

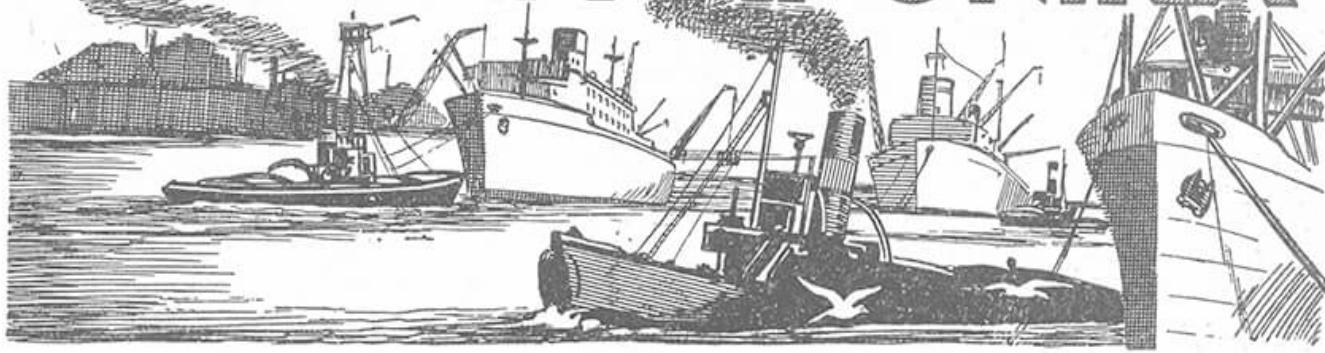
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1976

Αρ. Φύλλου 980/739

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 980/739

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1976

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΚΑΙ Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ:

Διερωτώμεθα ἄν τὸν δύο αὐτῶν βασικῶν θεμάτων τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, τοῦ «σημειώματος» ναυτολογίας καὶ τοῦ ἐνεργήματος τῆς ὑπηρεσίας, τὸ σύμφωνον τοῦ ἐργοδοτικοῦ παράγοντος ἐπεζητήθη καὶ ἐπεύχθη. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι ἐρήμην αὐτὸν τὸ «Υπουργεῖον ἔχωρησεν εἰς τὴν υἱόθετην τῶν δύο ζητημάτων.

Ἄν μως, ὁ ἐφοπλισμὸς συμφωνῇ εἰς τὴν καθιέρωσιν τοῦ «σημειώματος», ἀντίρρησις διὰ τὴν ἐφαρμογήν του δὲν δικαιολογεῖται. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναλαμβάνουν καὶ τὰς εὐθύνας τῶν δυσκολιῶν, ποὺ δυνατὸν νὰ πρέπειν ἀπὸ τὴν παρέμβασιν τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων εἰς τὰ τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πληρωμάτος.

Τὴν αὐτὴν παρατήρησιν ἔχομεν καὶ διὰ τὸ ἐνεργάμηνον. Οἱ διαχειρίζονται τὰ πλοῖα αὐτοὶ καὶ εἴναι οἵ θεσιν νὰ ἐκτιμήσουν τὰς ἔξ αὐτοῦ ἐπιπτώσεις.

Τὸ ζῆτημα είναι ἄν τὸ «Υπουργεῖον ἀπεφάσισε τὴν ἐπίλυσιν τῶν δύο αὐτῶν θεμάτων μὲ τὴν συγκατάθεσιν ἡ χωρὶς αὐτὴν καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. Αὐτός, ὑπὲρ πάντα ἄλλον, εἴναι εἰς τὴν νόον τῆς ἐκτίμησης τὰ ὑπὲρ καὶ τὰ κατὰ κάθε σχετικοῦ μὲ τὴν ναυτικὴν ἔργασίαν καὶ τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ πλοίου αἰτήματος. 'Ο ἐφοπλισμὸς ἐρωτώμενος καὶ ἀποδεχόμενος ἐν οἰονδήποτε μέτρον, εἴναι καὶ ὁ ὀμένως ἐνδισφερόμενος διὰ τὴν σκοπιμότητα τῆς ἐφαρμογῆς του.

Καὶ καταλήγομεν: Θὰ χαρώμεν ἄν ὁ ἐφοπλισμὸς στέρηῃ νὰ ἴκανοποιήσῃ τὰ δύο αὐτὰ τὰ θέματα αἰτήματα τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου. Θὰ ἐκπλαγώμεν, ὅμως, ἄν ἀντίθεσις ἀπὸ τὸν ἐργοδοτικὸν παράγοντα προσβλήθῃ, ὥστε τὸ «Υπουργεῖον δὲν ἐδικαιοῦτο, παρὰ τὰς ἀντιρρήσεις, νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν υἱόθετην μέτρων κατὰ τὸν ὅποιων βάσιμα ἐπιχειρήματα ἀνεπτύχθησαν.

ΤΟ «ΣΗΜΕΙΩΜΑ»

Ἐπανερχόμεθα εἰς τὰς περὶ τοῦ «σημειώματος» ναυτολογίας παρατηρήσεις μας. 'Ανεφέρθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τῆς 'Ολομελείας τοῦ Συμβουλίου 'Επικρατείας. Δημοσιεύμενον ἐν συνεχείᾳ τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς. Θὰ τὴν λάβουν, ἔστω καὶ ἐκ τῶν ὑστέρων, ὑπ' ὅφιν των οἱ ἀρμόδιοι

τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ θὰ συμμορφωθοῦν, πιστεύουμεν. Θὰ καταργήσουν τὴν ἀπόφασιν τοῦ κ. Παπαδόγυνα.

'Ιδού ἡ ἀπόφασις:

ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ ιστορικὸν τῆς ὑποθέσεως ἐφ' ἡς ἡ κατώτερων ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας, ἔχει ὡς ἔξης:

Διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 7489)1698 τῆς 2.7.1958 διαταγῆς τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐντέλλεται τὸ Γραφεῖον Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας, ὅπως διὰ τὴν χορήγησιν δελτίων ναυτολογίας εἰς τὸν ναυτικὸν ἀπαιτητὴ τὴν ὑπὸ τούτου προσαγωγὴν σημειώματος τῆς ὀργανώσεως εἰς ἡν ἀνήκει. 'Η αἰτούσα ἀτμοπολογίη ἐτακίρισ ἐξῆτησε τὴν ἀνύρωσιν τῆς διαταγῆς αὐτῆς ὡς παρανόμου.

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ (ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ) ΑΡΙΘ. 100/1959

Ἡ προσβαλλομένη πράξις τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχουσα ὡς ἔκ της διατυπώσεως αὐτῆς προκύπτει, τὴν ἔννοιαν οὐχὶ ἀπλῆς συστάσεως, ἀλλὰ δεσμευτικῆς διαταγῆς θεσπιζόντης κώλυμα ναυτολογίας εἰς περιπτώσεις μὴ προσαγωγῆς ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ σχετικοῦ σημειώματος τῆς οἰκείας ναυτεργατικῆς ὀργανώσεως, ἀποτελεῖ ἐκτελεστὴν πρᾶξιν Διοικητικῆς 'Αρχῆς. 'Οθεν τὴν ἀκύρωσιν τῆς πράξεως ταύτης διώκουσα ἀσκήσιος δ' ἐμπροθέσμως καὶ κατὰ τὰς νομίμους διατυπώσεις, ἢ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις, τυγχάνει τύποις δεκτή.

Δὲν ὑφίσταται διάταξις νόμου, παρέχουσα εἰς τὸν 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔνσυσταν πρὸς ἔκδοσιν πράξεως, οἷα ἡ προσβαλλομένη, ἡτοι εἰσόγουσα περιορισμὸν εἰς τὰ τῆς ἔξειρσεως ἐργασίας, ἔδει ρητῶς νὰ στηρίζεται εἰς διάταξιν νόμου. 'Εξ ἄλλου, ἐπικαλεῖται μὲν αὕτη σχετικῶς τὰς Ισχυούσας συλλογικὰς συμβάσεις, ὡς ὅμως προκύπτει ἐκ τοῦ φακέλλου, αἱ συμβάσεις αὐταὶ, καθ' ὅ μέρος προεβλεπον περὶ προσαγωγῆς ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὴν ναυτολογίαν αὐτοῦ σημειώματος τῆς οἰκείας ναυτεργατικῆς ὀργανώσεως δὲν ἐνεκρίθησαν, μὴ τεθεῖσαι κατὰ τὸ μέος τούτο ἵσχυι ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι τοιούτος δρος δὲν ἰδύνατο νὰ θεσπισθῇ νομίμως δι' αὐτῶν. 'Οθεν στερουμένη νομίμου ἐρείσματος,

ἡ προσβαλλομένη πρᾶξις τυγχάνει τούτῳ τῷ λόγῳ ἀκυρωτέα, δεκτῆς καθισταμένης τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως.

Διὰ Ταῦτα

Δέχεται τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν.
'Ακυροὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 7489)1698 2.7.58 διαταγὴν τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Η ΣΥΝΤΜΗΣΙΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Τὸ ἐννεάμηνον προγραμματίζει ὡς κ. 'Υπουργὸς ἔναντι τῆς ἐτησίας ὑπηρεσίας διὰ τοὺς ναυτικοὺς τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Αἴτημα ἐπίμονον τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων εἶναι ἡ παραχώρησις αὐτῆς. Αἱ πλεῖσται τῶν διορισμένων ναυτικῶν χωρῶν τὴν ἔχουν ἡδονήτηση.

Αἱ ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἐγνώσθησαν. Τὸ ζῆτημα, πάντως, ὡς πληροφορούμεθα, συνεζητήθη μὲ ἐκπροσώπους των.

Μεταξὺ ὅμως τοῦ καθιερωμένου δραχυτέρου χρόνου ὑπηρεσίας εἰς τὰς διορισμένες ναυτιλίας καὶ τῆς ίδικῆς μας περιπτώσεως ὑφίσταται μία οὐσιώδης διαφορά: Τὰ 96% τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας ἀναφέρονται εἰς τὰς κινούμενα ἀδιακρίτως ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον. Σπανιώτατα τινὰ ἔξ αὐτῶν προσεγγίζουν εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας, ὅποτε ἡ ἀλλαγὴ τοῦ πληρωμάτος εἴναι, πράγματι, σχιμάτων εὐχερής, ἀλλοὶ καὶ ἀδάπτανοι διὰ τὸ πλοῖον.

Τὸ ἀντίθετον, ἀκριβῶς, συμβαίνει εἰς τὰς ἄλλας Ναυτιλίας, τὰς διατροπούσας διὰ τὸ πλεῖστον τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητάς των τακτικὰς γραμμὰς ἐκ τῶν ἔθνικῶν των λιμένων ἡ καὶ τῶν παραπλησίων τοῦ Κόντιντεντ καὶ τῆς Δυτ. Μεσογείου. Εὐχερεστάτη είναι διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν ἡ ἀλλαγὴ τοῦ πληρωμάτος, χωρὶς τινὰ πρόσθετον διπάνην.

Διὰ τὸ τράμπι, τούναντίον, σκάφος ἡ συχνοτέρα παλιννόστησις καὶ ἡ ἀποστολὴ τῶν ἀντικαταστῶν εἰς μακρινοὺς λιμένας σημαίνουν δαπάνην σημαντικήν διὰ τὸ πλοῖον καὶ φροντίδα διπανδήποτε ὀχληρὰ διὰ τὴν ἔδω ἔξειρσεν τῶν καταλλήλων. Τὸ ἐννεάμηνον, δηλαδή, τῆς ὑπηρεσίας ἐπιβαρύνει τὴν διοχείρισην τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀπεκρύσθη μέχρι σήμερον ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. 'Η φύσις καὶ ἡ μορφὴ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως είναι τὸ ἐμπόδιον τῆς Ικανοποιήσεως τοῦ αἰτήματος τῶν ναυτικῶν.

Θὰ ἡδύνατο, ὅμως, νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς τὸ ἐννεάμηνον εἰς τὰ συχνὴν ἔχοντα τὴν προσπέλασιν εἰς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας σκά-

φη μη και εις παραπλησίους. Να διατηρηθή, δηλαδή, ή ένιαυσια υπηρεσία διά τους πέραν της 'Ανατολικής Μεσογείου λιμένας 'Ασίας, 'Αφρικής και 'Αμερικής. Μία τοι- αύτη λύσις είχε και εις το παρελθόν συμ- φωνηθή με τους έφοπλιστας και την ΠΝΟ.

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

'Εντός των άμεσων προσεχών μηνών αι διαπραγματεύσεις διά την άνανεώσιν των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής έργασίας πρόκειται νά όρχισουν. Διά την δικτοπλούσαν έπιβατηγόν Ναυτιλίαν ήρχισαν ήδη. Τα αίτηματα υπεβλήθησαν και αι πρώτα συναντήσεις των έκπροσώπων έλαβον χώραν.

"Οσον και αν αι άποφάσεις περί την συλλογικήν σύμβασιν εις την 'Άκτοπλοϊαν δέν έχουν άμεσον την έπιδρασιν έπι της διαμορφώσεως των όρων έργασίας εις την λοιπήν Ναυτιλίαν —το ναυλοδρόγον είναι ή άσφαλιστική δικλείς και ή άμεσος άπειλή πρός άπεργίαν άποφασιστική καθίσταται διά την συμβιβαστικήν παρέμβασιν του άρμοδιου υπουργείου— δέν ύπερχει άμφιβολία, οτι ωρισμένα παραχωρήσεις πρός τους ναυτικούς της 'Άκτοπλοϊας θα παράχουν την δυνατότητα εις την ΠΝΟ νά ζητηση την έπεκτασίν των και εις τους άλλους τομεῖς της ναυτιλιακής μας δραστηριότητος.

Δύσκολοι διαγράφονται αι διαπραγματεύσεις. 'Η "Ενωσις των 'Ελλήνων Εφοπλιστών με ίδιαίτερον ένδιαφέρον τάς παρακολουθεί. 'Η τοιαύτη ή τοιαύτη της πρώτης συμβάσεως σύναψις θα σημάνη και διά τάς λοιπάς την τελικήν σύμπτωσιν άποφεων των δύο ένδιαφερομένων μερών.

Τά θέματα, περί τά όποια κυρίως θά στραφούν αι διαπραγματεύσεις είναι το του 40ώρου και τών άδειων, πέραν της αιτουμένης αύξησης των όρων διποδοχών. 'Η Π.Ν.Ο. δικολουθεί εις τά αιτήματά της τάς κρατούσας εις τάς δυτικοευρωπαϊκάς ναυτιλίας τάσεις. "Επεται αύτην, χωρίς νά παραβλέπη και της Δ.Ο.Μ. τάς έπιδιωξεις. Πρώτος, πάντως, ή συζήτησις έπι αιτημάτων τά όποια δέν προεβλήθησαν είσετι.

ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

'Εν διφερού τροποποιήσεως τού Π.Δ. 136) 1975 "περί ένδιατήσεως Πλοιάρχου και τηλέρωμάτος των έλληνικών έμπορικών πλοίων" παρετάθη ή έναρξις τής έφαρμογής του μέχρι της 31ης Αύγουστου 1976, και θ' δον άφορά εις τά νέα πλοία.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

Αύτά γνωρίζει εις την "Ενωσιν των 'Ελλήνων Εφοπλιστών τό υπουργείον Ναυτιλίας. Παρατηρείται ομως: Διά τά υφιστάμενα πλοια ισχύει το ύπο κρίσιν Προεδρικόν Διάταγμα; Τό θέμα είναι σοδαρώτερον διά τά παλαιοτέρας κατασκευής πλοια, παρά διά τά ύπο παραγγελίαν. Διυχερεστάτη, αν μη άδυντας, ή προσαρμογή του Διατάγματος εις τά έν υπηρεσία. "Ας ύπο- δειχθή τούτο εις τό 'Υπουργείον.

ΧΑΙΡΟΜΕΝ

'Ο Νορβηγός καθηγητής της Ναυτιλιακής Οικονομίας Σβέντσεν, μετασχών εις τό ναυτιλιακόν σεμινάριον τού ΕΛΚΕΠΑ, έδιλλωσεν έπιστρέφων εις την χώραν του, ότι οι νορβηγικοί κύκλοι άγγονούν τήν άλματώδη άναπτυξιν τής έλληνικής μεταπολεμικής Ναυτιλίας, ητις ύπο μὲν την έθνικήν σημαίαν έλαχίστας υπολείπεται τής νορβηγικής, ύπο δέ τάς λοιπάς σημαίας είναι περίπου διπλάσια. Παραλήλος, ο έλληνικός έφοπλισμός κατέστη πολὺ διεθνικώτερος παρ' οσον κοινώς νομίζεται. "Επιλέγει τους συνεργάτας του εις την παγκόσμιον άγοράν των ειδικών, χρησιμοποιεί στελέχη συνεχός υψηλοτέρας έπιστημονικής στάθμης και διά Πειραιεύς καθίσταται ήδη έν όποιαν πλέον συγχρόνων ναυτιλιακών κέντρων τού κόσμου.

'Ο νορβηγικός έφοπλισμός, κατέληξεν ό καθηγητής, διακινδυνεύει άσκομη άκολουθων τό ίχνη του βρετανικού. Τό παράδειγμα τής 'Ελλάδος όφείλει νά τών έξαρχη έκ της αιτηρεσκίας του, διότι ή έλληνική πρόκλησης άποτελεί τήν καλυτέραν άπάντησιν.

Χάιρομεν άκούντες τάς άνωτέρω διαπιστώσεις. Είναι απειροί αι φοραί καθ' άς έπικαλούμενα τά νορβηγικά ναυτιλιακά πρότυπα, υποδεικνύομεν τάς άρθρας λύσεις των ή συνιστώμεν τό παραδειγμά των. Τώρα, όποτε ένωπιον τής κρίσεως, ητις μαστίζει τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν, δοκιμάζονται ή τόλμη, ή φρόνησις και ή πρόνοια, ή άναφορά τών άνεγνωρισμένων έμπειροτεχνών τής ναυτιλίας εις τό έλληνικόν ναυτιλιακόν δημιούργημα είναι πράγματι ίδιαιτέρως κολακευτική.

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΗΜΕΡΑΙ

Σάλος εις την ναυτασφαλιστικήν άγοράν τού Λονδίνου. "Η «συμφωνία κυρίων ήτις ρυθμίζει τόν άνταγωνισμόν μεταξύ τών ναυτασφαλιστών τίθεται έν όμφιβόλω, κατόπιν τής παρατήσεως έξι μελών τής έλεγχούσης τό σύστημα Κοινής Έπιτροπής 'Ασφαλίσεως Σκαφών (Joint Hull Committee).

Αι παραιτήσεις, εις τάς όποιας περιλαμ-

βάνεται και έκεινη τού κ. Χένρυ Τσέστερ, αντιπρόεδρου της 16μελούς έπιτροπής, αποτελούν τό άποκορύφωμα τής πολυμήνου έντάσεως, προκληθείστης έκ τού γεγονότος διά διαρκώς και περισσότεροι ναυτασφαλισταί άγνοον τάς χαραχθείσας ύπο τής έπιτροπής γραμμάς.

Μολονότι δέν έχει τήν ισχύν υποχρεωτικού κανονισμού, ή συμφωνίας άμοιβαίς κατανοήσεως τής έπιτροπής απαιτεί από τους συμβαλλομένους νά τηρούν τάς κατευθυντήριους γραμμάς εις περιπτώσεις ύπολογισμού τών άσφαλιστρων συμβολαίου. Τό ήμισυ τών μελών τής έπιτροπής απαιτίζεται έκ ναυτασφαλιστών τού Λούδης και τό ύπολοιπον έντασιριν. Τελεταίως, ώρισμενοι έξι αύτών, οι περισσότεροι εις τών όποιων μέλη τού Λούδης, προέβανον εις τήν σύναψιν άσφαλισεως άγνοοντες τάς κατευθυντήριους γραμμάς τής έπιτροπής.

'Η κατάστασις έφθασεν εις τό άπροχώρωτον σταν, τελευταίως, ύπεγράφη άσφαλιστριον συμβόλαιον καλύπτον τόν έκ 50 πλοίων στόλον τής έταιρίας «Γουόρλντ Γουάιντ» (κ. Πάο) με άσφαλιστρα χαμηλότερα τών προταθέντων πρό 12μήνου. Προφανώς, οι περυσινοί άριοι δέν έκριθησαν ίκανοι ποιητικοί ύπο τού κ. Πάο, στις ήσφαλισης τών στόλου του έκτος Λονδίνου δι' έτος.

'Η νέα άσφαλισις τού στόλου τής «Γουόρλντ Γουάιντ» δέν άποτελεί παραδίσιον τών άγριώφων νόμων τής έπιτροπής, άλλα διάφορα μέλη της ισχυρίζονται έτοι δέν έπερπετε νά συναφθή ύπο τούς άρους αύτών, καθ' ήν στιγμήν ή έπιτροπή ήποστροφής έτοι διά άσφαλιστικά είσοφορα δέν νά σύχησον κατά 20% άστερες τάς άνταγωνισμός της «ρεαλιστικά έπιπεδων». Ο δίγιος άνταγωνισμός τών ξενων ναυτασφαλιστικών άγορών διετήρησε τάς άσφαλιστρα τού Λονδίνου τεχνητώς εις χαμηλά έπιπεδα.

Τά πέντε μέλη τής έπιτροπής τά όποια είχον άναμιχθή εις τήν ύποθεσιν τής «Γουόρλντ Γουάιντ» δέν άποτελεί παραδίσιον τών άγριώφων νόμων τής έπιτροπής, άλλα διάφορα μέλη της ισχυρίζονται έτοι δέν έπερπετε νά συναφθή ύπο τούς άρους αύτών, καθ' ήν στιγμήν ή έπιτροπή ήποστροφής έτοι διά άσφαλιστικά είσοφορα δέν νά σύχησον κατά 20% άστερες τάς άνταγωνισμός της «ρεαλιστικά έπιπεδων». Ο δίγιος άνταγωνισμός τών ξενων ναυτασφαλιστικών άγορών διετήρησε τάς άσφαλιστρα τού Λονδίνου πέμπτης, ένων ο πέμπτος, ή κ. Ντ. Λόουεν, είναι τής Άσφαλιστικής 'Εταιρίας 'Οράιον». Ο κ. Τζ. Μπενίτς, ή κ. Τζ. Κάμερον - Γουόρμπετ - είναι μέλη τού Λούδης, ένων ο πέμπτος, ή κ. Ντ. Λόουεν, είναι τής Άσφαλιστικής 'Εταιρίας 'Οράιον».

'Εσωτερικαί διαμάχαι είχον άδηγησει εις τήν κατάρρευσιν τού συστήματος τής έπιτροπής δι' έτος πρό 45ετίας. Πολλοί ναυτασφαλισταί είναι άντιθετοι εις τήν διάλυσιν τής έπιτροπής, παρά τό έπικρατον κλίμα άθεβαιότητος.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2/10

PHONE: 376545

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

'Ως άνεφέρθη, ή έπανασυστασις της έπιτροπής με πλήρη συμμετοχήν τού Λόδδής θά έξαρτηθή από τὰς διαβεδαιώσεις τὰς όποιας θὰ παράσχῃ τὸ Λόδδής οὗτι τὰ μέλη του δὲν θὰ προσταθούν νά κερδίσουν ἀσφαλιστήρια συμβόλαια προσφέροντα συναγωνιστικά ἀσφάλιστρα, εἰς δόρος τῶν κατευθυντηρίων γραμμῶν τῆς ἐπιτροπῆς.

ΑΥΤΗ Η ΔΙΩΡΥΞ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Διαμαρτυρίαι διατυπούνται διὰ τὴν ἔφαρμοδομένην τακτικὴν εἰς δόρος τῶν πλοίων ὑπὸ τῆς Νέας Ἀνωνύμου Ἐταιρίας τῆς Διώρυγος τῆς Κορίνθου. Αἱ διαμαρτυρίαι ἀφοροῦν εἰς τὸν τρόπον εἰσπράξεως τῶν δικαιωμάτων, τὴν αὔξησίν των σχεδόν εἰς τὸ διπλάσιον, τὴν ὑποχρεωτικὴν λῆψιν ρυμουλκοῦ διὰ πλοίου τὰ ὄποια ἔχουν φορτίον πετρελαιοιειδῶν, ὅλλα καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, τὴν προσαύξησιν ἐκ 10% διὸ τὴν διέλευσιν μετὰ τὴν δύσιν τοῦ ἡλίου καὶ τὴν ὑποχρεωτικὴν λῆψιν πλοηγοῦν ὡς καὶ τὴν ὑπερβολικὴν χρέωσιν ρυμουλκοῦ.

Σχετικῶς ἀναφέρεται ὅτι ή ἐν λόγῳ ἔταιρία, ἐνῷ ἀπὸ τῆς Ἰδρύσεως τῆς εἰσέπραττε τὰ δικαιώματα διελεύσεως εἴτε τοῖς μετρητοῖς εἴτε διὰ συναλλαγματικῆς ἐκδιδομένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἥδη ἐτροποίησε τὸ ἐν λόγῳ σύστημα καὶ ἀξιοὶ εἴτε τὴν προπληρωμὴν εἴτε τὴν κατασδόλην τῶν δικαιωμάτων διελεύσεως μετρητοῖς ἀπὸ τὸν πλοιάρχον. Τοῦτο, προστίθεται, προϋποθέτει ἀπόλυτον ἐνημέρωσιν πλοίου καὶ πλοιοκτήτου ή πράκτορος ὡς πρὸς τὴν ἡμέραν καὶ ὥραν διελεύσεως τοῦ πλοίου ἐκ τῆς διώρυγος διὰ τὴν ἔγκαιρον προπληρωμὴν τῶν δικαιωμάτων εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἔταιρίας (εὐρισκόμενα εἰς τὸ τέρμα τῆς ὁδοῦ Ἰπποκράτους τῶν Ἀθηνῶν καὶ λειτουργοῦντα μόνον κατὰ τὰς ὥρας 8 - 13.00, καὶ μά-

λιστα τὰς ἔκτος Σαββάτου, Κυριακῆς καὶ ἀργιῶν, ὅτε παραμένουν κλειστά), ἡ φροντίδι τοῦ πλοιάρχου νὰ διαθέτῃ μετρητά, ὅπερ δὲν εἶναι ἐφικτὸν εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις. Ή τοιαύτη τακτικὴ εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι προκαλεῖ καθυστερήσεις εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἡ ἔκτακτους δοπάνας καὶ πρόσθετον ἀπασχόλησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν ἀποστολὴν ἔκτακτης χρημάτων εἰς τὸν πλοιάρχον εἰς τὴν Κόρινθον.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται ζητοῦν νὰ ἐπαναφέρθη τὸ προηγούμενον σύστημα εἰσπράξεως τῶν δικαιωμάτων διελεύσεως καὶ νὰ ἀποδέχεται πάλιν ἡ ἔταιρία συναλλαγματικᾶς τοῦ πλοιάρχου, ὅστις μὲ τὴν ύπογραφήν του δεσμεύει, κατὰ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον, τὸ πλοίον. Ἐπίσης, νὰ προσληφθῇ ὑπὸ τῆς ἔταιρίας εἰσπράξτωρ, ὃς καὶ πρότερον, διὰ τὴν εἰσπραξιν τῶν τελῶν διελεύσεως, νὰ καταργηθῇ ἡ ὑποχρεωτικὴ λῆψις ρυμουλκοῦ ἡ, τούλαχιστον, νὰ μειωθοῦν κατά 50% τὰ δικαιώματα δεδομένουν ὅτι διὰ διπλασίαν διαδρομῆν (λ.χ. Πειραιῶς - Ἐλευσίνος) καταβάλλεται εἰς τὰ ρυμουλκὰ τοῦ Πειραιῶς τὸ ἡμισυ τοῦ ποσοῦ, ὅπερ ἀξιοῦται ὑπὸ τῆς ἔταιρίας καὶ νὰ μειωθοῦν καὶ τὰ δικαιώματα κρητημοποιήσεως λάντσας (εἰς τὴν Διώρυγα καταβάλλονται λ.χ. 1.000 δρ., ἐνῷ διὰ τὴν ἡδίαν διαδρομῆν εἰς Πειραιά, Πέραμα καὶ Ἐλευσίνα τὸ ποσόν κυμαίνεται ἀπὸ 100 - 200 δρ.). Τέλος οἱ ἐνδιαφερόμενοι ζητοῦν νὰ μειωθῇ ἡ ἐπαύξησις τῶν δικαιωμάτων εἰς τὸ ἡμισυ τούλαχιστον καὶ νὰ μεταφερθοῦν τὸ γραφεῖα τῆς ἔταιρίας εἰς τὸν Πειραιᾶ, τούλαχιστον, νὰ ἴδρυθῇ ἕνα γραφεῖον, τὸ ὅποιον νὰ λειτουργῇ καθημερινῶς καὶ συνεχῶς ἀπὸ 8 - 18.00 διὰ νὰ ἐξυπηρετοῦνται οἱ συναλλαγματόμενοι μετ' αὐτῆς.

Τὰ αἰτήματα εἶναι εὐλογα καὶ λογικά καὶ ἔχουν τεθῆ ἀρμοδίως. Θὰ ἀναμείνωμεν

τὴν ἰκανοποίησίν των ἐλπίζοντες ὅτι δὲν θὰ χρειασθῇ νὰ ἐπανέλθωμεν.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΑΟΙΑ

Πάνοπλοι κατερχόμεθα ἐφέτος εἰς τὸν στίβον τῶν θαλασσίων περιηγήσεων. Ὑπερτριάκοντα κρουαζιέροπλοια — μεγάλοι καὶ μικρά, ὑπερωκεάνια καὶ μέσης χωρητικότητος — προετοιμάζονται διὰ τὴν ἐντὸς ὀλίγους ἔξορμησιν.

Καταφανής, ἀπὸ κάθε σχετικὴν πληροφορίαν, ἡ στροφὴ τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος ὑπὸ τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικὴν πρὸς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας, τὰς νήσους καὶ τὰς ἀκτὰς μας. Τὰ ταξιδιωτικὰ γραφεῖα καὶ αἱ περιοδικαὶ ἐκδόσεις τῶν γέμουν πληροφοριῶν, ναυλοδογίων καὶ περιγραφῶν ὑπὸ τὸν ἑλληνικὸν χώρον.

Εἶμεθα, εύτυχῶς, ὅπὸ ἀπόφεως πλοίων πλήρως παρεκευασμένοι νὰ δεχθῶμεν τὴν ἔκτακτον αὐτὴν κίνησιν. Τὸ τε ἐμψυχον, σόσον καὶ τὸ πλωτὸν υλικὸν προσφέρεται ἐν ἐπαρκείᾳ. Πιστεύομεν ὅτι ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν ξένων μας θὰ είναι ίκανοποιητική.

Καὶ ἀς σημειωθῇ ὅτι ἡ Ναυτιλία μας κατέχει τὰς πρότας δαθμίδας εἰς κρουαζιέροπλοια μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Δέν είναι, βεβαίως, νεότευκτα, ὅπως τὰ νορβηγικά, είναι ὅμως ἀριστα συντηρημένα καὶ παρέχουν πάσσαν ἀνεσιν διὰ ταξίδια ὀλιγοήμερα. Τὰ πργράμματά των, τὰ ὅποια δημοσιεύονται ὑπὸ ὅλα τὰ ξένα τουριστικὰ περιοδικά, είναι λίαν ἐλκυστικά. Ἐν ταυτῷ είναι καὶ εὐηνότεροι οἱ ναύλοι, εὐπρόσδεκτοι καὶ διὰ τὰς μετρίων βαλαντίων δυνατότητας.

Σημαντικὸν τὸ συνάλλαγμα, ποὺ πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ ἡ Οἰκονομία μας ὑπὸ τὰ ταξίδια τῶν κρουαζιέροπλοιων. Ἀδάπτανον διὰ τὸ Κράτος είναι. Ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουλία τὴν συναλλαγματογόνον αὐτὴν πηγήν ἐδημιούργησε. Τῆς τὸ ἀναγγωρίζουν ἀρά γε;

P. O. BOX 4797
TELEX 570909

S. A.

CAPE TOWN FAROS & Co. PTY. LTD.



CABLES:

"FAROSCO"

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 ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

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

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

● **TIME**

JEDDAH

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

● **MONEY**

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

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→**CONTACT**

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

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

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

TELEX: 212084 GREECE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η κρίσις τού χειμώνος παρήλθεν. Η ζήτησις χωρητικότητος διά τά ξηρά φορτία ζωηρότερα έπισημαίνεται. Καὶ τὸ πλέον ἐνδιαφέρον γεγονός: Τὰ φορτία σιδηρομεταλλεύματος εἶναι περισσότερα. Τὰ μεγάλα σκάφη θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς μεγαλυτέραν κλίμακα. Τὰ σιτοφορτία θὰ στραφούν καὶ πρὸς τὰ μικρότερα.

Εἶχε προβλεφθῆ ή ηύξημένη παραγωγὴ χάλυβας διά τὸ 1976. "Ἐπρεπε νὰ ἀναμένεται τῶν πρώτων ύλῶν, τοῦ σιδηρομεταλλεύματος καὶ τοῦ γαιάνθρακος, ή μεγαλύτερα ζήτησις. Αἱ ναυλώσεις πολλαὶ ἥρχισαν κλειόμεναι.

Καὶ αἱ πρόταις ἐνδείξεις κάποιας ἔξιστης πολιτικής εἰς τὸν διαθέσιμους τοννάκι εἰς τοὺς νευραλγικούς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς διαπιστούνται. Χαρακτηριστικαὶ αἱ χρονοναλώσεις μεγάλων πλοίων διά κυκλικὰ ταξίδια Κόντινεντ - Β. Αμερικῆς. Οἱ φορτωταὶ δημητριακῶν προβλέπουν τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων.

'Ἀκαθόριστος, δεσμαίως, εἶναι ή διάρκεια καὶ ή ὑγειεστέρα τάσις τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς. 'Η αἰσιοδοξία, πάντως, διαγράφεται ἀπὸ μηνὸς ἥδη καὶ ὁ τόνος αὐτῆς ζωηρὸς διατηρεῖται.

* * *

'Υπερδιακόσια πλοιαὶ ἀπὸ ἀμφοτέρας τὰς πλευράς τῆς Διάρυγος τοῦ Παναμά ἀνέμενον πρὸ ἔνδομάδος τὸν ἐλεύθερον διάπλουν. 'Απεργία τοῦ προσωπικοῦ προκαλεῖ τὴν συμφρησιν, ἡτις ἀν παραταθῆ θὰ δημιουργήσῃ νέαν ἀκινητοποίησιν ὄγκωδους τοννάκι. 'Ο ἀντίκτυπος εἰς τὴν ναυλαγορᾶν πρέπει νὰ ἀναμένεται.

Παρὰ τὴν ἀκύρωσιν τῶν παραγγελιῶν τοιμέντων ὑπὸ τῆς Νιγηριανῆς Κυβερνήσεως καὶ τὴν ἐπιτάχυνσιν τῶν ἐκφορτώσεων, 90 ἀκόμη σκάφη ἐκ τῶν ἀρχικῶν 300 μὲ τοιμέντα ἀνέμενον τὴν ἐκφόρτωσιν (10 Μαρτίου) καὶ ἐπὶ πλέον 100 εἰσέτι πλοῖα μὲ διάφορα φορτία.

Χειρίσθη ἡ κατάστασις τῆς ρωσικῆς συγκομιδῆς εἰς τὴν κατ' ἔξοχην εὔφορον περιοχὴν τῆς Γεωργίας. 'Αμερικανικαὶ ὑπεύθυνοι προβλέψεις ὄμιλοιν περὶ ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν Μόσχαν 5 - 6 ἑκατομ., τὸν δημητριακῶν. Τὸ ἥμισυ ἀπὸ τὴν ἑσδείαν τοῦ ἀραδοσίτου 1975 καὶ τὸ ἔτερον ἥμισυ ἀπὸ στὸν τῆς ἑσδείας 1976. Φόρτωσις ἀπὸ τὸν 'Ιούνιον μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου. Προβλέπεται διὰ τὸ 15μηνον μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου αἱ ρωσικαὶ ἀγοραὶ ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν νὰ φθάσουν γύρω τὸν 18 - 19 ἑκατομ. τόννων.

Μὲ τὸ ἄνοιγμα, λόγῳ ἐποχῆς, τῶν ρωσικῶν λιμένων προβλέπεται ἡ διακίνησις τῶν φορτίων νὰ φθάσῃ τὰ 3 ἑκατομ. τόν. Μέχρι τούδε παρέλαθον 14 περίπου ἑκατομ. τόν.

* * *

Παρόντα κατὰ τὴν σημειούμενην ἀνάκαμψιν τῆς ναυλαγορᾶς ἥπερον φορτίου τὰ μεγάλα μπάλκα κάρριερς καὶ τὰ μικτὰ σκάφη. Πρὸς αὐτὰ καταφένυσον οἱ φορτωταὶ ἵνα ἀποφύγουν τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. Χρονοναυλώνονται διὰ κυκλικὰ ὑπερατλαντικά ταξίδια.

Χαρακτηριστικόν, πάντως, τῆς καταφαινομένης ἐνισχύσεως τῆς ναυλαγορᾶς, τὴν ὅποιαν διὰ τῶν ναυλώσεων αὐτῶν οἱ φορτωταὶ προσπαθοῦν νὰ ἀποφύγουν.

Δὲν προβλέπεται ἀπεργία τῶν 'Ιαπωνῶν ναυτικῶν κατὰ τὰς περὶ ἀνανεώσεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας διαπραγματεύσεις. 'Η ἐπίγνωσις τῆς κρίσεως εἰς τὰ δεξαμενόπλοια καθιστᾷ λίαν ἐφεκτικούς τοὺς ἡγέτας τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως.

* * *

Λίαν ἐνθαρρυντικαὶ αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις καὶ αἱ προβλέψεις τοῦ ΟΟΣΑ τῶν Παρισίων περὶ τῆς ἀνακάμψεως τῆς Οἰκονομίας. Σαφεῖς αἱ ἐνδείξεις περὶ τῆς στροφῆς. 'Η διομηχανικὴ παραγωγὴ ἥρχισε διευρυνομένην. Τὰ φορτία τῶν σιδηρομεταλλεύμάτων εἶναι περισσότερα. Αἱ κλειόμεναι ναυλώσεις μεγάλων μεταλλοφόρων τὰ ἐπισημαίνουν.

* * *

Τὰ σκάφη τῶν 500 χιλ. τόν. δὲν ἀνήκουν, ὅπως τινὲς νομίζουν, εἰς τὴν Ιστορίαν. Ναυπηγοῦνται πολλά καὶ τινὰ περὶ τὸ ὄριον τῶν 400 καὶ πλέον χιλιάδων τόννων παραδίδονται. 'Η Χιτάσι λ.χ. ἥρχισε τὴν ναυπήγησιν σκάφους 500 χιλ. τόν. διὰ λογαριασμὸν τῆς 'Εσσο. Εἶναι τὸ πρώτον δύο πρὸ ικανού χρόνου παραγγελθέντων. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις: Μῆκος 390 μέτρων, πλάτος 71 μέτρων καὶ ὑψος 31,2 μέτρων, μὲ βύθισμα 25 μέτρων. Παράδοσις Μάιον 1977. Θὰ ἀπασχοληθῇ εἰς μεταφορὰς μεταξὺ Κόλπου καὶ Δύσεως.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ ΤΕΛΟΣ 1975

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Λόοδ'ς ἡ παγκοσμίως ἀργούσσα χωρητικότης ἀνήλθεν ἀπὸ 494 σκάφη, 44,3 ἑκατομ. τόν. d.w. τοῦ 1974 εἰς 648 σκάφη τόν. d.w. 46.347.000 τὸν 31ην Δεκεμβρίου 1975 (9% τοῦ συνόλου d.w. τοννάζ).

Τὰ τάνκερς μετέχουν κατὰ τὸ σημαντικώ-



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

τερον ποσοστὸν τῆς ἀργίας. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1975 σκάφη 454, τόν. d.w. 38.298.000 ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ, 46 περισσότερα, 1.604.000 τόν. d.w. ἔναντι τοῦ 1974.

Τὸ ἔχοντος φορτίου τοννά, τὸ ἀργούν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1975, ἀνήρχετο εἰς 194 σκάφη, 7.419.000 τόν. d.w. ἔναντι 108 σκαφῶν, 443.000 τόν. d.w. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1974. Μεταξὺ τῶν ἀργούντων ἔχοντος φορτίου καὶ 43 μικτὰ σκάφη, 5.180.237 τόν. d.w.

Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς δὲν περιλαμβάνονται τὰ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἑφεδρικοῦ στόλου καὶ τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου.

Εἰδικώτερον διὰ τὰ καθ' ἡμάς: Τὸ ἀργούν ἐλληνόντην—οὗτον τὸ ἀλληλογνότητον—τοννάς φέρεται μὲ 84 σκάφη, 1.398.000 τόν. γκρός, 2.251.000 τόν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων τάνκερς 46 τόν. d.w. 1.691.000.

Ἡ λιβεριανὴ σμαῖα ἐνεφάνισε τὴν μεγαλύτεραν ἀργούσαν χωρητικότηταν. Σύνολον 189 σκάφη 14.045.000 τόν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων τάνκερς 147, τόν. d.w. 12.094.000.

Η ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΙΣ

Ἡ "Ἐνωσίς τῶν Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Τραπέζης Ναυτικῶν Ὑποθηκῶν τῆς χώρας, ἐπεξεργάζονται σχέδιον προγράμματος κρατικῆς ἀρωγῆς, ἀνερχομένης εἰς ἔν και ἥμισυ δισεκατομμύριον κορωῶν, δι' ἡς ἡ Ναυτιλία θὰ δυνηθῇ νὰ «διαχειμάσῃ» ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ παρούσα κρίσις.

Ως παρετήρησεν εἰς σχετικὴν δῆλωσίν του ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνωσεως, παρόμοια μέτρα ληφθέντα ἡδην ἡ Νορβηγία είχον σκοτὸν νό ἀπτρέψουν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ πληρώσουν τοὺς τόκους τῶν δανείων των, τὰς δόσεις τῶν ἀνειλημμένων πιστώσεων, τὰς δαπάνας τῶν παροπλισμῶν καὶ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ἀκυρώσεων. Εἰς τὴν Σουηδίαν, ὅμως, ἡ ὑπόθεσις τῆς δυνηθείας παρουσιάζεται ύπό ἄλλην μορφὴν καὶ μολονότι ἀφορᾷ εἰς ὀλόκληρον τὸν ἑθνικὸν στόλον, ἐντοπίζεται, κυρίως, εἰς τοὺς κλάδους τῶν δεξιαμενοπλοίων καὶ τῶν ὀχηματαγωγῶν. Σημειωτέον ὅτι, ἐτοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῆς δυνηθείας τὰ 600 ἑκατόν. κορωῶν προορίζονται διὰ τὴν χρηματοδότησιν καὶ τὰ 900 ἑκατόν. διὰ πιστωτικᾶς ἐγγυήσεις.

Μὲ αὐτὸν τὸν τρόπον ἐλπίζουν οἱ Σουηδοὶ ὅτι ὁ στόλος των, ἔστω καὶ εἰς «χειμερίαν νάρκην», θὰ δυνηθῇ νὰ ἀποφύγῃ τὴν ὁμαδικὴν ἐκποίησιν, ἐφ' ὅσον διαρκοῦν αἱ δειναὶ περιστάσεις τὰς ὅποιας διέρχεται ἡ Ναυτιλία.

Ο «ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ»

Μέχρι πρό τινος, αἱ κομμουνιστικαὶ χώραι ἥρκουντο εἰς τὸ νὰ συμμετέχουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς «τράμπες» μεταφοράς περιοχῶν παραδοσιακῶν ἔξυπητησμένων ύπο σκαφῶν τῶν δυτικῶν χωρῶν. «Ομως, ὅποιον παρεθόντος ἔτους ἐδραστηριοποιήθησαν καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀποσπώσαι φορτίον ἀπὸ τοὺς δυτικοὺς ἀνταγωνιστάς των δι' ἀθεμίτων μεθόδων. Καὶ ὡς διαφαίνεται, ἡ εἰσβολὴ αὕτη θὰ

προσλάβῃ μεγαλύτερας διαστάσεις κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Τὰ προβλήματα διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν δυτικῶν χωρῶν τώρα μόλις ἀρχίζουν.

Τὴν ἀπαρχὴν ἀπετέλεσεν ἡ, πρὸ ἔτους περίπου, ἕδρασις τῆς τακτικῆς γραμμῆς «Πολάρκτικ - Τζόιντ Σέρβις», εἰς τὴν ὅποιαν συμμετέχουν ἡ Πολωνία καὶ ἡ Ρωσία, πραγματοποιούσα ἀναχωρήσεις δις τοῦ μηνὸς ἀπὸ Γδύνια, Ἀμβούργον καὶ Βρέμην διὰ Μόντρεαλ, Τορόντο καὶ Μεγάλας Λιμναῖς.

Μετ' ὀλίγον, τὴν 1ην παρελθόντος Ἰουλίου, μία νέα τακτικὴ γραμμὴ ἕδρασθη μὲ συμμετοχὴν μιᾶς βουλγαρικῆς, μιᾶς πολωνικῆς, μιᾶς ἀνατολικογερμανικῆς καὶ δύο ρωσικῶν ἑταῖρων. Ὑπὸ τὴν προσωνύμιαν «Γιουνιλέδαντ - Τζόιντ Λάινερ Σέρβις», ἔξυπητει ἀποκλειστικῶν λιμένας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Μεσογείου. Ἐδρα τὸ Ροστοκ τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας.

Οι λιμένες τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἐπισήμως ἔξυπητησμένοι ὑπὸ τῆς «Γιουνιλέδαντ», είναι τὸ Ἀμβούργον, ἡ Βρέμη, τὸ Ρόττερνταμ καὶ ἡ Ἀμβέρσα, ἐνῷ ἀνεπισήμως περιλαμβάνονται καὶ ἄλλοι λιμένες, ὡς ἡ Δουνκέρκη καὶ τὸ «Εζσμπεργκ». Εἰς τὴν Μεσόγειον τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς προεγγίζουν εἰς τὴν Τρίπολιν καὶ Βεγγάζην τῆς Λιβύης, Λατταϊκαί, Λεμεσόσπον, Κωνσταντινούπολιν καὶ Σύμρην, καθὼς καὶ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Θεσσαλονίκης. Ἀνεπισήμως, περιλαμβάνονται καὶ ἀρκετοὶ ἄλλοι λιμένες.

Μολονότι ἀπασσοί αἱ ἀταίρισαι αἱ συμμετέχουσαι εἰς τὴν «Γιουνιλέδαντ» είναι μέλη τοῦ Συμφώνου τῆς Ζυρίχης καὶ ἐκεῖναι αὐτίνες συνδέονται μὲ τὴν Κύπρον μέλη τοῦ Συμφώνου τῆς Κύπρου, ισχυριζόμεναι ὅτι τηροῦν αὐτοτρόπως τὰ ναυλολόγια καὶ τοὺς κανονισμούς τῶν ἐν λόγῳ «ἀκόνφερανς», πιστεύεται ὅτι δὲν θὰ διστάσουν νό ἐφαρμόσουν ἀνόρθωδούς μεθόδους, ιδιαίτερως ὅσον ἀφορᾷ εἰς τοὺς ἀνεπισήμους λιμένας, διότι νὰ ἐπιτιθεοῦν τῶν Δυτικῶν ἀνταγωνιστῶν τῶν τανάκων των.

Ἐξέφρασαν ἐπίσης τὴν ἀποψίν ὅτι, χάρις εἰς τὴν ἀριθμητικὴν τῶν ὑπεροχὴν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἐπηρεάζουν τὰς «κόνφερανς» αὐτὰς ὥστε νό ἐπιτύχουν «καλύτερα οἰκονομικά ἀποτελέσματα».

Τὸ παρελθόν ἔτος, αἱ κομμουνιστικαὶ χώραι, μὲ 10.345 πλοῖα (ἄνω τῶν 100 τόνων γκρός) συνολικῆς χωρητικότητος 30,65 ἐκ. τόν. γκρός, διεχειρίζοντο ποσοστὸν 8,89% τοῦ παγκοσμίου τοννά. Πρώτη μεταξὺ αὐτῶν ή Ρωσία μὲ 7.652 πλοῖα, 19.236.000 τόν. γκρός (ποσοστὸν 5,62%).

Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ἐπανερχόμενος ἐπὶ τοῦ κινδύνου τῶν ἀνατολικῶν ἐμπορικῶν στόλων ὁ Δυτικογερμανὸς υπουργὸς Μεταφορῶν, τονίζει ὅτι εἴναι ἔκτος πάσης ἀμφισβήτησεως τὸ γεγονός ὅτι οἱ ὑπὸ τῶν συνιετικῶν πλοίον προσφέρομενοι ναῦλοι εἰναι κατὰ κανόνα 20% κατώτεροι τῶν δυτικῶν τιμῶν, ἐνῷ εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις φθάνουν νὰ είναι 40%

καὶ 50% κατώτεροι.

Ἐξ ἀλλοῦ, συνεπείᾳ τῆς διαφορᾶς τῶν οἰκονομικῶν συστημάτων, ἡ μὲν ρήτρα τοῦ εὐνοούμενου κράτους, ἡτοις ὑφίσταται μεταξὺ Ρωσίας καὶ Δ. Γερμανίας καταντῷ ἀνευ πραγματικῆς ἀξίας, ἐνῷ ὁ ναυτιλιακὸς φιλελεύθερισμὸς τὸν ὅποιον προπαγανδίζει ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσίς εἶναι μόνον πρὸς ὄφελός της, δεδομένου ὅτι ἐνῷ τὰ ρωσικὰ πλοῖα δύνανται ἐλευθέρως νὰ εἰσδύουν εἰς τὰς δυτικὰς ἀγοράς, αἱ δυτικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀποκλείονται τῶν σοβιετικῶν μεταφορῶν ἐξ αἰτίας τοῦ οἰκονομικοῦ συστήματος. Τοιουτόπως, καταλήγει ὁ Γερμανὸς «Υπουργός, ὑπάρχει ὁ κίνδυνος, μακροπροθέσμως, νὰ πέσῃ ἡ Γερμανικὴ Οἰκονομία υπὸ τὴν ἔχαρτησιν σοβιετικῶν μεταφορῶν ὑποκειμένων εἰς πολιτικὰς καθαρώδες διεργασίας.

Φυσικὸς ὁ κίνδυνος δὲν είναι μόνο γερμανικός. Μία ναυτιλία διαρκῶς καὶ ἀνευ οἰκονομικῶν κριτηρίων διογκουμένη, καὶ ἀσχέτως τῶν κανόνων τῆς ἐλευθέρας οἰκονομίας ἀνταγωνιζομένη, ἀποτελεῖ, ὡς είναι εὐνόητον, κίνδυνον πολὺ εύρυτερον καὶ πολὺ μεγαλύτερον.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Οι ἐφοπλισταὶ τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου ἐκφράζουν ἡδην τοὺς φόδους τῶν διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν 200 μιλίων χωρικῶν ὑδάτων καὶ τῆς ἐκ ταύτης δημιουργίας πλείστων σῶν προβλημάτων καὶ περὶ τὴν πότανσιν κανονισμῶν, ὅπινες θὰ παρεμποδίζουν τὴν ἐλευθερίαν ναυπιλοποίων καὶ ἡδην καταστήσουν ὠρισμένας περιοχὰς ἀπροσπελάστους καὶ κυρίως ἐκείνας τῶν στενῶν, δι' ὧν διάρισμόν τους πλούσιον.

Αὐτὸς ὁ φόδος ἥρχισεν ἡδη διαφανόμενος κατὰ τὰς πρώτας συζητήσεις τῆς συνελεύθερης τὴν 15ην Μαρτίου διασκέψεως τοῦ Δικαίου τῆς Θαλάσσης. Μεταξὺ τῶν καιρίων ζητημάτων: Αἱ αἰτήσεις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, ὅπως εἰς τὰ παραδίκτια κράτη παραχωρούμενων κυριαρχικοῦ δικαιώματος εἰς τὰς 200 μιλίων «Ἀποκλειστικᾶς Οἰκονομικᾶς Ζώνας» διὰ τὰς ὅποιας ἔχει ἡδη διθῆ ἡ κατ' ἀρχὴν συγκατάθεσις.

Τὸ κύριον, πάντως, θέματα περὶ τὴν ζώνη τῶν 12 μιλίων, τὴν ὅποιαν ποτεστηρίζουν αἱ πλείσται τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

ΑΘΩΡΑΤΙΚΟΝ ΤΟ ΒΟΥΛΕΥΜΑ

Ἐμηνύθη ὁ κ. Σωτ. Κατσαρός, τέως Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο., ἐπὶ ὑπεξαιρέσεις ἀντικειμένου μεγάλης ἀξίας καὶ τοιαύτη ἐνεχούσῃ κατόχρηστον ίδιακτέρας ἐμπιστοσύνης καὶ ἐπὶ ἀπίστια, διὰ πράξεις φερομένας ὃς ὑπὸ αὐτοῦ τελεσθείσας κατ' ἔξακολούθησιν ἐν Πειραιεῖ κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ μηνὸς Απριλίου 1970 ἐως Απριλίου 1974 χρονικὸν διάστημα εἰς δάρος τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας. Μηνυταί: οἱ κ.κ. Εμμ. Σαΐτης, νῦν Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. καὶ Δημ. Σουλιώτης, τέως μέλος τῆς προσωρινῆς διοικήσεως τῆς Όμοσπονδίας.

Διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 235)76 δουλεύματος τὸ Συμβούλιον τῶν ἐν Πειραιεῖ Πλημμελειδικῶν, ἀπὸ 10 Μαρτίου 1973, ἀποφάνεται, κατὰ πρότασιν τοῦ Εἰσαγγελέων, νὰ μὴ γίνη κατηγορία κατὰ τοῦ Σωτ. Κατσαροῦ, Πλοιάρχου τοῦ Ε.Ν. Ἀπαλλάσσεται οὔτος τῶν κατηγοριῶν καὶ ἐπιβάλλονται τὰ ἔξοδα καὶ τὰ τέλη τοῦ δουλεύματος εἰς δάρος τῶν μηνυτῶν.

ΤΟ ΤΑΜΕΙΟΝ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Μετ' ἀξιεπαίνου παρρησίας τοποθετεῖ εἰς τὴν θέσιν τῶν τὰ πράγματα τῆς Δ.Ο.Μ. ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνωσεως τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν ἀμερικανικῶν πλοίων. Τὸ μπούκοτάς τῆς Δ.Ο.Μ. κατὰ τῶν ὑπὸ σημαίαν εὐκαιρίας πλοίων, λέγει, οὐδὲν πρόβλημα δελτιώσεως τοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλείας τῶν πλοί-



Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telegrams: "PHEONICO" LONDON

telephone: 987 4670
telex: 897 833

ων αύτών έπέλυσεν. 'Αντιθέτως, έπέλυσε τα ιδικά της οικονομικά προβλήματα, δεδομένου ότι η δραστηριότης αύτη της έπετρεψε ν' αποθησαυρίσῃ είς το «ταμείον άγωνος» 3.300.000 δολαρίων έναντι μόλις 400.000 τοῦ 1971.

'Απόδειξιν της έμπαικτικής ταύτης πολιτικής άποτελεί τὸ γεγονός ότι ή έξαγγελθείσα νέα έκστρατεία ἀποκλεισμού ἀπὸ Ιησού Μαΐου, στρέφεται σημαίαν, κατὰ παντός πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἐνῷ είναι πασίγνωστον ότι, ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας τελούν σήμερον, διὰ λόγους συναγωνιστικοτήτος, πλείστα σοσα ἐκ τῶν πλέον συγχρόνων σκαφῶν τοῦ κόσμου.

Σήμερον πλέον τῶν 900 πλοίων είναι συμβεβλημένα μετὰ τῆς ΔΟΜ, τὸ δὲ ὑπὸ τῶν συμβάσεων αὐτῶν προβλεπόμενον μισθολόγιον, αὔξηθεν κατὰ 115% μεταξὺ 1972 καὶ 1975, είναι κατὰ 40% ἀνώτερον τοῦ βρετανικοῦ.

Τὸ ζήτημα, πάντως, καταλήγει ὁ Ἀμερικανὸς ἄρμοδιος, ἔχει τεραστίαν σημασίαν ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ διεθνοῦ δικαίου καὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διότι τὸ θέμα τῆς συμμορφώσεως τῶν πλοίων αὐτῶν πρὸς τὸ διεθνῶς παραδειτά ἐπίπεδα, ἀποτελεῖ, κατὰ πρῶτον λόγον, θέμα τοῦ Κράτους τῆς σημαίας των. Καὶ κατὰ δεύτερον λόγον θέμα ἐπισήμου διακρατικοῦ ἐλέγχου. 'Ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει, δὲν είναι δυνατόν ν' ἀποτελὴ θέμα ίδιωτικοῦ ὄργανος μονού ἀποφασίζοντος αὐθαιρέτως καὶ ἀνεξέλεγκτως.

ΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Καταστροφικὴν σχεδὸν βλέπει τὴν ἐπίδρασιν τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν, ὁ γνωστὸς Νορβηγὸς μεγαλοεφοπλίστης Μπέργκεσεν. 'Ο διαχωρισμὸς τῶν δεξαμενῶν ἐρματος, ὁ ὅποιος, κατὰ τὰς ἀπόφεις τῆς Ἰντερτάνκο, σκοπεῖ εἰς τὴν ἐπίσπευσιν τοῦ τερματισμοῦ τῆς κρίσεως, δὲν είναι, κατὰ τὴν γνώμην του, εἰμὴ ἐν φάρμακον λίαν δαπανηρὸν μὲν ἀφίσιολα ἀποτελέσματα. Διότι η διὰ τοῦ συστήματος τούτου μείσισις τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος κατὰ 15 - 20% ἐπιφέρει ἀντίστοιχον ἀπώλειαν ναύλου, αἱ συνέπειαι τῆς ὅποιας είναι φοβεραὶ καὶ θὰ ἐπηρεάσουν ὀδόκληρον τὸν οἰκονομίαν τοῦ ἀποδημού πετρελαιοφόρων.

'Ανευ ἀξίας θεωρεῖ ἐπίστης καὶ τὸ ἐπιχείρημα τοῦ περιορισμοῦ τῆς ρυτάνσεως τῆς θαλάσσης. Εἰς τὴν πρᾶξιν ὁ κίνδυνος ρυτάνσεως ἐκ τῶν τάνκερ τῶν 70.000 τόν. d.w. ὡς ναυπηγοῦνται στήμερον, είναι ἀνύπαρκτος. 'Ἐνῷ, ἐξ ἄλλου, αἱ ἐπὶ μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων ἔρευναι ἀπόδειξαν ότι αἱ διαφυγαὶ είναι μικρότεραι τῶν ὑπὸ τοῦ ΙΜΚΟ ἐπιτρεπομένων ὄριων. Είναι γενικῶς παραδειτόν, ὅτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ρυτάνσεως ὀφείλεται εἰς παλαιὰ τάνκερ μικρότερα τῶν 70.000 τόν. d.w., τὰ ὅποια ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐκφεύγουν τῆς ὑποχρέωσεως διατήρησεως χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος η τὰ ὅποια δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα ἀπορρίψεως τῶν κατεδοίπτων εἰς σλόπτάνκες, ἐνῷ, τέλος, η ὑποχρέωσις διατήρησεως χωριστῶν δεξαμενῶν θ' αὔξηση τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου ἀπασχολουμένων σκαφῶν καὶ ἐπομένως θ' αὔξηση τὰς πιθανότητας τῆς ρυτάνσεως.

Εἰδικῶς δὲ πρὸς τὰς ἐπὶ τοῦ νορβηγικοῦ στόλου ἐπιπτώσεις, δ. κ. Μπέργκεσεν παρετήρησεν ότι σήμερον 160 νορβηγικὰ τάνκερ καὶ 63 μικτά, συνολικοῦ τοννάζ 37,8 ἑκατ. τόν. d.w., είναι χρονοναυλωμένα. 'Η κατὰ 15% μείσισις τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος τῶν θὰ πειρορίσῃ τὸ τονγάς τούτῳ κατὰ 5.600.000 τόνους d.w., ητοι κατὰ ποσοστὸν ἔξαιρετικὰ ὄγκωδες διὰ νὰ διαγραφῇ μὲν μονοκονδυλιάν.

Καὶ καταλήγει ὑποστηρίζων, ότι διαχωρισμὸς τῶν δεξαμενῶν ἔρματος ἐπὶ τῶν ἐνέργεις σκαφῶν, θὰ παρουσιάσῃ διὰ τοὺς ναυλωτὰς καὶ ίδια τὰς μεγάλας ἐταιρίας πετρελαίων, δισεπίλυτα προβλήματα, θὰ σημάνῃ τὴν καταστροφὴν τῶν θιγομένων

ἐφοπλιστῶν, θὰ ρίψῃ εἰς τὸ χάος τὴν ναυλαγοράν, θὰ ἐπιφέρῃ μεγάλας ζημίας εἰς τὰς Τραπέζας καὶ ὑπεράνω ὅλων θὰ κλονίσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ κόσμου ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ μίαν μακράν περίοδον ἐτῶν.

τῆς δραστηριότητος τῆς Διώρυγος καὶ τοῦ πετρελαιαγωγοῦ.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΟΥΝΚΤΑΝΤ

Τὸ ζήτημα τῆς κυρώσεως τοῦ Κώδικος λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Ούνκταντ, ὅποιος μέρους τοῦ Βελγίου, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Γερμανίας, χωρῶν ἐκ τῶν ἐννέα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, ἀκολουθεῖ τὴν προβλεπόμενην διαδικασίαν ἀπὸ τὴν συνθήκην τῆς Ρώμης. Μακρὸν τὸ προβλεπόμενον χρονικὸν διάστημα.

Κατηγοροῦνται ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Κοινότητος αἱ τρεῖς χώραι, ότι παρέβησαν τὰς διατάξεις τῆς συνθήκης καὶ τὸ ἐγερθὲν ζήτημα πρόκειται νὰ συζητηθῇ ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῶν Μεταφορῶν τῶν ἐννέα χωρῶν.

'Απὸ τὰς τρεῖς χώρας, αἵτινες ἔδηλωσαν ἀποδοχὴν τοῦ Κώδικος ἐζητήθη, ὅπως ἐντὸς διμήνου καταβέσσου εἰς τὴν Γραμματείαν τῶν Ἡνωμένων 'Εθνῶν δίλωσιν κατηγορηματικήν, ότι θὰ προχωρήσουν αἱ κυβερνήσεις τῶν τριών χωρῶν εἰς τὴν ἐπικύρωσιν τοῦ Κώδικος ὑπὸ μόνην τὴν προϋπόθεσιν, ότι διλατήσεως πετρελαιοφόρων μέχρι 150 χιλ. τόννων d.w., ητοι θυσίας μεταξὺ 53 ποδῶν, τὰ ὅποια μέχρι τοῦ 1980 θὰ ἐκπροσωποῦν τὸ ἥμισυ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων. Αἱ ἐργασίαι τοῦ σταδίου αὐτοῦ περιλαμβάνουν τὴν ἐκσκαφὴν 80 ἑκατ., κυβικῶν μέτρων ἄμμου, τὴν διευθέτησιν τῶν καμπῶν εἰς τρόπον ὥστε οὐδεμίος ἐξ αὐτῶν νὰ ἔχῃ ἀκτίνα μικροτέρων τῶν 5 χιλ., καὶ τὴν διάνοιξιν εἰς τὸ δόρειον τῆς Διώρυγος μιᾶς δεξαμενῆς ἐπιτρεπούσης τὴν διασταύρωσιν τῶν σκαφῶν. Τὸ δεύτερον στάδιον θὰ ἔχῃ ώς στόχον τὴν διεύευσιν ἡμιεφόρων δεξαμενοπλοίων τῶν 300 χιλ. τόν., ητοι θυσίας μεταξὺ 67 ποδῶν καὶ προβλέπεται νὰ τερματισθῇ ἐντὸς τοῦ 1982.

Τὸ κόστος τῶν ὡς ἄνω ἐργασιῶν ὑπολογίζεται εἰς 500 - 600 ἑκατ. αἴγυπτιακῶν λιρῶν, ἐξ ὧν τὸ ἥμισυ θὰ πληρωθῇ εἰς ἔξιν τὸ συνάλλαγμα. Σημειούται, ἐξ ἄλλου, ότι η οὕτω διευρυνομένη Διώρυξ δὲν πρόκειται ν' ἀνταγωνισθῇ τὸν πετρελαιαγωγὸν Σουεζ-Μεσογείου, ὅποιος θὰ ἐξυπηρετῇ τὴν μεταφορὰν τοῦ πλεονάσματος τοῦ φορτίου τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια δὲν θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν τὴν Διώρυγα μὲν πλήρεις φορτίον. Εἰδικῶς μάλιστα συγκροτηθείσα 'Επιτροπὴ ἔχει ἀναλάβει τὸν συντονισμὸν

Ἐπανέρχονται οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν ἐπὶ τοῦ αἰτήματος διὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ ἄρθρου 166 τοῦ Ν.Δ. 1873/73, ὡστε τὸ δρίσον τῆς χωρητικότητος τῶν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας ἐργαζομένων πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς νὰ ἐπανέλθῃ καὶ νὰ παραμείνῃ εἰς τοὺς 500 κοχ., δι' ὅλα ἐν γένει τὰ φορτία, ἐκτὸς τοῦ χύδην τοιμέντου καὶ τῶν χύδην πετρελαιοειδῶν.

Εἰς σχετικὸν ὑπόμνημα τῆς οἰκείας ἐπαγγελματικῆς ἐνώσεως πρὸς τὸν 'Υπουργὸν Ναυτιλίας, τονίζονται σχετικῶς τὰ ἔχης: Πρώτην, η ἀκτοπλοϊκὴ φορτηγὸς Ναυτιλία, ἀπαρτιζομένη σήμερον ἀπὸ 600 καὶ πλέον ἑκατονταετούσιμενα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος τῶν τριών φορτίου σῶν τῶν 300.000, καλύπτει ἀποτελεσματικῶς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίσιας μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς χώρας,

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

**Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
Ἄγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις**

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

δό Ισχυρισμὸς δὲ ὅτι τὸ προστατευτικὸν ὅριον τῶν 500 κόρων δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ἀνασταλτικὸν παράγοντα εἰς τὴν εὔρυθμον διεξαγωγὴν τῶν ἑσωτερικῶν μεταφορῶν καὶ ὅτι διὰ τῆς κατατμήσεως τῶν φορτίων θὰ ἐπιθαρυθῇ τὸ κόστος μεταφορᾶς δὲν εὐσταθεῖ. Δεύτερον, δὲν ζητεῖται προνομιακὴ μεταχειρίσις, ἀλλὰ προστατευτικὴ πρόνοια, διότε νὰ μὴ ἔχοντα ἡ ἑθνικῶς, οἰκονομικῶς καὶ κοινωνικῶς ἀπαραίτητος ἀκτοπλοϊσμὸς φορτηγὸς Ναυτιλίας, δεδομένου ὅτι ἀν συνεχισθῇ τὸ εἰσαχθὲν μὲ τὸ Ν.Δ. 187)73 μέτρον τὸ ἀκτοπλοϊκὰ φορτηγὰ θὰ ἔχονταδον, τὸ κόστος μεταφορᾶς θὰ αὐξηθῇ καὶ δευτερεύοντες λιμένες, ἔξυπρετούμενοι σήμερον ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν σκαφῶν μέχρι 500 κόρων, θὰ νεκρώθουν.

Διὰ τοῦ ίδιου ὑπομνήματος ζητεῖται, ἐπίσης, νὰ ληφθοῦν τὰ ἔνδεικνυόμενα μέτρα, διότε νὰ ναυτολόγησις ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς νὰ διαρκῇ τούλαχιστον ἐπὶ δίμηνον καὶ νὰ ἀσφαλισθοῦν εἰς τὸ NAT οἱ ἀποτελούντες τὴν διοίκησιν τῆς ἐν λόγῳ ἐπαγγελματικῆς ἔνωσεως, δεδομένου ὅτι εἶναι ἔπαγγελματίαι ναυτικοὶ μὲ πολυετὴ ἀσφαλισμένη ηδη ὑπηρεσίαν.

ΝΑ ΜΗ ΕΠΑΝΑΛΗΦΘΕΙ

Ἡ ἐπὶ μῆνα καὶ πλέον παραταθεῖσα ἀπεργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν τοῦ ΟΤΕ προεκάλεσε πλείστας σσας ἀνωμαλίας εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα καὶ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, λόγω ἀδυναμίας ἀμέσου ἐπικοινωνίας πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἀναφυομένων καθ' ἡμέραν ζητημάτων. Ἐχομεν ὑπὸ ὄψιν συγκεκριμένην περίπτωσιν ἀνωμαλιῶν καὶ ζημιῶν, αἱ ὄποιαι προεκλήθησαν εἰς ναυτιλιακὴν ἑταῖριαν ἐκ τῆς ἀδυναμίας ἐπικοινωνίας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀπεργίας, μὲ νεοαγορασθέν πλοίον. Ἀριθμὸς μελῶν τοῦ πληρώματος, τὰ ὄποια δὲν ἤδηντο νὰ πληροφορθοῦν ἐὰν ή ὑπηρεσία τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἥτο ἡσφαλισμένη, τὸ ἔγκατελεῖψαν καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἡναγκάσθησαν νὰ καταβάλουν τὰ ἔξοδα ἐπαναπατρισμοῦ τῶν καὶ τῶν ἀντικαταστατῶν τῶν, προκειμένου νὰ δυνηθῇ τὸ πλοῖον νὰ συνεχίσῃ τὸ προγραμματισμένον ταξίδιον του.

Ἡ τοιαύτη περίπτωσις δὲν εἶναι ἡ μοναδικὴ. Καὶ εἰς ἄλλα πλοῖα ὑπῆρχαν σημαντικαὶ ἀνωμαλίαι ἐκ τῆς ἀδυναμίας ἐπικοινωνίας, θὰ πρέπει δὲ ἡ διοίκησις τοῦ ΟΤΕ νὰ

μεριμνήσῃ ὡστε νὰ μὴ προκληθοῦν εἰς τὸ μέλλον παρόμοιαι ἀνωμαλίαι εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας, ἐκ τῆς ὁποίας, ἀλλωστε, ἀποκομίζει σημαντικοὺς πόρους.

Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ

Ἡ ιστορία τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν εἶναι σχετικῶς μικρά. Εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς δεκαετίας τοῦ 1960 ἐφημερίσθη διὰ νὰ διευκολύνῃ τὸ ἔργον τοῦ μηχανοστασίου καὶ νὰ περιορίσῃ τὴν σπατάλη τῆς ἐπανδρώσεων του. Βραδύτερον, ἐν τούτοις, ἡ αὐτοματοποίησις ἀπέβλεψεν, κυρίως, εἰς τὴν κατάργησιν τῆς φυλακῆς μηχανοστασίου, εἰς τρόπον ὡστε νὰ καταστήσῃ δυνατὴν τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ προσωπικοῦ ἐπὶ βάσεως ἡμερινῆς ἔργασίας. Αἱ ἐφαρμογαὶ αὐταις ἔγενονται εὐμενῶς ἀποδεκταί, καθὼς ἀπειχθήση ὅτι μὲ τὴν καθ' ὅμαδας ἡμερίσιαν ἔργασίαν τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς, ἡ συντήρησις τῶν μηχανῶν, προγραμματισμένη καὶ ἐλεγχομένη ὑπὸ τοῦ Α' Μηχανικοῦ, καθίστατο πολὺ περισσότερον ἀποτελεσματική.

Ἐκτοτε ὅμως, ἡ αὐτοματοποίησις δὲν ἔσυνεχισθῇ μὲ ἐντυπωσιακὰ ἀλμάτα καὶ τελεῖ ἡδη εἰς μίαν στασιμότητα ἀναμονῆς. Τούτο δὲ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὰ ἐλάττωματα τοῦ ὄρχικῶς χρησιμοποιηθέντον ἔξοπλισμού σύτομάτου ἀλέγουν, τὰ ὄφειλόμενα εἰς τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῆς ναυτιλοποίησις (κραδασμός, θερμοκρασία, υγρασία κ.τ.λ.) ἔξουδετερώθησαν σχεδὸν ἐντελῶς. Ἡ σχετικὴ κριτικὴ ἀναφέρεται, κυρίως, εἰς τὴν ἔλειψιν εὐαίσθητοτέρων μετρητῶν, εἰς τὸ περίπλοκον καὶ πολυούνθετον τοῦ συστήματος καὶ εἰς τὴν διαπίστωσιν ὅτι συχνὸς τὰ σφάλματα τῶν μηχανημάτων ἐμποδίζουν τὴν ὁμαλὴν λειτουργίαν τοῦ ἀνεπανδρώτου μηχανοστασίου. Εἰς ταῦτα προσετέθη τὸ γεγονός ὅτι οἱ νέοι κανονισμοὶ τοῦ ΙΜΚΟ περὶ ἀνεπανδρώτων μηχανοστασίων προϋποθέτουν λίαν ύψηλὰ κεφάλαια ἐπενδύσεως.

ΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΑΙ

Δι' ὅλους αὐτοὺς τοὺς λόγους μία παράλληλος τάσις ἐνεφανίσθη πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν ἡλεκτρονικῶν υπολογιστῶν. Ἡ μία κατηγορία πειραμάτων ἐστράφη πρὸς τὴν διαπίστωσιν τῆς καταλληλότητος τῶν κομπιούτερς ἐντὸς τοῦ θαλασσίου περιβάλ-

λοντος, ἐνῷ ἡ ἄλλη ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἰκανοποίησιν λειτουργικῶν ἀναγκῶν τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ κυρίως τοῦ ἐλέγχου τῶν κατεψυγμένων φορτίων καὶ τῶν συστημάτων ἀσφαλούς ναυσιπλοΐας. Τὰ συστήματα ἀπειχθήσαν ικανοποιητικὰ καὶ ἀπὸ τοῦ 1971 μία περαιτέρω σειρά ἡλεκτρονικοῦ ἔξοπλισμοῦ είσιχθη εἰς τὴν ναυτικήν ἀγοράν. Τὸ γεγονός ὅμως ὅτι ἐκ τῶν μέχρι σήμερον ἐφαρμογῶν δὲν ὑπάρχουν σαφεῖς ἐνδείξεις ποσοτικῶν πλεονεκτημάτων, διατηρεῖ καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τὴν αὐτὴν στάσιν ἀναμονῆς.

ΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΤΑΣΕΙΣ

Σήμερον, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας τῆς Ναυτιλίας, ἡ συνέχιστις καὶ ἐπέκτασις τῆς ἐρεύνης εἰς ἀμφοτέρους τοὺς τομεῖς εἰναι ἵσως περισσότερον παρὰ ποτὲ ἀναγκαῖα διὰ τὴν δελτίων τῆς ἀποδόσεως τοῦ πάσης φύσεως μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ. Παραδόλης, ὁ χώρος τῆς γεφύρας ἀποτελεῖ πεδίον μεγάλων δυνατοτήτων, δεδομένου ὅτι οἱ κίνδυνοι τῶν συγκρούσεων ηὔσηθησαν λόγω τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων. Τὸ γεγονός ὅτι τὰ πλείστα τῶν ἀτυχημάτων ὄφελονται εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα, ἔκαιμε ὡστε νὰ δοκιμάζωνται συνεχῶς νέα συστήματα ἀσφαλούς ναυσιπλοΐας, μὲ σκοπὸν ὅχι δέδαια νὰ ἀφαιρέσουν τὴν τελικὴν ἀπόφασιν ἀπὸ τὸν κυβερνῶντα, ἀλλὰ νὰ παράσχουν τόσας χρησιμούς πληροφορίας ὡστε νὰ καταστήσουν τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν ἀσφαλεστέραν. Σημαντικὴ ἐπίσης εἶναι ἡ ἔρευνα ἐπὶ τὸν ἐπιδράσεων τῆς θαλασσοταραχῆς ἐπὶ τοῦ σκάφους εἰς τρόπον, ὡστε ἐπὶ τὴν δέσσι τῶν παρεχομένων ἐνδείξεων νὰ ἀποφασίζεται ἡ ἐνδεικνυμένη ἀλλαγὴ πορείας ἡ ταχύτητος πρὸς ἀποφυγὴν ἀνεπιτρέπτων κοπώσεων καὶ ζημιῶν.

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

‘Ἄλλ’ ὡς εἶναι φυσικόν, τὸ πλῆθος τῶν ὁργάνων τὰ ὄποια ἐγκαθίστανται ἐπὶ τοῦ πλοίου, δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνημέρωσεως τοῦ ναυτικοῦ προσωπικοῦ ἐπὶ τῆς χρήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως των. ‘Η παλαιά ἀποφις, ὅτι τούτο ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας ἑξειδικεύσεως δὲν εὐσταθεῖ, καὶ σήμερον θεωρεῖται δέδαιον ὅτι ἡ ἐκπαίδευσις τῶν στελεχῶν καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσύρματου, ἐπὶ τῶν συγχρόνων ὄργανών ἀποτελεῖ τὴν μόνην ὁρθὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ πρόβλημα.

Εἰς τὸ ἔξωτερικόν, τὴν ἐκπαίδευσιν αὐτὴν ἀνάλαμβάνουν κατὰ κανόνα αἱ κατασκευαστριαὶ ἐταιρίαι εἰς τὴν ἀνεφανίστανται ἐπὶ τοῦ πλοίου, δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνημέρωσεως τοῦ ναυτικοῦ προσωπικοῦ ἐπὶ τῆς χρήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως των. ‘Η παλαιά ἀποφις, ὅτι τούτο ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας ἑξειδικεύσεως δὲν εὐσταθεῖ, καὶ σήμερον θεωρεῖται δέδαιον ὅτι ἡ ἐκπαίδευσις τῶν στελεχῶν καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσύρματου, ἐπὶ τῶν συγχρόνων ὄργανών ἀποτελεῖ τὴν μόνην ὁρθὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ πρόβλημα.

Παρ’ ἡμῖν αἱ περὶ αὐτοματισμοῦ καινοτομίαι τῆς παρελθούσης δεκαετίας ἔδημηρησαν εἰς τὴν κατασκευαστριαί της Ναυτιλίας, ἐκ τῆς οποίας, ἀλλωστε, ἀποκομίζει σημαντικοὺς πόρους.

‘Ως συνάγεται ὅμως ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀναπτυχθέντων, ἡ περίοδος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἦν διερχόμεθα, ὅχι μόνον δὲν ἐσταμάτησεν τὴν σπουδήν, ἀλλὰ προσέδωκεν εἰς τὴν ἔρευναν εἰδικώτερους στόχους οἰκονομικῆς ἀποδοτικότητος. ‘Οταν τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἡλεκτρονικῶν υπολογιστῶν δὲν ἀνελθήσουν καὶ τῶν ἡλεκτρονικῶν υπολογιστῶν

The Hellenic Mutual War Risks Association

‘Οργανισμός ιδρυθείς τό 1960 υπὸ σημαινόντων Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

‘Ασφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτελεῖσθε:

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

Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

ή Ναυτιλίας μας υποχρεωθή νά τά δεχθή, πρέπει νά διαθέτη τά κατάλληλα στελέχη, τά προηγματισμένα διά την έκμαθσιν και έφαρμογήν των. Την προετοιμασίαν λοιπόν αύτην οφείλουν νά προγραμματίσουν οι άρμόδιοι. Τά πρώτα, άλλως τε, πλήρως αιώνα παραγγελμάνενα σκάφη ηρχισαν παραγγελμένα πετραφθούν είς τά έλληνόκτητον τονάζ. "Εχομεν νά συστήσωμεν ίδιατέραν φροντίδα είς τά σχετικά μέ την αύτοματοποίησιν έκπαιδευτικά προγράμματα, πρίν ή μάς καλύψουν τά γεγονότα.

ΚΥΡΙΩΣ ΕΥΕΛΠΙΑ

Καταρτίζεται, ώς έγνωσθη, σχέδιον νόμου, διά τού όποιου τροποποιούνται κείμεναι διατάξιες της νομοθεσίας περί NAT. Λεπτομέρειαι δὲν έγνωσθαν μέχρι της στιγμής, άλλα χωρίζομεν διτείναι άναγκη νά έπιστημανθή ἀπό τούδε διτείναι αι τροποποίησις δέσον νά άφορουν καὶ εἰς την λειτουργικότητα τού NAT, ώστε νά είναι εύχερης ή προσαρμογή είς τάς συνθήκας που δημιουργεί ή παλιντρόπος μοίρα που διέπει την Ναυτιλίαν. 'Απτὸν παράδειγμα περί αύτού ἀποτελεῖ τό ζητήμα τό όποιον ἀνέκυψεν ἐσχάτως ἐν σχέσει μὲ την ἀπασχόλησιν ναυτικῶν είς παραπλισμένα λόγῳ τῆς κρίσεως πλοία. Ή ύφισταρμένη νομοθεσία δὲν έπιτρέπει τὴν ρύθμισιν τού θεμάτος συμφώνων πρός τάς συνθήκας αἵτινες ἐπικρατοῦν σήμερον καὶ ναυτικοί, στελέχη κυρίων, μαστίζομενα ἐπί τῆς ἀνέργιας, δὲν δύνανται νά ἀσφαλίσουν τὴν ὑπηρεσίαν των ἐπί παραπλισμένων πλοίων. Βεβαίως, καταβάλλεται δῆμη προσπάθεια νά ἀντιμετωπισθῇ κατά καποίον τρόπον τό πρόβλημα, ώς ἀναφέρεται εἰς ἄλλην στήλην, άλλα είναι ἀναμφισβήτητον διτείναι νομοθεσία περί NAT οφείλει νά είναι εὐέλικτος, ώστε νά παρέχεται εἰς τό Διοικητικὸν Συμβούλιον ή εὐέρεια νά λαμβάνηται έγκαιόψις τάς ἔνθεικυνωνέας ἀποφάσεις τόσον διά τὴν ἔξηπερτήσιν τῶν ήσφαλισμένων ναυτικῶν δσον καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ή όποια, ἀλλωστε, ἀποτελεῖ καὶ τὴν βάσιν τῆς λειτουργίας του.

ΤΑ ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

'Επισημαίνεται ἀπό τούδε διτείναι, κατά την πενταετίαν 1976 - 1980 θὰ σημειωθῇ ἐπίσια αὔξησις τῶν συνταξιούχων τού NAT κατά 4 - 5% ἐπηρίως, δῆμη δὲ οι συνταξιούχοι προσήγγισαν τάς 23.000 ἔναντι 125.000 περίπου ἐργαζομένων ναυτικῶν. Ή αὔξησις τῶν συνταξιούχων τού NAT κατά τά προσαναφέρθεντα ποσοστά διά την διαυσμένην δῆμη πενταετίαν ἀναμένεται διτείναι θὰ σημειωθῇ, διότι θὰ ἀρχίσῃ ή ἔξοδος εἰς την ἀπομαχίαν τῶν ναυτικῶν ἔκείνων, οἵτινες εἰσῆλθον εἰς τό ναυτικὸν ἐπάγγελμα κατά μεγάλους ἀριθμούς μετά τὸ δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον. Τούτο δημιουργεῖ διά τὸ Δ.Σ. τού NAT, άλλα καὶ διά τὸ υπουργεῖον Ναυτιλίας, προσθέτους εὐθύνης διά τὸ πρόστιον τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως, ήτις θὰ δημιουργηθῇ διά τό "Ιδρυμα ἐκ τῆς ἀνωτέρω αἵτιας. Δηλαδὴ θὰ πρέπει νά ἔξερεθῇ ἀπό τούδε τρόπος αὔξησεως τῶν προσδόσων τού NAT, ώστε αφ' ἔνος μὲν νά ἀντιμετωπίσῃ τὰς αὔξανομένας σταθερῶς ὑποχρεώσεις του ἔναντι τῶν συνταξιούχων καὶ αφ' ἔτερου νά ἔξασφαλίσῃ τάς προβλεπομένας παροχάς καὶ διά τοὺς μελλοντικοὺς συνταξιούχους, οἱ όποιοι είναι οἱ σημερινοὶ ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικοί. 'Υπὸ τὸ πνεῦμα αὐτὸ δὲν δυνάμεθα νά κατανοήσωμεν τὴν σημειουμένην καθυστέρησιν εἰς τὴν κατάδεσιν εἰς τὴν Βουλὴν τού νομοσχέδιου, τὸ όποιον προβλέπει τὴν αὔξησην τῶν εισφορῶν τῶν ἐφοπλιστῶν κατά 2%, ώς είχεν ἀποφασισθῇ πρὸ ἔτους καὶ πλέον, μὲ τὴν σύμφωνον γνώμην τού ἐφοπλισμοῦ.

"Ετερον θέμα τὸ όποιον δέσον νά ἀντιμετωπισθῇ ἐπειγόντως είναι ή προσαρμογή εἰς τὰς συνθήκας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, μετά

τὴν ἀποφασισθεῖσαν εἰσδοχὴν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν EOK. 'Εν προκειμένω είναι γνωστὸν ὅτι, η πολιτικὴ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος ἐπὶ τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως είναι η καθιέρωσις ἐλαχίστου ἐπιπέδου ἀσφαλίσεως, χωρὶς ὅμως τὴν ἐπιβολὴν ἐνιαίας ἀσφαλίσεως δι' ὅλη τὰ κράτη - μέλη. Τούτο σημαίνει, κατὰ τοὺς ειδήμονας, διτείναι η παρεχομένη υπό τού NAT ἀσφαλίσις θὰ πρέπει νά προσαρμοσθῇ πρὸς τὸ ἐλαχίστον ἐπιπέδον ἀσφαλίσεως τὸ όποιον θὰ ισχύῃ διά τὰ κράτη - μέλη. Επίσης, διά τῆς ἐφαρμογῆς τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως μεταξύ τῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων τῶν κρατῶν - μέλων ὁ "Ελληνικὸς θὰ δικαιούται νά μεταφέρῃ τὰς ἀσφαλιστικὰ του δικαιώματα ὅποιο τού NAT εἰς ἔτερον ἀσφαλιστικὸν φορέα κράτους - μέλους τῆς EOK.

Εύνόητα, ἐκ τῶν ἀνωτέρω, καθίστανται τὰ προβλήματα τὰ όποια δημιουργεῖ εἰς τὸν χώρων τῆς Ναυτιλίας η ἔνταξις τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν Κοινήν Ἀγορᾶν. Δι' ὅτι θὰ πρέπει νά μελετηθοῦν ἀπό τούδε ἐνδελεχός, ώστε νά μή εύρεθωμεν πρὸ δυσμενῶν ἐκπλήξεων.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΒΗΜΑ

Κατόπιν διχύτατου διεθνοῦς συναγωνισμοῦ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα Χοβαλντσέρκερ ἐπέτυχον τὴν σύμβασιν διά τὴν προμήθειαν τῶν σχεδίων καὶ τοῦ διότι κατασκευαστικοῦ προγράμματος τῶν ναυπηγείων καὶ τοῦ ἐπικευαστικοῦ κέντρου τῆς Πύλου διά λογιαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου M. A. Καραγεώργη.

Πενταετής προβλέπεται ό χρόνος τῆς συστάσεως τού ναυπηγείου, μὲ κόστος 540 ἑκατομ., γαλλικῶν φράγκων. Δύο χιλιάδες ἐργάται θὰ ἀπασχοληθοῦν. Τρεῖς πλωταὶ δεξαμεναὶ διά σκάφη 25.000 - 150.000 τόνων θὰ διατίθενται, ἐπιπροσθέτως δὲ μία ναυπηγικὴ ἐσχάρα διά σκάφη μέχρις 80.000 τόνων, καὶ ἔτερα διά σκάφη 35.000 - 50.000 τόνων.

ΜΗΝΥΣΕΙΣ ΔΙ' ΟΦΕΙΛΑΣ

Τὸ υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνέκρινε τὴν ἀπόφασιν τού Διοικητικοῦ Συμβούλιον τού NAT διά την υποβολὴν μηνύσεων ἐναντίον τῶν ἐκπροσώπων 11 πλοίων δι'. διφειλάς ἐκ ληξιπρόθεσμων ναυτολογίων.

'Εξ ἄλλου ἀπεφασίσθη ὑπό τού Δ.Σ. τού NAT ή υποβολὴ μηνύσεως ἐναντίον ἐκπροσώπου πλοίου ὑπό ξένην σημαίαν, διότι εἰς τὸν διαδικτύον δηλώσιν τού N.D. 105)69 ἀπέφυγε νά δηλώσῃ διτείναι η ἔξερποσώπει καὶ ἔ-

τερον πλοίον, τὸ όποιον ήτο συμβεδλήμενον μετά τού NAT καὶ ἔξεπλειστηριάσθη χωρὶς νά ἔξοφληθοῦν αἱ πρός τὸ "Ιδρυμα ὁρειδόμεναι εἰσφοραὶ ἐν ναυτολογίοιν. 'Επίσης ἀπεφασίσθη νά μὴ ἀσφαλισθῇ τὸ πλήρωμα ἐτέρου πλοίου ἐκπροσωπουμένου υπό τοῦ ίδιου έκπροσώπου.

Σημειούνται ἐν προκειμένῳ, διτείναι η τυχὸν ἐπιβληθομένη ποινὴ δι' ἀλληπή η ψευδῆ στοιχεῖα δηλώσεως τού N.D. 105)69 δὲν ἔχαγοράζεται.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Πολλὰ τὰ παράδοξα φαίνεται διτείναι δημιουργεῖ η κρίσις τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ναυτηγικῆς ἀγορᾶς.

Πρῶτον ἔχομεν τὰ ἔτοιμοπαράδοτα πλοία, τὰ όποια ἔξηγγειλον τὰ σκανδιναϊκά ναυπηγεία. Τοῦ λοιποῦ οἱ ἐπιθυμούντες νά πλουτίσουν τοὺς στόλους των, περιοδεύοντες τὰ ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου θὰ διέρχωνται ἐνώπιον σειρῶν ἐτοίμων σκαφῶν διαφόρων τύπων, τῶν όποιων τὰς ιδιότητας θὰ διαλαχθῆ τεχνικὸς ἐκπρόσωπος τῆς ἐπιχειρήσεως η, ἐὰν πρόκειται περὶ ἀγορᾶς self - service, θὰ ἐπεξηγούν συνωπτικὰ πινακίδες.

Δεύτερον ἔχομεν τὴν δωρεὰν προσφορὰν ναυπηγείου, η όποια ἀνέκοινώθη εἰς Νορβηγίαν. Ή εἰδησθις λέγει διτείναι ο μεγαλεοφοπλιστής Χίλιαρ Ρέκστεν, προτιθέμενος νά ἀνεγείρῃ ναυπηγεῖον πλησίον τοῦ Μπέργκεν, είχεν δῆμη προβοῦ εἰς τὰς ἀναγκαῖας ἐκσκαφάς, διτείναι τὸν ἐπρόλαβεν η κρίσις. 'Εδήλωσε, λοιπόν, διτείναι τὸ πέριξ αὐτῆς γήπεδον προσφέρεται δωρεὰν εἰς έκεινον δστις θὰ ἀνελάμβανε νά κατασκευάσῃ τὸ ναυπηγεῖον.

Διερωτάται, θεοσίως, οἱ ἀναγνώστης ποιοῖς θὰ ἔχῃ τὴν τόλμην νά δεχθῇ τὸν δρόμον τῆς δωρεᾶς καὶ νὰ κτίσῃ τὸ ναυπηγεῖον, διτείναι τὰ υπάρχοντα κλείουν ἐλλείψει ἐργασιῶν. 'Εκτός έὰν εύρεθῇ ὁ σχολαστικὸς τού 'Ιεροκλέους δστις «εἰς χειμῶνα ναυαγῶν, πρὸ τὸ σωθῆναι, μίαν τῶν ἀγκυρῶν περιεπλέξατο».

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

WILLIAMS & CIA. LTDA.

ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES: WILLIAMS

TELEX: (81) 1000, 1135 & 1341

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΟΙΩΝ

2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS

4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX

5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ

6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΔΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΗΡΩΝ

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057,
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231
TWX: 710-581-4915

General Agents for
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

—
CERES SHIPPING COMPANY LTD.
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

—
CERES JAPAN SHIPPING K. K.
Cable: Cereseast Tokyo — Telex: Q222-4067

'Η άλλη λογραφία μας

ΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ

Κύριες Διευθυντά,

Εις άπαντησιν σχολίων σας, καταχωρισθέντων εις τὸ τεῦχος τῆς 1.3.1976 τοῦ ὑμετέρου ἐγκρίτου περιοδικοῦ ὑπὸ τοὺς τίτλους «ΟΙ ΕΓΧΡΩΜΟΙ» καὶ «Η ΑΝΕΡΓΙΑ» ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

Α'. Πράγματι ἀνελήφθη προσπάθειας ἔξαριθμώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλλοδαπῶν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν ὑπὸ 'Ἐλληνικὴν σημαῖαν πλοίων.

2. 'Ἐκ τῆς ἑρεύνης - ἀπογραφῆς, λαβούσης χώρων τὸ α' πενθήμερον τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου π.ἔ. διεπιστώμη διτὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀντιτέρων ἀνήρχετο εἰς 18.790.

3. "Ἐκτοτε, ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἐμειώθη καὶ συνεχίζεται μειούμενος, διὰ τῆς σταδιοσκῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἀλλοδαπῶν δι' Ἐλλήνων ναυτικῶν.

B'. 1. Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. εἶναι εἰς θέσιν καὶ μᾶς παρέχει τὰ ἀναγκαιούντα ἐπίσημα στοιχεῖα προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ναυτικῶν πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων. Οὕτω κατὰ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου ὑπῆρχον 1.300 ἄνεργοι ναυτικοὶ διαφόρων εἰδικοτήτων, παραμένοντες ἐκτὸς τῶν πλοίων ἔνεκα διαφόρων λόγων, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν δέχονται προσφερομένην ἔργασίαν ἐπὶ πλοίων, ὑπὸ δρους ἀμοιδῶν τοὺς τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

2. Οἰοσδήποτε ναυτικός, πλὴν τῶν κατηγοριῶν πλοιάρχων α' τάξεως καὶ ἐν μέρει Μηχανικῶν α', ἀποταθῇ εἰς Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ ζητήσῃ ἔργασίαν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ τοὺς δρους ἀμοιδῆς τοὺς τῆς ἐν Ισχυὶ Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀμέσως πρωθεῖται πρὸς ναυτολόγησιν. 'Οις εἶναι εὐνόητον, τοῦτο ἐπιτυγχάνεται διότι ὑπάρχει ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἡ εὐχέρεια τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰ ὑπὸ 'Ἐλληνικὴν σημαῖαν πλοία ἀλλοδαπῶν δι' Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Μετ' ἑκτιμήσεως

ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Πειραιεὺς 10 Μαρτίου 1976

Η «PERTAMINA»

Κύριες Διευθυντά,

Ἐπειδὴ εἴμαστε ἡ πρώτη 'Ἐλληνικὴ ἑταιρία καὶ ἵσως ἡ πρώτη ἑνέη, ποὺ ναύλωσε μεγάλα πλοῖα στὴν Pertamina ἀπὸ δεκαπεν-

ταετίας, αἰσθανόμαστε τὴν ὑποχρέωση καὶ τὴν ἐπιθυμίαν ν' ἀντισχολιάσωμεν τὸ σχόλιον σας τοῦ τεύχους σας τῆς 15.3.76, ποὺ δὲν εἶναι ἵσως τὸ πρώτο, ποὺ γράψατε γι' αὐτὴν τὴν ἑταῖρον.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον γεγονός, πῶς ἀνέκαθεν καὶ πάντοτε ἡ Pertamina καὶ στὰ πρῶτα χρόνια ἡ Pertamina, πρὶν ἀπὸ τὴν συγχώνευσιν τῆς μὲ τὴν Pertamina, συμπεριφέρθηκε σφογα, μὲ πολλὴ κατανόηση καὶ συνέπεια πρὸς δῆλους τοὺς πλοιοκτήτες σ' δλος ἀνεξαιρέστως τὰ θέματα καὶ ιδιαίτερα στὴν ἔγκαιρη καταστολὴ τῶν μισθωμάτων τῶν πλοίων.

Ρητὸς καὶ ἔμπρακτα ἀνεγνώρισε σὲ κάθε περίπτωση καὶ εύκαιρια τὴν μεγάλη συμβολὴ τῶν ἔνεων πλοιοκτητῶν στὴν ἀλματώδη ἀνάπτυξή της μέσα στὴν τελευταία δεκαετία, ποὺ ἔφερε τὴν 'Ινδονησίαν στὴν πρώτη γραμμή τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν τοῦ κόσμου σήμερα.

"Ἄν ἐμφανίζεται τὸν τελευταῖον καὶ πολὺ μία μικρὴ καθυστέρηση στὴν ἔξοφληση τῶν μισθωμάτων, ἡ αἵτια δρίσκεται στὸν Τράπεζα τῆς 'Ινδονησίας καὶ δῆλος στὴν Pertamina, ποὺ διαβιβάζει πάντοτε ἔγκαιρα τὴν ἔντολὴν γιὰ κάθε μισθωμα στὴν Τράπεζα.

Ἐύχαριστούμεν διὰ τὴν φιλοξενίαν τῆς ἐπιπολῆς αὐτῆς στὶς στήλες σας.

Μετὰ τὴν μεταβολὴν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Πειραιεὺς 24 Μαρτίου 1976

ΟΙ ΦΙΛΟΙ ΜΑΣ ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ

Αἰσιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐίς τὸ φύλλον σας τῆς 1ης Μαρτίου «Τὸ Σχόλιον τοῦ 15θημέρου» ἐδιάβαστα τὴν διασκεδαστικὴν ἱστορίαν τοῦ σκύλου ποὺ ἐκανε 'οδρίδιον στὴ γέφυρα ἐνός πλοίου καὶ ἐγαύγιζεν διαστάσεις τοῦ παρουσιάζετο κίνδυνος συγκρούσεων, δόπος ἀνέβαινεν στὴ γέφυρα δ ἀξιωματικὸς φυλακῆς!

"Ἄν θυμάδαι μακλῶς τὸ ἐπεισόδιον αὐτὸς ἐγράψατε πρὸ καιροῦ, διαστάσεις τοῦ παρουσιάζετο κίνδυνος συγκρούσεων, δόπος ἀνέβαινεν στὴ γέφυρα δ ἀξιωματικὸν. Τὸ πλοῖον — καὶ δ σκύλος κατὰ συνέπειαν — ἐφέρετο δι' 'Ἐλληνικὸν καὶ προφανῶς ἦτο ἄλλη μία προσπάθεια τῶν 'Αγγλῶν νὰ διασφήμησουν τὴν σημαῖαν μας.

Ἐίς τὸ ίδιον ἐπεισόδιον ἀναφέρεσθε δι' μῆπας οἱ 'Αγγλοί τὸ πήραν εσκοντι - κορδόνια μὲ τὴν ἱστορίαν αὐτῆν, ἔχοντας χάσει τὸ

εσένς ὁφ χιούμορος τους ἀπὸ τὴν κακομοιριάν των; 'Ἄς μᾶς ἔλεγαν, τοὐλάχιστον, ἔὖν δὲ σκύλος ἐγαύγισεν 'Ἐλληνικὰ ἡ σὲ ἄλλη γλώσσα. 'Ασχέτως αὐτοῦ, ἐκ προσωπικῆς πείρας μπορῶ νὰ πῶ ὅτι ἔνας καλός 'Ἐλληνικός εκαραβόσκυλος κάνει καλύτερη βάρδια ἀπὸ 'Άγγελο ἀξιωματικό, ίδιως στὸ Μηχανοστάσιο! 'Οσοι ἀγγόρασαν πλοῖα ποὺ είχαν πρὶν ἀγγλικὸ πλήρωμα ἃς μαρτυρήσουν!

Φιλικώτατα
ΕΥΓ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Υόρκη 3 Μαρτίου 1976

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Περὶ τοῦ ίδιου ἐπεισοδίου πρόκειται. 'Επαναλαμβάνεται ἡ ιστορία του.

ΟΙ ΠΑΡΕΙΣΑΚΤΟΙ

Αἰσιότιμοι Κύριοι,

Εἶναι γνωστὸν εἰς δῆλον τὸν Ναυτικὸν κόσμον τὸ κακὸ ποὺ προξενοῦν οἱ ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ μὲ τὴν ἀθρόαν, συνεχίζομένην, παρουσίαν τῶν εἰς τὰ 'Ἐλληνικὰ πλοῖα, εἰς περίοδον μάλιστα καθ' ἥν ἐκαποντάδες 'Ἐλληνικὲς ναυτικοὶ ὅλως τῶν εἰδικοτήτων ζήτουν ἐργασίαν. Εἶναι γνωστὴ ἐπίσης ἡ ἀμάθεια ποὺ τοὺς δέρνει ἐπάνω εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν. Γνωστὸν ἀκόμη τὸ κακὸ ποὺ προξενοῦν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διότι οὗτοι δὲν εἰσφέρουν τίποτα εἰς αὐτό. Δὲν προσφέρουν τίποτα εἰς τὸ 'Ἐλληνικὸ Κράτος, εἰς τὶς 'Ἐλληνικὲς Τράπεζες.

Πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκλείψῃ αὐτὸς τὸ κακὸ τῶν ἀλλοδαπῶν, ἀφοῦ οἱ πλοιοκτῆται τοὺς στέλνουν κατ' εύθειαν ἀπὸ τὴν πατρίδα των, εἰς τὸ πλοῖο, εἰς τὸ λιμάνι ἀφίξεως τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ περνοῦν ἀπὸ τὴν 'Ἐλλάδα;

"Ἄς φροντισουν τὰ διάφορα σωματεῖα μας δι' αὐτὸς τὸ κακό. 'Ἄς φροντισται καὶ τὸ Υ.Ε.Ν. 'Ἄς φροντισται καὶ δῆλος κυνηγήσῃ τὴν κατάστασι τὸ Π.Ν.Ο. τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» καὶ δῆλος τὰ σωματεῖα, δῆλος οἱ 'Ενωσίες καὶ ίδιως ἡ 'Ενωσις Πλοιάρχων.

Καθ' ἥν στιγμὴν εὑρίσκονται πολλοὶ 'Ἐλληνες ναυτικοὶ εἰς τὰ καφενεῖα τοῦ Πειραιῶς ἢ εἰς τὰ μέρη των, ψάχνοντας ἢ περιμένοντας δι' ἐργασίαν, γιατὶ αὐτοὶ οἱ ἀλλοδαποὶ νὰ μπαρκάρουν εἰς τὰ 'Ἐλληνικὰ πλοῖα μὲ πολὺ διλιγόντερα χρήματα ἀπὸ τὸν 'Ἐλληνα ναυτικοῦ καὶ μὲ πολὺ διλιγόντερο Rate εἰς τὶς ὑπερωρίες.

Αὐτοὶ δὲν στέλνουν χρήματα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., εἰς τὶς 'Ἐλληνικὲς Τράπεζες, εἰς τὸ 'Ἐλληνικὸ Κράτος. 'Επομένως δῆλοι εἶναι ζημιώμενοι.

Αὐτοὶ μὲ τὸν πρῶτο τους μισθὸ θὰ βγοῦν καὶ θὰ ψωνίσουν μαγνητόφωνα, διργύτερα φωτογραφίκες μηχανές, Πικάπ, Τ.Β. κλπ.

'Απὸ δῆλος αὐτὰ τὸ 'Ἐλληνικὸ Κράτος εί-

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

ναι ζημιωμένο διότι αν ήταν "Ελληνες ναυτικοί θά τάξτελναν είς Ελλάδα και θά είληχε ή οικογένειά τους χρήματα νά άγοράση από τάξις Ελληνικά καταστήματα, άπό τὸν Ελληνα μπακάλη. Θά είσπραττε τὸ N.A.T. τις κρατήσεις.

Τώρα πού οι "Ελληνες ναυτικοί κάθονται, σύτε μπορούν νά άγοράσουν T.V. ούτε άκριβά ρολόγια, ούτε μαγνητόφωνα, ούτε ρούχα, ούτε τροφές, ούτε τὸ άκριβό κρέας, ούτε τίποτα. Επομένως ολας άργοντας ολα μένουν πίσω γίνεται δηλαδή μιὰς άλιστίδας άνεργίας, πού ζεινικά από τὸν "Ελληνα ναυτικό έξι αιτίας τῶν άλλοδαπῶν και φθάνει εἰς τὸν μπακάλη τῆς γειτονιάς.

Γιατὶ νά έπανδρώνουν, λοιπόν, οι "Ελληνες πλοιοκτήται τάξις πλοΐα των μέλη άλλοδαπούς, ένω ὁ Πειραιᾶς είναι γεμάτος από "Ελληνες ναυτικούς;

Γιατὶ δὲν έπειμβαίνει άποφασιστικά τὸ Κράτος;

Τὸ N.A.T. μιὰς ήμέρα θά πάψη νά λειτουργή διότι δὲν θά είσπραττη. Οι συντάξεις από πού θά δγούν;

"Ἄς φροντίση, λοιπόν, τὸ Y.E.N. και διὰ τὸν "Ελληνα ναυτικό, πού τόσα πολλὰ προσφέρει μέ τὸ συνάλλαγμά του.

Αξιωματικοί και Πλήρωμα
Μ)Τ «ALBA»

Ρόττερνταμ 20 Φεβρουαρίου 1976

ΤΟ «ΣΗΜΕΙΩΜΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ τεύχος τῆς 15ης Μαρτίου 1976 τοῦ περιοδικοῦ σας ἐπικρίνετε μετά σφοδρότητος τὸ Σημείωμα τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων και διατυπώνετε ἀπόφεις αἱ ὄποιαι και ἀδικοὶ είναι και πολλὴν προκαταληψιν προδίδουν.

Ἐκ προσιμίου καταδικάζετε ἔν μέτρον, σκοπός τοῦ ὅποιου είναι νά βάλῃ μίαν τάξιν εἰς τὰ θέματα τῆς ναυτολογίσεως και νά πατάξῃ τὴν ἀνθρωπομεστίαν ή ὅποιας ἀσκεῖται εἰς εύρειαν κλίμακα εἰς δάρος τῶν ναυτικῶν. Ή συνεργασία τῶν ναυτεργατικῶν

σωματείων εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν θὰ ἀποθῆται εὑρεγετική.

Εἰς τὴν πολεμικὴν σας κατά τοῦ Σημειώματος ἐπικαλεσθεῖς ὑπερβασίας τοῦ παρελθόντος και γράφετε ἐπι λέξει: «Εἰς περιόδους κρίσεων ναυτεργατικῆς, καθ' ἥν η προσφορά ναυτικῶν ὑπελείπετο τῆς ζητήσεως αὐτῆς ἡ ἀθέμιτος πώλησης μιᾶς θέσεως, ήτο συχνὸν ὅσον και θλιβερὸν τοῦ παρελθόντος παράπτωμα, ίνα μὴ εἴπωμεν ποινικὸν ἀδίκημα». Κοι δίλγον κατωτέρω: «Οχι σπάνιας αἱ δωροδοκίαι, ἀκόμη δὲ και ἡ ἐκμετάλλευσις διὰ τῶν ποικίλων εἰσφορῶν, εἰς ἃς ὑπερχεούντο οἱ ὑποδεικνύμενοι πρὸς ναυτολόγησιν».

Νομίζουμεν ὅτι στοιχειώδη ὑποχρέωσιν τῆς συντάξεως ἀποτελεῖ ἡ κατονομασία τῶν ἐνεχομένων εἰς τὰς παραβάσεις αὐτάς, διότι δὲν είναι δυνατόν νά διατυπώνωνται τόσον διαρείαι κατηγορίας κατά τρόπον δόριστον και συνοπτικόν, μόνον και μόνον διὰ νά στηριχθῇ μίας ἐκ προκαταλήψεως πολεμική. Θὰ πρέπει νά δοθοῦν εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ ὄνυματα ἔκεινων ποὺ ἔκαμναν «ἀθέμιτον πώλησιν μιᾶς θέσεως» και ἔδεχοντο «δωροδοκίας».

Ἄλλα ἔκτὸς τῆς ὑποχρεώσεως αὐτῆς τῆς συντάξεως τοῦ περιοδικοῦ σας, είναι ἀπάραδεκτος ἡ διαφανῆς προσπάθεια νά ἀποδοθοῦν ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν σημειώνην ἡγεσίαν τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων διαθέσεις παρόμοιαι ὡς αἱ ἀτεκμηριώτων καταγγελλόμεναι ἐναντίον παλαιῶν συνδικαλιστικῶν στελεχῶν. Ἄλλα ἀκόμη περισσότερον ἀπαράδεκτος είναι ἡ ἐπιχειρουμένη ταύτισις τῶν σημειώνων διοικήσεων τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων πρὸς τὴν κακοποίον δρᾶσταν τῆς O.E.N.O., ταύτισιν διὰ τὴν ὅποιαν διαμαρτυρούμεθα ἐντόνως και ταυτοχρόνως ἐκφράζομεν τὴν λύπην μας διότι ἡ προκατάληψης ὀδηγήσεις μέχρι τοῦ σημείου νά χρησιμοποιούνται τόσον ἀτυχῆ, ἀσχετα και δυσφημιστικά ἐπιχειρήματα διὰ νά δημιουργηθοῦν δυσμενεῖς ἐντυπώσεις.

Είναι ἀπόλυτον δικαίωμα σας νά καταφέρεσθε ἐναντίον τοῦ μέτρου τοῦ Σημειώματος τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων, προσκρούει ἐν τούτοις εἰς τὴν στοιχειώδη δημοσιογραφικήν δευτολογίαν ή χρησιμοποίησις ἐπιχειρημάτων τὰ ὅποια είναι ἐντελῶς ἀσχετα και συγ-

χέουν πρόσωπα, πράγματα και ιδεολογικάς τοποθετήσεις.

Είναι ἀπότος και ἀνακριβῆς ὁ ισχυρισμὸς ὅτι «Αφαιρεῖται ἀπό τὸν ἐφοπλιστὴν και τὸν πλοίορχον τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς». Τὸ δικαίωμα τοῦτο διατηρεῖται ἀκέραιον, ή δὲ ἔνωια τοῦ Σημειώματος μετὰ τὴν σημειώνην του μορφὴν είναι νά ὑπάρχῃ στενώτερος σύνδεσμος μεταξὺ ναυτικῶν και τῶν ὄργανώσεων των διὰ τὰ τεθούν αἱ σχέσεις ἐργασίας εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐπὶ ύγιων και πλέον ὑπευθύνων βάσεων.

Θέλομεν νά πιστεύωμεν ὅτι αἱ ἀνωτέρω γραμμαὶ θὰ σάς δώσουν ἀφορμὴν νά ἐπανεξετάσητε τὰς ύποστηριζομένας εἰς τὸ κύριον ἄρθρον τοῦ περιοδικοῦ σας τῆς 15ης Μαρτίου 1976 ἀπόφεις ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ Αμαρτωλὸν Σημείωμα» και ὅτι θὰ κάμετε νηφαλιωτέρας σκέψεις.

Εύχαριστούντες διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Ἐντολὴ Διοικήσεως
Ο. Γεν. Γραμματεὺς
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΑΪΤΗΣ

Πειραιὲς 18 Μαρτίου 1976

Σ. Η. Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Οι διοικούντες τὴν Π.Ν.Ο., καθ' ὅ νεώτεροι, δὲν ἔχουσαν τὰς περὶ τὸ «σημείωμα ἀσχήμιας» τοῦ παρελθόντος. Αὐταὶ ἀλλως τε ὑπερχρέωσαν τοὺς ἐφοπλιστὰς νά καταφύγουν εἰς τὴν Δικαιοσύνην και νά ἐπιτύχουν τὴν κατάργησίν του ὡς παρανόμου.

Εύχόμεθα τὸ ἀμφιτραλὸν ἐκ τοῦ παρελθόντος «σημείωμα» νά μη ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον νέας προσφυγῆς τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὴν Δικαιοσύνην. "Ιδωμεν.

Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ πολλὴν ἔκπληξη, ἀλλὰ και περισσότερο θαυμασμὸ διάβασα στὸν Τύπο τῆς 19ης Μαρτίου τὶς σχετικὲς δηλώσεις τοῦ κ. Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. ἀναφορικά με τὶς «ἀντιδράσεις» τῶν Αρχιπλοιάρχων

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOUU, PIRAEUS, TEL. 4519553

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises

KK UNAS

στὸ θέμα τῶν αὐξήσεων τῶν εἰσφορῶν στὸ N.A.T.

Καὶ τὰ δύο αὐτά γενικά συναισθήματα ἀφορῶν τόσο στὴν ἀντίδραση δόσο καὶ στὴν ἀπόσταση, ποὺ φαίνεται δῆτι ὑπάρχει μεταξὺ τοῦ τὶ πράγματι ζητοῦν οἱ Ἀρχιπλοίαρχοι καὶ τοῦ τὶ ἀντέληθφθ ὁ κ. Γ. Γ.

Ἄλλα, γιὰ νὰ θέσωμε τὰ πράγματα στὴν σωτηρία τους δάσσο, δῶπες θεωρώ αὐτή (καὶ νομίζω ὅτι οἱ συνάδελφοι Πλοιάρχοι οἱ ὑπηρετοῦντες ὡς Ἀρχιπλοίαρχοι θὰ συμφωνήσουν), δῆτι ἐπικρίσεις διατυπώνται διὰ τὸν τρόπον μὲ τὸν ὄποιον ὁ Γ. Γ. τῆς Π.Ν.Ο. ἀφέθη νὰ παρασυρθῇ σὲ συναινέσεις ἀποσκοπούσας στὸ διαχωρισμὸν καὶ τὴν διάσπασην τημήματος τοῦ ὑπὸ τὴν Π.Ν.Ο. δυναμικοῦ ἀπὸ τοῦ συνόλου τῆς ναυτεργατικῆς ὁμάδος. Καὶ εἶναι λυπηρό, ἂν αὐτὸς ποὺ ἀντελήθησαν χίλιοι ἀνθρωποι, δὲν τὸ συνέλαβε ὅν εἶναι καὶ ἐντεταλμένος. Λυπηρὸν διὰ τοὺς χίλιους.

Δὲν νομίζω ὅτι εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπικριθῇ ὁ κ. Γ. Γ. δῖται ἔρευνά τὰς πιθανότητας βελτιώσεως τῶν πόρων τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας φορέων, ἀντιθέτως, τοῦτο εἶναι ἐκ τῶν καθηκόντων του καὶ τῷ σκοπῷ του, εἰς τὴν εὐδόδωσιν τῶν ὄποιων του συμπαριστάμεθα ἡ δόλητς τῆς ναυτεργατικῆς κλίμακος. Δὲν νομίζω ἐπίσης ὅτι ἐγείρεται θέμα πρὸς ἀποτροπὴν τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν τὸν Πλοιοκτήτων. Τούτῳ ἀποτελεῖ ὑπόθετον ἔνειν πρὸς αὐτὰ ποὺ μᾶς προβληματίζουν ἐδὼ καὶ οὔτε τὴν πρόθεσιν οὔτε τὴν ἔξουσιοδότησιν ἔχει λάβει τὶς ἀπὸ ἐμάς νὰ σχολιάσῃ.

Τὸ ἔρωτημα ποὺ ἐτέθη, τόσον ἀπὸ τὴν Π.Ε.Π.Ν.Ο. ἐπισήμως, δύσον καὶ ἀπὸ ἀνεπισήμους παραστάσεις ἀτόμων, συνεπυκνούστοις εἰς τὸ κατά πόσον εἶναι ὄρθων νὰ ὑποστηριχθῇ μία διάκριση εἰς κατηγορίαν ἡ κατηγορίας μέσα στοὺς κόλπους ἐνὸς ὁμοιογενούς συνόλου.

Συμφωνεῖ ὁ κ. Γ. Γ. τῆς Π.Ν.Ο. σ' αὐτὴν τὴν διάκριση; Συμφωνεῖ ὅτι ὁ Ἀρχιπλοίαρχος - Ἀρχιμηχανικός (καὶ τελευταίως ὁ Ἀρχιασυρματιστής) δὲν ἐμπίπτουν εἰς τὴν ἔνοιαν τοῦ ναυτεργάτου χωρὶς συζήτηση; 'Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ποιὰ καὶ ἡ θέσις τοῦ Γ. Γ. τῆς Π.Ν.Ο.; Διότι εἶναι δυνατὸν καὶ αὐτὸς νὰ μὴν θεωρεῖται ναυτεργάτης, ἐπειδὴ μὲ ὥρισμένες λεκτικές παραλλαγές ἵδια εἶναι περίπου ἡ συνθήκη ποὺ τὸν καλύπτει ἀσφαλιστικῶς κατὰ νόμον καὶ τοῦ ἔξασφαλίζει τὸ δικαίωμα ἔξαγορᾶς τὸν ὑπηρεσίας του. 'Αν, λοιπόν, συμφωνῇ μὲ τὴν υἱοθετουμένην αὐθαίρετη διάκριση (ποὺ σαφῶς ἀποσκοπεῖ στὸν διαχωρισμόν), τότε ποιὰ ἡ δικαιολογημένη ἀναγκαιότης χαρακτηρισμοῦ αὐτοῦ τοῦ ἰδίου ὡς ἔργατον θαλάσσης ἔναντι τῶν Ἀρχιπλοίαρχων, Ἀρχιμηχανικῶν, Ἀρχιασυρματιστῶν; 'Ἐάν ὅμως εἴτε διὰ λόγους σκοπιμότητος εἴτε διότι ἔτσι πρέπει νὰ γίνη, ὁ κ. Γ. Γ. ἐμπίπτει στὴν ἀπεργαζομένην διάκριση, ποιὰ ἡ ἔξήγηση ποὺ θὰ κληρῇ νὰ δῶσῃ στὴν ὄδημωρα ἀπῆτη συνθήκη ποὺ ή Π.Ν.Ο. ἐκπροσωπεῖται ἀπὸ μὴ ναυτεργάτην;

"Ἄς τὸ κοιτάζωμε καὶ ἀπὸ τὴν ὑλική του ἀποψή τὸ θέμα, ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ νὰ τονισθῇ ὅτι ἄλλα τὰ κίνητρα τῆς ἀπεργαζομένης διάκρισεως καὶ οἷς ἡ δελτίωση τῶν πόρων τοῦ N.A.T.

'Ἐπεισθῇ ἀπολύτως ὁ κ. Γ. Γ. δῖται τὰ στοιχεῖα ποὺ παρετέθησαν στὸν Ἀναλογιστὴν τοῦ N.A.T. διὰ τὴν μελέτην καὶ ἔξαγωγὴν συμπερασμάτων ἐκπροσωποῦνται μὲ τὴν δέουσα στατιστικὴ δευοντολογία καὶ εἶναι ἔτοιμος νὰ ὑποστηρίξῃ μὲ τὴν ἴδιαν ὄρμὴ ποὺ ἀντικρούει τὸν Ἀρχιπλοίαρχον, δῆτι χίλια δικτακόσια περίπου ἡσαφαλισμένα μέλη, ἔαν ὑποστοῦν τὴν ἀπεργαζομένην προσαγόηση - ποιητὴν τῶν δόλικῶν τῶν εἰσφορῶν κατὰ ἔνα ποσοστόν, διασώζουν τὸ ηδη «εὑρώστο» Ν. A.T. μὲ τὰς 250.000 περίπου ὑποχρέωσεις του;

Παρετηρήθη ἐπίσης ὅτι τὸ μέτρον λαμβάνεται καὶ διὰ λόγους δικαιοσύνης ἔναντι τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετοῦντων — λέες καὶ ἐμεῖς ἐργαζόμεθα εἰς τὴν ἀγροφυλακήν. Δηλαδὴ ὁ Ἀρχι-πλοίαρχος /μηχανικός /δισυρματιστής ἔχουν τὸ πλεονέκτημα τῆς συνε-

χοῦς ὑπηρεσίας καὶ ὡς ἐκ τούτου τὴν εὐκαιρίαν τῆς ταχυτέρας ἐξόδου εἰς τὴν ἀπομαχίαν. 'Ἀντιπαρερχομένου τοῦ «άντι - ἐπιχειρήματος» δῆτι συνεχῆς ὑπηρεσία προϋποθέτεται καὶ συνεχῆ εἰσφαράν πρὸς τὸ N.A.T. ἐπίσης ἀντιπαρερχομένου καὶ τοῦ δεδομένου ὅτι ἀφ' ἐνὸς μὲν ὁ Ἀρχιπλοίαρχος διὰ νὰ φύσηση σ' αὐτὴ τὴν «συνεχῆ» ὑπηρεσία ἔχει ηδη συμπληρώσεις κατὰ μέσον ὅρου 17 χρόνια «διακεκομένης ὑπηρεσίας». 'Αφ' ἐτέρου τὸ N.A.T. δὲν τὸ δέχεται πρὸ τοῦ καθορισμένου δρίου ἡλικίας, καταλήγομε στὴν παρατήρησιν ὅτι βασικὸν στοιχεῖον τοῦ προγραμματισμού συνταξιοδοτήσεως τοῦ ναυτικού δὲν ἀποτελεῖ τὸ διάστημα τοῦ ἐπαγγελματικοῦ δὲν ἀποτελεῖ τὸ διάστημα ποὺ τὸν διαχωρίζει ἀπὸ τὸν θάνατον. Μακαρία ἡ τοποθέτηση αὐτὴ καὶ σὰν χιοῦμορ καὶ σὰν προγραμματισμός. Μῆπως καὶ ἐδὼ δὲν συμφωνεῖ ὁ κ. Γ. Γ.;

Θέλει ὁ κ. Γ. Γ. τῆς Π.Ν.Ο. νὰ δοθῆση τὸ N.A.T. καὶ κατὰ συνέπειαν τὸν ναυτικὸν; Νὰ τὸ κάνῃ, χίλιες φορές. 'Άλλα μὲ γενικά μέτρα, μὲ συνέπεια καὶ μὲ σοβαρότητα. 'Οχι μὲ διαχωρισμούς. Νὰ εἶναι προσεκτικὸς καὶ νὰ ἀντιλαμβάνεται πρώτος αὐτὸς κάθε προσπάθεια αυθηρέτου ἐρμηνείας τῆς κειμένης νομοθεσίας.

Πρώτος αὐτὸς πρέπει νὰ γνωρίζῃ ὅτι ὁ Ἀρχιπλοίαρχος/μηχανικός/δισυρματιστής, εἶναι ἡ κορυφὴ ἐνὸς κοπιαστικοῦ ἀνήφορου μέσος στὸ ἀδιάσπαστο ναυτικό ἐπάγγελμα.

Αὐτὸν τὸν ἀνήφορο δὲν τὸν ἀνεβήκαμε κρατημένοι ἀπὸ βαστάζους ἄλλοι μὲ τὰ δικά μας χέρια καὶ πόδια. Τίμια. Καὶ φτάσαμε ἐκεῖ γιατὶ ὁ ἰδρώτας ποὺ χύσαμε εἰχε ποὺ ποὺ θάλασσα ἀπὸ τῶν ἄλλων. Φτάσαμε ἐκεῖ καὶ ἔξακολουθοῦμε νὰ μπαράκουμε όχι στὸ ἔνα βαστρό, ἀλλὰ στὰ πέντε, στὰ δέκα, στὰ σαράντα, τῆς Ἐπιχειρήσεως. Βάλαμε στὸ σάκκο μας πολλαπλάσιες εὐθύνες. Κάνουμε τὸν τσιγγάνο χωρὶς κάν τὴν ἀνέση καὶ τὴν ἔξασφάλιση τῆς μονιμότητας. 'Άλλα δὲν φτάσαμε εἰκά για νὰ τιμωρθοῦμε.

'Ἄντι, λοιπόν, νὰ θίγεται ὁ κ. Γ. Γ. ἀπὸ τις «ἐπικρίσεις» τῶν συναδέλφων του θὰ τοῦ συνιστοῦσα νὰ ἔκμανῃ γιὰ τὴν ἀπεργαζομένην σταθερή προσπάθεια ἀποκοπῆς μελῶν απὸ τὸ σῶμα στὸ ὄποιο καὶ αὐτὸς ἀνήκει.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΜΟΛΦΕΤΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν. — Ἀρχιπλοίαρχος

'Ἐν Πειραιῇ τῇ 22.3.76

ΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Μεγάλη πληγὴ διὰ τὰς Ραδιοεπικοινωνίας τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ὄμαλην διεξαγωγὴν τῶν ἀνταποκρίσεων εἰς τὰς συχνότητας ἀσφαλείας, ἐπειγούσης ἀνάγκης καὶ κινδύνου, ἀκατονάδεις τῶν παρανόμων ραδιοισταθμῶν, οἱ όποιοι λειτουργοῦν (τὴν ἀνοχὴ τῶν 'Αρχών), παρενοχλοῦντες ραδιόφωνα, ὑπηρεσίας ἑδάφους, πλοίων, ἀεροπλάνων, ἀεροδρόμια καὶ παρακτίους σταθμούς μὲ τὰς ισχυρὰς ἐκπομπάς των.

Τὰς «μπουζούκια», ποὺ μετέδιδον οἱ πειρατικοὶ ραδιοισταθμοί, ήσαν ἡ αἵτια τῆς δυθύσεως τοῦ Ἀγίου Νικόλαος»,

τὸ ὅποιον ἔχαμη τὴν 8ην Φεβρουαρίου μαζὶ μὲ τὸ 8ημέλη πλήρωμά του. Δὲν ἐν ἔλα βασικό τὸ σῆμα κινδύνου, ποὺ ἔξεπεμψε, οἱ παράκτιοι σταθμοὶ τῆς Λούτσας, Ἡρακλείου, Χίου, Λήμνου καὶ Ρόδου, διότι εἰς τὴν συχνότητα κινδύνου παρεμβάλλοντο τὰ «μπουζούκια», ἐνῷ τὸ ἔλαβε, πολὺ μακρύτερα, ὁ παράκτιος τῆς Κύπρου καὶ τὸ μετέδωσε τὴλεφωνικῶς εἰς τὴν Αθήνα - Ράδιο (ἢ θάλασσαν ἐρεύνης καὶ διασώσεως τοῦ Υ.Ε.Ν.).

Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ σταματήσῃ αὐτὴ ἡ ἀσυδοσία ποὺ θέτει εἰς κινδύνον τὴν ζωὴν τῶν χιλιάδων ναυτικών, ἐπιβατών, πλοίων καὶ ἀεροσκαφών καὶ παρενοχλεῖ τὰς τηλεπικοινωνίας τοῦ στρατού, τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς αεροπορίας. Καιρὸς εἶναι νὰ γίνεται ἡ ἀκρόασης εἰς τὴν διεθνή συχνότητα κλήσεως καὶ κινδύνου ραδιοφωνίας τοῦ 2.182 χιλιοκύλων, χωρὶς νὰ κούνεται ἡ 3η ἀρμονική τοῦ Ειδικοῦ Προγράμματος τῆς E.P.T. εἰς τὸν 2.184 χιλιοκύλων. 'Ἐπανειλημμένως ἔχουν παραπονεθῆ πλοία ποὺ διὰ τὴν κατάστασιν αὐτήν.

ΝΤΟΟΥΣΟΝ ΑΛΒΕΡΤΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

Ραδιοτηλεγραφητής Ε.Ν.

'Αθῆναι, 12 Μαρτίου 1976

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Μετά παρέλευσιν ἔξαμηνου ἀπὸ τότε ποὺ ὑπέδοσα αῖτησιν συνταξιοδοτήσεως ἐπῆρα τὴν σύνταξιν μου καὶ ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ NAT μὲ ἐπληροφόρησαν ὅτι μετά παρέλευσιν ἐνὸς ἀκόμη τριμήνου θά λάβω τὴν ἐφ' ἄπαξ παροχὴν τοῦ Ταμείου Προνοίας.

'Ως γνωστόν, αἱ πρόσοδοι τοῦ Ταμείου Προνοίας ἀπαρτίζονται μόνον ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς τοῦ ναυτικοῦ αἱ ὄποιαι εἶναι κατατεθειμέναι εἰς τὴν μερίδα ἑκάστου. Διατί ἡ 'Υπηρεσία τοῦ Ταμείου Προνοίας νὰ μὴ ἐπιλαμβάνεται τῆς ἔξαγωγῆς τῶν συνοικικῶν εἰσφορῶν τοῦ ναυτικοῦ, ἀμα τη ὑποβολὴ τῆς αἰτήσεως συνταξιοδοτήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ;

Νομίζω ὅτι ἡ παρέλευσις 9-10 μηνῶν διὰ τὴν πληρωμὴν τῆς ἐφ' ἄπαξ παροχῆς τοῦ Ταμείου Προνοίας εἶναι ἀδικαιολόγητος. 'Αδισφοροῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος κατηνάλωσε ὅλην τὴν ζωὴν του εἰς τὴν ὑποθέσιν τῆς Ἑλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας;

Εὐελπιστῶν ὅτι θέλετε δημοσιεύσει εἰς τὰς στήλας τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ τὴν παρούσαν μου,

διατελώ μετὰ τιμῆς

ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ

'Αθῆναι, 28 Μαρτίου 1976

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Απαράδεκτος ἡ καθυστέρησις. 'Υποδηλώνει τὴν ἀπειρατοῦσαν ἀνωμαλίαν εἰς τὰς ὑπηρεσίας Προνοίας Ε.Ν.

CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

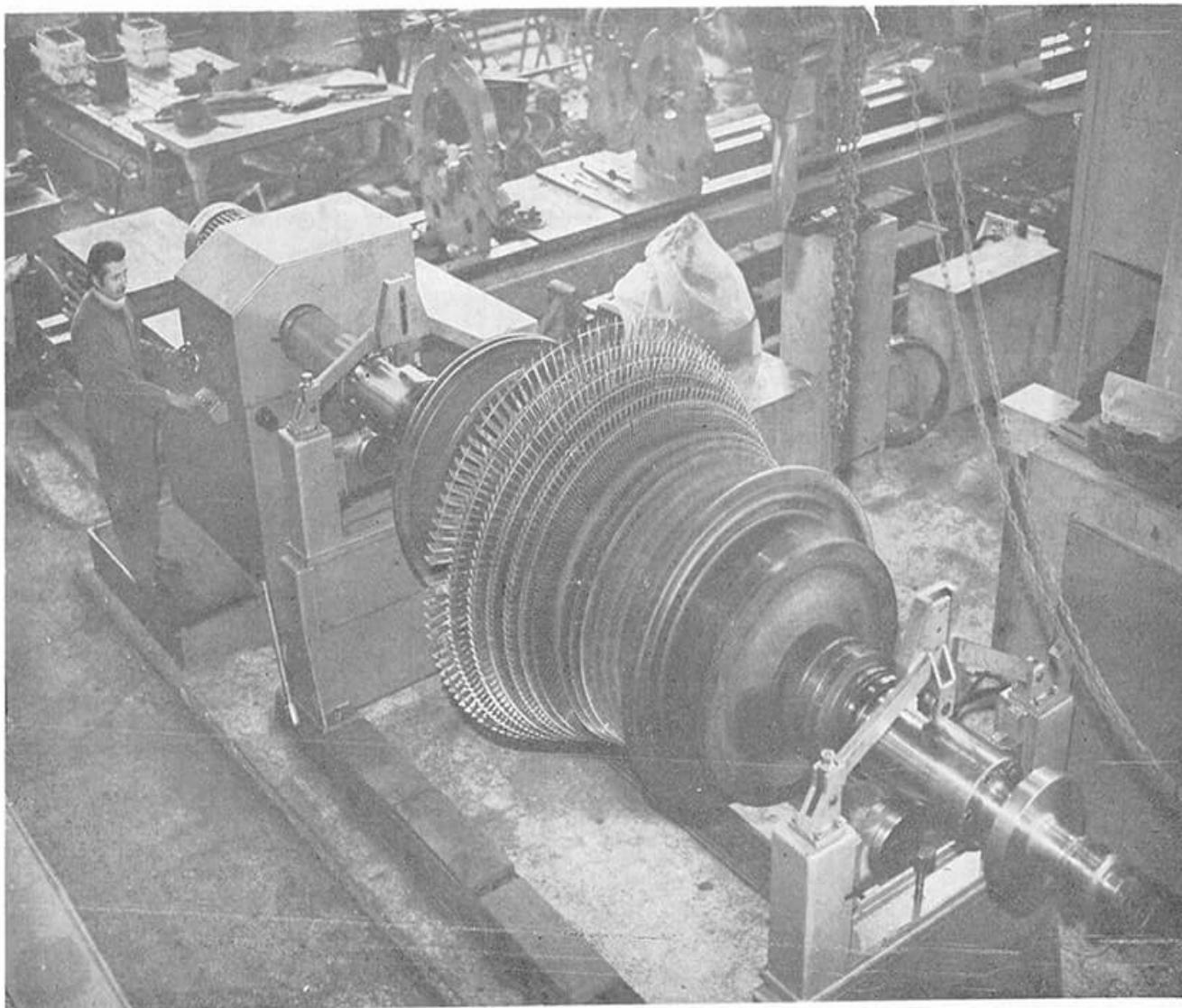
TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

προβλήματα;



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

Μποροῦμε νά λύσουμε ἀκόμη καί τά πιό δύσκολα ἐπισκευαστικά σας προβλήματα σεβόμενοι τόν πολύτιμο χρόνο σας.



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

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑ

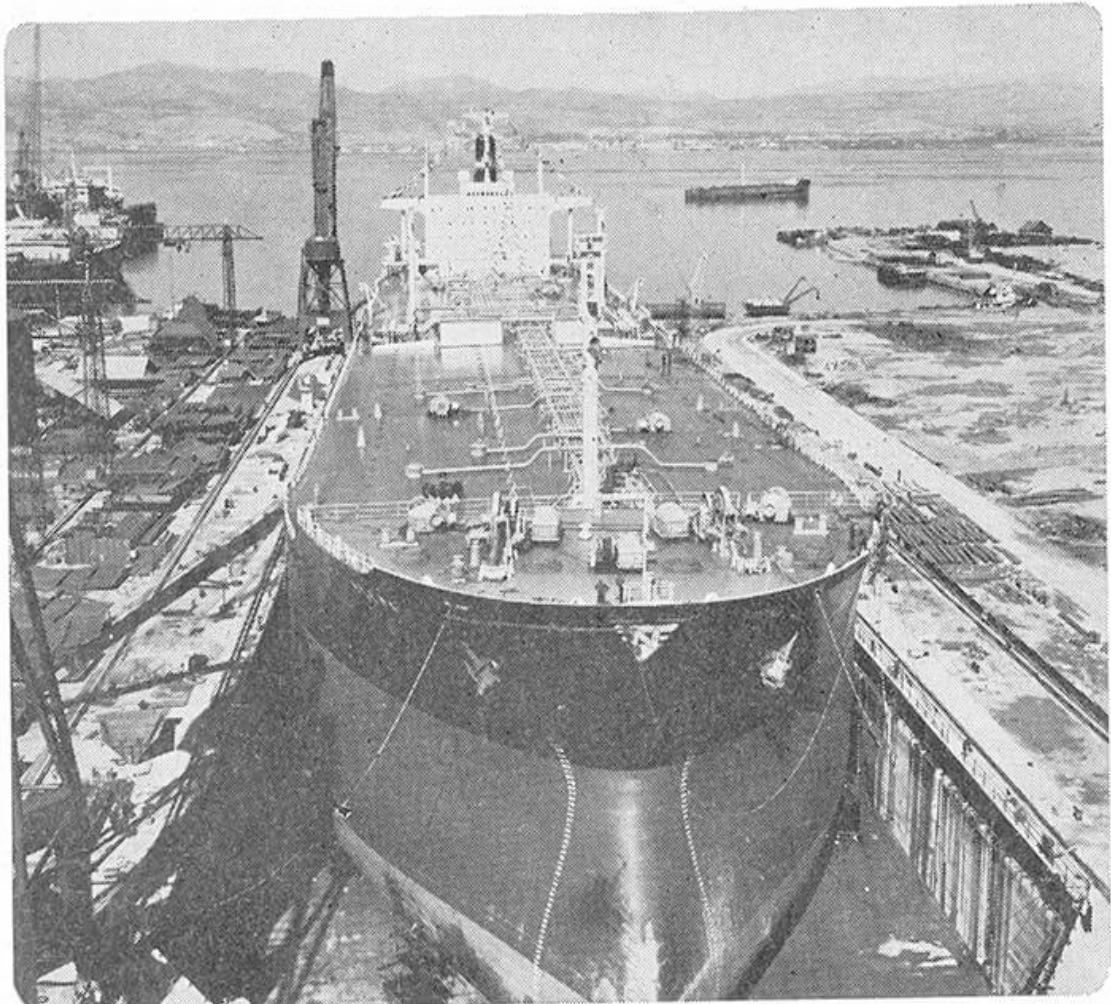


ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Άπό 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 πρέπει να υπό δύο γερανῶν τῶν 100 τόννων και δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θὰ τοποθετηθοῦν διὰ τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρῶν.

Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθώς καὶ ἔξοπλισμὸν διὰ παντὸς εἶδους ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικές συνθῆκες, δὲ εἰδικὸς ἔξοπλισμὸς καὶ ή δργάνωσις τοῦ σχετικοῦ Τμῆματος καθιστοῦν τὰ Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι' ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

Η ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

ΤΟΥ ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ

1. ГЕНИКА

'Ως γνωστόν, ὁ Διεθνής Κανονισμός 'Αποφυγῆς Συγκρούσεως ένν θαλάσση δὲν εἰσάγει απλώς υποδείξεις εἰς τοὺς πλοιάρχους διὰ τὴν κατὰ τὸ δοκοῦν ὑπὸ αὐτῶν ἐφαρμογὴν καὶ συμβρόφωσιν των, ἀλλὰ ἀντιθέτως, εἰσάγει κανόνας δικαίου, οἵτινες ἐπιβάλλονται ἐπιτακτικῶς διὰ τῆς νομοθετικῆς δόδου.
Ἐκ τῆς τηρήσεως τῶν κανόνων τούτων δὲν δύνανται νὰ ἀποστοῦν οἱ πλοιάρχοι, δεδομένου ὅτι ὡς υπαίτιον συγκρούσεως πλοίον θεωρεῖται αἱ προὶ τὸ μὴ ἐφαρμόσαν τὸν Κανονισμόν, ἐκτὸς ἔσαν ἀπόδειχθῇ ὅτι εἰδικοὶ λόγοι ἐπέδισκον τὴν μὴ ἐφαυτούν του.

Πρός τούτο δὲ Διεθνῆς Κανονισμὸς χρησιμοποιεῖ διαφόρους ἐνδείξεις αἱ κυριώτεραι τῶν ὀποίων εἶναι τὰ ἡμερινὰ σχήματα τὰ φωτεινά σῆματα καὶ τὰ ἡχητικά σῆματα, διό τῶν ὀποίων καθιστάται ἐκ τῶν πρότερων γνωστὴ ἡ παρουσία ἀμφοτέρων τῶν πλοίων, ὅστε ἐγκαίρως νὰ ἔκτιμηθῇ καὶ ἀποφευχθῇ ἡ δόγμασσος εἰς σύγκρουσιν ἐπικινδυνός συμπλησθείσας. Ὁ Διεθνῆς Κανονισμὸς ἀποτελεῖ ἔνα διεθνῆ Κανόνικον κυκλοφορίας τῶν πλοίων, αἱ διατάξεις τοῦ ὃποιουσποτελούν κανόνα δικαίου τῶν πάσης φύσεως θαλασσοπολεμών πλοίων ἀδιακρίτων χωρητικότητος, ἐθνικότητος ὡς καὶ θαλασσῶν εἰς τὰς ὀποίας ταῦτα πλέουν.

Ούποτέ έφαρμογήν νέος Διεθνής Κανονισμού σημάνει την απότελεσμα της πρωτοβουλίας του ΙΜΚΟ, συγκλητισμούς διεθνούς διασκέψεων έπειτα από την 4ην έως 20ήν Οκτωβρίου 1972, η οποία κατέληξεν εις την κατάρτιση της νέας Διεθνούς Συμβάσεως «περί των Διεθνών κανονισμών «Αποφυγής Συγκρούσεως έπειτα από θαλάσση» την πετικήν πράξινης όποιας υπέγραψε και η Ελλάς.

2. ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΚΑΙ Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

‘Ως γνωστόν, δέ νέος Διεθνής Κανονισμός ‘Αποφυγής Συγκρύσεων έντιθεται στην θαλάσση έκτασης ήπατο της Ελλάδος διά του Νομοθετικού Διατάγματος 93) 1974 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφήσεως ἐν Λουδίνῳ Συμβάσεως ἀπερὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ‘Αποφυγὴν Συγκρύσεων ἐν θαλάσσῃ 1972» δημοσιεύθεντος εἰς τοῦ ὅπ’ ἀριθμ. 293 (τευχὸς πρώτου) τῆς 7.10.1974 Φύλλου ‘Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

“Υπό τού στροφου 1 τοῦ κυρωτικοῦ νόμου προβλέπεται διτε περιβάλλεται τὸν τύπον τοῦ νόμου τὸ κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ εἰς τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν, ἀλλὰ καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν, ἐν πειρπάσει δὲ συγκρόσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων **ΥΠΕΡΙΣΧΥΕΙ ΤΟ ΑΓΓΑΙΚΟΝ**. Κατὰ συνέπειαν, τὰ δύο κείμενα ἔχουν κατ’ ἀρχὰς τὴν αὐτὴν νομικὴν Ισχὺν τοῦ οιουδίπποτε δυακεμένουν νὰ ἐπικαλέσθη τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κείμενου τούτου, τοῦ διποίου ἔχει τὴν δυνα-
δότητα καλυτέρας κατανοήσεως.

"Ἐν Ἑλλάδι, δέσμοις, ὅπου ἐπίστημος γλώσσα τοῦ Κράτους είναι ἡ Ἑλληνική, ἡ δύστοια καὶ γίνεται κατανοητὴ ὑπὸ πάντων τῶν Ἑλλήνων, φυσικός εἶναι τὸ κείμενον τὸ δποῖον ἐφαρμόζεται καὶ ἀποτελεῖ δύντικέμενον ἔρμηνέας τοῦ Κανονισμού νῦν εἶναι τὸ ἐνετεαφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικήν, πλὴν δμώας τολλάκις κατὰ τὴν ἔρμηνέαν δυσφύονται προβλήματα διατυπώσεως εἰς τὴν Ἑλληνικὴν προτιμένων νομάτων, ἡ ἐπίλυσις τῶν διποίων αισθοτικῶν διαγκύασιν τὴν προσφυγὴν εἰς τὸ γεγγικὸν κείμενον. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ἀκριβῶς δὲ νομοθέτης ποδὸς πλήν τοι δι-

σφάλισιν ἐκ τῶν τυχὸν μεταφραστικῶν λα-
θῶν ἢ ὑφισταμένης πραγματικῆς γλωσσικῆς
ἀδύναμίας ἀπόβοσεως εἰς τὴν ἑλληνικὴν λέ-
ξεων ἢ φράσεων προέβλεψεν ὅτι εἰς περι-
πτώσεις συγκρούσεως μεταξὺ¹
τοῦ ἑλληνικοῦ καὶ ἀγγλικοῦ
κειμένου θὰ ΥΠΕΡΙΣΣΥΧΗ ΤΟ
ΑΓΓΛΙΚΟΝ ΚΕΙΜΕΝΟΝ.

"Η πρόδηλεψις αύτη τη δυντί ἀπῆλλαγμένη ἐκ τῶν στενῶν ἔθνικῶν σωβινιστικῶν τάσεων ἀποτελεῖ ἀπτὸν δεῖγμα ὡρίου περὶ τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα σκέψεως, ἀναγνωρίζουσίν τὸν διεθνῆ χαρακτήρα τῆς Nautilus καὶ τὴν ὀντάγκην ὑπάρχεως ἀμέσου ἐπικοινωνίας μὲν ἔτερας ναυτιλιακάς χώρας, πρῶτον δῆμα τῶν ὅποιών ἀναμφισθῆταις ἀποτελεῖ τὸ γλωσσικὸν ζῆτημα. Κατὰ συνέπειαν ἡ παραδοχὴ ἐφαρμογῆς τοῦ ὄγγυλικοῦ κειμένου εἰς περιπτώσεις τῆς καθημερινῶν ἀναφυμένων προβλημάτων μὲν πλοιού ἔτερων χωρῶν, ἀλλοδαπά δικαστήρια, διαίτηριας, πραγματογνωμοσύνων κλπ., πέραν τῆς καλῆς θελήσεως διευκολνεῖ τὰ μέγιστα τὴν καθημερινὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα ἐντόνως χαρακτηρίζομένην ἀπὸ τὸν διεθνῆ της χαρακτήρα.

3. ΠΛΟΙΑ ΕΦ' ΉΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 2 τοῦ κυρωτικοῦ Συμβάσεως Νόμου οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ δέον νὰ τηρῶνται ύποχρεωτικῶς:

α) ΥΠΟ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΤΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατ' ἐφαρμογὴν διθεν τῆς ἀνωτέρω διατάξεως τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα ὑποχρεούνται εἰς τὴν πιστήν τήρησιν τῶν Δ. Κανονισμῶν.

1) Έν 'Ελλάδι ἐντὸς τῶν ἑλληνικῶν λιμένων, διαύλων, στενῶν, ἔξωθι λιμένων καὶ ὅρμων ἀγκυροβολίας κλπ., ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεβαίος, δι τὸ δὲν ύφίσταται εἰδικός τοπικός. Κανονισμὸς ρυθμίζων κατὰ τρόπου ηὔφορον τὸ συγκεκριμένον θέμα. Ενδι νὰ θεωρηῇ δι τὸ οὐτό οὕποχρέωσις ύφίσταται ἵσταν τὸ πλοῖον εύρισκεται εἰς οιδήποτε σημεῖον ἐντὸς τῶν ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων, ἢ ἔκτασις τῶν ὅποιων, συμφώνως πρὸς τὸ ηὔφορον 139 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (Ν.Δ. 1871)1973) περιλαμβάνει θαλασσίον ζώνην τὸ πλάτος τῆς ὅποιας κένερχεται εἰς ἔξ (6) ναυτικὰ μέτρα.

2) Εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἦτοι εἰς
ἡν πέρον τῶν ἔξι ναυτικῶν μιλίων ἐκ τῶν
αλληγικῶν δακτῶν θαλασσίαν ζόνην. ἅνειν οἱ-

ουδήποτε περιορισμοῦ, ἐφ' ὅσον κατὰ τὰ
ἰσχύοντα εἰς τὸ διεθνὲς δίκαιον εἰς τὴν ἀνοι-
κτὴν Θάλασσαν οὐδὲν κυριαρχικὸν δικαίωμα
τῆς Ἑλλάδος ή ἔτερας χώρας υφίσταται διὰ
τὴν καθιέρωσιν εἰδικῶν τοπικῶν κανονισμῶν
πλὴν τῆς περιπτώσεως τῆς παρ. (γ) τοῦ
ΚΑΝΟΝΟΣ Σ | τοῦ Δ. Κανονισμοῦ, ήτοι τῆς
καθιέρωσεως εἰδικῶν διατάξεων ἀφορωσῶν ἀ-
ποκλειστικῶς:

- α) Έλληνικά πολεμικά πλοῖα.
 - β) Τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα πλέονται ἐν νησοπομπῇ καὶ
 - γ) τοὺς στολίσκους ἑλληνικῶν ὀλιευτικῶν πλοίων.

3) Ἐντὸς τῶν λιμένων, διαμύλων στενῶν,
ἔξωθι λιμένων καὶ ὅρμων ἀγκυροδολίας καὶ
γενικῶν ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων οἰστόη-
ποτε ἔτεράς χώρας ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι
δὲν ὑφίσταται εἰδικὸς τοπικός κανονισμὸς ρυ-
θμίζων κατὰ διάφορον τρόπον τὸ συγκεκρι-
μένον θέμα.

b) ΥΠΟ ΤΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ
ΠΛΟΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΜΕΤΕΧΟΥΣΩΝ ΤΗΣ
ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΟΣΑΚΙΣ ΠΛΕΟΥΣΙΝ
ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ
ΥΔΑΤΩΝ

Κατ' έφαρμογήν τῆς ἀνωτέρω διατάξεως ἄπαντα τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοία — χωρῶν μεταχειουσῶν τῆς Συμβάσεως — ὑποχρεούνται εἰς τὴν τήρησιν τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν δισκίας πλέοντιν ή γενικών εὑρίσκονται: ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων. Κατὰ συνέπειαν ή μὴ συμμόρφωσίς των συνεπάγεται παράβασιν τῶν Ἑλληνικῶν νόμων καὶ ὡς ἐκ τούτου ἐπιβολὴν τῶν ὑπ' αὐτῶν προβλεπομένων κυρώσεων. Οὕκωθεν νοεῖται ἐφ' δύο Ισχύουν ἐν 'Ελλάδι εἰδίκοι τοπικοὶ κανονισμοὶ ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν ἐν γένει χωρικῶν ὑδάτων ή συμμόρφωσίς τῶν ξένων πλοίων είναι ὀσαύτως ὑποχρεωτική.

'Εφ' ὅσον πλοιοί ὑπὸ ζένην σημαίαν πλέουν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ύψιστας ὑποχρέωται συμμορφώσεων των πρὸς τὸν Διεθνῆ Καινονισμὸν πλὴν δῆμως ὃ ἐλεγχος τῶν πλοίων τούτων ἀποτελεῖ θέμα διπλαίστικῶς ουδιμίζόμενον ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῆς χώρας τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας φέρει τὰ πλοῖα.

Παρά τ' ἀντέτρω δώμας προκειμένου περὶ ποιῶν ὑπὸ ζένην σημαίσια ἐπιγραφωμένων δι' Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἥπαλισμένων εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, συμφράνως πρὸς τὰς συνδεδυσμένας διατάξεις τῶν ἄρθρων 225 καὶ 239 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, Πλοιάρχοι, Ἀξιωματικοὶ καὶ πληρωμάτα, παραβάνοντες τάς διατάξεις



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

General Shiprepairers - 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

πλού του πλοίου των υπέχουν ευθύνας ώς έδαν υπηρέτουν έπειτα πλοίων ύπό έλληνικήν σημαίαν. Φανερόν είναι ότι ή τελευταία διάταξις κατέστη άναγκαία διά την διατήρησιν, θά έλεγετο του «καλού όνόματος» των 'Ελλήνων ναυτικών έπ' ώφελειά της Ναυτιλίας και δώλων των έλληνικών συμφερόντων γενικώτερον.

4. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Η συμμόρφωσις του πλοίου πρός τάς σχετικάς διατάξεις των Κανονισμών 'Αποφυγής Συγκρούσεων περιλαμβάνει δύο άνεξάρτητα μεταξύ των θέματα:

α) Πρώτον θέμα: Παραβάσεις σχετικάς πρός τάς κατασκευαστικάς άπαιτήσεις των Κανονισμών.

β) Δεύτερον θέμα: Παραβάσεις σχετικάς πρός τάς άπαιτήσεις τάς άφορώσας την έπιδειξην εις τὸν δέοντα χρόνον τῶν προβλεπομένων φανῶν καὶ σχημάτων, τὴν ἐκπομπὴν σημάτων, ως καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προβλεπομένων χειρισμῶν ἀποφυγῆς συγκρούσεων.

'Ως πρός τὸ πρώτον θέμα, ήτοι τὰς παραβάσεις τὰς σχετικάς πρός τάς κατασκευαστικάς άπαιτήσεις τῶν Δ. Κανονισμῶν, αἱ προβλεπόμεναι κυρώσεις εἶναι ἀφ' ἐνὸς μὲν διοικητικοῖ, ἀφ' ἔτερου δὲ ποινικαὶ καὶ πειθαρχικαῖ.

Αἱ διοικητικαὶ κυρώσεις περιλαμβάνουν ἀπαγορεύσεις ἀπόπλου καὶ ἐπιβολὴν προστίμων, ως ἀκολούθως: Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ κυρωτικοῦ τῆς Συμβάσεως Νόμου (Π.Δ. 93/74) ἀπαγορεύεται δὲ ἀπόπλους ἐξ ἑλληνικῶν λιμένων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων τὰ ὅποια δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς σχετικάς άπαιτήσεις τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν. 'Ἐν τῇ πράξει τοιαύτη παράθασις χωρεῖ διτον τὸ πλοῖον δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς κατασκευαστικάς άπαιτήσεις τοῦ ΜΕΡΟΥΣ Γ' (Κανὼν 20 ἔως 31) τοῦ νέου Κανονισμοῦ, ήτοι πρὸς τὰς προδιαγραφὰς τῶν ΦΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ, τοῦ Κανόνος 33 (ὅργανα παραγωγῆς ἡχητικῶν σημάτων) καὶ τῶν ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ I, II, III καὶ IV. Παράθασις τῶν ἀνωτέρω διατάξεων διαπιστούμενης ύπό τῶν ἀρμόδιων Λιμενικῶν 'Αρχῶν, ἀνεξαρτήτων πάσσης ἀλληγορικῆς καὶ πειθαρχικῆς διώξεως, συνεπάγεται καὶ πρόστιμον τὸ ὅποιον δύναται νὰ αὐξηθῇ εἰς τὸ διπλάσιον ἐν περιπτώσει υποτροπῆς.

'Ανεξαρτήτως τῆς ἀνωτέρω διατάξεως ἡ

μὴ συμμόρφωσις τοῦ πλοίου (κατὰ γενομένην τακτικὴν ἐπιθεώρησιν) δύσσει ἀφορά τοὺς φανοὺς ναυσιπλοῖας καὶ τὰς συσκευάς παραγωγῆς ἡχητικῶν σημάτων πρὸς τὰς κατασκευαστικὰς ἀπαιτήσεις τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν 'Αποφυγῆς Συγκρούσεως συνεπάγεται :

Διὰ τὰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα τὰς ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλοΐας τὴν μὴ ἕκδοσιν τοῦ Πιστοποιητικοῦ 'Ασφαλείας 'Επιβατηγοῦ Πλοίου (περὶ οὐ δὲ Κανονισμὸς 7 καὶ 12 τοῦ Κεφ. I τῆς ΣΟΛΑΣ 1960).

Διὰ τὰς ὑπαγόμενα εἰς τὴν ΣΟΛΑΣ φορτηγὰ πλοῖα τὴν μὴ ἕκδοσιν τοῦ Πιστοποιητικοῦ 'Ασφαλείας ἔξαρτισμον φορτηγοῦ πλοίου (περὶ οὐ δὲ Κανονισμὸς 8 καὶ 12 τοῦ Κεφ. I τῆς ΣΟΛΑΣ 1960).

Διὰ λοιπὰ πλοῖα τὰ μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὴν ΣΟΛΑΣ τὴν μὴ ἕκδοσιν τοῦ Πρωτοκόλλου Γενικῆς 'Επιθεωρήσεως (περὶ οὐ δὲ Β.Δ. 542) 1968.

'Η κατὰ ἔκτακτον ἐπιθεώρωσιν τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν οἰκείων Λιμενικῶν ἡ Προξενικῶν 'Αρχῶν μὴ συμμόρφωσις τοῦ πρὸς τὰς κατασκευαστικὰ θέματα τοῦ Δ. Κανονισμοῦ 'Αποφυγῆς Συγκρούσεων συνεπάγεται:

α) 'Απαγόρευσιν τοῦ ἀπόπλου μέχρις ἀποκαταστάσεως τῶν ἔλλειψεων (ἄρθρον 42 παρ. 1 (β) ΚΔΝΔ).

β) 'Επιθολὸν προστίμου ὑπὸ 2.000 ἔως 150.000 δοχ. (ἄρθρον 45 ΚΔΝΔ).

'Εξ ἀλλού αἱ ποινικαὶ καὶ πειθαρχικαὶ κυρώσεις περιλαμβάνουν:

α) 'Απὸ ποινικῆς πλευρᾶς. Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 235 τοῦ ΚΔΝΔ ἐκτέλεσις πλοῦ ἀνευ διαπιστώσεως δτὶ τὸ πλοῖον εἶναι ἔξωπλισμένον μὲ τὰ ἀναγκαῖα μέσα ἀσφαλείας συνιστά παράθασις τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Πλοιάρχου, ποσθεπούμενη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 106 τοῦ Κ.Δ. Ν.Δ. καὶ τιμωρουμένη διὰ φυλακίσεως μέχρις 6 μηνῶν. Δεδομένου δτὶ οἱ φανοὶ ναυσιπλοῖας καὶ αἱ συσκευαὶ παραγωγῆς ἡχητικῶν καὶ φωτεινῶν σημάτων ἀποτελοῦν μέσα ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἔλλειψεις περὶ τὴν ἐπάρκειαν καὶ καταλληλότητα συνεπάγονται τὴν ἐπιβολὴν φυλακίσεως μέχρι 6 μηνῶν.

β) 'Απὸ πειθαρχικῆς πλευρᾶς. Αἱ ως ἀνα παραλείψεις συνιστοῦν, παραλλήλως,

παράθασιν ὑπηρεσιακοῦ καθήκοντος σαφῶς προσδιορίζομένου:

Διὰ τὸν Πλοίαρχον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 4 ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 22 τοῦ Κανονισμοῦ 'Εργασίας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων (Β.Δ. 806/1970) ἔχοντος διὰ τῶν

(Άρθρον 4 παρ. 3). 'Ο Πλοίαρχος εἰναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν καὶ ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβατινῶν καὶ τοῦ φορτίου, ως καὶ διὰ τὴν ἐν αὐτῷ εὑταξίαν, δικαιούμενος χάριν τῆς ἀσφαλείας τούτων ἡ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης ὅπως ἐπαντίχη πάν διὰ τὴν φορτίον χρόνῳ διατάξῃ ἡ ἐπιβάλλητη πάν διὰ τὴν φορτίον χρόνῳ διατάξῃ ἡ εἰδικὴ αὐτοῦ πείρα καὶ οἱ Νόμοι καὶ οἱ Κανονισμοὶ ἐπιβάλλουν, δινάμενος, ἐφ' ὅσον κρίνῃ τοῦτο ἀναγκαῖον, νὰ ζητήσῃ τὴν γνώμην τοῦ Α' Μηχανικοῦ καὶ τοῦ 'Υποπλοιάρχου.

'Άρθρον 22. 'Ο Πλοίαρχος εἰναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἀκριβῆ τήρησιν τῶν διατάξεων περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, περὶ σωσιβίων λέμβων, περὶ γραμμῆς φορτώσεως καὶ περὶ μεταφορᾶς ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων καὶ συμμορφοῦνται ἀπόλυτας πρὸς τὰς σχετικὰς διατάξεις καὶ τὰς διατάξις τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν 'Αρχῶν.

Διὰ τὸν 'Ανθυποπλοίαρχον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 42 τοῦ Κανονισμοῦ 'Εργασίας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων (Β.Δ. 806/1970) ἔχοντος διὰ τῶν

κάτωθι: 'Ο 'Ανθυποπλοίαρχος ἐπιμελεῖται τῆς καλῆς καταστάσεως, τῆς συντηρήσεως, ρυθμίσεως καὶ προετοιμασίας ἐν γένει πρὸς ἀμεσον χρήσιν πάντων τῶν ναυτιλιασκῶν καὶ ηλεκτρονικῶν ἐν γένει μηχανημάτων καὶ ὀργάνων.

Σημειούται διὰ τὴν ἀναλόγως τῆς βαρύτητος τοῦ παραπτώματος αἱ πειθαρχικαὶ ποιναὶ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 248 τοῦ ΚΔΝΔ εἰναι:

—'Η ἐπίπληξ.

—Τὸ πρόστιμον.

—'Η προσωρινὴ στέρησις ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

—'Η δριστικὴ στέρησις ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

(Συνεχίζεται)



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

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

Τὰ σύγχρονα μέσα μεταφορᾶς

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟΛΛ-ΟΝ/ΡΟΛΛ-ΟΦ

ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝ ΠΟΛΥΔΑΠΑΝΟΥΣ ΑΚΡΑΙΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΦΟΡΤΟ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ • ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΤΩΝ ΕΝ ΛΙΜΕΝΙ • ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΚΑΙ ΤΑΣ ΑΛΙΜΕΝΟΥΣ ΠΕΡΙΟΧΑΣ

Τὸ σύστημα ρόλλ - ὅν/ρόλλ - ὄφ, διπέρ καθιστά τὸ πλοῖον ἀμεσον συνέχειαν τοῦ αὐτοκινητοδρόμου, ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἰδαικήν μορφὴν τῶν ἀπὸ θύρας εἰς θύραν μεταφορῶν. Ἐν τούτοις, μολονότι ἡ ἴδεα ἡτο ἀπλουστάτη, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις μὲ σημαντικὴν καθιστέρησαν τὴν ἀπεδεκτὴν. Τώρα, μετὰ 10 καὶ πλέον ἔτη ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς ἐμφανίσεως τῶν, τὰ πλοῖα ρό - ρό ἔχουν ἐπιβλῆθη διεθνὸς καὶ διαρκῶς νέας, μεγαλύτεραι μονάδες ἐξέρχοντας τῶν ναυτιγείων διὰ νὰ καλύψουν τὴν διογκουμένην ἡγήσιν μεταφορῶν τοῦ εἶδους αὐτοῦ, ἰδιαίτερας πρὸς τὰς μὴ διαθετούσας ἐπαρκεῖς λιμενικὰς εὐκολίας χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Δυτικῆς.

Ἡ εὐέλιξια ἀπτέλεσε τὸν κυριώτερον παράγοντα ἐπιτυχίας τῶν ρό - ρό, διότι ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα - κοντέινερς — τὸ ἐπαναστατικὸν σύστημα ὅπερ ἔτεινε νὰ ἐπισκιρίσῃ ὅλα τὰ ἀλλὰ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν γενικῶν φορτίων, κατὰ τὴν παρελθόνταν 10ετίαν — αἱ ἐπενδύσεις διὰ τὴν δημιουργίαν ἀκραίων σταθμῶν φορτοεκφορτώσεως καὶ τὸν ἀπαραίτητον ἐξοπλισμὸν τῶν εἶναι ἀσήμαντοι. Ὡς γεγονός, εἰς τὰς περιοχὰς ὅπου δὲν σημειούνται ἔντονα παλιρροιακὰ φαινόμενα, τὰ πλοῖα ρό - ρό δύνανται νὰ παραλάβουν φορτίον ἢ νὰ ἐκφορτώσουν, ἔστω καὶ ἐάν δὲν ὑπάρχῃ εἰδικὸς ἀκραῖος σταθμός.

Τὰ πλοῖα ρό - ρό μεταφέρουν σχεδὸν οἰουδηπότε φορτίον διακινεῖται ὅδικῶς: φορτηγὰ αὐτοκίνητα, ρυμουλούμενα δχήματα, αὐτοκίνητα ψυγεία, θερμαινόμενα δυτιοφόρα, αὐτοκίνητα γεωργικὰ μηχανῆματα, ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα, κ.ἄ. Κατὰ κανόνα, δμως, μεταφέρουν κοντέινερ τοποθετημένα ἐπὶ ρυμουλούμενών δχημάτων (τρέιλερς). Τούτο, δεσμώτης, περιορίζει τὴν μεταφορικὴν ἱκανότητα τοῦ πλοίου ρό - ρό, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πλοῖον μεταφορᾶς κοντέινερς. Τὸ μειονέκτημα, δμως, αὐτὸ διντισθμίζεται ἀπὸ τὴν ταχυτέραν φορτοεκφόρτωσιν, ἐπιτυγχανούμενην διὰ τοῦ συστήματος ρόλλ - ὅν/ρόλλ - ὄφ, ἥτις θεωρεῖται παράγων ὑψίστης σπουδαίοτηος προκειμένου περὶ λιμένων ὅπου παρατηρεῖται συμφόρησις — ὡς εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Ἀφρικῆς — ἰδιαίτερας δὲ διὰ τοῦ ἀκραίων προτίθενται νὰ κατασκευάσουν λιμένας ὑποδοχῆς πλοίων — κοντέινερς μετὰ τῶν ἀναγκαίων ἔργων ὑποδομῆς, λόγῳ τῶν συνεπαγόμενών τεραστίων δαπανῶν.

Τοὺς διασειριτὰς πλοίους ρό - ρό ἰδιαίτερως προσελκύει ἡ γραμμὴ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Πρὸς τὸ παρὸν τὰ περισσότερα φορτία ἐκ Βορείου Εύρωπης διακινούνται πρὸς τὴν περιοχὴν αὐτὴν δικιῶς, διασχίζοντα τὴν Κεντρικὴν Εύρωπην, τὴν Τουρκίαν καὶ συνεχίζοντα πέραν αὐτῆς. Ἐκτός, δμως, ἀπὸ τὴν δυσχερεῖαν ἐξευρέσεως ἱκανῶν δηγῶν, ὑπάρχουν καὶ οἱ κίνδυνοι τῶν ληστῶν καὶ τῶν ἀντιξόων κατιρκῶν συμθῆκων.

Ὦς μόνη ἐναλλακτικὴ λύσης προσφέρεται ἡ δημιουργία τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Βορείου Εύρωπης καὶ Μέσης Ἀνατολῆς διὰ πλοίους ρό - ρό, τῶν ὅποιών ἢ ἐκφόρτωσης δὲν θὰ καθιστεῖ παρὰ τὴν ὑπάρχουσαν συμφόρησην εἰς τοὺς λιμένας τῆς περιοχῆς. Ἡδη, ἡ καλύπτουσα βρετανικά, ἐλληνικά καὶ ἀραβικά (Κούβεντ) συμφέροντα, «Σήσπην Φέρρου», ἐπραγματοποίησεν, διάλιγον πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1975, τὴν ἔναρξιν πλόων ὅποι τὴν Μεγάλην Βρετανίαν πρὸς τὴν Τζέντα

τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας. Ἐνωρίτερον εἶχεν ἐγκαθιδρύσει γραμμὴν συνδέουσαν τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ὀλλανδίαν καὶ τὸ Βέλγιον μὲ τὴν Ἰταλίαν, τὸν Λίθανον καὶ τὴν Συρίαν.

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ

Ἄρχικῶς, τὰ πρώτα πλοῖα ρό - ρό ἐναπηγήθησαν διὰ νὰ ἐξυπηρετήσουν ἔγγυς μεταφορᾶς (κυρίως μεταξὺ λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης). Σύν τῷ χρόνῳ, δμως, τὸ σύστημα ἐπεξελάθη εἰς τὰς δημιουρικὰς τακτικὰς γραμμάς. Οὕτω, ὑπάρχουν στήμερον πλοῖα ρό - ρό ἐξυπηρετοῦντας τὰς γραμμάς Βορείου Εύρωπης — ἀνατολικῆς ἀκτῆς Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Βορείου Εύρωπης — Αύστραλίας καὶ Αύστραλιας — δυτικῆς ἀκτῆς Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν γραμμῶν αὐτῶν κατεσκευάσθησαν σκάφη μεγαλύτερα, ταχύτερα, πλέον ἀποδοτικά, συνεχῶς βελτιώνενα.

Ὦς παράδειγμα ἀναφέρομεν τὴν πρόσφατον παραγγελίαν τῆς «Σήσπην Φέρρου» εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυτιγείας Καβασάκι διὰ δύο πλοῖα ρό - ρό τῶν 21.700 τόν. d.w. ἔκαστον, ἀπίνα ὅταν παραδοθοῦν θὰ εἶναι τὰ μεγαλύ-

φῶν τὴν δυνατότητα φορτώσεως φάλαγγος ὀχημάτων συνολικού μήκους 5,3 χιλιομέτρων. Θὰ παραλαμβάνουν μεγάλην ποικιλίαν φορτίων — ὑγρά, ξηρά, τροχοφόρα, κοντέινερς, κατεψυγμένα ἢ ἐπικινδύνα — τὰ δόπια στήμερον μεταφέρονται εἰς πλοῖα γραμμῆς, πλοῖα μὲ ισχυρούς φορτωτήρας, πλοῖα - κοντέινερς, ψυγεία καὶ φορτηγοδόρα.

Τὰ πλοῖα τῆς «Σήσπην» θὰ δέχουνται ἔξαιρετικῶς διαρέα καὶ υπερμεγέθη φορτία, μέχρι 1.000 τόνων καὶ διαστάσεων 60X12X7 μέτρων, εἰς «τρέιλερς», ἐνῷ εἰς τὸ δάντατον κατάστρωμα θὰ δύνανται νὰ παραλάβουν ἐν φορτίον τῶν 1.000 τόνων, μήκους μεχρι 84 μ. καὶ πλάτους μέχρι 30 μέτρων. Εἰς τὴν περίπτωσιν, δμως, αὐτὴν τὸ φορτίον θὰ τοποθετήηται ἐπὶ τοῦ σκάφους διὰ φορτωτήρων.

Διὰ τὴν ἀνετονέτον ἐκτέλεστην χειρισμῶν ἐντὸς τῶν λιμένων, θὰ ἐφοδιασθοῦν δι' Ἑλλικούς μεταβλητοῦ δημάτους καθώς καὶ πλευρικάς Ἑλλικαὶ (thrusters) εἰς τὴν πρώραν καὶ τὴν πρύμνην.

Ἐλλειπεῖ ἔργατῶν λιμένως, τὸ πλήρωμα θὰ δύναται νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ σκάφος ἐντὸς διημέρου, μὲ τὴν δοήθειαν περονοφόρων καὶ ρυμούλων ὄχημάτων.

Μία ἄλλη ἔξελιξις τῶν πλοίων ρό - ρό εἶναι τὰ «σούπερ - φέρρυς», τὰ ὅποια δὲν παραλαμβάνουν μόνου κυλίομενα φορτία ἀλλὰ καὶ μεγάλον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Μὲ διαστέρων ἐπιτυχίαν χρησιμοποιούνται τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰς τὰς μεταφορᾶς τῆς Βορείου Θαλάσσης.

«ΦΗΝΤΕΡΣΙΠΣ»

Διὰ τὴν ἀριτιάτεραν ἐξυπηρέτησιν ὡρισμένων περιοχῶν ἡ «Σήσπην Φέρρυς» συνέλαβε τὴν ἰδέαν δημιουργίας στόλου ἐκ μικρῶν πλοίων ρό - ρό, παρομοίων πρὸς τὰ ἀποβατικά σκάφη τοῦ στρατοῦ. Μὲ δύθισμα μόλις 2,5 μέ-



Τὸ νεότευκτον Δανικὸν ρό - ρό φέρρου «Ντάνα Φουτούρα», 7.000 τόν. d.w. Ἀναπτύσσει ὡρισμένα ταχύτητα 24,5 μιλίων. Πλήρωμα 22 ἀνδρῶν.

τερα τοῦ τύπου αὐτοῦ εἰς τὸν κόσμον.

Τὰ μήκους 197,5 μ. παραγγελθέντα σκάφη ἐσχεδιάσθησαν ὡστε νὰ συνδυάσουν τὴν δημιουργίαν δυνατήν μεταφορικὴν ἱκανότητα μὲ τὴν δυνατότητα προσεγγίσεως τῶν εἰς ἀπαντατούσαν σχεδὸν τοὺς λιμένας τῆς ὑδρογείου μὲ ἀξιόλογον ἐμπορευματικὴν κίνησιν. Δὲν ἐγνώσθη, πάντως, μέχρι στιγμῆς, εἰς ποιάν γραμμήν θὰ χρησιμοποιηθοῦν.

Τὸ πλάτος τῆς πρυμναίς εἰσόδου τῶν θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ταυτόχρονην εἰσόδουν ἢ ἔξοδου τριῶν σειρῶν δχημάτων. Διὰ τὴν πλευρίσιν τῶν θὰ ἀπαντούνται μόνον 50 μέτρα προβλήτη. Ἡ δῆλη ἐκφόρτωσις θὰ ἐπιτυγχάνεται ἐντὸς 6 δώρων, μὲ ἀπασχόλησην 25 δάνδρων, περιοριζόμενον οὕτω εἰς τὸ ἐλάχιστον τοῦ χρόνου παραμονῆς ἐν λιμένι.

Τέσσαρα καταστρώματα φορτίου, παρέχουν εἰς ἔκαστον τῶν παραγγελθέντων σκά-

φων, τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ δύνανται νὰ προσεγγίσουν σχεδὸν οἰανδήποτε ἀλίμενον ἀκτὴν ἢ νῆσον καὶ νὰ παραλαμβάνουν φορτία τὰ ὅποια θὰ μεταφέρουν εἰς κεντρικούς λιμένας διὰ νὰ φορτωθοῦν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα πλοῖα ρό - ρό.

Πιστεύεται δητὶ τὰ «Φήντερσιπς» θὰ σημειώσουν ἔξαιρετικὴν ἐπιτυχίαν εἰς περιοχὰς ὡς αἱ νῆσοι τοῦ Αίγαιου, ἢ «Ερυθρὰ Θάλασσα καὶ ὁ Περσικὸς Κόλπος».

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΜΑΚ ΓΚΡΕΚΟΡ

Εἰς τὴν ταχυτάτην ἔξελιξιν τῶν πλοίων ρό - ρό σημαντικὴ ὑπῆρχεν ἡ συμβολὴ τῆς γνωστῆς ἐταιρίας κατασκευῆς καλυμμάτων κυττάρων «Μάκ Γκρέκορ». «Αναδόγως τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ πλοϊοκτήτου ἢ «Μάκ Γκρέκορ» κατασκευάζει εἰδικὰ καταστρώματα διὰ τὴν παραλαβὴν διαρέων φορτίων, κινητὰ ἐνδιάμε-

σα καταστρώματα, έπικλινείς έπιφανείας διά τὴν κίνησιν τῶν όχημάτων ἐντὸς τοῦ σκάφους, πρυμναίς θύρας εἰσόδου καὶ ἔξοδου τῶν όχημάτων ἐν εἰδεὶ γεφύρας, ἀνελκυστήρας φορτίων καὶ μίαν τεραστίαν ποικιλίαν καλυμμάτων κυτῶν.

Τελευταίως, ἡ «Μακ Γκρέγκορ» ἀνέλαβε τὸν πλήρη ἔξοπλισμὸν ἥξ σκαφῶν ρὸ - ρὸ τῶν 20.000 τόν. d.w. ἔκαστον, ναυπηγηθῆσομένων διὰ λογαριασμὸν τῆς Γαλλικῆς ἑταιρίας «Κομπανί Ζενεράλ Μαριτίμ» καὶ ἐτέρων ἕκακτέρου μεγέθους τὰ ὅποια θὰ ναυπηγηθῶν διὰ λογαριασμὸν ἥξ διαφόρων πλοϊοκτητῶν.

Ἐπίσης, διαπραγματεύεται μὲν τὴν κρατικὴν Ἰταλικὴν ἑταιρίαν «Φιγμάρε» τὸν ἔξοπλισμὸν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων ρὸ - ρὸ, ἀτίνα περιλαμβάνονται εἰς τὸ πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Ἰταλικοῦ κρατικοῦ στόλου.

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ἡ ἐπιτυχία τοῦ συστήματος ρὸ - ρὸ διασίζεται εἰς τρεῖς, κυρίως, παράγοντας: Πρῶτον, τὴν χαλάρωσιν τῶν παραδοσιακῶν τελωνειακῶν φραγμῶν, χάρις εἰς τὴν θέσπισιν νέων κανονισμῶν μεταξὺ τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος καὶ τῆς EFTA, αἵτινες ἐνεθάρρυναν τὴν ταχείαν διακίνησιν τῶν φορτίων ἀνευ γραφειοκρατικῶν καθυστερήσεων.

Δεύτερον, αἱ ἄρχαι τῶν ἀνά τὴν ὑδρόγειον λιμένων, ἀντιληφθεῖσαι τὸ ὑψηλὸν κόστος διπέρ συνεπάγεται ἡ κατασκευὴ ἐνὸς ἀκραίου σταθμοῦ φορτοεκφορτώσεως συμβατικῶν «λά-ΐνερ», προετοίμασται τὴν λόσιν δημιουργίας σταθμῶν ἔχυτηρεσών πλοίων ρὸ - ρὸ μὲ σημαντικούς χαμηλότερον ἀρχικὴν διπάνην.

Τρίτον, διὰ τὴν διακίνησιν φορτίων μεταξὺ ἑγγύς εύρισκομένων λιμένων, οἱ πλοϊοκτῆται ἔξακολουθοῦν νά ταπασχοῦν μικρὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου. Μολονότι δὲ τὰ φορτία αὐτὰ δὲν προσφέρονται πρὸς τυποποίησιν κατὰ τὴν μεταφοράν, εύκολωτέρα θὰ ἡτο ἡ διακίνησίς των ἐπὶ πλοίων ρὸ - ρὸ, πολλῷ δὲ μᾶλλον προκειμένου περὶ φορτίων ἀσυνή-

θους σχήματος.

Γενικῶς, παρὰ τὸν ὅδυν ἀνταγωνισμὸν καὶ τὴν σχετικὴν ἐλλειψιν φορτίων, συνεπείᾳ τῆς κρατούσης διεθνοῦς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, τὸ μέλλον τῶν ρὸ - ρὸ διαγράφεται, μακροχρονίως, εὐδίων.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ

Μὲ σοβαρὰν καθυστέρησιν στρέφονται τώρα καὶ οἱ «Ἐλλήνες πλοϊοκτῆται πρὸς τὴν διαχείρισιν πλοίων ρὸ - ρὸ. Ἀρκετά σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ ἡγύροσαν τελευταίως. Πρωτόρος ὁ κ. Ἀντ. Γιαννουλάτος καὶ ἡκολούθησεν ὁ κ. Ν. Βερνίκος - Εὐγένιος καὶ τινες ἄλλοι. Παρήγορον τὸ γεγονός ὃτι ἔστω καὶ ἀργὰ ἀντελήθημεν τὴν χρησιμότητα τῶν ρὸ - ρὸ. Τὸ νεότευκτον «Κασταλίας τῆς Ἐλλ., μὲς εἶναι τὸ ἀπότομον δεῖγμα τῆς πρὸς τὰ ρὸ - ρὸ σκάφη στροφῆς καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Καὶ νὰ σκεφθῇ τις δτι ὅταν, πρὸ 10ετίας καὶ πλέον, οἱ Εὐρωπαῖοι, Ἀμερικανοὶ καὶ Ἱάππωνες πλοϊοκτῆται εἴχον ἐστραμένη τὴν προσοχὴν τῶν εἰς τὰ πλοία - κοντένερες, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος ἀδρῶς κατεσκευάζοντο τὰ μικρὰ ὄχηματαγωγά σκάφη (παντόφλες), τὰ ὅποια ἡσαν οἱ πρόγονοι τῶν ὑπερσυγχρόνων ρὸ - ρὸ. Πολυτίμους ὑπηρεσίας προσέφερον — καὶ προσφέρουν — τὰ μικρὰ αὐτὰ πορθμεῖα εἰς διακίνησιν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων ἀπὸ διαφόρους νῆσους καὶ ἀλιμένους παρακτίους περιοχάς.

Ἐν καιρῷ, μεγαλύτερα σκάφη μετεσκευάσθησαν εἰς ἐπιβατηγά/όχηματαγωγά καὶ ἐποπόθετοσαν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Κρήτης καὶ τινῶν ἄλλων νῆσων. Αδέημερόν μετεφέροντο εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν Ἀθηνῶν τὰ ὄπωροκηπευτικὰ προϊόντα τῆς μεγαλονήσου διὰ τῶν πλοίων αὐτῶν, εἰς φορτηγά αὐτοκίνητα. Πληρεστέρα ἡτο καὶ ἡ ἔχυτηρετησίς τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ διὰ τῶν ταχυπλόων καὶ μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν.

Ἄργοτερον συνεπήθη γραμμὴ ἐπιβατηγῶν/όχηματαγωγῶν καὶ μεταξὺ Πατρῶν καὶ Ἰταλικῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς. Ἐν τούτοις, οἱ «Ἐλλήνες πλοϊοκτῆται παρέμειναν ἀ-

μέτοχοι εἰς τὰς ἀλματώδεις ἔξελίζεις τοῦ συστήματος ρὸ - ρὸ, αἵτινες ἐστημειούντο εἰς τὴν Βόρειον Εὐρώπην. Καὶ φθάνοντεν ἡμεῖς, οἱ πρωτοπόροι, νὰ ἀγοράζωμεν τὰ σκάφη τὰ ὅποια οἱ ἀνταγωνισταί μας ἔκποιούν — δχι διότι εἶναι παρήλικα, ἀλλὰ διότι τὸ σύστημα αὐτὸ τῶν μεταφορῶν ἔχεισσεται παγδαίως καὶ μετά τινα ἔτη ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεως τῶν παύουν νὰ εἶναι συναγωνιστικά.

Προϋπόθεσις, δεδομένης, διὰ τὴν δημιουργίαν ἀξιολόγου στόλου πλοίων ρὸ - ρὸ εἶναι ή ὑπαρξής τακτικῶν γραμμῶν. Καὶ εἰς τὸ σημείον αὐτὸ τῶν υπερεούμενων σημαντικῶν τῶν ἀνταγωνιστῶν μας. «Η Ἰταλία στόλον τεράστιον πλοίων ρὸ - ρὸ προετοιμάζει.

Μία καλὴ εύκαιρία διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν ύφισταμένων καὶ τὴν δημιουργίαν νέων τακτικῶν γραμμῶν παρουσιάζεται ἐξ αἰτίας τοῦ τρομακτικοῦ εἰσαγωγικοῦ ὄργασμοῦ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Αἱ χώραι αὗται δὲν ἐφρόντισαν νὰ δημιουργήσουν λιμένας ἀνταποκρινομένους εἰς τὰ εἰσαγωγικά των προγράμματα. Ής ἀποτέλεσμα προεκλήθη συμφόρησις τῶν λιμένων καὶ ἔκαποντάδες πλοίων ἡναγκάσθησαν νὰ παραμείνουν εἰς τὴν «ράδαν» ἐπὶ σειράν μηρύνοντα τὴν ἐκφόρτωσίν των. Πρόσφατον τὸ παράδειγμα τοῦ Λάγος καὶ τοῦ Κοραμοχάρ.

Οἱ λιμένες τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς, τῆς Ἐρυθρᾶς, τοῦ Κόλπου, μόνον διὰ πλοίων ρὸ - ρὸ θὰ ἔχησητο τὸ δικτυούντο ἀνέτως. Αἱ πολυδάπανοι χερσαίαι ἐγκαταστάσεις, αἵτινες ἀπαιτούνται διὰ τὰ συμβατικὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου, εἶναι περιτταί. Διὰ τὴν ἐκφόρτωσίν ἑνὸς πλοίου ρὸ - ρὸ, ἐντὸς μιᾶς ἡ τὸ πολὺ δύο ημερῶν, ἀπαιτούνται μόνον δίλγα μέτρα προβλήτος, ἔστω καὶ εἰς σημεία μὲ περιωρισμένους σχετικῶς, βαθός.

Αἱ λιμένες τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς, τῆς Ἐρυθρᾶς, τοῦ Κόλπου, μόνον διὰ πλοίων ρὸ - ρὸ θὰ ἔχησητο τὸ δικτυούντο ἀνέτως. Αἱ πολυδάπανοι χερσαίαι σκάφη γενικοῦ φορτίου, εἶναι περιτταί. Διὰ τὴν ἐκφόρτωσίν τῶν προσέφερον — καὶ προσφέρουν — τὰ μικρὰ αὐτά πορθμεῖα εἰς διακίνησιν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων ἀπὸ διαφόρους προσέδηποις τοῦ Λάγος καὶ τοῦ Κοραμοχάρ.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ-ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΤΕΛΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

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

TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.

C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND.

SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY.

MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY.

B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY

JAMES FISHER & SONS LTD, FELIXSTOWE ENGLAND

STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND

Θὰ ύπογράφεται εἰδικὴ σύμβασις παρωπλισμένου πλοίου διμήνου ίσχύος

ΕΠΙΛΥΕΤΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΙΣ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἀπασχολοῦνται εἰς ἔργασίας ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως παρωπλισμένων πλοίων ἐπιλύεται κατὰ τρόπον ἴκανοποιῶν τὰ σόν τὸ N.A.T. ὅσον καὶ τὰς ἐνδιαφερομένας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις καὶ τοὺς ναυτικούς, κατόπιν ἐμπειριστατωμένης εἰσηγήσεως τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ἰδρύματος.

Συγκεκριμένως, διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν ἐν λόγῳ ναυτικῶν:

Θὰ καταρτίζεται εἰδικὴ σύμβασις παρωπλισμένου πλοίου διμήνου ίσχύος, ὡς ἀπεφάσισεν ἐσχάτως τὸ Δ.Σ. τοῦ N.A.T., διὰ νὰ καλυφθῇ ἡ ἀνάγκη χορηγήσεως πληρωμάτων εἰς πλοῖα πρὸ τῆς ὑπογραφῆς κανονικῆς συμβάσεως μετὰ τοῦ N.A.T.

Προϋπόθεσις καταρτίσεως τῆς εἰδικῆς ταύτης συμβάσεως θὰ εἴναι ὡς πρὸ διμήνου παρωπλισμὸς τοῦ πλοίου ἀποδεικνύμενος ὑπὸ Λιμενικῆς Ἀρχῆς καὶ ἡ ἔξοφλησις πάσης ὄφειλομένης πρὸ τὸ N.A.T. εἰσφορᾶς.

Αἱ πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφοραὶ θὰ καταβάλλωνται τὸ πρώτον πενθήμερον τοῦ ἐπομένου τῆς λήξεως τοῦ διμήνου μηνός.

Σχετικῶς σημειούται ὅτι:

Πρῶτον, ἡ εἰδικὴ αὕτη σύμβασις θὰ ύπογράφεται μόνον διὰ πλοῖα παρωπλισμένα εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Δεύτερον, λόγω μὴ ὑπάρχεως συμβάσεως κινουμένου πλοίου, ἀλλὰ συμβάσεως παρωπλισμένου πλοίου (τοῦ παρωπλισμοῦ ἀποδεικνύμενου. ἐξ ἐπισήμων στοιχείων) δέν ἀποτελεῖται καταβολὴ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. 29/75.

Τρίτον, διὰ τὴν καταβολὴν τῶν εἰσφορῶν τοῦ διμήνου καὶ διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως παρωπλισμοῦ ἐνδέχεται νὰ καθορισθῇ μικρὰ ἐγγύστισις, ἀναλόγως τοῦ ἀφίμου τῶν ἀσφαλιζομένων ναυτικῶν.

Τὸ θέμα ὀνεικινθῇ κατόπιν νέας αἰτίσεως τῆς ἐταιρίας NHPEYΣ, ἡ ὁποία ὑπεγράμμιζε τὰ ἔξης:

«Ἡ ημετέρα ἐταιρία ἐκπροσωπεῖ ἐν Ἐλλάδι τριάκοντα σκάφη παρωπλισμένα εἰς

παρωπλισμένων πλοίων; Δὲν ἀντιλαμβανόμεθα τὴν οὐσίαν τοῦ ἐπιχειρήματος τοῦ N.A.T. Νομίζομεν ὅτι ἡ διαδικασία τῆς ύπογραφῆς συμβάσεως ἐργασίας ἐνώπιον τοῦ Λιμενάρχου Ἐλευσίνος ὡς καὶ ἡ ύποβολὴ τῶν καταστάσεων εἰσφορῶν πρὸς τὸν ἰδιον Λιμενάρχην εὐχεραίνει τὸν ἔλεγχον, ὡστε νὰ ἐκλείψουν τυχὸν ὑπόνοιαι ὅτι καταβάλλονται ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ καὶ διὰ πρόσωπα μὴ ἐν τοῖς πράγμασιν ἐργαζόμενα».

Ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ N.A.T. ἐπρότεινε ὡς λύσιν νὰ συναφθοῦν συμβάσεις μὲ τὸ N.A.T. διὰ τόσα παρωπλισμένα πλοῖα, ὅσα καλύπτουν κατά τὴν νόμιμον σύνθεσιν τὸν ἀνάλογον ἀριθμὸν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τὸν παρωπλισμένων. «Ἡ τοιαύτη ύποδειξις ἐκδήλωσις δὲν στηρίζεται εἰς τὴν λογικήν, διότι ἡ σύναψις συμβάσεως μὲ τὸ N.A.T. διὰ πλοῖα παρωπλισμένα συνεπάγεται διὰ τὸν συμβεβλημένον οἰκονομικὰς ἐπιβαρύνσεις μὴ δικαιολογούμενας ἐν ὅψει τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἐργάζεται (καταβολὴ μέρους τῆς εἰσφορᾶς βάσει τῶν N. 27 καὶ 29)75, μηνιαία καταβολὴ δι' ἔκαστον πλοίου Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως κλπ.).

Παρακαλούμεν όθεν «Ὑμᾶς ὅπως δοῦῃ πρακτικὴ λύσις ἐπὶ τοῦ θέματος, δηλαδὴ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου «Ἐπίκ» ναυτολόγησις ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς πέραν τῆς νομίμου συνθέσεως, ὑπὸ τὴν εὐχέρειαν ἐλέγχου τῆς πραγματικῆς προσφορᾶς ὑπηρεσῶν. Τούτο ἐπιβάλλει τὸ καλώς ἐννοούμενον συμφέρον τοῦ N.A.T., διότι ὅλως τὸ N.A.T. κινδυνεύει νὰ ύποστη τὴν ζημίαν νὰ μὴ εἰσπράττῃ εἰσφοράς λόγῳ τῶν προβαλλομένων δυσκολιῶν χωρὶς δάσιμον λόγον».

Ὦς ἐγνωσθῇ, ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω αἰτήσεως τῆς ἐταιρίας NHPEYΣ διεξήχθη εὐρεῖα συζήτησις εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ N.A.T., κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτονίσθη ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ ἔξευρεθῇ μία λύσις διὰ νὰ ἀντιμετωπισθῇ μία πραγματικὴ κατάστασις. «Ἐπίσης ὑπεγράμμισθη ὅτι σήμερον είναι γνωστὸν ὅτι ὑπάρχουν πλοίαρχοι Α' καὶ Β' μηχανικοί, οἱ ὁποίοι πλήττονται ἀπὸ τὴν ἀνεργία καὶ ἡ ἔργασία εἰς τὰ παρωπλισμένα πλοῖα ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴν περίπτωσιν ἀπορροφήσεώς των, ὡστε νὰ ἐπέλθῃ κάποια ἀποσυμφόρησις εἰς τὴν ἀνεργίαν. Ἡ τοιαύτη αἰτίας ὑπεγραμμίσθη ὑπὸ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, τελικῶς δὲ τὸ Δ.Σ. ἐξουσιοδότησε τὴν νομικήν ύπηρεσίαν νὰ μελετήσῃ τὸ ζῆτημα καὶ νὰ ἐξέρῃ μίαν λύσιν διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ ἀνακύψαντος θέματος, ὅπερ καὶ ἐγένετο.

Σημειούται ὅτι ἡ δοθεῖσα λύσις τελεῖ υπὸ τὴν Ἑγκρίσιν τῶν ύπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν.

Δ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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)

1975 ΤΟ ΕΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Λήγοντος του πρώτου τριμήνου του 1976, ή διεθνής ναυτιλία εξηκολούθει νά διέρχεται περίοδον ισχνών άγελάδων και —παρά τινας σποραδικάς έξαρσεις αισιοδοξίας— μεταξύ των ναυτιλιακών κύκλων δέν παρήλθε τό αισθημα της άδειαστότητος διά τό μέλλον. Εις την «Ανασκόπηση του 1975», ό ναυλομεσιτικός οίκος Φέρνελεϋ και «Εγκερς του Οσδού παρέχει χρήσιμα στοιχεία είς τους έπιθυμούτας νά έντοπίσουν τους παράγοντας οι οποίοι συνέβαλον είς την διατήρηση της χαμηλής ναυλαγοράς καθ' δόλον τό παρελθόν έτος και νά στηρίξουν τάς προβλέψεις των διά το μέλλον.

Η άνωσκόπησης περιλαμβάνει άκριδες πληροφορίες είς πίνακας, διαγράμματα και κείμενα και άναλύει διεθνούς τάς παγκοσμίους μεταφοράς, κατά είδος φορτίου, τάς έξελίξεις των παγκοσμίου έμπορικου στόλου, της ναυλαγοράς και τών τιμών των πλοίων, μέ την μεγίστην δυνατήν ένημέρωσιν μέχρι τού τέλους τού έτους.

Ο σύγκος τών παγκοσμίων ύπερποντίων μεταφορών έμειωθή κατά 8% τό 1975, ένώ ο παγκόσμιος έμπορικος στόλος έσημείωσεν αύξησην της χωρητικότητός του κατά 11%. Τούτο συνέβαλεν είς τήν περαιτέρω έξασθνισιν της ναυλαγοράς.

Έπι παγκοσμίου στόλου 548 έκατ. τόν. d.w., τά 105 έκατ. τόν. ήσαν πλεόνασμα είς τό τέλος του 1975. Περίπου 45 έκατ. τόν. d.w. δεξαμενοπλοίων ήσαν παραπλισμένα, ή μειωμένη ταχύτης περιώριζε τήν έν ύπηρεσία χωρητικότητα κατά έτερα 40 έκατ. τόν. d.w. και σκάφη 7 έκατ. τόν. d.w. ήσαν άναυλωτα και ανέζήνουν φορτίου. Εις τόν τομέα των σκαφών ξηρού φορτίου, μόνον 3 έκατ. τόν. d.w. ήσαν παραπλισμένα, άλλα έτερα 10 έκατ. τόνων έτελουν είς άναγκαστικήν άργιαν έωσθι διαφόρων συμφορηθέντων λιμένων της Μέσης Ανατολής, Νιγηρίας, κλπ., έν αναμονή έκφορτωσεως.

Η άρντητη έξελιξις τών ναύλων, ίδιαιτέρως είς τά πετρελαιοφόρα, έπτερέσσεις τάς παραγγελίας. Ως άποτέλεσμα, σκάφη μόνον 26,2 έκατ. τόν. d.w. παρηγγέλθησαν τό 1975, έναντι 45,7 έκατ. τόν. d.w. τού 1974 και τού καταπληκτικού δγκου τών 129,5 έκατ. τόν. d.w. τού 1973. Αι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων περιωρίσθησαν είς 2,7 έκατ. τό. d.w. (έναντι 105,1 τού 1973), ένω ίδιαιτέρων ένδιαφέρον έπεδειχθή είς τά μικρού και μετρίου μεγέθους μπάλκα κάρριερς και τά διάφορα σκάφη ειδικών μεταφορών.

Άκυρώσεις 34 περίπου έκατ. τόν. και μετατροπή παραγγελιών 9 έκατ. τόν., είχον ώς άποτέλεσμα νά μειωθούν αι παγκόσμιοι παραγγελίαι από 206 είς 125 τόν. d.w. έν-

τός τού έτους. Προφανώς, ο σύγκος τών ύφισταμένων παραγγελιών είναι άκομη μικρότερος, διότι διά διαφόρους λόγους πολλαί άκυρώσεις δέν έχουν γνωσθή.

Έντος τού 1975 παρεδόθησαν άπο τά ναυπηγεία σκάφη συνυλικού d.w. 63,5 έκατ. τόνων, έξ ών τά 45,4 έκατομ. τόνων ήσαν τάνκερς. «Ετερα 63 έκατ. τόν. d.w. — περιλαμβάνοντα δεξαμενόπλοια 39 έκατ. τόν. d.w.— άναμενεται νά παραθούσαν έντος τού τρέχοντος έτους. Πορά τό γεγονός δτι αι διαλύσεις πλοίων έφθασαν είς τό ρεκόρ τών 12 έκατ. τόν. d.w. τό 1975, τό χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως τοννάς έξακολουθεί νά διευρύνεται.

Εις τήν προσπάθειαν των νά άνταποκριθούν είς τήν τεραστίαν ζήτησιν δεξαμενοπλοίων, μέχρι και τό 1973, τά ναυπηγεία ηγήσαν τήν παραγωγικότητά των είς τρομακτικά έπιπεδα. Τώρα, και έαν έστω υπάρξῃ σοδαρά ζήτησις χωρητικότητος τάνκερς, μέ έτησιον ρυθμόν 8%, κατά τά προσεχή 10 έτη, ή παρούσα δυναμικότητα κατασκευής 50 έκατ. τόν. τάνκερς έπτσιος θά πρέπει νά μειωθή είς τά 15 έκατ. τόν. d.w. Βεβαίως, οι ναυπηγοί δεξαμενοπλοίων δύνανται νά στραφούν είς κατασκευάς πλοίων άλλων τύπων, άλλα ύπό τάς έννοικωτέρας συμβάσεις άποκλείεται νά χρειασθή πρόσθετος χωρητικότης σκαφών ξηρού φορτίου άνω τών 5—10 έκατ. τόν. d.w. πέραν τών ναυπηγηθέντων τό 1975. Τούτο σημαίνει δτι ή παγκόσμιος ναυπηγική παραγγή θά πρέπει νά μειωθή άπο τά 60—70 έκατομ. κάπω τών 30 έκατ. τόν. d.w. τό συντομώτερον δυνατόν. Κατόπιν αύτού, είναι ένεξηγητος ή κρατούσα έντασις μεταξύ τών διεθνών ναυπηγικών κύκλων. Οι Εύρωπαιοι ναυπηγοί κατηγορούν τά ναυπηγεία της Ιαπωνίας και τινών άλλων χωρών δτι έφαρμοζουν τακτική «άθεμίτου συναγωνισμού» διά νά προσεκλύσουν νέας παραγγελίας.

Κατά τούς Φέρνελεϋ και «Εγκερς, ή χειρίστη έν προκειμένων λόσις είναι ή άνταγωνισμός μέσφ κρατικών έπιχορηγήσεων, δστις ένδεχεται νά δόηγηση είς τήν άλοκληρωτικήν κατάρρευσιν τής παγκοσμίου ναυτιλίας και τής ναυπηγικής διομηχανίας. Ή πλεονάζουσα χωρητικότητα τάνκερς είς τά τέλη τού 1975 άντεπροσώπευεν έπενδύσεις τής τάξεως τών 20 έκατ. δολλαρίων, αίτινες σήμερον βαρύνουν τήν διεθνή ναυτιλίαν και τάς παραναυτιλιακάς έπιχειρήσεις.

Απαιτείται μεγάλη αισιοδοξία διά νά έλπιζη της είς σύντομον θελτώσιν τής ναυλαγοράς τών δεξαμενοπλοίων ή όποια, θμως,

είναι δύσκολον νά προβλεφθή και συνήθως άκολουθει πορείαν έντελως άντιθετον τών προβλέψεων. Ή κατάστασις είς τήν ναυλαγοράν τών σκαφών ξηρού φορτίου ήτο διάφορος. Εις τά μικρά μπάλκα κάρριερς, τά λάτινερς και τά διαφόρων τύπων έξειδικευμένα σκάφη έπιληρωνοντο ίκανοποιητικά, σχετικώς, μισθώματα καθ' δόλον τό έτος. Από πλευράς πλοιοκτητών ήτο έλπιδοφόρον τό γεγονός δτι τό σύνολον, σχεδόν, τών σκαφών ξηρού φορτίου ήπηρησην παράγωγην ήπηρησην, διότι αι διαλύσεις δέν έχουν γνωσθή.

Εις τήν άγοράν τών μεταχειρισμένων, τόσον οι πωληταί δόλον και οι άγορασται έπηρησην στάσιν άναμονής κατά τό 1975. Αι τιμαί τών δεξαμενοπλοίων δύλων τών μεγεθών έσημείωναν κατακόρυφον πτώσιν. Έπι παραδείγματι, τά σκάφη τών 200.000 t. d.w., ναυπηγήσεως 1969)70, έπωλούντο άντι 10 έκατ. δολλαρίων, έναντι 23 έκατ. τό 1974 και 52 περίπου έκατ. δολλαρίων τό 1973. Επίσης, αι τιμαί τών μεταχειρισμένων σκαφών ξηρού φορτίου έμειώθησαν σημαντικά, άλλ' οχι είς οιαν έκτασιν αι τών δεξαμενοπλοίων.

* * *

Η δραστηριότης είς τήν τομέα τών πλωτών έξεδρών γεωτρήσεως/άνορύζεως πετρελαίου και τών σκαφών άνεφοδισμού των ύπηρησην έντονος τό 1975, άλλ' ή αύξησης τής χωρητικότητος ύπερεδη τήν ζήτησιν. Ή έλλειψις άποφασιστικότητος και πολλάκις ή μή ρεαλιστική άντιμετώπισης τών πραγμάτων ύπό τών κυβερήσεων, έν συνδυασμώ με τά μειωμένα κέρδη τών μεγάλων έπαιριων πετρελαίου, έδημοιύργησαν κλίμα άδειαστητος, δπερ συνέβαλεν είς τήν μείσωσιν τού ήμερησίου μισθώματος τών ήμινθιζομένου τύπου έξεδρών άπο 40.000 είς 25.000 δολλαρίων κατά τών κυβερήσεων της Βρετανίας, Μαλαισίας, Νορβηγίας και τών Ήνωμένων Πολιτειών ώς πρός τά προγράμματά των.

* * *

Τώρα αι προοπτικαί τής παγκοσμίου ναυτιλίας δέν είναι λαμπραί, άλλ' ή κατάστασις δέν είναι τελείως άπογοητευτική είς δλους τούς πομπές. Αι μελλοντικαί έξελιξεις θά έχαρτηθούν άπό τήν ταχύτητα τής οίκονομικής άνακάμψεως τής ιποίας τά πρώτα ίχνη έγενοντο έμφανη περί τά τέλη τού έτους και αι ύπολοιποι τό 1977. Τό 1975 ήτο δύσκολον και άθετον έτος διά τούς ίδιοκτήτας τών έξεδρών, οι οποίοι τώρα άναμένουν μέ έλπιδα τάς άποφασιστικάς τών κυβερήσεων τής Βρετανίας, Μαλαισίας, Νορβηγίας και τών Ήνωμένων Πολιτειών ώς πρός τά προγράμματά των.

* * *

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 888639
Telegrams: Colocotron London E.C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

AS 25/30*

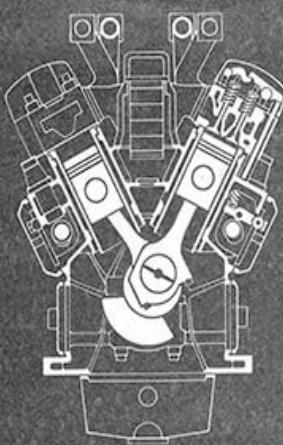
Power Pack for Fisheries (180 kW/cyl.)



Deep-sea fishing is a tough job for men, machines and gear. It calls for engines capable of sustained operation at part load for trawling the nets and at full load for bringing the catch into port quickly. M.A.N. supply engines meeting these requirements. The AS 25/30 engine for

example, developing 180 kW per cylinder. It's versatile and reliable and can burn low-grade fuels economically. And it's backed up by the vast experience of the world's great engine builders.

*) M.A.N.-Sulzer design



TANTEE A.E.

ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΛ. KENTP. 364.691
ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 503 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
TANTEE, ΤΕΛΕΣ (21) 4837

M·A·N
Diesel Engines



ΝΕΟΡΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΟΡΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη' c.7, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp, 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Η ΝΑΥΣΙ

‘Ενεκρίθη, κατ’ ἀρχὴν, ἡ παρασχώρησις εἰς τὴν Α.Ε. «ΝΑΥΣΙ» τῆς χρήσεως χώρου τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν Ἐπισκευαστικήν Βάσιν Περάματος, πρὸς ἀνέγερσιν ὑπὸ τῆς ἐταιρίας, δοπάναις τῆς, ἐνὸς ὑποστέγου, διαστάσεων 100 X 40 μέτρων.

Εἰς τὸ ὑπόστεγον τοῦτο ἡ ΝΑΥΣΙ θὰ ἐγκαταστήσῃ νέα τιμῆματά της, τὰ ὅποια προγραμματίζει πρὸς ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητος της.

Τὸ ὑπόστεγον, μετὰ παρέλευσιν εὐλόγου χρόνου, ὁ ὅποιος ήθελε κριθῆ ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., θὰ ἀποτελῇ ιδιοκτησίαν τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΕΓΚΥΜΟΝΕΙ ΤΟ Δ/Ξ «ΛΕΣΤΕ» ΔΙΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ ΕΙΣ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΝ ΠΛΟΙΑ:

Κινδύνους ἔγκυμονει διὰ τὰ ἔγγυς αὐτοῦ παρωπλισμένα σκάφη τὸ Δ/Ξ «Λέστε» τῆς ἐταιρίας «Πρὸμ “Οἰλ Παναμᾶ” τὸ ὅποιον χρησιμοποιεῖται ὡς ἐργοστάσιον χημικοῦ διασχωρισμοῦ ὑγρῶν λυμάτων πάσης φύσεως εἰς Κυνοσούραν; Εἰς αὐτὸν τὸ συμπέρασμα καταλήγει κανεὶς ἐαν λάβῃ ὑπ’ ὅψιν τοὺς λόγους τῆς ὑπερεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τοὺς ὅποιους ἀπέρριψεν αἴτημα τῆς ὡς ἄνω ἐταιρίας διὰ τὴν παρασχώρησιν εἰς αὐτὴν παραπλεύρου, πρὸς τὸ παρωπλισμένον εἰς Κυνοσούραν Σαλαμίνος πλοῖον τῆς «Λέστε» μεγαλυτέρου χώρου, πλάτους 35 μέτρων, πρὸς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τοῦ σκάφους πέραν ἑκείνου, τοῦ χρησιμοποιημένου πρὸς τὴν δεξιὰν πλευράν, τοιούτου, πλάτους 45 μέτρων, διὰ νὰ δύναται νὰ ὑποδέχεται ἑκεὶ τὰ κομίζοντα πολυμηγή λυμάτα πλωτὰ ναυπηγῆματα, πρὸς τὴν χημικὸν διασχωρισμὸν αὐτῶν τῶν λυμάτων.

Εἰδικότερον δὲ Ο.Λ.Π. ἀπέρριψε τὸ αἴτημα τῆς ἐταιρίας καὶ ἀνεκάλεσε προγενεστέρων ἔγκρισιν, ἀφορῶσαν εἰς τὴν παρασχώρησιν τοῦ πρώτου χώρου, πλάτους 45 μέτρων, ισχυριζόμενος διὰ:

1. ‘Η βόρειος δική Κυνοσούρας προσφέρεται βασικῶν διὰ τὴν πρυμποδέντην πλοίων, παραμενόντων ἐπὶ μακρὸν χρόνου εἰς τὸ διάστημα τοῦ ὅποιου ἐκτελοῦνται σταδιακῶς ἔργασίαι ἐπισκευῆς καὶ συντηρήσεως, ἐνίστε δὲ καὶ ἐργασίαι ἐκτεταμένων καὶ εἰς ἐντονον ρυθμὸν ἐπισκευών, λόγω συμφορήσεως τῶν ἐπισκευαστικῶν κρηπιδωμάτων. ‘Αναφέρονται σήμερον εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τέσσαρα πλοῖα.

2. ‘Η λειτουργία τοῦ Δ/Ξ «Λέστε» ὡς διαχωριστήρος τῶν λυμάτων ἔκφράζονται ἀμφιβολίαι διὰ οὐδεμία προϋπόθεσις δύναται νὰ καταστῆσῃ τὰ παρακείμενα πλοῖα ἀσφαλῆ, καθ’ ὅσον τὸ ἐν λόγῳ δεξιαμενόπλοιον δὲν

θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἀπηλλαγμένον ἔκρηκτικῶν ἀερίων, ἀφοῦ δέχεται ὑπολείμματα τῶν ἀφικούμενών πλοίων.

“Ἀλλωστε, ὑποστηρίζει ὁ Ο.Λ.Π., τὰ ἀνωτέρω γνωστοποιοῦνται ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας πρὸς τὴν «Χανδρῆς Κροῦζες» δι’ ἐπιστολῆς τῆς, διὰ τῆς ὅποιας δηλοῦνται διτά τόσον τὸ πρόσω τὰ ἀριστερὰ τοῦ «Λέστε» ἡγυρούσθιμην ὑπερωκανίου «Ρεγγίνα» Μάγκνας, δύσον καὶ τοῦ δεξιῶν μετὰ τὸν ἐλεύθερον χώρον, α)π «Κάππαιν Ήλίας» οὐδέμιον εὐθύνη φέρει διὰ τυχὸν κινδύνους ὡς ἑκατὸν λόγων διὰ τὸ «Λέστε» καὶ τὰ προσδεδεμένα πρὸς αὐτὸν ἐκάστοτε δεξαμενόπλοιοι δὲν εἶναι ἐλεύθερα ἀερίων.

3. ‘Ἐδει τηρηθοῦν τὰ ἀνωτέρω διὰ νὰ ἔξασθαι σιθοῦν προϋποθέσεις ἀσφαλείας τῶν ἡγυρούσθιμην εἰς Κυνοσούραν ὑπὲρ τῶν πεντήκοντα πλοίων, τὰ πρέπει νὰ παραχωρηθῆ χώρος εἰς τὸ Δ/Ξ «Λέστε» πλάτους 200 μέτρων τούλαχιστον, δηλαδὴ τὸ 1/3 περίπου τοῦ συνόλου τῆς χρησιμοποιουμένης ἔκει ἀπτῆς.

4. ‘Ἐκ τοῦ Κανονισμοῦ Λιμένος τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου ἀπαγορεύεται σαφῶς ἡ ἀγκυροθήσια πλοίου, τὸ ὅποιον δὲν εἶναι ἀπηλλαγμένον ἐξ ἐκρηκτικῶν ἀερίων.

Κατόπιν τῶν διωτέρω καὶ διὰ λόγους γενικωτέρας ἔξυπηρτεσίας τῆς ναυτιλίας ὁ Ο.Λ.Π. ἀπέρριψε τὸ αἴτημα τῆς ἐταιρίας εἰς τὴν ὅποιαν ὀλλωτε παρεχωρήθησαν ἀρχικῶς αἱ παραπλεύρως τοῦ «Λέστε» θέσεις δοκιμαστικῶν, μέχρι τέλους τρέχοντος ἔτους.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ηόδημένη κατὰ 21,82% ἥτοι ἡ ἐμπορευματική κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶν καὶ κατὰ 1,51% ἡ κίνησις πλοίων τὸν παρελθόντα Ιανουαρίου 1975, ἐνδέ ἡ ἐπιβατική κίνησις ἥτοι μειωμένη κατὰ 3,64%.

Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τὸν Ιανουαρίον κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς ἀκολούθως:

1. Ναυτιλιακή:

—Κατέπλευσαν 1.417 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.530.953 κόρων, ἔναντι 1.372 πλοίων, χωρητικότητος 2.493.374 κόρων τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1975. ‘Ἐκ τὸν 1.417 πατάπλων αἱ 580 ἦσαν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ 837 ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ.

—Ἐδεξαιμενίσθησαν εἰς τὰς μονίμους καὶ πλωτὰς δεξαμενάς τοῦ Ο.Λ.Π. 56 πλοῖα, διλικῆς χωρητικότητος 180.574 κόρων, ἔναντι 50 πλοίων, χωρητικότητος 201.297 κόρων τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1975.

—Ἐχορηγήθη ὑδρῷ εἰς πλοῖα καὶ λοιπά πλωτὰ μέσα 52.390 κυβ. μέτρων, ἔναντι 53.549 κυβ. μέτρ. τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς παρελθόντος ἔτους.

‘Ἐν τῷ μεταξὺ κατὰ τὸν Ιανουαρίον ἐξ ἐπεικεύσθησαν εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν βάσιν Περάματος καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιοχὰς τοῦ λιμένος 68 πλοῖα, ὀλικῆς χωρητικότητος 224.627 κόρων, ἔναντι 65 πλοίων, χωρητικότητος 181.360 κόρων τοῦ Ιανουαρίου 1975.

2. ‘Ἐμπορευματική: Φορτοεξεφορτώμασαν 765.320 τόνοι εὑμπορευμάτων, ἔναντι 628.243 τόνων τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1975. Πλέον τούτων εἰσήχθησαν εἰς τὰ διυλιστήρια καὶ 417.992 τόνοι ἀργού πετρελαίου καὶ λοιπῶν ἐπεξιργασμένων πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 255.248 τόνων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς παρελθόντος ἔτους.

‘Ἐκ τῆς ἀνωτέρω εὑμπορευματικῆς κινησίας:

—Ἐξεφορτώθησαν διὰ παλεττῶν 30.207 τόνοι.

—Ἐξεφορτώθησαν διὰ 1.821 ἐμπορευματικώντων 22.684 τόνοι, ἔναντι 1.764 ἐμπορευματοκιβωτών μὲ 22.632 τόνους ἐμπορευμάτων τοῦ Ιανουαρίου 1975.

—Ἐφορτώθησαν διὰ τὸ ἐξωτερικὸν μὲ 1.583 ἐμπορευματοκιβώτια 20.406 τόνων ἐμπορευμάτων, ἔναντι 769 καὶ 10.762 ἀντιστοίχων τοῦ Ιανουαρίου 1975.

‘Ἐν τῷ μεταξὺ εὑμπορευμάτων ἐξ τοῦ ἐξωτερικοῦ 145 κενὰ ἐμπορευματοκιβώτια, ἔναντι 288 τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1975 καὶ ἐφορτώθησαν διὰ τὸ ἐξωτερικὸν 865 κενά, ἔναντι 1.048 τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς παρελθόντος ἔτους.

3. ‘Ἐπιβατική: Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 152.434 ἐπιβάται (ἐξωτερικοῦ 11.640 καὶ ἐσωτερικοῦ 140.794), ἔναντι 158.194 ἐπιβατών (ἐξωτερικοῦ 15.387 καὶ ἐσωτερικοῦ 142.807) τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1975.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Κατηρτίσθη ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπορεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτὸν μελέτη προμηθείας καὶ ἐγκαταστάσεως δύο πλήρων ἀεροστατικῶν ἀναρροφήσεως δημητριακῶν ἐπὶ Α΄ καὶ Β΄ καὶ Γ΄ πλώνων καὶ σιλός, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 1.600.000 δρχ.

—Δεκατέσσαρας εἰδικᾶς περονοφόρους συσκευές φορτοεκφορτώσεως παλεττῶν προϋπολογισμοῦ 980.000 δρχ. θὰ προμηθευθῆ δο Ο.Λ.Π. Ἡ σχετική μελέτη ἐνεκρίθη ἥδη.

—Υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐγένετο μερικῶς δεκτή ἔνστασις τῆς Α.Ε. ‘ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΗ ‘ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΙΔΑΣ’ καὶ ἐμειώθησαν κατὰ 50% τὰ ἔξτρα δικαιώματα ἀμοιβῆς τοῦ μονίμου καὶ μὴ μονίμου προσωπικοῦ τῆς μικρᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς τοῦ Οργανισμοῦ κατὰ τὸν δεξαμενόμερον τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ναϊδάς» τὴν 11ην Νοεμβρίου 1975.

—Ἐνεκρίθη πίστωσις 1.400.000 δρχ. διὰ τὴν πληρωμὴν ἐξ μεταλλικῶν ὑποστέγων δὲς καὶ 860.000 δρχ. διὰ τὴν προμήθειαν ἀνταλλακτικῶν καὶ ἔξαρτημάτων διαφόρων γερανῶν.

—Ἐνεκρίθη ἡ ἐπιστρωσίς τοῦ δευτέρου τμήματος χώρου διακινήσεως ἐμπορευματοκιβωτών, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 21.500.000 δρχ. Ἐκ τῆς δαπάνης αὐτῆς υφος 14.000.000 δρχ. θὰ βαρύνῃ τὸν τρέχοντα προϋπολογισμόν καὶ τὸ ὑπόλοιπον τὸν προϋπολογισμόν τοῦ ἐπομένου ἔτους.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ 37 ΕΤΩΝ, ΣΧΟΛΗΣ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΕΛΕΥΣ ΤΑΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕ ΑΡΙΣΤΑΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ, ΔΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ, ΖΗΤΕΙ ΣΟΒΑΡΑΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΝ ΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΕΝΤΑΥΘΑ ΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ. ΕΠΙΣΗΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΑΙ ΔΙΑ ΟΛΙΓΟΧΡΟΝΟΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ. ΤΗΑ. ΚΩΝ ΚΑΡΙΩΤΗΝ 8236660 & 8816776.



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"
PIRAEUS



ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

ΣΤΗΝ χτελεύτητη σειρά των ἀπεργιών τῆς ἀπογῆς μας, μιά νέα ἀπεργία έχει γένηση. Πρόκειται για τούς υπαλλήλους του Ναυτικού Απομαρικού Ταμείου και τούς Οίκου Ναύτου. Φάντα, δηλαδή το φαινόμενο αὐτό και στην αλλή μας.

"Ἄ; μήδε ἐκπληγόσθωμα δημος. Σανδρικούλογονταν τραγική χρονία τῶν ἀργαζόμενων δλων. Νημερομεσίων και δραχμοδιώνων, ποδ προκαλεῖ και... σκηνοθετεῖ ὁ «Φαῦλος κῦκλος τημαρθίου» και θιωτικής ἀπαρκείας, κανεὶς δὲν μένει ἀλιθότος.

Κάθε αὐγὴ και νέα προβλήματα. Κάθε ἀδεούμαδα και καινούργιας ἐκπλήξεις. Θέματα πασίγνωστα για τὰ δηποτά κάθε ἀπειλήγηση περιτταῖς. Μέσα και ἡ ἔξτρεμη γεννική. Ή δὲ ἀπεργία, μέσον ἔσχατον.

Μετά τούς ἀργάτας τοῦ Τύπου, οἱ αἰδηροδρομικοί. Κατόπιν, οἱ δηγοὶ λεωφορεῖσιν. Κατόπιν οἱ... βάσκαλοι. Γιατὶ δηκιαὶ και τὸ πρωτοποτό τῶν ναυτικῶν μας ὑπηρεσιῶν; Και αὐτοὶ, στὸ ίδιο καζάνι, δράζουν, κατὰ τὸ λεγόμενο.

Ειδικά, δημος, γιὰ τὰ διεκδικούμενα θέματα η πελλοὺς γιὰ τὰ παράπονα τῶν διαφερούμενων τάξεων, συνέδενει κάτι τὸ δικαφορετικό και ἀπειλήγητο, διτι:

Ἐντὸς ἀπὸ τοῦ 1975 ἀνεγνωρισθησαν δλαχ, συζέδων, τὰ αιτήματά τους ἀπὸ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τοῦ Ν.Α.Τ., δρόμος τῆς νομοποιίας τους ἀπὸ τὴ Βουλὴ, παραμένει ἀπροσέλκτος. Γιατὶ δημος;

Ομολογοῦ διτι: τὸ πλήρες κείμενο τῶν διεκδικήσεων τους καὶ εἶναι δηγυμνωτο. Έκεῖνο ποδ γίνεται καθημεσινὰ γνωστὸ εἶναι διθύριδος, οἱ δικαιοτυρίες και τὰ παράπονα, ποδ φέρουν κατακλεῖδα τὴν ἀπειλὴν ἀπεργίας. "Ωστε, δηπότε γιά κάποιον ἡ σκοτεινὴ ἄνορον. "Ταράχεις κάποιον διανείδοσαν. "Ἄγετο διτι δὲν ἔχει γένηση. Τοῦτο δέ, δὲν συμβαίνει στὸ Ν.Α.Τ. Κανένας συμφέροντας δὲν ἔχει: οὗτος τὸ Ν.Α.Τ., οὗτας τὸ ἀποτελέσμαν τοῦ Ναυτικοῦ Πολιτικού Λαός (ΤΑΜΙΗ), διέθεσε ταλαίρις διδοτικήν τῶν δικαιολόγων. Λατιθετα, μιὰ δλλὴ πολυπληθεστάτη ἐνδιαφερούμενη τάξις, καλεῖται: νὰ διαστατεῖ και νὰ πληρώνῃ τὰ δικαιολόγητα τῆς ἀπειλῆς, δεδουμένου διτι περιττοῦ διτι καταξίδεις και μόνον πρόκειται. Αταξία, στὴν

διεκπεραίωση συντάξεων, ποδ κατανοτοῦν νὰ κρατοῦνται: σὲ δικδρομὴ πέρκαν τοῦ τετραμήνου. Αταξία, στὶς ἀναζητήσεις μεγάλων κονδύλων δρειλίδων πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. και ἀταξία σὲ πολλὴς και διάφορες ἀλλες περιπτώσεις.

Οι ναυτικοὶ δλοι, ἀργαζόμενοι και συντάξιοι, σὰν πραγματικοὶ νοικοκυραῖοι τὸν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν, ἔχουν ἀπόλυτο τὸ δικαίωμα νὰ ἐνδιαφέρονται γιὰ τὴν ἀπόλυτο και πλήρως ἰκανοποιητικὴ ἀργασία στὰ ίδρυματα τους. Καλή, δημος, ἀργασία μᾶτι προσωπικὸ δικράνης περιπονόμενο, δικαιαὶ η διδικα, δὲν μποροῦμε νὰ περιμένουμε.

Οι πληροφορίες ποδ φθάνουν στὸ θέμα αὐτὸν εἶναι: τὸ διτι οἱ διπλαλῆλοι: τῶν ναυτικῶν αὐτῶν ὑπηρεσιῶν, κατὰ ἀρχὴν ἔητον τὴν συμπλήρωση τῶν κενῶν θέμασον ἔχει, πρᾶγμα ποδ ἀπὸ ἀπογην, πρὸ τῆς Χούντας, παραγρεῖται. Και συγκεκριμένα, δι διρήμος διπλαλῆλοι, μὲ τὴν ἀλλοτε Ναυτιλίαν τῶν τοιάντων γιλιάδων ναυτικῶν και δικαιόπαντες γιλιάδων συντάξιοι, εἶναι διθύριδος μικρότερος, τῷρα που οἱ ναυτικοὶ φθάνουν τὶς ἔκπτωσης: γιλιάδες και οἱ συντάξιοισικοὶ εἶναι: τρεῖς γιλιάδες, γωρὶς νὰ εγριευθῇ και δι διπλακώνυταις πενήντα κατωτέρων λιμενικῶν, ποδ ἔκπτωτο δηγαζόντο εἶναι. Τὸ θέμα τοῦτο, ποδ πρὸ τὸ διεκδικήσοντα οἱ διπλαλῆλοι, νουτίων διτι: δητο ἀπιτακτικὸν γρέος τῆς θέμας τῆς δικαιοσύνης τοῦ Ν.Α.Τ., τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας και τοῦ διλλοῦ τῶν Οἰκουμενικῶν. Δεδοτερον θέμα τῶν δικαιοσῶν εἶναι δι διπλωτοῦ μὲ μὴν διπλαλῆλοι διεσυγκρινὴ σταδιοδρούμων τους, ἀλλὰ νὰ πορευοῦν μὲ τὸ δικαιόν τερκονικῶν σύστημα τῶν διπλαλῶν διπλαλῆλοι, τῶν δικαιοσῶν Δημοσίου δικαιού. Υπάρχουν και δι διπλακώνυταις τῶν διπλαλῶν λογοτελείων κατηγορίαις τινὲς, καταβαλλήσεων τῶν στὸ Ταμείο πολιτικού διπλαλῆλον (ΤΑΜΙΗ), διόθεσε ταλαίρις διδοτικήν τῶν διπλαλῶν. Διτι, νὰ εἶναι δικαιαὶ δι διπλακώνυταις πορεύονται καθὲ διλλοῦ παρὰ συνεργόντων στὸ ναυτικὸ Ταμείο προσφέρουν. Μιὰ λόση και μιὰ κατὴ διπλητικὴ διπλαλῆλοι: γωρὶς γραντούρι και γωρὶς τὶς διλιδιότητες τῆς ἀπεργίας.

Ἐν πάτη περιπτώσει, τὸ θέμα τῶν διπλαλῆλοι τοῦ Ν.Α.Τ. τοῦ Οίκου Ναύτου, δὲν φαίνεται νὰ ἔχει οἰκονομικὲς διπλακώνυταις γιὰ τὸ ίδρυμα. Άλλα και δι διπλαλῆλοι περιπτώσεις τάξις, δι δικαιολόγητα δικαιολόγηται και δι δικαιολόγηται πορεύονται καθὲ διλλοῦ παρὰ συνεργόντων τοῦ ναυτικοῦ Ταμείο προσφέρουν. Μιὰ λόση και μιὰ κατὴ διπλητικὴ διπλαλῆλοι: γωρὶς γραντούρι και γωρὶς τὶς διλιδιότητες τῆς ἀπεργίας.

Κανένας δικαιούμενος δὲν ἔχει διτη: δι τὴν μου γιὰ διπλατίας. Πιστεύω δημος διτι τὰ δικάστατα γραφήματος μου δὲν ἀπέχουν μὲ τὶς γυνήμες, δι-

λα και δι πό τὰ καλῆς ἐννοούμενα συμφέροντα τῶν ναυτικῶν δλων, ἀργαζόμενον και συντάξιούγχων. Είναι: κατοὶ ποδ πολλὸ διδιαφέρονται: γιὰ τὰ συμβάντα στὸ Ν.Α.Τ. και τὸν Οίκον Ναύτου. "Ωστε δὲν δέχονται: διατίσεις. Επιθυμοῦν έκαι η ἀργασία νὰ γίνεται μὲ εὐχαριστηγη και μὲ πολλὸ διδιαφέρον. Αιτοὶ πληρώνουν τὸ διπλαλῆλος και σὰν ἀργάτες και κατοὶ ποτὲ δὲν θὰ θέλουν οἱ δικοὶ τους διπλαλῆλοι νὰ ζῶν μὲ τὸ αἰσθημα διπλημάσιος και μὲ τὸ παράπονο διπλαλῆλος. Τὸ Κράτος, οὗτος μία διρκήνη δὲ προσφέρη δι αὐτές μας τὶς διηγεσίες. "Ωστε, καριά δικαιολογίας δὲν δικαιουμεῖται. Νὰ δινεῖται συντάξιοισική συντάξης τὸ στὸν πλήρης τῆς ἀπεργίας. Τὶ συμβαίνει, δηλαδή, μὲ τὸ διπλαλῆλος δημος μας αὐτούς; Ποιός σεβαρὸς λόγος μᾶτι προδάλλει τὴν πανάλιαν αὐτὴν κραυγὴν τῆς ἀπεργίας; Πρὶν αὐτὸν δι ξεχαστὸ διμοτικὸ μέτρο πάρο τὴν πραγματοποιηγη του, δὲν νομίζω διτι πρέπει: νὰ μένουν ἐν δρυγοῖς και οἱ διμεσας διδιαφέρομενοι: ἀργαδότες τῶν ἀπεργούμενων, οἱ ναυτικοὶ δλοι.

Είπα, διτι: δι τὴν μου δὲν δικαιούμενοι γιὰ διπλατίας: δικαιούμενοι στὴ διατάπωση ἀπορῶν τινῶν, σχετικὲς δὲ μὲ τὰ συμβαίνοντα. "Οτι:

Τέσσαροι οἱ διπλαλῆλοι τοῦ Ν.Α.Τ. ζῶν και τοῦ Οίκου Ναύτου, ἀργαζόμενοι, καταβαλλοῦν τὰ περιστά δισφαλίσεως τους στὸ Ι.Κ.Α., στὸ ΤΑΜΙΗ και δὲν ξέρω ποδ διλλοῦ.

Θὰ ήταν παράλογο δι διπλαλῆλος δισφαλιστικοῦ Ταμείου, ησαν διπλαλῆλοι ναυτικοὶ δισφαλιστικοῦ Ταμείου, ησαν διπλαλῆλοι ιεροκονικῶν διστημάτων τῶν διπλαλῶν διπλαλῆλοι, τῶν δικαιοσῶν Δημοσίου δικαιού. Υπάρχουν και δι διπλακώνυταις τῶν διπλαλῶν διπλαλῆλοι, δι διπλαλῆλοι δισφαλιστικοῦ Ταμείου Προνοίας. Σὲ έκπτωτὸν εἶναι γιλιάδες γυρὶς διπλαλῆλοις, πενήντα δισφαλιστικοῦ Ταμείου Προνοίας, πεντακάσιοι: δικοῖα δισφαλιστικοῦ Ταμείου, κοντὰ τους, διπλαλῆλοι τους, καριά δι πλάκρυνο δὲν φέρουν.

"Αντίθετα, τὸ αἰσθημα διτι: ἀργάζονται: σὲ Ταμείο δικοῖ τους, ποδ προστατεῖται και τὴ δικαιοσύνη τους δισφαλίται, θὰ εἶναι διπλατικότερο στὴν ἀργασία και στὰ συμφέροντα τοῦ Ταμείου διλλοῦ και τὸν ναυτικὸν δλων.

Καλὴ λόση λοιπόν, οἱ δὲ ἀπεργίας δι πορεύονταις στὸ διπλαλῆλος τους, διπλαλῆλοι τους, δικαιούμενοι, πεντακάσιοι: δικοῖα δισφαλιστικοῦ Ταμείου Προνοίας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

HELLAS-MAR S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

INSUR. (P+I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN AND

SOUTH AMERICAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR

TELEGR. HELLASMAR BAIRÉS

TELEPHONE 311384

TELEPH. AOH 321616

P. O. BOX 3233

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
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91 NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41
TELEX: 02 44171 TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
GROPELINGER HEERSTR. 264 P. O. BOX: 210266
28 BREMEN 21

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊος

Ο ΑΙΘΟΝΤΟΣ του έωρτανος της 25ης Μαρτίου ήταν διεπιφέντες απόκαιρα στην θάλασσα της Καραϊβικής. Είναι μιά συνήθεια παλιά να όψιμων θύμων λίγα λόγια σε έπειτανος πού έχουν σχέση: με τὴν ναυτιλία και τὴν ιστορία της. Είναι αλλήλευθεροί θυμοί δια της 25ης Μαρτίου είναι: οι άνεξαρτησίας μας, άλλα μεγαλύτερη άλληθευτικά είναι δια της 25ης Μαρτίου η Ελληνική άνεξαρτησία χωρὶς τὴν ναυτιλία τῆς "Γέρας", τὴν Σπατεών και τὴν Φαρδούν. Άλλα δύο χιλιοετημούν και διαν είναι: ή συμβολή τὴν ναυτιλίαν στὴν έπιτυχία του άγαντος, πάντα υπάρχουν μερικὰ άγνωστα γεγονότα ή λίγα γνωστά πού παρουσιάζουν κάποιο άνειδικότερο δόσο μας! ή δύο έχουν μιά θύμον σχέση: με τὴν πολεμική προσπάθεια.

"Ετοι στὴν προσπάθεια έκανεν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν δύο γηγειῶν "Γέρας" και Σπατεών και τὴν προεπαναστατική περίοδο σημειώθηκε μιὰ τάσις ναυπηγήσασθε πλοίου μὲ μεγάλη χωρητικότητα. Φαινεται: θυμοί δια τοῦ Σπατεώντος έκανεν μεγαλύτερα πλοία και δια τοῦ "Γέρατος": δύο ήταν σὲ θέση: νὰ τοὺς προλάβουν.

Τὴν ἐποχὴν καθὴ δύμως, υπῆρχε ἀπαγορευτικὴ διαταγὴ τῆς Ηὐλίης, ή δούσια δὲν ἔδειπε μὲ καλὸ μάτι: τὴν ναυτιλίαν ἀνάπτυξε τὸν "Ελλήνων", νὰ μὴ ναυπηγοῦνται μεγάλα πλοῖα, ἔλεγον. "Τοτερά ἀπ'" αὐτὸν σὲ μιὰ περιοδεία τοῦ ή Καπούδαν - Πατέας, πληροφορήθηκε δια τοῦ Σπατεών δύο έχουν συμμορφωθῇ μὲ τὴν διαταγὴν και ἔπεινεν μὲ δῆλο τὸν στόλο του συνοδευόμενος διὰ τὸν διοικητὴν τῆς "Γέρας", Γεώργιον Βούλγαρην γιὰ νὰ διαπιστώσῃ σχετικά.

Πράγματι στὶς Σπάτες κατασκευάζετο ἔνα μεγάλο πλοίο τῶν ἀλεξιφόντων Ιωάννου και Θεοδώρου Μέλη, τὸ δόποιν εἶχε μήκος τρόπιδος 40 πῆχυς, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ καταμέτρησεν διότι και δὲν τὸ δρῆσε μεγαλύτερο ἀπὸ τὸ ἐπιτρέπομενο, ἀπέριφε τὸν πῆχυ μὲ ἀγανάκτηση: γιὰ τὴν καταγγελία.

"Εδῶ ἀρχῆς μιὰ διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο ναυτιλίων, ή δούσια κατέληξε νὰ φθάσῃ μέχρι τὶς θυμέσιες μας.

Κατ' ἀρχὴν οι Σπατεώντες ἀπέδιδον τὴν καταγγελία στὸν "Γέρατον" και τὸ δικαιολόγησαν εἰς τὸ γεγονός δια τὸν Καπούδαν - Πατέαν συνέδενε στὴν δικοίστων: καθὴ δὲ διοικητὴς τῆς "Γέρας", Βούλγαρης. Ισχυρίσθηκε δια τὴν καταγγελία προθῆσθε ἀπὸ τὴν ἀδυναμία τῆς "Γέρατος" νὰ συναγωνισθοῦν στὶς ναυπηγήσεις μὲ τοῦ Σπατεώντος.

"Ο ίδιος Ισχυρίσθης πολλὰ χρόνια μετὰ τὴν ἀποκάταση: στὴν ιστορία τῶν Σπατεών ποὺ γράψθηκε ἀπὸ τὸν "Αναστάσιο" Ορλάνδον και διεξάθηκε τὸ έτος 1869 μὲ τίτλο "Ναυτικά".

Μέ κατὸ τὸν τρόπο ή καταγγειούσια τῶν Σπατεώντων ἐναντίον τῶν "Γέρατων" συνεχίστηκε και διαπονήθη, διατὸς δὲλλος μεγάλος ιστορικὸς τῆς νήσου "Γέρας" Αντώνιος Λιγνός τὸ διάτος 1939 διδημοσίευσα στὸ περιοδικό «τὸ Μήλο».

τὸν πολικὸ ἀστέρα και τὴν μεγάλη θρυτο. "Επάνω" στὸ κατάστρωμα ήταν ή μεγάλη Ναυτικὴ Λακκηγείρια, μάθινον στὸν μικρὸς μαθητές τους τὴν ναυτικὴ τέχνη γιὰ νὰ τοὺς διαδεχθοῦν κάποια μέρα. Σημείωναν τὰ περάσματα, τὸν πάγκον, τὰ ξερονήσια, τὰ ίδια περίγραμματα, τὰ ιδιαίτερα γνωρίσματα τῶν άκτων και τὸν έκαναν πιλότους ἄξιους νὰ θρηγήσουν τὸ σκάφος και στὴν πού δύο σκολή πλεύσι. Παράδειγμα οι μεγάλοι στὴν ἀγκαράταις και τὴν λιτότητα μάθινον τὸν μικρὸν νὰ ἀρκοῦνται στὸ διπυρίτη, τὶς λίγες ἀληγές, τὸ τυρι και τὶς ταρθίλλες. Συληροὶ στὶς βυσοκοίλες, τολμηροὶ στὶς φυρτούσας τραγουδούσσας και χρέωνται τὸν γαλήνευς ή θάλασσα.

Οι Νόμοι τῆς Αρχαίας Σπάρτης και τὴν "Αθηνῶν ρύθμισαν τὴν ζωὴ τους στὴ θάλασσα και στὴ ξηρά, στὸ πλοίο και στὸ σπίτι τους. Εγκρήσεις και ἀγνοὶ νομιμεύονται πολὺ νωρίς. Οι γυνώκες τους κλεομένες στὸ σπίτι μετὰ τὸ γάμο τους μάνουν ἀδέατες σχεδὸν σὲ δὴ τὴ ζωὴ τους. Οι ἀνδρες δὲν έχουν ἀλλὴ ἀναψυχὴ ἥπο τὰ ἀρχαία γυμνάσματα, τὴν πάλη, τὸ δρόμο και τὸ δίσκο.

ΑΛΛΑ τὸ πιὸ ζωντανὴ εἰνόνα καθὴν τὸν θαυμόποιον ποὺ δημιουργήσαν τὸ ἀνεπανάληπτο ναυτικὸ τῆς "Γέρας" μᾶς τὴ δίνει: ἔνας ξένος ἀμμάτωρος. Μᾶς τὴ δίνει ὁ William Müller σὲ ένα ποίημα τοῦ ποὺ ἀπέδωσε στὴν "Ελληνικὴ διοικητὴν τῶν Ασπασίων" θαλλήσαντας οἱ ποιηταὶ τοῦ Ματρόκου Τερρίγης. Επιγράψτει: «Τὸ "Γέραιόπουλο».

"Ημονά μικρὸ παιδίκι: και στὴ θάλασσα μιὰ μέρα ή πατέρας μου μὲ πῆρε σὲ μακριὰ ταξιδία πέρα"

Μοικαθή εἴκοκα κολόπι: μ' ἔνα χέρι: δυνατὸ ἀπὸ τὰ φυλλὰ νὰ πέφτω κινθός τὴν ἀμπιο νὰ δουτῷ. Ασημόφλουρο πατόνας τρεῖς φορὲς μὲτα τὰ νερὰ κι' χρόδι ταῦροις, τὴν τρίτη μοῦ τὸ χάριτες φορά. "Γέραρα κούπι μοῦ δίνει: και στὴ δύρκα του μὲ δῆλος: ἔνθη ἀκούραστος κοντά μου στέκεται και μὲ γυμνάζει. Μοῦδεῖς νὰ σπῶ τὸ κόμικ μ' ἔνα χτύπο κάθηται (φτερὸ δέπο τὸς στρέιλιους νὰ φεύγω κι' ἀπ' τὰ δράτα) (χια νὰ γλιτστῷ).

"Γέραρα" ἀπὸ τὴ δικρούλα στὸ καράδι: ειδούς μὲ παινετούς, ποὺ στὸς κάδους και στὶς ξέρες ἀγρια θάλασσα (μᾶς σέρνει). Απὸ τὸ φυλλὸ κατάρτη: κάτιακα μέσ' τ' χάρο (γιὰ δὲν πετοῦν δουνά και κάστρα πίσω μας μὲ διάδημα (μεγάλη). Κάθε πέταχα μοῦ δείχνει: τὸν πουλιόν νὰ μετανιώσει (λεπτὸ κάθε φύσημα τὸ φέρα, καθε νέφος νὰ κυττά). Κι' δια τὸν λυγόδες τὸ κατάρτη: μέσα στὴν ἀναμονή (ζάλη κι' δια τὰ κάρκατα μὲ δρέγουν λούζοντάς μὲ ὡς (τὸ καράτη: δὲ πατέρας μέσ' τὰ μάτια μ' ἔδλεπε μὲ προσοχὴ καλλιθεαν δίχως φόβου ταρκήν. Κι' είπε τότε ξεναγμένος και μὲ μάτια διστράχη (φτερὸ δια τὸ καλλιθεαν δίχως φόβου ταρκήν. Βλογγιμένο τὸ κατάρτη: ούσι, "Γέραιόπουλο μαρτί..."

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ



SEARCHEX
Management Consultants

SHIP BROKERS & AGENTS

5 WORLD TRADE CENTER, SUITE 799
NEW YORK, N.Y. 10048

Telephone: (212) 775-1470

RCA Telex: 235370 SERCX UR

Telegrams: SEARCHEX NEWYORK

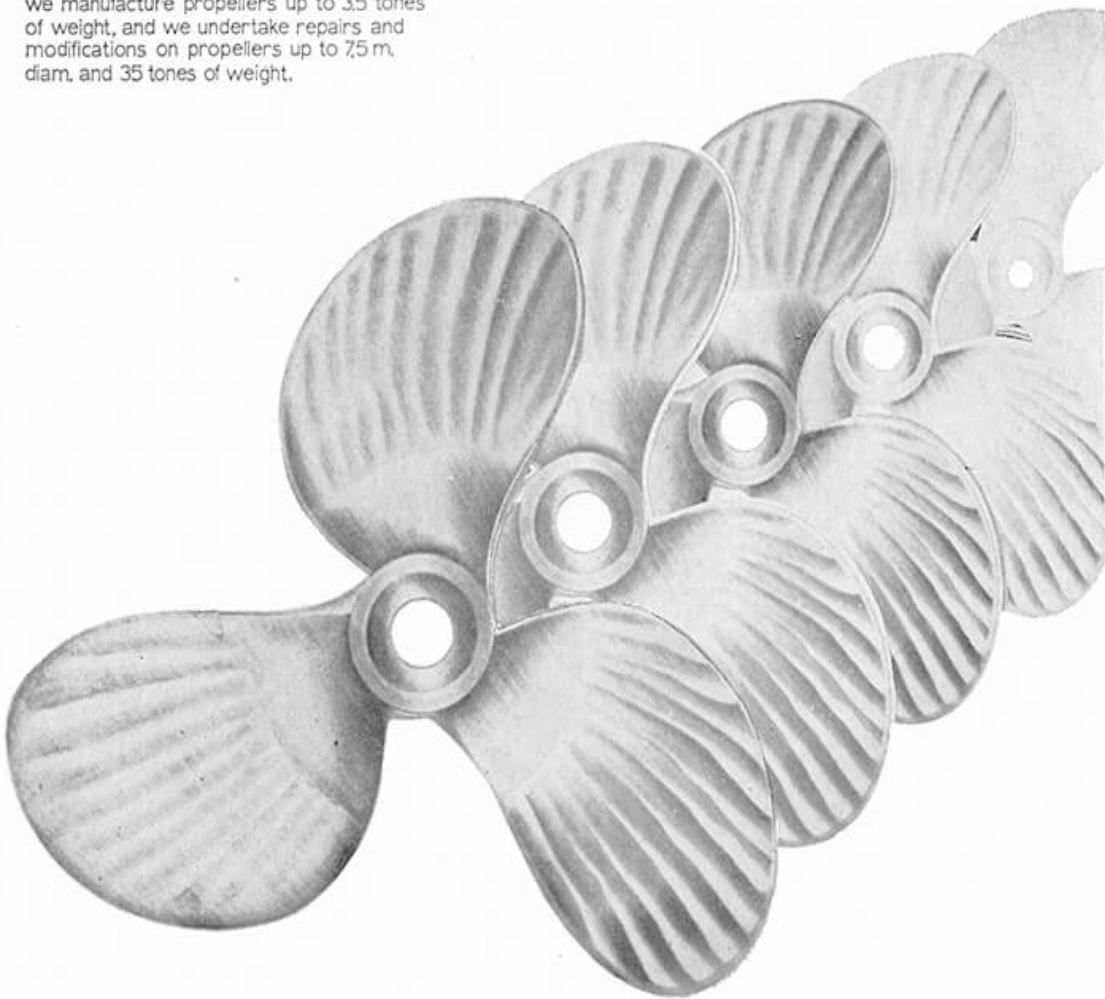
President: Dr. Basil Venitis, PhD

Vice Presidents: Captain Pantelis Venitis
Captain Michael Venitis



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

Νομικὰ θέματα

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ - ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ

Τό διάταγμα της 21.12.1961 έπει τού καθεστώτος τών ναυαγίων τών ἀποτελουντων έμποδιον ή κίνδυνον διά την ναυσιπλοΐαν, παρέχεν εἰς τὴν Διοίκησιν τὸ δικαιώμα νὰ ζητήσῃ πορὰ τὸ κυρίον νὰ προβῇ εἰς ἀφάρεσιν ή καταστροφὴν αὐτῶν ή ἐν ἀρνητεί νὰ προδῷ αὐτῆ εἰς τοῦτο, δαπάναις καὶ κινδύνων τοῦ ἐνδιαφερομένου, «έκτος ἂν ούτος ἀσκήση τὸ δικαίωμα ἐγκαταλείψεως». 'Η διάταξις ἀπεσκόπει εἰς τὸ νά λύση τὰς μεταξὺ Διοίκησεως καὶ ἐνδιαφερομένων διενέξεις λόγῳ τῆς διστυπώσεως τοῦ παλαιού ἄρθρου 216 του Ἐμπορικοῦ Κώδικος ὅμιλουντος περὶ ἐγκαταλείψεως «πλοίους καὶ τῶν ἀντιρρήσεων κατὰ τοῦ ἐκ τοῦ ἄρδου τούτου δικαιώματος τοῦ πλοιοκήτου, ἐφ' ὅσον τὸ ναυάγιον δέν ἡτο «πλοίον» ἐν τῇ ἑννοίᾳ τοῦ γόμου.

Τό διάταγμα της 21.12.1961 έφεινετο ότι έλισσεν όριστικώς τὸ ζῆτημα ώς ἐκ τῆς διατυπώσεως του. 'Ἐν τούτοις, ὁ νόμος τῆς 3. 1.1967 περὶ τοῦ καθεστώτος τῶν πλοίων καὶ ἀλλών πλοτῶν ναυπηγήσατος, ἔφαντος ὅτι ἀνεβίσσοντο τὴν διένεξιν ὑποκαταστήσαν εἰς τὸ δικαίωμα ἐγκαταλείψεως, δικαίωμα χρηματικού περιορισμού τῆς εὐθύνης κατά τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1957. 'Ἐν τῷ Διατάγματι προβλέπεται ὅτι ὁ περιορισμὸς τῆς ευθύνης δύναται να ἀντιταχθῇ ἔναντι τοῦ Κράτους δι' ἔξοδο μετακίνησης ἢ καταστροφῆς τοῦ ναυαγίου καὶ τοῦ ἐν αὐτῷ φορτίου, ἔχαιρέσει προσωπικοῦ πταίσματος τοῦ πλοιοκτήτου.

«Ἄς ίδωμεν τώρα τί συνέδη ἐν τῷ πράξει. Τὸν Δεκέμβριον 1969, τὸ πλοῖον «P» προσήρχεν ἐπὶ κυματοθράυστου τοῦ λιμένος τῆς Μπαγιόν. Ο πλοιοκτήτης κληθεὶς νὰ παραμείσω τὸ πλοῖον, ἔδηλωσεν ὅτι προσδιαινεῖ

εἰς ἔγκατάλειψιν αὐτοῦ. Μεθ' ὁ, τὸ Διοικητικὸν Δικαστήριον ἀπῆγγειλεν τὴν δῆμευσιν τοῦ ναυαγῆματος καὶ ἔδωσεν εἰς τὸν Διοικητην τὸ δικαίωμα νὰ παραμερίσῃ τοῦτο δι-
πάναι τοῦ πλοιοκτήτου. Τὸ Συμβούλιον τῆς
Ἐπικρατείας ἐπεκύρωσε τὴν ἀπόφασιν ταῦ-
την.

"Η σκέψις έφ' ήσας έστηριχθη ή αποψις αύτη είναι ότι δεν υφίσταται άλλο δικαιόμα έγκαταλειψεως πλην του έναν άρθρο 216 του 'Εμπορικού Κώδικος προβλεπούμενο διά τά πλοια και διά σιωπηράς έπεκτάσεως του νόμου έφριμοσθη έπι ναυαγημάτων ύπο του Διατάγματος του 1961. Μετά ταῦτα, ο νόμος της 3.1.1967 κατέργησε τό αρθρον 216 του 'Εμπορικού Κώδικος και συνεκτάηργε τό δικαιόμα έγκαταλειψεως έπι ναυαγημάτων.

Άμφισθητεία τό δέ επιχείρημα είναι πειστικόν. Υπεστηρίχθη ότι τό Διάταγμα τού 1961 είχε στόχου πολὺ εύρυτερον τού επιδιωκούμενου υπό τού ἄρθρου 216 τού 'Εμπορικού Κώδικος. Τό Διάταγμα τού 1961 ούμιλει περὶ πλοίων, ἀεροσκαφῶν, φορτίων, ἔξαρτημάτων πλοίων ως π.χ. ἀλύσεων, ἀγκυρῶν, ἀλιευτικῶν ἐργαλείων καὶ ἐν γένει περὶ ὅλων τῶν ἀντικειμένων ὡς ὁ κύριος ἀπάλεστη τὴν νομῆν συνεπέιται ναυαγίου κλπ. Υπεστηρίχθη ἐν συνεχείᾳ, ότι ἡ οὐμούοτης μεταξὺ τού Διατάγματος τού 1961 καὶ τού ἄρθρου 216 είναι ἐν τῇ ὄρολογίᾳ ἐν τοῖς πράγμασιν οὐμως πρόκειται περὶ δύο ἀνέξαρτητων ἀλλήλων, δικαιωμάτων καὶ ἐπομένων ἡ κατάργησης τού ἄρθρου 216 τού 'Εμπορικού Κώδικος δὲ ἡσκηνεις ἐπιβραστιν τινα ἐπὶ τού Διατάγματος τού 1961.

Παρά τὸ γεγονός ὅτι τὰ Διοικητικὰ Δικαιώματα δὲ οὐκ εἶδεν μὲν ἀποσταθεῖν ἀπὸ τὴν ἀ-

πόφασιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας,
ἐν τούτοις προσανατολίζονται πρὸς νέας ἀ-
πόψεις.

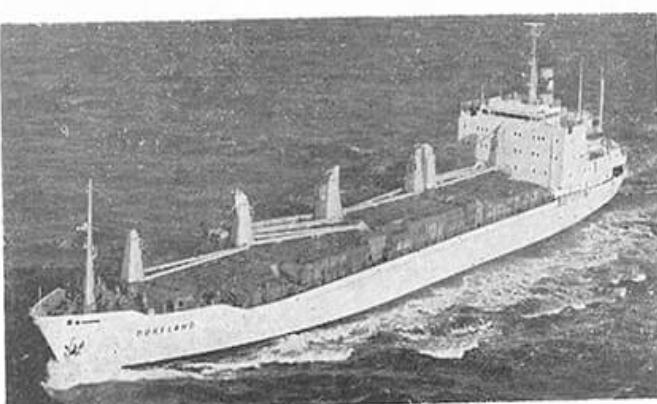
Αλιευτικόν σκάφος διετέλει ἐν παροπτί-
σμῷ εἰς Ρωσέλ ἀπό τοῦ ἔτους 1965 καὶ
είχεν καταστῆ ἐντελῶς ἄπλουν. Ὁ πλαιο-
κήτης ἐκλήθη νὰ τὸ ἀποσύρῃ ἐκείθεν ἢ νὰ
τὸ διαλύῃ. Ἐπὶ τῇ ἀρνήσει του, τῷ ἐπε-
δηλώθη πρόστιμον καὶ τὸ πλοῖον ἐδημευθή-
ὑπὲρ τοῦ Κράτους. Ἡ Διοίκησις μετὰ ταῦτα
διέλυσε τὸ σκάφος ἵν' ἀπέλυθερώσῃ τὸ ἀγ-
κυροδόλιον καὶ ἡξίωσε παρὰ τοῦ πλοιοκτή-
του τὰς δεσπάνις διαλύσεως.

Τὸ Διοικητικὸν Δικαστήριον τοῦ Πουατιέ ἐπίληφθὲν τῆς ύποθέσεως κατεδίκασε τὸν πλοιοκτήτην. Ἐάν ἡ κατάργησις τοῦ ἀρθρου 216 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, συνεπήγετο τὴν κατάργησιν τοῦ δικαιώματος ἔγκαταλειψεως — ὡς ἔδειχθη τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας — ἡ ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου τοῦ Πουατιέ, καλῶς εἶχεν.

Ἐπί τῇ ἐκδοχῇ ὅτι ἡ ἔγκατάλειψις τοῦ πλοίου ἡγυκροβολημένου ἐπὶ μακρὰ ἔτη καὶ καταστάντος ἄπλου καὶ ἡ μή συμμόφωσις πρὸς τὰς περὶ διαλύσεως αὐτοῦ διοικητικὰς διαταγάς, δὲν συνιστοῦν προσωπικό πατέσμα τοῦ πλοϊοκτήτου, ὁ πλοϊοκτῆτης τοῦ καταστάντος οὕτω ναυαγίου οὐδὲν ἄλλο δικαιώματα είχεν ἢ νὰ ἀντιτάξῃ εἰς τὴν Διοίκησιν τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνής του ἐκ τοῦ ἄρθρου 59, τοῦ ὥσπερ τοῦ 3.1.1967.

Ἐν τούτοις, ἄλλως ἔκρινε τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ἐπὶ ἀναίρεσι τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου τοῦ Πουατίε. Ἀφοῦ ἔκρινεν ὅτι τὸ πλοῖον ἦταν ἄπλουν καὶ ὅτι ὅρθως τὸ Διοικητικὸν Δικαστήριον προέδρως εἰς δημευσικοῦ καὶ διέταξε τὴν διαλύσιν του, συνέχισεν ὅτι κατ' οὐδεμίαν νόμου διάταξιν προβλέπεται δικαίωμα τῶν Ἀρχῶν καὶ ἐπιρρίψουν τὴν δαπάνην τῆς διαλύσεως δημευσέντος πλοίου ἐπὶ τὸν τέως κυρίου αὐτοῦ καὶ προσέθεσον ὅτι τὸ Διάταγμα τοῦ 1961 παρέχει εἰς τὴν Διοίκησιν τὸ δικαίωμα νὰ διαλύῃ σκάφη δημισθέντα ἢ προσαράξαντα καὶ εύρισκομενα εἰς τὴν εἰσόδου λιμένων, εἰς διάυλους ἢ εἰς τὴν ράδαν. Ἀλλὰ τὸ ἀλευτικὸν οὔτε ἐναυαγγησον οὔτε προστράξεν καὶ ἐπομένων κακώς διώκεται ὁ πλοιοκτήτης πρὸς ἀπότισιν τῶν δαπανῶν διαλύσεως. Σημειούται ὅτι, ἡ ἀπόφασις αὐτῆς τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας δημιουργεῖ πολλὰς σκέψεις. Είναι προφανῆ ἢ ἀντίθετος τὰ πρᾶς τῶν προηγούμε-

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS : "ESOEL"

GOTHENBURG

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

and vice versa

GROSSTROWS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

νην ἀπόφασιν, ἣτις ἐπεκύρωσε τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου νὰ καταβάλῃ τὰ ἔξοδα διαυλών καὶ δὲν μετεβλήθη ἐν τῷ μεταξὺ τὸ νομοθετικὸν καθεστώς ὅπερ ἐπομένως, είναι τὸ αὐτό καὶ διά τὰς δύο περιπτώσεις ἀλλ' ἐμρηνεύεται διαφόρως.

Πιθανολογείται ότι η διαφορά της δικαστικής κρίσεως οφείλεται εις τὸ ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀλιευτικοῦ ὁ πλοϊοκτήτης δὲν εἶχε προβῆ εἰς τὴν κατὰ νόμου ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου. Ποίαν ὅμως ἔννοιαν ἔχει ἡ ἐπὶ μακρὰ ἔτη ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου κατὰ τρόπον ὥστε νὰ καταστῇ τούτῳ ἄπλους;

Είναι φανερόν ὅτι ή ἐπὶ τοῦ ἀλίευτικοῦ ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας σημειοῖ στροφὴν τῆς νομολογίας δεχομένης ὅτι τὸ σύστημα τοῦ Διατάγματος τοῦ 1961 εἶναι σύστημα μὴ ἐπικοινωνούν μὲ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 216 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος καὶ τοῦ τούτο ἀντικαταστήσαντος νόμου τοῦ 1967.

"Επεται δι τι μόνον δια τροποποιήσεως είναι δυνατόν να υλλάξῃ τὸ Διάταγμα του 1961, αφού έκριθη δι τὸ ὑπὸ αὐτοῦ προβλέπομενον δικαίωμα ἔγκατης εψεψεως δὲν έπροποιήθη ὑπὸ τῶν μεταγενεστέρων ναυτικῶν νόμων.

Καναδική Νομολογία

- ④ Θαλασσία μεταφορά.— Ζημία είς τὸ φερτίον.— 'Απαλλαγὴ διὰ ναυτικὸν πταῖσμα δὲν περιλαμβάνει μέτρα λαμβανόμενα πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ φορτίου.— 'Απαλλαγὴ ἐκ θαλασσίου κινδύνου χωρεῖ μόνον δι' ἀπρόβλεπτα γεγονότα.

Η δημοσιευμένη έν συνεχεία ἀπόφασις τοῦ Ὀμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου τοῦ Καναδά συσχολέεται μὲ τὴν ἐμρύνειν δύο ἀπαλλακτικῶν νητρῶν διὰ ζημίαν ἡ ἀπόλειαν φορτίου, περιεχόμενή εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης. Αἱ περὶ ὃν ὁ λόγος ἔξαιρεσις ἀφοροῦν εἰς ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης διὰ θαλασσίους κινδύνους καὶ ἐκ πράξεως ἡ παραλείψεως τοῦ πλοιού, πλοηγοῦ ἡ τῶν ὑπὸ τοῦ μεταφέρεως προστήθεντον περὶ τὴν διακυβέρνησιν ἡ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου.

Η άγωγή ήγερθη διά την άπωλειαν — καταστροφήν 390 κιβωτίων ύψηλοτυπών πορ-
ταθέντων εις Φορμόζαν πρὸς ἑκόφτωσιν εἰς
Βανκούμπερ. Οἱ κύριοι τοῦ φορτίου ήγειραν
ἄξιωσιν ἀποζημιώσεως 65.140 δολλαρίων,
άξιου τοῦ φορτίου μετὰ τόκων, ἐπὶ τῷ λόγῳ
τῆς παραδόσεως τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ συμ-
βάσεως.

Αυτούς ούτε την προσέδειπτο είχε την φορτωτική. Είναι δικώντερον, όμως, να την απολαμβάνουν τους άποικους της Καρύας ή της Χάγης, η οποία συμβαδίζει με την πόλη της Αθήνας.

Ο πλοίος ρχός, ἔμπειρος ναυτικός, κατέθεσεν ὅτι πρό τού ἀπόπλου τού πλοίου είχεν εἰδωποιηθῆ ὅτι ^θ ἀντιμετωπίση ἄνεμον ταχύτητος μέχρι 45 κύμων και κύματα μέχρι 25 ποδῶν ὑψών. Οτι διαφορώντας τού ταξίδιου ἐλάμβανεν καθημερινῶς μετεωρολογι-

καὶ δελτία. Τὸ πλοῖον ἦτο ἐγγεγραμμένον εἰς ὑπηρεσίαν καθερισμοῦ τῆς πορείας ἀναλόγως τοῦ καιροῦ καὶ ὁ πλοιάρχος ἥκολούθησε τὴν συνιστώμενην πορείαν.

Κατά τάς πρώτας ήμέρας τού ταξιδίου ό καιρός δὲν ήτο πολὺ κακός μολονότι υπήρχον ισχυροί ἄνεμοι δυνάμεως μέχρις 7 τῆς κλίμακος Μπισφώρ και κύματα ὑψους περίπου 20 πόδιαν. Βραδύτερον, ηγέηθη ὡ δυναμις τού ἀλέμου εἰς 9—10 Μπισφώρ, ἀλλὰ τα κύματα δὲν υπερέβαινον τούς 15—20 πόδας και τό πλισιόν ἐπλε με τήν συνήθη ταχύτητα τῶν 21 κόμβων. Μεταγενεστέρως ὡ πλοιαρχος ἐμείωσε τήν ταχύτητα κατό 2½ κόμβους και ἥλασε πορειάν ἵν' ἀπομακρυνθῇ τῆς θυέλλης. Ο υποπλοιαρχος ἔξετέλεσε τήν αὐτήν ημέραν τήν καθημερινήν ἐπιτέωρσιν τού φορτίου και εύρε τό φερτὸν ὑποστριγμένον ἀλλά τά σχοινιά προσδέσεως είχον χαλαρώθη εἰς τό κυτος ἐντός τού ὄποιού ήτο τό φορτίου υάλοπτονάκων. Τήν ίδιαν πρωιάν ὡ ἄνεμος ηγέηθη εἰς 11 Μπισφώρ και τά κύματα ήσαν περίπου 20 ποδῶν ὑψους. Ἐπομένων ὡ πλοιαρχος ἐμείωσεν τήν ταχύτητα εἰς 12 κόμβους.

Τό Δικαστήριον ἐπείσθη ὅτι τὸ φορτίον ἔχαλαρώθη ὅταν τὰ κύματα δὲν ὑπερέβαινον τούς 20 πόδας καὶ τότε κατεστράφησαν οἱ ὑαλοπίνακες. Κατὰ τὸν ἀνωτέρω χρόνον, ἡ κατόστασις τῆς θαλάσσης ἦτο ὀλιγώτερον κακῇ παρὰ ὅταν ἡ θυελλα ἔφθασεν τὴν μεγαλυτέραν της ἔντασιν ὡς καὶ ὀλιγώτερον κακῇ ἀπὸ ὅ,τι είχεν εἰδωποιηθῆν ὑ' ἀναμένην ὁ πλοίαρχος. Οὐδεμίας ζημιά ἐπήλθεν εἰς τὸ σκάφος οὔτε σεβαραὶ ζημιαὶ εἰς τὸ λοιπὸν φορτίον τοῦ πλοίου. "Οσον ἀφορά τὴν στοιβασίαν ἥτο χαρακτηριστικὸν ὅτι ἄλλο φορτίον ὑαλοπίνακών φορτωθὲν εἰς τὸ κάτω τμῆμα τοῦ ὑπ' ἀριθ. 5 κύτους, οὐδεμίαν ὑπέστη ζημιάν, ἐνῷ τὸ καταστραφέν φορτίον είχε φορτωθῆν εἰς τὸν κουραδόρον τοῦ ὑπ' ἀριθ. 5 κύτους.

ποιῶν ἃν είχον πληρωθῆ μὲν ἄλλον φορτίον,
θά έμειωνον τὴν δυνατότητα τοῦ βλαβέντος
φορτίου νά μετακινηθῇ και νά ύποστη ζη-
μίας, ὅπερ ἀνέγνωρισεν και ὁ πλοιάρχος.

"Ινα γίνη δεκτή ή έκ λαλασσίων κινδύνων απαλλαγή τών πλοιοκτητών ἐπρεπεν ούτοι ν' αποδείξουν οτι ή κακοκαιρία την όποια συσήντησε τὸ πλοίον, ήτο ή αιτία τῆς ζημιάς καὶ οτι ή κακοκαιρία ήτο ἀδύνατον νὰ πρεδελθεῖ ώς πιθανῶν συμβεδόντων τοῦ διάπλου. Ταῦτα δέν απεδείχθησαν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαιστηρίου, ὅπερ ἀπέρριψεν τὴν ἐκ λαλασσίων κινδύνων ἔνστασιν.

"Οσον ἀφερά τὴν ἔνστασιν ἐκ τῶν Κανονῶν τῆς Χάγης περὶ ἀπάλλαγῆς τοῦ μεταφρέων ἐκ τῆς εὐθύνης διὰ ζημιάν ἡ ἀπώλειαν τοῦ φρετίου ἐξ ἀμελείας περὶ τὴν διακυβέρνησιν ἡ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου, τὸ Δικαιαστήριον ἀντιγένεθε εἰς προηγηθεῖσαν ἀπόφασιν εἰς ἥη εἰχεν κριθῆ ὅτι ἐὰν ἡ αἵτια τῆς ζημιάς τοῦ φορτίου εἶναι ἀποκλειστικῶς ἡ κατὰ κύριον λόγου ἀμέλεια λήψεως εὐλόγου μεριμνῆς διὰ τὸ φορτίον, ὁ μεταφορεὺς εὐθύνεται. 'Ἄλλ' ἐάν ἡ αἵτια τῆς ζημιάς εἶναι ἀμέλεια εὐλόγου μεριμνῆς καὶ φροντίδος διὰ τὸ πλοίον ἡ τημῆτα αὐτοῦ (διακεκριμένως ἀπό τοῦ φορτίου), ὁ μεταφορεὺς ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης. 'Ἐάν ἡ ἀμέλεια δὲν εἶναι ἀμέλεια ἔναντι τοῦ πλοίου, ἄλλ' ἀμέλεια περὶ τὴν χρήσιν ἔξαρτημάτων τοῦ πλοίου πρὸς πρωτασίαν τοῦ φορτίου, ὁ μεταφορεὺς δὲν ἀπαλλάσσεται.

Τὸ Καναδικὸν Δικαστήριον ἐν τῇ προκειμένῃ δίκῃ ἥχθη εἰς τὴν κρίσιν ὅτι ἡ ζημία τοῦ φορτίου ὀψεύτερον εἰς ἀμέλειαν τοῦ μεταφορέως ἐνεργήσαντος κακήν στοιβασίαν καὶ συνέτρεχεν ἀμέλεια τοῦ πλοιάρχου περὶ τὴν τήρησιν τῆς πορείας καὶ τῆς ταχύτητος· Ἐν διετὶ τῶν μετεωρολογικῶν δελτίων ἄτινα ἔλσμανεν, τούτο ἥτο τοφάλμα διπέρ συνίστα ἀμέλειαν πρὸς χρησιμοποίησιν ἔξαρτημάτων τοῦ πλοίου πρὸς προστασίαν τοῦ φορτίου.

Κατά την κρίσιν τού Δικαστηρίου ὁ πλοίο-
αρχεῖς ἐμερίμνησε καλῶς περὶ τοῦ πλοίου,
ἄλλη ἐπέθειξεν ἀμέλειαν περὶ τὴν διατήρησιν
τοῦ φρεστίου μηδ ἀλλάξας πορείαν ἐνωρίτερον
ἀπὸ ὅ, τι τὸ ἐπράξεν, ἔξ οὐ θ' ἀπεμακρύνετο
ἔκ τοι συγκαλινούτες κέντρου τῆς θυέλλης.

τοῦ λόγου τούτου ἀπαλλαγὴ τοῦ

Παρατηρήσεις «Ν.Χ.»:
Οι Καινόνες της Χάγης περιελήφθασαν εις τὸν Κώδικα Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ώς ὅμως τονίζεται ἐν τῇ Εἰσηγητικῇ Ἐκθέσει, ἐγκαταλειφθείσης τῆς ιστορικῆς τοποθεσίας των εἰς τὸ δίκαιον τῆς Φορτωτικῆς, μισθίσθητή ἡ συστηματικὴ τοποθέτηση αὐτῶν εἰς τὰ δίκαια τὰς ναυλώσεως.

σις αυτών είς το οικισμόν της ναυπλεως.
Περιελθόντης ἐπομένως καὶ ἡ ἀπόλλαγή
ἀπὸ τῆς εὐδύνης διά ναυτικὸν πταίσμα
("Ἄρ?ρον 138") ἦτοι διὰ πταίσμα περὶ τὴν
διακυβέρνησιν ἢ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου.
Ο Κῶδις ρητῶς προβλέπει ὅτι μέτρα λαμ-
βανόμενα κυρίως πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ
φορτίου, δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὴν δια-
κυβέρνησιν ἢ τὸ χειρισμὸν τοῦ πλοίου. Ἡ
δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ Καναδικοῦ δι-
καστηρίου, ὁμοίαν κατὰ περιεχόμενον διά-
ταξιν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης ἐφόρμοσεν,
ἀνευρουσα ἀμέλειαν εἰς τὴν μὲν ἀηδίᾳ μέ-
τρων ὑπὲρ τοῦ φορτίου διὰ προσφόρου χρη-
στικοποιήσεως τῶν μετεωρολογικῶν δελτίων
καὶ ἡ τοιαύτη ἀμέλεια τοῦ πλοιάρχου μὴ
ἀποτελούστα ἀμέλειαν περὶ τὸν χειρισμὸν
ἢ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ πλοίου, δὲν ἀπα-
λάσει τὸν ἐκναυλωτὴν τῆς εὐθύνης. Ἐπομέ-
νως γίνεται στενὴ ἔρμηνεις τοῦ ὄρου «δια-
κυβέρνησις ἢ χειρισμὸς τοῦ πλοίου» ὡς δ-
ούντος σύντο τοῦτο τὸ πλοίον μόνον.

ρωντος αυτοῦ ιστού τοῦ πιλαινοῦ μεταξύ της
Ομρίων ή διά θαλασσίους κινδύνους ἀ-
παλλαγή (περὶ θαλασσίων συμβεβηκότων ὁ-
μιλεῖ τὸ ἄρθρον 144 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτι-
κοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου) ἀπαιτεῖ τὶ τὸ ἀπρό-
βλεπτον καὶ οὐχὶ ἐκείνα τὰ συμβεβηκότα
ἄτινα εἰναι δυνατὸν συνήθως νὰ προβλέ-
θούν καὶ η ἔγκαιρων αναγγελθείσα κακο-
καιούσις ἀποτελεῖται τοῦ γνωστόπορος τούτου.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΛΙΓΟΥΝΤΗΣ: 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 Cables to all offices : "KYKLADES"

Branch Offices at:

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

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

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΣΕΒΑΣΜΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΝ ΩΣ ΛΟΓΟΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η γενικωτέρα ἔλλειψις σεβασμοῦ μέλους τοῦ πληρώματος πρὸς τὸν πλοίαρχον ἀποτελεῖ λόγον ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ἔνεκεν παραπτώματος καὶ δικαιολογεῖ ἡ τοιούτη ἀπόλυσις στέρησιν ἀποζημιώσεως καὶ παλιννοστήσεως.

Ἡ συγκεκριμένη περίπτωσις, ἥτις ἐκρίθη παρὰ τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἀποδίδει τὴν ἔννοιαν τοῦ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ τοῦ δικαιολογούντος τὴν ἄνευ ἀποζημιώσεως ἀπόλυσιν τούτου συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 75 παρ. 2 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

Εἰδικότερον ἡ περίπτωσις ὅφορά εἰς ναυτικόν, ὅστις ἔναυτολογήθη διὰ συμβάσεως ἀπόριστου χρόνου ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαΐαν καὶ ὑπὸ τὴν εἰδικότητα τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου, μὲν τὴν ὅποιαν καὶ ὑπρέπεταιν ἐπὶ 10 μῆνας, ὅτε ἀπελύθη εἰς λιμένα τῆς Περσίας λόγω παραπτώματος.

Τὸ παράπτωμα διὰ τὸ ὅποιον ἀπελύθη συνίστατο εἰς ἔλλειψιν σεβασμοῦ πρὸς τὸν πλοίαρχον, τὸν ὅποιον ἀπεκάλεσε «ψιλικατζῆν» καὶ ἀκόμη τοῦ εἶπε ἐπὶ λέξει «ὅπως πάται ἐσύ θά φᾶς ξύλο».

Τὰ περιστατικά ταῦτα ἀπεδείχθησαν ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τὸς ἀποίας καταθέσεις τῇ ἐντολῇ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔλαβεν ὁ πλοίαρχος ἀπὸ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, ἔνεργησας σχετικῆν προσανάρκιστον.

Ἐξ ἄλλου, ταῦτα παρεδέχθη καὶ αὐτὸς ὁ ἴδιος ὁ ἀπόλυθεις ναυτικός, ὅστις λόγω τοῦ ὡς ἄνω παραπτώματος δὲν δικαιοῦται ἀποζημιώσεως διὰ τὴν τοιούτην ἀπόλυσιν του, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ὡς ἀντικατεστάθη διὰ τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ Α.Ν. 373)1968.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι, λυθεῖστης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, λόγω παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ, ὡς τοιούτην ἀπέρειται τοῦ δικαιώματος παλιννοστήσεως συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 78 παρ. α τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.,

ὑποχρεούται δὲ καὶ εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ἔξόδων τοῦ ταξιδίου τοῦ ἀντικαταστάτου του, ἐν ὅψει τῆς ἐκ τῆς προώρου λύσεως τῆς συμβάσεως ὑπειπιτότητος αὐτοῦ, καὶ τῆς ἐντεῦθεν ὑποχρεώσεως του κατὰ τὰ ἄρθρα 297 καὶ 298 καὶ 33 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, εἰς ἀποκατάστασιν τῆς ζημίας τῆς ἐπελθούσης εἰς τὸν ἔργοδότην, ὅπως καὶ ἡ γενομένη πρὸς ἀποστολὴν ἀντικαταστάτου. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ὁ πλοίαρχος ἔνεχείρισεν μὲν εἰς τὸν ναυτικὸν εἰσιτήριον παλιννοστήσεως, παρεκράτησεν ὅμως ἀπόδοσχων, τὴν ἀξίαν τοῦ εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ τοιούτου ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου. Μη ἀποδειχθέντος ὅτι τελικῶς ἀπεστάλη ἀντικαταστάτης εἰς τὸ πλοῖον τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι δικαιοῦται ὁ ναυτικὸς νὰ ἀναζητήσῃ τὸ ποσὸν τὸ ὄποιον παρεκράτησεν ὁ πλοίαρχος διὰ τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἀντικαταστάτου, δοθέντος ὅτι ἡ ἑταῖρα εἴναι ὑπὲβλητή εἰς τοιούτην δαπάνην.

Τέλος δι' ὅτι ὁφορᾶ εἰς τὸ ὑπὸ τῆς ἑταῖρας καταβόληθεν εἰς τὸν ναυτικὸν δῶρον (Bonus) περιοδικὸν καταβαλλόμενον τὸ δικαστήριον ἀπεράνθη ὅτι δι' αὐτοῦ δὲν συμψήφιζεται μεσολαβήσασα διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων αὐξησης ἀπόδοσχων, δοθέντος ὅτι ἡ καταβολὴ τοῦ δώρου τούτου ἀποτελεῖ χρηματικὸν βοήθημα τὸ ὅποιον χορηγεῖται εἰς τὸν ναυτικὸν διὰ τὴν καλὴν αὐτοῦ ἀπόδοσιν καὶ δὲν δίδεται διὰ νὰ καλύψῃ μεταγενεστέραν τυχὸν αὐξησιν τῶν ἀπόδοσχων του, ἀφοῦ δὲν ἀποτελεῖ μισθὼν. Ἐπὶ τούτοις σχετικὴ τυγχάνει καὶ ἡ ὑπὸ ἄριθμ. 3805)1972 ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν.

ΜΙΣΘΟΣ

ΑΠΛΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΔΕΝ ΣΥΝΙΣΤΑ ΑΣΘΕΝΕΙΑΝ ΔΙ' ΉΝ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ Ο ΕΙΔΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ

Συγχρόνως πρὸς τὸ ἄρθρον 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ὁ ναυτικὸς ἀσθενήσας δικαιοῦται εἰς μισθον καὶ νοσηλεύεται δαπάναις τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῇ λόγῳ τῆς ἀσθενείας, καὶ νοσηλεύεται οὕτως

ἐκτὸς τοῦ πλοίου, δικαιοῦται εἰς τὰ νοσήλια καὶ εἰς μισθὸν ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἀσθενεία, οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν 4 μηνῶν.

Ἐν ὅψει τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου κατὰ κρίσιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς, προϋπόθεσις τῶν ἀξιώσεων τούτου, ὡς ἀναφέρονται ἐν αὐτῷ, εἰναι ἡ λόγω ἀσθενείας ἀνικανότης τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἔργασίαν, καὶ δὲν ἀρκεῖ ὁ ἀπλὸς περιορισμὸς τῆς δραστηριότητός του.

Ἡ εἰδικωτέρα περίπτωσις εἰς ὥν ἀναφέρεται ἡ σχετικὴ ἀπόφασις, ἀφορᾶ Α' μηχανικόν, δόστις ὑπηρέτησεν ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἔναγομένης ἑταῖρίας ἐπὶ 7 μηνῶν μετὰ πάροδον τοῦ ὄποιου, ἀπελύθη κατόπιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογησεως παρ' αὐτοῦ τοῦ ιδίου, τοῦ πλοιάρχου μη συναίνεσσαν.

Κατὰ ταῦτα ὁ ναυτικὸς ἔγειρας ἀγωγὴν μετά τὴν ἀπόλυσίν του, ισχυρίσθη ὅτι ἡ ἀπόλυσίς του ἐγένετο λόγῳ ἀσθενείας, πλὴν ὅμως τοῦτο δὲν ἀπεδείχθη. Ἐπεκαλέσθη, δεδιώκει, καὶ προσεκόμισεν ιατρικάς γνωματεύσεις ἐκ τῶν ὅποιων προέκυψεν ὅτι ἔξετασθεῖ πρὸ καὶ μετὰ τὴν ἀπόλυσίν του, εὐρέθη πάσχων ἐκ θρυμβώσεως φλέβας τοῦ ἀριστεροῦ ὄφθαλμου, οὐδόλως ὅμως προέκυψεν ὅτι οὗτος ἔνεκα τῆς ἐν λόγῳ παθήσεως του ἦτο καὶ ἀνίκανος πρὸς ἔργασίαν.

Εἰδικώς, ἐκ τοῦ περιεχομένου τῆς γνωματεύσεως τοῦ εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀπόλυσεως ἔξετάσαντος τούτον ιατρού, ἀποδεικνύεται ὅτι συνεστήθη ἀπλῶς εἰς αὐτὸν περιορισμὸς τῶν καθηκόντων του, ἦτοι μειωμένη δραστηριότης εἰς τὴν ἔργασίαν του κατὰ τὸν διάρκειαν τῆς θεραπευτικῆς ἀγωγῆς του.

Ἐπίσης, ἐκ τοῦ περιεχομένου τῶν γνωματεύσεων τῶν ιατρῶν, οἱ ὅποιοι ἔξητασαν τούτον εἰς τὸν Ἐλλάδα, μετὰ τὴν ἀπόλυσίν του, δὲν ἀπεδείχθη ἀνικανότης τούτου πρὸς ἔργασίαν, κατὰ τὸν κρίσιμον ἐν προκειμένω χρόνον τῆς ἀπόλυσεως του.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἐνισχυτικὸν τῆς ὥς ἀνοικούσεως τοῦ δικαστηρίου, εἰναι καὶ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἐνάγων ἔμπειρος ἀξιωματικός του Ε.Ν. οὐδεμίαν ἐπιφύλαξιν διετύπωσε κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ τελικοῦ λογαριασμοῦ μισθοδοσίας του, ὡς πρὸς τὴν παρακράτησιν μέρους του μισθοῦ του δι' ἔξοδα παλιννοστήσεως καὶ οὐδόλως ἐμερίμνησε διὰ τὴν ἐν τούτῳ λογαριασμοῦ τούτου διαγραφὴν τῆς ἐντύπου φράσεως «δηλῶ ὅτι συμφωνῶ πλήρως μὲ τὸ ὑπόλοιπον τὸ ὄφελον εἰς τὴν διαγραφὴν ἃλλων». Ἀντιθέτως προέβη εἰς τὴν διαγραφὴν ἃλλων ἐντύπων φράσεων τοῦ ἐν λόγῳ λογαριασμοῦ.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐνάγων δὲν δικαιοῦται εἰς μισθοῦ ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται δαπάναις συμβάσεως διὰ μὴ χορηγηθεῖσαν ἀδειαν, ἐφ' ὅσον εἶχε μὲν συμπληρώσει ἔξαμην συνεχῆ ὑ-

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

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

REPRESENTATIVES FOR

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

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

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

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

SERVICE AROUND THE CLOCK

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818, 831-8703

πηρεσίαν ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω πλοίου, ἀπελύθη
ὅμως διὰ τοὺς ὡς ἄνω ἐκτεθέντας λόγους
ἔξι ὑπαιτιότητός του.

'Ακόμη δὲν δικαιοῦται τοῦ παρακρατή-
θέντος ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μέρους τοῦ δε-
δουλευμένου μισθοῦ του, διότι τοῦτο καλῶς
παρεκρατήθη, ἐφ' ὅσον οὗτος δὲν ἔδικαιοῦ-
το εἰς πάλιν οὐστήσιν δαπάναις τῆς ἐναγο-
μένης μετὰ τὴν διὰ καταγγελίας του λόσιν
της συμβάσεως τῆς ναυτολογήσεώς του εἰς
λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς πρὸ τῆς παρόδου
τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου. Σχετικῶς ἄρ-
θρον 78 παρ. Β τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΧΑΡΙΤΟΣ ΔΙ' Α-
ΔΙΚΗΜΑ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΣ ΕΙΣ ΠΟΛΕΜΙ-
ΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΧΩΡΓΕΙΤΑΙ ΠΤΥ-
ΧΙΟΝ "Η ΔΙΠΛΩΜΑ Ε.Ν.**

'Η καταδίκη ἐπὶ λιποταξίᾳ κατὰ τὸν χρό-
νον τῆς στρατιωτικῆς θητείας ἀποτελεῖ κώ-
λυμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἡ πτυ-
χίου 'Εμπορικού Ναυτικού, ἐκτὸς ἐὰν ἐμε-
σολάβῃσεν ἄρσις τῶν συνεπειῶν δι' ἀπονο-
μῆς χάριτος.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν γνωμοδότησιν τοῦ

Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, τῆς ὁ-
ποίας, ὡς γνωστόν, ἡ ἐφαρμογὴ δὲν εἶναι
ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν ἀρμόδιον Διοικητικὸν
φορέα, ἐκτὸς ἐὰν ἐγένετο αὕτη ἀποδεκτὴ
δι' ἀποφάσεως τοῦ οἰκείου 'Υπουργοῦ. 'Η
ἐν λόγῳ Γνωμοδότησις ἐστηρίχθη ἐπὶ τῶν
κατωτέρω στοιχείων: Συγκεκριμένως, ὡς ναυ-
τικός περὶ οὐ ἡ Γνωμοδότησις κατὰ τὸν
χρόνον τῆς εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν θη-
τείας του, ὑπέπεσεν εἰς τὸ ἀδίκημα τῆς
λιποταξίας εἰς τὸ ἐσωτερικόν, ισχύοντος
τοῦ ΜΔ/48 Ψηφίσματος ὡς καὶ τοῦ ΝΔΞΘ/
1912 καὶ κατεδικασθή διὰ τὸ ἀδίκημα τοῦ
ὑπὸ τοῦ διαρκούς Ναυτοδικείου Πειραι-
ῶν εἰς φυλάκισιν 3 μηνῶν μὲτριετῆ ἀναστο-
λὴν καὶ 4 μηνῶν, ποιναὶ αἵτινες ἥρθησαν
δι' ἀπονομῆς χάριτος ὡς πρὸς τὰς ἀπορ-
ρεύστας συνεπειάς ἐκ τῶν ἐν λόγῳ κατα-
δικῶν.

'Ἐν προκειμένῳ ὑφισταμένων τῶν ἐν τῶν
ποινῶν τούτων συνεπειῶν, ἦτοι στερήσεως
τῶν πολιτικῶν δικαιωμάτων συμφόνων πρὸς
τὸ Ν.Δ. 1873) 1973 ὁ ναυτικὸς διὰ τὸν
διπλώματος ἡ πτυχίου ναυτικῆς ίκα-
νότητος, ἐκτὸς ἐὰν δι' ἀπονομῆς χάριτος
ἥρθησαν αἱ ἀπορρεύστας ἐκ τῆς καταδίκης
συνεπειῶν ὡς ἐγένετο διὰ τὴν παρούσαν πε-
ρίπτωσιν. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὡς περὶ οὐ

ἡ Γνωμοδότησις ναυτικὸς δὲν τελεῖ ὑπὸ οὐ-
δεμίαν στέρησιν τῶν πολιτικῶν του δικαιω-
μάτων συνεπείᾳ τῆς ἀπονομῆς χάριτος καὶ
ὡς ἐκ τούτου ἐπιτρέπεται ὅπως τοῦ χορη-
γηθῇ δίπλωμα 'Εμπορικού Ναυτικού, ἐφ' ὅ-
σον συντρέχουν καὶ αἱ λοιπαὶ προϋποθέσεις
τοῦ νόμου.

ΑΤΥΧΗΜΑ

**ΘΑΝΑΤΟΣ ΕΣ ΕΜΦΡΑΓΜΑΤΟΣ ΜΥΟΚΑΡ-
ΔΙΟΥ ΩΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν
θάνατος πλοιάρχου ἐξ ἐμφράγματος μυοκαρ-
δίου προκληθέντος ἐν τρόμῳ λόγῳ αἰφνί-
δίας διάληξ τῆς μιᾶς ἐκ τῶν δύο μηχανῶν
τοῦ πλοίου, καὶ ἀκυρερηνήσιας τούτου ἐπὶ
2ωραν καὶ περὶ ταῦτα συνέχιστος τῆς ἡργα-
σίας του, ἀποτελεῖ ναυτεργατικὸν ἀτύχημα.

'Ο ἀνωτέρω χαρακτηρισμὸς ὁδράζεται ἐπὶ
τῆς ἐννοίας τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 551)
1915 καθ' ὃ ἀτύχημα ἐκ διαίσιον συμβάντος
ὑφίσταται καὶ ὅταν ἡ νόσος δὲν ἥτο συνέ-
πειας ἀπλῶς τῆς συνήθους καὶ προσδευτι-
κῆς ἐπενεργείας ἐπὶ τοῦ ὄργανισμοῦ τοῦ
παθόντος δισφόρων δυσμενῶν ἐπαγγελματι-
κῶν αἵτινος ἡ ὄφων, ἀλλὰ ἥτο ἡ συνέπεια
τῆς ἐν δεδομένῃ περιπτώσει ἐκπεισέως τῆς
ἡργασίας τούτου, ὑπὸ δλως ἀσυνήθειας καὶ
ἔξαιρετικάς συνήθης, αἵτινες ὑπῆρχαν ἡ
κυρία ἀφορμῇ ἐκ τῆς ὡπίσας ἔξεδηλώθη ἡ
νόσος, ἢτις ἐπέφερε τὸν θάνατον.

'Εξ ἄλλου, κατὰ παγίαν νομολογίαν εἰ-
δικάτωντος ἀτύχημας ἐκ ναυτικῆς ἡργασίας,
θεωρεῖται ἡ νόσος ἐφ' ὅσον αὐτή προεκλή-
θη, ἡ ὑφισταμένη ἐπεδεινόθη ἐκ διαίσιον συμ-
βάντος ἡ ἔξεδηλώθη ἡ ἀνεπτύχθη ἔνεκεν ἐ-
ξαιρετικῶν ἡ ἀσυνήθων συνθηκῶν.

Κατὰ ταῦτα ἡ ἀτύχημα ἐπίδρασις δύ-
ναται νὰ εἴναι καθαρῶς ψυχική, ὡς ἐπὶ
παραδείγματι ὁ τρόμος, ἀρκεῖ ἡ ἐπίδρασις
αὕτη νὰ εἴναι αἰφνίδια καὶ διάσια καὶ νὰ
προεκάλεσε τὴν νόσον, ἐκ τῆς ὡπίσας ἐπῆλ-
θεν ὁ θάνατος συντρέχοντος εἰς τὴν περί-
πτωσιν ταύτην καὶ τοῦ ἀπαραίτητου αἵτιω-
δους συνδέσμου μεταξὺ τοῦ διαίσιον συμβάν-
τος καὶ τοῦ ἀτυχήματος.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν, ἐνώ
ὁ ὑποστάς τὸ ἀτύχημα πλοιάρχος, εὐρίσκε-
το εἰς τὴν γέφυραν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν
διάρκειαν τοῦ πλού τούτου πρὸς Πειραιά,
αἰφνίδιως ὑπέστη σοδαρὸν βλέψην ὁ κύ-
λινδρος τῆς μιᾶς ἐκ τῶν δύο μηχανῶν τοῦ
πλοίου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μείνῃ τοῦτο ἀ-
κυδέντρην ἐπὶ Σωρον. "Ενεκα τοῦ ὡς ἄνω
γεγονότος συνιστώντος αἰφνίδιον καὶ δίσιον
συμβάντος ἐκδηλωθὲν ὑπὸ δλως ἀσυνήθειας
καὶ ἔξαιρετικάς συνήθης, ἀλλὰ καὶ τοῦ
ἐπακολουθήσαντος πανικοῦ λόγῳ τοῦ κιν-
δύνου νὰ ριφθῇ τὸ πλοίον εἰς τὴν εἰς μικράν
ἀπόστασιν κειμένην ἀκτήν, ὁ πλοιάρχος ὑ-
πέστη νευρικὸν κλονισμὸν καὶ περιήχθη εἰς
τρόπον, ὁ δότος προεκάλεσεν εἰς αὐτὸν
καρδιακὴν προσβολήν.

'Η καρδιακὴ προσβολὴ ἐνεφανίσθη μὲ
ἔντονα τὸ συμπτόματα, ἦτοι πόνον εἰς τὴν
περιοχὴν τοῦ στήθους, λιποθυμίαν, ἐφίδρω-
σιν, ἐλαφρὸν πυρετόν κατ. Τελικῶς τὸ πλή-
ρωμα ἐπέτευχε νὰ τεθῇ τὸ πλοίον ὑπὸ Ἐλεγ-
χον καὶ νὰ κατευθυνθῇ θραδέως διὰ τῆς
λειτουργίας τῆς μιᾶς μηχανῆς εἰς Πειραιά,
ἐνώ ὁ πλοιάρχος κατεκλίθη.

'Αφιχθέντος τοῦ πλοίου εἰς Πειραιά οὐ-
τος ἐγερθεὶς ἔξικολούθησε νὰ παρέχῃ, ἀνευ
πταίσματος του τάξις ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ
πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπισκευῆς,
ἐνώ ἐπέστρατε νὰ μεταφερθῇ ἀμέσως εἰς
κλινικὴν διὰ τελείων ἀνάπταισιν καὶ Ιατρο-
φαρμακευτικὴ περίθαλψιν.

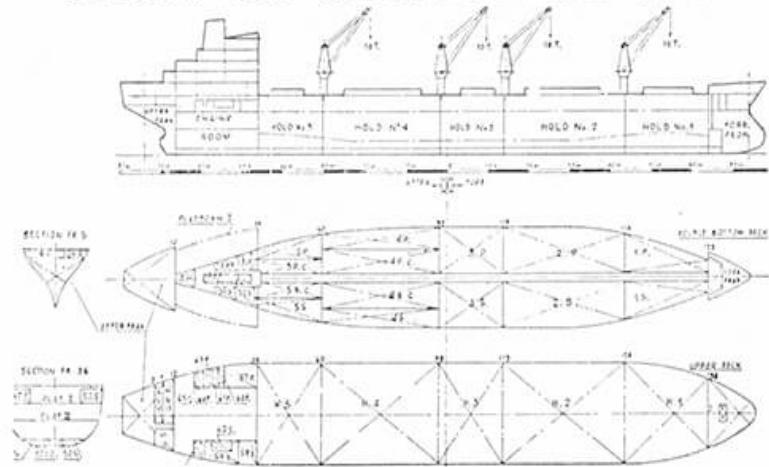
Μετά τινας ἡμέρας κατελήφθη ὑπὸ ἰσχυ-
ροῦ πόνου εἰς τὴν περιοχὴν τῆς καρδίας καὶ
μεταφερθεὶς εἰς κλινικὴν ἀπεβίωσεν ἐξ ἐμ-
φράγματος τοῦ μυοκαρδίου.

Οὕτω τὸ δικαστήριον ἐδέχθη διτὶ ὁ θάνα-
τος τοῦ ναυτικοῦ ὁφείλετο εἰς νόσον ἀπό-
τοκον τῆς ἐντόνου ψυχικῆς συγκινήσεως, ἡ
ὅποια προεκλήθη ὑπὸ αἰφνίδιον καὶ δίσιον
συμβάντος καὶ συνεπῶς ὁ θάνατος τοῦ ἐν λό-
γῳ ναυτικοῦ ἀποτελεῖ ναυτεργατικὸν ἀτύ-
χημα.

Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ :

2, ARGIROUPOLEOS STR. KALITHEA,
ATHENS - GREECE
TELEX : 219113-4-5-6-7-8.
CABLES : "AEGIS KALITHEA ATHENS"
TELEPHONES : 95.85.060-074 (15 LINES)

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

KNIGHTSBRIDGE HOUSE,
197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7
CABLES : "AEGISHIP LONDON SW7"
TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2
(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")



ΔΑΝΙΑ

ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΜΟΛΛΕΡ

Καθ' ότι άνεκοινώσαν διά οίκος Μόλλερ, όπερα στην πρόστιμη πρόστιμη προσχών διετίας είς έπενδυσης της τάξεως των 2,5 δισεκατομμυρίων κορωνών. Έκ τούτων τὸ μεγαλύτερον μέρος θά διατεθῇ διά παραγγελίας εἰς τὸ ναυπηγείον Λίντο τοῦ συγκροτήματος. Αἱ παραγγελίαι θὰ περιλάβουν μεγάλα δεξαμενόπλοια, φορτηγά, πλωτά γεωτρύπανα καὶ σκάφη ανεφοδιασμού αὐτῶν. Σημειώνεται, διτι αἱ έπενδυσεις αὗται ἔρχονται ἐν συνεχείᾳ τῶν δύοιν τοῦ παρελθόντος ἔτους, αἵτινες διετέθησαν διά τὴν πρόσκτην στόλου κοντένερς καὶ αἱ όποιαι ἀναβιβάζουν τὸ σύνολον τῶν έπενδυσεων μιᾶς τετραετίας εἰς 5 δισεκατομμύρια κορωνών.

Τὸ συγκρότημα Μόλλερ ἔρχεται τρίτον εἰς τὸν κόσμον, μὲ 107 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ίκανότητος 4.700.000 τόν. διὶς καὶ ἔνα κυμαινόμενον ἀριθμὸν πλοίων ὑπὸ σημαίαν βρετανικήν ή λιθεριανήν. Κατέχει ἐπίσης ἀρκετὰ πετρελαιοφόρα ὑπὸ λατωνικήν σημαίαν, χρονοναυλωμένα εἰς λατωνικά ἑταῖρίας πετρελαίου. Σημειώνεται, διτι εἰς τὸ ζήτημα τῶν σηματιῶν ἀκολουθεῖ τὸ σύστημα τῆς ὑπὸ λιθεριανής μεταφορᾶς τῶν παλαιῶν σκαφῶν πρὸ τῆς δριστικῆς ἐκποίησεώς των, εἰς τρόπον ὅστε τὰ ὑπὸ δυνατήν σημαίαν πλοία τοῦ συγκροτήματος νὰ παραμένουν πάντοτε ἐκ τῶν νεωτέρων εἰς ἡλικίαν. Εἰς τοῦτο, μάλιστα, καὶ ἀποδίδεται ἡ σταθερότης τοῦ στόλου Μόλλερ, χάρις εἰς τὴν όποιαν δὲν φαίνεται πιθανόν νὰ θιγῇ ὑπὸ τῆς παρούσης κρίσεως.

Εἰς δεύτερος λόγος θεωρεῖται ἡ διαφοροποίησις εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ στόλου τούτου, δοτὶς περιλαμβάνει 24 τάνκερς, 6 πλοῖα μεταφορᾶς προϊόντων πετρελαίου, 10 μπάλικ κάρριερς, 36 πλοῖα γραμμῆς, 10 κοντένερς, 16 ἀνεφοδιαστικά πλωτῶν ἔξοδρων καὶ 17 πλωτὰ γεωτρύπανα.

Ἐξ ἄλλου, τὰ ὑπὸ παραγγελίαν σκάφη περιλαμβάνουν 2 τάνκερς τῶν 339.000 τόν. d.w., 6 μπάλικ κάρριερς τῶν 65.000 τόνων d.w., 2 ὑγραεριοφόρα, 8 ἀνεφοδιαστικά καὶ τινὰ ἄλλα. Εἶναι ἀξιοσημείωτον διτι, τὸ συγκρότημα τοῦτο, ὅπερ ἄλλοτε κατεῖχε ἔνα ἐκ τῶν ἀξιολογωτέρων στόλων πλοίων-ψυγείων, σήμερον δὲν διαθέτει εἰμὴ ἔνα μόνον τοιοῦτο σκάφος καὶ αὐτὸν καυλωμένον εἰς ἔτεραν ἑταῖρίαν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ἡ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ἑπιτροπὴ τῆς Βουλῆς τῶν ἀντιπροσώπων, ἐνέκρινε τὴν αὐξησην τοῦ ὑψοῦ τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχορηγήσεων. Ἐφ' διστον τὸ νομοσχέδιον ψηφισθῇ ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου τὸ πλαφόν τῆς ἐπιχορηγήσεων θὰ φθάσῃ τὸ 45% διὰ τὰ σκάφη τὰ ναυπηγούμενα ἀνεψικρύζεων προσφορῶν. Τὸ προηγούμενον διριον ἥτο 35%. Τὸ δριον ἔξι ὄλλου θὰ δύναται νὰ φθάσῃ καὶ τὸ 50% ἄλλα ἐπὶ παραγ-

τὰς λοιπὰς 6 ναυτικάς σχολάς τῆς χώρας. Πιστώσεις δι' ἐπιχορηγήσεις ναυπηγήσεως δὲν προβλέπονται δεδομένου ὅτι περίπου 440 ἔκατ. δολλαρίων μένουν ἀδιάθετα ἐκ τῶν οικείων πιστώσεων τῶν προηγουμένων ἔτῶν.

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μολονότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι φέρονται ως ὑπέρμαχοι τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν διεθνῆ ἐμπορικὸν στίβον, εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας ἀκόλουθον παντελῶς διάφορον πολιτικήν. Ο προστατευτισμὸς ἐν ὅλῃ τοῦ τῆς ἐκτάσει. Τὸ δημόσιον χρήμα ἀφειδῶς διατίθεται διὰ τὴν ἐνισχυσιν τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1977 (ἀρχόμενον τὴν 7ην Οκτωβρίου 1976), η Ναυτικὴ Διοίκησις τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν —δικρατικός φορέυς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ— σκοπεύει νὰ διαθέσῃ 720 ἔκατομ. δολλαρίων εἰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς πλοιοκτήτας καὶ ναυπηγούς.

Παρὰ ταῦτα, τὰ ναυπηγεῖα διατείνονται διτι τὸ ποσὸν αὐτὸ δὲν ἐπαρκεῖ καὶ ὑποστηρίζουν ἔνα νέον νομοσχέδιον βάσει τοῦ ὅποιον αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις θὰ αὐξηθοῦν ἀπὸ 35% εἰς 45% τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους. Τὸ νομοσχέδιον κατετέθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἀλιείας τῆς Βουλῆς τῶν ἀντιπροσώπων εἰς τὸ Κογκρέσον καὶ ἀναμένεται νὰ φθάσῃ εἰς τὸν πρόεδρον Φόρντ πρὸς ὑπογραφὴν πρὸ τοῦ τέλους Ιουνίου.

Ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως, 403 ἔκατομ. δολλαρίων θὰ διατεθοῦν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ως ἐπιχορηγήσεις διαφορᾶς κόστους διαχειρίσεως τῶν σκαφῶν ὑπὸ ἀμερικανική σημαίαν, ἔναντι

γελιῶν ἐπὶ προσφορᾶς. Σημειώνεται διτι τὸν ἡ Ναυτιλιακὴ Διοίκησις διστον καὶ ἡ Βιομηχανία, προτιμοῦν τὰς παραγγελίας ἀνεψικρύζεων προσφορῶν, δεδομένου διτι ἡ διαδικασία αὕτη εἶναι τοχιτέρα, δλιγάντερον παπαντών τὰς παραγγελίας καὶ ἔνθαρρνει τὴν κατασκευὴν τυποποιημένων πλοίων. Η διαδικασία αὕτη ἔχρησιμοποιήθη ἀνεψιαρέτως ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἐφαρμογῇ τοῦ προγράμματος ἀνασυγκροτήσεως τοῦ στόλου τοῦ 1976. Η αὔξησης διστον τῶν τιμῶν ναυπηγήσεων εἰς Η.Π.Α. καὶ Εύρωπην ἐν συγκρίσει μὲ τὰς χαμηλάς τιμᾶς τῆς Ιαπωνίας, δημύρων μεγάλων τῆς διαφοράν μεταξύ Ἀμερικανικῶν καὶ ἔνων τιμῶν ητοι διὰ τὰ κοντένερα τὸ 43%.

Κατὰ τὸ ἀπὸ τῆς 1 Ὁκτωβρίου ἀρχόμενον προσεχὲς οἰκονομικὸν ἔτος, αἱ πιστώσεις τοῦ προγράμματος διὰ ναυτιλιακάς ἐπιχορηγήσεις ἀνέρχονται εἰς 445 ἔκατ. δολλαρίων ἔξι ὄλη 403 ἔκατ. διὸ ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεων, 19,5 ἔκατ. δι' ἐρεύνας, 4,6 ἔκατ. διὰ τὴν διατήρησην τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, 17,3 ἔκατ. διὰ τὴν Ναυτικήν Ἀκαδημίαν καὶ



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

A. SUPPLIERS

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

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

B. MANUFACTURERS

1. DIPLOMATIC MARINE, INC.

MANUFACTURERS OF RAM-NEK
MARINE TAPE.

C. SHIPYARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

PORLTAND, Oregon.

All suppliers are members of:

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

Our Aim is:

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

PIRAEUS OFFICE

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

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

τών άλλων σημαιών. Τὰ ύπολοιπα 247 έκατ. Θά διατεθούν πρός κάλυψιν τής διαφοράς κόστους κατασκευής πλοίων είς τὰ άμερικανικά ναυπηγεία, έν συγκρίσει πρός τὰ ναυπηγεία άλλων χωρών.

'Αφ' ότου, διὰ τοῦ Νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1970, ἐτέθη εἰς έφαρμογή τὸ πρόγραμμα αὐτό, σι επιχορηγούμεναι παραγγελίαι εἰς άμερικανικά ναυπηγεία ἔφθασαν τὰ 3 περίπου δισεκ. δολαρίων, ἐξ ὧν τὸ ἐν περίπου δισεκ. κατεβλήθη ὑπὸ τοῦ Δημοσίου. Αἱ παραγγελίαι αὗται ἀναφέρονται εἰς τὴν ναυπήγησιν 58 σκαφῶν συνολικοῦ d.w. 5,9 έκατομ. τόν. καὶ τὴν μετασκευὴν 20 ἑτέρων πλοίων ηδη ἐν ὑπερεσίᾳ. 'Ἐκ τοῦ ἐν λόγῳ προγράμματος ιδιαιτέρως ηνούοθησαν τὰ ὄκτω μεγαλύτερα ναυπηγεία τῆς χώρας.

Πάντως, ἡ ναυπήγησις ὥρισμένων τύπων πλοίων —τῶν πλέον ἔξειδικευμένων— καλύπτεται μὲ ἐπιχορήγησιν μικροτέρων τοῦ 35%. Τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιού, π.χ., κατασκευάζουν μίαν σειράν ύγραεριοφόρων τάνκερος τῶν 63.460 τόν., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας 'Ελ. Πάσο, μὲ ἐπιχορήγησιν 25,7% χωρὶς ζημίαν. 'Αλλὰ εἰς τοὺς ἀπλουστέρους τύπους σκαφῶν, ὡς τὰ πετρελαιοφόρα, δὲν δύνανται νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ἔξινα ναυπηγεία. 'Ἐκτὸς ἐάν τὸ ποσοστὸν τῆς ἐπιχορηγίσεως αὐξηθῇ πέραν τοῦ 35%.

Ἡ διαφορὰ ἀμοιβῆς τοῦ ἔργατοτεχνικοῦ δυναμικοῦ δὲν ἀποτελεῖ πλέον τὸν βασικὸν παράγοντα τῆς δυσχερούς συναγωνιστικῆς θέσεως τῶν ἀμερικανικῶν ναυπηγείων. 'Υπολογίζεται ὅτι ἡ μέση ὥρισης ἀμοιβῆς τοῦ 'Άμερικανοῦ ἔργατος ναυπηγείων ἀνήρχετο εἰς 7,06 δολ. περὶ τὰ μέσα τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἔναντι περίπου 8,07 δολ. ὥρισιών τοῦ Σουηδοῦ, 7,46 δολ. τοῦ Γερμανοῦ, 6,87 δολ. τοῦ 'Ολλανδοῦ, 4,11 τοῦ 'Ιάπωνος καὶ 4 δολ. τοῦ Βρετανοῦ ἔργατου ναυπηγείων.

'Αλλὰ, ὑποστηρίζουν οἱ 'Άμερικανοὶ ναυπηγοί, ἡ ναυπηγικὴ δὲν εἶναι πλέον ἐλευθέρα βιομηχανία διεθνῶς. Πριμοδεσπόται διὰ διαφόρων πλαγίων τρόπων εἰς δόλας τὰς βιομηχανικὰς χώρας, οὕτως ὅστε συντόμως ἐκάστη χώρα θά κατασκευάζῃ μόνον τὰ ίδικά της πλοῖα.

Εἰς τὰ άμερικανικά ναυπηγεία ἀπασχολοῦνται σήμερον περὶ τὰς 158.000 ἔργατον (ψηφοφόρων!), οἱ δόποι δὲν εἶναι διανατόν νότι ἀγνοηθούν εἰς μίαν προεκλογικήν περίοδον. 'Οωστ, δικιάντερος λόγος ὑποστρίξεως τῶν ναυπηγείων δὲν εἶναι τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἀπολύτεως μερικῶν χιλιάδων ἔργατοτεχνιῶν, ἀλλὰ ἡ ἀνάγκη διατήρησες τῆς ἐτοιμότητος τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν περίπτωσιν πολέμου. Σήμερον τὰ πλοῖα ὑπὸ τὴν ἀστερόσεσσαν μεταφέρουν μόλις τὸ 6,5% τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῆς χώρας. Εἰς ἀξίαν ἡ συμμετοχὴ εἶναι 25% —ἀνησυχητικὸν ποσοστὸν εἰς ἐποχὴν πολέμου. 'Η ὑποστήριξις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας δὲν σημαίνει κατ' ἀνάγκην περισσότερα ἀμερικανικά πλοῖα. 'Αλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐνός πολέμου θὰ εὐρεθοῦν πλήρως ἔξωπλισμένα τὰ ναυπηγεία, ὥστε νὰ στραφοῦν εἰς ναυπηγήσεις πολεμικῶν πλοίων, ἐὰν παραστῇ ἀνάγκη.

ΙΣΡΑΗΛ

Η «ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΦΡΟΥΤ»

Πρὸς τὴν πτώχευσιν βαίνει ἡ «Μαριτάιμ Φρούτ». 'Η ἀρνητική τοῦ Δανικοῦ Κοινοβου-

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

TEL. 4110328

TELEX 21-2420 TTCA

CABLES "GREGOSLAW"

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

25.245 τόν. d.w. τοῦ 1974 καὶ 'Μπρίτις Γουάνη 25.196 τόν. d.w. τοῦ 1974.

Καὶ τὰ 10 τάνκερα θὰ χρονοναυλωθοῦν εἰς τὴν νέαν «Ιρανοβρετανικήν Ναυτιλιακήν 'Εταιρίαν», ηπικής θά ἔχῃ ὡς ἔδραν τὴν Τεχεράνην. 'Εκαστον σκάφος θὰ ἀνήκῃ εἰς ἀνεξάρτητον πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν.

Τὸ ὅλον ἔγχειριμα βασίζεται εἰς 50/50 συμμετοχὴν τῶν δύο προαναφερθεισῶν ἑταῖριων τόσον εἰς πλοία δύον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς διοικήσεως. 'Η B.P. θὰ ἔχῃ τὴν εὐθύνην ἐπιμορφώσεως τῶν πληρωμάτων.

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 1975

Ρεκόρ παραγωγῆς ναυπηγικῆς τὸ 1975, τὸ δέκατον κατὰ σειράν ἔτος. Αἱ κατασκευαὶ ἀνήλθον εἰς 34,2 έκατομ. τόν. γκρός, κατανεμόμεναι εἰς τοὺς κάτωθι τύπους πλοίων:

*Αριθμ.
Πλοίων Τόν. Γκρός

Τάνκερς	401	22.725.404
Μίκτα - μεταλ.	23	1.597.393
Μεταλ. - μπλάκερ	206	4.650.568
Φορτγά (2.000 τ. γκρός) ..	380	2.560.118
Φ/Γ (2.000 τ. γκρ. & άνω) ..	225	216.227
Πλοία-κοντένερς	17	230.603
'Υγραεριοφόρα	64	841.763
'Αλεξανδρία	717	593.225
Διάφορα	697	787.113
Σύνολον	2.730	34.202.514

Τὰ πετρελαιοφόρα μετέχουν κατὰ 66,4% τοῦ συνόλου, ἔναντι 62,2% τοῦ 1974 καὶ 47,1% τοῦ 1973.

Αἱ χώραι εἰς ᾧ ἐναυπηγήθησαν τὰ ἀνωτέρω σκάφη ἥσαν αἱ ἔξης:

Τόν. Γκρός

1. Ιαπωνία	16.991.230
2. Δ. Γερμανία	2.498.569
3. Σουηδία	2.187.525
4. Ισπανία	1.592.522
5. Αγγλία	1.169.516
6. Γαλλία	1.149.729
7. Νορβηγία	1.052.208
8. Ολλανδία	1.028.476
9. Δανία	969.168
10. Ιταλία	791.542
11. Πολωνία	735.021
12. Γιουγκοσλαβία	638.001
13. Αμερική	475.521
14. Κορέα	409.655
15. Ρωσία	395.686
16. Ανατ. Γερμανία	350.636

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

Μὲ τὴν παράδοσιν του ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκκαν, τὸ νορβηγικὸν ἀτμοκίνητον τάνκερ «Γιαρμάντα» 380.000 τόν. παρωπλίσθη εἰς Μπρουνέϋ. 'Ογδοήκον-

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μικούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1ος ὄροφος Μ2 300.
- Ισόγειον Μ2 300, μὲ ἡμιόροφον Μ2 200.

τα έννεα σκάφη νορβηγικά, του αύτου μεγέθους του «Γιαρμάντα», είναι παραπλισμένα. Τὰ 33 τοῖς έκατὸν τοῦ νορβηγικού τοννᾶς τελούν ἐν ἀργίᾳ (14,4 έκατομ. τόν.).

ΠΟΛΩΝΙΑ

15ΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΑΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Γιανγαντιάνον, 15ετές πρόγραμμα ναυτιλιακής αναπτύξεως, άρχομενον ἀπό τον τρέχοντος ἔτους, ἔξι γεγειλε προσφάτως ἡ κυβέρνησης τῆς Βαρσοβίας. Δεκάδες δισεκατομμύρια δολλαρίων θὰ διατεθούν διὰ νὰ κατοπτήσουν τὴν Πολωνίαν ισχυράν ναυτιλιακήν δύναμιν παγκοσμίως. "Ηδη, ἡ χώρα αὐτή τῆς Βαλτικής κατέχει τὸ δεύτερον μεγαλύτερον στόλον τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ — μετά τὴν Σοβιετικήν Ένωσιν.

Τὸ λῆξαν 5ετές πρόγραμμα ἀπέτελε στὴν ἀπάρχην τῆς ναυτιλιακῆς αναπτύξεως τῆς Πολωνίας. Κατὰ τὴν περιόδον αὐτῆν ἐδαπάνηθσαν διὰ τὴν δημοιουργίαν στόλων, ναυπηγείων, λιμένων, κλπ. περισσότερα χρήματα παρ' ὅσα είχον δαπανηθῆ πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν τὰ προηγούμενα 25 ἔτη.

Τὴν ἀρχομένην 5ετίαν, μέχρι τὸ 1980, θὰ διατεθούν διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐπενδύσεις ὑψους 18 δισεκ. δολλαρίων, περιλαμβάνονται ἐν δισεκ. μόνον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου, διὰτι ἀναμένεται νὰ διπλασιασθῇ, ὡς συνέδην καὶ κατὰ τὴν παρελθούσα 5ετίαν. Πιστεύεται δὲ ὅτι μεταξὺ 1980 καὶ 1990 θὰ διπλασιασθῇ διὰ τρίτην φορὰν καὶ ἀπὸ 4 έκατ. τόν. d.w. σήμερον τὸ 1990 θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 13 καὶ 21 έκατ. τόν. d.w., περιλαμβάνομένως ἐνδεχομένως μεταξὺ τῶν 15 μεγαλύτερων στόλων τοῦ κόσμου.

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΑ ΤΟ 1990

Ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τοῦ προγράμματος είναι ἡ δυνατότης μεταφορᾶς τοῦ 60% τῶν συνολικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῆς χώρας τὸ 1990 καὶ 100% τῶν μεταφορῶν ὑγρῶν φορτίων — πετρελαίου, χημικῶν προϊόντων, θείου, κλπ.

Πρὸς τὸ παρὸν τὰ Πολωνικὰ πλοῖα διακινοῦν τὸ 40% τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν καὶ τὸ 25% περίπου τῶν ὑγρῶν φορτίων. Ὡς ἀποτέλεσμα, ἔνα σημαντικότατον ποσοστὸν διακινεῖται ὑπὸ πλοίων ξένων χωρῶν, μὲ συνέπειαν τὴν ἀπώλειαν πολυτίμου ξένου συναλλαγμάτος.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς «Τράμπι» ναυτιλίας, ἥτις ἀποτελεῖ τὸν τομέα δραστηριότητος τῆς «Πόλις Στήμπιτ Κο.» ἐντοπίζεται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ μικτά, ἐνῷ ἡ ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν, «Πόλις Οσεαν Λάΐνς», ἀ-

πασχολεῖ πλοῖα — κοντέινερς καὶ ἔξειδικευμένα σκάφη. Μία τρίτη ναυτιλιακὴ ἐταιρία, ἀσχολούμενη μὲ τὸν τουρισμόν, συνεστήθη εἰς τὰς ἄρχας τοῦ ἔτους, ἀλλὰ προφανῶς θὰ μετάσχῃ αὐτῇ καὶ εἰς μεταφορᾶς ὠρισμένων φορτίων.

Ἄσχετως τῶν συνθηκῶν τῆς ναυλαγορᾶς οἱ Πολωνοί ἐπιδίδονται εἰς τὴν δημιουργίαν σοδρῶν στόλου πετρελαιοφόρων. Τὸ περίεργον ἐν προκειμένῳ εἶναι ὅτι, ἐνῷ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀνθεῖ εἰς τὴν Πολωνίαν, ἀπασσοὶ αἱ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων ἔχουν τεθῆ εἰς ναυπηγεῖα ἀλλων χωρῶν.

Καὶ ἐνῷ τὸ 1970 ὁ στόλος δεξαμενοπλοίων τῆς Πολωνίας ἀπότριζετο ἐκ 4 μικρᾶς χωρητικότητος σκαφῶν, τὸ 1980 θὰ καλύπτῃ τὸ 30 - 40% καὶ 10 ἔτη ἀργότερον τὸ ημισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ συνολικοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

Ἐντὸς διαστήματος μικροτέρου τῆς διετίας, ἡ «Πόλις Στήμπιτ Κο.» παρέλαβε δεξαμενόπλοιον 936.500 τόν. d.w. ἀπὸ ναυπηγεῖα τῆς Ιαπωνίας, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Σουηδίας. Μὲ πολωνικὰ σχεδία τὰ Βουλγαρικὰ ναυπηγεῖα τῆς Βάρνας θὰ κατασκευάσουν 9 τάνκερς τῶν 96.000 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τῆς Πολωνίας, ἀπαντα παραδοτέα ἐντὸς τῆς ἀρχαμένης 5ετίας.

Λόγω τοῦ περιωρισμένου βάθους τῶν ύδατων εἰς τὰ στενά τῆς Δανίας, οἱ Πολωνοὶ δὲν προβλέπεται νὰ κατασκευάσουν δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα τῶν 145.000 τόν., ὡς ἔκεινα τὰ ὅποια ἡδη ναυπηγοῦν εἰς Μιτσουπίστι.

Τὸ 1980 ἡ «Πόλις Στήμπιτ Κο.» ἀναμένεται νὰ διασχειρίζεται στόλον 5 ἔκατ. τόν. d.w., ἀποτελούμενον ἐκ τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερ. Ἡ ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν θὰ αὐξήσῃ, ἐπίσης, τὸ στόλον τῆς κατὰ 500.000 τόν. d.w., διὰ τῆς προσθήκης νέων πλοίων — κοντέινερς, φέρρυς καὶ πλοίων — φορτηγίδων. Ἐν ἀντίθεσει πρὸς τὴν «Πόλις Στήμπιτ Κο.», αὐτὴ κατασκευάζει ἀπαντα τὰ νέα πλοῖα τῆς εἰς ἔγχωρια ναυπηγεῖα.

Ἡ «Πόλις Οσεαν Λάΐνς» διαθέτει 17 πλοῖα δυνάμενα νὰ μεταφέρουν 2.453 κοντέινερς πρὸς τὸ παρόν, μὲ προοπτικὴν αὔξησης τοῦ δυνατικοῦ αὐτοῦ κατὰ ἔτερα χιλια κοντέινερς εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον. Κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος θὰ παραληφθῇ τὸ ταχύτερον πολωνικὸν σκάφος (23,8 μίλια ὥρισις), τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς πλοίων — κοντέινερς τῶν 16.000 τόν. d.w., ἔχωριον ναυπηγῆσεως.

Κατὰ τὸ λῆξαν 5ετές πρόγραμμα ἐπενδύθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα ποσὰ ἐπτάκις ὑψηλότερα τῆς προγνηθείσης 25ετίας, γεγονός ὅπερ εἰχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησην τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς εἰς ἔτη. τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ 1975. Ὕπολογίζεται ὅτι ἡ παραγωγὴ αὐτῇ θὰ διπλασιασθῇ μέχρι τὸ

1980 καὶ θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 3,6 καὶ 4,1 ἔκατ. τόν. d.w. τὸ 1990.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὰ πολωνικὰ ναυπηγεῖα ἀσχολούνται κατὰ μέγιστον ποσοστὸν μὲ παραγγελίας ἐκ ἔνων χωρῶν, ἀνατολικῶν καὶ δυτικῶν. Περίπου τὸ 90% τῆς περισσινῆς τῶν παραγωγῆς πωσαρίζετο διὰ ἔνων πλοιοκτήτας. Ἀσχολούνται δὲ κυρίως μὲ κατασκευάς ἔξειδικευμένων πλοίων.

Τελευταίως, οἱ Πολωνοί ναυπηγοὶ ἀσχολούνται μὲ τὴν ἐκπόνησιν σχεδίων πλοίων ἔξερευνήσεως τοῦ θαλασσίου πυθμένος καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν διαφόρων ὄρυκτῶν κοιτασμάτων.

Τέλος, προγραμματίζεται ἐπέκτασις τῶν ηδη υφισταμένων ἐπισκευαστικῶν βάσεων τῆς χώρας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος φορολογικὸν σύστημα τῆς χώρας θεωρεῖται κυριολεκτικῶς καταστροφικὸν τόσον διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν ὅσον καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς. Διὰ μὲν τὸν ἐφοπλισμόν, διότι λόγῳ τοῦ ὑψους τῶν δαπανῶν προσωπικού ἡ έθνικὴ ναυτιλία παύει νὰ εἰναι συναγωνιστική. Διὰ δὲ τὸν ναυτικὸν διότι αἱ μισθολογίαι αὐξήσεις δὲν ἐπαρκοῦν νὰ καλύψουν τὴν ἀνοδὸν τοῦ κόστους τῆς ζωῆς.

Συμφώνως πρὸς πρόσφατον εἰδικὴν μελέτην, ἐπὶ μισθολογικῆς αὐξήσεως 44% γενομένης ἐντὸς τοῦ 1975, ὁ μὲν πλοίσαρχος ἐπωφελήθη μόνον κατὰ 0,2% ὁ δὲ ναύτης κατὰ 8,1%. Τοιουτοτρόπως ἐνῷ ὁ πλοίσαρχος οὐδόλως ὠφελήθη ἐπὶ τῆς αὐξήσεως, ὁ ἐφοπλιστὴς ἐπειδαρύθη κατὰ 37.163 κορ. ἐπησίως ἐπὶ πλέον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προγούμενον ἔτος. Τὸ ἔδιον συμβαίνει καὶ μὲ τὸν ναύτην. διότις ἐπιβαρύνει μέν τὸν ἐφοπλιστὴν πολλούς διάστημαν κατὰ 13.068 κορ. ἐπησίως, δὲν ἀντελθόθη δῆμως τὴν αὐξήσιν αὐτὴν λόγῳ τῆς παρεμβάσεως τοῦ φόρου εἰσοδήματος.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, οἱ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν τὴν ἐφαρμογὴν φορολογικῆς νομοθεσίας διὰ τοὺς ναυτικούς ἀναλόγου πρὸς τὴν ἐφαρμοζούμενην ἐν Νορβηγίᾳ. Ἀναφέρουν δὲ ὡς παράδειγμα τὴν χαρακτηριστικὴν περίπτωσιν Νορβηγοῦ μηχανικοῦ διστὶς δελεασθεῖς ὑπὸ τοῦ ὑψηλοῦ σουηδικοῦ μισθολογίου ἐπρότιμης νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ σουηδικοῦ πλοίου, ὅπαν δῆμως ὑπελόγισε τὸ θάλασσαν μεταξὺ τῶν οὐσίων ὁ νορβηγικὸς μισθός ἥτο πολὺ συμφερώτερος.

“INDIA”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

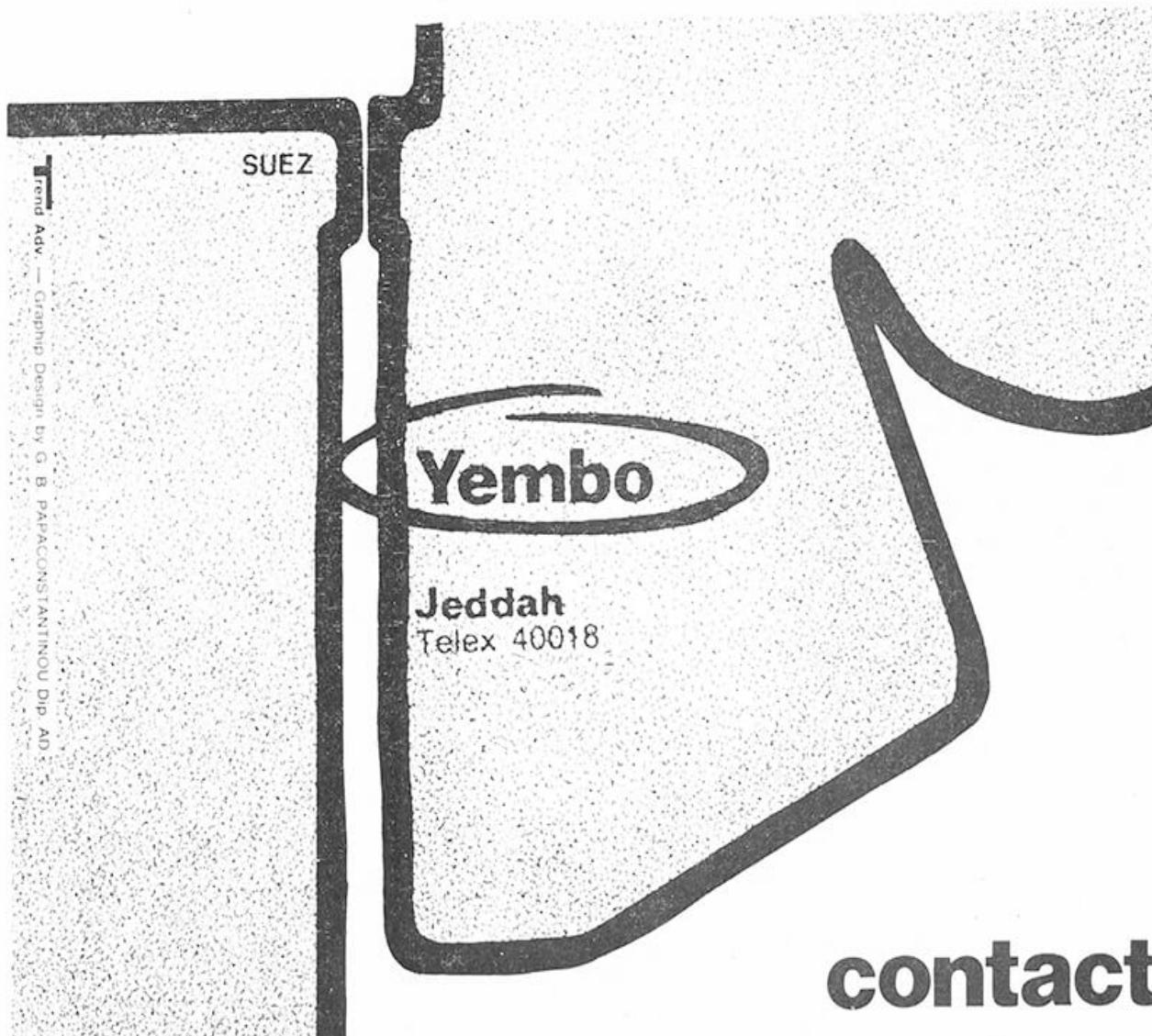
CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

come South of Suez for cost saving bunkering



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

And now, in YEMBO too! The only suppliers.
Prompt Delivery!
Special Prices!



contact

WORLDWIDE SHIPPING TRADING S.A.

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

EAST & WEST MARINE OPERATIONS Co.Ltd.

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

Trend Adv. — Graphic Design by G.B. PAPACONSTANTINOU DIP. AD

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΤΟ «ΣΗΜΕΙΩΜΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Παραθέτομεν κατωτέρω κείμενον τέλεξ αποσταλέν την 24ην τρέχοντος μηνός υπό τής ήμετέρας Έταιρίας εις το «Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας, το περιεχόμενον του όπιου όμιλειν ἀφ' ἐστοῦ:

«Κύριε Υπουργέ,

Εύρισκομεθαί εἰς τὴν δυσάρεστον θέσιν νὰ διαμαρτυρήσωμεν έντονος διὰ τὴν παρατηρουμένην κωλυσιεργίαν καὶ καθυστέρησιν εἰς τὴν διαδικασίαν προσλήψεως ναυτικῶν ἔνθα πλέον τῆς συνήθους ἀδείας χορηγουμένης υπὸ ΓΕΝΕ) ΤΕΝΕΑ Προσφάτως προσετέθη ἡ ἀπάτησης παροχῆς υπὸ τοῦ ἀντιστοίχου σωματείου τοῦ υπὸ πρόσληψιν ναυτικοῦ ἀδείας /βελτιώσεως.

Συνεπείᾳ τούτου διαδικασία ἡτις προηγουμένων ἀπῆται δύο τὸ ποδὺ ὀράς σήμερον ἀπαιτεῖ μίαν ἐργάσιμον ἡμέραν ἡ καὶ περισσότερον. Δυστυχῶς, διὰ τοῦ τρόπου τούτου καθυστερεῖ ὑπερμέτρως καὶ ἀδικαιολογήτως ἡ προτιμητική λειτουργία τῶν πλοίων, ὑπάρχει δὲ πλήρης ἀδυναμία ἀμέσου ἀντικαταστάσεως ἡ ἀποστολῆς ναυτικῶν, ὡς τοῦτο συνέδη σήμερον, ὅτε δὲν ἡδυνήθημεν νὰ ἀποστείλωμεν εἰς Νιγηρίαν ἀντικαταστάτη τοῦ φουνεύθεντος χθὲς Υποπλοιάρχου τοῦ ὑφ' ἡμῶν διαχειρίζομένου πλοίου «Aegis Stoic».

Κύριε Υπουργέ,

Δὲν ἀντιλαμβανόμεθα διατί αἱ ἀρμόδιαι Υπηρεσίαι ἀντὶ νὰ εὐκολύνουν τὸ ἔργον μας δυσχεραίνουν τοῦτο καὶ ἐπικαλούμεθα τὴν ἄμεσον καὶ προσωπικήν σας ἐπέμβασιν διὰ τὴν ἀπόλειψιν τῶν τοιούτων δυσχερειῶν.

Εὐελπιστοῦντες εἰς Υμετέραν ἀπάντησιν,

Μετὰ τιμῆς,

«ΑΙΓΑΙΣ» ΝΑΥΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

Μετὰ τιμῆς,

Α. Γ. ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ
Διευθυντής

Καλλιθέα, 27 Μαρτίου 1976

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ «Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ελληνικὸν Νηοδόγιον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Ἐπικό») 1.771 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Χριστινόστο» (κ. Δημ. Σταύρου).

2. ΜΙΣΤΡΑΛ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκὸν «Σιρόκο I») 9.907 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Ἐδιδάρ» (κ. Δημ. Πολύδιος).

3. ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Φορτηγὸν (πρώην «Σύρτη» σημαία Σιγκαπούρου) νεοαγορασθέν, 3.099 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Λάμπος» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

4. ΕΡΜΗΣ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 16.055 τόν. γκρός τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Εστρέλλας» (κ. Κων. Σκηνίτης).

5. ΚΑΤΕ Α.: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 2.993 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Πολύγονος» (κ. Λεων. Βεντούρης).

6. ΚΗΦΕΥΣ: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 16.562 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Τρανσπόρτες ντέλε Εστέ» (κ. Εύτ. Γκούμας).

7. ΝΙΤΣΑ: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 16.562 τόν. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Ιντερκοντινένταλ Οσεάνικ» (κ. Εύτ. Γκούμας).

8. ΚΥΚΝΟΣ: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 16.562 τόν. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Φινανσιέρα Μελάζα» (κ. Εύτ. Γκούμας).

9. ΕΒΗ: Φορτηγὸν (πρώην ισπανικὸν «Pacificos») νεοαγορασθέν, 5.120 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Μέλισσα» (κ. Κων. Σπανός).

10. ΕΥΑΛΗ: Φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Tatiana») νεοαγορασθέν 7.271 τόνων γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Κρόσγουντς» (κ. Λεων. Παπαντωνώπουλος).

11. ΛΗΤΩ: Ἐπιβατηγὸν - ὀχηματαγωγὸν (πρώην «Λητώ») 2.572 τόν. γκρός τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Μπλάνς» (κ. Γ. Κουσουνιάδης).

12. ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Japan Rimu») νεοαγορασθέν, 7.001 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Ρέιν Μαρίν» (κ. Κων. Λαιμός).

•

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε καθειλκύσθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Μάρκου Γ. Ξελλᾶ, τὸ 28.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Αννα». Μηχανὴ Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, προσδίδουσα ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 15 μιλίων. Θά παραδοθῇ τὸν Μάιον καὶ θά ύψωσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Τὴν 17ην Φεβρουαρίου, καθειλκύσθη εἰς Οζάκαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα τὸ 26.300 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Αἴλαντ Στάρ», τοῦ Οίκου Γ. Μ. Λιβανοῦ. Μηχανὴ Σούλτζερ, κατασκευῆς ιαπωνικῆς, ισχύος 12.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,1 μιλία. Παράδοσις μέσα Ίουλίου.

—Τὴν 12ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη εἰς Λύμπεκ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ορενστάϊν &

Κόππελ» τὸ πλοίον-κοντέινερ «Ανεμος», 12.500 τόν. d.w., διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου N. Βερνίκου-Εύγενιδη. Μηχανὴ Πήλοτικ, γερμανικῆς κατασκευῆς, ισχύος 9.630 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 18 μίλια. Παράδοσις ἰούνιον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Παρὰ τοῦ Οίκου N. Βερνίκου-Εύγενιδη, παρελθόθη προσφάτως ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα «Ορενστάϊν & Κόππελ» τὸ πλοίον-κοντέινερ «Πλέιαγος», 12.500 τόν. d.w. Μηχανὴ Πήλοτικ κατασκευῆς γερμανικῆς, ισχύος 9.630 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα 18 μιλίων.

—Τὸ 124.380 τόν. d.w. OBO «Ἀντέλικ Μπλέσιγκ» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οίκος Διαμ. Λεμού) ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Γκαταβέρκεν. Μηχανὴ B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, δυνάμεως 24.800 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 16 μίλια. Σημαία Ἑλληνική. Τὸ παραδοθὲν ἦτο τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα-Χαρίμα παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Ομίλος Όναση) τὴν 5ην Μαρτίου, τὸ 268.500 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Μπρέζ» καὶ ὑψώσει τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

ΑΓΟΡΑΠΛΑΗΣΙΑ

Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Pegasus No. 1» 29.534 τόν. γκρός, 51.561 τόν. d.w. τοῦ 1963, σερβέϋ Μαΐου 1975, μηχαναὶ Μιτσουμπίται 18.000 ἵππων, ἡγόρασθη παρ' Ἑλλήνων ὑπὸ δρους εἰς τὰ δολ. 1.900.000. Οἱ ἀγορασταὶ θὰ ἐπιθεωρήσουσιν τὸ σκάφος λίαν συντόμως εἰς Σιγκαπούρην.

—Ηγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ δολ. 1.250.000, παράδοσις βάσις «ώς ἐστί», εἰς Πειραιά, τὸ ἀποκινητὸν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «British Captain» 37.888 τόν. γκρός, 69.123 τόν. d.w., σερβέϋ Φεβρουαρίου 1971, μηχαναὶ 20.000 ἵππων.

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ελεωνίδας Βογιατζίδης» 10.499 τόν. γκρός, 15.850 τόν. d.w. τοῦ 1957. Τιμὴ γύρω τῶν 700.000 δολαρίων, βάσις «ώς ἐστί».

—Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.875.000 δολαρίων ἡγόρασαν «Ἑλληνες τὸ ειδικὸν τὴν μεταφορὰν ἔμπειρας δηζελοκίνητον γαλλικὸν μπάλκ κάρριερ «Ivan Delmas» 10.639 τόν. γκρός, 16.212 τόν. d.w. τοῦ 1963, σερβέϋ Μαΐου 1972, μηχαναὶ Σούλτζερ 7.700 ἵππων, 4 φορτωτῆρες τῶν 7½ τόν. καὶ εἰς τῶν 15 τόνων, συμπεριλαμβανομένου τάιμ τοσάρτερ εἰς τοὺς πωλητὰς εἰς τὰ δολ. 3.000 ἡμερησίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Japan Rimu» 7.001 τόν. γκρός, 9.557 τόν. d.w. τοῦ 1966, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων. Τιμὴ γύρω τῶν 2.1, ἑκατομ. δολαρίων.

—Ἐις ἀγοραστὰς «Ἄπω Ανατολῆς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Λιντενστάϊν» 4.663 τόν. γκρός, 6.658 τόν. d.w. τοῦ 1954, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 710.000 δολαρίων καὶ παρεδόθη.

—Ηγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον άλλανδικὸν φορτηγὸν «Banda» 8.785 τόν. γκρός, 10.280 τόν. d.w. τοῦ 1956. Τιμὴ δολ. 1.300.000 περίπου.

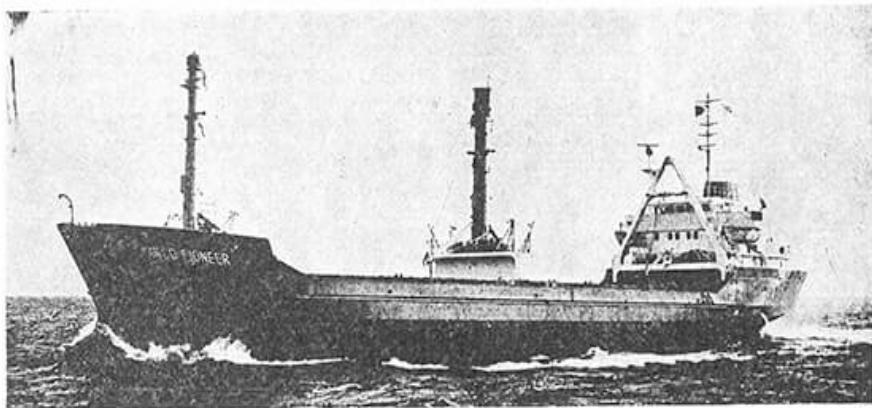
—Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Zenkeren Maru No. 6» 31.982 τόν. γκρός, 50.350 τόν. d.w. τοῦ 1971, σερβέϋ Φεβρ. '75, μηχαναὶ Σούλτζερ 12.800 ἵππων, καὶ 14 φορτωτῆρες τῶν 15 τόν., ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 8.400.000 δολαρίων.

—Τὸ τύπου ρὸ-ρὸ νεοζηλανδικὸν φορτηγὸν «Wanaka» 2.678 τόν. γκρός τοῦ 1970 μὲν μηχανάς Πήλοτικ 11.300 ἵππων ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ δολ. 3,6 ἑκατομ.

—Η ἔταιρία «Γιαννόπουλος Σίππινγκ» τοῦ Πειραιῶς ἡγόρασε τὸ δηζελοκίνητον ἀγ-

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ «ΑΡΓΩ» ΤΟΥ κ. ΠΟΛΕΜΗ

ΕΞΑΙΡΟΝΤΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ



Τό γνωστόν αγγλικόν τεχνικὸν περιοδικὸν «Μότορσιπ» εἰς τὸ τεῦχος τοῦ Μαρτίου δημοσιεύει ἑκτενὴ περιγραφὴν τοῦ 3.000 τόν. d.w. φορτηγοῦ «Ἀργώ Παιονήρ», τοῦ πρώτου μιός σειράς ἐπτὰ σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου «μίνι μπάλκερ». Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ἀργώ» τοῦ Πειραιῶς, τοῦ Ὁμίου Πολέμη (όρμος Περάματος). Πρόκειται περὶ παραγγελίας ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἡ περιγραφὴ τοῦ σκάφους ἀπό τὸ «Μότορσιπ» εἶναι πλουσίως εἰκονογραφημένη. Πρόκειται περὶ σκάφους πολλαπλῆς χρήσεως, ἀρτίως ἔξωπλισμένου διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις, μὲ εύρυτατα ἀνοίγματα κυτῶν, μὲ καλύμματα ΜακΓκρέγκορ. Μηχανὴ B & W, τύπου "Άλφα" 2.350 ιππων, μὲ ἐλέγχομενον δῆμα ἔλικος καὶ ἕκκινησις ἀπό τῆς γερύνας. Πᾶν ὅ,τι ἡ σύγχρονος τεχνολογίας ἔχει ἐφαρμόσει εἰς τὰς νεωτέρας ναυπηγήσεις ἔχει ἐπὶ τοῦ μίνι αὐτοῦ μπάλκερ ἐνσωματωθῆ. Τὰ ναυπηγεῖα «Ἀργώ» τοῦ κ. Αύγ. Πολέμη καθείλκισαν ἥδη ἐντὸς διετίας τὸ πέμπτον φορτηγὸν τῶν 3.000 τόνων. Ἰδιαίτερως ἀπό τὸ «Μότορσιπ» ὑπογραμμίζεται ἡ ἄνετος διαρρύθμισις τῶν διαμερισμάτων διὰ τὸ πλήρωμα. Τὸ «Μότορσιπ» τονίζει: «Ἐνα μικρὸν ναυπηγεῖον εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὅπερ ταχέως προσλαμβάνει διειθῆ θέσιν, ὡς κατασκευαστῆς μικρῶν πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγῶν σκαφῶν».

γλικὸν φορτηγὸν «Cornishbrook» 1.595 τόν. γκρός, 2.383 τόν. d.w. τοῦ 1961. Τὸ σκάφος ἡτο παραπλισμένον μέχρι τῆς δῆς Φεδουσιάριου, παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὸ κυπριακὸν νηολόγιον. Μετωνομάσθη «Μπέσσου Γ.».

—Τὸ μικτὸν δηζελοκίνητον λιβεριανὸν σκάφος «Badagry» 4.692 τόν. γκρός, 7.072 τόν. d.w. ναυπηγήθην εἰς Κίελον τὸ 1960 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3 ἑκατοντάδων δολλαρίων συμπειριλαμβανομένου τάιμ τσάρτερ μέχρι τοῦ 1980.

—Ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Ἄγιος Νικόλαος» 8.254 τόν. γκρός, 12.350 τόν. d.w. τοῦ 1955. Τιμὴ δολ. 1.000.000.

—Ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Hildegard Peters» 1.225 τόνων γκρός, 1.942 τόν. d.w. τοῦ 1957 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ἀνθούλα». Σημαία Κύπρου.

—Τὰ δηζελοκίνητα γερμανικὰ μπάλκερ «Mathilde Schulte» 42.984 τόν. γκρός καὶ «Susanne Schulte» 44.916 τόν. γκρός, 76.000 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1965, μὲ σερδεύ 1975 καὶ μηχανὰς B & W 18.400 ιππων, ἡγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 10.400.000 δολλαρίων συνολικῶν.

—Τὸ ναυπηγήθην εἰς Κόμπε τὸ 1960 δη-

ζελοκίνητον παναμαϊκὸν μπάλκερ «Cystal Pinus» 13.726 τόν. γκρός, 21.772 τόν. d.w. ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1,4 ἑκατοντάδων δολλαρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νιού Κόκκεστ». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Ἐλλήνες ἡγόρασαν τὰ δηζελοκίνητα γαλλικά ψυγεῖα «Taboea», «Tanagra» καὶ «Tatiana» 7.270 τόν. γκρός ἑκαστον, 9.485 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1958 τὰ δύο πρώτα καὶ 1959 τὸ τρίτον. Τὸ «Taboea» παραλήφθην ἥδη, μετωνομάσθη «Ἐρεχθεῖον» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον.

—Ἡγοράσθη ἐπίσης ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς συμπειριλαμβανομένου τάιμ τσάρτερ εἰς τοὺς πωλητάς, τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν σέλτερντέκερ «Kandelfels» 7.311 τόν. γκρός, 10.646 τόν. d.w. τοῦ 1954.

—Ἐλλήνες ἡγόρασαν τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Iothar» 776 τόν. γκρός, 1.240 τόν. d.w. τοῦ 1951 καὶ τὸ παρέλαδον. Μετωνομάσθη «Μῆλος 1» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλκερ «Avonfield» 13.195 τόν. γκρός, 20.220 τόν. d.w., μὲ σερδεύ Δεκεμβρίου 1972, μηχανὰς B & W 8.250 ιππων καὶ 12 φορτωτῆρας τῶν 8 τόν., ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 4,6 ἑκατ. δολλαρίων.

—Ἐπωλήθη τὸ μπάλκερ κάρριερ «Αγγελίκη» 9.536 τόν. γκρός, 16.630 τόν. d.w., μὲ σερδεύ Ιουνίου 1974, μηχανὰς B & W 6.500 ιππων καὶ 5 γερανούς τῶν 6,5 τόν. ἑκαστος. Τιμὴ γύρω τῶν 2,8 ἑκατ. δολλαρίων.

—Ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὴν 23ην Ιανουαρίου εἰς Ιαπωνίαν ὑψώσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Senzen Maru No. 1» 1.989 τόν. γκρός τοῦ 1961. Μετωνομάσθη «Σηλάΐφ» καὶ μετά τὴν φόρτωσιν ἔμεινε ἐκ Μπόρεο κατευθύνεται εἰς λιμένα τῆς Ἀδριατικῆς.

—Τὸ ὀλανθικὸν μότορσιπ «Johannes» 493 τόν. γκρός τοῦ 1952 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γεώργιος Γκίλλας». Σημαία ἑλληνική.

—Ἐπωλήθη εἰς κινεζικά συμφέροντα μὲ

ὅρους πιστωσεως τὸ μπάλκερ κάρριερ «Ἀουρόρα II» 15.353 τόν. γκρός, 25.933 τόν. d.w. τοῦ 1968.

—Ἡγοράσθη, μὲ ἁμεσον παραλαβὴν εἰς Μπιλμπάσιο, τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν σέλτερντέκερ «Απόγ» 7.267 τόν. γκρός, 8.511 τόν. d.w. τοῦ 1951. Τὸ σκάφος θά ἐγγραφῇ εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον.

—Μεταξὺ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Λάντη» 1.396 τόν. γκρός τοῦ 1949 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Σουγκέρκα». Ἡ κυπριακὴ διετηρήθη.

—Ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη τὸ ἀτμοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Weston» 1.863 τόν. γκρός τοῦ 1952 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νικόλαος Γ.» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Ἐπωλήθη εἰς νιγηριανά συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Κίγκ Μίνως» 11.156 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Τὸ φορτηγὸν «Διώνη» 9.722 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Βίταμπαλκ».

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μπαρακόσ» 9.242 τόν. γκρός, 13.572 τόν. d.w. τοῦ 1955 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Βασίλης Πατέρας». Σημαία ἑλληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Sovereign Fayenne» 8.420 τόν. γκρός τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Ψαρά». Σημαία ἑλληνική.

—Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Ἄγιοι Βίτιωρες» τὸ σουηδικὸν μπάλκερ κάρριερ «Exprestation» 11.610 τόν. γκρός, τοῦ 1967. Σημαία ἑλληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Τονί Maru» 4.771 τόν. γκρός τοῦ 1971 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ζίρια». Υψώσει τὴν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Πλάργα» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν νορδηγικὸν φορτηγὸν «Simpia» 10.442 τόν. γκρός τοῦ 1959.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν νοιοσφρικανικὸν φορτηγὸν «Βατίερ» 2.299 τόν. γκρός τοῦ 1957. Υψώσει τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἐβρος».

—Τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Κοσεi Maru» 4.481 τόν. γκρός τοῦ 1972 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιουρομέρτσαντ». Σημαία ἑλληνική.

—Υψώσει τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ παραληφθὲν δεξαμενόπλοιον «Sea Saga» 22.361 τόν. γκρός τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Θεοδώρος Κ.».

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Windle Sea» 1.562 τόν. γκρός τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Μπάλτικ Ηγκλ». Σημαία ἑλληνική.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων λιβεριανὸν φορτηγὸν «Χάκ» 11.912 τόν. γκρός τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Ἀρκάδιαν» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη, ὑψώσει τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Σουάν Λέηκ» τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Calvados» 19.678 τόν. γκρός τοῦ 1961.

ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

V.W. - FORD - FIAT - OPEL

«ΑΤΤΙΚΗ»

Αδμήτου 36 - Πλατεῖα Αττικῆς

Τηλ. 8834521 - 8834159

Ημερησίων - Εβδομαδιαίων - Μηνιαίων
Τιμαὶ Λογικαὶ

ΑΓΓΛΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

ΓΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΤΑΧΥΡΥΘΜΑ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ
ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑ — Πατησίων 21
Τηλ. 537-229 3ος "Ορφεος"

—Παρελήφθη, έπίσης, τὸ ιαπωνικὸν φορτηγόν «Kenkai Maru» 3.187 τόν., γκρός τοῦ 1972. Μετωνομάσθη «Σάν Κρουά». Σημαία ἑλληνική.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγόν «Ζίζη» 3.782 τόν. γκρός τοῦ 1959 καὶ μετωνομάσθη «Ἀγήνωρ». Ἡ λιβεριανὴ διετηρήθη.

—Τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν δεξαιμενόπλοιον «Captor» 35.824 τόν. γκρός τοῦ 1964 παρελήφθη. Ὅψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ἀκτιούμη».

—Παρελήφθη καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ οὔτονομα τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγόν «Hoegh Venise» 6.519 τόν. γκρός τοῦ 1961. Ὅψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Ὕψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Λίζα» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Olivine» 1.430 τόν. γκρός τοῦ 1952.

—Τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν ὕψωσεν, ἐπίσης, τὸ παραληφθὲν μπάλκ κάρριερ «Οδοούες» (σημαία Γκαμπρόν) 10.503 τόν. γκρός τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Κάππαιν Παππῆς».

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Capito» 1.597 τόν. γκρός τοῦ 1952 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μάνια». Κυπριακὴ σημαία.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγόν «Nopal Sun» 6.229 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ μετωνομάσθη «Χρήστος Κ.». Ὅψωσε τὴν σημαίαν τῆς Σιγκαπούρης.

Η «ΣΟΥΤΟΣ ΕΛΛΑΣ»

‘Απὸ τῆς Ἰης Φεβρουαρίου 1976 ἡ ἑταῖρα «ΣΟΥΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ ΕΙΤΖΕΝΣΗΣ ΛΤΔ.» (Χαριλάου Τρικούπη Νο. 1 Πειραιεύς) ἥρξατο τῶν ἔργαστῶν της. Διευθυντής ὁ κ. Ἐπαμεινώνδας Κώνστατος.

Ἐταιρικαὶ ἀσχολίαι: Πρακτορεύσεις καὶ Ἀντιπροσωπείαι. Διαχείρισις κοντέΐνερς. Ἀγοραπλησίαι. Ναυλώσεις καὶ Διαχείρισις πλοίων.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὴν ἀνιούσαν ἀκολουθοῦν αἱ τιμαὶ τῶν διαλύσεων. Τὰ 104 δολ. ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Φορμόζαν διὰ τὸ τάνκερ «Ἐσσο Ρόμα» 36.100 τόν. d.w. — 11.854 τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Οἱ Ἰσπανοὶ ἐπίσης διαλυταὶ ἐπληρώσαν δολ. 84 τὸν τόνον ἐλ. ἐκτοπίσματος διὰ τὸ T.T. «Ἐσσο Βενετία» 23.200 τόν. d.w. (7.659 τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος). Δημελοκίντον 6.617 τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπληρώθη 82 δολ. τὸν τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Νέσσο» 12.907 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανοὺς διαλυτὰς ἀντὶ δολ. 35 κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν ἐπίσης ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 37 λιρῶν κατὰ τὸν. ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος τὸ παναμαϊκὸν δεξαιμενόπλοιον «Μαλάγια» 18.082 τόν. γκρός τοῦ 1949.

—Ἐπωλήθη εἰς Κορέατας διαλυτὰς ἀντὶ δολ. 98,50 τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Μπήκουν» 22.779 τόν. γκρός τοῦ 1959.

—Εἰς διαλυτὰς τὸν Ταϊβάν ἐπωλήθησαν τὰ δεξαιμενόπλοια «Ἄχιλλετ» 31.571 τόν. γκρός τοῦ 1956 καὶ «Χάριετ» 21.006 τόν. γκρός τοῦ 1954. Τιμὴ γύρω τῶν 101 δολ. κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος. Τὸ δεύτερον παράδοσις Αὔγουστον.

—Τὸ δεξαιμενόπλοιον «Νίκαια» 10.917 τ. γκρός τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανοὺς διαλυτὰς. Τιμὴ γύρω τῶν 77 δολαρίων κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ασιτάται διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Γουόρλτ» 17.170 τόν. γκρός τοῦ 1957. Τιμὴ γύρω τῶν 101 δολ. κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Βορείου Ἰσπανίας τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Οστεαν Κουήν» 22.006 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 81,50 δολαρίων κα-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ



Τὸ πρῶτον ἑλληνικὸν σκάφος εἰς «τ' ἄχνάρια» τοῦ «ΚΑΛΥΨΩ», τοῦ πρωτοτόρου σκάφους τῶν ὑποβρυχίων ἔρευνῶν, τοῦ διαστήμου πλέον Γάλλου ἔξερευνητοῦ τῶν θαλασσίων βυθῶν Ζάν «Υδ Κουστώ». Εἶναι ἑλληνικῆς σχεδιάσεως καὶ κατασκευῆς, ιδιοκτησίας τοῦ Νικολάου Μιχαὴλ Λιαμῆ καὶ τῶν ιεών του Περικλή Λιαμῆ, Μιχαὴλ Λιαμῆ καὶ Εὐαγγέλου Λιαμῆ, τῶν ὅποιών η ὑποβρύχιος δραστηριότης εἶναι παράδοσις καὶ δίωμα. Σκοπὸς καὶ ἀποστολὴ τοῦ σκάφους εἶναι: α) Αἱ πάσης φύσεως ἐπιστημονικαὶ καὶ μὴ ἔρευναι τοῦ θαλασσίου βυθοῦ. β) Αἱ ἀρχαιολογικαὶ ἔρευναι ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ἀρχαιολογικῆς 'Υπηρεσίας. γ) Ἡ ὑποβρύχιος κινηματογράφησις καὶ φωτογράφησις. δ) Ἡ παροχὴ ὑπηρεσιῶν πάσης φύσεως εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Τὸ σκάφος διαθέτει πλήρη σύγχρονον καταδυτικὸν ἐξοπλισμόν, ὡς καὶ τὰ τελευταίου τύπου συστήματα ὑποβρυχίου τηλεπικοινωνίας καὶ τηλοφίας. Ἐπανδρώνται δὲ διὰ ἐμπέιρου προσωπικοῦ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ὡς ἄνω ἐπιστημονικῶν σκοπῶν.

τὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Πουέρτο Μπουϊτράγκος» 13.356 τόν. γκρός τοῦ 1960 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—Ἐπωλήθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 82 δολαρίων κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, εἰς διαλυτὰς Ἰσπανούς τὸ κυπριακὸν δεξαιμενόπλοιον «Αἴρηνς Σπίριτ» 11.897 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Εἰς διαλυτὰς Ἰσπανούς ἐπωλήθη, ἐπίσης, τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Ντέλφικ Ράννερ» 21.340 τόν. γκρός τοῦ 1957. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 81 κατὰ τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Διαλυταὶ τοῦ Ταϊβάν ἡγόρασαν τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Απολλωνίς» 29.141 τόν. γκρός τοῦ 1963.

ΚΥΡΩΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισην σχέδιον νόμου ἐπερι κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βρυξέλλαις Διεθνῶς Συμβάσεως περὶ ἀστικῆς εὐθύνης συνεπείᾳ ζημιῶν ἐκ ρυπάνσεως ὑπὸ πετρελαίου 1969 καὶ ρυμισεως συναφῶν θεμάτων». Διὰ τῶν διατάξεων τοῦ νομοσχεδίου καὶ τῆς κυρουμένης Διεθνούς Συμβάσεως θεσπίζονται τὰ ἔξης:

• 'Ο πλοιοκτήτης πλοίου νηολογημένου Κράτους εὐθύνεται δι' οἰσινδήποτε ζημιῶν ἐκ ρυπάνσεως, προξενηθεῖσαν ὑπὸ πετρελαίου διαφυγόντος η ἐκρέυσαντος κατ' ἀκολούθων οἰσινδήποτε περιστατικοῦ η σειρᾶς περιστατικῶν ἀτίνα προξενοῦν ζημιάν ἐκ ρυπάνσεως.

• 'Οσάκις ηθελε διαφύγει πετρέλαιον ἐκ δύο η περισσοτέρων πλοίων, ἔξ ού ηθελον

ἐπακολουθήσει ζημιάι εἰκ ρυπάνσεως οι πλοιοκτήται πάντων τῶν πλοίων ειδύνονται ἀτομικῶς καὶ εἰς δόλκηρον διὰ τὴν τοιαύτην ζημιάν, ἐφ' ὅσον δὲν είναι αὕτη εὐλόγως διαιρετή.

• 'Ο πλοιοκτήτης δικαιούται νὰ περιορίσῃ τὴν ἑκατοντάρια τῆς κυρουμένης συμβάσεως εὐθύνη τοῦ εἰς τὸ συνολικόν ποσὸν τῶν 2.000 φράγκων δι' ἔκσατον κόρον τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου. 'Εν τούτοις, τὸ συνολικὸν ποσόν ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θά ὑπερβαίνῃ τὰ 210 ἔκατ. φράγκων.

• 'Ο πλοιοκτήτης πλοίου νηολογημένου εἰς συμβαλλόμενον Κράτος καὶ μεταφέροντος φορτού ἄνω τῶν 2.000 τόνων πετρελαίου εἰς χῦμα οὐ ποχρεύσαι νὰ διατρῆῃ ἀσφάλισιν ἢ ἀλλην χρηματικὴν ἀσφάλειαν, ὡς π.χ. ἐγγύησιν Τραπέζης κλπ. πρὸς κάλυψιν τῆς εὐθύνης τοῦ διὰ ζημιάν ἐκ ρυπάνσεως.

• Δι' ἔκσατον πλοίου θά ἐκδίδεται πιστοποιητικὸν δεβαιούν ὅτι ὑπάρχει ἐν ίσχυι ἀσφάλισις η ἀλλην χρηματικὴ ἀσφάλισις.

• Εἰς περίπτωσιν καθ' ἓν πλοίον τι εἰσπλέει η ἀπειράται νὰ εἰσπλέει η ἀπειράτηση η ἀπειράτηση οἰσινδήποτε ἑλληνικοῦ λιμένος κλπ. χωρὶς η είναι ἐφωδιασμένον διὰ τοῦ ἀνωτέρω πιστοποιητικοῦ ὁ πλοίαρχος η ὁ πλοιοκτήτης ὑπόκεινται εἰς καταδολήν προστίμου μὴ δυναμένου νὰ ὑπερβῇ τὰς 200.000 δρχ.

• Εἰς περίπτωσιν καθ' ἓν τὸ πλοίον δέν φέρει η ὁ πλοίαρχος η ὁ ἀρμόδιος ἀξιωματικός δέν προσκομίσουν τὸ πιστοποιητικόν, ὁ πλοίαρχος ὑπόκειται εἰς καταδολήν προστίμου μὴ δυναμένου νὰ ὑπερβῇ τὰς 20.000 δραχμῶν.

• Διὰ τὴν χορήγησιν τοῦ πιστοποιητικοῦ

Μετωνομάσθη «Λία Γ.» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Δεκατρία» 1.977 τόν. γκρός τοῦ 1957.

—Εἰς «Φαέθων» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Παρθενών» 1.000 τόν. γκρός τοῦ 1951.

—Μετωνομάσθη εἰς «Γκόλτ Μπήτς» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μιμή Μεθενίτη» 5.485 τόν. γκρός τοῦ 1956.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ονεστι» 1.593 τόν. γκρός τοῦ 1947 μετωνομάσθη εἰς «Ντέστινο».

—Εἰς «Φανερωμένη» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Υπεραγία» 6.775 τόν. γκρός τοῦ 1948.

—Τὸ μικτὸν λιθεριανὸν σκάφος «Νέφος» 54.502 τόν. γκρός τοῦ 1967 μετωνομάσθη εἰς «Μόμπιλση».

—Ἐπίσης μετωνομάσθη εἰς «Λάμδα» τὸ λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Πλέννο Μάικελς» 7.919 τόν. γκρός τοῦ 1959.

TO ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

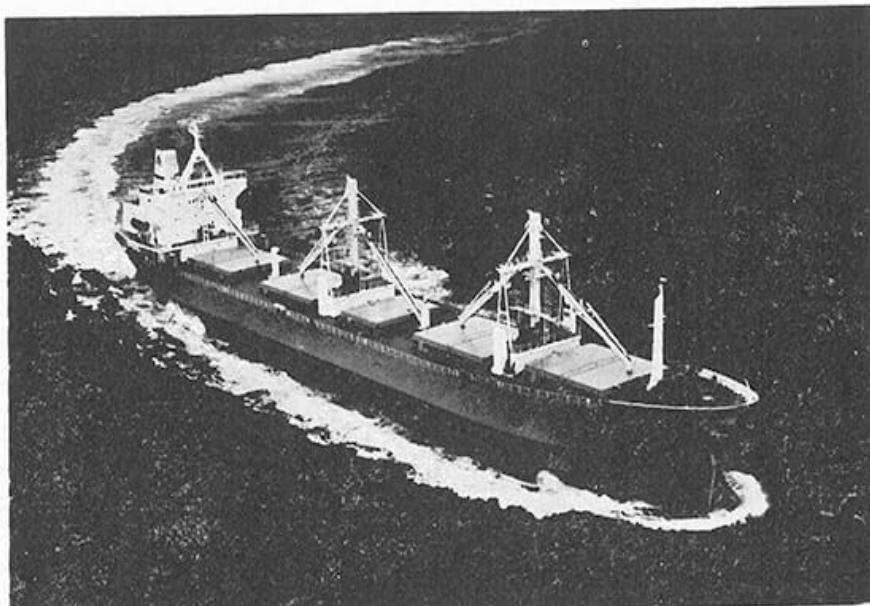
Τὸ εἰσαχθὲν ἐν 'Ελλάδι συνάλλαγμα ὑπὸ τῆς 'Ηνωμένης Ναυτικῆς καὶ 'Εμπορικῆς Εταιρίας 'Ελλάδος Α.Ε. (Οἶκος κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ), πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν της κατὰ τὸ 1975, ἀνῆλθεν εἰς 8.098.446,11 λίρας 'Αγγλίας καὶ 1.297.000 δολλάρια.

ΔΕΞΙΩΣΙΣ ΓΝΩΡΙΜΙΑΣ

Εἰς τὰ ἐνταῦθα γραφεῖα τῆς ἑταῖρίας τακτικῶν γραμμῶν «Σίλβερ Λάιν», τοῦ κ. Φώτη Κ. Γεωργοπούλου, ἔλαθε χώραν τὴν 19ην λῆξαντος μηνὸς δεξίωσις γνωριμίας, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἀφίξεως εἰς Πειραιᾶ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Τραπέζης Ναυτικῶν 'Υποθηκῶν τοῦ Ρόπτερνταμ, κ. K. W. Cuperus. Εἰς τὴν δεξίωσιν παρευρέθησαν πολλά ἐπίλεκτα μέλη τῆς Ναυτιλιακῆς Κοινότητος.

ΑΙΤΗΜΑΤΑ

‘Υπὸ τῆς ἑκτάκτου γενικῆς συνελεύσεως τῶν μελῶν τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Μηχανικῶν Ε.Ν., ἡτις συνήλθε τὴν 10ην καὶ 11ην Μαρτίου, ἐνεκρίθη ψήφισμα διὰ τοῦ διοικητοῦ ἀξιούσιοδετοῦ ή διοίκησις τῆς 'Ενώσεως νὰ κινθῇ διὰ τὴν ἀναμόρφωσιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, τὴν καθίέρωσιν τῆς ἐνεαμήνου ναυτολογίσεως, τὴν ἐνέργοποίησιν τοῦ Ταμείου 'Ανεργίας, τὴν ἀναμόρφωσιν τῆς νομοθεσίας διὰ νὰ ἔξασφαλίζεται μεγαλυτέρα προστασία εἰς τοὺς ναυτικούς, τὴν κατάργησιν τῆς ἀναγραφῆς εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον τῶν λόγων ἀπολύσεως καὶ τὴν



Τὸ προσφάτως παραδοθὲν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως, τύπου «Φόρτσιουν», τῶν 22.312 τόν.δ.ν. «Ἀναγκελ Τράιομφ», τοῦ Οἴκου τοῦ κ. A. Αγγελικούση.

καταθάλλεται, σὺν τῇ ὑπόδολῇ τῆς αἵτησεως, ποσὸν 2.000 δρχ. διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοιὰ καὶ 30 Λ.Α. διὰ τὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας τοιαῦτα.

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Οἱ ὑποβάλλοντες αἵτησεις διὰ τὴν ἔξαγοράν ὑπὲρτεσιῶν δάσει τοῦ Ν.Δ. 152)74 θὰ εἰδοποιηθοῦν δι' εἰδικοῦ εἰδοποιητηρίου νὰ ἔξοφήσουν τὰς ὄφειλομένας εἰσφοράς ἐντὸς προθεσμίας ἐνὸς μηνὸς, διότι ἄλλως δὲν θὰ δυνηθοῦν νὰ ἔξαγοράσουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν. 'Υπενθυμίζεται σχετικῶς διὰ τὴν παρεχομένη προθεσμία διὰ τὴν ἔξαγοράν τῶν ἐν λόγῳ ὑπηρεσιῶν, δάσει τοῦ προαναφερθέντος Ν.Δ., ἐληξε τὴν 12.11.1975.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρέυσαν δεκαπενθήμερον ὑπεργράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλ-

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

χορήγησιν ιδιαιτέρας δεδουλωσεως, τὴν ἑκτέλεσιν δικαστικών ἀποφάσεων διὰ δεδουλευμένας ἀπόδοχάς, τὴν ἔνταξιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἰς τὰ βαρέα καὶ ἀνθυγειενά, τὴν ἔξαλεψιν τοῦ ὅρου τῆς δεκατούς ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως κλπ.

• 'Εξ ὅλου, ἡ γενικὴ συνέλευσις τῶν μελών τῆς Πανελλήνιου 'Ἐνώσεως Ναυτῶν διὰ ψηφίσφατος τῆς ζητεῖ τὴν κατάργησιν τῶν ἔξδων τοῦ ἀντικαστάτου, τὴν καθιέρωσιν ἔννεσμήν του ναυτολογήσεως, τὴν ἀπλούστευσιν τοῦ κειμένου τῶν συλλογικῶν συνδιάσεων, τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ὡς βαρέος καὶ ἀνθυγειενοῦ, τὴν ὑποχρεωτικὴν ἐλευθεροκοινωνίαν τῶν πλοίων τὰ ὄποια διέρχονται ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων, τὴν προικοδότησιν τῶν θυγατέρων τῶν ναυτικῶν ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς 'Εστίας, τὴν δημιουργίαν Ταμείου 'Ανεργίας, τὴν ἑκτέλεσιν δικαστικῶν ἀποφάσεων διὰ δεδουλευμένας ἀπόδοχάς ναυτικῶν, τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν ἀλλοδαπῶν, τὴν μείωσιν τοῦ χρόνου συνταξιοδοτήσεως ἀπὸ 15 εἰς 12 ἥτη, τὴν καθιέρωσιν τοῦ χρόνου ἀσθενείας ὡς συντάξιμου, τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συνθέσεως κλπ.

ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Η 'Ελληνικὴ Φιλοτελικὴ 'Εταιρία, τῆς ὁποίας πρόεδρος εἶναι ὁ λίαν γνωστὸς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον καὶ ἐλέκτος συνεργάτης μας, ἐφοπλιστής κ. Στέφανος Μακρυμίχαλος, συμπληρώσασα 50 ἔτη δημιουργικοῦ διου, ἔβρασεν ὑπὸ τῆς 'Ακαδημίας 'Αθηνῶν διὰ τιμητικοῦ διπλώματος, τόσον διὰ τὴν ὑπ' αὐτῆς ἐκδοσιν τοῦ περιοδικοῦ «Φιλοτέλειας» δόσον καὶ διὰ τὴν ἐν γένει ἀξιόλογον προσφοράν της.

ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Διευκρινίζεται διτὶ κατὰ τὸν χρόνον παροπλισμοῦ δεξαμενοπλοίου δὲν δοθεῖλονται πρὸς τὸ NAT εἰσφορὰ ἐπὶ τοῦ ἐπίδοματος δεξαμενοπλοίων διὰ τοὺς τυχὸν ὑπηρετοῦντας ἐπ', αὐτῷ ναυτικούς. Σχετικῶς ἀναφέρεται διτὶ εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν (Κεφ. Β') δριζεται διτὶ καταβάλλεται ἐπίδομα ἐφ' δόσον τὸ πλοῖον χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν ὑγράλεπτων φορτίων καὶ διὰ τοῦτο δὲν καταβάλλεται ἐφ' δόσον τὸ δεξαμενόπλοιον χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν ἢ ξηρῶν φορτίων μὴ εὐφλέκτων. 'Εκ τῶν ἀνωτέρω, προστίθεται, συνάγεται σαφῶς, διτὶ κατὰ τὸν χρόνον παροπλισμοῦ δεξαμενοπλοίον καὶ ἐφ' δόσον τὸν εἶναι ἀφορτον, δὲν καταβάλλεται ἐπίδομα καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν εἶναι δυνατὸς ὁ ὑπόλογοςδῶς εἰσφορῶν ἐπὶ τοῦ ἐπίδοματος δεξαμενοπλοίων, ἐφ' δόσον προσκομισθῇ πιστοποιητικὸν διτὶ τὸ πλοῖον εἶναι ἐλεύθερον ἀρείων.

'Η ἀνωτέρω διευκρίνησις παρεσχέθη εἰς ἀπάντησιν σχετικῆς αἰτήσεως τῆς ἐταιρίας 'Ιντερνάσιοναλ 'Οπερέτσιον.

ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΟΥ

Τὸ Μονομελὲς Πρωτοδικεῖον Πειραιῶν δι' ἀποφάσεών του ἐδέχθη διτὶ, πρὸς διαγραφὴν πλοίου ἐκ τοῦ Νησογίου, ἀνεξαρτήτως ἔναν ὁ νέος κύριος ἀπέκτησε τοῦτο ἐπειστριασμοῦ, θά πρέπει νὰ προσκομίζῃ πιστοποιητικὸν ἐξ οὐ νὰ ἐμφαίνηται διτὶ ἐξωφλήθησαν αἱ ὄφειλαι τοῦ πλοίου πρὸς τὸ NAT.

ΠΡΟΗΓΕΙΤΑΙ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Τὸ Μονομελὲς Πρωτοδικεῖον Πειραιῶν δι' ἀποφάσεών του ἐτροποποίησε τὸν πίνακα κατατάξεως τοῦ ἐκπλειστηριάσματος τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Βασίλισσα 'Αννα Μαρία» καὶ καθώρισεν διτὶ τοῦ NAT ἐκ ναυτολογίου καταταγῆ ὡς προνομιούχος καὶ πρὸ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης τῆς Τραπέζης.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ

'Επειδὴ εἰς τὰ ναυτολόγια καὶ τὰς καταστάσεις πληρώματος τῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ NAT πλοίων διεπιστώθη διτὶ δὲν καταχωροῦνται τὰ στοιχεῖα διὰ τὰ καταδηθέντα ἐπίδοματα (δεξαμενοπλοίου, Κυριακῆς ἀργίας, ἀδείας, ὑπερενιασίου ὑπηρεσίας ἢ δῶρου ἑορτῶν) καὶ τοῦτο προκαλεῖ καθυστέρησιν εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ἀπεφασίσθησης ὅπως ἀρχίσῃ ἡ κοινοποίησις τῶν φύλλων ἐκκαθαρίσεως εἰς τὰς ἐνδιαφερούμενας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις μὲ τὴν δήλωσιν διτὶ τὸ πασὸν ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὰς εἰσφορὰς ἐπειστραγέλματων ὅπως γνωστοποιηθῇ πρὸς ἐξόφλησιν εὐθύνης ὡς ὑπολογισθῇ.

ΟΙ ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Εξητήθη, ὥρθως, ὥπως τὸ 'Υγειονομικὸν Κέντρον Πειραιῶν διενεργήῃ, ὡς καὶ πρότερον, ἐντὸς τῆς αὐτῆς ἡμέρας ὁλίκων ἐμβολιασμῶν τῶν ἀναχωρούντων πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας ναυτικῶν μας, διότι διτὶ ἡ ἐφαρμογὴ ζομένη ἐσχάτως τακτική τῆς δόλοκληρώσεως τοῦ ἐμβολιασμοῦ εἰς διο τὸ ημέρας προκαλεῖ καθυστέρησεις καὶ ἐπιβαρύνσεις. Εἰδικώτερον, τὸ μέτρον ζητεῖται νὰ ἐφαρμοσθῇ κυρίως διὰ τοὺς ἀναχωρούντων εἰς Νιγηρίαν ναυτικούς, δεδομένου διτὶ η μεταφορά τῶν διενεργεῖται διὰ εἰδικῶν ναυλωμένου ἀεροσκάφους καὶ ἡ τυχὸν καθυστέρησης ἐξ οἰασθήποτε αἰτίας, ὡς λ.χ. τοῦ ἐμβολιασμοῦ εἰς διο τὸ ημέρας,

προκαλεῖ τεραστίας ἀνωμαλίας εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Κατόπιν ἀποφάσεως τῆς Συνελεύσεως τῶν μελών διενηργήθη κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ 7 'Ιανουαρίου ἔως 10 Μαρτίου 1976 δημοφήφισμα μεταξὺ τῶν οἰκονομικῶν ἐν τάξει μελών τῆς 'Ἐνώσεως, διὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῆς.

Εἰς τὸ δημοφήφισμα ἐλαβαν μέρος 754 μέλη ἐκ τῶν ὅπωιν 649 ἐνέκριναν δὲν τὰς προταθεῖσας ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τροποποίησεις, 24 διετύπωσαν ἀντιρήσεις ὡς πρὸς τὴν τροποποίησην πρὸς ἐξόφλησιν εὐθύνης 15 εὐρέθησαν χωρὶς καμμίαν ἔνδειξιν καὶ 38 ἡσαν ἀπορριπτικά.

Μετὰ ἀπὸ τὴν τόσο πανηγυρικὴν αὐτὴν ἔγκρισιν τοῦ νέου Καταστατικοῦ, διὰ τὰς ἀποτελεῖ καὶ μίαν ἀκόμη ἐκδήλωσιν τῆς ἐμπιστούμηντος τῶν μελῶν πρὸς τὴν Διοίκησιν τῆς 'Ἐνώσεως, γίνονται διὰ τὴν ἐπικύρωσιν του ἀπὸ τὰς δικαστικὰς ἀρχάς, δῶσε πολὺ σύντομα νὰ ἀποκτήσῃ διὰ τὴν ἐπικύρωσιν του ἀπὸ τὰς δικαστικὰς ἀρχάς, δῶσε πολὺ σύντομα νὰ ἀποκτήσῃ διὰ τὴν ἐπικύρωσιν του προστατικοῦ, πολὺ δὲν θογήσῃ τόσο τὸν προύσα διο τὰς μελλοντικὰς Διοίκησεις νὰ ἀναπτύξουν εἰς μεγαλύτερον βαθμὸν τὰς προσπαθείας των εἰς τὴν διεκδίκησιν τῶν συνδικαλιστικῶν ἐπιδιώξεων τοῦ κλάδου.

ΠΕΝΘ

ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ

'Απειδίσαν αἰφνιδίων καὶ ἐκδημένη τὴν 15ην Μαρτίου, μετὰ τῶν νενομισμένων τιμῶν εἰς τὸ Α' Νεκροταφείον 'Αθηνῶν, ὁ 'Υπονομαρχὸς Λ.Σ. Ε.Α. Νικόλαος Σταμπολῆς.

Μακρὰ καὶ ἀδιάλειπτος ὑπῆρξεν ἡ προσφορὰ τοῦ ἐκλιπόντος ἀξιωματικοῦ πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Εὐφύης ἰκανός, ἐντιμώτατος, ἐργατικός καὶ λίαν δραστήριος, ἀφῆσε βαθέα τὴν ἔχην τῆς διαβόρων ὑπηρεσιακῶν θέσεων τὰς διοτίσεις κατέλαβεν ἐν τῇ διοίκησει τῆς Ναυτιλίας. 'Ασχοληθεὶς ιδιαιτέρως, εἰς τοὺς μικροτέρους βαθμούς, μὲ τὸν ἐπέκτασιν τοῦ τουρισμοῦ εἰς τὸ Βαλάσσιον τομέα, ὑπῆρξεν τὸ πρωτεγάτης εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης εἰς τὴν ἀφίέρωση μέγα τῆς δραστηριότητός του, συγγράψας καὶ σχετικὰ ἄρθρα καὶ ἔγχειριδια. Μελετήσας ἐξ ὅλου τὰ θέματα τῆς διοίκησεως τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐξέδωσε βιβλίον ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ μέλον καὶ ἡ ἀποστολὴ τοῦ Υ.Ε.Ν.» δι' οὐ ἔξεβετε μετὰ παρορθησίας τὰς ἀπόψεις του ἐπὶ τῆς ὄργανωσεως τοῦ διοίκητικοῦ τῆς ναυτιλίας φορέως. 'Ανερχόμενος τὴν ὑπηρεσιακὴν ιεραρχίκην κλίμακα, ὑπῆρξεν εἰς διαφόρους ἐπικαίρους θέσεις τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐπιτυχών διὰ τοὺς δυναμισμούς, τῆς προσηλόσεως καὶ τοῦ φανατισμοῦ μεθ' οὐ ὑπεστήριζε τὰς ἀντιλήψεις του, νὲ εὑρεθῆ εἰς τὸ ἐπίκεντρον τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ νὰ ἐπρεσάν τὰς τύχας τοῦ Σώματος εἰς τὸ δόποιον ἀνήκε. Επιστέγασμα τῆς σταδιοδομίας ταύτης ὑπῆρξεν ἡ κατὰ Φεδρουάριον τοῦ 1966 προώθησις του εἰς τὴν Γερμανίαν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τὴν Γενικήν Διεύθυνσιν τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐξ ἡς ἀπεχώρησε τὸν Μάρτιον τοῦ 1967, κλονισθεῖσης τῆς ὑγείας του ἐκ τῆς ἀδιαπάντως ἐπιμόχου ἐργασίας. 'Αλλὰ καίτοι ὑποχωρήσας τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, δὲν ἐκταέιψε τὴν ὑπόδεσιν τῆς ναυτιλίας. 'Ανελαβε τὴν διεύθυνσιν τῆς 'Ἐνώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων, εἰς ἡν προσέφερε ἀφιλοκερδῶς τὰς ὑπηρεσίας του, ἐνῷ συγχρόνως εἰς διαφόρους δημοσιευθείσας μελέτας του ἀπετύπωνε τὰ συμπεράσματα τῆς μακρᾶς πείρας του ἐπὶ τῶν γε-

νικωτέρων προβλημάτων τῆς ναυτιλίας καὶ εἰδικότερον τῆς ἐλληνικῆς ἀκτοπλοΐας.

Γὰ τὸ Ναύτικα Χρονικά, τῶν ὅποιων ὁ ἐκλιπών Ναύτωρος ὑπῆρξεν ἐκλεκτὸς συνεργάτης, διασιδέρουν τὰ θερμά των συλληπητήρια πρὸς τὴν σύζυγον καὶ τὸν οἰκότερον.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοίκητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ἐνώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων, συνελόντες ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγελματι τοῦ θανάτου, τοῦ 'Υπονομαρχού Λιμενικοῦ Σώματος Νικολάου ΣΤΑΜΠΟΛΗ, πολλὰ προσφέραντος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ιδιαιτέρως τῆς 'Επιβατηγού, εἰς τὴν ἐξύψωσιν τῆς ὅποιας ἐθελοντικῶς προσέφερεν κατὰ τὰ τελευταῖς ἡτη τὰς ὑπηρεσίας του ἀμισθί, ὡς Διευθυντής τῆς 'Ἐνώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων,

ἀπεφάσισε τὰς ἔξης :

- 1ον) Νὰ διαβιβασθοῦν τὰ Συλλυπητήρια ἀρμοδίων.
- 2ον) Νὰ παρακολουθήσῃ τὸ Δ.Σ. τὴν κηδείαν τοῦ ἐκλιπόντος.
- 3ον) Νὰ κατατεθῇ Στέφανος.
- 4ον) Νὰ ἀργήσουν τὰ Γραφεῖα τῆς 'Ἐνώσεως.
- 5ον) Νὰ διατίθενται ἐπὶ μίαν πενταετίαν ἀνά 6.000 δραχμ. ἐπησίων διὰ 2 δραδεῖν εἰς μήνην Ναυάρχου Νικολάου ΣΤΑΜΠΟΛΗ ἀπονεμόμενα εἰς τοὺς τέκατοτε πρώτους τῆς τάξεις ἀφοίοτούς τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμποροπλοιάρχων καὶ Σχολῶν Μηχανικῶν E. N.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 16 Μαρτίου 1976

Ο Πρόδρος
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

Κ. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑΣ

Μὲ λύπην μας ἀγγέλλομεν τὸν πρὸ ἡμέρων ἐν 'Αθηναῖς ἐπελθόντα θάνατον τοῦ Κ. Σπεραντζ, πατρὸς τοῦ γνωστοῦ ὁμογενοῦς ναυτασφαλιστικοῦ πράκτορος εἰς N. 'Υόρκην K. S. K. Σπεραντζα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

«ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Α' ΤΑΞΕΩΣ»

Έπεινειλημένως κατά το πρόσφατον παρελθόν είχον τήν εύτυχη έπιφόρτισιν βιβλιοκρισίας άποκτημάτων, τά δύοια εισέφερεν είς τήν έλληνική βιβλιογραφίαν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ή έρευνα, ή έπιστημοσύνη και ή έπαγγελματική έμβριθεια τοῦ Ναυάρχου Λ.Σ. Ξ. Αντωνιάδου.

Ήδη έλαχε καὶ πάλιν είς ἐμὲ ή χαρὰ καὶ ή τιμὴ τῆς βιβλιοκρισίας ἐνὸς νέου βιβλίου τοῦ ἀνωτέρω δοκίμου συγγραφέως, τὸ ὅποιον ἔρχεται νὰ πληρώσῃ ἕνα σημαντικὸν προσρισμόν: νὰ συμβάλῃ εἰς τήν νομικὴν κατάρτισιν τῶν ὑποψηφίων Πλοιάρχων Α' τάξεως τοῦ Έμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Τὸ ὑπὸ κρίσιν βιβλίον περιλαμβάνει τήν ὑπὸ τοῦ έγκεκριμένου προγράμματος τοῦ Κέντρου Έπιμορφώσεως Στελεχών Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.) — εἰς τὸ ὅποιον οἱ υποψηφίοι διεξέρχονται τήν ειδικὴν αὐτῶν ἐκπαίδευσιν — προβλεπομένην ὅλην.

Ύπο τοῦ συγγραφέως είς τὸν πρόλογον τοῦ βιβλίου ἐπισημαίνεται ὅτι τὸ ἀναφερόμενον είς τὸ μάθημα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου πρόγραμμα τοῦ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. δὲν περιέχει ἄπλως ἐξεταστικὸν ἔρωτηματολόγιον, ἀλλὰ διαγράφει τὰ γενικὰ πλαίσια ἐντὸς τῶν διποίων πρέπει νὰ διεξαχθῇ ἡ διδασκαλία και ἡ ἔξτασις τῶν ὑποψηφίων.

Ἐξ ἀλού δὲν παραπέμπει ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον είς ζητήματα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀλλὰ περιλαμβάνει στοιχεῖα και ἐκ διαφόρων ἄλλων κλάδων τοῦ Δικαίου.

Ἡ διδασκαλικὴ πεῖρα ἐν προκειμένῳ τοῦ ὑποφαινομένου κατέδειξεν ὅτι, ἐνώπιον τῆς ήθελημένης αὐτῆς ἀστιοτίας τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος, ἀνακύπτει βασικὸν πρόβλημα κυρίως εἰς τὸν διδασκοντα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν διδασκόμενον, περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς διδασκέας και ἔξεταστέας ὑλῆς και περὶ τοῦ σημείου μέχρι τοῦ ὅποιου είναι ἀναγκαῖον ἡ σκόπιμον νὰ προχωρήσῃ η ἀνάλυσις τῶν ἐπί μέρους των θεμάτων αὐτῆς.

Τὰς δυσχερείας αὐτὰς ἀκριβῶς προσπαθεῖ και ἔτιζεται βασιμως ὅτι θὰ ἐπιτύχῃ πλήρως νόο ἔξουδετερώση τὸ κρινόμενον βιβλίον, τὸ ὅποιον, μὲ βάσιν τὴν ἑκ τῆς μακρᾶς διοικητικῆς και διδασκαλικῆς θητείας πειρατῶν τοῦ συγγραφέως, ἐπιζητεῖ νὰ ἐπιλύσῃ μεθοδικῶς τὰ προβλήματα τῆς διδασκαλίας τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τοὺς μὴ νομικοὺς κύκλους τῶν ἀνωτάτων στελεχῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Μία παράλληλος ἐπιδίωξις τοῦ συγγραφέως διαγράφεται ἐναργῶς. Αὕτη ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀπλοποίησιν τοῦ δόου συστήματος διδασκαλίας συναρτήσει τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ πλοιάρχος οὔτε τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ Δικαίου κατέχει οὔτε πρόκειται νὰ σπουδάσῃ τὴν Νομικὴν Ἐπιστήμην. Οὕτω, διὰ τοῦ βιβλίου ἐπιτυχάνεται, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ λεπτομερὴς ἀνάλυσις τῶν νομικῶν ἐννοιῶν, ἡ ἀπλούστευσις τοῦ κειμένου και ἡ ἀποφυγὴ παραπομπῶν και ὑποσημειώσεων, ἀφ' ἐτέρου δὲ ὁ ἐμπλουτισμὸς τῶν θεμάτων διὰ πολλῶν παραδειγμάτων, ιδίως ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς πρακτικῆς.

Είναι γνωστόν, εἰς πάντα ἀσχοληθέντα σχετικῶς, τὸ δύσκολον ἔργον τῆς συγγραφῆς ἐνὸς ἀρτίου ἐκπαιδευτικοῦ κειμένου, μὲ τοιαύτας μάλιστα ἐπιδίωξεις, ὡστε ἀσφαλῶς νὰ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι τὸ κρινόμενον βιβλίον είναι εἰς ἀξίαν ἐφάμιλλον τῶν λοιπῶν λαμπρῶν ἔργασιών τοῦ συγγραφέως.

Διὰ τούς ἀνωτέρω λόγους, τὸ ἐν λόγῳ ἔργον κρίνεται ως πολύτιμον βοήθημα διὰ τὸν σκοπὸν δι' ὃν προορίζεται και ἐνδείκνυται ἡ καθιέρωσίς του ως ἐπισήμου κειμένου τοῦ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Υποναύαρχος Λ.Σ. Ξ.Α.

Β. Γ. ΓΡΑΒΑΡΗΣ

Καθηγητὴς τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου
εἰς τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

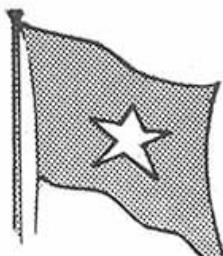
«ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ»

Ἡ «"Ενωσις» ἐπανήλθεν εἰς τὸ γνώριμον «Δελτίον ναυτιλιακῆς ἐνημερώσεως», τοῦ δοπίου διοποίησης τοῦ σηματίσια εἰχον δικαίως ἔξαρθμη και τοῦ ὅποιου ή ὑλη και τὸ πειριχόμενον εἰχον ἔχασφαλίσει τὴν γενικὴν ἀναγνώρισιν. Τὸ ηδη κυκλοφορήσαν τεῦχος ὑπ' ἀριθ. 35 (συνέχεια τῆς παλαιᾶς ἀριθμήσεως) καλύπτει τὸ διάστημα τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1976 και περιλαμβάνει τὴν πρόσφατον ναυτιλιακὴν νομοθεσίαν. Ειδικώτερον περιλαμβάνει τὸ κείμενον τοῦ νόμου 27)1975 «περὶ φορολογίας πλοίων κλπ.» και τὰς εἰς ἐκτέλεσιν αύτοῦ συμπληρωματικάς ὑπουργικάς ἀποφάσεις (ὑπ' ἀριθ. 7528, 7529, 7530, τοῦ 1975) ως και τὸ κείμενον τοῦ νόμου 29)1975 «περὶ ειδικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ NAT». Εν συνεχείᾳ καταχωρεῖται τὸ Π.Δ. 136)1975 περὶ κανονισμῶν ἐνδιαιτήσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων μετά τῶν οἰκείων παραρτημάτων. Και τὸ τεῦχος κλείει μὲ τὴν δημοσίευσιν τῶν γνωμοδοτήσεων τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ τῶν ναυτεργατικῶν διαφορῶν τῆς περιόδου πρώτου έξαμηνου 1975, κατατεταγμένων καθ' ὅλην ὑπὸ τὴν καθιερωμένην διαίρεσιν (συμβάσεις ναυτολογήσεως, μισθολόγιον, δροὶ ἐργασίας, πρόσθετοι ἀμοιβαί, ἀποζημιώσεις, ἀδειαί, ἀσθένειαι, διάφορα, ἔδεσματολόγιον).

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Orion & Global Chartering Co., Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

ΤΩΝ "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ,, A.E.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΕΚ ΤΗΣ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΩΦΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ



Ο κ. Τσαουσέσκου συνοδεύμενος διπό τὸν κ. Καραμαλήν εἰς τὰ ναυπηγεῖα.

ΤΜΗΜΑ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Πενηντατέσσερες (54) καθελκύσεις σκαφών, μέχρι σήμερον, πλέον 14 —μετασκευαί (Jumbo).

ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

3.700 σκάφη, ἀντιπροσωπεύοντα, περίπου, 113.000.000 τόνους d.w.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Δολλάρια Η.Π.Α. 60.000.000, πλέον τῆς ἔκ τῆς συμβάσεως ἀναληφθείσης ύποχρεώ-

σεως ἐπενδύσεως δολλ. Η.Π.Α. 8.000.000.

Κατά τὸ πρῶτον στάδιο λειτουργίας τὸ ἑρατικὸν δυναμικὸν τῶν ναυπηγείων ἀνήρχετο εἰς 800 ἄτομα, αὐξήθεν σταδιακῶς εἰς 5.500 ἑργατοϋπαλλήλους.

ΝΕΑ ΕΠΕΝΔΥΣΙΣ

Δολλάρια Η.Π.Α. 50.000.000, διὰ τὴν ὑπὸ κατασκευὴν καὶ ἔξοπλισμὸν αὐτῆς, γιγαντιαίαν Μόνιμον Δεξαμενήν, εἰς τὴν ὃποιαν θὰ δύνανται νὰ ναυπηγοῦνται ή νὰ ἐπισκευάζωνται πλοῖα μέχρι 500.000 τόν. d.w.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞ' ΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΟΕΤΟΝΤΕΣ 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

Ἡ δεξαμενὴ αὔτη, ἡ ὅποια κατασκευάζεται ἀπὸ κοινοπρᾶξίαν τῶν Ἑλληνικῶν ἑταῖρων ΕΔΟΚ - ΕΤΕΡ καὶ τῶν Ἰταλικῶν FEDERICI - IMPRESIT, ἔχει διαστάσεις 420 μ.X 75 μ.X 9.5 μ., θὰ περατώῃ δὲ τὸν Ἰούλιον τοῦ 1977, ὅπόταν τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά θὰ κατατάσσωνται μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων ναυπηγεοπικευαστικῶν μονάδων εἰς τὸν κόσμον.

Ἐξ ἀλλου, διὰ τοῦ ἐμπλουτισμοῦ τῶν ἑγκαταστάσεών των μὲ τὴν δεξαμενὴν αὔτην θὰ αὐξήσουν τὸ ἑργατοϋπαλληλικὸν προσωπικόν των εἰς 7.000 ἄτομα.

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΝ ΟΦΕΛΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

Εἰσαγωγὴ ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά κατὰ τὸ 1975, δολλαρίων ΗΠΑ 100.000 ἡ μερήσιως, ἥτοι κατ' ἕτος δολλαρίων 36.000.000.

ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΕΚ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Τὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά, παρὰ τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν ἡ ὅποια ἔπληξε τὸν κόσμον εἰς δόλους τοὺς τομεῖς, κατώρθωσαν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς πλείστας ναυπηγικὰς μονάδας τῆς ἀλλοδαπῆς, αἱ ὅποιαι εὑροῦν, ὡς ἀρώγὸν τὸ Κράτος, νὰ ἀντιμετωπίσουν αὐτὴν μὲ πολλὰς μὲν οἰκονομικὰς θυσίας, χωρὶς δῆμως νὰ κλονισθῶν.

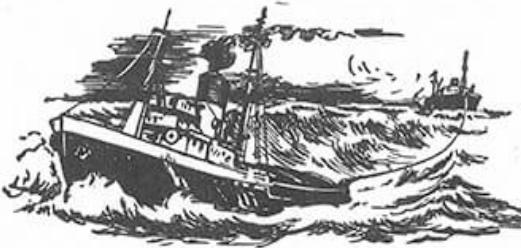
ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΡΓΟΔΟΣΙΑΣ

Πλήρης ἀρμονικὴ συνεργασία. "Απαντά τὰ ἀνακύπτοντα θέματα, ἐπιλύονται φιλικῶς καὶ μὲ πλήρη κατανόησιν, ὡστε νὰ ἀποφεύγωνται οἱ δυσαρέσκειαι καὶ ἀπεργίαι, αἱ ὅποιαι τελικῶς ἀποβαίνουν εἰς βάρος τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἐνδεικτικῶς δέοντα νὰ σημειωθῇ ὅτι, ἐντὸς δύλιού, θὰ λειτουργήσῃ ἐντὸς τοῦ χώρου τοῦ ναυπηγείου «Σούπερ Μάρκετ» διὰ τὸ προσωπικόν μὲ τιμᾶς χονδρικῆς πωλήσεως, τοῦ διποίου ἡ ὄργανωσις καὶ ἔξοδα λειτουργίας θὰ βαρύνουν τὸ Ναυπηγεῖον.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ (ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ) ΜΕΤΑ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

Μὲ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ Προέδρου τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας κ. N. Τσαουσέσκου, εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων, ἐισήχονται αἱ ἀρχάμεναι ἡδη διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά καὶ τῶν Ρουμάνων ἑκπροσώπων, διὰ μίαν στενοτέραν συνεργασίαν εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα πλοίων καὶ πιθανώτατα εἰς τὸ μέλλον εἰς τὸν τομέα τῶν Νέων Κατασκευῶν. "Ηδη, ἀναμένεται ὅτι, ἐντὸς μηνὸς θὰ καταπλεύσῃ εἰς Σκαραμαγκάν πλοίον 26.000 τόν. d.w. τύπου bulk carrier τῆς Ρουμανικῆς Δημοκρατίας δι' ἐπισκευάς.



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Η ΤΥΧΗ ΤΟΥ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ»

ΕΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΩΝ ΤΕΚΜΑΡΤΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

Ἐναγωνίως ἀναμένουν οἱ ναυτασφαλισταὶ τὴν τελικὴν ἀπόφασιν τοῦ Ὀμίλου Ὁνάση, ὃσον ἀφορᾶ εἰς τὸ μέλλον τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Ολύμπικ Μπρέϊβερυ», 275.000 τ. d.w. ὅπερ προστίθεται τὴν 24ην Ἰανουαρίου εἰς τὰς δραχῶδεις ἀκτὰς τῆς Βρετανῆς καὶ ἀργότερον ἀπεκόπη εἰς δύο.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν ναυαγοσωστικοῦ οἴκου τοῦ Ρόττερνταμ, ἐκφράζεται ἡ ἀποψίς ὅτι οἱ πλοιοκτήται θὰ ζητήσουν ἐνδεχομένως νὰ χαρακτηρισθῇ τὸ σκάφος «Τεκμαρτῆς ὀλικῆ ἀπώλεια». Τοῦτο σημαίνει ὅτι οἱ ναυτασφαλισταὶ θὰ πρέπει νὰ καταβάλουν τὸ ποσὸν τῶν 25 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας —καθισταμένου σύτο τοῦ «Ολύμπικ Μπρέϊβερυ» τὸ δαπανηρότερον ναυτικὸν ἀτύχημα ὅλων τῶν ἐποχῶν.

Ἡ τελικὴ ἀπόφασις, πάντως, ἔξαρτᾶται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας καί, συμφωνῶς πρὸς τοὺς ἀσφαλειομεσίτας των, οὐδὲν δῆμα ἔγενετο πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν, μολονότι εἰς τὴν ἄγοράν του Λονδίνου ἐλαχίστη ἀμφιβολία ὑπάρχῃ περὶ αὐτοῦ.

Οἱ πλοιοκτήται θὰ πρέπει νὰ ἀποδείξουν ὅτι τὸ κόστος διασώσεως καὶ ἐπισκευῶν θὰ ὑπερβῇ τὴν ἀσφαλισθέσαν ἀξίαν τοῦ σκάφους, ἀλλως οἱ ἀσφαλισταὶ ἐνδέχεται νὰ ζητήσουν συμβιβασμόν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ: Μὲ πλήρες φορτίον ἐκ 240.000 βαρελίων πετρελαίου, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Πόρτ "Αρθουρ", τὴν 10ην Μαρτίου, ἐνῷ μὲ τὰς μηχανάς του ἐν ἀκινησίᾳ ἐσύρετο ὑπὸ 5 ρυμουλκῶν. Ὑπέστη τῆγμα εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρικὴν δεξαιμενήν No 10 καὶ περὶ τὰ 20 βαρέλια πετρελαίου διέρρευσαν εἰς τὸ πρυμαίον ἀντιοτάσιον. Ἐπίσης, μικρὰ ποσότης πετρελαίου διέρρευσεν ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου. Ἀνειλκύσθη τὴν μεθεπομένην μέτ' ἐκφόρτωσιν 2.800 τόν. πετρελαίου εἰς φορτηγίδα καὶ ἐπλευσεν εἰς ἀγκυροδίον πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ὑπολοίπου φορτίου του καὶ τέλεσιν ἐπισκευῶν.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Προσήραξεν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὴν 1ην Μαρτίου, ἐνῷ ἐτέλει ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν πλοηγοῦ. Ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην δι' ίδιων των μέσων καὶ ἐπλευσεν εἰς Γκιζάν ὅπου ἀφίχθη τὴν 10ην Μαρτίου πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐκ τοιμέντου φορτίου του. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ: Ἀπὸ "Ἄβιλες διὰ Νέαν Ὀρλέανη, ἀφίχθη εἰς Λείδες τὴν 15ην Μαρτίου μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 17ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσφρισμὸν του.

ΑΛΕΚΟΣ: Συνεκρούσθη εἰς Μπουσάν τὴν 23ην Μαρτίου μετά τοῦ δηγελοπλοίου «Τοσίν Νο 1». Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ἦτο ἡγυροδιλημένον.

ΑΛΤΟΝΑ (π.): Εἰς Νάντην τὴν 17ην Μαρτίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Ἐπιθεωρήτης συνέστησεν ἀναμετάλλωσιν ἀπάντων (6) τῶν ἐδράνων στηρίξεως καὶ δια-

θεια ἀνελκύσεώς του τῇ διηθείᾳ 3 ρυμουλκῶν ἀπέτυχεν. Ἀργότερον, ἔξεφορτώθησαν περίποτο 21.000 τόν. φορτίου καὶ μὲ τὴν διηθείᾳ 4 ρυμουλκῶν ἀνειλκύσθη τὴν μεσημέριαν τῆς 24ης Μαρτίου. Δὲν ἀνέφερθησαν ζημίαι.

ΑΝΤΩΝΗΣ (λ.): Περὶ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανὴν τοῦ ὄποιου ἀναφέραμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀνεκοινώθη ὅτι ἐγένοντο ἐπισκευαὶ ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του. Ἀφιχθὲν εἰς Πόντα Ντελγάδα ἐπεθεωρήθη καὶ διεπιστώθησαν ζημίαι εἰς ἀμφότερα τὰ ἐδρανα τοῦ ἀμτοστριβού. Ἀνελήφθησαν νέαι ἐπισκευαὶ αἰτιοτροπίου. Τὴν 25ην Μαρτίου.

ΑΡΧΩΝ (λ.): Ἀπὸ Αστόρια μὲ φορτίον σίτου διὰ Καλκούτταν. Τὸ σκάφος παρέμεινεν ἔξωθι τοῦ λιμένος προορισμοῦ του, μὴ δυνάμενον νὰ εἰσέλθῃ λόγω περιορισμού τοῦ νοθίσματος. Τὴν 22ην Μαρτίου ἐξήτησεν ἐπιθεώρησην πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶν ἐκ προσκρούσεων 5 διαφόρων σκαφῶν ἐπ' αὐτοῦ, μεταξὺ 5ης καὶ 16ης Μαρτίου.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΔΥΣΣΕ···: Ἀφίχθη εἰς Ἀρούμπα τὴν 19ην Μαρτίου, ὅπαν ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν κνωδικοφόρον ἀξόνων τῆς δεξιᾶς πρωστηρίου μηχανῆς. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Λάς Πάλμας μὲ συνεργείον μηχανικῶν οἱ ὄποιοι θὰ ἐπισκεύαζον τὴν ζημίαν ἐπὶ πλῷ.

ΔΕΚΕΣΑΝ: Ἀφίχθη εἰς Γκότεμπουργκ τὴν 15ην Μαρτίου μὲ ζημίας ἐκ κακοκαιρίας, ἃς ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του ἀπὸ Πουάντ Νουάρ διὰ Γδύνια. Τὴν μεθεπομένην ἐδεξαμενίσθη καὶ ἀφόν ἐτελέσθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ ἀπέπλευσε τὴν 21ην Μαρτίου.

ΕΛΙΚΩΝ (κ.): Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ κυματοθραύστου τοῦ Πόρτ Σάϊδ τὴν 28ην Μαρτίου. Εἰς περίπτωσιν ἐπί προβλήτος εἰς Δουνκέρκην τὴν 19ην Μαρτίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, διὰ οὖν ήθελε τοῦ κρίνεται ἐπικίνδυνος.

ΕΡΜΙΟΝΗ: Ἀπώλεσε τὴν ἄγκυράν του τὴν 20ην Φεδρουαρίου εἰς Πόρτ Σουδάν. Ἐπίσης, προέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Δουνκέρκην τὴν 19ην Μαρτίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς διὰ οὖν ήθελε τοῦ κρίνεται ἐπικίνδυνος.

ΕΠΙΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ: Προσήραξε τὴν ἄγκυράν του τὴν 20ην Φεδρουαρίου εἰς Πόρτ Σουδάν. Ἐπίσης, προέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Δουνκέρκην τὴν 19ην Μαρτίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς διὰ οὖν ήθελε τοῦ κρίνεται ἐπικίνδυνος.

ΕΥΑΝΘΙΑ Κ. (π.): Συγκρουσθέν μετὰ τοῦ Ἰσραηλινοῦ δηζελοκινήτου μπαλί κάρροιρ «Χάρη Σινάϊ», τὴν 8ην Μαρτίου, ἔξεπεμψε σήμα κινδύνου καὶ ἀνέζητησε λιμένα καταφυγῆς εἰς τὴν ἀνατολικήν ἀκτὴν τῆς Κρήτης. Τὴν ἐπομένην ἀνεκοινώθη ὅτι προσήραξεν εἰς νησίδα συνεπείδ άνωμαλῶν εἰς τὴν μηχανήν. Τὸ ρυμουλκόν του δύσει συμφωνητικοῦ Λόδ-δις «no cure - no pay». Αἱ προσπάθειαι ἀνελκύσεως καθυστέρησαν λόγω κακοκαιρίας. Τὴν 15ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἐγένοντο ἀνεπιτυχεῖς προσπάθειαι ἀνελκύσεως καὶ ἀνελήφθη ἐκφόρτωσις τοῦ ἐκ 1.615 μ.ξ. ἔλλεισας φορτίου. Τὴν ἐπομένην ἐπιθεωρήθη ὑπὸ δυτῶν οἰτινες ἀπεκάλυψον ὅτι ὑπῆρχον 25 ρήγματα εἰς τὰ ὑφάλα. Πανταντα τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους κατεκλύσθησαν δι' ὑδάτων. Τὴν 23ην Μαρτίου ἀνεφόδησε τὸ σκάφος εἰχε κλίσι 10 μοιρῶν. Αἱ προσπτικαὶ διασώσεων του περιωρισμέναν.

ΕΥΓΕΝΙΑ I.: Προσηραγμένον ἔξωθι τοῦ λιμένος τῆς Τζέντα (ιδὲ τεύχος 1.3.76.), μετετοπίσθη κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας τὴν 11ην Μαρτίου καὶ ὑπέση κλίσιν 15 μοιρῶν δεξιά.

ΕΥΕΛΠΙΣ: Ἀπὸ Ηράκλειον διὰ Φέλιξου, τὴν 17ην Μαρτίου ἀνέφερε ζημίας εἰς λόγω δλάβης τοῦ ραντάρ καὶ κακῆς ὀρατότητος ἡγυροδόλησην εἰς ἀπόστασιν ημίσεος μι-

INDIA

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 .

λίου άνατολικώς τού φωτοσημαντήρος Βεργούνερ. Την μεθεπομένη αφίχθη εις τὸν λιμένα προορισμὸν τοῦ.

ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ: Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Κιουρασάο ἀπὸ Νέαν Υόρκην, τὴν 10ην Μαρτίου, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀραμάρε», ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ ἔξτερηκά ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ἀναθεν τὸν νομέων 9. Τὴν 12ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Στάνλου.

ΚΙΜΩΛΟΣ: Ἐν πλῷ ἀπὸ Ωκλαντ διὰ Μπάσρα ἔμφορτον, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν Νο 3 γεννητριαν τῆς δηζελομηχανῆς, τὴν 2αν Φεβρουαρίου. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἀνέληφθησαν εἰς Καράτον τὴν 17ην Μαρτίου.

ΚΟΥΤΟΥΖΙΑΡΗΣ Σ. Β (ἀλιευτικόν): Ὑποστάν πυρκαϊάν τὴν 14ην Μαρτίου 1975, ἔρυμουλκήθη εἰς Πουέρτο Μάντρου, ὅπου παρέμενε ἔκτοτε (ἰδὲ τεῦχος 1.4.75). Τελευταίων οἱ πλοιοκτήται ἀνέφερον ὅτι τὸ σκάφος ἐγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς «ώς ἐστὶ καὶ ὅπου εύρισκεται».

ΚΡΙΟΣ: Τὴν 24ην Μαρτίου εύρισκετο εἰς Σακούντο πρὸς ἔκτελεσιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν ἐπὶ ζημιῶν ἐκ προσφάτου κακοκαιρίας.

ΛΑΡΓΚΩ (κ.): Ἐπεθεωρήθη εἰς Πέραμα τὴν 21ην Φεβρουαρίου διὰ ζημίας ἐκ κακοκαιρίας ἃς ὑπέστη τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον καὶ Ιανουαρίου. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 2αν Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Σπέτζια.

ΛΑΣΣ (κ.): Μέ φορτίον 2.256 τόν. φωσφάτων εύρισκετο εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπάρι ἀπὸ τῆς 19ης Φεβρουαρίου, ὅπε τὴν 12ην Μαρτίου ἔξεράγη πυρκαϊᾶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἥτις ἐτέθη ὑπὸ ἐλέγχον μετὰ τριώρων ὑπὸ τῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ λιμένος. Τὸ πλήρωμα σῶν. Δὲν ἀνεφέρθη διαρροή.

ΛΕΣΒΟΣ: Ἀπὸ Δυρράχιον διὰ Γδύνια, ἐνῷ εἰσήρχετο εἰς τὴν λεκάνην τοῦ Μπρούνσμποτετ τὴν 10ην Μαρτίου, ὑπέστη βλάβην εἰς τὸν μηχανῆν ἐπὶ τοῦ, ἐπίσης ἐλληνικοῦ, δηζελοπλοίου «Ἀδάμας» (^{τοῦ} Αμβούργον - διὰ Βίσμαρ). Τὸ δεύτερον σκάφος προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς εἰσόδου τῆς λεκάνης καὶ προεκάλεσε σοδαράς ζημίας. Ζημίας ὑπέστησαν, ἐπίσης, ἀμφοτέρων τὰ πλοῖα. Τὸ «Λέσσος» αφίχθη εἰς Δάντσις τὴν 17ην Μαρτίου ὅπου ἐπεθεωρήθη. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Ὑποστάν ρῆγμα συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Τάγου, ἥρχισε νὰ διδίζεται δραδέως. Πρὸς ἀποργήν δὲ παρακωλύσεως τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὴν περιοχήν, ἔρυμουλκήθη εἰς ἀπόστασιν

20 μιλίων ἔξωθι τῆς Λισσαδῶνος, τὴν 27ην Μαρτίου καὶ ἐγκατελείφθη ἵνα διθισθῇ εἰς τὸ πέλαγος. Τὸ πλήρωμα σῶν. Τὸ σκάφος μετέφερε 10.000 τόν. τσιμέντου μὲ προορισμὸν τὸ «Αμαστερταν».

ΜΑΡΙΤΑΣΙΑ (κ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Τρίπολιν (Λιβύης) τὴν 11ην Μαρτίου καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ πλευρικά ἀριστερὰ ἐλάσματα καὶ 10 νομέων τοῦ κύτους Νο 1.

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Ἐπεθεωρήθη εἰς Πειραιά πρὸς διακρίδωσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης τὴν 21ην Φεβρουαρίου ἔξωθι τῆς Βενετίας. Παρεπήρηθησαν ζημίας εἰς τὸ πυθμένα καὶ τὴν μηχανήν. Ἐπισκευαὶ ἐτελέσθησαν μόνον εἰς τὴν μηχανήν καὶ τὴν 4ην Μαρτίου ἀπέπλευσεν ἐκ Πειραιῶς.

ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.): Ἀποπλέυσαν ἐξ ἡμέρας τὴν 12ην Μαρτίου διὰ Σαπτέλε, προσήργαξεν εἰς πλάτος 18.40' δόρειον καὶ μῆκος 16.10' δυτικὸν τὴν 26ην Μαρτίου.

ΝΟΥΣΑΚΑΝ: Μὲ φορτίον μαγνησίου δι' Ἰταλίαν, προσήργαξεν εἰς τὰ ἀδάβη τοῦ ὄρμου Γερακινῆ, τὴν 26ην Μαρτίου. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως του κατεβάλοντο ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

ΝΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Προσήργαξεν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Μισισιστίπη τὴν 11ην Μαρτίου, μὲ φορτίον 54.000 τόν. πετρελαίου, ἐπὶ λασπώδους δυθούν. Δύο ρυμουλκά ἐπέπευσαν ἵνα δοθῆσουν εἰς τὴν προσπάθειαν ἀνελκύσεως του, ἥτις ἐπετεύχθη τὴν ιδίαν ημέραν. Τὸ πλήρωμα σῶν. Δὲν ἀνεφέρθη διαρροή.

ΠΡΩΤΕΥΣ (φέρρου): Προσήργαξεν ἐπὶ ύφαλου εἰς Ζάκυνθον τὴν δημοτικήν Μαρτίου. Ἐπεθεωρήθη ἀργότερον εἰς Πειραιά καὶ ἐγένοντο μόνιμοι ἐπισκευαὶ εἰς τὰ ἐλάσματα, τὴν ἐλίκα καὶ τὸ πηδάλιον.

PANTIAN ΜΠΕΛΛΑ (κ.): Ὑποστάν θλάβην εἰς τὴν μηχανήν εἰς Τόνιδα, ἔρυμουλκήθη εἰς Πειραιά, ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστραπή» τὴν 12ην Μαρτίου, δι' ἐπισκευάς.

ΠΕΑ (λ.): Παραβελημένον εἰς Λά Παλίς τὴν 22αν Μαρτίου, ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ κύτος κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδρᾶς θυέλλης, λόγω προσκρούσεως του ἐπὶ τῆς προβλήτος.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΟΡΝΤ (λ.): Ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἐλίκα τὴν 15ην Μαρτίου συνεπείᾳ ναυσιπλοίας εἰς πάγους. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐτελέσθησαν εἰς Χάλιφας καὶ τὴν 25ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Σαδάνων καὶ Ταμπίκο. «Ἐν συνεχείᾳ ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ πρὸς τέλεσιν μονίμων ἐπισκευῶν.

ΣΕΛΙΝΙΣ: Ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν δε-

ξιὰν δοθηθητικὴν μηχανὴν τὴν δημοτικήν. Ή ἔκτασις τῶν ζημιῶν ἡτο τοιαύτη δῶσε οἱ πλοιοκτῆται προέτειναν τὴν ἀντικατάστασίν της. Τὸ σκάφος αφίχθη εἰς Πουέρτο Καμπέλο τὴν 16ην Μαρτίου, προερχόμενον ἐκ Νέας Ορέλεανς.

ΣΑΠΑΜΠΡΗΖ: Ἀποπλέυσαν ἐκ Μπαχρέν τὴν 4ην Μαρτίου, προσήργαξε τὴν ἑπομένην εἰς πλάτος 26.51'07' δόρειον καὶ μῆκος 56.18'04' ἀνατολικόν. Ἀνειλκύθη τὴν ιδίαν ημέραν καὶ ἐπλευσεν εἰς τὸ ἀγκυροθόλιον τοῦ Μπαντάρ Αμπάζ. Δὲν ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα, ἀλλὰ παρουσίασεν ἀνωμαλίας εἰς τὸ μηχανισμὸν τοῦ πηδαλίου. Συνεστήθη δεξαμενισμὸς μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν δι' ἐπιθέωρησιν καὶ ἐπισκευάς.

ΣΠΑΡΤΙΑΤΙΚΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ: Κατὰ τὴν διέλευσιν τοῦ ἐκ Τερνόύζεν, τὴν 22αν Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς τελεάνης, εἰς τὴν δόποιαν προξένησης σοδαράς ζημίας. Τὴν ιδίαν ημέραν τὸ σκάφος αφίχθη εἰς Γάνδην.

ΣΤΑΡ ΛΑ·Ι·ΟΝ (κ.): Ἀπὸ Κίμωλον διὰ Χόνδρηπ μὲ 1.200 τόν. μπετονίτου χύδην, προσήργαξεν εἰς Τραπάνι τὴν ἑσπέραν τῆς 13ης Μαρτίου λόγω εισροής δύστος εἰς τὰ κύτη Νο 1 καὶ 2. Τὴν ἑπομένην ἐπεθεωρήθη ὑπὸ δύτου, δοτίς ἐπεσήμανε ρῆγμα καὶ διαφόρους ὄπας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. Ἐπιθεωρήθη τοῦ νηγγανώμονος ἐζήτησε τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ σκάφους.

ΤΖΩΝΝΥ (κ.): Ἀπὸ Πενάγκ δι' Εύρωπην, προσήργαξεν εἰς τὸ 78ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ τὴν 12ην Μαρτίου λόγω κακοκαιρίας. Ἀνελκυσθέν, ἐλασθε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΦΑΝΗ (498 κ.ο.χ.): Ἀπὸ Καθάλων διὰ Νάξου μὲ 750 τόν. λιπασμάτων, διαπλέον τὴν νησίδαν Ἀντίψαρα, τὴν 17ην Μαρτίου, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἥτις κατεστάλη ὑπὸ τοῦ 7μελούς πληρώματος. Δύο μέλη τοῦ πληρώματος ἐτραυματίσθησαν ἐλαφρῶς. Τὸ φορτίον δὲν ὑπέστη ζημίας. Τὸ σκάφος ἔρυμουλκήθη εἰς Μυτιλήνην ὑπὸ τοῦ δηξελοπλοίου «Ἀφροδίτη» δι' ἐπισκευάς.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.): Τὴν 16ην Μαρτίου ἔδειχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ἐτέρου σκάφους εἰς Τσιταγκόγκ καὶ ὑπέστη ζημίας.

ΧΙΑΝ: Ἐπεθεωρήθη εἰς Σπέτζια τὴν 2αν Μαρτίου πρὸς διακρίδωσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως εἰς Μπραϊύτον Πόιντ (Μας.) τὴν 21ην Ιανουαρίου. Παρεπήρηθησαν ζημίαι εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐπραγματοποιήθησαν ἐπισκευαὶ.

ACHAIAKI NAFTILIAKI

S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.

PIRAEUS (37)

• SHIPBROKERS
• CHARTERING
• SALE & PURCHASE
• CONTRACTING

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



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"

POSTAL ADDRESS: BOX 475

DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181

(53.978 - 69.392 - 370.491

NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 833.647 - 53.064

(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η σταθερότης είς τὴν ναυλαγορὰν ἔτην φορτίων μέ τινα μεταπτωσιν συνεχίζεται. Η τάσις ἐμφανίζεται ἔχουσα ὑγιά τὸν τόνον. Τὰ προσφερόμενα πλοῖα δὲν τῶν μεγεθών εὐρίσκουν τὴν ἀπασχόλησιν. Η ὅλη θέσις τῆς ναυλαγορᾶς ἐνεφανίζεται ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ μόνον τιθέμενον ἐρώτημα: Πόσον θὰ κρατήσῃ; Μέχρι τῶν μέσων 'Απριλίου προδιέπουν οἱ διατηροῦντες τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν αὔριον. Λέγεται ὅτι σκάφη μεγάλα ἔξερχονται τῶν ἀγκυροδολίων τῶν. Αἱ ναυλώσεις μεγάλων σκαφῶν διὰ σιδηρομεταλλεύματα ἀναπτύσσονται.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ζῆτησις διὰ τάιμ τασάτερος ἐπισημαίνεται λίαν ἐνισχυμένη. Τὰ μισθώματα ὑψηλότερα. 'Ωρισμέναι χρονοναυλώσεις προεκάλεσαν καὶ τὴν ἐκπλήξιν. Πέντε χιλιάδες δολλάρια ἡμερησίων εἰς δύο σκάφη 16.000 τόν. d.w. περίπου διὰ ταξίδια Κόντινεντ - Περσικοῦ! Σκάφος 27.480 τόν. διὰ τρία ἔτη, \$ 4,55 τὸ πρώτον, 4,80 τὸ δεύτερον καὶ 5,10 τὸ τρίτον (Αὔγ. - Νοέμ.). Σκάφος 55.600 τόν. \$ 3.25 διὰ 3 ἔτη, μὲ παράδοσιν τὸ α' ἐπτάμηνον τοῦ 1977.

Εἰς τὸν νευραλγικὸν τομέα τοῦ Κόλπου - 'Ολλανδίας τὰ ἔξι δολλάρια φίο — ἀντὶ τῶν τεσσάρων προηγουμένων — ἐπληρώθησαν. 'Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, \$ 5,35 φίο 'Απριλίου εἰς μεγάλο σκάφη σιτράρη. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν \$ 9,50 φίο 'Απριλί. ἀπὸ τὸν Κόλπον, ἀλλὰ καὶ \$ 8,75 φίο ἐν συνεχείᾳ.

Αἱ ἀνατιμήσεις τῶν ναύλων —καὶ τοῦτο εἶναι τὸ χαρακτηριστικὸν— ἐνεφανίζοντο γενικωτέρας ἐκτάσεως. 'Ανεφέροντα εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς.

* * *

'Εκυκλοφόρησαν πληροφορίαι ὅτι τὰ Σοδιέτ ἐπὶ τῇ πρόσφει ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων, προτίθενται νότι ἐπεκτείνουν τὴν διάρκειαν τῶν χρονοναυλώσεων τῶν. Λέγεται ὅτι οἱ Ρῶσοι θὰ χρειασθοῦν περισσότερον τονάκις διὰ νὰ καλύψουν τὰς μεταφορικάς τῶν ἀνάγκας διὰ τὰ περιπλέον ἀγορασθέντα δημητριακά.

● ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

'Η σημειωθείσα ἀνάκαμψις τῶν ναύλων διὰ δημητριακὰ ἀπὸ τὴν Βόρ. Αμερικὴν ἐνεφάνισε τὰς τέσσαρας τελευταίας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου κάποιαν στασιμότητα, ἀν μῆ και ὑποχώρησιν. 'Ολιγώτερα τὰ προσφερόμενα φορτία. 'Οπωσδήποτε ὅμως, τὰ δύο ἐπιπλέον δολλάρια τὸν τόνον εἰς τοὺς ναύλους τοῦ Κόλπου - Κόντινεντ ἐπληρώθησαν. Τὰ 5.35

φίο εἰς σκάφος 71.000 τόν. Οἱ φορτωταὶ ἐστράφησαν πρὸς τὰ μεγαλύτερα σκάφη διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸν κατώτερον ναύλον.

Πρὸ τῆς μερικῆς μεταπτώσεως τῶν ναύλων οἱ κατωτέρω επεκράτησαν:

Διὰ τὸ Κόντινεντ \$ 6.65 φίο εἰς σκάφη 52.000 τόν. Μάρτιον. Δι' 'Ολλανδίαν \$ 6 φίο. 'Ιαπωνίαν 23.000 τόν. \$ 9.25 φίο 'Απριλί. Φορμόζαν 14.000 τόν. \$ 20.00 φίο. Βενεζουέλαν 12.000 τόν. \$ 9.50 'Απριλί.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Πολωνίαν \$ 8.75 φίο 'Απριλί. Δανίαν \$ 10.25, 14.000 τόν. 'Απριλί. - Μάρτιον. 'Ολλανδίαν 55.000 τόν. κατ' ἀποκοπὴν \$ 270.000 φίο 'Απριλί. 'Ολλανδίαν 18.907 τόν. \$ 7.50 φίο 'Απριλί. Λισσαδῶνα \$ 8.75 φίο, 33.000 τόν. 'Απριλί. 'Απὸ Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ "Αμοτερντάμ \$ 17.00 'Απριλί. 15.000 τόν. φίο. Κριθή Ροστόκ Μάιον \$ 19.00 φίο 12.500 τόν.

Γαίανθρακες: 'Απὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ Γλασκώνη 16.000 τόν. Μάρτ. 4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρ. \$ 8.00. Δι' 'Αλεξανδρείαν 39.000 τόν. \$ 7.05 μὲ 6.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρ. Μάρτ. - 'Απριλί. 'Ιαπωνίαν 55.000 τόν. \$ 7.05 ἐλ. ἐκφόρ. 'Απριλίον.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Μουρμάνσκ διὰ Ινδίδας διὰ Πολωνίαν \$ 26.75 φίος, 10.000 τόν. 'Απριλί. 'Απὸ Δυτ. 'Αφρικήν σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Μογρόδια διὰ 'Ολλανδίαν 85.000 τόν. \$ 2.40 φίο Μάρτ. - 'Απριλί.

Ναυλώσεις ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ σιτηρά.

'Απὸ τὴν 'Αμβέρσαν διὰ 'Αλεξανδρείαν 15.000 τόν. φίο \$ 7.80 'Απριλί. καὶ διὰ Δυτ. 'Ιαταίλαν 10.000 τόν. \$ 7.40 φίο 'Απριλί.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Μουρμάνσκ διὰ Ιμιμχάμ 25.000 τόν. (2 ταξίδια) \$ 4.15 φίο Μάρτ. - 'Απριλί. 'Απὸ Κίρκενες διὰ Πόρτ Τάλμποτ 95.000 τόν. φίο \$ 1.97½ 'Απριλί.

● ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

'Αθρόα, μὲ ὑψηλότερά πως μισθώματα τὰ τάιμ τασάτερος. Πολλὰ καὶ διὰ μακράς περιόδους. Διὰ τρία ἔτη σκάφος 55.600 τόν. τοῦ 1967, παράδοσις α' ἐξάμηνον 1977, \$ 3.25. 'Επίσης διὰ τρία ἔτη σκάφος 27.489 τόν. τοῦ 1967, \$ 4.55 τὸ α' ἔτος, \$ 4.80 τὸ β' καὶ \$ 5.10 τὸ γ' ἔτος. Δι' 11 - 13 μῆνας σκάφος 18.174 τόν. τοῦ '62, παράδοσις Κόλπου η 'Ατλαντικὸν 'Ην. Πολιτ. \$ 3.000 ημερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως. Διὰ 9 - 13 μῆνας σκάφος 26.645 τόν., τοῦ 1972, παράδοσις Σιγκαπούρη, \$ 4.75 τὸ τόννον, πλέον \$ 1.600 μηνιαίως. Διὰ 8 - 10 μῆνας σκάφος 76.473 τόν. τοῦ 1975, \$ 1.27½ τὸ τόννον. Διὰ 3 - 6 μῆνας παράδοσις μετὰ Μάρτιον Κίναν \$ 2.700 ημερησίας σκάφος 11.785 τόν. τοῦ 1960. Κυκλικὸν ὑπερατλαντικόν, παράδοσις Μάρτιον, ἐπαναπάραδοσις Μεσόγειον, Κόντινεντ 54.220 τόν. τοῦ 1975, \$ 2.00 τὸ τόνων, πλέον \$ 1.500 ὀberταίμ μηνιαίως. 'Ετερον 50.240 τόν. τοῦ 1968, παράδοσις 'Αμβέρσαν, ἐπαναπάραδοσις Κόντινεντ κυκλικὸν ὑπερατλαντικόν, \$ 2.20 τὸ τόννον. Κυκλικὸν Κόλπου, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπάραδοσις Αἴγυπτον, \$ 3.600, σκάφος 39.465 τόν. τοῦ 1969. Ταξίδια Περσικοῦ, μὲ παράδοσιν Κόντινεντ, 16.800 τόν. τοῦ 1969, \$ 5.000 ημερησίως. Ταξίδιον Περσικοῦ παράδοσις 'Αμβέρσαν \$ 4.

● ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Μεσόγειον 20.000 τ. δημητριακά 'Απριλί. \$ 258.000 φίο. 'Απὸ τὸ Πλεύτι διὰ Ροστόκ 'Απριλί. 22.500 τόν. \$ 16.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρ. 'Απὸ Νεκοτσέε - Μάρτηλ Πλάτατο δι' 'Αλγέριον Μάρτ. 7.100 τόν. \$ 26.25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 700 τόν. ἐλ. ἐκφόρ. 'Απὸ Τουμπαρά δι' 'Αμβέρσαν \$ 4.00 καὶ 3.90 75 - 80.000 τόν. φίο Μάρτ. καὶ 'Απριλί. Διὰ Μπακάρ \$ 3.30 - 4.65 φίο σκάφη 60 - 100.000 τόν. 'Απριλί. καὶ Μάϊον.

'Απὸ ΒΟΡΕΙΟΝ ΕΙΡΗΝΙΚΟΝ: Δημητριακά διὰ Μαύρη Θάλασσαν (Σοδιέτ) 50.000 τόν. Μάρτ. \$ 14.50 φίο. 'Απὸ Σακραμέντο διὰ Γκουαγιακίλ Μάρτ. 5.300 τόν. \$ 14.50.

● ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ, ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Κριθή ἀπὸ Ν. Αύστραλιαν διὰ Μαύρη Θάλασσαν 'Απριλί. 23.000 τόν. \$ 22.00, μὲ

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

Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον 'Επισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμοὺς

HEAD OFFICE:

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ», Α'Κτη Μιαούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΣ: (21) 3566 LOU GR

000 ήμερησίων 28.500 τόν. τού 1974. Ταξίδιον Περσικού παράδοσις Μάρτιον Κόντινεντ, \$ 3.450 ήμερησίων περιλαμβανομένων διερταΐμ 25.553 τόν. τού 1966. Σκάφος 7.000 τόν. τού 1957 ταξίδιον N. Αφρικής \$ 2.150 ήμερησίων κυκλικὸν Πλέιτ, παράδοσις 'Αουγκούστα έπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον, σκάφος 43.839 τόν. τού 1968 \$ 3.500 ήμερησίων.

Παράδοσις 'Ιαπωνίαν: Ταξίδιον Κόντινεντ - Σκανδινανίαν, \$ 3.50 τόν τόνον, πλέον \$ 1.800 διερταΐμ 42.144 τόν. τού 1967. Σκάφος 101.000 τόν. μικτὸν τού 1971, ταξίδιον Κόντινεντ - Μεσόγειον \$ 1.72½ τόν 1971.

Ταξίδιον Περσικού, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, \$ 4.300 ήμερησίων 15.003 τόν. Ταξίδιον Κόντινεντ 16.634 τόν. τού 1972, παράδοσις Σιγκαπούρην, \$ 4.250 ήμερησίων.

Ταξίδιον κυκλικὸν Κόλπου Μεξικοῦ, παράδοσις μετά Μάρτιον 'Ελλάδα, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν \$ 3.300 ήμερησίων 35.339 τόν. τού 1966.

Σκάφος 28.700 τόν. παράδοσις Πλέιτ έπαναπαράδοσις Βοστώνη - Γκάλβεστον ταξίδιον μέσω Δυτ. Αμερικῆς, \$ 5.050 παράδοσις Κόντινεντ, \$ 5.100 ἐάν 'Ιαπωνίαν. Σκάφος 12.336 τόν. τού 1962, \$ 3.750 ήμερησίων, παράδοσις Μιτουεναθεντούρα, έ-

παναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Χιλῆς. Σκάφος 12.200 τόν. τού 1957, \$ 2.850 ήμερησίων, παράδοσις Γκράβεσεντ, έπαναπαράδοσις Ντάρμπιταν.

ΟΙ ΝΑΥΑΙΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Η επικρατήσασα περὶ τὰ μέσα τοῦ μηνὸς Μαρτίου ζωρότης παρῆλθεν. Οἱ ναυλοὶ υπεχώρησαν. Πάντως, διὰ τὰ μεγάλα σκάφη (VLCC) τὰ W 22.5 προσεφέροντο ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν Μάρτιον. Σκάφος 80.000 τόν. ἐπλήρωθεν W 47.5 'Απρίλιον διὰ δυτικοὺς προορισμούς. Σκάφος 130.000 τόν. δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 'Απρίλ. W 33½. 'Απὸ Ἰνδονησίαν διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ην. Πολιτειῶν W 87½, φορτίον 30 - 35.000 τόν.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν χαμηλότεροι ναυλοὶ. Διὰ B. Αμερικῆν ('Ατλαντικοῦ) W 82½, φορτίον 29.000 τόν. Μάρτιον.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Κόλπου Μεξικοῦ μέρος φορτίον 53.000 τόν. W 55 'Απρίλ. 'Απὸ Λιβύην δι' Ἰταλίαν 50.000 τόν. W 67½ Μάρτ. Δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ W 60, 'Απρίλ. φορτίον 57.000 τόν.

Χρονοναυλώσεις δὲν ἔγνωσθησαν. 'Η 'Εξον δέχεται προσφοράς διὰ μεγάλα σκάφη διὰ 12 - 24 μῆνας τάιμ τσάρτερ, παράδ. 1976. Προσφορὰ W 22.5 διὰ 12 μῆνας καὶ διὰ ULCC W 20.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων 'Άδριατικήν \$ 13.45, φιοτ, μὲ 2.500 - 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 18 - 28.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΠΕΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 19.200 τόν. γεννημάτων Βάρναν δι' Μποργκάκας \$ 13.50, δύμον ἄμερ. λιμένας Κόλπου \$ 14.50, φιοτ, μὲ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιον 5.

ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Πειραιά \$ 10.50, φιοτ, μὲ 2.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 19 - 31.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 70.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 5, δύμον γερμανικοὺς λιμένας βορείως Βαλάσσους \$ 5.35, φιοτ, μὲ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1 - 15.

ΜΗΤΣΟΣ: Νόρφολκ καὶ Γουλιμινγκτον 13.000 τόν. παλαιοισθήρων θόρ. 'Ισπανίαν \$ 11, φιοτ, & μεσος φόρτωσις.

ΣΚΑΠΙΓΟΥ-ΙΛΛΑ (εἰς τάιμ τσάρτερ): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν \$ 9, ἔνα λιμένα έκφρτωσεως, \$ 9.35 δύο, 'Απρίλιον 5 - 20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Καζαπιτλάκαν \$ 12.50, φιοτ, μὲ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 15 - 20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Φιλαδέλφειαν 20.000 τόν. d.w. φορτίον γεννημάτων (1.028.000 κ.π.) Μηδέλ. φαστ καὶ Στόρφο \$ 190.000, φιοτ, Μαρτίου 15 - 20.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 37.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν \$ 8.25, φιοτ, 'Απρίλιον 15 - 26.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. δρόβης εἰς σάκκους Μπαγκλαντές \$ 36.35 μετρό τέρμης, Απρίλιον 10 - 20.

ΠΩΛΙΝΑ Κ.: 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 24.000 τόν. γεννημάτων Σήφρος \$ 8.60, φιοτ, μὲ 8.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 24 - 'Απρίλιον 15.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 55.500 τόν. d.w. φορτίον γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 270.000 φιοτ, 'Απρίλιον 1 - 10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Τσιάβην \$ 20, φιοτ, μὲ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 22 - 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 33.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδίνα \$ 8.75 φιοτ, μὲ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Απρίλιον 5 - 15.

ΣΠΑΡΤΑ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Γκουανιγκάκι \$ 12, φιοτ, μὲ 1.200 τόν. έκφρτωσιν 'Απρίλιον 10 - 25.

ΜΑΚΡΩΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. χονδραλέωρων Πολωνίαν \$ 15, φιοτ, μὲ 1.200 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 18 - 25.

ΑΙΓΑΙΣ ΘΑΝΤΕΡ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν \$ 10.50 φιοτ, μὲ 2.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 10 - 29.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Σέβεν 'Αιλανς 55.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ιμπιγκαμ \$ 3.40, φιοτ, Μαρτίου - 'Απρίλιον.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ: 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείως Χάττερας) 42.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν \$ 8.75, φιοτ, μὲ 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απρίλιον 1 - 10.

παναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Χιλῆς. Σκάφος 12.200 τόν. τού 1957, \$ 2.850 ήμερησίων, παράδοσις Γκράβεσεντ, έπαναπαράδοσις Ντάρμπιταν.

κορωδὸν έλου Μπορντώ - 'Αμοτερνταμ ρέιντζ \$ 15 κατὰ κ. μέτρον ένα λιμένα έκφρτωσεως, \$ 5.000 έξτρα δύο, φιοτ, Μαρτίου 20 - 25.

ΔΩΡΙΕΥΣ (λιθ.): Ντάρμπιταν 12.500 τόν. ἀραθούσιον δύο. 'Ιταλίαν, Νήσος \$ 15, δύμον 'Άδριατικήν \$ 15.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.000 τόν. ἔλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 5 - 10.

ΞΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ θύμον ΞΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ: Κέιτ Τάουν ή 'Ηστ Λόντον 13.400 - 14.000 τόν. αραθούσιον Βενεζουέλαν \$ 15, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἔλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 9 - 20.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΔΩΝΙΣ: 18435 τόν. d.w. (777.000 κ.π. 14 μίλ. 27 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 2 τόν. ντηζελ δύλ καὶ 2 τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1959) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσις Σάντος Μαρτίου 15 - 20, έπαναπαράδοσις Πολονίαν. K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ: 26.223 τόν. d.w. (1.161.500 κ.π. 15 μίλ. 37 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 2 τόν. ντηζελ δύλ νεότευκτον) \$ 5.25, μειόν 2½%, πλέον 1.500 μηνίασ δι' υπερωρίας, παράδοσις έπαναπαράδοσις Μπότσον - Γκάλθεστον ρέιντζ.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ: 34.750 τόν. d.w. (1.465.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 2 τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1971) \$ 4.35, παράδοσις μετά τὴν αναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Κούπα Μαρτίου 15 - 20, έπαναπαράδοσις Μπότσον - Γκάλθεστον ρέιντζ.

ΕΥΗ Λ: 26.872 τόν. d.w. (1.142.196 κ.π. 14 ½ μίλ. 30 - 32 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1967) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιεραλτάρ Μαρτίου 4, έπαναπαράδοσις άνατολ. ἀκτὴν Κεντρικῆς Αμερικῆς, δύμον μέσω Βρετ. Κολομβίας.

ΞΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.939 τόν. d.w. (676.079 κ.π. 17½ μίλ. 18 - 19τόν. φιοτελ δύλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1969) \$ 2.650 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιεραλτάρ Μαρτίου 4, έπαναπαράδοσις άνατολ. Ερυθρού θαλασσαν - Σιγκαπούρου ρέιντζ \$ 4.100.

ΑΡΙΑΝΔΗ: 15.050 τόν. d.w. (691.000 κ.π. 13½ μίλ. 17 - 19 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 1 τόν. γκρός δύλ τοῦ 1969) \$ 3.600 ήμερησίως πλέον \$ 1.500 μηνίασ δι' υπερωρίας, παράδοσις Γκράβεστον - Γκάλθεστον 22 - 27, έπαναπαράδοσις Νέαν Ζηλανδίαν.

ΑΝΤΣΕΙΚ ΚΓΛΑΥΡ (εἰς τάιμ τσάρτερ): 47.470 τόν. d.w. (15. μίλ. 46 τόν. φιοτελ δύλ τοῦ 1967) \$ 1.70 ἐν κυκλικὸν ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ διέσεσσος παράδοσις Φός, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ: 84.065 τόν. d.w. (48 π. 7½ ίντσ. 3.294.000 κ.π. 14½ - 15 μίλ. 59 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 2½ τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1972) \$ 1.18, μειόν 2½%, πλέον \$ 1.500 μηνίασ δι' υπερωρίας, παράδοσις θαλασσαν ξέωθι Σάουθεντ Μαρτίου 18 - 23, έπαναπαράδοσις Άφρικην.

ΑΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιθ.): 15.408 τόν. d.w. (692.000 κ.π. 15 μίλ. 27 - 28 τόν. φιοτελ δύλ πλέον \$ 1.500 μηνίασ διαπλέοντας Σάντος Μαρτίου 20 - 30, έπαναπαράδοσις Κίτη Πάσσερο Αμερικούργον ρέιντζ.

ΑΓΙΚΟΝ (λιθ.): 37.600 τόν. d.w. (2.400.000 κ.π. 16 μίλ. 60 τόν. φιοτελ δύλ τοῦ 1971) \$ 2.900 ήμερησίως, ἐν κυκλικὸν ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ παράδοσις απόπλεοντας έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΓΚΡΕΙΣ Λ: 26.940 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. 14¾ μίλ. 30 τόν. φιοτελ δύλ τοῦ 1971) \$ 3.290 ήμερησίως, παράδοσις Σάντος Μαρτίου 20 - 30, έπαναπαράδοσις Κίτη Πάσσερο Αμερικούργον ρέιντζ.

ΑΓΡΙΑΤΙΚ (π.): 30.480 τόν. d.w. (1.227.898 κ.π. 15 μίλ. 38 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1973) \$ 3.600 ήμερησίως, παράδοσις δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ Μαρτίου 5 - 20, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Βρετ. Κολομβίας.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ: (SD 14 τοῦ 1971) \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Σκώ Μαρτίου 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσις διότιον Αφρικήν, μέσω Φινλανδίας καὶ Σκανδινανίας.

ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.: 35.068 τόν. d.w. (1.526.000 κ.π. 15 μίλ. 47 τόν. φιοτελ δύλ τοῦ 1965) \$ 1.975 ήμερησίως, παράδοσις Κωνσταντζίου 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Κίναν.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ (κ.): 12.876 τ. d.w. (14 μίλ. 19 τόν. φιοτελ δύλ τοῦ 1959) \$ 2.500 ήμερησίως, παράδοσις διονυσίην, ηδονή Σήφροντας Παράστημα, Σαντοτίκατερον τόν. φορτωσίων.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ (λιθ. εἰς τάιμ τσάρτερ): 32.700 τόν. d.w. (36 π. 2 ίντσ.) (1.596.000 κ.π. 15 μίλ. 39 - 40 τόν. φιοτελ δύλ τοῦ 1966) \$ 5.350 ήμερησίως, παράδοσις δύο ήμερας πρὸ τῆς ἀφίεσης εἰς Σιγκαπούρην Μαρτίου 20 - 26, έπαναπαράδοσις Η.Π.Α., Κόντινεντ, Μεσόγειον οὐδὲν άνατολικώτερον τόν. 20 ποιράδων.

ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ: 27.035 τόν. d.w. (1.410.000 κ.π. 15 μίλ. 36 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 2 τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1973) \$ 4 παράδοσις μετά τὴν αναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς νοτιον Κορεαν Μαρτίου 18 - 23, έπαναπαράδοσις Βενκουόδερη - Ενεσάντα ρέιντζ.

ΚΟΡΗΛΙΟΣ (λιθ.): 28.742 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 14½ - 15 μίλ. 36 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 2 τόν. ντηζελ δύλ τοῦ 1972) \$ 4.75, πλέον \$ 1.250 μηνίασ δι' υπερωρίας, παράδοσις δύο διονυσίων εἰς Βοιβάνη μεσονότιον Μαρτίου 18 - 26, έπαναπαράδοσις Μπότσον - Γκάλθεστον ρέιντζ.

ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ: 14.775 τόν. d.w. 690.000 κ.π. 13 μίλ. 19 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ δύλ διονυσίων εἰς Βοιβάνη μεσονότιον Μαρτίου 24 - 29, έπαναπαράδοσις μετά τὴν αναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Λάγος - Ντακάρ πέιντρος ρέιντζ.

ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ: 14.775 τόν. d.w. 690.000 κ.π. 13 μίλ. 19 τόν. φιοτελ δύλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ δύλ διονυσίων εἰς Βοιβάνη μεσονότιον Μαρτίου 24 - 29, έπαναπαράδοσις μετά τὴν αναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Λάγος - Ντακάρ πέιντρος ρέιντζ.

ιντζ, μέσω Μπαγκλαντές.

ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.: 37.518 τόν. d.w. (1.623.000 κ.π. 14½—15 μιλ. ήμερησίως, μέσον 3¾%, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις αποπλέοντας εκ της Ρόττερνταμ Μαρτίου 8, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις 'Αγγλίαν, Γιεραλτάρ, 'Αιμβούργον ρέιντς, Μεσόγειον ούχι άνατολικότερον της δυτικής 'Ισταλίας, έν κυκλικόν ταξίδιον ἀμέρ, λιμένων Κόλπου.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ (εἰς τάμι τοάρτερ): 37.537 τόν. d.w. (1.611.000 κ.π. 14½ μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ. τού τοῦ 1965) \$ 3.450 ήμερησίως, παράδοσις Μεσόγειον άμεσος έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαν-

τικού.

ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: 13.034 τόν. d.w. (623.000 κ.π. 13½ μιλ. 17 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1974) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσης Φιλαδέλφειαν 'Απριλίου 10—30, έπαναπαράδοσης ψορ. 'Ιστανιάν.

ΝΤΕΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 22.825 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 92.000 κ.π. τῶν πλευρικῶν δεξαιμενῶν, 15½ μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ. διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1975) \$ 4.550, πλέον \$ 15.000 δώρων, έν κυκλικόν ταξίδιον Αστραπίας, παράδοσης διαπλέοντας ψορ. Σουμάτραν Μαρτίου 25 — 'Απριλίου 5, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν — Σιγκαπούρου ρέιντς, θύμιον ναυλωτῶν ταξίδια 3—5 μηνῶν \$ 5.05 έάν έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεγ. Λίμνας — Γκάλεστον ρέιντς, \$ 5.30 έάν Μεσόγειον ούχι άνατολικότερον της Σικελίας.

ΑΚΡΟΝ: 24.310 τόν. d.w. (1.100.302 κ.π. 13 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1959) \$ 2.275 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, άμεσος παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τού πιλότου εις Βέλζερ, έπαναπαράδοσης ἀμέρ, λιμένων 'Ατλαντικού (θορείως Χάρτερας) μέσω 'Αιμβέρρος.

ΚΑΡΛΟΒΑ: 54.220 τόν. d.w. (41 π. 1 5)8 ίν. (2.518.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων τῶν πλευρικῶν δεξαιμενῶν, 15 μιλ. 50 τόν. φιούελ διλ. καὶ 3 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1975) \$ 2, μείον 2½%, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ, παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τού πιλότου εις Γάνδην Μαρτίου 16, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Γιεραλτάρ — 'Αιμβούργον ρέιντς, Μεσόγειον ούχι άνατολικότερον της 'Αριάδνης.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: 40.130 τόν. d.w. (1.670.000 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1961) \$ 3.900 ήμερησίως τις πρότες 60 ήμέρες \$ 4.200 τις υπόλοιπες, παράδοσης Χιούστον Μαρτίου 19—25, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Αφρικήν.

ΕΡΜΙΟΝΗ: 11.975 τόν. d.w. (635.080 κ.π. 13—13½ μιλ. 16—17 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ. τοῦ 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Τλαμπούρι Μαρτίου 13—18, έπαναπαράδοσης Γιεραλτάρ — 'Αιμβούργον ρέιντς, έν κυκλικόν ταξίδιον ἀμέρ, λιμένων 'Ατλαντικοῦ (θορείως Χάρτερας) ή μέρη, λιμένων Κόλπου.

ΕΡΜΙΟΝΗ: 11.975 τόν. d.w. (635.080 κ.π. 13—13½ μιλ. 16—17 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ. τοῦ 1961) \$ 3.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Τλαμπούρι Μαρτίου 13—18, έπαναπαράδοσης Γιεραλτάρ — 'Αιμβούργον ρέιντς, έν κυκλικόν ταξίδιον ἀμέρ, λιμένων 'Ατλαντικοῦ (θορείως Χάρτερας) ή μέρη, λιμένων Κόλπου.

ΓΑΛΑΝΗ (λιθ.): 15.007 τόν. d.w. (705.000 κ.π. 12½ μιλ. 14 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1955) \$ 2.800 ήμερησίως, ταξίδια 10—14 μηνῶν, παράδοσης Σιγκαπούρου Απρίλιου 1—6, έπαναπαράδοσης δταν καὶ δπον είναι γτοιμον εἰς Ερυθρά Θάλασσαν.

ΓΑΛΑΝΗ (λιθ.): 15.007 τόν. d.w. (705.000 κ.π. 12½ μιλ. 14 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1955) \$ 2.800 ήμερησίως, ταξίδια 10—14 μηνῶν, παράδοσης Σιγκαπούρου Απρίλιου 1—6, έπαναπαράδοσης δταν καὶ δπον είναι γτοιμον εἰς Ερυθρά Θάλασσαν.

ΕΡΜΗΣ (λιθ.): 29.777 τόν. d.w. (1.305.000 κ.π. 15½ μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1972) \$ 4.200 τούς 9 μηνῶν, παράδοσης Κόντινεντ Μάτιον.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΕΐΜΠΟΡ (λιθ.): 43.839 τόν. d.w. (39 π. 8½ ίντσ.) (1.800.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1968) \$ 3.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.000 ήμερησίως, δι' υπερωρίας, παράδοσης Αγόγοσταν, Μαρτίου 15, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ.

ΜΑΡΚΙΖ: 53.836 τόν. d.w. (2.300.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τόν. ή 14 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ., πλέον 3 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1961) \$ 3.250 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ, άμεσος παράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τού πιλότου εις Ρουέν, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): 31.430 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. πλέον 173.000 κ.π. πλευρικῶν δεξαιμενῶν 14½ μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ. τοῦ 1965) \$ 2.925 ήμερησίως, πλέον \$ 1.250 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια 3—4 μηνῶν, παράδοσης Κόντινεντ 'Απριλίου 5—24, έπαναπαράδοσης Ερυθρά Θάλασσαν, 'Ιστανιάς ρέιντς, ΗΠΑ ἀνατολ., εἰς δυτ. ἀκτήν, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΤΖΕΝΥ (λιθ.): 15.042 τόν. d.w. (694.000 κ.π. 13½—14 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ. τοῦ 1969) \$ 3.550 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας καὶ 10.000 δώρων έπαναπαράδοσης, παράδοσης εἰς πλοηγικόν σταθμὸν 'Αιμέρον Μαρτίου 26—31, έπαναπαράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τού πιλότου εις Περσικόν Κόλπου.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΐΟΝΗΡ (λιθ.): 18819 τόν. d.w. (912.204 κ.π. 16½—17 μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1972) \$ 6.650 ήμερησίως, πλέον \$ 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης εἰς τὴν εισόδου τού ποταμού 'Ορινόκο 'Απριλίου 1—20, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Π. Κάμπους, μέσω διμέρη, λιμένων Κόλπου καὶ Περσικού Κόλπου.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΐΟΝΗΡ (λιθ.): 18819 τόν. d.w. (912.204 κ.π. 16½—17 μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1972) \$ 6.650 ήμερησίως, πλέον \$ 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης εἰς τὴν εισόδου τού ποταμού 'Ορινόκο 'Απριλίου 1—20, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Π. Κάμπους, μέσω διμέρη, λιμένων Κόλπου καὶ Περσικού Κόλπου.

ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.: 26.881 τόν. d.w. (1.142.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 30—32 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1968) \$ 6, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, άμεσος παράδοσης 'Ιστανιάς, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (λιθ.): 26.985 τόνοι d.w. (1.082.496 κ.π. 14 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1969) \$ 3.35, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Μορμουγκά 'Απριλίου 1—15, έπαναπαράδοσης νότιοι 'Ιστανιάς.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 26.550 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 92.000 κ.π. τῶν πλευρικῶν δεξαιμενῶν, 15½ μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ. διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1975) \$ 4.550, πλέον \$ 15.000 δώρων, έν κυκλικόν ταξίδιον Αστραπίας, παράδοσης διαπλέοντας ψορ. Σουμάτραν Μαρτίου 25 — 'Απριλίου 5, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας ψορ. Ιαπωνίαν.

ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ: 14.208 τόν. d.w. (667.321 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ. τοῦ 1968) \$ 4.250 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Ντελασάιντη Ρίθερ Μαρτίου 24—31, έπαναπαράδοσης μετά τὴν άναχώρησην τού πιλότου εις Βενεζουέλαν.

ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ (λιθ.): 11.785 τόν. d.w. 13—13½ μιλ. 15—16 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ. τοῦ 1960) \$ 2.700 ήμερησίως, ταξίδια 3—6 μηνῶν, παράδοσης Κίναν Μάρτιον.

ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ (λιθ.): 25.553 τόν. d.w. (15½ μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1966) \$ 3.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Κόντινεντ Μαρτίου 27—31, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ: 12.465 τόν. d.w. (15.924 κ.π. τοῦ 1959) \$ 2.800 ήμερησίως, άμεσος παράδοσης φαρόπολης 'Ελμπο Ν. 1, έπαναπαράδοσης νότιοι 'Αφρικήν.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λιθ. εἰς τάμι τοάρτερ): 50.240 τόν. d.w. (2.155.000 κ.π. 15 μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1968) \$ 2. 20. έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ, παράδοσης 'Αιμέρον 'Απριλίου 1—10, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν.

ΖΩΗ Γ. (λιθ.): 7.000 τόν. d.w. (24 π. 370.000 κ.π. πλέον 46.000 κ.π. τῶν ντῆζελ τάνκς, 15½ μιλ. 19—20 τόν. φιούελ διλ. πλέον 1½ τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1957) \$ 2.150 ήμερησίως παράδοσης Κόντινεντ Μάρτιον, έπαναπαράδοσης νότιοι 'Αφρικήν.

ΙΚΤΙΝΟΣ: 16.800 τόν. d.w. (780.000 17½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ. διλ. τοῦ 1969) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσης παρόπλης 'Ελμπο Ν. 1, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ Απριλίον.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (εἰς τάμι τοάρτερ): 28.724 τόν. d.w. (1.318.000 κ.π. 15—15½ μιλ. 35—37 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1972) \$ 2.900 ήμερησίως, παράδοσης Σφάλ έτοιμος, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον, έν κυκλικόν ταξίδιον νατούντος Κάπτης, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΠΟΛΕΙΔΗΣ: 10.405 τόν. d.w. (560.000 κ.π. 11½—12 μιλ. 36—37 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1982) \$ 3.600 ήμερησίως, παράδοσης Σάντος Μαρτίου 25 — 'Απριλίου 5, έπαναπαράδοσης Γιεραλτάρ.

ΨΑΡΑ: 12.507 τόν. d.w. (588.039 κ.π. 12½ μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1956) \$ 2.700 ήμερησίως, παράδοσης 'Αιμέρον 'Απριλίου 6—8, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Πόρτας Κάπτης, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.): 26.998 τόν. d.w. (1.183.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1968) \$ 5.25, παράδοσης νότιοι 'Ιστανιάλ 'Απριλίου 12—25, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας — Γκάλεστον ρέιντς, 'Αγγλίαν, Γιεραλτάρ — Μπρούντσιουτελ Ρέιντς.

ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 28.712 τόν. d.w. (1.151.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1972) \$ 4.70 πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Κάπτης Μαρτίου 25 — 'Απριλίου 5, έπαναπαράδοσης Κάπτης Κόπλου.

ΦΑΙΑΡΑ: 25.330 τόν. d.w. (32 π. 3 1ντσ.) (2.390.000 κ.π. 14½ μιλ. 43 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1967) \$ 3.25, ταξίδια τριών έτων, παράδοσης 'Ιανουάριον 'Ιούλιον 1977.

ΚΕΡΚΕΑ: 26.151 τόν. d.w. (35 π. 3 1ντσ.) (1.124.800 κ.π. 12½ μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1961) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Κωνσταντίνας Μαρτίου 22—30, έπαναπαράδοσης 'Εριθρά Κωνσταντίνας Μαρτίου 23—27, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρων ρέιντς, μέσω Ιαπωνίας.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 12.200 τόν. d.w. (552.310 κ.π. 13 μιλ. 18—19 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1,2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1957) \$ 2.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας Γκράντεσεντ Μαρτίου 24—27, έπαναπαράδοσης Κέιπ Τάουν — Ντιόρμπαν ρέιντς.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.323 τόν. d.w. (1.071.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ. καὶ 2 τόν. ντῆζελ διλ. τοῦ 1966) \$ 4.50, παράδοσης Ε. Εσθού Βούμπες 'Απριλίου 20, έπαναπαράδοσης Μπόστον — Γκάλεστον ρέιντς, μέσω 'Ινδιας.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ: 22.272 τόν. d.w. (1.085.000 κ.π. 14½ μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ. τοῦ 1973) ταξίδια 1—3 έτῶν \$ 3.750 ήμερησίως διά τό 6' καὶ \$ 4.550 ήμερησίως διά τό 7' παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ ομέσος έπαναπαράδοσης Περσικού Κόλπου.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝ: 15.003 τ. d.w.

(660.000 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τόν. ντῆζελ διλ. διλ. τοῦ 1971) \$ 4.300 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης 'Ιαπωνίας Μαρτίου 26 — 'Απριλίου 2, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ: 14.208 τόν. d.w. (667.321 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ. καὶ 1½ τόν. ντῆζελ διλ. διλ. τοῦ 1968) \$ 4.250 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης κατά τὴν άφιξην εἰς πλοηγικόν στα

1974) \$ 3.700 ήμερησίως παράδοσις Πενάγκ Μαρτίου 26 — 'Απρίλιου 3, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I. (κ.): Μαύρη Θάλασσα 17. 000 τόννων καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσκειλ 112.5 δριών Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 117.5 Μαρτίου 14.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (λιθ.): Σαΐντ Κρουά 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 65, έαν βορείως γεφύρας Τζάρτζ Οδόσινγκτον, Γουόρλντσκειλ 67, Μαρτίου 13.

ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙ'Ν (λιθ.): Κωνσταντίναν 25.000 τόν. 'Ιταλίαν Γουόρλντσκειλ 120, Μαρτίου 12.

ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ: Μεσόγειον 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 72.5, Μαρτίου 20.

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Μεσόγειον 62.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 50, Μαρτίου 12.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβικήν 25.000 τ. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 77.5, Μαρτίου 14.

ΗΠΕΙΡΟΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 25.000 τ. Καράτσι Γουόρλντσκειλ 140, Μαρτίου 13.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (μικτόν λιθ.): Περσικόν Κόλπον 95.000 τόν. Σαΐντ Κρουά, Γουόρλντσκειλ 32.5, Μαρτίου 26.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: Σαΐντ Κρουά 30.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείος Χάπτερας) Γουόρλντσκειλ 90, Μαρτίου 19.

ΕΜ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Καραϊβικήν 41.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 62.5, Μαρτίου 15.

ΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ.): Παραγαγότας 30.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 85, Μαρτίου.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλντσκειλ 27.5, Μαρτίου 18.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 55, Μαρτίου 19.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: 'Ερμήρων θάλασσας 50.000 τ. 'Ιταλίαν, Γουόρλντσκειλ 80, Μαρτίου 21.

ΑΤΟΜΙΚ (λιθ.): Καραϊβικήν 62.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 52.5, Μάρτιον.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 270.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκειλ 19, Μαρτίου 17.

Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 170.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 45, Μαρτίου 27.

ΝΕΠΙΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 170.000 τόν. μέρος φορτίου Μποναΐρ, Γουόρλντσκειλ 25, Μαρτίου 20.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Τίτσ. 72.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 40, Μαρτίου 21.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ.: 'Ενδοκαραϊκήν ταξίδιον 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 65, Μαρτίου 18.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (μικτόν λιθ.): Περσικόν Κόλπον 105.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουόρλντσκειλ 30, Μαρτίου 18.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Δυτ. 'Αφρικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου μίνυμου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 66, Μαρτίου 27.

ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 60, Μαρτίου 24.

ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΤΚ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 97.5, Μαρτίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (λιθ.): 'Ινδονησίαν 60.000 τ. 'Ισπανίαν Γουόρλντσκειλ 60 Μαρτίου 24.

ΑΕΩΝΙΔΑΣ (λιθ.): 54.371 τόν. ί.ω. τοῦ 1966, ταξίδια 18—24 μηνών θαλάσσης \$ 2.971.

ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν): Περσικόν Κόλπον 225.000 τόν. θορείον πρός δυσμάς, Γουόρλντσκειλ 20 άμεσος φόρτωσης.

ΚΑΕΛΙΑ: Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 52.5, Μαρτίου 24.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: Καραϊβικήν 32.000 τ. καθαρά άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 90, άμεσος φόρτωσης.

ΝΙΤΣΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 28.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 105, Μαρτίου.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: Καραϊβικήν 30.000 τ. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, ναός δέν άνεκονθλή, τέλος Μαρτίου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (λιθ.): Κωνσταντίναν 19.000 τ. Καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 110, Μαρτίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΗΦΕΝΤΕΡ (λιθ.): Σαΐντ Κρουά 30.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 75, έαν βορείως της γεφύρας

NAYTIKA XRONIKA

Τζάρτζ Οδόσινγκτον, Γουόρλντσκειλ 77½ Μαρτίου 24.

ΣΙΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Τρίνινταντ 20.000 τόν. Σουρινάμ \$ 45.000, Μαρτίου 27.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Φρήπορη 67.000 τ. καθαρά άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 65, Μαρτίου 24.

ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 45.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 47½, θορείον Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 42, Μαρτίου 22.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): 'Αλγερίαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ισπανίαν, Γουόρλντσκειλ 75, Μαρτίου 29.

ΠΡΟΜΑΧΟΣ: Κόντινεντ 18.000 τόν. Σουηδίαν, Γουόρλντσκειλ 150, Μαρτίου 20.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Λιθόν 40.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 75, Μαρτίου 28.

ΚΩΝΣΕΤ. Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 100, Μαρτίου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑ (λιθ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείος Χάπτερας) Γουόρλντσκειλ 95, Μαρτίου 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Περσικόν Κόλπον 110.000 τ. μέρος φορτίου, Ταΐδαν, Γουόρλντσκειλ 35, Μαρτίου 14.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 50.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 60, Μαρτίου 28.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): 'Αροζο 85.000 τόννοι Βιλεμπάφεν Γουόρλντσκειλ 42½, 'Απρίλιος 3.

ΟΝΤΕΣΣΙΟΥΣ: Μεσόγειον 62.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 60, Μαρτίου 31.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΘ (λιθ.): 'Ανατ. Μεσόγειον 60.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 65, θορείον συμπλήρωσης μέχρι 90.000 τόν. πλήρες φορτίου, Γουόρλντσκειλ 40, Μάρτιος.

ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 25.000 τ. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 95, θορείον συμπλήρωσης μέχρι 105.000 τ. Απρίλιος 1.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Μεσόγειον 57.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 60, Απρίλιος 1.

ΡΟΖ Β.: Λείσος 17.000 τόν. Πόντα Α Ντεγκάντα και Φουναλ \$ 54.000, Μαρτίου 28.

KEPPEL SHIPYARD MASTER SHIPREPAIRERS SINCE 1859



For more than 115 years Keppel has been repairing ships of all shapes, sizes, complexities and sophistication. As a result we have built up a fine tradition in quality shiprepair services.

At Keppel Shipyard we have six drydocks of 40,000 d.w.t. capacity — and a full complement of ancillary workshop facilities, catering for all types of shiprepair such as surveys, damage, emergencies, and conversions. A new 150,000 d.w.t. drydock will become operational at Tuas, Jurong in 1977. Part of this new yard will have facilities to accommodate afloat repair work by mid 1976. We operate on a 24-hour, seven-day week, thus ensuring quality work in minimum time.

AGENT IN GREECE

Bluebird Maritime Co. Ltd., P.O. Box 102, 120 Karaïscou Street, Piraeus 37, Tel: 478080/479404/420506/424282, Telex: 21 2446, Cable: Loucanomicos, Piraeus.

 **Keppel Shipyard Limited**

325, TELOK BLANGAH ROAD, P.O.BOX 2169, SINGAPORE 4
TELEPHONE: 631711. TELEX: RS21367. CABLES: KEPELDOCK.

Ship Repairs in South Africa

Cape Town
Sturrock Graving Dock
Length 360 m
Width 45.1 m
(Other docking facilities available)

Durban
Prince Edward
Graving Dock
Length 352 m
Width 33.5 m
(Other docking facilities available)

East London
Princess Elizabeth Graving Dock
Length 198.5 m
Width 27.2 m

Port Elizabeth
Repair facilities available.

Representation for
Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd and Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

U.S.A.

J. A. McQuilling, Midland Marine Brokerage Inc., One Penn Plaza, New York, N.Y. 10001. Telex: 232081. Cables: Midmarbok New York Tel: 212-736-2666.

GREECE

Edward Harrison C. Eng., F.R.I.N.A., 102 Kolokotroni Street, Piraeus. Telex: 2059 FIMA GR. Tel: 422001. 411522.

FRANCE

Asmarine, 40 Avenue Hoche, 75 Paris (8). Telex: 29542. Cables: Asmarineco - Paris. Tel: 622.27.27, 267.07.61.

GERMANY

Dietrich D. Zoepfle, Neuer Wall 46, 2 Hamburg 36. Telex: 02 15005. Cables: Shipcontract. Tel: 330436/37.

SWEDEN & FINLAND
Aktiebolaget August Leffler & Son, P.O. Box 2556, (Packhusplatsen 6), S-403 17 Gothenburg. Telex: 21100 Leffler S. Cables: Leffler Gothenburg. Tel: 031-175100, 031-172020.

HOLLAND

B. V. Bureau Inspector, P.O. Box 228, (Coornhertstraat 75), Vlaardingen. Telex: 22502. Cables: Inspector. Tel: 010-348188.

DENMARK

J. H. Olsen, Sct. Anne Plads 10, DK-1250 Copenhagen. Telex: 16862 OLE DK. Cables: Anchorele. Tel: Office (01) 13 12 62. Private Gentofte 763.

ITALY

International Marine Service Via B. Blumestihl 71, 00135. Rome. Cables: Marineservice Rome. Tel: 3497895. After hours 344544.

SCOTLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., 93 Hope Street, Glasgow. Telex: 778249. Cables: Tweendeck, Stock Glasgow. Tel: 041-221-1250. After hours 041-639-3538.

Representation for
Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.

ENGLAND

Swan Hunter Limited, Armadores House, Bury Street London EC3. Telex: 887543. Cables: Swan Hunter London. Tel: 01-283-3811.

NORWAY (except West Norway)

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.

WEST NORWAY

Birger Gjestland A/S, P.O. Box 219, Bergen. Telex: Bergen 2041. Cables: Scandrep. Tel: 14048. After hours Bergen 71637.

BRAZIL

Howard Smee Consultores Maritimos Ltda., Av. Erasmo Braga 299-8, P.O. Box 1279, Rio de Janeiro. Telex: Rio 031635. Cables: Hasmee Rio Tel: 41.6222, 42.2310.

JAPAN

Aall & Co. Ltd., Port P.O. Box 900 Kobe 651-01. Cables: Aaltek Kobe. Telex: J78822. Tel: 562-2349.

Representation for
Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

ENGLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., H. Q. S. Wellington, Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R2PN. Telex: 264863. Cables: Tweendeck. Tel: 01-836 5338 & 5339. After hours 01-590 6393 (Mr. Martin) 95 51514 (Mr. Wilson).

NORWAY

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Norway. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

Telex: 57-7981 SA. Tel: 55-4129. Cables: 'Dorlonsa', Cape Town.

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-7328 SA. Tel: 35-0313. Cables: 'Dorlonsa' Durban.

(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson S9462

Ημερολόγιο της Ελληνικής Πλοΐας

(Δ. = διενέχωρησε — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	Ε. Αμεθύργον 7)3	AΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	Ε. Μπρεμερχάφεν 23)2.
ΑΒΑΞ	62	11048	Ε. Πειραιά 24)2	AΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	δ. Γιβραλτάρ 18)3 διά. 'Αμδέρσαν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	δ. Γιβραλτάρ 23)3	AΙΓΝΙΤΟΣ	45	3805	δ. Αλεξανδρεία 10)3
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	Ε. Π. Κελάγκ 19)3	AΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Τεργέστην 17)3
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	δ. Παρανάγουα 11)3 διά. Μπορντώ	AΙ'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Σουέζ 4)2 διά. Περσικόν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	δ. "Εμδέν 4)3 διά. Κάμσαρ	AΙ'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	εις. 'Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Κουβέλη 2)3	AΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ-ΝΤ	60	8368	ά. Τείμπλ Μπατή 4)2 διά. Λάγος
ΑΓΑΠΗ	55	8902	δ. Ρεολφ 12)2	AΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	δ. Λεισερ 17)3 διά. Ν. 'Ορλεάνη
ΑΓΑΠΗ Φ. (δ.)	59	15859	δ. Ν. 'Υρκη 17)3 διά. Σ. Κρουά	AΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Λουάντα 28)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	ε. Κάρντια 15)3	AΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Σουέζ 29)2 διά. Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Πορμαντάρ 21)2 Μπ. 'Αμπάς	AΙ'ΡΗΝ ΣΤΑΡ	53	1548	ε. Αμδέρσαν 10)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Λάρνακα 5)3 διά. Πειραιάς	AΙ'ΡΗΝΣ ΛΑΙ-Τ	66	2982	εις. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	δ. Χαλκίδα 28)2 διά. Λιθόν	AΙ'ΡΗΝΣ ΛΑΚ	59	2722	ά. Ρότερνταμ 22)11 διά. 'Υμουντεν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	58	2667	δ. Νίκαια 15)3 διά. Τετζέλι	AΙ'ΡΗΝΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	ά. Λάγος 11)2
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ. Μπαχρέν 17)2 διά. Ναυαμά	AΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ά. Κ. Τάουν 17)3 διά. Ρότερνταμ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΑ	59	5728	εις. Λάγος από 14)9	AΙ'ΡΗΝΣ ΤΖΟΥ	56	8674	δ. Σουέζ 14)3
ΑΓΗΝΟΡ	71	8721	ε. Ναγκόγια 16)3	AΙ'ΡΗΝΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ά. Λεύν Τσάρδης 3)3
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ε. 'Ιντούν 8)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ε. Μαρικίον 2)3
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ε. Λά. Παλλή 26)2	ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	ά. Μπ. Μασάρ 4)3 Μπ. Σαπούδρ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ε. Πόρτ. 'Αρθουρ 18)3	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. Μπαχρέν 23)1 διά. Κοραμάσρ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 διά. Ταμπίκο	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	εις. Λάγος από 10)10
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε. Μουσαΐρη 5)3	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	ά. Βομβάνη 19)2 διά. Μπεντί
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	δ. Πειραιά 9)3 διά. Κόρινθον	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. Χιούδον 4)3 διά. Σάντος
ΑΓΙΟΣ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	δ. Γιβραλτάρ 7)3 διά. Ροστόκ	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ά. Ναγκόγια 8)3 διά. Μελδόβουρνη
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	δ. Σάουθεντ 16)3 διά. Κή Γουέστ	ΑΚΟΥΡ	53	17676	άργει εις. Πειραιάς από 10.3.75
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ε. Κόρη 12)3	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Τσάρλεστον 3)3 διά. 'Αλγέριον
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ε. Σουέζ 25)2 διά. Αδστραλίαν	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Θέουτα 12)3 διά. Φιλαδέλφεια
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	εις. Λάγος από 25)9	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ε. Πειραιάς 19)3 διά. Λαττάκια
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Νεκότεα 20)2 διά. 'Αλγέριον	ΑΚΡΑΤΑ	55	3356	ά. Κόμπη 16)3 διά. Κινόρδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	δ. Κολοδόμια ρίθερ 9)1 διά. Ρωσίαν	ΑΚΡΑΤΑΣ	75	9753	δ. Γιβραλτάρ 7)3 διά. Γκάλθεστον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	δ. Σουέζ 3)2 διά. Γκιζάν	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	71	9868	ε. Τζένταν 26)9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Σουέζ 1)3 διά. Περιόκον	ΑΚΤΑΙΑ	72	13638	δ. Γιβραλτάρ 14)3 διά. 'Οδησσον
ΑΓΡ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β.	50	2167	εις. Λάγος από 27.5.75	ΑΚΤΑΙΟΝ	75	22390	εις. Μπουσάν υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Φρημάτια 15)3 διά. 'Αλεξανδρείαν	ΑΛΒΙΩΝ	76	10962	ά. Αγ. Φραγκίσκον 14)2 διά. Κορέα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	δ. Μαντράς 7)2 διά. Σιγκαπούρην	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	69	15808	όποια παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V	55	8254	ε. Κουθέτι 4)2	ΑΛΕΚΟΣ	48	2296	ά. Γιοκοχάμα 15)3 διά. Μπουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	ε. Πειραιά 15)3 διά. Μπουργκάς	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. 'Ακαμπα 27)12)75
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	δ. 'Αμδέρσαν 20)3 διά. 'Ακαμπα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	60	8075	ά. Σάφι 15)1 διά. Ματάντι
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	δ. Σουέζ 12)11 διά. Σαγκάνην	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	46	2271	εις. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	52	1570	δ. Φλίμπουργκ 17)3 διά. Σπέτζια	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	55	3986	δ. Σουέζ 24)2 διά. Περσικόν
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	δ. Ρότερνταμ 13)3 διά. Κάρλσχαμν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	62	7797	εις. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	εις. Λάγος από 31)8	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	44	7207	ά. Σάφι 13)1
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	δ. Τέμα 21)9 διά. Λάγος	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	εις. Λαγός από 13)8)75
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Κίελον 12)3 διά. Βίλαμπρ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	39	3375	εις. Λαγός από 17)7)75
ΑΔΕΦΩΤΗΣ	68	14873	ε. Σηπάτη 7)3	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ά. Καθάλα 1)3 διά. Θεσσαλίη
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	δ. Βαλτιμόρων 16)2 διά. Τάμπα	ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	ά. Παναμάτ 5)3
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε. Ούμπε 22)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	άργει εις. Χαλκίδα από 24)8
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	εις. Λάγος από 28)8	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	εις. Τζένταν από 22)11
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Μπαντάρ 1)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Λάγος 9)2
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	ε. Φερδόλ. 10)12 (έποκ.)	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ-ΛΟΤ	57	8266	ε. Νταμάτ 1)3
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ·	56	7719	ε. Γουόρα 28)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪ-ΟΝΗΡ	57	8192	εις. Λάγος από 13)8)75
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΡΥ	58	8677	ε. Πειραιάς 27)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	εις. Λαγός από 17)7)75
ΑΘΗΝΑ	59	8132	δ. Κοατζακούλακος 9)3 Ν. 'Ορλεάνη	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ά. 'Αμδέρσαν 3)3 διά. Π. Λιμόν
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	δ. Ν. 'Υρκη 10)3 διά. Σ. Τζάν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	εις. Λάγος από 11)2
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ε. Μοντεβίδεο 9)3	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	53	8453	ά. Λά. Πλάμας 6)10 διά. Λάγος
ΑΘΗΝΑΙ·Σ	58	9414	ε. Μπάραν 11)3	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	70	10011	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19)2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ ΙΙ (δ.)	58	16695	ε. Πειραιάς 11)3	ΑΛΙΟΘ	62	9092	ε. Τζένταν 3)2
ΑΘΗΝΗ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.)	53	11457	δ. Πειραιάς 14)3 διά. Δυρράχιον	ΑΛΚΑΙΟΣ	56	1803	ά. Πειραιάς 10)3 διά. Κων. πολιν.
ΑΘΗΝΗ. ΟΡΑΙ-ΖΟΝ (δ.)	58	13551	δ. Γιβραλτάρ 19)3 διά. Σάντος	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	75	10950	ε. Σηπάτη 9)3 διά. Γιοκοχάμα
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Γιβραλτάρ 1)3 διά. Αύρες	ΑΛΚΥΩΝ	73	13631	ε. Νιούκαστλ 18)3
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ε. Πειραιάς 12)1	ΑΛΛΑΚΟΝ	49	5049	ά. Απιτζάν 27)2 Π. Τζέντηλ
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	δ. 'Αμδέρσαν 12)3 διά. Λάγος	ΑΛΛΑΡ	47	5441	εις. Μομπάσα από 6)11
ΑΙΓΙΣ ΑΓΓΑΝΤ	68	9079	δ. Λαύριον 28)2 διά. Κουθέτη	ΑΛΛΑΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Λαττάκια 2)3
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	ε. Ναγκόχανα 13)3 διά. Τογύσταί	ΑΛΤΙΣ	70	9868	ά. Ριγιέκο 8)3 διά. Π. Σάδιο
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Ναυάριαν 15)3 διά. Μουροράν	ΑΛΥΣΙΔΑ	64	10459	ά. Μένα όλ. 'Αχαμπά 24)2
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	12498	δ. Τζιουτόνι 30)1 διά. Σουαμπά	ΑΛΑΖΩΝ	48	5021	ά. Πειραιάς 6)3 διά. Λαττάκια
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΣΙΚ	74	12498	δ. Μαντράς 10)3 διά. Μουροράν	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ά. Γρενέλα 17)3 διά. Πειραιάς
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Μόδι 13)3 διά. 'Οζάκα	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Τακόμας 9)3 διά. Βομβάνη
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙ-Τ	57	8160	δ. Παναμά 16)3	ΑΜΕΔΙΟ (δ.)	54	26249	ά. Γρενέλα 17)3 διά. Λιβύην
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	δ. Νεκότεα 3)3 διά. Ρεολφ	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάτινερ)	52	16485	ά. Παναμά 2)3
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Μπρίτζορπτ 16)3	ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13166	ά. Σαράντης 18)3 διά. Λαττάκια
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	δ. Κουίντερο 10)3 διά. Ιαπωνίαν	ΑΜΙΠΕΛΟΔ	47	2191	ά. Παναμά 19)3 διά. Λιβύην
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥΝ	59	10373	εις. Τζένταν 19)11	ΑΜΙΣΤΕΡΝΑΤ ΤΑΜ	52	3653	ά. Φός 19)3
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	58	8350	δ. Μπρούνισμπούτε 11)3 διά. Γδονίαν	ΑΜΥΝΑ	49	3831	ά. Χάιφα 12)3 διά. Ασυτόν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΕ-ΙΖ	72	11702	ε. Λουνέρηκόν 13)3	ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	70	10006	ά. Τακοράντι 21)2 διά. Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ-ΙΒΕΡΥ	71	15387	δ. Μπρούνισμπούτε 22)2 *Αργεντινή	ΑΝΑΙΤΕΑ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	ά. Κων. πολιν. 8)3
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ	76	12498	εις. Μπιλμπάτο όποι συμπλήρωσιν	ΑΝΑΙΤΕΑ ΓΚΟΥ-ΙΝΤ ΝΟΜ	74	13633	ά. Ρότερνταμ 16)3 διά. Μπράκε
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Κουίντερο 10)3 διά. Λά. Κουάδρα	ΑΝΑΙΤΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13633	όποια παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Κόρους Κρίστι 3)3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ά. Πόρτλαντ (Με) 14)3 Μπράς ρίθερ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝ	70	15387	δ. Κουιθέτη 4)3 διά. Ρότερνταμ	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	εις. Τόκιο όποι συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ε. Κουιθέτη 15)2 διά. Κοραμάσρ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ε. Τεργέστη 9)3 διά. Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΙΝΤ	69	9355	δ. 'Αμδέρσαν 16)3 διά. Βουλεύν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Μαρικίον 10)2
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ-ΙΝΤ	70	9200	ε. Γιοκονάμα 10)3 διά. Λά. Γκουάδρα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ε. Μπάριας Μπλάνκα 9)3 διά. Ρωσίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ 5	63	21609	ε. Ν. 'Υρκη 10)3 διά. Πειραιάς	ΑΝΑΤΟΔΗ ΣΤΑΡ (δ.)	50	2706	ε. Πειραιάς 14)2
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387</					

ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Κιγκοτον 18)3 "Αγ. Δομίνικον	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	Ε. Πειραιά 19)3
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2641	ά. Βρέμην 26)3 διά Φελιξτόου	ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Καράτοι 17)3 διά Αύστραλιαν
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Γιβραλτάρ 11)3 διά "Αγγλίαν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	δ. Τζεπέλ Ντανά 13)3 Τοιταγχούκ
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Μπότουντ 16)3 διά Σ. Τζόν	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	δ. Παναμά 4)3 διά Ταλάρα
ΑΝΘΗ Α.	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ε. Κίγκ'ς Λόν 15)3
ΑΝΙΤΑ	75	4999	εις "Οζάκα ύπο συμπλήρωσιν	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	δ. "Ιψηγούτες 15)3 διά Πειραιά
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ε. Σάντος 15)3	ΑΣΤΥΑΝΑΞ	56	6156	ε. Αμπιτζάν 12)2
ΑΝΝΑ	76	16438	εις Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν	ΑΣΤΥΠΛΑΙΑ	55	1916	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ	60	16826	δ. Γιβραλτάρ 14)3 διά Βερμούδας	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ε. Πρίνς Ρούπερτ 14)3
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ε. Λας Πάλμας 16)11	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	65	6235	δ. Σάντος 11)3 διά Μπάχια
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Μπ. Σαπούρ 11)2	ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	δ. "Αμπιτζάν 28)1 διά Λάγος
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	εις Λάγος από 24)7	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	δ. Ν. "Υόρη 16)3 διά "Αρούμπαν
ΑΝΝΕΑΙ	44	13768	άργει εις "Αργοστόλιον από 30)5	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΝΗ (δ.)	57	25154	δ. Τζάκονσβιλ 5)3 διά "Αρούμπαν
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ε. Ν. "Ορλέανη 7)3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	δ. "Αρίκος 8)3 διά Ικίκ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Σιγκαπούρη 11)3 Χόγκ - Κόρκ	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ε. Κουβέιτ 6)3
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	ε. Καζαπλάνκα 11)3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	δ. Μάλτα 16)3 διά Βαρκελώνην
ΑΝΝΟΥΔΑ ΙΙ	60	8509	ε. Λάγος 12)3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	δ. Κόμιτ 11)3 διά "Ωλμπαν
ΑΝΣΩΝ (δ.)	59	19801	ε. Καλόβι 26)2	ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	δ. Γιουροπόρτ 16)3 διά Μπάχια
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Σιγκαπούρην διά Π. Κελάρκ	ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	δ. Νόταχι 13)3 διά Μπαχρέιν
ΑΝΤΑΜ	56	5230	εις Λάγος 16)10	ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	66	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λα. Σιοτάτε ύπο συμπλήρωσιν	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΠΙ	72	9427	δ. Γιβραλτάρ 9)3
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	δ. Π. Σάδι 18)3 διά Τζένταν	ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	δ. Σουέζ 26)2 διά Κουβέιτ
ΑΝΤΣΕΑ	69	2985	ά. Γουάτερφορτ 5)3 διά Φλώσιγκ	ΑΤΤΙΚΗ ΑΚΤΗ	68	5231	δ. Νίκαια 5)3 διά Μπετζάια
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	Φός, 9)3 διά Γιβραλτάρ	ΑΤΤΙΚΗΚ	53	6160	δ. Άλχανδρεια 15)1
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Μπράκε 12)3 διά Χάμπτον ρόδς	ΑΥΔΙΣ	72	16600	δ. Ρότερνταμ 11)3 Κή Γουέστ
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΓΚΣ	58	9585	ε. Κολόμπο 18)3	ΑΥΡΑ	62	10323	ε. Τζένταν 11)3
ΑΝΤΖΕΙΚ ΜΠΑΕ-				ΑΥΡΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	ά. Λαντσόρονα 3)3 διά Χόρτεν	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Βακαγάμα 1)2
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	δ. Μαπούτο 15)2	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. "Αμπιτζάν 2)3 διά Θεσνίκη
ΑΝΤΖΕΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	57	59141	ά. Ν. "Ορλέανη 27)2 διά Ρωσίαν	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ-Ι-ΟΝ	58	8331	ά. "Αμπιτζάν 2)3 διά Κάναρυ "Αιλ
ΑΝΤΖ. ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει εις Χόλμεστραν από 14)1	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	δ. Μασσαλίαν 16)3
ΑΝΤΖΙ	53	6718	δ. Γένοβα 26)2 διά Κωνστάντζαν	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Μπαντάρ Μασάρ 16)3 Μογκαντίσιο	ΒΑΛΙΑΝΤΙΚΟ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	άργει εις Πειραιά από 3)11
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	57	10741	εις Λάγος 19)9	ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	δ. Κ. Τάουν 1)3 διά Μπάραν
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Σ. Νιτέγκο 16)3 Βανκούδερ	ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	δ. Ράς, Σουκέριο 12)3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εις Πειραιά από 5)4)75	ΒΑΣΙΑΙΟΣ Ρ.	62	10741	δ. Μπαχρέιν 3)3 διά Νταμάμ
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει εις Πειραιά από 9)7)75	ΒΑΣΙΑΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	δ. Τάμπα 29)2 Π. "Άλεγκρο
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	49	65954	ε. Αμπιτζάν 3)3	ΒΑΣΙΑΝΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	55	9242	δ. Κωνιπολίν 19)2
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ε. Μαντράς 11)3	ΒΑΣΙΑΙΚΗ (δ.)	65	40043	ε. Πειραιά 9)3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ε. "Ακαπά 20)2	ΒΑΣΙΑΙΚΗ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176076	δ. Μεροίνα 21)2 διά Μασσαλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ε. Μπέρια 18)3	ΒΑΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	δ. Ράς Τανόύρα 2)3
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	δ. Κωνιπολίν 29)2 Κωνστάντζαν	ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Γιοκούάμα 14)3
ΑΠΟΛΩΛΗΝ	70	18662	ά. Βομβάν 14)3 διά Ρέντι	ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ε. Κολούμπια ρίθερ 19)3
ΑΠΟΛΩΛΗΝΙΑ	61	11127	ε. Τζένταν 1)2	ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	δ. Π. Σάδι 16)3 διά Μεσόγειον
ΑΠΟΛΩΛΗΝΙΑ ΒΙ-	54	7321	ε. Πειραιά 19)3 διά Βαλένθια	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ε. Λάγος 18)1
ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	εις Πειραιά από 30)5)75	ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	άργει εις Πειραιά από 18)1
ΑΙΠΟΛ. ΓΚΡΕ-Ι-Σ	58	4684	δ. Μπράντονετ 4)3	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ.			
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	20958	ε. Τσάρλεστον 23)2	ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ε. Ντουμπάτι 17)3
ΑΠΟΛ. ΛΑ-Ι-Τ	62	6929	δ. Σουέζ 25)2 διά Κοραμσάρ	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	εις Λάγος από 20)9
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	εις Λάγος από 29)8	ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	ά. Λάγος 9)3 διά "Οκρίκα
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Μπράντονετ 8)9	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Γιβραλτάρ 11)3 διά "Ιταλίαν
ΑΠΟΛΩΛΗΝΙΟΣ	67	16210	δ. Μπράντονετούλ 28)2	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ά. Δουνκέρκην 8)3 διά Λάγος
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Μαπούτο (Λ. Μάρκες) 9)3	ΒΙΡΑ	56	7841	εις Λάγος από 18)7)75
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Καλκούτα 19)3 Γκάλεστον	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	εξωά. Κάρατσι 25)2
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Αμέρερον 19)3	ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	ε. Καράτοι 28)1
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Μπιλμπάδο 20)12 διά "Αθάναν	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. "Αλεξάνδρεια 18)3
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Τζιμπούτι 6)3 Μη. Σαπούρ	ΒΙΤΑΜΠΑΛΚ	57	9722	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Τσαταχόκγκ 9)3 διά Χόγκ - Κόρκ	ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	δ. Κ. Τάουν 18)3
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Γδόνια 15)3 διά Τζέρονταν	ΒΟΡΙ	57	7727	ε. Ρεοίφ 16)2
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ά. Λιθερπούλ 6)2 διά Χόγκουελ	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	δ. Σουέζ 3)3
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Πειραιά 11)3 διά Λας Πάλμας	ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	εις Τριπολίν από 15)9
ΑΡΗΣ	70	9868	ε. Μπαρέντην 16)3	ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Μαπούτο (Λ. Μάρκες) 5)3 Τής
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. "Αμέρερον 19)3	ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερωκ.)	32	18254	ά. "Αγ. Βικέντιον 18)3
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Χάμπτον 14)3 διά Γαλλίαν	ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟ-			
ΑΡΙΕΛ	62	12038	ά. Κουβέιτ 3)3	ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Αμβούργον 18)3 διά Βρέμην
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Λαττάκια 15)2	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Κόπερ 14)3
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Κοραμσάρ 13)3	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Σαλεβαντόρ 10)3 διά Φορταλέζα
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Χιρούπια 4)3 διά ΗΠΑ	ΓΑΛΛΕΙΑΣ (δ.)	61	18588	εις Ν. "Ορλέανη από 7)12)74
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357	ά. Αλεξάνδρειαν 22)11
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ε. Βιζαποντίν 3)1	ΓΑΛΗΝΗΣ	60	10186	ε. Φριπόρτ (Μπαχ.) 13)3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΕΥΛΛΑΣ	57	10348	ά. Κίγκοτον 5)3 Καζαπλάνκα	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ε. Λέιθ 17)3 διά Γλασκώθην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	3269	ά. Λ. Μάρκες 21)1 διά "Ακαπά	ΓΕΛΕΜΟΣ	62	11082	ε. Κουβέιτ 29)1
ΑΡΙΣΤΕΙΣ	69	10009	ά. Πιοκοχάμα 15)3 διά Ρίχοντ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ε. Αλεξάνδρεια 14)3
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	60	10631	ά. Κωνιπολίν 31)1 Κωνστάντζαν	ΓΕΩΡΓΗΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	ε. Αλεξάνδρεια 7)3
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ	76	11700	εις Φουτινιγκάτα ύπο συμπλήρωσιν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Ρότερνταμ 4)3 διά Μπορντώ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ε. Ρότερνταμ 12)3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	δ. Ν. "Ορλέανη 27)2 διά Τάμπα
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Ντουμπάτον 15)3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Ταματάβη 15)3 διά Περσικόν
ΑΡΙΜΑΝ	73	13635	ά. Γιβραλτάρ 31)1 Αλεξάνδρειαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	άργει εις Χιούστον από 26)7)74
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Σ. Σάιδ 17)3 διά Βιεντόνα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Σιμπενί 13)3 διά Λάγος
ΑΡΚΑΜΑΡ	59	9003	άργει εις Πειραιά 12)8	ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Αμβούργον 17)3 διά Λάγος
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Γιβραλτάρ 29)11 διά Λάγος	ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	ά. Χάμπτον ρόδς 11)3
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Ρούεν 3)3 διά "Αλγερίουν	ΓΕΩΡ. ΜΑΤΙΣΑΣ	70	10006	ε. Γιοκοχάμα 13)3 Μελθούρην
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Ρότερνταμ 13)3	ΓΕΩΡ. ΣΥΝΑΣ	70	18634	ά. Δόριεν 13)3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Κουβέιτ 19)2 Α"μπου Ντάμπι	ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ε. Κοιδίν 19)3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ά. Πειραιά 23)2	ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Νιούλιν 17)3 διά Κούνχαφεν
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	61	9443	ε. Νταντάν 30)8	ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Γιουροπόρτ 6)3 διά Κιελόν
ΑΡΟΥΑΝΑ	54	36797	ε. Π. Σάιδ 18)3 διά Καλκίθα	ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	71	7176	άργει εις Πειραιά από 10)1)71
ΑΡΠΑ	55	1960	ά. Πειραιά 13)3 διά Χαλκίθα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Μπαχρέντη 20)2
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	55	3972	ά. Λ. Πάλμας 13)3 διά Μπέλεμ	ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΟΚ. (δ.)	60	41982	άργει εις Πειραιά από 19)1
ΑΡΤΑ	55	15540	ά. "Αμβούργον 17)3 διά Δουνκέρκην	ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ύπο παραλαβήν
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Σ				

ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΠΤΕΡ	57	8539	δ. Σουέζ 1)1		ΕΒΗ	59	5120	ύπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Ίεμα 9)10 διά Τακοράντι		ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	εις Βομβάνη 1)3
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	ε. Λάγος 24)3		ΕΒΜΑΡ	76	16396	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 Πρόσιντενς
ΓΙΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ε. Πειραιά 24)2		ΕΒΡΟΣ (ο.)	57	20687	εις Ρ. Γκράντε από 13)175 έπωληθή
ΓΙΑΤΙΓ' ΦΙΝΙΕΛΙΝΗ	56	8841	ε. ΙΙ. Σουδάν 13)3		ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	Ξαρικίσιν 17)3
ΓΙΑΛΛΑΞΥ	45	3312	ά. Αλεξανδρεία 16)8		ΕΙΡΗΝΗ Δ.	56	10289	έ. Κουβέτι 28)2
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917	ε. Μουρφαράν 12)3		ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	έ. Π. Καμπέλλο 10)3
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ά. Πανγκαλάν Σουδάν 26)2 Τακόμα		ΕΙΡΗΝΗ ΕΥΔΑ	54	7835	ά. Κοιλόποι 11)3 διά 'Αμπαντάν
ΓΚΑΜΠΙΟΝ ΣΙΑΡ	51	6076	εις Λάγος από 10)9		ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	έ. Σάντος 9)3
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΓΤΙΕΡ	53	6000	εις Λάγος από 14)6)75		ΕΚΑΒΗ	56	11528	ά. Βενετίαν 5)3 διά Πειραιᾶ
ΓΚΛΟΜΠΑ ΔΙΟΥ-ΝΙΙΥ (δ.)	58	12168	άργει εις Πειραιά από 20)1		ΕΚΤΙΟΝ	62	11428	ά. Π. δρ Σπαΐην 8)3 διά Μεξικό
ΓΚΛΟΜΠΑ ΔΙΡΕΓΤΙΝ.	60	8150	ά. Πάλμας 1/10 διά Λάγος		ΕΓΙΩΡ	55	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΛΟΜΠΑ ΧΟΥΟΥ δ.	60	22944	ά. Φώλειο 28)2 διά Ντακάρ		ΕΚΙΩΡ	70	16258	έ. Χιούδον 2)3
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	45161	ε. 'Αμπιτζάν 8)3		ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	εις Τζένταν από 1)11
ΓΚΛΟΥΡ	52	2077	δ. Γιεραλτάρ 2)3		ΕΛΑΣΙΑ	57	8282	ά. Βανκούδερ 4)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	59	8523	ε. Ρόπτερνταν 5)3		ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Νταμάμ 17)3
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΣΥΑΓ-ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Νιούκαστλ 24)2 διά Κουβέτι		ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	έ. Ναγκόγια 15)3
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΗΓΚΑ	56	21049	άργει εις Πειραιά από 12)12)74		ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	70	12791	έ. Ναυάθ. Ν. Κέας από 3)12
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΖ	73	16439	ά. Λ. 'Αντζελες 14)3 Μπαλμπόα		ΕΛΕΤΣΙΡΙΑ VI	51	7264	έ. Παναμά 11)3
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Βερακρούζ 21)2		ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ά. Ντώρηπαν 23)2
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ά. Βαλτιμόρην 18)3 διά Χιούστον		ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5/29	κ. Κωνπούλιν 8)3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 Μ. 'Ορλεάνη		ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	έ. Μίλφορντ Χάρεν 17)3
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΛΗΗΤΕΡ	56	8159	ά. Σιγκαπούρη 8)1 διά Εύρωπην		ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	έ. Μελβούρνη 18)3
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ά. Βανκούδερ 16)3 Ν. 'Αμερικήν		ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	έ. Πειραιά 11)3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. Σ. Ντιέγκο 8)3 διά Ινδίαν		ΕΛΕΝΗ Ι.	50	4294	έ. Λάγος 4)1
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Π. Λινκολν 15)3 διά Κόντινεντ		ΕΛΕΝΑΜΑ	58	5769	εις Λάγος από 6)9)75
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΣΙΜΗΡ	72	12959	ά. Παναμά 14)3		ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	63	9916	ά. Γκουάμας 16)1 Σαλίνα Κρούζ
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ά. Φιλαδέλφειαν 16)3		ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Γ.	29	2581	δ. Γιεραλτάρ 23)11
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΙΡΙΝΙΤΥ	54	6782	δ. Γιεραλτάρ 22)2 διά ΉΠΑ		ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	9233	εις Λάγος από 25)6)75
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Ν. 'Υρκη 13)1 Μ. 'Ορλεάνη		ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΖΙΡΙΑΡΙΑ	67	11429	έ. Π. Σάδι 14)3
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Α. Πάλμας 16)2 Ν. 'Υρκη		ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΖΙΡΙΑΡΙΑ	67	11429	ά. Μεντεβίδες 10)3 Σ. Λορέντζο
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΤΣΕΤΣ'	74	13036	ά. Κ. Τάσου 11)3		ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΖΙΡΙΑΡΙΑ	71	12084	ά. *Ησ. Λόντον 25)2 διά 'Ιαννιανίαν
ΓΚΟΑΝΙΕΝ ΦΩΛΙΣ	69	11148	ά. Π. Παναμά 12)3 διά Κόντινεντ		ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. Φρημάντη 16)3 διά Σιγκαπούρη
ΓΚΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ά. Ρ. Γκράντε 26)2 Κλατινεντά		ΕΛΙΝΑ	51	3917	ά. Αμβέρσαν 3)3 Π. Καμπέλο
ΓΚΡΕΤΣ Λ.	71	16306	ά. Λ. 'Αντζελες 9)3 Γιοκοχάμα		ΕΛΙΝΕΛΑ	50	4675	έ. Δρέπανον 4)3
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ε. Γένοβα 16)3		ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	έ. Πειραιά 29)1 (έπιοκ.)
ΓΟΡΓΟ	58	7061	έ. Λάγος από 30)9		ΕΛΙΣΑΒΕΤΙ	49	4605	έ. Πειραιά 1)3
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ε. Λάγος από 10)7		ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Αιθούδρηγον 16)3 Γκουαγιακίλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΙΖΑΞ	75	19451	έ. Κωνπούλιαν 21)1 διά Κωνσταντζάν		ΕΛΙΤΑΣΑ	45	1764	ά. Πειραιά 15)3 διά Χαλκίδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ά. Π. 'Αλμπέριον 17)2 διά Εύρωπην		ΕΛΑΝΙΑΝΙΑ	72	1994	έ. Καλαμπάρ 10)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. Φρημάντη 29)2 διά 'Αλεξάνδρειαν		ΕΛΑΜΑΣ	56	4380	ά. Πειραιά 27)2 διά ΉΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19261	ά. Κωνπούλιαν 27)2 Νοβοράσιον		ΕΛΑΜΑΣ ΙΝ ΕΙΕΡΗΝΙΙ	70	18734	έ. Μπάχια Μπλάνκα 7)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	19451	ά. Κόροπον 7)3 διά Ν. 'Υρκη		ΕΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΑΛ.	72	8987	έ. Ν. 'Υρκη 19)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΙΕΚΤΩ (δ.)	74	18204	ά. Σ. Αννα Μπαίη 14)3		ΕΛΕΝΙΚ ΕΓΚΡΙΤΙΣ	63	7298	έ. Πειραιά 13)3
ΓΟΥΟΔΙΕΡ	54	4389	ά. Σ. Σεπούδη 18)3 διά 'Ονοχάμα		ΕΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	έ. Τζέντα 10)3
ΓΟΥΟΔΙΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Σ. Σεπούδη 18)3 διά Αιμοτερνά		ΕΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	έ. Μπ. Σαπούρη 17)2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣ Κ. ΙV	72	9070	ά. Σ. Σεπούδη 18)3 διά Χοντέπιντα		ΕΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	έ. Τζέντα 23)1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣ ΛΑΙΤΩ (δ.)	62	69951	ά. Σ. Σεπούδη 18)3 διά Χοντέπιντα		ΕΛΕΝΙΚ ΛΗΗΤΕΡ	62	6666	έ. Ντουμπάτη 22)3
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Σ. Σεπούδη 18)3 διά Κόντρειαν		ΕΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	60	7293	έ. Ν. 'Ορλεάνη 17)3 διά Μόντρεαλ
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Σ. Σεπούδη 18)3 διά Μόντρεαλ		ΕΛΕΝΙΚ ΜΕΝΙ	54	8121	έ. Κωνπούλιαν 21)12
ΔΕΝΕΣΑΝ	56	10483	ά. Σ. Γκότενμπουργκ 15)3		ΕΛΑ ΝΙΒΙ ΚΕΙΤΙΟΡ	72	8987	ά. 'Αντεν 27)2 διά Χοντέπιντα
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	ά. Κολόμπο 10)3 διά Κοραμπάρ		ΕΛΑ ΝΙΒΙ ΚΕΙΤΙΟΡ	72	7297	ά. Τάγκα 17)3 διά Νακάλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Κοκούρα 24)2 Μ. 'Αφρικήν		ΕΛΕΝΙΚ ΝΙΕΣΙΠΠΥ	60	7297	ά. Γένοβα 4)3 διά Κ. Τάσου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Βερακρούζ 18)2 διά Τάμπα		ΕΛΕΝΙΚ ΠΑΓΡΙΟΙ	62	6659	ά. Τεργέστην 18)3 διά Ν. 'Αφρικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	71	9085	ά. Κόροπον 7)3 διά Ντακάρ		ΕΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓΙΝΙ	62	10310	ά. Ν. 'Υρκη 20)3 διά Νταμάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	65	35619	ά. Μπρίτζπορ 10)3		ΕΛΕΝΙΚ ΣΑΗ	72	10327	έ. Τζέντα 7)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Μπ. Απάτης 26)11		ΕΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Μπάραν 17)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ά. Σουέζ 26)2 διά Γκιζάν		ΕΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	έ. Πειραιά 19)3
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΛΩΝ δ.	63	16417	ά. Εμέδεν 13)3		ΕΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ'	62	7259	έ. Βαλτιμόρην 19)3
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΗΤΩ (δ.)	64	16417	άργει εις Χαλκίδα από 23)12		ΕΛΕΝΙΚ ΣΠΗΡΙΤ	57	7063	έ. 'Ακαμπα 28)2
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Βαλτιμόρην 1)3		ΕΛΕΝΙΚ ΣΠΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Κολόμπο 27)2 Μ. 'Υρκη
ΔΗΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Γεράρδον 11)3 διά Αιθούδρηγον		ΕΛΕΝΙΚ ΣΠΑΙΟΝΗΡ	62	8987	ά. Ν. 'Υρκη 19)3 Τζιμπουτί
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Γκράντερ 19)3 διά Βρέμην		ΕΛΕΝΙΚ ΣΠΑΙΡΙΣ	56	10327	ά. Μουτάσα 1)3 διά Τζέντα
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Γκράντερ 18)2 διά Τάμπα		ΕΛΕΝΙΚ ΙΟΡΙΣ	56	7510	έ. Τζάκοσφιλ 10)3
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	66	35545	ά. Πειραιά 13)3 διά Μήλον		ΕΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Νταμάρα 18)3 διά Κουβέτι
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	3333	ά. Μομπάσαν 12)1 διά Μεξικό		ΕΛΕΝΙΚ ΠΑΙΘΙΟ	62	10327	έ. Ν. 'Υρκη 19)3
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	11362	ά. Κιοσαράζο 11)3		ΕΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	έ. Πειραιά 7)1
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	ά. Χιούστον 3)3 Γιουροπόρτ		ΕΛΛΗΡ	52	2778	δ. Π. Σάιδ 17)3 διά Σουέζ
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Βαρκελώνη 5)3 διά Σάντος		ΕΛΛΗΡ	62	12808	έ. Λεμεσόσφυρ 12)3
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	εις Λάγος από 12)10		ΕΛΛΗΝ	58	2555	ά. Καζαπλάνκα 10)3 διά Κέντρα
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	έ. Σουέζ 6)3 διά Γκιζάν		ΕΛΛΗΝ II	47	3289	έ. Βρέμη 16)3 διά Ιταλίαν
ΔΗΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-ΚΟΣ	71	16226	ά. Κουνάν 8)3		ΕΛΛΗΝΗΣ ΔΑΛΙΑ	66	9384	έ. Μουρφαράν 12)3 διά Φουκουγιάμα
ΔΗΗΜΟΣ	54	4486	εις Πειραιά από 7)4)75		ΕΛΛΗΝΟΡΧΑ	66	10132	ά. Χάλιφας 16)3 διά Ν. 'Υρκην
ΔΗΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ δ.	60	10246	άργει εις Παραλαβήν		ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μπιλμπάτο 20)2 διά Αθάνα
ΔΗΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ά. Μπρέγκαν 21)2 Μάρσα ή Μπρέγκαν		ΕΛΛΟΡΑ (μικτον)	67	4422	ά. Αιθούδραν 19)3 διά Μονρόβια
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Λάξ Πάλμας 23)3		ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8937	ά. Π. Σάιδ 16)3 διά Ιταλίαν
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Π. Χάρκουρτ 22)1		ΕΛΕΜΕΔΑ	51	4847	έ. Βρέμην 21)2 Μάρσα ή Μπρέγκαν
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ά. Πειραιά 11)1		ΕΛΛΗΝΙΑΝΙΑ	65	8085	ά. Χάλιφας 16)3 διά Ν. 'Υρκην
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ . .								

ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	δ. Σουέζ 7)3 δι' 'Ινδονησίαν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	62	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΥΚΩΣΙΑ I (δ.)	54	12423	άργει εἰς Πειραιά (άπό 1)4)74	ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	δ. Π. Σαΐδ 14)3 διά Τουρκίαν	ΚΑΠΕΙΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Σάνιος 9)3 διά Λ. 'Αντζελες
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10000	δ. Σουέζ 30)1 διά Χαυκάγκ	ΚΑΠΙ. ΙΙΑΝΝΗΣ	68	24801	Ε. Κουβεΐτ 29)2
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Χαυπτον ρόδς 18)3	ΚΑΠΙ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	Ε. 'Αλεξάνδρεια 1)3
ΕΥΞΙΝΟΣ	50	4734	δ. Λάς Πάλμας 15)3	ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	Ε. Δουνκέρκην 14)3
ΕΥΠΙΔΟΙΑ	68	16004	δ. Σίνεα 16)3 δι' 'Αμεδούργον	ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (ΗΧΤ.)	71	42196	δ. Παναμά 3)3 δι' Αύστραλιαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Μ. δλ 'Αχμαντ 25)2	ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24666	δ. Μαπούτο (Λ. Μάρκες) 12)3
ΕΥΙΧΙΑ	67	12669	δ. Ρότερνταν 5)3	ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I.	68	15355	Ε. Θεσήνη 27)2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	δ. Γλασκώλην 18)3 διά Τοιταγκόγκ	ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	ε. Τακοράτι 3)2
ΕΩΗ	58	2555	όπο παραλαβήν	ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18414	ά. Κοστακοάλκος 7)3 διά Χιούστον
ΕΦΗ	55	5008	Ε. 'Αστρόντ 26)2	ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Μάλτα 9)3 διά Τριπολίν
ΖΑΝΕΙ	58	4529	ά. Χάρην 12)3 διά Πειραιά	ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	31916	ά. Κολούμπια ρίζερ 31)1
ΖΑΝΙΑ (δ.)	53	12920	άργει εἰς Π. Κορτέζ (άπό 16)2)75	ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ	58	9724	ά. Ντόρμπαν 20)11 διά Μπάσραν
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ά. Χαυπτον ρόδς 14)3 διά Παναμά	ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	6/	16986	ά. Φιλαδέλφεια 18)3 διά Χιούστον
ΖΑΡΑΙΟΥΣΙΡΑΣ	61	10965	εις Τζένταν (άπό 30)9)75	ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	δ. Μπρούνιμπουτελ 15)3 Κουβέτι
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	55	4990	δ. Γεράλταρ 11)3 διά Ιλιόνη	ΚΑΠ. ΥΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. Καροκάθε 5)3 διά Μορμουγκάο
ΖΗΗΝ	58	4169	δ. Π. Σαΐδ 8)2 διά Ταρτούς	ΚΑΠΕΙΑΝΙΣΣΑ	65	15352	δ. Κων/πολίν 16)2 διά Κωνστάντζαν
ΖΙΡΙΑ	71	4771	δ. Σιγκαπούρη 13)3	ΚΑΠΙΩΔΙΣΙΡΙΑΣ	/2	16366	α. 'Αλεξάνδρεια 15)3
ΖΟΥΙΑ (δ.)	58	12493	δ. 'Αντρασαν 18)3	ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΡΥ	58	10885	δ. Θεούτα 2)3 διά Καλαμάτα
ΖΟΥΙΑ (δ.)	52	11516	άργει εἰς Πειραιά (άπό 16)2)75	ΚΑΠΠΑ ΑΝΑΣΙΑΣΗΣ	60	8717	δ. Νταμπίρ 11)2 διά Μανίλα
ΖΙΖΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	δ. Σουέζ 24)2 διά Κίναν	ΚΑΠΠΑΙΔΗ Β.	54	6934	εις Λάγος (άπό 10)7)75
ΖΩΗ	39	1266	ε. Νταμάρ 7)3	ΚΑΠΠΙ. ΒΙΚΙΟΡ (δ.)	55	12495	δ. Βαλτιώρην 18)3
ΖΩΗ ΚΟΑΚ. (δ.)	53	15899	ε. Πειραιά 10)3	ΚΑΠΠΙΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	59	8401	ε. Πειραιά 15)2
ΖΒΗ	70	2667	δ. Κων/πολίν 21)2 διά Κωνστάντζαν	ΚΑΠΠΙΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	όπο παραλαβήν
ΖΗΛΙΑΣ	47	5575	ε. Πόρτ Σαΐδ 11)3	ΚΑΠΠΙ. ΛΕΩ	62	1948	δ. Γιβραλτάρ 18)3 δι' Αμερίσαν
ΖΗΛΙΟΣ	57	4499	ε. Δάνταχ 8)3	ΚΑΠΠΙ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	δ. Κομπέ 18)3 διά Βηρυτόν
ΖΗΡΑΚΙΕΙΟΝ	54	4123	ε. 'Αμερέσαν 18)3	ΚΑΠΠΙΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	δ. Γιβραλτάρ 5)3 διά Ρ. 'Ιανέρο
ΖΗΡΩ	65	23555	ά. Φιλαδέλφειαν 11)3 διά Ρότερνταν	ΚΑΠΠΙ. ΣΤΕΙΟΣ	55	3837	δ. Ρότερνταν 18)12 διά Λάγος
ΖΗΣΙΑΡ	57	9473	ά. Ντόρμπαν 16)2 διά Μπάσραν	ΚΑΠΠΙ. ΙΩΩΝ Λ.	61	13437	ε. Ρ. Γκράντε 26)2
ΖΗΦΙΑΣΤΟΣ	66	21374	δ. Δουνκέρκην 14)2 διά Δουνκέρκην	ΚΑΠΠΙ. ΙΖΩΡΙΖ Λ.	66	19827	ά. Φρημάντλ 1)3 διό Μπαχρέν
ΖΗΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Λόμπεκ 29)2	ΚΑΠΠΙΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Ντουμπάι 15)3 διά Μπουσίρε
ΖΗΡΡΑΛΕΟΣ	53	5181	ε. Μοντεβίδεο 11)3	ΚΑΡΑΠΑΤΣΚΑΚΗΣ	65	18442	δ. Σουέζ 24)2 διά Φρημάτλ
ΖΕΑΓΕΝΗΣ	45	5051	δ. Γεράλταρ 11)3 διά Θεσσαλονίκην	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ά. Βενετία 8)3 διά Μάλι Λάσιντζ
ΖΕΑΝΙΩ Α. Σ.	58	9603	δ. Μπουσάν 25)10 διά Περσικόν	ΚΑΡΙΜΑ	56	3194	ε. Σ. Σαΐδ 1)3
ΖΕΙΟΣ ΖΗΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12029	ε. Πειραιά 19)3	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ά. Γάνδην 16)3
ΖΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ά. Φιλαδέλφειαν 19)3 Χόλυρουντ	ΚΑΡΜΕΝ	37	2335	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	άργει εἰς Πειραιά (άπό 1)5)75	ΚΑΡΜΕΝ ΒΗΤΑ	44	4856	άργει εἰς Πειραιά (άπό 20)1
ΖΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	53	11633	μετων. «ΑΛ ΝΤΑΜΑΜ»	ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ	47	4301	άργει εἰς Πειραιά (άπό 18)10
ΖΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	όπο παραλαβήν	ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Ρίο Γκράντε 19)2
ΖΕΟΠΑΙΑΣ (δ.)	60	21962	ά. Ν. 'Υρκην 11)3 δι' 'Αρούμπα	ΚΑΡΠΩ	56	5382	ά. Αμεδούργον 24)2 διά Λάγος
ΖΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	73	10735	ά. Θέουτα 7)1 διά Λάγος	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Ρότερνταν 20)3
ΖΕΟΦΑΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Αμπιτάν 9)2 διά Λάγος	ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΕΟΦΙΑΣ Κ.	61	1521	ε. Τενέρινη 14)3	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Νταμπίρ 16)3
ΖΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ε. Γιβραλτάρ 17)3	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Ντώρηπαν 2)3 διά Νουμέα
ΖΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ε. Σιγκαπούρη 28)2 δι' Ινδονησίαν	ΚΑΣΟΣ	56	3401	ε. Πειραιά 17)3
ΖΕΡΙΣΟΣ	62	3484	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Ντουάλα	ΚΑΣΣΙΩΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΕΡΜΟΥΠΑΛΗ (δ.)	53	8995	δ. Πούλη Μπουκόν 13)3 'Ινδονησίαν	ΚΑΣΤΡΑΚΙ	73	16563	ά. Κοπεγχάγην 17)3
ΖΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	δ. Τζάκαρτα 18)2 διά Πλαζού	ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	ά. Αμπιτάν 28)10 διά Λάγος
ΖΗΡΗΑΙΟΣ Θ. ΤΣΙΜ-	35	2680	ε. Πειραιά 17)2	ΚΑΤΕ Α.	66	2993	όπο παραλαβήν
ΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Τζάκονθιλ 16)3 Καρθαγένην	ΚΑΙΕ Ν. Λ.	65	18723	ε. Βοιλάνη 22)2
ΩΜΑΣ Κ.	53	7353	δ. Πόρτ Σαΐδ 14)3 Μεσόγειον	ΚΑΙΕΡΙΝΑ	55	7310	εις Λάγος (άπό 9)8)75
ΙΑ.	71	9426	ε. Κων/πολίν 10)3	ΚΑΙΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	δ. Ριο Γκράντε 29)2 διά Ρότερνταν	ΚΑΙΕΡΙΝΑ Κ.	53	1126	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΑΣΩΝ	70	11489	δ. Αμπαντάν 3)3	ΚΑΙΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ε. Βελσόρην 17)3
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	δ. Μοραρών 7)3 διά Περσικόν	ΚΑΤΙΑ	52	3694	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	ε. Νταμάρ 9)3	ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ε. Σουάνην 7)2
ΙΘΑΚΗ	68	9066	δ. Π. Σαΐδ 17)3 διά Περσικόν	ΚΑΤΙΓΚΟ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	ά. Σετουμπάλ 10)2
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	δ. Μπρουνιμπούτελ 9)3 διά Καζαμπλάνκο	ΚΑΙΠΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Φιλαδέλφειαν 12)3 δι' 'Αρούμπα
ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΤΑΙΟΡ (δ.)	59	12575	δ. Τζάκονθιλ 7)3 διά Δανία	ΚΑΙΡΙΝ	58	11969	άργει εἰς Πειραιά (άπό 16)7)75
ΙΚΑΡΟΣ	70	10884	δ. Π. Σαΐδ 18)3 δι' 'Αμπαντάν	ΚΕΑ	55	2683	ά. Καζαμπλάνκα 13)3
ΙΚΤΙΝΟΣ	68	11670	δ. Ν. 'Υρκη 25)2 δι' 'Αρούμπα	ΚΕΙΠ ΚΑΒΕΝΤΙ	58	10995	ά. Σουέζ 4)3
ΙΛΑΛΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	65	42204	ά. Ν. Τζένταν 12)3 διά Κίνα	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σουάνηπα 21)2 διά Κίνα
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ε. Σιγκαπούρη 28)2	ΚΕΙΠ ΠΡΑΪΝΤ	73	8927	ά. Λιθερουόλ 17)3 διά Μπαχρέν
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	48	2947	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	δ. Κων/πολίν 20)2 διά Βάρινα
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ε. Πειραιά 11)3 διά Ν. Αμερική	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ά. Τζένταν 10)3
ΙΡΙΣ	54	6042	δ. Μοντεβίδεο 9)3 διά Δανία	ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	εις Μιλάζ Μπαή 12)2
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 διά Εκάρδος	ΚΕΦ ΤΖΟΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Ιμινχάμ 15)3 διά Μπέργκεν
ΙΤΑΙΑ	46	6727	άργει εἰς Πειραιά (άπό 21)7)74	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ·	60	13950	δ. Ελεινορ 15)3 διά Βαλτικήν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει εἰς Πειραιά (άπό 21)4)75	ΚΕΦΡΕΑ	61	14982	ά. Βόλον 12)2
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	3162	εις Χαλούλ διά (άπ. 4)6)75	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ά. Κοσταζοκούλας 10)3 διά Τούξπαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΗ-	59	8564	ά. Κίγκαστον (Τζάμ.) 2)3 Κούθα	ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Κωμ/πολί 13)2
ΚΟΥΣΕΩΣ	64	39051	άργει εἰς Πειραιά 27)1 δι' 'Ιταλίαν	ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	70	103012	ά. Γιβραλτάρ 16)3 διά Πειραιά
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ δ.	57	14545	άργει εἰς Ιτέαν (άπ. 11)5)75	ΚΙΓΚ ΘΙΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. Παναμά 7)2
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	13268	άργει εἰς Βρέμην 8)1	ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. ξωθι Λουάντας (άπ. 26)11
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Μορπάσα 2)3 διά Μεξικόν	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ά. Γιβραλτάρ 19)3 διά Ν. 'Υρκην
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	εις Πειραιά (άπ. 6)9) (Επικ.)	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Γιβραλτάρ 16)3 δι' Ελλάδα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ά. Σεττίνον 3)3	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Γιβραλτάρ 23)12 δι' Αλγερίαν
ΚΑΒΟ ΞΙΩΑΣ	61	23793	ά. Γιβραλτάρ 11)3 διά Βηρυτόν	ΚΙΓΚ ΚΗΣΕΝΟΡΟ	64	17050	άργει εἰς Πειραιά (άπ. 23)5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Λόμε 14)2 διά Λάγος	ΚΙΓΚ ΗΜΕΛΟΥ	64	7891	ά. Καράτοι 17)3 (ἐπισκευαί)
ΚΑΒΟ ΣΙΑΕΡΟ	55	2730	ά. Βενετία 16)3	ΚΙΜΩΔΟΣ	64	16068	άργει εἰς Πειραιά (άπ. 3)3)75
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ά. Π. Σαΐδ 18)3 διά Θάλασσα	ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Παναμά 11)3 διά Ειρηνικόν
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16306	ά. Λεμεσόν 11)3 δι' Αλεξάνδρειαν	ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Γιβραλτάρ 3)3 διά Βιτόρια
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ά. Μορμούγκαδο 12)3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. Σουάμπα 1)3
ΚΑΙ' ΡΟ	53	4635	ά. Παρόπατος ρόδς 18)3	ΚΛΕΙΩ	58	5711	ά. Τζέντα 18)3
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Γιβραλτάρ 8)3 διά Μαύρη	ΚΛΕΙΔΑ (δ.)	63	38964	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)3 δι' 'Αρούμπα
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ά. Τζέντα 17)3 διά Σουέζ	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Λάπα 26)12 Κομοντόρ Ριθαντ.
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. Αμβούργον 19)3 διά Λάγος	ΚΛΟΥΓΙΑ (δ.)	58	22129	ά. Καλίδο 25)2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ</td							

ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΜ.....	56	5769	εις Λάγος ἀπό 28)8
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	ἀ. "Αλιμποργκ 10)3 διά Βάρημπεργκ
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ἀ. Λός "Αντζέλες 13)3 διά Κομπέ
ΚΡΗΤΗ ΛΑΜΙ (δ.)	73	42470	δ. Γιθραλτάρ 20)3 διά Βιλελμαχαφεν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Σουεζ 9)3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαΐδ 14)3 διά Κωνστάντζαν
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σαΐδ 10)3 διά Μεσόγειον
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ἀ. Μπιλμπάο 16)3 διά Σαγκούντο
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ ΚΟ.....			
ΑΛΟΚΟΡΩΝΗΣ (δ.)	66	78785	ε. Σιγκαπούρη 17)3
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	δ. Γιθραλτάρ 16)3 διά Πειραιᾶ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5229	ἀ. "Αμπιτζάν 14)2 διά "Αλγέριον
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	ε. Μποκα Γκράντε 9)3
ΚΥΜΗ	54	2952	ε. Λαττάκια 29)2
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. "Αλεξάνδρεια 18)3
ΚΥΡΑ	63	10032	ε. Βιρτούδ 15)2
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ε. Πειραιᾶ 11)2
ΚΥΡΑΚΑΙΓΚΡΩ	67	29851	ε. Βαλτιμόρη 14)3 διά "Ιαπωνίαν
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ε. Ρότερντα� 13)3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Ν. "Ορλέανη 16)3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΙΑΝΙΑ	62	14150	ἀ. Κολούμπια ρίθρ 21)2 διά "Ινδιαν
ΚΩΝΣΙΑΝΙΑ	55	4939	ε. Μαντράν 19)3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.....			
ΤΣΙΜΠΙΛΗΣ (δ.)	58	12492	ε. Π. ντε Μπούκ 10)3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	δ. Μπρούνιμπουτελ 8)3 διά Βίσμαρ
ΚΩΣ	56	3430	ε. "Αμπιτζάν 5)3
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ἀ. "Αντεν 20)9 διά Σαγκάνη
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	63	11504	εις Λάγος ἀπό 17)12
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	3065	ε. Τενερίφη 5)3 διά Γουώρρυ
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ἀ. Παρανδύκου 7)3 διά Ραθέννα
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5921	ἀ. Ντουμπάι 15)3
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ε. Μερσίν 28)2
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	ἀ. Λός "Αντζέλες 16)3 διά "Ιαπωνίαν
ΚΩΤΣΟΣ Μ.....	62	11419	ε. Τής 13)3
ΑΛΕΡΤΗΣ	56	10542	εις Τζέναν ἀπό 30)11
ΑΛΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	εις Λάγος ἀπό 4)8
ΑΛΙΔΗ ΚΛΕΙΩ (δ.)	75	23500	ἀ. Κοατζακόλακος 10)3 διά Τούρκαν
ΑΛΙΔΗ ΟΥΙΣ	53	7645	ἀ. "Αμπιτζάν 1)12
ΑΛΙ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	53	15685	ἀ. Κίγκοτος 8)3 διά Ρωσίαν
ΑΛΜΠΡΟΣ Α.....	49	8697	ἀ. Λάς Πάλμας 14)2 διά Τενερίφην
ΑΛΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΙΩ-			
ΙΗΣ	62	9001	ε. Σιγκαπούρη 16)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΛΡΓΚΩ	58	3963	ἀ. Σπετζια 12)3 διά Λάγος
ΑΛΡΡΥ Λ.....	70	16306	δ. Γιθραλτάρ 15)3 διά Κλαϊπέντα
ΑΛΡΥΜΝΑ	56	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΣ ΠΑΛΑΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΤΩ	52	4207	ἀ. "Ειδουμασθ 12)3 διά Ρουέν
ΑΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ε. Τούμπα 10)2 διά Σάνταν Τέρμιναλ
ΑΕΛΛΑ	59	5407	ε. Βαρκελώνη 12)3 διά Τεργέστην
ΑΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	εις Λάγος ἀπό 26)8
ΑΕΣΒΩΣ	74	3265	ε. Μπρούνιμπουτελ 10)3
ΑΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	ἀργεῖ εις Πειραιᾶ ἀπό 27)12)74
ΑΕΥΤΕΡΗΣ Μ.....	47	2685	ἀ. "Αλεξάνδρειαν 10)3 διά Πειραιᾶ
ΑΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ε. Λάγος 12)3
ΑΕΩΝ	75	15684	δ. Σαΐν Ναζαΐρ 3)2
ΑΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8972	ε. Ρότερνταμ 12)3 διά Νάντη
ΑΕΩΝΙΔΑΣ Γ.....	52	5461	ἀ. Π. Σουδάν 15)12 διά "Ιαπωνίαν
ΑΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-			
ΠΑΝΗΣ	65	15738	ἀ. "Ανκόνα 10)3 διά Ραθέννα
ΑΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	εις Λάγος ἀπό 14)7)75
ΑΗΜΝΟΣ	57	10376	δ. Π. Σαΐδ 18)3 διά "Ακαμπά
ΑΗΤΩ	51	4677	ε. Μαυρίκιον 15)3
ΑΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ἀ. Φράτουρον 10)3 διά Μπόννυ
ΑΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ε. Ν. "Υόρκην 18)3
ΑΙΖΑ	52	1430	ἀ. Πρέτετον 5)3 διά "Ορτόνα
ΑΙΔΗ	64	4701	ἀ. "Αμβούργον 28)2 Μπάγια Μπλάνκα
ΑΙΔΗ Μ.....	57	7110	ε. Σιγκαπούρη 8)3 διά Κίνα
ΑΙΔΙΑΚΑ	60	8562	ε. Γοκούγα 13)3 διά "Αθένα
ΑΙΔΙΑΝ Β.....	53	2962	ε. Ντακάρ 2)3 διά Βαλεντία
ΑΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ε. Βρέμην 17)3 διά Δουνέρκην
ΑΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18500	εις Στοκχόλμην ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΙΝΔΟΣ	62	10883	ἀ. Μ. ἀλ "Αχματί 19)12 Κοραμάρη
ΑΙΝΤΑ	60	14302	ἀ. Ρ. Γανούρια 14)12
ΑΙΣΣΑΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Ντόρερ 16)3 διά Μομπάσαν
ΑΙΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ε. Παναμά 1)3
ΑΙΓΑΙΑΝΤΥ	69	9045	ε. Γοκούγα 11)2
ΑΙΚΡΙΣ	72	16600	ἀ. Πρίνη ρούπερτ 12)3 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΟΔΑΙΝΟΝ	50	2696	ε. Λονδίνον 19)3 Κων/πολίν
ΑΙΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μπέρμπερτ ἀπό 10)10)74
ΑΙΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	61	3142	ε. Λισσαδώνα 18)3
ΑΙΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ε. Λιθόριο 14)3
ΑΙΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥ-			
ΣΗΣ (μ.)	68	39617	ε. Πειραιᾶ 9)3
ΑΙΟΥ'ΙΣ	54	6103	ἀ. Νιού Ρός 11)3 διά Νάντη
ΑΙΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	δ. Μ. ἀλ "Αχματί 8)2
ΑΙΟΥΚΙΑ	60	8497	ε. Τζέναν 15)3
ΑΙΟΥΣΥ	74	16000	ε. Νταμάρ 8)2
ΑΙΓΑΙΑ	57	4486	δ. Γιθραλτάρ 17)3 διά Πειραιᾶ
ΑΙΓΚΟΜΗΑΗΣ (δ.)	58	16371	ε. Ν. "Υόρκη 27)2 διά "Αρούμπα
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Μουτσούρε 10)3 Κολούμπια ρίθρ
ΜΑΙΑ' ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ἀργεῖ εις Πειραιᾶ ἀπό 1)4)75
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ε. Γιοκούχα 16)3
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ἀ. Ναγκόχον 9)3 διά Γενόβα
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Π. Ελζαμπεθ 9)3
ΜΑΙΡΗ	57	10687	ἀργεῖ εις Πειραιᾶ ἀπό 11)6
ΜΑΙΡΗ Κ.....	57	3265	ε. Μαπούτο (Λ. Μάρκες)
ΜΑΙΡΗ ΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	δ. Καράπι 16)3 διά Περσικὸν
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ἀ. Λός "Αντζέλες 14)3 διά Μπαλμόνα
ΜΑΚΑΛΑ	55	1517	εις μεσογειακάς μεταφορές
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ἀ. Λαύριον 14)2 διά Λιθόνην
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ε. Χάριαν 5)1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Λά Παλλίς 14)3
ΜΑΚΡΩΝ	58	9996	ε. Ν. "Ορλέανη 12)3
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ε. Χουέλεσθ 26)2
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ἀ. Καζαμπλάνκα 16)3 Ντεμεράρα
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.....	55	5868	ἀ. Αμπιτζάν 5)3
ΜΑΝΕΖ	55	8526	ε. Πόρμπαντρ 10)3
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ε. Ελεξάνδρεια 18)3
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 14)3
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ἀ. Τενερίφη 18)3 Καπεντέλο
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	51	11022	ἀργεῖ εις Πειραιᾶ ἀπό 21)7)74
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	75	61172	δ. Γιθραλτάρ 17)3 διά Τεργέστην
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ε. Πειραιᾶ 16)3 διά Λονδίνον
ΜΑΝΤΩ Β. (δ.)	72	17432	ε. Ταμπίκο 14)3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ἀ. "Αιμβούργον 27)2 διά Μονρόβια
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Αμπιτζάν 2)3
ΜΑΡΒΕΛΛΑ			57 10172 εις Λάγος ἀπό 10)9)75
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ			53 3334 ε. Κέντρα 26)2
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.			59 11969 δ. Μπάρ 27)2 διά Πειραιᾶ
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.....			63 11071 ε. Πειραιᾶ 15)2 (ἐπωλ')
ΜΑΡΘΑ (δ.)			49 10123 δ. Λάρνακα 19)3 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙ			74 8929 δ. Ν. "Ορλέανη 15)3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ			58 4219 δ. "Αμθέρσαν 6)3 διά Πειραιᾶ
ΜΑΡΙΑ			66 18569 ε. Βενετίαν 6)3
ΜΑΡΙΑ (δ.)			55 19673 εις Μάλταν ἀπό 6)11)74
ΜΑΡΙΑ			61 10333 ε. Σιγκαπούρων 23)8 διά Κίνα
ΜΑΡΙΑ			62 9455 δ. Κοσίν 18)3 διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ			70 9101 δ. Π. Σαΐδ 14)2 διά Μαρόκο
ΜΑΡΙΑ			59 5407 δ. Μονφαλάνδον 17)2 διά Κέρκυρα
ΜΑΡΙΑ			57 3478 δ. "Αλεξάνδρεια 14)12
ΜΑΡΙΑ III			53 825 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Β.			55 3597 δ. Κων/πολιν 13)12
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.....			54 15938 δ. "Εφιτζεργκ 13)2 διά Ρόστοκ
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)			52 10607 εις Πειραιᾶ ἀπό 18)8)75
ΜΑΡΙΑ Κ.			50 9069 δ. Σουεζ 16)3 διά Νιουμπάτι
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ			67 11001 δ. Π. Σαΐδ 15)9 διά Ρότερνταν
ΜΑΡΙΑ Ν.			63 13631 δ. Γκάλεστον 9)3
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛA			67 9365 δ. Λάρκες 13)1 διά "Αμπαντάν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ			62 11033 ε. Τζέναν 13)3
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)			55 10989 δ. Γιθραλτάρ 19)3 διά "Ημιγιαχ
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝA			60 10135 ε. Φάλμουθ 20)3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)			62 9473 ε. Κατζακόδαλκος 6)3 διά Τοξιπάν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ			62 14047 ε. Δάντοις 10)3 διά Νόρκοπικ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.....			62 11229 ε. Τασκούκογκ 10)3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Υ. (δ.)			55 13095 ε. Ράς Σουκέρι 18)12
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ			57 5176 ε. Ντόρτρεκτ 9)3
ΜΑΡΙΓΩ			72 9885 ε. Εφούμαθ 19)2 διά Κίγκατον
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ			68 10016 ε. Κ. Γάουν 13)2 διά "Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.....			61 10692 ε. Μονφαλάνδον 12)3 διά Γιθραλτάρ
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.....			69 10839 ε. Κόλποντα 8)3 διά Σουεζ
ΜΑΡΙΕΤΑ			65 14782 ε. Μοντεβίδεο 8)3
ΜΑΡΙΕΤΑ Ε.			61 8951 ε. Βαλτιμόρη 6)3 διά Κοραμάρ
ΜΑΡΙΖΑ			59 3775 ε. Λεμεσόσ 16)3 διά Αλεξανδρειαν
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)			67 44219 ε. Τάραντα 19)3 διά Ράς ζ Σίδερ
ΜΑΡΙΛΕΑ Μ. (δ.)			53 15789 ε. Πλότσι 7)3
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.			68 14800 ε. "Αμφέρσαν 3)3 διά Χιούστον
ΜΑΡΙΜΠΕR			54 3596 ε. Δρεπανόν 5)10 διά Αρούμπα
ΜΑΡΙΝΑ			48 1857 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤE			63 15364 ε. Μπάραραν 3)3
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....			65 19805 ε. Φιλαδέλφειαν 14)3 διά Νιουμπάτι
ΜΑΡΙΝΕP			67 3844 ε. Αμπιτζάν 8)3
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)			68 12676 εις Πειραιᾶ ἀπό 3)6)75
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ			72 18274 ε. Δάντοις 7)3
ΜΑΡΚΑ Λ.....			75 14785 ε. Μπάραραν 10)3
ΜΑΡΚΙΖ			75 28082 ε. Γάνθην 10)3 διά Ρουέν
ΜΑΡΚΟΣ			69 2992 ε. Σουάμπα 5)3 διά Π. Σουδάν
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.....			62 9979 ε. Μονφαλάνδον 12)3 διά Γιθραλτάρ
ΜΑΡΑΕΝ			51 1851 ε. Σουεζ 10)2 διά Γκιζάν
ΜΑΡΑΕΝ (δ.)			59 13595 ε. Χάμπτον ρόδος 10)3 διά "Αρούμπα
ΜΑΡΑΙ			60 2002 ε. Μπαντάρ Μασάρ 18)2 διά Βαγκαρέ

ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Π. Καμπέλο 8)3 διά Γουΐάνα	ΝΙΚΟΣ	67	9633	είς Πειραιά ἀπό 23)11 (ἐπισκ.)
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1592	ε. Τοιταγκόγκ 29)12	ΝΙΚΟΣ	47	7654	είς Πειραιά ἀπό 28)7
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Π. Σαΐδ 17)3 διά Μεσόγειον	ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Τούλα 27)2 δι' "Ακυαμπ"
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. 'Αλεξανδρειαν 19)3 'Ελλάδα
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Λιθόριο 12)3 διά Τζένταν	ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Γιθαρατάρ 25)1 διά Πειραιᾶ
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κόρπη 21)2 διά Κεελάγκ	ΝΙΚΟΤ	67	3387	ά. Χογκ - Κόγκ 7)3 Τοιγκβαγκτάο
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΚΥ	58	9087	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)10
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΝΗ	62	28651	εἰς Πειραιά ἀπό 16)6
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	ξ. Τούλαν 7)3
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1591	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)3	ΝΟΝΙ	53	4234	ε. 'Αμερέροαν 23)3
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Βοστώνη 3)3 διά Βενεζουέλα	ΝΟΠΑΛ ΝΕΒΑ	63	7280	ά. Π. δό Σπαΐην 20)3 Γουΐάνα
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 8)3	ΝΟΡΑΦΕΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ξ. Γκρίζμπιτι 20)3
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Π. ντι Μπούκι 19)2 διά Μασσαλίαν	ΝΟΡΔΑΡ	48	2462	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)3 διά Χιούστον	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ε. Αμπιτζάν 8)3
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	δ. Γόνια 19)3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Χόγκ Κόγκ 19)3 διά Μανίλα	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Σουέζ 29)2 διά Γκήλογκ
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)2)75
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1590	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	εἰς Λάγος ἀπό 7)6)75
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)3 διά Προκρέσο	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	ά. Πειραιά 21)3 διά Σύρον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Λιθόριο 22)3	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)3 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)3 διά Τζαμάτικα	ΝΟΡΘ ΧΑ'ΝΕΣ	62	15110	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Πειραιά 13)3 διά Βαρκελώνην	ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ	67	22426	δ. Παναμά 8)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ά. Κόρπη 3)3 διά Κεελάγκ	ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	δ. Γιθαρατάρ 25)2 διά Πειραιᾶ
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΑΠΟ ΖΗ	57	7977	εἰς Λάγος ἀπό 11)10)75
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Πόρτ Ρόγιαλ 16)3 Π. Καμπέλο	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛ. 8.	65	32060	ά. Π. Σουδάν 19)3 δι' ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Ντεμεράρα 15)3	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ			
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	είς Μ. 'Ορλεάνη 24)3	ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.)	58	11955	ά. Π. ω Πρίνς 10)3 Π. Μιράντα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	8175	έ. Ν. 'Υόρκη 16)3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόγκ 25)3 διά Μανίλα	ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Μ. δλ 'Αχμαντ 12)3 Κάρυκ διλ
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)3 διά Τάμπα	ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	Νουμέα 22)2 δι' ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνην 20)3	ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ-	63	13751	Σιγκαπούρη 19)3 διά Μόντρεαλ
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Κίγκουτον 28)2	ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ά. 'Αλεξανδρεια 1)6
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 23)3 διά Λαττάκια	ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3949	ε. Αμδόργον 29)2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνην 23)3	ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛ. 8.	64	31040	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)3 διά Κιουρασάο
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ρίο 'Ιανέλριο 17)3	ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛ. 5.	55	8821	ά. Πειραιά 19)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ν. 'Υόρκην 19)3 διά Λ. Τσάρλες	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	3485	ά. Πάλμας 19)2 διά Λάγος
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Ελίζαντερ 27)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ε. Απιτζάν 15)3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ά. "Εμέν 10)3 δι' ΗΠΑ	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Τσάρλες 12)3
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ἐπό παραλαβήν	ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ε. Λάγος 12)3
ΜΙΣΑ Κ.	57	4039	ά. Πειραιά 13)3 διά Θεσσαλονίκην	ΝΤΟΛΑΥ	55	3266	ά. 'Αγαθόρ 17)3 δι' 'Αμπιτζάν
ΜΙΧΑΗΑ ΑΓΓΕΛΟΣ	60	8572	ε. Κάρπατος 6)3	ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.)	75	48100	είς Λα Σισάτα υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	3099	ἐπό παραλαβήν	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Π. Αρθουρ 12)3 διά Χιούστον
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	12409	ά. Χόδιος 17)2 διά Κάρυκ "Αιλ	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ά. Πειραιά 19)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Γιθαρατάρ 18)3 διά Σκίκντα	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	75	65000	ε. Ταγγέρην 6)3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. "Εμέν 3)3	ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. 8.	65	25476	ά. Αρθουρ 7)3
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	ε. Αστόντ 2)3	ΞΕΝΗ	55	1965	είς θέσην 36.33.Β. - 06.17 Δ. 2)1
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Πειραιά 20)3 διά Κόρινθον	ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ά. Αλιπερον 26)2 Τζακάρταν
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	ε. Βομβάρην 20)3	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ε. Μασσαλίαν 26)2
ΜΟΛΑΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Δουνέρηκν 10)3 διά Ντάρεν	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Σεμπετήμπα Τερμ. 12)3
ΜΟΜΠΙΠΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Τανόρα 11)3	ΟΘΩΝ	57	9448	ά. Πειραιά 26)2
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Πειραιά 30)1	ΟΙ'ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	είς Πειραιά ἀπό 28)10
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ε. Μπιλμάριο 17)3
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ε. Πειραιά 22)3	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	72	20625	δ. Παναμά 12)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Βομβάρην 25)2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Μόντιλ 12)3 διά Βαλτιμόρην
ΜΠΑΑΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	1562	ά. Τοιβιταδεκια 12)3 διά Τρίπολιν	ΟΙΝΟΥΣ ΜΕ'ΙΝΤΕΝΤ.	72	20356	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)3
ΜΠΑΡΙΝΤΙΚ	52	6982	είς Λάγος ἀπό 29)7	ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	δ. Γιθαρατάρ 16)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Σπετζια 15)3	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)3)74
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ε. Βομβάρην 28)2	ΟΛΥΜΠΙΑ (θερωκ.)	53	17434	είς Λα Σισάτα υπό συμπλήρωσιν
ΜΠΕΣΣΕΣ Κ. (δ.)	58	15895	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)6)75	ΟΛΥΜΠΙΑ II	63	1196	ά. Αμδόργον 23)3 Ρόττερνταμ
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Πειραιά 13)3 διά Σύμηνην	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. Κάρυκ διλ 2)3 διά Ντάρμπιταν
ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	άργει εἰς Τάκσανοισιν ἀπό 22)6)75	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. 'Αστόντ 19)3
ΜΠΟΡΕ Ι	68	3340	ε. Στοκχόλμην 21)3	ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	ε. Λάγος ἀπό 4)11
ΜΠΟΡΕ ΙΙ	72	3166	ε. Τερνόζεν 16)3	ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16)3
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ	53	2756	ε. Πειραιά 29)1	ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	είς Λάγος ἀπό 4)11
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	ά. Ρόττερνταμ 3)3 διά Βεγγάζην	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	εις Πειραιά ἀπό 24)1
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	50	4375	ά. Βαρκελώνη 22)3 διά Γένοβα	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. Π. Χάρκουρτ 9)3
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ά. Λάγος 15)12	ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ε. Ράς Γκαριμπ 20)3
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Σ. Μάλο 12)3	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ε. Σιγκαπούρη 13)3 Τελόγκ "Αύερ
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	59	4026	ἐπό παραλαβήν	ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	είς Λάγος ἀπό 16)6)75
ΜΠΡΑΙΑΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Πειραιά 10)3 διά Σύρον	ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	55	38710	ά. Ράς Τανόρα 11)3
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ε. Λάγος 3)10	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Πουάν Νουάρ 22)3
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	ε. Λιθόριο 18)3	ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	70	10708	ά. Π. Σουδάν 19)3 διά Καλκούτα
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	δ. Γιθαρατάρ 11)3	ΟΣΕΑΝΙΚΙ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. Δουνέρηκν 28)2 Καζαμπλάνκα
ΜΥΡΙΝΑ ΙΙ	38	1085	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Ρόττερνταμ 12)3 διά Μπαχάμας	ΧΡΥΣΟΒΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Λάς Πάλμας 25)11
ΜΥΡΤΩ	59	10400	ά. Σουέζ 27)2 δι' Ινδίαν	ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ά. Ρόττερνταμ 18)3 διά Τέμα
ΜΥΡΤΩΝ	54	4427	ά. Αυτιζάν 3)3 διά Λόνε	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 4)3
ΜΥΣΩΝ	51	6199	ά. Ταραγκόνα 20)3 διά Γιθαρατάρ	ΟΥΡΑΝΙΑ	50	1439	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. Είλατ 23)1 διά Κόπτον	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	63	15377	έ. Τούμπα 16)3
ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	ε. Θερβίνη 1912	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δ. Γιθαρατάρ 22)3 διά Τενερίφην
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	68	3960	ά. Σάντος 7)3 διά Φρητάσουν	ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Ακαπού 9)3
ΝΑΞΟΣ Ζ.	51	4684	ά. Θέουτα 25)12 διά Κωνυπόλιν	ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 Λά Σκίρα
ΝΑΤΑΔΑ	72	8849	ά. Μομπάσαν 22)3 διά Τάγκα	ΠΑΙΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	είς Λάσκιφ υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ε. Ειδούθι Ντάρμπαταν 24)1	ΠΑΙΛΑΜΑ	58	21904	δ. Γιθαρατάρ 22)3 διά Πολώνιαν
ΝΑΤΜΑΠΗ	56	7986	ά. Μασσαλίαν 14)2 Ερυθρών Θάλασσα	ΠΑΙΑΓΗΑΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Κόπτε Λα 14)3 διά Κουβέσιτ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	3329	δ. Σουέζ 19)1	ΠΑΙΑΓΙΑ	51	5170	ά. 'Αμπού Ντάμπα 16)3
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ-	73	35340	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)5)75	ΠΑΙΑΓΙΑ	58	4429	ἐπό παραλαβήν
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11705	ἐπό παραλαβήν	ΠΑΙΚΑ	52	1295	δ. Κωνυπόλιν 6)3 Μαύρη Θάλασσαν
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	60	3324	ά. Χάιφα 22)3 δ				

ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	Ε. Τσάρλεστον 17)3	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	Δ. Ναυκόγυα 8)3 διά Χίροσιμα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ	δ.	66	44411	Δ. Λεϊκ Τσάρλες 25)2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	δ.	64	49997	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	123548	Δ. Λονδίνον 15)3 διά Ν. Όρλεανη
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	Δ. Σιγκαπούρων 9)3 Ρ. Τανόρα	ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	Δ. Μομπάσα 20)3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΛ.	(δ.)	65	31768	ΡΙΒΑ	63	10399	Δ. Μπαγχρέιν 21)3
ΠΑΤΡΙΣ (Αδάνερ)	50	16259	Δ. Γιεραλτάρ 24)3 διά Ρόττερνταμ	ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	Δ. Μαΐαμι 1)3 διά Ρ. Ιανέλρο
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	Δ. Πειραιάς από 9)12 (έπος.)	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	Δ. Π. Χάρκουρτ 13)3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	Δ. Σάροχ 15)2 διά 'Εσκουμινς	ΡΙΤΑ	37	5613	Δ. Λας Πάλμας 9)3 διά Σάφι
ΠΑΥΑΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	Δ. Αμερικαν 24)3 διά Ν. 'Υρκη	ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	Δ. Π. 'Ελιζαπτεθ 21)3
ΠΑΥΑΛΟΣ Μ.Π.	76	28150	Δ. Αλεξανδρεια 21)3 "Ελ. 'Αλαμέιν	ΡΟΔΑΝΟΣ	52	1597	Δ. υπό παραλαβήν
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	Δ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	Δ. Παναμά 10)3
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	Δ. Γκαλέστα Πόλιν 20)3 διά ΗΠΑ	ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	Δ. Μιλάρπορτ Χάρεν 24)3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	Δ. Αγ. Φραγκίσκον 6)2	ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	Δ. 'Αμβούργον 5)3
ΠΕΛΟΥ	55	7508	Δ. Τακοράντι 12)2	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	Δ. Μ. δάλ. 'Αχιαντί 22)3 Μπ. Σαπούρ
ΠΕΛΟΨ	59	1863	Δ. Αλεξανδρειαν 15)3 διά Πειραιά	ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	Δ. Τζένταν 17)3
ΠΕΜΑ	60	4865	Δ. υπό παραλαβήν	ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	Δ. Μπαντάρ Σαπούρ 21)12
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	Δργεί είς Πειραιάς από 7)6)75	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	Δ. 'Αλεξανδρεια 19)3
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	Δ. Ρόττερνταμ 20)3 διά Γκιζάν	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	Δ. 'Αλεξανδρεια 14)3 Κωνσταντζαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	Δ. Π. Κορτές 14)3 διά Π. & Πιέρ	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	Δ. Κιουρασσαο 12)3 διά 'Έκουαντόρ
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-				ΣΑΒΙΛΚΟ	38	1770	Δ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΣ (μ.)	76	45000	εις Σπαλάτον ύπό συμπλήρωσιν	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	Δ. Θεούτα 3)11 διά Λάγος
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	Δργεί είς Πειραιάς από 22)4)75	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΑ	61	11317	Δ. Κιοραζού 16)3 διά Σουέζ
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝ	63	10868	Δ. "Ηοτ Λόντον 8)3 διά 'Ιαπωνιαν	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	Δ. Μπάραν 2)3
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	62	9908	Δ. Τζένταν 19)2 διά 'Ιραν	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	Δ. Σίκκα 13)3 διά Μπ. 'Αμπας
ΠΕΡΛΑ	53	8231	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΜΟΣ	66	17208	Δ. Κ. (ων)πολιν 29)2
ΠΕΡΣΑ	66	2432	Δ. Πειραιά 22)3	ΣΑΜΟΣ ΑΙΓΑΛ	71	5047	Δ. Ρόττερνταμ 23)3 διά 'Αμβούργον
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	Δ. Αράλεν 20)3 διά 'Αρούμπα	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	Δ. Μπάνι 18)3 διά 'Αμίνα
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	Δ. Κέμπταλ 17)3 διά 'Αγγλιαν	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	Δ. Οζάκα 5)3 διά Κίνα
ΠΕΤΡΑ	76	23149	Δ. Μιζουάμα 29)1 διά Κασιλά	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	68	1591	Δ. Γιουρούπορτ 23)3
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙ (δ.)	52	16083	Δ. Γένοβα 22)3	ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	Δ. υπό παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.)	51	14538	Δ. Σάδι 20)3	ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ.	57	12812	Δ. πάραλην
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.)	50	20781	Δ. Σάδι 19)3	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	Δ. Κων. πολιν 14)3 Μαύρη Θάλασσα
ΠΕΤΡΟΛΑ VΙ (δ.)	54	20745	Δ. Πειραιάς 23)3	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖΙ	71	9084	Δ. Μαρικίον 21)3
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙX (δ.)	56	12161	Δ. Μπλέεν 13)2 διά 'Αμβούργον	ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	Δ. Δρέπανον 12)2 διά 'Αλγέριον
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	Δ. Γιεραλτάρ 22)3 διά Χουέλδα	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	Δ. ρόττερνταμ 13)3 διά 'Αλεξανδρειαν
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	Δ. Πειραιάς 5)3 διά Τήγαν	ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΑΙΑ	63	13841	Δ. Μόδι 20)2 διά Κουβεΐτ
ΠΕΤΡΟΛΑ xvii (δ.)	54	12107	Δ. Τήγαν 18)3 διά Μεσόγειον	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	Δ. Π. δηπ. Σπαίην 16)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (δ.)	58	20207	Δ. Πειραιάς 12)3 διά Αγυπτον	ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΟΥΣ	63	11445	Δ. Κ. (ων)πολιν 14)3 διά Κή Γουεστ
ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.)	55	16996	Δ. Πειραιάς 22)3	ΣΑΝΤΑ ΚΑΕΛΙΩ	73	8849	Δ. Αριτρούσαν 1)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIII (δ.)	56	17259	Δ. Ράς Τανόρα 5)2	ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	Δ. Νταψιμέρ 14)11 Ιαπωνίαν (έπ.)
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.)	56	17579	Δ. Ράς Τανόρα 15)3	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	Δ. Χασινόγ. 8)3 διά Βανκούβερ
ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.)	58	27279	εις Πειραιάς από 17)11	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	Δ. Ρ. Γκράντε 15)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVI (δ.)	64	53342	Δ. Πειραιάς από 22)6)75	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ	72	16604	Δ. Νιού Γουεστμινστερ 20)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVII (δ.)	62	49397	Δργεί είς Πειραιάς από 22)5)75	ΣΑΡΛΟΤΑ	60	4083	Δ. 'Αμπερσαν 21)3 (έπολ.)
ΠΕΤΡΟΛΑ XXX	56	2796	Δ. Τζένταν 21)3 διά Σ. Αραβίαν	ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	Δ. Αμπιτζάν 13)3 διά Λάγος
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.)	66	43399	Δ. Ράς Τανόρα 19)3	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Λάγος από 2)1
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.)	55	22479	Δ. Κ. (ων)πολιν 23)2	ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	Δ. Πότρουστ 23)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.)	50	16485	Δ. Πειραιάς 20)3 Μπάνιας	ΣΑΣ Α.	40	5360	Δ. Μπρούνσμπουτελ 15)3 Λαττάκια
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.)	51	16440	εις Πειραιάς 28)1	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	Δ. Σάντος 14)2 διά Γιουκογάμα
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.)	52	11593	Δ. Πειραιάς 7)3	ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	Δ. Πούρετο Καμπέλλο 16)3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	Δ. Λάρνακα 24)3	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	Δ. Ρ. Γκράντε 16)3 διά Χάιφα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	9045	Δ. Σάδι 17)3	ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	Δ. Γιεραλτάρ 19)3 διά 'Αμβερσαν
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	Δ. Σίδνεϊ 23)1	ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	Δ. Ναυκόγια 9)2 διά Κομπέ
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	Δ. Βενετίαν 18)3 διά Μπ. "Αύρες	ΣΗ ΓΚΑΡΤΙΑΝ	69	12061	Δ. Κων. πολιν 7)3 διά Κωνσταντζαν
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	Δ. Τόκιο 14)2 διά Μπάραν	ΣΗ ΛΑΙ'ΟΝ	53	6504	εις Πειραιάς από 14)12
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	5356	Δ. Χούλι 24)3	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	Δ. Κ. Τάουν 24)2 διά Ιαπωνίαν
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	Δ. Μασσαλία 12)3 διά Ασσάπιτ	ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	Δ. Παναμά 29)2 διά Μεξικό
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ	71	3551	Δ. Μπώριταν 24)3 διά Π. Τόρρες	ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	59	11545	Δ. υπό παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	Δ. Ν. 'Υρκη 14)3	ΣΗ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ	73	13631	Δ. Μουροράν 16)3
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	Δ. Κόρη 19)2 διά 'Οράν	ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ	71	10010	Δ. Μιζουάμα 8)3 "Αγ. Φραγκίσκον
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3551	Δ. Ρόττερνταμ 19)3	ΣΗ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	74	9100	Δ. Ρόττερνταμ 6)12
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	Δ. Ντεμεράρα 21)3	ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	Δ. Βαλτιμόρων 20)3 Σ. Τζών	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10553	εις Πειραιάς 25)2
ΠΑΤΑΝΑ	54	1908	Δ. Π. Σάδι 13)3	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛ	58	11452	Δ. Κων. πολιν 9)3
ΠΑΕΙΑΣ	63	10736	Δ. Σάδι 16)3 διά Π. Τόρρες	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	Δ. Ρουέν 26)2 διά Μασσαλίαν
ΠΑΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	Δ. Βενετία 18)3 διά Μπ. "Αύρες	ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΙΟΥΝΤ	75	8981	Δ. Ρ. Γκράντε 16)3 διά Ταμάρ
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	Δ. Ρόττερνταμ 16)3 διά Τρίπολιν	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	Δ. Γόνιαν 16)3 διά Ταμπικό
ΠΟΛΑ	56	7989	Δργεί είς Χαλκίδας από 15)9)75	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	Δ. Χιούστον 3)3 διά Μπ. Σαπούρ
ΠΟΥΑΒΟΣ (δ.)	55	10374	Δ. Χαδρόπαταν 29)2 διά Αννάμπα	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	Δ. Σ. Ράιντιγκ Πόλιν 17)3 Χιούστον
ΠΟΥΑΒΟΣ	50	7544	Δ. Χαδρόπαταν 29)2 διά Αννάμπα	ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	Δ. Τουνουσιόπλικη 28)2 Γαλάταις
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	Δ. Χαδρόπαταν 17)3 διά Ρ. Ιανέλρο	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	Δργεί είς Πειραιάς από 20)6)75
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	Δ. Χαδρόπαταν 14)8)75	ΣΙΣΚΙΝΑ	48	3767	Δ. Ποτσουάλι 10)2
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14429	Δ. Λαύριος από 15)3	ΣΙΣΣΥ	60	7563	Δ. Ιμιγκαχ 26)2
ΠΟΛΥΤΟΠΟΣ	62	12959	Δ. Γιοκούάμα 14)3 διά Χιροσίμα	ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	Δ. υπό παραλαβήν
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	Δ. Ταμπα 2)3 διά Κιουρασάο
ΠΟΠΗ II	51	7154	Δ. Μάλτα 14)3 διά Τόνιδα	ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	Δ. Ν. 'Υρκη 20)3 διά Γένοβα
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	Δ. Βενετία 18)3	ΣΚΑΠΟΥΟΝΤΑ'ΙΑ	76	19150	Δ. Ν. 'Υρκη 23)3 διά Πρόθινες
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	53	4085	Δ. Ριγέκο 17)2	ΣΚΑΠΟΥΟΝΤΑ'ΙΝΤ	70	9077	Δ. Χόγκ - Κόγκ 16)3 Ντάριεν
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	Δ. Βανκούβερ 10)3	ΣΚΑΠΑΛΕ'ΙΚ	53	3899	Δ. Ντουάλα 7)3 διά 'Ελλάδα
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	Δ. Βαρελάνην 24)2	ΣΚΑΠΑΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	Δ. Πόρτλαν (Με) 12)3 Γιεραλτάρ
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ.	64	40098	Δ. Ν. 'Υρκη 18)3 διά Ρ. Τανόρα	ΣΚΑΠΑΜΠΡΗ	76	18500	Δ. Μπαντάρ 'Αμπας 6)3
ΠΡΟΒΙΜ ΣΤΑΡ	53	5690	εις Λαύριος από 12)8)75	ΣΚΑΠΑΝΤΕ'ΙΑ	76	19400	Δ. Ιης 19)3 διά Ν. 'Υρκη
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	Δ. Νιούστατη 15)3	ΣΚΑΠΤΡΑΖ	76	18500	Δ. Φρήπορ (Μπαχ) 12)3
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	Δ. Παρανάγουα 4)3 διά Φλώσιγκ	ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21130	Δ. Αμπιτζάν 7)3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	Δ. 'Αμπιτζάν 13)1 διά Λάγος	ΣΚΑΠΧΙΑΛ	61	12012	Δ. Γιεραλτάρ 22)3 διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	Δ. Κορούνα 28)2 διά Σαδόνα	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	Δ. Σάριφας 16)3 διά Τήσουν
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	5348	Δ. Σουέλ 20)3 διά Κίνα	ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	Δ. Σ. Σιγκαπούρη 15)3
ΠΡΟΣΩ	68	34640	Δ. Α. Αιβέρσαν 7)3 διά Βαλτιμόρην	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	Δ. Χάλιφας 16)3
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	Δ. Λιθράνη 17)3 Φιλαδέλφειαν	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	Δ. Σ. Σαδί 15)3
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ	68	9858	εις Σουέλ 12)3	ΣΚΟΡΠΙΟ (

ΣΠΕΤΣΑΙ	58	11962	ύπο παραλαβήν		ΙΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ε. Πειραιά 18)3
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Ντουάλα 9)3		ΙΡΑΝΙΣΙΩΝ	66	11275	ύπο παραλαβήν
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	είς Λάγος από 6)9)75		ΙΡΕΙΝΗ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Μόρφευς Σίτου 10)3 Ρουμανίαν
ΣΠΥΡΟΣ II	49	1999	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΙΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Σιγκαπούρη 23)1 διά. Ιράκ
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	Ε. Ρόττερνταμ 22)3		ΙΡΙΠΟΗΛ	48	4030	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	είς Πειραιά από 25)7)75		ΙΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Βαλαρού 25)3
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ν. Ύρκη 22)3 διά. Αρούμπα		ΙΣΑΛΛΕΝΤΙΖΕΡ			
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ά. Νιούπορτ 18)3		ΚΟΛΟΚΟΙΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. Φορκάντος 14)3 Πόρτλαντ (Με)
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.					ΙΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	ε. Ν. Όρλεανη 18)3
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Γιθαρατάρ 18)12 διά. Αλγερίαν		ΓΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Ρουέν 13)3 διά. Μπορντών
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Καράτοι 17)3 διά. Κουβέντα		ΙΣΗΗ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	64	52868	ε. Σετουμπάλ 8)3
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Ντουμπάτι 13)3 "Αυτού Ντάμπι		ΙΣΙΓΙΟΝΙΑ	65	18460	ά. Τζιμπούτι 22)2 διά. Ιαπωνίαν
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Ρόττερνταμ 21)3 Στένουγσαντ		ΙΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει είς Πειραιά από 16)10
ΣΤΑΜΥ	72	30315	είς Μαδρίτη 27)1		ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Ν. Όρλεανη 14)3 διά. Μεξικόν
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Μπράκε 16)3 διά. ΗΠΑ		ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	ά. Γιθαρατάρ 21)10 διά. Λάγος
ΣΤΑΡ ΚΑΣΙΩΡ	73	14667	Ε. Οδλάνι 11)3		ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Λάγος από 19)7)75
ΣΤΑΡ ΔΙΛΥ	73	14667	ά. Μπρωμόντ 6)3 διά. Ιαπωνίαν		ΥΔΡΑ ΓΚΟΡΥ	56	10210	είς Λάγος από 17)7)75
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	Ε. Ιανέριο 12)3		ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Ούμ Σάιδ 1)2 διά. Μπάραν
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	ά. Ρουέν 9)2 διά. Βεγγάζην		ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	59	23678	άργει είς Πειραιά από 2)7)75
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	164691	ε. Πειραιά 9)3		ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Ντουμπάτι 5)2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-					ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Σουέζ 21)3 διά. Μπαχρέν
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	ε. Τέιμπλ Μπαΐ 23)3		ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Τημιγχαμ 20)3
ΣΤΕΙΔΙΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Α. Πάλμας 23)12 Μπ. "Αύρες		ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ε. Ταράρεστον 17)3
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Πειραιά 13)10 διά. Τουρκία		ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	δ. Κων/πολιν 8)3 Μαύρην Θάλασσαν
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	δ. Μπροσιόνπουτελ 18)3 Στεττίνον		ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	δ. Κων/πολιν 19)2 διά. Αλεξανδρεία
ΣΤΟΛ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Χάμπτον ρόδες 23)3 Ν. Όρλεανη		ΦΑΛΛΟΥΟΥ	59	9830	ά. Δ. Αντζελες 26)1 Γιοκοχάμα
ΣΤΟΛ ΓΙΑΡΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Σάντος 16)3		ΦΑΝΤΑΣ Ζ. (δ.)	74	23123	ε. Ταπαγκόγκ 18)3
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	ά. Βαρκελώνην 22)3 Αλεξανδρείαν		ΦΑΣΙ ΜΙΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ε. Αμέρερσαν 24)3
ΣΤΟΛ ΠΑΤΑΝΙΟΝΗΡ	60	13979	ά. Καράτα 24)11 διά. Βομβάνη		ΦΑΣΙΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ε. Μπορτών 11)3
ΣΤΟΛ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	59	12413	ά. Λιασσαδάνην 18)3		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Δ. Αντζελες 19)3 διά. Αμέρερσαν
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	13409	ά. Γένοβα 21)3		ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	ά. Αλεξανδρεία 7)3
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	12060	ά. Νταβάνη 29)2		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤ'ΚΣ	69	12748	ά. Μιζουσίμε 14)3 διά. Κασίμα
	62	10326	ά. Σουέζ 12)1 διά. Κοραμσάρ		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Ντόρμπαν 19)2 διά. Σ. Τζών
ΣΥΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΦΗΑΙΑΣ	58	10687	είς Λάγος από 24)9)75
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ε. Π. Σουδάν 21)3		ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΔΕΙΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Αμπου Ντάμπι 13)3
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει είς Πειραιά από 14)4)75		ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ε. Αμβούργον 24)3
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	δ. Γιθαρατάρ 18)3 διά. Αλεξανδρείαν		ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	είς Λάγος από 9)9)75
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. Αλεξανδρεία 22)3 διά. Αμέρερσαν		ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ε. Πειραιά 20)3
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ά. Ν. Υόρκη 20)3 διά. Αρούμπαν		ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Κόμπε 18)3 διά. Καθασάκι
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ε. Ταϊλάνη 21)3		ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ε. Νιόσκαστλ 19)2
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ά. Αιθέρων 14)3 Κωνσταντζαν		ΦΩΛΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Ντόρμπαν 11)3 διά. Ελλάδα
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Ισκεντερόν 23)2 Κωνσταντζαν		ΦΩΔΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 21)1 διά. Δρέπανον
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Παρανάγους 8)3 Μπ. "Αύρες		ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ε. Κελάγκ 16)3
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Νεάπολην 3)3 Μπ. "Αύρες		ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	ά. Λεμεσόδην 16)3 διά. Ταρτούς
ΣΩΤΗΡΗ	62	23539	ε. Ρ. Ιανέριο 10)3		ΦΟΥΛΣΤΑΡ	67	3971	ε. Πειραιά 23)3
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. Αλεξανδρεία 4)3		ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. Μπουσιρίτη 30)12
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Πειραιά 13)3		ΦΡΑΙΕΡΝΙΤΥ	47	3591	προσήραξεν έωσθι Γάζας 5)1
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ά. Τοιμάτη 1)3 διά. Περσικόν		ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Μάλτα 3)3 διά. Τόνιδα
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Αμέρερσαν 20)3		ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	είς Πειραιά από 11)2 (έπισκ.)
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ύπο παραλαβήν		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ε. Ν. Γουεστμίνστερ 21)3
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ε. Γκήλογκ 17)3		ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Παναμά 24)2 διά. Βραζιλίαν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Πειραιά 20)3		ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	ε. Ρ. Γκράντε 16)3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Λειόσες 23)3		ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Μπούριτη 30)12
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. Λαρίσα 20)3 διά. Χάρδιες		ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Ραθένια 12)3 διά. Αλγούστα
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	δ. Γκράντιμασθ 17)3		ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Τζιμπούτι 13)2 διά. Γουαμπάδα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ά. Ν. Υόρκη 20)3 διά. Αμπαντάν		ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει είς Πειραιά από 4)3)75
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ε. Σιγκαπούρη 17)3		ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ε. Γακοράντι 20)9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Γιοκοχάμα 9)3 Μπαρουκίλα					
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	ά. Κων/πολιν 10)3					
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	ε. Νταμάρη 8)2					
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦΤ	58	8465	ε. Τοιταγκόκ 15)3					
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ε. Σιγκαπούρη 19)3					
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Γιθαρατάρ 30)1 διά. Βάρνα					
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Αγ. Βικέντιον 10)3 Ν. Όρλεανη					
ΤΕΑ Τ.Ε.	49	5632	ά. Π. Σαΐδ 19)3 διά. Αλεξανδρείαν					
ΤΕΛΛΑΜΩΝ	56	9236	ά. Βιζακαπτινά 22)2 Μπ. Σατούρ					
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	δ. Γιθαρατάρ 4)3 διά. Μπετζάια					
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	ύπο παραλαβήν					
ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ	53	2990	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΤΕΡΡΥ	55	7798	είς Λάγος από 12)8)75					
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ε. Πλότες 21)3					
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Παναμά 6)1					
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Σιγκαπούρη 22)3 διά. Ντακάρ					
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ά. Βενετίαν 19)3 διά. Κίνα					
ΤΖΑΝΙΣ Σ.Δ.	68	14800	ά. Νταμπιέρ 9)3 διά. Ταϊγκάτο					
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ-Υ'	72	9246	ά. Οζάκα 15)3 διά. Κουσίκι					
ΤΖΕΗΝΗ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ε. Σιγκαπούρη 26)2					
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12372	ά. Πειραιά 20)3 διά. Ιταλίαν					
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	42109	ε. Πειραιά 7)3					
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΡΥ	62	16563	ά. Αδελαΐδα 17)3 διά. Ρωσίαν					
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Πειραιά 21)3					
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Σουέζ 17)3 διά. Λίβερπουλ					
ΤΖΟΥΓΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Σουέζ 31)1 διά. Κίνα					
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Τζενταν 29)1					
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	δ. Κων/πολιν 20)9					
ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	ά. Λαρίσα 17)2 διά. Λαττάκια					
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Σίδνεϋ 5)1 διά. Ιράκ					
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Σουέζ 7)3 διά. Κίνα					
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Μελβούρνην 15)3					
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Ρόττερνταμ 9)3 διά. Πειραιά					
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	άργει είς Πειραιά από 20)1					
ΤΙΤΙΚΑ	50	1771	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ύπο παραλαβήν					
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Φιλαδέλφειαν 22)3 διά. Ταμπίκο					
ΤΟΑΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει είς Πειραιά					
ΤΟΑΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Σουέζ 3)12					
ΤΟΜΑΜΠΙ	56	10271	ά. Σιγκαπούρη 20)3 Εύρωπην					
ΤΟΝΥ	55	8562	ε. Πειραιά 19)3					
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	ε. Ικίκ 1)3					
ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Λονδίνον 21)3 διά. Περσικόν					

Τα νπο σενας σημαίας

(Πλοϊα σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	5. 56	12231	άργει είς Πειραιά ἀπό 14)1	σημ. Παναμάτ - Τα ὑπόλοιπα φέρουν τὴν λιθεριανὴν)	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	.. 64	10472	ά. Μορφουγκάο 16)3 διά 'Οζάκα	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				58 13023 διά Ν. 'Υρκη	
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	Ε. Τόκιο 16)3	ΑΛΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ κ·	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Θεόντα 6)3 διά Μπ. "Άυρες	56 3291 διά 'Επιραιά ἀπό 28)12	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	Ε. Νταμάρ 3)3	43 9159 διά Τέμα 9)11 διά Ντουάλα	
ΑΓΗΝΩΡ	59	3782	ά. Ναγκόδια 16)3 διά 'Ακαμπα	ΑΛΤΟΝΑ (π.)	
ΑΓΙΑ (κ.)	58	3837	Ε. Πειραιά 6)2	55 3405 Ε. Νάντη 14)3	
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	Ε. Σ. Σεπτέμπτιον 12)3	ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λιθ. 64 1715 Ε. 'Ακαμπα 20)2	
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Θεόντα 21)3 διά Λαττάκια	66 2274 Ε. Χούλι 23)3	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ (κ.)*	55	1487	Ε. Κεντήρα 19)3	ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-	
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει είς Πειραιά ἀπό 19)5	ΤΕΡ (λιθ.)	
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)	53	2379	ά. Της 19)3 διά Ζογκουλντάκ	65 1708 διά Λεμεσσόν 22)3	
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ δ.	56	20140	άργει είς Πειραιά ἀπό 27)275	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά. Ταπικό 15)1 διά 'Άθανα	68 3826 διά 'Αλγερίαν	
ΑΓΙΟΣ Ν. (π.)*	57	2265	ά. Πειραιά 17)3 διά Βάρνα	68 1165 διά Θεόστα 24)3 διά Λονδίνον	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΙΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ά. Θεόντα 24)3 διά Κεντήρα	61 36911 διά Ντωρμπατ 2)3 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	Ε. Μαντζανίλο 4)3	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	
ΑΕΔΛΩ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά ἀπό 14)6)74	62 10493 διά Κισράρδου 22)2	
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Πουντρένας 13)3 'Ελ. Σαλδαντόρ	ΑΜΠΙΤΖΑΝ (κ.)*	
ΑΗΓΙΩΡΗΣ (κ.)*	53	2059	ά. Γουωτερφορτ 15)3 διά Μπαγιόν	67 3020 διά Λας Πάλμας 22)3 διά 'Αμεδούργον	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΜΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Σιμπενίκ 5)3 διά Δυρράχιον	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Ντακάρ 6)3 διά Λάγος	68 9291 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Αγ. Φραγκίσκου 16)3 Βαλταραΐζ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Λισσαδών 19)3 διά Γερμανίαν	69 15869 διά Σημήτη 6)2 διά Γιοκοχάμα	
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5063	ά. Καζαμπλάνα 15)3 Ρόττερνταμ	ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)*	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ'	59	7115	ά. Λας Πάλμας 15)3	70 1482 διά Σέτε 15)3	
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Ν. 'Υρκην 6)2 διά 'Άρενδ	ΑΝΔΡΕΙΑ (κ.)	
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Αμβέρσα 24)12 διά Λάγος	57 10287 διά Βαρκελώνη 26)2 διά 'Άθανα	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΞΙΕΡΑΚΗ	68	16319	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 διά Ρόττερνταμ	65 8274 διά Σουάμπτα 15)3 διά Π. Σουάν	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει είς Πειραιά ἀπό 15)2)75	ΑΝΔΡΟΣ διά Ναγκόγιας 15)3 διά Λ. 'Αντζελες	
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ά. Μ. διά Φαγάλ 29)2	ΑΝΔΡΟΣ Ρουέν 12)2 διά Σκίκντα	
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Νταμάρ 10)2 διά Ντουμπάι	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΙ κ.	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	εἰς Πειραιά από 13)11	67 4037 διά Μπαντό 14)3	
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ Κ.δ.	56	12447	εἰς Πειραιά από 3)7)75	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΙ	
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	εἰς Πειραιά από 14)5)75	67 21192 διά Ανδρίαν	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	ά. Αμπετζάν 24)1 Σ. Πέντρο 'Ακ. 'Ελ.	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. 'Αμβέρσαν 11)3 διά Πειραιά	63 119505 διά Χάρην	
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει είς Πειραιά από 15)2)75	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	
ΑΘΗΝΟΥΑ (δ.)	59	28693	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)3 διά Γιεραλτάρ	68 21399 διά Μούπτιλ	
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Γιεραλτάρ 16)3 διά 'Άλγεριον	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	
ΑΙΓΑΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	άργει είς Τζάκονσονδι από 21)4)75	73 13753 διά Χιούστον 24)2	
ΑΙΓΒΟΝ	66	16464	εἰς Τζίμποτι 3)3	ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΤΡΟΣ	
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ά. Μπέρια 20)3	6. Φός 24)3	
ΑΙΩΡΑ	57	10044		ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.				68 21426 διά Παναμά 12)3	
ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗ	67	28774	ά. Πόρτ φ Σπαίν 17)3 Βραζιλίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	
ΑΙΚ' ΚΟΝ*	71	27958	ά. Πόναμα 9)3	68 21418 διά Ν. 'Ορλεάνη 9)3	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Χιροχάτα 16)3	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ά. Λονδίνον 22)3	63 129796 διά Χάδην	
ΑΙ' ΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	εἰς Φιλαδέλφειαν 21)3	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά ἀπό 6)2)74	64 10864 διά Αθάνα	
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	άργει είς Πειραιά ἀπό 15)8)75	ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)*	
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	ά. Ν. 'Υρκην 18)3 διά 'Αρούμπα	57 1225 διά Πειραιά 15)3	
ΑΙ' ΗΡΗΝΑΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	56	7712	εἰς Λάγος από 19)8	ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)	
ΑΙ' Ρ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ά. Γκάλεστον 16)3	58 12239 διά Σιγκαπούρην	
ΑΙ' Ρ. ΜΟΝΤΕΣΤ*	56	2500	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ (κ.)	
ΑΙ' Ρ. ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Βαρκελώνη 4)3 Μπ. 'Αμπάς	47 2503 διά Αλγερίαν	
ΑΙ' Ρ. ΣΙΝΣΕΡΙΤ ιδ.κ.	59	17948	ά. Λός 'Αντζελες 18)3 Κιουρασό	ΑΝΝΑ (δ.)	
ΑΙ' Ρ. ΣΙΛΑΝΕΝΤ	(δ.)	56	21090	ά. Ράς Σουκέρ 18)2	57 25441 διά Αθάνα
ΑΙ' Ρ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Μπαχάρεν 17)3	ΑΝΝΑ Μ. (δ.)	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ' ΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Σιγκαπούρην 3)3 διά Φούτζι	53 2236 διά Μπρούνταν 29)2	
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ά. Ρόττερνταμ 23)3 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΑΝΤΩΝΗΣ (μιθ.)	
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Ανακόπεια 16)3 διά Σιγκαπούρην	56 19221 διά Σ. Μάικελς 14)3	
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)3	53 8202 διά Πειραιά 26)2	
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΡΕ-ΙΤΟΡ	54	7701	ά. Λόγος από 11)8)75	57 2299 διά Τεργεστήν 8)12	
ΑΙΤΖ. ΝΕΙΤΟΥΝ	67	32644	ά. Γιεραλτάρ 16)3 διά Βραζιλίαν	ΑΙΟΥΣ (π.)	
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Κουβέτη 17)3	56 5593 διά Μπάραν 16)3	
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. 'Αμβέρσαν 13)3 διά Κόνακρου	ΑΠΗΛΩΤΗΣ	
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Ανακόπεια 16)3 διά Σιγκαπόρη	63 9733 διά Βερακρούς 26)2 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΑΙΤΖ. ΣΕΥ'ΛΟΡ (δ.)*	75	117300	ά. Ε. Πιούροπρο 24)3	ΑΠΟΛΛΑΔΩΡΟΣ	
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Γιεραλτάρ 22)3 διά Περσικόν	72 13120 διά Νταμάρη 1)3 διά Γάνδην	
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΫ	66	22362	ά. Παναμά 1)3 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΠΟΛΛΩΝ	
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Χάλιφας 20)3	72 13120 διά Ματάνζας (Βεν.) 9)1	
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)3	ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.)	
ΑΚΟΥΑΓΚΡΟΥ	68	25433	ά. Νταμάρ 30)1	58 10369 διά Τεργεστήν 22)3	
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ-ΙΣ	68	25433	ά. Ρόττερνταμ 19)3	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Α.	
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Π. Σαΐδ 15)3 διά Μεσόγειον	59 8837 διά Χόγκ - Κόγκ 3)3 διά Γουαμπόρα	
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25433	ά. Χιούστον 28)2 διά Σάντος	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Μ. (π.)	
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	ά. Π. Σαΐδ 16)3 διά Κόντ	59 3381 διά Πειραιάτη 17)3 διά Άλγεριον	
ΑΚΟΥΑ-ΙΛΑ Ι (κ.)	63	3488	ά. Ντουάλα 28)2 διά Π. Νουάρ	ΑΡΑΓΚΟΝ	
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει είς Πειραιά ἀπό 19)8)75	61 10180 διά Γιεραλτάρ 24)3 διά Λάγος	
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Αυδέρσαν 19)3	ΑΡΓΟΙΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Αλεξανδρειαν 19)3	63 2813 διά Μπαντάρ 10)2 διά Λάγος	
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει είς Πειραιά ἀπό 18)3)75	ΑΡΓΟΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ κ.	
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	εἰς Λάγος από 23)8	57 20729 διά Πειραιά 11)3 διά Λ. Πάλμας	
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	35824	ύπο παραλιών	ΑΡΗΣ (κ.)	
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Σουέζ 14)1	54 9561 διά Λαύριον 2)3	
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Τέμα 24)2	56 8046 διά Μογκαντίο 28)2 διά Ροστόκ	
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Γιοκούχα 18)3	ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	57 8620 διά 'Αμβέρσαν 10)2 διά Λάγος	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	άργει είς Πειραιά ἀπό 21)2)75	ΑΡΗΣ ΣΑΙΝΤΕΡ-ΙΝΤΕΡ κ.	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Μπάνιας 16)2 διά Κωνσταντζαν	62 27824 διά Σιγκαπόρην 17)3 διά Σαντάντερ	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά. Τζένταν 18)12	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (κ.δ.)	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ.				57 5237 διά Ακαζούτλαν 4)3	
ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Πειραιά 23)3	ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ά. Χιούστον 3)3	54 13432 διά Σαλίνα Κρούζ 15)8)75	
ΑΛΕΞΗΣ*	51	2983	ά. Αμπατάλα 26)2 διά Μαντζανίλο	ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	
ΑΛΕΞΗΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ά. Χάλιφας 3)3	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	
ΑΛΕΦΑΝΗ (κ.)	63	2261	ά. Βερμούδας 7)12 Φλώριδα (ἐπωλ.)	52 4303 διά Θεύτα 28)9 διά Λάγος	
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	58	5593	ά. Σουέζ 9)3 διά Κάτρο	ΑΡΙΩΝ (κ.)	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Ντουάλα 16)3 διά Μπ. 'Αμπάς	48 3675 διά Λ. Πάλμας 21)2 διά Λάγος	
ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ά. Γιεραλτάρ 29)2 διά Αγύουσταν	48 6710 διά Σουέζ 14)3 διά Τζακάρτα	
ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	ά. Γιεραλτάρ 13)3 διά Τσιότζια	56 22670 διά Αργεντίνη 11)7)75	
ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Λονδίνος 5)3 διά Βηρυτόν	56 10066 διά Βαρκελώνη 7)10	
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	ά. Φορμάντα 3)3 διά 'Ιαπωνίαν	56 1647 διά Λαττάκια 22)2	
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανόύρα 7)3	ΑΡΤΑ (κ.)	
ΑΛΜΑ (κ.)	41	9097	ά. Τζένταν 29)12	64 18000 διά Μορφουγκάδο 20)3	
ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Γιουροπόρτ 21)3 διά Μπέλφαστ	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	

ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Κάρυκ "Αίλ. 14)2 διά Χόθικ	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	Σ. Πειραιά 19)3
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	έ. Νταμάμ 2013	ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	δ. Γιβραλτάρ 17)3 δι' 'Αρζού
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εἰς Πειραιά πόλη 19)1)75	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	μετων. «ΛΙΑ Γ.»
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	έ. Γιουροπόρος 23)3	ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	έ. Τάραντο 17)3
ΑΤΑ. ΠΡΙΝ (δ.)	64	38538	άργει εἰς Τρίνινταν πόλη 10)4)75	ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8786	δ. Πούντα 'Αρείνας 5)3 διά Καλλάδο
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Τέλιπλ Μπαίν 20)3	ΔΕΣΠΟΙ (π.)*	68	8796	δ. Παναμά 12)3 δι' Εδρώπην
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Τάουν 16)3 διά Κή Γουέστ	ΔΗΛΟΣ	59	9493	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΣ	69	16291	έ. Βανκούμερ 14)3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Πειραιά 2013 διά Βόρνεο
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16292	ά. Μακάλ 7)3	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	εἰς Λάγος πόλη 7)3
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	δ. Γιβραλτάρ 7)12 διά Ρόττερνταμ	ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑ. ΖΩΚ	69	16291	έ. 'Αυτορέπταν 5)3	ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2799	ε. Μαλάγκα 18)3
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)3	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ε. Λισσαθέντα 18)2
ΑΥΡΑ (κ.)*	45	1589	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ε. Αιθερόπουλ 24)3
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ύπερ. π.)*	40	26314	έ. Σίδην 24)3	ΔΡΟΜΩΝ	64	17478	άργει εἰς Πειραιά πόλη 10)5)75
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά. Μπ. 'Άρες 27)2 Κοπεγχάγην	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	58	8431	ά. 'Αμερέρσαν 3)3 διά Ντόμπιταν
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	ύπό παραλαθήν	ΔΩΤΩ	67	43231	ά. Ρ. Τανόρα 17)3 διά Μπαχρέλην
ΒΑΛΛΕΣ ΠΙΚΑΝ-				ΕΒΡΟΣ	68	35191	ε. Παρανίτη 7)3
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Μπιλμπάρο 6)1 δι' 'Αθάνα	ΕΒΡΟΣ (π.)	63	15983	ε. Γιοκούδαμα 15)3
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Κορασίαν 7)2	ΕΘΝΙΚΗ (δ.)	75	126947	ύπό παραλαθήν
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ά. Ράς Τανόρα 20)12)75
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εἰς Νεάπολην πόλη 26)6)73	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Μαντζανίλο 26)2 διά Κορίντο
ΒΑΣΙΑΝΗΣ (δ.κ.)	58	12369	έ. Φιλαδέλφειαν 22)3	ΕΙΚΟΥΤΥ (δ.)*	52	15623	ά. Ρεσιφ 3)3 διά Μπέλεμ
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΚΤΩΡ. (κ.)*	72	4801	ε. Σιγκαπούρην 23)2
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	έ. Κόμπη 6)3	ΕΛΙ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ε. Σαλαλά 13)3
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8506	ά. Γιοκούδαμα 13)3 Μπουενεβεντούρα	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Σουέζ 8)3	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Σουέζ 21)2
ΒΙΕΑ (κ.)	53	8576	έ. Τζένταν 8)2	ΕΛΕΙ-ΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει εἰς Πειραιά πόλη 11)1
ΒΙΚΤΩΡ*	64	4281	δ. Μπρόνιμπούτελ 18)3 διά Γδύνια	ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)*	54	6801	ά. Πλότσε 1)1 διά Πύλον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ά. Κωνπόλιν 6)3 δι' 'Οδησσού	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	ε. Καρδτσι 20)3
ΒΙΟΔΑΝΤ Ν. ΓΟΥ-				ΕΛΕΝ	67	27989	ε. Τακόμη 3)2
ΔΑΝΔΡΗ (δ.)	72	11981	ά. Κουβέτ 23)2	ΕΛΕΝΑ (κ.)	52	2673	ε. Μερανία 7)3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	ά. Πειραιά 18)3 διά Χαλκίδα	ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΙΟΥ 8. μ.	58	20830	άργει εἰς Πειραιά πόλη 26)11)74
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	άργει εἰς Σπέτζα πόλη 10)12)74	ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ά. Πειραιά 15)3 διά Χαλκίδα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Βιολέτα 15)3 δι' 'Αιμοδόγυον	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	εἰς Σιγκαπούρην πόλη 27)9)75
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εἰς Σπέτζα πόλη 30)1)75	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ά. Αλεξανδρείαν 23)3
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. Λάς Πάλμας 13)1 διά Λάγος	ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17830	ά. Βακαγιάμα 14)3 δι' Αδστραλίαν
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΕΥΘΕΡΟΕΡΟΥΠΟΛΙΣ 8.*	74	132034	ά. Κάμι μπάλ Τσάνη 10)2 Περατόν
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εἰς Χαλκίδα πόλη 27)5)75	ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	δ. Μπρόνιμπούτελ 15)3 δι' 'Αλγερίαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Πορτμπαντάν 19)3	ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Λάς Πάλμας 19)3 διά Γουώρρου
ΒΡΩΝΤΗ (π.)	64	33245	ά. Τάουν 13)3 διά Φλωσιγκ	ΕΑΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Κιουραδάς 2)3 διά Μπ. 'Αθρες
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	δ. Τάουν 13)3 διά Φλωσιγκ	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	δ. Γιβραλτάρ 27)2 δι' 'Οράν	ΓΚΑΟΡΥ (δ. Σιγκ.)*	75	48000	ά. Ν. 'Υόρκη 25)2 δι' 'Αρούμπα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Χάλιεφ 6)3 δι' 'Αρούμπα	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	έ. Σαγκάνη 19)3	ΣΠΑΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Ράς Τανόρα 27)2
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	έ. Τζένταν 19)3	ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	εἰς Λάγος πόλη 12)8)75
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	42439	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)3 Μ. Θάλασσαν	ΕΛΛΗΝΗ	56	10312	ά. Σουέζ 17)3
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Ν. 'Υόρκη 11)3 δι' 'Αρούμπα	ΕΛΛΗΝΟΠΑΛΑ (κ.)	62	12230	ά. Κιουραδάς 11)3 διά Μπ. 'Αθρες
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	ά. Κωνπόλιν 2)7)2	ΕΛΛΕΠΑΛΛΑ (κ.)	54	6503	ά. Χάλιφες 11)3 δι' 'Αθάνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	ά. Πρέσπα 20)3 διά Σαντάντερ	ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	ά. Πειραιά 28)2 διά Κωντάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	έ. Πειραιά πόλη 16)7)4	ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	έ. 'Ακαμπα 8)3
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Κιουραδάς 5)3 διά Πούντα Καρτόν	ΕΑΝΕΡΙΣ (κ.)	57	8960	εἰς Λάγος πόλη 2)8)75
Γ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ Σ.ΣΥΚ.	68	9071	ά. Αιμοδόγυον 23)3 διά Π. Λίμον	ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	έ. Ναγκόγια 2)3
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Θεσσαλονίκην 9)10	ΕΠΙΚ (κ.)*	50	1779	μετων. «ΕΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ» σημ. 'Ελλην.
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ά. Ξάδηρην 10)3 διά Πόρτομουθ	ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει εἰς Πειραιά πόλη 4)2)75
ΓΙΟΥΝΙΑΚ (κ.)*	56	10774	ά. Ναγκόγια 10)3 διά Ναγκόγια	ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	έ. 'Ειδονυμαύρ 23)3
ΓΙΟΥΡΟΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	63	7311	ά. Μόζι 13)3	ΕΡΓΙΝΑ Ι. (κ.δ.)*	61	12891	ά. Χωκεσούντ 11)7)75 διά Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣ-ΥΛΑΡ (κ.)	58	4234	ά. Κολομπό 22)3	ΕΡΓΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	ά. Ορλεάνη 9)3 δι' 'Αρούμπα
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΣΚΑΥ-κ.	55	1275	εἰς Λάγος πόλη 16)2	ΕΡΟΙΚ Σ.ΣΥΖΥΓΟΝΙΟΡ κ.	57	1368	άργει εἰς Πειραιά πόλη 9)7)75
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΩΙΟΣ Σ.κ.	60	42446	ά. Τερψτόν 5)3 διά Πειραιά	ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	έ. Βαλέντινα 21)3
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	ά. Κωνπόλιν 2)3 διά Κωντάντζαν	ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ά. Σεβίλην 2)2 δι' 'Οράν
ΓΚΑΛΑΣ ΠΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	έ. Τζάκονσβιλ 16)11	ΕΣΣΕΡΟΣ	57	10317	δ. Π. Σάτιδ 22)3
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΑΙΑ (κ.)*	60	2269	έ. Τέμο 19)3	ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	ά. Δουκέρην 14)3
ΓΚΙΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)*	52	65756	εἰς Φιλαδέλφειαν πόλη 31)12)75	ΕΣΣΕΣ	57	4023	έ. Πουνταρένας 24)2
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	23558	ά. Θέουτα 23)1 δι' 'Αλγέριον	ΕΤΕΟΚΛΗΣ ΙΙ. (κ.)*	44	7141	ύπό παραλαθήν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Φορκάντος 16)3 διά Βόλον	ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Πειραιά 19)3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.*	56	6046	ά. Σουέζ 10)3 διά Ταϊταγκόδυκ
ΓΚΑΟΝΤ ΜΗΝΤΣ (κ.)	56	5485	ά. Πειραιά 6)3 διά Βόλον	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ά. Γιοκούδαμα 3)3 διά Κουβέντ
ΓΚΑΟΝΤ ΑΡΡΟΥ Υ.	59	23084	ά. Αιμοδόγυον 23)3 διά Ρόττερνταμ	ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	εἰς Λάγος πόλη 2)12)12
ΓΚΑΟΝΤ ΗΝΓΚΑ (δ.)	59	15397	άργει εἰς Πειραιά πόλη 23)5)75	ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	άργει εἰς Πειραιά πόλη 24)1)1
ΓΚΑΟΝΤ ΜΕ-ΙΤ. (κ.)	55	1313	ά. Νότα 16)3 διά Μπ. Σαπούρ	ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)	54	11208	ά. Σιγκαπούρην 7)3 δι' 'Ινδονησίαν
ΓΚΑΟΝΤ ΝΗΓΚΑ (δ.)	64	15240	έ. Πειραιά 19)1	ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	ά. Ταραγκόνα 28)2 διά Μάδλαταν
ΓΑΥΑΚΟΣ	64	16230	ά. Δ. Άχαντα 17)12 Μπ. Σαπούρ	ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	129260	άργει εἰς Πειραιά πόλη 5)10)75
ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Σούκονδαμ 18)3 διά Κουβέντ	ΕΥΓ. ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Φοινηπορτ 13)3
ΓΑΥΦΑΔΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ά. Νταμπάμ 27)2	ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	96775	ά. Νταρανταν 11)3
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΙΝΤ.	70	11329	εἰς Λάγος 17)3	ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	623717	ά. Νταρανταν 15)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	43	14313	ά. Γανόνη 19)3 διά Κωντάντζαν	ΕΥΡΥΔΟΛΑΣ*	64	5496	άργει εἰς Πειραιά πόλη 25)11)75
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	ά. Πόρτ Σαΐτ 20)3 διά Μεσοδύον	ΕΥΡΥΔΟΛΑΣ*	64	14959	ά. Σάφι 19)1 διά Πολωνίαν
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	53	21284	εἰς Πειραιά πόλη 16)9)74	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	9727	ά. Σουέζ 6)3 διά Γκιζέν
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ Σ.	57	26032	ά. Κωνύδηρον 24)3 διά Πορτογαλιαν	ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)	61	10290	ά. Βοστόνη 24)2 δι' 'Ιταλίαν
Γ. ΙΝΧΕΡΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	έ. Ρίο 'Ιανέριο 16)3 δι' 'Οδηγέριος	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	ιενων. «ΑΓΗΝΩΡ»
Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Πειραιά 20)5 διά Νταμπιέρ	ΖΙΤΑ	70	15665	ά. Λάγος 6)3
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Μποδέλη Μπαί 3)4	ΖΩΗ Γ.	57	3829	έ. Κουβέντ 5)3
Γ. ΜΠΟΥΤΟΥ (δ.)	57	20902	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)3	ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	άργει εἰς Τουκομαλί πόλη 20)6)75
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	εἰς Πειραιά πόλη 23)1)75 (έπιοκ.)	ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Δ. 'Αντζελες 21)3
Γ. ΝΑΒΙΤΣΕΙ-ΤΟΡ	67	22549	ά. Λονδίνου 24)3 διά Πειραιά	ΗΑΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031	εἰς μεσονειακάς μεταφοράς
Γ. ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	2					

ΘΗΡΑ	62	14151	ε. Φιλαδέλφειαν 22)3
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ, δ.	59	21323	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 1)2)75
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Πούντα Καρντόν 13)3
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Καζαπλάνκα
ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ε. Μένα ἀλ. Ἀχαντί 16)3
ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	55	7578	δ. Λας Πάλμας 15)3 διά Μπιζέρτα
ΙΛΙΑΣ (δ.)	59	13223	ἀργεῖ εἰς Φάλουσθ ἀπό 1)2
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	δ. Παναμά 18)2
ΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	ε. Τοσφέρεστον 18)3
ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643	ε. Τοσφέρεστον 15)3
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	ε. Πειραιά 16)12
ΙΜΑ*	68	27989	δ. Μόνιπλ 16)3 διά Πουέρτο Όρντας
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	δ. Γιθραλτάρ 12)3 διά Κευτέκ
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 31)7)75
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΟΡ (δ.)	65	30516	ε. Χιούστον 17)2
ΙΟΝ. ΔΗΜΤΕΡ	67	20959	ε. Ίνταδον 11)3
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ε. Πρόδηντεν 16)3
ΙΟΝ. ΠΑΓΙΩΝΗΡ	66	20959	ε. Βίτοριας 17)2 διά Ροστόκ
ΙΟΝ. ΣΚΑΥΠΕΡ	51	2133	δ. Σουέζ 20)3 διά Περισκόν
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ε. Σεβίλην 23)3 διά Χάμπτον ρόδς
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	δ. Ν. Υόρκην 4)3 δι' Ἀρούμπα
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 1)6)75
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	ε. Ρότερνταμ 18)3
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ε. Μουτάπαν 10)3
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	εἰς Λάγος ἀπό 18)7)75
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ε. Ούρακος 28)2 διά Σουραπάγια
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	δ. Ν. Όρλεάνη 13)3 δι' Ἀρούμπα
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 10)10
ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	δ. Ν. Όρλεάνη 13)3 διά Τάμπα
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	δ. Βαρκελώνη 10)3 δι' Ἀλεξανδρεια
ΚΑΛΗ (π.)	51	1923	ε. Πειραιά ἀπό 30)12
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	δ. Γκάλθεστον 6)3
ΚΑΛΗ	57	8774	ε. Μπανγκαρά 13)3
ΚΑΛΙΟΠΗ	68	4707	ὑπό παραλαβήν
ΚΑΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 15)2)75
ΚΑΛΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	54	11909	δ. Πόρτ Σαΐδ 14)3
ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδης ἀπό 29)2
ΚΑΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	δ. Σουέζ 26)3 διά Μπάσφραν
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	εἰς Λάγος 29)7)75
ΚΑΠ ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.*	56	9817	δ. Σουέζ 10)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Ἀλεξανδρειαν 22)3 διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.π.	57	24854	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 31)10)74 ἐπώλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	δ. Γιθραλτάρ 21)3
ΚΑΠΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ κ.*	54	10905	ε. Μεράνια 11)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	δ. Κ. Τάουνος 20)3 διά Νιούπορτ
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	61	8505	εἰς Λάγος ἀπό 1)9
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-ΓΟΣ (κ.)	57	9060	δ. Ἀμπιτζάν 21)1 διά Λάγος
ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	δ. Λός "Αντζέλες 10)3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ*	53	5789	εἰς Ρότερνταμ ἀπό 14)12
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΑΟΥ (κ.)	47	3340	ε. Ν. Υόρκην 29)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-ΒΑΡΗΣ	52	7597	δ. Πόρτ "Αρθουρ 28)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ε. Μένα ἀλ. Ἀγαντί 5)3
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ε. Τούλνα 16)3
ΚΑΡΜΕΝ ΦΩΤΑΝΑ κ.*	41	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΟΛ (δ.)	57	13314	εἰς Καράποτα ἀπό 10)10 (ἐπισκ.).
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	δ. Παναμά 10)3 διά Χούλ
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	ὑπό παραλαβήν
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Μομπάσα 20)3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ε. Βρέμην 21)3
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	ε. Ντάρα ἐς Σαλάδ 20)3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)*	56	1333	δ. Πειραιά 21)1 διά Μπάρι
ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	Π. ντε Μπούκ 22)3 Μασσαλίαν
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Βενετία 18)3
ΚΕΑ	58	13996	δ. Ν. Όρλεάνην 4)3
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Λάς Πάλμας 23)3
ΚΕΦ ΧΩΚ (δ.κ.)	60	12971	ε. Γένοβα 24)3
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	δ. Χάμπτον ρόδς 21)3 διά Μεσικόν
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	65	8198	δ. Πτ. "Αντζέλες 13)12 δι' Ἀλεξάν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	δ. Τής 24)3 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΙΚΗ (κ.)	57	9723	δ. "Αντεν 19)2 διά Βιετνάμ
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	δ. Γιθραλτάρ 30)12
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	εἰς Λάγος ἀπό 29)5
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	δ. Μοντεβίδεο 10)3 διά Πειραιά
ΚΛΕΩΝ δ. (π.)	59	16217	ε. Πειραιά 13)3
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ (κ.)	59	5515	δ. Λάς Πάλμας 17)3 διά Καέν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ε. Βαλτιμόρεων 21)3
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	δ. Ρότερνταμ 23)3
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	δ. Δουκένηρον 27)2 διά Βηρυτόν
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	δ. Σουέζ 16)3 δι' Ἀμπανάν
ΚΟΡΙΝΑΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Βιλελμόσαφέν 10)3 διά Ταρτούς
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	δ. Τοιθατάκειος 5)3 διά Σάντος
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ε. Καράποτα 16)3
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	ε. Βουδάνη 22)2
ΚΟΡΣΑΙ-Ρ	62	15000	δ. Σινέρι 8)3
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑΤΑ (δ.)	54	11250	ε. Ρότερνταμ 30)9
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ δ.*	57	20728	ε. Κατσαζακόλας 10)3 διά Τούζπαν
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΩΝ δ.	57	12316	δ. Μοντεβίδεο 30)12
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	δ. Π. & Πιέο 10)3 διά Σ. Χούε
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Κουβέλη 9)2
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	δ. Λάς Πάλμας 20)3 δι' "Αιστερνταν
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	δ. Σαγκανοσέκι 15)2 δι' "Ινδονησία
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	ε. Πειραιά 14)3
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 9)5)75
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	ε. Νταμάρι 20)3
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕ-ΛΟΣ (κ.)*	60	5993	δ. Δάντοι 20)3 διά Πειραιά
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 5)6)75
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	εἰς Λάγος ἀπό 15)18)75
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	ε. Στάκαρα 5)3 διά Σιγκαπούρη
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	57	19674	ε. Σιγκαπούρη 15)3
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΡΕ κ.δ.	60	24484	ε. Πειραιά 8)1
ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ κ.	56	8477	δ. Σουέζ 21)3 διά Κων(πολιν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	δ. Μ. ἀλ. Ἀνιστάτη 6)12 Μπ. Σαπούρ
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	ε. Τζένταν 9)3
ΚΥΘΗΡΑ *	70	16239	ε. Κόπη 18)3
ΚΥΘΡΩΝΟΣ	57	13895	δ. Σουέζ 16)2
ΚΥΜΑ (δ.)	56	24369	ἀργεῖ εἰς Τζέκονσονθ διό 28)2)75
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 19)10)75
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ε. Πειραιά 20)3
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ (κ.)	54	8532	εἰς Λάγος ἀπό 4)9)75
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	δ. Λιθέρπουλ 14)2 δι' Ἀμθέρσαν
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ε. Τζιμπούτι 22)1 διά Κοραμόσρ
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	εἰς Λάγος ἀπό 21)6)75
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ε. Π. Κάμπους 27)1
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 12)2)75

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	α. Κιουρασά 13)3 διά Ντεμεράρα
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-ΤΗΣ (κ.)	58	8847	α. Γιαβάτα 27)2 διά Νιγκάμα
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ε. Χόγκ - Κόγκ 19)3
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 1)3)74
ΛΑΙΓ'ΟΝ (κ.)	53	5608	ὑπό παραλαβήν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιθραλτάρ 16)3 διά Λ. Τοάρλες
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Πιέραλτάρ 21)3 διά Τεργέστην
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Πειραιά 23)2
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	δ. Λείκ Τσαρλός 10)3
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ε. Ράς Τανούρα 23)2
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	εἰς Τζένταν 18)6)74
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	δ. Γιθραλτάρ 2)3 διά Λιθύην
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Μπάρι 19)12
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ε. Νταμάρι 8)2
ΛΕΜΑΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣ-ΑΝΙΚ (δ.)	61	12702	ε. Ρίο 'Ιανέρο 15)3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΕΘΙΑ-	56	4801	ε. Τέμα 5)3
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	α. Ἀμπαντάν 17)1 διά Λάγος
ΛΕΣΣΑΙ (κ.)	65	2411	α. Σετουμπάλ 16)3
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	α. Πειραιά 20)3 διά Κωνστάντζαν
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	εἰς Λάγος ἀπό 20)7)75
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ε. Ντόρτρεχτ 12)3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑ-ΤΖΙΔΗΣ	57	10499	εἰς Πειραιά ἀπό 15)11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ε. Βαλτιμόρη 22)3 διά Χιούστον
ΛΙΑ Γ. (κ.)	57	1977	ε. Τζένταν 2)3
ΛΙΖΑ	64	2817	ε. Ν. Όρλεάνη 15)3
ΛΗΓΚΗ (π.)	61	8760	α. Μπ. "Άδρες 21)1 δι' Ἀθάνα
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	α. Λάς Πάλμας 3)3 διά Λάγος
ΛΙΠΣ	60	16968	α. Μπ. "Άδρες 13)3 διά Πορτογαλίαν
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ε. Μαλάγκα 23)3 διά Γιθραλτάρ
ΛΟΙ-ΙΝΤΑ (δ.)	57	20730	α. Γουέτερνπορτ 8)3 διά Κόμπε
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	59534	εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 19)9)75
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	2557	ε. Σεβίλη 22)3
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27526	δ. Αντεν 8)3 διά Μπ. Μασάρ
ΛΥΡΙΚ (δ.)*	64	29396	ε. Ν. Όρλεάνη 2)3 διά Λιθύην
ΛΥΡΕΙΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ε. Τέρνταν 24)3
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	64	44646	ε. Ν. Υόρκην 9)3 δι' Αύγοδσταν
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ε. Πειραιά 16)1
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ε. Λάγος ἀπό 1)9)75
ΜΑΓΚΝΩΦΙΑΔΑ (κ.)	51	7126	ε. Ταρτούς 31)1
ΜΑΘΙΟΣ ΙΚΚΟΛΑΣ Κ.	54	2730	ε. Βόρταρουτ 13)3
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	δ. Ν. Υόρκην 6)3 διά Ρωσίαν
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	δ. Σουέζ 26)1 διά Κουσβέτ
ΜΑΙΡΗ ΟΥ. (δ.)	58	24065	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 2)16)75
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ε. Γουόρπορτ 27)2 διά Μπαχρέλιν
ΜΑΙ-ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Μπάχια Μπλάνκα 15)3
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	ὑπό παραλαβήν
ΜΑΝΙΑ (κ.)*	52	1597	ε. Λιθόρων 21)3
ΜΑΝΟΣ Π.			

ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	ά. Ρ. 'Ιανέρο 11)3 διά Ρόστοκ	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ ..	56	8716	ξ. 'Αμπιτζάν 24)1
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ ..	54	11743	ά. Θεότα 6)3	ΝΙΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) ..	60	28655	ά. Δ. 'Εστακάντα 17)3 διά Πόρτλαντ
ΜΙΝΩΣ (δ.) ..	57	21229	άργει είς Πειραιάς από 2)4)75	ΝΙΟΝΑΔΗΤ (δ.) ..	55	1311 ⁺	ό. Τάκονοβιλ 26)11 διά Μπρούνσβιλ
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.) ..	75	68631	ξ. Σιγκαπούρων 22)3	ΝΙΟΡΙΑΝ ..	56	10486	άργει είς Χαλκίδα από 18)6)75
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) ..	56	8590	ά. Ιλισσαθώνα 21)3 διά "Αμοτερνταμ	ΝΙΟΡΙΚ (δ.) ..	66	45280	ό. Φόδ 18)3 διά Ράς Λανούφ
ΜΙΣΙΡΑΛ (κ.) ..	58	993	μετων. «ΠΑΛΑΜ ΜΠΕΡΝΤ»	ΞΕΝΙΑ (κ.) ..	47	2836	είς μεορειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ (δ.) ..	59	26737	άργει είς Γκάλεστον από 23)4)75	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) ..	49	1953	δ. Σουεζ 13)2 διά Γκικιάν
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ ..	65	28313	ό. Πόρτλαντ (Με) 19)3 Κιουρασό	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.) ..	54	2221	ξ. Ν. 'Ορλέανην 17)3
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.) ..	75	60900	ά. 'Άγ. Φραγκισκον 2)3 διά Ντουμάι	ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	είς Πειραιά 14)2
ΜΙΧΑΗΑ Α. (δ.) ..	53	11289	άργει είς Πειραιάς από 17)6	ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.) ..	58	13093	άργει είς Φάλμουθ από 17)3)75
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	10067	ξ. 'Ωλαπαν 21)3	ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) ..	62	11270	είς Μίνα Χαλίδ 14)3
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.) ..	67	54502	ά. Φιλαδελφεια 11)3 διά Κάρυκ αλλ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ ..	72	106123	ά. Τέμπη Μπατι 4)3 Γιουροπόρτ
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.) ..	51	3386	ά. Λ. Πάλμας 20)2 διά Λάγος	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) ..	69	97463	ό. Μ. Δλ Φαχάλ 18)3 Μπούλεν Μπαϊ
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.) ..	56	8777	ά. Βαρκελώνην 16)5	ΟΛ. Α'ΙΣ (δ.) ..	54	17999	άργει είς Πειραιάς από 29)12
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ ..	76	18950	είς Γιουκούσκος υπό συμπλήρωσιν	ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) ..	70	98726	ά. Πόρτ 'Αθρούν 18)2 Τανόύρα
ΜΟΥΝΙΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. 'Ανσόντ 21)3	ΟΛ. ΑΛΛΑΓΗΑΝΣ (δ.) ..	70	97206	ό. Μίλφορτ Χάφεν 11)1 διά Περσικόν
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ ..	67	18459	ά. 'Αμπέρσαν 12)3 διά Ρότερνταμ	ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) ..	70	97206	άργει είς Πειραιάς από 26)10
ΜΠΑΤΑΚΙ ΣΗ (κ.) ..	61	1146	ά. 'Αμπέρσαν 12)3 διά Σάπελε	ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) ..	70	98566	ά. Κουέσιν 18)3 Μίλφορτ Χάφεν
ΜΠΑΤΑΚΙ ΣΚΑΥ' (κ.) ..	62	1087	ά. Θέστου 17)3 διά Γκούνες	ΟΛ. ΑΝΤΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.) ..	70	97466	ά. Τέμπη Μπατι 4)3 Γιουροπόρτ
ΜΠΑΤΑΚΙ ΣΚΑΥ' (κ.)*	50	1253	ά. Γιεράλταρ 20)3 διά Ρότερνταμ	ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.) ..	70	98566	ά. Μ. Δλ Φαχάλ 18)3 Μπούλεν Μπαϊ
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.) ..	63	25340	ά. 'Αμβούργον 22)3	ΟΛ. ΑΡΡΟΥΟ (δ.) ..	70	96627	ά. Κάρυκ 'Αλλ. 13)3 Λάντς "Εν
ΜΠΑΡΟΥ (κ.) ..	53	1362	ό. Σ. Σαΐτ 21)3	ΟΛ. ΑΡΙΣΕΡ (δ.) ..	70	96679	ξ. 'Αιλ οφ Γκραΐν 24)3
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	ά. Τζένταν 5)3	ΟΛ. ΑΣΠΡΕΙΣΩΝ δ.	72	106123	άργει είς Πειραιάς από 26)10
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	ξ. 'Αμβούργον 23)3	ΟΛ. ΓΑΚΑΦ (δ.) ..	54	20495	Παναύμα 21)3
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙ·ΚΕΛΣ ..	65	4636	ά. Ν. 'Ορλέανη 27)2	ΟΛ. ΓΚΑΡΑΝΙ (δ.) ..	65	38607	ά. Φιλαδελφειαν 9)3 διά Ρ. Τανόύρα
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.) ..	61	1595	ά. Γουέστον Πίοντ 19)3 διά Σπέτζια	ΟΛ. ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.) ..	64	32380	ά. Μπούκομ 22)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΠΕΤΤΥ (κ.) ..	55	5668	ά. Ντακάρ 2)3	ΟΛ. ΓΚΕΙ'Τ (δ.) ..	65	32478	ά. Ν. 'Ορλέανην 3)3
ΜΠΗΒΕΡ (δ.) ..	57	20464	ά. Μπούλεν Μπατι 28)2	ΟΛ. ΓΚΛΟΥΡ (δ.) ..	64	38598	ά. Πόρτλαντ Με. 13)3 διά Μποναίρ
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΛΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Σιγκαπούρη 21)3 διά Περσικόν	ΟΛ. ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.) ..	65	32407	ά. Πόρτλαντ Με. 16)3 διά Μπόννυ
ΜΠΛΟΚΑΝΤ (κ.) ..	66	3013	ά. Ρουέν 13)3 διά Ντουάλα	ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.) ..	65	38607	ά. Φιλαδελφειαν 17)3 διά 'Αρούμπαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ ..	55	5304	ά. Π. Χάρκουρτ 14)3	ΟΛ. ΓΗΓΚΑ (δ.) ..	58	27602	ά. Τέμπη Μπατι 4)3 Γιουροπόρτ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ ..	64	34056	ά. Πειραιάς 15)3	ΟΛ. ΔΕΙ'Κ (δ.) ..	54	17999	ά. Κάρυκ 'Αλλ. 13)3 Λάντς "Εν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ ..	50	6307	ά. Λ. Πάλμας 17)12 διά Λάγος	ΟΛ. ΜΙΑΝΑΡΕ (δ.) ..	72	128561	ά. Μπόννη 8)3 διά Γιουροπόρτ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ δ.π.	59	22844	ά. Μιζούσιαν 21)2	ΟΛ. ΜΙΟΝΙ (δ.) ..	62	126027	ά. Ρότερνταμ 8)3 διά Περούκόν
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΑΙΝΑ ΦΑΙΗΣΗ	9604	6	δ. Γιεράλταρ 22)9 διά Λάγος	ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.) ..	75	130000	ά. Κούρε 6)3 διά Περούκόν
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.) ..	53	21577	άργει είς Ίτεαν από 22)5)75	ΟΛ. ΜΠΡΟΥΙΔΙΑΝΣ (δ.) ..	73	128561	άργει είς Πειραιάς από 5)12
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ' (κ.) ..	55	1308	ά. Δρέπανον 22)2 διά Τρίπολιν	ΟΛ. ΝΤΕΙ'Κ (δ.) ..	54	17999	άργει είς Βίγκο από 11)5)75
ΜΠΡΑΝΖΕΤ ΣΚΑΥ' (κ.)*	57	3737	ά. Γιεράλταρ 7)3 διά 'Ανκόνα	ΟΛ. ΜΙΑΝΑΡΕ (δ.) ..	72	128561	ά. Μπόννη 8)3 διά Γιουροπόρτ
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.) ..	54	2510	ά. Μπρούγκας 19)3 διά Ρότερνταμ	ΟΛ. ΜΙΟΝΙ (δ.) ..	62	126027	ά. Ρότερνταμ 8)3 διά Περούκόν
ΜΥΟΪΚ (μ.) ..	67	39617	άργει είς Πειραιάς από 17)7)75	ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.) ..	75	130000	ά. Κούρε 6)3 διά Περούκόν
ΜΥΚΑΛΗ (δ.) ..	62	28395	ά. Γιοκάσι 2)3	ΟΛ. ΜΠΡΟΥΟ (δ.) ..	55	13709	άργει είς Χόργ. - Κόγκ από 15)1
ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.) ..	63	1196	ά. Κ. Δλ 'Αιμάγιας 22)2 Ρ. 'Ιανέρο	ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) ..	64	32379	ά. Χόγκ Κόγκ 16)2
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	ξ. 'Ακαπά 27)2	ΟΛ. ΝΤΗΘΕΝΤΕΡ (δ.) ..	54	19462	ά. Σουεζ 21)3
ΜΥΡΩΝ ..	64	17487	άργει είς Πειραιάς από 3)7)75	ΟΛ. ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ ..	66	15668	ά. Φιλαδελφειαν 14)3 διά 'Αρούμπαν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ ..	67	11026	ά. Μαπούτον 14)3 διά Ρότερνταμ	ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.) ..	66	18204	ά. Χάμπον π. 13)3 διά Ρωσίαν
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.) ..	62	9354	ά. 'Ινστόν 2)3 διά Μπαχρέιν	ΟΛ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ ..	66	15625	ά. Μπελιγκχαμ 7)3 διά Γιουκοχάμακ
ΝΑΙ·ΑΝΤ ..	75	35561	ά. Τόπερνταν 21)3	ΟΛ. ΠΑΜ ..	65	15577	ά. Ρ. 'Ιανέρο 4)3 Τρίπολιν Λιθύην
ΝΑΡΑΝΤΑ (δ.) ..	60	16227	είς Ειθομασού	ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ ..	68	15809	ά. Μορμόρικαν 16)3
ΝΑΤΑ (δ.) ..	59	23785	άργει είς Πειραιάς από 10)6)75	ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ ..	65	15179	ά. Χάμπτον πόδας 20)3
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) ..	75	115207	ά. Τ. Μπατι 15)3 Κάρυκ αλλ	ΟΛ. ΠΕΡΑ ..	65	15671	ά. Λ. Πάλμας 17)2 Κλασιπέντα
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.) ..	65	36066	άργει είς Πειραιάς από 10)12)74	ΟΛ. ΠΙ'ΙΣ ..	69	15688	ά. Βανκούβερ 14)3
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.π.) ..	51	1348	ά. Φρίπορτ 1)3 διά Μεσόγειον	ΟΛ. ΠΡΑΙ·ΝΤ ..	67	15697	ά. Τανόυρα 17)2
ΝΕΑΠΟΙΑΣ (δ.) ..	58	24068	άργει είς Πειραιάς από 15)1)75	ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΖ ..	69	15808	ά. Τάνι 18)3
ΝΕΔΑ (κ.) ..	61	1460	ά. Ρόπτερνταν 23)3	ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	69	15688	ά. Βανκούβερ 3)3 "Απω 'Ανατολή
ΝΕΔΩΝ (κ.) ..	55	3709	ά. Δουνκέρκην 18)3	ΟΛ. ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.) ..	60	32008	ά. Ρ. Τανόυρα 20)3
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ά. Σουεζ 3)3	ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) ..	60	32007	άργει είς Βίγκο από 16)2)75
ΝΕΑΥ Π. (δ.) ..	67	12648	ά. Π. Μιράντα 15)3 διά Κιουρασό	ΟΛ. ΡΑΝΝΕΙΣ (δ.) ..	55	18790	άργει είς Βίγκο από 11)3)75
ΝΕΠΑΝΤΟΝ ΑΝΤΒΑΝΣ π.δ.	58	29262	ά. Νόρθπορτ 21)3	ΟΛ. ΡΑΚΑ'Υ (δ.) ..	55	13934	ά. Σιγκαπούρην 23)3
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.) ..	72	54719	ά. Φρίπορτ 1)3 διά Μεσόγειον	ΟΛ. ΡΑΝΟΥ (δ.) ..	54	13665	άργει είς Χόγκ - Κόγκ από 1)4)75
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.) ..	59	29141	ά. Πειραιάς 1)11	ΟΛ. ΡΑΣΑΙΛΙΟΝ (δ.) ..	60	37744	άργει είς Χόγκ - Κόγκ από 1)4)75
ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ δ. ..	58	27155	ά. Νόρθπορτ 5)3 διά Κιουρασό	ΟΛ. ΡΑΣΙΑΡΙΟΙ (δ.) ..	63	30574	ά. Φιλαδελφειαν 23)3
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ. ..	75	112000	ά. Φρίπορτ 3)3 διά Νιγρίαν	ΟΛ. ΡΑΣΙΒΑΡΥ (δ.) ..	64	30581	ά. Πειραιάς 9)3
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΛΕΣ (δ.) ..	56	19281	ά. Φρίπορτ 3)3 διά Κιουρασό	ΟΛ. ΡΑΣΙΒΕΡΕΠ (δ.) ..	65	15179	ά. Χαροκόπιον 13)1
ΝΕΠΟΤΟΥΝ	67	15996	άργει είς Πειραιάς από 10)5	ΟΛ. ΡΑΦΕΩΝ ..	65	15179	ά. Φελεών ..
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. 'Αμπέρσαν 5)3 διά 'Αργεντινή	ΟΛ. ΡΑΦΛΟΝ (δ.) ..	68	27602	άργει είς Πειραιάς από 16)2)75
ΝΕΣΤΟΣ δ. ..	64	16073	άργει είς Πειραιάς από 31)5)	ΟΛ. ΡΕΦΕΙΜ (δ.) ..	65	47493	ά. Φός 16)3 διά Μ. Δλ Μπρέγκα
ΝΕΤΤΟΥΝΟΥ δ. ..	50	3364	ά. Πύλον 26)11 διά Αύγουστον	ΟΛ. ΡΗΝΤΟΜ (δ.) ..	64	47493	ά. Ταρπούς 12)3 διά Χάρηρην
ΝΕΦΕΑΝ (δ.) ..	58	24152	άργει είς Πειραιάς από 14)8	ΟΛ. ΡΕΜΕΡΙ (δ.) ..	76	198000	άργει είς Κούρε δύο συμπλήρωσιν
ΝΕΦΟΣ (μικτό)	67	54502	μετων. «ΜΟΜΠΙΑΣΗ»	ΟΛΕΩΝ (κ.) ..	47	1593	μετων. «ΝΤΕΣΤΙΝΥ»
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) ..	52	11234	άργει είς Πειραιάς 23)12)73	ΟΛ. ΡΙΓΑΙΕΚΑ (δ.) ..	58	11267	άργει είς Πειραιάς από 20)5)75
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.π.) ..	57	3190	ά. Σ. Σουεζ 4)3 διά 'Ιράν	ΟΛ. ΡΙΓΑΙΕΚΑ (δ.) ..	58	12668	άργει είς Βρέμην από 20)5)75
ΝΙΚΑΝΑ (κ.) ..	55	9689	ά. Σ. Σουεζ 2013	ΟΛ. ΡΙΓΑΙΕΚΑ (δ.) ..	59	89001	ά. Μ. Δλ 'Αχμαντι 12)2 Κασιοπού
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.π.) ..	44	1886	ά. Π. Σαΐδ 10)3 διά Μεσόγειον	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	62	14765	ά. Σιγκαπούρη 22)3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ*	76	35500	ά. Πειραιάς 12)3 διά Σαντερλάν	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	63	12459	ά. Σάπτιαν 17)3
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.) ..	57	9034	ά. Μασαλίαν 19)3 διά Δ. 'Αφρικήν	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	63	11963	ά. Κωνιπολίν 29)2 διά Αύγουστον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. (κ.) ..	57	1368	ά. 'Αλεξάνδρειαν 26)2 διά Πειραιάς	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	64	12752	ά. Ν. 'Υρκη 18)3 διά 'Ελλάδα
ΝΙΚΙ ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.*	60	1863	ά. 'Αλεξάνδρειαν 14)1	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	65	27645	ά. Κολούπιας π. 15)2 Άπολια
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ ..	58	7324	ά. Κωνιπολίν 16)3 διά Γαλάταις	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	65	28101	ά. Σούδαν 19)3 διά Καέν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ ..	68	86521	ά. Ράς Τανόύρα 28)2	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	61	18484	ά. Π. Χεντάνης 8)1 διά Οζάκα
ΝΙΚΟΣ ΙΙΙ (κ.)*	57	1600	άργει είς Μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	60	2501	ά. Κολόμπο 23)3 διά Βενεζουέλα
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.π.) ..	60	2914	ά. Μπ. Αράς 18)2	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	60	1977	άργει είς Πέρασα 1)1 διά Σαρδένα
ΝΙΟΥΡΟΣ ΕΡΑ (δ.) ..	60	13726	άργει είς Πειραιάς από 11)2)75	ΟΛ. ΡΙΟΒΕΡΕΠ (δ.) ..	60	7758	άργει είς Πέρασα 2)3 διά Γουαμπά
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'Ι·Σ (κ.) ..	60	4113	άργει είς Πειραιάς 2)2	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	54	10659	ά. Σουεζ 21)1 διά Σαρδένα
ΝΟΡΔΑΡ ΙΙΙ (δ.) ..	58	20451	άργει είς Πειραιάς από 21)11)74 (έπωλ.)	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	54	4618	ά. Κολόμπο 23)3 διά Βενεζουέλα
ΝΟΡΦΟΓΡΙ·ΙΝΤ ..	51	1435	άργει είς Βρέμην 20)3 διά Βεγγάδην	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	54	4727	άργει είς Τακοράντι 22)9
ΝΟΡΦΟΔΑΚ (δ.) ..	59	20915	ά. Λ. Βρέμην 1)3 διά Βεγγάδην	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	55	5445	ά. Π. Τακοράντι 23)3 διά Πάτραν
ΝΟΤΟΣ ..	50	2748	άργει είς Χαλκίδα από 21)1	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	55	5445	ά. Στυκαπόρην 21)2 διά Β. Κορέαν
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	άργει είς Πειραιάς 13)3	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	51	8919	ά. Θεσ/νίκην 27)2
ΝΤΑΥΑΦΙΝ (κ.) ..	55	30235	ά. Ρ. Πειραιάς 17)3	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	58	1110	ά. Λάγος 8)1 μετων. «ΦΑΕΘΩΝ»
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.) ..	47	10396	ά. Πειραιάς 1)3	ΟΛ. ΡΙΑΝΙΔΗΑΝ ΚΑ'Ι·ΑΣ κ.	53	5690	ά. Ξεωθι Μπ. Σαπάρο 4)3
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.) ..							

- | | | | | | | | |
|------------------------|----|--------|-------------------------------------|--------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------------|
| ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙΟΝ | 64 | 10865 | ε. Μπρίσμπαινη 19)3 | ΣΠΥΡΟΣ (δ.) | 64 | 34827 | άργει εις Πειραιά από 2)75 |
| ΠΕΙΓΟΥΝΙΑ (κ.) | 57 | 75000 | α. Τέλιμα Μπαΐα 13)3 | ΣΠΥΡΟΣ | 65 | 31428 | ά. Υόρκην 24)3 διά Σουέζ |
| ΠΕΙΡΟΛΗΝΑ Ι (δ.κ.) | 57 | 7843 | δ. Σουέζ 17)3 διά Μπάσραν | ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ | 56 | 30709 | δ. Μοντεβίδεο 9)3 διά Σ. Σεμπάστιαν |
| ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ | 56 | 11920 | α. Π. Τόρρες 8)3 διά 'Αλγερίαν | ΣΤΑΔΙΟΝ | 75 | 19000 | δ. Σαΐδ 20)3 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΠΗΓΑΙΟΝ (δ.)* | 57 | 41255 | ε. Σιγκαπούρην 18)3 | ΣΤΑΓΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.) | 52 | 10407 | δ. Σαΐδ 20)3 διά Ταρίνταν |
| ΠΗΑΤΟΝΙΚ (μικτόν) | 68 | 23607 | α. Χάλιφας 20)3 διά Τρίνινταν | ΣΤΕΛΛΑ (κ.) | 55 | 3398 | δ. Πόρτ Σαΐδ 16)3 |
| ΠΗΓΑΙΟΝΙΚΑ (μικτό) | 67 | 48747 | άργει εις Πειραιά από 2)4 | ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) | 50 | 1517 | ε. Τζένταν 12)10 |
| ΠΗΩΤΩ | 68 | 35191 | α. Λόουερ Μπουκάναν 21)3 Βαλτιμόρη | ΣΤΕΛΛΑ ΙΙΙ (κ.δ.) | 49 | 1011 | ε. μεσογειακός μεταφοράς |
| ΠΗΩΤΙΝΗ (μ.) | 66 | 33291 | άργει εις Πειραιά από 2)2 | ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.) | 45 | 3948 | δ. Σουέζ 19)2 διά Γκιζάν |
| ΠΗΩΤΙΚΑ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) | 72 | 57102 | άργει εις Πειραιά από 3)9 | ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ | 52 | 2039 | εις Τέμα 18)11 |
| ΠΗΑΙΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) | 54 | 5671 | ε. Χάρκοφρούτ 14)3 | ΣΤΗΜΩΝ (κ.) | 55 | 2224 | ε. Μασσαλία 23)3 |
| ΠΗΛΥΞΕΗΝ Κ. (δ.) | 76 | 60900 | εις Χίροσιμον υπό συμπλήρωσιν | ΣΤΟΙ'ΙΚ (μικτόν) | 71 | 71208 | δ. Βιθόρια 27)2 διά Τομπάτα |
| ΠΗΠΟΙΟΠΕΡΕΙΑ (μικτ.) | 71 | 80194 | άργει εις Πειραιά από 4)2 | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 60 | 13481 | δ. Σουέζ 17)3 |
| ΠΗΠΟΙΟΣ (δ.) | 58 | 16258 | α. Ήντχαμ 23)3 | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 60 | 10945 | ε. Π. ω Πρίνη 16)3 |
| ΠΗΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κ.) | 62 | 5355 | δ. Γιβραλτάρ 20)3 διά 'Οράν | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 60 | 12497 | ε. Γιβραλτάρ 21)3 διά Ρόττερνταμ |
| ΠΗΥΝΕΝΤΗΣ (δ.) | 57 | 21682 | α. 'Αρακάζου 7)3 Σ. Σεμπάστιαν | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 61 | 16542 | ε. Ταματάθε 1)3 |
| ΠΗΡΙΑΜΟΣ (κ.) | 45 | 5786 | α. 'Αλεξάνδρειαν 25)7 διά Γαλλίαν | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 56 | 15734 | ε. Αμβούργον 24)2 |
| ΠΗΡΙΑΜΟΣ | 70 | 30890 | δ. Παναμά 28)2 διά 'Ιαπωνίαν | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 57 | 11582 | δ. Ρόττερνταμ 23)3 Κοπεγχάγην |
| ΠΗΡΙΝΕΣΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) | 59 | 43373 | άργει εις Πειραιά από 21)12)74 | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 52 | 12329 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 διά Χιούστον |
| ΠΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.* | 48 | 8482 | ε. Ηερίασ 21)11 | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 52 | 11113 | εις Βούδανην 30)5)75 |
| ΠΗΡΟΜΗΟΕΥΣ | 64 | 5916 | α. Θερινή 23)1 | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 52 | 12391 | ε. Μπωμόντ 13)3 |
| ΠΗΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | 60 | 10389 | υπό παραλαβήν | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 60 | 12668 | ε. Γκουαγιάκων 5)2 διά 'Αρικα |
| ΠΗΡΩΙΟΠΑΣΤΟΛΟΣ κ. | 56 | 8130 | α. Αμπιτζάν 21)2 διά Λάγος | ΣΤΟΙΑΤΙΖΙΑΝ | 69 | 16320 | ε. Πάτραν 12)3 |
| ΠΗΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) | 56 | 9218 | ε. Αθανά 18)2 | ΣΤΡΥΜΩΝ | 53 | 5339 | ε. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 Μαρακάμπο |
| ΠΗΒΕΝΣ (κ.) | 47 | 8039 | α. Μπιλπάτο 18)2 διά 'Αθάνα | ΣΤΡΥΜΩΝ | 72 | 70508 | ε. Φατέχε Τερ. 5)3 διά Γερμανίαν |
| ΠΗΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.) | 73 | 129665 | άργει εις Πειραιά από 20)1)75 | ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) | 57 | 1764 | εις μεσογειακός μεταφοράς |
| ΠΗΑΝΙΑΝΤ ΚΛΑΟΥΝ. | 67 | 1208 | ε. Σουέζ 21)3 διά Τζένταν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΑΝΙΑΝΤ ΜΠΕΛΛΑ κ.* | 60 | 1315 | ε. Πειραιά 17)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΑΡΑΣΑΙΓΕΣ (κ.) | 56 | 1384 | α. Χουέλα 20)2 διά Γκαζασούέτ | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΕΙΦΕΝΣ (κ.) | 66 | 11859 | ε. Λά. Παύλης 20)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΓΚΑΛ (μικτόν) | 51 | 12540 | α. Μπ. 'Άλερς 13)3 διά 'Αθάναν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΓΚΑΛ ΣΕΓΙΜΠΕ* | 61 | 15719 | α. Ν. 'Υρκην 12)3 διά Χιούστον | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΡΗΤ | 61 | 16450 | ε. Χάλιφας 19)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΗΤΟΡΙΚ (μ.) | 71 | 7049 | α. Μ. 'Άχαντι 21)3 διά Βραζιλίαν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΙΟ ΕΛΛ* | 70 | 16147 | ε. Λάς Πάλμας 12)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΙΟ ΜΑΡ* | 65 | 16334 | ε. Τζένταν 21)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΙΟΝΤΟΝ (κ.)* | 56 | 9026 | εις Λάγος από 12)10 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΟΖΑ Τ. (κ.)* | 54 | 3671 | α. Χάρδην 11)3 διά Λιθόνην | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΟΘΕΝΣ (κ.) | 46 | 8106 | ε. Νταμάν 22)3 διά Μπαχρέιν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΟΚΟΣ Β. (δ.) | 56 | 21018 | α. Μπ. 'Άχαντης 24)2 διά 'Αθάναν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) | 71 | 77049 | ε. Παναμά 9)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΡΥΜΟΣ | 57 | 10316 | εις Πειραιά από 27)2)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΠΡΩΜΕΙΑ (δ.) | 59 | 21275 | άργει εις Πειραιά 19)1 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (π.)* | 57 | 7751 | εις Λάγος από 28)8)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΑΝΝΑ (δ.) | 59 | 29486 | α. Κόρους Κρίστι 14)3 Π. α Πιέρ | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΑΣΣΗΜΗ | 65 | 23249 | β. Ρόττερνταν 22)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΙΓ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) | 57 | 20686 | ε. Μπομόντ 16)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) | 56 | 12279 | α. Νεαπόλιν 15)3 διά Σέπτε | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΙ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.) | 56 | 12453 | άργει εις Πειραιά από 10)5)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ | 65 | 22248 | α. Λός 'Αντελές 16)3 διά Σ. Χοσέ | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΙΖΩΝ. (μικτ.) | 50 | 11631 | άργει εις Πειραιά από 14)10 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΙΩΜΑΣ (δ.) | 59 | 15772 | α. Τέμα 21)3 διά Λάγος | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΑ ΣΑΛΒΙΑ (κ.) | 56 | 8671 | α. 'Απιτζάν 17)2 διά Λάγος | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ | 64 | 18123 | δ. Γιβραλτάρ 18)3 διά Πότι | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΟΣ ΦΑΙΝΘΟ | 64 | 33746 | ε. Σουέζ 17)3 διά Ράς Τανόρα | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ | 72 | 11506 | δ. Γιβραλτάρ 10)3 διά 'Οράν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ* | 75 | 30000 | ε. Μ. δλ 'Αχαντη 10)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΩΝ ΠΑΙΓΝΙΟΝΗΡ | 72 | 11506 | ε. Καντίς 26)2 διά Ματάντας | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 57 | 8952 | ε. Χαλκίδης 23)1 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΟΣ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ | 60 | 3838 | ε. 'Αμπερόν 23)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV | 53 | 2641 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤ ΤΖΩΡΤΖΙ (κυπρ.) | 50 | 1439 | ε. Μαυρίκιον 21)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΟΥΣΣΑ (κ.δ.) | 58 | 12975 | εις Πειραιά 8)11 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)* | 75 | 111171 | άργει εις Πειραιά από 28)3)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)* | 75 | 111171 | άργει εις Πειραιά από 29)5)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΡΑΙΖ (κ.) | 59 | 2958 | ε. Βενετία 15)3 διά Πειραιά | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π. | 53 | 2699 | ε. Ν. 'Υρκην 19)3 διά 'Αμβούργον | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) | 53 | 31779 | άργει εις Πειραιά από 8)11 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΑΝΤΑΓΚΡΟ | 57 | 9144 | ε. Βαλταράς 16)3 διά Αγ. Βικέντιουν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΗΓΚΑ (μετ. 61) | 70 | 11329 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 22)3 διά Τέμα | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.δ.) | 64 | 14020 | ε. Σαντούς 17)2 διά Μπέλεμ | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.δ.) | 64 | 18790 | ε. Καλαύπτα 21)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΦΕΡΡΙΟΣ (π.) | 58 | 13944 | ε. Λός 'Αντελές 12)3 διά Λαζαρένη | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΕΞΠΛΟΥΣ | 59 | 9165 | ε. Γιοκοχάμα 9)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΠΗΓΕΡΙΠΠΟΥ | 71 | 11055 | ε. Γιοκοχάμα 18)3 διά Κολοσύμπια ρ. | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΣΙΑΒΑΣ (κ.) | 57 | 1522 | ε. Μ. δλ 'Αχαντη 12)3 διά Καλέν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘ ΣΗΡΗΟΥΝ | 69 | 12061 | ε. Μ. δλ 'Αχαντη 12)3 διά Καλέν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΟΥΘΙΟΥ | 61 | 13083 | ε. 'Αμβούργον 14)3 διά Καλέν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΛΑΙΡΙΦ (κ.)* | 58 | 1989 | ε. Σιγκαπούρην 7)3 διά Σουέζ | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 75 | 12617 | ε. Τζωρτζάουν 29)2 διά 'Αρούπο | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 75 | 68631 | άργει εις Πειραιά από 16)11 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 58 | 22190 | εις Δάντοις από 5)7)73 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 56 | 4839 | ε. Π. δη Σπάινη 29)2 διά 'Αφρικήν | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 56 | 6974 | ε. Ριγιέκα 22)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 56 | 4827 | εις Λάγος από 13)6)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 65 | 33287 | άργει εις Πειραιά από 22)6)75 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 50 | 1516 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 70 | 18281 | δ. Πόρτ Σαΐδ 21)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 52 | 9907 | μετων. ΜΙΣΤΑΡΛΑ ομη. Ελληνική | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 58 | 13906 | ε. Μαρόποιτ 18)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 56 | 3048 | ε. Σεβίλην 24)3 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 63 | 12273 | ε. Π. 'Αλεγκρε 7)3 διά Γδύνια | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μεσογειακός μεταφοράς | |
| ΣΑΙΝΤΑΙ ΣΤΕΙΓΙΠΠΟΙ* | 57 | 3191 | ε. Γαρτσών 9)2 | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | ΣΥΝΠΡΑΝ ΠΡΟΝ- | εις μ | |

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 381

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1976

Do the Shipowners Agree?

We wonder if the Ministry of Mercantile Marine has sought and obtained the agreement of the shipowners on two matters in which it appears to have acceded to union demands.

The first is the matter of the "note of approval" from the union without which no crewman can be signed on board a ship and the second is the 9-month term of shipboard service after which a seaman is eligible for repatriation.

If the shipowners agree to the "note" method then they can blame nobody but themselves if they find it difficult to man their ships with crewmen of their choice.

The same applies to the 9-month term. If they agree to it, then they cannot complain about the extra burden it will place on their running costs.

We would be glad to hear that this is indeed the case and that the shipowners are in agreement. Otherwise, it would be inexcusable for the Ministry to go ahead and give the green light to two important measures against which valid arguments have been set forth.

New Collective Agreements

Within the next few months, negotiations will begin for the renewal of the collective agreements between the maritime unions and the shipowners' associations. As far as the Coastal Ship Owners are concerned, they have already begun. The demands have been submitted and the first meetings have taken place.

In spite of the fact that the agreement for coastal ships has no bearing on the agreement for deepsea freighters, there is no denying that any benefits won by the coastal seamen's union will give leverage to PNO to try and have them included in its own agreement.

The negotiations are bound to be difficult. They will revolve mainly around the 40-hour work week and paid leave in addition to the demand for increased wages and, in this respect, PNO is following the trend set by the West European maritime unions. But it is still too early to comment on demands that have not yet been officially put forward.

Current Problems

It is predicted that between 1976 and 1980 there will be an increase of Seamen's Pension Fund (NAT) pensioners to the tune of four to five percent per annum. They are now 23,000 out of a total work force of 125,000. The increase will come from the retirement of many officers and crewmen who entered the ranks of the merchant navy in the postwar years.

NAT should therefore start thinking about how it can increase its revenues to cope with this development and how it will meet its obligations towards those who are still working but who will retire in years to come.

In this respect, we cannot understand what is delaying the introduction to Parliament of a bill by which shipowners' contributions to NAT are to be increased by 20%. This had been decided upon more than a year ago with the full agreement of the shipowners.

Another matter which needs urgent attention is the adaptation to EEC conditions after Greece's entry into the Common Market. In this respect it is well known that EEC policy on social insurance is the establishment of a minimum level of insurance without the imposition of a fixed level for all members. This means that NAT insurance must be adapted to the EEC minimum set for member countries. Under another EEC provision, it should also become possible for a Greek seaman insured with NAT to transfer his insurance privileges to the equivalent pension fund of any other EEC member.

Cruise Ships

More than thirty cruise ships, large and small, are being made ready this year for what promises to be a bumper season.

And they are all tip-top vessels with well-trained crews, able to provide the best possible service to the thousands of West European and North American passengers who have booked on Aegean cruises of every type and description. The rates, also, cater for a broad range of clients — from the very wealthy to those with more modest means.

The Greek economy will reap sizable benefits from this source without spending a penny in return. They will be the fruits of efforts undertaken entirely by private enterprise which, as always, can expect little thanks for its contribution.

Shipboard Service

We regret that in our last issue our translator misinterpreted shipboard service for military service as a result of which an item appeared in our English Supplement to the effect that military service for seamen might be reduced from twelve to nine months. Unfortunately, this is not the case and we apologise to those readers who were misled in this respect.

What is being planned by the Minister of Mercantile Marine is the acceptance of an insistent demand by the unions that a seaman be entitled to repatriation privileges at the end of nine instead of twelve months as at present.

Although the 9-month term is being applied by most North European merchant navies, there are many reasons why second thoughts should prevail before it is applied by us as well.

Greek deepsea freighters rarely call at Greek ports where the replacement of a crew member would be relatively easy and inexpensive.

Most repatriations from Greek ships take place from distant points on the globe and if the time-limit were to be reduced to nine months it would mean that more repatriations would become necessary in the long run, thus burdening shipowners with an added expense.

It is on these grounds that the shipowners have rejected, in the past, union attempts to apply the 9-month term.

What they have accepted is that the 9-month term apply to ships that call regularly at Greek ports or at ports in the Eastern Mediterranean but not for ships that ply between ports in Africa, Asia or the Americas.

More Flexibility for NAT

A new law is being drafted to modify certain provisions pertaining to the legislation governing the Seamen's Pension Fund (NAT). Details have not yet been disclosed but we feel that NAT's legislation should be more flexible to cover certain situations that invariably occur in the unpredictable fortunes of the shipping industry.

For instance, the legislation, as it stands at present, makes no provision for taking into account the time served by skeleton crews on laid-up vessels. Something is being done about them at the present time but the fact remains that the Board of Governors of NAT should be empowered to take decisions of this kind which are for the good of the seaman it insures and for the shipping enterprises which contribute to it.

The Battle Fund

The president of the union of American foreign-flag shipowners has shown the ITF under its true colours. The ITF boycott of convenience-flag ships, he says, has done nothing to solve the safety problems of these ships. On the contrary, it has solved the ITF's financial problems since its activities in this respect have swollen its "Battle Fund" from a mere \$ 400,000 in 1971 to \$ 3,300,000.

Proof of this is the fact that the campaign against convenience-flag ships announced for May 1, is aimed at all such vessels regardless of the fact that for competitive reasons, flags of convenience today fly over the sterns of a great many of the most modern and up-to-date ships in the world.

Today, more than 900 vessels are under contract with the ITF with a wage scale that has been increased by 115% between 1972 and 1975 and which is 40% higher than the British wage scale.

The American shipping man concludes by saying the matter is of paramount importance in terms of international law and the freedom of trade. This is because the compliance of these ships with international standards is first and foremost the concern of the country in which they are registered and secondly a subject for official international control. In no way can it be accepted as the bailiwick of a private organization that takes arbitrary decisions and is answerable to no one.

Recognition

Norway's Professor Svensen is a lecturer on the economics of shipping and visited this country recently to lecture at a seminar organised by the Greek Productivity Centre. On his return to Norway he declared that Norwegian circles are largely unaware of the tremendous progress made by Greek shipping in the postwar era. Under the Greek flag, he said, the Greek merchant fleet is almost as large as Norway's and that under other flags its combined strength is almost double. At the same time, Greek shipowners are much more internationalised than one would think. They carefully select their executives from an international pool of experts and rely on highly-specialised staffs while the port of Piraeus has become one of the most modern maritime centres in the world.

Norwegian shipping, the professor concluded, stands in danger by continuing to follow in the steps of British shipping. The Greek

example should shake it out of its complacency and it should be stimulated by the Greek challenge.

We are glad to note the professor's remarks. We have often pictured the sober Norwegian example as one to be followed and as one that provides correct solutions to various problems. To hear a foreign expert lauding the boldness and dash of our own shipowners is indeed flattering!

"PERTAMINA"

Dear Sir,

As we are the first Greek company and probably the first foreign one who have chartered large tankers to PERTAMINA since 1964, we would like countercomment on the comment of your issue of 15/3/75 which is not perhaps the first one you have written for this company.

It is an undisputable fact, that PERTAMINA and previously PERMINA, which was later amalgamated with PERTAMINA have behaved towards all the shipowners with understanding in all aspects and have recognised the big contribution of the foreign Shipowners within the last ten years, when PERTAMINA has brought INDONESIA in the first line between all petroleum producing countries.

SYNDICATE CHAIRMAN CALLS FOR RETURN TO SOUND UNDERWRITING

Continued support of the shipping community was pledged by the chief of the American Hull Insurance Syndicate, the nation's leading hull underwriter. But with the pledge came a grave warning that both the insurance market and its clients must recognize that radical steps have to be taken to correct conditions which led in 1975 to "the worst peacetime results of the Syndicate's fifty-five-year history."

In his annual report to Syndicate Subscribers, Allen E. Schumacher as Chairman and Manager disclosed that last year "a record two-thirds of premium writings were utilized just to respond for those losses in the category of claims exceeding \$100,000." Six catastrophic losses alone took 35 percent of the year's premium.

These were the total loss of the tanker "Corinthos" when struck on the Delaware by the "Edgar M. Queeny", the heavy-weather stranding of the ore carrier "Colon Brown", massive collision damage to the barge carrier "Delta Mar" and the burning of the tanker "Globtik Sun", at Singapore, and the disappearance of the giant ore boat "Edmund Fitzgerald" on Lake Superior, with all hands.

But this unprecedented loss record, said Mr. Schumacher, was only part of the market's adversities. Its battered premium base was also eroded by continued inflation of repair costs, multiple lay-ups in a bad shipping year, and value reductions by owners of vessels still operating. These contributed to a 7 percent decrease in Syndicate premium writings, primarily attributable, however, to the fact that a number of fleets were lost on renewal, "as we maintained our previously stated position that we would risk such loss rather than agree to terms which, in our judgment, were clearly inadequate."

The Syndicate Chairman expressed dismay at the world market's failure to move, after several years of warnings, to restore sagging rate levels. Instead, he said that, despite world insurance leaders' urging, "the insurance community continued on a lemming-like rating course toward self-destruction."

It is conjectural, Mr. Schumacher said, how long the momentum generated by capac-

Eventual delay in the settlement of the hires recently is due to the policy of the Bank of Indonesia and not to PERTAMINA, who always transfer the orders to the Bank in time.

Thanking you in anticipation, we remain, dear Sir,

Yours faithfully,
GREEK TANKER SHIPPING CO., LTD.

Piraeus, 24 March 1976

London Underwriters in Disarray

In a recent issue of the Financial Times, the paper's shipping correspondent reports the resignation of six members of the Joint Hull Committee following the failure of a growing number of underwriters to abide by the Committee's guidelines with respect to fixing premiums and to policy renewal procedures.

The crisis came to a head, apparently, when Y. K. Pao's 50-vessel fleet, lost to the London market for a year when the Hong Kong shipowner obtained better terms abroad, was regained with lower rates at a time when the Committee was trying to apply a 20% increase on marine insurance rates in general.

SYNDICATE CHAIRMAN CALLS FOR RETURN TO SOUND UNDERWRITING

Continued support of the shipping community was pledged by the chief of the American Hull Insurance Syndicate, the nation's leading hull underwriter. But with the pledge came a grave warning that both the insurance market and its clients must recognize that radical steps have to be taken to correct conditions which led in 1975 to "the worst peacetime results of the Syndicate's fifty-five-year history."

In his annual report to Syndicate Subscribers, Allen E. Schumacher as Chairman and Manager disclosed that last year "a record two-thirds of premium writings were utilized just to respond for those losses in the category of claims exceeding \$100,000." Six catastrophic losses alone took 35 percent of the year's premium.

These were the total loss of the tanker "Corinthos" when struck on the Delaware by the "Edgar M. Queeny", the heavy-weather stranding of the ore carrier "Colon Brown", massive collision damage to the barge carrier "Delta Mar" and the burning of the tanker "Globtik Sun", at Singapore, and the disappearance of the giant ore boat "Edmund Fitzgerald" on Lake Superior, with all hands.

But this unprecedented loss record, said Mr. Schumacher, was only part of the market's adversities. Its battered premium base was also eroded by continued inflation of repair costs, multiple lay-ups in a bad shipping year, and value reductions by owners of vessels still operating. These contributed to a 7 percent decrease in Syndicate premium writings, primarily attributable, however, to the fact that a number of fleets were lost on renewal, "as we maintained our previously stated position that we would risk such loss rather than agree to terms which, in our judgment, were clearly inadequate."

The Syndicate Chairman expressed dismay at the world market's failure to move, after several years of warnings, to restore sagging rate levels. Instead, he said that, despite world insurance leaders' urging, "the insurance community continued on a lemming-like rating course toward self-destruction."

It is conjectural, Mr. Schumacher said, how long the momentum generated by capac-

NAYTIKA XRONIKA

Mr. Schumacher also foresaw the withdrawal of "certain of the non-marine, direct writing companies who, also encouraged by the creditable opening years of the seventies," joined the market, but often failed to "align themselves correctly" or to recognize the true nature of high-risk underwriting. It was his hope "that the withdrawal of the short-term entrants will not be overlong in coming, for if the market does not begin to right itself in fairly short order, the continuing poor figures may cause established marine underwriters and reinsurers to question how much longer they can maintain their interest and support."

As evidence that under the best conditions there are "more than enough legitimate challenges to the maintenance of a viable underwriting posture," the Syndicate head cited the accidents and aggravated claims incident to the inevitable experimentation period associated with vessels of new type, size and design; casualties directly attributable to crew inadequacies; the high concentrations of risk in supersized carriers; and the problem of inflation. Summarizing, he said, "This combination of greatly enhanced risk and reduced opportunity for development of adequate premium is sufficient to task the skills of the soundest market. It becomes serious indeed when unstable conditions persist to depress premiums to the point of obvious inadequacy."

Mr. Schumacher recapitulated his organization's efforts over the past two years to resist, even at the risk of losing business, the prevailing trend toward writing at sub-marginal levels. The Syndicate's object had been "to maintain rates which would at least keep us abreast of inflation and at the same time protect the vital spread of risk which any underwriter must have." This course, however, became increasingly difficult to hold, and by the middle of last year it was "concluded that a shift of emphasis even further in the direction of rate level restoration was essential to overcome inflationary pressures, to establish reserves vital to our evolving role as catastrophe underwriters, and ultimately to achieve a measure of profitability."

Far from intending "to disburse our book," Mr. Schumacher concluded, the Syndicate wished more than ever to maintain its quality portions, particularly as developed through relationships with accounts of many years' standing. However, critical evaluation of premium and other underwriting requirements is essential with respect to each fleet renewal. He said discussions to this end are currently underway internally and with brokers and assureds, but emphasized strongly that this is "with no thought that the Syndicate's protection or its capacity should be withheld, but rather with emphasis on how these can be made available, on terms equitable to both underwriter and assured, in continuing support of the shipping community."

"NAYTIKA XRONIKA" ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "NAYTIKA XRONIKA" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΑ:

*Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
*Ορφέως 18 - Μ. Σμύρνη

*Επί τῆς θλής
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγαίων 516 - Κορυδαλλός

*Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
ΒΟΣΠΟΡΟΥ 229 - ΝΙΚΑΙΑ

Τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς