶ τὰς ὄμαδικάς φυλακάς, ἔθιζει τὸν δόκιμον εἰς ὑφήλην παρατηρητικότητα, εἰς ὑδημένην προσοχήν, εἰς ἔντονα καὶ σαφῆ παραγγέλματα, εἰς τὴν ἔξοικειόν μὲ τὴν διάστασιν τοῦ υψούς καὶ εἰς τὴν ἀλληγύην τῆς ὄμαδικῆς ἐργασίας.

γ. Τέλος, αἱ εὐκαιρίαι ἀμέσου ἐπαφῆς μὲ τὴν θάλασσαν, τὰς ὄποιας ἀφθόνως προσφέρει τὸ ιστιοφόρον, πρέπει καθ' ὅλας τὰς ἀνεξίσεις, νὰ δημιουργῇ εἰς τὸν νεαρὸν δόκιμον τὴν ἀγάπην πρὸς τὴν θάλασσαν τὴν όποιαν γεννᾷ ἡ ἀληθής γνώσις καὶ μαζὶ μὲ τὴν ἀγάπην, τὸ αἰσθήμα τῆς Ικανοποιεών του της εὐχαριστήσεως ἐκ τῆς ἐργασίας του.

ΤΟ «ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ»

Καὶ αὐτὰ μὲν γενικῶς καὶ θεωρητικῶς, ὅπως πολὺ σωστὰ καὶ συστηματικὰ μᾶλις τὰ λέγοντα οἱ 'Ισπωνες. 'Ημεῖς ὅμως τί κάμοντεν; Διότι δὲν είναι ἄχρηστον ίσως νὰ διδασκώμεθα ἐκ τῆς 'Ισπωνικῆς διομήχανίας ἢ γεννητικῆς. Άλλα είναι πάρα πολὺ νομίζουμεν ἡ τρισχιλεῖτης ναυτική μας παράδοσις ν' ἀναζητήστημεν ἀλλαχοῦ τὰ πρότυπα τῆς θαλασσής.

Εἰς μίαν εὐλογημένην ὥραν ναυτεκπαιδευτικής ἑξομήσεως, εῖχομεν ἀγοράσει ἀπὸ τοὺς Σουηδούς το «Εύγενιος Εύγενιδης» καὶ τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν τῆς 'Ελλάδος ἀπέκτησε διὰ πρώτην φοράν ἐκπαιδευτικὸν σκάφος. Τὸ γεγονός, ὄρθως καὶ δικαίως, έξηρη τότε καὶ διετυμπανίσθη, τὸ δὲ ὑπερφανόν πλοίον, εύτυχησαν εἰς διοίκησιν, πλοιαρχίαν καὶ ἐπάνδρωσιν, ἔξεπαίδευσε σειράς ὀλοκλήρους δοκίμων, ἐνώ ἡ ἐπιβλητική παρουσία του ἀπετέλεσε τὴν καλύτερην διαφήμισιν εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς προσελκύσεως πρὸς τὴν θάλασσαν.

Ύστερα τὰ πρόγματα μετεβλήθησαν. Τὴν ὥρην καὶ τὸν ζῆλον διεδέχθη ἡ συντήρησις ἢ μαρασμός. 'Ητο η ἐποχὴ καθ' ἧν οἱ αὐτόκλητοι σωτήρες τὰ ἐγνώριζον δόλα καὶ οὐδένα ἥκουν. Καὶ ἔγκατέλειψαν τὸ ώραιον σκάφος νὰ σήπεται εἰς τὴν προβλήτα τῆς Ζέας.

Τώρα ὅμως ὅποτε δυνάμεθα καλοπίστων νὰ συζητήσωμεν τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, διερωτώμεθα διατί δὲν ἐπανέρχεται εἰς τὴν ἐνέργειαν τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοίον τῶν Σχολῶν; 'Ο κ. 'Υπουργός καὶ οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Υ.Ε.Ν. ἂν διαλάσσουν τὴν ἀναέρμασιν τοῦ ἐνθουσιασμοῦ διὰ νὰ ὑπερπηδηθοῦν αἱ πρώται τεχνικαὶ δυσκολίαι. Μὲ δύλιγην καλὴν θέλησιν καὶ τὰ ἔξοδα τῆς ἐπανοφορᾶς του εἰς κατάστασιν ἐτοιμότητος θὰ ἔξοικον μηθοῦν καὶ τὸ κατάλληλον



Γράψατε διά 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

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται οἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμοῦ (transit).

telegrams : "PHENICO" LONDON

διὰ τὴν ἐπάνδρωσίν του πλήρωμας θὰ ἔξευρεθῇ. Ἀρκεῖ νὰ ὑπάρξῃ πίστις διὰ τὴν ἀποστολήν του καὶ τὸ ἔργον του.

"Ἄς ἀπόδοθη λοιπὸν καὶ πάλιν εἰς τὸν ὡραῖον προορισμόν του τὸ «Εὐγένιος Εὐγενίδης». "Ἄς ἀνοίξῃ τὰ ὑποφράγματά του διὰ νὰ δεχθῇ τὴν σπουδάζουσαν θελασσοσιὴν νεολαίαν καὶ ἄς ὑψώσῃ τὴν λαμπτρὰν ἴστιοφορίαν του διὰ νὰ περιφέρῃ εἰς τὰς ἑλληνικὰς ἀκτὰς τὸ προσκλητήριον μῆνυμα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

Διάδημα πρὸς τὸν ὑπουργὸν 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπραγματοποίησεν ἡ διοίκησις τῆς 'Ἐνώσεως Μηχανικῶν, ἡ ὁποία ἔζητησε τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἑκκρεμούντων ζητημάτων. Συγκεκριμένως, ἡ διοίκησις τῆς ΠΕΜΕΝ ἔζητησε:

—Τὴν σύντμησιν τοῦ χρόνου ναυτολογίσεως εἰς ἑνέα μῆνας.

—Τὴν ὑπαγωγὴν τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς εἰς τὰ διαρέα καὶ ἀνθυγεινὰ ἐπαγγέλματα.

—Τὴν τήρησιν τῆς συνθέσεως.

—Τὴν ἐνεργοποίησιν τοῦ Ταμείου 'Ἀνεργίας.

—Τὴν ταχεῖαν ἐφαρμογὴν τοῦ θεσμοῦ τοῦ οἰκογενειακοῦ ιατροῦ.

'Ἀπαντῶν δὲ κ. 'Ὑπουργὸς ἐδήλωσεν, ὡς ἐγνώσθη, εἰς τὴν διοίκησιν τῆς 'Ἐνώσεως Μηχανικῶν, ὅτι τὰ ἀνωτέρω αἰτήματα θὰ ίκανον ποιηθοῦν.

Η Δ.Ο.Μ. ΕΚΕΡΔΙΣΕ ΤΗΝ ΔΙΚΗΝ

Μετὰ τὴν ἀπορρυπτικὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀγγελικοῦ δικαστηρίου ἐπὶ τῆς προσφυγῆς τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρίας τοῦ τάνκερ «Καμέλλια», 30.178 τόν. d.w., ἡ Δ.Ο.Μ. ἐστέρεξε νὰ συμβιδασθῇ. 'Εδέχθη τὴν καταβολὴν λιρῶν 88.247 εἰς καθυστερημένους μισθίους, δύνει

τοῦ μισθολογίου τῆς Δ.Ο.Μ., εἰς τὸν 36 τὸν ἀριθμὸν 'Ινδούς, Κινέζους καὶ Πακιστανούς, ἀπὸ τοὺς ὃποιους ἀπρτήζετο τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους. 'Η Δ.Ο.Μ. ἐδήλωσεν ὅτι θὰ συνεχίσῃ τὸ ἀγῶνα τῆς κατὰ τῶν ἀπασχολούντων πληρώματα μὲ κατώτερον μισθολόγιον πλοῖοι.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Φαίνεται ὅτι ἡ ἀντίδρασις κατὰ τοῦ κηρυχέντος ἀπὸ τῆς Ιησοῦ Ματίου μποῦκοτὰς τῶν ὑπὸ σημαίας εύκολίας πλοίων θὰ προέλθῃ, ἐπὶ τέλους, ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανοὺς πλοιοκτήτας. 'Η 'Ἐνωσίς των, ἡ «Ομοσπονδία τῆς ὑπὸ ἀμερικανικὸν ἔλεγχον Ναυτιλίας» θὰ προσφύγῃ ἐπικράτειον εἰς τὰ δικαστήρια καὶ θὰ ἀποκαλύψῃ τὰ ταμιευτικά, ιδίᾳ, κίνητρα τῆς Δ.Ο.Μ.

Εἰς μακρὰς σχετικὰς δηλώσεις προέδη πρὸ ημέρων ὁ Πρόεδρος τῆς 'Οργανώσεως κ. Φίλιππος Λόρις ὑπογράμμιζὼν τὸ σαθρὸν τοῦ ἐπιχειρήματος περὶ ὑποσυντηρούμενών πλοίων, ἀναφέρων ἐν ταυτῷ καὶ τὰ τερπατίσια κέρδη, ποὺ ἀποκομίζει ἡ Δ.Ο.Μ. ἀπὸ τοὺς ἐκάστοτε περὶ μποῦκοτὰς ἐκδιασμούς.

Τὴν φορὰν αὐτήν, πιστεύομεν, ὅτι ἡ ὑπόθεσις τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ συναντήσῃ ἀντίδρασιν ὥρανων μένην, ἥτις καὶ θὰ μᾶς χαρίσῃ τὸ δεδικασμένον.

Οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἀπέφυγον μέχρι τοῦδε τὴν προσφυγὴν εἰς τὴν Δικαιοσύνην. 'Οργανισμὸς ισχυρότερος —τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν— ἀναλαμβάνει τὴν ὑπόθεσιν. Εἶμεθα δέδαιοι, δάσει καὶ τῆς ὑφισταμένης νομολογίας —ἀμερικανικῶν, νορθηγικῶν κλπ. δικαστηρίων— ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. «θὰ γνωρίσῃ τὸν δάσκαλόν της».

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Γράφοντες σχετικῶς μὲ τὰς παρεχομένας πιστώσεις διὰ ναυπηγήσεις εἰς ὅλας τὰς χώ-

ρας ὅπου λειτουργοῦν ναυπηγεῖσαι, εἴχομεν ὑπὸψιν μας τὰς εἰς τὴν ξένην κρατοῦντα ώς κατωτέρω. Χωρὶς τὰς πιστώσεις αὐτὰς δὲν νοεῖται ναυπηγική βιομηχανία εύρυτέρας ἐκτάσεως καὶ παγκοσμίου ἀκτινοβολίας καὶ ἐπομένως οὕτως καὶ ἡ ιδική μας.

Αἱ πιστωτικαὶ διευκολύνσεις παρεχόμεναι ὑπὸ τῶν μεγάλων ναυπηγικῶν χωρῶν διὰ παραγγελίας νέων σκαφῶν ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Οικονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως. Τελευταίως, κοθωρίσθη ὡς ἀνώτατον δριών τὸ 70% τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου διὰ ἐπτά ἔτη, μὲ ἐπιτόκιον 8%. Μέχρι πρὸ τίνος, ἐπετρέπετο πιστωσίς τοῦ 80% δι' ὅκτω ἔτη, μὲ ἐπιτόκιον 7,5%.

Βασικῶς, ὑπάρχουν τρία συστήματα παροχῆς πιστωτικῶν διευκολύνσεων εἰς παραγγελίας πορερχομένας ἐκ τῆς ἀλοδαπῆς, απαντά δὲ ὑποτίθεται ὅτι εὑρίσκονται ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν κανονισμῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α.

Πρώτον εἶναι τὸ σύστημα τῆς Τραπέζης Εἰσαγωγῶν - 'Ἐξαγωγῶν, διὰ τοῦ ὅποιου ἡ χρηματοδότησις παρέχεται μέσω κρατικῶν καὶ ἐμπορικῶν Τραπέζων ἡ πιστοδοτικῶν ἰδρυμάτων. Τὸ σύστημα αὐτὸν ἐφαρμόζεται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν 'Ισπανίαν.

Δεύτερον εἶναι τὸ σύστημα τὸ ἐπικρατοῦν σήμερον εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ὅπου ἡ δανειοδότησις διενεργεῖται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ ἐμπορικῶν Τραπέζων, ἀλλὰ μὲ 100% ἐγγύησιν τοῦ κρατικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου πιστώσεων —τὸ Τμῆμα 'Εγγυήσεων Πιστώσεων 'Ἐξωτερικοῦ.

Τέλος, ὑπάρχει τὸ σύστημα διὰ παραχειρίσεων μεταξὺ τῶν ἄλλων χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, ὅπου τὰ ἐμπορικά δάνεια ἀντασφαλίζονται εἰς κρατικὸν ἢ ήμικρατικὸν ἰδρυμα τὸ ὅποιον, δύμας, δὲν παρέχει πλήρεις ἐγγυήσεις.

Αἱ περισσότεραι ναυπηγικαὶ χώραι χρηματοδοτοῦν, ἐπίσης, τὰς ναυπηγήσεις διὰ λο-

...ΕΙΜΕΘΑ ΟΙ ΛΙΚΟΙ ΣΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΙ

Στὶς Ναυτικὲς 'Ασφάλειες

Πρωτοστατήσαμε στὴν ἵδρυση

ἰσχυρᾶς ἀνεξαρτήτου ἀμερικανικῆς

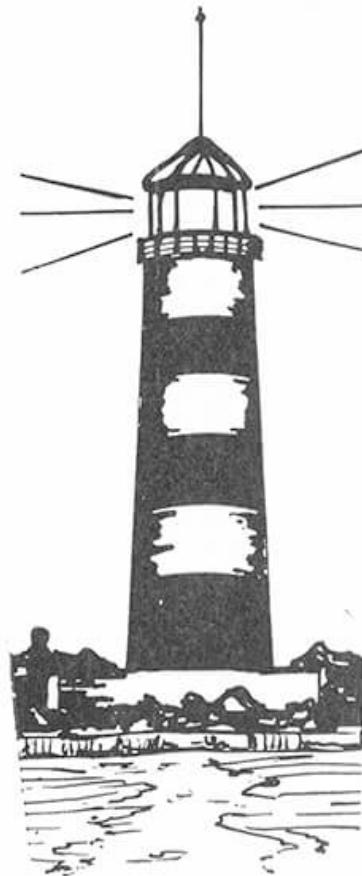
ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς γιὰ νὰ σᾶς ἀπαλλάξουμε
ἀπὸ τὰ μονοπώλια

E. C. SPERANTSAS

111, JOHN STREET NEW YORK N.Y. 10038 U.S.A. SUITE 1815

TEL.: 212-9642323

CABLE: INEXCES • TELEX 420158



γαριασμὸν ἔγχωρίων πλοιοκτητῶν — Ἰαπωνία, Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, Ἀγγλία, κ.α.

● Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν παρασχεθέντων δανείων διὰ ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων καὶ ἄλλων σκαφῶν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη καλύπτεται διὰ κυβερνητικῶν ἐγγυήσεων. Συνεπώς, εἶναι μᾶλλον ἀπίθανον ἢ παρούσα κρίσις τῶν δεξαμενοπλών νὰ δημιουργήσῃ σοδαρούς κινδύνους διὰ τὰς διεθνεῖς Τραπέζας, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν καὶ τῆς καταστορᾶς τῶν δανείων μέσω «Εκονοδροτίου» Τραπεζῶν.

‘Ως ἐδήλωσεν ἐκπρόσωπος τῆς Τραπέζης ‘Χάμπρος’ τοῦ Λοιδίνου, αἱ ἀνειλημμέναι σήμερον ὑποχρεώσεις τῶν Τραπεζῶν διὰ ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων, ὑπολογίζονται εἰς 35 δισεκ. δολαρίων. ‘Εξ αὐτῶν, μᾶλλος περὶ τὰ 4 - 5 δισεκ. δολαρίων παρεσχέθησαν ἀπὸ εὐθείας εἰς ιδιώτας πλοιοκτήτας ἄνευ κρατικῆς ἐγγυήσεως ἢ χρονοναυλώσεως τῶν παραγγελμένων τάνκερς εἰς μίαν ἑπτὸν μεγάλων εταιριῶν πετρελαίου.

ΝΑ ΕΠΕΜΒΗ Ο Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Τὴν 1ην Μαρτίου, ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος τῆς Ναυπηγικῆς ‘Εταιρίας ΑΡΓΩ ἐγένετο, χωρὶς τυμπανοκρουσίας, ἡ καθέλκυσις τοῦ πέμπτου κατὰ σειράν, ἐντὸς διετίσιος, φορτηγοῦ σκάφους τῶν 3.000 τόνων, τὸ ὄπιον, ὡς καὶ τὰ προηγούμενα, ἐναυπηγήση διὰ λογαριασμὸν οἰκων τοῦ ἑξατερικοῦ.

‘Η καθέλκυσις αὕτη εἶναι ἡ τελευταῖα ἡ ὅποια ἐγένετο εἰς τὸν χώρον τοῦ Περάματος, διότι διακόπτονται ἡδη διορικῶν αἱ ἑκένευρασίαι τῶν Ναυπηγείων ΑΡΓΩ. ‘Ο ιδιοκτῆτης τῆς ἑκτάσεως, συνολικοῦ ἑμβαδοῦ 1.500 τ.μ., ἐπέτυχε τὴν ἔξωσιν τῆς ἑδη λόγω ἐπιχειρήσεως, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπὸ διαμοδίων ἀρχῶν ἡ ζημία τῶν Ναυπηγείων, τῶν 650 ἐργατοτεχνῶν οἱ δύοτοι ἀπόδοσεις ἐκ τῆς προσφερομένης ἀπασχολήσεως καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ Κράτους, δεδουμένου διὰ τὴν κατασκευαστικὴ δραστηριότης τῆς ἑλλογίας μονάδος ἡτο σαφῶς ἔξαγωγική.

‘Η ἡμέρα ἡτο πράγματι μία ἡμέρα θλίψεως. Καὶ τὸ γεγονός θὰ ἡδύνωται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς στοιχεῖον ὀπισθοδρομήσεως εἰς τὴν ιστορίαν τῆς διομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, δοθέντος ὅτι ἀποδεικνύει πόσον ἐπιφανειακὴ εἶναι ἡ παρεχομένη προστασία πρὸς τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν ἐκ μέρους τοῦ Κράτους.

‘Ἄλλα ἡ ἀνωτέρω περίπτωσις δὲν ἡτο τὸ μοναδικὸν πλήγμα διὰ τὴν ἀνακοπὴν τοῦ ἑρ-

γου τῆς Ναυπηγικῆς ‘Εταιρίας ΑΡΓΩ. Μὲ ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ ἀπεριφίθη ὁ ὄπιον τῆς διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς ἀκόμη συγχρόνου ναυπηγείου εἰς ἑτέραν περιοχὴν, ἐνῷ παραλλήλως, ἀπειλεῖται ἀμέσως καὶ ἡ λειτουργία τοῦ μοναδικοῦ ναυπηγείου ποὺ τῆς ἀπομένει εἰς τὴν «Πούντα» τῆς Σαλαμίνος, ἀπὸ τὸ ὄπιον ἐπίσης ἀποξῆρεις ἵσου σημαντικὸς ἀριθμὸς ἐργαζομένων, οἵτινες ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν κατασκευὴν σειράς πλοίων προοριζομένων ἀποκλειστικῶς πρὸς ἔξαγωγήν.

Τὸ συγκρότημα ΑΡΓΩ, τὸ ὄπιον ἀνήκει εἰς τὸν γωνιώταν ἑδη Ἀνδρου ἐφοπλιστὴν κ. Αύγουστην Πολέμου καὶ ἀναπτύσσει δραστηριότητα καὶ εἰς ἄλλους παραγγικούς τομεῖς, ἀντιμετωπίζει καὶ ἄλλας ἀπογοητεύσεις. Οὕτω, εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐκκαταλείψῃ ἐναντίον πρόγραμμα ναυπηγήσεως ἐκσυγχρονισμένων ἀκτοπλοίκων σκαφῶν, τὸ ὄπιον ἐλέγειν ἀρχίσει τὸ 1974 μὲ τὴν ναυπηγήσην καὶ τὴν δρομολόγησην τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Χρυσῆς Ἀμμοῦ», ἐνὸς ἑκ τῶν καλυτέρων σκαφῶν τῆς Ἀκτοπλοίας, τὸ ὄπιον ἡ ἐπιχείρησις ἡναγκάσθη νὰ ἀπομακρύνῃ λόγω τῆς γραφειοκρατικῆς νοοτροπίας τῶν ἀρμόδιων ὑπερεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

‘Ἐκ τῶν ἀναπτυχθέντων ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι, αἱ τόσον ἐνθουσιώδεις προσπάθειαι τοῦ ἑδη λόγω συγκρότημας, τὸ ὄπιον χωρὶς εὔνοίας ἡ προνόμια ἀδραστηριοποίησεν εἰς τὴν χώραν, ἐντὸς δύο μόνον ἑτῶν, περισσότερον τῶν 23 ἑκατόντας δολαρίων καὶ ἀπέδειξε τὴν ἔφεσιν διὰ περαιτέρω πολυύπλευρον δημιουργικὸν δρᾶσιν, θὰ εὑρέθη τελικῶς εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ διακόψῃ παντελῶς τὰς ἐργασίας του εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ νὰ ἀπολέσουν μίαν ἀποδοτικὴν ἀπασχόλησην ἄλλοι 500 ἐργάζομενοι, πολλαὶ ἐπιχειρήσεις ἔνα πολύτιμον πελάτην καὶ ἡ Ἐθνικὴ Οἰκονομία ἔνα ἀποδοτικὸν φορέα μὲ ἀποδειγμένον ἀναπτυξιακὸν παρόν καὶ μεγάλας προοπτικὰς διὰ τὸ μέλλον.

‘Ἡδη τίθεται τὸ ἐρώτημα: Μήπως οἱ ὄμοδιοι θὰ ἔπρεπεν, ἐπὶ τέλους, νὰ προσέξουν τὴν σημασίαν ποὺ ἔχει διὰ τὸν τόπον τὸ ἑδη λόγω συγκρότημα, τοῦ ὄπιον ἡ δραστηριότης είχεν ἡδη διεθνὴ ἀπήχησιν καὶ προσείλκυσε τὸ ἐνδιαφέρον σοδαρῶν εὐρωπαϊκῶν ἐπιχειρηματικῶν κύκλων καὶ τοῦ Τύπου; ‘Απειθυνόμεθα ιδιαιτέρως πρὸς τὸν ὑπουργὸν Εμπορικῆς Ναυτιλίας —διότι, φαίνεται, ὅτι τὰ ἄλλα ὑπουργεία, τὰ λεγόμενα παραγωγικά, δὲν ἔχουν συλλάβει τὴν ἀνάγκην τῆς δημιουργίας τῆς ἀπαραιτήτου ναυτιλιακῆς ὑπο-

δομῆς διὰ τὴν μεγαλυτέρων Ναυτιλίαν τοῦ κόσμου — καὶ τὸν καλούμενον νὰ ἐπέμβῃ ἀποφασιστικῶς, ὡστε νὰ μὴ ἀνακοπῇ ἡ δραστηριότης τοῦ ἐν λόγῳ συγκροτήματος, διότι, ὄντως, θὰ ἡτο ἀπώλεια διὰ τὸν τόπον.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

‘Ηρωτήθημεν ἔαν καὶ ποίαν ἔθνικότητα θὰ ἔχῃ τὸ πλοῖον κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τοῦ πέρατος τῆς ναυπηγήσεως μέχρι τῆς νηολογήσεως του, ἡ ὅποια διὰ ὧρισμένους λόγους προβλέπεται νὰ δραδύνῃ.

Καθεωρῶν νομικὸν — καὶ μάλιστα δύσκολον — τὸ πρόβλημα. ‘Εξ ὅσων γνωρίζουμεν, κατὰ τὸν ίδιον μας νόμον, τὸ πλοῖον δὲν ἀποτελεῖ αὐτοδικίας τῆς ἐλληνικῆς ιθαγένειαν, οὔτε ἐπειδὴ ἐναυπηγήθη ἐτῇ ἡμεδαπή οὔτε ἐπειδὴ ἀνήκει εἰς ‘Ελληνας ὑπηκόους. Τὴν ἀποκτῆ μόνον διὰ τῆς ἔγγραφης εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον. ‘Αρα, ἐν τῷ μεταξύ, στερεῖται ιθαγένειας.

‘Ως γνωστόν, ἄτομα χωρὶς ιθαγένειαν ὑπάρχουν. Καθὼς καὶ ἄτομα μὲ διπλῆν ἡ πολλαπλὴν ιθαγένειαν. ‘Ανιθαγενῆ λέγονται τὰ πρώτα καὶ πολυίθαγενη τὰ δεύτερα. Θὰ ἡδύνωτο, δύμας, νὰ συμβῇ τὸ ίδιον καὶ εἰς τὰ πλοῖα; Οἱ πλείστοι τῶν συγγραφέων δέχονται ὅτι τὸ πλοῖον πρέπει νὰ ἔχῃ, ὅπωσδηποτε, ἔθνικότητα καὶ μάλιστα μίαν καὶ μόνην. Διότι δὲν ἔχη είναι πειρατικὸν καὶ ἀν ἔχη διπλῆν θὰ ὑπάγεται ὑπὸ διπλῆν ἐπιτήρησιν.

‘Ημεῖς, μολονότι πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἔαν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ πειρατικὸν τὸ ἀνιθαγενὲς πλοῖον ἀνευ πράξων δίας, δὲν ἔχομεν εἰμὴ νὰ παραπέμψωμεν τὸν ἐνδιαφερόμενον εἰς τοὺς νομικούς, ὡς μόνους ὄμροδιους. Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ, δύμας, νὰ τοῦ συστήσωμεν, ὅπως σπεύσῃ νὰ νηολογήσῃ τὸ πλοῖον του, ἔστω καὶ ὑπὸ ναυπηγήσην, ἐφ’ ὄσον ὡ νόμος τὸ ἐπιτρέπει. Διότι ἄλλως θὰ προσκρούσῃ εἰς ἀνυπερβλήτους δυσχερείας. Βλέπετε ἡ περίπτωσις ὡς οἷοιάζει πρὸς τὸν γάμον. ‘Η σύνδεσι μὲ μίαν γυναίκα εἶναι ‘ἀνθρώποισιν εὐκτάπιον κακόν’, ἐνῷ μὲ πολλὰς ‘έριδων καὶ ραδιοργιῶν ἀφορμή’.

“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 ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ 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 «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Α' Ακτή Μισούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

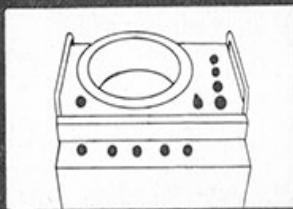
KRUPP
ATLAS-ELEKTRONIK

Convert this ad into cash.

And save up to more than \$ 1.500 per unit.

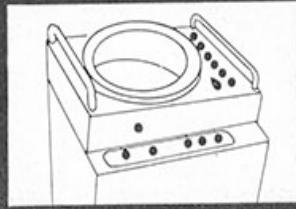
We are producing for you three well proven radars in limited numbers at special prices. We've decided to provide an effective buying aid.

Not just nice words - realistic figures. We're coming out into the open.



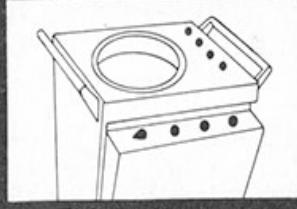
15%
*reduction for the
ATLAS 4000 radar.*

The 0,5 to 48 sm radar, 9 kW pulse peak power and a 5' slotted array antenna. You save more than \$ 1.000. For this amount you may be able to afford if you wish the plotter with VRM or TBS.



15%
*reduction for the
ATLAS 5000 radar.*

The 0,5 to 60 sm radar, 22 kW pulse peak power and a 5' slotted array antenna. You save more than \$ 1.650. If the saving is to be invested, for this amount TBS and NSP can be bought.



5%
*package discount
for the
ATLAS 3036 radar**

The 0,5 to 36 sm radar, 9 kW pulse peak power and a 5' slotted array antenna. You save more than \$ 280. Enough to celebrate an absolute bargain.

You will probably only see this advert once today. So do not delay. Use this once and for only opportunity straight away. Write today, telephone or telex.

* Only in conjunction with the ATLAS 5000 or ATLAS 4000.



KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK Represented throughout the world.

Buying aid coupon.

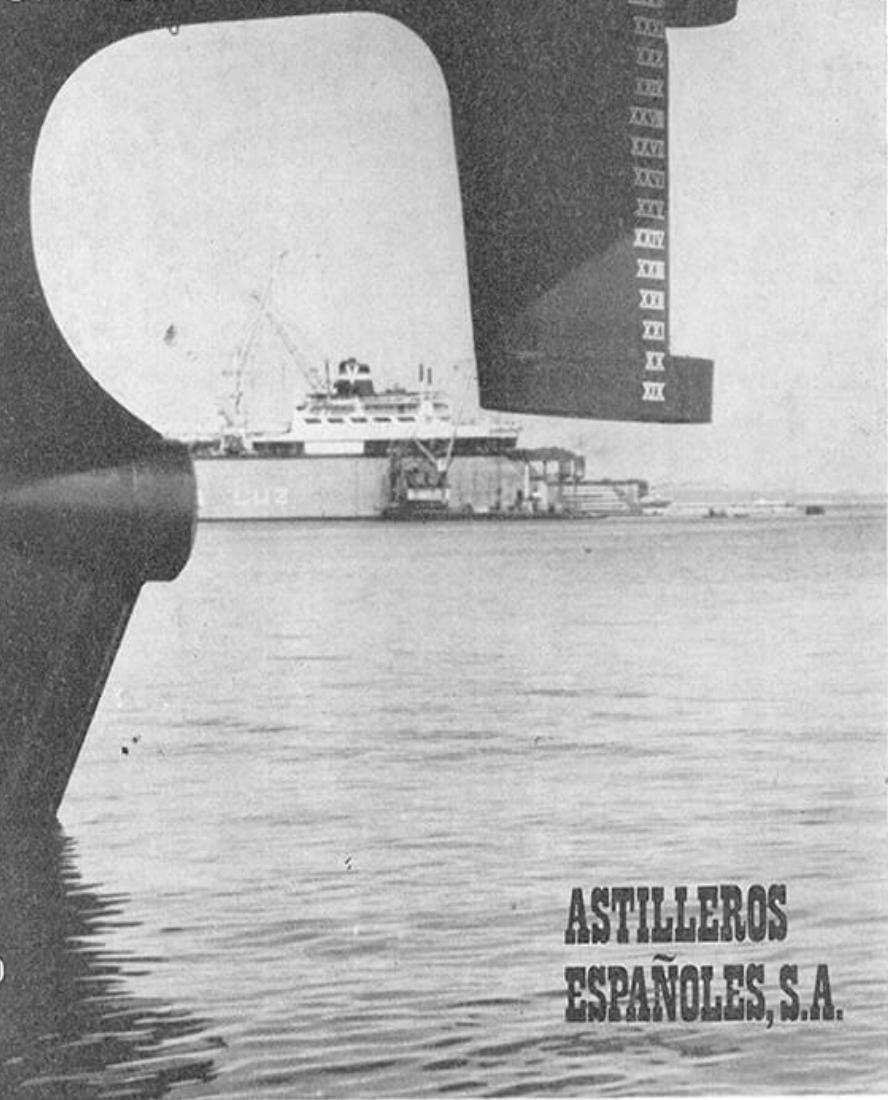
Your special offer comes just at the right moment. I'm interested in:
 15% for Radar ATLAS 4000 15% for Radar ATLAS 5000*
 5% for Radar ATLAS 3036*
All other information can be obtained from:

SHIPREPAIR

**11 Drydocks
3 Floating docks
4 Slipways**



SEVEN SHIPREPAIRING CENTERS
STRATEGICALLY LOCATED IN SPAIN



HEAD OFFICE
17, PADILLA
MADRID-6 (SPAIN)

AGENT FOR

**ASTILLEROS
ESPAÑOLES, S.A.**

GREEK COMMUNITY

FOR NORTHERN YARDS:

GORUDOMICHALIS & CO. (AGENCY) LTD.
MANAGEMENT HOUSE, PARKER STREET LONDON WC2
Telephone: 012 42 09 81
Cables: KAVOSHIP LONDON
Telex: 267704 LONDON

FOR SOUTHERN YARDS:

JOHN C. BAILEY
EMPIRE HOUSE, 175 PICCADILLY LONDON W1V 9DB
Telephone: 01-629 4164/5
Cables: BAILEYSHIP LDN.
Telex: 25263 BAILEYSHIP LDN

DIRECT INQUIRIES TO SPAIN: REPAIRING COMMERCIAL SERVICE TELEX 76022

OFFICE AT BILBAO:
Pl. Sagrado Corazón, 4, P. O. Box 261
Telp. n.º 41 14 50 - Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ:
Plaza Argüelles, 3, P. O. Box 135
Telep. 22 13 42 Cables ASTIREPA

Μακρόπνοα προγράμματα

Ο κ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ

Η ΕΞΟΡΜΗΣΙΣ

Εις τὸν μακρὸν κατάλογον τῶν στόχων, τῶν ὁπίσιων πρόκειται νὰ ἐπιδιώξῃ ὁ κ. Παπαδόγγονας τὴν ὑλοποίησην κατὰ τὸ 1976, ἀναφέρονται, πράγματι, θέματα ἀπό μακρού ἀπασχολοῦντα τὴν Ναυτιλίαν. Τὰ ἀπαριθμούμενα κατωτέρω, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ πιστεύωμεν ὅτι θὰ κατορθώσῃ ὁ κ. "Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας τὴν πλήρη θεσμοθέτησίν των. "Η ἀγαθὴ πρόθεσις ὑφίσταται πάντως.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, οἱ καθορισθέντες στόχοι εἰναῖ:

- Προώθησις πρὸς ψήφισταν τῶν ἔκκρεμῶν σχεδίων Νόμων «περὶ ἀνώνυμου ναυτικῆς ἐταιρίας», περὶ ἀντικαταστάσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ Κ.Ν. 4512/66 «περὶ Ν.Ε.Ε.».

- Νομοθετική κύρωσις τῶν ναυτιλιακῶν συμφωνιῶν μεταξὺ Ἑλλάδος, Πολωνίας καὶ Ρωσίας.

- Συνέχισις διαπραγματεύσεων καὶ ὑπογραφὴ διμερῶν ναυτιλιακῶν συμφωνιῶν καὶ τοιούτων ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν μετὰ τῆς Αἰγύπτου - Ολλανδίας καὶ Νοτ. Κορέας.

- Καταβολὴ προσπαθειῶν διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν τακτικῶν δι᾽ ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν καὶ ιδιαιτέρως πρὸς τὰς ἀφρικανικὰς καὶ ἀσρινικὰς χώρας, διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἐλληνικῶν ἔξαγωγῶν.

- Λῆψις μέτρων, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν λοιπῶν συναρμοδίων ὑπουργείων καὶ φορέων ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποδομῆς.

- Κάλυψις πλήρης τοῦ φάσματος τῶν δραστηριοτήτων τῶν διεθνῶν ὄργανων σημάδων καὶ ναυτιλίας, καὶ

- Κύρωσις ἀπασῶν τῶν διεθνῶν συμβάσεων, τῶν καταρτισθειῶν μερίμνη τῶν ὡς ἀνα διεθνῶν ὄργανων σημάδων.

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων τῆς χώρας καὶ ιδιαιτέρως τῶν λιμένων τοῦ Πειραιῶς, Ελευσίνος καὶ Θεσσαλονίκης, οἱ προγραμματισθέντες στόχοι εἰναῖ:

- Ἐπίλυσις προβλήματος ἀναπτύξεως τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν, καθορισμὸν ζωνῶν ἔγκαταστάσεως αὐτῶν καὶ μετεγκαταστάσεως τῶν ναυπηγείων Περάματος εἰς Κυνουσόυραν Σαλαμίνος ἢ ἐπέρας καταλλήλους θέσεις.

- Προώθησις νέων ὄργανων τοῦ νομοσχεδίου καὶ διαρθρωτικῶν Π.Δ. περὶ Ο.Λ.Π. καὶ Ο.Λ.Θ.

- "Υλοποίησις τῶν ὑφισταμένων καὶ ἐγκεκριμένων σχεδίων διὰ κατασκευὴν κοινῆς προβλήτος πετρελαιοειδῶν μεταξὺ Ἀγίου Γεωργίου Περάματος.

- "Εναρξίς κατασκευῆς προβλήτος μεταξὺ χώρων SHELL EΛΒΙΝ, εἰς περιοχὴν Περάματος κλπ., ὡς καὶ συμπλήρωσιν τεχνολογικοῦ ἔξοπλισμοῦ.

- Ἐπίλυσις θέματος προμηθείας ἐτέρων πλωτῶν δεξιμενῶν, πρὸς ἔξυπηρτήσην τῆς δόσημέραι αὐξάνομένης ζητήσεως, ἢ ὅποιας δέν δύναται νὰ ἱκανοποιηθῇ μὲ τὴν ὑφισταμένην κατάστασιν.

- Μέριμνα ἐπιταχνήσεως κατασκευῆς δῆς προβλήτος λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ συμπληρώσεως τῶν ἔργων τῆς τέως Ε' Γιουγκοσλαβικῆς Ζώνης, ἵνα καταστὴ δυνατή ἢ παροχὴ ἔξυπηρτήσεως εἰς τὴν παρουσιαζόμενην ζητήσιν διακινήσεως προϊόντων τῶν γειτονικῶν χωρῶν διὰ τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης.

- Μέριμνα ἀπομακρύσεως τῆς ETHYL

HELLAS ἐκ τῆς 5ης προβλήτος λιμένος Θεσσαλονίκης.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, οἱ δασικοὶ στόχοι θὰ εἶναι οἱ ἀκόλουθοι:

- Θὰ καταβληθῇ προσπάθεια, διὰ περιθάλψεως σειρᾶς κανονισμῶν καὶ τεθούν οὕτως εἰς ἐφαρμογὴν. "Ἐπίσης, προβλέπεται η ἔξετασις τῆς νῦν ισχουόντος νομοθεσίας καὶ η ἐκσυγχρονισμὸς αὐτῆς πρὸς τὰ σημεινὰ δεδουλεύματα.

- Θὰ συνεχισθῇ η παρακολούθησις τῶν ἔργασιών ἀπάντων τῶν ὄργανων τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ (IMCO) καὶ τῶν λοιπῶν, ὡς ἀνωτέρω διεθνῶν ὄργανων καὶ θὰ καταβληθῇ προσπάθεια, διὰ πως αἱ ἐκάστοτε μετέχουσαι αὐτῶν ἀλληνικαὶ ἀντιπροσωπεῖαι προετοιμάζωνται καταλλήλως, ὥστε η ἐκπρόσωπηση τῆς χώρας μας εἰς τὸν διεθνῆ χώρων νὰ εἴναι ἀνάλογος τῆς θέσεως, τὴν ὁποίαν κατέχει αὐτὴ μεταξὺ τῶν ἡγετικῶν δυνάμεων τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἔργασιας θὰ ἐπιδιωχθῇ:

- Η ἀναμόρφωσις τῶν ισχυουσῶν διατάξεων «περὶ συνέσεως πληρωμάτων» καὶ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ὡς καὶ η ἐκπόνησις κανονισμοῦ ναυτικῆς ἔργασιας ἐπὶ πλοίων κάτω τῶν 800 κοκ.

- Η ἔνταξις τῶν προσπαθειῶν πρὸς προδευτικήν ἀντικατάστασιν τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν δι' Ἐλλήνων καὶ τήρησιν ικανοποιητικῶν ὄρων καὶ συνηθικῶν ἔργασιας ἐπὶ τῶν πλοίων.

- Η μείωσις τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ἀπὸ 12 εἰς 9 μῆνας.

- Η λῆψις μέτρων πρὸς περιορισμὸν τῶν ἀτυχημάτων τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων.

- Η ἀξιοποίησις τῶν συζητήσεων εἰς Δ.Ο.Ε. καὶ η ἔξετασις σκοπιμότητος κυρώσεως διαφόρων διεθνῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἔργασίας.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εἰς τὸν τομέαν τῆς προνοίας ναυτικῶν, θὰ ἐπιδιωχθῇ η ὀλοκλήρωσις τοῦ ἀρχαρμένου, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ ἡδη ἐν ἐξελίξει εὑρισκομένου ἔργου. Οὕτως ἐπιδώκεται:

- 1. Ως πρὸς τὸ Ν.Α.Τ.:

- Η τοχεία ἐπιψήφισης τῶν νομοσχεδίων περὶ αὐξήσεως πόρων καὶ τοῦ πρωτοτικοῦ.

- Η ἀναδιάρθρωσις καὶ ἐκσυγχρονισμὸς τῆς νομοθεσίας του καὶ τῆς λειτουργίας του.

- Η λῆψις διαφόρων ἀποφάσεων, σχετικῶν μὲ τὴν δελτίωσιν τῶν συνηθικῶν συνταξιοδοτήσεως, τὴν ἐπωφελεστέραν τοποθέτη-

σην τῶν διαθεσίμων του καὶ μὲ διάφορα αἰτήματα συνταξιοδοτικοῦ χαρακτήρος τῶν ναυτικῶν.

2. Ως πρὸς τὸν Οἶκον Ναύτου:

- Η ὄργανησις καὶ ὁ τρόπος ἐπιτυχοῦς ἐφαρμογῆς τοῦ θεσμοῦ τοῦ οἰκογενειακοῦ ίατροῦ.

- Η δελτίωσις καὶ ὁ ἀρτιώτερος ἔλεγχος τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως, διὰ τῆς καθιερώσεως μονίμων ἐλεγκτῶν, ιδρύσεως παραρτημάτων καὶ, ἐνδεχομένως, ἐπανατειρούγιας ίδιου φαρμακείου.

- Η μελέτη καὶ η λῆψις μέτρων προαγωγῆς τῶν συνηθικῶν τῆς παρεχομένης εἰς τοὺς ανά τὴν χώραν ἡσφαλισμένους Ο.Ν. προστασίας.

- Η ἔκδοσις νέου Κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς λειτουργίας τοῦ Οἴκου Ναύτου.

- Ο διαχωρισμὸς τῶν κλάδων ἀσθενείας, ἀνεργίας καὶ ἡ λειτουργία ίδιου ἀνεξαρτήτου Ταμείου 'Ανεργίας Ναυτικῶν.

- Η ἐπίσπευσις τῶν ἐπισκευῶν τοῦ Ν.Ι. Ε.Ν.

- Η ἀνακαίνισις τῶν παιδικῶν ἔχοχων.

- Η ἐνστρές λειτουργίας τῆς «Εστίας Ναυτικῶν».

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

- Ιδρυσις σχολῆς ἐκπαιδεύσεως ἀξιωματικῶν καταστρώματος εἰς τὰς Α' βοηθείας. Εἰς τὴν σχολὴν θὰ φιτούν οἱ ὑποψήφοι πρὸς πρόσπλατην διεπαρκή.

- Προμήθεια ἐνός ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους, διότι τὸ ἡδη ὑπάρχον «Εύγενιος Εύγενιδης», δὲν ἔπαρκη.

- Περάτωσις ἐκπονήσεως ἀνεγέρσεως κτηρίων συγκρητημάτων καὶ ἐκπαιδευτικῶν κέντρων Βόλου καὶ Πατρῶν.

- Παραλαβὴ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ καὶ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., σχίσις 48.000 δρ.

- Προμήθεια ἡλεκτρονικῶν καὶ μηχανολογικῶν ὄργανων καὶ ἐποπτικῶν μέσων Δ.Σ.Ε.Ν.

- Έκανυχρωνισμὸς τῆς Νομοθεσίας περὶ χορηγήσεως αποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος.

- Αὔξησης τῶν πόρων τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Έκπαιδεύσεως.

- Δωρεάν ύγειονομική περίθαλψις εἰς τοὺς σπουδαστάς τῶν Δ.Σ.Ε.Ν.

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

Σκοποί:

- Αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ πλωτῶν μέσων, διὰ τὴν καλυτέραν ἀστυνόμευσιν τοῦ θαλασσίου χώρου.

- Βελτίωσις τηλεπικοινωνιακῶν μέσων Λιμενικοῦ Σώματος.

- Αναδιοργάνωσις τῶν λειτουργούντων πειθαρχικῶν συμβούλων Ε.Ν.

- Προώθησης νομοθετήματος «περὶ ἀποφυγῆς τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης».

- Δημιουργίας ἐπιχειρηματικοῦ κέντρου 'Ανατολικῆς Μεσογείου Κρήτης.

- Περαιώσις μελέτης καὶ ὑποθολή εἰς I-MCO ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν.

- Προμήθεια σκαφῶν καταπολεμήσεως τῆς ρυπάνσεως καὶ πετρελαιοσύλλεκτῶν διοχωριστήρων, διὰ τὴν ἔξουδετέρωσιν περιστατικῶν ρυπάνσεως.

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

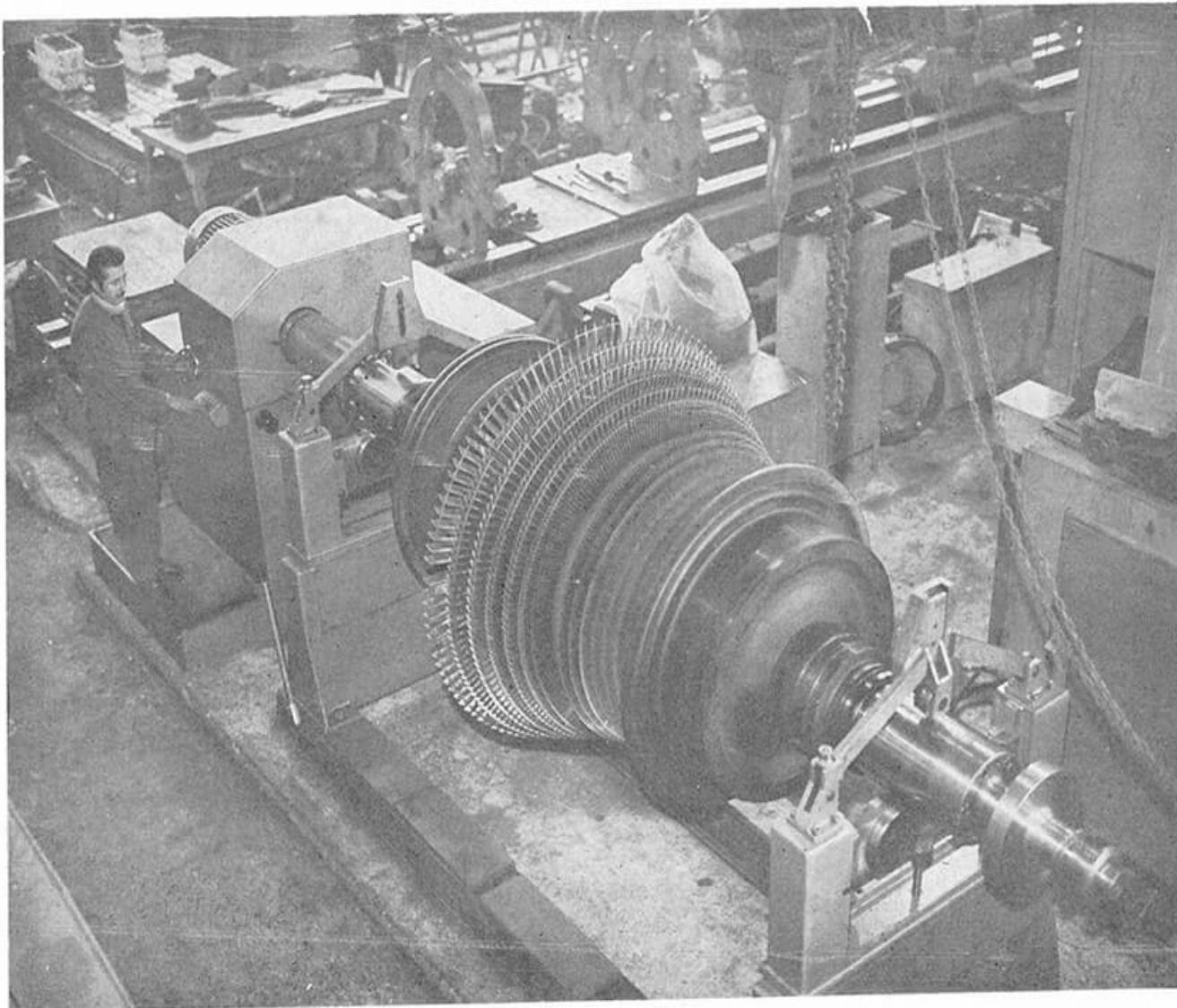
TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

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.



NAYSI A.E.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ



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

Πρὸς ἐνημέρωσιν

ΔΕΣΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Δεξιώσις τῶν μελών τῆς Κοινοβουλευτικῆς 'Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἔλαβε χώραν πρό τινων ἡμέρων εἰς τὸν Ναυτικὸν 'Ομιλον 'Ελλάδος. Ἀπεοκόπει εἰς τὴν ἑνημέρωσιν τῶν δουλευτῶν ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ὅλης θέσεως αὐτῆς ὑπὸ κατάστασιν κρίσεως.

Εἰς τὴν δεξιώσιν ἐκτὸς τοῦ προέδρου τῆς 'Ἐνώσεως τῶν 'Ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν περιστούρων μελών τῆς διοικήσεως, παρέστησαν ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας, ὁ γεν. γραμματεὺς τοῦ Υ.Ε.Ν. ὁ ἀρχιγός τοῦ λιμενικοῦ σώματος καὶ 26 ἀπὸ τὰ 31 μέλη τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ναυτιλίας.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δεξιώσεως ὡμίλησεν ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας ὁ ὄποιος ἔξῆρε τὴν δημιουργικὴν ἀποστολὴν τῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἀνεκτίμητον συνδρομὴν τῆς εἰς τὴν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας. Παραλήλως ὑπερσχέθη τὴν πλήρη συμπαράστασιν τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκκρεμούντων προβλημάτων τῆς ναυτιλίας.

'Ἐπιστολὴς ὡμίλησεν ὁ δουλευτὴς Κυκλαδῶν κ. Ν. 'Ἀλλαβάνος ὁ ὄποιος ἐτόνισεν τὴν γενικῶς ἐπικρατοῦσαν εὐνοϊκὴν ἀντίληψιν ὑπὲρ τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἑθνικῆς ἀποστολῆς αὐτοῦ. 'Ἀκολούθως ὡμίλησεν ὁ δουλευτὴς Χίου κ. Λ. Μπουριάς, ὁ ὄποιος ἐπεσήμανε ὅτι οἱ ἀντιτρόσωποι τοῦ 'Ἐθνους ἔχουν σαφῶς ἀντιληφθῆ τὴν σοδαρότητα τῆς ἀποστολῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ θὰ πρέξουν, πάν τὸ δυνατόν διὰ τὴν προώθησιν καὶ ἐπίλυσιν τῶν συναφῶν θεμάτων, διὰ ταῦτα φθάσουν εἰς τὴν Βουλῆν.

'Ἐξ ἄλλου ὡμίλησεν ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Μ. Καραγεώργης ὁ ὄποιος ἐτόνισεν τὴν ἑνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὰ κοινά τῆς πατρίδος.

Τέλος ὡμίλησεν ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. κ. 'Αντ. Χανδρῆς ὁ ὄποιος μεταξὺ ἄλλων εἶπεν:

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΧΑΝΔΡΗ

«Ἡ 'Ἐνωσις 'Ἐφοπλιστῶν καὶ ἑγώ πρωσπικῶς πιστεύουμε ὅτι ἡ ἐπαφὴ μὲ τοὺς ἐκτροφῶντος τῆς 'Ἑθνικῆς 'Αντιπροσωπείας εἶναι ὁ καλύτερος τρόπος ἐκτιμήσεως τοῦ ἔργου ποὺ ἐπιτελεῖ ἡ ναυτιλία εἰς τὸν ἑθνικὸν καὶ οἰκονομικὸν χώρον. 'Ιδιαιτέρως σήμερον ποὺ ἡ πατρίς μας χαράσσει νέα πετρωμένα, μὲ τὴν ιστορικὴν στροφὴν τῆς πρὸς τὴν Ἡνωμένην Εὐρώπην. Διότι ἡ ναυτιλιακὴ ισχὺς τῆς προσθέτει ἀσφαλῶς κύρος εἰς τὶς σχέσεις τῆς μὲ τοὺς αὐριανούς μας ἑταίρους.

Εἰς προηγουμένην ἐπαφὴν μας μὲ ὡρισμένους ἀπὸ τοὺς κυρίους πότε εὐρίσκονται σήμερον ἄδω, καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν συζητήσεως στραγγυλῆς τραπέζης εἶχαμε τὴν εὐκαιρία μιᾶς γονίμου ἀνταλλαγῆς ἀπόφεων ἐπὶ τῶν προβλημάτων ποὺ ἀπασχολοῦν τὸ ἑθνικὸν πλοίον, απὸ τὴν ὅποια κατεφάν — καὶ τὸ σημειώνω μὲ ίδιαιτέρων ικανοποίησιν — ἡ πλήρης συμπαράστασις πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὡς ἔμφασις τοῦ ἑθνικοῦ μας διου, ὑπὸ δὲ τῶν πλευρῶν τῆς Βουλῆς.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ὅπως καὶ ὄλοκληρος ἡ παγκόσμιος ναυτιλία, περνᾷ μιὰ ἀπὸ τὰς πλέον δυσκόλους στιγμὰς τῆς μεταπολεμικῆς της ιστορίας. Ἡ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς, ἀπότοκος τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ὑφέσεως καὶ τῆς ἐνεργειακῆς ἀναστατώσεως, ἔχει καὶ ἐντασιν ποὺ δὲν ἐπιτρέπει τὴν διατύπωσιν συγκεκριμένων προβλέψεων διὰ τὸ μέλλον. 'Έχουμε ὅμως καὶ τὴν πίστιν καὶ τὴν δύναμιν νὰ ἀντιμετωπίσουμε τὰς δυσκολίας, ὡστε συντόμως ἡ ναυτιλία θὰ εὑρῇ καὶ πάλιν τὸν δρόμον τῆς ἐντυπωσιακῆς ἀναπτύξεως τῆς τῶν τελευταίων ἔτων.

ἐπενδύσεις εἰς ξένας χώρας.

6. Προσφοράς εἰς φιλανθρωπικὰ 'Ιδρυματα: Οἱ Χιώτες διὰ Χίου, οἱ 'Ανδριώτες διὰ τὴν 'Ανδρον, οἱ Σαντορίνιοι διὰ τὴν Σαντορίνην, οἱ Κεφαλονίτες διὰ τὴν Κεφαλληνίαν κλπ., ἐκτὸς ἄλλων προσφορῶν αἱ ὄποιαι ἀφοροῦν εἰς γενικωτέρους κοινωνικούς καὶ θνητικούς σκοπούς. 'Ως μόνον παρδείγμα ἀναφέρω τὴν μόλις πρὸ ἡμερῶν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῆς 'Ἐνώσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν περὶ ιδρύσεως ἑνὸς Νοσοκομείου διὰ τοὺς ναυτικούς, ὑψηστῆς στάθμης, τῆς τάξεως 1.000.000.000 δραχμῶν, εἰς τὸ ὄποιον θὰ νοσηλεύνωται οἱ ναυτικοί καὶ οἱ συγγενεῖς τῶν Ιου θαθμού ἀνίστες καὶ κατιόντες, δωρεάν.

7. Εἰς τὸ πρώτο σάλπισμα τῆς χώρας μας περὶ ἐπειγόντος ἀνάγκης προσέφεραν δολ. 70.000.000 ἑνὸς 15 ἡμερῶν.

8. Προσφέρουν τὴν καλυτέσσαν καὶ πλέον ζωτανήν προβολὴν τῆς 'Ελλάδος εἰς ὅλα τὰ ἀπέραντα μέρη τῆς ὑδρογείου δι' ἐπικοινωνίας τῶν 'Ελλήνων ναυτιλομένων μὲ τὰς ξένας χώρας. Πρόχειρον παράδειγμα τὸ γεγονός ὅτι ἀπὸ πολλῶν ἄλλων έτῶν ἡ Κίνα χρονοναλώνει 300 περίτου πλοία ἐλληνικῆς σημαίας ἡ πλοιοκτησίας.

9. Τελικῶς προσφέρουν τὸ 4ον ὅπλον ἐν καιρῷ πολέμου. Οὕτως ἐνισχύεται ἡ θέσις τῆς 'Ελλάδος εἰς τὸ διπλωματικὸν πεδίον διότι μία δύναμις ὅπως τὸ τεράστιον τονιά τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ἡμπορεῖ νὰ βαρύνῃ εἰς τὴν πλάστιγγα τῶν διαπραγματεύσεων ὑπὲρ τῶν θεμάτων δικαίων μας.

Ἐναντὶ δὲλων αὐτῶν οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἀξιούν ἐπιστολές ἀναγνωρίσεις ἡ διακρίσεις. Ζητούν, δῆμος, νὰ μὴν ὑπάρχῃ πνεύμα ἀντιπαθείας διότι αὐτὸς παρεμποδίζει ὅχι μόνον τὴν ἔγκατάστασίν των εἰς τὴν 'Ελλάδα, ἀλλ' ἀκόμη καὶ τὴν μεγαλυτέραν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων πρὸς διοικητικάς ἀναπτύξεις εἰς τὴν χώραν μας.

Καὶ προσέθεσε τελευτών ὁ κ. Καραγεώργης:

a) Αἱ προσφοραὶ τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν προέρχονται ἀπὸ τὴν ταμειακὴν περίσσειαν, ἀλλὰ ἀπὸ προσωρινὴν ταμειακὴν εὐχέρειαν διότι δὲν τὰ πλοῖα σχεδὸν εἶναι χρεωμένα.

b) 'Η προσφορὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἔχει διαφορὰ ἀπὸ οἰανήποτε ἄλλην.

c) 'Άν οἱ ἐφοπλισταὶ κατοικοῦν μερικοὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἔχουν πάντα τὸν νοῦν των εἰς τὴν πατρίδα.

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMASOS
S. G. LERIOTΗΣ

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

ΣΤΟΚ ΕΤΟΙΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Αι έπιπτώσεις της κρίσεως έπι της διομήχανίας των ναυτικών κατασκευών.— Διά νό μη κλείσουν τα σουηδικά ναυπηγεία θά ναυπηγούν πλοία διά λογαριασμών των.— 'Η Μπουρμάϊστερ θά γίνη και έφοπλιστής.— Τα σχόλια έναντιν της δημιουργίας άποθέματος πλοίων.

Κατά τούς πλέον έγκυρους ύπολογισμούς ό συνολικός σύγκος του θαλασσίου έμπορου έμειώθη κατά 8% το 1975, ένω το παγκόσμιο τοννάς ηγέθη κατά 11%. 'Η ύπερβάλλουσα χωρητικότης φθάνει τά 105 έκ. τόνωνν είτι συνολικής τοιαύτης 548 έκαπομπών. Τό παραπλισμένον τοννάς δεξαμενοπλοίων έφθασε τά 45 έκατ. τόνων, ένω ή μειώσις της ταχύτητος άνταποκρίνεται είς άλλα 40 περίπου έκατ. Έξ αλλού τά παραπλισμένα φορτηγά δέν ύπερέθησαν τά 3 έκατ. τόνων, ένω άλλα 10 έκατ. εύρισκονται άκινητοποιημένα είς τούς λιμένας της μέσης 'Ανατολής και της Νιγρίας.

'Η ύπερπροσφορά αύτή της παγκοσμίου χωρητικότητος, ή όποιας άποτελεί την μίαν τών πλευρών της σημερινής διεθνούς κρίσεως ήτις μαστίζει την Ναυτιλία, δέν ήτο δυνατόν νά μείνην άνευ έπιπτώσεων, έξ ίσου άδυνηρών διά την παγκόσμιον διομήχανίαν τών ναυτικών κατασκευών. Κατά την διάρκειαν τού 1975, αι παραγγελίαι νέων σκαφών μόλις έφθασαν τά 26,2 έκατ. τόνων έναντι 46 έκατ. τού 1974 και 130 έκατ. τού 1973. Αι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων έπεσαν καθέτως έντος της τελευταίας διετίας άπο 105 έκατ. τόνων είς τά 2,7 έκατ. Αι άκυρώσεις παραγγελιών έφθασαν τά 34 έκατ. τόν. και αι μετατροπές τά 9 έκατ. Ούτω τό σύνολον τών παραγγελιών κατήλθε άπο τά 206 έκ. τόν άρχων τού έτους είς 125 έκατ. λήγοντος αύτού, και άκομη χαμηλότερον δεδομένου οτι πολλαί άκυρώσεις δέν άναγγέλλονται. Τό παραδοθέν τοννάς κατά τη 1975 άνηλθεν είς 63,5 έκατ. τόνων, έξ ών 45,4 έκατ. πετρελαιοφόρων. Αι παραδόσεις τού 1976 έκτιμώνται της τάξεως τών 63 έκατ. έξ ών 39 έκατ. πετρελαιοφόρων.

'Ενώπιον μιάς τούν πάρογητευτικής καταστάσεως ή ναυπηγική διομήχανίας τού κόσμου άναστητος ή θόρδους ή μη λύσεις διά νά έπιτυχη τήν συντήρησης και τήν έπιβίωσιν. Τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία ύπολογιζουν οτι έχουν άνάγκη παραγγελών τούλάχιστον 8 έκατ. τόνων διά νά διατηρήσουν τήν παραγωγήν των είς τό 60% της άποδοτικότητός των. 'Η Νορβηγική ναυπηγιούμηχανία άντιμετωπίζει έν μέλλον έντελως άδεναιον και ούδεν σημείον έλπιδος βλέπει είς τό ορίζοντα. Εις την Σουηδίαν τά ναυπηγεία της Ούντεβάλα θεωρούνται εύτυχη, διότι ή μείωσις της παραγωγής των δέν θά ύπερβη τό

30% και τό ύπολοισιν προσωπικόν των δέν θά ύπερβη τό 7%. Τά ναυπηγεία Κόκουμ άνηγγειλαν οτι θά περιορίσουν τήν παραγωγή των κατά 30% και αι άπολύσεις τού προσωπικού των δέν θά ύπερβούν τήν χιλιάδα. Τά ήμικρατικόν συγκρότημα τού Γκοταρέκεν - 'Ερικσμπουργκ λαμβάνει τά μέτρα του ίνα μειώση έπίσης κατά 30% τήν ύπολοισιν του μέχρι τού 1978 έν ομει τής προσθετικής έλλειψεως παραγγελιών. 'Υπολογίζεται οτι 3.200 θέσεις προσωπικού θά κενωθούν μέχρι τής χρονολογίας έκεινής. Συγχρόνως τό ναυπηγείον 'Ερικσμπουργκ, άφού συνεχίση τάς ναυπηγήσεις του μέχρι τού 1978, θά περιστείλη δαθμιαίως τήν δραστηριότητα διά νά κλείσῃ οριστικώς τό 1980.

Εις τήν δήλη αύτήν είκόνα, ή όποια είς τάς γενικότητάς της είναι μάλλον γνωστή, τό νέον στοιχείον άποτελεί ή πρόσφατος έξαγγελία τής Σκανδιναύκης ναυπηγούμηχανίας διά τήν δημιουργίαν άποθέματος, έτοιμων πλοίων.

Εις δηλώσεις του, ο Γενικός διευθυντής τού συγκρότημας Γκοταρέκεν άνέφερεν οτι άσχετως τών λοιπών μέτρων, τά όποια έσπημεταν άνωτέρα, ή διεύθυνσις τών ναυπηγείων, διά τήν έξασφάλισιν άπασχολήσεως κατά τά 5 προσεχή έτη, προτιθέται νά προσθή είτι τήν ναυπηγήσιν στόκ πλοίων, έφ' ζσον δέν λάβη ίκανοποιητικά νέας παραγγελίας. 'Η δασική σκέψης είναι οτι τά ναυπηγούμενα διά λογαριασμού τού ναυπηγείου πλοίων θά πωλούνται μέχρι τού πέρατος τής ναυπηγήσεως. Οι τύποι τών ναυπηγηθούμενών πλοίων, έπιλεγντες μετά μακρά και άπισταμένας μελέτας θά είναι έκ των εστάνταρα έκεινων οι όποιοι θά εύρουν εύκλωλας άγοραστάς έστω και άν είναι άδυνητος πρός τό παρόν ή πρόβλεψις τής τιμής πωλήσεως. Τό γεγονός οτι τό 'Υπουργείον Βιομηχανίας άπεδεχθη ηδη νά συζητήση τήν μεθόδευσιν τής χρηματοδότησεως τού νέου τούτου σχεδίου, δελτιώνται κατά πολὺ τάς προσπτικάς τής έπιτυχίας.

Τήν μέθοδον αύτήν θά έφαρμόσουν έπισης και τά ναυπηγεία τής Ούντεβάλα διά τήν μετά τό 1979 περίοδον, ήποτε θά έχη έξαντήσης τό ωφιστάμενον σήμερον καρνέ τών παραγγελιών τών. 'Ομιλούν ηδη περί κατασκευής στόκ 6 σκαφών υπό τών άνωτέρω όρους, με τήν χρηματοδότησην φυσικά τού κράτους είς τό όποιον και άνηκει κατά 100% τό ναυπηγήσιν.

Με τήν αύτήν δασικήν σκέψην διατηρήσεως τής άπασχολήσεως τών ναυπηγείων, έν άλλο Σκανδιναύκων συγκρότημα ή έταιρια Μπουρμάϊστερ - Βέιν τής Δανίας προβάνει είς τήν δημιουργίαν έφοπλιστικής έπιχειρήσεως πρός έκμετάλευσιν πλοίων τά όποια

θά ναυπηγή θά λογαριασμού του. Τοιουτόπως οι τρείς τομείς: τών ναυπηγείων, τού έργοστασίου μηχανών και τού έφοπλισμού, ύπο πορφήν ίδιων θυγατρικών έταιριών τού συγκρότημας, θά έργαζωνται ύπο έν κοινόν πρόγραμμα. 'Η δι' ίδιων λογαριασμού ναυπηγήσις πλοίων θ' άρχιση άπο τού Μαΐου 1977 όπότε θά παραδοθή και τό τέλευταν σκάφος τών έκκρεμουσών παραγγελιών. Διά τής έφοπλιστικής δραστηριότητος ή έταιρια ήπολογίζειν ν' άποκτηση πολύτιμων πειραίων έπι τού ίδιων πλοίου τού άνταποκρινομένων είς τάς άπαιτήσεις τής άγοράς καθώς και έπι τής τεχνικής τής διασχειρίσεως και έκμεταλλεύσεως πλοίων.

"Όπως ήτο φυσικόν ή έξαγγελία τών άνωτέρω προγραμμάτων περί «στόκ έτοιμων πλοίων» προεκάλεσε παντοειδή σχόλια έκ μέρους τών ναυτιλιακών και ναυπηγικών κύκλων.

Σημειούται κατ' άρχην οτι ή ιδέα τής δι' ίδιων λογαριασμού ναυπηγήσεως δέν είναι έντελως νέα. Κάτι παρόμοιοι είχεν έφαρμοσθή πρό πολλών έτών είς τά ναυπηγεία 'Αναλόντα τής Ιταλίας. Παραλλαγή δε τή μεθόδου αύτής ήπορην ή έταιρική συνένωσις ένδος ναυπηγείου και ένδος έφοπλιστού, τής άποιας ως κορύφωσις δύναται νά θεωρηθή ή ένωσις τού Σβάν - Χάντερ και τής Μαριτάμ - Φρούτ - Κάρριερ. 'Αρχικών ή αιτιολογία ήτο καθαρός οικονομική και έβασιζετο έπι τού γεγονότος οτι ή άλματώδης αύξησης τού κόστους ναυπηγήσεως έπετρεπε είς πολλούς έφοπλιστας τήν παραγγελίαν γιγαντιαίων τάκερες τών όποιων ή τιμή κατά τον χρόνον τής παραδόσεως ήτο πολλαπλασία τής τιμής είς τήν όποιαν τό είχον παραγγελίει. Διατί λοιπόν νά καρπούνται τής διαφοράς μόνον οι έφοπλισται και νά μη έπιφελθούν αύτής τά ίδια τά ναυπηγεία, ίδιατέρως μάλιστα είς τάς περιπτώσεις ναυπηγείων - έφοπλισμού άνηκόντων είς τό αύτό συγκρότημα;

Σήμερον ζμως τό πρόβλημα δέν είναι θέμα κερδοσκοπίας, άλλα θέμα διατηρήσεως τής άπασχολήσεως τών ναυπηγείων και τελικώς τής έπιβιώσεώς των. Είναι ζμως εύρυτέρα ή προσπτική, ή ναυπηγήσις «στόκ πλοίων» ή καλύτερος πρός τούτο τρόπος; Πολλοί οι άμφιβόλοντες. 'Η δημιουργία άποθέματος έτοιμων πλοίων θά δημιουργήση θαδηνότητας στάσιας περί τήν διομήχανίαν τών ναυτικών κατασκευών, ήποστηρίζει ή Νορβηγός Πρόδρομος τής ένωσεως τών Ναυπηγών Δυτικής Εύρωπης. 'Ο δέ διευθυντής τής Χάμπριπρος - Μπάνκ έδηλωσε προσφάτως ή δη ήποτε θά δημιουργία άποθέματος πλοίων θά θέση έν κινδύνων αύτό τού μέλλον τού έφοπλισμού.

'Εφ' ζσον δέν ωφίσταται πλέον σχέσις μεταξύ τού κόστους ναυπηγήσεως και τής τιμής τού πλοίου είς τήν άγοράν, είναι προφανές οτι τά φαρτηγά πλοία τού στόκ θά έπιπτειν τών εύτελισμον τής τιμής πωλήσεως. 'Η προεδρούλησης οτι θά έπάρχει ζσος τό μέλλον ζήτησις ή προμένων κατηγοριών άποδοτικών πλοίων, δέν φαίνεται άπολύτως άρθρη, διότι τά τοιαύτα πλοία δημιουργούν μέν μίαν προσωρινήν ζήτησιν, ή ζσοις ζμών δέν δύναται ν' άποφύγη θά άποτέλεσμα ήπερ ήπεισταν τά γιγαντιαία τάκερες. Κατασκευάζοντες φορτηγά πλοία, είς τήν άγοράν τό όποιον άφησε ή ναυπηγήσις τάκερες, δέν κάμνωμεν τίποτα άλλο παρά νά μεταφέρωμεν τά προβλήματα τών δεξαμενοπλοίων είς τό τομέα τού ξηρού φορτίου. Και τούτο είναι ιδιαίτερως έπικινδυνον. Διότι ή έπαναφορά μίαν ίγιοις καταστάσεως είς τήν ναυπηγική διομήχανίαν θά διέλθη κατ' άναγκην πρώτων μέν έκ τής προγραμματισμένης μειώσεως τής ναυπηγικής άποδοσεως και δεύτερον έκ τής έξυγιάνσεως τής ναυτιλιακής άγοράς είς ήν ούδολως δοηθούν τά πλοία μέν τήν εύτελη τιμήν. Τό νά καταστούν έφοπλισται αι ναυπηγικαί έπιχειρήσεις δέν προσφέρει τίποτα είς τήν άποκταστάσιν, ένω είλαι ναυπηγήσις δέν έπιλινουν άλλα περιπλέκουν έπι πλέον τά σχετικά προβλήματα.

Gas Free and Petroleum

Inspectors
CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS
MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846
CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS

‘Η Αμερικανική Θαλασσοσφαλιστική ἀγορὰ

ΤΟΥ κ. ΤΖΕΓΜΣ ΣΤΑΘΑΚΟΥ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω εύρειαν απόδοσιν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν τῆς Ἐνώπιου τοῦ συνεδρίου τοῦ Χόγκ. Κόγκ. δημιλαὶ τοῦ δημογενοῦς κ. Τζέιμς Σταθάκη, ἀντιπρόεδρου καὶ διευθυντοῦ τοῦ Οἴκου Frank B. Hall τῆς N. Υόρκης. Τα πλήρες κείμενον τῆς δημιλαὶ εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἐκκυκλοφόρησεν εἰς ίδιον τεύχος τοῦ δημού τὴν ἔκδοσιν ἀνεκοινώσαμεν εἰς προηγούμενον φύλλον μας. **Η σημασία τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν,** προσδίδει εἰς τὸ ἄρθρον δλῶς ίδιαιτέρων Ἐνδιαφέρον.

'Αναφερόμενοι εἰς τὴν ναυτικήν ἀσφαλίσ-
στικήν ἄγοράν τῶν Η.Π.Α. ἐννοοῦμεν την ἀ-
γοράν ηπὶς ὑφίσταται διὰ τὴν ὀσφάλισιν
θαλασσοπολύουντων τοιούντων. Δεν περιλαμβά-
νουμεν, ἐπομένων, ἐνταῦθα τὰς λοιπὰς μορ-
φὰς θαλασσίων κινδύνων, οἵτινες ἀσφαλί-
ζονται ἐν Η.Π.Α., ὡς είναι τὰ φορτία, τὰ
πλωτά γεωτρύπανα, τὰ μικρὰ σκάφη κ.λ.π.
Ἐξ ἀλλοῦ, ὅμιλουντες περὶ τῆς ἀσφαλίσεως
πλοίων δὲν ἀναφερόμεθα μόνον εἰς τὸ Amer-
ican Hull Insurance Syndicate, ὅλλα καὶ εἰς
τὸ πανίσχυρον σήμερον συγκρότημα τῶν ἀ-
νεξαρτήτων Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτι-
νες παλαίσιουν καθημερινῶς νὰ ἐπιβληθοῦν εἰς
τὴν ἄγοράν της ἀσφαλίσεως πλοίων ἐν ἀν-
ταγωνισμῷ πρὸς τὸ Συνδικάτον καὶ πρὸς
τὰς ναυτασφαλιστικὰς ἄγοράς του Λονδίνου
καὶ τοῦ λοιποῦ κόσμου.

Η ναυτασφαλιστική άγορά προχισεν εις τάς Η.Π.Α. περί τὸ τέλος του 18ου αἰώνως. Ἀρχικῶς ἐδημιουργήθησαν δύο ἔταιριαι, ἡ Νόρδ - Ἀμερικαὶ τὰς Φιλαδελφείας καὶ ἡ Πρόβιτενς - Γουάσιγκτον τοῦ Ρόντ - "Αϊλαντ", ἀμφότεραι πρὸς κάλυψιν θαλασσίων κινδύνων πλοίων καὶ φορτίων. Ἐν συνεχείᾳ εἰσῆλθον εἰς τὸ προσκήνιον καὶ ἄλλοι Ἀμερικανοὶ ἀσφαλισταὶ μὲν ἔδραν τὰς πόλεις τῆς Ν. Υόρκης, Βοστώνης καὶ Φιλαδελφείας.

Η ασφάλισις πλοίων ήκμασεν ιδιαιτέρως διαρκούσσης της τελευταίας περιόδου τού 18ου και της πρώτης περιόδου τού 19ου αιώνος, όποτε εύρισκετο εις άναπτυξιν άρχικάς ή ναυτιλίας τῶν Ιστιοφόρων ταχυδρομικῶν σκαφῶν καὶ τῶν κλίπερς καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ καὶ ποντοπόρος ὀπήρης Ναυτιλία. Βραδύτερον ἡ N. Υόρκη κατέστη τὸ κύριον κέντρον ναυτικῶν ἀσφαλίσεων μὲν ἐπικεφαλῆς τὴν Atlantic Mutual Insurance Company, ἡπέις ἥρχισε τὰς ἐργασίας της τὸ ἔτος 1842.

Ο ἐμψύλιος πόλεμος ἀπέδη καταστροφικός διὰ τὴν ἀναπτυξισμένην ὁμερικανικήν ἐμπορικήν Ναυτιλίαν, ὅταν δὲ ἡ Κυβέρνησις τῶν Η.Π.Α. παλινόδησεν ως πρὸς τὰς ζημιὰς τάς ὅποιας είχεν ὑποσχεθῆ νὰ πληρώσῃ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, συνεπείᾳ τοῦ *«Alabama Claims»*. Συμφώνου μετά τῆς Ἀγγλίας, πᾶσαι σχεδὸν αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιριαι τῆς ὁντατολικῆς ἀκτῆς ὑπερεχώθησαν νὰ ἀποσυμβοῦν ἐν τῷ παντού.

να αποσύρουν εκ της άσφαλίσεως πλοίων.
Σημειώτεον ὅτι, οἱ ἀστορικοὶ δέχονται ὅτι
καὶ πρὸ τοῦ ἐμψυλίου πολέμου εἶχεν ἀρχί-
σει ἔκδηλος ὑφεσις τῆς ναυτικῆς καὶ ναυπη-
γικῆς διομηχανίας τῆς χώρας, ὁφειλομένην
ἐν μερεῖ εἰς τὴν ἀστρομήμαν τοῦ Κογκρέσου
σου νὰ παράσῃ οἰανδήποτε ἐνίσχυσιν ὑπό-
τη μορφὴν βοηθείας ἢ ἐπικορήγησεων. "Επι-
πλέον ἡ ναυπηγικὴ τεχνικὴ τῶν ἄλλων χω-
ρῶν καὶ ίδια τῆς Μ. Βρετανίας ἦτο λίσαν
ἀνεπυγμένη ἐν σχέσει πρὸς τὰς Η.Π.Α.,
ἐνώ τέλος ὁ ἀμερικανικὸς ἐμπορικὸς στό-
λος, λήγοντος τοῦ ἐμψυλίου πολέμου καὶ
ἐπὶ δεκαετίας κατόπιν, ἦτο εἰς ὀλβίαν κα-
τάστασιν καὶ σχεδόν ἀνύπαρκτος. Ποιά τις
βελτίστισιν ἐσημειώθη εἰς τὰς ἄρχας τοῦ
20οῦ αἰώνων ἀλλοὶ καὶ τοιούτου κατέβησαν

ξιν τού πρώτου παγκοσμίου πολέμου ή ἀσφάλισις τῶν δύο τρίτων τῶν ἀμερικανοκτήτων πλοίων καὶ φορτίων ἦτο τοποθετημένη εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Εις τάς ἀρχὰς τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, τὸ συνολικὸν κεφάλαιον τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς πλοιῶν καὶ πυρὸς ὑπελόγιζετο εἰς 80 ἑκατ. δολλαρίων, ποσὸν ὅπερ δὲν ἀπέτελει, βεβαίως, ισχυρὰν διάτονον διὰ τὴν ἀποδοχὴν καὶ ἀπορρόφησιν μεγάλης συμμετοχῆς εἰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν.

¹Ἐν τῷ μεταξύ οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λόγου καὶ τῶν βρετανικῶν ἔταιριῶν, εἰχον συσσωρεύσει τεράστια πλεονάσματα ἐξ ἑργατιῶν παγκοσμίου κλίμακος καὶ ἥσαν εἰς θέσιν νὰ καρπούνται τὴν μερίδα τοῦ λένοντος ἐπὶ τῶν Ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Διαρκοῦντος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου μία όμας Θαρραλέων Ἀμερικανῶν ἐκ

πρωτεύοντας ήτη μητρο-τράπεζα νομοθεσίας επετράπησαν δι' ειδικού νόμου τό 1920. Τοιουτοτρόπως τὸ Κογκρέσσον ἤνοιξε δι' ειδίου νόμου τοὺς ὄριζόντας διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνός μεγάλου συγκροτήματος ἡ «Συνδικάτου» θαλασσίας ἀσφαλίσεως εἰς τὰς Η.Π.Α. Είχεν ἐπὶ τέλους ἀντίληφθῆ, ὅτι ἔπρεπε νὰ λαθοῦθον δραστικά μέτρα διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν διατήρησιν ἐμπορικού στόλου εἰς τὰς Ἡγεαν. Πολιτείας.

“Οταν τὸ «Συνδικάτον Σ» ηνοίξε τὰς πύ-

λας του είχε δυναμικότητα 2,5 έκατ. δολλ. κατά πλοϊον. 'Επὶ τῶν ἡμέρων μας τὸ American Hull Syndicate' σπέρ συνιστά τὸ σημερινὸν ἀντίστοιχον του, ἔχει δυναμικότητα 40 έκατ. δολλ. κατά πλοϊον. Δέν ὑπάρχει δὲ ὄμφιοδλία, ὅτι τὸ Συνδικάτον τούτο ἀποτελεῖ ἀπό τοῦ 1920 τὴν μεγαλυτέραν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τῆς 'Αμερικῆς εἰς κάλυψιν ποντοπόρων πλοίων.

ΤΟ ΣΥΝΔΙΚΑΤΟΝ

Τὸ Ἀμερικανικὸν Συνδικάτον· Ἀσφαλίσεως Πλοίων ἡ ἀπλῶς «Συνδικάτον» ἀποτελεῖ ὄγρανισμὸν ἀντίτροπως πεύκαντα 53 ἑταίρια, τὸ συνολικὸν κεφάλαιον τῶν ὅποιων ὑπερβαίνει τὰ 4 δισεκ. δολλαρίων.

Λειτουργεῖ ὡς ἐνίασις ἐπιχείρησις καὶ δὲν
bastīzetai épi tūtikῆs diadikasías ásphalí-
stewas ὡς ἐν Λούδινω η eis allas ágopras.
Kai ai 53 étaiprīs tās óptōias periplasmá-
nei to Σ unidikáton, metéxoun eis ólasis tās
sumbáskteis tās óptōias sunáptouon oí ékpró-
swtopoi tov eis tās épitropotās tīmologήs-
was kai ásphalísewas. To Σ unáftēma ásphalí-
stwos, ópter xρhstīmopoiēi α náferetos kata
kaúnōa ñws ω mpetírikò sústwmaw, ópter sw-
mavínei, óti o κ abworiomós tōn ásphalístrwv
yíntavai épi tē basísei tov mηtrōwv α pawleis-
wñ ϵ káftouoñ ásphalísménon, én α ntibései prōs
to τ utikón sústwmaw, to òptōion $\tilde{\chi}$ ouvn ν io-
thetíshsei allas ágopras.

Μὲ τὴν σημερινὴν ὕφεσιν τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι φυσικὸν οἱ πλοιοκτῆται νὰ ἀποδίδουν ιδιαιτέρων σημασίαν εἰς τὴν εἰσπραξιν τῶν ὄφειλομένων. Μεταξὺ δὲ τῶν ὄφειλῶν τούτων περιλαμβάνονται καθυστερούμεναι ἀπαιτήσεις, συμποσύμεναι ἐνίστε εἰς λίαν ὑπολογίσιμα ποσά. Ἐξ ἀλλοῦ, ἀποτελεῖ ἀξιώμα, ὅτι ὁ πλοιοκτῆτης στήσις πληρώνει ἀπροφασίστως τὰ ἀσφάλιστρά του, ἀναμένει ἐξ τούτου ἀπροφάσιστον διακανονισμὸν τῶν ἀπαιτήσεών του. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν οἱ Ἀμερικανοὶ ἀσφαλισταὶ ἐπιτελοῦν ἀξιέπαινον ἔργον ἀμέσου διακανονισμοῦ, ή δὲ βασικὴ φιλοσοφία των συνισταται εἰς τὸν ἀ-

IN LIMASSOL

MARINE REPAIRS AND SHIP STORES SUPPLIES

“COZMAR”

MANAGER - OWNER: KOKOS ZAVROS



With facilities to carry out in-Harbour repair work to:

**MAIN ENGINES, SUPERSTRUCTURES, AUXILIARIES, GENERATORS, DECK
MACHINERY, STEERGEAR, PLUMBING, ETC.**

WE ALSO SUPPLY:
DECK AND ENGINE STORES

Address :

14, Hermes Street & 80, Roosevelt Street
Limassol - Cyprus

Cables : "COZMAR" Limassol
Telephones : 051-64770
A.O.H. : 051-54770

WE GUARANTEE QUICK & EFFICIENT SERVICE

συνεργασίας μετά τούς ήσφαλισμένους προσπάθειαν διαπιστώσεως μιᾶς λογικής πραγματικής αιτίας τούς όταν ήσφαλισμένους στην άσφαλιστηρίου.

SALVAGE ASSOCIATION

'Η U.S. Salvage Association αποτελεῖ τὸν τεχνικὸν ἀντιπρόσωπον καὶ τὴν ὑπηρεσίαν ἐπιθεωρήσεως τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἄγορᾶς. Οἱ ἔξειδικευμένοι ὑπάλληλοι τῆς διεξαγούν τὰς διαχειριστικὰς συνεντεύξεις μετὰ τῶν νέων πελατῶν, τὰς ὁποίας τὸ Συνδικάτον θεωρεῖ ιδιαιτέρως σημαντικάς εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν του ἀξιολόγησιν. 'Η κατάστασις τῶν πλοίων καὶ ὁ ἔλεγχος τῶν ζημιῶν διεξάγεται ὑπὸ τοῦ ἀποτελείου ἐπιθεωρητῶν καὶ ἀντίπροσπων εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις τῶν ναυπηγείων πραγματοποιοῦνται πρὸς ὄφελος τῶν ἀσφαλιστῶν, αἱ ὁποίαι ὅμως, συγχρόνως βοηθοῦν τὰ ναυπηγεῖα εἰς ἔφαρμογήν προγραμμάτων προλήψεως ζημιῶν. Εἰς τὸ πεδίον αὐτὸν τῆς τεχνικῆς καὶ τῶν ἔρευνῶν τὸ ἐπιτελεῖον τῆς 'Ασσοσιέσιον ἀποτελεῖ σύμβουλον ὃχι μόνον τῶν ἀσφαλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, πράγμα ὅπερ ἀποκτᾷ ιδιάζουσα σημασίαν εἰς τοὺς σημερινοὺς καιρούς τῆς ραγδαίως ἐξελισσομένης ναυτικῆς τεχνολογίας.

Αἱ ἔταιριαι μέλη τοῦ Συνδικάτου ἀποτελοῦν τοὺς μετόχους τῆς «Σάλβατζ 'Ασσοσιέσιον», αἱ ὑπηρεσίαι της ὅμως εἰναι εἰς τὴν διάθεσιν ὀλοκλήρου τῆς ἄγορᾶς παρ' ἡς καὶ δέχεται πρόσθετον οὐσιαστικὴν ὑποστήριξιν. 'Ο ὄργανον μόδιον ἔχει τοσούτον συντονισμὸν ὃτι τὰς ἀμερικανικὰς ἀνάγκας, ὥστε τὸ Συνδικάτον θεωρεῖ πάντοτε ἀναγκαίαν τὴν συμμετοχήν του εἰς τὸν ἔλεγχον τῶν ζημιῶν, τὸν κίνδυνον τῶν ὁποίων ἔχει καλύψει. 'Η τακτικὴ αὕτη φαίνεται ἐκ πρότης ὄψεως διπλασιάζουσα τὸν ἔλεγχον καὶ μερικοὶ πλοιοκτήται διεπύωσαν τὴν ἄποψιν ὅτι η διαδικασία αὕτη τῶν δύο ἀσφαλιστικῶν ἐπιθεωρητῶν ἐνδέχεται νὰ εἰναι ἐπιβλαβής εἰς

τὰ συμφέροντά των. Τοῦτο, ἀντιθέτως, εἶναι πρὸς ὄφελός των. Διότι ὑπὸ τὴν θετικὴν πολιτικὴν δισκανονισμοῦ τῶν ζημιῶν ἦν ἔφαρμοζουν αἱ κύριαι ἀσφαλιστικαὶ ἄγοραι, αἱ διαφοραὶ ἀπόφεων ὡς πρὸς τὴν αἵτιαν τοῦ ἀτυχῆματος πρέπει νὰ ἐπιλύωνται ὑπὲρ τοῦ ἡσφαλισμένου. 'Ἐπι πλέον δὲ εἶναι δέδαιον, ὅτι ἡ τοιαύτη ἐπιθεωρητικὴ ὄμας προσφέρει οὐσιαστικὰ πλεονεκτήματα εἰς τὸν ἡσφαλισμένον ἐν τῇ μετὰ τῶν ἐπισκευαστῶν διαπραγματεύεται τῶν δαπανῶν ἐπισκευῆς.

Σημειούται, ἐν τέλει, ὅτι ἡ συνδρομὴ τῆς «Σάλβατζ 'Ασσοσιέσιον», δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ εἰς τὴν ἐκτὸς τοῦ Συνδικάτου ἀνεξάρτητον ἀσφαλιστικὴν ἄγοράν.

ΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

'Ἐκτὸς τοῦ Συνδικάτου ὑπάρχουν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἄγορὰν καὶ αἱ ἀνεξάρτητοι ἔταιριαι, ἡ προσφορὰ τῶν ὁποίων εἰχει ἀδίκως κατηγορηθῆ καὶ ὑποτιμηθῆ. Θεωροῦμεν ὅθεν ὑποχρέωνται καὶ καθηκον ἐναντὶ τῶν πλοιοκτητῶν νὰ παράσχωμεν αὐτοῖς μίαν εἰκόνα τῆς ἄγορᾶς ταύτης, ἀκριβεστέρας ἐκείνης τὴν ὁποίαν είχον σχιματίσει ἐκ τῶν ξένων καὶ μὴ φιλικῶς διακειμένων ἀσφαλιστῶν ἀνταγωνιστῶν της.

Παλαιότερον ἡ ἀνεξάρτητος αὕτη ἄγορὰ ἡκολούθει πιστῶς τὸ Συνδικάτον εἰς τιμάς, ὅρους καὶ συμφωνίας. Σήμερον, ἀπὸ τῆς νέας θέσεως της, δύναται νὰ συναγωνίζεται μὲ δόλας τὰς ἄγοράς, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ Συνδικάτου, πράγμα τὸ ὁποῖον προσθέτει νέας διαστάσεις εἰς τὸν κόσμον τῆς ἀσφαλιστικῆς κοινότητος.

'Ἐτηνὴ εἰς τὸ παρελθόν αἱ ἀνεξάρτητοι ἔταιριαι προσέφευγον εἰς τὴν ἔχειν ἄγοράν ἀντασφαλίσεως, σήμερον δὲν συμβαίνει τοῦτο. 'Η μεγάλη ἐπέκτασις τοῦ Συνδικάτου καὶ τῶν ἀνεξάρτητων ἔταιριῶν τὰ τελευταῖς ἑταῖ, ἀπέβη εὐεργετικὴ διὰ τοὺς πλοιοκτητὰς δόλου τοῦ κόσμου, δεδομένου ὅτι τοὺς προσεφέρθη ἐναλλακτικὴ λύσις ἐναντὶ τῆς παραδοσιακῆς ἄγορᾶς τοῦ Λονδίνου. 'Ἐπι πλέον τοὺς προσεφέρθη ἐντὸς τῆς ἀμερικα-

νικῆς ἄγορᾶς καὶ ἡ δυνατότης ἐπιλογῆς μεταξὺ Συνδικάτου καὶ ἔταιριῶν ἐν τῇ προσπαθείᾳ περιορισμοῦ τῶν ἀσφαλιστικῶν των ἔξοδων.

Κατὰ τὸ διάστημα τῶν τελευταίων 50 ἔτῶν, ὑπῆρχεν εἰς μικρὸς ἀριθμὸς ἔταιριῶν ἐκτὸς τοῦ Συνδικάτου, αἵτινες ἐκάλυπτον κινδύνους πλοίων, πλὴν αἱ ἔταιριαι αὕται ικανοποιοῦντα ἀποδεχόμεναι συμμετοχὴν εἰς καλύψεις τοῦ Συνδικάτου, τῶν παραδοσιακῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λούδης, η τῶν ἔταιριῶν μελῶν τοῦ Ινστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου. 'Ο Ἀμερικανός μεσίτης ὅστις μὲ ὑπομονὴν καὶ ἐπινοήν κατώρθωσε νὰ διασπάσῃ τὸ φράγμα καὶ νὰ ἐπιτύχῃ μερίδιον εἰς τὴν ἔνεντη θαλασσασφαλιστικῆς ἄγοράν, ητοις ἡλέγητο ἀπὸ μακροῦ, σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου ὑπὸ τοῦ Λονδίνου, δὲν ἡδύνατο νὰ προσφέρῃ εἰμὴ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Συνδικάτου ὡς τὸ μόνην βιώσιμον ἐναλλακτικὸν λύσιν. Δὲν ἦτο διόλου εὔκολον νὰ πεισθῇ ὁ ἀλλοδαπὸς πλοιοκτήτης νὰ ἐγκαταλείψῃ μίαν ἄγοράν, τῆς ὁποίας ἐγγνώριζε καλῶς τὰς συνηθείας καὶ τὰς παραδόσεις, ἐὰν μάλιστα ληφθοῦν ὑπὸ ὅμινον οἱ ίσχυροι δεσμοί, οἵτινες συνέδεον τοὺς πλοιοκτήτης μὲ τοὺς ἐν Λονδίνῳ μεσίτας των. Οἱ μεσίται αὕτοι συνηγονίζοντο ἐξ ἵσου ἐμφανῶς μετὰ τῶν Ἀμερικανῶν συναδέλφων των, νὰ διατηρήσουν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῶν στόλων πάσσης ἔνεντη σημαίας καὶ ὡς συναγωνισμὸς οὐτοῦ τῶν μεσιτῶν ἔχρησίμευσε διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ πλέον συναγωνιστικὸν κόστος ἀσφαλίσεως διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ὅλου τοῦ κόσμου.

'Ἐπεπτύχουμεν νὰ πείσωμεν μεγάλον ἀριθμὸν ἔνεντων πλοιοκτητῶν νὰ προσφέρουν ἐν μερίδιον τοῦ στόλου των εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἄγοράν, μὲ τὸ ρεαλιστικὸν ἐπιχείρημα ὅτι ἡ ὑπαρξία δύο ἀνταγωνιστικῶν ἄγορῶν δὲν ἡδύναται εἰμὴ νὰ δημιουργήσῃ ύγιες διὰ τὸν ἡσφαλισμένον ἀποτέλεσμα ἐπὶ διαρκούς βάσεως. Εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις οἱ Ἀμερικανοὶ ἀσφαλισταὶ προσέφερον ἀνεξάρτητος αὕτη της ἀγορᾶς εἰς τὴν ἀρχήν. Εἰς ἄλλας περιπτώσεις προετίμησαν νὰ δεχθοῦν ὄνομα-

GREEK SHIOPWNERS!

When you order your new lifeboats, remember that not only are OLYMPIC LIFEBOATS the best, but they are also a GREEK PRODUCT built in Greece by Greek craftsmen.

LIFEBOATS: ROWING, MOTOR OR HAND PROPELLED, 14 VARIOUS SIZES.

NOW AVAILABLE A TOTALLY ENCLOSED LIFEBOAT FOR OFFSHORE OILRIGS AND TANKERS.

Also available:

- a. Pure pivot gravity davits.
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.
- c. Accommodation ladders - Pilot hoists - deck machinery. (Davits and deck equipment made by:

WELIN DAVIT
AND ENGINEERING CO.,
LTD. of ENGLAND).

OLYMPIC MARINE:
MAKERS OF G.R.P. CRAFT
UP TO 85 FT. (26 m).



olympic marine s.a.

ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,211/2/3.
Yard: LAVRION, ATTICA TEL. 0292,25782/3
TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.

ΚΑΡΑΚΑΣ - ΓΕΝΕΥΗ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

Η ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΣ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ

Πρό δήμων τὸ πρόδημα. Ἡ ἔντασις τῶν ἑλληνοτουρκικῶν σχέσεων τὸ ὑποδεικνύει. Κάθε χώρα καὶ ἀπὸ τοῦδε αὐτῇ ἡ Ἀφρικὴ προτίθενται νὰ ἐπεκτείνουν τὰς ζώνας ἀλιείας καὶ τὴν ὑφαλοκρηπίδα τῶν.

Τὸ 1974 εἰς τὸ Καράκας, τὸ 1975 εἰς τὴν Γενεύη καὶ ἐφέτος εἰς τὴν Νέαν Υόρκην! Ἡ Διεθνὴ Διάσκεψις τῶν Ἐνωμένων Ἐθνῶν συνέρχεται διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ «Δικαίου τῆς Θαλάσσης». Καὶ δῆμως, τὸ θέμα διαιωνίζεται. Αἱ συνομιλίαι τῶν μετεχουσῶν χωρῶν μακράν εὐρίσκονται ἀπὸ τοῦ νὰ μᾶς χαροποιούν. Τίποτε τὸ θετικόν. Καὶ δῆμως, εἶναι καιρός...

Γνωστὸν είναι, ὅτι ἡ Ἰσλανδία ἐπεξέτεινε τὰ δριαὶ τῆς ζώνης ἀλιείας εἰς τὰ 200 μίλια ἀπὸ τῶν ὀκτῶν της. Τὰ ἀποθέματα Ιχθύων δὲν ἰδύναντο νὰ ἀναμένουν τὰς ἀποφάσεις τῆς Διασκέψεως τῆς Νέας Υόρκης διὰ νὰ ἐπιχέσουν.

Τὸ Μεξικὸν ἐπίσης ἐπεξέτεινε τὰ δριαὶ τῶν χωρικῶν του ὄρθιων εἰς τὰ 200 ναυτικὰ μίλια. Αλίτια τῆς ἀποφάσεως ταῦτης ἡ ἀποκλειστικὴ διαφύλαξη τῶν πετρελαιοφόρων κοιτασμάτων τοῦ Μεξικανού Κόλπου διὰ λογαριασμὸν τοῦ Μεξικοῦ, ἐνῷ συγχρόνως ἔξεδιώκοντο ἀπὸ τὰ ὄρθια του οἱ Ἀμερικανοί καὶ οἱ Ἰάπωνες ἀλιεῖς.

Πολλαὶ ὅλαις χώραι προτίθενται νὰ ἐπεκτείνουν τὰ δριαὶ τῶν χωρικῶν των ὄρθιων, δῆσον καὶ τῶν ζωνῶν ἀλιείας καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν οἰκονομικὴν ζώνην τῆς ἡπειρωτικῆς ὑφαλοκρηπίδος.

Ἄς ἀρχίσωμεν ἀπὸ τὰς Η.Π.Α., ὅπου ὁ Πρόεδρος Φόρντ ἐδήλωσε πρὸ ἔδυμάδων, ὅτι πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1978 θὰ ὑπογράψῃ τὸν νόμον δι' οὗ τὰ δριαὶ ἀλιείας ἐπεκτείνονται εἰς τὰ 200 μίλια. Τοῦτο υιοθετήθη ἀπὸ τὴν Βουλὴν τῶν ἀντιπροσώπων ὡς καὶ ἀπὸ τὴν Γερουσίαν.

Ο Καναδάς, ὅπου διεξήχθησαν διαπραγματεύσεις μετά τῶν παραδοσιακῶν ἀλιευτικῶν χωρῶν, αἵτινες ἐργάζονται εἰς τὰς θαλάσσας του, ἐπιστημοποιήσεν ἐπίσης τὴν πρόθεσήν του νὰ ἐπεκτείνῃ τὰ δριαὶ ἀλιείας εἰς τὰ 200 μί-

λια. Τοῦτο διαφαίνεται ἐκ τῆς συμφωνίας του μετὰ τῆς Σοθ. Ἐνώσεως.

Ἡ Γροιλανδία ἀνυπομονεῖ ἐπίσης καὶ ἀπαιτεῖ ἀπὸ τὴν Δανικὴν Κυβέρνησιν μίαν ταχεῖαν ἐπέκτασιν τῆς ἀλιευτικῆς της ζώνης εἰς τὰ 100 μίλια κατ' ἄρχας καὶ ἀκόλουθως εἰς τὰ 200, ἵνα διασώσῃ τὴν μοναδικὴν τῆς ἀλιευτικὴν διοικητικήν εἰς τῆς ζώνης ἀλιείας τῶν 110 μίλιων. Ο ὑπουργὸς Πληροφοριῶν τῆς Ιδιαίτερης Συνεργασίας τοῦ εἰπεν διτι, ἡ Κυβέρνησίς του ἐλαβε τὴν ἀπόφασιν ταύτην πρὸ τῆς τελματώδους καταστάσεως καὶ τὴν Ἐλλειψιν θετικού ἀποτελέσματος κατὰ τὰς δύο προηγηθείσας Διεθνεῖς Διασκέψεις τοῦ Καράκασ καὶ τῆς Γενεύης.

Οἱ Ἀγγλοί καὶ οἱ Δανοί ἐπενέθησαν ζωηρῶς ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Ε.Ο.Κ. Ἰνού ἀπαιτήσουσι τὴν ἐγκαθίδρυσιν μιᾶς ἀποκλειστικῆς Εύρωπαϊκῆς Ζώνης Ἀλιείας 200 μίλιων. Τοῦτο δὲν ἥμαδισε τὴν Ἀγγλίαν νὰ ἀπειλήσῃ τοὺς Βέλγους ἀλιεῖς «γλωσσών» οἵτινες ἀλιεύουσιν εἰς τὴν Μάγχην καὶ τὴν Ἰρλανδίκην Θάλασσαν.

Οσον ἀφορᾷ τὴν Εύρωπαϊκὴν Κοινότητα, αὕτη δηλοῦ ὅτι είναι ἑτοίμη διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν μιᾶς ἀποκλειστικῆς ζώνης ἀλιείας διὰ τὴν Ε.Ο.Κ. ἀπὸ τῆς στιγμῆς ὅπου ἡ Διάσκεψις τῆς Νέας Υόρκης τὴν δεχθῆ ὡς νόμιμον. Νομίζομεν διτι καὶ ὃν ἀκόμη εἰς τὴν Διάσκεψιν τῆς Νέας Υόρκης δέν δηλοῦθη οὐδεμία ἀπόφασις, ἡ Ε.Ο.Κ. Θὰ ἀποφασίσῃ τὴν νομιμοποίησιν αὐτῆς τῆς ζώνης, ἐν δὲν θέλῃ νὰ ἴδῃ τοὺς Ἀγγλούς νὰ λαμβάνουν μονομερῆ μέτρα ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν ἀλιεών καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος νὰ ἀπομακρύνῃ οὐχί μόνον τοὺς Ιρλανδούς, ἀλλὰ καὶ τοὺς Βέλγους καὶ ὅλους τοὺς ἄλλους ἀλιεῖς τῆς Κοινότητος.

Ὑπογραμμίζομεν διτι ἡ ἔλλειψις λογικῆς ἐκ μέρους τῆς Μεγ. Βρετανίας ἐφανερώθη τελευταίως ἀπὸ τὰς ἀγγλικὰς ἐφημερίδας, αἵτινες εὐρίσκουν περίεργον τὸ γεγονός διτι ἡ χώρα τῶν ζητεῖ ἐπέκτασιν ζώνης ἀλιείας 200 μίλιων, ἐνῷ τὴν ἀπορρίπτει διὰ τὴν Ισλανδίαν. Αὐτὸς δ τρίτος «Πόλεμος τοῦ Βακαλάου» ἔχει δψεις λίαν παραδόξους.

Ἄλλ' ἂς ἀφήσωμεν τοὺς Ἀγγλούς καὶ τὰς δυσκολίας των μὲ τοὺς Ισλανδούς, τοὺς Βέλγους καὶ τοὺς Ἀργεντινούς, ίνα συνεχίσωμεν εἰς ἄλλας περιοχάς.

Ἡ Κίνα, ἀπὸ τῆς μιᾶς ήμέρας εἰς τὴν ἄλλην θὰ ἀποδιδάσῃ τὰ στρατεύματά της εἰς

τὰς νήσους Σπράτλεϋ, τὰς ὅποιας οἱ Βιετναμῖται θέλουν ἡ δχι. Ὁ Τύπος τοῦ Πεκίνου ὁμιλεῖ σαφῶς. Ἡ Ἀργεντινὴ ἀπαίτει τὴν ήγεμονίαν ἐπὶ τῶν νήσων Φάλκαντς. Καὶ τοῦτο δὲν σταματά ἔδω.

Εἰς τὴν σκηνὴν εἰσέρχεται καὶ ἡ Ἀφρική. Ἡ Σενεγάλη, μόλις πρὸ ὅλίγων ἡμερῶν ἐπεξέτεινε τὰ χωρικά της ὄντα εἰς τὰ 150 μίλια, ἡτοι δεκαπλασίας τοῦ γενικῶν παραδεδυγμένου εἰς τοὺς κύκλους τῶν Διεθνῶν Διασκέψεων καὶ τὴν ἀποκλειστικὴν της οἰκονομικῆς ζώνην (τῆς ἀλιείας συμπεριλαμβανομένης) εἰς 200 μίλια. Μέχρι τοῦδε τὰ χωρικά ὄντα τῆς Σενεγάλης ἐπεξετείνοντο εἰς τὰ 12 μίλια ἐκ τῆς ζώνης ἀλιείας τῶν 110 μίλιων. Ο ὑπουργὸς Πληροφοριῶν τῆς Ιδιαίτερης Συνεργασίας του είπεν διτι, ἡ Κυβέρνησίς του ἐλαβε τὴν ἀπόφασιν ταύτην πρὸ τῆς τελματώδους καταστάσεως καὶ τὴν Ἐλλειψιν θετικού ἀποτελέσματος κατὰ τὰς δύο προηγηθείσας Διεθνεῖς Διασκέψεις τοῦ Καράκασ καὶ τῆς Γενεύης.

Εἰναι ἐπίσης λίαν πιθανόν, διτι καὶ ἡ Γαμβία, ἐγκλωβισμένη ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὄρθιων τῆς Σενεγάλης, θὰ λάβῃ ταχέων ὅμοιων ἀπόφασιν ίνα ἐναρμονίσῃ τὰ συμφέροντά της μὲ ἑκείνα τῆς Σενεγάλης. Πρὸς τὸ παρὸν τὰ χωρικά ὄντα τῆς Γαμβίας ἐκτίνονται εἰς ἀπόστασιν 50 μίλιων, ἀλλὰ δὲν ἔχει πρόσθετον ἀλιευτικὴν ζώνην. Ἡ Γαμβία καὶ ἡ Σενεγάλη συνεφώνησαν ίνα ἐναρμονίσουν τὰ ἀμοιβαῖα συμφέροντά των.

Εἰναι λοιπὸν πιθανόν, διτι τώρα ἡ Γαμβία θὰ ἀκολουθήσῃ τὸ παράδειγμα τῆς Σενεγάλης. Ἀναμφιδόλως καὶ ἄλλαι ἀφρικανικαὶ χώραι θὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμά της, δοθέντος διτι τὸ Μαρόκον διὰ τῆς καταλήψεως τῆς Ισπανικῆς Σαχάρας ἀπέκτησε δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν φασφάτων.

Εἰναι φανερόν διτι παρίσταται ἀνάγκη μιᾶς λήψεως ταχείας ἀποφάσεως διὰ τὰ πολλαπλά προβλήματα ἀτίνα θέτουν ἐν ἀναρραφή τὸ δίκαιον τῶν θαλασσῶν, εἰναι φανερόν ἐπίσης, διτι ἔχει δὲν ληφθοῦν ἀπόφασεις κατὰ τὴν Διάσκεψιν τῆς Νέας Υόρκης δέν θὰ χρησιμεύσῃ εἰς τίποτε πάσα αλληλή Διάσκεψης ἐπὶ τοῦ θέματος.

Πράγματι, αἱ ἀποφάσεις τὰς ὅποιας πολλαὶ χώραι θὰ λάβουν ἐπὶ τοῦ προβλήματος, θὰ μεταβάλουν τοὺς ὄκληνούς εἰς πεδίον διαμάχης, ὅπου οἱ κανονιοφόροι ἀργά η γρήγορα θὰ ἔχουν τὸν λόγον. Θά ητο κάτι τὸ δότον δέν εὔχομεθα, ἀλλὰ εἰς πρόλογος ἐστημεώθη ἡδη εἰς τὴν Ισλανδίαν καὶ τὰς Φάλκαντ.

Δὲν είναι ἔνα ἱσως, εἰναι ἔνα πρέπει.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAİKİ NAFTİLİAKİ S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

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

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΙΣ ΤΟ NAT

Σχετικώς μὲ τὸ ζῆτημα τῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ N.A.T. τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ μηχανικῶν, ἡ "Ενωσις Πλοιάρχων ὑπέδαλεν εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὸ κάτωθι ὑπόμνημα:

Πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α

'Απάντων τῶν 'Αρχιπλοιάρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων

1. Εἴθεμα οἱ 'Αρχιπλοιάρχοι τῶν 'Ελληνικῶν Ναυτιλιακῶν 'Ἐπιχειρήσεων, τὸ σῶμα μας δὲ ἀποτελεῖται ἀπὸ 800 καὶ πλέον μέλη.

2. Δὲν ἀποτελοῦμεν ιδίαις 'Ἐπαγγελματικὴν "Ενωσιν, διότι ἀνήκουμε ἀπαντεῖς εἰς τὴν Ἐπαγγελματικὴν "Ενωσιν τῆς Πανελλήνιου 'Ενωσεως Πλοιάρχων E.N., πάσης τάξεως, (Π.Ε.Π.Ε.Ν.), τῆς ὅποιας ἀποτελοῦμεν ζῶντα μέλη.

3. Τύποις καὶ οὐσίᾳ δὲν εἰμεθα τίποτα ἄλλο, εἰ μὴ μόνον Ἐπαγγελματίαι ναυτικοί, Πλοιάρχοι A', οἱ ὅποιοι ἔχουμε κληθῆ ὥστὸ τὰς Ἑλληνικὰς Ἐπιχειρήσεις νὰ πλοιαρχεύωμεν ἀλλοτε ἐκ τῆς ξηράς, καὶ ἀλλοτε ἐπὶ τῶν πλοίων, εἰς μίαν ὅμαδα πλοίων.

4. 'Υπὸ αὐτὴν τὴν ιδιότητα μας εἴχομεν καλῶς καταταγῆ ὑπὸ τοῦ νόμου ὡς πρὸς τὰς πρὸς τὸ NAT ὑποχρεώσεις μας, μέχρι προσφάτως, ὅτε ἐπεχειρήθη εἰς δάρος τῆς τάξεως μας μία ἀνεπίτρηπτος, ἀνευ οὐσιαστικῆς καὶ νομικῆς αἰτιολογίας, διαφοροπίσης συνισταμένη εἰς τὴν λῆψιν ἀποφάσεως ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ὅπως αὐξῆθῃ ἡ εἰσφορὰ τῶν ἀρχιπλοιάρχων εἰς τὸ NAT ἀπὸ 8% εἰς 10%.

5. Κατὰ τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως, ἦτις ἐλήφθη, ὡς πιστεύομεν, προχείρως καὶ ἀνευ οἰσαδήποτε σοδαράς μελέτης, διαμαρτυρόμεθα ἐντόνως διὰ τοὺς κάτωθι διστίμους λόγους.

6. Διότι οἱ "Ελληνες ἀρχιπλοιάρχοι οὐδέποτε ἐπαύσαμε νὰ εἴμεθα διαρκῶς καὶ μονίμως, φύσει καὶ θέσει ναυτικοί, ὡς καὶ οἱ συναδέλφοι μας πλοιάρχοι, ὑποπλοιάρχοι καὶ ἀνθυποπλοιάρχοι. Δὲν διαφέρουμε ἀπὸ τοὺς λοιποὺς ἐν θαλάσσῃ συναδέλφους μας, εἰ μὴ μόνον ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων ποὺ πλοιαρχεύουμε (ἐκεῖνοι πλοιαρχεύουσιν εἰς τὸ πλοίον, ἡμεῖς εἰς περισσότερα συγχρόνων), καὶ ὡς πρὸς τὸ μέγεθος τῶν εὐθυνῶν καὶ ἀρμοδιοτήτων, ὅπως συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς ἐν θαλάσσῃ συναδέλφους μας, οἱ ὅποιοι ἔχουν διαφορετικὰς εὐθύνας καὶ ἀρμοδιοτήτας ἀναλόγως τοῦ διαθεμοῦ των καὶ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὅποιον ἐργάζονται. Καίτοι, λοιπόν, ὑπάρχει αὐτὴ ἡ κατανομὴ ἀρμοδιοτήτων καὶ εὐθυνῶν εἰς τὴν τάξιν τῶν Πλοιάρχων, δὲν ὑπῆρξε ποτέ, διότι δὲν ἦτο δινατόν νὰ ὑπάρξῃ, σκέψις διαφόρου μεταχειρίσεως ὡς πρὸς τὰς πρὸς τὸ NAT ὑποχρεώσεις, ὅτι δηλαδὴ ἐπὶ παραδείγματι οἱ 'Ανθυποπλοιάρχοι θὰ καταβάλουν ὡς εἰσφορὰ 7% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ των, οἱ 'Υποπλοιάρχοι 8%, οἱ Πλοιάρχοι 9% καὶ οἱ 'Αρχιπλοιάρχοι 10%.

7. Διότι ἡ ἀπασχόλησίς μας ὡς 'Αρχιπλοιάρχων οὐδένα μόνιμον χαρακτήρα ἔχει ἡ Ἐπαγγελματικὴ κατοχύρωση, ἀλλ' ἀντιθέτως είναι τόσον προσωρινὴ ὥστον καὶ ἡ ἀπασχόλησίς τῶν ἐν θαλάσσῃ συναδέλφων μας εἰς τὸ πλοίον ἡ μίαν ἔταιριαν.

8. Διότι καίτοι ἐπιχειρεῖται ἡ αὐξῆσις τῶν ὑποχρεώσεών μας, δὲν προβλέπεται ἀντιστοίχως καὶ αὐξῆσις τῶν συνταξιοδοτικῶν μας δικαιωμάτων.

9. Διότι ἡ ἐπιχειρούμενη διαφοροποίησις

δεῖς ἡδυνήθη ἡ δύναται νὰ ἀποδείξῃ δι' ἀριθμῶν οἰονδήποτε κίνδυνον.

13. Διά τοῦ παρόντος δὲν ἔχομεν πρόθεσιν νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν ἀποφασισθεῖσαν ωσαύτως αὐξῆσιν τῆς καταδαλλομένης δι' ἡμάς ἐργοδοτικῆς εἰσφορᾶς, ἀλλὰ δὲν δυνάμεθα νὰ μὴν ἐπισημάνωμεν τὸν κίνδυνον δότις ἀπειλεῖ τὴν τάξιν μας ἐπὶ της τυχὸν ἀναθεωρήσεως τῶν ἐπιχειρηματικῶν ὑπολογισμῶν τῶν πλοιοκτητῶν - ἐργοδοτῶν μας καὶ τῆς οὕτω προβλεπόμενης στροφῆς των, ἢ μᾶλλον τῆς ἐπιστροφῆς των, εἰς τὴν χρησιμοποίησιν "Ἄγγλων ἢ ἄλλης εθνικότητος ἀρχιπλοιάρχων, μὲ τὰς εὐχερείας τῶν A.N. 89)67 καὶ 378)68, ἐπὶ τῇ σκέψει ὅτι τούτο εἶναι συμφέρωτον εἰς τὴν ἐπιχειρησίν των.

14. 'Εν κατακλείδι δηλοῦμεν, ὅτι ἀλλως θὰ ἀντιμετωπίζετο καὶ ἀπὸ ἡμᾶς, τὸ θέμα ἐὰν παραλήγως πρὸς τὰ τεκταινόμενα ἀλαμβάνοντο καὶ ἀλλα μέτρα, ὡς ἐπὶ παραδειγματι ἐπαγγελματικὴ κατοχύρωσις τῆς τάξεως μας, δημιουργία 'Ινστιτούτων Πλοιάρχων διὰ τὴν χορήγησιν πτυχίου Extra Master, ὑποχρέωσις τῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν ἀπασχόλησίν μας, ίδιαίτερα προσόπτα, ίδιαίτερος μισθός, ίδιαίτερες εἰσφορές, ίδιαίτερα συντάξις κλπ. κλπ.

15. Διαμαρτυρόμεθα διότι διὰ τὰ «καυτά θέματα τῆς τάξεως μας λαμβάνονται ἀποφάσεις ἐρήμης ἡμῶν καὶ τὰς πληροφορούμεθα διὰ τὸν Τύπου, ἐνῷ τούλαχιστον δὰ ἡδυνατο νὰ ζητηθῇ ἡ γνώμη τῆς Ἐπαγγελματικῆς 'Ενωσεως εἰς ἣν ἀνήκομεν, τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν.

16. 'Επειδὴ διαφαίνεται εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας τάσις νὰ ἀγνοῇ τὴν τάξιν μας ὡς αὐτὴ νὰ ἀποτελῇ ἔνον πρὸς τὴν Ναυτιλίαν σῶμα, παρακαλοῦμεν, Κύριε 'Υπουργέ, λάβετε ὑπὸ σφίν Σας ὅτι εἴμεθα εὐάριθμος Ἐπαγγελματικὴ τάξις κατέχουσα σημαντικὴν θέσιν εἰς τὴν κοινωνίαν τῶν 'Αθηνῶν καὶ τοῦ Πειραιῶς, διόπου κυρίως διαβούμεν, καὶ δικαιούμεθα τῆς προσοχῆς τῶν ἀρμοδίων, δι' ὃ καὶ πρέπει νὰ καλούμεθα πρὸς ἐνημέρωσιν καὶ γνωμοδότησιν διάσκοπος τῆς Διοίκησεως, ἢ ἐκπροσωπεῖτε, ἢ τῶν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν Σας δργανισμῶν καὶ Νομικῶν Προσώπων λαμβάνονται ἀποφάσεις διὰ θέματα τὰ ὄποια μᾶς ἀφοροῦν.

Διὰ πάντα ταῦτα, Κύριε 'Υπουργέ, παρακαλοῦμεν λάβετε τὰ προσήκοντα μέτρα ὡστε ἡ ἀποφασισθεῖσα ὑπὸ τοῦ NAT αὐξῆσις τῶν εἰσφορῶν μας πρὸς αὐτό, ἀναθεωρηθῇ πρὶν ἡ ἐφαρμοσθῇ.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Τὸ Δ.Σ. τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΠΝΙΣΗΣ

Πρόεδρος

ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ

Γεν. Γραμματεὺς

Ἐπιτροπὴ 'Αρχιπλοιάρχων

Π. ΚΑΓΙΑΦΑΣ

Α. Ι. ΤΖΑΜΤΖΗΣ

Ν. ΚΟΥΛΑΖΑΗΣ

Π. ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ

Μ. ΒΟΡΡΙΑΣ

11. Διότι ἀπαντεῖς ὅταν ἀπεφασίσαμε νὰ δεχθοῦμε τὴ θέση τοῦ 'Αρχιπλοιάρχου, ἀλλούμεν πρὸς τὴν ὑφισταμένην νομοθεσίαν διὰ τῆς ὅποιας ἀφ' ἐνὸς οὐδὲν τῶν κεκτημένων δικαιωμάτων μας ὡς Πλοιάρχων θὰ παρεβλάπτετο, ἀφ' ἐτέρου θὰ συνεχίζομεν νὰ εἰχομεν τὰς αὐτὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ αὐτὰ δικαιωμάτα ώς καὶ πρότερον.

12. Διότι τὰ ὑγιέστατα οίκονομικά τοῦ NAT οὐδοῦλως θίγονται ἐκ τῆς κοινωνικῶν ἐπιβεβλημένης ἀσφαλίσεως μας παρ' αὐτῷ καὶ χωρὶς τὴν αὔξησιν τῶν εἰσφορῶν μας. Οὐ-



JIM'S PUMP REPAIR
DEMETRIOS LAGONIKOS
Specialist Coffin & Pacific Pumps

We Service and Rebuild- FEED & TURBINE PUMPS
AVAILABLE NOW IN STOCK

COFFIN PUMP Model-CG,F,DE,IND,DEB All pumps in A-1 condition
Additional Information Call: 212-939-6261 • 212-291-1255
22-09 126th Street, College Point, New York 11356

‘Ο λιμήν του Πειραιῶς

ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

Ένων ὅλαι αἱ πλευραὶ, ΟΛΠ καὶ συναλλασσόμενοι μετ' αὐτοῦ, ὄμιλοῦν περὶ τῆς ἀνάγκης ἡμίγαγης τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰς διεθνὲς διαμετακομιστικούν κέντρον ἐμπορευματοκιβωτίων, ἐν τούτοις, σήμερον τὸ Κοντέινερ Τέρμιναλ δὲν ἔχει εἰς τὴν οὔσιαν ἐν χρήσει οὔτε ἔν σχῆμα διακινήσεως καὶ στοιχειώσις ἐμπορευματοκιβωτίων. Ἀπὸ τὰ τρία ὑπάρχοντα τὸ ἔν εὑρίσκεται ὑπὸ ἐπισκευὴν ἀπὸ πενταμήνου περίπου καὶ θὰ εἶναι ἔτοιμον πρὸς λειτουργίαν ἐντὸς τριμήνου, τὰ δὲ δύο ἄλλα, λόγῳ τῆς μεγάλης χρήσεως ὑφίστανται, εἰς σύντομα χρονικά διαστήματα ζημίας, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ παραμένουν ὀκινητοποιημένα ἐπὶ τὸν χρόνον. Καὶ ή εὐδύνη δι' αὐτῆς τὴν κατάστασιν, ἡ ὁποῖα προκαλεῖ ζημίαν εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὰ οικονομικά συμφέροντα τοῦ Ο.Λ.Π., βαρύνει αὐτὸν τούτον τὸν Ὁργανισμόν.

Βεβαίως, ὁ Ο.Λ.Π. ἔχει προκηρύξει διὰ τὴν 2αν προσεχούς μηνὸς Ἀπριλίου διαγωνισμὸν διὰ τὴν προμήθειαν τεσσάρων ὄχημάτων στοιχειώσις ἐμπορευματοκιβωτίων (Straddle Carriers), ἀλλὰ μὲ τὴν γραφειοκρατικήν καὶ ἄλλην διαδικασίαν ποὺ ἀκολουθεῖται ἡ προμήθεια τελικῶς θὰ δραδύνῃ ἐπὶ πολὺ.

Πρὸς ἄμεσον ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως ὁ Ο.Λ.Π. προσανατολίζεται πρὸς τὴν ἀπ' εὐθείας προμήθειαν ἐνὸς τοιούτου ὄχηματος, τὸ ὅποιον εὑρίσκεται ἡδη εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας.

Σχετικὴ προσφορὰ ὑπεδλήθη ὑπὸ τῆς «Overseas» εἰς τὸν Ο.Λ.Π.

Ἡ λύσις αὐτῆς εἶναι «ἐπειγούσης ἀνάγκης» καὶ θὰ ἔπειτε νὰ φθάσωμεν εἰς αὐτὸ τὸ σημεῖον διὰ νὰ σπεύσωμεν νὰ προμηθευθῶμεν, ἔστω καὶ ἐν σχήμα, τόσον ἀπαραίτητον εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος; Εἰς ποίας ἐκτιμήσεις δύνανται νὰ προδούν οἱ ἀκτελούντες γραμμάταις κοντέινερες πρὸς Πειραιᾶ περὶ τῆς δυνατότητος τοῦ λιμένος καὶ εἰς ποίους προγραμματισμοὺς διὰ τὸ μέλλον, ὅταν οὗτος στερήται σήμερον ὄχημάτων στοιχειώσις ἐμπορευματοκιβωτίων, δυναμένων νὰ ἔξυπηρτησουν, ἔστω καὶ τὴν ὅχι τὸ σον μεγάλην κίνησιν;

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Ο Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Πάνος Ἀθανασιάδης ὑπέβαλε τὴν 5ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὴν παραίτησίν του διὰ λόγους «προσωπικού».

Δέν πρόκειται, βεβαίως, νὰ κρίνωμεν τὸ ἔργον τοῦ κ. Π. Ἀθανασιάδη, κατὰ τὸ σύντομον χρονίκον διάστημα τῆς προεδρίας του εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας. Είναι γνωστὸν τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ τὰ πειραϊκὰ λιμενικὰ πράγματα. Κατέβασεν, ἐν μέσω ἀντιστοτῆτων, πάσαν προσπάθειαν διὰ νὰ δοθῇ μία κάποια λύσις εἰς πολλὰ ἀπὸ τὰ συσσωρεύθητα, κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐπταετοῦς δικτατορίας, προβλήματα τοῦ λιμένος.

Ἐκείνο ὅμως, τὸ ὅποιον δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, εἶναι ὅτι μὲ τὴν παραίτησίν του ἐκ τῆς θέσεως τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. ὁ κ. Ἀθανασιάδης κατέλιπε καὶ μίαν σειρὰν ἀπὸ προβλήματα, πολλὰ τῶν ὅποιων δὲν ἐπιδέχονται παράτασιν τῆς ἐκκρεμότητος. Ο νέος Πρόεδρος θὰ κληθῇ νὰ ἐπωμισθῇ, ὀπωσδήποτε, διαρύτατον ἔργον. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν τὸ νέον πρόσωπον ποὺ θὰ ἐπιλεγεῖ διὰ τὴν θέσιν αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ συγκεντρώνῃ ὅλα τὰ ἀπαραίτητα δι' ἔνα τοιούτον ρόλον, προσόντα, ἥτοι πείραν περὶ τὰ λιμενολογικά, ὀξύδερκειαν, διοικητικὸν καὶ πολλὴν ἀντοχὴν. Καὶ ἔδω ἡ εὐθύνη τοῦ

ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς προϊσταμένης Ἀρχῆς, εἶναι τεραστία. Διότι ἡ διανυομένη περίοδος δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀποφασιστικῆς σημασίας διὰ τὸ μέλλον τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας μας εἰς τὸν εὐρύτερον χώρον. Ἀπὸ τὸν δασμὸν ἴκανότητος νὰ ἔξυπηρτησῃ μίαν ηὔξημένην καὶ ὑπὸ σύγχρονον μορφὴν κίνησιν θὰ ἔχαρτηθῇ καὶ ἡ σημασία τοῦ ρόλου του ἐντὸς τοῦ μεσογειακού, εἰδίκωτερον, χώρου.

Ἡ ἔνταξίς μας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν, καὶ ἡ ἀκολουθούμενή ὑπὸ τῆς Κοινότητος μεσογειακὴ πολιτική, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν θεαματικὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν πετρελαιοπαραγώγων χωρῶν, δυναμένεται νὰ προσδώσουν εἰς τὸν πειραϊκὸν λιμένει σημαντικῶν ηὔξημένων ρόλον, ιδίως εἰς τὸν τομέα τοῦ διαμετακομιστικού ἐμπορίου.

Ἀπὸ τὸ ἐπίπεδον ἀναπτύξεως του θὰ ἔχαρτηθῇ ἐὰν θὰ ἀνθέξῃ εἰς ἔνα τόσον σπουδαῖον ρόλον μὲ τόσον διαρύτων φορτίον.

Ο.Κ. ΣΟΥΛΗΣ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Ο γενικὸς διευθυντής τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σπυρ. Σούλης θὰ μεταβῇ ἀπὸ 29 τρέχοντος ἔως 2 Απριλίου εἰς Λονδίνον, προκειμένου νὰ συμμετάσῃ εἰς διοργανουμένην ἑκεὶ διεθνῆ συνάντησιν ναυτιλιακῶν καὶ λιμενικῶν παραγόντων.

Ἐπ' εὐκαριότ, δ. κ. Σούλης θὰ ἔχῃ ἐπαφὰς μὲ ἐκπροσώπους τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Λονδίνου, καθὼς ἐπίσης καὶ τῆς ἑταῖριας «Placon Ltd - Consultancy - Training» ἐκ τῆς ὥποιας δ. Ο.Λ.Π. θὰ ζητήσῃ τὴν παροχὴν τεχνικῶν συμβουλῶν - μετεπιταδεύσεως πρὸς δύο υπαλλήλους του, οἱ ὅποιοι θὰ μεταβούν ἐπὶ τούτῳ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν.

Η ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. ΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ

Ἐτροποποιήθη ὁ κανονισμὸς ἀποθηκευτικῶν καὶ ὄλων δικαιωμάτων τοῦ Ο.Λ.Π. ὡς ἀκολούθως:

Αἴτησει τῶν πλοιοικτῶν ἡ τῶν νομίμων αὐτῶν ἀντιπροσώπων ώς καὶ τῶν ἐντὸς τῆς

ἐπισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος ἔγκατετομένων, ἐπ' ἀνταλλάγματι εἰς ἑστεγασμένους χώρους τοῦ Ο.Λ.Π., διοικητικῶν ἐπισκευής, μετασκευῆς καὶ διαλύσεως πλοίων, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν, ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Ὁργανισμοῦ ἔγκατετομένων ναυπηγειοπαστικῶν ἐπιχειρήσεων δύναται, μετ' ἔγκρισιν τοῦ Ο.Λ.Π. ὡς αὐτοί τοιούτοις παραχώρησις δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἔξαμηνον, δυναμένη, κατόπιν ὑποβολῆς νέας αἰτήσεως, νὰ ἀνανεωύται.

β) Εἰς τὰς ἐκτὸς τῆς Επισκευαστικῆς Βάσεως, ἀλλὰ ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ναυπηγειοπαστικᾶς ἐπιχειρήσεις, χερσαῖοι ὑπαίθριοι χώροι ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς ἐνστόθεσιν ύλικῶν ἐπισκευῆς ἡ μετασκευή πλοίου, ὡς καὶ τῶν πάσης φύσεως ἀχρήστων ύλικῶν (ἀποξηλωμάτων) τῶν ἐπισκευαζομένων, μετασκευαζομένων καὶ κατασκευαζομένων πλοίων.

γ) Εἰς τὰς ἐντὸς τῆς Επισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος ἔγκατετομένων διοικητικής, χερσαῖοι ὑπαίθριοι χώροι ἐντὸς τῆς Επισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος καὶ μακράν τοῦ κρηπιδώματων πρὸς ἐνστόθεσιν τῶν πάσης φύσεως ύλικῶν των. Ἡ τοιούτη παραχώρησις δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἔξαμηνον, δυναμένη, κατόπιν ὑποβολῆς νέας αἰτήσεως, νὰ ἀνανεωύται.

δ) Εἰς τὴν σχετικήν, ὡς ἄνω, αἴτησιν, ἡτοις ὑποβάλλεται εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π. (Τμῆμα Πειρουσίας) δέον νὰ ἀναγράφωνται ἐπακριβῶς, πλὴν τῶν ἀπαραίτητων στοιχείων (ὄνομα αἰτούντος, ὄνομα πλοίου, μῆκος αὐτοῦ εἰς μέτρα, κατεχομένη θέσις ἐπισκευαστικού χώρου ή κρηπιδώματος κλπ.) καὶ δι' εἰς τετραγωνικά μέτρα αἰτούμενος πρὸς χρήσην υπαίθριος χώρος, ὡς καὶ δι' κατά προσέγγισιν χρόνος τῆς χρήσεως αὐτοῦ.

ε) Ειδικῶς ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς Επισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος καὶ μόνον διὰ τὰς ἐντὸς αὐτῆς ἔγκατετομένας, συμφώνων πρὸς τὴν ὑπ' ἀριθ. 450714) 71) 13.1. 1972 κοινήν ἀπόσθασιν τῶν ὑπουργείων Οἰκονομικῶν, Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καὶ Επικοινωνιῶν καὶ Βιομηχανίας, ὡς γενικὸς διευθυντής δύναται, τῇ αἴτηση τούτων νὰ παρέχῃ ἔγγραφον ἔγκρισιν εἰς αὐτοὺς διὰ τὴν ἐκτὸς τοῦ κατὰ τὰ ἄνω παραχωρουμένου χώρου κατασκευήν προχείρου λυσμένου ἐπιστεγάσματος (ὑπόκειμενον εἰς ἄμεσον ἀποξῆλωσιν), πρὸς προστασίαν τῶν ύλικῶν καὶ ἔξαρτημάτων των κλπ.

Τὸ ἐν λόγῳ ἐπιστέγασμα θὰ κατασκευάζεται μεριμνῇ, εὐθύνη καὶ δαπάναις τῆς ἐνδιαφερούμενής ἑταῖρίας, ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν καὶ παρακολούθησην τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς.

Οσαύτων, ἡ ἐνδιαφερούμενη ἑταῖρια ὑποχρεούται εἰς τὴν δαπάναις τῆς, ἀμέσων ἀποξῆλωσιν τούτου εὐθύνης ως τούτο θῆβελε ζητηθῆ παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π., τῶν ἐνδιαφερούμενων μὴ δικαιουμένων ἔγέρσεως οἰασδήποτε ἀξιώσεως κατὰ τοῦ Οργανισμοῦ.

Εἰς τὸν περίπτωσιν σι εἰν λόγῳ ἑταῖρία δὲν ἥθελον συμμαρτυρῆ πρὸς τὰς περὶ ἀποξῆλωσεως τῶν ἐπιστεγασμάτων ἐντολάς τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. δ. Ὁργανισμὸς δύναται νὰ προδῷ εἰς τὴν ἀποξῆλωσιν τῶν ἐκ ταύτης δαπανῶν ἐν γένει τοῦ Ο.Λ.Π. χρεουμένων εἰς δάρος τούτων.

στ) 'Ο Ο.Λ.Π. διὰ τὰ οὕτω ἐναποτιθέμενα εἰς τούς, κατὰ τὰ ἄνω, παραχωρουμένους χώρους, πάσης φύσεως ύλικὰ δέν ἀσκεὶ διαχειρίσιν καὶ φύλαξιν κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ Κανονισμοῦ ἀποθηκευτικῶν καὶ λοιπῶν δικαιουμάτων τοῦ Οργανισμοῦ καὶ οὐδεμίαν φέρει εὐθύνην διὰ κλοπῆς, ἀπώλειαν, διάληψην καὶ καταστροφὴν τῶν ώς εἴρηται ύλικων.

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. HELLSMAR BAIRNS
TELEPHONE 311384
TELEPH. AOH 321616
P. O. BOX 3233

Frank B. Hall is an old salt.

We've been in marine insurance since 1862.

Last year we managed or placed marine insurance for 190 ship lines. That adds up to more tonnage than any other broker.

Hall's leadership in this increasingly complex form of brokerage, where risks and values can be enormous, is based on our long experience, specialized knowledge, and worldwide marine contacts. Our clients span the world's commercial fleets—including everything from tugs, barges and container ships to drilling rigs, bulk carriers, mammoth tankers and tomorrow's LNG's.

Today, more than ever, you have to bring fresh, flexible, innovative thinking to the designing and servicing of marine coverage.

We got our sea legs helping



companies find better ways to meet their financial responsibilities. Perhaps we can help you.

Offices and service facilities throughout the world.

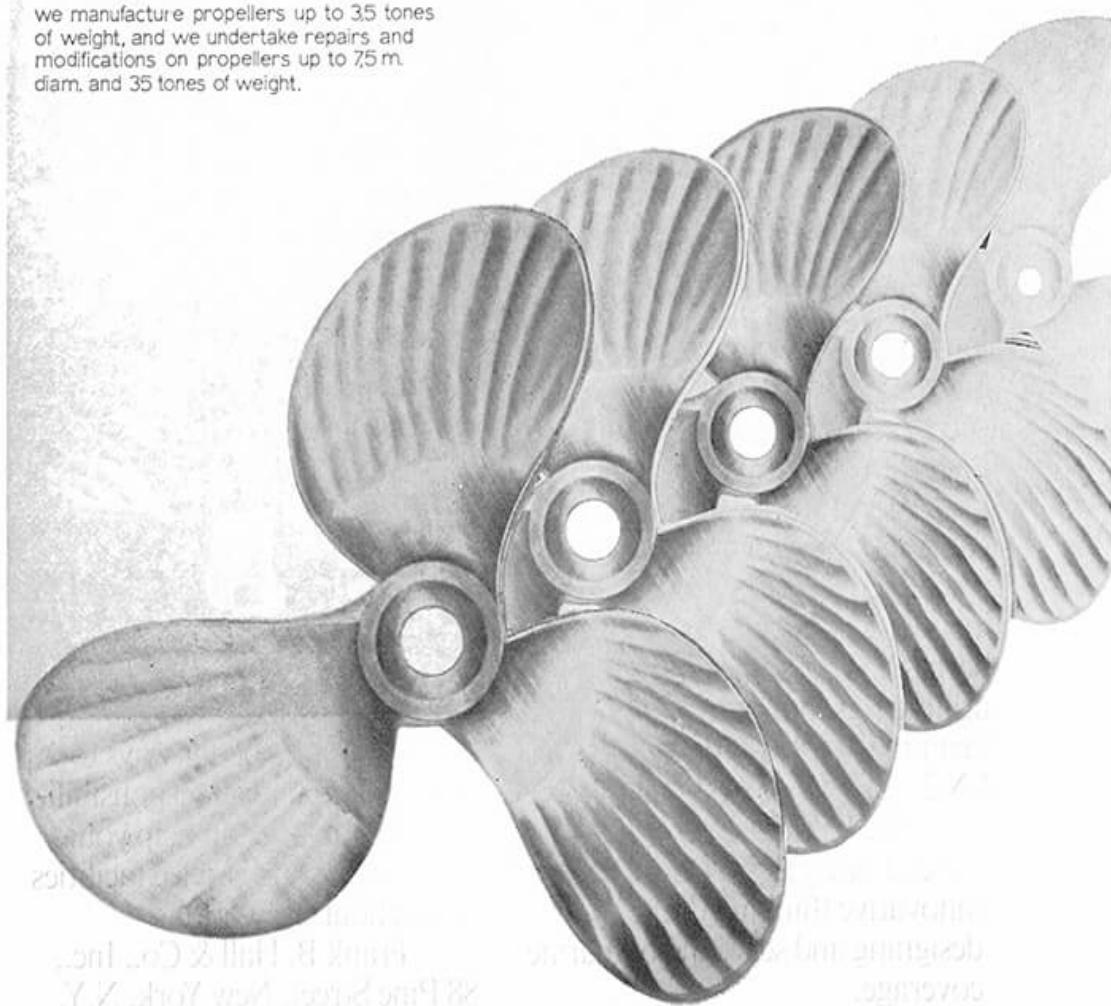
Frank B. Hall & Co., Inc.,
88 Pine Street, New York, N.Y.
10005 (212) 952-1200.



When you need a better solution.

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

we manufacture propellers up to 35 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7,5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS^{*}·NAFSI_{SA}
PROPELLER WORKS

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

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ ΟΛΙΣΘΗΜΑΤΑ



ΑΕΜΕ και πιστεύουμε ότι ο συνδικαλισμός, σήμερα, δχι μόνο άξιώθηκε νά αναγνωρισθή, άλλα και νά έκτιμηθη σάν κοινωνική κατάκτηση τών έργαζομένων.

Ένωμένοι, σε διαδικασία συγκροτήματα, συνθροπούμενοι κάθε τάξεως και μπασαχολήσεως, συσκέπτονται και καταλήγουν σε άποφασίες όρθες, κατορθωτές, όφελιμες, για νά τις υποβάλλουν σε συνέχεια πρός τών έργοδοτικού τόν τον Κρατικό παράγοντα.

Συνθέτοτα, χρησιμοποιούμενη στήν προσπάθειά τους, μέχρις έπιτυχίας και τά διάφορα νόμιμα μέσα, πού τον παρέχει ή Πολιτεία.

Πάμπολες κατακτήσεις σημειώνουν οι έργαζόμενοι, οι σπουδαστές, οι συνταξιούχοι, οι διάφοροι υπόλληλοι και άλλοι, με τό δρόμο του συνδικαλισμού.

Οι γενικές και κλαδικές Κοινωνικές Ασφαλίσεις, τά δικτώρας έργασίας, ή Κυριακή άργια, τά διάφορα πρόσθετα έπιδόματα στήν έργασία και τόσα - τόσα άλλα, ησαν άγνωστα και μόλις πρό πενήντα χρόνων. Ισως, νά μήν τά είχαμε και τώρα, αν οι ίδιοι οι έργαζόμενοι δεν τά είχαν άξιωσει και δεν τά είχαν θεσπίσει με τό συνδικαλισμό τους. Μέ τήν διαδική τους, δηλαδή, έξόρμηση. Μέ τά δικαστήματα υπομόματα τους. Μέ τίς προσωπικές τους, μέχρις όχλησεων, παρεμβάσεις. Μέ τίς άπεργίες τους, τέλος.

'Άλλα; 'Υπάρχουν, διστυχώς, και πολλά τέτοια 'Άλλα.

Τότε η συνδικαλιστική γνώμη και ή συνδικαλιστική κίνηση έχουν άξια, σταν τά περιεχόμενά τους δρίσκονται στά πλαίσια τής λογικής. "Όταν έχουν τή δυναστότητα τής έφαρμογής. Νά μήν ξεκινούν με πηγή μόνο τήν φασαρίσια και τήν δρεξή, ούτε άπό άκαταλόγιστη έπιδειξη έργαστοπερισμού. 'Επίσης, τά προβαλλόμενα έπιχειρήσατα νά είναι συγκεκριμένα, πραγματικά, άλληστα, άναψιφούτητα. Διαφορετικά, ή άποτούχια τερματίζει πρό τής έπιτυχίας. Και τότε, μαζί με τό άρνητικό άποτέλεσμα, κληρονομούν οι ένδιαφέροντοι διανομεί ιαρακτηρισμό, πού θά τούς βαρύνη σε μελλοντικές άλλες προσπάθειες, έστο δίκαιες, έστο δύσιμες και δικαιούμενες καλύτερης τύχης.

Σκοπός τού παρόντος, είναι νά παρουσιάσω ένα τέτοιο άξιολόγητο συνδικαλιστικό διλογίθημα. "Ένα ύπομνημα, πού δεν είχε έργοδοτικό ούτε κρατικό άποδεκτή. 'Επροτιμήθησαν οι σελίδες καθημερινού δημοσιογραφικού δργάνου.

Πρόκειται για δημοσίευμα σωματείου συνταξιούχων ναυτικών, ένου δημως άπό τήν Πανελλήνιον Όμοσποδίαν τών συνταξιούχων Ε. Ν. Φέρεται με τό δημοσίου «Πανελλήνιος Σύνδεσμος Συνταξιούχων NAT» με δράση τήν Πειραιά. "Έχρησιμοποιήθη δέ ή καθημερινή έφημερίδα «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» τήν 17ης παρελθόντος 'Ιανουαρίου.

Δημοσίευμα, μακροσκελές. 'Ανεκδίηγητα τά άλλεπάλληλα μαργαριτάρια του. 'Ανωμαλίες βαρείες, πού φούν άρχισαν έπι... Χούντας, έκρεμονται και τώρα και γι' αύτό ξεκινούν αύτοι με ύποδειξεις σοφες για τή θεραπεία τους. Χάριν συντομίας, περιορίζουμε τής ύποδειξεις σε μιά και μόνη. Είναι άρκετη, για νά άποδειξη τίς γνώσεις τους περί τά συμβαίνοντα στό πολύπαθο Ναυτικό Απομακικό Ταμείο:

«Νά πληρωθούν τά δσα κατά καιρούς έχουν χαρισθή σε έφοπλιστάς, είτε με μορφή διανείων, είτε με τήν παραγραφή διεθίλων και νά ληφθούν αύστηρα μέτρα για τήν έγκαιρη και άσφαλη είσπραξη τῶν οφειλών».

Τί νά τούς πή, λοιπόν, κανείς και τί νά τούς διπαντήση, δταν είναι διπόλυτα άνακριβές και άναξιον συζητήσεως τό δι, κανείς έφοπλιστής και οδέποτε, θάσε δάνειο άπό τό NAT και κανείς έφοπλιστής δέν κατεχράσθη ποτε ούτε μιά δραχμή άπό έκει;

Βεβαιωτάτα, παραπομνται περιπτώσεις διεθίλων πλοίων άπό ναυτολόγια, με χρήματα κρατηθέντα για διαφοριστρά ναυτικών, δταν προκύπτουν χρεωκοπίες έργοδότου, πράγμα συνηθέστατο σε κάθε οίκονομη συναλλαγή. Τέτοιες περιπτώσεις, στά κατάστιχο τού NAT, σ' δλη του τήν ιστορία, είναι έλλογιστες, άλλα και καμμιά δέν έφθασε νά περάση στίς λεγόμενες «έπισφαλεις άπατησίες». Τελικό έξαφλονται, γιατί τό Ίδρυμα χρησιμοποιεί κάθε νόμιμη πίεση, μέχρις άκομα και τής προσωποκρατήσεως, πράγμα με έργοδότη ναυτικό, δέν παρετηρήθη δώ τώρα, γιατί πάντα και βρίσκεται δρόπος τής τακτοποίησεως.

Μιά τέτοια, τόσο σοδαρή και μάλιστα διά τού Τύπου καταγγελία, νομίζω δτι θά έπρεπε νά συνοδεύται με τήν συγκεκριμένη της περίπτωση. "Όπως καταχωρίζεται τώρα, με γενική και άφηρημένη έννοια, δχι μάρτι δέν έξυπηρετεί, άλλα δημηιουργεί ένα σωρό άλλες άταξίες και συνέπεται.

"Έκτιθεται, κατ' άρχην, τό Διοικητικό Συμβούλιο τού NAT και ειδικώτερα οι έκει έπιποντα ποτού τών έργαζομένων και συνταξιούχων ναυτικών. "Έκτιθεται ή Διεύθυνσις τού Ταμείου, τό έλέγχον τό Ίδρυμα, Υπουργείον κλπ. Προκαλείται ή άγανάστησης και ξεσηκωμός σε κάθε ένδιαφερόμενον άγνωστη ναυτικόν και τού δημηιουργούνται άδικα συμπεράσματα:

"Όριστε τί γίνεται, θά σκέπτεται. "Εφάγαμε τή ζωή μας στίς θάλασσες, έπιληρώσαμε τά μαλλοκέφαλά μας και με μεγάλη μας έπερηση, τά άσφολιστρα στό NAT, για νά χαρίζωνται τώρα άπό έκει στούς έφοπλιστάς. "Εμείς δέ καταντούμε νά ζούμε με τή σύνταξη τών δυόμισυ χιλιάδων δραχμών τών μήνα! ...

"Όπως βεβαιώνει ή δημοσίευμα τό κείμενο έφημερίδα, τούτο άπογράφεται κανονικά, άπό Πρόεδρο και Γραμματέα. "Άλλα δέν είναι και τό μοναδικό. Τέτοια φιλημαφήματα συχνά φθάνουν και στό Ίδιο τό NAT.

"Άξιζει δημως στήν περίπτωση αύτη νά γίνη και κάποια παρατήρηση, κάποια άλλη

έξηγηση, δτι: Τόσο δρέδρος δσο και δραματικός, τού έν λόγω σωματείου, δικαιούνται τού έλαφρυντικού άποστολας εύρυτέρων γνώσεων. Τά δέ «εσκάγιας τών δλισθημάτων τους, εύκολα ξεκινούν διαφορετικά. Τό μαγαζί του, δπως και κάθε τέτοιο μαγαζί, έχει πάντα διάπλατες τίς πόρτες του άνοιχτές, σε κάθε πελάτη τού είδους. "Έτσι θέλοντας ή δχι, είναι υποχρεωμένο νά δέχωνται γνώμες άλλα και πιέσεις τρίτων, με προέλευση τά δεινά ή τά άριστερά. 'Έκει, λοιπόν, διαπιστώνονται τά έξης:

Πίστις πρώτη. Είναι γνωστός έργαστοκάπηλος. Ναυτική υπηρεσία διετής και έργαστοπατερική... τριακονταπενταετής, συνεχίζομενη δέ. "Άνηθε —δπως διατείνεται— δλα τά σταδίο τής συνδικαλιστικής ιεραρχίας και σταδιοδρομίας. Σοβαρά παράλειψη, είναι, συνεπώς, νά μήν προσφέρη και στό Ναυτικό, αύτό Ταμείο, τά φώτα του. 'Άξιωσις, νά εύρυνθη έκει τό Διοικητικό Συμβούλιο και άπο Έπιταπελές ή γίνη Δεκαπενταμελές.

Πίστις δευτέρα: "Η ίδεολγική κοινωνική μεταρρυθμίσια, έχει τόν λόγον. "Άπό έκει χρησιμοποιείται και έκμεταλλεύεται κάθε συνδικαλιστική κίνηση, κάθε άνωμαλία, κάθε διεκδίκηση. "Όχι πάς ένδιαφέρεται για έπιτυχίες. Τούς φθάνει δό θόρυβος. Τό ξεσήκωμα. Οι φωνές τών πεζοδρομίων. Είναι τό ίδεωδες τους κέρδος. Και δσο συνεχίζεται χωρίς άποτέλεσμα και δικαίωση, τόσο τό καλύτερο. "Ο σαματάς, άριστος άντικειμενικός σκοπός. Δέν έχει καμμιά σημασία δν τά προβαλλόμενα θέματα είναι λογικά ή ξεκρέμαστα, άρκει νά κεντρίζουν τήν προσοχή, τήν δρεξη και τόν σάλο.

Μέ τίς δυδιά άλλες άλλα και πολλές άλλες είσηγησεις και παρεμβάσεις, γίνονται οι συζητήσεις και σκαρπεύονται τά ύπομνημα.

Θέλοντας μη θέλοντας, υπογράφονται άπό Πρόεδρο και Γραμματέα και έξαποστέλλονται χωρίς φόβο και πάθος. Πετύχουν, δέν πετύχουν, άδιάφορο. "Άλλα τό άλλο έπιτευγμα, τό θλιβερό και δλέθιο, έπερχεται.

Είναι πράσινη, κάθε ένδιαφερομένου & ναγκόντη, πληροφορουμένου δτι:

«Τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο συγκεντρώνει τά άσφολιστρα τών έργαζομένων ναυτικών και άντι νά τά χρησιμοποιή για τής συντάξεις, στά γεράματα τών θαλασσοδαρμένων, τά χαρίζει στούς δρόπιλιστάς, με άνεπιστρεπτα δάνεια και με διάφορες άλλες παραγραφές δε φειλάντων τους! ...»

"Όριστα πράγματα, δηλαδή, πού δημως δέν συμμαζεύονται. Γιατί δημως;

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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 ΕΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91 NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41

TELEX: 02 44171 J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

GROPELINGER HEERSTR. 254 TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21 P. O. BOX: 210266

Θρῦλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΚΟΙΤΙΔΑ τοῦ 'Ελλήνικοῦ Πολιτισμοῦ ἔχουν χρειαστέσσι: οἱ Ιστορικοὶ 'Ελλήνες καὶ ἔνοι, οἵτινες τὸν χώρον τοῦ Αἰγαίου Πελάγους. Θύλαις κακεῖς δι: ή θιά ή Θάλασσα τοῦ Αἰγαίου Πελάγους ἀπὸ τοῦ 'Ομηροῦ μέχρι σήμερα, ἀπεκάλυψε τὴν ἀδιάλειπτη ροή τῆς Ιστορίας τοῦ 'Ελληνικοῦ καὶ τὴν διδύτατα σιωμένην ἔμνην συνείδησι τοῦ 'Ελλήνων στοὺς αἰθναῖς.

Γὰρ κάθε ἔναν νησί τοῦ Αἰγαίου ὑπάρχει ἡ παλαιὰ κάποιος θρῦλος, κάποια Ιστορία, ἀλλὰ καὶ κάποια ἐξήγηση γιὰ τὸ διοικήτα του.

"Ετοι δὲ λαδὸς ἄνθενος η ὑπελθόντα κάθε φορά ἔτισσος ἐρήμηνεις στὸ θύραν τοῦ θεοῦ της.

Γὰρ τὴν Σύρην λέγεται δι: η ὄνομασια τῆς προήλθε ἀπὸ τὸ αὐτὸν καὶ τοῦτο ἐπειδὴ εὑρίσκεται κοντά στὴν Μικρὰ Ασία. Γὰρ τὴν Ικαρίαν λέγεται δι: τὸ διοικήτης προσῆλθε ἀπὸ τὸν 'Ικαρον τὸν νεὸν τοῦ Δαιδάλου. 'Ενθα γιὰ τὴν Μάκρην λέγεται δι: η λέξις αὐτὴ προσῆλθε ἀπὸ τὴν λέξιν μῆκος τοῦ Μάλου.

'Ακόμη γιὰ τὶς 'Εγκινάδες λέγεται δι: τὰ νησιά αὐτὰ πήραν τὴν ὄνομασία τους, ἀπὸ τὸν ('Εγκινο) θηρίον τὸν ἄγριον.

'Η μοθικὴ 'Ιθάκην ἀλλάζει καὶ αὐτὴ κατὰ τὸν μεσαίωνα ὄνομα η καλύτερα διαδοχικὰ ἀπέκτησε διάφορα ὄντρικα. 'Απεκλήθην Θάσην Φάρνη καὶ Κορμπόρεια, γιὰ νὰ ἐπανέλθῃ στὸ ἀρχικὸν τὸν διοικήτη 'Ιθάκην.

Γιὰ τὴν Ρόδο τὸ μεγάλο αὐτὸν νησί τοῦ Αἰγαίου μὲ τὴν πολιτικὴν παράδοσιν ὑπάρχουν μᾶλλον ἀπλοίκες ἐτυμολογίες γιὰ τὴν ὄνομασία της.

Λέγεται δι: ἔκει ἄνθιζαν τὰ ώριατέρα τρικυτάφλα τοῦ κόσμου καὶ έτοι πῆρε τὸ διοικήτης ἀπὸ τὸ Ρόδο. 'Ακόμη λένε δι: μπορεῖ νὰ πρόσρχεται η ὄνομασια τῆς ἀπὸ τὸ Ρόδο γιατὶ ἀλλοτε η πολιτεία αὐτὴ ἤταν πονηκατοικημένη διποτὶ τὰ σπιριά τοῦ Ροδιοῦ.

Γιὰ τὴν Σέριφο λένε δι: τὸ διοικήτης τὸ πῆρε ἀπὸ ἔνα δόταν τὸ Σέρφο: ποὺ ὀψελεῖ στὸ νεφρό η ἀκόμη λέγεται δι: τὸ πῆρε ἀπὸ τὸν Σερφίνο τὸν πρῶτο οἰκιστή.

Τὰ Θερμαὶ τὸ διοικήτης τοὺς τὸ ὀφείλοντας στὶς θερμές ιαρατικές πηγές.

Γιὰ τὴν Νίδη η ἐξήγηση εἶναι δι: η ὄνομασία της πρόσρχεται: ἀπὸ τὸ νεῶν δηλαδὴ τὸ πλούτο, ἐπειδὴ τὰ πλούτα προσθίγγιζαν στὸ νησί δι: περίπτως: φυστούναν. Γιὰ τὴν 'Ανάφη τὸ διοικήτης κατὰ μία ἐξήγηση πρόσρχεται: ἀπὸ τὸ στερνητικὸν ἄλφα καὶ τὸ δρῖς, ἐπειδὴ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ζήσουν φίδια στὸ νησί.

'Αλλὰ γιὰ κάθε νησί γιὰ κάθε δράχο στὶς 'Ελληνικὲς θάλασσας ἀπειρες ἐτυμολογίες ἐξηγήσασις ἀλλες ἀπλοίκες ἀλλες μὲ κάποια δια: Ιστορική, η ἀκόμη ἐντελῶς αὐθοικετες.

ΟΙ ΜΕΤΑΔΟΤΙΚΕΣ αὐθούνται ποὺ ἐπερναν τὴν μορφὴν ἐπιδημίας τοῦ μεσαίων καὶ ἀργότερα ηταν κατὰ τὸ πολὺ συνηθισμένο.

Τὰ νησιά τοῦ Αἰγαίου καὶ ιδιαίτερα τοῦ 'Ιονίου Πελάγους είχαν τὰ περιόργημα Λαζαρέττα ποὺ δὲν ἦταν παρά οὐγειονομικές υπηρεσίες τὴν εὐθύνη τῆς ἐξεκριβώσασε τῆς καλῆς ὑγείας τῶν ἀγανακτικένον μὲ πλοῖα στὸ νησί τους.

'Αναφέρεται δι: τὸ περισσότερο αὐτοτρόπη Λαζαρέττο ήταν τὴς Σκανδινανίας, τολμηροὶ θαλασσοί τοῦ Βορρᾶ, ἀπέκτησαν ἐλεύθερις τὴν θαλασσήν τῶν ἐμποριμάτων, ιδιότητες ἀποδόσιας, διοικητικής αὐτονομίας καὶ δημοσιογνωμόνες έτοι: ένα κακό προηγούμενο ποὺ θερινή ἀργίατερα τὴν τόχη καὶ κατῆς τῆς αὐτοκρατορίας.

●

Δὲν ὑπάρχει περίπτωσι νὰ θγῇ κακεῖς στὴν ξηρά γωρίς νὰ ἔχῃ πιστοποιητικὸν ὑγείας.

Οι πάντες ὑγείες καὶ ἔρωτοι παραμένουν ἐπὶ 40 ἡμέρας στὸ λαζαρεττήριο ὅπου τοὺς φύλακαν πολὺ αὐτοτρόπη. Δὲν είχε δικαιούματα νὰ τοὺς πληράσῃ κακεῖς καὶ δὲν κάποιος ἐπισκέπτης ηθείας νὰ ἐπικοινωνήσῃ, ηθείαν ὑποχρεωμένος νὰ μιλάνῃ ἀπὸ μακριά φωνάζοντας.

Οι ἐπιστολές οἱ προσορισμένες γιὰ τὸς ἐμπόρους τῆς πολιτείας παρέμεναν στὸν κέντρο ποὺ παραδοθεῖσαν τουλάχιστον 40 ἡμέρες.

"Αν κανένας ἀποτολμήσει νὰ θγῇ στὴν στεριά γωρίς νὰ περάσῃ ἀπὸ τὸ Λαζαρέττο κινδύνεις νὰ ἐπαγγελματίσῃ η νὰ ὑποστηθῇ μεγάλη κακομεταχείριση.

Τὸ Λαζαρέττο διοικεῖτο ἀπὸ τρεῖς ἀξιωματούχους ποὺ ἐλέγοντο δρχοντας τῆς ὑγείας καὶ οἱ ἀποταμούντος διατάξεις τοῦ περιφέρειαν γιὰ τὴν αὐτοτρόπητη καὶ τὴν ἀκαρφία τους κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηγόντων τους.

●

ΟΙ ΗΟΛΙΤΙΚΕΣ διαχοροποιήσεις στὸ χώρο τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, ξέφεραν καὶ τὶς ναυτιλιακές ἀνακτατάξεις ποὺ ἀκολούθησαν τὴν ἐμπορικὴν διεύθυνσι: τῶν διαχρόνων κρατῶν στὸ ἀνατολικὸν ἐμπόριο.

Πρώτη η Βενετία προσεκριδεῖται: στὴ νέα καταστάση μετὰ τὴν ἀλλο: τῆς Κων) πόλεων καὶ προσταθῆται μὲ καθε θυσία νὰ διεισδύσῃ στὴν οἰκονομικὴ ζωὴ τοῦ Τούρκικοῦ κράτους νὰ κάθησε τὴν ἐμπορικὴν τῆς δραστηριότητα καὶ νὰ διεκπεργήσῃ τὰ οἰκονομικὰ προνόμια ποὺ είχε προκτήσει: ἀπὸ τὸ Βυζάντιο.

Μὲ κάθε μέρος, μὲ τὸ καλὸ η μὲ τὸ ἄγριο, μὲ τὸ πλούτο τοῦ Σουλτάνου η πόλειον ιακωβίνων: γιὰ ἔνα μεγάλο χρονικὸ διάστημα νὰ κυριαρχήσῃ ἐπορική καὶ στὴν 'Ανατολική Μεσογείου.

'Αλλὰ οἱ νέοι: ἀφέντες τῆς Κων) πόλεων εἰσήκασσαν τὴν πολιτικὴ τῶν Βυζαντινῶν αὐτοκρατόρων. Τὴν μὲν παραχωροῦν ἐμπορικὴ καὶ ναυτιλιακά ἀμπόρια στὴ μία πολιτεία γιὰ νὰ τὰ πάρουν καὶ νὰ τὰ διστούν ἀργότερα στὴν ἀλλή. 'Ενας ζηγοῖς ουναγονικοὶς ἐμφανίζεται: μεταξὺ τῶν καταστῶν ποὺ καταλύει: κάθε ἔνοιας γιὰ καλὴς συμπειροφράζει. Τὸ ἐμπόριο έχει: για: μὲ διθέμητη ἐνέργειας καὶ γιὰ νὰ κυριαρχῇ ἀπὸ τὴν μία η τὴν ἄλλη πολιτεία πολλές έχει: ἀνάγκη ἀπὸ πόλεμο.

Τὴν Βενετία, τὸ 'Αμπλαφ: η Γένοβα, η Πίζα

έγκαθιστούν οἰκονομικά καὶ ναυτιλιακά προγενέφρωμάτα στὰ στενά καὶ μεταδάλλονται: σὲ κράτος ἐν κράτει μέσος στὴν πρωτεύουσα τοῦ Βυζαντίου λίγο πρὶν ἥπο τὴν πιθανοτήτη τῆς Βασιλίσσης τῶν Πόλεων τοῦ Βαρρά, ἀπέκτησαν ἐλεύθερις τὴν θαλασσήν τῶν ἐμποριμάτων, διοικητικής αὐτονομίας καὶ δημοσιογνωμόνες έτοι: ένα κακό προηγούμενο ποὺ θερινή ἀργίατερα τὴν τόχη καὶ κατῆς τῆς αὐτοκρατορίας.

Καὶ σὲ νὰ μήν ξέφεναν διοι: αὐτοί, νέας οἰκονομική διεύθυνσι: ξένη σημειούσιας στὸ Βυζαντίο. Οι Βαράγγοι τῆς Σκανδινανίας, τολμηροὶ θαλασσοί τοῦ Βορρᾶ, ἀπέκτησαν διεύθυντες αὐτοδιόδιας τῶν πόλεων τοῦ Βαζαρά, διοικητικής αὐτονομίας καὶ δημοσιογνωμόνες έτοι: ένα κακό προηγούμενο ποὺ θερινή ἀργίατερα τὴν τόχη καὶ κατῆς τῆς αὐτοκρατορίας.

ΟΙ ΤΟΓΡΚΟΙ κατακτήσαντας τὸν 'Ελληνικὸν χώρο δὲν έθεξαν καθόλου τὰ προνόμια τῶν Ακτίνων. Ένας λαός κομαδικός ἀπὸ παράδοσις δέν είχε κανένας ηδιαφέρον γιὰ τὸ ἐμπόριο καὶ τὴν ναυτιλία. Μὲ εὐκολία οἱ Βενετοί καὶ οἱ Γενοβέλοι ἀνανέωσαν τὶς συνθήκας γιὰ ἀτερδικίας καὶ φορολογικής ἀπαλλαγῆς γιὰ αὐτοδιόδιας: γενικά καὶ ἔτοι τὸ Βυζαντίο Status quo παρέκρινε: τὸ Ιδσο. 'Η οἰκονομία καὶ η διοικητική αὐτοδιόδια τῶν Βυζαντίου παράδοσι: Ο Σουλάνος ὑπογράψας τὰ φιρμάτινα ποὺ δίνουν τὰ προνόμια, μὲ κόκκινο μελάνι, δημοσιογνωμός οἱ Παλαιολόγοι.

Τὴν ἐποχὴν αὐτὴν δημοτικές, νέες δυνάμεις μὲ οἰκονομικά ἀνδιαφέροντα παρουσιαζόνται στὸ προσκήνιο. 'Η Γαλλία καὶ η 'Αγγλία ζητοῦν νὰ ὑπερφιλαργίσουν τοὺς Ακτίνους. Προστατίζουν τὴν Ήδη καὶ ὑπογράψουν τὶς πρώτες διοικητικές: 'Η Αγγλίαν οἱ ἐπερθάσεις οἱ ἐπιφρέδες, οἱ διειδικήσεις, οἱ ἀνταγωνισμοὶ καὶ οἱ θλοι ἀπαλλαγέων περιποιήσεις στὸν καθηγόντων προστατεύοντας. 'Ο ουδεσύνος διορθώσας: Ο ουδεσύνος διορθώσας: Τὸν θερησαντικὸν φανατισμὸν τῶν Οθωμανῶν, καλκεύει: τὸν Σουλάνον Μουράτ παπηγείνεται: καθεὶς ιερὸς καὶ δύο καὶ ἀποτελεσματικός μὲ πονόμια, μὲ ἀποτελεσματικό ναυτιλιακό δημοπολικόν της θερησαντικής.

Η διεύθυντη δημοτική έμπεινται: η διεύθυντη τῆς 'Αγγλίας δραστηριότητος πρὸς τὸν Παρθίνη καὶ τὴν Ινδίαν συνθέτει: μιὰ διοικητική παρουσία διατακτική καὶ διατακτική πλέον. 'Η ναυτιλία τῆς 'Αγγλίας ζητοῦσα πρώτεσσας τὴν ναυτιλιακή δραστηριότητα... Στὴν προσπάθεια της αὐτῆς, η 'Αγγλία δέν έχει κανένα φραγμό. 'Έκμεταλλεύεται τὸν θρησκευτικὸν φανατισμὸν τῶν 'Οθωμανῶν, καλκεύει: τὸν Σουλάνον Μουράτ παπηγείνεται: καθεὶς ιερὸς καὶ δύο καὶ ἀποτελεσματικός μὲ πονόμια, μὲ ἀποτελεσματικό ναυτιλιακό δημοπολικόν της θερησαντικής ποὺ έχουν τὴν έμπειτάλλεσσον τῶν ναυτιλιακή δραστηριότητης.

Η διεύθυντη πρὸς τὸν Παρθίνη καὶ τὴν Ινδίαν συνθέτει: μιὰ διοικητική παρουσία διατακτική καὶ διατακτική πλέον. 'Η ναυτιλία τῆς 'Αγγλίας ζητοῦσα πρώτεσσας τὴν ναυτιλιακή δραστηριότητα... Στὴν προσπάθεια της αὐτῆς, η 'Αγγλία δέν έχει κανένα φραγμό. 'Έκμεταλλεύεται τὸν θρησκευτικὸν φανατισμὸν τῶν 'Οθωμανῶν, καλκεύει: τὸν Σουλάνον Μουράτ παπηγείνεται: καθεὶς ιερὸς καὶ δύο καὶ ἀποτελεσματικός μὲ πονόμια, μὲ ἀποτελεσματικό ναυτιλιακό δημοπολικόν της θερησαντικής ποὺ έχουν τὴν έμπειτάλλεσσον τῶν ναυτιλιακή δραστηριότητης.

Ετοι: η 'Αγγλίαν παρουσία δυναμική έξαπτος καθεὶς κίνησι: ἀλλοι κράτους ἀπὸ τὴν Μεσογείο γιὰ νὰ διαποτένη καὶ νὰ διαπλάσει τὴν νέα σημειούσιας πόλεων τοῦ Pand O. τὴν γραμμήν Αλεξάνδρεια - Σουέζ, ἐνῷ η Pand O. τὴν γραμμήν 'Αλεξάνδρεια - Αγγλικοὶ λιμένες. 'Η γραμμή Μαύρης Θαλάσσης - Κων) πόλεων πολλές φορές έχει: ἀνάγκην ἀπὸ πόλεμο.

Ετοι: η 'Αγγλίαν παρουσία δυναμική έξαπτος καθεὶς κίνησι: ἀλλοι κράτους ἀπὸ τὴν Μεσογείο γιὰ νὰ διαποτένη καὶ νὰ διαπλάσει τὴν νέα σημειούσιας πόλεων τοῦ Pand O. τὴν γραμμήν Αλεξάνδρεια - Σουέζ, ἐνῷ η Pand O. τὴν γραμμήν 'Αλεξάνδρεια - Αγγλικοὶ λιμένες. 'Η γραμμή Μαύρης Θαλάσσης - Κων) πόλεων πολλές φορές έχει: ἀνάγκην ἀπὸ πόλεμο.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

TEL. 4110328

TELEX 21-2420 TTCA

CABLES "GREGOSLAW"

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

2
a

Δηζελοκινητήρες
για άπαιτητικές τεχνικές
μεδόδους κινήσεως



... πάντα καλὸ ταξείδι

Σὲ ὅλα τὰ πλοιά κινητῆρες SKL ύψηλῆς ἐμπιστοσύνης. Ξεχωρίζουν σὰν μηχανές πρώσεως (πρωδήσεως) σκαφῶν καὶ σὰν ζεύγη ἡλεκτροπαραγωγῆς καταστρώματος.

Πλήθος κατασκευαστικῶν λεπτομερειῶν προσφέρουν ἀσφαλῆ δύναμη κινήσεως. Ακόμα καὶ κάτω ἀπὸ τὶς σκληρώτερες συνδῆκες χρησιμοποιήσεως, ἔγχυωνται σταδερή καὶ μακρόχρονη ἀπόδοση.

Ἡ συντήρηση κατ' ἄραιά διαστήματα, οἱ ύψηλες βαθμοὶ αὐτοματισμοί, ἡ χαμηλὴ κατανάλωση καυσίμων καὶ λιπαντικῶν καὶ ἡ ἀσήμαντη φδορά τους, ἀναδεικνύουν τὴν ὑπεροχὴν τῶν κινητήρων SKL.

Κατασκευάζουμε Δηζελοκινητῆρες ισχύος ἀπὸ 30 ἕως 10.000 PS καὶ Ζεύγη Δηζελογεννητριῶν ἀπὸ 30 ἕως 1.100 KVA.



VEB
SCHWERMASCHINENBAU
„KARL LIEBKNECHT“
MAGDEBURG

— KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN
UND INDUSTRIEANLAGEN —

EXPORTEUR:
T TechnoCommerz
GmbH
DDR – 108 BERLIN,
JOHANNES-DIECKMANN-STRASSE 11–13
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀπευθυνθῆτε:

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤ/ΠΟΙ:
ΓΕΜΚΟ
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Ε.
Λεωφ. Ἀθηνῶν 33-35
Ἀθῆναι 208 τηλ. 34.64.771-5



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 47, 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.

Νομικά θέματα

Ο ΝΟΜΟΣ 27/1975 ΚΑΙ ΑΙ «ΕΡΜΗΝΕΙΑΙ» ΤΟΥ

Έξ οσων άκούμεν πιθανολογείται ή σκέψις ότι η Διοίκησης μετενόποτε διὰ τὸν νόμον τούτον. «Η μετάνοια ήλθεν καθ' ἡν στιγμὴν ἡ τροποποίησης τοῦ νόμου τούλαχιστον ὅσον ἀφορᾷ τὰς οὐσιαστικὰς αὐτοῦ διατάξεις, ἀποκλείεται ἐκ λόγων συνταγματικῶν. Έαν δώμας δὲν ἡμποροῦμεν νά τροποποιήσωμεν τὸν νόμον 27)1975, δυνάμεθα νὰ τὸν ἔρμηνεύσωμεν κατὰ τὰς ὑποδείξεις τῶν κατά μετάνοιαν σκέψεων μας.

Μᾶς ἀνεφέρθη ότι δι' ἐπισκευάς τοῦ πλοίου γενομένας ἐτεῖ 1974 ἀναγνωρίζεται ἀπολλαγὴ μόνον ἀπὸ τοῦ φόρου σύχι δὲ ἀπὸ τῆς εἰσφορᾶς, παρὰ τὴν ἀντίθετον ρητὴν διάταξιν τοῦ νόμου προβλέποντος ἀπολλαγὴν καὶ ἀπὸ τοῦ φόρου καὶ ἀπὸ τῆς εἰσφορᾶς. Η καταργητικὴ αὐτὴ ἔρμηνεια στηρίζεται —ἐὰν δύναται νὰ στηριχθῇ ὑπουρθίποτε καταργητική ἔρμηνεια— εἰς τὴν σκέψιν ότι, ἐτεῖ 1974 δὲν ὑπῆρχεν εἰσφορὰ ἄλλα μόνον φόρος καὶ συνεπῶς ὁ ἐνεργήσας ἐπισκευάς ἐν ἐτεῖ 1974 δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ παρεκινήθῃ εἰς τὴν ἐτης αἰτίας ταύτης εἰσαγωγὴν τοῦ συναλλάγματος, παρὰ μόνον ἀποβλέπων εἰς τὴν ἐκ τοῦ φόρου ἀπολλαγὴν. Καὶ δύσει τῆς σκέψεως ταύτης, ἐώ μεν χαρτεῖν τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ νόμου, ἡ ὁποία προβλέπει ἀπολλαγὴν καὶ ἀπὸ τῆς εἰσφορᾶς. Εἰς τὴν περίπτωσιν περὶ ἡς πρόκειται ἐπρόκειτο περὶ ἐπισκευῆς, ἐξ ἡς εἰσήχθησαν ὑπέρ τὰς 600.000 δολλαρίων, ἥτοι ποσὸν ὀγκώδες, ἔναντι τοῦ ὅποιου ἡ εἰσφορὰ μεθίσταται, ἐπιεικῶς, εἰς δευτερεύουσαν θέσιν.

Καὶ ἄλλην ὅμως παραβολὴν ἀκούσατε. Προκειμένου περὶ τῶν συμβάσεων καὶ ἐν γένειν πράξεων τῶν δυνάμει τῶν νόμων 89)67 καὶ 368)68 ἔγκαστασταθεῖσῶν ἀλλοδοπῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ὁ νόμος 27)1975 ἔρμηνεύθη ότι εἰσήγαγεν ἀμφιμερῆ ἀπολλαγὴν ἀπὸ τοῦ χαρτοσήμου. Τούτο δέχεται «ρήμα στι τοῦ νόμου υπ., ἡ ἐπίστημος Ἐρμηνευτικὴ Ἑγκύλιος λέγουσα ὅτι πλὴν τῶν ἔγκαστασταθεῖσῶν ἐταιριῶν ἀπολλάσσονται τοῦ χαρτοσήμου καὶ οἱ μετ' αὐτῶν συναλλαγέντες τρίτοι. Τούτο ὅμως δὲν ἐμποδίζει τὰς Ἐφορείας νὰ ζητῶνται ἐπὶ ἀπειλῆ μεγάλων προστίμων, καταδολὴν χαρτοσήμου ἀπὸ τοὺς μετὰ τῶν ἐταιριῶν συναλλαγέντας τρίτους, οἱ ὁποίοι η ἀγνοοῦν τὴν Ἐρμηνευτικὴν Ἑγκύλιον η δὲν ἐπιθυμοῦν δικαστικοὺς ἀγώνας καὶ... πληρώνουν!»

Έννοείται ότι, παρὰ τὴν διάταξιν τοῦ νόμου 27)1975, οὔτε αἱ ἔγκαστασταθεῖσαι ἐταιρίαι διαφεύγουν τὴν ὑποδολὴν εἰς χαρτοσήμον, ὅπως π.χ. διὸ τὴν ἔξφολησιν τῶν μισθῶν τῶν ὑπαλλήλων των, ἐπὶ τῇ δύσει τῆς πρωτοτύπου ἔρμηνευτικῆς σκέψεως ότι

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) 1ος ὄροφος M2 300.
- 2) Ισόγειον M2 300, μὲ ήμιόροφον M2 200.

«Η δήλωσις αὐτὴ εἶναι χρήσιμον νὰ ὑπενθυμίζεται εἰς τοὺς «έρμηνευτάς» μὲ τὴν δήλωσιν ότι, τὰ πλοῖα φεύγουν ἀπὸ τοὺς τόπους εἰς τοὺς ὅποιους ὑποβάλλονται εἰς δάσανα καὶ ἐγκαθίστανται εἰς ἐκεῖνα τὰ μέρη τὰ ὅποια, διὰ νὰ τὰ προσελκύσουν τὰ ἀφήνουν ήσυχα.

Ο 'Αλέξανδρος Κουμουνδούρος, ὁ Πρωθυπουργός ὁ ὅποιος ἐμεγάλωσε τὴν 'Ελλάδα χωρὶς πόλεμον, παραλαμβάνων ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας του διάφορα νομοσχέδια, τὰ ἔθετεν εἰς τὸ συρτάρι τοῦ γραφείου του μὲ τὴν παρατήρησιν «Μὴ ἐνοχλεῖτε τὸν κόσμον». Συμβούλη τῆς ὅποιας χρήσιμον θὰ ἦτο νὰ γίνη ἀντιληπτή ἡ σοφία.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ

Εἰς τὴν ἀπάλλαγὴν τῶν μερισμάτων ἀπὸ τοῦ φόρου εἰσοδήματος τῶν ἀνωνύμων ἑταριών, αἱ ὅποιαι ἀσκοῦν ἐπιχειρήσιν ἐκμεταλλεύσεως πλοίων, ὑπάγονται καὶ τὰ μερισμάτα τὰ ὅποιαι ἀντιστοιχοῦν εἰς κέρδη ἐξ αὐτομάτου ὑπερτιμήσεως παγίων περιουσιακῶν στοιχείων.

Τὰ ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικεπτίσιας (Τμ. Β') διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 449)76 ἀποφάσεως του, εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς δποίας ἀναφέρονται καὶ τὰ ἔξης:

«Ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 7 παρ. 1 τοῦ N. Δ) τος 3323)55 προκύπτει ότι, μόνη προϋπόθεσις τῆς δι' αὐτῆς καθιερουμένης ἀπολλαγῆς τῶν μερισμάτων ἀπὸ τοῦ φόρου εἰσοδήματος εἶναι αἱ ὑπὸ τῆς οἰκείας ἀνωνύμου ἑταρίας ἀσκησὶς ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως πλοίων, μὴ ἔξεταζομένης περαιτέρω τῆς εἰδικωτέρας προελεύσεως τοῦ εἰσοδήματος, ἐξ οὐ διανέμεται τὸ μέρισμα.

Κατ' ἀκολουθίαν τούτου, εἰς τὴν ρηθεῖσαν ἀπαλλαγὴν ἐμπίπτει καὶ μέρισμα, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς κέρδη ἐξ αὐτομάτου ὑπερτιμήσεως παγίων περιουσιακῶν στοιχείων τῆς ἑταρίας, χρησιμοποιουμένων εἰς τὴν ἐπιχειρήσιν, δοθέντος ότι καὶ τὰ κέρδη ταῦτα λογίζονται, κατ' ἀρθρον 34 παρ. 2 τοῦ N. Δ) τος 3323)55 ὡς εἰσόδημα ἐπὶ τῆς ἀσκήσεως ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως.

Μόνον ἀν ἡ ἀνώνυμος ἑταρία ἀσκῇ παραλήπτας καὶ ἄλλας ἐπιχειρήσεις, ὑπόκειται εἰς φόρου εἰσοδήματος ἀνάλογον μέρος τοῦ μερισμάτων κατὰ τὰ ἐν τῇ αὐτῇ διατάξει εἰδικώτερον ὄριζόμενα.

The Hellenic Mutual War Risks Association

Οργανισμός ιδρυθείς το 1960 ύπο σημαινόντων Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Ασφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 ἑκατομμυρίων 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.

'Αμερικανική Νομολογία

● **Ναυλωσις.**— Προσάραξις και ζημία του φορτίου.— 'Απαλλαγή του πλοιοκτήτου από της εύθυνης λόγω ναυτικού πταίσματος.— 'Αναξιοπλοία το πλοίου αίρει την απαλλαγήν μόνον ἂν ύπηρξεν τὸ αἴτιον τῆς ζημίας.

'Εταιρία έμποριας ζαχάρεως ήγειρεν ἀγγήν εναντίον πλοιοκτήτριας ἔταιριας ζητούσσι απόζημιώσιν δι' ἀπώλειαν και ζημιάν τοῦ φορτίου συνεπείᾳ προσαράξεως τοῦ πλοίου. 'Η πλοιοκτήτρια ἔταιρία ἀρνηθείσα πάσσαν εύθυνην διὰ τὸ φορτίον, ἔζητησεν ἀνταγωγικῶς τὴν εἰς γενικήν ἀδαρίαν συνεισφορὰν τοῦ φορτίου. Αἱ ἀπαιτήσεις ἔχωρισθησαν καὶ τὸ Δικαστήριον ἡσχολήθη μὲ τὸ θέμα τῆς εύθυνης διὰ τὸ φορτίον

Κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, τὸ πλοίον ἀνέλαβεν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταφέρῃ φορτίον ζαχάρεως ἐκ λιμένος τῆς Χαβάης εἰς ἔνα λιμένο τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ καὶ ἐφόρτωσεν περίπου 12.000 τόνους. Μετὰ τὸν διάπλουν τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ τὸ πλοίον ἐτέθη ἐν πορείᾳ πρὸς Νέαν 'Ορλεάνην, ἀλλ' ἐνωρὶς τὴν πρώτην τῆς ἐπομένης προσήραξε εἰς ἀδαρή τῆς Καραϊβικῆς. Τὸ πλοίον ἀνέπλευσεν τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκού δυνάμει συμβολαίου ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς τοῦ Λόιδη.

'Η ἔταιρια τῆς ζαχάρεως ήγειρεν ἀγγήν ἀποζημίωσεως διὰ τὴν ἀπώλειαν φορτίου ἐκ τῆς προσαράξεως καὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς τὰ σώστρα καὶ τὰς δαπάνας, 'Η δάσις τῆς ἀξιώσως ἦτο ἡ ἀναξιοπλοία τοῦ πλοίου. Οἱ πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν ὅτι ἡ προσάραξις ὠφείλετο εἰς σφάλμα περὶ τὴν

ναυσιπλοίαν τοῦ πλοίου καὶ ὅτι ἐπειδὴ ἡ οὔτω προξενούμενη ζημία ἡ ἀπώλεια τοῦ φορτίου, είναι κίνδυνος ἔξηρημένος κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου περὶ Μεταφοράς Πραγμάτων διὰ θαλάσσης (Κανόνες τῆς Χάγης) δὲν είχον εύθυνην. 'Επισης ἡρνήθησαν ὅτι τὸ πλοίον ἦτο ἀναξιοπλοίου.

"Οταν ἡ ὑπόσχεσις ἡχθῇ ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τούτῳ ἔκρινεν ὅτι ἐκ τῶν ἀποδείξεων προέκυψεν ὅτι ἡ προσάραξις τοῦ πλοίου δὲν ὠφείλετο εἰς παράλειψιν ἐφοδιασμού τοῦ πλοίου μὲ τοὺς καταλλήλους χάρτους ἡ εἰς κακὴν λειτουργίαν τῶν ἐργαλείων ναυσιπλοίας. 'Η προσάραξις ἀπεδόθη εἰς παράλειψιν τοῦ πλοιάρχου νὰ χρησιμοποιήσῃ καταλλήλους ὑφισταμένας καὶ διαθεσίμους 'Οδηγίας τοῖς Ναυτίλοιμένοις καὶ νὰ προσθῇ εἰς τὰς καταλλήλους διορθώσεις πορείας ὅταν ἀντελήθῃ ὅτι τὸ πλοίον εύρισκετο νοτιοανατολικά τῆς νήσου 'Ολυτ Πρόδιντενς τὴν διόποιαν ἐπέστευε νὰ παραπλεύσῃ νοτιοδυτικά. 'Εκρινεν τὸ Δικαστήριον ὅτι ἡ προσάραξις ὠφείλετο εἰς λάθος τοῦ πλοιάρχου περὶ τὴν ναυσιπλοίαν. 'Ἐπομένως, ὁ πλοιοκτήτης ἐδικαιούσθη νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν διάταξιν τοῦ νόμου περὶ Μεταφοράς Πραγμάτων διὰ θαλάσσης,, ἡτις ἀπαλλάσσει αὐτὸν τῆς εύθυνης λόγω σφάλματος περὶ τὴν ναυσιπλοίαν.

'Εκρινεν ἡ πότισης ὅτι κατόπιν τῆς λύσεως τοῦ θέματος τῆς ναυσιπλοίας καὶ κατ' ἐφαρμογὴν τῆς νέας ρήτρας Τέξισον, ὁ πλοιοκτήτης ἐδικαιούσθη νὰ διεκδικήσῃ τὰς ἐκ τῆς γενικῆς ἀδαρίας ἀξιώσεις αὐτοῦ.

Κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου οἱ ἐνδισφέρομενοι ἐπὶ τοῦ φορτίου ησκησαν ἔφεσιν ἐπὶ τῷ ίσχυρι-

σμῷ ὅτι ὁ μεταφορεὺς παρέθη ὑποχρέωσιν αὐτοῦ ἐκ τοῦ προμηθέντος Νόμου, μὴ καταβαλῶν τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν (α) νὰ καταστήσῃ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν καὶ (6) νὰ ἐπανδρώσῃ καὶ ἐφοδιάσῃ τὸ πλοίον καταλήλως πρὸ καὶ κατὰ τὴν ἑναρξιν τοῦ ταξιδίου.

"Η ὑπὸ τὴν ἑνοιαν ταύτην ἀναξιοπλοία συνεκεντρώστηκε εἰς τὰ κάτωθι τέσσαρα σημεῖα (1) Μή συνδέεμένα μηχανήματα ἐπαναλήψεως ἐνδείξεως τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος καὶ ἀνεπαρκῆ ἐξαρτήματα ἀσύρματου (2) κακῶς λειτουργοῦν δυθόμετρον (3) παράλειψις διατηρήσεως ἐν τῷ διαμερίσματι χαρτῶν τῶν ἀναγκαίων δόγματων πλεύσεως καὶ (4) ἐλλειψις χάρτου μεγάλης κλίμακος.

Ταύτα πάντα εἶχεν ἀπορρίψει τὸ πρωτόδικος ἐπιληφθέν Δικαστήριον διότι ἀπέδωσε τὴν προσάραξην εἰς ναυτικὸν πταίσμα ἐγκείμενον εἰς παράλειψιν τοῦ πλοιάρχου νὰ χρησιμοποιήσῃ καταλλήλως τὰς εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ δημόγιας καὶ νὰ προσθῇ εἰς τὰς ἐνδεικνυμένας διορθώσεις τῆς πορείας.

Τὸ 'Ἐφετεῖον κατά τὴν ἔρευναν τῆς κρίσεως τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας ἐκρινεν ὅτι ἡ ἀναξιοπλοία δὲν ἐτέλει ἐν σχέσει αἵτιον πρὸς ἀποτέλεσμα μὲ τὴν ζημιάν τοῦ φορτίου. Τὸ 'Ἐφετεῖον ἐκρινεν ὅτι ἐπὶ τῆς οὐσίας κρίσεις τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως εύρισκοντο εἴναι τῆς λιστάλου γραμμῆς ἐν σχέσει πρὸς ἄλλας δίκας. 'Επισης ὅτι αἱ νομικαὶ σκέψεις τῆς ἀποφάσεως ἡ αἱ οὐσίας καὶ νόμου μετέχουσσαι σκέψεις αὐτῆς ἡσαν σύμφωνοι πρὸς τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ νόμου, ἐφ' ὃν διεφάνουν οἱ διάδικοι. 'Ἐπειδὴ οἱ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἐνδισφέρομενοι, δὲν ἐπέτυχον ν' ἀποδείξουν ὅτι ἡ ἀναξιοπλοία ἦτο τὸ αἴτιον τῆς ζημίας, ὁ μεταφορεὺς ἀπηλλάσσετο τῆς εύθυνης ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐκ τῆς ἐξαιρέσεως τῆς ἐκ τῆς εύθυνης ἀπαλλαγῆς λόγω ναυτικοῦ πταίσμα-

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



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN FAROS & CO. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 965108

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ

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

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

τας αφ' έπειτα δὲ διότι δὲν άπειδείχθη άμέλεια τού πλαισιάτου νά καταστήσῃ τό πλοϊον αξιόπλουν, διότι ή άμέλεια αυτή είναι άποφασιστική μόνον όντας ένηργησεν ως ατίτον διά τήν έπελθούσαν ζημιάν.

● Πρόσκρουσις ἐπί προκυμαίας.—Τεκμήριον πταίσματος εἰς βάρος τού κινουμένου πλοίου.—'Ανατροπή τού τεκμηρίου ἐν συγχρόνου τεχνολογίας ναυπηγήσεως μεγάλων πλοίων ἐπιβαλλόντων υποχρεώσεις ἑκατέρωθεν ἔξιδιασμένης πρασοχῆς.—Κρίσις περὶ ἵσου πταίσματος ἀμφοτέρωθεν.

Νομικού ζήτημα ἀνέκυψεν ὅταν τό δ) π «Φέρνες Μπρίτζ» τό μεγαλύτερον πλοίον ὅπερ εἰσέπλευσεν εἰς τὸν Μισσισιππήν, μῆκος 965 ποδῶν καὶ 91.000 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος προσέκρουσεν καὶ προεκάλεσεν ζημιάν εἰς προκυμαίαν, ὅταν παρέβαλεν εἰς σύτην τῆ βοηθεία τριῶν ρυμουλκών.

Ἡ ζημιά ἐπῆλθεν ὅταν τό πλοίον ἐπεχείρησεν νά παραβάλῃ εἰς προκυμαίαν πλησίον τού Νιέστρεχαν ὅπερ προσέκρουσεν ἐπί δέστρας ἄνευ ζημιών διά τό πλοίον προκαλέσαν δῶμας ζημιάς 100.000 δολαρίων εἰς τὴν δέστρα.

Ἡ ἑταιρία τῆς προκυμαίας ἔχουσα ἀναρροφήτηρα στηρνῶν, ἐπεκαλέσθη τὸν παλαιὸν κανόνα συμφώνων πρὸς τὸν ὄποιον ὀσάκις πλοίον προσκρούει ἐπί προκυμαίας ἡ ἄλλου σταθεροῦ ἀντικειμένου, συντρέχει τεκμήριον πταίσματος τού ἐν κινήσει πλοίου καὶ βάσει τού κανόνος τούτου, ἔζητησεν νά υποχρεωθῇ πλαισιάτισια εἰς ἀποζημίωσιν. ቩ πλαισιάτισια δῶμας ἀντετάχθη εἰς τὴν κρίσιν τῆς ὑποθέσεως βάσει τού ἀπλοτοιούντος τὰ πράγματα, τεκμηρίου τού πταίσματος.

Ὑπῆρχον εἰς τὰ ὅκρα τῆς προκυμαίας τοποθετημέναι ἀνά δύο δέστραι. ቩ ἑκατασις τῆς προκυμαίας ἦτο 470 ποδῶν. ቩ εἴναι δέστραι θάσαν ἄλλως τοποθετημέναι θάσαν συνέβαλον εἰς τὴν συγκράτησιν τού πλοίου, ως δῶμας θάσαν

τοποθετημέναι, δὲν συνέβαλον καὶ δὲν ἐπέτρεπον τὴν τοποθέτησιν σχοινίων ἡ συρματοσχοινίων πρώτων καὶ πρύμνηθεν τού πλοίου.

Ἡ προκυμαία είχεν σχεδιασθῆ διά τὴν υποδοχήν πλοίων ἐκτοπίσματος μέχρι 33.750 τόνων. Τὸ «Φέρνες Μπρίτζ» είχεν ἐκτόπισμα 120.000 τόνων. Πράγματι, είχεν μῆκος διπλάσιον τῆς προκυμαίας καὶ τὸ μῆκος καὶ ὁ σύγκος τού πλοίου ἀπήτουν μεγίστην προσοχῆν. Κατὰ τὴν ημέραν τού ἀτυχήματος, τὸ πλοίον εύρισκετο ἐπί ἀγκύρας εἰς τὸν ποταμὸν καὶ περὶ τὴν δεῖλην, ἡ ἑταιρία τῆς προκυμαίας διέταξεν τὸ πλοίον νά παραβάλῃ. ቩ πλοιαρχὸς είχεν ἀντιρρήσεις καὶ ἐδήλωσεν ὅτι τὰ περιμένει νά ἔξημερώσῃ, ἡ ἑταιρία δῶμας ἀπήντησεν ὅτι ἔναν δὲν παραβάλῃ τὸ πλοίον, ὁ χρόνος θ' ἀφαιρεθῇ ἐκ τοῦ ημερησίου ναύλου - μισθώματος (σφέροχάρι). ቩ πλοιαρχὸς τότε ἐδέχθη νά ἐπιχειρηστῇ παραβολὴν εἰς τὴν προκυμαίαν καὶ πρὸς τούτῳ ἐμισθώθησαν τρία ρυμουλκά, δῆμας δῶμας ἔφαντη ἐκ τῶν ὑστέρων ἔχειν ἔχρισματοιούντο τέσσαρα ρυμουλκά, ὁ χειρισμὸς θάς ἥτο ἀσφαλέστερος.

Τὸ πλοίον ἐκινήθη ὑπό δύμιχλην πρὸς τὴν προκυμαίαν καὶ κατὰ τὴν στιγμὴν ἔκεινην ἡ δεξιὰ παρειά τού πλοίου προσέκρουσεν εἰς τὴν δέστραν. Ἐν συνεχείᾳ ἐπερατώθησαν οἱ χειρισμοὶ παραβολῆς κατὰ τὰς πρωινὰς ὥρας τῆς ἐπομένης. Τὴν 20.00 ὥραν τῆς αὐτῆς ημέρας τὸ πλοίον ἀπεσπάσθη ἐκ τῆς προκυμαίας καὶ παρέσυρεν ἔξαρτήματα τῆς δέστρας. Βραδύτερον παρέβαλεν ἐκ νέου τῆ διοηθεία τεσσάρων ρυμουλκῶν καὶ ὁ σχετικός χειρισμὸς διεξῆχθη ἄνευ ἐπεισόδιων.

Κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν δίκαιον ὁ ιδιοκτήτης προκυμαίας ὁ παρέχων εἰς πλοίοι τὴν χρῆσιν τῆς προκυμαίας του ὀφείλει νά καταβάλῃ τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν πρὸς ἔξασφάλισιν ὅτι τὸ πλοίον δύναται νά παραβάλῃ ἀσφαλῶς καὶ χωρὶς νά υποστῇ ζημιάς. Ἐν τούτοις, εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, τὸ Δικαστήριο ἔκρινεν ὅτι αἱ ἀντιλήψεις είχον ἀνάγκην προσαρμογῆς πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν νέων τεχνολογικῶν προσδόσων εἰς τὴν ναυπηγησιν πλοίων. Πλοία ως τὰ VLCC, δυνατὸν νά προϋποθέτουν τὴν λῆψιν μέτρων ἐκ μέ-

ρως ἐκείνων οἵτινες προσφέρουν πρὸς παραβολὴν προκυμαίας σχεδιασθείσας διά μικροτέρου δύκου καὶ ἐκτοπίσματος πλοίου.

Ἐπομένως, οἱ ιδιοκτήται κατασκευῶν ἀφερομένων εἰς δημοσίαν χρῆσιν ἔχουν υποχρέωσιν νά ἐνεργούν μετὰ περισκέψεως. ቩ ιδιοκτήτης τοιαύτης ἔγκαταστάσεως γνωρίζει τὰ χαρακτηριστικά στοιχεῖα καὶ τὴν ικανότητα ἀπορροφήσεως κραδασμῶν τῆς προκυμαίας ως ἐπίσης καὶ τοὺς κινδύνους, ὃν δὲν ἔχει πλήρη γνῶσιν τὸ πλοῖον.

Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν ἡ ἐπιχείρησις τῆς προκυμαίας προέβαλεν ὅτι τὸ μόνον κρίσιμον θέμα ἥτο κατὰ ποσὸν τὸ μέγεθος τού πλοίου ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μέγεθος τῆς προκυμαίας, καθίστα τὴν ζημιάν αὐτῆς λογικούν ἐπακόλουθον συνήθους παραβολῆς εἰς τὴν προκυμαίαν.

Τὴν δογματικὴν ταύτην τοποθέτησιν ἀπέριψεν τὸ Δικαστήριον, ὅπερ ἔκρινεν ὅτι τὸ θέμα συγκεντρούτο εἰς τὸ ἄν ὁ κύριος τῆς προκυμαίας ἐν ὀφει δλῶν τῶν περιστάσεων, ἐτέλειεν ἐν πταίσματι ἡ διότι ἐπραξεν τὶ ὅπερ ἔδει νά μὴ πράξῃ ἡ διότι παρέλειψεν τὶ ὅπερ ἔν δει τῶν γνώσεων καὶ τῶν δυνατοτήτων τού διειλείπεν νά πράξῃ. Τὸ Δικαστήριον προσέθεσεν ὅτι ἔξαιρετικὴ ἐπιμέλεια ὀφείλεται στοιν ἡ πιθανότης τῆς ζημιάς είναι μεγάλη καίτοι τὸ ἀτύχημα δὲν είναι ἀναπόφευκτον.

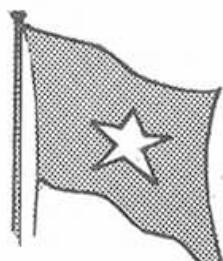
Τὸ Ἀμερικανικὸν δίκαιον προβλέπει υποχρέωσιν τού κυρίου τῆς προκυμαίας νά παράσχῃ ἀσφαλή προκυμαίαν ἡ υποχρέωσις τού δῶμας συνίσταται εἰς τὴν καταβολὴν εὐλόγου ἐπιμελείας.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι τὸ εάρος κινουμένων πλοίου τεκμήριον πταίσματος δέν ἥτο ἀποφασιστικὸν ἐν τῇ προκειμένῃ δίκῃ. Ἐκριθή ὅτι τόσον ὁ κύριος τῆς προκυμαίας δύον καὶ ὁ πλαισιάτης ἐτέλους ἔν στοι πταίσματος τού κυρίου τῆς προκυμαίας συνισταμένου εἰς παράλειψιν προειδοποιήσεως περὶ τῶν προφυλάξεων ἀς ἔδει νά λάθῃ ἐν τόσον μέγα πλοίον ἐν ὀφει τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς προκυμαίας καὶ τοῦ πταίσματος τού πλαισιάτου ἐγκειμένου εἰς τὸ ὅτι ἔχρησιμοτοίσην τρία ρυμουλκά, ἐπειχείρησεν νά παραβάλῃ εἰς τὸ σκότος καὶ ἐπλησίσεν μὲ ἀνασφαλῆ ταχύτητα.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARS

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΥΤΟΔΙΚΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΟΥ.

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου 'Αθηνών ή σύμβασις ναυτολογήσεως ωρισμένου χρόνου καταρτισθείσα διά ταξίδιον πλοίου, διαρκείας δύο μηνών πρὸς ωρισμένον λιμένα καὶ ἐπὶ σκοπῷ παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς ἀγοραστάς, παρατείνεται αὐτοδικαίως ἔως τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου, εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ, χωρὶς ἐκ τῆς τοιαύτης παρατάσεως νὰ καθίσταται αὕτη ὀριστος.

'Επίσης δὲν θεμελιοῦται δικαίωμα τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἀποχήμισιν, λόγῳ ἀπολύτεως καὶ ἔνεκα πωλήσεως τοῦ πλοίου καὶ ἀποδοθῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαῖας.

Συγκεκριμένων, ἡ περίπτωσις ὅφορά εἰς ραδιοτηλεγραφήτην, διστις ἐναυτολογήθη ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ἀπελύθη μετὸ 5μηνων περίπου ὑπηρεσίαν, εἰς λιμένα τῆς "Απω 'Αναστολῆς λόγῳ πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν.

Ὄς ἀπεδείχθη ἐκ τῆς διαδικασίας, ἡ πρόστηψις τούτου, ὡς καὶ τῶν ἄλλων μελῶν τοῦ πληρώματος ἐγένετο πρὸς τὸν μοναδικὸν σκοπὸν τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ἑκεὶ ἀγοραστάς, πρὸς τοὺς ὅποιους ἥδη εἶχε πωληθῆ.

Τὸ γεγονός τούτο ἦτο γνωστὸν καὶ εἰς τὸν ἐνάγοντα ραδιοτηλεγραφήτην, καὶ διστις τὸ ἐγνώριζεν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογήσεως τοῦ δεδομένου ὅτι, εἰς τὴν προσκομισθεῖσαν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως γίνεται σαφῆς μνεία, περὶ πωλήσεως τοῦ πλοίου, ἀλλαγῆς τῆς σημαίας αὐτοῦ καὶ, ἀκόμη, προκύπτει ὅτι ἡ σύμβασις αὕτη δὲν κατηρτίσθη δι' ἀρίστουν χρόνου.

Περαιτέρω ἀναφέρεται εἰς τὴν σύμβασιν, ὑποχρέωσις τῆς ἐναχθείσης ἔταιρίας πρὸς καταδόλην εἰς τὸ ναυτικὸν ἔξοδον παλινοστήσεως, ὅρος ὃ ὅποιος δὲν θὰ ἐτίθετο ἐὰν ἡ σύμβασις ἦτο ὀριστοῦ χρόνου.

Γεγονός εἶναι, ὃς πλοιούς εἶχεν ὑποδιγοῦθη ἀρχικῶς διὰ δύο μῆνας πλὴν δύμας, ὡς ἐδεισιώθη, λόγῳ κακοκαιρίας, παρεπάθη.

Βεβαίως, ὡς προταθεῖς ισχυρισμός, διτὶ μετὰ παρέλευσιν τοῦ διμήνου, ἡ σύμβασις καθίσταται ὀριστοῦ χρόνου, εἶναι ἀπορρι-

πτέος ὡς μὴ νόμιμος, καθ' ὅσον κατὰ τὸ ἄρθρον 70 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἡ δι' ὠρισμένον χρόνον συνομολογηθεῖσα σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ λήξασα διαρκοῦντος τοῦ πλοίου, παρατείνεται μέχρι τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, χωρὶς ἐκ τῆς τοιαύτης παρατάσεως νὰ καθίσταται αὕτη ὀριστος.

ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟΔΟΧΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΕΙΣ ΥΠΑΙΤΙΟΝ ΑΣΘΕΝΕΙΑΝ.

'Η ὑπαίτιος ἀσθένεια, ἡ προκύψασα ἐκ πτώσεως ναυτικοῦ εἰς τὸ κύτος κατ' ἀπόπειραν αὐτοκτονίας τούτου, δὲν θεμελιώνεται εἰς τὸν ναυτικὸν δικαίωμα εἰς ἀπόληψιν ἀποδοχῶν ἀσθένειας.

Τὸ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν, εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ὅποιας ἀναφέρεται ὅτι διάταξις τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὴν περίπτωσιν ἡ ἀσθένεια ὡφείλεται εἰς τοὺς πταίσμα τοῦ ναυτικοῦ.

'Ἀκόμη ἀναφέρεται ὅτι, ἐρωτηθεὶς ὁ ἐνάγων μετὰ τὴν πτώσιν οὐ εἰς τὸ κύτος παρὰ τοῦ ὑποπλοιάρχου, ἀπήντησεν ὅτι ἐπεχέρισε νὰ αὐτοκτονήσῃ διότι εἶχε κάμει σφάλματα εἰς τὴν ζώνην του. Σημειώτεο ὅτι, ἡ ἀπόπειρά του ἐγένετο κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀναχωρήσεως του εἰς Ἑλλάδα, ἐνθα ἐπαλινούστεο τῇ αἵτησει του.

Τὸ περιστατικὸν μημονεύεται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸν λογαριασμὸν ἐξοφλήσεως του, τὸν ὅποιον καὶ ὑπέγραψε χωρὶς νὰ ἀμφισβητήσῃ.

Κατὰ ταῦτα ἡ περίπτωσις ὀσθενείας τοῦ ναυτικοῦ, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὡς διεμφρώθη ἀπὸ τὴν ἐξέτασιν τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἐκτεθεῖσαν αἵτιαν, συνιστῷ πτάσμα τοῦ ἐνάγοντος καὶ ως ἐκ τούτου δὲν δικαιοῦται οὔτος τῶν ἀποδοχῶν ὀσθενείας.

ΜΙΣΘΟΣ

ΑΠΟΔΟΧΑΙ ΠΡΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΑΠΟΖΗΜΙΣΕΩΣ.

Κατ' απόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ μισθοῦ συμπεριλαμβάνεται καὶ πάσα πρόσθετος παροχὴ τακτικῶς καὶ ἀδιαλείπτως καταδαλλομένη εἰς τὸν ναυτικὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογήσεως του, ὡς συμβατικὸν ἀντάλλαγμα τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὡς εἶναι τὸ δῶρον τῶν πλοιοκτητῶν (bonus).

Κατὰ τὴν αὐτὴν ἀπόφασιν ἡ ἀποζημιώσις ἀποδοχῶς τοῦ ναυτικοῦ ἀποτελεῖται ἀπὸ τὸν μισθόν, τὸν ὅποιον πράγματι λαμβάνει ὁ ἀπολυόμενος, βάσει τῶν τακτικῶν ἀποδοχῶν τοῦ τελευταίου μηνὸς καὶ ὑπὸ καθεστῶτος πλήρους ἀπασχολήσεως συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ bonus.

Προσέτι, κατὰ τὴν αὐτὴν κρίσιν εἶναι ἄκυρος ἐξοφλητικὴ δῆλωσις τοῦ ναυτικοῦ μετὰ λῆψιν τῶν νομίμων ἀποδοχῶν του ὡς ἀποζημιώσεως, ἔνευ δύμας τοῦ δύρου, καθ' ὅσον πρόκειται περὶ παρατήσεως ἀπὸ δικαιώματος δημοσίας τάξεως.

'Η ἀνωτέρω κρίσις ἐστηρίχθη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 72 καὶ 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρο 649 καὶ 649 τοῦ 'Αστικοῦ Δικοίου, καθ' ἀ μισθον ἀποτελεῖ καὶ πάσα πρόσθετος παροχὴ διδομένη ὑπὸ τοῦ ἐργοδότου εἰς τὸν ἐργαζόμενον κατὰ τὴν διάρκειαν συμβάσεως ἐργασίας του, τακτικῶς καὶ ἀδιαλείπτως, ὡς

συμβατικὸν ἀντάλλαγμα τῶν ὑπηρεσιῶν.

Οὕτως ἡ παροχὴ αὕτη, ὡς ἐκ τῶν εἰδικῶν αὐτῆς συνθηκῶν, τοῦ σκοποῦ της, τοῦ χρονικοῦ διαστήματος καὶ τοῦ συνόλου τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν ὑπὸ τὰ ὅποια χορηγεῖται, ἀνεξαρτήτως τοῦ χαρακτηρισμοῦ αὐτῆς τῆς παροχῆς, ἔχει μίαν σταθερότητα, ἥτις ἀποδεικνύεται μετὰ τῶν ἄλλων, ὅτι πρόκειται περὶ μισθοῦ ἡ ἄλλως περὶ τακτικῶν ἀποδοχῶν. Τέλος, ὁ ισχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης, ὅτι ὁ ἐνάγων ὑπέγραψεν ἐξοφλητικὴν ἀπόδειξιν, εἰς τὴν ὅποιαν ἐδήλωσεν ὅτι ἐλασθεῖ τὸ άναγραφενον εἰς αὐτὴν ποσὸν διὰ πλήρη ἐξοφλησιν τῆς μισθοδοσίας του, ὡς καὶ δι' ἀποζημίωσιν, τυγχάνει ἀπορριπτέος, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι, ἡ τοιαύτη δῆλωσις ἐνέχει παραίτησιν τοῦ ἐνάγοντος ἀπὸ δικαίωμα ἀναγνωριζόμενον εἰς αὐτὸν ὑπὸ διστάξεως δημοσίας τάξεως, ὡς εἶναι ἡ τοιαύτη τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΑΥΤΟΚΤΟΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ.

Κατ' απόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν δὲν ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα αὐτοκτονία ναυτικοῦ ἐν πλῷ δι' ἀπαγχονισμού, διστις ἐπασχεν ἀπὸ καταθλιπτικήν μελαγχολίαν προϋφισταμένη τῆς ναυτολογήσεώς του καὶ μὴ ἔχουσαν ἐντόνους ἐξωτερικὰς δῆλωσίσεις δεκινούσας τὴν σοβαρότητα τῆς ψυχικῆς νόσου, ὅτι τὴν πρόθεσιν τῆς αὐτοκτονίας.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι, ὑπῆρξε δεδικιολογημένη ἡ παραλειψις ἀποτροπῆς μέτρων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐξ ἀγνοίας καὶ ἀδυναμίας διαπιστώσεως τῆς νόσου.

'Ο ως ἄνω ναυτικὸς ὑπηρέτης ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπὶ 9μηνον, ὅτε ἀπεβίωσε δι' ἀπαγχονισμοῦ ἐντὸς αὐτοῦ.

Γενικέστερον, ἡ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας συμπεριφορά του ἢτοι ιδιότητος καὶ παρέμενε ἀπομεμονώνος, χωρὶς νὰ δημιουργῇ ἀνησυχίας, κατέχετο μόνον ὑπὸ τῆς ἐμμονοῦ iδέας, ὅτι ἀπετέλει ἀντίστοιχον χλευασμοῦ τῶν συναδέλφων του καὶ ὅτι ἡ ζωὴ του δὲν εἶχε καμμίαν ἀξίαν. Προθέσεις ὅμως αὐτοκτονίας δὲν εἶχε ποτὲ ἐδήλωσει εἰς τὸ πλοίον. Βεβαίως, ὡς ἀπεδείχθη ἐξ ἀνευρεθείσης εἰς τὰς αἴστηκες του ἐπιστολῆς, ἐπανειλημμένων πρὸ τῆς ναυτολογήσεώς του εἰς τὴν προσπαθήσειν νὰ αὐτοκτονήσῃ. 'Εξ ἄλλου, ὡς διεπιστώθη ἀπὸ τὴν διαδικασίαν, σκωπτικαὶ πρὸς αὐτὸν ἐδήλωσεις τῶν ἄλλων ναυτικῶν, δὲν ὑπῆρξαν τόσον ἔντονοι καὶ συνεχεῖς, ὡστε νὰ ἀποτελέσουν ἀμέσων καὶ ἀποφασιστικὸν παράγοντα ἐπιδεινόσεως τῆς ψυχικῆς του νόσου, ἐκ τῆς ὅποιας ἐπασχε πρὸ τῆς ναυτολογήσεώς του.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐξ οὐδενὸς στοιχείου προέκυψεν ὅτι, οἰονδήποτε μέλος τοῦ πληρώματος ἀνέφερε ποτὲ εἰς τὸν πλοιάρχον ἀνησυχίαν τινὰ προκειμένου νὰ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν ἀποτροπὴν τῆς αὐτοκτονίας.

Κατὰ τὸν ἀνωτέρω καὶ ἐκ τῆς ὅλης διαδικασίας δὲν ἀπεδείχθη ὅτι συντρέχει περίπτωσις ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 551) 1915 καὶ συνεπῶς οἱ ἐνάγοντες γονεῖς τοῦ ναυτικοῦ δὲν δικαιοῦνται τῆς ἐκ τοῦ νόμου τούτου ἀποζημιώσεως.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

NAYTIKOU

Θέλετε μία εύκαιρια γιὰ νὰ μείνετε στὴν στεριά, μὲ ύψηλές ἀποδοχές καὶ μεγάλο μέλλον; Τηλεφωνήσατε στὸ 390-802 καθημερινῶς 10 - 1 μ.μ.

MONTEVIDEO - URUGUAY

(SINCE 1935)

FEDERAL STORES LTD.

Old Firm STAMATIO ELEFTERIU

general ship supplies & transit
representatives

import - export

zabala 1574

phone : 98 30 12

98 73 12

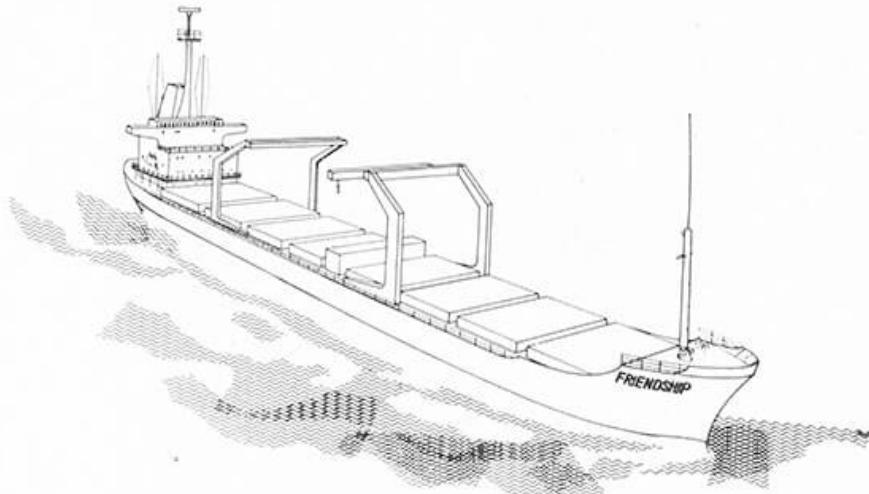
telegram : "federal"

telex: 782 federal uy

Τεχνικά θέματα

ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

«ΦΡΕΝΤΣΙΠ»: ΤΟ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ



Μακέτα του νέου πολλαπλής χρήσεως φορτηγού «Φρέντσιπ».

Τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα έδέχθησαν προσφάτως παραγγελίας διὰ 15 συνολικώς σκάφη πολλαπλής χρήσεως του νέου τύπου «Φρέντσιπ», τῶν 22.000 τόν. d.w. Απόσαι αἱ παραγγελίαι ἐτέθησαν μέσω τῶν Ἑλληνικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου «Φόρος», «Ἀναγκελ Σίππιγκ», «Λ. Νομικός» καὶ «Λίμπερτ Μαριτάιμ», τὰ ὅποια ἀπὸ τὸ παρελθόν διετήρουν στενά σχέσεις μὲ τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεῖα, συνεργασθέντα εἰς κατασκευὰς σκαφῶν τύπου «Φρήντομ» καὶ «Φόρτσιουν». Συνολικὴ τιμὴ τῶν 15 σκαφῶν, περὶ τὰ 52.000 ἑκατ. γινέν. Παράδοσις ἀπὸ ἀρχᾶς 1977 μέχρι τὰς ἀρχᾶς 1978.

Τὸ «Φρέντσιπ» — ὡς καὶ τὰ προγενέστερα σκάφη τῆς σειρᾶς «Φ» — εἶναι δημιούργημα τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καὶ τοῦ Καναδοῦ ναυπηγοῦ Κάμπελ. Εἶναι φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως ἀνοικτοῦ τύπου, μὲ βελτιωμένην ἀπόδοσιν φορτοεκφορτώσεως ὀφειλομένην ἀφ' ἐνὸς εἰς τὰ μεγάλα ἀνοιγμάτα κυτῶν καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς

δύο κινητοὺς γερανούς, ἑκάστου ἀνυψωτικῆς ικανότητος 22.000 τόννων. Κατανάλωσις καυσίμων ἔξαιρετικῶς χαμηλή. Πλήρωμα εἰκόνας 17 μολις ἀνδρῶν, χάρις εἰς τὸ αὐτοματοποιημένον μηχανοστάσιον. 'Η πρώσις θὰ ἐπιτυγχάνεται δι' Ἐλληνος μεταβλητοῦ δημοτικοῦ.

Τὰ πλεονεκτήματα αὐτὰ καθιστοῦν τὸ νέον σκάφος ἔξαιρετικῶς οἰκονομικὸν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά του ἔχουν ὡς κάτωθι:

Μῆκος: 155,4 μ. Πλάτος: 22,8 μ. "Υψος 14,1 μ. Βύθισμα 9,4 μ. D.W.: 22.000 τόν. Μηχανή: Πήλστικ τύπου 12PC2-5V 7.800 ἡπτων. "Υπηρεσιακὴ ταχύτης 15 κόμβων.

Δέοντας νὰ σημειωθῇ, διὰ τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰς ναυπηγικὰ κλίνων τῆς Τσίτα καὶ τοῦ 'Αιοΐ, 500.000 καὶ 800.000 τόν. d.w. ἀντιστοίχως, αἱ ὅποιαι εἶχον κατασκευασθῆ διὰ νὰ ναυπηγοῦνται ἐκεῖ τὰ ἀνεπιθύμητα τώρα τάνκερς-μαμμούθ.

ΤΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

'Η ἐφαρμογὴ τῆς τεχνολογίας τοῦ διαστήματος διὰ ναυτιλιακούς σκοπούς ἔξετάζεται ὑπὸ τοῦ IMKO ἀφ' ὅτου ἡ 'Ἐπιτροπὴ 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας τοῦ 'Οργανισμοῦ ἔξπόνησε μελέτην, ἥτις κατέληγεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ὑπάρχει ἀνάγκη χρησιμοποιῆσεως ἐνὸς ναυτιλιακοῦ δορυφορικοῦ συστήματος τηλεπικοινωνιῶν.

'Η μελέτη ἐπισημαίνει τὰ ὅποια καθιστοῦν ἀπαραίτητον τὴν ἔγκαθιδρυσιν τοῦ δορυφορικοῦ συστήματος — ὡς π.χ. τὰ μειονεκτήματα καὶ τοὺς περιορισμοὺς τῶν ὑπαρχόντων μέσων θαλασσιών τηλεπικοινωνιῶν, ἀτινα δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἔξυπηρτησουν τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας, ἐνὸς κλάδου στηριζομένου καθημερινῶς καὶ περισσότερον εἰς τὰς τηλεπικοινωνιῶν. 'Η ἐφαρμογὴ τῆς διαστημικῆς τεχνικῆς δχι μόνον θὰ δελτιώσῃ τὴν ἀπόδοσιν, τὴν ποιότητα καὶ τὴν ταχύτητα ἐπικοινωνίας, ἀλλὰ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν σύστασιν νέων ὑπηρεσιῶν, αἱ ὅποιαι δὲν δύνανται νὰ ἀποδώσουν μὲ τὰς νῦν ὑπαρχόνσας εύκολιάς.

'Ἐν δψει τῆς σπουδαιότητος τοῦ ναυτιλιακοῦ δορυφορικοῦ συστήματος, δύον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας ἐν θαλάσσῃ, καθὼς καὶ εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν γένει, ἡ 'Ἐπιτροπὴ 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας ἀπεράσπισεν δπως δ IMKO ὀφείλη νὰ διαδραματίσῃ ἐνεργὸν ρόλον εἰς τὴν ὄργανωσιν καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ δορυφορικοῦ συστήματος, ἐν πλήρει συνεργασίᾳ μὲ τὰς τηλεπικοινωνιακὰς ἀρχὰς ἐκάστης τῶν χωρῶν - μελῶν του. 'Ο τελικὸς στόχος ἦτο νὰ ἐπιτύχῃ μίαν ἐπίσημον συμφωνίαν διὰ τὴν ἔγκαθιδρυσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ συστήματος.

Λεπτομερῆς διερεύνησις τῆς νομικῆς, τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς τοῦ θέματος ἐγένετο ὑπὸ δύμας εἰδικῶν ἐπὶ θεμάτων ναυτιλιακῶν δορυφόρων καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1973 ἡ Γενικὴ Συνέλευσις τοῦ IMKO ἀπέφασισε τὴν σύνδομον διπλωματικῆς διασκέψεως ἐπὶ τοῦ θέματος.

Τὴν διάσκεψιν, ἥτις ἔλαβε χώραν εἰς Λονδίνον διπὸ τῆς 23ης 'Απριλίου μέχρι τῆς 9ης Μαΐου τοῦ 1975 παρηκολούθησαν ἀντιπροσωπεῖαι ἐπὶ 45 χωρῶν, ἐκπρόσωποι τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, καθὼς καὶ παραπτηροὶ ἐκ μέρους διακυβερνητικῶν καὶ μὴ κυβερνητικῶν ὄργανων. 'Η διάσκεψις συνεφώνησεν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης παγκοσμίου δορυφορικοῦ συστήματος καὶ ἐνὸς διεθνοῦς διακυβερνητικοῦ ὄργανου (INMARSAT), διτὶς θὰ διοικῇ καὶ θὰ ἐλέγχῃ τὸ σύστημα. Μολονότι ἐπετεύχθη εύρεται συμφωνία ἐπὶ ἀρκετῶν βασικῶν ἀρχῶν, ἡ διάσκεψις δὲν ἥδυνατο νὰ περατώσῃ τὸ ἔργον της. 'Ως ἐκ τούτου ἀπεφασίσθη νὰ συνέλθῃ διὰ δευτέρων φοράν καὶ συνέστησεν διάδαστη ἐργασίας διὰ νὰ πρετοιμάσῃ τὰ θέ-

FENTIS SUPPLY CORP. SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO

503 N. HARKER STREET P. O. BOX 1740

SAN PEDRO, CALIF. 90731

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

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

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

SERVICE AROUND THE CLOCK

ματα τῆς νέας συνόδου.

«Η όμας αύτη ἐπραγματοποίησε τρεῖς συσκέψεις και προτοίμασε πλήρες σχέδιον τῶν πρὸς ουζήτησιν θεμάτων διὰ :

- α) μίαν σύμβασιν ἥτις θὰ υπεγράφετο ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων καὶ
- β) συμφώνιαν λειτουργίας τοῦ συστήματος, πρὸς ὑπογραφὴν εἴτε ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων εἴτε ὑπὸ τοῦ ὑποδικθησο- μένου σώματος.

Τὸ σχέδιον τῆς Συμβάσεως καὶ τῆς Συμφωνίας Λειτουργίας τῶν συστήματος, ἄτινα ἀποτελοῦν τὰς θασικὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἔγκαθιδρυσιν τοῦ συστήματος, συνεζητήθησαν εἰς τὴν πρόσφατον δευτέραν σύνοδον τῆς διασκέψεως, λαβούσης χώραν εἰς Λονδίνον μεταξὺ 9ης καὶ 27ης παραθόντος μηνός.

ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Η Νορδηγία δύναται νὰ ὑπερφανεύεται διτεῖ, κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν Κόσμον εἰς δι. τι ἀφορά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν κοινωνικῶν ἐπιστημῶν εἰς τὴν θαλάσσιον διοικήσιν. Εἰς δι. τι ἀφορά τὴν ἀσφάλειαν ἐν θαλάσσῃ ἐνδιαφέροντα ἀποτελέσματα ἐπετεύχθησαν διὰ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ «Κέντρου Γεφύρας» (Bridge centre) ὅπερ ἀποτελεῖται ἀπὸ σύστημα μηχανημάτων ἀποσκοπούντων εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἀσφάλειας τοῦ πληρώματος, τοῦ σκάφους καὶ τοῦ περιβάλλοντος. Τεσσαράκοντα νορθιγικά σκάφη ἐτοιμάζονται νὰ τὸ θέσουν ἐν ἐφαρμογῇ καὶ ἔδωσαν ἡδη τὴν σχετικὴν παραγγελίαν.

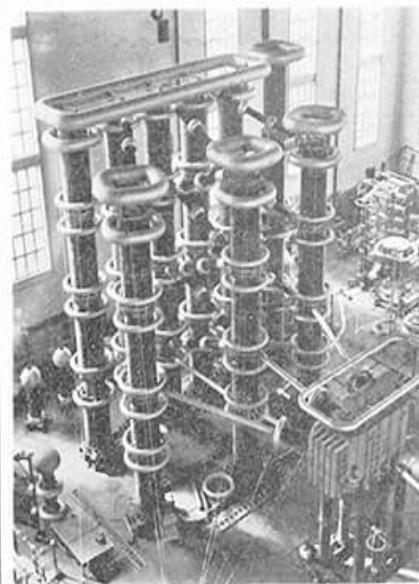
Τὰ ἀνωτέρω εἶναι τὰ συμπεράσματα εἰς ἃ κατέληξεν μία διάσκεψις τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων ἥτις ἔλαβεν χώραν εἰς «Οσλο τὸν παρελθόντα Νοέμβριον. Κατ' αὐτὴν συνεζητήθη εἰς διλας τοῦ τάξη πλευρᾶς τὸ λεγόμενον «Σύστημα διαχειρίσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως πλοίου». Τοῦτο ἐδημιουργήθη γύρω εἰς τὸ 1971 μὲ πρωτοβουλίαν τοῦ «Συμβουλίου Ἐρευνῶν διὰ τὴν Ἐπιστήμην καὶ Τεχνολογίαν». Συνεζητήθησαν τεσσαράκοντα προτάσεις καὶ σχέδια, ἄτινα ἀπεσκόπουν διπλῶς καταστήσουν τὸ Νορθιγικὸν πλοίον συναγωνιστικὸν εἰς ὑψηλὸν βαθμὸν, νὰ ἔχεισφαλίσουν τὴν δελτίωσιν τῶν συνθηκῶν διαδιώσεως τοῦ πληρώματος καὶ νὰ συζητηθῇ διαθῆμος ἀσφάλειας ἐν θαλάσσῃ.

Πάντα ταῦτα ἔθεωρημένα ὡς ἐπιτεύγματα λίαν ἀποδοτικά καὶ βοηθεία ἐπιτρέπουσαν εἰς τὴν Νορδηγήκη ναυτιλίαν τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ μέλλοντος, μὲ ἐκσυγχρονισμένα πλοῖα, πληρώματα ἀνωτέρου ποιοτικοῦ ἐπιπέδου καὶ συγχρόνους μεθόδους ἐκμεταλλεύσεως.

Τὰ κυριότερα προβλήματα, ἄτινα δυστυχῶς ἀντιμετωπίσθησαν ἥσαν τρία καὶ ἀφεώρουν τρεῖς τομεῖς: Πλήρωμα, αὐτοματισμοὺς καὶ θέματα οἰκονομικά καὶ διαχειριστικά.

«Ἄξια λόγου καὶ λίαν ἐπιτυχεῖς ἥσαν αἱ δοθεῖσαι λύσεις αὐτοματισμοῦ τοῦ μηχανοστασίου καὶ ὁργάνων ναυσιπλοίας. Εἰς τὰ δργανα ναυσιπλοίας ιδιαιτέρα προσοχὴ ἐδόθη εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐπικοινωνιῶν μέσω δορυφόρων. Ἐκεῖνο ὅμως ὅπερ ἔχει τὴν

ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΕΚΘΕΣΙΝ ΛΕΙΨΙΑΣ 14 - 21 ΜΑΡΤΙΟΥ 1976



«Η μεγαλύτερα εἰς τὸν κόσμον μονάς δοκιμῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων δι᾽ ὑπερψηλῶν παλαικῶν τάσεων μέχρις 1,6 ἑκατομ. βόλτη καὶ ἐντάσεως 1 ἀμπέρ, κατασκευασθεῖσα εἰς Δρέσδην τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ 'Institut für Hellektrologίας τοῦ Λένινγκραντ.

μεγαλύτεραν σημασίαν εἶναι ὁ ἀνθρώπινος παράγων, δι᾽ ὃν καὶ ἐφημέρισθον αἱ νεωτεραὶ κοινωνικαὶ ἐπιδιώξεις. Εἰς τὸ παρελθόν ὁ παράγων ἀνθρώπους εὑρίσκετο εἰς κατωτέρων μοῖραν καὶ προηγεῖτο ἡ τεχνική. Εἰς δι. τι ἀφορά τὴν οἰκονομικὴν πλευράν ἐφαρμόζονται νέαι οἰκονομικαὶ μέθοδοι ἀποσκοπούνται εἰς τὴν ἀποκέντρωσιν ὥστε ὁ ἐφοπλιστής νὰ δύναται εὐκόλως νὰ παρακολουθῇ τὰ τῆς ἐπιχειρήσεώς του.

«Η ἀσφάλεια πληρώματος καὶ σκάφους μὲ τὴν ἐφαρμοζόμενην μέθοδον «τοῦ Κέντρου Γεφύρας» ἐπιπυγχάνεται εἰς τὸν μέγιστον βαθμόν.

ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

Εἰδικὸν παράρτημα εἰς τὸ Περσικὸν Κόλπον ἔγκανάζει ἡ Ἑλληνικὴ ἐταιρία Medivers Inc. (Μεσογειακοὶ Δύτες) διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὸν ὑποδρυχίον καθαρισμὸν πλοίων.

«Ἡδη μηχανικοὶ καὶ δύτες τῆς ἐταιρίας εύρισκονται εἰς τὴν Μίνα Σάουντ πλοσίον τοῦ Κουδείτ, ὅπου πάρεχουν ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἐταιρίαν Γκέττου Οἰλ Κόμπανου.

«Η ἐταιρία Μεσογειακοὶ Δύτες Ιδρύθηκε πρὶν δύο περίπου ἡ διὰ τὴν παροχὴν ὑποδρυχίων ὑπηρεσίων εἰς πλοῖα ποὺ διαπλέουν τὰς Ἑλληνικὰς θάλασσας.

«Η ἐπέκτασίς τῆς εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον εἶναι ἀποτέλεσμα ἀπαιτήσεως ἐταιριῶν, ποὺ ἐπραγματοποίησαν ἐπισκευάς εἰς τὸν Ἑλληνικὸν χώρον.

«Η ἐταιρία ἔχει ειδικευμένα συνεργεία δυτῶν καὶ διπλωματούχων μηχαναλόγων ποὺ πραγματοποιοῦν ὑποδρυχίους συντήρησις, ἐπισκευάς, καθαρισμὸς μὲ ύδραυλικά συγκροτήματα, ἐπίσης ἐπιθεωρήσεις, φωτογραφίσεις καὶ ὑποβάλλονταν ἐκθέσεις εἰς τοὺς νηογνώμονες. Διὰ περισσότερας πληροφορίας: Τηλ. 4116542 κ. Παντ. Βελισσαρόπουλον. ή Τηλ. 635137 κ. Άνδρ. Ριζόπουλον.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ» ΚΑΤΑ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ

Κατὰ τὸν δεύτερον μῆνα τοῦ 1976 ἡ «ΝΑΥΣΙ» ἐπεκεύασε συνολικῶς 31 πλοῖα 414.500 τόν. d.w., ἀντιπροσωπεύοντα 205 ἡμέρας ἐργασίας, μὲ μέσην ἡμερησίων ἑπταπέτσιν 8 πλοῖων καὶ ὑπὸ σίχην 11 πλοῖών.

Παραλλήλως, τὸ Τμῆμα 'Ανακαίνισεων παρέδωσε 16 μέρη μηχανῶν ἔτοιμα, ἢτοι 6 βαθιδίας, 1 σταυρόν, 1 πῶμα κυλίνδρου καὶ 8 κεφαλὰς ἐμβόλων, ἐνώ ὁ κλάδος διοικητικῶν κατασκευών ἔξετέλεσε σειράν παραγγελιῶν διὰ λογαριασμῶν τῆς Χαλιθουργικῆς καὶ τῆς Α.Ε. Πυριτιδοποιείου. Η ἐπισκευαστικὴ δραστηριότης τῆς «ΝΑΥΣΙ» τὸν Φεβρουάριον ἔχει ἀναλυτικώτερον ὡς ἔχει:

• 'Απεπερατώθησαν αἱ ἐργασίαι ἐπισκευῆς τῶν πλοίων «Αἴρην Πράιντ», «Ἀγία Μαρίνα», «Ἀρκαδία», «Φιλήμων», «Ἀκρα Ρίον», «Αιστοπάλαια», «Γλάρος», «Ἄτλας», «Καπετάν Αλέκος».

• 'Εξετέλεσθησαν ἐργασίαι ἀποκαταστάσεως ἀδαριῶν εἰς τὰ πλοῖα «Χόνεστο» (εἰς τὸν Βόλον ἐντὸς 4ημέρου) καὶ «Ἀλχιμιστ Λωζάνα» (εἰς τὸ Πέραμα ἐντὸς τριημέρου), ἐνῷ ἀποκατεστάθη ὁ στροβιλοφυσητήρας τοῦ πλοίου «Ἀντίλλες», ποὺ εύρισκεται εἰς τὸ Κουδεῖτ.

• Λαγοντος τοῦ Φεβρουαρίου ἐτέλουν ἐνέχελιξει αἱ ἐργασίαι ἐπισκευῶν τῶν ἀκολούθων πλοίων: «Μητέρα Ασημίνα», «Ἐγνατία», «Μπάζελ», «Αἴρην Λάϊτ», «Γαλαζεΐδη», «Μιμίκα Λ.», «Ρίο Μάρ» καὶ «Αντώνιος».

• Κλιμάκια εἰς Θεσσαλονίκην καὶ Βόλον

Τεχνικὰ κλιμάκια συνέστησεν ἡ «ΝΑΥΣΙ» εἰς τοὺς λιμένας τῆς Θεσσαλονίκης καὶ Βόλου, προκειμένου νὰ προσφέρῃ ὑψηλῆς στάθμης ἐπισκευαστικὰς εύκολιας εἰς τὰ καταπλέοντα ἐκεῖ σκάφη. Τὰ κλιμάκια αὐτά λειτουργοῦν σὲ σενή συνεργασία μὲ τὸ Τμῆμα τῆς «ΝΑΥΣΙ» εἰς τὸ Πέραμα.

• Εξ ἄλλου, τὴν ἐκπροσώπησιν τῆς «ΝΑΥΣΙ» εἰς τὴν Θεσσαλονίκην καὶ τὸν Βόλον ἀνέλαβε τὸ ναυτικὸν γραφεῖον τοῦ κ. Ήλιαδή.

• Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν

Τὴν ἐκπροσώπησιν τῆς «ΝΑΥΣΙ» εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἀνέλαβεν ἀπό τὸν παρελθόντα μῆνα η γνωστὴ γερμανικὴ ἐταιρία «Εγγυταρχία Σλήμημερ» τοῦ Άμβούργου.

ESTABLISHED 1896

**EVANGELOS CASTRIOTIS
HALKIS AGENCIES LTD.
VOUDOURI AVE 30
HALKIS - GREECE**

ATHENS OFFICE
EL. VENIZELOU AVE. 42
TEL. 618.679 - 632.567
TELEX 9388 EK GR
TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

TELEX 27149 EK GR
TELEGRAMS EVIANAVE HALKIS
TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325
A.O.H. (0221) 22867 - 24282



ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΗΣ ΣΤΟΛΟΥ

Αι τελευταίαι στατιστικοί αναφέρουν ότι ή δύναμις του έμπορικου στόλου της 'Ανατολικής Γερμανίας περιλαμβάνει 198 σύγχρονα δημόπλαια, με παρουσιαζόμενην αύξησην των 1,3 έκατον, τόνων το 1970 είναι 1,8 έκατον τόνων το 1974. Ο σύγκος των μεταφερθέντων φορτίων ηδήθη από 8,5 έκατον, τού 1970 είναι 11,6 έκατον το 1974. Κατά το παρελθόν έτος αι μεταφοραι υπολογίζονται είναι 76,6 δισεκατομμύρια τόνους/χιλιόμετρα.

'Η έτησία έμπορεματική κίνησης τών τριών ανατολικογερμανικών λιμένων υπερέβη τα 17 έκατον, τόνους.

Μετά την κατασκευή του λιμένος του Ροστόκ πεταξύ τών έτών 1950 - 1960, ή μέσος χωρητικότης τών πλοίων άτινα προσήγγιζον είς τούς λιμένας της 'Ανατολικής Γερμανίας ηδήθη σημαντικώς. 'Ενώ το 1960 ο μέσος όρος χωρητικότητος κατά πλοίον ήτο πέριξ τών 1.310 τόνων d.w. Το παρελθόν έτος έφθασε τούς 4.441 τόν. d.w.

Αι υπηρεσίαι αίτινες προσφέρονται υπό τών σκαφών και λιμένων της 'Ανατολικής Γερμανίας πρός την Τσεχοσλοβακίαν και την Ούγγαριαν, αίτινες στερούνται διεξόδου πρός την θάλασσαν, συνεχών αναπτύσσονται. Στενή συνεργασία έπιστη παραπτηρεῖται μετά της Πολωνίας. 'Υπό της «DSR - LINES» διατηρούνται 20 τακτικά γραμμαί αίτινες έξυπηρετούν 70 χώρας και 4 'Ηπείρους. Μερικαί γραμμαί εύρισκονται υπό κοινή διαχείρισιν μεταξύ σοδιετικών, πολωνικών, φιλανδικών και κουβανικών ναυτιλιακών έταιριων.

ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΙΤ

Εις τὴν προσπάθειαν ναυτιλιακής αναπτύξεως των 'Αραβικών χώρων, το Κουβέιτ δια-

δραματίζει ήγειτικὸν ρόλον. Κατέχει ήδη δύο μεγάλας ναυτιλιακάς έταιριάς και έκει, έπισης, έχει τὴν έδραν της ή "Άραμπ Μαριτάτιμ Πετρόλεουμ Τράνσορτ Κο.", εἰς τὴν οποίαν συμμετέχουν άπασαι αι 'Αραβικαὶ χώραι πλήν τοῦ 'Ιράν και τῆς Αιγύπτου.

Έντος τού τρέχοντος έτους δύο σημαντικά γεγονότα πρόκειται νὰ λάβουν χώρων: ή ίδρυσις τῆς «Γιουνάιτεντ 'Άραμπ Σίππιγκ Κο.» και ή στραφή τῆς «Κουβέιτ Νάσιοναλ Πετρόλεουμ Κο.» εἰς τὴν πλοιοκτησίαν.

Τὸν πυρήνα τῆς πρότης έταιρίας θὰ αποτελέσῃ ή «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.», ήτις ήδη κατέχει στόλον έκ 47 σκαφών ηρου φορτίου έντησίδιον και υπό παραγγελίαν. Έκτος τοῦ Κουβέιτ, θὰ συμμετάσχουν ώς ίσισταιοι έταιροι τὸ Κατάρ, τὸ Μπαχρέιν, ή Σαουδική 'Αραβία, τὸ 'Ιράκ και τὰ 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα. Τὸ συνολικὸν κατατέθεν κεφαλαιον τῆς νέας έταιρίας θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 500 έκατον, δημαρίων Κουβέιτ.

Μὲ στόλον μεταφορικῆς ικανότητος ένδος έκατ. τόν. d.w. περίπου και πρόγραμμα διπλασιασμοῦ του έντος τῶν προσεχῶν 10 έτῶν, ή «Γιουνάιτεντ 'Άραμπ Σίππιγκ Κο.» φιλοδοξεῖ νὰ καταστῇ ή μεγαλυτέρα εἰς τὸν κόσμον έταιρίσ σκαφών γενικοῦ φορτίου και νὰ κυριαρχήσῃ εἰς τὰς μεταφοράς του Περσικοῦ Κόλπου. Πάντως, παρὰ τὰς αίσιοδόξους προσπτικάς, έντος τῶν κόλπων τῆς «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.», έπικρατεῖ δυσφορία, λόγω τῆς προγραμματιζόμενής ἀλλαγῆς πλοιοκτησίας ήτις θὰ λάβῃ χώρων έντος τοῦ προσεχούντος Αύγουστου.

Ἡ δυσφορία αὐτὴ προέρχεται ἐκ τοῦ γεγονότος ότι ή Διοίκησης τῆς νέας έταιρίας θὰ έλεγχεται υπό έξι κυβερνήσεων ἀντί μιᾶς. 'Από της ίδρυσεως της, τὸ 1965, ή «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.» ήκολούθησε τακτικὴν ἀνεξάρτητον τῶν πολιτικῶν κατευθύνσεων τῆς χώρας και έκει ἀποδίδεται ή ἐπιτυχία της. Τώρα, δόμας, είναι ἄγνωστον κατὰ πόσον θὰ δυνηθῇ νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ίδιαν τακτικήν.

Βασικῶς παράγων τῆς ἐπιτυχούς ἀναπτυ-

ξεως τῆς «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.» ύπτηρεν ή ἀλματώδης αὔξησης τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Τὸ 1975, πέραν τῶν 26 ιδικῶν της σκαφών, ήναγκάσθη νὰ χρονοναυλώσῃ ἔτερα 30 πλοία διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῶν γραμμῶν της. Περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχούντος έτους θὰ έχῃ παραλόη άπαντα τὰ ύπο παραγγελίαν 21 σκάφη τῆς.

Μολονότι στοιχεῖα περὶ τῆς δραστηριότητος τῆς έταιρίας κατά τὸ 1975 δὲν είναι εἰσέτι γνωστά, ἀναμένεται ότι τὰ κέρδη τῆς θὰ είναι περισσότερα τοῦ 1974, ὅτε ἀνήλθον εἰς τὸ έπιπεδον - ρεκόρ τῶν 6,1 ἑκατ. δημαρίων.

Σημειωτέον ότι ἐντὸς τοῦ 1974, ή «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.» ηδησε τὰς ἀναχωρήσεις της ἐξ 'Αγγλίας και Βορείου Εύρωπης ἀπὸ 24 εἰς 30 ἑτησίως, ἐξ "Άπω 'Ανατολῆς ἀπὸ 19 εἰς 24 και ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ 12 εἰς 18.

'Από τοῦ τρέχοντος έτους τὸ Κουβέιτ θὰ ἀσχοληθῇ και μὲ τὰς μεταφορὰς διὺλισμένων προϊόντων πετρελαίου. Τοῦτο περιλαμβάνεται εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς κρατικῆς έταιρίας πετρελαίου, «Κουβέιτ Νάσιοναλ Πετρόλεουμ Κο.». Στόχος: ή μεταφορὰ τοῦ 60% τούλαχιστον τῆς ἔγχωρίου παραγωγῆς ύποπτρούντων πετρελαίου ἐπὶ ἔθνικῶν σκαφῶν. 'Ἐντὸς τῶν 12 προσεχῶν μηνῶν ή ἐταιρία σκοπεύει νὰ ἀγοράσῃ μέχρις 8 «πρόντακτα κάρριερ», διαθέτουσα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν περὶ τὰ 90 έκατ. δημαρίων.

Πρὸς τὸ παρόν, ή Κ.Ν.Π.Κ. έχει χρονοναυλωμένα 18 «πρόντακτα κάρριερ» χωρητικότητος 20 - 35.000 τόν. d.w. έκαστον. Λύτα, ἀμα τῇ λήγει τοῦ ναυλοσυμφώνου τῶν θὰ ἀνικαπασταθῶν σταδιακῶς ὑπὸ ίδιοκτήτων κεφαλαιον — προφανῶς μεταχειρισμένων, μικρᾶς ήλικιας τὰ όποια σήμερον προσφέρονται εἰς χαμηλὰς γενικῶς τιμάς.

Τόσον ή «Κουβέιτ Σίππιγκ Κο.», δον και ή «Κουβέιτ Νάσιοναλ Πετρόλεουμ Κο.» είναι κρατικαὶ και μὲ τὴν προτεραιότητα τὴν όποιαν δίδει ή κυβερνήσεις εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας ή θέσις τῆς ίδιωτικῆς «Κουβέιτ 'Οιλ Τάνκερ Κόμπτανους κρίνεται ἐπισφαλῆς. Μολονότι οὐδὲν ἀνεκοινώθη ἐπισήμως, φαίνεται ότι ή κυβέρνησης τοῦ Κουβέιτ είναι ἔτοιμος νὰ προβῇ εἰς τὴν ἔξαγορὰν τῆς ίδιωτικῆς έταιρίας, ωστε νὰ θέσῃ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς τὸ σύνολον τοῦ στόλου τῆς χώρας. 'Η «Κουβέιτ 'Οιλ Τάνκερ Κο.» διαθέτει στόλον συγκροτούμενον ἀπὸ 6 δεξαμενόπλοια και έχει ἔτερα 7 μεγάλα τάνκερς ὑπὸ παραγγελίαν, παραδοτέα μέχρι τὸ 1978.

Φαίνεται, ότι τὸ Κουβέιτ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ κέντρον τῆς μελλοντικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Βεβαίως, ή ἐλλειψις ἐμπείρου διοικητικοῦ προ-

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

σωπικού και πληρωμάτων συνιστά τροχοπέδην είς τὴν ἐπίευξιν τῶν στόχων, ὅλ' ὁ πτωσήποτε τὸ Κουβέιτ θὰ παίξῃ ἡγετικὸν ρόλον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κατά τὰ προσεχῆ 20 - 30 ἔτη.

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΑ·Ι'

Συμπληρωματικὴν δοπάνην 71 ἔκατ. λιρῶν Ἀγγλίας ἐνέκρινε προσφάτως ή κυβερνητὶς τοῦ Ντουμπάι διὰ τὴν μεγάλην ἐπισκευαστικὴν βάσιν δεξαμενοπλοίων, ἣτις κατασκευάζεται ἐκεῖ ὑπὸ ὄμιλου Βρετανικῶν τεχνικῶν ἐταιριῶν. Διὰ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἡ συμβατικὴ ἀξία τοῦ ἔργου ἀνέρχεται εἰς 162 ἔκατ. λιρῶν.

Τὸ συγκρότημα θὰ περιλαμβάνῃ τρεῖς μονίμους δεξαμενάς εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἐπισκευάζονται τάνκερς μέχρις ἐνὸς ἔκατ. τὸν. d.w. Διὰ τὴν ἔξυπρέτησίν των θὰ ὑπάρχουν γερανοί μέχρις 120 τόν. ἀνυψωτικὸς ἱκανότητος καὶ ἔργαστηρια ἐπισκευές μηχανημάτων μέχρι 200 τόνων. Ἐπιπροσθέτως, θὰ ἔγκατασταθῇ μονάς καθαρισμού τῶν δεξαμενῶν φορτίου.

Ἄπὸ τῆς 30ης Δεκεμβρίου 1973, ὅτε ὑπεγράφῃ ἡ ἀρχικὴ σύμβασις, αἱ ἔργασίαι ἔχουν προχωρήσην ἱκανοποιητικῶς. Κατεσκευ-

άσθησαν κυματοθραύσται συνολικοῦ μῆκους 4.000 μέτρων, ἡ ἐπιχωμάτωσις τῆς περιοχῆς εὑρίσκεται εἰς προκεχωρημένον στάδιον καὶ αἱ χερσαῖαι ἔγκαταστάσεις τελοῦν ὑπὸ κατασκευήν. Ὑπὲρ τὰ 25% τῶν ἐκ σκυροδέματος πλακῶν —ἐκάστη δάρος 3.500 τ. —αἴτινες ἀποτελοῦν τὰ τοιχώματα τῶν δεξιμενῶν ἔχουν τοποθετηθῆ ἐις τὴν θέσιν των. Τὸ ὅλον ἔργον ἀναμένεται νὰ περατωθῇ τὸν προσεχῆ Ἰανουάριον.

Πέραν τῶν προσαναφερθεισῶν ἐπενδύσεων, παρέχονται δύο δάνεια διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ἐπισκευαστικῆς μονάδος. Τὸ πρῶτον, τῆς τάξεως τῶν 35,6 ἔκατ. λιρῶν Ἀγγλίας θὰ ἔξοφληθῇ ἐντὸς 5ετίας ἀπὸ τῆς περστῶσεως τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς εἰς 10 ἰσοπόσους ἔξαμηνιαίας δόσεις. Τὸ δεύτερον, ὑψους 150 ἔκατ. εὐρωδολλαρίων, θὰ ἔξοφληθῇ εἰς 5 ἰσοπόσους ἔξαμηνιαίας δόσεις, τῆς πρώτης καταβληθησομένης 3 ἔτη μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς σχετικῆς συμφωνίας (21.2.1976).

• ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΟΙ ΑΡΑΒΕΣ

Οἱ ὑπουργοὶ τῶν Οἰκονομικῶν τῶν ἔξι χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου συνήλθον ἐσχάτως εἰς Κουβέιτ ἐπὶ τῷ σκοπῷ λήψεως ἀποφάσεων καὶ διοικητικοποίησεως τῆς δημιουργίας πλέγματος τόσον εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ὄστον καὶ εἰς τὸν τραπεζικὸν τομέα.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ίδρυθη μία ναυτιλιακὴ ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Γκούλφ Σήππιγκ Κόμπαν». Αἱ δάσσεις ταύτης ἐτεθήσαν τὸν παρελθόντα Νοέμβριον. Θὰ διστεθῶν 1.700 ἑκατομ. δολλάρια, εἰκ τῶν ὅποιων τὰ 170 ἑκατομ. θὰ καταβληθοῦν ἀμέσως.

"Ἡ δραστηριότης τῆς ἐταιρίας ταύτης σκοπεῖ εἰς τὴν ἀπόκτησιν 100 πλοίων ἐντὸς τοῦ 1980 καὶ 150 ἐντὸς τοῦ 1985. Ἡ ἔναρξις τῶν ἔργασιών θὰ γίνη διὰ τῆς ἀγροφόρας τῶν 26 σκαφῶν τῆς Κουβέιτ Σήππιγκ Κόμπαν, ἣτις ἔλεγχεται κατὰ 76% ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κουβέιτ. Αἱ συμμετέχουσαι ἄλλαι 5 ἀραβικαὶ χώραι θὰ προσφέρουν 20 σκάφη, χαρακτηριστικῶν δὲ ἀναφέρεται δῆτα, ἡ Ιρακινὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρία, ἀκολουθούσα τὸ παράδειγμα τοῦ Κουβέιτ θὰ ἐνσωματώσῃ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου εἰς τὴν νέαν ἐταιρίαν.

"Ο ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν τοῦ Κουβέιτ, σχολιάζων τὴν πρωτοδουλίαν ἣτις ἀνελθήθη, εἶπεν δῆτα ἡ νέα ἐταιρία ἀσχολουμένη εἰς τὰς μεταφορὰς γενικῶν φορτίων, αἵτινες συνεχῶς αὔξανουν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἔξοικον-νόμησιν ἐκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τὰ ἔξι ἐνδιαφερόμενον κράτη ἐκ ναύλων καὶ ἄλλων ἔξιδων μεταφορᾶς. Ἔκτὸς τούτων ἡ ἐταιρία προγραμματίζει τὴν ἀπόκτησιν εἰδικῶν πλοίων διὰ μεταφορᾶς αὐτοκινήτων μὲν φορτίον 100 περίποτο τόνων δι' ἔκαστον αὐτοκινήτων.

"Τὸ ἔτερον θέμα, ὅπερ συνεζητήθη εἰς τὴν σύσκεψιν τῶν ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν ἀφεώρω τὴν δραστηριότητα τῆς «Γκούλφ Ιντερνάσιοναλ Μπάνκ», τραπεζικού ὄργανου σύστημας ίδρυθη τὸν παρελθόντα Νοέμβριον μὲ αρχικὰ κεράλαια 60 ἑκατομ. δολλαρίων.

"Ο ὄργανος δύντος, μὲ ἔδραν τὸ Μπαχρέϊν θὰ ἔργαζεται ὡς «Ἐμπορικὴ Τράπεζα» ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου μὲ κύριον σκοπὸν τὴν χρηματοδότησην τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος τῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

"Ἐν τῷ μεταξύ, μία εἰδικὴ ἐπιτροπὴ σχηματισθεῖσα ἔκ τῶν ἐκπροσώπων τῶν Κεντρικῶν Τραπεζῶν τῶν χωρῶν τῆς ΟΠΕΚ συνεζήτησε σχέδιον διὰ τὴν δημιουργίαν εἰδικῆς νομισματικῆς μονάδος λογαριασμῶν μὲ βάσιν τὰ ἀραβικὰ νομίσματα. Τὸ σχέδιον τοῦτο θὰ τεθῇ ὑπ' ὅψιν κατά τὴν σύνδομον τῶν ὑπουργῶν τῆς ΟΠΕΚ, ἣτις θὰ συνέλθῃ τὸν προσεχῆ Μάιον εἰς τὴν Βαγδάτην.

"Ως προτεινόμενη νομισματική μονάς λογαριασμῶν θὰ χρησιμοποιήται ἡ ἀναλακτικὴ λύσης ἔναντι τοῦ δολλαρίου κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν ἀγαθῶν τῶν ἐταιριῶν αἵτινες ίδρυθησαν ὑπὸ τῆς ΟΑΠΕΚ.

"Ἡ πρωτοδουλία αὕτη, ὡς παρατηροῦν, δὲν ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν καθιέρωσιν ἐνιαίου ἀραβικοῦ νομίσματος. Συζητεῖται αὕτη ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς δημιουργίας Ἀραβικοῦ Νομισματικοῦ Ταμείου μὲ στόχους ἀναλόγους ἐκείνων τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου. Τὸ Ἀραβικοῦ Νομισματικοῦ Ταμείου ἀποβλέπεται μὲλλον εἰς τὴν δημιουργίαν νομισματικῆς μονάδος ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς ΟΠΕΚ, τούτῳ ὅμως θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν ἣτις θὰ ληφθῇ ὑπ' ὅλων τῶν μελών τοῦ Ἀραβικοῦ Συνδέσμου, ἀτίνα αὖρχονται εἰς 20 καὶ οὐχὶ τῶν 10 μελῶν τῆς ΟΑΠΕΚ.

"Ἐγ τῷ μεταξύ πληροφορίαι ἐκ Λονδίνου ἀναφέρουν δῆτα ὁ ἀντιπρόεδρος καὶ διευθύνων σύμβουλος τῆς Ἀραβικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας Μεταφορᾶς Πετρελαίων (ἐταιρίας ἣτις ίδρυθη ὑπὸ τῶν κρατῶν - μελῶν τῆς ΟΑΠΕΚ) ἀνήγγειλεν δῆτα δάσσει τῶν σχετικῶν προβλέψεων μιᾶς πιθανῆς ἐπιδεινώσεως τῆς κρίσεως τῶν δεξαμενοπλοίων, ἣτις προεκλήθη ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ἣτις Ἐταιρία ἥχθη εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀκυρώσεως μερικῶν παραγγελιῶν ὑπερδεσμενοπλοίων, αἵτινες ἔδθοτεν εἰς εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα καὶ ιδιαιτέρως εἰς γερμανικά.

"Ο ἐντεταλμένος σύμβουλος ἀνήγγειλεν δῆτα θὰ ἀκυρωθῇ η παραγγελία ἐνὸς τῶν σοῦπερ τάνκερων τῶν 318.000 τόνων, ὅπερ παρηγγέλθη εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα «Μπρέμερ - Βούλκαν». "Ἐναντὶ τῆς ἀκυρώσεως ταύτης θὰ ἀγορασθῇ ίδιον δεξαμενοπλοίον 318.000 τόν.

νέα μορφή καταθέσεως τῶν χρημάτων σας

ΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΟΜΟΛΟΓΑ



ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ

ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤÓΚΟΣ 10,5 %

ΔΕΝ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ

ΕΞΑΓΟΡΑΖΟΝΤΑΙ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ ΑΡΤΙΟ

ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ

ΑΝΑΤΟΚΙΖΟΝΤΑΙ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ

ΕΤΗΣΙΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΟΜΟΛΟΓΑ

ΤΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΣΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΤΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

άνηκοντος είς Νορβηγόν έφοπλιστήν, σπέρη ήδη εύρισκεται παρωπλισμένον. 'Ο Νορβηγός πωλήτης, με τὴν σειράν του, θά παραγγείλη εἰς τὰ ίδια ναυπηγεῖα δύο σκάφη διαφορετικού τύπου, τὰ ούτως ἀπορροφθεῖν οι Νορβηγοί ναυτικοί, οἵτινες θά ἀπολέσουν τὴν ἐργασίαν τῶν ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ τάνκερ. Τὰ ναυπηγεῖα θά ἀποζημιωθοῦν μὲ τὴν καταβληθσμένην ποινικὴν ῥήτραν τῆς ἀκυρώσεως, ἐνῷ ἡ Ἀραβικὴ Ἐταιρία θὰ ἔξισσωτη τὴν καταβληθσμένην ἀποζημιώσιν μὲ τὸ χαμηλὸν κόστος κτήσεως τοῦ νορβηγικοῦ δεξαμενοπλοίου.

'Εκ τοῦ δόλου κυκλώματος προκύπτει ὅτι εἰς τὴν ήδη ὑπάρχουσαν πλεονάζουσαν χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων δὲν θὰ προστεθοῦν ἔπειτα 318.000 τόννοι. Συνδυασμός λίαν ἐπιτυχῆς δι' ὅλα τὰ ἀνδιαφερόμενα μέρη.

'Εκτός τούτων ὁ ίδιος ἀκτέρσωπος ἀνήγειλεν ὅτι θὰ ἀκυρωθῇ τὸ ἐν τὼν δύο ὑπερτάνκερ τῶν 368.000 τόννων, ἀτίνα παρηγέλθησαν εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ. 'Η ἀκύρωσις αὐτῆς θὰ ἀντικατασταθῇ διὰ τῆς ἀποκτήσεως μιᾶς ἀναλόγου μονάδος ἔγκαταλειφθείσης εἰς τὰ ναυπηγεῖα λόγω ἀκυρώσεως τῆς παραγγελίας.

'Ἐν συνεχείᾳ προσθέσεον ὅτι ἡ Ἐταιρία του, ἡπὶς προγραμματίζει ἐπέκτασιν τοῦ ίδιου τῆς στόλου εἰς τὸν τομέα μεταφορῶν φυσικῶν ἀερίων, θὰ ἀναλάβῃ δύο πετρελαιοφόρα τῶν 135 χιλιάδων τόννων, ἀξίας 28 ἑκατ. δολαρίων, ἀτίνα εἶχον παραγγελθῆναι εἰς Ιαπωνικά ναυπηγεῖα ὑπὸ τοῦ κ. Παππαδάκη.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΤΑ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΥΣΙΣ
ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Εξ ἀρμοδιών πηγῶν ἀπεκαλύφθη ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῶν γιουγκοσλαυτικῶν ναυπηγείων ἐκδηλοῦνται κατὰ τρόπον παράλληλον ἐκείνου τῶν κυριωτέρων ναυπηγικῶν χωρῶν. 'Ἐπιπροσθέτως, μία καὶ ἡράς ἐργασία στημειούται εἰς τοὺς τομεῖς τῶν ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν ἰδιαιτέρως εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκτωρ Λενάκ» τῆς Ριγιέκας, ὅπου δύο νορβηγικὰ πλοῖα τὰ «Νόταλ Μπράνκο» καὶ «Νόταλ Βέρρετε» μετεσκευάσθησαν εἰς πλοΐα-γκαράς δυνάμενα νὰ μεταφέρουν 4.000 αὐτοκίνητα ἔκστατα. Τὸ ίδιον ναυπηγεῖον ἀσχολεῖται ἡδη εἰς τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πλωτοῦ γερανοῦ, ἐνὸς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἐν τῷ κόσμῳ, ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος δύο χιλιάδων τόννων. Πρὸς τοῦτο μετεσκευάζεται τὸ πετρελαιοφόρον «Γκέμινι» 60.000 τόννων. Τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν «Πήρλ

Μαριτάιμ 'Εκπτωμένη».

'Ἔτερον ναυπηγεῖον τῆς (Πόλα!), τὸ «Βλιάνικο» τερματίζει τὴν ναυπήγησιν γιγαντιαίου δεξαμενοπλοίου 270 χιλιάδων τόννων διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ιντια Σήππιγκ Κορπορέϊσον», τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ ὅποιου είναι: μῆκος 335 μέτρα, βύθισμα 28 καὶ ταχύτης 15 κόμβων. Είναι τὸ δεύτερον σκάφος ἐπὶ τῶν τριῶν ἀτίνα παρηγέλθησαν ὑπὸ τῆς ὡς ἄνω ἴνδικης ἑταῖριας. Πρόκειται δὲ περὶ τοῦ μεγαλυτέρου πλοίου ὅπερ ποτὲ ἐναυπηγήθη εἰς τὴν Γιουγκοσλαυτίν. Παρόμοιον δεξαμενοπλοίον παρηγέλθη ἐπίστης εἰς τὸ ίδιον ναυπηγεῖον ὑπὸ τῆς Νιγηρίας. Συνολικῶς 16 χώραι ἔχουν τοποθετηθεῖ παραγγελίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πόλα.

Εἰς τὸ ίδιον ναυπηγεῖον πέντε ἀδελφά σκάφη 40 χιλιάδων τόννων, μήκους 195 μέτρων καὶ ταχύτητος 17 κόμβων. 'Ἐκ τῶν πέντε ὡς ἄνω ναυπηγεῖον παρεδόθησαν ἡδη τὰ τρία καὶ ἀνήκουν εἰς τὴν «Σουντοϊμπόρτ». 'Υπενθυμίζεται ὅτι εἰς τὸ αὐτὸν ναυπηγεῖον κατεσκευάσθη τὸ 1974 διὰ λογαριασμὸν τῆς Κίνας ἐν σκάφος, ἡδη δὲ ἐπέρματισθησαν αἱ πραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγεῖον δύο χιλιάδων τόννων ἔκστατον διὰ λογαριασμὸν τῆς «Τσαΐνχ Μασίν Κορπορέϊσον». 'Ἔτερον γιουγκοσλαυτικὸν ναυπηγεῖον, τὸ «Τίτοβο Μπροντογκραντιλίστε», κείμενον πλήσιον τῆς Ριγιέκας, μὲ τὸ τέλος τοῦ 1975 συνεπλήρωσε τὴν ναυπήγησιν τοῦ τρίτου σκάφους φορτηγοῦ - ἐπιβατηγοῦ ἐκ μιᾶς σειρᾶς ἐπτά παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς «Σουντοϊμπόρτ». Τὸ τελευταίον θάρασθησε τὸν φορτηγοῦ - ἐπιβατηγοῦ.

Διαπραγματεύσεις ἡδη διεξάγονται διὰ τὴν ναυπηγεῖον εἰδικοῦ σκάφους «cement-base» διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ὑποβαλαστίων κοιτασμάτων πετρελαίου καὶ μιᾶς εἰκοσάδος μικροτέρων σκαφῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ὑλικῶν μεταξὺ ἦρας καὶ τῆς πλωτῆς ταύτης ἔξεδρας. Τὸ ναυπηγεῖον τοῦτο προέδη εἰς ἐπενδύσεις 45 ἑκατ. δημητρίων διὰ τὴν δελτίσιων τῶν ἔγκαταστάσεων του καὶ τὴν ἀγοράν δύο γερανῶν 32 τόννων ἔκστατου, σοβιετικῆς κατασκευῆς.

Τὸ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου ἐπέρματισαν τὸν σχεδιασμὸν των διὰ τὸν διπλασιασμὸν τῆς παραγωγικότερος τῶν, ἡπὶς θ' ἀρχίστη τὸ 1980. Πρόκειται περὶ ναυπηγεῖου παραγωγῆς χωρητικότητος 360.000 τόννων ἐπτσίων καὶ μηχανῶν 137.000 ππων. Συγχρόνως ἔχει ὑπὸ μελέτην μίαν διαφοροποίησιν τῆς δραστηριότητός του μὲ ἰδιαιτέρων ἐμφασιν πα-

ραγωγῆς εἰς τὸν τομέα ἡλεκτρικῶν συστημάτων μεταδόσεως.

Εἰς δὲλα ταῦτα δέον, νὰ προστεθῇ ἡ ἐκ τῶν ναυπηγείων τούτων καθέλκυσις τοῦ σκάφους ΟΒΟ «Βαλλαθόλ» 113 χιλιάδων τόννων ὅπερ ἐναυπηγήθη διὰ λογαριασμὸν τῆς «Σήππιγκ Κορπορέϊσον» ὃφει «Ιντια». Θά ἐπακολουθήσῃ καὶ δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος. 'Αμφότερα θὰ είναι ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῶν MAN 20 χιλιάδων ππων ἔκστης, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΞΕΛΙΣΣΟΝΤΑΙ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Αἱ ταχεῖαι ἀνακατατάξεις εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς ἀναγκάζουν τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις νὰ προσαρμόσωνται εἰς τὰς ἐκάστοτε τάσεις, ἵνα διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικότητά των.

'Η ἀμερικανικὴ ἑταῖρία τακτικῶν γραμμῶν «Δέλτα Λάιν», τῆς Νέας Όρλεάνης μελετᾷ τὴν δυνατότητα κατασκευῆς στολίσκου «φῆντερ - σίππες» διὰ τὰ φορτηγιδόφορά της, καθὼς καὶ τὴν ναυπηγησιν νέων πλοίων μεταφορᾶς διάρεων φορτίων καὶ μεγάλου μεγέθους.

«Διὰ νὰ ἀνταπεξέλθωμεν εἰς τὴν τεραστίαν ποικιλίαν τῶν διακινουμένων διεθνῶν γενικῶν φορτίων, εἴπεν ὁ πρόεδρος τῆς ἑταῖρίας, «εξέταζομεν τὸ ἐνδεχόμενον ἀναπτύξεως ἐνὸς συστήματος «φῆντερ - σίππες», ώστε νὰ καλύψωμεν περισσότερα περιοχάς».

Χρησιμοποιούσα τὰς φορτηγίδας εἰς τὴν Κεντρικήν καὶ Νότιον Αμερικήν καὶ τὰς νήσους τῆς Καραϊβικῆς, ἡ Δέλτα ἔξετάζει τῷρα τὴν δυνατότητα κρησιμοποίησεώς των καὶ εἰς τὴν Δυτικήν Αφρικήν.

'Εφ' ὅσον τὰ φορτηγιδόφορά δύνανται ἀνευ προδηλητάρων νὰ προεγγίζουν μεγάλους καὶ μικροὺς λιμένας καὶ δύνανται εύκολως νὰ μεταπροπούν εἰς πλοία - κοντέινερς, ἀναλόγων τῶν ἀναγκῶν τῆς γραμμῆς, τὰ «φῆντερ - σίππες» θὰ δύνανται, ἐπιστης, νὰ χρησιμοποιηθοῦν ως «ρό - ρό», πέραν τῆς ικανότητός των νὰ μεταφέρουν φορτηγίδας.

'Ο πρόεδρος τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖρίας ἔξεφρασε τὴν ἀποψίην, ὅτι τὰ φορτηγιδόφορά δύνανται νὰ ἀπασχολήσουν ἐπωφελῶς εἰς τὰς περιοχὰς τῆς υδρογείου αἱ ὅποιαι δὲν ἔχουν εἰσέτει προετοιμασθῆ διὰ τὴν ὑποδοχὴν κοντέινερς καὶ ὅπου τὸ Κράτος προτιμᾷ νὰ ἔξεδεψῃ διὰ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ διοικού ἐπιπέδου, παρὰ διὰ τὴν δελτίσιων τῶν λιμένων, ώστε νὰ παρέχωνται τὰ μέσα φορτοεκφότωσεως κοντέινερς.



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

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

«Η Δέλτα άναγνωρίζει ότι σημαντικόν ρόλον είς τήν τελικήν διαμόρφωσιν τής τιμής τών διαφόρων άγαθών διαδραματίζει τὸ υψός τού ναύλου», είπεν ὁ πρόεδρος τῆς έταιρίας, τονίσας ότι συνεχεία τὸν οξύτατον ανταγωνισμὸν τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς προϊόντων τὸν ομερικανικὴς κατασκευῆς.

Ἐνεφέρθη, ἐπίσης, εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦ ξένου πλοίου εἰς τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν ἀγροτικῶν προϊόντων, γεγονός ὅπερ δημιουργῆται τὴν ἀνάγκην προσφορᾶς ἐπαρκῶν ὑπηρεσιῶν, ίνα ὁ Ἀμερικανὸς φορτητῆς διατηρήσῃ τὴν συναγωνιστικότητα του.

Σήμερον ἡ «Δέλτα Λάιν» διαχειρίζεται στόλον ἔξι 11 σκαφῶν γενικοῦ φορτίου —ἔξι ὡν τὰ τρία είναι ὑψηλῆς τεχνολογίας φορτηγοφόρα /πλοία-κοντέινερς— ἀπασχολούμενα εἰς γραμμὰς μεταξὺ τοῦ ἀμερικανικοῦ Κόλπου, δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς, ἀνατολικῆς ἀκτῆς Νοτίου καὶ Κεντρικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑΙ ΔΞΕΑΜΕΝΑΙ

Πηγαὶ προσκείμεναι εἰς τὸ ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον Μεταφορῶν ἀπεκαλύψαν ὅτι ἡ κυρένησις τοῦ Τόκιο τάσσεται ὑπὲρ τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ μετακευασθῶν ἀνάλογως ἀπαντατὰ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ τάνκερς, δύσκολον διεθνοῦς συμφωνίας. «Ἄλλως, θὰ είναι ἀνάφελον νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα εἰς οἰονδήποτε ἔθνικὸν στόλον μεμονωμένων.» Ἡ ἀποφίσις αὐτῆς αναμένεται νὰ ἀνακοινωθῇ ἐπισήμως εἰς τὸν ΙΜΚΟ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν.

Αἱ ιαπωνικαὶ Ἀρχαὶ προτίθενται, ἐπίσης, νὰ ἔξηγήσουν τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὅποιους ὑποστηρίζουν τὴν ἀποφίσην αὐτὴν εἰς τὰς χώρας αἱ ὅποιαι πρωτοστατοῦν εἰς τὴν κίνησιν ὑπὲρ τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν, ἥτοι τὴν «Ἐλλαδάδα, τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν.

Ἡ δύμφωνος γνώμη τῶν ιαπωνικῶν ἐλήφθη κατόπιν συζητήσεων μεταξὺ ἐκπροσώπων τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν καὶ πλοιοκτητῶν. Ὁς ἀποτέλεσμα, ἡ ἐπίσημος ιαπωνικὴ θέση δὲν εἶναι οὔτε ὑπὲρ οὔτε κατὰ τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος διὰ τὰ ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τάνκερς.

Τὸ ὑπουργεῖον σκοπεύει νὰ ἔξηγήσῃ εἰς τὰς ιαπωνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ δὲν αναμένεται νὰ συναντήσουν σοδαράς τεχνολογικὰς δυσχερίεις εἰς τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ συστήματος ἐπὶ ἡδη καθελκυσθέντων δεξαμενοπλοίων. Πάντως, τὸ κόστος μετασκευῆς καὶ ἡ συνεπεία ταῦτης μείωσις τῆς μεταφορικῆς ικανότητος συνιστοῦν σοδαρά μειονεκτήματα διὰ τοὺς πλοιοκτητάς.

Τὸ ὑπουργεῖον ἔξετάζει ἡδη ἐπακριθῶς τὸ κόστος τῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τὴν μείωσιν τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τῶν σκαφῶν ὡστε νὰ ἀναφέρεται ἐπὶ συγκεκριμένων ἀριθμῶν. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ θὰ τεθοῦν ἀργότερον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ΙΜΚΟ.

«Ἐλπίζομεν ὅτι τὸ σύστημα, ἐὰν καὶ ὅταν ἐφαρμοσθῇ διὰ τὰ ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τάνκερς, θὰ ἀποδειχθῇ πλεονεκτικὸν δι' ὅλους», παρετήρησεν ἐκπρόσωπος ναυτιλιακῆς έταιρίας τοῦ Τόκιο. «Ἄλλα μόνον ἐὰν ἐφαρμοσθῇ ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιτέδους θὰ είναι λογικὸν ἀπὸ συναγωνιστικῆς ἀπόμενως.»

Τινὲς ἐκ τῶν ιαπωνῶν πλοιοκτητῶν τάνκερς πιστεύουν ὅτι τὸ σύστημα δὲν πρόκειται νὰ ἀποδειχθῇ ἀποτελεσματικὸν δύον ἀφορᾶ εἰς τὴν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος, ἀλλὰ θὰ συντελέσῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν μείωσιν τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων, καθ' ἣν στιγμὴν ὁ τομεὺς αὐτὸς ὑποφέρει ἀπὸ τὸν υπερπληθωρισμὸν χωρητικότητος. ●

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Νέα αἰτήματα αὐξήσεως μισθῶν καὶ βελτιώσεως συνθηκῶν ἐργασίας προβάλλουν οἱ Βρετανοὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Αὔξεσιν 312 λιρῶν ἐπτσίων, ἡ 6 λιρῶν ἐδδομαδιάσιας ζητοῦν, δι' ἀπαντας τοὺς ἡλικίας ἄνω τῶν 18 ἐπών τῶν ἀξιωματικῶν μὲν ἐπτσίων μισθῶν κάτω τῶν 8.500 λιρῶν —συμφώνως πρὸς τὸ Κοινωνικὸν Συμβόλαιον.

Ἡ ἐν ιαπονίᾳ συλλογικὴ σύμβασις τῶν ἀξιωματικῶν λήγει τὴν 1ην Ιουνίου καὶ τὸ Γενικὸν Συμβούλιον τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας —ἐκπροσώπουν τοὺς πλοιοκτήτας— συνεψώνησαν ὅπως μελετήσῃ τὴν πρότασιν καὶ συναντηθῇ ἐκ νέου μετὰ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν σωματείων τὴν Ἀπριλίου, ἦτοι μίαν ἡμέραν μετά τὴν δημοσίευσιν τοῦ κρατικοῦ προπολογισμοῦ, μολονότι ἀνεκοινώθῃ ὅτι αὐτὸς ἡτο τελείως «εσυμπτωματικόν».

Πάντως, ἐκπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν παρεδέχθη ὅτι ἡ στάσις τῶν θὰ ἐξαρτηθῇ, ἐν τινὶ μέτρῳ, καὶ ἀπὸ τὸ προσεχὲς Κοινωνικὸν Συμβόλαιον τῆς Κυβερνήσεως μετά τῶν ἐργατικῶν σωματείων, ὅπερ ἀναμένεται νὰ κοινοποιηθῇ τὴν 6ην Ἀπριλίου. Παρομοίαν ἀποφίσης ἔχεφασσαν καὶ οἱ ἀξιωματικοί.

Εἰς τὰς ἀλλας ἀπατήσεις δελτιώσεως τῶν συνθηκῶν ἐργασίας περιλαμβάνονται: ἐδδομάς ἐργασίας 40 ώρῶν κατὰ μέσον ὄρον ἐπτσίων, λόγω τῶν προφανῶν δυσχερειῶν καθορισμοῦ ἐνὸς ἀκριβοῦς ἐδδομαδιάσιου ὡραρίου, διὸν τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐπὶ ἀποτελοποιεῖται καὶ ἀλλας παραχωρήσεις. Τὰ αἰτήματα αὐτὰ κείνται ἐκτὸς τοῦ Κοινωνικοῦ Συμβολαίου.

Ἐκπρόσωπος τῶν ἀξιωματικῶν ἀνεφέρει εἰς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ενώσεως νὰ δελτιώσουν τὰς χαρηλᾶς συντάξεις —ιδιαιτέρως τῶν ἀσυρματιστῶν. Εἴπεν ὅτι ὑπάρχουν περιπτώσεις ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτων, οἱ ὅποιοι μετὰ πλευτὴ ὑπηρεσίαν λαμβάνουν σύνταξιν μόλις 750 λιρῶν ἐπτσίων, ποσὸν ὅπερ ὑπολείπεται καὶ αὐτὸν τοῦ κατωτάτου ὄριου καθιερώθεντος ὑπὸ τοῦ Κράτους.

Εἰς τὰ αἰτήματα τῶν ἀξιωματικῶν περι-

λαμβάνεται ἐπίσης καὶ τὸ αῖτημα καλύψεως τῶν ἐναντιοῦ τοῦ πληθωρισμοῦ ἢ ὑπολογισμοῦ τῆς συντάξεως δάσει τοῦ ἐκάστοτε τιμαρίθμου. Εἰς τὸ αῖτημα αὐτὸν πιστεύεται ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ἀνταπόκρισις.

Ἐπίσης, ἡ παρούσα συλλογικὴ σύμβασις τῆς Εθνικῆς Ενώσεως Ναυτικῶν λήγει τὴν 2αν Ἰουλίου καὶ ἀναμένεται ὅτι οὗτοι θὰ ὑποβάλλουν τὰ νέα τῶν αἰτήματα τὴν 18ην Μαΐου. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὰ κατώτερα πληρῶματα ἐπέτυχον αὐξήσεις περὶ τὸ 30%, δύλιγον πρὸ τῆς υπογραφῆς τοῦ Κοινωνικοῦ Συμβολαίου.

Η ΟΝΗΣΙΜΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ βρετανικὸν ὑπουργεῖον Ἐμπορίου ἐδημοσίευσε προσφάτως στοιχεῖα ἀναφορικῶν μὲ τὴν θυησιμότητα τῶν ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ἀγγλικῶν ἐμπορικῶν πλοιῶν παντὸς μεγέθους. Ἐκ τῶν στοιχείων αὐτῶν συνάγεται, ὅτι τρεῖς εἰς τοὺς χιλίους ναυτικοὺς χάνουν τὴν ζωὴν τῶν ἐπηρειών διὰ διαφόρους λόγους.

Ἡ στατιστικὴ τοῦ ὑπουργείου ἀναφέρεται εἰς τὰ ἔτη 1973 καὶ 1974. Κατὰ τὸ μὲν πρῶτον ἔτος ἐσημειώθησαν 227 θάνατοι —οἱ ὀλιγώτεροι ἀφ' ὅστου διενεργεῖται ἐπίσημος ἔρευνα εἰς τὸν τομέα αὐτὸν— ἐνῷ τρεῖς περισσότεροι ἀπέβιωσαν τὸ 1974.

Ἐξ αὐτῶν, ὅμως, μόνον 19 τὸν θάνατο τὸ 1973 καὶ 13 τὸ 1974 ὠφείλοντο εἰς ναυάγιον. «Ἐτεροι 197 θάνατοι, εἰς ἀμφότερα τὰ ἔτη, ὠφείλοντο εἰς διάφορα ἀτυχήματα: 65 ἐπὶ τὸ πλοίον, 60 εἰς τὴν ξηράν, 9 δολοφονία, (!) 30 αὐτοκτονίαι καὶ 33 ἀγνοούμενοι.

Ἐκ διαφόρων ἀσθενειῶν ἀπεβίωσαν οἱ υπόλοιποι 228 ναυτικοὶ εἰς τὰ δύο ἔτη —μὲ σοδαρωτέρων ἀσθενειῶν τὴν θρόμβωσιν τῆς στεφανίας.

Σηματικός ἀριθμὸς θανάτων ἔλαθε χώραν ἐπὶ ἀλιευτικῶν σκαφῶν. «Ἐνέσα σοδαρά ἀτυχήματα ἔλασθον χώραν ἐπὶ ἀλιευτικῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης τὸ 1973 καὶ 10 τὸ 1974. Ἐξ αὐτῶν ἀπωλέσθησαν 11 σκάφη —εἰς τὰ ὅποια περιελαμβάνετο τὸ «Γκάλα», ἔξαφανισθεῖσαν μὲ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα του ἐκ 36 ἀνδρῶν.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

ΣΥΜΦΟΡΗΣΙΣ

Τὸ ρεκόρ συμφορήσεως ὅπερ είχε παρατηρηθῆναι εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νιγηρίας, τείνει νὰ καταρριθῇ ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ ιδιαιτέρως τοῦ Κορραμσάρ, ὅπου 220 πλοία αὐτανέουν σειράν τοις ἐκφορώσεως.

Πάντως, ὁ χρόνος ἀναμονῆς εἶναι μεγαλύτερος εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νιγηρίας. «Ἐξ μῆνες ἀναμονῆς διὰ τὴν ἐξεύρεσιν χώρου ἐκφορώσεως, ἐνῷ εἰς Κορραμσάρ εύρισκομεθα ἀκόμη εἰς τοὺς πέντε μῆνας.» Η κατάστασις εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον εἶναι ὀλιγιγότερον δραματική ἑκείνης τῆς Νιγηρίας, ἐπειδὴ τὰ σκάφη δύνανται νὰ πλέουν εἰς παρακειμένους

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ

AGEMAR

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.

34132 - TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A

TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE

TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 69186 - 69409 - 37613 - 38262

TELEX: 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

λιμένας είς τούς όποιους συνήθως προσεγγίζουν πλοιά γραμμών. Οὕτω, ένω είς τό Λάγος η συμφόρησις κατέστη άποπνικτική, λόγω τού δύον τών άγκυροβολημένων σκαφών, ή κατάστασις έπιδεινούται μὲ τὴν ταυτόχρονον ἄφειν πλοιών μὲ φορτία τοιμέντου, τὰ όποια δὲν έχουν τὴν δυνατότητα νὰ πλευρίσουν εἰς ὅλους λιμένας τῆς ἀκτῆς, εἰς τὸν Περισκόν Κόλπον οἱ πλοιάρχοι έχουν τὴν δυνατότητα νὰ λέανων σειράν εἰς ἔνα ώρισμένον λιμένα καὶ ἐν ἀναμονῇ ἀδείας εἰσόδου συνεχίζουν τὴν πορείαν τῶν εἰς ἔπειρον λιμένα εἰς ὃν έχουν σειράν, ὅπου ἡ δυνατότης πλευρίσματος εἶναι δυνατή καὶ δὲν χρειάζεται πολὺς χρόνος ἀναμονῆς.

Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπαντάρ Σαπούρη χρειάζονται 50 - 80 ἡμέραις ἀναμονῆς διὰ πλοιά γενικού φορτίου καὶ 40 - 150 διὰ φορτία εἰς χῦμα. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουσάρη ἡ ἀναμονὴ κυμαίνεται μεταξὺ 60 - 90 ἡμέρας, εἰς τὸν Νταμάρη ἡ ἀναμονὴ τῶν 55 ἡμέρων ἐπειδεύθη ἔναντι 80 - 90 ἡμερῶν, ἥτις ἡτοὶ ἡ συνήθης. Εἰς τὴν Βασσόραν ἡ ἀναμονὴ ὑπόλογηζεται εἰς 70 - 75 ἡμέρας.

Οἱ ἐπίναυλοι, πάντας, διὰ τὰ πλοιά γραμμῆς, ἔφθασσον εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ἥτοι τὰ 80% κατό μέσον ὅρον. Τὸ 80% ὡς ἐπίναυλος ἐπέθη εἰς ἐφαρμογή διὰ τὸν λιμένα τῆς Ζέντα, ὅπου ἡ κατάστασις προσδευτικῶς ἐπιδεινούται. "Ο χρόνος ἀναμονῆς διὰ τοὺς λιμένας Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἔφθασσεν ἥδη εἰς πέντε μῆνας καὶ μέχρι στιγμῆς οὐδεμία δελτίωσις προβλέπεται. Εἰς τὸν λιμένα τῆς "Ακαμπτα τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἡ κατάστασις καθισταται δυσχερής. "Ηδη τρεῖς ἑδδομάρδες ἀναμονῆς ἐστημένησαν.

Ἀντιθέτως, οἱ μεσογειακοὶ λιμένες παρουσιάζουν κατάστασιν διάφορον ἐκτὸς τῶν λιμένων τῆς Λαττάκια καὶ Τρίπολεως, ὅπου παρατηροῦνται ἀνωμαλίαι. Εἰς τὴν Τρίπολιν τῆς Λιδύης ἐπομεύθησαν καθυστερήσεις καὶ ἐδομήκοντα σκάφη ἀναμένουν σειράν πλευρίσματος εἰς τὸν μοναδικὸν προβολῆτα. Εἰς τὴν Κύπρον ἀναμονὴ 20 - 25 ἡμερῶν εἶναι σύνθετης φαινόμενον.

Σχετικῶς μὲ τὸ Λάγος ἀνεκοινώθη ὅτι εἰκοσιέσσαρες ἑταῖρισι, κατόπιν συνενοισσεων ἐπὶ ὑψηλῷ ἐπιπέδῳ ἐδέχθησαν τὴν ὄπωρων ἄνευ ἀποζημιώσεως συμβολαίων μεταφοράς τοιμέντων, τῆς Νιγηριανῆς Κυθερών-

σεων.

Περὶ τὰ μέσα Φεβρουαρίου εἰς τὴν Ράδαν τῆς "Απαπα εύρισκοντο ἡγκυροβολημένα ἐν ἀναμονῇ ἐκφορτώσεως 262 πλοιά ἐκ τῶν ὅποιων 101 γενικού φορτίου, 141 μπάλκ κάρριερ μὲ φορτίον τοιμέντου, 8 κοντεῖνερ, 4 σκάφη μεταφοράς αὐτοκινήτων καὶ 8 ἀλιευτικά.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ
ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

"Ολόκληρον τὸ συγκρότημα τοῦ "Οργανισμοῦ τῶν Σοβιετικῶν θαλασσών μεταφορῶν ἐλέγχεται ἀπὸ 16 κρατικάς ἑταῖρισις, αἵτινες ἐδημιουργήθησαν μὲ δάσις χωροταξικά κριτήρια ὡς ἐπίσης καὶ τὸ εἶδος τῶν μεταφορῶν.

Ἐκτὸς τῶν λιμένων, εἰς οὓς ἐδρεύουν αἱ ἀλόγῳ ἑταῖρισι, ἔχει προβλεφθῆ ὅπως εἰς αὐτοὺς εὐρίσκονται ἐπισκευαστικαὶ δάσεις. Οἱ ὄργανισμοὶ ἐπίσης ἔχασαντες τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰς διώρυγας, οὗτοι φέρουν τὸν τίτλον διευθύνσεως θαλασσίων ὁδῶν. Τὸ σύστημα τούτο τῆς ιεραρχίσεως τῶν ὄργανισμων μεταφορῶν ἐπέτρεψεν ὡτε αἱ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρισι νὰ μεταβληθοῦν εἰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις δρώσας εἰς ώρισμένας θαλασσίας λεκάνας καὶ περιοχάς. Σήμερον εἰς τὰς πέντε θαλασσίας περιοχάς τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ἐργάζονται αἱ κάτωθι κρατικαὶ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρισι.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: "Εδρα ἡ 'Οδησσός. Ἀπὸ αὐτὴν ἐξαρτάται μέγας ἀριθμὸς σκαφῶν ἔργου φορτίου, ἀνω τῶν 200, συνολικῆς χωρητικότητος ἀνω τῶν 2 ἑκατομ. τόνων

νων ὡς ἐπίσης καὶ ἀξιόλογος στόλος ἐπιβατηγῶν. Εἰς τὸ συγκρότημα τοῦτο ἀνήκουν οἱ λιμένες τῆς Μαύρης θαλάσσης, ἐκ τῶν ὅποιων διακινοῦνται ἐπησίων φορτία διάφορα ἀνω τῶν 35 ἑκατ. τόνων. Ἡ περιοχὴ εἶναι ἔξωπλοισμένη μὲ τὰς μεγαλυτέρας δεξαμενὰς δῆλης τῆς χωρας.

ΑΖΟΦΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: "Εδρα Ζντανώφ. Διαθέτει ειδικά σκάφη μεταφορῶν καθὼς ἐπίσης καὶ σημαντικὸν ἀριθμὸν ἄλλων πλοίων διὰ μεταφοράς ἔργων φορτίων. Ἡ ἐλεγχομένη ἐκ τῆς 'Αζοφικῆς χωρητικότης φθάνει τὰς 500 χιλιάδας τόνων. Ἡ ἑταῖρισις ἐλέγχει τέσσαρας λιμένας δι' ὃν διοχετεύονται ἐπησίων φορτία ἀνω τῶν 12 ἑκατομ. τόνων. Διαθέτει τρεῖς δεξαμενάς.

ΝΟΒΟΡΩΣΙΣΚΗ: Κατ' ἐξοχὴν ἔδρα τῆς ἑταῖρισης δεξαμενοπλοίων. 120 δεξαμενόπλοιος 3,3 ἑκατ. τόνων. Ἡ ἑταῖρισις ἐλέγχει δύο λιμένας δι' ὃν μετακινοῦνται ἐπησίων 36 ἑκατ. τόνων διάφορών φορτίων, καθὼς ἐπίσης καὶ λιμένα επιβατῶν καὶ δύο μεγάλας δεξαμενάς.

ΓΕΩΡΓΙΑ: Λιμὴν Μπατούμ, καθ' αὐτὸν λιμὴν ἔξαγωγῆς πετρελαίου καὶ παραγώγων του. Διαθέτει δεξαμενοπλοία μεσής καὶ μικρᾶς χωρητικότητος. Ἡ ἐλέγχει δύο λιμένας δι' ὃν διακινοῦνται ἐπησίων 11 ἑκατομ. τόνων φορτίων. Ἐπίσης ἐλέγχει καὶ ἔνα λιμένα επιβατῶν.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: Διαθέτει σημαντικὸν ἀριθμὸν ποταμοπολίων διὰ τὰς μεταφορὰς μέσω τοῦ Δουνάβεως. Διακίνησις ἔργων φορτίων. Ἐπίσης ὑγρῶν, ητοὶ οἷον. Τὰ ποταμόπλοια ἐξυπηρετοῦν τὰς γραμμάς μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Μεσογείου. Ἡ ἑταῖρισις ἐλέγχει δύο λιμένας καὶ δύο δεξαμενάς.

ΚΑΣΠΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ: "Εδρα τὸ Μπακοῦ. Ἐλέγχει χωρητικότητα 500 χιλ. τόνων. Ἐκ τούτων 250 χιλιάδες τόνων εἶναι δεξαμενόπλοια. Ἡ ἑταῖρισις ἐλέγχει μερικούς λιμένας ἐκ τῶν ὅποιών διακινοῦνται ἐπησίων 65 ἑκατ. τόνων φορτίων. Ἐλέγχει τέσσαρας δεξαμενάς.

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: "Εδρα Λένινγκράτ. Εἰς τὴν ἑταῖριση τῆς Βαλτικῆς ὑπόκειται διά τοῦ στόλου ἔργου φορτίου σκαφῶν μεγάλης χωρητικότητος, δοτικής χρησιμοποιεῖται εἰς τὰς ἔχωτερικὰς γραμμάς. Διαθέτει ειδικά σκάφη μεταφορᾶς ἔργων. Διαθέτει χωρητικότητα 1,4 ἑκατομ. τόνων. Ἐλέγχει τρεῖς λιμένας δι' ὃν διακινοῦνται ἐπησίων 20 ἑκατομ. τόνων διάφορών φορτίων. "Εχει τρεῖς δεξαμενάς.

ΣΑΧΑΛΙΝΗ: "Εδρα Κόλμοκ. Ἡ ἑταῖριση αὐτὴ διαθέτει μερικὰς χιλιάδας σκαφῶν ἔργου φορτίου καὶ ἔργων. Χωρητικότης 550 χιλιάδων τόνων. Ὁς ἐπὶ τὸ πλείστον ἀκτοπλοϊκούς γραμματικούς,

ΚΑΜΤΣΙΑΤΚΑ: "Εδρα Πετροπαλόφσκ. Ἡ χωρητικότητης της ἀσχολεῖται μὲ μεταφοράς ἔργων φορτίων. Τονάζ, περίπου 120 χιλιάδες τόνων.

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, Steindamm 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	
2860 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

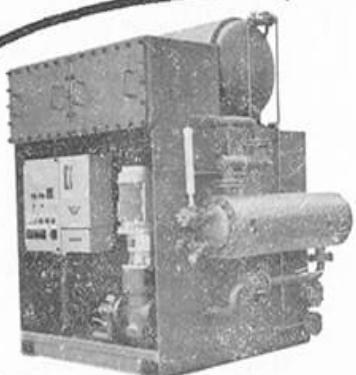
2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

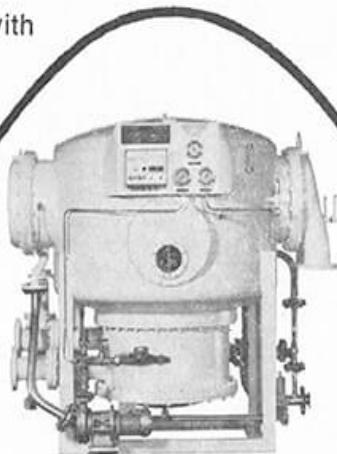
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex : 02 92832

Five ATLAS-Denmark Units for a perfect ship

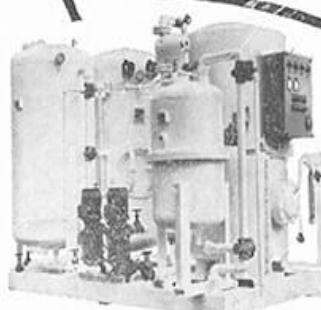
The treated fuel oil supplies the engine with power. The waste heat of the cooling water in the engine is utilized for production of fresh water. Fresh water is treated bacteriologically. Waste water is treated. Oil sludge, waste water sludge and solid waste are burnt in the incinerator.



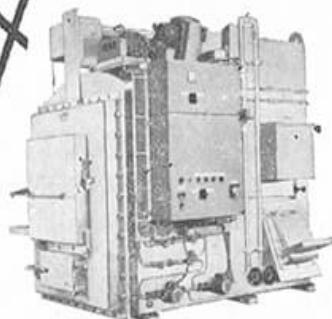
ATLAS-Denmark Fuel-Treat Unit,
fully automatic filtration of fuel oil.



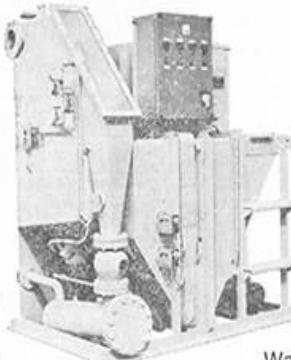
ATLAS-Denmark Freshwater
Generators for motor ships
and turbine ships.



ATLAS-Denmark Water-Treat Unit incorporates
not only conventional pressure and heating
systems, but also equipment for
bacteriological treatment of fresh water and
protection against corrosion.



ATLAS-Denmark Sludge and
Waste Incinerator for
combustion of oil sludge, waste
water sludge, and solid waste.
Incinerators for combustion
of oil sludge only also available.



ATLAS-Denmark
Waste Water
Unit, compact and effective,
for mechanical/chemical
treatment of waste water from
galley, baths, and toilets.

Representatives in
Greece:
GÖSTA ENBOM CO LTD.
Akti Kondili 12 - Piraeus 24
Tel.: 4171-889, 4176-573, 423-757



ATLAS
DENMARK

A/S ATLAS - 154, Baltorpvej
DK-2750 Ballerup - Copenhagen - Denmark
Telephone : 45 2 97 48 64
Cables : ATLAS Copenhagen - Telex 15977

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. ΜΠΟΡΕ Τ: Φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) νεοαγορασθὲν, 3.340 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Ρόλσιμπαρ» (κ. Θέοδ. Ἀρβανιτάκης).

2. ΜΠΟΡΕ ΤΙ: Φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) νεοαγορασθὲν, 3.166 τόν. γκρός τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Ρόλσιμπαρ» (κ. Θέοδ. Ἀρβανιτάκης).

3. ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ: Δεξιῶν πλοίον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 20.487 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Μυρμιδὼν» (κ. Γερ. Κωνσταντάτος).

4. ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «'Ηβη») 1.570 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Πρασσά» (κ. Δημ. Βεντούρης).

5. ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην «Καλλιόπη 'Αντωνάτου» κυπριακὸν) 10.246 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Πλαναθηναϊκὸς» (κ. Ἀχ. Χαλκούσης).

6. ΑΙΓΑΙΑΝ: 'Επιβατηγὸν (πρώην «Messager») νεοαγορασθὲν, 1.746 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν 'Ελληνικὴν 'Εταιρίαν Μεσογειακῶν Κρουαζιερῶν καὶ Πορθμείων (κ. Ἀντ. Γιοβανίδης).

7. ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ: 'Επιβατηγὸν (πρώην «Dan») νεοαγορασθὲν, 6.445 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν 'Ελληνικὴν 'Εταιρίαν Μεσογειακῶν Κρουαζιερῶν καὶ Πορθμείων (κ. Ἀντ. Γιοβανίδης).

8. ΕΚΑΛΗ: Φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Tariava») νεοαγορασθὲν, 7.271 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Κροσγουΐντα» (κ. Λεων. Παπαντωνόπουλος).

9. ΡΑΤΑΧΙΛΛΣ: Φορτηγὸν ρό - ρό (πρώην νεοδηλανδικὸν «Wanaka») νεοαγορασθὲν, 2.678 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Σηλέιν» (κ. Όμ. Ισαακίδης).

10. ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥΥ: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 8.523

τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «'Ηστ 'Αρρόου» (Γκόλντεν Φλῆτ Ναϊγκέϊσον).

11. ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικὸν «Shinto Maru») νεοαγορασθὲν, 9.039 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «'Αναγγελ Ντιλιντζένς» ('Αναγγελ Σίππιγκ 'Εντερπράϊζις).

12. ΕΦΗ: Φορτηγὸν (πρώην πολωνικὸν «Tczew») νεοαγορασθὲν, 2.555 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «'Ησσος Μεγίστη» (κ. Φίλ. Μανουσάκης).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο μπάλκ κάρριερ τῆς μέας σειρᾶς τῶν ναυπηγείων 'Ιστικαθατζίμα - Χαρίμα «Φιούσταρ 32» τῶν 31.700 τόν. d.w. παρηγέλθησαν ὑπὸ τοῦ Οίκου Λάδ ἀντὶ 4 δισεκ. γιὲν ἔκαστον. Μηχαναὶ Σοῦλτζερ τύπου 7RND68 κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, προσδίδουσαι ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Παράδοσις Φεβρουάριον καὶ 'Ιούνιον 1977.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Gimle» 35.537 τόν. γκρός, 59.531 τόν. d.w. τοῦ 1965 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων. Τιμὴ γύρω τῶν 2.425.000 δολλαρίων.

— 'Ηγοράσθη παρὰ Κυπρίους καὶ παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Rika» 497 τόν. γκρός, 905 τόν. d.w. τοῦ 1954. Μετωνυμάσθη «Eva V.».

— 'Ελληνες ἡγόρασαν τὰ ἀγγλικὰ δηζελοκίνητα φορτηγὰ «Cameo» 1.597 τ. γκρός, 2.132 τόν. d.w. καὶ «Olivine» 1.430 τόνων γκρός, 1.850 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1952 καὶ τὰ παρέλαθον εἰς Κλάυντ. Θὰ μετωνυμάσθων «Mant» καὶ «Lίζα» ἀντιστοίχως.

— 'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Topan Maru» 2.641 τόν. γκρός, 4.257 τόν. d.w. τοῦ 1967. Μετωνυμάσθη «'Ανεμώ Κ.». Σημαία ἀλληλική.

— 'Ελληνες τοῦ Λονδίνου ἡγόρασαν ὅντι ποσοῦ γύρω τῶν 1.6 ἑκατ. δολλαρίων τὸ φορτηγὸν «'Ελενμα» 5.797 τόν. γκρός, 9.144 τόν. d.w. τοῦ 1958.

— 'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Eidai Maru No. 2» 2.993 τόν. γκρός, 5.645 τόν. d.w. τοῦ 1969. Τιμὴ γύρω τῶν 1.300.000 δολλαρίων.

— 'Επωλήθησαν καὶ παρεδόθησαν ἡδη εἰς τὴν ἔταιρίαν «Μπουμπουλίνα Σίππιγκ» ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὰ φορτηγὰ «Τόγκο» 8.927 τόν. γκρός τοῦ 1973 καὶ «Ταγκανίκα» 8.927 τόν. γκρός τοῦ 1971, τῆς ἔταιριας I. Κολοκοτρώνη καὶ τὸ «Νατάλ» 8.849 τόν. γκρός τοῦ 1972 τῆς ἔταιριας M. Κολοκοτρώνη. Τὸ πρῶτον μετωνυμάσθη ἡδη εἰς «Κέιπ Πράϊτα».

— Παρὰ τοῦ κ. N. Σούτου ἡγοράσθησαν τὰ φορτηγὰ τῆς ἔταιρίας Κολοκοτρώνη «Σάντα 'Αμαλία» καὶ «Σάντα Κλειώ» 8.920 τόν. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1973.

— 'Ηγοράσθη ἡδη ἐστὶ, δάσις ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 250.000 δολλαρίων τὸ πορτογαλικὸν φορτηγὸν «Arraiolos» 5.289 τόνων γκρός, 9.437 τόν. d.w. τοῦ 1948.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Murijo» 2.731 τόν. γκρός, 4.862 τόν. d.w. τοῦ 1951 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 830.000 δολλαρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Βιολέτα». Σημαία ἀλληλική.

— 'Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.600.000 δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον Ιταλικὸν φορτηγὸν «Sebastiano Venier» 7.115 τόν. γκρός, 10.501 τόν. d.w. τοῦ 1960.

— 'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζοκίνητον πολωνικὸν φορτηγὸν «Kalisz» 2.556 τόν. γκρός τοῦ 1958. Μετωνυμάσθη «'Ελλη». Σημαία ἀλληλική.

— 'Τὸ δηζελὸν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Moshills» 15.719 τόν. γκρός τοῦ 1961 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ρήγκαλ Σάμορ». Σημαία Λιβερίας.

— 'Επωλήθη εἰς σουηδικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «'Αρτεμίδη II» 9.675 τόν. γκρός τοῦ 1959. Μετωνυμάσθη «Bolmare». — 'Ηγοράσθη ἀντὶ 750.000 δολλαρίων καὶ παρελήφθη τὴν 26ην Φεβρουαρίου τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Vesper» 4.599 τόν. γκρός τοῦ 1968. Μετωνυμάσθη «Καλλιόπη». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν λιβεριανήν.

— 'Εφοπλισταὶ τοῦ Πειραιῶς ἡγόρασαν ὅντι ποσοῦ γύρω τῶν 1.3 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Laurie U.» 4.026 τόν. γκρός, 6.167 τόν. d.w. τοῦ 1959. Μετωνυμάσθη «Μπράβο Τρέιντερ».

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Καθειλκύσθη εἰς Χιροσίμα τὴν 7ην 'Ιανουαρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι, τὸ 121.500 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Πολυζένη Κ.» τοῦ Οίκου Κούλουσθρου - 'Εμπειρίου. Παραδίθεται ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ μηνός.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΤΟΥ κ. ΒΕΡΝΙΚΟΥ-ΕΥΓΕΝΙΔΗ

Παρελήφθησαν προσφάτως καὶ ὑψωσαν τὴν ἀλληλικήν σημαίαν τὰ ἀγορασθέντα ὑπὸ τοῦ κ. N. Βερνίκου - Εύγενίδη δύο φιλανδικὰ πλοῖα ρό - ρό, λίσιν ὑψηλῶν προδιαγραφῶν.

Bonds
Stores

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTE - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - ΟΙΚΙΑΣ 265.748

Τα κύρια χαρακτηριστικά των έχουν ώς κάτωθι :

«Μπόρες V»: Μήκος άλικον 99,90 μ., βύθισμα 6,217 μ. Έχει δύο μηχανές MWM 1.650 πίππων χαλινωτήριου έκαστη, προσδιούσας ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων. 'Ολική χωρητικότης 3.340 τόν. (3.875 τόν. d.w.). 'Εναυπηγήθη εις Φινλανδίαν το 1968 και έπειμηκόθη το 1971. Φέρει τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Βρετανικοῦ Νησιγνώμονος και είναι ἐνισχυμένον διὰ ναυσιπλοίον εἰς πάγους. Διαθέτει δύο μόνιμα καταστρώματα και δύο ξέτρα δι' αὐτοκίνητα. Καλύματα κυτῶν Μακέν Κρέγκορ. Είναι ἐφωδιασμένον μὲ δύο γερανούς τῶν 5 καὶ ἓνα τῶν 10 τόννων.

«Μπόρες VII»: Μήκος άλικον 113,52 μ., βύθισμα 6,249 μ. Δύο δηξελομηχαναὶ MAK τῶν 3.000 πίππων έκαστη. Ταχύτης ύπηρεσιακή 16,2 μίλια. 'Ολική χωρητικότης 3.166 τόν. (4.700 τόν. d.w.). 'Εναυπηγήθη εις Φινλανδίαν τὸ 1972 καὶ φέρει τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Βρετανικοῦ νησιγνώμονος, ἐνισχυμένον διὰ ναυσιπλοίον εἰς πάγους. 'Εχει κινητὸν «ετούμητεκ» καὶ ἀνελκυστήρα 30 τόννων. Δέν διαθέτει φορτωτήρας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος διὰ νὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ κοντέινερς ἐπ' αὐτό.

'Αμφότερα τὰ σκάφη διαθέτουν πρυμναίαν θύραν εἰσόδου καὶ ἔξοδου τῶν δχημάτων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 2αν Μαρτίου παρελήφθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Ἀστιλλέρος τοῦ Μπιλμπάρο τὸ τύπου «Σάντα Φέ 77» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Αἴγις Ἐλλένικ», ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Αἴγις» (Οἶκος Ν. Δ. Παπαλιού). Τὸ παραληφθὲν σκάφος εἶναι 21.000 τόννων d.w. καὶ ύπηρεσιακή ταχύτητος 16 μίλιων. 'Υψωσε τὴν ἐλληνική σημαίαν.

—Τὸ 356.000 τόν. d.w. τάνκερ-μαμμούθ «Σταύρος Γ. Λ.», ναυπηγήθην εἰς τὴν Σουηδίαν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Κόκουμς, παρέδθη εἰς τοὺς πλαισιότητας του (Οἶκος Γ. Σ. Λιθανοῦ) τὴν 26ην Φεβρουαρίου καὶ ύψωσε τὴν ἐλληνικήν σημαίαν. 'Εν συνεχείᾳ, ἐπλευσεν εἰς Ἐλευσίνα ὅπου παρωπλισθή ὅμοιο μετὰ τοῦ πρό τινος παραληφθέντος ἀδελφοῦ σκάφους «Γίνα».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Winnipeg» 8.697 τόν. γκρός τοῦ 1949 καὶ μετωνομάσθη «Λάμπρος Λ.». 'Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ἀγορασθὲν Ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ

ANT. Δ. ΤΑΓΚΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

Η ΕΠΟΠΟΙΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΟΥ

'Ο κ. 'Αντ. Δ. Ταγκαρόπουλος ἀποτελεῖ σήμερον μίαν ἐπίλεκτον οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν μονάδα τῆς νέας του πατρίδος, τοῦ Παναμᾶ, ἐνῷ παραλλήλως, οὐδέποτε λησμονεῖ τὴν γενέτειραν του, τὴν ὥποιαν δὲν ἐπωασε νὰ ἐπισκέπτεται κάθε χρόνον. 'Η οἰκογένειά του ἀκολουθεῖ πιστῶς τὰς ἐλληνικὰς παραδόσεις.

Εἰς τὸ Παναμᾶν, ὃπου ἐγκατεστάθη ἀπὸ τοῦ 1908 ἀνέπτυξεν ὁ μετανάστης Ταγκαρόπουλος ὅλην του τὴν δραστηριότητα καὶ τὸν δυναμισμὸν του. 'Ηρισεν ὡς χειρώναξ καὶ ἀφοῦ διήθη ὅλα τὰ στάδια ποὺ ὀδηγοῦν εἰς μιαν ἔντιμον ἄνοδον κατέστη πλέον εἰς ἐκ τῶν πολυπλεύρων οἰκονομικῶν παραγόντων τοῦ Παναμᾶ.

'Ο κ. Ταγκαρόπουλος εἶναι ὁ χαρακτηριστικότερος τύπος τοῦ «Ἐλλήνος μετανάστου, τοῦ ὥποιού ἢ σφριγὴλ δραστηριότης ἔξυπνος τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα εἰς τὴν ξένην». 'Ο κ. Ταγκαρόπουλος τιμάται σύμερον, ἐν μέσῳ τῆς πολυμελούς Οἰκογένειάς του, ὡς ὁ ὄμογενης μὲ τὴν λαμπρὰν παράδοσιν καὶ τὴν ὑποδειγματικὴν δρᾶσιν.

Εἰς τὸ Παναμᾶν ἐκυκλοφόρησεν ἡ βιογραφία τοῦ «Ἐλλήνος μεγαλεστιχειριστικοῦ κ. Ἀντωνίου Δ. Ταγκαρόπουλου». Τὸ διδύλιον ἔγραφεν ὁ Τζίλ Μπλάς Τεχέρα, δημοσιογράφος - λογοτέχνης, ὅστις διετέλεσε πρεσβευτὴς τῆς χώρας του καὶ ὑπουργὸς καὶ γενικότερον μίσιο μορφὴ ἐκ τῶν πλέον διακεκριμένων τῆς λατινοαμερικανικῆς αὐτῆς χώρας.

Εἰς τὸ διδύλιον αὐτὸν περιγράφεται μὲ γλαφυρότητα ἡ ἐποποιία τοῦ «Ἐλλήνος μετανάστου».

Τὸ διδύλιον, παραστατικώτατα εἰκονογραφημένον, ἔγραφε εἰς τὴν Ἰσπανικήν. Θὰ ἥξῃ τὸ μεταφρασθῆ εἰς τὴν ἐλληνικήν. Θὰ ἐπληροφορούντο οἱ ἔδω πῶς ἐμόχθησαν καὶ πῶς ἀνέδειχθησαν οἱ ὄμογενεις μας εἰς τὴν ξένην.

«Shoei Maru» 20.623 τόν. γκρός τοῦ 1974 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιουροσκάου». 'Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ἀσπασία Π. Λεμού» καὶ ύψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Seine Maru» 23.412 τόν. γκρός τοῦ 1972.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Indiana» 5.382 τόν. γκρός τοῦ 1956.

Μετωνομάσθη «Καρπώ». Σημαία ἐλληνική.

—Μετωνομάσθη «Κάμπος» καὶ ύψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Elphine» 13.005 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν λάινερ «Cirrus» 7.544 τόν. γκρός τοῦ 1950 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Πολύδωρος». Σημαία ἐλληνική.

25 ΕΝ ΟΛΩ ΣΚΑΦΗ !

Αἱ ναυπηγήσεις Καραγεώργη : «Εξ τοῦ τύπου λάινερ φορτηγὰ «36L» τῶν 16.260 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέζερ. Ἐπτὰ τύπου Κόνκορτ τὰν 18.000 τόν., μὲ ἔν κατάστρωμα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσοῦ. Ἐπίσης : 12 προϊόντων πετρελαίου (ἐπτὰ τῶν 30.000 τόν. εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Οσκαρσχάμς Βάρδ. καὶ πέντε τῶν 32.100 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βαρτσίλα). Παράδοσις 1976 - 1978.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ Κ. ΣΟΥΤΟΥ

Εἰς νέαν ἀγόραν προέβη ἐντὸς συντομωτοῦ χρονικοῦ διαστήματος ὁ Οἶκος Σούτου, εἰς τὸν ὥποιον περιῆλθον τὰ SD14 «Σάντα Αμαλίας καὶ «Σάντα Κλειώ», τοῦ Οἴκου Κολοκοτρώνη. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, τὰ ὅποια ἔναυπηγήθησαν εἰς τὴν Βρετανίαν, παρελήφθησαν ἡδη καὶ θά διατηρήσουν τὴν ἐλληνικήν σημαίαν καὶ πρὸς τὸ παρὸν τὰ αὐτὰ ὄντα ματία διότι είναι χρονοναυλωμένα. Τιμὴ δὲν ἀνέκοινωθη.

Η ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ

Οἱ πλοιοκτῆται δύνανται νὰ ζητοῦν δι' αἰτήσεως - δηλωσέως τῶν τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ναυτολογίων δάσει τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως ἐκάστου πλοίου. 'Η εὐχέρεια αὕτη παρέχεται διὰ σχετικῶν ἀποφάσεων τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τῶν πλοίων τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953, οἱ ὅποιοι δύνανται νὰ ζητοῦν ὅπως ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ναυτολογίων γίνεται παγίως καὶ κατὰ περίπτωσιν δάσει τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου καὶ οὐχί δάσει τῶν διατάξεων τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως νηολογήσεως.

Διευκρινίζεται διτὶ, διὰ τοῦ ἀνωτέρω τρόπου ὑπολογισμοῦ τῶν ὑπὲρ τοῦ NAT καὶ τῶν λοιπῶν Ταμείων καὶ λογαριασμῶν εἰσφορῶν ἐπιτυγχάνεται: α) Ταχυτέρα ἐκκαθάρισις τῶν ναυτολογίων καὶ ἔγκαιρος ἐνημέρωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ἐκκαθάρισεως, β) ἀποδεσμένονται συντομώτερον αἱ κατατιθέμεναι ἔγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ,

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

καὶ γ) δὲν ἐπιβαρύνεται τὸ πλοῖον μὲ τὰς οἰκονομικάς κυρώσεις δι' ἐλλιπῆ ἢ ἀντικανούκην σύνθεσιν τοῦ πληρώματος.

ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ πρακτορείου «Κρόνος», τοῦ Οἴκου Βάττη - Γρέγος, συνεισέφερον ὑπὲρ ἐνισχύσεως τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ συνολικὸν ποσὸν ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 1.824,94 ὡς ἔχης:

Λίρας Ἀγγλίας

1. S/T "ARIETTA"	250.00
2. M/V "ERMOUPOLIS"	242.00
3. S/T "KINI"	118.00
4. S/T "LOIDA"	162.62
5. M/V "MANNA"	190.00
6. S/T "MARIA"	370.00
7. S/T "MARIA FORSYTH"	131.50
8. S/T "MARLI"	175.37
9. M/V "SYRA"	42.00
10. M/V "YDRA"	143.45
Σύνολον	1.824,94

Ἐπίσης, παρὰ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρίας «Ἀτλαντικ» Ναυτικοὶ Ἐπιχειρήσεις ("Ομίλος Πάππα"), περισυνελέγησαν, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ, τὰ κάτωθι ποσά:

LPG "MARY P."	\$ 142,75
M/T "AMPHITRYON"	\$ 232,14
M/T "DORIOS"	\$ 524,53
S/T "EKATERINI"	\$ 520.00
M/T "PALAEMON"	\$ 445.00
LPG "SONYA"	\$ 530.00
S/T "VASILIKI"	\$ 280.00
M/T "PONTUS"	\$ 369.00
M/T "MEGAS"	\$ 368.00
M/T "ZOE"	\$ 345.00
OBO "FILIATRA LEGACY"	\$ 110.00
LPG "TRINA MULTINA"	\$ 786,11
M/T "ZEPHYROS"	\$ 273.00
Σύνολον	\$ 4.925,53

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ κυπριακὸν δεξιὸν πλοίον «Μαριμπρούνα» 21.812 τόν. γκρός τοῦ 1954 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊδάνων ἀντὶ 105,75 δολαρίων κατὰ τόνους ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς «Ιστανούς» τὸ δεξιανόπλοιον «Γαύριον» 13.369 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτὰς τὸ δεξιανόπλοιον «Λητώ» 12.577 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Βραζιλιανοὶ διαλυταὶ ἤγόρασαν τὸ δεξιανόπλοιον «Εβρος» 20.687 τόν. γκρός τοῦ 1957.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Ιων» 9.176 τόν. γκρός τοῦ 1957 μετωνόμασθη «Κάδος Τάρας».

—Εἰς «Λεωνίδας Γ.» μετωνόμασθη τὸ φορ-

Τὸ ἐπιβατηγὸν «ΝΑΤΑΣ»

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΣΥΡΟΥ - ΤΗΝΟΥ - ΜΥΚΟΝΟΥ



Παρουσιά πολλῶν ἐπισήμων ἐγένετο τὴν 10ην τρέχοντος μηνὸς ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ναῖάς» ἀγιασμός, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐνάρξεως τῶν δρομολογίων τῆς θερινῆς περιόδου. Θὰ ἔξυπηρετῇ τὴν ἔξπρες γραμμὴν Σύρου, Τήνου καὶ Μυκόνου, μὲ καθημερινάς ἀναχρονίσεις ἐκ Πειραιῶς τὴν 8.30 π.μ. καὶ ὅποια ἦντς Ἀπριλίου τὴν 8ην π.μ.

Τὸ «Ναῖάς» ὑπέστη προσφάτως ἐκτεταμένας μετοσκευάς εἰς Πέραμα ὑπὸ τὴν ἐπίδειψιν τοῦ γαλλικοῦ νηογνώμονος, τοῦ ὁποίου φέρει καὶ τὴν ἀνωτάτην κλάσιν. Πρόσκειται περὶ ὑποδειγματικοῦ σκάφους, χωρητικότητος 1.069 ἐπιβατῶν, ὅπερ διαθέτει 388 κλίνισας εἰς καμπίνας λούνι, Α, Β καὶ Γ θέσεων. Πληροὶ ἄπαντας τοὺς κανόνας ἀσφαλείας τοῦ ΣΟΛΑΣ 1960. Είναι ἐφωδιασμέ-

νον μὲ τὰ πλέον σύγχρονα ὅργανα ναυσιπλοΐας.

Κατὰ τὴν μετασκευὴν ἐλήφθη ἴδιαιτέρα μεριμνα διὰ τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, εἰς τρόπον ὥστε τὸ σκάφος διαθέτει τόρα τρεις εύρυτάτας αἰθούσας, δύο τραπεζαρίας καὶ 3 πολυτελεῖ μπάρ. Διαθέτει, ἐπίσης, δύο βεράντας θερμανιονέας κατὰ τὸν χειμῶνα.

Τὸ ἔκ κατασκευῆς σταθερὸν καὶ ταχύπλουν ἐπιβατηγὸν (18,5 μίλια ὥριαις), προώρισται νὰ συμβάλῃ θετικῶς εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἀναμενομένης ύψηλῆς τουριστικῆς κινήσεως τῆς νέας περιόδου. Ή παρουσία τοῦ «Ναῖάς» εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν ἔρχεται νὰ καταδείξῃ τὴν μεγάλην δελτίων, ητις ἐπήλθεν εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας μὲ πλοία ἄνετα, ταχέα, μεγάλα.

Έκδόσεις

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τὸ κυκλοφορῆσαν 1ον τεῦχος τοῦ 1976 τῆς Ε.Ν.Δ. περιέχεται ἐν ἀρχῇ λίαν ἐνδιαφέρουσα μελέτη τοῦ ἐκδότου καὶ διευθυντοῦ τῆς Ἐπιθεωρήσεως δικηγόρου κ. Ἰωάν. Σέργη περὶ τοῦ «εἴσου πλοιοκτητῶν» εἰς τὴν ὁποίαν ἔξετάζεται διεξοδικῶς ὁ θεσμός τῆς προσθέτου παροχῆς τοῦ «δώρου» καὶ ἐρμηνεύονται αἱ σχετικαὶ διατάξεις ἐπὶ τῇ δάσει τῶν πορισμάτων τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς νομολογίας.

«Ἀκολούθει ἡ ναυτιλιακὴ νομολογία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸ θέμα τῶν φορτωτικῶν, τῶν ὁποίων ἐρμηνεύονται αἱ συνθέτεται ρήται. Ἐν συνεχείᾳ καταχωρούνται δώδεκα ἀποφάσεις ἀναφερόμεναι εἰς τὴν συμπλοικτησίαν, φορτωτικότων, ναυτικήν ὑποθήκην, ναυτικήν ἀσφάλισιν καὶ διάφορα ἄλλα θέματα. Ἐπεται ἡ ναυτεργατικὴ νομολογία (ναυτικὴ ἐργασία, ναυτεργατικὸν ἀτύχημα) καὶ ἡ νομολογία τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας καὶ τῶν Φορολογικῶν δικαστηρίων ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς φορολογίας. Τὸ τεῦχος κλείεται μὲ τὴν παρουσίαν τοῦ τελευταίου ἔργου τοῦ Ἐφέτου κ. Π. Τζίφρα «Ἄσφαλτικα μέτρα» καὶ τοῦ δικηγόρου κ. Γ. Τιμαγένους «τὸ δίκαιον τῆς θαλάσσης καὶ τὸ Αίγαστον» καὶ μὲ τὴν λοιπὴν ναυτικὴν διδιογραφικὴν ἐνημέρωσιν.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ τὴν ἔνδειξας σημαίας:

«Ἀριστόμαχος», λιθεριανόν, 11.377 τόν. γκρός, ἀπὸ 31.10.75, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγεώργης. «Πάρνητ», παναμαϊκόν, 1.061 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.11.75, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Σαντοριναῖος. «Στόλτ Πασίφικ», λιθεριανόν, 12.436 τόν. γκρός, ἀπὸ 19.12.75, ἐκπρόσωπος κ. Αδαμ. Σκανιδάκης. «Μότσαρτ Φέστιβαλ», λιθεριανόν, 18.950 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.3.76, ἐκπρόσωπος κ. Ζωή Τερλεζή. «Γεράσιμος Μ.», παναμαϊκόν, 1.112 τ. γκρός, ἀπὸ 23.8.75, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Κουλούρης. «Πόλο Μόνικα», κυπριακόν, 5.671 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.1.76, ἐκπρόσωπος κ. Δ. Ματθαίου. «Σιδάνα», λιθεριανόν, 68.631 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.10.75, ἐκπρόσωπος κ. Ν. Δανιόλος. «Ναυαρίνο», παναμαϊκόν, 22.766 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.11.75, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγεώργης.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ 1976

Ἐξεδόθη καὶ ἐκυκλοφόρησεν ὁ 19ος τόμος τοῦ Ελληνικοῦ Ναυτικοῦ Οδηγοῦ. Διατίθεται ἀπὸ τὰ κεντρικὰ γραφεῖα τῶν Ελληνικῶν Ναυτιλιακῶν Ἐκδόσεων, Κολοκοτρώνη 96, 5ος όροφος. Τηλέφωνα: 4178830 - 425-330 - 422493. Τέλεξ: 3320 DIRE. Τηλεγράφηματα: SHIPDIRECTORIES.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Κατά τὴν ἄφιξιν του εἰς Ταμπίκο τὴν 25ην Φεβρουαρίου, ἀπὸ Χάμπτον ρόδος, προσέκρουσεν ἐπὶ ναυαγίου καὶ ὑπέστη ζημιάς εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα.

ΑΛΚΥΩΝΙΣ: Εἰς Μελβούρνην τὴν 22αν Φεβρουαρίου, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ πρωράριον κύτος, ἥτις κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσθετικῆς ὑπηρεσίας. Ὡς ἀνεκοινώθη, ζημιά προεκλήθησεν εἰς τὸ σκάφος καὶ τὸ ἔχαρτοπολοῦ φορτίον του.

ΑΝΤΩΝΗΣ (λ.): Άποπλεύσαν ἐκ Λισσαδίνος τὴν 7ην Μαρτίου διὰ Νέαν Ὀρλέανην, ἀνεκοινώσεις τὴν ἐπομένην ὅτι ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανήν καὶ παρεσύρετο ἀκύδερηντον.

ΑΤΟΜΙΚ (λ.): Προστάζειν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Μισσισιπποῦ τὴν ἑσπέραν τῆς δης Μαρτίου, ἀλλ' ἀνειλκύθη τὴν πρώιαν τῆς ἐπομένης τῇ διοθείᾳ ρυμουλκοῦ. Δὲν ἐγνώσθη ἐὰν ὑπέστη ζημιάς.

ΒΕΛΟΣΙΤΥ (λ.): Εἰς Γιοκοχάμα τὴν 9ην Μαρτίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν.

ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ἀφιχθη εἰς Σίδνεϋ (Ν.Σ.) τὴν 24ην Φεβρουαρίου μὲν ζημιάς ἐκ ναυσιπλοίας εἰς πάγους. Ὑπέστη διαρροήν εἰς τὰ αντι τάνκας.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ T.: Πλησίον τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ τοῦ Πόρτ Σαΐδ, ἡ ἀγκυρά του ἐνέπλακε εἰς τὴν ἀλυσον ἀγκύρας ἔτερου σκάφους, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστῇ ζημιάς συνεπείᾳ τῶν διαδοχικῶν προσκρούσεων τοῦ ἐνὸς σκάφους ἐπὶ τοῦ ἄλλου. Διενηργήθη ἐπιθέρησις καὶ τὴν 26ην Φεβρουαρίου διῆλθε τὴν διώρυγα πρὸς Νότον.

ΕΒΙΜΑΡ: Άποπλεύσαν ἐκ Βορμάρης τὴν 28ην Φεβρουαρίου διὰ Κάντλα, ἐπέστρεψε τὴν μεθοπομένην λόγῳ βλάβην εἰς τὴν μηχανήν, ἀποδιδομένης εἰς ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος.

ΕΛΙΝΕΛΑ: Ὑπέστη πυρκαϊάν τὴν 15ην Φεβρουαρίου, εἰς Πέραμα. Τὴν ἐπομένην ἀνελήθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Νέας Ὀρλέανης, ὑπέστη πυρκαϊάν τὴν 23ην Φεβρουαρίου, ἥτις κατεστάλη αὐθημερόν. Ζημίαι, ἐὰν ὑπάρχουν, δὲν ἀνεκοινώθησαν.

ΕΥΑΝΘΙΑ K. (π.): Τὴν 9ην Μαρτίου ἐξέπεμψε σῆμα κινδύνου εἰς πλάτος 35.12° δύσρειον καὶ μῆκος 26.19° ἀνατολικὸν λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Ἐξητήθη ἄμεσος δονθεία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Τὸ 386.000 τόν. d.w. σούπερ τάνκερ «Ιωάννης Κολοκοτρώνης» ἡγκυροδόλησεν ἔξωθι τοῦ Τόρ Μπαίν τὴν 26ην Φεβρουαρίου διὰ ἔκτελεσιν μικροπικευῶν εἰς τὴν μηχανήν, διαρκείας 2-3 ἡμερῶν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ: Συνεπείᾳ πυρκαϊᾶς εἰς τὸ κύτος No. 1, εἰς Καλκούπταν τὴν 1ην Μαρτίου, κατεστράφησαν 250 δέματα ἀκατέργαστου γιούτης. Τὸ πῦρ κατεστάλη μετὰ 4ωρων.

ΜΑΣΤΡΟ ΚΩΣΤΑΣ: Ὑποστάνε βλάβην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 21ην Φεβρουαρίου, ἐρρυμουλκήθη εἰς Μονρόδια ὑπὸ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικοῦ δηζελοπόλιού «Ρέθιμνον», βάσει συμφωνητικοῦ λόδεύς «πο cure no pay».

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ: Ἀπὸ Μπατόν Ρούζ διὰ Κίγκοτον, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Πόρτ Ρόγιαλ τὴν πρωιάν τῆς 27ης Φεβρουαρίου, μὲ φορτίον 2.000 τόν. γεννημάτων. Ἀνειλκύθη τὴν 4ην Μαρτίου τῇ διοθείᾳ σκαφῶν τῆς ίδιας ἀταρίας καὶ ἡγκυροδόλησεν ἐν ἀναμονῇ ἐπιθεωρήσεως.

ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κ.): Τὸ σκάφος ἔχαρακτηρίσθη ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια τὸν Ιανουάριον, λόγω προσαράξεως. Τὴν 8ην Μαρτίου, δημος, ἀνεκοινώθη ὅτι ἀνειλκύθη εἰς Πέρλαρίθερ καὶ ἀνελήθησαν ἐπισκευαῖ.

ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.): Προσήραξεν εἰς ἀπόστασιν 1,5 μιλίων ἔξωθι τοῦ Λόδουεστοφ τὴν 29ην Φεβρουαρίου. Ἀνειλκύθη τὴν ίδιαν ἡμέραν συνέχισε τὸν πλοῦν του διὰ Γκρέιτ Γιάρμουθ, διόπου ἀφίχθη τὴν 1ην Μαρτίου. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιάι.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λ.): Ἀπὸ Ράς Λανούφ, προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ λιμένος τῆς Νεαπόλεως τὴν 19ην Φεβρουαρίου, κυθερνώμενον ὑπὸ πλοηγοῦ καὶ συνοδεύομένον ὑπὸ ρυμουλκῶν. Ἀρχικὴ προσπάθεια ἀνειλκύσεών του διὰ ίδιων του μέσων καὶ μὲ τὴν διοθείαν 10 ρυμουλκῶν ἀπέτυχε. Τὸ φορτίον τῶν πρωραίων δεξαμενῶν μετεφέρθη εἰς τὰς κεντρικὰς καὶ ἀφοῦ ἔξεφόρτωσεν ἐν μέρος εἰς φορτηγίδας ἀνειλκύθη τὴν ἑσπέραν τῆς ίδιας ἡμέρας τῇ διοθείᾳ 4 ρυμουλκῶν. Δὲν παρετηρήθη διαρροή καὶ παρεχωρήθη πιστοποιητικὸς ἀξιοπόλιος. Ἐπιθέρησις τοῦ πυθμένος θάλασσας καὶ ἡγκυροδόλησεν τὴν 28ην Φεβρουαρίου ἀπέπλευσε διὰ Περισκόπιον Κόλπον.

ΠΑΛ (κ.): Περὶ προσαράξεως τοῦ ὄποιού ἀναγράφουμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀνειλκύθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου καὶ τὴν ἐπομένην ἀφίχθη εἰς Πειραιά. Ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε τὴν 16ην διὰ Βηρυτόν. Ὡς ἐγνώσθη, θάλασσας καὶ ἀπίστρεψη εἰς Πειραιά διὰ νὰ δεξαμενισθῇ.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.): Συνεκρούσθη μετὰ φορτηγίδος εἰς Τσιταγκόγκ τὴν 3ην Μαρτίου.

ΠΑΤΙ (κ.): Προσαράξαν πλησίον τοῦ Πόρτ Ελίζαμπεθ ὑπέστη διαρροήν εἰς τὸ μη-

χανοστάσιον καὶ τὸ κύτος No. 1 τὴν 29ην Φεβρουαρίου. Ἡ κατάστασις τοῦ σκάφους θεωρεῖται κρίσιμος.

ΠΡΙΓΚΙΠΙΣ ΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Μὲ φορτίον ἀργού πετρελαίου, προσήραξεν εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ Γκάλθεστον τὴν 26 Φεβρουαρίου. Ἐξητήθη ἡ δομή την ρυμουλκῶν, ἀλλὰ δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ ἀνέλκυσθη του. Τελικῶς ἀνειλκύσθη τὴν 2αν Μαρτίου, ἀφοῦ ἔξεφόρτωσε σημαντικὸν δύκον τοῦ φορτίου του εἰς φορτηγίδας, μὲ τὴν δομήσιαν δύο ρυμουλκῶν. Ἐν συνεχείᾳ, ἀπέπλευσεν εἰς Χιούστον πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ὑπολοίπου φορτίου του. Διενηργήθη ἐπιθεωρήσις διὰ τυχὸν ζημιάς εἰς τὰ ὑφαλά.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Ἐπεθεωρήθη προσφάτως εἰς Μπρούνσμπουτελ πρὸς διακρίσιν ζημιῶν ἐκ ναυσιπλοίας εἰς πάγους μεταξὺ 25ης καὶ 26ης Ιανουαρίου. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΠΡΩΤΩ (ἀλιευτικόν): Ὑποστάνε βλάβην ἐνθύσισθη εἰς πλάτος 12.10' δόρειον καὶ μῆκος 17.20' δυτικὸν τὴν 21ην Φεβρουαρίου. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη σῶν ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ ἀλιευτικοῦ «Ζέφυρος V» καὶ διεπεραιώθη εἰς Ντακάρ.

ΠΡΩΤΩ (λαγός): Προσκρούσαν ἐπὶ σημαντήρος ἔξωθι τοῦ Λάγος τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ὑπέστη βρῆγμας καὶ διαρροής εἰς τὸ κύτος No. 1. Τὸ ὑδωρ ἔξεβλήθη διὰ τῶν ἀντλιῶν τοῦ σκάφους καὶ τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἡρίχισεν ἡ ἔξεφόρτωσις τοῦ ἐκ τοιμέντου φορτίου του ἀπὸ τὸ κύτο No. 2 καὶ 3.

ΡΟΔΑΝΩΗ A.: Συνεκρούσθη εἰς Λάγος τὴν 22αν Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ ἡγκυροδόλημένου σκάφους Εκάλαξιο. Δὲν ἀνερέθησαν ζημιάι. Τὴν 28ην Φεβρουαρίου ἀπέπλευσεν ἐκ Λάγος διὰ Πειραιᾶ.

ΣΙΝΤΥ (λ.): Συνεκρούσθη μετὰ μικροῦ ιαπωνικοῦ δεξαμενοπλοίου ἔξωθι τοῦ Κόμπε τὴν 28ην Φεβρουαρίου, ὑποστάνε ἐλάφρας δοντώσεις ἑωατερικῶν τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν ἐνδιατημάτων. Τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσεν ἐκ Κόμπε διὰ Σουέζ.

ΣΟΦΙΑ: Ἀπὸ Ρουμανίαν διὰ Νταμμάτη μὲ 12.600 τόνους τοιμέντου, προσήραξεν εἰς τὸ 117ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ τὴν 5ην Μαρτίου, διακόψαν τὴν κυκλοφορίαν τοῦ διαύλου ἐπὶ 8 ωρον. Ἀνελκυσθεὶς ὑπὸ ρυμουλκῶν τῆς διώρυγος ἔρρυμουλκήθη εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Σουέζ.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΑΝΤΖΕΛ: Προσέκρουσεν ἐπὶ ἐπιπλέοντος ἀντικείμενου τὴν 17ην Φεβρουαρίου καὶ ὑπέστη κάμψιν ἐνὸς πτερυγίου τῆς θέλης ἀνειλκύσθη εἰς Πειραιά. Ἐδεξαμενίσθη εἰς Γδύνια τὴν 25ην Φεβρουαρίου διὰ την Κόλπον τοῦ Σουέζ.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (λ.): Προσήραξεν ἐντὸς τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ τὴν 27ην Φεβρουαρίου. Ἀνειλκυθεὶς μετὰ μίαν ὥραν ὑπὸ ρυμουλκοῦ τῆς διώρυγος ἔλασε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας καὶ τὴν ἐπομένην συνέχισε τὸν πλοῦν του. Τὸ σκάφος κατημύθησεν μετά την 25ην Φεβρουαρίου.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ (κ.): Τὴν προτίτην τῆς 24ης Φεβρουαρίου συνεκρούσθη, λόγῳ δύμιλης, μετὰ τοῦ βρετανικοῦ δηζελοπλοίου «Ρέουνακραγκ», εἰς ἀπόστασιν 4,5 μιλίων νοτιοανατολικῶν τοῦ Φόλκστουον. Ἀμφότερα ἀνέφερον ὅτι δὲν ὑπέστησαν σοβαρὰς ζημιάς καὶ συνέχισαν τὸν πλοῦν των. Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας κυπριακὸν σκάφος κατημύθησεν ἀπὸ Μπεντί εἰς Ρόπτερνταμ. Ἐκεῖ ἀφίχθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου.

ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΔΥΟ (κ.): Ανειλκύσθη τὴν 22αν Φεβρουαρίου ὑπὸ ρυμουλκοῦ καὶ ἡγκυροδόλησεν εἰς Τσανάκαλε (ἰδεῖ τεῦχος 15.2.76). Ἐκείθεν ἀπέπλευσε διὰ Πόρτ Σαΐδ, διόπου ἀφίχθη τὴν 1ην Μαρτίου. Δὲν προεκλήθησαν ἐμφανεῖς ζημιάι εἰκῇ τῆς προσαράξεως.

SWISS GENTLEMAN, LOCATED IN GENEVA, EXPERIENCED,

SEEKS REPRESENTATION / COLLABORATION WITH A

SHIPOWNER WILLING TO HAVE A SWISS OFFICE.

First class international references

INFORMATION TELEF. 284.796 ATHENS

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

JEDDAH

● TIME

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

● MONEY

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

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→**CONTACT**

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

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

TELEFONICS: 212084 GREECE

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



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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά την σημειωθείσαν έλαφράν δελτίωσιν τών ναύλων διά Μάρτιον - 'Απρίλιον είς τὸν δορειομερικανικὸν τομέα, ἐπικρατεῖ εἰσέτι ἡ ἀποψίς, διότι δὲν θὰ ἀποφευχθῇ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος, ητις πιθανὸν νὰ φέρῃ τούς τους ναύλους εἰς τὴν γνωστὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα. Κόποια αἰσιοδοξία δικαιολογεῖται, μετά τὴν ἀγοράν ἀπό τὴν Μόσχαν καὶ ἄλλους δημητριακῶν καὶ τὴν εὐχερεστέραν, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, διακίνησιν τῶν φορτίων εἰς τοὺς ρωσικοὺς λιμένας.

Κατά τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ Μαρτίου οἱ πληρωθέντες ναύλοι ήσαν κατά τις ψηλότεροι. Τὰ \$ 8.25 λ.χ. (φίο) ἐπιληρώθησαν διά οκάφος 'Απρίλιου 35.000 τόν. ἀπό Κόλπουν διά Μαύρην Θάλασσαν καὶ \$ 7.85 (φίο) δι' 'Ιαπωνίαν, 'Απρίλιον ἐπίστης, ἀπό τὸν Κόλπον, εἰς σκάφος 42.000 τόν., ἐμφανίζουν δὲ τὴν ἔλαφράν αὐτὴν ἀνάτιμησιν.

'Η μικρά αὐτὴ δελτίωσις ἐσημειώθη καὶ εἰς τὰ τάιμ τοσφότερες. 'Ορισμένα καλά σκάφη ἔκερδισαν μισθώματα ὑψηλότερά πως.

Γενικῶς ἡ θέσις τῆς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζεται τοπιστότερον ἐπιδιοφόρος ὑπὸ τὴν πιεστικήν, πάντως, κατάστασιν τῆς συνεχίζομένης οικονομικῆς υφέσεως. Οι δείκται τῆς παραγωγῆς μικράν ἐμφανίζουν κατὰ χώρας δελτίωσιν καὶ χωρὶς αὐτὴν τὴν δελτίωσιν ζωηρότης εἰς τὴν ναυλαγορὰν ἀξιόλογος δὲν πρέπει νὰ προσδοκᾶται.

Οι ναύλοι κατὰ τομεῖς, διὰ τὸ πρῶτον 10ήμερον τοῦ Μαρτίου, εἶχον ὡς κάτωθι:

● ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Συνήθης ἔργασία ναυλώσεων διὰ δημητριακὰ ἀπὸ τὴν Β. 'Αμερικήν. Ναύλοι ἐλαφρῶς καλύτεροι. 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν σκάφος 43.000 τόν. ἐπιληρώθη \$ 5.10 (φίο) καὶ 60.000 τόνων \$ 5.00 (φίο). Τὸν Φεβρουάριον σκάφος 53.000 τόν. ἐκλείσθη διὰ τὴν αὐτὴν ἔργασίαν \$ 4.00.

Καλὴ κίνησις ναυλώσεων δι' 'Ιαπωνίαν. Φορτώσεις Μαρτίου καὶ 'Απρίλιον. Σκάφος 35.000 τόν. ἐπιληρώθη \$ 8.00 (φίο) 'Απρίλιον καὶ 8.65 (φίο) διὰ σκάφος 28.000 τόν. 'Απρίλιον. Ναυλώσεις ἐπίστης διὰ Νορθγιάν, Δανίαν, Μαρόκον, Νότ. Κορέαν, Μεξικὸν καὶ Βενεζούελαν. Διὰ Ταρραγκόνα 40.000 τόν. Μάρτιον \$ 6.75, βάσις 49 πόδας φίο. Διὰ Γδυνίαν ἡ Ντάνσικ 30.000 τόν. 'Απρίλιον \$ 9.70, φίο μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν.

Βελτιωμένοι πως οι ναύλοι καὶ ἀπὸ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ. Σκάφος 45.000 τόν. διὰ τὴν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 4.90 (φίο). Διὰ τὴν Λισσαβόνα 30.000 τόν. Μάρτιον \$ 7.50 φίο μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Βαλτιμόρην καὶ Πόρτ Καρτίε 77.000 τόν. σίτος \$ 14.45 μπέρθ τέρμης Μάρτιον. Σκάφος 52.000 τόν. διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 225.000 φίο.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ τὸ Πόρτ Καρτίε 105.000 τόν. δι' 'Ολλανδίαν Μάρτιον \$ 2.40 φίο (5 ἡμέρας).

Παλαιοσίδηρα: 'Απὸ Νότιον Καρολίναν διά Β. 'Ισπανίαν 3.300 τόν. \$ 72.000 κατ' ἀποκεπὴν Μάρτιον - 'Απρίλιον. 'Απὸ Μιτρόβιν διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ηνωμ. Βασιλείου 14.000 τόν. \$ 10.50 φίο μὲ 1.000 τόν. ἐκφ. Μάρτιον. Δύο λιμένας Κόλπουν δι' 'Ιαπωνίαν 18.300 τόν. \$ 260.000 κατ' ἀποκεπὴν, φίο (16 ἡμέρας) Μάρτιον. Διαταγαὶ διὰ γαϊάνθρωπας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες. Τὰ \$ 5.82½ ἐπιληρώθησαν δι' 'Ιαπωνίαν 55.000 τόν.

● ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ναυλώσεις ἀπὸ τὸ Πλέιτ δὲν ἐγνώσθησαν. 'Απὸ Πουέρτο 'Ορντάζ δι' 'Ολλανδίαν 40.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα, Μάρτιον, \$ 4.00 φίο. 'Απὸ Τουμπαρά δι' 'Αμβέρσαν - Γάνδην 20.000 τόν. \$ 3.50 φίο Μάρτιον. 'Απὸ Πόρτο 'Αλέγκρε καὶ Ρίο Γκράντε 8.000 τόν. σιτηρὰ \$ 16.00 φίο διὰ Δανίαν, μὲ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

● ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Μικρὰ ἡ ἔκειθεν ἔργασία. 'Απὸ Βόρ. Ειρηνικὸν δι' 'Ακαγιούτλα 22.000 τόν. δημητριακὰ \$ 13.25 φίο, 5 ἡμέρας φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν.

● ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

'Απὸ Κέιπ Τάκου διὰ τὸ Κόντινεντ 13.000 τόν. δημητριακὰ \$ 17.00 ἐλεύθ. ἐκφ. 'Απρίλ.

● ΑΠΟ ΤΟ KONTINENT

'Απὸ 'Αμβέρσαν διὰ Κωνστάντζαν 25.000 τόν. σίτου ἀ.φ. \$ 6.75 φίο 2.500 τόν. φόρτ. καὶ 4.000 τόν. ἐκφόρτ. 'Απὸ Ρουέν δι' 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σάιδ 14.500 τόν. \$ 7.65 φίο Μάρτιον. 'Απὸ Βέλγιον, Βόρ. Γαλλίαν διὰ Μαρόκον σίτος 10.500 τόν. \$ 6.15.

● ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ - ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

'Απὸ τὴν Κωνστάντζαν δι' ἀνατ. ἀκτὴν Μεξικοῦ 10.000 τόν. λιπάσματα Μάρτιον \$ 14.00 φίο.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

'Η ζωηρότης τῶν χρονοναυλώσεων, ἀπὸ τὴν 'Απὸ 'Ανατολὴν ίδια, προσέδωκεν εἰς τὴν ἀγορὰν τὸν τόνον τῆς σταθερότητος. Βελτιωμένα μισθώματα ἐπιληρώνοντο. Σκάφος 37.535 τόν. τοῦ 1965, διὰ 2-4 μῆνας, παράδοσις Μεσόγειον, Μάρτιον, \$ 2.800 ἡμερησίων. Σκάφος 60.639 τόν. τοῦ 1968, παράδοσις Σικελίαν, Μάρτιον, διὰ κυκλικὸν Κόλπου, ἐπαναπαράδοσις Βενετίαν - 'Αμβούργον \$ 2.400 ἡμερησίων. Σκάφος 25.600 τόν. τοῦ 1973, παράδοσις Φορμόζαν ἐπαναπαράδοσις Βοστώνην - Γκράλεστον, \$ 4.50 τὸν τόνον d.w. Σκάφος 86.690 τόν. παράδοσις Μαύρην Θάλασσαν Μάρτιον 12 μῆνας, 80 σέντς τὸν τόνον. Σκάφος 17.170 τόν. τοῦ 1959, παράδοσις δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, ἐπαναπαράδοσις Καράτσι - Σιγκαπούρην \$ 3.200 ἡμερησίων. Σκάφος 51.733 τόν. τοῦ 1967, παράδοσις Δυτ. Ιταλίαν Μάρτιον διὰ κυκλικὸν Νοτ. Αφρικῆς, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ \$ 1.20 τὸν τόνον. Σκάφος 26.645 τόν. τοῦ 1971, παράδοσις Ντουνεντίν 'Απρίλ. μέσω Αύστραλίας, ἐπαναπαράδοσις Κίναν, \$ 5.25 (Κινέζοι). Σκάφος 57.566 τόν. παράδοσις 'Ιαπωνίαν Μάρτιον ταξίδιον Αύστραλίας - Β. Αμερικῆς δυτ. ἀκτὴν, \$ 1.80 τὸν τόνον. Σκάφος 28.187 τόν. τοῦ 1967, 11-13 μῆνας, \$ 3.650 ἡμερησίων, πλέον \$ 1.500 ὑπερωρίας μηνιαίων. Σκάφος 31.760 τόν. τοῦ 1970, παράδοσις Πλέιτ Μάρτ. - 'Απρίλ., κυκλικὸν Χιλῆς, ἐπαναπαράδοσις Πλέιτ ἡ Βοστώνη ρέιντζ \$ 3.500 ἡμερησίων. Σκάφος 14.940 τόν. τοῦ 1973, παράδοσις Γιοκοχάμα Μάρτ., ἐπαναπαράδοσις Καραϊβικὴν \$ 3.725 ἡμερησίων πλέον \$ 1.500 ὅρθεται μηνιαίων. Σκάφος 14.631 τόν. τοῦ 1971, παράδοσις Ντάρμπαν, Μάρτ., ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ \$ 3.500 ἡμερησίων. Σκάφος 14.935 τόν. τοῦ 1969, παράδοσις Τσιταγκόν Μάρτιον, ταξίδιον Κίνας, ἐπαναπαράδοσις Νοτ. Αφρικῆς \$ 3.538 ἡμερησίων, πλέον \$ 1.500 ὅρθεται μηνιαίων. Σκάφος 28.560 τόν. τοῦ 1971, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, Μάρτ. ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ \$ 4.85 τὸν τόνον. Σκάφος 27.999 τόν. τοῦ 1954, παράδοσις Γιορδατάρ Μάρτιον, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. Ιταλίαν - Γιορδατάρ - 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 2.500 ἡμερησίων. Σκάφος 15.799 τόν. τοῦ 1963, παράδοσις 'Αγγλίαν, ταξίδιον Περσικοῦ λίρ. 3.800 ἡμερησίων, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων ὅρθεται. Σκάφος 32.000 τόν. τοῦ 1973, παράδοσις Κόντινεντ Μάρτ. 12 μῆνας (συνέχεια) \$ 3.80 τὸν τόνον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Χαλαρὰ ἡ ναυλαγορὰ κατὰ τὸ α' 10ήμερον τοῦ Μαρτίου. Ζήτησις περιωρισμένη, γαν-

λοι χαμηλότεροι. Δι' ἀκάθαρτα φορτία: Τὰ W 25 ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφη VLCL διὰ τὴν Δύσιν, φόρτωσις ἀπὸ Περσικὸν μέσα Μαρτίου. Τὰ W 32.5 ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφη 100 χιλ. τόν. Σκάφος 65.000 τόν. ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Νόρδερον Ρέιντζ ἐκλεισθή εἰς τὰ W 45, Μάρτιον. Σκάφος 56.000 τόν. ἀπὸ Μεσόγειον διὰ Νόρδερον Ρέιντζ W 50. Σκάφη μικρότερα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὸ Κόλπον Κόλπον W 70 καὶ W 78.5 Μάρτιον.

'Υποτονική καὶ ή Καραϊβική. Ταξίδια ἐντὸς αὐτῆς ἐπιληρώθησαν ἀναλόγως μεγέθους ἀπὸ W 72.5 μέχρι καὶ W 90. Διὰ τὸ Κόντινεντ μέρος φορτίου 20 χιλ. τόν. W 115.

Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον γεγονός τῆς ναυλαγορᾶς ήσαν αἱ χρονοναυλώσεις. Σκάφος 35.000 τόν. δημητριακὰ \$ 17.00 ἐλεύθ. ἐκφ. 'Απρίλ.

● ΑΠΟ ΤΟ KONTINENT

'Απὸ 'Αμβέρσαν διὰ Κωνστάντζαν 25.000 τόν. σίτου ἀ.φ. \$ 6.75 φίο 2.500 τόν. φόρτ. καὶ 4.000 τόν. ἐκφόρτ. 'Απὸ Ρουέν δι' ἀλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σάιδ 14.500 τόν. τὸν Κόλπον διὰ τὸν Κόλπον W 70 καὶ W 78.5 Μάρτιον.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Συμφώνως πρὸς τὰ παρὰ τὴν Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος τηρούμενα στοιχεῖα ἔξωλογιστικῶν Λογίσμων Εἰσαγωγῆς Ναυτιλιακοῦ Συν.) τος, ἡ Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙ·ΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», εἰσήγαγεν εἰς τὴν 'Ελλάδα κατὰ τὸ ἔτος 1975 συνάλλαγμα συμπτοσούμενον εἰς ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ 12.447.900,05, κατὰ δὲ τὴν περίοδον 1962 - 1975, εἰσήγαγεν εἰς τὴν χώραν μας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ψήφους \$ 96.708.304,82, ὡς ἀκολούθως:

— 1962	\$ 2.833.579,26
— 1963	\$ 2.721.920,91
— 1964	\$ 3.453.288,80
— 1965	\$ 3.769.354,32
— 1966	\$ 5.072.093,96
— 1967	\$ 5.390.204,71
— 1968	\$ 5.663.828,02
— 1969	\$ 5.172.704,71
— 1970	\$ 6.033.747,47
— 1971	\$ 5.153.793,55
— 1972	\$ 8.857.864,46
— 1973	\$ 9.523.362,15
— 1974	\$ 8.285.512,92
— 1975	\$ 12.447.900,05
	\$ 84.379.155,29

— Πλέον καταδύθητα ἔως τὴν 31) 12)75, ἔναντι ἀξίας διὰ τὴν παρὰ τὴν Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ», Σκαραμαγκά, ναυπήγησιν (6) νεωτάτου καὶ δελτιωμένου τύπου CARGO LINERS πλοίων, \$ 12.329.149,53 ήτοι, ἐν συνόλῳ \$ 96.708.304,82 = = = = =

Εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν δὲν περιλαμβάνεται τὸ συνάλλαγμα τὸ ἐμβασθὲν εἰς τὴν Χώραν μας ὑπὸ τῶν πληρωμάτων τῆς 'Ελληνικῆς, ἀπ' εὐθείας εἰς τὰς οικογενείας των.

'Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἔξυπητεῖ σήμερον Τακτικὰ Γραμμὰς μεταξὺ τῶν λιμένων ΚΟΝΤΙΝΕΝ & ΑΓΓΛΙΑΣ/ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΗΠΑ/ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ & ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ, ΗΠΑ/ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ/ΙΝΔΙΩΝ/ΠΑΚΙΣΤΑΝ/ΚΕΥΛΑΝΗΣ & ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ, ΗΠΑ /ΕΛΛΑΔΟΣ /ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ, ΗΠΑ/ΝΟΤΙΟΥ & ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ & ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ, ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ/ΔΥΤΙΚΗΣ, ΝΟΤΙΟΥ & ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ, διὰ 39 πλοίων της, ἀπάντων ὑπὸ Ελληνική Σημαίαν, ἔξ δων 12 νεωτάτου τύπου, ναυπηγήσεων 1972, ἀπασχολεῖ δὲ περὶ τοὺς 1.500 "Ελληνας ναυτικούς.

Α. Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙ·ΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

EMMANOYHA MARKOU (λιθ.): τόννοι d.w. (580.900 κ.π. 13 μιλ. 16 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1960) \$ 2.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Κωνοτάντζαν Φεδρουαρίου 25-29, έπαναπαράδοσης Περισκόν Κόλπον — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΑΛΒΙΩΝ: 26.936 τόν. d.w. (1.261.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 178.000 κ.π. τών πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1969) \$ 4.60, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δίλ υπερωρίας, ταξίδια 2-4 μηνών, παράδοσης μετά την άφιξην του πιλότου εις Βαλτιμόρη Μαρτίου 11-19, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν.

ΜΑΙΑΝΔΡΙΟΣ: 26.160 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ τού 1963) \$ 3.35, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δίλ υπερωρίας, παράδοσης Καλόμπο Εποικος, έπαναπαράδοσης νότιον Ιαπωνίαν.

ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.: 13.430 τόν. d.w. (30 π. 5% ίντο 604.000 κ.π. 14 μιλ. 20 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ τού 1961) \$ 3.200 ήμερησίως, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δίλ υπερωρίας παράδοσης εις προβλήτην φορτωσέως, ή μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Φεδρουαρίου 27 — Μαρτίου 5 έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Πόρτο Κάπους, μέσω Περισκόν Κόλπου.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ: 23.740 τόν. d.w. (1.018.981 κ.π. 14½-15 μιλ. 30 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ τού 1963) \$ 4.50, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δίλ υπερωρίας ταξίδια 55 μημέρων μέχρι 4 μηνών, παράδοσης διαπλέοντας ή με την άφιξην του πιλότου εις Σιγκαπούρην Μαρτίου 14-25, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Γιβραλτάρ — Μπρούμπουτελ ρέιντς.

EMMANOYHA Γ.: 18.992 τόν. d.w. (804.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τόν. φιούσελ δίλ τού 1959) \$ 2.

400 ήμερησίως, παράδοσης Νέαν Υόρκην Φεδρουαρίου 27 — Μαρτίου 7, έπαναπαράδοσης Πορτογαλίαν — Βορ. Ισπανίαν ρέιντς.

ΝΟΡΔΕΡΗ ΝΑΙΑΝΤ: (λιθ.): 45.073 τόννοι d.w. (40 π. 3 ίντα, 1.820.360 κ.π. 14-14½ μιλ. 36 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ τού 1967) \$ 2.350 ήμερησίως πλέον \$ 65.000 δώρον, παράδοσης με την άφιξην του πιλότου εις Βαλτιμόρη Μαρτίου 11-19, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν.

ΓΙΑΙΑ ΕΙΡΗΝΗ Η.: 31.904 τόν. d.w. 35 π. 118 ίντα. (1.361.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόννοι φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ τού 1970) \$ 4.50, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δίλ υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σιμίζου Μαρτίου 1-8, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, κόντινεντ Μεσογείουν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ: (μικτόν): 83.789 τόννοι d.w. (16 μιλ. 62 τόν. φιούσελ δίλ τού 1971) \$ 1.20 παράδοσης Κριστομπαλ Φεδρουαρίου — Μάρτιου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσω Χάι Πότιν.

ΔΩΤΩΤ (λιθ.): 62.334 τόν. d.w. (2.877.000 κ.π. 16 μιλ. τού 1968) \$ 2.10 άμερος παράδοσης διαπλέοντας "Αντεν, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, μέσω Παρατίν.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 28.550 τόννοι d.w. (1.100.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ τού 1972) \$ 4.85 παράδοσης 48 ώρας μετά των απόπλουν εις Κόγκ Κόγκ Μαρτίου 3-13, έπαναπαράδοσης Μπορτνώ — Αμερύγον, μέσω Βρετ. Κολομβίας.

ΚΟΜΕΤ: 14.938 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1972) \$ 2.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης εις πλοηγικόν σταθμὸν Κωνοτάντζαν Μαρτίου 3-8, έπαναπαράδοσης Ερύθρην Θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.: 18.420 τόν. d.w. (787.000

κ.π. 14½-15 μιλ. 28 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1968) \$ 3.125 ήμερησίως, παράδοσης εις πλοηγικόν σταθμὸν Κόρπους Κριστί, Μαρτίου 3-8, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην — Μαδρίς ρέιντς.

ΚΙΛΗ ΓΕΜΕΛΑΟΥ: 19.902 τόν. d.w. (854.000 κ.π. 15 μιλ. 30 τόν. φιούσελ δίλ και 2½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1967) \$ 3.500 ήμερησίως, ταξίδια 2-4 μηνών, παράδοσης Όξακαν Μαρτίου 2-10,

ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ: 32.700 τόν. d.w. (1.500.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ, τού 1966) \$ 1.800 ήμερησίως, παράδοσης Κωνοτάντζαν Μαρτίου 15-31, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΜΑΙ-ΣΤΡΟΣ (λιθ.): 32.810 τόν. d.w. (1.371.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ, τού 1969) \$ 2.950 ήμερησίως, πλέον \$ 15.000 δώρον Ετοιμος παράδοσης Σαν Νικολας (Αργεντινή) έπαναπαράδοσης Χιλήν, δύον κυκλών ταξίδιον μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σιμίζου Μαρτίου 1-8, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσω Χάι Πότιν.

ΑΙΓΑΙΗΙΩΤΗΣ (λιθ.): 15.756 τόν. d.w. (29 π. 4 ίντα) (710.000 κ.π. 13-13½ μιλ. 19 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1963) \$ 2.800 ήμερησίως, παράδοσης Παναμά Στίτυ Μαρτίου 3-8, έπαναπαράδοσης Καμπάνα.

ΑΠΟΛΩΛΙΟΣ: 27.489 τόν. d.w. (1.150.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούσελ δίλ, τού 1967) \$ 3. 140 ήμερησίως, παράδοσης Όρινόκο μέσα Μαρτίου, ταξίδια 5½-7½ μηνών.

ΣΚΑΥΛΑΡΚ (λιθ.): 21.298 τόν. d.w. (875.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τόν. φιούσελ δίλ, τού 1963) \$ 2.800 ήμερησίως, έτοιμος παράδοσης Βραζιλίαν, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, Πολωνίαν.

ΜΑΡΓΚΩ (λιθ.): 13.030 τόν. d.w. (610.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ, τού 1962) \$ 2.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την δι-

You get
what you
need not
what's available



Supply to all
continental ports



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

Friedrich Sänger

**General Shipstore Merchant
Import-Export**

2 Hamburg Freeport
Alter Wandrahm 4
Phone 33 7551
Telex 2161675

23 Kiel
Hauptgüterbahnhof
Tonberg 15
Phone 68 4260
Telex 292787

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

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

AMIANTOΣ

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

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES
TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 9,50 κλ
» ΒΡ τ Μαγν. ινώδ. σ/κ 25 κλ πρ 5,50 δρ κλ | Ποιότης ΕΞΤΡΑ 30 ινώδ. σ/κ 33 κλ. πρ. 3,50 δρ. κλ.
» F33 Φίλτρων ινώδ. σ/κ 22 κλ πρ 18 δρ κλ
- II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 24 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 42 Η ΠΑ.
Σ/Κ 30 ΚΑ. ΠΡ. ΔΡ. 7,50 (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).
- III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ.

φιξιν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν δυτ. ἀκτῆς Ἰνδίας ἥ διαιπλέοντας Κολόμπο Μαρτίου 6–12, ἐπαναπαράδοσις Ἐρυθράν Θάλασσαν — Ἰαπωνίαν ρέντις Κίναν.

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): 14.050 τόν. d.w. (13 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1959) \$ 3.400 ἡμερήσιος, ἀμερικ. παράδοσις Ἰαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Ράγκον.

ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ: 17.170 τόν. d.w. (760.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1959) \$ 3.200 ἡμερήσιος, παράδοσις Μαντζανίλο Μαρτίου 20–31, ἐπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην — Καράτο ρέντις.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ: 28.187 τόν. d.w. (1.275.212 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1967) \$ 3.650 ἡμερήσιος, πλέον \$ 1.500 μηνιαῖς διλ. ὑπερωρίας, παράδοσις Κέου Οὐδέτο Μαρτίου 18–31, ταξίδια 11–13 μηνῶν.

ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ (λιθ.): 38.819 τόνιν d.w. (14½ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1966) \$ 3.25, παράδοσις μετὰ τὴν αναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Καντόνιαν Μαρτίου 28 — Ἀπρίλιου 18, ἐπαναπαράδοσις Νότιον Ἰαπωνίαν, καὶ ἐπαναπαράδοσις Βόρ. Ἰαπωνίαν \$ 3.35, πλέον \$ 1.500 μηνιαῖς διλ. ὑπερωρίας, μέσω Μορμουρικού.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 37.535 τόν. d.w. (1.611.000 κ.π. 14½ μιλ. 48 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1965) \$ 2.800 ἡμερήσιος, ταξίδια 2–4 μηνῶν, παράδοσις Μεσογείου Μάρτιον.

ΜΙΣΙΕΡ ΜΙΧΑΛΑ: 53.836 τόν. d.w. (320.000 κ.π. 15 μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ. ἢ 14 μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ., πλέον 3 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1974) \$ 1.55, ταξίδια 9–12 μηνῶν, παράδοσις στον καὶ ὅπου εἶναι ἔτοιμον εἰς Ἐμδεν Μαρτίου 7–15.

ΑΡΓΟΣ: 14.935 τόν. d.w. (669.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1969) \$ 3.538 ἡμερήσιος, πλέον \$ 1.500 μηνιαῖς διλ. ὑπερωρίας, παράδοσις Τσιτάγκον Μαρτίου 8–12 ἐπαναπαράδοσις δυτ. Ἀφρικήν μέσω Χόρκ Κόκκι καὶ Κίνας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΑΛΑΣ: 31.760 τόν. d.w. (1.508.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1970) \$ 3.500 ἡμερήσιος, παράδοσις Ρίθερ Πλέιτ Μαρτίου 25 — Ἀπρίλιου 10 ἐπαναπαράδοσις Ρίθερ Πλέιτ, Μπότον — Γκλεθετον ρέντις, Ἰαπωνίαν, μέσω Χίλις.

ΑΛΕΚΟΣ: 17.200 τόν. d.w. (13 μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1957) \$ 3.400 ἡμερήσιος, παράδοσις Ἰαπωνίαν, Μαρτίου 10–25, ἐπαναπαράδοσις Περιοκόν Κόλπου — Ἐρυθράν Θάλασσαν ρέντις.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ: 15.750 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 16 μιλ. 32–34 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1971) \$ 4.500 ἡμερήσιος, πλέον \$ 1.500 μηνιαῖς διλ. ὑπερωρίας καὶ \$ 30.000 δῶρον, παράδοσις εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Νιούπορτ Νιούς, Μαρτίου 8–14, ἐπαναπαράδοσις διαιπλέοντας Κουΐνην Ἀϊλάντην Περιοκόν Κόλπου.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.: 28.560 κ.π. 15 μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1971) \$ 4.85, πλέον \$ 1.500 μηνιαῖς διλ. ὑπερωρίας, παράδοσις Ἰαπωνίαν Μαρτίου 13–25, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείου.

ΚΑΤΕ Ν. Λ.: 34.050 τόν. d.w. (1.430.000 κ.π. 14½ μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1965) \$ 3.10, παράδοσις Βομβάγην Μάρτιον, ἐπαναπαράδοσις Ἰαπωνίαν.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Φρήπορτ 52.000 τόνοι μέρος φορτίου, ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 80, Φεδρουαρίου 27.

ΚΛΕΙΔΙΑ: Φρήπορτ 55.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 77½, Φεδρουαρίου 26.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν): Μεσόγειον 70.000 τόν. μέρος, λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 50, Μαρτίου 1.

ΕΥΑΝΘΙΑ (λιθ.): Λιθύην 68.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 62½, Φεδρουαρίου 24.

ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 58, Φεδρουαρίου 26.

ΣΑΒΒΑΣ: Ἐνδοκαραϊτικὸν ταξίδιον 33.000 τ. Γουόρλντσκειλ 115, Φεδρουαρίου 25.

ΑΛΙΝΤΑ (λιθ.): Ιταλίαν 19.000 τόν. καθαρά Ἀλεξανδρειαν Γουόρλντσκειλ 140, Μαρτίου 5.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Φρήπορτ 60.000 τ. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 65, Μαρτίου 2.

ΑΤΟΜΙΚ (λιθ.): Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 62½, Φεδρουαρίου 29.

ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (λιθ.): Ἐκουαντόρ 42.000 τ. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 67½, Μαρτίου 1.

ΚΙΝΙ: Ἐκουαντόρ 40.000 τόν. Καραϊβικήν, Γουόρλντσκειλ 125, Φεδρουαρίου 27.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Ἐνδομεσογειακὸν ταξίδιον 63.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 75, δύο συνεχῇ ταξίδια, Ἐναρξία Φεδρουαρίου 28.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 58.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 65, Φεδρουαρίου 27.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 52.000 τόνοι μέρος φορτίου, Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 47, Μαρτίου 3.

ΑΝΤΚΑΙΖΟ (λιθ.): Ἐνδοκαραϊτικὸν ταξίδιον 26.000 τόνοι ἀμερικ. λιμένας δυτικ. ἀκτῆς, Γουόρλντσκειλ 90, Μαρτίου 1.

ΝΕΦΟΣ (μικτόν λιθ.): τάξιμο τοάρτερ: 98.596 τόν. d.w. (16½ μιλ. 96 τόνοι φιούελ διλ. τοῦ 1967) ταξίδιο 12 μηνῶν 71 σέντς, περίπου Γουόρλντσκειλ 39.9, δύον ἑτέρων 12 μηνῶν \$ 1.20 περίπου Γουόρλντσκειλ 45.2 (τιμες θεσιζόμενες εἰς d.w. θειόματος 46 ποδῶν γύρω 90.700 τόνων) παράδοσις Μάρτιον.

ΝΕΠΚΟ ΝΩΝΤΑΛΕΣ (λιθ.): Ἐνδοκαραϊτικὸν ταξίδιον 43.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 70, δύον δύο έτερα ταξίδια Γουόρλντσκειλ 72.5, Μαρτίου 11.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Μπάνιας 115.000 τόν. Φαλκονέρα, Γουόρλντσκειλ 46, Μαρτίου 20.

ΦΙΛΙΑΓΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): Περισκόν Κόλπον 110.000 τόν. Τεργέστην, Γουόρλντσκειλ 30, δύον μειωμένη ταχύτης, Μαρτίου 9.

ΚΡΗΤΑΝ ΦΑΛΟΥΤΕΡ (κ.): 13.5 μιλ. 45 τόν. φιούελ διλ. ἢ δύον ναυλωτῶν 16.5 μιλ. 92 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1960) \$ 3.300, ταξίδια 8 μηνῶν, Μάρτιον — Ἀπρίλιον.

ΙΑΣΟΣ Β. (λιθ.): 14 μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1957 \$ 4.050, ταξίδια 8 μηνῶν, Ἀπρίλιον.

ΣΑΒΒΑΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου — Ἐκουαντόρ Γουόρλντσκειλ 95, Μαρτίου 10.

σις 41 π. θύθισμα (γύρω 65.000 τόν.) Κωνστάντζαν \$ 7.25, Μαρτίου 2.

ΠΕΛΛΑ: Φρήπορτ 48.000 τόν. ἀμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 80, Μαρτίου 4.

ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ (μικτόν λιθ.): Περισκόν Κόλπου 105.000 τόν. Ἰαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 30, Μαρτίου 5.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 43.000 τ. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 72.5, Μαρτίου 6.

ΛΑΚΜΟΣ (λιθ.): Μεσόγειον 41.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 65, Μαρτίου 7.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: Καραϊβικήν 21.000 τόν. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 130, Μαρτίου 4.

ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΙΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 60.000 τόν. Ἀπω. Ἀνατολήν, Γουόρλντσκειλ 62½, Μαρτίου 4.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: Φρήπορτ 23.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου Πουέρτο Ρίκο, Γουόρλντσκειλ 125, Μαρτίου 5.

ΚΑΛΙΠΠΟΛΙΣ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. καρπού μπλακ Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουόρλντσκειλ 135, Μαρτίου 7.

ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 60.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουόρλντσκειλ 25, Μαρτίου 25.

ΛΕΖΙΝΑ: 35.000 τόν. συνεχῇ ταξίδια 8 μηνῶν, Γουόρλντσκειλ 85, Ἐναρξίας Μάρτιον.

ΚΕΩ ΧΩΚ (κ.): Γένοβαν 20.000 τόν. Λαδερά Γουόρλντσκειλ 115, ἀμερος φόρτωσις.

ΙΔΑΚΟΣ: Ἀνατολ. Ἀφρικήν 20.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον ἢ Ἀπω. Ἀνατολήν, Γουόρλντσκειλ 125, Μαρτίου 10.

ΠΑΤΙΑΝΑ (λιθ.): 46.769 τόν. d.w. (15.5 μιλ. 64 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1971) \$ 1.5, ταξίδια 3–5 μηνῶν, Ἐναρξίας Μάρτιον.

ΗΝΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ: 43.095 τόν. d.w. (15.5 μιλ. 64 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1960) \$ 2.90, ταξίδια 5 μηνῶν Ἐναρξίας Μάρτιον.

ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ: Σαΐν Κρούα 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντσκειλ 80, δύον διπορεύοντας τῆς γεφύρας Τζώρτζ Ούσπουντον, Γουόρλντσκειλ 82.5, Μαρτίου 7.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Ἐνδοκαραϊτικὸν ταξίδιον 40.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 90, Μαρτίου 6.

ΝΕΠΚΟ ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ (λιθ.): Ἐνδοκαραϊτικὸν ταξίδιον 43.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 70, δύον δύο έτερα ταξίδια Γουόρλντσκειλ 72.5, Μαρτίου 11.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Μπάνιας 115.000 τόν. Φαλκονέρα, Γουόρλντσκειλ 46, Μαρτίου 20.

ΦΙΛΙΑΓΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): Περισκόν Κόλπον 110.000 τόν. Τεργέστην, Γουόρλντσκειλ 30, δύον μειωμένη ταχύτης, Μαρτίου 9.

ΚΡΗΤΑΝ ΦΑΛΟΥΤΕΡ (κ.): 13.5 μιλ. 45 τόν. φιούελ διλ. ἢ δύον ναυλωτῶν 16.5 μιλ. 92 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1960) \$ 3.300, ταξίδια 8 μηνῶν, Μάρτιον — Ἀπρίλιον.

ΙΑΣΟΣ Β. (λιθ.): 14 μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1957 \$ 4.050, ταξίδια 8 μηνῶν, Ἀπρίλιον.

ΣΑΒΒΑΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου — Ἐκουαντόρ Γουόρλντσκειλ 95, Μαρτίου 10.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

(Δ. = άνεχώρησε — δ. = διηλθε — έ. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ά. Ρόπτεριταν 3)3 διά 'Αμβούργον	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙΚ	71	11525	ά. 'Αμπιτζάν 17)12 διά Λάγος
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	62	11048	έ. Πειραιά 24)2	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	ά. Βαρκελώνη 16)2 διά 'Αθάνα
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	65	12191	έ. Κακινάτα 12)2	ΑΙΓΑΙΣ ΙΑΙΦΟΥΝ	68	16702	ά. Λάς Πάλμας 29)1 διά Ρίγκα
ΑΓΑΣΩΝ	62	11098	έ. Σιγκαπούρην 24)2 (έπωλ.)	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	έ. Σάντος 25)2 διά Παρανάγουα	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	ά. Κουτούκο 7)2 διά Σαγκάνη
ΑΓΑΠΗ	69	10006	έ. Ρεούλ 12)2	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΘ	69	9355	έ. Ν. 'Ορλεάνη 22)2
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ά. Πάλμας 22)1 διά Σάντος	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕΙΤ'	69	9240	ά. Βαρκελώνη 11)12 διά 'Αθάνα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	έ. Τσάρλεστον 1)3	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	ά. Μπάραρ 3)3 διά 'Ινδιαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	έ. Π. Καρτέρ 2)3	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	ά. Παναμά 8)2 διά Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	έ. Πορπολάταρ 9)2				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά. Πάλμας 5)2 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	έ. Μπρειεράφεν 23)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ά. Πειραιά 24)2 διά Χαλκίδα	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ά. Ναγκόγια 16)2 διά 'Αμβέρσαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	ά. Νικαία 11)2 διά Τζιτζέλη	ΑΙΓΑΙΠΤΟΣ	45	3805	έ. Αλεξανδρεια 1)3
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Μπαχέρην 17)2 διά Νταμάμ	ΑΙΓΑΙΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Φός 23)2 διά Θεσσαλονίκη
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	έ. Λάγος από 14)9	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ά. Σουέζ 4)2 Μπανάρ Σαπούρ
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Ήστ Λόντον 26)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΙΓΑΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ά. Τέιμπλ Μπαιν 4)2 διά Λάγος
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ά. Χαλέφι, 15)2 διά Π. Λά Κρούζ	ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	έ. Νικαρά 22)2 (έπισκ.)
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	έ. Σιμόνι 24)2	ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΗ	58	9292	έ. Λουάντα 28)2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Γιεράλταρ 23)2	ΑΙΓΑΙΟΣ	71	9885	ά. Σουέζ 29)2 διά Σαγκάνη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	έ. Ταμπικό 25)2	ΑΙΓΑΙΗ ΣΤΑΡ	53	1548	έ. Ντόρερ 26)2
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	έ. Νικύάτα 17)2	ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΑΙΤ	66	2982	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	ά. Λιβόρον 18)2 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΗΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Ρόπτεριταν 22)11 διά 'Υμουύτεν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	12847	δ. Π. Σάδι 29)2 διά Ροστόκ	ΑΙΓΑΙΗΣ ΜΑΠΠΕΡ	58	8078	εις Λάγος 11)2
		11610	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΣ ΣΑΣΞ	65	22118	ά. Κούρε 23)1 διά Τακαματασύ
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Τζάκοσονθι 26)2 διά Κόρκ	ΑΙΓΑΙΗΣ ΤΖΟΥ	56	8674	ά. Γιεράλταρ 3)3 διά Περσικόν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ά. Σουέζ 25)2	ΑΙΓΑΙΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)2 Π. "Αρθουρ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	εις Λάγος από 25)9	ΑΙΓΑΙΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ά. Σιγκαπούρην 20)1 διά Μαυρίκιον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Νεκοτάσα 20)2 διά 'Αλγερίαν	ΑΙΓΑΙΩΔΙΑ	61	14269	ά. Σουέζ 10)1 διά Κοραμσάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Κολούμπια Ρ. 9)1 διά Ρωσία	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Μπαχέρην 23)1 διά Κοραμσάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ά. Σουέζ 3)2 διά Γκιζάν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Μπαχέρην 3)2 διά Κουδέτη	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	εις Λάγος 10)10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	εις Λάγος από 27)5)75	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Βομβάνη 19)2 διά Μπεντί
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ά. Φρηντάν 25)8 διά Χοντέντα	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. Βιτόρια 30)1 Κόρπους Κριστί
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	ά. Μαντράς 7)2 διά Σιγκαπούρην				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	έ. Κούρτι 4)2	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Τζένταν 6)2 διά Π. Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ά. Σάν Πέντρο 6)2 διά Πειραιά	ΑΚΟΥΡ	53	16767	άργει εις Πειραιά από 10)3)75
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	έ. Λονδίνον 27)2	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Ν. 'Υόρκη 28)2 διά Τσάρλεστον
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	δ. Σουέζ 12)11 διά Σαγκάνη				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	52	1570	ύπο παραλαβήν	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Πειραιά 17)2 Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	έ. Σάρπην 27)2	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Φιλαδέλφεια 28)2 διά 'Αλγερίου
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά. Τέμα 21)9 διά Λάγος	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Πειραιά 2)3 διά Λαττάκια
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ά. 'Αμβέρσαν 2)3 διά 'Αμβούργον	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. Ήστ Λόντον 17)2
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	εις Λάγος από 31)8	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Π. Σάδι 2)3 διά Γκάλβεστον
ΑΔΕΩΘΟΤΗΣ	58	14873	έ. Λόδη 'Αντζελες 1)3	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	έ. Τζένταν 26)9
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Βαλτιμόρην 16)2 διά Τάμπα	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ά. Ν. 'Ορλεάνη 29)2 διά Ρωσία
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Κόμπη 21)3 διά Ούμπε	ΑΚΤΑΙΟΝ	76	10962	εις Μπουάν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	εις Λάγος 28)8	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ά. Αγ. Φραγκίσκου 14)2 διά Κορέα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ά. Μπαντάρ 'Αμπάς 5)1	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	ύπο παραλαβήν
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εις Φερόλη 10)12 (έπισκ.)	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	έ. Γιοκόχαμα 22)1 (έπισκ.)
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ'	56	7719	ά. Γκρέιντζιασουθ 31)1 διά Νιγηρία	ΑΛΕΚΟΣ Κ.	60	8075	έ. Ακαμάτη 27)12
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΡΥ	58	8677	έ. Πειραιά 27)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	ά. Σάφι 15)1 διά Ματάντι
ΑΘΗΝΑ	59	8132	έ. Κοατζακόλακος 24)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	δ. Σουέζ 24)2
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Σάντος 2)2 διά Μπ. "Αύρες	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	ά. Σουέζ 29)1 διά Μπάραν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΗΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.)	58	16695	έ. 'Αλεξανδρειαν 28)2	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ά. Βασιλικο Μπαιν 23)2
ΑΘΗΝΗ, ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	ά. Σπαλάτον 13)2 διά Λιβόρνο	ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	ά. Χάμπτον ρόδε 28)2
ΑΘΗΝΗ, ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	έ. Πειραιά 31)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	άργει εις Χαλκίδα από 24)8
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Γιεράλταρ 1)3 διά Μπ. "Αύρες	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	έ. Λάγος 9)2
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Πειραιά 12)1				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ά. Λ. Πάλμας 2)1 διά Λάγος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	εις Τζένταν 22)11
ΑΙΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	68	9079	ά. Ματάντι 18)1 διά Ζάντε	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ-ΛΟΤ	57	8266	έ. Νταμάμ 1)3
ΑΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	εις 'Ολαβέγκα ύπο συμπλήρωσιν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	57	8192	εις Λάγος από 13)8)75
ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ά. Γιοκοχάμα 20)2 διά Χιούστον				
ΑΙΓΑΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	ύπο παραλαβήν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	εις Λάγος από 17)7)75
ΑΙΓΑΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Τζάκοσονθι 29)2 διά Λίβερπούλ	ΑΙΓΑΙΚΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	εις Λάγος από 11)1
ΑΙΓΑΙΣ ΓΚΡΕΙ-Σ	58	8693	ά. Σουέζ 24)2	ΑΙΓΑΙΚΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ	60	8294	εις Λάγος από 1)12
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΕΝΤΟΜ	72	11702	ά. Ελλάζιαπεθ 23)2 διά 'Ινδιαν	ΑΙΓΑΙΚΗ Ι. Π.	53	8453	ά. Λας Πάλμας 6)10 διά Λάγος
ΑΙΓΑΙΣ ΓΕΑΝ	60	13165	ά. Χειμώντον ρόδε 27)2	ΑΙΓΑΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	έ. Ν. 'Ορλεάνη 19)2
ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ά. Μπιλμπάδο 2)3 διά Λάλις	ΑΙΓΑΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	έ. Τζένταν 3)2
ΑΙΓΑΙΣ ΕΡΟ-ΙΚ	74	12498	ά. Σουέζ 5)2 διά Χιούκάγκ	ΑΙΓΑΙΟΣ	56	1803	ά. Μπιλμπάδο 30)1 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΓΑΙΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704	ά. Βαρκελώνην 15)12 διά 'Αθάνα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΙΓΑΙΟΣ	75	10950	ά. Αντζελες 2)3 διά Σημάτλ
ΑΙΓΑΙΣ ΚΙΝΓΚΡΝΤΟΜ	71	15387	ά. Κρίστοφ 4)2 διά Τόκιο	ΑΙΓΑΙΟΥΝ Σ	73	13631	ά. Μελβούρην 6)2
ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	έ. Παναμά 29)2 διά Χιλή	ΑΙΓΑΙΟΥΝ Σ	49	5049	ά. Βαρκελώνην 12)2 διά Ντακάρ
ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	ά. Κοκούρα 22)2 διά Σουέζ	ΑΛΛΑΡ	47	5441	ά. Μομάσαν από 6)11
ΑΙΓΑΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	έ. Φόρε 28)2	ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ	57	3817	έ. 'Αλεξανδρειαν 1)3
ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ά. Τζιμπούτι 30)1 διά Γουαμπόσα	ΑΛΤΙΣ	70	9868	έ. Ριγιέκα 20)2
ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Π. 'Ελλαζιπεθ 23)2 διά 'Ινδιαν	ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	έ. Μ. αλ. Άχματι 24)2
ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ά. Παναμά 12)2 διά Οζάκα	ΑΜΑΖΟΝ	48	5021	άργει εις Πειραιά από 29)12
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΙ-Τ	57	8160	ά. Γιανέριο 22)2 διά Κούδα	ΑΜΑΡΥΛΑΙΣ	56	4693	έ. Πειραιά 29)2
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Ρ. 'Ιανέριο 22)2 διά Νεκοτόσα	ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	ά. Κολούμπια ριθ. 29)2 Πούγκετ Σ.
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Τοίμπα 3)2 διά ΗΠΑ	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάντερ)	52	16485	ά. Σ. Τόμας 27)2 διά Σ. Χουάν
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY	69	9025	ά. Κιγκοτόν (Τζά) 25)2 διά 'Αθάνα				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY	59	10373	εις Τζένταν 19)11	ΑΜΠΛΑΔΑΙΛ	57	13166	ά. Κακογάθα 25)1 διά Φουκουγιάμα
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΙΟΥΤY	58	8350	δ. Πόρτ Σάδι 26)2	ΑΜΠΛΑΔΑΙΛ	47	2191	ά. Λας Πάλλις 15)2 διά Λιβύην
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕ-ΙΖ	72	11702	ά. Αμβούργον 22)2	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	έ. Ρόπτεριαν 2)3
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ-Ι-ΒΕΡΥ	71	15387	ά. Μπρούνταμπούτελ 22)2 'Αργεντινήν	ΑΜΥΤΔΑΙΛ	57	8727	εις Λάγος 18)12

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	Ε. Μαυρίκιον 10)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	δ. Κων.) πολιν 31)1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	Ε. Πειραιά 14)2
ΑΝΑΤΟΛΗ	62	12800	Ε. Ντουμπάτι 2)3
ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	ά. 'Αμβέρσαν 27)12 διά Λάγος
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ε. Π. ντε Μπόκ 3)3
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	Ε. Πειραιά 10)2
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Χακάτα 6)2 διά Καγκοσίμα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΛΝ δ.	69	99460	ά. Λιθέρπουλ 25)2 διά Μπόνι
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Χάρηρ 28)2 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Χάρηρ 4)2 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	δ. Γιβραλτάρ 30)1 διά Μπ. Μασάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. 'Αμβούργον 28)2 διά Χάμπτον ρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ δ.	70	105855	ά. Μπράς Τερμ. 21)1 διά Π. "Αρθουρ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Γιουροπόρτ 23)2 Μπ. Μασάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Φουμιτσίν 29)2 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Τέιμπλ Μπαιν 2012
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Ρότερντεν 21)2 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Πάλμας 25)2 διά Λυσεκίλ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Σιγκαπούρη 26)2 Γιουγκοσλαβία
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Παραμαρίμπο 20)2 διά Μόμπιλ
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2641	ά. Ντώρμπαταν 20)2 διά Ρότερνταμ
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Μπορτνώ 19)2
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Ρότερνταμ 26)2
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	εις μιούσειακάς μεταφοράς
ΑΝΙΤΑ	75	4999	εις "Οζάκα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Κιουρασάδο 20)2 διά Βραζιλία
ΑΝΝΑ	60	16826	ε. Σπέτζα 29)2
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ε. Λάς Πάλμας 16)11
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Μπ. Σαπούρω 11)2 Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	εις Λάγος από 24)7
ΑΝΝΕΛΙ	44	13768	άργει εις 'Αργοστόλιον από 30)5
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ε. Σάουθ Ρέντιγκ Πόιντ 19)2
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Τσιταγκόχυ 7)2
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Μπέρια 4)2
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	ά. 'Αμβέρσαν 9)12 Π. Χάρκουρτ
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	ά. Παναμά 14)2 Άλ. Λιμπερντάντ
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ε. Σιγκαπούρην 1)3
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	εις Λάγος 16)10
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λα. Σιοτάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Πειραιά 22)2 δι' Ισθμία
ΑΝΤΣΕΑ Σ.	69	2985	ε. Γουώτερφορτ 1)3
ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ε. Φός 3)2
ΑΝΤΣΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ .	71	30193	ε. 'Εμδεν 7)2
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	δ. Σουέζ 3)1 διά Σαΐγκον
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΛΕ-ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	εις Λαντσκρόνα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Ντώρμπαταν 23)2 διά Μοντεβίδεο
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	ά. Ν. 'Ορλέαν 27)2 διά Ρωσιαν
ΑΝΤΖ. ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	ά. Χόρτεν 13)1 διά Φάρσαουντ
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Γένοβα 26)2 διά Κωνσταντζαν
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Καράτσι 25)2 διά Περισκόν
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	εις Λάγος 15)9
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Τσιμπά 24)2 δι' Ωκλαντ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εις Πειραιά από 5)4)75
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει εις Πειραιά από 9)7)75
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	49	6594	ά. Γιβραλτάρ 9)1 διά Λάγος
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ε. Νιγκάτα 5)2 ..
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ε. 'Ακαμπα 20)2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ.	61	10952	ε. Π. Ελίζαμπεθ 3)3
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	δ. Π. Σάιδ 26)2
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	ά. Μπάραν 21)2
ΑΠΕΞ	73	16397	ε. Μορμουγκάδ 2)3
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Βούλάν 9)2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ε. Τζένταν 1)2 ..
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Βαρκελώνην 29)2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΒΙ-ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	εις Πειραιά από 30)5)75
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	δ. Μπρούνιμπουτελ 25)2 διά Ρόστοκ
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ε. Τσάρλεστον 23)2
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	δ. Σουέζ 25)2
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	εις Λάγος 29)8
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	εις Λάγος 8)9
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Μάλιο 27)2 διά Κιελον
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ε. Μαπούτο (Λ. Μάρκες) 6)2
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Τζιμπούτι 20)2 Κ. Βεγγάλης
ΑΡΑΝ	70	9870	ε. Λιθέρπουλ 29)2
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Μπέλφαστ 1)3
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Μπιλμπάτο 20)12 δι' Αθάνα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ε. Τζιμπούτι 24)2
ΑΡΓΟΣ	69	9868	δ. Σουέζ 12)2 διά Τσιταγκόκ
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Γουνιά 17)2
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ε. Λιθέρπουλ 30)1
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ε. Πειραιά 2)3
ΑΡΗΣ	70	9868	ε. Νταμάρ 1)3
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Βάλτις Μπαϊ 24)2 Ρότερνταμ
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Τόνιδα 19)2 διά Βενεζουέλα
ΑΡΙΕΛ	62	12038	ε. Κουβέλι 23)2
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ε. Λαττάκια 15)2
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	δ. Σουέζ 19)2 διά Περισκόν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Όζακα 25)2
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ε. Βιζαντίου 27)2
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Μπιλμπάτο 6)10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ά. Λ. Μάρκες 21)1 δι' Ακαμπα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Ζ.	48	3269	ά. Πειραιά 30)5
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. "Ηστ Λόντον 4)2 δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	60	10631	ε. Κωνσταντζαν
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ	76	11700	εις Φουτζινιγκάτα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Γκάλεστον 18)2
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Π. Σάιδ 2)3 διά Κουβέλι
ΑΡΙΜΑΝ	73	13635	δ. Γιβραλτάρ 3)1 δι' Άλεξανδρειαν
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ε. Πειραιά 17)12
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	εις Λάγος 12)8
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Γιβραλτάρ 29)11 διά Λάγος
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. 'Αμβέρσαν 28)2
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Μπιλμπάτο 26)2 διά Χάρηρν
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Κουβέλι 19)2 δι' 'Αμπου Ντάμπι
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ε. Πειραιά 23)2
ΑΡΜΟΝΙΑΚΟΣ (δ.)	61	9443	ε. Νιούπορτ 7)2
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. 'Αμπιτζάν 11)2 διά Λάγος
ΑΡΟΥΑΝΑ	54	1960	ε. Πειραιά 11)12
ΑΡΠΑ	55	3972	ά. 'Αμβέρσαν 1)3 δι' 'Αμβούργον
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	δ. Γιβραλτάρ 23)2
ΑΡΤΑ	55	1875	δ. Γδονιά 26)2 διά Στεττίνον
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	δ. Γιβραλτάρ 9)2 δι' ΗΠΑ
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει εις Πειραιά από 25)10
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ε. Κων.) πολιν 27)2
ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κουβέλι 1)12 Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Καράται 21)12
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	δ. Π. Σάιδ 2)3 διά Μεσόγειον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	άργει εις Πειραιά από 29)8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Σιγκαπούρων 4)2 (έπικ.)
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	59	9013	έξωθι Λουάντα 26)11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ε. Κοπέρ 14)2
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75000	ά. Γκότεμπουργκ 18)2
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Φιλαδέλφειαν 21)2 Κιουρασάο
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. 'Αμπιτζάν 14)2 Κωνσταντζαν
ΑΣΠΑΚΙ	56	4048	ά. 'Αντεν 24)2 διά Μπάραν
ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ά. 'Αμβούργον 3)3 διά Γκουαγιακίλη
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. Νιούπορτ 27)2 δι' Αντεν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εις Πειραιά από 11)5)75
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ .	72	20352	ά. Κοματσουσίμα 26)2 δι' 'Αμπερντήν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ε. Πειραιά 10)2
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ά. 'Αμβέρσαν 27)2

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)

ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Μπάχια Μπλάνκα 20)2 Κλειστέντας	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Χόγκ - Κόγκ 22)1 Μπαγκόγκ	
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	δ. Σουέζ 27)1 διά Κίναν.	ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	54	8603	είς Τζένταν όπο 21)11	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	δ. Π. Σάδ 2)3	ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	δ. Π. Σάδ 29)1	
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ξ. Καράτο 4)2	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΘ	69	4037	ά. "Αντεν 27)2 διά Μαντράς	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ξ. Καράτο 29)2	ΓΙΟΥΡΓΟΚΡΕ'ΙΣ	72	3944	ύπο παραλαβήν	
ΑΣΤΡΟ	56	16253	ά. Χάμπτον ρόδς 26)2 δι' 'Αρούμπα	ΓΙΟΥΡΩΗΝΤΕΡ	72	18885	ά. Μπιλιάνα 28)2 δι' 'Αθάνα	
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Λερεσόν 25)2	ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7066	ά. Αυτιζάν 16)10	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Ρόττερνταμ 2)3 διά Ροστόκ	ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	είς Λάγος όπο 12)9	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	ά. 'Αμπιτζάν 12)2	ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	δ. Σουέζ 27)2 διά Μεσόγειον	
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ά. Ντεμεράρα 22)2 διά Τρίνινταν	
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ξ. 'Αγ. Φραγκίσκον 2)3	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	δ. Π. Σάδ 28)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Χάροφην 28)2 Ρ. 'Ιανέρο	ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΔ	54	4893	δ. Κων(πολιν 19)2 Μ. Θάλασσα	
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. 'Αμπιτζάν 28)1 διά Λάγος	ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΙΝΤΕ-	58	5175	ά. 'Αμπιτζάν 14)2 διά Λάγος	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	57	25172	ά. Φιλαδέλφεια 1)3 δι' 'Αρούμπα	ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΔΙΝΚ	53	4481	έ. Μποριώ 24)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Τζάκονσον 14)2 δι' 'Αρούμπα	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	20623	ά. Ναγκόνια 21)2 διά Κουνταμάτου	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Σ. Χουάν 17)1 διά Σ. Τόμας	ΓΙΟΥΡΟΡΙΕ'ΙΝΤΕΡ	57	8539	δ. Σουέζ 1)1	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	δ. Σουέζ 24)2 διά Κουθέϊτ	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	έ. Τέμα 26)2	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Χόγκ Κόγκ 5)2 διά Μάλτα	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	ά. 'Αμέρεραν 6)3 διά Λάγος	
ΑΤΑΛΑΣ	63	7224	ά. Κομπ 27)2	ΓΙΖΑΚΙΑΡΑ	50	6012	έ. Πειραιά 24)2	
ΑΤΡΕΥΣ	62	7224	ά. Γιουροπόρτ 29)2 διά Κάρντιφ	ΓΚΑΙ-Υ. ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Σουάμπα 10)2 Π. Σουδάν	
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ξ. Ντόχα 22)2	ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	ά. 'Αλεξανδρειαν 16)8	
ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917	έ. Στυκαπούρην 27)2	
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Γκαλέστα Πόιν 8)2 δι' ΗΠΑ	ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ. δ.	64	50758	ά. Δός 'Αντέλεες 14)1	
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	δ. Σουέζ 26)2 διά Κουθέϊτ	ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	είς Λάγος όπο 10)9	
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Νίκαια 17)2 δι' 'Οράν	ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	53	6000	είς Λάγος όπο 14)6)75	
ΑΤΤΙΚΗ ΑΚΤΗ	68	5231	ά. Κοραμσάρ 30)1	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥ-	58	12168	έ. Πειραιά 20)1	
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ξ. 'Αλεξάνδρεια 15)1	ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤ.	60	8150	ά. Λ. Πάλμας 17)10 διά Λάγος	
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Μπάχια Μπλάνκα 18)2 Ρόττερνταμ	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ. δ.	60	22944	ά. Φώλεω 28)2 διά Μτακάρ	
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Λονδίνον 25)2 διά Τζένταν	ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	45161	ά. Κάργκ Άλ 12)2 δι' 'Αμπιτζάν	
ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΛΟΡΥ	52	2077	δ. Μπρόνουμουτελ 23)2 δι' 'Αλγερίαν	
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Βαγκαζίμα 1)2	ΓΚΛΟΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ	59	8523	ά. Παρανόγανα 13)2 διά Ρόττερνταμ	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	δ. Γιεραλτάρ 25)2 δι' 'Αμπιτζάν	ΓΚΛΟΑΝΤ ΕΥΑΙΤΕ-	ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Νιούκαστη 24)2 διά Κουθέϊτ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ-ΟΝ	58	8331	ά. Μομπάσαν 11)2 διά Καναρίους	ΓΚΛΟΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει είς Πειραιά όπο 12)12)74	
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Σάντος 26)2 διά Χάιφαν	ΓΚΛΟΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣ	73	16439	ά. Νταμά 31)1	
ΑΧΙΛΛΕΣ (δ.)	56	31571	ά. Κολούμπιας ρ. 25)2 Πούγκετ Σ.	ΓΚΛΟΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	έ. Βατιμόρην 27)1	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Φλάσκη 22)1 διά Κή Σουέζ	ΓΚΛΟΑΝΤ ΚΡΟΣ ..	68	11148	έ. Βοστωνή 3)3	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΛΟΑΝΤ ΛΑΝΣ ..	69	11148	ά. Καλά 2)2 διά Κρίστομπαλ	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	ξ. Πειραιάς 3)11	ΓΚΛΟΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	56	8159	ά. Σιγκαπούρην 8)1 δι' Εδρώπην	
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ά. Κ. Τάουν 1)3 διά Μπάρσαν	ΓΚΛΟΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ά. Παναμά 24)2	
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	δ. Π. Σάδ 27)2 διά Μεσόγειον	ΓΚΛΟΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. Σιγκαπούρην 27)2	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Μπάρσαν 3)3	ΓΚΛΟΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	έ. Π. Λίνκολν 24)2	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)2 διά Χιούστον	ΓΚΛΟΑΝΤ ΣΠΗΡΗ ..	72	12959	ά. Βανκούβερ 2)3 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	55	9242	δ. Κων(πολιν 19)2	ΓΚΛΟΑΝΤ ΣΤΑΡ ..	75	13036	ά. Παναμά 28)2	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. 'Αλεξάνδρων 27)2 διά Πειραιά	ΓΚΛΟΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ ..	54	6782	δ. Γιεραλτάρ 22)2 δι' ΗΠΑ	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	54	2006	ά. Μερσίν 21)2 διά Μασσαλίαν	ΓΚΛΟΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ ..	68	10396	ά. Ν. 'Υόρκη 13)1 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176076	ξ. Ράς Τανόύρα 20)2	ΓΚΛΟΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Λ. Πάλμας 16)2 Ν. 'Υόρκη	
ΒΑΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Ντόντλες 24)2 διά Βρέστην	ΓΚΛΟΑΝΤ ΤΣΕ-Ι-Σ ..	74	13036	ά. Τζιμπούτι 25)1 δι' Αδστραλίαν	
ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Παναμά 1912 δι' 'Ιαπωνίαν	ΓΚΛΟΑΝΤ ΦΛΙΣ ..	69	11148	ά. Βατιμόρην 26)2 διά Τούμπα	
ΒΕΝΟΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Μπάχια Μπλάνκα 8)1 Μαζατλάν	ΓΚΛΟΑΝΤ ΧΟΡΑΙ-ΖΩΝ	75	13036	ά. Βατιμόρην 21)2 Ν. 'Υόρκη	
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	δ. Σουέζ 23)1 διά Γκιζάν	ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	έ. Χαλιφάς 27)2	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	είς Λάγος 18)1	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ ..	63	26940	έ. Ν. 'Ορλεάνη 2)3	
ΒΕΡΓΟ	72	57527	άργει είς Πειραιά όπο 18)1	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	δ. Γιεραλτάρ 12)12 δι' 'Αθάνα	
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ'	72	57527	άργει είς Πειραιά όπο 18)1	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	έ. Α. Πάλμας 3)3	
ΒΙΚΜΑΡ ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ά. Μπέλφαστ 25)2 διά Ντουμπάτι	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙ-	63	15373	ά. Ριο Γκράντε 26)2 διά Ρωσίαν	
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	είς Λάγος όπο 20)9	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι-Μ	62	15389	δ. Σουέζ 25)2	
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	ά. 'Ορκίδεια 25)2 διά Λάγος	ΓΚΡΑΝΤΟΝ ..	66	9805	έ. Σιγκαπούρην 1)3	
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Λισσαδώνα 2)3 δι' 'Αδίλες	ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ά. Χάμπτον ρόδς 19)2 διά Σάντος	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ά. Πειραιάς 28)2 διά Χαλκίδα	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ ..	58	10139	είς Λάγος όπο 30)9	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Δουκέρχην 27)2	ΓΟΡΓΟ ..	58	7061	είς Λάγος όπο 10)7	
ΒΙΡΑ	56	7841	είς Λάγος όπο 1)8)75	ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	δ. Κων(πολιν 21)1 Κωνστάντζαν	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ξ. Ξωάθι Καράτο 25)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ ..	75	19451	έ. Π. Αλμέρον 3)3	
ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	ξ. Καράτο 28)1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ά. Φονμάντ 29)2 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ξ. 'Αλεξάνδρειας 28)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Κων(πολιν 27)2 Νοθορασίσκην	
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Αμπιτζάν 6)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ ..	74	19261	ά. Παναμά 17)2 διά Τούμποτε	
ΒΟΡΙ	57	7727	έ. Ρεοφίλ 16)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ..	73	19451	δ. Γιεραλτάρ 26)2 διά Ραθέννα	
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Κοπέρ 11)2 διά Πειραιά	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	έ. Σάωθι Σάουθεντ 4)3	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	είς Τρίπολην όπο 15)9	Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Ν. 'Υόρκη 2)3 διά Κιουρασάο	
ΒΟΥΛΑ	58	8334	είς Α. Μάρκες (Μαρούποτο) όπο 20)1	Γ. ΠΡΟΥΒΑ'Ι-ΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Πειραιάς 2)3	
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερωκ)	32	18254	ά. Γρενάδα 26)2	ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ ..	54	4389	ά. Γιεραλτάρ 2)3 δι' 'Οράν	
ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟ.	59	9374	έ. Λισσαδώνα 16)2	ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Σιγκαπούρην 28)2 δι' 'Ινδονησίαν	
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ ..	61	10276	έ. Γένοθα 2)3	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV ..	72	9070	έ. Φιλαδέλφειαν 28)2	
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Λιθερούπολ 21)2 διά Σαλεβαντόρ	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ ..	62	9951	έ. Μπαγκόγκ 18)2	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	είς Ν. 'Ορλεάνη όπο 7)12)74	ΔΑΝΑΟΣ ..	58	4595	ά. Βαρκελώνην 21)2 Ντάρμπιταν	
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357	ά. 'Αλεξάνδρεια 22)11	ΔΑΦΝΗ ..	74	19451	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)2 διά Μεξικόν	
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Φρήπορτα 17)2 λιά Κιουρασάαν	ΔΕΚΕΣΑΝ ..	56	10483	ά. Μπρούνιμποτελ 26)2 διά Γόνουπός	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Ντάρμπιταν 21)2 διά Γλασκώδην	ΔΕΜΑΡΠΟΝ ..	64	9107	ά. Σιγκαπούρην 31)12 διά Γουαμπός	
ΓΕΜΕΛΟΣ ..	62	11082	ά. Κουεζέντη 29)1	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ..	60	11489	ά. Κοκόρα 24)12 Ν. 'Αμερικήν	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ά. Λονδίνον 21)2 δι' 'Αλεξάνδρεια	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ..	59	9312	έ. Βερακρούζ 8)2	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ ..	67	15421	ά. Π. 'Αρδουρ 2)2 Ν. 'Ορλεάνη	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ..	71	9085	ά. 'Αμέρεραν 18)2 διά Τάμπα	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	έ. Ρόττερνταμ 3)3	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ ..	52	7307	ά. Πειραιάς 17)2 Καζαπλάνκαν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)2 διά Περσικόν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2 δι' 'Αρούμπα	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Θερονταν όπο 10)2 διά Περσικόν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. ..	66	9410	ά. Μπ. 'Αμπάς 26)11	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	άργει είς Χιουστόν όπο 26)7)74	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ. ..	51	1575	ά. Σουέζ 26)2	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ..	60	11908	ά. Κων(πολιν 25)1	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417	ά. Χάμπτον ρόδς 15)2 διά Τρίνινταν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	έ. Μπιλμπάρο 20)2	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΗΤΩΝ δ.	64	16417	άργει είς Χαλκίδα όπο 23)12	
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	60	41982	άργει είς Πειραιά 19)1	ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Βατιμόρην 1)3 διά Μασαχουσέτην	
ΓΙΑΝΙ								

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	10246	ώπο παραλαβήν	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	δ. Κωνσταντίνου 25)2 διά Μ. Θάλασσας	
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ ..	65	5255	ά. Λ. Πάλμας 6)2 διά "Αρεσίφ	
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ ..	59	4161	ά. Π. Χάρκουρτ 22)1	
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	58	4225	έ. Πειραιά 11)1	
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ ..	62	5138	έ. Λάγος 7)1	
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΩ ..	68	8132	δ. Παναμά 12)1 διά "Αθάνα	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μ.) ..	72	42250	έ. Γιοκούγμα 21)1	
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Σαουζάππον 6)2 διά "Οράν	
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Λ. "Αντέλεας 29)2 διά Ειρηνικόν	
ΔΙΔΩ	46	3851	έ. Τζένταν 11)2	
ΔΙΡΦΟΥΣ II	59	7801	εις Λάγος από 1)9)75	
ΔΙΩΝΗ	57	9722	ά. Μάλτα 25)9 διά Κωνστάντζαν	
ΔΙΩΝΗ	54	1832	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Γιβραλτάρ 8)2 διά Μάλταν	
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Μπιλιάτρα 20)2 διά Κή Γουιλέ	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Κουδέτι 22)12 διά Μπαγκόδυκ	
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	έ. Κολόμπι 26)2	
ΔΡΥΣ	63	22211	έ. Φιλαδέλφεια 17)2 Κόλπον ΗΠΑ	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	εις Λάγος από 1)7)75	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΩΡΑ	52	7675	ά. Αμπιτζάν 20)12 διά Νιγηρίαν	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	δ. Σουζίς 23)2	
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ά. Μαπούσι (Λ. Μάρ.) 1)3 Κόρ. Κρισ.	
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	72	16398	έ. Φρημάντλ 29)2	
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΩΡΟΣ	56	9070	έ. Ντάρμπαν 26)2	
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	δ. Γιβραλτάρ 26)12 διά Κούβαν	
Ε. Μ. ΤΣΑΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	ά. Κεατζακόλλας 24)2 Κόρπ. Κριστι	
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	έ. Βοισθάν 6)2	
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	ώπο παραλαβήν	
ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Τούμπα 10)12 διά Βαλτιμόρην	
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	εις Ρ. Γκράντε από 13)1)75	
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	έ. Ντάρμπαν 2)3	
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	ά. Κουδέτι 28)2	
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Ν. "Ορλέανη 2)3 διά Βενεζουέλα	
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	έ. Βιζακαπανίνα 13)2	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	έ. Σαλθάντρ 24)2	
ΕΙΚΑΒΗ	56	11528	έ. Βενετία 20)2	
ΕΙΚΤΟΝ	62	11428	ά. Μομπάσαν 12)2 διά Μεξικόν	
ΕΚΤΩΡ	55	1585	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Βανκούφερ 7)12 διά Κίνα	
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Χάμπον ρόδας 25)2 διά Χιούστον	
ΕΛΑΣΙΑ	57	8282	έ. Τζένταν 1)11	
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούφερ 4)2	
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Χόγκ - Κόγκ 27)2 διά Ντουμπάτ	
ΕΑΓΙΑΝΝΙ	70	12791	δ. Παναμά 12)2 διά Χακάτα	
ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VI	51	7264	έξωθι Κέας 3)12	
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ά. Βαρκελώνην 19)12 διά "Αθάνα	
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Ντάρμπαν 23)2 διά "Ιταλίαν	
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Μπρούνσπουτελ 9)1 διά "Αλεξάνδρ.	
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Υόρη 27)2 Μελίφορντ Χάφεν	
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Νιούκαστλ 20)2 διά Μελδούρην	
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	έ. Λάγος 4)1	
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	δ. Κωνία (πολιν 25)2 διά Βατούμ	
ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	εις Λάγος από 6)9)75	
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Γκουαίμας 16)1 Σαλίνα Κρούζ	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	2581	δ. Γιβραλτάρ 23)11	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	εις Λάγος από 25)6)75	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	έ. Ρουέν 11)2	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Ταχαράντ 24)2 διά Ντακάρ	
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. "Νησ Λόντον 25)2 διά "Ιαπωνίαν	
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	δ. Παναμά 19)12 Μανίλα	
ΕΛΙΜΑ	51	3917	ά. "Αμερίσαν 3)3 Π. Καμπέλο	
ΕΛΙΝΕΔΑ	50	4675	έ. Πειραιά 29)1	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Ταραγκόνα 28)2 διά Τενές	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	έ. Πειραιά 1)3	
ΕΠΙΑ	64	4701	έ. "Αμερίσαν 2)3	
ΕΛΑΙΤΣΑ	45	1764	έ. Πειραιά 20)2	
ΕΛΑΚΤΙΑ	72	1994	ά. Καλαμπάρ 28)2 διά "Οκρία	
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ά. Πειραιά 27)2 διά ΗΠΑ	
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ ..	70	18734	δ. Γιθρ. 15)2 διά "Αργεντινήν	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΝΗΑ ..	72	8987	ά. Κ. Τάουν 28)2 διά Ν. "Υόρκην	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ ..	56	7510	ά. Πειραιά 28)2 διά Βηρυτόν	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ ..	63	7298	ά. Σ. Τζών 19)2 διά Π. Σαΐδ	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ ..	71	10328	ά. Νταμάμ 22)12 διά Κοραμούάρ	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ ..	72	8987	έ. Τζένταν 23)1	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ ..	62	6666	ά. Βαλτιμόρην 17)2 διά Καράτσι	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ ..	60	7293	έ. Ν. "Υόρκην 28)2	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	δ. Κωνία (πολιν 21)12 Κωνστάντζαν	
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΩΡ ..	72	8987	ά. "Αντεν 27)2 διά Χοντένταν	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ ..	60	7297	ά. Τζένταν 29)2	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ ..	62	6659	έ. Γένοβα 3)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ ..	62	10310	έ. Πειραιά 20)2	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ ..	71	10327	έ. Ν. "Ορλεάνην 1)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ά. Π. Σουδάν 29)2 Ντάρ ές Σαλάμ	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	έ. Ντουμπάτ 26)2	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ ..	66	10704	έ. Κούνι 29)2	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ ..	62	7259	ά. Ν. "Υόρκην 29)2 Ν. "Ορλεάνην	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ ..	57	7063	ά. Τζιμπούτι 24)2 διά "Ακαπτα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ ..	59	9550	ά. Κολόμπι 28)2 διά Ν. "Υόρκην	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Ν. "Ορλεάνην 2)3 διά Χιούστον	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΙΣ	56	7510	ά. Μουτάσαν 1)3 διά Τζιμπούτι	
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ..	72	8987	ά. Τσάρλεστον 29)2	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ..	71	8987	ά. Κουδέτι 2)1 διά Μπαχρέιν	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ ..	72	10327	ά. Πειραιά 26)2 διά Ν. "Ορλεάνην	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	έ. Πειραιά 7)1	
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Σουέζ 22)1	
ΕΛΛΗ	62	12808	έ. Μαδέρα 22)2	
ΕΛΛΗ	58	2555	δ. Μπρούνσπουτελ 14)2 διά Μαρόκο	
ΕΛΛΗ II	47	2389	δ. Πόρτ Σαΐδ 1)3	

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ Ισχυρότερον (3500 ΉΡ) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν /ρυμοῦ κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ ὄντα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις – Ρυμουλκήσεις

35/39 "Ακτή Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΕΛΑΔ : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
ΤΕΛΕΞ : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασίμους θρασις:
8946.107, 8028.592, 9916.866,
& 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ:

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

ΤΕΛΕΞ : 884723

ΤΕΛΑΔ : "LUMATSHIP" – LONDON

ΤΕΛΕΡΗ : 283 - 2799 & 283 - 1755

ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	Ξ. Τζιμπούτι 28)12
ΕΛΛΗΝΙΣ (λαίνερ)	32	18564	ά. Μοντεβίδεο 2)2 διά Κ. Τάουν
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ά. Τένταν 19)2 διά Κορέαν
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ	72	16207	Ξ. Ταλκαχουάνο 27)2
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Τσαναράλ 15)2
ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	ά. Φρομάντη 22)2 διά 'Ιταλίαν
ΕΛΜΕΛΑ	51	4847	ά. Βρέμην 21)2 διά Περσικόν
ΕΛΝΙΑΝΙΑ	65	8085	Ξ. Ρουέν 20)2
ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπιλμπάρ 20)2 διά 'Αθάναν
ΕΑΝΟΑ	69	6359	δ. Γιεράλταρ 25)2 διά Ούντεθάλα
ΕΑΛΟΣΕΑΝ	65	20514	Ξ. Δάντιαν 22)2
ΕΑΠΙΔΑ	46	3472	ά. Λάς Πάλιας 13)2 Γιουροπόρτ
ΕΑΠΙΣ	71	9865	δ. Παναμά 11)3 διά Ειρηνικόν
ΕΑΠΙΣΣ	56	3656	Ξ. Ταματάβε 25)2
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Α.	99	11840	Ξ. Ν. 'Υόρκην 27)2
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	6539	δ. Κων(πολίν) 26)2
ΕΜΠΙΑ	55	2255	ά. 'Αμβούργον 3)3 διά 'Αμβέρσαν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.)	65	37469	εις Σ. Μάικελ Μπαΐν άπό 24)7)75
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Ν. 'Ορλέανην 27)2 διά Μπωμόντ
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	Ξ. Τακοράντι 20)9
ΕΠΙΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Βαρκελώνη 4)11 διά 'Αθάναν
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ύπο παραλαβήν
ΕΡΜΗΣ	60	9959	ά. Ρότερνταμ 26)2 διά Βαρκελώνη
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ά. Π. Σουδάν 1)3 διά 'Αμβούργον
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ύπο παραλαβήν
ΕΙΕΡΝΙΙ	55	9718	Ξ. Βούλανθαν 19)2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	άργει εις Πειραιά άπό 4)4)75
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Ρότερνταμ 28)2 διά 'Αστόντ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10221	Ξ. Πειραιάς 5)2
ΕΥΑΛΗ	49	4713	εις Λαγός άπό 2)12
ΕΥΑΛΗΣ Μ.	59	7271	ύπο παραλαβήν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	Ξ. Πάρτιγκτον 1)3
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ά. Κουβέιτ 16)1
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι	59	8526	Ξ. Τζένταν 11)2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	Ξ. Βρέμην 26)2
ΕΥΓ. Κ. ΙΣΙΜΠΑΝ (δ.)	58	12417	Ξ. Κάντας 12)2
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	Ξ. Κόμπης 23)2
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ 57	9061	Ξ. Πειραιά 20)2	
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει εις Πειραιά άπό 21)1)75
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ύπο παραλαβήν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Πόρτ Σαΐδ 2)3
ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706	εις Τζένταν 22)9
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ά. Πειραιά 24)2 διά Γερακίνι
ΕΥΗ	70	10006	Ξ. Τζένταν 1)3
ΕΥΗ Γ. ΙΣΙΜΠΑΝ	58	8122	ά. 'Εσμπτζεργκ 18)2 διά Ροστόκ
ΕΥΗ Λ.	67	14800	Ξ. Ραβένιας 13)2
ΕΥΗ Η. (δ.)	54	11028	ά. Βενετία 29)2 διά Κωνσταντζαν
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Χάρρην 26)2 διά 'Ινδονησίαν
ΕΥΗΝΩΣΙΑ Ι (δ.)	54	12423	άργει εις Πειραιά άπό 1)4)74
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ά. Νταμάν 2)3 διά Τουρκίαν
ΕΥΘΥΗΣ	73	10000	ά. Σουέζ 30)1 διά Χουνάκγι
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Παναμά 22)2 διά Ειρηνικόν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	Ξ. 'Αμπιτζάν 14)11
ΕΥΞΙΟΙΑ	68	16004	ά. 'Ανκόνα 27)2 διά Σίδνευ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	Ξ. Μένα ά. 'Άχμαντ 25)2
ΕΥΙΧΙΑ	67	12669	ά. Μπρούνομπούτελ 18)2 Ρότερνταμ
ΕΦΗ	58	10152	Ξ. Στεττίνον 12)2
ΕΦΗ	58	2555	ύπο παραλαβήν
ΕΦΗ	55	5008	Ξ. 'Αστόντ 26)2
ΖΑΝΕΓ	58	4529	ά. Πειραιά 20)2
ΖΑΝΙΑ (δ.)	53	12902	άργει εις Π. Κορτέξ άπό 16)2)75
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30166	δ. Γιεράλταρ 24)2 Χάμπτον ρόδς
ΖΑΡΑΙΟΥΣΙΡΑΣ	61	10969	εις Τζένταν άπό 30)9)75
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	ά. Ρότερνταμ 29)2 διά Βρέμην
ΖΕΑ ΣΚΑΥ	58	4169	δ. Π. Σαΐδ 8)2 διά Ταρτούς
ΖΗΗΝ	68	9582	Ξ. Νότχο 15)1
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ύπο παραλαβήν
ΖΟΙ ΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Μίλφορτ Χάρφεν 4)3 Ρότερνταμ
ΖΟΝΙΑ (δ.)	52	11516	άργει εις Πειραιά άπό 16)2)75
ΖΩΡΑΙΑ Υ	71	9885	δ. Σουέζ 24)2
ΖΩΗ	39	1266	Ξ. Π. Καμπούδ 5)2
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	δ. Πόρτ Σαΐδ 29)2
ΗΒΗ	70	2867	Ξ. Τζένταν 1)3
ΗΑΙΑΣ	47	3575	ά. Πόρτ Σαΐδ 22)2
ΗΑΙΑΣ Κ.	56	4039	Ξ. Κύκοτον 11)2
ΗΑΙΟΣ	57	4499	δ. Γιεράλταρ 4)2
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	Ξ. Πειραιάς 30)1
ΗΡΩ	65	23535	Ξ. Στεττίνον 13)2
ΗΣΤΙΑR	57	9473	ά. Ντάρμπατ 16)2 διά Μπάρον
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Δουνκέρκην 14)2 διά Σίδνευ
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. 'Οξελοσόύν 25)2 διά Λύμπεκ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Ρίο 'Ιανέριο 26)2 Μπ. 'Άρδες
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	δ. Γιεράλταρ 24)2 Χάμπτον ρόδς
ΘΕΑΝΙΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Μπουσάν 25)10 διά Περσικόν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Ν. 'Υόρκην 8)2 διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Π. ή Πλέρ 8)2 διά Π. 'Αρθουρ
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	άργει εις Πειραιά άπό 1)5)75
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	53	11633	ά. Σουέζ 23)11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Τσάρλεστον 23)2
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	73	10735	ά. Θέουτα 7)1 διά Λάγος
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. 'Αμπιτζάν 9)2 διά Λάγος
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	δ. Κων(πολίν) 23)2 Νοσθοράσικην
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Μπορτώ 4)2 διά 'Ισαρήλ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Σιγκαπούρην 15)2 διά 'Ινδονησίαν
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	Ξ. Βαλένθια 25)2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995	Ξ. Τζακάρτα 2)2
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Τζακάρτα 18)2 διά Πλατζού
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	Ξ. Πειραιά 17)2
ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ-	58	18297	ά. Χάμπτον ρόδς 1)3 διά 'Αρούμπα
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	Ξ. Σιγκαπούρην 19)2
ΙΑ ΑΙΓΑΙΟΝΙΚΟΣ	71	9426	Ξ. 'Αντεν 2)3
ΙΑ ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	Ξ. Μπάχια Μπλάνκα 23)2
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. "Αμπου Ντάμπι 2)3
ΙΕΚΡΑΞ (μικτον)	66	41207	δ. Παναμά 6)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΙΖΟΜΗΕΛ	57	9746	Ξ. Σιγκαπούρην 26)2
ΙΩΑΝΗ	68	9066	ά. Ρόττερνταμ 25)2 διά Ρουέν
ΙΩΑΝΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	Ξ. Βέντσπολς 15)2
ΙΩΑΝΗ ΣΕΓΙΑΟΥ (δ.)	59	12575	ά. Π. Λα Κρούς 14)2 διά Χιούστον
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Ν. 'Ορλέανη 17)2 διά Δανιάν
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	Ξ. Λουδίνον 25)2
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Κουθέϊτ 7)1 διά Μπαχρέιν
ΙΜΑΛΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	65	42204	ά. Ν. 'Υόρκη 25)2 διά 'Αρούμπα
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	Ξ. Σιγκαπούρην 28)2
ΙΝΙΕΓΚΡΙΤΗ	48	2947	Ξ. Τσάλνα 2)3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	Ξ. Πειραιά 28)2
ΙΡΙΣ	54	6042	Ξ. Π. Χάρκουρτ 10)1
ΙΣΟΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ά. "Αγ. Βικέντιον 14)2 Έσκραδος Ρ.
ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ά. Πειραιά 26)2 διά Βηρυτόν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	5162	άργει εις Πειραιά άπό 21)4)75
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΑΛΙ-	59	8564	Ξ. Κλήκοτον (Τζαμ.) 1)3
ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	άργει εις Πειραιά άπό 22)6)75
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1424	ά. Πειραιά 27)1 διά 'Ιταλίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	17607	Ξ. Τόρ Μπαΐη 26)2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΑΣ	55	8799	ά. Σουάμπα 3)1 διά Μπ. Σαπούρη
ΙΩΑΛΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Κόπερ 25)2
ΙΩΝΗ	71	11506	ά. Λοιδίνον 27)2 διά Μπάραν
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εις Πειραιά άπό 17)7)74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	14400	εις 'Οζάκα ύπο συμπλήρωσιν
Κ. ΧΑΙΖΗΑΙΑΤΕΡΑΣ	69	50695	ά. 'Αμπερνταμ 24)1 διά 'Αμβέρσαν
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	δ. Γιεράλταρ 21)2 διά Γαλλίαν
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	60	10101	ά. Σαΐδ 8)2 διά 'Αλεξάνδρεια
ΚΑΒΟ ΑΛΥΩΝ	61	10934	δ. Παμάδ 26)2
ΚΑΒΟ ΒΡΕΙΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει εις Πειραιά άπό 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	υπό παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	13268	άργει εις 'Ιτεαν άπό 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	Ξ. Βρέμην 8)1
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ	60	10954	ά. Μομπάσα 2)3 διά Μεξικόν
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	εις Πειραιά άπό 6)9 (έπισκ.)
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΙΑΣ	57	11089	δ. Μπρόνυμπούτελ 21)2 διά Γδωνιαν
ΚΑΒΟ ΕΙΦΙΑΣ	61	23793	ά. Ν. 'Ορλέανη 26)2 διά Λίθανον
ΚΑΒΟ ΗΙΕΡΑΙΗΣ	55	8564	ά. Λόμης 14)2 διά Λάγος
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2750	Ξ. Ακαμάτη 10)1
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	Ξ. Π. Σάδο 28)2
ΚΑΒΟΥΝ Λ.	70	16306	Ξ. Μορμουγκάδο 26)2
ΚΑΒΟΥΝΗΣ ΣΙ.	69	13124	Ξ. Ράς Τανόρα 28)2
ΚΑΒΙΡΟ	23	4635	ά. Λοιδίνον 24)2 διά Πειραιά
ΚΑΒΙΗ	65	23223	δ. Κων(πολίν) 18)2
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	54	3817	ά. Τέλανταν 17)2
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12353	Ξ. Ν. 'Υόρκη 2)3
ΚΑΛΙΕΣ ΚΕΤΙΝI	58	13491	Ξ. Κ. Τάουν 31)1
ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	Ξ. Ματάνζας (Βεν.) 28)1
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	6082	ά. 'Αμβέρσαν 28)2 διά Μπάραν
ΚΑΜΙΟΣ (δ.)	58	8184	Ξ. Τζένταν 17)11
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	13005	Ξ. Πόρτ ντ Μπού 21)2
ΚΑΝΕΛΠΕΔΛΟΣ	54	15882	ά. Μάνιας 13)2 διά 'Ελλάδα
ΚΑΠΙ ΜΙΣΙΠΗ	50	5120	ά. Π. Σάδο 27)2
ΚΑΠΙ. ΔΙΑΜΑΝΗΣ	71	30193	Ξ. Ρότερνταμ 20)2
ΚΑΠΙ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Ν. 'Ορλέανη 27)2 διά Μεξικόν
ΚΑΠΙ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	Ξ. Ντάρμπατ 25)2
ΚΑΠΙ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	δ. Π. Σάδο 23)2
ΚΑΠΙ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	Ξ. Τακοράντι 3)2
ΚΑΠΙ. ΜΑΘΙΟΣ	62	24801	Ξ. Κουβέιτ 29)2
ΚΑΠΙ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Κατζακούλχος 19)2 διά Χιούστον
ΚΑΠΙ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	39169	ά. Λαύριον 6)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΙ. ΣΥΑΣ	58	9724	ά. Ντάρμπατ 20)11 διά Μπάραν
ΚΑΠΙ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ά. Λ. 'Αντζελες 23)2 διά Μπαλμόπα
ΚΑΠΙ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	ά. Αμβέρσαν 29)2 διά Κουθέϊτ
ΚΑΠΙ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	Ξ. Μορμουγκάδο 3)2
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Κων(πολίν) 16)2 Κωνσταντζαν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Ν. 'Ορλέανη 30)1 διά 'Αιγυπτον
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΥΡ	58	10885	Ξ. Φλάμουσ 24)2 διά Καλαμάτα
ΚΑΠΠΑ. ΑΝΑΣΙΑΣΗΣ	60	8717	ά. Νταπιέρ 11)2 διά Μα

ΚΑΡΟΛΟΣ	54	2336	α. Χαλκίδη 29)1 διά' Αλγέριον	ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	α. Σουάμπια 4)2 διά Σακάτ
ΚΑΡΟΣ	47	8288	α. Ρίο Γκράντε 19)2 διά' Αλεξανδρείαν	ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	62	14047	β. Πόρτ Σαΐδ 2)2
ΚΑΡΠΟΥ	56	5382	α. Αμεδόύριον 24)2 διά Λάγος	ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΓΙΜΠΥ	66	40129	α. Τεργυτών 3)3 διά Μπανιόλι
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Ν. 'Ορλεάνη 24)2 διά Γερμανίαν	ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΜ	56	5769	εις Λάγος από 28)8
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. 'Ασαλμποργκ 28)2 (έπισκεψει)
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	β. Παναμά 8)2 διά Ιαπωνίαν	ΚΡΗΤΗΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Σιγκαπούρη 31)1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Ντωρμπαν 2)3 διά Νουμέα	ΚΡΗΤΗΝ ΛΑΝΙ (δ.)	73	42470	α. Γενοβά 11)2 διά Μπανίας
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ε. Πειραιά 19)2	ΚΡΗΤΗΝ ΣΗΗ (δ.)	74	61054	α. Μ. αλ. 'Αχαμπτ 27)2 Κωνστάντζαν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΡΗΤΗΝ ΣΚΑΪ	73	61054	α. Γιουκοχάμα 11)2
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	α. Γάνδην 26)2 διά Μπρούνομπουτελ	ΚΡΗΤΗΝ ΣΙΑΡ (δ.)	73	42470	α. Τείμπλ Μπανή 8)2
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	α. 'Αμπιτζάν 28)10 διά Λάγος	ΚΡΙΟΣ	59	16989	α. Χάρπτων ρόδις 29)2 διά Μπιλμπάο
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	ε. Πόρτ Σαΐδ 2)2	ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ ΚΟΛΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	66	78785	ε. Κόρι αλ. 'Αμαγια 7)2
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	ε. Βοιβάνη 22)2	ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	α. Π. Νουάρ 7)2 διά Ντουάλα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	εις Λάγος από 9)8)75	ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	α. 'Αμπιτζάν 14)2 διά' Αλγέριον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΜΗ	54	2952	α. Σπετζια 23)2 διά Λαττάκια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	53	1126	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Λονδίνον 4)3 διά' Αλεξανδρείαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ε. Σιδηνεύ 28)2	ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Βηρυτών 15)2
ΚΑΤΙΑ	52	3694	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ε. Πειραιά 11)2
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ε. Σουάνη 7)2	ΚΥΡΑΚΑΙΓΚΩ	67	29851	α. 'Αμβούργον 25)2
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	ε. Σετουμπάλ 10)2	ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	α. Ν. 'Ορλεάνην 28)2 Ρόττερνταμ
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	α. Ν. 'Υόρκη 27)2 διά Σ. Κρουά	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Βαλτιμόρου 2)3
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει εις Πειραιά από 16)7)75	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙΙ	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΡΙΝ	55	11969	εις Ν. 'Ορλεάνην από 5)2 (έπισκ.)	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	α. Κολούμπια ρίθερ 21)2 διά' Ινδίαν
ΚΕΑ	55	2683	α. Μπρούνομπουτελ 16)2 Βέντοπιλς	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ ΙΙΙ	55	4939	ε. Καλκούττα 24)2
ΚΕΙ·Π' ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	άργει πάρτι 1)2	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.			
ΚΕΙ·Π' ΚΕΜΕΝΤΥ	71	9868	ε. Σουάμπια 21)2 διά Κίναν	ΙΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	12492	α. Στάνλους 3)3 διά Π. ντε Μπούκ
ΚΕΙ·Π' ΠΡΑ·ΙΝΤ	73	8927	ε. Λιβερπούλ 24)2	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	α. Λισσαδών 26)2 διά Δουνκέρκην
ΚΕΙ·Π' ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	δ. Κων·πολίν 2012 διά Βάρια	ΚΩΣ	56	3430	ε. Τέμα 27)2
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	α. Κασσιδύρη 2)2 διά Μπαγκόκ	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	α. 'Αντεν 20)9 διά Σαγκάνην
ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	εις Μιλάζο Μπαίν 12)2	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	εις Λάγος από 17)12
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	α. 'Ιμπινγκον 3)3 διά Νορθηγίαν	ΚΩΣΤΑΣ Σ.	62	3065	ε. Τενερίφην 2)3
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΪ	60	13950	α. Ρουέν 13)2 διά Στεττίνον	ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	α. Π. 'Αλεξάρε 23)2
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ε. Βόλου 12)2	ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	53	5921	α. 'Αμπον Ντάμπι 2)3 διά Ντουμπάτη
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ε. Κομώ Μπαίη 13)12	ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	α. Μπρούνομπουτελ 9)1 'Αλεξανδρείαν
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ				ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕ ΓΚΡΕ·Ι·Τ (δ.)	70	103012	α. Κουβέτι 14)2 διά' Ελλάδας	ΚΩΣΙΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	α. 'Οζάκα 21)2 διά Βανκούμπερ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΕΥΣ	56	21131	β. Παναμή 7)2	ΚΩΓΙΣΟΣ Μ.	62	11419	ε. Τής 1)3
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	α. Πόρτο Τόρες 4)2 διά Μάλτα	ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. Γένενταν 30)11
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Χάμπτον ρόδις 2)3	ΛΑΙΑΔΗ ΗΡΑ	56	8108	εις Λάγος από 4)8
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ε. Μπάρον 20)2	ΛΑΙΑΔΗ ΚΛΕΙΩ (δ.)	75	23500	α. Κοατζακόλικος 21)2 διά Τούξπαν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Πιραϊτάρ 23)2 διά' Αλγερίαν	ΛΑΙΑΔΗ ΟΥΙΕ	53	7645	α. 'Αμπιτζάν 1)12
ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ (δ.)	58	20487	άργει εις Πειραιά από 23)5	ΛΑΙ·ΑΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις Πειραιά από 21)8)75
ΚΙΓΚΣΝΟΡΔ	64	17050	α. Γιοκοσούκα 25)2 διά Καναδᾶ	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	α. Κίγκοταν 1)3 διά Κούβαν
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ ·	67	12624	δ. Μορμουγκάδο 17)2 διά' Ιαπωνίαν	ΛΑΜΠΡΟΣ Λ.	49	8697	α. Λάς Πάλας 14)2 διά Τενερίφην
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Μπάρων 1)3	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΛΙΩ· ΙΗΣ	62	9001	α. Σιγκαπούρη 16)2 Π. Χάρκουρτ
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	άργει εις Πειραιά από 3)3)75	ΛΑΡΓΚΩ	58	3963	α. Πειραιά 2)3 διά Σπέτζια
ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	δ. Παναμά 27)2 διά' Ειρηνικόν	ΛΑΚΡΥ Λ.	70	16306	α. Σιδηνεύ 13)2 διά Ρωσιαν
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	α. Φόδ 1)3 διά Βιτόρια	ΛΑΡΥΜΝΑ	56	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	α. Βοιβάνη 20)2 διά Κουσέτ	ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΛΑΥ·ΝΤΦΕΡΘ	64	5711	α. Ντουμπάτη 5)2 διά Τζένταν	ΛΑΤΩ	52	4207	ε. 'Ειδονημασθ 3)3
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Ανκόνα 9)2	ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	α. Τοίμπα 10)2 διά Σάνταν Τέρμ.
ΚΛΕΙΔΙΑ (δ.)	63	38964	δ. Φιλαδέλφειαν 28)2 διά Φρήπορτ	ΛΕΔΑ	59	5407	β. Πόρτ Σαΐδ 26)2
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	α. Πλάτα 26)12 Κομοντόρο Ριθαν.	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	εις Λάγος από 26)8)75
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	δ. Μακλόρα 18)2 διά' Εμεραρλάντας	ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ε. Καζαπτλάνκα 16)1
ΚΟΜΕΤ	72	9885	δ. Μπαρόντη 20)2 διά Νοβορωσίσκην	ΛΕΣΤΕΣ (δ.)	61	22785	άργει εις Πειραιά από 27)12)74
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	66	78785	άργει εις Πειραιά από 8)12	ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΤΗΣ Μ.	47	2685	δ. Κων·πολίν 17)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 71	5588	20855	δ. Παναμά 25)2 διά' Ιαπωνίαν	ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	α. 'Αμπιτζάν 25)1 διά Άδμε
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛ. δ.	56	5402	α. Μπαχρέλιν 19)2 διά' Αντεν	ΛΕΩΝΗ	75	15684	α. Σ. Ναζάρη 3)2
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΛΑΒ	64	6275	ε. Νεάπολιν 3)3	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8972	ε. 'Αμβούργον 29)2
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	εις Τζένταν από 29)9)75	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ	52	5461	α. Π. Σουδάν 15)12 διά' Ιαπωνίαν
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	εις Χάμπτον ρόδις 21)2 διά' Οδησσόν	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιραϊτάρ 3)3 διά' Ανκόνα
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΜΠΑ	72	39453	ε. Γιουροπόρτ 14)2 διά Μονρόβια	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	εις Λάγος από 14)7)75
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	68	23258	ε. Γάνδην 28)2	ΛΗΜΝΟΣ	57	10376	ε. Ρόττερνταν 3)3
ΚΟΡΑΑ	60	3333	ε. Μάλμο 27)2	ΛΗΙΩ	51	4677	α. Ντόρμπαν 3)3 διά' Ήσοτ Λόντον
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	δ. Τεργιστών 27)2 Ρ. ές. Σιδέρ	ΛΗΗΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	α. Τέμα 1)3 διά Λάγος
ΚΟΡΔΙ	56	8474	α. 'Αμβούργον 28)2 διά Τρίπολιν	ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	α. Χάμπτον ρόδις 19)2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	δ. Σιγκαπούρη 20)2 διά' Ιαπωνίαν	ΛΙΔΗ	64	4701	α. 'Αμβούργον 28)2 Μπάχια Μπλάνκα
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Μαρκίου 1)3	ΛΙΑΗ Μ.	57	7110	ε. Καλκούτα 24)2
ΚΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ	52	1384	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΑΙΚΑ	60	8562	ε. Σιγκαπούρη 25)2 Π. Κελάγκ
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ε. Ριγέκα 2)3	ΛΙΔΔΥ Β.	53	2962	ε. Λάγος 3)2
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ε. Σάουθ Ρέιντικ Πόλιν 23)2	ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ε. Λαττάκια 28)1
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΚΕΦΑΛΟΝ.	59	14403	εις Δουνκέρκην από 8)10	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18500	εις Στοκχόλμην υπό συμπλήρωσιν
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΪ	58	12459	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25)2 διά Ταμπικό				

Τδ Ναυπηγείο πού προσφέρει κάθε έξυπηρέτησι πού χρειάζεται ένα πλοίο. "Εχει 4 δεξαμενές διά πλοϊα μέχρι 70.000 τόνους. "Εχει μια σύγχρονη έγκατάστασι διά καθαρισμούς τών τάνκ τών δεξαμενοπλοίων. "Εχει άρκετούς μωλούς με πλήρη έγκατάστασι συνδέσεως μέ άτμο, με πετισμένο άέρα, με πόσιμο νερό, με νερό διά πυροσβεστικές ανάγκες και με ήλεκτρισμόν.

"Έχει έλασματουργείο δυναμικότητος 15 τόννων ήμερησίως δι' έπισκευάς λαμπριών. Πλήρες μηχανουργείου δι' έπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτεσφόρτωσεως. Μεγίστη πτέρια σὲ μηχανῆς DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητήρες παντὸς τύπου. Επισκευαὶ λεβήτων παντὸς τύπου καὶ ἀντικατάστασις σωλήνων. Μιὰ ξεχωριστὴ ειδικότης τοῦ Ναυπηγείου είναι ὅλαι αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.

NDSM

SΤΟ AMSTERDAM

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΣΟΣ - ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 - TELEX 212601 & 02 ΕΙΤΕ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ AMSTERDAM ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

ΑΙΓΑΙΟΣ	62	10883	ά. Μ. δλ. 'Αχιμαντι 19)12	Κοραμσάρ	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Κουθέειτ 8)10
ΑΙΓΑΙΑ	60	14302	ά. Ράς Τανόφρα 14)12		ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Τοίμπα 24)2 διά Αδστραλαν
ΑΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	54	4785	έ. 'Αιμδούργον 19)		ΜΑΡΩ	51	1871	ά. Μπιλμπάδ 2)3 διά Πειραιά
ΑΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ά. Μαυρίκιον 9)2		ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	έ. Πειραιά 1)3
ΑΙΩΒΕΡΣΑΝ	57	6494	δ. Πλαναδά 1)3		ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	έ. Νταμάρ 23)1
ΑΙΩΓΙΑΛΥ	69	9045	έ. Γιοκοχάμα 11)2		ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Μορμούγκας 27)2 διά Μπάραν
ΑΙΩΚΡΙΣ	72	16600	δ. Πλαναδά 25)2 διά Ειρηνικόν		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	έ. Ν. 'Ορλεάνη 2)3
ΑΙΩΝΔΙΝΟΝ	50	2696	έ. Ρότερνταμ 27)2		ΜΑΣΤΕΡ ΣΙΑΘΙΟΣ δ.	60	12927	εις Ντώρμπαν από 17)1)75
ΑΙΩΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρμπερα από 10)10)74		ΜΑΣΤΕΡ ΣΙΕΛΙΟΣ	57	8906	εις Λάγος από 19)9)75
ΑΙΩΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	δ. Γιεραλτάρ 30)1	Βίλμιγκτον	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .	71	18634	έ. Τζένταν 22)12
ΑΙΩΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Καράτοι 26)2 διά Λιθόριο		ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	όπο παραλαβήν
ΑΙΩΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥ- ΣΗΣ (μ.)	68	39617	ά. Λιοσσάδων 2)3 διά Πειραιά		ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	εις Λάγος από 20)9)75
ΑΙΩΥΙΣ	54	6103	ά. Σαντάρεα 9)1 διά 'Αθανά		ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	δ. Σουεζ 9)2 διά Χαρδόγκ
ΑΙΩΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Μ. δλ. 'Αχιμαντι 8)2		ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	έ. Ντόρμπαν 20)2
ΑΙΩΥΚΙΑ	60	8497	έ. Πειραιά 2)3		ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Ναγκόγια 26)2 διά Χιροσίμα
ΑΙΩΣΥ	74	16000	έ. Νταμάρ 8)2		ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Χάμπτον ρόδς 20)2 διά Σάντος
ΑΙΩΔΙΑ	57	4486	έ. Νόντην 26)2		ΜΕΙΑΛΛΑ	52	1699	έ. Λαστάκια 17)2
ΑΙΩΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Μ. 'Υόρκη 27)2 διά 'Αρούμπα		ΜΕΙΛΙΣΤΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Μπαντάρ Μασάρ 29)2 Ντάς 'Αιλ.
ΑΙΩΝ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	έ. 'Ιντονδ 22)2		ΜΕΙΛΙΩΝ	68	10017	έ. Μπούνγκουρι 23)2
ΑΙΩΝΙ ΕΡΑ (δ.)	58	21291	άργει είς Πειραιά από 1)4)75		ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	έ. Πειραιά 24)2
ΑΙΩΝΑΔΡΟΣ	63	15929	έ. Μαντράς 27)2		ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ·	57	3749	έ. Σαδάννων 21)2
ΑΙΩΝΑΛΟΝ	72	2991	ύπο παραλαβήν		ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	έξωθι Πούλε 19)2
ΑΙΩΡΗ	68	22391	ά. Τόλιμα 10)2 Π. 'Ελιζαμπεθ		ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	εις Πειραιά από 25)1)75
ΑΙΩΡΗ	57	10687	άργει είς Πειραιά από 11)6		ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ά. Λός 'Αντζελες 21)1 διά Σιγκαπούρη
ΑΙΩΡΗ Κ.	57	3265	έ. Τάγκα 13)3		ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	έ. Γένοβαν 19)2
ΑΙΩΡΗ ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Κ. Τάουν 20)2 διά Περισκόν		ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Νεπόλιν 8)2 διά Ντακάρ
ΑΙΩΡΗ Π. (δ.)	62	1734	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Θέρσταν 'Αιλ. 9)2
ΑΙΩΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Μουροράν 25)2 διά Κουσίρο		ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Λόγιος 17)2 διά Κιουρασάο
ΑΙΩΑΛΛΑ	55	1517	ά. μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	έ. 'Αρούμπα 24)2
ΑΙΩΔΕΩΝΙΑ (μ.)	67	38286	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)12 διά Ρωσία		ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Πειραιά 19)1 (έπισκευα)
ΑΙΩΔΕΩΝΙΑ	58	8299	δ. Κων(πολίν 13)2		ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Σιγκαπούρη 24)2 διά 'Ινδονησίαν
ΑΙΩΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Ντόρπερεχ 28)2		ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Γεραλτάρ 28)2
ΑΙΩΡΩΝ	58	9996	έ. 'Αθανά 19)2		ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Π. Σουδάν 20)2 διά 'Αντεν
ΑΙΩΒΙΝΑ	58	2990	έ. Μασάλιαν 20)1		ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Θέρσταν 'Αιλ. 13)
ΑΙΩΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	έ. Γένοβα 25)2		ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γεραλτάρ 11)2 διά Μπανάνα
ΑΙΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ά. Ν. 'Υόρκην 20)2 διά Ντακάρ		ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Καράκας Μπαίη 23)2
ΑΙΑΝΕΣ	55	8526	ά. Ράς Τανόφρα 26)2		ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Πούλοι Μπούσκομ 24)2 Σουραμπάγια
ΑΙΑΝΙΝΑ III	61	6915	δ. Κων(πολίν 19)2		ΜΕΣ. ΠΙΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Σιδένο 1)3
ΑΙΑΝΝΑ	71	16004	ά. Ρόττερνταμ 16)2 διά Καλλιφόρνια		ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Φρήρπορτ 29)2 διά Σ. Ντομύλιο
ΑΙΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	έ. Κελάρη 27)2		ΜΕΣ. ΤΟΛΗΗ (δ.)	65	51412	έ. Γιούρα 13)1
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	51	11022	άργει είς Πειραιά από 21)7)74		ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Πούαντ Νουάρ 23)2 διά Λάγος
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ	75	61172	ά. Κων(πολίν 28)2		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 60	11702	έ. Χιούστον 11)2	
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ά. Ρόττερνταμ 27)2 διά Βεγγάζην		ΜΗΔΑΟΣ II	48	1338	ά. Σουέζ 24)1 διά Γκιζάν
ΑΙΑΝΤΟ Ζ.	72	17432	έ. Καντρά 25)2		ΜΗΔΑΟΣ III	49	2340	ύπο παραλαβήν
ΑΙΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. 'Αιμδούργον 27)2 Μονρόθια		ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Μπιλμπάδ 11)2
ΑΙΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	εις Λόγιος από 7)10)75		ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	έ. Μαρόδο (Λ. Μαρκές) 4)2
ΑΙΑΒΕΛΛΑ	57	10172	εις Λόγιος από 10)9)75		ΜΙΑΕΝΑ Α	45	3401	εις Λάγος 1)9)75
ΑΙΑΡΓΑΡΕΤ	53	3334	έ. Κέντρα 26)2		ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Αιμέρσωαν 2)3 διά Ρεσιφ
ΑΙΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	ά. Μπάρ 27)2 διά Πειραιά		ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	έ. Μπ. "Άθρες 4)2
ΑΙΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	έ. Πειραιά 15)2 (έπωλ.)		ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΡΘΑ	49	10123	εις Θεσ(νίκην από 23)10)75		ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	έ. Κίγκοτον 26)2
ΑΙΑΡΙ	74	8925	έ. Ντεμεράρα 23)2		ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Σιγκαπούρην 3)12 Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙ	58	4219	ά. 'Αιμδόργον 1)3 διά Πειραιά		ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	71	1598	ά. Παναμάδ 25)2
ΑΙΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Ρ. Γκράντε 15)2 διά Βενετίαν		ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΟΣ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ (δ.)	55	19673	εις Μαλάταν 6)1)74 (έπωλ.)		ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	70	1582	εις Ταϊταγκόγκ από 16)12
ΑΙΑΡΙΑ	61	10333	ά. Σιγκαπούρην 23)8 διά Κίναν		ΜΙΝΙ ΛΑΑ	70	1560	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ	62	9455	έ. Σιγκαπούρην 27)1		ΜΙΝΙ ΛΑΑΜ	70	1591	ά. Τάμπα 13)2 διά Τζωρτζίανου
ΑΙΑΡΙΑ	70	9101	έ. Π. Κελάρη 25)1		ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Π. Σαΐδ 2)3 διά Γκιζάν
ΑΙΑΡΙΑ	59	5407	δ. Παναδά 27)12 διά Γιοκοχάμα		ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Παναδά 25)2
ΑΙΑΡΙΑ	57	3478	ά. Άλεξανδρειαν 14)12		ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1588	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ III	53	825	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1592	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ Β.	55	3597	ά. Κων(πολίν 13)2 διά Μάλασσα		ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κόμπε 21)2 διά Κεελάγκ
ΑΙΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938	ά. Εσμπετέργυκ 13)2 διά Ροστόκ		ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	εις Πειραιά από 18)8)75		ΜΙΝΙ ΛΕΙΣ	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. 'Αιμέρσωαν 28)2		ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	70	1592	ά. Πειραιά 21)2 Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Π. Κελάρη 25)2 Ρόττερνταμ		ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	έ. Πειραιά 2)3
ΑΙΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Γεράλδονταν 22)2		ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2 Π. Καμπέλο
ΑΙΑΡΙΑ ΣΥΛΛA	67	9365	ά. Λορ. Μάρκες 13)1 διά 'Αμπαντάν		ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1582	έ. Ταϊταγκόβηκ 29)12
ΑΙΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Ναγκόγια 12)2 διά Τζένταν		ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΣΕΝΤ	74	1578	ά. Πειραιά 2)3 διά Σύρον
ΑΙΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	έ. Ντόντζες 27)2		ΜΙΝΙ ΛΑΦ	71	1591	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Γεραλτάρ 7)9) διά 'Αθανά		ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Χόγκ Κόγκ 29)2 διά Μανύλα
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Κοατζακόλκος 17)2 Τούνπαν		ΜΙΝΙ ΛΙΑΑΚ	70	1591	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Μπρούνταπούτελ 25)2 Δάνταχ		ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1590	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	11229	ά. Ούμ. Σάδι 17)2 διά Κίναν		ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	έ. Λιθόρνη 24)2 διά Τζένταν
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ V (δ.)	55	13095	έ. Ράς Σουκέρ 18)12		ΜΙΝΙ ΛΙΟΥ	70	1592	ά. Βοστώνηγ 3)3 διά Βενεζουέλα
ΑΙΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ά. Αλ. Πάλλις 6)2 διά Λιθόνη		ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΝΤ	70	1592	ά. Ν. Ορλεάνη 11)2 Π. Καμπέλο
ΑΙΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Γιοκοχάμα 19)2 διά Κλήκοτον		ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	έ. Καράτοι 16)2
ΑΙΑΡΙΓΩ	47	6125	έ. Λάγος από 3)6)75		ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 28)2 διά Μανύλα
ΑΙΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Κ. Τάουν 13)2 διά 'Ιαπωνίαν		ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	έ. Ν. 'Ορλεάνη 26)2
ΑΙΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Μπάσσον 26)1		ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	έ. Ν. 'Ορλεάνη 29)2
ΑΙΑΡΙΓΩ R	69	10839	έ. Ραγκόν 19)2		ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	έ. Κίγκοτον 28)2
ΑΙΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Γεραλτάρ 24)2 Μπ. "Άθρες		ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	έ. Βαρκελώνη 28)2
ΑΙΑΡΙΕΤΤΑ E.	61	8951	έ. Ν. 'Υόρκη 27)2		ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	74	1578	έ. Ν. 'Ορλεάνη 27)2
ΑΙΑΡΙΖΑ	59	3775	έ. Λιθόρνη 26)2		ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	έ. Τείμπολη 11)2 Π. Καμπέλο
ΑΙΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Τεούγετον 22)2 Ράς Λανούφ		ΜΙΝΙ ΛΑΚΟΥΡΑ	70	1584	έ. Ν. 'Ορλεάνη 27)2
ΑΙΑΡΙΕΝΑ M. (δ.)	53	15789	ά. Πλότε 21)2 διά Πόλον					

ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Ν. 'Ορλεάνη' 1)3 διά Κιουρασό
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. 'Αμδούργον' 18)2
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	έ. 'Αστρα' 2)3
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. "Ελαινποργκ 14)2 διά Βηρυτόν
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	έ. Μπάθναγκαρ 15)2
ΜΟΛΟΤΟΒΑ	71	9101	έ. Δουνκέρκην 19)2
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Μελβούρτην 17)2 διά Κουόιν "ΑΙΔ.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	έ. Πειραιά 30)1
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Πειραιά 24)2 διά Θεσ'γικην
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ά. Καράτσι 23)2 διά Κουδέτη
ΜΠΑΛΑΤΙΚΗ ΓΓΑ	63	1562	ύπό παραλαβήν
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	είς Λάγος από 29)7
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. 'Αμδούργον' 3)3 διά Ρόττερνταμ
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	έ. Βομβάνη 28)2
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	άργει είς Πειραιά από 1)6)75
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Γιθραλτάρ 20)2 διά Πειραιᾶ
ΜΠΟΝΥ Μ.	57	27990	άργει είς Τζάκονθιλ από 22)6)75
ΜΠΟΡΕ Ζ	68	3340	ά. Μάλιο 29)2 διά Λύμπεκ
ΜΠΟΡΕ VII	72	3166	ά. Χάμια 26)2
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	έ. Πειραιά 29)1
ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑ	56	6553	ά. Ρόττερνταμ 3)3 διά διά Βεγγαδήν
ΜΠΡΑΒΟ ΛΑΞ	50	4375	ά. Ντώρμπαν 28)2 διά 'Ισπανίαν
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. 'Αμπιτζάν 13)12 διά Λάγος
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	δ. Πόρτ Σάδι 29)2
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ	45	3450	έ. Κων)πολιν 29)2
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	51	6022	είς Λάγος από 3)10
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ά. Τενέριφ 4)3 Κωνατάντζαν
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Ρόττερνταμ 21)2 διά Μπετζάια
ΜΥΡΙΝΑ	38	1085	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	έ. Ρόττερνταμ 6)4
ΜΥΡΤΩ	59	10400	δ. Σουέζ 27)2 διά 'Ινδιαν
ΜΥΡΤΩ	54	4427	ά. 'Άγαδιρ 24)2
ΜΥΣΩΝ	51	6199	ά. Π. 'Ελλιζαμπεθ 28)2 διά 'Ισπανίαν
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. 'Ειλάτ 23)1 Κόλπον ΗΠΑ
ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	ά. Κων)πολιν 17)2
ΝΑΞΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ	68	3960	ά. Φρητάσιον 19)2 διά Σάντος
ΝΑΣΟΣ	51	4684	ά. Θέουτα 25)12 Κων)πολιν
ΝΑΤΑΛ	72	8849	δ. Σουέζ 3)3
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	έξωθι Ντώρμπαν 24)1
ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	ά. Μασσαλίαν 14)2 Ερυθράν Θάλασσα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΟΡΥ	55	3329	δ. Σουέζ 19)1
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ-ΛΗΣ (δ.)	73	35340	άργει είς Πειραιά από 13)5)75
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11705	ύπό παραλαβήν
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	έ. Κόλδουπο 15)1
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	4195	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. 'Ολάκο 24)2 διά Σαγκάνη
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	69	9241	ά. Γένοβα 21)1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	έ. Πειραιά 31)1
ΝΕΔΑ	57	8181	έ. Τζακασούθ 4)3
ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ά. 'Αρακαζού 13)2 Σ. Σεμπάστιαν
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Πειραιά 28)2
ΝΕΝΗ	59	3396	ά. Ντώρμπαν 20)2 διά Γένοβα
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	έ. Ν. 'Ορλεάνη' 3)3
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Ράς Τανόύρα 10)1
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	έ. Βονιά 18)2
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Ντουμπάι 22)11
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. 'Αλεξανδρεία 4)3 διά 'Ελλάδα
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	είς Λάγος από 20)8)75
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	έ. Τζένταν 18)1
Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει είς Πειραιά από 12)6)75
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 28)12 Βενεζουέλα
ΝΙΚΗ	71	9075	δ. Π. Σάδι 19)1 διά 'Αλεξανδρείαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. Δ.	52	5768	ύπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑ-ΛΙΟΣ	69	9038	ά. Χούλι 4)3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	60	12718	δ. Κων)πολιν 28)1
ΝΙΚΟΣ	67	9633	είς Πειραιά από 23)11 (έπισκ.)
ΝΙΚΟΣ	47	7654	είς Πειραιά από 28)7
ΝΙΚΟΣ B. (δ.)	51	6987	ά. Τσάλια 27)2 διά 'Ακνάμπ
ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-ΠΙΑΝΗΣ (δ.)	49	15980	ά. 'Αλεξανδρεία 2)3
ΝΙΚΟΤ	67	3387	ύπό παραλαβήν
ΝΙΚΥ	58	9087	άργει είς Πειραιά από 8)10
ΝΙΝΗ	62	28651	είς Πειραιά από 16)6
ΝΟΝΙ	53	4234	έ. 'Αμστερταν 22)2
ΝΟΠΑΙΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ά. Ταυτίκο 25)2 Σ. Ντούμικο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. 'Αμδούργον 4)2 διά Βεραρούδ
ΝΟΡΔΑΡΟ	48	2462	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Λάγκρε 19)2 διά Γόνιναν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10652	ά. Σουέζ 29)2
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Σουέζ 29)2
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει είς Χαλκίδα από 11)2)75
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	είς Λάγος από 7)6)75
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	ά. Γιθραλτάρ 2)3
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	έ. Ν. 'Ορλεάνη 27)2
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	έ. Πειραιά 26)1
ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	ά. Βοστώνη 23)2 Βαλτιμόρην
ΝΤΑΙΛΑ Α.	45	3487	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ά. Γιθραλτάρ 25)2 διά Πειραιά
ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	είς Λάγος από 11)10)75
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΔ. 8	65	32060	ά. Π. Σουδάν 11)2
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΑΡΟ (δ.)	58	11955	έ. Πόρτ ά Πρίνς 24)2
ΝΤΑΟΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	8175	ά. Λουάντα 27)2
ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Λ. Πάλμας 9)2 διά Περσικόν
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	έ. Μπρισμπαΐν 13)2
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΪ	63	13751	ά. Σουέζ 29)2
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ά. 'Αλεξανδρείαν 1)6
ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3949	έ. 'Αμδούργον 29)2
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΩΔ. 8	64	31040	ά. Μπόνο 21)2 Ν. 'Ορλεάνη
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΩΔ. 8	55	8821	άργει είς Πειραιά από 11)2
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Λ. Πάλμας 19)12 διά Λάγος
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. Λάγος 25)2 διά Ντακάρ
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Γιθραλτάρ 25)2 Λ. Τσάρλες
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ά. 'Αμπιτζάν 6)2 διά Λόρμε
ΝΤΟΛΑΥ	55	3266	ά. Γιθραλτάρ 3)3 διά Μασσαλίαν
ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.)	75	48100	είς Λά Σιοτάτ ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	έ. Ν. 'Ορλεάνη 3)3
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	έ. Ματάνιας 25)10
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	75	65000	έ. Γιουροπόρ 5)3
ΝΤΩΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚ. 8	65	25476	ά. Αρούμπα 23)2 Μποναίρ από
ΞΕΝΗ	55	1965	εί θέσιν 36.33 B - 06.17 Δ 2)1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ά. Π. Αλμπέρνη 26)2 διά Τζακάρτα
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	είς Λάγος από 21)10
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Ράς Τανόύρα 9)2 διά Βραζιλίαν
ΟΘΩΝ	57	9448	έ. Πειραιά 26)2
ΟΙΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	είς Πειραιά από 28)10

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Mioouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ε. Χάμπτον Ρόδς 20)2
ΟΙΝΟΥΣ, ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20625	ε. Χιούστον 14)2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	δ. Γιεραλτάρ 22)2 Κόλπον ΗΠΑ
ΟΙΝΟΥΣ, ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20356	δ. Παναμά 25)2 διά Χιούστον
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ύπό παραλαβήν
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	56	4380	ά. Πειραιά 5)3 διά Λευκοσσόν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	53	17434	άργει είς Πειραιά από 24)3)74
ΟΛΥΜΠΙΑ II	63	1196	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Πειραιά 29)2 Θεούνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	δ. Κόρυτον 18)1 διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	51	6752	ε. Χάρφα 3)3
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ε. Μένα άλ. 'Αχμαντ 24)2
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2 διά 'Αρούμπα
ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	είς Λάγος από 4)11
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	είς Πειραιά από 24)1
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ε. Π. Χάρκουρτ 17)2
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Λιοσιασώνα 24)2 διά Μιλάζο
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Μπάραρον 1)3
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	είς Λάγος από 16)6)75
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	δ. Σουέζ 23)2 διά Περσικόν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. 'Αιμέρσον 6)3 διά Π. Νουάρ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	70	10708	δ. Σουέζ 3)3 διά Καλκούταν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ά. Δουνκερκην 28)2 Καζαμπλάνκα
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Λάζας 25)11 διά Λάγος
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ε. Βρεμένη 3)3
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. 'Ελιατ 26)12 Μπ. Σαπούρ
ΟΥΡΑΝΙΑ	50	1439	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Κ. Τάουν 24)1 διά 'Αγγλιαν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δ. Κων)πολιν 27)2 διά Κωνσταντζαν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Π. Σάιδ 25)2
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Φιλαδέλφειαν 24)2 Π. & Πίτρ
ΠΑΙΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	είς Νασκίλιαν ύπό συμπλήρωσιν
ΠΑΙΜ. Β. (δ.)	58	21904	δ. Κων)πολιν 20)2 διά Κωνσταντζαν
ΠΑΙΜΥΡΑ	58	5720	ε. Πορπαπάταρ 19)2
ΠΑΙΑΝΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Γιοκούάμα 2)3
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ε. Π. Σούδαν 24)2
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ύπό παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	52	1295	δ. Σουέζ 25)2
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	56	10523	ε. Γόδνια 20)2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	2576	ε. 'Αρροχον 21)2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	4125	ύπό παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	2763	ά. 'Αλεξανδρειαν 29)2	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. 'Αιμέρσον 20)2 διά Μασσαλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	57	10493	ε. Μπάραρον 9)1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	9367	είς Λάγος από 30)8)75
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Ματάνσας 13)2
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ε. Βομβάνη 22)2
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΩΡΑ	61	11925	ά. Κολόμπο 25)2 διά 'Αδστραλίαν
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. Τόκιο 6)2 διά 'Ισασιρο
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Σιγκαπούρη 1)3 διά Αδστραλία
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	δ. Γιεραλτάρ 20)2 διά 'Οράν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Τομπάτα 7)2
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	ε. Κων)πολιν 7)2 διά Κωνσταντζαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	61	15651	δ. Παναμά 11)1 διά Ναγόντκα
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	53	2731	δ. Γιεραλτάρ 17)2 διά 'Αννάμπα
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ε. Ρεντί 2012
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	δ. Σουέζ 10)2 διά Μογκαντίσιο
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ε. Ντουμπάι 1)3
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ειδωθ Ντώμπαν 2)3
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Κουίντρο 2011 διά Σ. Πέντρο
ΠΑΡΑΔΟΣ	62	10477	ά. Λευκοσσόν 2)3
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ά. Ταλκαγουάνο 6)2 διά Καλντέρα
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Μαυρίκιον 12)2 διά 'Αγγλίαν
ΠΑΣΙΘΕΑ (α.)	71	80225	άργει είς Πειραιά από 6)6)75
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	ά. Σάντος 6)1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΩΛΟΚ.	66	44411	δ. Σουέζ 18)2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	64	49997	ά. Νακόνια 28)2 διά Περσικόν
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. 'Αιμέρογρον 28)1
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. Σ. Ράιτιγκ Πόιντ 1)3 Π. 'Αρθουρ
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	είς Πειραιά από 9)12 έποκ.
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Σοοελ. 1)12
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Σ. Τζόν 27)2
ΠΑΥΛΟΣ Β (δ.)	51	15861	ά. Π. Σάιδ 21)1 διά 'Αλεξανδρεια
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ.	76	28150	ά. Ρότερνταν 3)2
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΑΛΑ (δ.)	58	27372	ά. Π. δρ. Σπαίην 18)2 διά ΗΠΑ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ε. Αγ. Φραγκίσκον 6)2
ΠΕΛΟΨ		55	7508 ε. Τακοράντι 12)2
ΠΕΛΟΨ		59	1863 ε. Π. Σάιδ 4)3
ΠΕΜΑ		60	4865 ύπο παραλαβήν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		59	23607 άργει είς Πειραιά από 7)6)75
ΠΕΡΓΑΜΟΣ		48	1594 ε. Πρεστόν 5)3
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (α.)		55	17999 δ. Π. Κορτές 14)2 Π. & Πέρ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-		76	45000 είς Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν
ΣΗΣ (α.)		54	10916 άργει είς Πειραιά από 22)4)75
ΠΕΡΙΔΕΥΚΗ (δ.)		63	10868 ε. "Ηστ Λόντον 5)3
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		62	9908 δ. Τζένταν 1912 διά 'Ιρλαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		53	8231 ε. Πειραιά 4)3
ΠΕΡΑ		66	2424 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΣΑ		63	33462 δ. Ν. 'Ορλεάνη 1)3 διά 'Αρούμπα
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		76	23149 δ. Μιζουσιμά 29)1 διά Κασίμα
ΠΕΤΙΓΚΟ		67	39108 δ. Κ. Τάουν 11)2 διά Νιούκαστ
ΠΕΤΡΑ		76	ε. Μιζουσιμά 29)1 διά Κασίμα
ΠΕΤΡΟΑ II (δ.)		52	16083 ε. Πειραιά 3)3
ΠΕΤΡΟΑ III (δ.)		51	14538 ε. Πλάτσας 4)3
ΠΕΤΡΟΑ VI (δ.)		54	20781 δ. Π. Σάιδ 5)3
ΠΕΤΡΟΑ VII (δ.)		54	20745 δ. Π. Σάιδ 5)3
ΠΕΤΡΟΑ IX (δ.)		56	12161 δ. Γιεραλτάρ 4)3 διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΑ XI (δ.)		55	12101 δ. Μπλέξεν 13)2 διά 'Αιμέρογρον
ΠΕΤΡΟΑ XVI (δ.)		57	12257 δ. Πειραιά 5)3 διά Τής
ΠΕΤΡΟΑ XVII (δ.)		54	12107 ε. Πειραιά 2)3
ΠΕΤΡΟΑ XXIV (δ.)		58	20207 δ. Πειραιά 16)2 διά Μπάνιας
ΠΕΤΡΟΑ XXII (δ.)		55	16996 δ. Πειραιά 22)2 διά 'Ασταρτ
ΠΕΤΡΟΑ XXIII (δ.)		56	17259 ε. Τζένταν 1)3
ΠΕΤΡΟΑ XXIV (δ.)		56	17579 δ. Ράς Τανούρα 5)2
ΠΕΤΡΟΑ XXV (δ.)		58	27279 είς Πειραιά από 17)11
ΠΕΤΡΟΑ XXVI (δ.)		64	53342 είς Πειραιά από 22)6)75
ΠΕΤΡΟΑ ΧΧΙΙΙ (δ.)		57	22479 δ. Κων)πολιν 23)2
ΠΕΤΡΟΑ ΧΧΙΙΙ (δ.)		56	16485 δ. Πειραιά 29)2 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΑ ΧΧΙΙΙ (δ.)		51	16440 ε. Πειραιά 28)1
ΠΕΤΡΟΑ ΧΧΙΙΙ (δ.)		52	11593 δ. Πειραιά 28)2 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΑ ΧΧΙΙΙ (δ.)		60	26467 ε. Τζένταν 23)2
ΠΕΤΡΟΑ ΧΙ (δ.)		58	1860 δ. Σουέζ 13)2 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΑ Ι (δ.)		50	3647 δ. Σουέζ 21)2
ΠΕΤΡΟΑ ΧΑΤΖΗΚΥΡ.		58	20592 δ. Βουθάνη 3)2 διά Καράτσι
ΠΗΛΕΑΣ		69	10016 δ. Κολούπιτα οιθερ 27)2 διά 'Ινδιαν
ΠΗΛΙΓΣ		50	2282 ε. Πειραιά 29)2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		61	10072 ε. Π. Ελίζαπεθ 4)3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ		56	9045 δ. Ρ. Ιανέσιο 21)2 διά Πειραιά
ΠΗΤΕΡ Α.		61	13437 ε. Σίδνεϋ 23)1
ΠΙΝΑΔΡ		72	20045 ε. Γένοβα 22)2
ΠΙΣΤΙΣ		73	13631 δ. Τόκιο 14)2 διά Μπάρον
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)		55	3656 ε. Ταματάδε 13)2
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)		73	1317 ε. 'Αντεν 27)2
ΠΙΤΡΙΑ		72	9462 ειδωθ Ντώριμπαν 1)3
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ		71	3551 ε. Τρέντον 30)10
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ		72	3551 δ. Τάουν 24)2 διά Φοιτάσουν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ		69	3654 δ. Κόρο 19)2 διά 'Οράν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΙΑΚΑΝ'		72	3551 δ. Τεκοράντι 29)2 διά Ντακάρ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ		70	3654 δ. Αίλεσπούν 1)3 διά Τρίνινταν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ		73	9350 δ. Μπρούνιμπούτελ 13)2
ΠΙΑΤΑΝΑ		54	1908 δ. Π. Σάιδ 24)2 διά 'Ακαππα
ΠΑΡΙΑΣ		63	10736 ειδωθ Σάττ άλ. 'Αραπ 30)11
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)		53	12514 άργει είς Πειραιά από 5)6)75
ΠΟΑΗΤΗ		53	8647 ε. Ρόττερνταμ 18)2
ΠΟΛΑ		56	7998 είς Λάγος από 15)9)75
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)		55	10374 άργει είς Χαλκίδα από 17)2)75
ΠΟΛΥΛΟΡΟΣ		50	7544 δ. Γιεραλτάρ 29)2 διά 'Αννάμπα
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ		53	5772 δ. 'Αιμέρογρον 1)3 διά Ροστόκ
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		58	8348 είς Λάγος από 14)8)75
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		43	14425 άργει είς Πειραιά από 15)4)75
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ		75	12959 δ. Βενετία 4)3 διά 'Αλγυόντα
ΠΟΛΥΜΥΤΟΝ		62	10163 δ. Βανκούμπερ 10)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΟΠΗ Α.		42	1587 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΠΗ ΙΙ		51	7154 δ. Κων)πολιν 31)1 διά Κωνσταντζαν
ΠΟΡΤΟ (δ.)		55	20060 δ. Σουδάμπα 25)2 διά Γένοβα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		53	4085 ε. Ριγέκες 17)2
ΠΟΥΚΟΥ		73	18892 δ. Παναμά 24)2 διά Ειρηνικόν
ΠΡΙΑΜΟΣ		51	4788 ε. Βαρκελόνη 24)2
ΠΡΙΚ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ		64	40098 ειδωθ Γκάλιθεστον 2)3
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ		53	5690 είς Λάγος από 12)8)75
ΠΡΟΔΑΡΜΟΣ		65	21379 ε. Παρανάνους 24)2
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)		50	13606 ε. 'Αλεξανδρειαν 5)3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ		68	35491 δ. Ν. 'Ορλεάνη 28)2 διά 'Αιμέρογρον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ		59	9633 δ. 'Αιμπιτζάν 13)1 διά Λάγος

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	ά. Κορούνα 28)2 διά Σαδόνα	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει είς Πειραιά διά 20)6)75
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Κωνταρίνη 16)2 διά Κωνταρίνη	ΣΙΣΚΙΝΑ	48	3767	ά. Ποσυδόλι 10)2
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. 'Αμβέρσαν 7)3 διά Βαλτιμόρων	ΣΙΣΣΥ	60	7563	ξ. 'Ιμμινχαμ 26)2
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Κακογκάδα 22)2 διά Νιουκαστλ	ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	ύπο παραλαβήν
ΠΡΩΤΟΚΑΛΤΟΣ	68	9858	ξ. Καπτανά 30)1	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Σάντος 14)2 διά Χιούστον
ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ	62	10165	ά. Γιοκοχάμα 1)3 διά Χιροσίμα	ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Βουλόνη 28)2 διά Φιλαδέλφειαν
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Νιουκαστλ 5)2 Π. Κέμπλα	ΣΚΑΠΓΟΥΙΑ	76	19150	ά. Π. 'Αλμπέρν 27)2
ΠΥΡΡΟΣ Β.	65	33971	ύπο παραλαβήν	ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ	70	9077	ά. Σιγκαπούρην 13)12 διά Σαγκάην
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	ά. Φιλαδέλφειαν 27)2 διά Λιθερπουλ	ΣΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	είς Λάγος διά 25)6)75
ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	είς Λάγος διά 19)6)75	ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Βοστώνην 26)2 διά Βενεζουέλα
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	51	6724	ά. 'Αμπιτζάν 19)12 διά Λάγος	ΣΚΑΠΜΑΡΙΝΕΡ	76	18500	είς Γκότεμποργκ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΙΑ (δ.)	55	12476	δ. Σουέζ 20)12 Μ. άλ. 'Αχαμπι	ΣΚΑΠΝΙΠΡΗΣ	71	9085	ξ. Ράς Τανόύρα 26)2
ΠΑΤΑΧΙΛΑΣ	70	2678	ύπο παραλαβήν	ΣΚΑΠΝΤΕΙΑ	76	19400	είς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΦΑΝΑ Μ.	54	5431	είς Πειραιά διά 27)11	ΣΚΑΠΡΑΣΤ (δ.)	76	18500	ά. Π. διά Σπαήη 1)3 διά Νιουντή
ΡΕΑ	71	9025	ά. Κόμπε 21)2 διά Κριστομπαλ	ΣΚΑΠΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21130	ξ. Φριπόρ 18)2
ΡΕΑ	56	4388	δ. Γιεραλτάρ 26)2	ΣΚΑΠΧΙΛΑ	61	12012	ά. 'Αμπιτζάν 4)11 διά Λάγος
ΡΕΑ	61	4152	είς Λάγος διά 9)9)75	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. 'Αντόντ 2)3
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ά. Πειραιά 14)2 διά Μάλτα	ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	δ. Κων)πολίν 29)2 διά Μ. Θάλασσα
ΡΕΖΟΝΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ.	58	13093	δ. Παναμά 22)2	ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ξ. Ράς Τανόύρα 1)3
ΡΕΖΟΝΙΟΥΤ ΣΠΙΡΙΤ	53	5418	ξ. Πειραιά 10)1	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Τάμπα 13)2 διά Σάντος
ΡΗΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ξ. Μονρόδια 23)2	ΣΚΟΠΕΟΣ ΣΗ	57	1368	ξ. 'Ακαμπια 14)2
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ξ. Μπενιά 8)2	ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ξ. ωθη Κοσταζακοάλκος 26)2 Χάιφα
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ'	56	1990	ά. Π. Χάρκουρτ 19)1	ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΗ	58	4403	ξ. Λαμπεκ 25)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Μπιζέρταν 12)1 διά 'Αλγερίαν	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Π. Σάιδ 4)3
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Κιέλον 12)2 διά Σαλβαντόρ	ΣΟΥΑΝ ΑΕΙΚ (δ.)	61	20433	ξ. Βοστώνην 22)1 (έπισκ.)
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	57	23693	άργει είς Πειραιά διά 30)4)75	ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Σ. Λουκία 21)2 διά Γρίνινταντ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ξ. Τοίμπα 27)2	ΣΟΥΖΥ	57	10687	ξ. Ροστόκ 21)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	16810	ά. Μόμπιλ 10)2 διά Ν. Όρλεάνη	ΣΟΥ'ΙΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ά. Τενερίφη 1)3
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ξ. Λονδίνον 6)3	ΣΟΥ'ΙΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Σπετζα 22)11 διά Λάγος
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Μπέρια 28)2	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ντώρμπαν 12)2
ΡΙΒΑ	63	10399	ξ. Ντουμπάτ 18)2	ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	ά. Π. "Αρθουρ 14)2
ΡΙΟ ΝΤΙ ΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	ά. Μαλάι 1)3 Ρ. 'Ιανέριο	ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Βαλτιμόρην 4)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. Αμστερταν 24)1 Π. Χάρκουρτ	ΣΟΦΙΑ	60	8310	ξ. Σουέζ 5)3
ΡΙΤΑ	37	5613	ά. Π. Χάρκουρτ 19)2 διά Σάφι	ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. 'Αμπιτζάν 16)1 διά Λάγος
ΡΟΔΑΝΟΗ Α.	24	5262	είς Λάγος διά 27)5)75	ΣΟΦΙΑ Β.	57	9990	ξ. Τέντα 12)1
ΡΟΔΟΝΑΣ	52	1597	ύπο παραλαβήν	ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ξ. Σιγκαπούρην 21)2
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ά. Ρόττερνταμ 2)2 διά ΗΠΑ	ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. 'Αμπιτζάν 11)12 διά Λάγος
ΡΟΖ Β.	58	12208	ά. Ντελφέζου 15)2 διά Γιεραλτάρ	ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Τάραντα 4)3 διά 'Ιμμινχαμ
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. 'Αμβούργον 5)3	ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			ξ. Τζένταν 3)12
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ξεωθι Μπαντάρ 3απόρ 6)3	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ξ. Ρόττερνταμ 26)2
ΡΟΖΕΑΣΝ	54	2676	ά. Π. Σάιδ 9)2	ΣΠΑΡΤΗ	52	1316	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ξ. Μπ. Σαπούρ 21)12	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ξ. Γδύνια 20)2
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Πειραιά 5)3 διά Θεσ/νηκή	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Φρητάουν 15)2 διά Σαπελέ
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Πειραιά 15)2 διά Λαττάκιο	ΣΠΕΤΑΣΙ	58	11962	ύπο παραλαβήν
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Π. 'Ιεκιβέλης 1)3	ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ξ. 'Αμπιτζάν 23)2
ΣΑΒΙΔΑΚΟ	38	1770	ξ. Πειραιά 9)1	ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	ξ. Λάνος διά 6)9)75
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Θέστα 3)11 διά Λάγος	ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	49	1999	ά. Τρίπολιν Λιθόν 10)11
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙ-ΚΕΑ	61	11317	ά. Κοκούρα 1)3 διά Μουροράν	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ξ. Δουνκέρκην 26)2 (έπισκ.)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Μπάραν 2)3	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	είς Πειραιά διά 25)7)75
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Καράτσι 23)2 διά Σιγκαπούρην	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Βαλτιμόρην 26)2 διά 'Αρούμπα
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Κων)πολίν 29)2	ΣΤΑΛΑΩ 2	68	22118	ξ. Σιδηνεύ 24)1
ΣΑΜΟΣ ΑΙΓΑΝΤ	71	5047	ξ. Χάρια 29)2	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.			ά. Γιεραλτάρ 18)12 διά 'Αλγερίον
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. 'Αινδερόνον 5)3 διά Κότκα	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ξ. Σουέζ 26)2 διά Κουβέτη
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	ξ. Μόζι 3)3	ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ξ. Κούν 5)3
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	68	1591	ά. Πειραιά 1)3 διά Κων)πολίν	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Ράς Τανόύρα 28)2
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	ύπο παραλαβήν	ΣΤΑΜΥ	72	30315	ξ. Μτάθο 27)1
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ	57	12812	ύπο παραλαβήν	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	δ. Παναμά 22)2 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	δ. Κων)πολίν 21)2	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	δ. Βανκούδερ 27)2 διά Κορέαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ξ. Π. Κελάκ 3)3	ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ	73	14667	ά. 'Αινδερόν 13)2
ΣΑΝΑΡΙΝΑ	53	2873	ά. Δέοπαν 12)2 διά 'Αλγερίον	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Π. Κέμπλα 24)1 Π. Μαντρύν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ξ. 'Αινδερόν 29)2	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	ά. Ρουέν 9)2 διά Βεγγαζήν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Μόζι 20)2 διά Κουβέτη	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-	72	164691	δ. Γιεραλτάρ 4)3 διά Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. Αυστερνταν 25)2 Ντευεόρα	ΛΙΒΑ-	64	44726	ά. Αμπου αλ. Μπουκάζ 29)1 Σ. Κρουά
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ά. Γιεραλτάρ 4)3 διά Κή Γουέστ	ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Λ. Πάλιας 23)12
ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΟ	73	8849	ξ. Αρντρούσ 1)3	ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Πειραιά 13)10 διά Τουρκίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Νταπουέρ 14)11 διά 'Ιαπωνιαν	ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	ξ. Κιέλον 31)1
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ξ. Χαντσινόγε 23)2	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ξ. Νταμάμ 12)1
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Αυδέρσαν 20)2 διά Βερακρούζ	ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Οσλο 28)2 Χάμπιτον, ρόδς
ΣΑΝΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Χόγκ 2)3 διά Βανκούδερ	ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Βενετίαν 23)2 διά Αύγουσταν
ΣΑΡΑΛΟΤΤΑ	60	4083	ά. Π. Χάρκουρτ 3)2 (έπωλ.)	ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	ά. Μ. 'Ορλεάνη 1)3
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	είς Λάγος διά 2)1	ΣΤΟΑΤ ΠΑΙ·ΩΝΗ Ρ.	60	13979	ά. Καράτσι 24)1 διά Βομβάνη
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	57	8889	είς Λάγος διά 29)8)75	ΣΤΟΑΤ ΡΑΙ·ΝΟ	59	12413	ά. Μ. 'Ορλεάνη 24)2 διά Χιούστον
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά. Πειραιά 4)3	ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Π. Σάιδ 1)3
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	έ. Πλούτουθ 4)3	ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Σιγκαπούρην 11)2 διά 'Ινδονησία
ΣΑΣ ΣΑΣ	40	5360	είς Λάγος διά 5)11	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Σουέζ 12)1 διά Κοραμσόρ
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ά. Σάντος 14)2 διά Γιοκοχάμα	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΕΦΑΙΝΣ	57	4225	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 23)2	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ξ. Σουέζ 3)3
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Σάντος 23)2 Μπ. 'Άρες	ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει είς Πειραιά διά 14)4)75
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Ρόττερνταν 2)3 διά Λ. Πάλμας	ΣΥΝΗΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	δ. Μπρούνομπούτελ 21)2 Βίσμαρκ
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Ναγκόνια 9)2 διά Κόπτη	ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. Γιεραλτάρ 25)2 διά 'Αλεξάνδρεια
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ά. Σάδι 4)3 διά Κωνταρίνη	ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ξ. Υόρκη 26)2
ΣΗ ΛΑΙ·ΟΝ	53	6504	είς Πειραιά διά 14)12	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ξ. Σουέζ 20)2
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ ΠΡΩΤΩ	72	9824	ά. Κ. Τάουν 24)2 διά 'Ιαπωνιαν	ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ά. Πειραιά 27)2 διά Γιεραλτάρ
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	ύπο παραλαβήν	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. 'Ισκεντερόν 23)2 Κωνταρίνη
ΣΗ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ	59	11545	δ. Παναμά 29)2 διά Μεξικόν	ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Σάντος 24)2 Μπ. 'Άρες
ΣΗ ΤΑΙ·ΓΚΕΡ	73	13631	ά. Νίγκατα 18)2 διά Τούγιάμα	ΣΥΡΟΣ	64	3902	ξ. Νάντη 28)2
ΣΗ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	74	9100	ά. Τόκιο 26)2	ΣΩΤΗΡΗ	62	23539	ά. Λιοσιδεώνα 25)2 Ρ. 'Ιανέριο
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	είς Τόκιο όπό συμπλήρωσιν	ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ξ. Αλεξάνδρειαν 28)2
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Πειραιά 25)2	ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Θεσ/νική 2)2
ΣΗΜΗ·ΕΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	δ. Κων)πολίν 12)2 διά Νοσοοωσίσκην	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ξ. Ταΐμπα 26)2
ΣΗΠΕΡΑ	52	4755	ά. Ρουέν 26)2 διά Μασσαλίαν	ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ξ. Μερσίνα 23)2
ΣΙΓΑΝΤΩ Α. Σ.	70	10175	ά. Κ				

ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	δ. Γιεραλτάρ 30)1 διά Βάρνα	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ξ. Τομπάτα 24)2
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ξ. Γκλάντσον 21)1	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δ. Πόρτ Σαιδ 16)2
ΤΕΑ	49	5632	ξ. Βομβάην 1)3	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	ξ. Γιοκοχάμα 24)2
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	δ. Βίζακαπτανίου 22)2 Μπ. Σαπούρ	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	δ. Ντώρμπαν 19)2 διά Σ. Τζών
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	δ. Αμπιτζάν 20)2 διά Μπετζάια	ΦΗΑΡΕΛΣ ΚΟΛΜΗΣ 8.	62	31050	α. Σ. Ράιντιγκ Πόιντ 25)2
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	ύπό παραλαθήν	ΦΙΛΙΑ	58	10687	εις Λάγος από 24)9)75
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	δ. Άλεξανδρεια 1)3	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	δ. Ράς Τανόρα 26)2
ΤΕΡΡΥ	55	7798	εις Λάγος από 12)8)75	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	δ. Μπ. "Άλρες 14)2 Ρόττερνταμ
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	δ. Πλότος 24)2 διά Πόλον	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	εις Λάγος από 9)9)75
ΤΕΤΑΝΗ	69	10009	δ. Πλαναμά 6)1	ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	δ. Γεραλτάρ 25)2 δι' "Άλγεριον
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	δ. Πλαναμά 1)12	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Πλαναμά 10)2 δι' "Ιαπωνιαν
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	εις Βενετίαν από 2)1	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ξ. Νιούκαστλ 19)2
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14800	εις Κέδρος &λι από 22)11	ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ξ. Ντώρμπαν 1)3
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ'	72	9246	δ. Βανκούβερ 25)2 δι' "Ιαπωνιαν	ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	δ. Πειραιά 21)1 διά Δρέπανον
ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ξ. Σιγκαπούρην 26)2	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Νταμάρι 27)2 διά Κουβέιτ
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ξ. Π. ντε Μπουκ 23)2	ΦΟΝΤΕΑΣ	50	1338	δ. Λεμεσόν 26)2 διά Ταρτούς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚ. 8.	65	42109	δ. Γένοβα 14)2 διά Περσικόν	ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	δ. Αμπιτζάν 30)1 Λάς Πάλμας
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	62	16563	ξ. Σιμονούσκι 10)2	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ξ. Μπουσιρέ 30)12
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ξ. Γκοτεμπούργκ 27)1 (έπισκ.)	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	47	3591	προστρ. Εζανθ Γάσας 5)1
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ξ. Μπαθναγκάρ 16)2	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	δ. Μάλτα 3)3 διά Τόνιδα
ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14800	δ. Σουέζ 31)1 διά Κίνα	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	εις Πειραιά 11)2 (έπισκ.)
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ξ. Τζένταν 29)1	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ξ. Γιοκοχάμα 23)2
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	δ. Κωνυπόλιν 20)9	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ξ. Πειραιά 3)3
ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	δ. Λάρνακα 17)2 διά Λαττάκια	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	δ. Σαλεβαντόρ 24)2 Σ. Σεμπαστιάνο
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14788	δ. Σίδνευ 5)1 δι' Ίράκ	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ξ. Μπαντάρ 'Αμπας 11)2
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ξ. Κωνσταντζαν 16)2	ΦΡΟΣΩ	70	18633	δ. Βενετίαν 3)3 διά Ραθέννα
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ξ. Σουγκέι Ρετζάκ 21)2	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Τζωπουτι 13)2 διά Γουαμπόνα
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	δ. Λειψάνη 24)2	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει εις Πειραιά από 4)3)75
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	άργει εις Πειραιά από 20)1	ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ξ. Τακοράντι 20)9
ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	δ. Πειραιά 18)12 διά Μπάνιας	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	δ. Σουέζ 23)2 διά Περσικόν
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ύπό παραλαθήν	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	εις Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν
ΤΟΓΚΟ	73	8927	μετανομάσθη «ΚΕ·ΠΠ ΠΡΑ·ΙΝΤ»	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ξ. Σιγκαπούρην 2)2
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	δ. Παναμά 29)2	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	δ. Λορ. Μαρκές 23)2 Κόρ δι' 'Αμάγια
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εις Πειραιά	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	εις Λάγος από 9)9)75
ΤΟΛΜΙΑΣ	59	6995	δ. Σουέζ 3)12	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	δ. Παναμά 24)2 δι' Ειρηνικόν
ΤΟΜΑΜΠΙ	56	10271	ξ. Πόρτ Κελάγκ 22)2	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	δ. Κατεν 25)2 διά Ταγγέρην
ΤΟΝΥ	55	8562	δ. Γεραλτάρ 21)2 διά Ντακάρ	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ξ. Πουνταρένας 16)2	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Αδελαΐδα 28)2 διά Ρώσιαν
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ξ. Μπελέζα 28)2	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ξ. Σπέτζια 28)2
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ξ. Γένοβα 23)2	ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	δ. Λιθερπούλ 23)2 Νόθα Σκότια
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ξ. Σαλν Τζέν 27)2	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	δ. Παναμά 24)2 διά Ν. Κορέα
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ύπό παραλαθήν	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	δ. Ππ. 'Άλρες 14)2 δι' 'Αμβούργον
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	δ. Ν. Όρλεανην 1)3	ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	δ. Γιοκοχάμα 12)2 Π. Καυπέλλο
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	δ. Σιγκαπούρην 23)1 δι' Ίράκ	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Τέλμπ Μπαή 5)2 διά Λάγος
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	ξ. Κωνυπόλιν 23)2	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ξ. Τζένταν 26)1
ΤΡΙΤΩΜ	72	16606	δ. Κουβέιτ 20)2 διά Μ. Σαούντ	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10121	ξ. Ναγκόγια 22)2
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ξ. Τενερίφ 29)2
ΚΟΑΚΟΚΤΩΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	δ. Τής 29)2	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ξ. Λιθόριο 23)2
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. 8.	66	44895	δ. Πόρτλαντ Με. 26)2 Αγ. Βικέντιον	ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Βομβάνη 14)2 διά Μπαχρέιν
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	57	δ. Σιγκαπούρην 23)1 δι' Ίράκ	ΧΙΟΣ	60	8462	ύπό παραλαθήν
ΤΣΕΦΗ ΚΟΛΟΚΥΝΗΣ δ.	64	52868	δ. Γεραλτάρ 25)2 διά Λισσαθώνα	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Καράτοι 24)12 διά Περσικόν
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	18460	δ. Τζιμπούτι 22)2 δι' "Ιαπωνιαν	ΧΛΟΗ	75	16421	ξ. Φρημάντη 3)2
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ξ. Πειραιά 16)10	ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ξ. Πειραιά 20)2
ΥΔΡΑ	69	10964	ξ. Ν. Όρλεανην 1)3	ΧΟΟΥΠ ΣΚΑΥ (δ.)	59	12597	δ. Χιούστον 7)2 διά Γιεραλτάρ
ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	δ. Γεραλτάρ 21)10 διά Λάγος	ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	άργει εις Πειραιά από 19)3)75
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Λάγος από 1)9)75	ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	δ. Μορμουγκάρ 12)2
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	10210	εις Λάγος από 1)7)75	ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	δ. 'Αμπιτζάν 26)11
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Ούμ Σαΐδ 1)2 διά Μπάρων	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	δ. Πόρτ Σαιδ 1)12
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	59	23678	άργει εις Πειραιά από 2)7)75	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	δ. Μπόννυ 20)2 διά Λάντς "Εντ
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	δ. 'Αμβούργον 4)3	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-	56	11977	δ. Λισσαθώνα 2)3 διά Μπορντώ
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ξ. Λονδίνον 21)2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	60	19300	ξ. Βαλτιμόρην 21)2
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Κ. Τάουν 11)2 δι' "Ιμρινχάμ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	δ. Οζάκο 8)1 διά Τοκουγιάμα
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	δ. Μπάραν 24)12	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	εις Λάγος από 19)9)75
ΦΑΙΔΡΑ ΙΙ	58	4885	δ. Τεργέστων 11)2 διά Ταρτούς	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	δ. Χαμπον ρόδς 24)2 δι' 'Ελλάδα
ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	δ. Κωνυπόλιν 19)2 δι' Αλεξανδρειαν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	63	2803	ύπό παραλαθήν
ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	δ. Λος "Αντζελες 26)1 Γιοκοχάμα	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	δ. Παναμά 3)1 δι' "απωνίαν
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ξ. Τοιταγκόν 21)2	ΧΡΥΣΩΝΗΓΡΗ ΙΙ	51	3856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	δ. Πόρτ Χάρκουρτ 25)2	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	ξ. Πόρτ Σαιδ 1)3 δι' "Άλεξανδρειαν
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΩΝ ΙΙ	53	4383	δ. Πειραιά 29)2 διά Μπορντώ	ΥΑΡΑ	56	8420	δ. Πόρτ Σαιδ 20)2
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ξ. Χιροσίμα 28)2	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ξ. Χιροσίμα 28)2
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Σαδόνα 2)3 διά Λιθόρινο	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δ. Σαδόνα 2)3 διά Λιθόρινο



Τα ύπο δενας σημαίας

(Πλοϊα σημειούμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)1	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Τζένταν 1)3	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	''Ησοι Λόντον 11)2 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Πειραιά 1)3	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Γιοκούγμα 12)2 διά Νταμάμ	
ΑΓΓΙΑ (κ.)	58	3837	ά. Πειραιά 6)2	
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Κομοντ. Ρίβαντάθ. 21)1 Α. Πλάτα	
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Κίγκατον (Τζα) 1)3 Συρία (ἐπωλ.)	
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ά. Κωνούπολης 25)1 διά Μ. Θάλασσα	
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	ά. Λάρνακας 13)1 δι' Έλλασα	
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)	53	2379	ά. Μερόνιας 20)2 διά Λισσαθώνα	
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ δ.	56	20140	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 27)2)75	
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά. Ταμπικο 15)1 δι' Αθάνα	
ΑΓΓΙΟΣ Ν. (π.)*	57	2265	ά. Πειραιά 3)2	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εἰς μεσογειακά μεταφοράς	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ά. Πειραιά 18)2	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Παναμά 29)2 διά Μαντζανίλο	
ΑΕΛΛΟΥ (δ.)	57	20745	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)6)74	
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Κιουρασάδα 24)2 διά Σ. Τόμας	
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ά. Σηχάμ 24)2 διά Ρουέν	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ κ.	56	13669	ά. Σιπενίκ 26)2	
ΑΘΕΝΕΣ (κ.)	46	3921	ά. Δρέπανον 22)2 διά Λάγος	
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Γιοκούγμα 26)2 Βαλπαραΐο	
ΑΘΕΝΣ ΝΙΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Λισσαθώνας 28)2	
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5063	ά. Ρόττερνταμ 25)2 Καζαμπλάνκαν	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ (κ.)	59	7115	ά. Ρουέν 21)2	
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Ν. Ύόρκη 6)2 δι' Αρρού	
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Αμέρεραν 24)12 διά Λάγος	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Λύμε Μπαίη 23)2 Κή Γουεστ	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)2)75	
ΑΘΗΝΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ά. Πούλο Μπούκομ 18)2 Περιοίκων	
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Νταμάπια 10)2 διά Ντουμπάι	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	εἰς Πειραιά ἀπό 13)11	
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75	
ΑΘΟ. ΝΙΓΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	εἰς Πειραιά ἀπό 14)5)75	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	ά. Αμπιτζάν 24)1 Σ. Νέντρο	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. Γιεραλτάρ 1)3	
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)4)75	
ΑΘΗΝΟΥΔΑ (δ.)	59	28693	ά. Πειραιά 13)2 δι' Αλγερίουν	
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ε. Νεοφι 14)2	
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	άργει εἰς Τζάκονθιλ ἀπό 21)4)75	
ΑΙΓΒΩΝ	66	16464	ά. Ναγκούγια 15)2 διά Τζένταν	
ΑΙΓΑΙΑΛΙΑ	52	7787	ά. Μαυρικίου 13)2 διά Ρεούντον	
ΑΙΓΩΡΑ	57	10044	ε. Η. Αρθουρ 2)2	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.				
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Χάμπτον ρόδος 29)2	
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	ά. Δάντσιχ 16)2	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Κόμπε 27)2 διά Χακάτα	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ά. Κ. Ιάσουν 21)2 δι' Εδρώπην	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Π. Σατίδ 21)2 διά Σουδίαν	
ΑΙΓΑΙΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)2)74	
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)8)75	
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	ά. Ν. Ύόρκη 13)2 δι' Αρρύμπα	
ΑΙΓΑΙΗ ΣΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	εἰς Λάγος ἀπό 19)8	
ΑΙΓΑΙΡ. ΓΚΡΕΙΤΣ (κ.)	56	7120	ά. Πουνταρένας 10)2 διά Κορίντο	
ΑΙΓΑΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εἰς μεσογειακά μεταφοράς	
ΑΙΓΑΙΡ. ΠΡΑΙΝΤ (γ.)	55	9278	ά. Πειραιά 27)2 διά Βαρκελώνη	
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	ά. Αμέρεραν 6)2 διά Ν. Ύόρκη	
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ά. Βομβάνη 29)2 διά Σουέζ	
ΑΙΓΑΙΡ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (δ.)	56	21090	ά. Ράς Τανόύρα 18)2	
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	6196	ά. Τζένταν 19)2 διά Ντόχα	
ΑΙΤΙΑΝΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Μπάρμπερς Πόιντ 11)2 Σιγκαπούρη	
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Ν. Όρλεανη 22)2 διά Ρόττερνταμ	
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρη 17)2 δι' Ινδονησίαν	
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Λουδίνων 6)2 διά Τάμπα	
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	7701	εἰς Λάγος ἀπό 11)8)75	
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Κωνούπολης 23)1 διά Μ. Θάλασσα	
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Χάρδην 7)2 διά Ρόττερνταμ	
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Βαλτιμόρην 19)2 διά Ρωσίαν	
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Λ. Αντζελες 26)2	
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΑΡ	75	117300	ά. Κάρυκ άιλ 12)2 Ρόττερνταμ	
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Γκάλεστον 19)2	
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΪ	66	22362	ά. Παναμά 1)3	
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Χάρην 29)2	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Μπορώνια 21)2	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Νταμάρ 30)1	
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ά. Μασσαλίαν 5)3 διά Ρόττερνταμ	
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛ	67	27168	ά. Ν. Όρλεανη 4)12 Μπαγκλαντ	
ΑΙΚΟΥΑΤΟΥ·	68	25433	ά. Αμέρεραν 8)2 διά Μπαγκλάντ	
ΑΙΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Κωνούπολης 27)2 Κωνοτατζάν	
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	ά. Ράς Τανόύρα 5)2	
ΑΙΚΟΥΑΙΔΑ Ι (κ.)	63	3484	ά. Αμπιτζάν 21)2 Π. Νούάρ	
ΑΙΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)8)75	
ΑΙΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Π. Σατίδ 26)2	
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Ρόττερνταμ 1)3	
ΑΙΚΤΗ (δ.)	58	10287	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 18)3)75	
ΑΙΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	εἰς Λάγος ἀπό 23)8	
ΑΙΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Σουζ 14)1 διά Μπάσρων	
ΑΙΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Τέμα 24)2	
ΑΙΛΑ	73	8824	ά. Φροντίδη 12)2 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	ά. μεσογειακά μεταφοράς	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)2)75	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Κωνούπολης 13)2	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά. Τζένταν 18)12	
ΑΙΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ·				
ΑΙΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Λ. Μάρκες 17)2	
ΑΙΡΕΑΝΗ Ε. (κ.δ.)	62	25672	ά. Σιγκαπούρην 11)2	
ΑΙΡΑΝΑ (κ.)	57	5237	ά. Παναμά 1)3 δι' Ακαζούτλα	
ΑΙΡΕΣ (π.δ.)	54	13432	προσήρ. Σαλίνα Κρούζ 15)8)75	
ΑΙΡΕΤΤΑ (κ.)	62	25211	ά. Δουνέρκην 20)2 διά Ρόττερνταμ	
ΑΙΡΙΣΤΕΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει εἰς Ν. Ύόρκην ἀπό 14)4)75	
ΑΙΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	76	11700	ά. Κόμπη 27)2	
ΑΙΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Αμέρεραν 27)2 Καζαμπλάνκαν	
ΑΙΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ	75	11377	ά. Παναμά 15)2	
ΑΙΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	άργει εἰς Καλκούττα ἀπό 1)7)75	
ΑΙΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Θέσσα 28)9 διά Λάγος	
ΑΙΡΙΩΝ (κ.)*	56	7911	εἰς Κορίντο ἀπό 20)8)75 (ἐπισκ.)	

ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380 εἰς Λάγος ἀπό 17)7)75	Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742 δ. Γιθαράταρ 27)2 δι' 'Οράν
ΑΡΚΑΝΑΡΟΣ	75	8826 ἀ. Πειραιᾶ 24)2 διά Γιθαράταρ	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231 δ. Πόρτλαντ 16)2 δι' 'Αρούμπα
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559 ἀ. Λουδίν 25)2 διά Κούδα	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537 ε. 'Οζάκα 18)2
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376 ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)1)75	ΓΑΛΗΝΗ	55	9415 ε. Τζένταν 24)9
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906 ἀ. 'Αμπιτζάν 22)1 διά Λάγος	ΓΑΡΜΠΗΣ (π.)*	67	42439 δ. Ν. 'Ορλεάνη 2)3 διά Μ. Θάλασσα
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675 ἀ. Λάς Πάλμας 21)2 διά Λάγος	ΓΕΡΑΣΕΙΑ (δ.)	63	30650 δ. Παναμᾶ 26)2 δι' 'Αρούμπα
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710 ἀ. Χάδρην 26)2 διά Τζακάρτα	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890 δ. Κων(πολι)ν 16)2 διά Γαλάται
ΑΡΟ (δ.)	56	22670 ἀργεῖ εἰς Μπλαχγουάδερ ἀπό 11)7)75	Γ'ΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811 ε. Βρέμην 4)2
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066 ἀ. Βαρκελώνη 7)10 διά Λάγος	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755 εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)6)74
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647 ἔ. Απτάκια 22)2	ΓΕΩΡ., ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647 δ. Παναμᾶ 22)2
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000 ἔ. Χόκη Κόγη 26)2	Γ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ Σιγκ.	60	9071 δ. Μπρόνσμπούτελ 9)2 (ἐπωλ.)
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	63	10382 ἄ. Ρότερνταν 4)3 διά Περσικὸν	ΓΕΩΡ., ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622 δ. Θεσ(νίκη 9)10
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988 ἄ. Σιγκαπούρη 26)2 διά Βομβάνη	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923 ε. Βρέμην 27)2
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180 ἄ. Πειραιᾶ 3)3 διά Δυρράχιον	ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ (κ.)*	56	10774 δ. Ναγκόγια 29)1 Π. Κέμπλα
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001 ἄ. Χιροχάτα 17)2 διά Βανκούβερ	ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	63	7311 δ. Σιγκαπούρην 21)1 διά Β. Κορέαν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482 ἄ. Τούμπα 25)2 διά Περικόν	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΑΟΡ (κ.)	58	4234 ε. 'Αμπου Ντάμπι 19)2
ΑΣΙΠΥΡ (κ.)	50	5421 δ. Σουέζ 22)12 διά Σαγκάην	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ. κ.	55	1275 εἰς Λάγος ἀπό 10)10)75
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106 ἄ. Σεβίλλην 2)3 διά Καζαμπλάνκα	ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246 ε. Τεργέτην 26)2
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375 ἄ. Π. 'Αρθουρ 14)1 διά Νιγηρίαν	ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666 δ. Πόρτ Σαΐδ 26)2
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523 ἔ. Σάντα 26)2	ΓΚΑΛΑΞΕΥ ΦΑΙΘΗ (κ.)	57	5083 ε. Τζακούσβι 16)11
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066 ἄ. Νορρεσόντημ 16)2 διά Κεμπέκ	ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)*	60	2269 δ. "Ιμαγουΐτ 10)1 διά Λάγος
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000 ἄ. Μπαντάρ Σαπούρη 25)12 Μπ. 'Αιγ.	ΓΚΙΖΕΛΑ (κ.)*	52	6576 εἰς Φιλαδέλφειαν 31)12
ΑΙΖΙΑΙΤΥ	59	10389 δ. Μοριούγκα 4)3 διά Πολονίαν	ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358 δ. Θεσσα 23)1 δι' 'Αλγέριον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	74	128398 έ. Σάουθ Ρήντινγκ Πόλιν 21)2	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650 δ. Δάντοιχ 27)2 διά Ρότερνταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	5.	128399 ἀργεῖ εἰς Φορτίν ἀπό 15)5)75	ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747 δ. Ν. 'Ορλεάνη 18)2 διά Κιουρασσό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	15977 δ. Κωνάπολιν 9)2 διά Κωνσταντζαν	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ 8.	59	23084 ε. Ν. 'Υόρκην 29)2
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962 ἄ. Κάρηγκ διά 14)2 διά Χόδικ	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397 ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)5)75
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006 ἄ. Τοκούγια 25)2 Ζανζιέρην	ΓΚ. ΜΑΝΤΟΝ (κ.)*	56	8257 δ. Τζιμπούτι 15)2 διά Μογκαντίσιο
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936 ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)1)75	ΓΚΟΜΑΣΑ (κ.)	71	4712 ε. Λορ. Μαρκές 28)2 δι' 'Ειδάτ
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724 ἄ. Μίλφορν Χάρεν 20)2 Περσικόν	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ··Σ (κ.)	56	6778 δ. Παναμᾶ 15)2 διά Κίνα
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538 ἀργεῖ εἰς Τρίνινταν ἀπό 10)4)75	ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΑΝ·		
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884 ἄ. Γιθαράταρ 18)2 διά Σ. Κρουά	ΤΕΡ (κ.)	71	2994 ε. Γιθαράταρ 28)2
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291 έ. Τάουν 5)3	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	61	7838 ε. Σ. Τζάν 26)2
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ	69	16291 δ. Παναμᾶ 1)3 δι' 'Ειρηνικόν	ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193 δ. Σέβεν 'Αιλ 28)2 διά Ταράντα
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320 δ. Χόγκ - Κόγκ 23)2	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750 ε. 'Αμπιτζάν 14)2
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291 δ. Γιθαράταρ 7)12 διά Ρότερνταν	ΓΚΟΥΝΤ ΜΕΙΤ· (κ.)	70	2997 δ. Λάς Πάλμας 19)2 δι' 'Αλγέριον
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291 δ. Κ. Τάουν 16)2	ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ·		
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321 έ. Μονρόβι 6)2	ΤΟΡ (κ.)	56	8750 ε. Σαουθάμπτον 25)2
ΑΥΡΑ (κ.)*	45	1589 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954 δ. Κωνάπολιν 24)12
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ὑπερ. π.)*	40	26314 δ. Σαουθάμπτον 25)2 διά Σιδνεύ	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ·ΑΣ	57	8644 εξωθ. Καράτοι 25)2
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136 έ. Μπουένος 'Αρμεν 23)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998 δ. Πενάγκ 22)2 διά Τζιμπούτι
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494 ύποδ παραλαβήν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΤ	70	22992 δ. Πόρτ Κελάγκ 4)3 δι' 'Αμδέρσαν
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ·			ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570 ε. Κάντα 22)2
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057 δ. Μπιλμπάρ 6)1 δι' 'Αδάνα	ΓΚΡΕΙ·Σ ΣΕ·Υ·ΔΩΡ κ.*	53	1313 εξωθ. Καράτοι 28)2
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088 δ. Κοραμάρ 7)2	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240 ε. Πειραιᾶ 19)1
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320 δ. Μένα δλ. 'Αχμαντ 17)12 Μ. Σαπούρ
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501 εἰς Νεάπολιν ἀπό 26)6)73	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593 δ. Κοραμάρ 23)2
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ (δ.κ.)	55	12369 δ. Σαβάνα 27)2 'Αμουέζ Μπαι	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΤ (κ.)	62	12148 ε. Ταμάριν 27)2
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ··ΙΝΤ	70	11329 δ. Χάμπτον ρόδες 28)2 διά Γκάνα
ΒΕΛΑΝΤΑ *	57	10311 δ. Γιοχούμπα 20)2	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	43	14313 ε. Κωνσταντζαν 19)2
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8500 δ. Χόγκ - Κόγκ 20)2 διά Μπουσάν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΑΣ Ⅱ	75	19393 δ. Βοημάνη 24)2 διά Καργουάρ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842 δ. Πειραιᾶ 9)2 διά Γαλάται	Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑ··Ζ (δ.)	53	21284 εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)9)74
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	57	25490 δ. Ν. 'Ορλεάνην 3)3 δι' 'Αρούμπα
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576 έ. Τζένταν 8)2	Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ Ζ.	57	26032 δ. Πειραιᾶ 25)2 διά Μπάνιας
ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281 έ. Αμέρεβαν 7)2	Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222 έ. Ρίο 'Ιανέριο 12)2
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953 δ. Γιθαράταρ 29)2 δι' 'Οδησσόν	Γ. ΚΑΙ·ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477 δ. Πειραιᾶ 20)5 διά Νταμπιέρ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625 ἀργεῖ εἰς Σπέτζια ἀπό 10)12)74	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546 δ. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά Κιουρασσό
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093 έ. Σάντον 20)2	Γ. ΜΠΟΥΤΥ (δ.)	57	20902 δ. Ν. 'Ορλεάνην 24)2 διά Χιούστον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554 ἀργεῖ εἰς Σπέτζια ἀπό 30)1)75	Γ. ΜΠΟΥΤ (δ.)	57	20533 δ. Πειραιᾶ ἀπό 16)1)75 (Ἐπωκ.)
ΒΙΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845 δ. Λ. Πάλμας 13)1 διά Λάγος	Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ·ΤΟΡ	67	22549 δ. Ν. 'Ορλεάνη 28)2 δι' 'Αγγλίαν
ΒΟΑΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	67	23064 δ. Αμερενταμ 29)2 Κόλπον ΗΠΑ
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677 ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 27)5)75	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙ·ΤΟΡ	68	22513 δ. Σουέζ 15)2
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615 έ. Πειραιᾶ 29)1	Γ. ΝΕ·Ι·ΜΠΟΡ	68	23064 δ. Γιθαράταρ 29)2 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245 δ. Μπρεμερόφεν 22)2 Ρότερνταν	Γ. ΝΕ·Ι·ΤΣΑΡ	67	23064 δ. Γιθαράταρ 6)2 διά Π. Τζεντήλ
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894 έ. Τάουν 1)3	Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531 δ. Γιθαράταρ 17)2 διά Καμάραρ

"ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :

"SHIPDAWOOD" MADRAS

Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Ράς Τανόρα 8)2	ZITA	70	15665	ε. Κουβέτ 21)11
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Βιλεμάχαρεν 23)2 Μπ. Μασάρ	ZΩΗ Γ.	57	3829	ά. Σάντος 17)2 διά Μονρόθια
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Ράς Τανόρα 4)2	ZΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	άργει εἰς Τρινκομαλί ἀπό 20)6)75
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ε. Μένα δι' Ἀχαματί 2)3	ΗΒΗ (κ.)	52	1570	15έ. ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ σημ. Ἑλλην.
ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)3)75	ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Λιθερπούλ 1)3 διά Κρίστομπαλ
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Μπαχρέν 2)2 δι' Ἀμπαντάν	ΗΛΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	δ. Κων(πολίν 22)2	ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Ράς Τανόρα 21)2
ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	ά. Γιβραλτάρ 31)1 διά Π. Ρίκο	ΗΣΤΡΟΥΓΙΝΤ	68	11364	ά. Ν. Ὁρλεάνη 18)2 διά Τέμα
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	ά. Λαττάκια 11)2	ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΑ (π.)	44	14540	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)4)75
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	ά. Σάντος 21)2 διά Μπ. "Αὔρες	ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	ε. Θέσσαλος 29)1
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8786	ά. Σάντος 21)2 διά Μπ. "Αὔρες	ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	εἰς "Οράν ἀπό 2)5)75
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ε. "Ανταφαγάστα 29)2	ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	ά. Βαρκελώνη 31)1 δι' Ἀθάναν
ΔΕΣΠΩ Ι (π.)*	57	1579	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	ά. Βαλτιμόρη 3)3 διά Τζάρτζασουν
ΔΗΛΟΣ	59	9493	ε. Πειραιᾶ 30)1	ΘΕΟΥΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ά. Μίλφορν Χάφεν 18)2 διά Φλώσιγκ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ε. Λάγος 7)3	ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	ά. Ἀμβέρσαν 2)3 δι' Ἀλγερίου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ά. Βανκούφερ 22)1 δι' Ἰαπωνίαν	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-ΒΡΙΔΗΣ	68	11656	ε. Βιζακαπατάνιον 1)3
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	59	15314	ά. Κολούμπια Ρ. 6)2
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (κ.)	52	8202	ά. Ράδεννα 19)2	ΘΕΜΙΣΚΟΛΗΣ (κ.)	57	1329	ά. Κόπερ 21)12 διά Ριγιέκα
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	ε. Πειραιᾶ 7)2	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Τής 4)3
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ε. Λισσαδώνα 18)2	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	61	10591	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6)12
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ά. "Ηση Λόντον 4)3	ΘΕΟΦΑΝΗΣ (δ.)	58	26650	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13)2)75
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)5)75	ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)	59	1219	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ά. Αυθέροαν 3)3 διά Δρέπανον	ΘΕΟΙΣ	74	35561	ε. Χάμπτον ρόδις 1)3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Φός 21)2 διά Μπαχρέν	ΘΗΡΑ	62	14151	ά. Γκοσαγιακήλ 23)2 Σαλάθερυ
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Παραντίρ ρόδις 2)3	ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	ά. Ταρραγκόνα 28)2 διά Πειραιᾶ
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Κοκούρα 27)2 διά Μιζουσίμα	ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΑ δ.	59	21233	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)2)75
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Ράς Τανόρα 20)12	ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ά. Πόρτλαντ (Με) 18)2 Κιουρασό
ΕΙΡΗΝΗ Γ	51	3065	ά. Πουνταρένας 6)2 διά Μεξικόν	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Ν. Ὁρλεάνη 15)2
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Ράς Τανόρα 7)2	IΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ά. Κουβέλη 25)2 Κοραμπάρ
ΕΚΟΥ-ΙΓΓ (δ.)*	52	15623	ά. Ρίο "Ιανέριο 25)2 διά Μπέλεμ	IΑΖΑΠΕΙΛΑΤΑ (κ.)	55	7578	ά. Μοντεβίδεο 26)2 διά Μπιζέρτα
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ά. Σουέζ 4)2 διά Γκιζάν	IΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	ἀργεῖ εἰς Φάλμουθ ἀπό 1)2
ΕΙΝ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ε. Σουέζ 18)2 διά Γκιζάν	IΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	δ. Παναμά 18)2
ΕΑΕ-ΙΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	IΑΚΟΝ ΝΤΑΙΟΙΟ	66	7643	ά. Τζάκσονιθίλ 5)2 διά Σασάνα
ΕΑΕ-ΙΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	IΑΚΟΝ ΠΟΔΛΥ II	66	7643	ά. Κ. Τάουν 13)2 δι' ΗΠΑ
ΕΑΕ-ΙΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	55	4037	ά. Σουέζ 21)2	IΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	ε. Πειραιᾶ 16)12
ΕΑΕ-ΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)1	IΜΑ *	68	27989	ά. Φιλαδέλφεια 28)2 Π. Ὁρνάς
ΕΑΕΚΤΡΑ (κ.)*	54	6801	ά. Πλότσα 1)1 διά Πόλον	IΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	δ. Κων(πολιν 26)2 (ἐπωλ.)
ΕΑΕΚΤΡΑ E. (δ.κ.)	57	15729	ε. Ράς Τανόρα 29)2	IΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)7)75
ΕΛΕΝ *	67	27989	ε. Τακόμα 3)2	IΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑ-ΤΕΡ (δ.)	65	30515	ε. Χιούστον 17)2
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	δ. Κων(πολίν 1)3	IΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Κολούμπια Ρ. 22)2 διά Κορέα
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)11)74	IΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Γλασκωθήν 26)2
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ά. "Ιψηγούτες 27)2 δι' Ἐλλάδα	IΟΝ. ΠΑ-ΙΟΝΗΡ	66	20959	ά. Βιτόρια 17)2
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 27)9)75	IΟΝ. ΣΚΑΥ (κ.)	51	2133	ά. Χαλκίδη 25)1 δι' Ἀλγερίου
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ά. Κων(πολίν 20)2 διά Κωνσταντίαν	IΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ε. Κορδόνα 1)3
ΕΛΕΡΑΝΤΑ *	73	17830	ά. Μοριουκάδα 24)2 διά Κοκουγιάμα	IΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ά. Ν. "Υόρκη 29)2
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Κομπούσταν 10)2 διά Περσικόν	IΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)6)75
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ε. Στεττίνον 23)2	IΡΙΣ (κ.)	59	8479	ά. Γκράντε 7)2 διά Γόνια
ΕΙΑΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Πειραιᾶ 25)2 διά Πάτρας	IΩΑΝΝΑ	69	15869	ά. Ν. "Ορλεάνη 6)2 διά Κένια
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Μπ. "Αὔρες 21)1 δι' Ἀθάνα	IΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	εἰς Λάγος ἀπό 18)7)75
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				IΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ε. Οζάκα 23)2
ΓΚΛΟΡΥ (δ. Στγκ.)*	75	48000	ά. Ν. "Υόρκη 25)2 δι' Ἀρούπα	IΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Τής 15)2 διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΠΕΣΠΟΝΤ				IΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)10
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Ράς Τανόρα 27)2	KΑΒΑΛΑ *	56	16015	ά. Φιλαδέλφειαν 15)2 διά Τάμπα
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	εἰς Λάγος ἀπό 12)8)75	KΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	έ. Σάτιδ 28)2
ΕΛΛΗΝ	56	10312	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)3)75	KΑΛΗ (π.)	51	1923	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30)12
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. "Αύδιοργον 5)3 διά Σιγκαπούρην	KΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. Σ. Ρήντνιγκ Π. 28)2 Κόρπ. Κρίστι
ΕΑΜΟΝΑ (π.)	62	12230	ά. Μπ. "Άθρες 12)2	KΑΛΛΗ	57	8774	ε. Βεραβάλ 5)2
ΕΑΜΠΕΛΑ (κ.)	54	6503	ά. Χάλιφας 17)2	KΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ὑπό παραλαβήν
ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	ά. Πειραιᾶ 28)2 διά Κωνσταντίαν	KΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑ-ΤΟΥ (κ.)*	60	12246	εἰς Ντώρμπαν 19)9
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ά. Σιγκαπούρην 21)2 δι' Ἰνδονησίαν	KΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)2)75
ΕΑΝΕΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ά. Λάγος ἀπό 2)8)75	KΑΛΤΕΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ δ.	54	11909	ά. Καράται 6)2 διά Περσικόν
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	ε. Ναγκόρια 2)3	KΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	ά. Πειραιᾶ 28)2 διά Χαλκίδα
ΕΠΙΚ (κ.)	50	1779	ε. Νάντη 26)2	KΑΜΙΛΛΑ Μ. *	57	14983	δ. Σουέζ 9)2 διά Μπάραν
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)2)75	KΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	εἰς Λάγος 29)7)75
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Καράτσι 1)3 διά Κόντινεντ	KΑΠΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	ά. Χόγκεσουν 11)7 διά Πειραιᾶ	KΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ. *	56	9817	ά. Πειραιᾶ 7)2 διά Συμόρην
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Μιζουσίτη 27)2 διά Κασίμα	KΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Πειραιᾶ 21)1
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	ά. Γκαλεότας Πόλη 26)2	KΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΛΑΣ δ.π.	57	24854	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ 31)10)74 (ἐπωλ.)
ΕΡΟ-ΙΚ ΣΕΥΓΑΛΟΥΡ Κ.	64	29396	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)7)75	KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ε. Ρότερνταν 24)2
ΕΡΟ-ΙΚ ΣΕΥΓΑΛΟΥΡ Κ.	57	1368	ά. Γόνδων 28)2 διά Καζαμπλάνκα	KΑΠΕΤ ΝΙΚΟΛΑΣ κ'	54	10905	ά. Πειραιᾶ 9)2 διά Μεσσίνα
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	ά. Σεβίλην 2)2 δι' Ὀράν	KΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Σινέντη 27)2 διά Νουμέα
ΕΥΑ	57	6046	ά. "Ιμινγκα 24)2 διά Τσιταγκόγκ	KΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ι.	61	8505	εἰς Λάγος 1)9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	ά. Γιοκοχάμα 28)2	KΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ά. Λαγούς ἀπό 2)12)	KΑΡΟΑ (δ.)	57	13314	εἰς Κάρατσι 10)10 (ἐπωλ.)
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Γιβραλτάρ 29)2 διά Τέεας	KΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	ά. Λ. "Αντζελες 1)3 διά Λονδίνον
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	ά. Πειραιᾶ 24)1	KΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Ρ. "Ισιέρο 17)2 Μοιπάσια
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά. Σιγκαπούρην 19)2 διά Π. Σαμπο	KΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά. "Αμδούργον 6)2 διά Σούσα
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	54	25717	ά. Ταρραγκόνα 28)2 διά Μάλτα	KΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	ά. Μπούλεν Μπαίη 30)1
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ	56	10053	ά. Πάιτα 15)2	KΑΤΕ Α. (κ.)*	66	2993	ὑπό παραλαβήν
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ἀργεῖ εἰς Π. φ. Σπαίην ἀπό 5)10)75	KΑΤΕΡΙΝΑ (π.)*	56	1333	ὑπό παραλαβήν
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Τραμαντάς 23)2	KΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	δ. Γιβραλτάρ 6)3 διά Καζαμπλάνκα
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Σουέζ 28)2 διά Περσικόν	KΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Αλεξανδρεια 28)2
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	57	3826	ά. Πειραιᾶ 14)2 διά Ρουμανίαν	ΚΕΑ	58	13996	ά. Ν. "Ορλεάνη 4)3
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)8)74	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ ..	75	16307	ά. Γιοκοχάμα 12)2 διά Παναμά
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ά. Ελατ 29)2 διά Ντριμπαν	ΚΕΦ ΧΩΚ δ.κ.	60	12971	έ. Γένοβα 4)3
ΕΥΠΟΙΑ (δ.δ.)*	55	19959	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)7)74	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	59	24333	ά. Ν. "Ορλεάνη 23)2 διά Χιούστον
ΕΥΡΥΛΑΟΣ *	64	9727	ά. Λός "Αντζελες 4)3 διά Κεελέγκ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ Κ.	55	8198	ά. Μπ

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. 'Υμουντενε 26)2 διά Μπουκάναν	ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ε. Νταμάμ 8)2
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ά. 'Άμπετερταμ 28)12 διά' ΗΠΑ	ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-	61	12702	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)2 Πούντα Καρντόν
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. 'Υόρκην 28)2 διά' Αμπαντόν	ΝΙΚ (δ.)	56	4801	ε. Τέμα 29)2
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ά. Δουνκέρκην 27)2 διά Βρυξέλλων	ΛΕΝΙΩ (κ.)	57	8854	ά. 'Άμπιτζαν 17)1 διά Λάγος
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) ...	67	43122	ά. Ρότερνταμ 25)2 διά 'Αρξού	ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	2411	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 5)3
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Πειραιά 1)3 Ταϊθιαθέκια	ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ε. Πειραιά 25)2
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ε. Π. Κάμπους 14)2	ΛΕΩΦΗ (κ.)	59	7468	εις Λάγος από 20)7)75
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	έ. Βομβάνη 22)2	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. 'Αμεσούργον 1)3 διά Χούλλα
ΚΟΡΣΑΪ'Ρ	62	15000	έ. Σίδνεϋ 21)2 διά' Οδησσόν	ΓΣΙΔΗΣ	57	10499	εις Πειραιά από 15)11
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑ ή (δ.)	54	11290	έ. Ρότερνταμ 30)9)75	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ε. Σάντος 6)2
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΓΙΖΥ δ.*	57	20220	έ. Κοσταζακόλας 24)2 διά Τούζπαν	ΛΙΖΑ	64	2817	ε. Χιούστον 9)2
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	έ. Μοντεβίδεο 30)12	ΛΗΓΚ (π.)	61	8760	ά. Μπ. 'Άθρες 21)1 διά' Αθάνα
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ δ.	57	12106	έ. Παναμά 28)2	ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. Λάς Πάλμας 3)3 διά Λάγος
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	έ. Κουβέτη 9)2	ΛΙΠΣ	60	16968	ε. Σάντος 25)2 διά Μπ. "Άυρες
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	ά. Λάγος 8)2 Π. Χάρκουρτ	ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Πειραιά 28)2 διά Γιθραλτάρ
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. Τακρούτι 3)1 διά Ντακάρ	ΑΟΙΓΝΙΑ (δ.)	57	20730	ε. Μελδούρην 29)2
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	ά. Άλεξανδρεια 23)12	ΑΟΙΤΟΝ (δ.)	65	59534	εις Χόγκ Κέρκ από 19)9)75
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	άργει εις Πειραιά από 9)5)75	ΑΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. 'Ισκεντερούν 17)12 διά Δυρράχιον
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	έ. Νταμάμ 27)2	ΑΥΚΑΒΗΤΙΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Κάργκ "Αίλ, 1)3 διά" "Άντεν
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΙΕ-ΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ά. 'Αστοντόν 26)2	ΑΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά. 'Ορλεάνη 2)3 διά Λιδύην
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εις Πειραιά από 5)6)75	ΑΥΡΙΚ	64	29396	άργει εις Πειραιά από 8)9)75
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	έ. Λάγος από 15)8)75	ΑΥΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	έ. Χέντλαντ 1)2
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	ά. Σιγκαπούρη 24)2 διά Τζακάρτα	M. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Γιθραλτάρ 20)2 διά Φιλαδέλφειαν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	ά. Σιγκαπούρη 3)3 διά Τζακάρτα	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	έ. Πειραιά 16)1
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	έ. Πειραιά 8)1	ΜΑΓΚΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις Λάγος από 1)9)75
ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ κ.	56	8477	έ. Καρτάο 29)2	ΜΑΓΚΝΩΛΙΑ (κ.)	51	7126	έ. Ταρτούς 31)1
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΠΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Μένας άλ. 'Αχαμαντ 6)12 Μπ. Σαπούρ	ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Τενερίφ 12)2 διά Λάγος
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	ά. Τζένταν 17)2	ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	ά. 'Ωλμπαν 5)3 διά Ν. 'Υόρκην
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ά. Βανκούμπερ 18)2 διά' Ισπανίαν	ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ά. Σουέζ 26)1
ΚΥΘΗΝΟΣ	57	13895	ά. Σουέζ 16)2 διά Περσικόν	ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	άργει εις Πειραιά από 2)6)75
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	ά. 'Αμβούργον 21)2	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Γιουροπόρη 27)2 διά Μπαχρέιν
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	άργει εις Τζάκονσονδιλ από 28)2)75	ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Μιλόσιμα 25)12 διά" Ενσενάτα
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει εις Πειραιά από 19)10)74	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	ώπο παραλαβήν
ΚΥΝΟΙΑ	71	11801	έ. Κων/πολιν 1)3	ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	άργει εις Πειραιά από 15)12)74
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ (κ.)	54	8532	έ. Λάγος από 419)75	ΜΑΝΟΣ Π. (κ.)*	69	2987	ά. Ρότερντα 3)3 διά Περσικόν
ΚΥΡΑΡΗΜΗ (κ.)	59	4210	ά. Λίθερπούλ 14)2 διά' Αμβέρσαν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Π. Τόρρες 27)2 διά Ρας Λανούφ
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ά. Τζιμπούτι 22)1 διά Κοραμσάρ	ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	έ. Μονρόβια 9)2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	έ. Λάγος από 21)6)75	ΜΑΟΥΗΝ ΑΘΩΣ	45	14132	άργει εις Πειραιά από 26)8)75
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	έ. Πόρτ Καμπούς 27)1	ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	άργει εις Πειραιά από 12)2)75	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά. Βαλτιμόρην 2)3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)2 διά Χιούστον	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	έ. Τζένταν 17)2
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ά. Γιαθάτα 27)2 διά Νιχάμα	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ά. Σουέζ 23)2
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	έ. Λαττάκια 25)1	ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-	56	8378	εις Κίγκοτον από 2)2)75 (έπιοκ.)
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εις Πειραιά από 1)3)74	ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	ά. Βάλθις Μπαίν 22)2 διά Βιτόρια
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Γιθραλτάρ 8)2 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά. Σουδάν 27)2 διά Κολόμπο
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Κάργκ "Αίλ 17)2 διά Τεργέστην	ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Γκάλεστον 19)2
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Πειραιά 23)2	ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Μουροράν 18)2 διά Κεσλμα
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Ράς Τανόύρε 23)2	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	εις Πειραιά από 7)1)75 (έπιοκ.)
ΛΑΝΤ (κ.)*	49	1395	μετων. «ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ»	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. 'Αμπέρσαν 3)3 διά Ντουμπάι
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	ά. Τζένταν 18)6)74	ΜΑΡΙΑ Λ. (κ.)*	58	5746	ά. Γιθραλτάρ 11)2 διά Τρίπολιν
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ά. Γιθραλτάρ 2)3 διά Λιδύην	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	ά. Λάγος 25)1
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	έ. Μπάρι 19)2	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	49231	ά. Τεργέστην 3)3 διά Τρίπολιν



M E D L I N E

Κοντέινερ - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - Ήλεκτρικός 'Αερισμός κυτῶν.

Έλληνική Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

MIDDLE EAST AGENTS

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Ν. "Ορλεάνη" 9)8
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	δ. Κων(πόλης) 27)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	είς Πειραιά πάτο 23)3)75
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (β.)	74	119811	ά. Τέμπητ Μπαίη 2)3 διά Περισκόν
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Μπορτώ 28)2 διά Λιθύην
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	58	12597	όργει είς Πειραιά πάτο 1)12
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)*	58	1226	ά. Μπόστον (Άντικς) 4)3 διά Μπέργκεν
ΜΑΡΙΝΑ I. (κ.)*	57	8903	ξ. Κάντλα 10)2
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΔ (δ.κ.)	55	11193	δ. Πόρτ. Σαΐδ 5)3
ΜΑΡΙΠΕΡΔΑ (δ.β.)*	66	67545	όργει είς Πειραιά πάτο 14)11)75
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.β.)*	53	12991	όργει είς Πειραιά πάτο 15)7)74
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	όργει είς Πειραιά πάτο 31)8)74
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	όργει είς Πειραιά πάτο 25)3)75
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	ξ. Γιοκογάμα 2)3
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12192	όργει είς Πειραιά πάτο 22)12
ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Γιβραλτάρ 26)2 δι' 'Ανκόνα
ΜΑΡΚΟΣ ΜΙΟΥΣΑΡΗΣ	61	12011	είς Λουάντο πάτο 2)12
ΜΑΡΥΓΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	είς Λάγος πάτο 31)7)75
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)*	59	3664	ά. Πόρτ. ω Πρίνς 4)2 P. Χάτια
ΜΑΤΙΖΕΣΙΚΗ (δ.)	65	34185	όργει είς Πειραιά πάτο 4)2)75
ΜΑΤΣΙΚ (κ.)*	56	3379	ξ. Γούνια 1)3
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ξ. Μόζι 26)2
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)*	66	39611	όργει είς Πειραιά πάτο 13)1)75
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	δ. Παναμά 1)3
ΜΕΛΙΤΗ	75	35561	ξ. Ν. "Ορλεάνη" 15)2
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	όργει είς Πειραιά πάτο 1)7)75
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Ράς Τανόύρα 8)2
ΜΕΛΙΕΜΙ II	63	9755	ά. Ρουέν 12)2 δι' 'Ιταλίαν
ΜΕΛΙΕΜΙ (κ.)*	50	3343	ε. Λάγος 19)2
ΜΕΝΙΜΑΡΕ (κ.)	55	3883	ά. "Αντεν" 22)2 διά Π. Σουδάν
ΜΕΝΤΣΚΑΥ' (κ.)*	52	2775	ά. Μάλτα 4)3 διά Βενετίαν
ΜΕΡΙΝΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ξ. Μαλάγκα 12)2
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	δ. Σουέζ 16)1 διά Σ. 'Αραβίαν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (π.)	61	9194	ά. Μπ. "Αύρες" 18)1 δι' 'Αθάνα
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	είς μεογειακάς μεταφοράς
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	48	1420	είς μεογειακάς μεταφοράς
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-			
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ξ. Λ. "Αντζελες" 24)2
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	ξ. Πειραιά 7)1
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6391	είς Λάγος πάτο 15)9)75
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	56	5485	είς Πειραιά πάτο 14)11
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑ-			
ΛΙΟΣ (Σιγκ.)	68	9068	ά. Ούντεθάλα 13)1 δι' 'Αθάνα
ΜΙΜΟΣΑ (κ.)	56	8782	ά. Αμπιτζάν 1)10 διά Λάγος
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	δ. Σουέζ 13)2 διά Σ. 'Αραβίαν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ά. 'Αλεξάνδρειαν 28)2
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	ά. Μασσαλίαν 3)3 διά Τουρκίαν
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛA	58	13257	ξ. Ρεσίφ 18)2
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ξ. Θέουτο 3)3
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	όργει είς Πειραιά πάτο 2)4)75
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. Γιοκογάμα 9)2 διά Περισκόν
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ά. Μπέρια 26)2 διά Γαλλίαν
ΜΙΣΙΡΑΛ (κ.)	58	993	ά. Ρόττερνταν 28)2 διά Μόγκοταν
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	όργει είς Γκάλθεστον πάτο 23)4)75
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΤΟΥΛΑΝ-			
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ξ. Ν. "Ορλεάνη" 1)3
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	6900	ά. "Αγ. Φραγκίσκον" 2)3 Περισκόν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	δ. Γιβραλτάρ 19)5 διά Πειραιά
ΜΙΧΑΗΗΣ	74	10067	ξ. Ναγκόγια 26)2
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	ά. Πάλμας 20)2 διά Λάγος
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8771	ά. Βαρκελώνη 16)5 δι' 'Αθάνα
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	είς Γιοκοσούκα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΟΥΝΙΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. "Ασοντον" 5)3
ΜΙΠΑΖΙΑ III	67	18459	ά. Χάλιφας 27)2 διά Ρόττερνταν
ΜΠΑΑΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	ξ. Γκρέιτ Γιάρμουθ 1)3
ΜΠΑΛΙΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	ά. 'Αλεξανδρείαν 1)3
ΜΠΑΛΙΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	ά. Γιβραλτάρ 19)2 δι' 'Αρτόνα
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242	μετ. «ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» Σ. 'Ελλ.
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ξ. Γιουροπόρτ 6)3
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ε. Π. Σουδάν 27)2
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	δ. Τζένταν 5)1
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	ά. Π. Νουάρ 7)2 διά Π. Τζεντίλ
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑ·Ι·ΚΕΛΣ	65	4636	ά. Ν. "Ορλεάνη" 27)2
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ά. Τενερίφη 29)2 διά Λάγος
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Χιουστον 29)2 δι' 'Αρούμπα
ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779	ά. Τζιμπούτι 4)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Νίγκατά 23)2 διά Σιγκαπούρην
ΜΠΛΟΚΑΛΗ (κ.)*	66	3013	ξ. 'Αμβέρσαν 5)3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ-			
ΣΙΟΥΡ (κ.)	50	5304	είς Λάγος πάτο 5)8)75
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΣΙΕ-			
ΡΑΝΙΖΑ (κ.)	64	34056	ά. Ν. "Ορλεάνη" 25)2 διά Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΡΑΝΤΖΑ (κ.)*	50	6307	ά. Λ. Πάλμας 17)12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	59	22844	ά. Μίζουσιμ 21)2 διά Σούγκει Π.
ΜΠΟΥΜΠΟΥΑΙΝΑ			
ΦΑΙΗΘ	57	9604	δ. Γιβραλτάρ 22)9 διά Λάγος
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	όργει είς Ίτελαν πάτο 22)5)75
ΜΠΡΑ·ΙΤ ΣΚΑΥ' (κ.)	55	1308	ά. Δρέπανον 22)2 διά Τρίπολιν
ΜΠΡΕΝΖΕΤ (κ.)*	57	3373	ά. Σουάνσ 2)3 διά Λάνς "Εντ
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	ά. Φελεύτσου 4)3 δι' 'Ιμπριχαν
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	όργει είς Πειραιά πάτο 17)7)75
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	ά. Γιοκατώ 29)2
ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	1196	ά. Κόρ δλ. 'Αμαγιά 22)2 P. Ιανέρο
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	δ. Σουέζ 26)2
ΜΥΡΩΝ	64	17487	όργει είς Πειραιά πάτο 3)7)75
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11028	ά. Μαπουτο (Λ. Μάρκες) 22)2
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	62	9354	ξ. Ιντσον 24)2
ΝΑ·Ι·ΑΝΤ	75	35561	ξ. Ν. "Ορλεάνη" 19)2
ΝΑΡΑΝΤΑ (δ.)*	60	16227	είς "Είθονμασθ"
ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	όργει είς Πειραιά πάτο 10)6)75
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Γιβραλτάρ 2)3
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	όργει είς Πειραιά πάτο 10)12)74
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.π.)	51	1348	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	όργει είς Πειραιά πάτο 15)1)75
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ξ. Τζάκοσβιλ 4)3
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Μπορτώ 11)2 διά Λιθύην
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ξ. Σουέζ 3)2
ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648	ξ. Υόρκη 4)3
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ π.δ.	58	29262	ξ. Νόρθοπορτ 3)3
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ά. Φριππορτ 1)3 διά Μεσογειον
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	ά. Πειραιά 1)11
ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ δ.	58	27155	ά. Νόρθοπορτ 29)2
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112000	ά. Φριππορτ 3)3 διά Νιγηρίαν
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΕΣ (δ.)	56	19281	ά. Φριππορτ 3)3 διά Κιούρασσο
ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	55	23930	ά. Βανκούμπερ 3)2
ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	ά. Βανκούμπερ 3)2
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. 'Αμβέρσαν 5)3 δι' 'Αργεντινήν
ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	είς Πειραιά πάτο 31)5)75
ΝΕΣΟ (δ.)*	57	12907	όργει είς Φάλμουθ πάτο 18)3)75
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)*	50	3364	ά. Πόλον 26)11 δι' 'Αδγοδόταν
ΝΕΙΙΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	ξ. Ξωθί Καράτοι 20)1
ΝΕΦΕΛΑΗ (δ.)	58	24152	όργει είς Πειραιά πάτο 14)8)75
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	δ. Γιβραλτάρ 24)2 Φιλαδέλφεια
ΝΗΜΕΡΙΤΗΣ (δ.)	52	11234	όργει είς Πειραιά πάτο 23)12)73
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	δ. Σουέζ 4)3
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	ά. Νταμάμα 4)3
ΝΙΚΕ (κ.)*	55	9689	ά. Σαδόνα 12)12 διά Λαύριον
ΝΙΚΗΙΑΣ (κ.)	44	2289	δ. Πόρτ. Σαΐδ 17)1 διά Γκιζάν
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)*	53	1886	ά. Σουέζ 18)1 διά Γκιζάν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ*	76	35500	είς Σάντερλαντ όπω συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΑ (κ.)	68	9034	ά. Γιβραλτάρ 25)2 διά Π. Σάιδ
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Βαρκελώνη 2)3 διά Μασσαλίαν
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.*	60	11632	ά. 'Αλεξάνδρειαν 14)1
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ξ. Σαδόνα 29)2
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΑΛ-			
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Ράς Τανούρα 28)2
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	είς μεογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ III (κ.)*	60	2914	ά. Μπ. "Αύρες" 18)2
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563	ά. Κοστατάκοσαλκος 27)2
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ (Σιγκ.)	58	5279	ά. Ν. "Ορλεάνη" 23)2
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'Ι·Σ Κ. (κ.)	60	4113	ξ. Χάργουντς 28)2
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΙ Β. (δ.)	58	20451	είς Πειραιά 21)11)74 (ΕΠΩΛ.)
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ, μετ.	63	44	14800 ά. Ταυτικό 14)2 διά Μόμπιλ
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ δ.	58	18183	ά. Πειραιά πάτο 22)3)75
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	όργει είς Πειραιά πάτο 31)11)74
ΝΟΡΔ. ΝΑ·Ι·ΑΝΤ (δ.)	67	22549	ά. Γιβραλτάρ 28)2 διά Βαλτιμόρην
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ (δ.)	64	38649	όργει είς Πειραιά πάτο 10)11
ΝΟΡΘ ΕΠΕΜΠΟΡ	67	25837	ά. Πειραιά 21)1
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	όργει είς Χαλκίδα πάτο 11)2)75
ΝΟΡΘΟΥ·ΙΝΤ·ΠΙΤ	70	11328	ά. Ν. "Ορλεάνη" 27)2 Κάρπ. Κρίστι
ΝΟΡΦΟΛΑΚ Β.	59	20915	ά. Κόρπους Κρίστι 9)2
ΝΟΓΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Βρέμην 3)3
ΝΟΤΟΣ	58	12339	όργει είς Χαλκίδα πάτο 28)5)75
ΝΙΑΡΑΙΝΙΚ Κ. (κ.)*	55	1863	ά. Πόρτ. Σαΐδ 3)11 διά Πειραιά
ΝΙΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	60	30235	ά. Πειραιά 23)1
ΝΙΕΑΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	όργει είς Πειραιά πάτο 12)10)74
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	ά. Πειραιά 1)3
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672	όργει είς Πειραιά πάτο 6)3)75
ΝΤΗΣΕΡΤ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ*	74	14523	ά. Σαιν Μάτελες 25)2 διά Λόριεντ
ΝΙΗΦΑ·Ι·ΑΝΙ (κ.)	60	19988	ά. Πειραιά 18)2
ΝΙΙΝΑ (κ.)	54	5251	ά. 'Αμβούργον 2)3 δι' 'Αλγέριον
ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)*	55	2472	ά. Γιβραλτάρ 29)2 δι' 'Αλαμπούργκ
ΝΤΟΙΑΝΙΦ (δ.)	56	11669	ά. Πόρτ. φ Σπαΐην 4)3 δι' 'Ελλάδα
ΝΤΟΜΙΟΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	ά. Μασσαλίαν 1)3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΤΟΜ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ κ.*	58	1999	είς μεογειακάς μεταφοράς
ΝΙΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ξ. Τζακάρτα 2)2
ΝΙΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ά. Κουβέλει 2)2
ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΦΑΙΤΑ	56</		

ΟΛ. ΠΑΓΙΩΝΗΡ	66	15625	Ξ. Μπέλινγκαμ 20)2		ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	κ. 56	8130	εις Λάγος ἀπό 16)10
ΟΛ. ΠΑΛΑΜ.	65	15577	Ξ. Νεκτοσέα 15)1		ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	(κ.)	9218	Ξ. 'Αθάνα 18)2 δι' 'Αθάνα
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	Ξ. Κορίνθη 3)3		ΡΑΒΕΝΣ	(κ.)	47	8039 δ. Μπιλμπά 18)2 δι' 'Αθάνα
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	δ. Κωνί(πολιν 20)2 διά Ρωσίαν		ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	(δ.)	73	129665 ἀργει εις Πειραιᾶ ἀπό 21)12)74
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	δ. Λάζ. Πάλμας 17)2 διά Κλαπίντα		ΡΑΝΤΙΑΝΤ ΚΛΑΟΥΝ-	ΤΙΑ	67	1208 δ. Λισσαδώνα 27)2
ΟΛ. ΠΙΓΙΣ	69	15688	δ. Παναμά 18)2		ΡΑΝΤΙΑΝΤ ΜΠΕΛΑ	κ. * 60	1315 δ. Τύνιδε 5)2	
ΟΛ. ΠΡΑΓΙΝΤ	67	15697	δ. Βανκούφερ 3)3 δι' "Απα" Ανατολήν		ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ	(κ.)	56	1384 δ. Χουέλθα 20)2 διά Γκαζασούετ
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	δ. Ράτ. Τανόύρα 17)2		ΡΕΑ	κε. 66	11859 δ. Χάμπιπον ρόδις 1)3 διά Τάμπα	
ΟΛ. ΠΡΟΓΡΕΣ	69	15688	δ. Μαπούντο 16)2 διά Μορόβια		ΡΕΙΓΦΕΝΣ	(κ.)	46	8070 δ. Μπ. "Αύρες 23)1 δι' 'Αθάνα
ΟΛ. ΡΑΓΙΝΙΕΡ	(δ.)	60	32008 δ. Λός Αντζελες 2)2 Κουσίν νΑιλ.		ΡΗΓΚΑΛ (μικτό)	κ. 51	12540 δ. Ρότερνταμ 15)2 (ἐπισκ.)	
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ	(δ.)	59	32007 δργει εις Βίγκο ἀπό 16)2)75		ΡΗΓΚΑΛ ΣΩΥΩΡΝ	μ. 61	15719 δ. Εμεδ 24)2 διά Χάλιφας	
ΟΛ. ΣΑΜ (δ.)	55	18790	Ξ. Ρίο Ιανέλρο 22)2 διά Μασέοι		ΡΗΙΟΡΙΚΗ	(μ.)	71	16450 δ. Κεμπέκ 1)3
ΟΛ. ΣΚΑΥ (δ.)	55	13934	δργει εις Χόγκ Κόγκ ἀπό 12)3)75		ΡΙΟ ΕΛΛ	..... 70	7/049 δ. "Αιόλ 20)2 (ἐπισκ.)
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	δργει εις Βίγκο ἀπό 11)3)75		ΡΙΟ ΜΑΡ	..... 65	16334 δ. Πειραιᾶ 29)1
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	δ. 59	37958	δ. Σουέζ 27)2 διά Περσικόν		ΡΙΟΝΤΟΝ	(κ.) * 56	3671 δ. Λάγος 12)10	
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(δ.)	60	37744 δργει εις Χόγκ Κόγκ ἀπό 1)4)75		ΡΙΟΝΤΟΝ	(κ.) * 54	1931 δ. Ν. Νταμά 9)2 διά Μπαχρέν	
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΙ	(δ.)	63	30574 δ. Γιβραλτάρ 21)2 διά Ν. 'Ορλεάνην		ΡΟΖΑ Τ. (κ.) *	..... 71	8108 δ. Μπ. "Αύρες 20)2
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581 δ. Γιβραλτάρ 2)3 διά Πειραιᾶ		ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .....	..... 56	21018 δ. Ν. 'Υρκη 24)2 δι' 'Αρούμπα	
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ 65	15179	Ξ. Μπαντάρ 'Αμπας 13)1		ΡΟΜΑΝΤΙΚΗ	(μ.)	71	7/049 δ. Ράς άλ. Καφτζ 31)1
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ	(δ.)	68	2/602 δ. "Αρούμπα 21)1 διά Πειραιᾶ		ΡΥΘΜΟΣ	..... 57	10316 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 27)2)75
ΟΛ. ΦΕΙ'Μ.	(δ.)	65	47493 δ. Φορκάντος 1)3 διά Φός		ΡΩΜΕΙΑ	(δ.)	59	21275 δ. Πειραιᾶ 19)1
ΟΛ. ΦΡΗΤΟΝ	(δ.)	64	47493 δ. Σέλλα Χάφεν 27)2 διά Μεσόγειον		ΣΑΓΓΙΤΑΙΟΥΣ	(π.) * 57	7751 δ. Λάγος ἀπό 28)8)75	
ΟΜΕΡΙΚ	(δ.) *	76	198000 εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν		ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ	(δ.)	59	29486 δ. Π. α. Πίερ 16)2 Κόρπους, Κροτί
ΟΝΕΣΙΣ	(κ.)	47	1593 εις Πειραιᾶ 15)2		ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	..... 65	23249 δ. Ρότερνταμ 26)2 Καζαμπλάνκαν
ΟΣΡΑΝΤ 56	11267	δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 28)5)75		ΣΙ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	(δ.)	57	20686 δ. Γκάλεστον 10)2
ΟΡΙΚΟ	(δ.)	58	12668 εις Βρέμην 20)5)75 (ἐπισκ.)		ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ	(δ.)	56	12279 δ. Νεάπολιν 26)2 διά Σέτε
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝΗ	(δ.)	57	22006 δ. Ν. 'Υρκην 1)3 διά Τρίνινταν		ΣΙ. ΝΙΚΟΛΑΣ	II (δ.)	53	12453 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 10)5)75
ΟΣΕΑΝ ΛΑΪΩΝ	(δ.)	70	89001 δ. Περούκον 12)2 διά Κασιούγκ		ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ	δικτ. 65	22248 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 14)10	
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	72	14765	δ. Βανκούφερ 26)2 διά Κορέαν		ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	(μικτ.)	50	11631 δ. Σπάτη 18)2
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12459	δ. Ντώρμπαν 26)2 διά 'Αμπαντάν		ΣΑΙΝΤ ΙΖΩΝ	III (δ.)	59	15772 δ. Ν. 'Υρκη 12)2 δι' 'Αρούμπα
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ	63	11963	δ. Κωνί(πολιν 29)2 δι' Αδύοσταν		ΣΑΙΝΤ ΙΩΑΣ	(π.)	59	29097 δ. Ν. 'Υρκη 20)2 (ἐπωλ.)
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ὄπερ.)	65	27645	Ξ. Γρενάδα 1)3 (κρουαζιέρα)		ΣΑΙΝΤ ΙΩΑΣ	(δ.)	56	8671 δ. Αυτζάν 17)2 διά Λάγος
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	Ξ. Αμδούργον 23)2 διά Κόνιακρ		ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥ	..... 64	18123 δ. Μπρούνουπούτελ 26)2 διά Κόνιακρ
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22/52	δ. Κολούμπια ρίθερ 15)2 "Απω" Ανα-		ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ	(δ.) * 64	33746 δύπο παραλαθήν	
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ					ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΩΝ	(κ.)	56	1360 δ. Γιβραλτάρ 3)3 διά Χουέλθα
ΑΙΝΙΕΝ	71	11044	Ξ. Όταρού 29)2		ΣΑΜΙΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	72	11506 δ. Κουβέτη 3)3	
ΟΥΡΑΝ. ΤΟΞΩΝ	(κ.) *	50	1805 δ. Μπέλφαστ 4)3 διά Ρουέν		ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	72	11506 δ. Καντζ 26)2 διά Ματάνζας	
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	Ξ. Π. Χένταντ 29)2		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	..... 57	8952 δ. Χαλκίδα 23)1
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	II κ.	38	2501 Ξ. Πουάνη Νούαρ 1)1		ΣΑΝ ΣΛΑΒΑΝΙΟΡ	(κ.)	50	3838 δ. Ρουέν 9)2 διά Ντακάρ
ΠΑΓΓΑΙΟΝ	(Στιγ.) *	73	20354 δ. Ναγκόνια 14)2 διά Κίνουρα		ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	IV κ.	53	2641 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΛΑΙΜΩΝ	(δ.) *	57	12881 εις Πειραιᾶ ἀπό 28)12		ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	(κυπρ.)	50	1439 δ. Θεσινίκη 28)1 διά Κιάτον
ΠΑΛΟΥΣ	(δ.)	55	15683 δργει εις Φάλμουθ ἀπό 20)9)75		ΣΑΝΑΡΟΥΣΣΑ	(κ.δ.)	58	12975 εις Πειραιᾶ 8)11
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	Ξ. Τέμα 15)1		ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ	(δ.) * 75	111171 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 28)3)75	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	52	4589	εις Ταϊγακόκ 3)3		ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ	(δ.) * 75	111171 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 29)5)75	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β.	(κ.)	48	1977 εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΣΑΝΡΑΙΖ	(κ.)	59	2958 δ. Αντόντ 3)3
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	δ. Σουέζ 21)1 διά Γουαμπά		ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	π.	53	2699 δ. Παναμά 14)2 δι' Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ	(κ.)	54	7017 δ. Πειραιᾶ 11)2		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(δ.)	65	31779 δ. Πειραιᾶ 8)11
ΠΑΝΓΚΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥ-					ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	..... 57	9144 δ. Γκουαγιακίλ 4)3
ΝΙΤΥ	(δ.)	64	1992 δ. Αμδούργον 23)2 διά Ντώρμπαν		ΣΑΝΟΥΘΟΥΓΙΝΗ	..... 70	11329 δ. Τέμα 24)2 διά Χιούστον
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	(κ.)	61	8801 δ. Κεντλά 20)2 διά Π. Σουδάν		ΣΑΝΟΥΘ. ΉΓΚΑ	μετ. 61	44020 δ. Πειραιᾶ 3)3	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ 72	10600	δ. Οζάκαν 2)3 διά Βενεζουέλα		ΣΑΝΟΥΘ. ΚΡΟΣ	(π.δ.)	54	18790 δ. Σάντος 18)2 διά Μπέλεμ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α' ΙΑΣ	κ.	54	1448 δ. Μασαλίαν 4)3 δι' Ιταλίαν		ΣΑΝΟΥΘΕΡΝΕΡ	..... 56	2119 δ. Λάζ Πάλμας 22)2
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ	(κ.)	49	4727 εις Τακοράντι ἀπό 22)9		ΣΑΠΗΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ	π.	72	1560 δ. Ντεμεράρδα 3)3 διά Τζαμάτικα
ΠΑΝΑΓΕΩΡΓΗΣ	(κ.) *	59	5445 εις Πειραιᾶ 7)1		ΣΑΡΙΝΑ Ι.	(κ.) * 60	8797 δ. Τζιμπούτι 14)2 διά Βιετνάμ	
ΠΑΝΑΜΩΡΙΣ	(κ.)	58	5445 δ. Σύγκαπούρην 21)2 διά Β. Κορέαν		ΣΑΣΣΑ	..... 73	9072 δ. Χόγκ Κόγκ 4)3 διά Μπουσάν
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	(κ.)	51	8919 δ. Μερίνα 25)2 διά Λεμεσόδον		ΣΕΙΡΙΟΣ Ι. (π.)	49	2339 εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3	(κ.)	58	1110 δ. Λάγος 8)1		ΣΕΝΑΝΤΟΑ	..... 74	16307 δ. Παναμά 29)2 διά Τάμπα
ΠΑΡΙΣ	(κ.)	51	1000 δ. 'Αμδούργον 1)9		ΣΕΝΕΓΚΑΛ	(κ.) * 47	1835 δ. Λιθόρνιο 29)2	
ΠΑΡΙΣΙΣ	53	5690 δ. Σουέζ 21)2		ΣΕΡΙΦΟΣ	..... 58	13944 δ. Κούρε 21)2	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	(π.) *	60	13062 εις Πέραμα (ἐπισκ.)		ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΡΕ	..... 59	2699 δ. Παναμά 14)2 δι' Ειρηνικόν
ΠΑΡΝΗΣ	(δ.)	59	23607 δ. Βοστώνη 2)3 διά Τρίνινταν		ΣΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	..... 71	11055 δ. Φρηματήλ 20)2 δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΟΣ	61	13912 δ. Μπάραν 3)3		ΣΗ ΡΟΒΕΡ	(κ.)	51	1522 δ. Τομπρούδη 16)2	
ΠΑΣΙΦΙΚ	(δ.)	65	38116 δ. Πειραιᾶ 14)1		ΣΗ ΗΔΡΟΜΟΥ	..... 69	12061 δ. Αμπού Ντάμπι 1)3
ΠΑΣΙΦΙΚΑ	(δ.)	58	12486 δ. Ρότερνταμ 13)2 διά Γιβραλτάρ		ΣΗ ΗΔΡΟΜΟΥ	..... 61	13083 δ. Ρότερνταμ 5)3
ΠΑΙΙ (κυπρ.)	50	5623 δ. Σουέζ 1)3 δι' Ίραν		ΣΗΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	(δ.κ.)	58	12617 δ. Τζωρτζασούν 29)2 δι' 'Αρούμπα	
ΠΑΤΙΑΝΑ	(δ.)	71	27502 δ. Κοταξάκος 20)2 διά Τουσάν		ΣΙΒΑΝΑ	(δ.) *	75	68631 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 16)11
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969 δ. Ν. 'Ορλεάνη 2)3 διά Ταμπίκο		ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ	(δ.)	59	22190 εις Δάντονας ἀπό 5)7)73	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957 δ. Ντόχα 3)3		ΣΙΑΒΑΕΡ ΣΑΝ	(κ.)	58	4839 δ. Π. δφ Σπαίην 29)2 δι' 'Αφρικήν	
ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ	(κ.)	55	5671 δ. Κουθέτι 20)2 διά Περούκον		ΣΙΑΒΑΕΡ ΣΚΑΥ'	(κ.)	51	6974 δ. Ντώρμπαν 20)2 δι' 'Ισπανίαν
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9995 δ. Σουέζ 1)3 δι' Ίραν		ΣΙΑΒΑΕΡ ΦΙΡ	(κ.)	56	4827 εις Λάγος ἀπό 13)6	
ΠΑΥΛΟΣ	(κ.)	53	7282 δ. 'Αμδεράν 5)3		ΣΙΝΙΚ	(μικτόν)	65	33287 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 22)6)75
ΠΕΛΑΓΟΣ	75	8400 εις Λύμπετ ἀπό 9)2)75		ΣΙΝΙΓΑ	(κ.) *	50	1516 εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444 εις Πειραιᾶ ἀπό 9)2)75		ΣΙΝΤΥ	..... 70	12821 δ. Κόπτε 1)3 διά Σουέζ	
ΠΕΝΝΥ ΜΑΓΙΚΕΛΑΣ*	59	7919 δ. Ν. 'Ορλεάνη 3)3 Λείκ Τσάρλες		ΣΙΡΟΚΟ	Ι. (π.)	52	9907 δ. Κέπιτ Τάουν 4)3	
ΠΕΡΙΓΡΑΣ	41	6464 εις Λάγος 16)2)75		ΣΙΦΟΝΟΣ	..... 58	13906 δ. Ντώρμπαν 26)2	
ΠΕΡΓΑΜΑΤΗΣ	(κ.)	72	70349 δ. Βανκούφερ 18)2 δι' Ιαπωνίαν		ΣΚΑΛΑΜΑΙΚ*	(κ.) *	56	3048 δ. Μπαντζόλ 29)2
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349 δ. Βανκούφερ 18)2 δι' Ιαπωνίαν		ΣΚΑΥΓΑΛΑΡΚ	..... 63	12273 δ. Σάντος 23)2 διά Π. 'Αλέγκρε	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	47	1860 δ. Θεσσαλονίκην 4)2		ΣΚΙΠΝΕΡ	(π.) *	57	3191 δ. Θεσινή 12)1	
ΠΕΡΑ Α' ΙΑΝΤ	64	10865 δ. Αμπιτζάν 28)1 διά Λάγος		ΣΚΙΡΟΝ	..... 64	17487 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 18)7)75	
ΠΕΡΣΕΥΣ	(δ.)	75	75000 δ. Ρ. Μπάρεγκαν 2)2 Ρ. Τανόύρα		ΣΚΥΜΝΟΣ	..... 67	49817 εις Πειραιᾶ ἀπό 11)8)75
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	(κ.)	57	7843 δ. Πειραιᾶ 3)3		ΣΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ	(π.)	52	9662 δ. Ρίο 'Ιανέρον 11)2
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920 δ. Αμπούτραμ 28)2 διά Γιβραλτάρ		ΣΛΟΜΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	δ. 52	1157 δ. Αμδούργον 2)3 δι' 'Αλγέριον		
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ	65	41255 δ. Χονολούδη 2)3		ΣΟΝΙΚΟΣ	..... 62	7655 εις Λάγος ἀπό 4)7)75	
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	58	23607 δ. Ν. 'Υρκη 10)2 διά Π. ά Πιέρ		ΣΟΝΙΚΟΣ	..... 62	28387 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 20)9)75	
ΠΗΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747 δργει εις Πειραιᾶ ἀπό 2)4		ΣΟΡΟΚΟΣ	..... 62	29632 δ. Νιού Χάρεν 20)2	
ΠΛΑΩΤΩ	68	35191						

ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	Ε. Βρέμην 4)3	ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΛΤΙΝΑ δ.	68	14180	ά. Βοστώνην 1)3 διά Χιούστον
ΣΓΟΙ'ΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Ράς Τανόρα 24)1	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Τζεπέλ Ντανά 8)2 διά Νεάπολιν
ΣΤΟΑΤ ΑΙΓΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Γένοβα 4)3 διά Πειραιά	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Γκάλθεστον 22)2
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.) .	56	10945	ά. Πόρτ Εσκιέλη 29)2	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	έ. Κοραμσάρ 15)2
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟ-ΜΠΕΙ· (δ.)	60	12497	ά. Π. Κελάγκ 26)2 διά Καναδά	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	άργει είς Πειραιά διό 18)8)75
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)* ..	61	16542	Ε. Ταματάβε 1)3	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	άργει είς Πειραιά διό 17)3)75
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)* ..	56	15734	Ε. 'Αμδούργον 24)2	ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Λ. 'Αντζελες 14)2 διά Τουμάκο
ΣΤΟΑΤ ΙΝΙΟΥΝ (δ.) .	54	11582	ά. Ρόττερνταμ 6)3 διά Φρεντερίσια	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	ά. Καζαπλάνκα 11)2 θεονίκη
ΣΤ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 26)2	ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	δ. Π. Σάιδ 18)1 δι 'Αλεξανδρειαν
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.) .	52	11113	είς Βομβάνη 30)5)75	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* 71	05784	εις Ράς Τανόρα (άποθ.)	
ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.) .	58	12391	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 25)2	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	δ. Σουέζ 16)2 διά Καλκούτα
ΣΤΟΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	ά. Γκουαγιακίλ 5)2 δι' 'Αρικα	ΦΑΙΑΞ	45	13849	άργει είς Πειραιά από 21)6)75
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ά. Κολόύμπια 23)12 δι' 'Ιράκ	ΦΑΛΚΕΝΜΠΕΡΓΚ (κ.)* 70	70	1599	ά. Χούλι 19)2
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Πόρτ ω Πρίνς 24)2	ΦΑΛΚΟΝ	43	13548	άργει είς Πειραιά διό 8)4)75
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) .	72	70508	ά. Φατέχ Τίρμη 5)3 διά Γερμανίαν	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Ρόττερνταμ 26)2 διά Χάλιφας
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΜ-ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	εις Πέραμα (έποκ.)
ΣΥΠΡ. ΙΡΕ·ΙΝΤΕΡ (κ.) ..	50	1776	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΝΝΥ*	48	2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΡΙ	68	9024	ά. Κοκούρα 20)2 διά Περσικόν	ΦΑΝΙΟΜ (δ.)	57	21910	άργει είς Πειραιά διό 20)4)75
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	ά. Βομβάνη 13)12 διά Καράτσι	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Κριστούπαλ 19)12 δι 'Αθάνα
ΙΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Γκάρποτ 27)2 δι' 'Αλγερίου	ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	άργει είς Πειραιά διό 19)5)75
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)* ..	64	43921	ά. Γκουάμ 16)2	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.) ..	54	6836	εις Τοιταγκόγυα διό 16)1)75
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Ν. 'Υόρκην 21)2 διά Σ. Κρουά	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	έ. Φιλαδέλφειαν 4)3
ΤΑΣΟΣ ΙΣΙΡΗΣ (κ.)* ..	56	2651	ά. Ζένταν 19)2	ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	δ. Γιθράλταρ 4)3 διά Περσικόν
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	65	9385	ά. Κ. Τάουν 29)1 διά Μπάραν	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Ράς Τανόρα 18)2
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ά. Κάρυκ 'Αιλ 23)2	ΦΙΩΝΑ ΤΖΕ·ΙΝ (δ.) ..	59	15914	εις Πειραιά διό 21)1 (έπικ.)
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Κουβέτη 31)1 διά Μπ. Σαπούρ	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	έ. Κοραμσάρ 26)1
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Λονδίνου 7)3	ΦΩΛΡΑ ΙΙ	60	5044	έ. Μπ. 'Αύρες 26)2
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ (κ.)* ..	56	3990	ά. Έθνανδρειαν 27)2	ΦΩΛΡΙΝΤΑ ΣΤΕ·ΙΤ π.	43	6338	έ. Ταμπικο 16)1
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.) ..	49	6739	ά. Λάγος 2)3 δι' 'Αμπιτζάν	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	δ. Σουέζ 28)2 διά Μπάραν
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ.	66	39556	ά. Τζεμπέλ Ντανέ 28)2 Ρόττερνταμ	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)* ..	57	7863	δ. Γιθράλταρ 19)2 διά Τραπεζούντα
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ά. Σιγκαπούρη 24)2 δι' Εδώρωπη	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	έ. Δρέπανον 22)2
ΤΖΩΡΤΖ Κ. (κ.)	57	3178	είς Λάγος από 25)9)75	ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ* 49	43	2358	έθνισθι έξαθι Παλέρμο 14)2
ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.) ..	53	12627	ά. Μπελίς 25)2	ΦΟΥΑΣΚΑΙΣ (κ.)* ..	67	3971	ά. Μονρόδια 13)2 διά Σ. Πέντρο
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	ά. Πιοκοχάμα 21)2 διά Σουέζ	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.) ..	58	12430	έ. Τοιταγκόγυα 9)1
ΤΙΤΣΑ (κ.)*	56	2299	ά. Ειδουμασθ 4)3	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	εις Λάγος από 2)6)75
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ά. Σουέζ 13)2	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Ράς Τανόρα 21)2
ΤΟΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Μπ. Μασάρ 25)2	ΧΑΒΑ·ΙΑΝ ΠΑΤΡΙΟΤ δ.	65	45248	ά. Μπάρμπερς Πόιντ 3)3
ΤΟΛΗ	56	3146	ά. Χάρμπον Ρ. 27)2 "ΕΛ Σαλβαντόρ	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙ-			
ΤΟΛΟ ΣΗ (π.)*	55	7059	εις Πενάγκ από 31)7)75	ΖΕΝΟΥ (δ.)	59	21357	άργει είς Πειραιά από 17)10)74
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. Π. Σαΐδ 21)1	ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ	44	14775	άργει είς Πειραιά από 19)5)75
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)* ..	60	12645	ά. Σουέζ 1)3	ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	44	12646	άργει είς Πειραιά από 17)2)75
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Κων/πολίν 1)3 διά Κωνσταντζαν	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	έ. Χάθρην 23)2
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	εις Λάγος από 22)9)75	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Μουροραν 23)2 διά Ναχόντκα
ΤΟΥΡΜΠΙΝΙΑ (κ.)	56	10541	ά. Κίγκστον 24)2 δι' 'Αθάνα	ΧΡΥΣ (κ.)*	50	3827	ά. Μπορτώ 10)2 δι' 'Αλγερία
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ*	71	22759	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2 δι' 'Αλεξάνδρεια	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. Ντουμπάτι 19)2 διά Βομβάνη
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ				ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	59	29141	άργει είς Γκάλθεστον από 17)4)75
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κ.)	57	2361	ά. Αμπιτζάν 30)1 διά Γουδρού	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Σιγκ.)* ..	51	5684	ύπο παραλαβήν
ΤΡΕ·ΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	ά. Κων/πολίν 16)2 διά Βατούμ	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Κάρυκ άιλ 22)2 διά Χόδικ
ΤΡ. ΣΤΑΡ (π.δ.)	59	29566	άργει είς Πειραιά από 6)6)75	ΔΡΗ (δ.)	66	41066	έ. 'Ανακόρτες 24)2
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Γιθράλταρ 17)2 διά Κόρπους Κρίστι	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	έ. Ρόττερνταμ 25)2
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	ά. Π. Σαΐδ 2)2 διά Θεονίκη	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Χόδικ - Κόργη 22)2 διά Τζουντζιν
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	εις Λάγος 22)9)75	ΧΩΚ*	57	11912	ά. Καράτοι 22)2 διά Μαντράς

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΟ:

*Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
 'Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη

*Επί τῆς 6ης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
 Αιγάλεω 516 - Κορυδαλλός

*Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
 ΒΟΣΠΟΡΟΥ 229 - ΝΙΚΑΙΑ

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 380

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1976

The Common Market and Shipping

The French government has submitted a memorandum to the EEC Council on the subject of the increase in the strength of Comecon merchant fleets and the preference being shown by western shipowners to flags of convenience. The memorandum urges common action by the nine on these two scores in spite of the fact that the Treaty of Rome exempts sea transport from common action unless the Council deems it necessary.

The fact is that the undercutting of freight rates by Comecon ships is doing serious harm to western shipping. Practical demonstrations of western unease are the boycotts declared by Scandinavian seamen on convenience-flag ships to start on May 1, and the protests made by western shipowners against communist shipping.

We are pointing out all this to make our readers aware that the EEC countries are about to tackle the shipping problem and take measures to protect their interests in this respect. We do not believe they will resort to protectionism but anything could be possible if the competition from the Comecon fleets intensifies and it does appear to be intensifying.

The presence of Britain among the Nine would seem to preclude anything smacking of flag discrimination but we should be on guard and keep a watchful eye on developments. Any decisions taken by the Nine are bound to have repercussions on our own shipping.

Unemployment

The Ministry of Mercantile Marine, in a circular to the Greek Shipowners' Association, recommends the replacement of Masters and Chief Engineers who are not fully qualified with qualified officers of these ranks. The circular is accompanied by a list of about 200 qualified Masters who are presently unemployed. The circular adds that port officers at home and abroad have been given instructions to carry out a strict check in this respect on ships calling at their ports. The circular urges shipowners to cooperate by replacing unqualified personnel as soon as possible so that the unemployed Masters and Chief Engineers can be absorbed on foreign-flag ships under their control.

The instructions to the port officers point out that in spite of all the efforts made, there is still a large number of unqualified personnel serving on Greek ships plus foreign seamen to the extent of more than one quarter of the ship's complement in some cases, this being the maximum allowed by law.

The "Note" Returns

The "note" from a seaman's union with which he could not be signed on a ship dates back to the beginnings of the history of our maritime unions. It began to be applied

in 1919 and it made life impossible for shipowners who wanted to make up a ship's complement with officers and men of their own choice.

The shipowners fought against the "note" and the sordid practice of "selling berths" — particularly at times when there was much unemployment — until it was finally abolished by a decision handed down by the Council of State.

Now it has been reintroduced by a simple order from the Minister of Mercantile Marine and once again it opens up sorry vistas of potential abuse.

We are sure the shipowners will not accept it and will seek legal recourse against it. But we are surprised that the Minister should have ignored the sinful past history of the "note" and have approved its reintroduction without deeper thought or study.

Coastal Shipping

The shipping companies set up by communities on the various islands have entirely transformed the picture of our coastal communications.

The scheme has been absolutely successful and has resulted in passenger services for inter-island travellers that leave nothing to be desired.

The islands involved are Crete, Chios, Mytilene, the Cyclades and now Ithaca.

Two of the ships operated on the Crete run by ANEX are quite new and the third has been entirely renovated. There are two more ships on the Iraklion service and Chios and Mytilene are also served by two vessels. Finally, the Cyclades ship is a newbuilding.

Never in the past has our coastal passenger shipping been served by such fine vessels and this is indeed a remarkable achievement.

CEUTA

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ

BOMBAY - KANDLA

NEGRIS OVERSEAS SUPPLIERS

P.O.Box 87, BOMBAY (INDIA)
CABLES: NEGRISCLEO (BOMBAY)
TELEPHONE: 26 86 56.

NEGRIS & CO. (KANDLA)

ALANKAR BUILDING, MAIN ROAD,
GANDHIDHAM (KUTCH) INDIA.
CABLES: NEGRISCO (GANDHIDHAM)
TEL.: 2 2 1 3.

Foreign Exchange Earnings

The question is often asked: why does Norway earn so much more foreign exchange from the shipping than we do? It cropped up recently at a Foreign Press Association luncheon where Mr. Anthony Chandris, Chairman of the Greek Shipowners' Association was guest speaker.

The answer he gave is that Norwegian shipping is adequately served by Norwegian shipyards and by the Norwegian marine insurance market and mutual insurance clubs.

One other important reason is that although Norway imports a substantial amount of foreign exchange from shipping it also exports as much as is needed for building ships abroad or buying them from foreign sources. If these funds are deducted from the foreign exchange earned, the difference between Norwegian and Greek earnings is not very large.

But the important difference is that Norway's shipping policies cover all aspects of the industry whereas we have no policy at all on which an edifice such as the one the Norwegians enjoy could be built.

Military Service

A recent statement by the Minister of Mercantile Marine that one of the measures he is trying to apply is a reduction of the military service of seamen from twelve to nine months is an important development that will be applauded by the seamen concerned. The views of the shipowners, however, have not yet become known.

An Explanation of Shipping Terms

Even experienced members of the international shipping industry must pause at times to consider the meaning of a phrase or abbreviation and for the newcomer to the business the hundreds of abbreviations in use must present a problem. A new aid to the shipping and forwarding agent — as well as seagoing staff — has now made its appearance under the title Commercial Directory, written by Mr. A. E. E. Sullivan, F.I.C.S., director of the Mediterranean Shipping Co. Ltd. Malta.

This carefully compiled paperback of some 200 pages covers virtually all the commercial terms and reference now in daily use and there is a useful appendix with British to metric conversion tables and information on weights, measure and distances. The author has used his practical experience to good effect and the definitions accompanying the many abbreviations are both precise and concise. Preparation of documents in the handling of cargo involves many terms which present problems of definition. Copies of the Commercial Directory may be obtained from Mr. A. E. Sullivan P. O. Box 434 Malta. Price \$ 2.50.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ

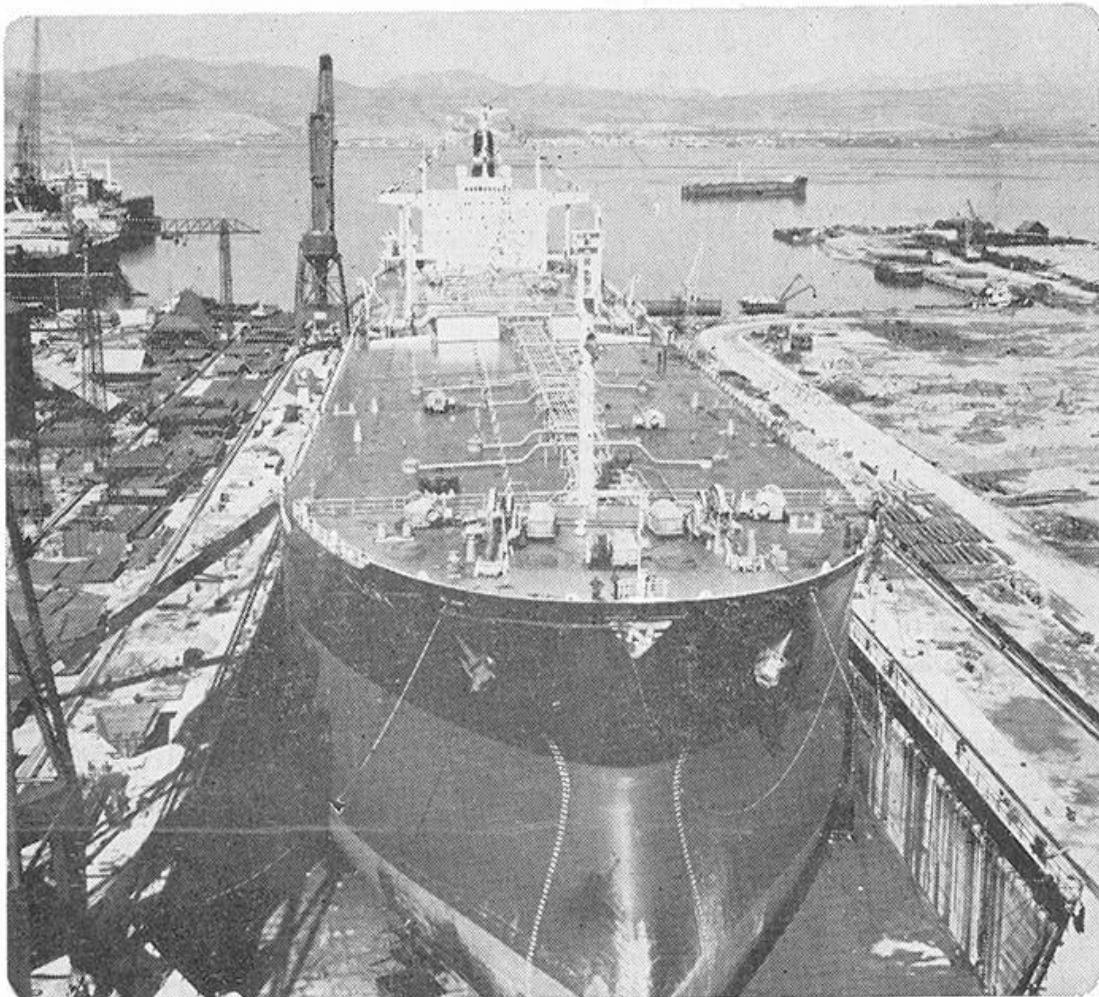


NΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Από τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά



χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικὰ δι’ ἐπισκευὰς

Μῆκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς εἰσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή ἔχει πρετεῖται ύποδ δύο γερανών τῶν 100 τόννων και δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θά τοποθετητούν διὰ τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρών.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθώς καὶ ἔξοπλισμόν διὰ παντός εἰδους ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικές συνθήκες, δὲ εἰδικός ἔξοπλισμός καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι’ ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).