

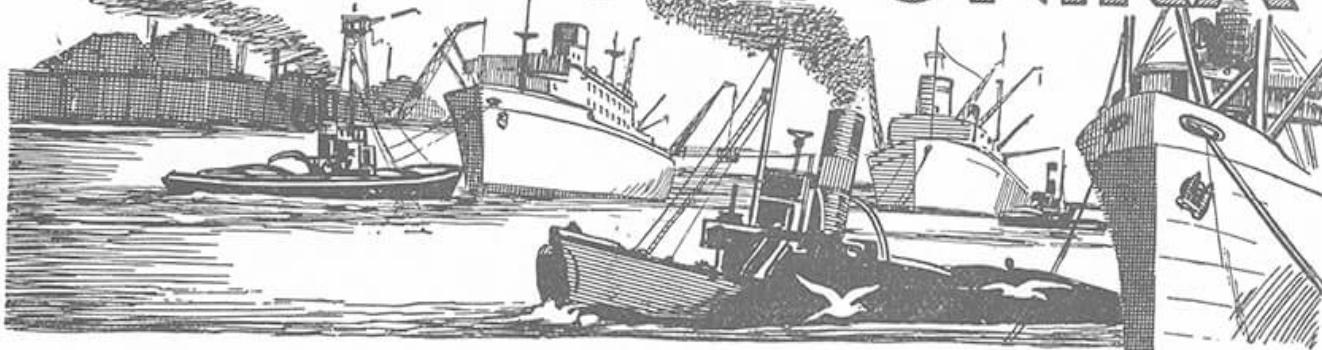
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1976

Αρ. Φύλλου 981/740

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 981/740

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΕΞΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΤΟ «ΣΗΜΕΙΩΜΑ»

Αἱ πρώται ἀντιδράσεις διὰ τὸ «σημείωμα» ἀντιμετωπίζονται, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲν προτείνεται εἰς τὸν αἰτούντα τὸ σημείωμα ναυτικὸν ἡ ὑποχρεωτικὴ ἔγγραφή του εἰς τὸ σωματεῖον. Λέγεται, μᾶλιστα, ὅτι ὁ κ. Παπαδόγγονας, προκειμένου νὰ ἀπαλλάξῃ τὰς πρώτας ἐντυπώσεις, θὰ καθορίσῃ τὸ μὴ ὑποχρεωτικὸν τῆς ἔγγραφῆς τοῦ ἀνοργανῶν συνδικαλιστικῶν ναυτικοῦ.

Ἡ προσφυγή, βεβαίως, εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας κατὰ τῆς ὑπουργικῆς ἀπόφασεως δὲν ἀποκλείεται. Τὸ δεδικασμένον ὑφίσταται.

Οἱ ἔφοπλισται, ἔχοντες ὑπὸ ὄψιν τῶν τὸ ἀμφιτράλον, ὅπως τὸ ἔχαρκτηρίσαμεν, παρελθὸν τοῦ σημείωματος, δὲν πρόκειται ἀδιαμαρτυρήτων νὰ δεχούντων τὴν νέαν τάξιν πραγμάτων εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν πληρωμάτων. 'Η σχετικὴ συζήτησης μεταξὺ τῶν ἔφοπλιστικῶν κύκλων διευρύνεται. Θὰ ἐπακολουθήσουν ἀσφαλῶς αἱ διαμαρτυρίαι καὶ οἱ δικαστικοὶ ἀγώνες.

ΚΑΙ ΤΟ ΕΝΝΕΑΜΗΝΟΝ

Διαφωνίαι, ἐπίσης, ζωραὶ προβάλλονται καὶ διὰ τὸ ἐννεάμηνον τῆς ὑπηρεσίας. Πολλοὶ αἱ ἔγειρομέναι ἀντιδράσεις. Οὐδὲ τὴν λῆσιν τοῦ ἐννεαμήνου δὲν δέχονται οἱ ἔφοπλισται, ὅπως τὸ πλοίον καταπλεύσῃ εἰς μεσογειακὸν λιμένα, πλησιόχωρον πρὸς τὸν λιμένα ναυτολογήσεως.

Τὸ δύο αὐτὰ θέματα, τὸ «σημείωμα» καὶ τὸ ἐννεάμηνον ἔξελισσονται εἰς προβλήματα, τὰ ὄποια, ἀτυχῶς, προεκλήθησαν ἀπὸ τὴν ἄγνοιαν — τὸ τοινόμενο — τῶν πραγμάτων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

* * *

Κατηρτίσθη καὶ ὑπεγράφη ἀπὸ τὸν κ. Παπαδόγγοναν σχέδιον νόμου διὰ τοῦ ὄποιού καθορίζεται ὁ χρόνος ὑποχρεωτικῆς ναυτολογήσεως ἐπὶ πλοίου ἐκτελούντος πλόας εἰς Εὐρώπην ἀπὸ 12 εἰς 9 μῆνας καὶ εἰς 11 μῆνας (μὲν δέσμευσιν ἐνὸς ἀκόμη μηνὸς) ἐπὶ πλοίου ἐκτελούντος πλόας ἐκτὸς Εὐρώπης.

* * *

ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON;

Στόχος τώρα τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τὰ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα. 'Η κάρτα τῆς Π.Ν.Ο. δὲν λαμβάνεται ὑπὸ ὄψιν. Δικαιολογία τῆς παρεμβάσεως ἡ χαμηλὴ μι-

σθοδοσία τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου ἐγχρόμων.

Τὸ πρώτον κρούσμα ἐσημειώθη πρὸ τινῶν ἡμέρων. Θὰ ἐπακολουθήσουν, ἀσφαλῶς, καὶ ἄλλα. Λίαν συμφέρουσα διὰ τὴν Δ.Ο.Μ. ἡ ἐπιχείρησις. 'Ηρωτήσαν οἱ ἔγχρωμοι τοῦ πληρώματος ἐνὸς ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ πόσον μισθὼν λαμβάνουν. Τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου ἀνέφερε, πράγματι, τὸν ἑλληνικόν. Οἱ ἔγχρωμοι ἐδήλωσαν ὅλιγάτερον. Αὐτοὶ ἐγένοντο πιστευτοί. 'Ο πλοιοκτήτης ὑπερχρεώθη ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τοῦ μπούκοταξ νὰ καταστάλῃ τὸ μισθολόγιον τῆς Δ.Ο.Μ.

Μέχρι τοῦδε ἡ κάρτα τῆς Π.Ν.Ο., προκειμένου περὶ πλοίων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, ἡτο σεβαστή. Οἱ ἐκβισαμοὶ δὲν ἥσκουντο εἰς δάρος τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Τώρα προχωροῦμεν. 'Υπὸ δίωξιν ὅχι μόνον τὰ ἐλληνόκτην ὑπὸ ξένων σημαίας.

'Ο καθεὶς ἀντιλαμβάνεται ποὺ ἡμπορεῖ νὰ φθάσῃ ἡ παρέμβασις αὐτὴ τῆς Δ.Ο.Μ. 'Αντιδράσεως μὴ προσαλομένης, μέσον ἀφθόνου πλουτισμοῦ τῆς Δ.Ο.Μ. ἀποδαίνουν αἱ περὶ μισθολογίου παρεμβάσεις, ἐνῷ ἐπίκειται καὶ τὸ μπούκοταξ διὰ τὰ δῆθεν κακῶς συντηρημένα σκάφη.

Κάποτε, πιστεύομεν, ὅτι ἡ κατὰ τῆς Δ.Ο.Μ. ἀποφασιστικὴ ἀντιδράσις θὰ ἐκπλάσηται. 'Οχι, βεβαίως, ἀπὸ τῆς ἑλληνικῆς πλευρᾶς, πιθανὸν τῆς ἀμερικανικῆς. 'Οσον ἀφορεῖ εἰς τὴν ιδίωσην μας Π.Ν.Ο. Θὰ συνεχίσῃ αὐτὴ τὴν ἀπέλαπτα προσπάθειαν τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. Μέχρι τοῦδε δὲν τὸ ἐπέτυχε καὶ δὲν θὰ τὸ ἐπιτύχῃ. Δὲν συμφέρει ἡ εἰσδοχὴ τῆς ἑλληνικῆς συνδικαλιστικῆς ὀργανώσεως εἰς τοὺς κόπτους τῆς Δ.Ο.Μ. Δικαιολογίας ἀδάστων προσβάλλονται. 'Η οὐσία ἔγκειται εἰς τὸ... παραδάκι. 'Αφούνον εἰσπράττεται ἀπὸ τὸ ἑλληνόκτητα πλοῖα. 'Ἐν συνεχείᾳ καὶ ἀπὸ τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον;

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Κρίσιν ἄνευ προγονυμένου ἀντιμετωπίζει ἡ ἄγγλικὴ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορά. 'Αποδιδεται: τὸ μὲν εἰς τὰς σοδαράς ζημίας ποὺ ὑπέστη τελευταίως, τὸ δὲ εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἄλλων ἀγορῶν καὶ κυρίως τῆς ἀμερικανικῆς.

Πρωτοφανῆς διὰ τὴν συγκρότησιν τῆς βρετανικῆς ἀγορᾶς ἡ παραίτησις ἀπὸ τὴν ισχυρὸν Joint Hull Committee ἔξει τῶν 16 μελῶν αὐτῆς. Οἱ παραίτησες ἀνήκουν εἰς

τὰ διασκεριμένα μέλη, τὰ ἐκπροσωπούντα τὰ Λόδες. Εἰς ἐτῶν παραίτησεντων ἀνήκει εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτασφαλιστικῶν ἔταιριών.

Βασικὴ ἀφορμὴ τῆς ἀναταραχῆς ἡ διαφορὰ τῶν ἀπόψεων ὃσον ἀφορᾶ εἰς τὸ ψώς των ἀσφαλιστρῶν κατά τὴν ἀνανέωσιν τῶν συμβολαίων. 'Ο στόλος τοῦ κ. Πάο ύπηρξε τὸ μῆλον τῆς ἔριδος. 'Ωρισμένοι ἀσφαλισταὶ ἐδέχθησαν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ στόλου του μὲ ἀσφαλίστρα χαμηλότερα κατὰ 20%, ἐνῷ ἐπεκράτει ἡ ἀποφις τῆς αὐξήσεως των. 'Ἄς σημειωθῇ ὅτι ὁ συναγωνισμὸς διὰ τὸ συμβόλαιον Πάο ὑπῆρξε δύνατος, μεταξὺ τῆς ἀμερικανικῆς καὶ τῆς ἄγγλικης ἀγορᾶς. Πέρυσιν ἡ δρεπανικὴ ἀγορά ἔχασε τὸ συμβόλαιον τοῦ Πάο.

Θὰ ἔξευρεθῇ, βεβαίως, ὁ τρόπος, ὃστις θὰ συγκαλυψῃ τὰς ψιφισμένας διαφορὰς μεταξὺ τῶν 'Αγγλων ἀσφαλιστῶν. 'Ενα, πάντως, είναι γεγονός, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς είναι ισχυρότατος καὶ ὅτι ὑπὸ τὴν πίεσιν του ἐσείσθη αὐτὸς τὸ θεμέλιον τῆς δρεπανικῆς ἀγορᾶς, ἡ Joint Hull Committee.

Απὸ τῆς ἔφοπλιστικῆς πλευρᾶς δὲν είναι δυσάρεστον τὸ σημειωθὲν σχῆμα. Τὰ ἀσφαλιστρα, πράγματι, ἐπρόκειτο, καθ' ὅλα τὰ φαινόμενα, νὰ αὐξηθοῦν, παρὰ τὴν κρίσιν. 'Η Ναυτιλία τελικῶς θὰ ἐκαλεῖτο νὰ πληρώσῃ τὰς ζημίας ἐν δύο μεγάλων δεξαμενοπλοίοι τῶν δύμιλων Μπέργκεσεν καὶ Ωνάση. 'Ισως τώρα ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ συναγωνισμού καὶ τῆς κρίσεως εἰς τὴν δρεπανικήν θαλασσοσφαλιστικήν ἀγοράν τὰ ἀσφαλιστρα νὰ μὴ αὔξηθούν τόσον ὃσον ἀρχικῶς ἐπεδιώκετο.

Σημεῖα, πάντως, τῶν καιρῶν. 'Ο ἀνταγωνισμὸς τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ παγκοσμίου βάσεων θὰ ἀποδειχθῇ τελικῶς ἐπωφελής διὰ τὸν ἔφοπλισμόν. Καὶ ἀκόμη ἡ πανίσχυρος Joint Hull Committee ἀποδεικνύεται ὅτι ἐπαυσεῖ νὰ ἐπιβάλλῃ διεθνῶς τὰς ἀποφάσεις τῆς ἐπὶ τῶν καιρῶν τάσκαφων ἀσφαλίσεων.

* * *

Οι ναυτασφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου εύρισκονται εἰς τὰ τελευταῖα στάδια διευθετήσεως τῆς τεραστίας ἀπαιτήσεως διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ 275.000 τόν. d.w. δεξαμενοπλοίου 'Ολύμπικ Μπρέιβερυ', ησφαλισμένου ἀντὶ 50 ἑκατ. δολλαρίων.

'Η πληρωμὴ τῆς ἀπαιτήσεως αὐτῆς θὰ είναι ἡ ψηφιστέρα εἰς τὴν ιστορίαν τῶν ναυτασφαλιστῶν διὰ τὸν καὶ μόνον ἀτύχημα. Τὸ ήμισυ περίπου τοῦ ποσοῦ (23 ἑκατ. δολ.) ἐκαλύπτετο εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου ὑπὸ τοῦ Λόδες' καὶ ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών. Περὶ τὰ ἔξι ἑκατ. δολ. ἐκαλύπτοντο εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ ἄλλαχού.

Ο ύπευθυνος του τμήματος άπαιτήσεων τών Λάμπερτ Μπρόδερς, οι οποίοι ένεργούν ως άσφαλισμεστίται τού 'Ομίλου 'Μασάτη, έξεφρασε την ικανοποίησή του διότι το Λόδης' ανένευ χρονοτριβής έσπευσε νά τακτοποιηση την άπαιτήσιν. Αι διευθετήσεις έκ μέρους τών άλλων άσφαλιστών θα άκολουθησουν συντόμως, ευθύς ως συμφωνηθούν ωρισμέναι τεχνικαί λεπτομέρειαι άφορωσαι εις την άπωλειαν του σκάφους, ικανοποιούσαι άπαντα τά ένδιαφέρομενα μέρη.

ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΘΗ Η ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ

Άυτή ή ύποθεσις τού γνωστού έφοπλιστού κ. Αύγουστη Πολέμη έπιβαλλεται νά διερευνηθή έπισταμένως άπό την Κυβέρνησιν. Τά πορίσματα της έρευνης αυτής δένον νά άποτελέσουν την κατεύθυντήριον γραμμή της κρατικής πολιτικής έναντι τών έδω έπενδυσεων του ναυτιλιακού κεφαλαίου. Νά μελετηθούν κυρίως αι διευκολύνσεις, αιτίνες πρέπει νά παρέχωνται, ίνα άκριδως ένισχυθή ή μπιστού στο οσύνη τών έφοπλιστών πρός τάς έδω κρατουσας καταστάσεις. Πολλά δυνατόν νά άποκομιση η Οικονομία μας άπό τό έφοπλιστικού κεφαλαίου, οπτερ προφρόνως έδω έπενδυει τά εις την ξένην κτηθέντα κεφαλαία του.

'Ησχολήθημεν ήδη εις προηγούμενον τεύχος μας (15 Μαρτίου) μέτη την άποφασιν της άνακοπής τών έργασιων του ναυπηγείου «Αργώ», οπερ μάς παρέσχειν έντος της διετούς λειτουργίας του απτά τά δείγματα της έξειδικευμένης εις άρτιας ναυτικάς κατασκευάς δραστηριότητός του.

'Ο κ. Πολέμη, μετη τών διακρίνοντα αύτον έπιχειρηματικούν ένθυσιασμούν και την ιδιαιτέρων πρός την Πατρίδα στοργήν του, έδαπάνησε αχρι τούδη 23 έκατομ. δολ. διά την συγκρότησιν της ναυπηγικής μονάδος. Και τώρα άπογοητευμένος άπό την έναντι της προσπαθείας του άκατανόντον στάσιν τών κρατικών άρμοδιών, άποσύρεται άνακόπτων τάς έργασίας του ναυπηγείου του.

'Επεκαλέσθημεν την παρέμβασιν του κ. Παπαδόγγονα. Δι' ήμας ή ύποθεσις του ναυπηγείου Πολέμη άποτελει την «εστι εσε», ή λύσις της οποίας πολλά θα μάς έπιτρέψη νά συναγωγωμεν συμπεράσματα διά τό πρόσφορον ή μη της τοποθετήσεως έφοπλιστικού κεφαλαίων εις έδω παραγωγικάς έπενδυσεις.

'Η ναυπηγική έταιρια «Αργώ», ή οποία

έλεγχεται υπό τού έφοπλιστού κ. Αύγουστη Πολέμη, δι' αιτήσεως της πρός τόν Ο.Λ.Π. έζητησε την παραχώρησιν έκτασεως 5.000 τετραγωνικών μέτρων εις την έπισκευαστικήν δάσιν τού Περάματος διά την έγκατάστασιν μηχανουργικού έργοστασίου έπισκευής και συντηρήσεως τών μηχανών θαλάσσης τού Δανικού Οίκου B & W ALPHA, μετά την ύπογραφή σχετικής συμβάσεως διά της οποίας άνέλαβε την άντιπροσώπευσιν τού άνωτέρω Οίκου εις την 'Ανατολική Μεσόγειον εις τόν τομέα της έπισκευής και συντηρήσεως τών κατασκευαζομένων παρ' αυτού μηχανών.

Κατά τάς ύπαρχουσας πληροφορίας ή ναυπηγική έταιριας «Αργώ» εύρισκεται εις διαπραγματεύσεις διά την άνωληψιν τού τομέως έπισκευών και συντηρήσεως τών μηχανών θαλάσσης και έτερου γνωστού έύρωπακού κατασκευαστικού Οίκου, ούτω διά πραγματοποιεῖται ένα άκομη σημαντικού δήμα προσδού πρός την κατεύθυνσιν της άναπτυξεως της ναυτιλιακής άποδομής εις την χώραν και διανοίγεται μία νέα πηγή εισροής συναλλάγματος, δεδομένου διά πλείστα σασά έλληνης ιδιοκτοίας σκάφη φέρουν μηχανάς προσώσεως τών ένων λόγω Οίκουν κατη ήδη ή έπισκευή και ή συντηρήσεως τών θά δύναται νά πραγματοποιηθή εις την 'Ελλάδα και εις άλλοκηνον την περιοχή της 'Ανατολικής Μεσογείου, ύπο άποιντας έξειδικευμένων τεχνικών και διά προηγούμενων τεχνολογικών έγκαταστάσεων.

'Η έξειδικευσις τών 'Ελλήνων τεχνικών θά πραγματοποιηθή τόσον εις την Δανίαν δσον και εις τάς έν 'Ελλάδι έγκαταστάσεις, αιτίνες ός προσανέφερθη, πρόκειται νά δημιουργηθούν εις την ήπισκευαστικήν δάσιν τού Περάματος. 'Έξειδικευσις 'Ελλήνων τεχνικών θά πραγματοποιηθή και έν συνεργασία μετά τού έτέρου έύρωπακού Οίκου μετά τού άποινο διαπραγματεύεται ή ναυπηγική έταιριας «Αργώ», ούτω δέ δαναμένεται διά πέραν τών άλλων ευεργετικών έπιπτωσεων έκ της τοιαύτης συνεργασίας, θά έπελθη και άνδρος τού τεχνολογικού έπιπτεδου τών 'Ελλήνων τεχνικών εις έξειδικευμένους τομεῖς της ναυτιλιακής τεχνολογίας.

Σημειούνται διειστασιαίς ειναι πλέον γνωστή. Ο λιμήν τού Πειραιώς έν άποιντω μόνον άναγκη, θά δεχθή πλοία πρός έπισκευήν, άν δέν είναι προεξοφλημένος ο δεχαμενισμός των.

'Η συστασίς μας, όπως και ζηλων τών κινουμένων μέτη τά ζητήματα τών έπισκευών και τών δεχαμενισμών, διό την τό ταχύτερον δυνατόν, πρόσκτησιν και άλλων δεχαμενών, δέν συνεκίνησε τούς άρμοδίους, ούδ' ούτούς τους ένδιαφερομένους διοικητάν. Δέν έκινηθησαν δέν διεμαρτυρήθησαν, δέν κατέδειχαν την άναγκην τών δεχαμενών, τήν άπωλειαν θετικής συναλλαγματογόνου έργασίας, δέν έπεσήμαναν τών κίνδυνον νά έδουν τών λιμένα Πειραιώς έκτος τού κύκλου τών ήπισκευαστικών κέντρων εύρυτερας άκτινοβολίας.

Αι στήλαι αι αύται ούδεν άλλο έχουν νά πρόσουν παρά νά διεκτραγωδήσουν τήν κατάστασιν και νά έπικαλεσθησούν τήν άνωθεν, άπό την Κυβέρνησιν, παρέμβασιν. Νά πιστεύσωμεν εις αύτήν;

«V 231-VO B & W ALPHA» εις τρία σκάφη τών 3.000 τόν., τά οποία έναυπηγήθησαν μέχρι τούδη ύπ' αυτών, παρόμοιαι δέ μηχαναί πρόκειται νά τοποθετηθούν και εις έτερα τέσσαρα παρόμοια σκάφη, τά οποία ναυπηγούνται έν σειρά εις τό ναυπηγείον τής έταιρίας εις τήν Σαλαμίνος.

ΔΕΞΑΜΕΝΑΣ, ΔΕΞΑΜΕΝΑΣ

Μάς είναι άδύνατον νά περιγράψωμεν τάς ταλαιπωρίας, ύπο τάς οποίας διαβιούν, δσοι έτόλμησαν νά σκεφθούν δτι ήμπορούν έδω νά φέρουν τά πλοία των πρός δεχαμενισμών και έπισκευήν. 'Υποβάλλονται εις τό ψυχικόν κάμπατον τών παρακλήσεων, τών έμμεσων ένεργειών, εις τήν παρέμβασιν άκομη τρίτων παραγόντων διά νά έπιτυχουν τάχυτερον δεχαμενισμόν ή τήν προτίμησιν.

Πλοία τών οποίων ή άναγκη τού δεχαμενισμού έπηγορεύετο άπό αύτην τήν άσφαλειάν των, πλοία έχοντα άναγκην άμεσου έπιθεωρησεως διά νά άναλαδουν ταξίδιον, πλοία μέτη περιωρισμένα τά χρονικά όρια διά νά φθάσουν εις τόν λιμένα φορτώσεως, πλοία τέλος, τών οποίων οι έφοπλισταί ήθελησαν έδω νά έπισκευάσουν, άλλα έντεσαν εις τήν παγίδα του έγκαίρου πορείαν δεχαμενισμού και ύπεστησαν τά ζημίας τής καθυστερήσεως, μέτη σημαντικάς, δεβαίως, τάς οίκονομικάς έπιπτώσεις.

Και η σχγάδης αύτή κατάστασις είναι πλέον γνωστή. Ο λιμήν τού Πειραιώς έν άποιντω μόνον άναγκη, θά δεχθή πλοία πρός έπισκευήν, άν δέν είναι προεξοφλημένος ο δεχαμενισμός των.

Η συστασίς μας, όπως και ζηλων τών κινουμένων μέτη τά ζητήματα τών έπισκευών και τών δεχαμενισμών, διό την τό ταχύτερον δυνατόν, πρόσκτησιν και άλλων δεχαμενών, δέν συνεκίνησε τούς άρμοδίους, ούδ' ούτούς τους ένδιαφερομένους διοικητάν. Δέν έκινηθησαν δέν διεμαρτυρήθησαν, δέν κατέδειχαν την άναγκην τών δεχαμενών, τήν άπωλειαν θετικής συναλλαγματογόνου έργασίας, δέν έπεσήμαναν τών κίνδυνον νά έδουν τών λιμένα Πειραιώς έκτος τού κύκλου τών ήπισκευαστικών κέντρων εύρυτερας άκτινοβολίας.

Αι στήλαι αι αύται ούδεν άλλο έχουν νά πρόσουν παρά νά διεκτραγωδήσουν τήν κατάστασιν και νά έπικαλεσθησούν τήν άνωθεν, άπό την Κυβέρνησιν, παρέμβασιν. Νά πιστεύσωμεν εις αύτήν;

TO N.A.T.

'Επισημαίνονται ορισμέναι τάσεις χαλαρώσεως τού έφοπλιστού ήδη στενού δεσμού και άλληλεξαρτήσεως μεταξύ τού Ν.Α.Τ. και τού ζηλού ήπηρεσιακού κυκλώματος τού Ίδρυματος τών άπομάχων ναυτικών (Ν.Α.Τ. - 'Υπουργείον Ναυτιλίας και Λιμενικού Αρχαί). Πράγματι, μετά τήν άπομάκρυνσιν —κακώς δεβαίως— τού πρωταρικού τού Ν.Α.Τ., τού προέλευσιν έχοντος τό Λιμενικόν Σώμα, αι έπηρεσίαι τού Ταμείου —πληγ τών λιμενικών άξιωματικών τής Διοικήσεως— συνεκροτήθησαν άπό ιδιώτας άπωληλούς. Δι' αύτούς τό Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον, παρά τήν ιδιοτήταν του και τήν προσφοράν του εις τήν άλλη ναυτιλιακήν ήπόθεσιν, είναι ένα άσφαλιστικόν Ίδρυμα, όπως και τά τόσα άλλα έδω λειτουργούντα. 'Η εύρυτέρα άποστολή του διά τήν κοινωνικήν πρόνοιαν τής πολυτληθούν ναυτικής οίκογενείας, ή άμεσος έξαρτησις του άπό τήν τόσον παλίντροπον θέσιν τής Ναυτιλίας μας, ή άπουσία, ώς μη διεθειλε, πληρεστέρας πως κρατικής συμπαραστάσεως και ό μέγας άριθμος τών συνταξιοδοτουμένων και τών είσφερόντων προσδίδουν άκριδως τήν ιδιοτυπίαν και τήν άπουσίαν πάσσας δυνατής συγκρίσεως τού Ίδρυματος τών άπομάχων ναυτικών, με οινδήποτε άλλον παρ' ήμιν άσφαλιστικόν άρ-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταί πλοίων • Ναυτικοί πράκτορες

'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

γανισμόν. Εύρυτέρας ή άποστολή του NAT και περισσότερον έκτεινείνα τὰ συμφέροντά του έναντι τῶν ἄλλων ἐδῶ λειτουργούντων Ταμείων συνταξιοδοτήσεως. 'Η ἀνάγκη τῆς χωριστῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν ἀνεγνωρίσθη παρ' ὅλων τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν. Χωριστὸς εἶναι παντοῦ τὰ 'Ιδρύματα, τὰ ἀσκούντα τὴν κοινωνικήν πρόνοιαν τῶν ἑργατῶν θαλάσσης.

Φαντασθώμεν, πράγματι, χωρὶς τὴν ὅμεσον παρακολούθησιν, καὶ τὸν ἐλεγχὸν τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, ἐδῶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερον, πόσον δύσκολος θὰ ἦτο η θέσις τοῦ NAT διὰ τὴν δεσμίσιν καὶ τὸν ἐλεγχὸν τῶν εἰσφορῶν ἀπὸ τὸ ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον κινούμενα, ἐπηνδρωμένα μὲν 'Ελληνας ναυτικὸς ἐλληνόκτητα πλοῖο.

Πλείστα δύσις ζητήματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ρυθμίζονται τώρα διὰ τοῦ N.A.T. καὶ πλείσται δύσις αἱ ἐξ αὐτοῦ ἀπορρέουσαι ὑπηρεσίαι, ἀκόμη καὶ φορολογικαί.

Εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ 'Ιδρύματος, παρὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ προστακού ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος προερχομένου, διατηρεῖται ἀκόμη καὶ τὸ πνεῦμα τῆς πειθαρχίας, ὅπερ ἵσχει καὶ διὰ τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς καὶ Ὑπηρεσίας. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ ὑφισταμένη ὑπηρεσιακὴ ἔξαρτησις τοῦ Ταμείου ἀπὸ τὸ ὑπουργείον. Ναυτιλίας καὶ ἡ στενὴ συνεργασία τῶν 'Υπηρεσιῶν του μὲ τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς προσδίδει εἰς τὴν ὅλην συγκρότησιν τοῦ 'Ιδρύματος τὴν σταθερότητα, ἀλλὰ καὶ τὸν πρωτοπιθεμένην προσῆλασιν εἰς ὥρισμένας ἀρχὰς διοικήσεως τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀπὸ ἀπόφεως ναυτικῆς ἐργασίας.

'Επιθεδηλήμένη, κατ' ἀκολουθίαν, είναι ἡ στενότερα συνεργασία τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς μὲ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Ιδρύματος καὶ ἡ συμπαράστασις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας εἰς κάθε διοικητικὸν ἢ ἄλλο τι θέμα ἀναγόμενον εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πραγμάτων τοῦ Ταμείου.

Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν στενὴν συνεργασίαν καὶ ἔξαρτησιν τοῦ N.A.T. μὲ τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς παρ' αὐτοῦ διοικουμένας 'Υπηρεσίας προνοίας θέλουν μερικοὶ νὰ χαλαρώσουν, μέχρις ἵσως τοῦ σημείου τῆς ἀποσπάσεως τοῦ Ταμείου ἀπὸ τὴν ὅμεσον ἀποπείαν καὶ διοίκησιν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Σύσσωμος, δενδάως, ὁ ναυτικὸς κόσμος θὰ ἀντιταχθῇ εἰς μίαν τοιαύτην ἐπικίνδυνον διὰ τὴν ὑπόστασιν τοῦ NAT ἀλλαγὴν προϊσταμένης Ἀρχῆς καὶ κρατικῆς παρουσίας εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ 'Ιδρύματος. 'Αναφέρομεθα, πάντως, εἰς τὰς τάσεις, αἵτινες ἀπό τινος ἐπισημάνονται, διὰ νὰ προλάβωμεν καὶ τὴν συζήτησιν ἀκόμη περὶ αὐτᾶς. Τὸν ὅλεθρον τοῦ Ταμείου ἀπεργάζονται οἱ τοιαύτα ἐπιδιόκοντες, οἱ ἀγνοοῦντες τὴν ιστορίαν τοῦ παλαιοτέρου παρ' ἡμῖν ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρύματος καὶ τὰς ὑπηρεσίας ποὺ αὐτὸν προσέφερεν καὶ προσφέρει εἰς τὸν ναυτικὸν μας κόσμον καὶ τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικὸν γενικώτερον.

ΔΕΝ ΕΠΙΛΥΕΤΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Δέν νομίζομεν διὰ τὴν κοινοποιηθεῖσα εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς ἐγκύκλιος περὶ εὔμενούς μεταχειρίσεως τῶν ναυτικῶν μας κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰς τὴν πατρίδα ἐπιλύει ὄριστικῶς τὸ ὑφιστάμενον πρόβλημα. Διότι ἐνῷ ὅρθως ἐπισημάνεται δι' αὐτῆς ἡ ἀνάγκη εὐνοϊκῆς τελωνειακῆς μεταχειρίσεως τῶν ναυτικῶν μας, τὰ συνιστώμενα μέτρα περιορίζονται εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῆς σωματικῆς ἐρεύνης τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκείων τῶν οἵτινες τοὺς ἐπισκέπτονται διὰ τὸν προτόρο πλοῖο καταπλέουν εἰς Ἐλληνικούς λιμένας. Τὸ πρόβλημα, ὡς ἔχετε ἐπανειλημένος ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, δέν εἶναι ἀπλῶς ἡ ἀποφυγὴ τῆς σωματικῆς ἐρεύνης τῶν ναυτικῶν μας κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰς τὴν πατρίδα διὰ τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὅποιων ὑπηρετοῦν, (θὰ ἔπειτε οἱ ἀρμόδιοι νὰ γνω-

ρίζουν διὰ τὴν ἐλάχιστα ἐλληνικὰ ποντοπόρα πλοῖα καταπλέουν εἰς Ἐλληνικούς λιμένας), ἀλλὰ νὰ παύσουν τὰ τελωνειακὰ ὄργανα νὰ βλέπουν εἰς κάθε περίπτωσιν τοὺς ναυτιλούμενους μας ὡς λαθρεμπόρους καὶ νὰ τοὺς μεταχειρίζωνται ὡς καὶ τοὺς λοιποὺς 'Ἐλληνας οἵτινες ἐπιστρέφουν ἀπὸ τὸ ἔξωτερον. Θά πρέπει κάποτε ν' ἀντιληφθούν οἱ ἐπρειμένῳ ἀρμόδιοι διὰ τὸν ναυτικοῖς μας ἀγανακτοῦν, ὅταν ἐπιστρέφοντες εἰς τὴν πατρίδα, διαπιστώνουν, εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς τονίζονται, μεταξύ

παδόγγονας, ὃ ὅποιος δύοπειλει νὰ πείσῃ τοὺς ἐν προκειμένῳ ἀρμόδιοι συναδέλφους του ἐν τὴν κυβερνήσει διὰ ἐπιβάλλεται ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῆς διασμολογικῆς ἀπελείας τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὰ σημερινὰ δεδομένα.

* * *

Εἰς τὴν προσαναφερθεῖσαν ἐγκύκλιον πρὸς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς τονίζονται, μεταξύ ἄλλων, καὶ τὰ ἔξης:

• 'Η ἐκτέλεσις τοῦ ὑπηρεσιακοῦ καθήκοντος ἔναντι τῆς συμπαθοῦν τάξεως τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων, ὡς καὶ τῶν ἐπισκεπτομένων αὐτούς εἰς ταῦτα συγγενῶν των, δέον νὰ ἀνασκῆται ἀνευ οἰσαδήποτε προκαταλήψεως ἔναντι τῶν καλῆς πίστεως ναυτικών, οἵτινες, μετά μακράν συνήθως ἀποδημίαν καὶ ἐπιμοχθούν ἀνά τὰς θαλάσσας ἐργασίαν, ἡ ἀμοιβὴ τῆς ὅποιας, εἰς μεγάλο ποσοστόν, εἰσρέει ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν, ἔχουν ἀνάγκην ἀλλά καὶ προσδοκίαν ἀναγνωρίσεως τῶν ὑπηρεσῶν τῶν καὶ ἀναμένουν ἀνταπόδοσιν ἐκ μέρους τῶν ὄργανων τοῦ Κράτους, ἐκφραζόμενην ἐνταῦθα διὰ τῆς στοργῆς καὶ εύμενούς τελωνειακῆς μεταχειρίσεως.

• 'Η διενέργεια σωματικῆς ἐρεύνης τῶν ἀνωτέρω ναυτικών, ὡς καὶ τῶν ἐπισκεπτομένων τῶν πλοίων συγγενῶν των εἰναι μέτρον ἐπαχθές καὶ μειωτικὸν τῆς ἀνθρωπίνης ἀξιοπρεπείας, δι' ὅ καὶ πρέπει νὰ ἀποφασίζεται μετ' ἀντικειμενικότητος, συνέσεως καὶ κατόπιν σταθμίσεως καὶ ἐκτιμήσεως τῶν ἐν ἑκάστῃ περιπτώσει συνθηκῶν καὶ νὰ ἐνεργήται ὑπὸ προσώπου τοῦ αὐτοῦ φύλου, μετά μεγίστης διακριτικότητος καὶ εἰς πρόσωπα διὰ τὰ ὅποια πιθανολογεῖται σφόδρα ἐκ στοιχείων ἡ πληροφοριών ὅτι συντρέχει περίπτωσις δυνατότητος παραβάσεως



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

A. SUPPLIERS

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

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

B. MANUFACTURERS

1. DIPLOMATIC MARINE, INC.

MANUFACTURERS OF RAM-NEK
MARINE TAPE.

C. SHIP YARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

PORLTAND, Oregon.

All suppliers are members of :

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

Our Aim is :

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

PIRAEUS OFFICE

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

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

τῶν τελωνειακῶν ἢ ἔτερων ἀπαγορευτικῶν νόμων.

ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ

Τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν δι' ἀποφάσεως τοῦ ἐνέκρινε τὴν ἀναστολὴν τοῦ πλειστηριασμοῦ ἐπιβατηγῶν πλοίου τῆς Α.Ε. Διαδεκάνησος, Ναυτιλίας καὶ Ἐπιχειρήσεις δι' ὄφειλάς ἐκ ναυτολογίων πρὸς τὸ N.A.T., ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀμέσου καταβολῆς 100.000 δρ., καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ ἔξοφλησιν τοῦ χρέους διὰ δόσεων ἐκ 200.000 δρ., μηνιαίως. Διὸ τῆς ίδιας ἀποφάσεως διατάσσεται ὁ διευθυντὴς τοῦ Ταμείου Γενικῶν Ἐσόδων Πειραιῶν ὅπως προδῆ εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν εἴσπραξιν τοῦ χρέους (δηλαδὴ διὰ τῆς ἐκποιήσεως τοῦ σκάφους) εἰς περίπτωσιν καθυστερήσεως ἔστω καὶ μιᾶς δόσεως.

Ἐν προκειμένῳ σημειούνται ὅτι καὶ πάλιν ἐλήφθη ἀπόφασις ριθμίζουσα χρέος πρὸς τὸ N.A.T. ἐδόμην αὐτοῦ, κατόπιν δὲ τούτου θὰ ἐπιδιωχθῇ ὥπως εἰς ψηφισθησμένον νόμον περὶ N.A.T. τεθῇ διάταξις διὰ τῆς ὁποίσις νὰ ἀποκλείεται τοιαύτη παρέμβασις διὰ τὴν ρύθμισιν χρέων πρὸς τὸ "Ιδρυμα. Ἐπίσης ἀπέφασισθη νὰ προταθῇ εἰς τὸν ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν τὴν ἔκδοσιν διαταγῆς πρὸς τὸν ἀμροδίου διευθυντὰς τῶν Δημοσίων Ταμείων, ὥστε διὰ τῶν πρόκειται νὰ καθορισθῇ διὰ δόσεων ἔξοφλησις ὄφειλῶν πρὸς τὸ N.A.T. νὰ συνεννούνται προηγουμένως μὲ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ "Ιδρυμάτος.

Πάντως, διὰ τὰς ὄφειλὰς τῶν πλοίων τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖρις ἀπέφασισθη ὑπὸ τοῦ N.A.T. νὰ ὑποβληθῇ μήνυσις ἐναντίον τοῦ ἐκπροσώπου τῆς διὰ τὰς παρακρατήσισας εἰσφορᾶς τῶν πληρωμάτων καὶ νὰ αὐξηθῇ τὸ ποσόν τῆς καταβαλλομένης δόσεως ποδὸς ἔξοφλησιν τῶν τοεχουσῶν ὄφειλῶν τῆς ὑπὸ 200.000 εἰς 300.000 δρ., μηνιαίως.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἐπίστεψεν τοῦ Δημοσίου διὰ λογαριασμού τοῦ N.A.T., ἐκπλειστηριάζεται τὸν 9ην Μαΐου τὸ δεκαμενόπλοιον «Εὐθυγάστας I» τοῦ κ. Εὐθυμιάδη δι' ὄφειλᾶς ἐκ ναυτολογίων. Διὰ τὸς ἔτερας ὄφειλᾶς τοῦ κ. Φύθυμιάδη ποδὸς τὸ N.A.T. ἀπέφασισθη: Πάντον, νὰ δεσμωθούν εἰς τὸ Δημόσιον Ταυείον αἱ ὄφειλαι τῶν πλοίων αἱ δημοσίαι δὲν ἔχουν δεσμωθῆναι μέχοι τούδε, διὰ τὰ πλοία δὲ διὰ τὰ ὄποια ὑπάρχει ὑπέρβασις 18 υπνῶν γὰρ ὑποβληθῆ ὑπνωτικός. Δεύτερον, νὰ καταβληθῇ, ἐὰν ὑποβληθῇ σχετικὴ αἴτησις ριθμίσων τῆς ὄφειλῆς τοῦ πλοίου «Δῆλος», τὸ 50% ταύτης καὶ τὸ ὑπόλοιπον εἰς 150πινόους δόσεις τῶν 100.000 δρ. ἐνόπτης. Τοίτον, νὰ ἐκπλειστηριασθοῦν τὰ πλοῖα «Δελφοί» καὶ «Πότσαι» καὶ ἐν τῷ πετασὶν νὰ ἀπαγορευθῇ ὁ ἀπόπλους των. Τέταρτον, νὰ δεσμωθῇ ἡ ὄφειλὴ τοῦ πλοίου «Κνωσός» εἰς τὸ Δημόσιον Ταυείον, νὰ ἀπαγορευθῇ ὁ ἀπόπλους του. νὰ κατασχεθῇ καὶ νὰ πλειστοιασθῇ καὶ Πέντον, διὰ τὰ ἀντωτλικὰ πλοῖα νὰ καταβάλῃ υπνισιῶν 600.000 δρ., ἀντὶ τῶν 400.000 τὰς ὄποιας καταβάλλει μέχοι τούδε.

Ἐκ τοῦ καταρτισθέντος πίνακος ὄφειλῶν

προκύπτει ὅτι ὁ κ. Εὐθυμιάδης ὄφειλε εἰς τὸ N.A.T. 135.000 Λ.Α. διὰ τὰ πλοῖα ἔξωτερικοῦ καὶ 5.878.000 δρ. διὰ τὰ πλοῖα ἔξωτερικοῦ.

* * *

Τὸ N.A.T. δὲν θὰ χορηγῇ ἐφεδῆς πιστοποιητικὰ ἔξοφλησεως ναυτολογίων ἐὰν ἡ ἔξοφλησις τῶν εἰσφορῶν γίνεται διὰ τραπεζικῶν ἀτομικῶν ἐπιταγῶν, πρὶν ἡ ληφθῆ ἐπιβεβαίωσις τῆς πληρωμῆς τῶν ἐν λόγῳ ἐπιταγῶν.

Τὸ θέμα ἀνέκυψεν ἐπειδὴ κατὰ τὴν πώλησιν πλοίου ἡ πωλήτρια ἑταῖρις ἔξωφλησεις τὸ ἐνέργεια ναυτολόγιον δι' ἐπιταγῆς, ἡ ὥποια ὅμως ἡτο ἀκάλυπτος μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργηθοῦν προβλήματα τόσον εἰς δάρος τῆς ἀγοραστρίας ἑταῖρις ὃσον καὶ τοῦ N.A.T.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΓΓΛΙΚΑ

"Οπως μάς πληροφορεῖ ἡ βρετανικὴ Πρεσβεία, θ' ἀρχίσῃ τὸν 'Ιούνιον ἡ νέα σειρὰ ναυτικῶν ἀγγλικῶν εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Πλύμουθ. Πρόκειται περὶ μαθημάτων προχωρημένης ἀγγλικῆς γλώσσης μὲ ἔξειδίκευσιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Ἀπειθύνονται δὲ κυρίως πρὸς τὴν στέλέχη τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ (τοῦ πλοίου ἡ τοῦ γραφείου) καὶ περιλαμβάνουν τὴν γλώσσαν καὶ τὴν ὄρολογίαν τῶν ναυλώσεων, τῶν φορτωτικῶν, τῆς ἀσφαλίσεως καὶ τῶν λοιπῶν θεσμῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Κατὰ τὸν διάρκειαν τῆς περιόδου γίνονται διαλέξεις καὶ στεγνικήσεις ἐπὶ νομικῶν, οἰκονομικῶν καὶ τεχνικῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας, καθὼς καὶ ἐπισκέψεις εἰς ναυτικὰς ἔγκαταστάσεις.

Τὰ ἀγγλικὰ διὰ πάντα διακονούνται εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ναὸν δὲν εἶναι ἀπλῶς χρήσιμα, ἀλλ' ἀποτελοῦν ἀναγκαῖαν προϋπόθεσιν τῆς ἀποδοτικῆς ἐργασίας του. Καὶ μάλιστα τὰ καλὰ ἀγγλικά, τὰ προχωρημένα καὶ ἔξειδικευμένα.

Καὶ τὸ μὲν σχολεῖον τοῦ Πλύμουθ παρακολουθοῦν κατὰ κανόνα ἀξιωματικοὶ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐκ τῶν σκανδιναվικῶν, κυρίως, χωρῶν. Διὸ τοὺς "Ελληνας, ὅμως, ἀξιωματικοὺς παρουσιάζει πολλὰς δυσκολίας, διότι πρέπει ἀπολύμενοι νὰ διαμείνουν εἰς τὴν Ἀγγλίαν μὲ δῆλας τὰς ἐντεύθεν οἰκονομικὰς συνεπείας.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν μία προσπάθεια δημιουργίας ἀναλόγου ἐκπαιδευτικοῦ πυρήνου εἰς τὸν Πειραιά (φερ' εἰπεῖν εἰς τὸ K.E.

Σ.Ε.Ν.) δὲν θὰ ᾖσκοπος. 'Ἐπὶ προαιρετικῆς βάσεως καὶ διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν οἱ ἀξιωματικοὶ τελοῦν ἐν ἀδείᾳ ἡ ἀναπταύσει. 'Υπὸ τὸν ἀπαραίτητον πάντως ὄρον, ὃτι δὲν πρόκειται καὶ πάλιν διὰ ἐλληνο-ἀγγλικαῖς προχειρότητας, ἀλλὰ περὶ πραγματικῶν advanced maritime english. Πρόκειται περὶ ἀνάγκης διὰ τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελματικῶν ἀσχολουμένους.

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ἀπαράδεκτος συνεχίζεται, δυστυχῶς, ἡ κατάστασις τῶν συνταξιοδοτικῶν διεκπεραϊώνεων εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Τὸ τετράμηνον ἀν ὅχι καὶ ἔξαμπλιον διαρρέει, ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῶν αἰτήσεων μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῶν παροχῶν. Γνωστόν, δεσμώς, τὸ αἰτίον: 'Η ἀνέπαρκειος τοῦ προσωπικοῦ. 'Οσοι εἰργάζοντο ἑκεῖ μὲ Ναυτιλίαν χιλιών πλοίων, συνεχίζουν νὰ ἐργάζωνται καὶ μὲ πενταπλασίαν Ναυτιλίαν. 'Ἐπὶ πλέον, ἐπὶ περιόδου μεταφορᾶς τοῦ ναυτικοῦ αὐτοῦ 'Ιδρυματος, ἀπὸ τὸν Υπουργεῖον Κοινωνικῶν 'Υπηρεσιῶν, ἀπεσύρθησαν ἀρκεταὶ δεκάδες ἐργαζομένων ἀξιωματικῶν καὶ κατατέρων λιμενικῶν, μὴ ἐπανελθόντες ἔκτοτε.

Βεβαίως, τὸ δικαίωμα τῆς συντάξεως ἀρχεται τὴν πρώτην τοῦ ἐπομένου μηνὸς, ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῶν αἰτήσεων. 'Αλλὰ δὲν εἶναι δυνατὸν εἰς δύο τοὺς ναυτικοὺς νὰ ὑπάρχῃ, κατὰ τὴν ἀπομάκρινσιν ἐκ τῶν πλοίων, ἀνάλογον οἰκονομικὸν ἀπόθεμα συντηρήσεως τετραμήνου καὶ πλέον. 'Ιδιαιτέρως διὰ τοὺς οἰκογενειάρχας. Συνέπεια τούτου ἡ προσφυγὴ εἰς τὸν Τακογλυφικὸ θαλασσοδάνεια. Καὶ ἀκόμη νομίζοντες οἱ ἀνδιαφερόμενοι ὅτι χρειάζεται ἡ προσφυγὴ διὰ τὴν φροντίδα τῆς συνταξιοδοτησέως των εἰς πρόσωπα «εἰδίκων» ἡ καὶ δικηγόρους, συμβάλλονται μὲ διαρεῖς δρους. 'Ηκουσθη ὅτι εἰδίκον δικηγορικὸν γραφεῖον ἀξιώνει τὸ ημίσιον τῶν ἀναδρομικῶν συντάξεων, τού τετραμήνου, δηλαδή, διὰ τὴν ὄποιαν εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν ἀπαιτεῖται δαπάνη πλέον τοῦ χαρτοσήμου τῆς αἰτήσεως, δηλαδὴ τῶν 15 δραχμῶν.

'Επιβάλλεται συνεπῶς ταχεῖα ἀναδιοργάνωσις τοῦ N.A.T. μὲ σοβαράν ἐπιτάχυνσιν τῆς διαδικασίας αὐτῆς. Τὸ δεκαπεντήμερον, ἡ ἐπὶ τέλους ὁ μήν, νὰ διλοκηρώνῃ τὸ θέμα. Τούτο ἀξιώνει τόσον ἡ ἀνάγκη δύον καὶ ἡ στοιχειώδης λογική.

The Hellenic Mutual War Risks Association

Οργανισμός ιδρυθείς τὸ 1960 ὑπὸ σημαινόντων Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψην κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Ασφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε:

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

Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ: ΕΛΛΗΝ ΕΜΠΕΙΡΟΣ 30-35 ΕΤΩΝ, ΔΙΑ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΗ ΑΝΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΠΑΛΑΙΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΥ ΕΝΤΑΥΘΑ. ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΔΕΟΝ ΟΠΩΣ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΚΑΛΩΣ ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΑΙ ΙΔΙΟΧΕΙΡΩΣ ΕΙΣ :

POST RESTAND C.I. 436.608
MONTEVIDEO - URUGUAY.

H NAYLATORA

Συμπίπτουν αἱ διαπιστώσεις τῶν παραγμάτων τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν πραγμάτων ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ἀναθέρμανσις τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας ἥρχισε νὰ καθίσταται αἰσθητὴ πῶς. Αἱ προβλέψεις ὁμιλοῦν περὶ μειώσεως τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ ἐλαφρᾶς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς. Τὸ πρέχον ἔτος εἶναι, ὡς φαίνεται, τὸ ἔτος τῆς στροφῆς πρὸς τὸ καλύτερον.

Ἡ Ναυτιλία ὅμεσον ὄργανον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, τὴν ἀνάκαμψιν ἀκριῶς ἀναμένει τῆς Οἰκονομίας διὰ νὰ ἐπανίδῃ τὴν δελτίωσιν καὶ τῆς θέσεώς της. Αἱ δι' αὐτῆν προβλέψεις διαγράφουν τὴν δελτίωσιν διὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ ἔτους, ἐρόσον, νεδαίως, καὶ αἱ κατὰ χώρας ἑσοδεῖαι δημιουργήσουν τὴν ἀνάγκην ὁγκωδεστέρων μεταφορῶν.

Προβάλλονται, δῆμος, καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις: Ἀναφέρονται αὐταὶ εἰς τὴν περίσσειαν τοννὰς μεγάλων πλοίων μπάλκ κάρριερς καὶ μικτῶν τοιούτων, ἀτινα ἀθρόως προσφερόμενα δυνατῶν νὰ κρατήσουν τοὺς ναύλους εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χειμῶνος αἱ ρωσικαὶ εἰσαγωγαὶ δημητριακῶν ἀναμένεται νὰ αὐξηθοῦν. Τὸ μὲν εἶναι καθυστερημέναι αἱ μεταφοραὶ τῶν προηγουμένων φορτίων, τὸ δέ, νέαι θὰ ἐπακολουθήσουν ἀγοραὶ διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ καὶ αἱ δορυφόροι χώραι, αἴτινες ἔξηρτῶντο ἀπὸ τὴν ρωσικὴν παραγωγὴν, στρέφονται πρὸς τὰς ξένας ἀγοράς. Ἡ Ἀνατολ. Γερμανία πρόκειται νὰ ἀγορά-

σῃ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τέσσαρα ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν. Τὸ 1975 εἰσήγαγε μόλις 700.000 τόν.

* * *

Ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν διὰ τὸ 1976 καθορίζεται εἰς 110 ἑκατομ. τόν., μὲ αὐξησιν κατὰ 9% ἔναντι τοῦ 1975. Περισσότερα ἐλέγχονται καὶ τὰ τάιμ τσάρτερς διὰ μπάλκ κάρριερς. Τὰ μισθώματα δελτιωμένα κατὰ 15 - 30%.

* * *

Ἡ πρὸ τινῶν ἡμερῶν πώλησις εἰς Φιλιππίνους τοῦ ἀτμοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Kaien Maru» 205.956 τόν. d.w. τοῦ 1970 ἔντι 8 ἑκατομ. δολ. εἶναι πλήρως ἐνδεικτική τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ζήτησις ναυλώσεων σκαφῶν VLCC ἐσημειώθη τελευταίως.

ΣΥΜΠΤΩΜΑΤΑ ΑΝΑΚΑΜΨΕΩΣ

Οἰκονομικὴ ἀνάκαμψις διαρκείας καὶ δυνατότης μιᾶς ταυτοχρόνου μειώσεως τοῦ πληθωρισμοῦ ἥρχισαν νὰ διαφαίνωνται εἰς τὸν χώρον τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν διοικητικῶν χωρῶν. Τούτο ἐδηλώθη εἰς τὸ Διεθνές Συμβούλιο Οἰκονομολόγων εἰς Παρισίους.

Ο σέρ Ντάγκλας "Ἀλλαν, δοτὶς προδρευσ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ΟΟΣΑ διὰ τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν, εἰς δοθεῖσαν συνέντευξιν Τύπου εἴπεν ὅτι ὑπάρχουν καθαρὰ συμπτώματα μιᾶς δελτιώσεως τῆς παγκοσμίου ζήτησεως.

Κατὰ τὸν κ. "Ἀλλαν εύρισκόμεθα εἰς τὸ

σημεῖον ἐνὸς κύκλου εἰς τὸ ὄποιον ἀρχίζει ἡ ἐπανάληψις τῆς ζήτησεως ὅμοι μετὰ τῆς ὑποχωρήσεως τοῦ πληθωρισμοῦ. Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν εἶναι περισσότερον ἐμφανῆς ἀπὸ ὅτι ἀνεμένετο ἀπὸ τριῶν μηνῶν καὶ ἡ ἀνάκαμψις τῶν ΗΠΑ, παρ' ὅλον ὅτι εἶναι βραδυτέρα τῶν προηγουμένων περιόδων ἀνασυγκροτήσεως, ἐπεκτείνεται. Ἡ Ἰαπωνία δεικνύει μετρωτέραν ἀνάπτυξιν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐσωτερικὴ ζήτησις εἶναι μικροτέρα ἐκείνης ἢ τις ἀνεμένετο.

Αἱ προβλέψεις τοῦ ΟΟΣΑ διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὸν Καναδάν καὶ τὴν Ἰταλίαν ἥλαξαν ἀλαχίστως ἀπὸ τὸ παρελθόντα Δεκέμβριον, ὅπαν εἶχε προβλεφθῆ διὰ μὲν τὴν πρώτην αὐξησις μηδέν, διὰ τὸν Καναδάν 4,25% καὶ διὰ τὴν Ἰταλίαν 1,5%. Τούτο σημαίνει ὅτι διὰ τὰς ἐπτά ταύτας χώρας ἡ συνολικὴ αὐξησις κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ εἶναι ἀνωτέρα τοῦ 4 - 4,5% ὅπερ εἶχε προβλεφθῆ τοῦ παρελθόντα Δεκέμβριον. Διάφοροι χώραι τοῦ ΟΟΣΑ ἀναμένουν κάποιαν κάμψιν τοῦ πληθωρισμοῦ, ἀλλὰ ὑφίσταται ὁ κίνδυνος, ὅτι ἡ ἀνάκαμψις τῶν ὡρισμένων χωρῶν συμπτίπτει πολὺ στενῶς μὲ τὴν αὐξησιν τῆς ζήτησεως βιομηχανικῶν ἀγαθῶν καὶ πρώτων ύλῶν, ὥστε νὰ ἔξωθησοῦν ἐνέου ἀνψωτικαὶ τάσεις.

Κατὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν οἰκονομολόγων αἱ ἀπόφεις των συνέπεσαν ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ἀναθέρμανσις δέον νὰ είναι ἀρκετά ισχυρὰ διὰ νὰ μειώσῃ τὴν ἀνεργίαν, ἀλλὰ ἡ ζήτησις δέον νὰ κατευθύνεται μετὰ προσοχῆς ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ἐπανάληψις τοῦ «μπούμ» καὶ τῶν ἀρνητικῶν συνεπειῶν του. Ὁ κίνδυνος πρὸς τὸ παρόν εἶναι μεγαλύτερος ἀπὸ τὴν ἀνάκαμψιν τοῦ 1963, λόγω τοῦ ύψηλού ποσοστοῦ τοῦ πληθωρισμοῦ.

Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάκαμψις θὰ γενικευθῇ εἰς



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.
Agents in All Turkish Ports.*

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

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

SERVICE IS OUR BUSINESS

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

DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELİ ALEMDAR HAN KAT 9

KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

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

τάς χώρας της ΕΟΚ το 1976, άλλα και ή μείωσις της άνεργίας θά είναι δραδείσια και ή απειλή ένας νέου άλματος των τιμών δέοντα νά μην άποκλείεται. Αύται είναι αι προβλέψεις της Επιτροπής της ΕΟΚ εις τάς Βρυξέλλας, διά την οικονομικήν κατάστασιν εις τάς χώρας της Κοινόποτης κατά το τρέχον έτος.

Εις τὴν Ἡ αλίαν —κατά τὴν Επιτροπήν— ή δελτίωσις ήτις πρήσειν από τού τέλους τοῦ 1975 θά επρεπε νά συνεχισθῇ και κατά τὸ 1976. Ἡ ἀνάτασις θά ἀναπτυχθῇ δραδέως. Σχετικῶς μὲ τὴν νομισματικὴν κατάστασιν ή Ἐπιτροπή διακηρύσσει στὶς, μόνον μίαν οικονομικὴν πολιτικὴν ἡτις ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἀπόρροφην τοῦ ἐλλείμματος ισοδυγίου και τῆς συγκρατήσεως αὐξήσεως τοῦ κόστους ἔργασίας θά ἐπιτρέψῃ τὴν ἀποφυγὴν νέας ὑποτιμήσεως τῆς λιρέττας μὲ κατ' εὐθέαν ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν τιμῶν και μισθῶν.

Εις τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ή δελτίωσις τῆς οικονομικῆς κατάστασεως θά συνεχισθῇ μὲ αὐξάνοντα ρυθμὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν προσεχῶν μηνῶν, εἰς τρόπον διστε νά σημειωθῇ αὐξήσις εἰς ποσοστὸν μεταξὺ 4-4,5% τοῦ ἀκαθαρίστου θερινοῦ εἰσιθήματος, ἐκπεφρασμένου εἰς πραγματικοὺς ἀριθμοὺς. Ἡ Επιτροπή τῆς ΕΟΚ συνιστᾷ εἰς τὴν Γερμανίκην Ὀμοσπονδιακὴν Δημοκρατίαν νά ἐκμεταλευθῇ τὴν οικονομικὴν ἐπέκτασιν, ἵνα μειώσῃ τὸ ἐλλείμμα τοῦ ισοζυγίου τῆς και νά συγκρατήσῃ εἰς τὰ δρια τοῦ 8% τὴν αὐξήσιν τοῦ συνολικοῦ ὅγκου τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίαίς.

Εις τὴν Γαλλίαν ή η οικονομικὴ δραστηριότης αὐξάνεται δημάρως, ἄλλ' ὁ παρὸν ρυθμὸς τῆς οικονομικῆς ἀνακάμψεως δὲν ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν μᾶς ούσιωδους μειώσεως τῆς άνεργίας κατά τὸ 1976. Ἐξ ἀλλοῦ, ή αὐξήσις τῶν εἰσαγωγῶν αἵτινες κατά τὸ 1976 θὰ είναι κατὰ τὰσ πιθανότητα ἀνώτεραι τῶν ἔξαγωγῶν, θὰ μεταβάλῃ τὸ ἐλαφρὸν ἔμπορικὸν πλεόνασμα, ὥπερ ἐσημειώθη τὸ 1975, εἰς ἐλλείμμα τοῦ ίδιου εὔρους.

Εις τὴν Μεγ. Βρετανίαν ή Ἐπιτροπή δηλοῖ στὶς τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως τῶν τιμῶν θὰ παραμείνῃ ἀνησυχητικὸν, ἄλλα παρά τὴν σημαντικὴν ἀνεργίαν ἡτις συνεχῶς αὐξάνεται, τρία φαινόμενα —ἐλλείμμα ισοδυγίου πληρωμῶν, πληθωρισμὸς και σημαντικοὶ ἀνάγκαι δανειοδοτήσεος τοῦ Δημοσίου τομέως— ἐπιβάλλουν εἰς τὴν ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν νά ἀντισταθῇ εἰς τὰς πιέσεις διὰ τὴν λήψιν μέτρων πρὸς ἔξορμησιν τῆς οικονομίας.

Διὰ τὸ Βέλγιον, προβλέπεται μία αὐξήσις ζητήσεως τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1976, πρὸ πάντων ἐάν συνδευθῇ ἀπό καταλλήλους δημοσίας ἐπενδύσεις. Ἡ ἔξέιξις τῶν τιμῶν παραμένει ἐν τούτοις ἀνησυχητική. Μειώσεις τοῦ ποσοστοῦ αὐξήσεως τῶν τιμῶν φαίνεται ἐν τούτοις ὡς στοιχεῖον ούσιωδες δελτίωσεως διαφρείας τῆς οικονομικῆς κατάστασεως τῆς χώρας.

Διὰ τὴν Ολλανδίαν, ή Επιτροπή θεωρεῖ στὶς πολιτικὴ ισοζυγίου δέοντα νά συνεχισθῇ πρὸς συγκράτησιν τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος. Τέλος, ή Επιτροπή εὗ-

χεται μίαν ἐπιβράδυνσιν τῆς αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων πρὸς δελτίωσιν τῆς προσποτικῆς ἐπενδύσεων και τῶν συνθηκῶν ἀνεργίας.

* * *

Αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν Η.Π.Α. θὰ αὐξηθοῦν τὸ τρέχον ἔτος ἐπειτα ἀπὸ μίαν κάμψιν κατὰ 4,5% τοῦ 1975 και θὰ συμβάλλουν οὕτω εἰς τὴν οικονομικὴν ἀνάκαμψιν τῶν ἀλλών χωρῶν. Τοῦτο ἐδήλωσεν ὁ Ἀμερικανὸς ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Οὐλίλιαμ Σάιμον, χωρὶς νὰ προσδιορίσῃ ἐν τούτοις τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως. Ἡ ἀμερικανικὴ ὑφεσις τοῦ 1974-75 φαινεται στὶς τὸ παρελθόντα Ἀπρίλιον και συναδεύθη ἀπὸ μίαν κυκλικὴν ἀνάκαμψιν, ἡτις σχετικῶς διετηρήθη, δελτίωνουσαν οὕτω τὰς συνθήκας ἀπασχολήσεως, μειώνουσα τὸ ποσοστὸν ἀνεργίας ἀνευ ἐπιταχύνσεως τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν, δοθεῖσαν ὅτι ὁ πληθωρισμὸς συνεκράτηθη ἐπὶ ἀρκετοὺς μῆνας πρέξ τοῦ 6%. Κατὰ τὸ 1976 τὸ ἔθνικὸν ἀκαθάριστον εἰσόδημα θὰ αὐξηθῇ περισσότερον τοῦ 6%, ἐνῷ τὰ ἔξοδα διὰ τὰς προσωπικὰς δοτάνας θὰ ἔχασφαλίσουν μίαν ισχυράν διστανταν διὰ μίαν διαφρετέραν ἀνάπτυξιν. Ἐπίσης αἱ ἐπενδύσεις δι' ἔγκαταστασίας θὰ δελτίωθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Ο Ἀμερικανὸς ὑπουργὸς προσδιώρισεν στὶς η οικονομικὴ ἀνάκαμψις ἐσημειώθη ἐπειδὴ τὰ ὑπερβάλλοντα ἀπόβεμάτα πρερροφθησαν και αἱ νέαι παραγγελίαι ἐνίσχυσαν τὴν ἀνάκαμψιν τῆς παραγωγῆς. Τὸ εἰσόδημα τῶν καταναλωτῶν ἀπὸ ἀπόφεως ὅγκου ἔξιστορροπήθη, ἐν μέρει, μέσω τῆς ἐπιβράδυνσεως τοῦ πληθωρισμοῦ, τῶν διευκολύνσεων και τῆς μειώσεως φοροδιογίων. Ἡ μείωσις ἐπίσης τῆς ἀνεργίας ἐνεθάρρυν τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν καταναλωτῶν.

Καὶ δ. κ. Σάιμον προσέθεσεν στὶς πρὸς τὸ παρὸν τὸ ποσοστὸν ἀνεργίας εἰς τὰς Η.Π.Α. ἀνέρχεται εἰς 7,6% ἐναντὶ τοῦ 9% κατὰ τὴν αἰχμὴν τῆς ύφεσεως. Αἱ συλλογικοὶ μισθολογικοὶ συμβάσεις τοῦ 1976 πιθανὸν νὰ ἐπιβάλλουν μίαν αὐξήσιν 9% περίπου, ἀριθμός οὐχὶ ὑπερβολικός.

Τὸ θησαυροφυλάκιον τῶν ΗΠΑ προβλέπει στὶς τὸ παρὸν ἐνεργητικὸν τοῦ ἔμπορικον ισοζυγίου μειούσαι μὲ τὴν αὐξήσιν τῆς ἀνακάμψεως και τῆς ζητήσεως. Ἡ ζητήσις εἰσαγωγῶν θὰ ὑπερβῇ τὰς συνεχῶς αὐξανομένας ἔξαγωγάς.

ΚΑΙ ΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

«Μερικοὶ λέγουν στὶς η ναυλαγορὰ ὀφειλεῖ νά ἔχῃ κατώτατα ὄρια. Ἐγώ, ως ἀπασιόδοξος, δὲν νομίζω στὶς ὑπάρχοντα κατώτατα ὄρια. Ἐάν ή κατάστασις χειροτερεύῃ, θὰ πληρωθοῦν ἀκόμη χαμηλότεροι ναύλοι», ἐδήλωσεν εἰς πρόσφατον συνέντευξιν τοῦ εἰς Ἀγγλικὴν ἔφημερίδα ὁ κ. Ιωάννης Αγγελικούσης, υἱός τοῦ γωνιώτου ἐφοπλίστου κ. Αντωνίου Αγγελικούση.

Πρὸς τὸ παρὸν δῆλοι οἱ τομεῖς τῆς ἀγορᾶς, ἔκτος τοῦ Ιαπωνικοῦ, εἰναι «νεκροί», εἶπεν, ἀναφερθεὶς εἰς τὸ συγκεκριμένον παράδειγμα τῆς πτώσεως τῶν ναύλων κατὰ τὸ

τρίμηνον Δεκεμβρίου 1975 - Φεβρουαρίου 1976.

Τὸ Νοέμβριον, ἔνα μικρὸν μπάλκον κάρπιερ ἐναυλώνετο διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς 4.000 δολ. ἡμερησίως. Τὸν Μάρτιον πόδη σκάφος διὰ τὸ ίδιον ταξίδιον ἐπληγώνετο μόλις 2.500 δολ. ἡμερησίως.

«Διὰ πολλοὺς πλοιοκτήτας, τὸ τελευταῖον ποσὸν δὲν καλύπτει σύτε τὰς δοτάνας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους», ισχυρίσθη ὁ κ. Αγγελικούσης, στοιχὶς ἔξεφράσθη μὲ ἀπαισιοδοξίαν ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν διάφρειαν και τὴν ἐντασιν τῆς ἀναμενομένης ἀνακάμψεως.

Οι Γερμανοί, ἀπὸ τὸν φόβον πληθωρισμοῦ, θὰ χωρήσουν συντηρητικῶς τὴν ἀνίουσαν, ἐνῷ η ἀμερικανικὴ οικονομικὴ πολιτικὴ είναι νὰ σταματήσῃ κάθι ἔξελιξις μὲ τὴν πρώτην ὑποφύσην στὶς ὁ πληθωρισμός δαίνει ἔκτος ἐλέγχου.

Πολλοὶ ἀμερικανοὶ οικονομικοὶ παραπρητοὶ —μολονότι είναι αισιόδοξοι διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ τρέχοντος ἔτους— φαίνονται ἐπιφυλακτικοὶ εἰς τὰς προβλέψεις των διὰ τὸ 1977.

Ἐνῷ η ιαπωνικὴ ἀγορὰ δεικνύει σημεῖα ζωτικότητος, μακροχρονίων αἱ ἔξελιξις εἰς τὴν χώραν αὐτὴν θὰ ἔχαρτηθοῦν ἀπὸ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος προμηθείας πρώτων ύλῶν παραγωγῆς ἐνεργείας. «Εστω και μὲ οικονομίας και στροφὴν πρὸς ἄλλας πηγὰς παραγωγῆς ἐνεργείας ἔκτος τοῦ πετρελαίου, περὶ τὸ 65% τῆς ἐνεργείας θὰ πρέπει και πάλιν νὰ εἰσάγεται κατὰ τὸ 1985.

Ἐπὶ πλέον η προσφάτως ἐκδοθείσα Λευκὴ Βίδλος ὑπὸ τῆς ιαπωνικῆς κυβερνήσεως, ισχυρίζεται στὶς κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸν ἡ χώρα τοῦ ἀστέλλοντος Ηλίου θὰ ἀναλίσκη τὸ 20-30% τῶν πρώτων ύλῶν ἀναλισκομένων παγκοσμίων και τοιουτορέπων η οικονομία τῆς έκα φάση περίπου τὰ ἐπίπεδα τῆς Ήνωμένων Πολιτειῶν, ὅπου τὰ «στάνταρτζ» διαδικασίεως θὰ ἔχουν, μέχρι τότε, σημειώση μίαν κάμψιν.

Ἐν τῷ μεταξὺ, οἱ Ιαπωνες προσελκύουν όλονεν και μεγαλυτέρων μεριδῶν τῶν δίλγων νέων παραγγελῶν. Η συνήθης ἔξηγησις ὑπὸ τῶν σκηνῆρων πληγέντων Βρετανῶν ναυπηγῶν είναι στὶς οἱ Ιαπωνες έχουν σοθαράς ἐπιχορηγήσεις.

Δὲ είναι αὐτό, λέγει ὁ κ. Αγγελικούσης. Η παραγωγικής δὲν είναι μόνον διπλασία τῆς Βρετανικῆς —είναι μεγαλύτερα. Τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα είναι πολὺ παραγωγικά και ἔχουν σημαντικῶς μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους ἀπὸ τοὺς Βρετανούς και τοὺς ἄλλους ἀνταγωνιστάς των.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ

Ἐντείνεται ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς πρὸς ἀναστήλωσιν τῆς καταρρεόντης ναυπηγικῆς διομήχανίας εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Η δοθεῖσα παρέχεται ὑπὸ διαφόρους μορφάς: πιέσεις διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν ἐγχωρίων παραγγελῶν, κυβερνητικὴ ὑποστήριξης διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ὑπογραφήν ναυπηγικῶν συμβολαίων, ἔστω και μὲ ἐπιζημίους τιμῶν και οικονομικὴ ἀρωγὴ διὰ τὴν ἐναρξην κατασκευῆς νέων πλοίων, χωρὶς νὰ ὑπάρχουν παραγγελίαι δι' αὐτά.

Οι Εύρωπαιοι ναυπηγοὶ ἐπέκριναν, ἐπὶ τινὰ χρόνον, τοὺς Ιαπωνας συναδέλφους τῶν διότι ἐδέχοντα τιμᾶς κάτω τοῦ κόστους ναυπηγήσεως. Οι Ιαπωνες, ἀπὸ τὴν πλευρά των, διεμαρτύροντο διὰ τὰς προσφέροντας χαμηλάς τιμᾶς ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς Κορέας τὰ ὄποια, ἐν τούτοις, ἀπώλεσαν παραγγελίας ἐν συναγωνισμῷ μὲ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πολωνίας. «Αλλα ναυπηγεῖα τῆς Ανατολικῆς Εὐρώπης ἐφαίνοντο τελευταίως ἀποφασισμένα νὰ ἔχασφαλίσουν, πάση θυσία, ώρισμένας παραγγελίας.

Μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων μετέτρεψαν παραγγελίας τῶν διὰ ULCCs εἰς τὴν Ια-



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

πωνίαν εις σκάφη μεταφοράς παραγγών πετρελαίου τῶν 30.000 καὶ 50.000 τόννων d.w. Μία νορβηγική παραγγελία εἰς Σουηδίαν διὰ τάκερ τῶν 480.000 τόννων d.w. ἀντικατεστόθη ὑπὸ δύο μπάλκ κάρριερς τῶν 55.000 τόν. d.w. καὶ ἐν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ τύπου «Πλάναμαξ» εἰς τὴν Ἰαπωνίαν μετετράπη εἰς σκάφος πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 20.000 τόννων.

Αἱ τεράστιαι εἰσαγωγαὶ εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ ἡ προκύψασα συμφόρησις τῶν λιμένων προσκάλεσαν τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναῦλων διὰ τὰ πλοῖα ρό - ρό, γεγονός ὅπερ ἐτόνωσε τὸ ἐνδιαφέρον διὰ παραγγελίας σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη προτιμῶνται. Σουηδός πλοιοκτήτης παρίγγειλε, πρὸ τίνος, εἰς τὴν Κορέαν 11 μονάδας τῶν 9.000 τόν. d.w. Ἡκολούθησαν ἄλλαι παραγγελίαι διὰ σκάφη τῶν 5 - 6.000 μέχρι καὶ ἄνω τῶν 20.000 τόν. d.w. Τινὰς ἐξ αὐτῶν δύνανται νὰ μεταφέρουν βαρέα φορτία μέχρι 500 ή καὶ μέχρι 1.000 τόννων. Πάντως, παρὰ τὰς συνεχεῖς διαπραγματεύεις διαφόρων πλοιοκτητῶν μὲ τὰ ναυπηγεῖα, ἐλάχισται παραγγελίαι ἐκλείσθησαν.

ΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Τὴν ἀνατομίαν τῶν Ἀνατολικῶν ἐμπορικῶν στόλων ἐπιχειρεῖ εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τοῦ περιοδικοῦ της ἡ «Ενωσις τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν».

Κατὰ τὸ σχετικὸν ἄρθρον οἱ στόλοι τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν οἱ ὄποιοι τὸ 1963 περιελάμβανον 7,8 ἑκατ., τόννων γκρός, ἀντιπρωσωπεύοντων τὸ 5% τοῦ παγκοσμίου τοννάς, ἔφθασαν τὸ 1974 τὰ 23,6 ἑκατ. τόν. γκρός καὶ τὸ 8% τοῦ παγκοσμίου τοννάς. Κατὰ τὸ πλείστον πρόκειται περὶ στόλου πλοίων γραμμῆς, εἰς ὃν τὸ ποσοστόν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν μπάλκ - κάρριερς πάντες πρὸς τὸ παρόν ἐλάσσονα ρόλον. Εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς κατέχουν τὸ 12% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ οἱ γραμμαὶ τῶν ἀπὸ 33 ἀνάλιθων εἰς 126. Πρόκειται ἐξ ἄλλου περὶ ταχέων ἐκσυγχρονισμένου στόλου, ὅπερ ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἐνῷ ἡ Ρωσία δὲν κατεῖχε τὸ 1975 εἰμὶ μόνον τὸ 1% τῶν πλοίων - κοντένερς, αἱ σημεριναὶ παραγγελίαι τῆς ἀντιπρωσωπεύοντος τὸ 13% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν εἰς κοντένερς καὶ τὸ 30% εἰς πλοῖα ρό - ρό. Ἐκ τῶν 200 ἐπιβατηρῶν γραμμῶν ἔξωτερικοῦ, τὰ ὄποια διαθέτουν οἱ στόλοι τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, τὰ 80 ἀπασχολοῦνται εἰς διεθνεῖς μεταφορὰς καὶ είναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ Σοβιετική «Ενωσις διαθέτει τὰς θέσεις τῶν εἰς τὸν δυτικὸν κόσμον ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Κρουαζιέραι Γουώλ - Στρήτ». Αἱ διαδόσιαι μεταφοραὶ τῆς Σοβιετικῆς «Ενώσεως ἀνελθοῦσαι ἀπὸ τὰ 45 ἑκατ. τόν. τοῦ 1960 εἰς τὰ 150 ἑκατ., τὸ 1973, μετέβαλον οὐσιωδῶς χαρακτήρα. Οὕτως ἐνῷ τὸ ρωσικὸν ἔξωτερικὸν ἐμπόριον κατενέμετο ἀλλοτε κατὰ 80% μεταξὺ τῶν λοιπῶν σοσιολιστικῶν χωρῶν, κατὰ τὸ 15% μεταξὺ τῶν δυτικῶν χωρῶν καὶ κατὰ 5% μεταξὺ τῶν ὑπανωπτύκτων χωρῶν, σήμερον τὸ μετὰ τῶν δυτικῶν χωρῶν ἐμπόριον ἀνήλθεν εἰς 33% καὶ τὸ μετὰ τῶν ὑπανωπτύκτων εἰς 15%. Βασικὸν δὲ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἔξωτερικοῦ τούτου ἐμπορίου παραμένει ἡ ἀνισορροπία, δεδομένου ὅτι οἱ ἔξαγωγαὶ είναι ὑπερτριπλάσιαι τῶν εἰσαγωγῶν.

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ

Εἰς τὸν τομέα τῶν ναῦλων, αἱ ὑπὸ τῶν σοβιετικῶν πλοίων προσφερόμεναι τιμαὶ εἶναι συχνὰ κατὰ 40 - 50% κατώτεραι τῶν δυτικῶν. Δὲν ὑπάρχει δὲ θέμας οἰκονομικῆς ἀποδοτικότητος ὅτι οἱ ναῦλοι δὲν διαθίζονται ἐπὶ ἐμπορικῶν κριτήρiorων, ἐφ' ὅσον αἱ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι είναι κρατικαί. Λέγεται ἵσως ὅτι τὰ σοβιετικὰ πλοῖα δὲν ἐπιχορηγοῦνται, ἀλλὰ τούτο ἀποτελεῖ

παραπλάνησιν, διὰ τὸν ἀπλούν λόγον ὅτι αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι ὑφ' αἱ λειτουργεῖ ἡ Ναυτιλία τῶν οὐδὲν ἄλλο σημαίνουν εἰμὴ ἀπροκάλυπτον ἐπιχορηγήσιν.

Ίδουν μερικὰ ἐντυπωσιακὰ παραδείγματα: Οἱ μισθοὶ τῶν ναυτικῶν ἀντιπροσωπεύουν τὸ τρίτον μόλις τῶν νορβηγικῶν μισθῶν. Ὁ μισθὸς τοῦ ναύτου είναι 145 ρούδλια μηνιαίων καὶ τοῦ πλοιούρχου δύο ἡ τρεῖς φοράς περισσότερον. Τὰ πλοῖα, ὡς κρατικά, δὲν ὑπάρχουν εἰς ἀσφάλισιν. Τὰ κεφαλαῖα ἀπενδύσεως παρέχονται ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τῆς Κεντρικῆς Διοικήσεως. Ἀπόσβεσις δὲν ὑπάρχει ἡ καὶ ἄν ὑπάρχει διαστίζεται ἐπὶ ἐντελῶς διαφορετικῶν κριτήρiorων. Τὰ καύσιμα παρέχονται εἰς τὸ τέταρτον τῆς τιμῆς, εἰς ἥν τὰ προμηθεύεται τὸ δυτικὸν πλοίον. Ἡ ἀνάγκη τέλος ἔνουσ συναλλαγμάτων ὅδηγει εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τιμῶν μεταπροπής αἱ ὄποιαι δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς ἐπισήμους τιμάς καὶ σκοπούν εἰς τὴν ἀπόδοσιν ἐλκυστικῶν συναλλαγμάτων.

Χαρακτηριστικὸν είναι ὅτι τὰς πλείστας τῶν ἀνωτέρω παραχωρήσεων παρεδέχθη εἰς δηλώσεις του καὶ ὁ ἀρμόδιος ἐκπρόσωπος τοῦ Σοβιετικοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας δικαιολογούν τὸ χαμηλόν κόστος τοῦ σοβιετικοῦ πλοίου, ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν προσφοράν χαμηλοτέρων ναῦλων. Προσέδεσε μόλιστα ὅτι ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω ύψιστανται τὰ πλεονεκτήματα τῆς είκοσιτούς ἐνέργου ζωῆς τῶν σοβιετικῶν πλοίων καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐξ ὀλοκλήρου ἀναλήμψεως τῶν δαπανῶν τῆς ναυτικῆς ἐκπατένευσης.

Σημειώνεται ἐν τέλει ὅτι αἱ ἐπιπτώσεις τοῦ ὀθεμίτου τούτου ἀνταγωνισμοῦ ἔχουν γίνει σαφῶς ἀντιληπταὶ εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Εἰρηνικοῦ, N. Ἀμερικῆς, «Ἀπω Ανατολῆς καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐπεκτείνονται δὲ σημέραι καὶ εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Εὐρώπης μετά τῆς «Ἀπω Ανατολῆς, Αν. Ἀφρικῆς καὶ τῆς Βορ. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς.

ΟΙ ΡΩΣΟΙ ΛΕΓΟΥΝ...

Ο σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ παραμείνῃ εἰς τὴν ἔκτην παγκοσμίων ἔχουν γίνει ταχέων ἐκσυγχρονισμένου στόλου, ὅπερ ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ προσφοράν χαμηλοτέρων ναῦλων. Προσέδεσε μόλιστα ὅτι ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω ύψιστανται τὰ πλεονεκτήματα τῆς είκοσιτούς ἐνέργου ζωῆς τῶν σοβιετικῶν πλοίων καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐξ ὀλοκλήρου ἀναλήμψεως τῶν δαπανῶν τῆς ναυτικῆς ἐκπατένευσης.

γραμμαὶ τῆς χώρας του ἐργάζονται ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως καὶ είναι κατὰ τοῦ ὀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ.

Βάσει τοῦ τρέχοντος πενταετοῦ προγράμματος, εἴπεν ὁ κ. Ἀβερίν, ἡ Ρωσία σκοπεύει νὰ κατασκευάσῃ τόσα πλοῖα ὅσα ἀπαιτούνται διὸ τὴν κάλυψιν τῶν μεταφορικῶν της ἀναγκῶν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου περιορίζεται, ἀλλὰ θὰ ὑγιὴ τὸ τοννάς τῶν μπάλκ κάρριερς, τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν σκαφῶν μεταφορᾶς χυλίεις.

Η Σοβιετικὴ «Ενωσις σκοπεύει νὰ κατέληπται στόλον της πλοίων - κοντένερς καὶ ρό - ρό μὲν ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν συνολικοῦ d.w. 270.000 τόννων. Περὶ τὸ ἥμισυ τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἔγχωρίους παρακτίους μεταφοράς.

Ο κ. Ἀβερίν ἐτόνισεν ὅτι ἡ Σοβιετικὴ «Ενωσις ἐπιθυμεῖ νὰ δελτιώσῃ τὰς σχέσεις της μὲ τὰς ἄλλας ναυτιλιακάς χώρας καὶ θὰ ἡτο πρόθυμος νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν μιᾶς διεθνούς συμβάσεως διὰ τῆς ὄποιας θὰ ἐπευχγάνετο ὁ νομικὸς ἔλεγχος κατὰ τοῦ «υτάμπτιγκ».

Οι ναῦλοι τῶν Ρωσικῶν πλοίων είναι κατὰ 10 ἔως 20% κατώτεροι τῶν προσφερόμενών ὑπὸ τῶν «κόνφερενς» ἐκεῖ ὅπου αἱ Ρωσικαὶ γραμμαὶ ἐργάζονται ὡς ἀνεξάρτητοι μεταφορεῖς, προσέθεσεν ὁ κ. Ἀβερίν.

NAYTIAIA KAI E.O.K.

Οἱ Δυτικοευρωπαῖοι ἐφοτλισταὶ δὲν εύνοοῦν πρὸς τὸ παρόν τὴν υἱοθέτησιν ἐνίας πολιτικῆς γραμμῆς εἰς τὸ πεδίον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἐπειδή — ὡς λέγουν — ἡ πολιτικὴ αὐτὴ θὰ ἔχῃ περισσότερα μειονεκτήματα ἀπὸ τὰ πλεονεκτήματα. Τούτο προκύπτει ἀπὸ τὸ ἐπήσιον ἀπολογισμὸν τοῦ 1975 τοῦ Συμβουλίου τῶν «Ἐφοπλιστικῶν Ενώσεων τῆς Ε.Ο.Κ. «Υπομιμήσκομεν ὅτι τὸ πρόδηλημα τοῦ προστιάθητος εἰς τὴν Σύνοδον τοῦ συμβουλίου μεταφορῶν τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου. Η «Ἐπιτροπὴ τῶν «Ἐφοπλιστικῶν Ενώσεων τῆς Ε.Ο.Κ. ὑπογραμμίζει ὅτι κατὰ τὸ παρόν στάδιον ἀναπτύζειν τῆς Κοινότητος μία κοινὴ δράσις τῶν κρατῶν μελῶν — μᾶς Α ἡ Β μορφής — δυνατὸν νὰ είναι εὐκαιρία δι᾽ ἀλλούς τομεῖς, διὰ τὴν ὑπεράσπισιν τῶν συμφερόντων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ παραμένει προτιμήτος εἰς διακοινωτικὸς διακανονισμὸς ἀνάλογος πρὸς



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

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHAH

Head Office: "Alphaco Building"

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

Cables: "ALPHA"

Telex: 654020 ALFA IR

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

κείνον τῶν ἑστιατηρικῶν μεταφορῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξ ἄλλου ἔχουν συνειδήτοποιηση τὴν ἀνάγκην μᾶς ἐνδελεχούς μελέτης τῶν γενικῶν κανόνων, οἵτινες δέον νὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὸν τομέα τῶν συμφώνων πρὸς τὴν ἀπόφασιν τῆς Δικαιοστικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς 4 Ἀπριλίου 1974.

Ἡ Ἐπιτροπὴ Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν τῆς E.O.K. σημειοῖ ὅτι τὰ ἴδια προβλήματα παρασμένουν καὶ ιδιαιτέρως ὁ ἀγών συνεχίζεται ἐναντίον τῶν σηματιών εὐκολίας καὶ τῶν μετρῶν προστατευτισμοῦ. Ἡ E.O.K. δὲν ἐπέτυχε εἰσέτη νὰ συμπεριληφθῇ εἰς τὰς ἐμπορικὰς συμφώνias μία ρήτρα, ηῆτις νὰ ἐγγυᾶται τὴν ἀλεύθεραν ἐκλογὴν τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸν φορτωτήν.

Ἡ κατάστασις εἶναι θετικωτέρα εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τὰς συμφώνias διὰ τὴν δοθεῖσαν εἰς τρόφιμα καὶ ἀναπτύξεως οἵτινες γενικῶς περιέχουν ρήτραν ἐναντίον τῶν διακρίσεων. Ἡ E.E.E. - E.O.K. ἐπιβλέπει μετά προσοχῆς ἐδῶ ἡ ρήτρα αὕτη ἐφαρμόζεται εἰς τὴν πρᾶξιν. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐναντιοῦται ἐνεργῶς ἐναντίον τῶν Κρατικῶν Ναυτιλιακῶν Ἑταιριῶν, τὰς ὁποίας κατηγορεῖ ὅτι ἐφαρμόζουν ναύλους «ντάμπιγκ». Τούτο ἐλπίζεται ὅτι θὰ ἐξετασθῇ ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων ἐντὸς τῶν κοπλῶν τῆς Κοινότητος καὶ ἐπὶ εὑρυτέρου πλαισίου ἵνα περιφουρθοῦν τὰ συμφέροντά των ἐναντίον τοιούτου κινδύνου.

Ἡ E.E.E. - E.O.K., ἀντιμετωπίζουσα τὸ πρόβλημα τοῦ Κώδικος «καλῆς συμπεριφορᾶς» τοῦ Ο.Η.Ε. ἐπὶ τῶν θαλασσιῶν «κόμψεων» ὑπομνήσκει ὅτι τρία κράτη - μέλη ἐπεκύρωσαν τὴν σύμβασιν τούτων, ἄλλα ἡ Ἐπιτροπὴ ἥρχισε ἐνέργειας ἐναντίον τῶν κρατών τούτων (συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρον 169 τῶν Συμφωνῶν τῆς Ρώμης).

Ἡ E.E.E. - E.O.K. εἶναι τῆς γνώμης ὅτι ὁ Κώδικis συμπεριφορᾶς δέον νὰ εἶναι πεδίον ἐπὶ τοῦ ὅποιον αἱ Κυβερνήσεις μονομερῶς δέον νὰ ἔξασκήσουν τὴν δράσιν τῶν ἐπὶ παγκόσμιον βάσεως. Τέλος ὁ ἀπολογισμὸς τῆς E.E.E. - E.O.K. σημειοῖ μεθ' ἰκανοποίησεως τὰς ἐπαναληφθείσας δηλώσεις τῆς Ἐπιτροπῆς κατὰ τὰς ὁποίας δὲν θὰ ἐπιδηληφθῇ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς οὐδεμίᾳ ἀπαγόρευσις διὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ ναυπηγείου τῆς προτιμήσεως τῶν εἰς οἰονόδηποτε μέρος τοῦ κόσμου.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

Ορθῶς θεωροῦνται αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ὡς ὁ παράδεισος τῶν ναυτιλιακῶν

ἐπιχορηγήσεων καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ. Χάρις εἰς αὐτὰς ἡ Ναυτιλία τῶν ἑξακολουθεῖ νὰ κινήται εἰς ἐπίπεδα, σῆμα, χαμηλότερα τῶν ἑκάστοτε νόμων προγραμματιζομένων. Δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ καταλάβῃ τὴν ἀνάλογον πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ισχὺν τῶν Ἡνωμένων. Πολιτεῖαιν θέσιν.

Ἐφηφίσθη πρὸ ἡμέρων ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν κοινοδουλευτικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς ὁ προϋπολογισμὸς τῶν πιστώσεων τῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος. Ἰλιγγιώντας οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί, Πλησιάζουν τὸ δισεκατομμύριον δολαρίων αἱ ἐγκριθεῖσαι πιστώσεις. Τάς ἀπαριθμοῦνται: Διὰ τὴν συναγωνιστικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων 403,7 ἑκατομ. δολ. Διὰ τὴν ἕρευναν καὶ ἀνάπτυξιν 19,5 ἑκατομ. δολ. Διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου 4,6 ἑκατομ. δολ. Διὰ τὴν Ναυτικὴν Ἀκαδημίαν 13,3 ἑκατομ. δολ. καὶ διὰ τὰς ἔξ ἄλλας ναυτικὰς σχολὰς 4 ἑκατομ. δολ. (600 δολ. κατὰ μαθητὴν). Διὰ τὰς πρὸς ναυπήγησιν ἐπιχορηγήσεις διατίθεται τὸ ποσὸν τῶν 440 ἑκατομ. δολ. διαθέτονται ἀπὸ τὸ μὴ ἀναλαβόντων ποσὸν ἐκ παρελθόνων χρήσεων. Σύνολον περὶ τὰ 900 ἑκατομ. δολ. ἐτησίως, διὰ τὸ ἀπὸ τῆς 1ης Ὁκτωβρίου ἐτήσιον χρονικὸν διάστημα.

Δὲν ὑπάρχει προγούμενον εἰς τὰ παγκόσμια ναυτιλιακὰ χρονικὸν τοιούτης κρατικῆς συμπαραστάσεως τῆς Ναυτιλίας. Καὶ ἂς σημειώσῃ, ὅτι διὰ τῶν πιστώσεων αὐτῶν ἐλάχιστα ἐπιτυχάνεται ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Εἰς τὴν διατήρησιν τῆς σημερινῆς του δυνάμεως ἀποβλέπει μᾶλλον τὸ Κράτος.

Δαπανηρὰ ἡ ὑπόθεσις καὶ ἡ ὁσανάκουονται συζητήσεων μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων καὶ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν αὐξῆσιν τῶν ἐπιδοτήσεων πρέπει νὰ περιμένωμεν καὶ ἐμφανεστέραν τὴν διακρίσιν τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ἀπὸ πολλῶν ἑῶν καὶ δὴ μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, ἥρχισε νὰ ἀναπτύσσεται ἡ σκέψις καὶ ἡ ἀνάγκη σχηματισμοῦ διδιοιθήκης, ἡ ὅποια θὰ ἡτο ὠφέλιμος διὰ ὀλόκληρον τὸ προσωπικόν τοῦ πλοίου. Τὰ διδιλία, τὰ ὅποια θὰ καταρτίσουν τὴν διδιοιθήκην δέον νὰ εἶναι μορφωτικά ἐπαγγελματικῶς καὶ ψυχαγωγικά. Τὰ δεύτερα νὰ ἐκλέ-

γωνται μεταξὺ μυθιστορημάτων διαπρεπῶν Ἑλλήνων συγγραφέων ἡ ἔνων ἐν μεταφράσει, τῆς ἐπιλογῆς γενομένης ἐπιμελῶς ὥστε νὰ εὐχαριστήσῃ ὁ ἀναγνώστης εἴτε ναύτης εἶναι εἴτε ἀξιωματικός ἡ μάγειρος ἡ θερμαστής καὶ καταστρόματος. Ο.τι ἔχει γραφῆ ἀπὸ πεπειραμένους μηχανικούς καὶ διὰ διδιλία ἔχουν γραφῆ ἀπὸ πλοιορχους, δῆλο πρέπει νὰ συνιστοῦν τὰ θεμέλια τῆς ἐν τῷ πλοίῳ διδιοιθήκης.

Τὰ μορφωτικὰ δέον νὰ εἶναι συγγράμματα ὅλων τῶν εἰδικοτήτων, ἔργα πεπειραμένων ἐξ ἀκάστου ἐπαγγέλματος, ίδιως τῶν κατηγοριῶν τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ καταστρόματος. Ο.τι ἔχει γραφῆ ἀπὸ πεπειραμένους μηχανικούς καὶ διὰ διδιλία ἔχουν γραφῆ ἀπὸ πλοιορχους, δῆλο πρέπει νὰ συνιστοῦν τὰ θεμέλια τῆς ἐν τῷ πλοίῳ διδιοιθήκης.

‘Υπάρχει ἔνα διδιλίον — ἐνδεικτικῶς ἀναφέρεται, μὲ τίτλον «Ο.Σύντροφος τοῦ Πλοιορχοῦ» — τὸ ὅποιον θὰ ἐπρεπε νὰ εἶναι εἰς δῆλα τὸ πλοίον ὃ πραγματικός σύντροφος τοῦ Πλοιορχοῦ, ἔστω καὶ ἄν ὁ Πλοιορχος εἶναι πολυμαθέστατος καὶ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν καὶ δῆλου τοῦ προσωπικοῦ. Άλλα καὶ δῆλα τὰ διδιλία σᾶσσα ἔχουν γραφῆ ἀπὸ συγγραφεῖς Πλοιορχους πρέπει νὰ στολίζουν τὴν διδιοιθήκη τοῦ πλοίου.

Οι πλοιοκτῆται δὲν θὰ εἶναι φειδωλοί διὰ τὴν διάθεσιν τῆς ἀπαιτουμένης διατάνης πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον, ὅπου ἄλλωστε θὰ ἔχουν νὰ ὠφεληθοῦν καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὴν προκοπήν καὶ ίκανοποίησιν ποὺ θὰ ἀποκομίζῃ τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου των.

ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Θέτομεν ὑπὸ δικαιού τοῦ κ. ‘Υπουργοῦ καὶ τοῦ Αρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἔνα δίκαιον αἰτήμα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ σώματος οἵτινες προέρχονται ἐξ ὑπαξιωματικῶν. Οὕτοι δάσει τῆς ύφισταμένης νομοθεσίας προάγονται μέχρι τοῦ διαθέματος τοῦ πλωτάρχου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀποστρατεύονται μὲ τὸν αὐτόν διαθέμα, δηλαδή, ἔξερχομενοι τῆς ὑπηρεσίας δὲν λαμβάνουν ἀποστρατευτικὸν διαθέμα, ὡς συμβαίνει μὲ δῆλους τοὺς ἄλλους ἀξιωματικούς.

Ἡ τοιούτη δυσμενής μεταχείρισις τῶν ἐλόγων ἀξιωματικῶν, ἐκτὸς τῆς ἡθικῆς μειώσεως τὴν ὅποιαν προκαλεῖ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, ἔχει καὶ δυσμενεῖς οἰκονομικάς ἐπιπτώσεως ἐπὶ αὐτῶν κατὰ τὴν προκοπήν των προσωπικῶν στόλων τοῦ Σώματος. Πρόκειται δηλαδή, περὶ ἀδικίας, ἡ ὅποια πρέπει νὰ ἀποκατασταθῇ, ἡ ρύθμισις δὲ τοῦ διέματος θὰ δηύνεται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τοῦ καταρτιζομένου σχεδίου νόμου περὶ ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, διὰ τοῦ ὅποιου ρυθμίζονται διάφορα προβλήματα τοῦ Σώματος. ‘Ἐπ’ εὐκαιρία δέον νὰ ἀναφερθῇ ὅτι πρόκειται περὶ ἀξιωματικῶν οἱ ὅποιοι, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μακρᾶς σταδιοδρομίας τῶν παρέχουν σημαντικάς ὑπηρεσίας καὶ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

ΤΟ «ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΙΔΕΩΔΕΣ»

Τὸ γιώτ «Guia III» ἐνῷ ἔπλεεν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, μετέχον τοῦ μεγάλου ιστιοδρομικοῦ ἀγώνος Ρίον ‘Ιανέριον - Πόρτσμουθ, ὑπέστη ἀπροσδόκητον ἐπίθεσιν ἀπὸ ἄρρενα φάλαινας μῆκους 20 ποδῶν, ἡ ὅποια ἐν τῇ ἐρωτικῇ της μανία τὸ ἔξελαθεν ὡς θήλειαν συνάδελφον. Τὸ σκάφος, ἐθισμένον μὲν εἰς τὰς θωπείας τῶν κυμάτων, ἀλλ’ ἀσυνήθιστον εἰς τὰς φαλαινικὰς περιπτύξεις δὲν ἦν ηδυνήθη νὰ ἀνέξῃ εἰς τὸν ἐναγκαλισμὸν καὶ διαρράγειν ἐδυθίσθη. Οὔτως δ μέλη τοῦ πληρωμάτος του, διασωθέντα ἐπὶ ἐλαστικών σχεδίας, εὐρέθησαν ἐν μέσω ‘Ατλαντικοῦ ἔρματος τῶν κυμάτων. Μετὰ 18ωρον ἀγωνίαν, εἰς ἔξ αὐτῶν διέκρινεν εἰς τὸν ὄριζοντα ἀμυδρὸν

IN LIMASSOL

MARINE REPAIRS AND SHIP STORES SUPPLIES

“COZMAR”

MANAGER - OWNER: KOKOS ZAVROS



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

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

WE ALSO SUPPLY:
DECK AND ENGINE STORES

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

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

WE GUARANTEE QUICK & EFFICIENT SERVICE

φώς όπερ εξέλασθεν ώς άστέρα. Και δὲν ἐ-
πρόκειτο μὲν περὶ τοῦ ἀστέρος τῶν Μάγων,
ἐπρόκειτο σύμως περὶ τοῦ ἔξιστου ἐλπιδοφό-
ρου φωτὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Helle-
nic Ideal» τῆς «Ελληνικῆς», τὸ ὅποιον
καθ' ὅδον ἔκειται Τάουν πρὸς Ν. Υόρ-
κην ἀντελήφθη τὴν ριφθεῖσαν φωτοβολίδα,
ἀπεκρίθη ἀμέσως καὶ σπεύσαν ἐπὶ τόπου
κατώρθωσε μετὰ τετραώρους χειρισμούς ν'
ἄνασσήρη ἐπὶ τοῦ πλοίου τὴν λέμβον μετὰ
τῶν σύγνωμάνων ναυαγῶν.

Κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς Ν. Υόρκην τὸ «Ἑλ-
λένικον Ἀϊντίαλι» εὐρέθη ἐνώπιον συγκινητι-
κῆς συγκεντρώσεως δημοσιογράφων καὶ συγ-
γενῶν τῶν ναυαγῶν, οἱ ὄποιοι παντοιοτρό-
πως ἔξεδήλωσαν τὰς ὀφειλομένας χάριτας
πρὸς τὸν πλοίαρχον κ. Δημητρόν, πρὸς τὸν
ὅποιον καὶ ἀφιέρωσαν τὰς σωσίδιά των, ἐφ'
ῶν ἐνυπογράφως ἔχαραξαν τὰς εὐχαριστί-
ας των.

Ὦραιαι στιγμαὶ διὰ τὸν ναυτικόν. Συγ-
χάριμεν καὶ ἡμεῖς τὸν πλοίαρχον κ. Δη-
μητρόν, διὰ τὴν σωτηρίαν ἐπέμβασίν του,
καθὼς καὶ τὴν ἑταίριαν τῆς ὀποίας τιμᾶ
τὰ χρώματα.

Η ΒΕΒΑΙΩΣΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Συνεκροτήθη ἐπιτροπὴ ἥτις θὰ καταρ-
τίσῃ κανονισμὸν δάσει τοῦ ὄποιου θὰ κα-
θορίζεται ὁ τρόπος βεβαιώσεως τῆς ὑπη-
ρεσίας τῶν ἡσφαλισμένων εἰς τὸ NAT ναυ-
τικῶν καὶ ἡ τήρησις εἰδικοῦ μητρώου περὶ
αύτῆς.

Εἰς τὸν ἀνώτερον κανονισμὸν ἀπεφασίσθη
νὰ περιληφθῇ καὶ διάταξις ὅτι, διὰ τὴν ἔξα-
γορὰν ὑπηρεσίας ἀρχιπλοιάρχων, ἀρχιμα-
νικῶν καὶ ἀρχιραδιοτήλεγραφήτων ναυτιλια-
κῶν ἐπιχειρήσεων, πλὴν τῶν ἄλλων πιστο-
ποιητικῶν, θὰ προσκομίζεται καὶ ἀντίγρα-
φον τῆς χορηγουμένης βεβαιώσεως ἀπόδο-
χων, ἥτις ὑποδάλεται εἰς τὴν ἐφορίαν μετά
τῆς δηλώσεως εἰσοδήματος.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τὰς περιπτώσεις καθ' ἄς
ἐπὶ πλοίου τινὸς ἐπιβαίνουν δύο πλοίαρχοι
η δύο μηχανικοί Α', ἀπεφασίσθη ὅπως μὴ
ζητήσῃ ἔφεδης ἡ ὑποδολή φωτοαντιγράφων
τῶν ναυτικῶν φυλαδίων ἡ διαβατηρία, ώς
ἴσχυε μέχρι τοῦδε, ἀλλὰ νὰ κατατίθενται
ὑπεύθυνοι ἀντιλόπαις τοῦ Ν.Δ. 105) 1969 τό-
σον τοῦ πλοίαρχου δύον καὶ τοῦ ἐκπροσώ-
που δι' ὅλον τὸ πλήρωμα τὸ ἀναφερόμενον
εἰς τὴν κατάστασιν συμβεβλημένου πλοίου
καὶ ὑπεύθυνος δηλωσις, ἐπίσης τοῦ Ν.Δ. 105,

τοῦ ἐπὶ πλέον ἐπιβαίνοντος ναυτικοῦ, διὰ
τῶν ὄποιων νὰ δεναιούνται εἰς τὴν πρώτην
περίπτωσιν ὅτι τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν κα-
τάστασιν πλήρωμα ἐπέβανε τοῦ πλοίου καὶ
εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ὅτι ὁ δεναιῶν
ἐπέβανε πράγματι τοῦ πλοίου. Τὸ μέτρον
ἐλήφθη διότι ἡ ἀξίωσις τοῦ NAT διὰ τὴν
προσκόμισιν φωτοαντιγράφων τῶν φυλαδίων
ἡ διαβατηρία ἐδημιούργει προστριβάς με-
ταξὺ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ NAT καὶ τῶν πλοι-
οκτητῶν, οἱ ὄποιοι ὑπεστήριξαν ὅτι ἡ φωτο-
πτησίας τῶν φυλαδίων ἐτῆς ὀποίας θὰ ἀπε-
δεικνύετο ἡ ἔξοδος καὶ ἡ εἶσοδος εἰς τὴν
χώραν τῶν ἐπί πλέον ἐπιβαίνοντων ναυτικῶν,
δεν ἦτο εὔχερής.

Η «ΣΤΕΓΗ» ΤΗΣ ΑΜΒΕΡΣΗΣ

Ἡ «Στέγη» τοῦ «Ἑλληνος Ναυτικοῦ» εἰς
τὴν Ἀμερικήν, ἔνα θαυμάσιον ἰδρυμα, τὸ
ὄποιον ἐδημιουργήθη πρὸ ἐτῶν μὲν πρωτοβου-
λίων τῆς ἐκεὶ Ἀλληνικῆς κοινότητος, διὰ τὴν
ἐξηπερέπτησιν τῶν διερχομένων ἐκεῖθεν ναυτι-
κῶν μας, ἀντιμετωπίζει δυσχερείας ἐλλειφει-
οίκονομικῶν μέσων καὶ ἡδη διαγράφεται ἄμε-
σος ὁ κίνδυνος διακοπῆς τῆς λειτουργίας του.
Τὰ οίκονομικά προβλήματα, τὰ ὄποια ἀντι-
μετωπίζει τὸ ἰδρυμα, τὸ ὄποιον, σημειώτεον,
εἶναι τὸ μοναδικὸν παρόμιον ἀλληνικὸν κέν-
τρον εἰς ὅλοκληρον τὸν κόσμον, ἐδημιουργή-
θησαν κυρίως ἀπὸ τὴν σημαντικὴν μείσωσιν
τῶν καταπλεόντων εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμ-
ερικῆς ἀλληνικῶν πλοίων, τὰ ὄποια κατέ-
βαλλον μίαν εἰσφορὰν διὰ τὴν λειτουργίαν
τῆς «Στέγης τοῦ Ἑλληνος Ναυτικοῦ».

Ἡ Ἑλληνικὴ κοινότης ἀπηγόνθη ἡδη εἰς
τοὺς ἐν Λονδίνῳ καὶ Πειραιεὶ ἐφοπλιστάς, ως
καὶ εἰς πάντα ἀρμόδιον διὰ νὰ συντρέξουν
τὸ ἰδρυμα καὶ ἀποφευχθῆ ὅπτω ὁ κίνδυνος
διακοπῆς τῆς λειτουργίας του. Δὲν γνωρίζο-
μεν τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐκκλήσεων τῆς Ἑλλη-
νικῆς κοινότητος. Πιστεύομεν, βεβαίως, ὅτι
θὰ ὑπάρξῃ ἀνάλογος ἀνταπόκρισις, ἀλλὰ
νομίζομεν ὅτι τὸ πρόδηλημα θὰ ἡδύνωτο νὰ
ἐπιλυθῇ δριστικῶς διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως
τοῦ ἰδρυμάτος ἀπὸ τὰ κεφάλαια τῆς «Εστί-
ας Ναυτικῶν», τὰ ὄποια ἔχουν δημιουργήθη
ἡδη ἐκ τῶν καταβαλλομένων σχετικῶν εἰσφο-
ρῶν τῶν ἀλληνικῶν πλοίων. Πρότασιν ὑπο-
βάλλομεν καὶ τὴν θέτομεν ὑπ' ὅψει τοῦ κ.
«Υπουργοῦ» καὶ τῆς ΠΝΟ. Οπωσδήποτε, ὅ-
μως, σημειούμεν ὅτι πρέπει νὰ ἔξευρεθῇ λύ-
σις, ὅπερε νὰ συνεχισθῇ ἡ λειτουργία τοῦ κα-
λού αὐτοῦ ἰδρύματος.

Τὸ σχόλιον

τοῦ 15 θημέρου

Είναι ἀληθὲς ὅτι τὸ ναυάγιον πλοίου,
εἴτε κατακείμενον εἰς τὸν βυθόν, εἴτε ἀ-
νελκυσμένον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν παρου-
σίαζει θέαμα ἐκ τῶν πλέον συγκλονιστι-
κῶν. Τῶν συγχρόνων ιδίως σκαφῶν οἱ ἀ-
νευτρόμενοι σκελετοί, ἐπαναφέροντες εἰς
τὴν μνήμην τὰς δραματικὰς κατὰ κανό-
να συνθήκας τῆς βυθίσεως, ἀποτελούν
—τουλάχιστον διὰ τοὺς μὴ ἐπαγγελμα-
τίας ναυαγιαιρέτας— μίαν συνταρκτι-
κήν περιπέτειαν.

Τὴν περιπέτειαν αὐτὴν θὰ ἔχησε ἀ-
σφαλῶς τὸ προσωπικὸν τοῦ ἐλληνόκτη-
του τάνκον «Χαδάίαν - Πάτριοτ» τὸ ὄ-
ποιον, καθ' ἄ μᾶς γράφει ὁ φίλος πλοιο-
κτήτης, ἀπαύροφον πρὸ μηνὸς περίπου ἐκ
τοῦ λιμένου τῆς Χονολούλου, ἀνέσυρε
διὰ τῆς ἀγκύρας του τὸ ναυάγιον ἐνὸς
ὅλοκληρον ἀποβατικοῦ σκάφους. «Ἡ ἄμε-
σος ἐπιθεώρησις τῶν Ἀρχῶν ἀπέδειξεν
ὅτι τὸ σκάφος ἦτο Ἀμερικανικό καὶ εί-
χε βυθισθεῖ κατὰ τὴν φοιβερὰν Ἰαπωνι-
κὴν ἐπίθεσιν τοῦ 1941. Μετὰ τὴν ἐρευ-
νην, τὸ φάντασμα ἐκεῖνο τῆς θαλασσινῆς
πολεμικῆς συμφορᾶς, ἀφέθη, σιωπηλὸν
καὶ μυστηριώδες, νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸν
νύρον τάφον του.

«Οταν οἱ Σουηδοὶ ἀνείλκουν, ἀνέπι-
αν φον σχεδόν, ἐκ τῶν ὑδάτων τῆς Στοκχόλ-
μης, τὸ ἀπὸ τεσσάρων περίπου αἰώνων
βυθισμένον πολεμικό πλοίον «Βάζα» ἢ
ὅταν ὁ πλοίαρχος Κουστώ ἀνασύρει ἐκ
τῶν θαλασσῶν τὰ ὑπολείμματα τῶν ὀρ-
χαίων πλοίων, αἰσθάνονται ἀσφαλῶς εύ-
τυχεῖς. Διότι τὴν συγκίνησιν τοῦ ναυ-
αγίου ὑπερκαλύπτει τὸ ὀρχαιολογικὸν ἐν-
διαφέρον, καθὼς ὁ χρόνος «τὰ πάντα ἀ-
μαροὶ καὶ εἰς λήθην ἄγει». Εἴμεθα δέ-
βαιοι ὅμως ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ «Χα-
δάίαν - Πάτριοτ» δὲν θὰ ὑπῆρξεν ἐξ ἵσου
εύτυχης βλέπων εἰς τοὺς ὑδροστροβίλους
τοῦ ἐπαναθυιζόμενου ἀποβατικοῦ, νὰ πα-
ρελαύνῃ ὁλόκληρος ἢ ἀπαστίας μημῆς
τραγωδία τοῦ Πέρλ - Χάρμπορ.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

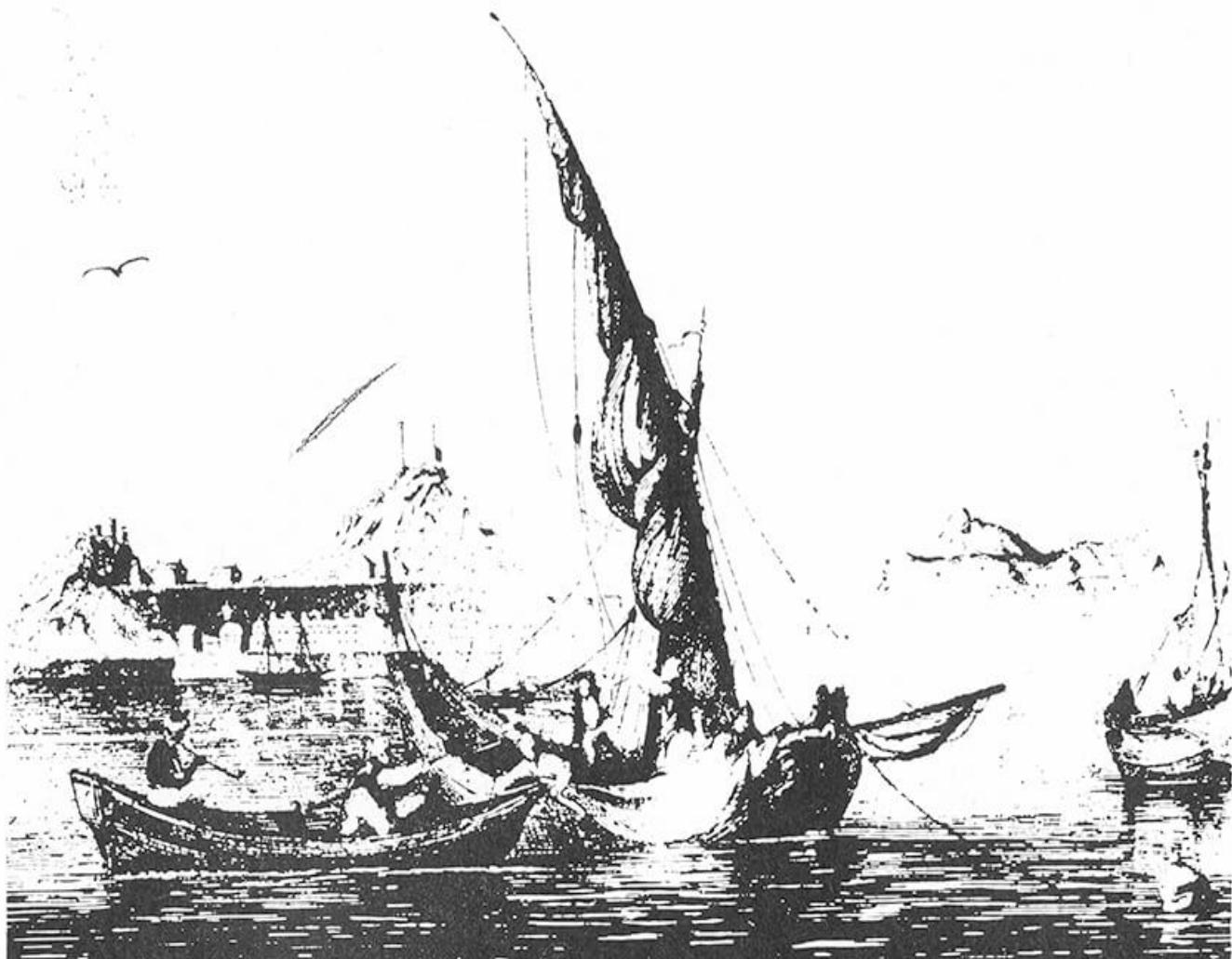
Telex 212557

212558



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η πρώτη Τράπεζα
που έλειπούργησε στὸν Ἑλληνικὸν χῶρο
(Ιόνιοι Νῆσοι - 1839)



Η ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ
είναι η μητρική έταιρα της
Α.Ε. Ξενοδοχειακού Επιχειρήσεις
«Η Ιονική», ιδιοκτητρίας
του ξενοδοχείου «Χίλιον» Αθηνών.

Η άλλη λογραφία μας

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Αγαπητέ μου κ. Κωντάκη,

"Ελαδον γιώσιν τοῦ δημοσιεύματός σας καταχωρησθέντος τὴν 15 Φεβρουαρίου 1976 εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὑπὸ τὸν τίτλον «Όλιγάτερα Φορτία - Περισσότερα Πλοῖα» καὶ όμοιογών ὅτι μοῦ ἔκανε πολὺ θαδεῖαν ἐντύπωσιν ἡ πλήρης καὶ ταχεῖ ἐνημέρωσίς σας ἐπὶ τῶν σοδαράν θεμάτων ποὺ ἀπασχολοῦν τὴν Ἑλληνικὴν καὶ Διεθνῆ ποντοπόρον ναυτιλίαν καὶ παρακαλῶ, ὅπως δεχθῆτε τὰ θερμά μου συγχαρητήρια.

Μετά τιμῆς
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ε.Ε.Ε.
Α. Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

Αθῆναι 1 Απριλίου 1976

ΑΙ ΑΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Διὰ τοῦ γνωστοῦ νόμου ὑπὸ ἀριθ. 29)75 «περὶ ἐπιβολῆς εἰδικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ.» ἔθεσπιόθη ἡ ὑποχρέωσις καταβολῆς εἰδικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ τῶν μετ' αὐτῷ ἀσφαλιστικῶν συμβεδηλημένων ἢ συμβληθημένων πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένην σημαίαν.

Τὰ πάντα προεδρέθησαν καὶ μετά πάσης λεπτομερείας ἐμεθεύθησαν διὰ τοῦ ἄνω νομοθετήματος τάχιστα δὲ τὸ Δημόσιον μέσῳ τοῦ Ν.Α.Τ. συνεκέντρωσεν οὐχί εὐκαταφρόντια ποσά, καὶ δῆ εἰς συνάλλαγμα, ἐκ τῆς ἀμέσου καὶ ὑποχρεωτικῆς ὑπαγωγῆς ἀπάντων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων καὶ μετά τοῦ Ν.Α.Τ. συμβεδηλημένων πλοίων.

"Ἄς ἴδωμεν ὅμως τὶ δὲν προβλέπει ὁ νόμος οὗτος καὶ πῶς διὰ μίαν ἀκόμη φοράν —δὲν θὰ εἶναι ἀσφαλῶς ἡ τελευταία— τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἐμφανίζεται ἀσυνεπές καὶ ἀρπακτικόν: Εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν τὸ πλοίον πωλεῖται, καταβαλῶν δῆμη τὴν ἀνάλογην εἰσφοράν του, ἀπομένει δὲ νὰ διασυνθῇ χρόνος μέχρις ὃντου λήξη ἡ μετά τοῦ Ν.Α.Τ. σύμβασις ἀσφαλίσεως τούτου ὡς εἰκός δέον νὰ ἐπιστραφῇ ἡ ἀναλογία τῆς ἐπιδιθησίσης καὶ προκαταβολικῶς καταβληθείσης εἰδικῆς εἰσφορᾶς τοῦ νόμου.

Ἄντα ὅμως μόνον θεωρητικῶς. 'Απὸ τοῦ παρελθόντος 'Ιανουαρίου ὑπεβλήθη σχετικὴ αἴτησις ἐνδιαφερομένου πρὸς τὸ εἰδικὸν κλιμάκιον τὸ εἰδικῶς ἐγκατασταθὲν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. (πρὸς παρακολούθησιν τῆς εἰσπράξεως καὶ ἐφαρμογοῦ τοῦ γένειον τοῦ Ν. 29)75) —ἔκτοτε δὲ ἔχουν ὑποβληθῇ καὶ ἔτεραι αἰτήσεις ἐπιστροφῆς εἰσπράχθεντων χρημάτων — ὡς δὲ διαβεβαιοῦνται τοῖς ὑπερεσίας ταύτης δὲν δύνανται νὰ ἐπιστρέψουν χρήματα διότι δὲν προβλέπεται σαφῶς ὑπὸ τοῦ νόμου τούτου ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία.

Τὶ ἔχει νὰ εἴπῃ ἐπ' αὐτοῦ τὸ «Ναυτικά Χρονικά» ἡ ἄλλος τις ἀρμόδιος (πλὴν συγκεκριμένων ἡ ἀριστῶν ἐξηγήσεων περὶ ἥδη τεθέντων ἐρωτήματων εἰς Νομικὸν Σύμβουλον ἡ ἄλλας σεβαστάς ὑπρεσός κλπ. ἡ ἐπίκλησιν τῆς μονίμως προβαλλομένης ἐπωδοῦ... «τὸ ζῆτημα λύεται ἐντὸς τῶν ἡμερών...»);

Μετά πλειστῆς τιμῆς,
ΜΑΡΚΟΣ ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεὺς 6 Απριλίου 1976

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τελευταίως εἰς τὸν ναυτιλιακὸν καὶ γομικὸν τύπον εἶδε τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος ἡ

ὑπὸ ἀριθ. 67)1976 'Απόφασις τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, τὴν ὅποιαν λίαν ἐπιτυχῶς ἐσχόλιάστε εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 978) 737 τεύχος οσας καὶ ὅποια ὄμοιογυμένως ἀπέτελεσε ἔξαιρετική δυσδέρεστον ἐκπλήσιν καὶ ἐδημιούργησεν εὐλόγον ἀνησυχίαν.

Διὰ τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς ἐπικυρώθηται ἀρνητικής τοῦ Νησολογίου Πειραιῶς νὰ διαγράψῃ πλοίον (νησολογημένον παρεμπιπόντως κατ' ἀριθμὸν 13 Ν.Δ. 2687)53) ἀνεύ προσκομίσεως πιστοποιητικῶν ἔξοφλησεως ὀφειλῶν ἐκ φόρων καὶ εἰσφορῶν πρὸς ἀσφαλιστικά ίδρυματα Ε.Ν. ἡ ἀντ' αὐτῶν ἐγγυητικῆς ἡ πιστοτικής τοῦ φορτίου.

'Η ἀποφις αὐτῆς, ἡ ὅποια εἶναι ὅλως αὐθιστέρος καὶ πρωτοφανῆς, παραγνωρίζει τελείως τὴν λειτουργίαν τοῦ πλειστηριασμοῦ, ὡς συνιστώντος τρόπον εκ lege ἀποσβέσεως πάσης ὀφειλῆς τοῦ πλοίου ὡς καὶ τὴν ἐντεύθεν συνέπειαν ὅτι διὰ τοῦ πλειστηριασμοῦ ἀποκτῶν ὑπερθερμαστής καθίσταται κύριος πλοίου ἐλευθέρου παντὸς δάρους, χρέους ἢ ἐπιβαρύνσεως οἰσασθῆποτε φύσεως καὶ ἀνεύ οἰσασθῆποτε διακρίσεως.

'Ἀνεξαρτήτως, ὅμως τῆς ἀβασιμότητος τῆς ἀπόφεως ταύτης τῆς διατυπουμένης ἐν τῇ ῥημασίᾳ ὑπὸ ἀριθ. 67)1976 'Αποφάσεως, ἐπιθυμῶ νὰ ἐπισημάνω τὴν εὐλόγον ἀνησυχίαν τὴν ὅποιαν αὐτῆς ἐδημιούργησεν εἰς τὸν νομικὸν, ἐπιχειρηματικὸν καὶ τραπεζικὸν κόσμον τοῦ Πειραιῶς, οἱ ὅποιοι ἐνασχολοῦνται μὲ τὴν ναυτιλίαν, τὸ πλοίον καὶ τὴν περὶ αὐτῆς πάσιν.

Πράγματι, κατὰ τὴν 'Απόφασιν ταύτην ὁ Πλειοδότης δὲν δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὴν διαγραφὴν τοῦ ἐπικλειστηριασθέντος πλοίου ἐκ τοῦ Νησολογίου τοῦ πλοίου, παρὰ ἀφοῦ προτροφοῦνται τὰς πρὸς τὸ δημόσιον καὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ Ταμεία ὀφειλάς τοῦ πλοίου, ἡ ἀξισφαλίσιτη τὴν πληρωμὴν τούτων διὰ Τραπεζικῆς ἐγγυήσεως, μαλονότι ὁ πλειεόδητος κατέβαλεν ἥδη τὸ ἐκπλειστηριασμόν δίκαιου τῆς χώρας ἐνθα διεξάγεται ὁ πλειστηριασμός.

Βεβαίως, ἐν τῇ κρινομένῃ 'Αποφάσει ἐπιχειρεῖται, εἰ καὶ ἀλλιστέως, ὑποστήριξις τῆς διατυπουμένης πρωτοφανῆς ἀπόφεως δι' ἐπικλήσεως τῶν διατάξεων τῆς 'Εγκριτικῆς Πράξεως περὶ νησολογήσεως τοῦ πλοίου κατ' ἀριθμὸν 13 Ν.Δ. 2687)53. Παραγνωρίζει, ἐν τούτοις, ἡ ἀποφις αὐτῆς διὰ αἱ διατάξεις αὐτοῦ τῆς 'Εγκριτικῆς Πράξεως ἀναφέρονται εἰς τὴν αἵτησι τοῦ ἐνδιαφερομένου διαγραφῆς τοῦ Πλοίου ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν Νησολογίων καὶ οὐχὶ εἰς τὴν τοιαύτην λόγων ἐκπλειστηριασέως. 'Άλλοια ἐρμηνεία τῶν διατάξεων αὐτῶν τῆς 'Εγκριτικῆς Πράξεως εἰναι πάντη ἀνεπτύρετος.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι τοῦ τυχὸν ἐπιμονὴν εἰς τὴν διὰ τῆς 'Αποφάσεως καθιερουμένην «πρωτοφανῆς ἀπόφεως δι' ἐπικλήσεως τῶν διατάξεων τῆς 'Εγκριτικῆς Πράξεως περὶ νησολογήσεως τοῦ πλοίου» ὅφιν ὅτι δύσχερανται παραγνωρίσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἀφοῦ διὰ τὴν ἐν συνεχείᾳ διαγραφῆς των περὶ τὴν Ναυτιλίαν πάσιν, λαμβανομένου ὑπὸ ὅπειρας τοῦ Ναυτιλίαν πάσιν, δέον νὰ προσκομίσθων πιστοποιητικά ἔξοφλησεως τῶν πρὸς τὸ δημόσιον καὶ τὰ ἀσφαλιστικά ίδρυματα διεξασθαντάς τὴν ἐποχής ἐκείνης) καὶ διὰ πασάς ἀπήλθεν, σιωπηρός καὶ σύνοφρος, ἀλλὰ καὶ ικανοποιημένος...

Τὸ πλοίον καθειλκύσθη καὶ ἀφοῦ ἔκαμε χρυσές δουλειές, ἔλαβε κατόπιν καὶ μέρος στὴν 'Ἐπανάστασιν.

Πρέπει, τέλος, ν' ἀναφέρω ὅτι ὁ πατέρας μου εἶχε γιαγιά τὴν κόρη τοῦ I. Μέχη Αϊκατερίνην (1801 - 1896), ἐπομένως ἡ ιστορία αὐτῆς εἶναι «ἀπὸ πρῶτο χέρι».

Διατελώ φιλικώτατα,
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΥΤΣΗΣ

Αθῆναι 6 Απριλίου 1976

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ασφαλῶς πρόκειται περὶ τῆς οἰκογενείας Μέχη. Προφανές εἶναι τὸ τυπογραφικὸν λάθος.

ΕΚΑΛΗ ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟΝ
1600 M² - ΤΗΛ. 8014744

'Αντιλαμβάνεται τὶς λοιπὸν τὸν εὐλόγον φόρον παντὸς προσφερομένου εἰς συμμετοχὴν ἐπίσης τοῦ πλειστηριασμὸν, ὡς ἐπίσης τὰς ἐμμέσους δυσμενεῖς συνεπείας τοῦ τοιούτου φόρου εἰς βάρος τοῦ ὄφειλέτου.

Δέον συνεπώς νὰ ληφθοῦν πάραυτα πάντα τὰ ἀναγκαῖα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς 'Υπουργείου σημεῖα ταύτα καὶ ἀποκατασταθῆ ἡ δεινῶς τρωμέσσα λογικὴ τῶν πραγμάτων καὶ ἡ ἐμπιστούση τῶν Τραπεζῶν πρὸς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καὶ τὸν Νόμον.

Εύχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν,

Μετά τιμῆς,
ΘΕΟΔ. Β. ΣΙΟΥΦΑΣ
Δικηγόρος

Αθῆναι 3 Απριλίου 1976

ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΕΙΣ

Φίλε Κύριε Δ. Κωντάκη,

Εἰς τὸ φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης Απριλίου ἐδιάβασα ὅσα λίαν ἐνδιαφέροντα γράφει ὁ κ. Ε. 'Αθηναίος ἐπ' εὐκαιρία τοῦ ἐορτασμοῦ τῆς 25ης Μαρτίου ὑπὸ τὸν τίτλον 'Θρύλοι, Ιστορία καὶ Θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας'. Μεταξὺ ἄλλων ἀναφέρει καὶ περὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ποὺ ὑφίστατο προεπαναστατικῶν μεταξύ "Υδρας καὶ Σπετσών εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ὡς καὶ τὸ σχετικὸν ἐπιστόδιον μὲ τὸν Τούρκον Καπουσῶν - Πασάδ ἐπὶ τοῦ ζητήματος ναυπηγήσεως μεγαλύτερου τοῦ ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς Πύλης καραβιού τῶν Ἀδελφῶν Μέλη.

'Ο μακαρίτης πατέρας μου, παλαιὸς Σπετσιώτης, ἔγνωριζεν ἀρισταῖς πολλές ιστορίες σπετσιωτούδρακες καὶ μοῦ διηγεῖτο διάφορα ἐπεισόδια, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ ἔνα παρεμφερές πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ κ. 'Αθηναίου ἐξιστορούμενον. Πιθανώτατα τὸ αὐτό, ὑπὸ ἀλλήλων μορφήν.

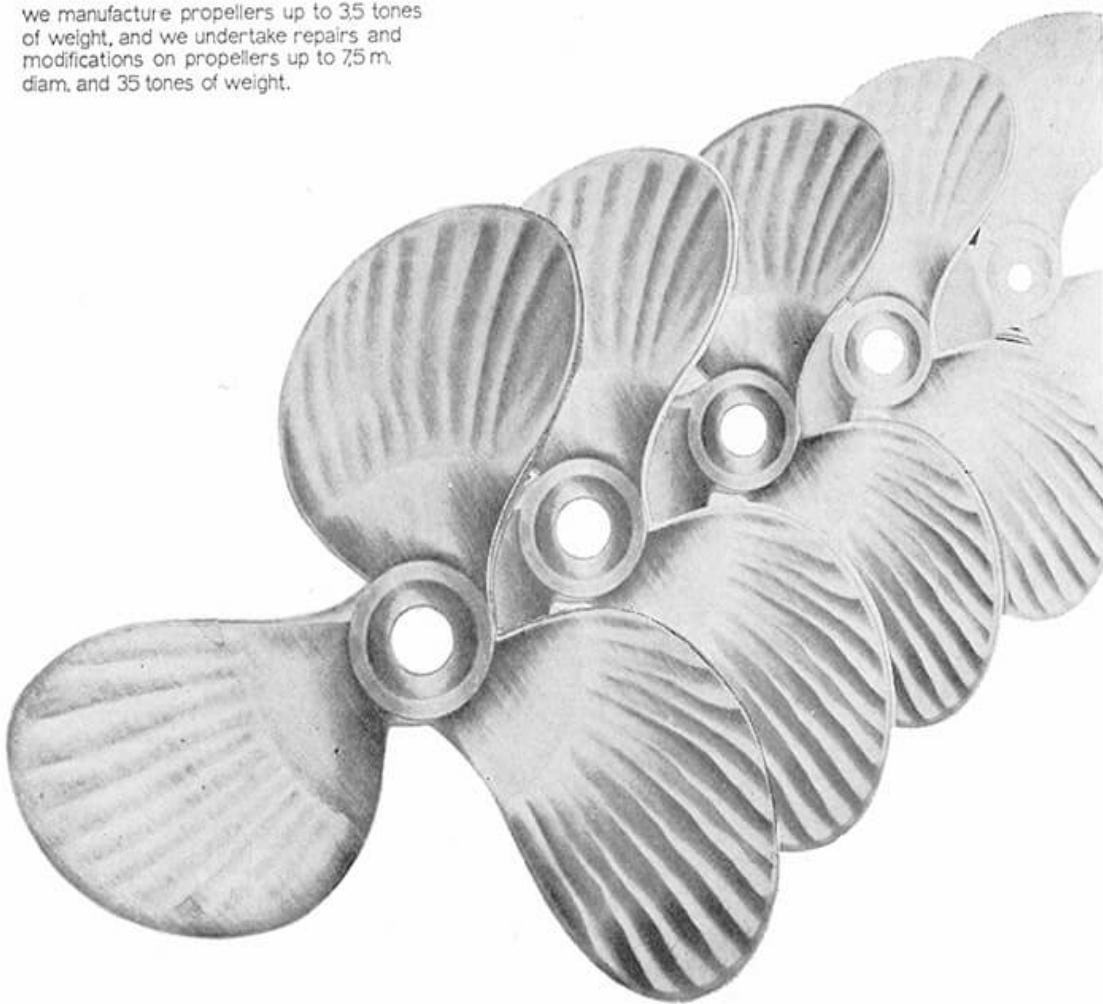
Πρότον, δὲν νομίζω νὰ ὑπῆρχεν οἰκογένεια σπετσιωτική μὲ τὸ σύνομα Μέλη. Πρόκειται, προφανῶς, περὶ τῆς ιστορικῆς οἰκογενείας Μέχη (πλήρες σύνομα: Χατζηγιάνη - Μέχη), ἡ ὅποια πολλά συνεισέφερεν εἰς τὸν ὑπὲρ ἐλευθερίας 'Αγάνων τοῦ 1821 - 27.

'Ο Καπουσῶν - Πασάς, λοιπόν, ὅντως ἡλθε τὸ στόηση μας δι' ἔλεγχον τῶν ναυπηγουμένων πλοίων. Κατ' αὐτὸν ἔξηκριθσεν ὅτι ὁ Γιάννης Μέχης είχε ὑπὸ κατασκευὴν τρίστοιν πλοίον μεγαλύτερων τῶν ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῆς Πύλης διαστάσεων. 'Έκαμε, λοιπόν, σφοδράς παρατηρήσεις εἰς τὸν Μέχη καὶ διέταξε τὸ «χάλασμα» τοῦ πλοίου. Τότε, ὁ Μέχης, ψυχολογήσας τὸν Καπουσῶν - Πασά, τοῦ ἐνεχείρησε κρυφίως (κοινῶς λάδωμα) ἔνα σακούλακι γεμάτο ντούπιες (χρυσὸς νομίσματα τῆς ἐποχῆς ἐκείνης) καὶ διὰ Πασάς ἀπήλθεν, σιωπηρός καὶ σύνοφρος, ἀλλὰ καὶ ικανοποιημένος...

Τὸ πλοίον καθειλκύσθη καὶ ἀφοῦ ἔκαμε χρυσές δουλειές, ἔλαβε κατόπιν καὶ μέρος στὴν 'Ἐπανάστασιν.

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

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ♦ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ♦ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΤΟΥ κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ Μ. ΣΑΡΛΗ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΙ ΜΕΛΟΥΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Καθολική είναι ή διαπίστωσις ότι ό πρώτος λιμὴν τῆς Χώρας, ο πειραιάκος, διέρχεται κρισιμωτάτην περίοδον ἐπαπειλούσαν αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόστασίν του, όχι ως λιμένος διεθνούς δραστηριότητος, ἀλλ' οὔτε καν καὶ ως λιμένος δυναμένου νὰ ἔχει πρετήσῃ τάς ἑστερικάς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς Χώρας.

Οὐδόλως παραγνωρίζομεν ότι η διαμορφωθείσα σημερινή λιμενική κατάστασις ὀφείλεται εἰς αιτία κυρίως ἑγγενή, υφιστάμενα ἀπό τῆς ιδρύσεώς του, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ἔκπτωτο τὰ ἀναγκαῖα μέτρα πρὸς ἐκσυγχρονισμὸν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος, διὰ νὰ δυνηθῇ οὕτως νὰ καταστῇ ικανός ὅπως ἀνταποκριθῇ πρὸς τὰς σημερινὰς ραγδαίας τεχνολογικάς ἑξελίξεις καὶ τὴν αὐξησην τῆς κινήσεως του καὶ τὴν ἐδαφικὴν καὶ θαλασσίαν ἐπέκτασιν του.

Φωτεινὸν διάλειμμα κατὰ τὴν 45ητή περίοδον λειτουργίας τοῦ Ο.Λ.Π. ὑπῆρξεν ή δεκατία 1953 - 1963, καθ' ἥν ἐπέτευχθεὶς η οἰκονομικὴ ἀνεξαρτησία αὐτοῦ, η πρόσκτησις νέων χερσάριων χώρων, η κατασκευὴ ἀπόθηκῶν καὶ κρηπιδωμάτων, καθὼς καὶ η συμπλήρωσις τοῦ λιμενικοῦ μηχανικοῦ ἑξοπλισμοῦ, ὡστε νὰ ἔχει πρετήσῃ κατὰ τὸ μᾶλλον η ἥττον αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐποχῆς ἑκείνης. Τὰ ληφθέντα ὄμως τότε μέτρα οὔτε μὲ τὰ ἔκπτωτα ληφθέντα είναι δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἀπαίτησεις ἐνὸς συγχρόνου λιμένου.

Ἡ κατάστασις εἰς ἥν πειριῆθεν ὁ πειραιάκος λιμὴν, ως ἥτο φυσικόν, προεκάλεσε σοβαρωτάτας ἀνησυχίας εἰς τὴν ἐλληνικὴν καὶ διεθνῆ ναυτιλιακὴν ἀγοράν, ἀπότοκος τῶν ὀπίων ἥτο η ἐκδήλωσις ἐνδιαφέροντος τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ἐνώσεως, κυριωτέρου φορέως τῶν διαμετακομιστικῶν ἔργων τῶν λιμένος, ἡτις ἀσχολοθείσας εἰς ἐπανειλημμένας συσκέψεις ἑξῆτασεν ἀπό πάσης πλευρᾶς τὰ προβλήματα τοῦ λιμένος, καὶ ἀνέθεσεν εἰς τὸν διευθυντήν αὐτῆς κ. Θ. Σαρλῆν νὰ συντάξῃ ἔκθεσιν βάσει τῶν κατὰ τὰς ἄνω συσκέψεις συζητηθέντων καὶ ἀποφασίσθεντων.

Ἡ ὡς ἄνω ἔκθεσις στηριχθεῖσα εἰς ἀπόδειξης λίαν ἐμπειρῶν προσώπων ζώντων συνεχῶς τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα καὶ συνταχθεῖσα ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Σαρλῆ, ἐγκριθεῖσα δὲ ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τῆς Δ.Ν.Ε. ὑπεβλήθη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τὸ ἀρμόδιον ἐποπτεύον τὸν Υπουργείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» θεωροῦντα τοὺς λιμένας ως ἀμεσον ἔξαρτημα τῆς Ναυτιλίας καὶ δὴ ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων καὶ ἀνησυχοῦντα σοθαρῶς διὰ τὴν τύχην τοῦ ἐθνικοῦ λιμένος τῆς Χώρας μας δίδουν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸ σημερινὸν τεύχος τῶν εἰς τὸ προκείμενον θέμα.

Αἱ ἐνδιαφέρομεναι παραγωγικαὶ τάξεις τοῦ Πειραιῶς, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς, τὸ ΕΒΕΠ, η Διεθνὴ Ναυτικὴ «Ἐνωσις», αἱ ἀρμόδιαι πολιτικαὶ Ἀρχαί, οἱ βουλευταὶ τῆς περιφερείας τοῦ Πειραιῶς καὶ τὰ ἀρμόδια «Υπουργεία Συντονισμοῦ» καὶ «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» ὀφείλουν καὶ πρέπει νὰ ἐπιδείξουν τὸ ἐπιβαλλόμενον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν σωτηρίαν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ πειραιάκου λιμένον.

Ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Σαρλῆ, εὐγενῶς παραχωρηθεῖσα ἡμῖν παρὰ τῆς Δ.Ν.Ε., δίδει μίσαν λίαν παραστατικὴν εἰκόνα τῆς κρατουσῆς λιμενικῆς καταστάσεως καὶ ὑποδεικνύει σειρὰν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ταύτης.

Συμφωνοῦντες κατὰ τὸ μέγιστον μέρος ταύτης φέρομεν αὐτὴν εἰς τὴν δημοσιότητα, ἵνα κινήσωμεν μὲ μεγαλύτερον ζῆλον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀρμόδιων ἐπισημαίνοντες ἰδιαίτερως τὸ ἀναχρονιστικὸν νομικὸν πλαίσιον ἐντὸς τοῦ ὅπιού κινεῖται σήμερον ὁ Ο.Λ.Π. καὶ τὸ ἀπραχαιωμένον ὀργανωτικὸν σύστημα, τὸ ὅπιον διέπει τὰς διαφόρους λιμενικὰς λειτουργίας.

Κοινὴ είναι ή πεποίθησις, ότι ἔὰν δὲν

εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐν γένει διακίνησιν τῶν ἐμπορευμάτων, ως καὶ διὰ τὰς ζημίας εἰς αὐτά, Ἐπικίνδυνος, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ κόστους λειτουργίας αὐτοῦ καὶ τοῦ ἐντεύθεν ἀνοίγματος, τὸ ὅποιον, ὃν δὲν ἀναληφθῆ στιβαρά προσπάθεια, θά ὅδηγησῃ μοιραίως εἰς νέαν αὐξησην τῶν Τιμολογίων, διὰ τῆς γνωστῆς, ἐμπειρικῆς καὶ ἀνευ Τιμολογιακῆς τινὸς πολιτικῆς μεθόδου, εἰς δάρος αὐτῆς ταύτης τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος καὶ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου.

Β. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τὰ ἀπασχολοῦντα τὸν διοικοῦντα καὶ δισειριζόμενον τὸν λιμένα «Οργανισμὸν προβλήματα, θά ἡδύναντο, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν αἰτίων τὰ ὅποια τὰ δημιουργούν, νὰ διακριθούν ὡς ἀκόλουθως:

1. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ

Ἡ πρὸ 45ητίας καὶ πλέον δημιουργία τοῦ Ο.Λ.Π., ως Ν.Π.Δ.Δ. ὑπὸ κρατικὴν ἐποπτείαν, ἐπεδλήθη εἰς περίοδον πολυνομίας εἰς ἔνα λιμένα μὲ ὑποπολαπλασίαν κινησιν, πρὸς τὸν σκοπὸν συγκεντρώσεως τῶν διαφόρων λιμενικῶν δραστηριοτήτων εἰς ἔνα φορέα μὲ προνόμια καὶ αὐτονόμομον διοίκησιν. Ἀκολούθως ὁ Ο.Λ.Π. κατέστη ἐκ τοῦ Νόμου ἀποκλειστικὸς ἐργολάβος. Σύν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ἐνῷ ἡ κίνησις τοῦ λιμένος ηγήθη πολλαπλασίας καὶ αἱ τεχνολογικαὶ ἑξελίξεις ἐπέφερον ἐπανάστασιν εἰς τὰς μεταφοράς, ὁ Ο.Λ.Π. ἐξακολούθει νὰ διέπεται ἀπό τὸ αὐτὸν ἀναχρονιστικόν, δύσκαμπτον καὶ γραφειοκρατικὸν καθεστῶς τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας, ἐνῷ διάφοροι δραστηριότητες ἡτόνισαν ἡ δὲ ἀνελήφθησαν (ἀσφάλεια λιμένος, μεταφορώσεις, δημιουργία βιομηχανικῆς ἐλευθέρας Ζώης) αἱ δὲ παρεμβάσεις εἰς τὰ τῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν κατήργησαν οὐσιαστικῶς τὴν αὐτονομίαν αὐτοῦ. Τὸ ἐπιβληθὲν δημόσιον λογιστικὸν οχι μόνον δὲν ἔχει πρετεῖ τὰς ἀνάγκας λειτουργίας ἐπὶ οἰκονομικῶν βάσεων μιᾶς συγχρόνου μονάδος ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀντιστάσεως τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ καὶ ἀποτελεῖ τροχοπέδην εἰς τὴν ὄρθολογιστικὴν ὄργανωσιν του. Εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ἡ ταχύτης είναι κοινὸν γνώρισμα, αἱ διαδικα-

A. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, πέραν τοῦ ὅπιον εἶναι ὁ πρώτος λιμὴν τῆς Χώρας, εἴναι καὶ λιμὴν ἔθνικός. Είναι γνωστὸς τὰ στάσις προσέφερεν εἰς τὸ «Ἐθνος» κατὰ τὰς δύο διασκόλους στιγμάς. Καὶ εὐλόγως θὰ ἀνέμενε κανεῖς ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ν' ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὴν ὑψηλὴν ἀποστολὴν του καὶ νὰ τυγχάνῃ συνάμα ἀναλόγου πρὸς αὐτὴν προσοχῆς παρὰ πάντων. Παρὰ ταῦτα, ἡ κρατούσα εἰς τὸν λιμένα καταστάσις εἴναι κάθε ἀλλο παρὰ εὐχάριστο.

«Ἔχουν τόσα κατ' ἐπανάληψιν γραφὴ περὶ τῆς καταστάσεως εἰς τὸν πρώτον λιμένα τῆς Χώρας ὡς τὰ καθίσταται περιττὴ ἡ λεπτομερὴς ἐπανάληψις ὅλων τούτων. Θὰ ἡδύνατο ὅμως συμπερασματικὸν νὰ τονισθῇ ὅτι καὶ καταστάσις αὐτὴ εἴναι οχι μόνον ἀπαράδεκτος διὰ τὸν λιμένα ἔθνικόν ως ὁ Πειραιώς. Απαράδεκτος, ἐνέκεν τῶν καθυστερήσεων



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἀνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

telegrams: "PHENICO" LONDON

σία ή υλοποίησεως τών διαφόρων άποφάσεων είς τὸν Ο.Λ.Π. βαίνουν μὲ δῆμα χελόνης. Χαρακτηριστικῶς σημειούται ότι διὰ τὴν προμήθειαν καὶ ἔγκατάστασιν τῆς γερανογέφυρας Containers ἀπῆτηθη ἔξαετία περίπου (1960 - 1975), ἐνώ παραμένει ἐπὶ διηγούντων ἐν ἀδρανείᾳ ἐν Straddle Carrier, λόγω μη ὀλοκληρώσεως τῆς διαδικασίας προμηθείας ἀνταλλακτικῶν του.

2. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Τὸν Ο.Λ.Π. διοικεῖ ἐκ τοῦ Νόμου 7μερές Δ.Σ. Τούτου αἱ ἀποφάσεις ὑποβάλλονται, ἐπὶ ζωτικῶν θεμάτων, πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ ἐποπτεύον κατ' ἄρχην Y.E.N. Εἰς πλείστας ὅμως περιπτώσεις ἀπαιτεῖται ἡ ἔγκρισις καὶ ἐτέρων Ὑπουργείων, π.χ. Δημοσίων "Ἐργων, Οἰκονομικῶν, Βιομηχανίας, Ἀπασχόλησεως κ.ἄ. Οὕτω τὸ Δ.Σ. ἐμφανίζεται μὲ ἀνεπαρκή ἐκπροστόπτην καὶ ἀδυναμίαν περὶ τὴν ἄκησιν ἀποτελεσματικῆς διοικήσεως. 'Αφ' ἐτέρου παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον τῶν συχνῶν ἀλλαγῶν εἰς τὴν διοίκησιν (Προέδρου τοῦ Δ.Σ. καὶ Γενικοῦ Διευθυντοῦ) μὲ τάς περαιτέρω ἀδυναμίας κατανόησεως τῶν λιμενικῶν θεμάτων καὶ ὥρης διοικήσεως.

3. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΑ —ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ

Τὸ ἐν λειτουργίᾳ ὄργανοδιάγραμμα τοῦ Ο.Λ.Π. χρονολογεῖται ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως του, μὲ ἀλφάριτα μεταγενέστερα τροποποιήσεις. Ἐλλείπουν παντελῶν μονάδες ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβληθεῖσαι (Μηχανολογιστικὸν Κέντρον - Δημόσιαι Σχέσεις κλπ.) καὶ ἐτεροὶ ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἐπὶ συγχρόνων βάσεων λειτουργίαν αὐτοῦ (Σύμβουλοι ὄργανοστεως, Στατιστικής, Μηχανογράφησεως κλπ.). Τὸ σύστημα διοικήσεως είναι συγκεντρωτικόν, αἱ διαδικασίαι γραφειοκρατικαὶ. Ἡ ἔλλειψις στοιχείων κάστους κατὰ παρεχομένῃ ὑπηρεσίαν, ἡ κατὰ Κέντρον λειτουργίας, είναι χαρακτηριστική, ὡς καὶ ἡ ἀδυναμία ὥρης ἐκτίμησεως τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἐνὸς πλοίου χρόνου. Τὸ ἐλαττωματικὸν ὄργανοδιάγραμμα ὀδηγεῖ εἰς αὐτοσχεδιασμὸν εἰς πολλὰς περιπτώσεις πρὸς κάλυψην τῆς ἀδυναμίας. Ἀνέφικτος ἡ ἀσκησὶς ὥρης Τιμολογιακῆς πολιτικῆς.

4. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΦΟΡΩΝΤΑ ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Ἡ ἀλόγιστος καὶ ἀπρογραμμάτιστος εἴσοδος τοῦ προσωπικοῦ ἐδημιούργησε συμφόρησιν εἰς τοὺς μέσους βαθμοὺς καὶ κατέστησε προβληματικὴν τὴν περαιτέρω ἐ-

ξέλιξιν (περὶ τοὺς 120 εἰσηγηταὶ τῆς Α' Κατηγορίας καὶ 300 τῆς Β' Κατηγορίας). 'Αφ' ἐτέρου κατὰ τὴν περίοδον τῆς Ζετίας ἐγένοντο προσλήψεις κατ' ἀνορθόδοξον τρόπον καὶ προσαγωγαὶ εἰς ἀνωτέρους βαθμοὺς μὲ κριτήρια ἔτερα πλὴν τῆς ἴκανότητος. Ἀποτέλεσμα, ἡ ἔλλειψις ἵκανων στελεχῶν καὶ ἡ λόγω ἀπουσίας τοῦ ἐνδιαφέροντος πτώσις τῆς ἀποδοτικότητος τοῦ προσωπικοῦ. Εἰς τοὺς κατεύθερους βεβαίως βαθμοὺς ὑπάρχουν εὐάριθμοι ἵκανοι ὑπάλληλοι, πλὴν ἡ ἀξιοποίησίς των δὲν είναι ἐφικτή. Ἡ ἔλλειψις κινήτρων καὶ ἡ στασιμότης εἰς τὴν ἐξέλιξιν παρέχουν ἔδαφος ἀσκησεως δημιαγωγικοῦ συνδικαλισμοῦ. 'Αφ' ἐτέρου, ἡ ἔλλειψις τεχνικῶν στελεχῶν ὡς καὶ προσωπικοῦ εἰδικευμένου είσι τὴν μηχανοργάνωσιν καὶ τὰ οἰκονομικο - τεχνικά θέματα εἰναι αἰσθητά.

5. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΦΟΡΩΝΤΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΤΑΣ

'Αφ' ἡς ἔπαυσεν ἡ συμμετοχὴ τοῦ νησιωτικοῦ στοιχείου εἰς τὸ ἐργαστικὸν δυναμικόν, ἡ ποιοτικὴ αὐτοῦ στάθμη κατῆλθε, συντελούντος δὲ καὶ τοῦ δημιαγωγικοῦ συνδικαλισμοῦ ἡ ἐπαγγελματικὴ εύσυνειδησία ἐξέλιπε. 'Αποτέλεσμα ἡ αὐξησίς τῶν ζημιῶν κατὰ τὸν χειρισμὸν τῶν φορτίων καὶ ἡ συνεχῆς προβολὴ ἀπαιτήσεων. Αἱ συνθέσεις τῶν ἐργατικῶν ὄμάδων εἰς μοναδοποιημένα φορτία, ἡ φορτία ὄμογενή, είναι πολυτελεῖς. Αἱ ἀπόδοσεις εἰς ὄμοειδή φορτία είναι χαμηλαὶ. 'Ο θεωρός τῶν ἐποπτῶν μὲ τὴν παρούσαν σχέσιν ἔξαρτησες ἀπέτυχεν. Αἱ μειωμέναι ἀπόδοσεις καλύπτουνται. Οὐδέποτε ὑφίσταται οὐσιαστικὸς ἔλεγχος. Τὸ μορφωτικόν, ἐξ ἐπαγγελματικῆς ἀπόφεως, ἐπίπεδον τῶν ἐργατῶν χαμηλόν. Ἡ ἐκλογὴ τῶν ἀρχιεργατῶν ἄνευ οὐσιωδῶν κριτήρiorων. Ἡ ἔξαρτησις τῆς ἐργασίας ἐκ τῶν ἐλευθέρων ἐργατῶν οὐδόλως ἐξυπηρετεῖ.

6. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΧΩΡΩΝ

Τόσον οἱ ἐπτεγασμένοι ὄσον καὶ οἱ ὑπαίθριοι ἀποθηκευτικοὶ χώροι δὲν ἐπαρκούν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος. Τελείως ἀνεπαρκεῖς είναι οἱ ἀποταμευτικοὶ χώροι, ἐξ οὐλόγου καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ἐλευθερίας Ζώνης παρεμποδίζεται καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος εἰς μέγιο διαιρετοκομιστικὸν κέντρον, παρὰ τὰ τόσα πλεονεκτήματα, δὲν είναι ἐφικτή. Τὸ πρόβλημα τοῦτο ὅδηγει κατὰ καιρούς εἰς συμφορήσεις μὲ ἐπακόλουθον τὰς καιρούς εἰς τὴν ἐκφότωσιν τῶν πλοίων, ὡς καὶ τὴν ἐπιδολὴν ὑψηλῶν ἀποθηκεύτων εἰς δάρος τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος. Καὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων ὁ Ο.Λ.Π. προβάνεις ἔνιοτε εἰς τὴν λήψιν σπασμαδικῶν μέτρων (π.χ. ἡ ἀνέγερσις πολυρόφων παραλιακῶν ἀποθηκῶν) τὰ ὄποια μετὰ ταῦτα ἀποδεικνύονται ἀντιοκονομικά. Οἱ ὑπάρχοντες χώροι, βάσει τῶν ισχυόντων καὶ τῶν συνηθειῶν τοῦ λιμένος, μόλις ἐπαρκούν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου. Ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν μεταφορτώσεων διενεργεῖται πλημμελῶς, ἐνώ ἡ ὄργανωσις ὑποδοχῆς τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου είναι ὑποτυπώδης. Τέλος ἀπουσίαζει τελείως ἐκ τοῦ λιμένος ἡ ἀποθήκη - ψυ-

γείων διὸ τὴν ὑποδοχὴν τῶν κατεψυγμένων φορτίων, μὲ συνέπειαν, ὡς γνωστόν, τοῦ ἐπιναύλου, ἐνεκεν τῆς θραδύτητος ἀπορροφῆσεως τῶν φορτίων τούτων ὑπὸ τῶν ιδιωτικῶν ψυγείων.

7. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΛΟΓΩ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ

Εἰς δύο κυρίως τομεῖς είναι λίαν αἰσθητὴ ἡ ἀνεπάρκεια τῶν κρηπιδωμάτων. Πρῶτον τὰ διατιθέμενα πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος κρηπιδωμάτων είναι ἀνεπαρκή, ιδίᾳ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον. Καὶ παρὰ τοὺς ἐπιχειρούμενους ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. συνδυασμοὺς —εἰς δάρος βεβαίως τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως— παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον πολλάκις νὰ μὴν ἔχῃ τὸ πλοίον συγκεκριμένης γραμμῆς καθωρισμένην θέσιν παραβολῆς πρυμνούδετησεως εἰς τὸν λιμένον. Δεύτερον, τὰ διατιθέμενα πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς δευτερευούσης μὲν διὰ τὸν λιμένα πλὴν σπουδαιοτάτης διὰ τὴν ἔθνική οἰκονομίαν δραστηριότητος τῶν ἐπισκευῶν κρηπιδώματα είναι τελείως ἀνεπαρκή. Ἀλλὰ καὶ τὰς ἐμπορικὰ κρηπιδώματα ἐμφανίζονται πολλάκις συμφορημένα ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῶν δὲν είναι ἀνάλογος τῶν δι' αὐτῶν ἐξυπηρετουμένων χώρων.

8. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΦΟΡΩΝΤΑ ΕΙΣ ΤΟ CONTAINER TERMINAL

Ἡ κατασκευὴ τῶν Container Terminal εἰς Dock A δὲν κρίνεται ἐπιτυχής, ἀλλὰ δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ γίνη ἄλλως κατὰ τὸν τότε χρόνον τῆς ἐπιλογῆς τῆς ὡς ἀνὰ περιοχῆς. Βασικῶς διότι οἱ περιωρισμένοι χώροι τοῦ Dock A δὲν ἐπιτρέπουν τὴν πλήρη ὄργάνωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ Terminal. Διότι τὰ πρὸς τὸ παρὸν διατιθέμενα κρηπιδώματα δὲν δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰ πλάτοχρων δύο Container Ships. Διότι δὲν ὑπάρχει η ἐπιβαλλομένη ἀναλογία χώρων καὶ κρηπιδωμάτων. Καὶ κατὰ δεύτερον λόγον διότι ἡ μοναδικὴ ὄδος προσπελάσεως πρὸς τὸ Terminal, ἡ οποία δὲν είναι ἄλλη ἀπό τὴν μοναδικὴν ὄδον ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς κυρίως Ελ. Ζώνης, είναι μονίμως συμφορημένη. Εἰς τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ προστίθεται καὶ ἡ κακὴ ἐξυπηρέτησις. Τὸ μὲν ἔλλειψις περιορισμένων μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ καὶ δὴ ὄχημάτων διακινήσεως τῶν Containers (Straddle Carriers), τὸ δὲ λόγω μη διαθέσεως ἐπαρκῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων διὰ τὴν ἐκκένωσιν (Unstalling).

Τέλος θὰ ἡτο παράλειψις νὰ μὴν ἀναφερῇ ἡ ἔλλειψις ἐν προκειμένῳ τιμολογιακῆς πολιτικῆς, ἡ οποία κατέστησε τὸν λιμένα ἀπογορευτικὸν δι' ἐμπορεύματα πρὸς μεταφοράτων κομιζόμενα ἐντὸς Containers.

9. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Κατ' ἄρχην τὰ ἐπαρκῶν κρηπιδώματα τοῦ λιμένος δὲν είναι ὅλα ἔξαρτοι σιδηροδρόμων (ήλεκτροκινήτων ἐπὶ σιδηροδρόμων) καὶ οὐτών ύφιστανται προνομιούχα καὶ μη κρηπιδώματα, γεγονός τὸ ὅποιον δυσχεραίνει τὸν ὄρθρον προγραμματισμὸν τῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν ἐντεύθεν ὄρθησην ἐπαρκῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων διὰ τὴν ἐκκένωσιν (Unstalling).

HELLAS-MAR S.R.L.
SHIPBROKERS - CHARTERERS
INSUR. (P+I CLAIMS ALL MATTERS)
SHIPPING AGENTS
HEAD OFFICE BUENOS AIRES
ATTEND. ALL ARGENTINIAN AND
SOUTH AMERICAN PORTS
GEN. DIR. CON. VALAOURIS
TELEX 121094 DANBEAR
TELEGR. HELLSMAR BALES
TELEPHONE 311384
TELEPH. AOH 321616
P. O. BOX 3233

JIM'S PUMP REPAIR
DEMETRIOS LAGONIKOS
Specialist Coffin & Pacific Pumps
We Service and Rebuild- FEED & TURBINE PUMPS
AVAILABLE NOW IN STOCK
COFFIN PUMP Model-CG,F,DE,IND,DEB All pumps in A-1 condition
Additional Information Call: 212-939-6261 • 212-291-1255
22-09 126th Street, College Point, New York 11356



τάλλευσιν κρηπιδωμάτων και χώρων. 'Αλλά καὶ ὁ ὑπάρχων μηχανικὸς ἔξοπλισμὸς οὐτε ἐπαρκῆς εἶναι οὔτε ἔκσυγχρονισμένος. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ἡ ἀνεπάρκεια εἰς μηχανήματα προωθήσεως Containers ητοι Straddle Carriers καὶ νταλίκες μεγάλης μεταφορῆς ικανότητος διὰ Containers τῶν 35' καὶ 40'. 'Επίσης ἡ ἔλλειψις ρυμούλων μεγάλης ίπποδυνάμεως διὰ τὴν ρυμούλησην τῶν πλωτῶν γερανῶν. 'Η ἀνεπάρκεια εἰς αὐτοκίνητα (Mobile Granes) γερανούς αὐτοκινητυμένους (Fork lift Trucks).

'Η ἀνεπάρκεια εἰς πλωτὰ μέσα, πορτηγίδες καὶ σάτια, διὰ τὴν ἔξυπρετήσιν τῶν μεταφορώσεων καὶ τὴν διεκόλυνσιν τῶν ἔκφορτώσεων καὶ τῶν ἔξαγωγῶν. 'Η παλαιότης πολλῶν ἐκ τῶν χρησιμοτοιούμενῶν γερανῶν, ιδίᾳ τῶν γερανῶν ἐπὶ ἐρυθροτρίποντος προμηθείας μηχανήματων, μὲν ἀποτέλεσμα τὸ εἰς μηχανήματα δυναμικὸν νὰ ἐμφανίζῃ τὴν ὄψιν δειγματολογίου μὲ τὰ ἐντεῦθεν μειονεκτήματα.

10. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑΣ

Εἶναι γνωστὸν ὅτι διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν ἀγαθῶν καὶ ἐν προκειμένῳ τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν τὰς ὅποιας ὁ λιμὴν προσφέρει —ἀπαιτεῖται καὶ ἡ συνδρομὴ τοῦ παράγοντος ἀνθρώπου, ὁ ὅποιος πρέπει νὰ πιστεύῃ εἰς τὴν ἀποστολὴν του αὐτῆν. 'Ατυχῶς τὸ ἀπὸ ἑτῶν κρατοῦν ἐν γένει εἰς τὸν λιμένα κλίμαι ἀντὶ νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῆς ἀπαραίτητου ταύτης "πιστείως" ἐκαλλιέργησε τὴν "δημοσιοπολληλικήν" νοοτροπίαν κατὰ κοινὴν ἔκφρασιν, τὴν ὑποτονικὴν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις καὶ ὑπερτροφικὴν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις. 'Ιδια περίπου νοοτροπία διέπει τὸ ἐργατοχειρικὸν προσωπικὸν τοῦ Ο.Α.Π. Εἶναι ἀναντίρρητον καὶ ἐπιβεβλημένον ὅπως ὁ Ο.Α.Π. μεριμνᾶ διὰ τὴν ἡθικὴν καὶ οικονομικὴν δελτίωσιν τῶν παρ' αὐτῷ ἀπασχολουμένων, θεωρῶν τούτῳ ὡς μίσται τῶν κυριωτέρων ἐπιδιώξεων του ἀλλὰ ὅχι καὶ τὴν μοναδικήν. 'Επιδίωξις σταθερά καὶ διαρκής ὅχι μόνον τῆς Διοικήσεως ἀλλὰ καὶ τοῦ ὑπαλληλο-εργατικοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ο.Α.Π. πρέπει νὰ είναι ὡς ἀνάπτυξις καὶ ὁ ἔκσυγχρονισμός τοῦ λιμένος διὰ νὰ καταστῇ σύντοικος ικανὸς νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἀλλῶν λιμένων ἀλληλικῶν καὶ ἀλλοδαπῶν.

'Απὸ πλευρᾶς τῶν συναλλασσομένων ἐπιδιώκεται διὰ παντὸς τρόπου η πληρεστέρα ικανοποίησις τῆς ἔξειδικευμένης ἐνὸς ἐκάστου περιπτώσεως, παραγνωριζομένου τοῦ γενικοῦ συμφέροντος καὶ τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τῶν ιδίων τῶν συναλλασσομένων.

'Απὸ πλευρᾶς Κράτους ἀνέκαθεν ὁ λιμὴν ἔθεωρείτο τὸ "ἀπόκοινπικό τοῦ κυβερνόντος κόμματος. Αἱ σχέσειν ἔχουσαι μὲ τὸν λιμένα διάφοροι Κρατικοί 'Υπηρεσίαι προσπαθοῦν εἰς τὸν τομέα των ν' ἀσκήσουν συνδιοίκησιν καὶ οὐχὶ νὰ συνδράμουν τὸν 'Οργανισμὸν εἰς τὴν ὑψηλὴν ἀποστολὴν του. Δραστηριότες θέντικης σημασίας ὡς οἱ δεξαμενισμοὶ καὶ οἱ ἐπισκευαὶ ἔχουν ἀφεθῆ μέχρι τοῦθεν εἰς τὴν ἑκάστην, ὑπὸ μόνου τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ἀνευ κρατικῆς τινὸς ἀρωγῆς, ἀντιμετώπισιν τῶν, 'Υπηρεσίαι εἰς τῶν οὐκ ἀνευ εἰς τὴν εὑρυθμὸν λειτουργίαν τοῦ λιμένος παραμένουν ἐκτὸς Ο.Α.Π. 'Υπολογίζεται π.χ. ὅτι συνεπεία μὴ ἔλεγχου τῆς πλοηγήσεως ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τῆς ἐντεῦθεν ἀσυντονίστου καὶ μετὰ καθυστερήσεων πλευρίσεως τοῦ πλοίου, τὰ ναυτικὰ πρακτορεῖα πληρώνουν περὶ τὰ 350 ὠράρια καθυστερήσεων ἡμέρησις, τούτεστιν περὶ τὰς 30.000 δραχμάς ἀνευ ἀντιπαροχῆς τινός.

Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Τὰ προεκτεύοντα ἀποτελοῦν ἀπλῆν σκιάγραφησιν τῆς κρατούσης καταστάσεως εἰς τὸν λιμένα καὶ τὸν προβλημάτων αὐτοῦ, λακονή ὅμως φρονούμεν πρὸς συναγωγὴν τοῦ συμπεράσματος ὅτι αὐτή αὐτὴ ἡ τύχη τοῦ λιμένος ἀπαιτεῖ τὴν συντομωτάτων λῆψιν ριζικῶν καὶ ἐπαναστατικῶν μέτρων. "Ανευ

τοιούτων μέτρων τὰ ἔκδηλα συμπτώματα καρκινοθασίας τοῦ λιμένος, τῶν ὅποιων ἥρξατο ἡδη ἡ ἀντίστροφος μέτρησις, θὰ ὀδηγήσουν λίαν συντόμως εἰς ἀποτελέσματα μοιραία διὰ τὸ μέλλον αὐτοῦ.

1.— 'Ο Ο.Α.Π. εἶναι ἐπιχειρήσις παροχῆς ὑπηρεσιῶν ἀποσκοπουσῶν εἰς τὴν ταχείαν, ἀσφαλή καὶ οικονομικὴν ἔξυπηρτήσιν πλοίων, ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν. Τούτῳ δὲ τῷ λόγῳ κατέστη ὁ μοναδικὸς ἐν τῷ λιμένι ἐργολάβος φορτ/σεων, ἀσκῶν ποικίλην ἐκμετάλλευσιν. Καθ' ἣν ὅμως ἐποκήν οἱ ραγδαῖαι τεχνολογικαὶ ἔξελιξις εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν μεταβάλλουν τὴν ὅψιν αὐτοῦ εἰς χρόνους ρεκόρ, ἐπιχειρηματικὴ μονάς τοιαύτης ἐκτάσεως —καὶ εἰς ἐπενδυμένα κεφάλαια καὶ εἰς τομεῖς δραστηριότητος— εἶναι παρὰ πάσαν καλὴν θέλησιν ἀδύνατον νὰ λειτουργῇ ἐπιτυχῶς, μὲ τὸ διέτον τὰς δημοσίες ὑπηρεσίας νομικὸν ὑπόδασθρον. Τὰ στενὰ καὶ ἀνέλκιτα πλαίσια τοῦ νομικοῦ τούτου καθεστώτος, μὲ τὴν προχοτέδην τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ὄρθολογικὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν ἐπὶ οἰκονομικῆς βάσεως λειτουργίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ. Τούτο δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ μόνον ἐφ' σον τὸν λιμὴν λειτουργήσης κατὰ τὸ πρότυπο τῆς ιδιωτικῆς οἰκονομίας. 'Εν ταύτῳ ὅμως δὲν πρέπει νὰ παροράται ὅτι ὁ Πειραιεὺς εἶναι λιμὴν ἡθικὸς καὶ ὅτι, ἀνεξαρτήτως τούτου, ὁ Ο.Α.Π. εἶναι ἐπιχειρηματικὴ μονάς κοινῆς ὀφελείας.

Τούτων ὑπὸ φύσιν ἐπιβάλλεται ὅπως τὸ ταχύτερον, ὁ Ο.Α.Π. καταστῆ 'Ανόνυμος Κρατικὴ 'Εταιρία. Δέον γὰρ περιθληθῆ μὲ τὸ κατάλληλον νομικὸν πλαίσιον εἰς τρόπον ὡς τοῦ μὲν ν' ἀπολαμβάνῃ οὐσιαστικῶν τῶν ἀπολαμβάνει τὸ Δημόσιον ἀπολαγῶν καὶ εὐεργετημάτων, τὸ δὲ νὰ ἀποκτήσῃ τὴν δυνατότητα ὄργανωσεως καὶ λειτουργήσης τοῦ οἰκονομικῆς τῶν ἐπιχειρησεως καὶ τὴν ἔξελιξιν ταχείας προσαρμογῆς εἰς τὰς διαμορφουμένας εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν καταστάσεις. Περαιτέρω δὲ νὰ ἐπανακτήσῃ τὴν ἔξι ὀλοκλήρου σχέδιον καταργηθεῖσαν αὐτονομίαν του, ἀλλὰ καὶ νὰ ἔνισχυθῇ εἰς τὴν δικτησίαν τῶν λειτουργημάτων του. 'Ως πρῶτον ἀναγκαῖον δῆμα εἰς τὴν τοιαύτην ἐνίσχυσιν δέλπομεν τὴν ὑπαγωγὴν τῆς πλοηγῆσεως ὑπὸ τὸν αὐτὸν φορέαν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος. 'Η Κρατικὴ αὐτὴ Α.Ε. ἔχουσα πλήρη αὐτονομίαν δὲν θὰ είναι δε-

βαίως ἀσύδοτος, ἀλλὰ θὰ ἐποπτεύεται, εἰς ὅτι ἀφορᾶ θέματα ἀπτόμενα τῆς Κυβερνητικῆς Πολιτικῆς, ὑφ' ἐνός μόνον 'Υπουργείου, ἀνευ τῆς παρεμβάσεως ἐτέρων, ἡ τοῦ ιδίου εἰς τὰ τῆς διοικήσεως της. Προϋπόθεσις τούτου εἶναι ἡ διὰ τοῦ αὐτοῦ νομικού πλαισίου διασφάλισις ικανῆς καὶ ισχυρᾶς Διοικήσεως τῆς 'Αν. Κρατ. 'Εταιρίας.

2.— Διὰ νὰ είναι τὸ Δ.Σ. τῆς 'Εταιρίας αύτοδύναμον πρέπει νὰ ἐκπροσωπούνται εἰς αὐτὸν ἀξιούσαι ἀμεσον σχέσιν μὲ τὸν λιμένα 'Υπηρεσίαι, δι' ὄργανων δεσμευόντων αὐτὰς διὰ τῆς τοιαύτης ἐκπροσωπήσεως των. Συνάμα τὸ Δ.Σ. πρέπει νὰ είναι ἀντιπροσωπευτικὸν τῶν ἔχουσαν συμφέροντα εἰς τὸν λιμένα τάξεων. Οὕτω αἱ ἀποφορεῖσις τοῦ θά είναι δυνατόν νὰ ὀλοποιούνται ἀμέσως. Θά ὑπόκεινται δὲ εἰς τὴν ἔγκρισιν τῆς ἐποπτευούσης 'Αρχῆς μόνον αἱ κεφαλαιώδους σημασίας καὶ σχετιζόμεναι μὲ τὴν ἀσκητικήν κυβερνητικῆς πολιτικῆς ἀποφάσεις. Τὸ Δ.Σ. δὲν πρέπει νὰ καταστρίβεται μὲ ζητήματα ἐπουσιώδη, ἀλλὰ νὰ χαράσῃ τὴν γενικὴν γραμμὴν τῆς διοικήσεως καὶ ν' ἀποφασίζῃ ἐπὶ ούσιωδῶν θεμάτων. 'Η σύνθεσίς του δὲν πρέπει νὰ είναι ὑπὲρ τὸ δέον πολυμελής. 'Η θητεία τοῦ Προέδρου τοῦ Δ.Σ. καὶ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ πρέπει νὰ καλύπτῃ τούλαχιστον ἔξαστα διὰ νὰ ἔχουν τὸν χρόνον νὰ κατανοήσουν, νὰ ἐνστερνισθοῦν καὶ νὰ προτείνουν τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἐτέρου νὰ καταστρώσουν καὶ νὰ ὀλοποιήσουν ἐν πρόγραμμα μακράς σχετικῶν πνοής.

Δέον ἀπαραίτητως νὰ μετέχουν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π. ἐκπρόσωποι τῶν 'Υπουργείων Συντονισμοῦ, 'Εργασίας καὶ Δημοσίων 'Εργων. Τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν ἐκπροσωπεῖται διὰ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Τελωνείων Πειραιῶς καὶ ἐκ τῶν παραγωγικῶν τάξεων τὸ Ναυτικὸν ἐπιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος καὶ τὸ 'Εμπορικόν καὶ Βιομηχανικὸν ἐπιμελητήριον διὰ δύο ἐκπροσώπων ἀντιστοίχων ἀντί τοῦ ἐνός ὡς ισχύει σήμερον, τοῦ Δήμου Πειραιῶς, τοῦ Συνδέσμου Βιομηχάνων Πειραιῶς καὶ ἐνός εἰδικοῦ περὶ τὰ λιμενικὰ καὶ περὶ τὰ θέματα ἐκμεταλλεύσεων καὶ λειτουργίας τοῦ λιμένος ἐπιλεγομένου ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ὡς ἄνω 'Υπουργείων θὰ ἐκφράζουν μὲ πρεπεινόντητα τὴν γνώμην τῶν ὑπὸ τούτου προσευτικῶν 'Υπουργείων χωρὶς νὰ

Τό εἶναι τρίτο περίπου τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας μετέχει σήμερα στό UK P&I Club (Bermuda)

Γιατί;

Προσεκτική-ἀκριβής κοστολόγηση
Οἱ προβλέψεις μας για τὶς πρόσθιες εἰσισφορές δείχνουν ἐναὶ πολὺ ὑψηλὸν βαθμό ἀκριβούς προγνώσεως.

Προσεκτική ἐπένδυση
Τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν μας προστατεύονται ἀπό ἓνα λεπτομερῶς σχεδιασμένο πρόγραμμα ἐπενδύσεων, τὸ οποίον τελεῖ ὑπὸ συνεχῆ ἐποπτείαν.

Πεῖρα
Ἐπειδή εἴμαστε τὸ μεγαλύτερο P&I Club ἔχουμε τὴν εὐρύτερη δυνατή πεῖρα σὲ θέματα P&I.

Παρεχόμενες ὑπηρεσίες
Ἀναλαμβάνουμε τὴν ἀποτελεσματική διεύθυνση κάθε προβλήματος ἀπὸ τὴν ἀρχὴ μέχρι τὸ τέλος. Οἱ ἀπαιτήσεις (claims) διεκπεραιώνονται μὲ ταχυτῆτα καὶ ἀποτελεσματικότητα.

Ἐφοπλισταί, ναυλωταί καὶ μεσίται προσκαλούνται νὰ ἔλθουν σὲ ἐπαφή μὲ τοὺς εἰς Λονδίνο ἀντιπροσώπους τῆς Διαχειριστήριας ἔταιρειας μας.
Για λεπτομερεῖς πληροφορίες:
Thos R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, E.C.3.
Τηλέφωνο: 283-4646
Τέλεξ: 885271
Τηλεγραφική Δ/νση: Mutuality London.

UK P&I Club (Bermuda)

Διαχειρισταί: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

είναι άπαρακίτητον αι πράξεις του Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. νά ύποκεινται εις την έγκρισιν τους άλλα μόνον του έποπτεύοντος 'Υπουργείου.

Το ούτω καταρτιζόμενον Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. θα είναι 14 μελές και θα συνεδριάζῃ ύποχρεωτικώς δις τού μηνός. Μέρος τών άρμοδιοτήτων του θα μεταβιβασθή εις την 'Εκτελεστικήν 'Επιτροπήν ήτις θα συνεδριάζῃ καθ' έκαστη έβδομαδα άφου αύξηθη εις πενταμελή. Επίσης θα καταρτισθή και πενταμελής υπηρεσιακή έπιτροπη, προεδρευμένη από ένα σύμβουλον του Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. και άποτελουμένη από τον Πρόεδρον αυτής και τρεις διευθυντάς 'Εκμεταλλευσεως, Διοικήσεως και τεχνικών ύπηρεσιών και ένα έτοι των Νομικών Συμβούλων του Ο.Λ.Π. ήτις δι' άποφασέων της θα έπιληπτη μικροτέρας σημασίας θέματα.

3.— Τήν μεταβολὴν τῆς νομικῆς μορφῆς —οὐχὶ τοῦ φορέως— τού Ο.Λ.Π. δέον ν' ἀκολουθήσῃ ή ἀναδιάρθρωσις τῶν ύπηρεσιών αὐτοῦ κατὰ τοὺς κανόνας τῆς ιδιωτικῆς οἰκονομικῆς και μέσης ἀποκεντρωτικῶν. 'Η στελέχωσις τῶν ύπηρεσιών του νά διενεργηθῇ κατόπιν ἐσωτερικού διαγνωσμού και αὐτήρας ἐπιλογῆς. Νά καταργηθῆται τοι γραφειοκρατικὸν σύστημα και νά εισαχθοῦν τά ἐσωτερικά τηλέτυπα, ώς και τά Walkie-Talkies διὰ τήν μεταξύ τῶν ύπηρεσιών ἐπικοινωνίαν. Νά μηχανοποιηθῇ κατά τὸ δινατόν ἡ ἐργασία. Νά καταργηθοῦν οι πολλαπλοὶ ἔλεγχοι και νά ἐπιδοθῇ τὸ προσωπικὸν εἰς ἔργον παραγωγικόν. Νά καθιερωθῇ ή διαρκῆς ἐπιμόρφωσις τοῦ προσωπικοῦ. Νά γίνῃ ὅρθολογιστική ὁργάνωσις τοῦ Λογιστρίου διά νά είναι εις θέσιν ή 'Υπηρεσία νά γνωρίζῃ τὸ κόστος ἐκάστης ἐργασίας και ν' ἀσκή ὅρθην Τιμολογιακήν πολιτικήν και νά παύσῃ τὸ καθεστώς τῶν ἐμπειρικῶν Τιμολογήσεων.

4.— 'Η διαπίστωσις διτού ὁ 'Οργανισμός πάσχει εις προσωπικὸν είναι κραυγαλέα. Δὲν ἔχει ἐπάρκειαν τεχνικοῦ προσωπικοῦ διά τήν ἐκπόνησιν μελετῶν και τήν παρακολούθησιν ἑκτελέσεων ἔργων και προμηθειῶν. Στερεῖται παντελῶς ἐξειδικευμένου ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ εἰς τήν μηχανοργάνωσιν και τὸν οἰκονομικὸν τομέα. 'Αντιθέτως είκει τὸν διοικητικὸν τομέα δὲν ἔχει ἀριθμητικὴν ἀνεπάρκειαν, ἀλλὰ ποιοτικὴν τοισύτην. 'Υπηρετούν 1.280 ὑπάλληλοι, ἔσω 400 περίπου ἑκτακτοί. 'Υπό ἄλλας συνθήκας θα ἡτού δυνατή ή μείωσις τούτου κατὰ 20% περίπου μὲ παράλληλον αὔξησιν τῆς ἀποδοτικότητος, δοθέντος διτού, παρὰ τὸ γεγονός διτού ὁ 'Οργανισμός στερεῖται ίκανῶν ἐν πολλοῖς στελεχῶν, ἔχει εύτυχών εις τοὺς κόλπους του σοδαρόν ἀριθμὸν ίκανῶν και ἐμπείρων ὑπαλλήλων, αι ὅποιοι θα ἡδύναντο νά ἀξιοποιηθοῦν.

'Η ὅρθη λύσις τοῦ προβλήματος ἔγκειται εις τὴν ἐπανένταξιν τοῦ ἐπιλεγόμενου προσωπικοῦ, μετά ἀπὸ δυνητικής ἀθελουσίαν ἔχοδον τοῦ ἔχοντος ύπηρετικοστεψής ύπηρεσίαν τοιούτου. Πρός τούτοις δέον νά πριμοδοτηθῇ ή ἀθελουσία ἔξοδος και ν' ἀνολφθῇ ὑπὸ τοῦ Κράτους σχετική δαπάνη τῶν ἐπικοινωνικῶν Ταμείων. 'Η ἐπιλογή τῶν κρινομένων ώς ἀπαραιτήτων, τῶν ὅποιων θα χωρήσῃ ἐπανένταξις και προώθησις εἰς θέσις - κλειδιά, νά διενεργηθῇ ἐπὶ τῇ βάσει καθαρῶν ύπηρετικῶν κριτηρίων. Νά θεσπισθοῦν ήθικὰ και οἰκονομικὰ κίνητρα

ἀποδόσεως, ώς και τὰ ἐπιδόματα θέσεως κ.κ. Νά καλυφθῇ ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἐκ λόγων κοινωνικῆς μερίμνης, ή δαπάνη τῶν περιπτώσεων ύποχρεωτικῆς, ἔνεκεν πλήρους ἀκαταληλότητος, ἀπομακρύνσεως εἰκατησίας τῆς 'Υπηρεσίας. Νά τονωθῇ ή πίστις εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν και ή ἀφοσίωσις εἰς τὸ καθήκον. Νά προσληφθῇ ίκανὸς ἀριθμὸς ἐπιστημόνων και οἰκονομολόγων διὰ τήν πλαισίωσιν τῶν 'Υπηρεσιών. Νά καθιερωθῇ ή δι' ἔξετάσεων προσαγωγῆ εἰς τὰς δικτύων διαστάσεις και η διαρκῆς ἐπιμόρφωσις τοῦ προσωπικοῦ δι' ύποχρεωτικῆς παρακολουθήσεως σεμιναρίων. Διὰ τὰς προσαγωγὰς νά κρίνεται, προκειμένου δι' ἀνωτέρας θέσεις, ώς ἀπαραίτητον προσὸν ή γνώσης μιᾶς ζήνης γλώσσης, διὰ νά καθίσταται δυνατὴ ή εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἀποστολὴ πρὸς μετεκπαίδευσιν εἰς τὰ λιμενικὰ θέματα ὅλων τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τῆς ἔταιριας.

5.— Τῆς ιδίας προσοχῆς δέον νά τύχῃ και τὸ ἐργατοτεχνικὸν προσωπικόν. Νά γίνῃ διαλογή τῆς ὄνομαστικῆς δυνάμεως τῶν μονίμων ἔργων τοῦ λαμπρού μετρίου τῶν μετρών κοινωνικῆς προνοίας ν' ἀπομακρυθοῦν οι ἀκατάλληλοι, ἐν ἀνάγκῃ πριμοδοτούμενοι πρὸς τούτο δαπάναις τοῦ Κράτους. Νά καταργηθῇ ὁ θεσμὸς τῶν δοκίμων και νά συμπληρωθῇ οἱ ἀριθμὸς τῶν μονίμων ἔργωνταν 2.000 περίπου, σσοι κατὰ μέσον ὄρον ἀπασχολοῦνται ὑπὸ όμαλᾶς συνθήκας και ἔκαστην. "Ολοι οἱ ἔργαται νά φοιτήσουν εἰς τὰ σχολὴν χειριστῶν ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων (κλάρκς). Νά μην ὄνομάζωνται ἀρχιεράται ἐάν δὲν γνωρίζουν τὸν χειρισμὸν περονόφρων και γερανῶν. Οι ἐπόπται νά ἐνταγούν εἰς τὸ ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν τῆς ἔταιριας. Νά γίνῃ ἀναπροσαρμογὴ τοῦ ἡμερομισθίου διὰ καταργήσεως τῶν πολλαπλῶν ἀδιομάτων εἰς ἐπίπεδον ἀνάλογον τῶν διαρέων διομηχανιών. Νά γίνῃ διαφορισμός ἀσφαλιστικοῦ και πραγματικοῦ ἡμερομισθίου. Νά ἀναπροσαρμοσθοῦν τὰ κατώτατα δρια τῶν ἀποδόσεων, λαμβανομένης ὑπὸ ὄψιν τῆς μορφῆς ψφής ή τὰς ἐμπορεύματα διακινοῦνται (εἰς παλέττας και κοντένερς). Νά ἐπανεξταθῇ και ἀναθεωρηθῇ τὸ θέμα τῶν συνθέσεων τῶν ἐργατικῶν ὅμαδων ἐν ψφῇ μηχανοποίησεως τῆς ἐργασίας. Νά θεσπισθῇ ψφῇ ἀμοιδῆ διὰ τὴν ύπερασπόδοσιν και αύστηται κυρώσεις διὰ τὴν μειωμένην τοιαύτην. Νά ὄργανων καντίνες εἰς τοὺς τόπους ἐργασίας διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν κυρίων τῶν ἐργατῶν. Νά καθιερωθῇ ή αὐτή ἀμοιδῆ διὰ τοὺς προσφέροντας τὴν αὐτὴν ἐργασίαν και νά ἐκλεψῃ τὸ φαινόμενον, οἱ ἔργαται νά ἐργάζωνται ἐπὶ ἀπόδοσει και οἱ χειρισταὶ τῶν μηχανημάτων τῆς ἐργαστικῆς ὅμαδος ἐπὶ ἡμερομισθίῳ.

6.— 'Ο λιμὴν περιβάλλεται ὀσφυκτικῶν ὑπὸ τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς. Και ή ἐπέκτασίς της πρὸς τὰ ἔνδον σύτε τοῦ εύκολος οὐτε συμφέρουσα τυχάνει. Εἰς ωρισμένα, δεβαίως, σημεῖα ο κεντρικός λιμὴν ἐπιβάλλεται ν' ἀποκτήσῃ εύρυτέραν ἐνδοχώρων. Και τοιαύτα σημεῖα εἰναι τὰ ἐντεύθεν τῶν μονίμων δεξαμενῶν και μέχρις 'Αγ. Διονυσίου, ἔσω χώρων δέον νά ἀπομακρυθῇ ὑπὸ Ο.Σ.Ε. 'Ο εἰς 'Αγ. Διονυσίου σταθμὸς τοῦ Ο.Σ.Ε εἰς οὐδὲν ἐξυπηρετεῖ και δέον νά μεταφερθῇ εἰς ἔτερον σημεῖον τοῦ Πειραιῶς, ἐνδεχομένως εἰς "Αγ. Ιωάννην Ρέντην.

Περαιτέρω, ή μόνη διέξοδος ἐπέκτασεως τοῦ λιμένος πρὸς δυσμάς, ώς περὶ τούτου

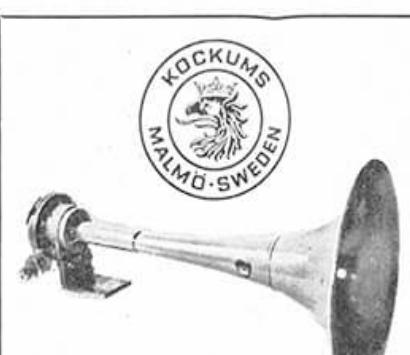
προβλέπει τὸ σχέδιον κατασκευῆς μείζονος λιμένος. 'Αλλὰ κατ' ἀρχῆν θὰ ἔσσει νά ἔξετασθῇ ή δυνατότης συνεχίσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμένος μέχρις "Αγ. Γεωργίου ἀνευ τῶν παρεμβαλλομένων λιμενισκῶν. 'Η ἔξετασις αύτη δέον νά περιλάβῃ και τὴν δαπάναις πλέον τοῦ Δημοσίου μεταφοράν τοῦ ἐργοστασίου τῶν Λιπασμάτων εἰς χώρων μακράν τῆς κατακημένης περιοχῆς, πράγμα τὸ ὅποιον ἐπιβάλλεται και ἐκ λόγων προστασίας τοῦ περιβάλλοντος και κοινωνικῆς προνοίας.

Πρέπει νά ἐπεκταθοῦν οἱ χώροι και νά ὀργανωθῇ πληρέστερον ὁ σταθμὸς (Τέρμινα) αὐτοκινήτων TIR εἰς "Αγιον Γεωργίου.

'Ο λιμὴν δέν δύναται νά προσφέρει τὴν πολυτέλειαν δύο Κοντέινερ Τέρμινας. Συνεπώς τὸ Κοντέινερ Τέρμιναλ νά λιμένος δέον νά κατασκευασθῇ, ἀφού προηγουμένως μελετηθοῦν προσεκτικῶς ὅλαις αι προϋποθέσεις εἰς ἑκάτοντα τοῦ κεντρικοῦ λιμένος σημείου τῆς περιοχῆς 'Αγ. Γεωργίου. 'Η δὲ περιοχὴ τοῦ Ντόκ Α, ἐνθα τὸ πλημμελῶς λειτουργοῦν Κοντέινερ Τέρμιναλ νά δισταθῇ διά τὴν δημιουργίαν ἐνός ὀργανωμένου Σταθμοῦ 'Εξαγωγῶν. Αι διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐξαγαγοί διομηχανικῶν και λοιπῶν προϊόντων αύξανουν ἀλματῶδῶς και διά λόγους ἔθνικου συμφέροντος πρέπει νά τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς και σημασίας. Είναι ἀπαράδεκτον, λιμὴν τῆς τάξεως τοῦ Πειραιῶς, νά διαθέτῃ ἐν μόνον μεταλλικὸν ύπόστεγον διὰ τὴν ύποδοχὴν τῶν ἔχαγμένων δι' αὐτοῦ ἐμπορευμάτων. Είναι θέμα πρωταρχικῆς σημασίας, τὸ ὅποιον ἔχει μέχρι τούδε ἀντιμετωπισθῇ ἐκ τῶν ἐνόντων και ώς πάρεργον διὰ τὸν λιμένα. Νά ἐξετασθῇ ή δυνατότης ἐκμεταλλεύσεως τῆς Ψυταλείας ή ἀξιοποίησις τῆς πόσιας ἐπεκτεινομένη διά προσχώσεων ἵσως ἐλεύ ή θά καθίσταται ὀλιγώτερον αἰσθητὴν τὴν ἔλλειψιν χειραίων χώρων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος. Τὸ θέμα, ώς φυσικόν, καθαρῶς τεχνικὸν ἀναφέρεται εἰς τὸ παρὸν ἀπλῶς ώς γνώμη και τελεῖ ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἀρμοδίων τεχνικῶν τοῦ Ο.Λ.Π.

'Εξ ἵσου σημαντικὸν διὰ τὴν ἔθνικὴν Οικονομίαν είναι ή δημιουργία ἐντὸς τοῦ κεντρικοῦ λιμένος Σταθμοῦ 'Εφοδιασμοῦ Πλοίων. Και ώς πλέον κατάλληλον χώρον κρίνομεν τὴν περιοχὴν τοῦ Ντόκ 14, μεταφερόμενης τῆς ἐκείσεις ξυλείας ἀλλαχοῦ.

Δέον νά ἔξετασθῇ ή περίπτωσις ἐπεκτάσεως τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης εἰς ἀπόθηκευτικούς χώρους ἔστω και εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ λιμένος, προκειμένου οἱ χώροι οὗτοι νά χρησιμοποιηθοῦν ώς ἀποταμιευτικαὶ ἀποθή-



Σειρήνες Πλοίων

Κατασκευῆς τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Άντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

POSEIDONIAN EXPOSITION PARTICIPANTS Attention:

PHOTO-GRAFICS, SPECIALISTS IN VISUAL COMMUNICATION,
WILL DESIGN YOUR DISPLAY BOOTH!
HAVE SOMETHING OUTSTANDING THIS YEAR!

PHOTO-GRAFICS 9 APOLLONOS, SYNTAGMA, ATHENS TEL. 324 5429

και έμπορευμάτων προσφεύζομένων τελικώς διὰ τήν Επικράτειαν, δοθέντος ότι ή υπό τού λιμένος έξυπηρέτησις τῶν φορτίων τούτων κατέστη πλέον συνήθεια και ἡ σκοπιμότης ἐπιβάλλει τὴν συνέχισιν τῆς.

Τέλος ἐπιβάλλεται ἡ ἑντὸς τοῦ συντομωτέρου χρόνου κατασκευή εἰς "Αγ. Γεώργιον" — ὁ οποίος ἔκ τῶν πραγμάτων θά καταστῇ ὁ κύριος λιμὴν ἀντί παραρτήματος κατὰ τὰ μέχρι τούδε — Αποθηκῶν - Ψυχείου, διὰ τὴν ὑπόδοχην τῶν κατεψυγμένων φορτίων. Είναι ἀπαρόδεκτον ἡ Ἑλληνική Οἰκονομία νὰ πληρώνῃ ἐπίναυλον λόγω κακῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν φορτίων τούτων εἰς τὰ ιδιωτικὰ ψυχεῖα. Αἱ ἀποθήκαι αὐτοὶ θὰ εἶναι δυνατόν νὰ λειτουργοῦν και ὡς ἀποταμιευτικοὶ τοῦ εἴδους των.

7.— 'Επεκτεινομένου κατὰ τ' ἀνωτέρω τοῦ λιμένος θὰ ἀναπτυχθοῦν και τὰ κρηπιδώματα διὰ νὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀνετέρη ἐξυπηρέτησις τῶν πλοίων. 'Η ἐπανευροῦσα τὸν ρυθμὸν της ἐπιβατική κίνησις ἐσωτερικοῦ και ἐξωτερικοῦ ἀφ' ἐνὸς και ἡ πύκνωσις τῶν ἀποτελούμενων δρομολογίων κατὰ τὴν θερινὴν ιδία περίοδον διὰ τῶν φέρρυμάτων ἀφ' ἔτερου, πιέζουν ἀσφυκτικῶς τὰ κρηπιδώματα τοῦ κεντρικοῦ λιμένος ἀπό Σαρερίου μέχρι Ντόκ 8 και λίαν συντόμως θ' ἀπαιτήσουν τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐπιβατικῶν κρηπιδώματων καθ' ὅλον τὸ μέτρον τῆς 'Ακτῆς Κονδύλη μέχρις 'Αγίου Διονυσίου.

Εἰς δι, τοι ἀφορά τὰ ἐπισκευαστικὰ κρηπιδώματα, ἡ ὑφισταμένη στενότης δυσχεραίνει τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀλλὰ και ζημιοῦ τὴν Ἑλληνική Οἰκονομίαν. Τὸ θέμα κατέστη ἥδη παρά ποτε ὄριμον πρὸς ἔξετασιν μετὰ τῆς προσηκούσης σοδαρότητος και ἐπὶ ἔθνικης βάσεως. 'Η δημιουργία μεγάλης ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὴν γείtona Σαλαμῖνα, διὰ μεταφορᾶς και τῆς εἰς Πέραμα λειτουργούμενης τοιαύτης με συμμετοχὴν εἰς τὴν διαπάνην τοῦ Δημοσίου, πρέπει ν' ἀποτελέσῃ τὸ πρώτων μέλημα τῶν ἀρμόδιων. Εἰς τὸ ὅλον δὲ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῆς ἐπισκευαστικῆς διοικησίας δέον νὰ περιληφθῇ και ὁ δεξαμενισμὸς τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς αὐτάς, ἐπὶ ἔθνικῆς βάσεως, προϋποθέσεις.

8.— 'Επιλεγησομένου όριστικῶς τοῦ χώρου διὰ τὸ νέον Κοντέινερ Τέρμιναλ, δέον ὅπ' ἀρχῆς νὰ προβλεφθῇ ὁ πλήρης ἐξοπλισμός του οὐ μόνον διὰ «straddle carriers», ἀλλὰ και δι' ἐγκαταστάσεως «transstainer», ἐφ' ὅσον σκοπεῖται ἡ δημιουργία διαμετακομιστικοῦ κέντρου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεδομένως, ἀσκήσεως εἰς τοῦτο ὅρθης τιμολογιακῆς πολιτικῆς. Διότι, ὅταν τὸ Τέρμιναλ πάσχῃ εἰς μηχανήματα πρωθήσεως τῶν κοντέινερών, δὲν δύναται νὰ γίνη λόγος περὶ καλῆς ἐξυπηρέτησεως τοῦ πλοίου.

9.— 'Αναφορικῶς μὲ τὰ μηχανήματα, πέραν τῶν προεκτεθέντων διὰ τὴν ἐξοπλισμὸν τοῦ Κοντέινερ Τέρμιναλ, ἐπισημαίνεται ἡ ἀνάγκη, κατ' ἀρχήν, ἀνανέωσεως αὐτῶν. Εὐάριθμοι κινητοὶ γερανοὶ και περονοφόρα χρήζουν ἀντικαταστάσεως. Κατὰ δεύτερον, τὰ ἐμπορικὰ κρηπιδώματα τοῦ λιμένος τὰ ὅποια ἐξυπηρετοῦν πλοία γραμμῆς μὲ γενικὸν φορτίον, πρέπει νὰ ἐξοπλισθοῦν ὅλα διὰ ἡλεκτροκινήτων γερανῶν ἐπὶ σιδηροτροχιῶν διὰ τῶν ὅποιων ἐπιτυγχάνεται ταχύτερα και ἀσφαλετέρα φορτοεκφορτωτική ἐργασία. Σήμερον τὰ κρηπιδώματα αὐτὰ διακρίνονται εἰς προνομιούχα και μή, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν κατ' ἀνάγκην ἀνίστον μεταχείρισιν τῶν πλοίων.

Περαιτέρω τὸ θέμα τῶν φορτηγίδων πρέπει νὰ ἐξετασθῇ ἐν ὅψει συστηματοποίησεως τῶν ἔξαγωγῶν, διαστηριοποίησεως τῶν μεταφορώσεων αἱ ὅποιαι ἀρχίζουν νὰ ἐγκαταλείπουν τὸν λιμένα ἔνεκεν ἀπαγορευτικῶν τιμολογίων, δημιουργίας Στοθμοῦ 'Ανεφοδιασμοῦ τῶν Πλοίων και ἐν γένει ἀναδόψεως προσπαθείας πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος. Καὶ ὑπὸ τὸ πρίσμα τοῦτο ἐξεταζόμενον, συνεκ-

τιμωμένων και τῶν λοιπῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος ν' αὐξηθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν φορτηγίδων ἀναλόγως. Καὶ ἀνάλογος νὰ εἶναι και ὁ ἀριθμὸς τῶν ρυμουλκῶν. Νὰ ἐφοδιασθῇ ὁ λιμῆν μὲ δύο ταχυπλόους π/ακάτους διὰ τὴν ἄνετον ἐξυπηρέτησιν τῆς πλοηγήσεως. Νὰ ἐφοδιασθοῦν τὰ πλωτὰ μέσα μὲ παδιοτηλέφωνα, ώς και ὡς ὁμός τῶν ἡλεκτρικῶν γερανῶν. Νὰ προμηθευθῇ ὁ λιμὴν διαφορετικοὺς (ἀνυψωτικῆς) ικανότητος (40-400 τόνων) και νταλίκες μεγάλης μεταφορικῆς ικανότητος.

Νὰ ἐκσυγχρονισθῇ τὸ Μηχανολογικὸν Κέντρον εἰς τρόπον ὡστε νὰ εἶναι δυνατή ἡ ἐφαρμογὴ ὅλων τῶν ἀναγκαιούντων μηχανογραφικῶν προγραμμάτων. Νὰ ἀγορασθῇ ικανότητος (400 τόνων) και νταλίκες μεγάλης μεταφορικῆς ικανότητος.

Νὰ προκειμένων πρέπει νὰ ἀποσαφηνισθοῦν αἱ ἀπόψεις τῆς Πολιτείας ἐὰν πράγματι θέλῃ τὸν λιμένα ἐκσυγχρονισμένον και τὴν ἀναγωγὴν τούτου εἰς κέντρον διεθνούς διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ώς κατ' ἐπανάληψιν ἔχει διακηρυχθῆ ἀπὸ ἐτῶν παρατάσθιμον ἐπάντελπον.

8.— 'Η περίοδος τῆς ἑξελίξεως και ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος κατά τὴν περίοδον 1953-1963, καθ' ἦν ὁ λιμὴν κατέστη ὅχι μόνον οἰκονομικῶν αὐτοδύναμος ἀλλὰ και ικανός νὰ ἐξοφλήσῃ παλαιά χρέα του και νὰ προδῷ εἰς παραγωγικάς ἐπενδύσεις τριῶν και πλέον διεκατομμυρίων δραχμῶν, διὰ τῶν ιδίων του πόρων, μᾶς παρέχει τὸ δικαίωμα νὰ ὑποστηρίξωμεν βασίμως, ὅτι ἡ ἐπένδυσης οιουδήποτε ποσού διὰ τὴν δελτίωσιν και ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος θὰ ἡτο λίαν ἀποδοτική, ὅχι μόνον διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἀλλὰ και διὰ τὴν ἔθνικήν Οἰκονομίαν γενικώτερον, διότι ἐκτὸς τῶν ἀλλων ὁ Ο. Λ. Π. ώς ἐπὶ τῆς φύσεως τῶν δραστηριοτήτων του αἱ πλείσται τῶν ἐργασιῶν του εἶναι λίαν συναλλαγματογόνοι.

Εἰναι αὐτούντονος ὅτι ἡ καλύψις τῶν ἀπαιτούμενων δαπανῶν διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν και τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος δὲν εἶναι να δύναται νὰ γίνη μόνον διὰ τῶν πόρων τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ διὰ δανεισμοῦ μακροχρονίου και χαμηλοτόκου ἢ ἐκ τοῦ Κεφαλαίου τῶν Κρατικῶν 'Επενδύσεων μὲ πλήρη τὴν θεοδιότητα ὅτι, ἐὰν ἡ χρῆσις τῆς ἐπιδοτήσεως ἡ τοῦ δανεισμοῦ γίνη μὲ σύνεσιν και ὅθη ἐκτίμησιν τῶν ἀνάγκων τοῦ λιμένος και τῶν προσδοκωμένων ἐπί της τῆς ἀναπτύξεως του δώσεως. Δέν ἐπιτρέπεται μόνιμος ἐργάστης ν' ἀγνοῇ τὸν χειρισμὸν τῶν διαφορών πλοίων και τοῦ περονοφόρου ὀρχήστα, ὁ δὲ ἀρχιεργάτης πλέον τούτων, νὰ μὴ γνωρίζῃ τὸν χειρισμὸν γερανῶν.

Τέλος, ἐπιβάλλεται και δη τὸ ταχύτερον ἡ ἀναβολήρησις τῶν τιμολογίων, τούλαχιστον τῆς μεταφορτώσεως, ἀποθηκεύσεως, ρυμουλκήσεως και τῶν κοντέινερς και ἡ ἀσκησις ἐν προκειμένων προστατικοῦ στοθμοῦ τοῦ λιμένος και τὸν προεκτεθέντων την ἀναπτύξεις την προστατικής πολιτικῆς, κατὰ τ' ἀνωτέρω εἰδικώτερον ἐκτίθεμεν.

'Ασχολούμενοι ἀνωτέρω μὲ τὴν διατάπωσιν τῶν ἀπόψεων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τοῦ λιμένος, τὰ ὅποια ἔχουν δημιουργήσει μίαν λίαν καταθλιπτικῶν ἀγχώδη κατάστασιν διὰ τὸν πρώτων λιμένα τῆς Χώρας και τῆς ὅποιας ἡ συνέχισις θὰ ἀγάγῃ τούτον μαθηματικῶς εἰς σημείον ὥστε

τε νὰ εἶναι ἀπρόσιτος εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀγοράν, ἔχομεν πλήρη συναίσθησιν ὅτι αἱ ὑποδείξεις μας μας ἀναφέρονται εἰς τὸ «τί δέον γενέσθαι».

Το τί ὅμως ὑπὸ τὰς σημερινὰς εἰδικάς διὰ τὸν λιμένα και τὸ "Ἐθνος γενικώτερον συνθήκας εἶναι δυνατὸν νὰ γίνη, εἶναι ἀντικείμενον μελέτης, ἐνδιαφέροντος και λήψεως τῶν ἀνεδειγμένων ἀποφάσεων τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ και τῆς Κυβερνήσεως.

'Εν προκειμένω πρέπει νὰ ἀποσαφηνισθοῦν αἱ ἀπόψεις τῆς Πολιτείας ἐὰν πράγματι θέλῃ τὸν λιμένα ἐκσυγχρονισμένον και τὴν ἀναγωγὴν τούτου εἰς κέντρον διεθνούς διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ώς κατ' ἐπανάληψιν ἔχει διακηρυχθῆ ἀπὸ ἐτῶν παρατάσθιμον.

'Η περίοδος τῆς ἑξελίξεως και ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος κατά τὴν περίοδον 1953-1963, καθ' ἦν ὁ λιμὴν κατέστη ὅχι μόνον οἰκονομικῶν αὐτοδύναμος ἀλλὰ και ικανός νὰ ἐξοφλήσῃ παλαιά χρέα του και νὰ προδῇ εἰς παραγωγικάς ἐπενδύσεις τριῶν και πλέον διεκατομμυρίων δραχμῶν, διὰ τῶν ιδίων του πόρων, μᾶς παρέχει τὸ δικαίωμα νὰ ὑποστηρίξωμεν βασίμως, ὅτι ἡ ἐπένδυσης οιουδήποτε ποσού διὰ τὴν δελτίωσιν ποσού διὰ τὴν δελτίωσιν τοῦ λιμένος θὰ ἡτο λίαν ἀποδοτική, ὅχι μόνον διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἀλλὰ και διὰ τὴν ἔθνικήν Οἰκονομίαν γενικώτερον, διότι ἐκτὸς τῶν ἀλλων ὁ Ο. Λ. Π. ώς ἐπὶ τῆς φύσεως τῶν δραστηριοτήτων του αἱ πλείσται τῶν ἐργασιῶν του εἶναι λίαν συναλλαγματογόνοι.

Εἰναι αὐτούντονος ὅτι ἡ καλύψις τῶν ἀπαιτούμενων δαπανῶν διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν και τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος δὲν εἶναι να δύναται νὰ γίνη μόνον διὰ τῶν πόρων τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ διὰ δανεισμοῦ μακροχρονίου και χαμηλοτόκου ἢ ἐκ τοῦ Κεφαλαίου τῶν Κρατικῶν 'Επενδύσεων μὲ πλήρη τὴν θεοδιότητα ὅτι, ἐὰν ἡ χρῆσις τῆς ἐπιδοτήσεως ἡ τοῦ δανεισμοῦ γίνη μὲ σύνεσιν και ὅθη ἐκτίμησιν τῶν ἀνάγκων τοῦ λιμένος και τῶν προσδοκωμένων ἐπί της τῆς ἀναπτύξεως του δώσεως. Δέν ἐπιτρέπεται μόνιμος ἐργάστης ν' ἀγνοῇ τὸν χειρισμὸν τῶν διαφορών πλοίων και τοῦ περονοφόρου ὀρχήστα, ὁ δὲ ἀρχιεργάτης πλέον τούτων, νὰ μὴ γνωρίζῃ τὸν χειρισμὸν γερανῶν.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2/10

PHONE: 376545

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

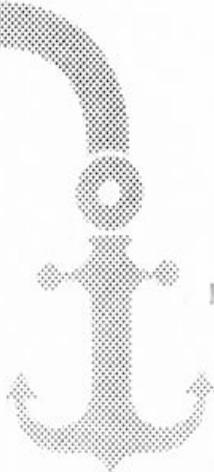
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

”Έχουμε στενούς δεσμούς με τη ναυτιλία

και της προσφέρουμε ύψηλού
έπιπέδου τραπεζική έξυπηρέτηση.



Διαθέτουμε είδικό

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

(στὸν Πειραιᾶ, Ἀκτὴ Μιαούλη 35-37, τηλ. 4520.370)
και έχουμε ίδρυσει δύο ἄριστα ώργανωμένες
ναυπηγικὲς και ἐπισκευαστικὲς βιομηχανίες :

- ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ
- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
(Ναυπηγεῖα Περάματος)



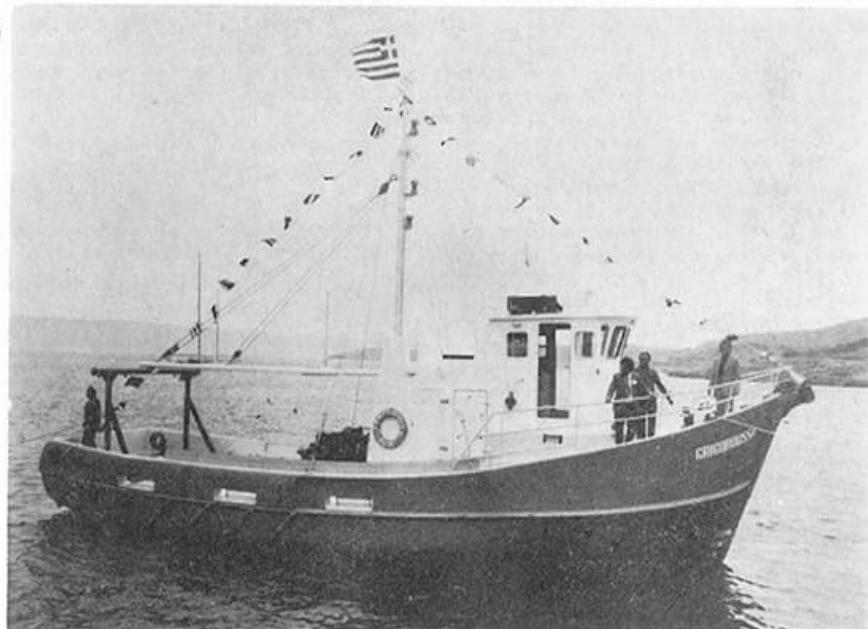
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΤΕ 120.76

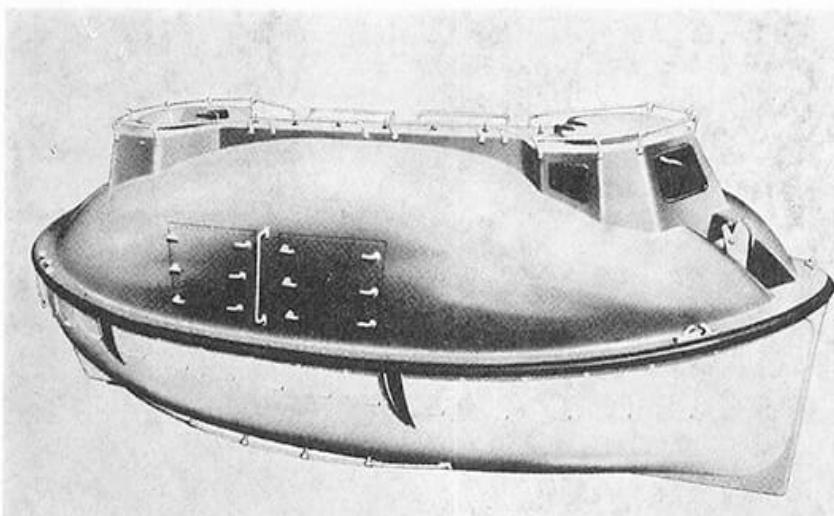
Καθέλκυσις πλαστικοῦ ἀλιευτικοῦ

ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ» Α.Ε.

ΣΦΥΖΟΥΣΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ - ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΥΨΟΥΣ 4,5 ΕΚ. ΔΟΛΛ. ΤΟ 1975



Τὸ ἀλιευτικὸν «Γρηγοροῦσσα» ὀλίγον μετὰ τὴν καθέλκυσίν του.



Σωσίδιος λέμβος, κλειστοῦ τύπου, ἐξ ὑάλου καὶ ἐνισχυμένου πλαστικοῦ, κατασκευαζόμενη εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς «Ολύμπικ Μαρίν» Α.Ε. Είναι πλήρως ἀεροστεγής καὶ δὲν ἐπηρεάζεται ἀπὸ πυρκαϊάν. Ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ΣΟΔΑΣ 1960 καὶ θεωρεῖται τὸ ἀσφαλέστερον σωσίδιον μέσον τῆς ἐποχῆς. Χωρητικότης 52 ἄτομα.

Εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς «Ολύμπικ Μαρίν» Α.Ε., εἰς Λαύριον, καθειλκύσθη τὴν 7ην τρέχοντος μηνὸς τὸ πρώτον σκάφος μᾶς σειρᾶς ἀλιευτικῶν προοριζομένων διὰ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ ἐξωτερικὸν.

Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος εἶναι μηχανότρατα γρι - γρι μικτῆς ἀλιείας, μῆκους 16,50 μ. καὶ ἑκτοπίσματος (κενοῦ) 46,3 τόννων. Ἐχει ἀκτίνα ἐνεργείας περὶ τὰ 1.000 μίλ. καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ 25 τόννους ἀλιεύματος εἰς φῦσιν συντρήσεως. Δὲν ἀπαιτεῖται πλήρωμα μεγαλύτερον τῶν τριῶν ἀτόμων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελετῆς καθελκύσεως, εἰς τὴν ὁποίαν παρεστησαν ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας καὶ ὁ ὑφυπουργὸς Βιομηχανίας, ὁ πρόεδρος τῆς ἑταίριας κ. Ιωάν. Βάτης ἐξεφώνησ τὸν κάτωθι λόγον:

Σεβασμιώτατε,
Ἐξοχώτατοι Κύριοι Υπουργοί,
καὶ Πρέσβεις,
Κυρίες καὶ Κύριοι,

Αἰσθάνομας ιδιαιτέρως εύτυχής, ποὺ ἔχω τὴν τιμὴν, ὑπὸ τὴν ιδιότητα τοῦ ίδρυτοῦ τῆς «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ», νὰ σᾶς φιλοξενήσω ἐστὸν ἐπί ολίγον, ἐδῶ εἰς τὸν χῶρον ὃντου ἀπὸ πενταετίας, ἔχει ἀρχίσει μία ἀξιόλογος προσπάθεια, δημιουργίας μᾶς μεγάλης καὶ πρωτύπου ναυπηγικῆς μονάδος, ίκανῆς νὰ καταλάβῃ τὴν πρώτην θέσιν, εἰς τὸν Εὐρωπαϊκὸν χῶρον.

Ἄποτέλεσμα τῆς προσπάθειας ταύτης, ὑπῆρξεν τὸ γεγονός, νὰ πλέουν σήμερον σκάφη μας, εἰς τὰς θαλάσσας τῶν πέντε ἡπείρων, ἐπιβεβαιώνοντας διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, διὰ τοῦ Ελλήνες Τεχνικού, ήμπορούν νὰ δημιουργούν, ἐκεὶ ὅπου λίαν προηγμέναι να πολειπούνται.

Δὲν θὰ ἡτούπερβολὴ νὰ πῶ, ὅτι ἡ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ», μὲ ἀδιάκοπον ζῆλον καὶ ἐντευνόντας ἐπιμονὴν, κατώρθωσεν νὰ διακριθῇ, εἰς ἓν παγκόσμιων στίβον, ὃπου ὁ σκληρὸς ἀνταγωνισμὸς καὶ αἱ διαρκεῖς τεχνικαὶ ἐξελίξεις, καθιστοῦν σχεδόν ἀπρόσιτον.

Ἡ τελευταίως ἀποφασισθεῖσα στροφή, καὶ πρὸς κατασκευὰς σκαφῶν ἐπαγγελματικῆς χρήσεως, εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα, τὴν ναυπηγησιν τοῦ πρώτου μας ἀλιευτικοῦ, μέστης μικτῆς ἀλιείας, μῆκους 16,5 μέτρων, τὴν καθέλκυσιν τοῦ ὅποιου, ἔορτάζομεν σήμερον.

Τὸ σκάφος τούτο, εἶναι τὸ ἐπτακοσιοστὸν (70), κατασκευῆς τῆς «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ», πλὴν δὲ τῶν 8 ἀκτιωρῶν, αἱ ὅποιαι κατεσκευάσθησαν, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν Υπουργείων Ναυτιλίας καὶ Ἐμπορίου τῆς Χώρας μας, πάντα τὰ λοιπά, ἔχουν ἔξαχθη ἀπὸ Ιαπωνίας καὶ Αὐστραλίας, μέχρι τῶν χωρῶν τῆς Αμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης, εἰσέρρευσαν εἰς τὴν Οἰκουμενίαν τῆς χώρας, συνάλλαγμα ὑψους 15 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Βραχυπρόθεσμον στόχον μας, ἀποτελοῦν ἔξαγωγαί, ὕψους 15 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπήσιως.

Ἡ ἐντὸς τῆς παρελθούσης πενταετίας, ἀνάπτυξης τῆς «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ», ὑπῆρξεν κατακόρυφος, ἐπιτρέψατε μου δὲ νὰ σᾶς

Bonds
Stores

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΚΑΤΟΠΙΝ

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

ΕΝΤΟΛΗΣ

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

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - ΟΙΚΙΑΣ 265.748

παραθέσω μερικά στοιχεία έμφανίζοντα τήν πρόσδον αύτην της 'Εταιρίας.

'Από τού ἔτους 1971 μέχρι τού ἔτους 1976 τὸ προσωπικὸν ἔχει ἔξπλασιασθή ἀνερχόμενον σῆμερον εἰς 450 ἄτομα.

Διά τὴν αὐτὴν περίοδον αἱ πωλήσεις ἔχουν αύξηθή ἀπὸ 300.000 δολλάρια τὸ 1971 εἰς 5.600.000 δολλάρια τὸ 1975 αἱ δὲ ἔξαγωγαι ἀπὸ 210.000 δολλάρια τὸ 1971 εἰς 4.500.000 δολλάρια τὸ 1975.

Τὸ 1971 ἡ 'Εταιρία παρήγαγεν μικρὰ κωπῆλατα καὶ ταχύπλαστα σκάφη ὡς καὶ δίλιγας θαλαμηγούς ἐνώ σήμερον ἡ 'Εταιρία παράγει θαλαμηγούς, σωσιδίους λέμβους, ἀκταιωρούς, ἀλιευτικά, ὡς ἐπίσης φίλοξενεῖ περίποι 300 σκάφη ἑτησίως δι' ἐπισκευάς.

'Ηδη, εύρισκομεθα ἐν ὅψει, νέους ἐπεκτάσεων τῶν κτιριακῶν μας παραγωγικῶν ἔγκαταστάσεων, ὡς καὶ τῶν λιμενικῶν τοιούτων, ὑψους 110 ἑκατομμυρίων, ὡς καὶ νέας ἐπεκτάσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ὡς ὁποια προσφέρει πολυτίμους ὑπηρεσίας, εἰς τὸν θαλάσσιον τουρισμὸν τῆς χώρας.

Αἱ προγραμματισθεῖσαι ἐπεκτάσεις, θὰ ἐκτελεσθοῦν ἐπὶ ἑκάστως 50 στρεμμάτων, τοῦ παρακειμένου κόλπου, ὃπου ἡ Δημοκρατικὴ μας Κυβέρνησις, ἀναγνωρίζουσα τὴν χρησιμότητα τοῦ ἔργου μας, παρεχώρησεν τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιχώσεως, τῶν λιμναζόντων ὑδάτων.

Τὸ νεοναυπηγηθὲν σύγχρονον ἀλιευτικὸν σκάφος, προορίζεται νὰ καλύψῃ σημαντικᾶς ἀνάγκας τῆς ἔγχωρίου ἀλιείας, ὡς ἐπίσης, προορίζεται νὰ ἔξαχθῇ εἰς τὰς χώρας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς 'Αφρικῆς.

'Αξίζει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ὄργανωσις τῆς ἐνεργειακῆς, ἐπιπρέπει τὴν κατασκευὴν ἐνός ὁμοιοτύπου σκάφους ἀνὰ ἑδδομάδα, δίχως νὰ θίγεται, ἡ παραγωγὴ τῶν

ὑπολοίπων σκαφῶν τοῦ Ναυπηγείου.

'Η αὐτὴ παραγωγικὴ δυνατότης, ὑπάρχει καὶ διὰ σκάφη ἀλιευτικά, μεγαλυτέρου ἐκτοπίσματος, πρὸς τὴν ναυπήγησιν τῶν ὅποιων προσανατολιζόμεθα.

'Ἐπισής τὸ Ναυπηγείον δύναται, μὲ τὴν αὐτὴν σχέδιον συχνότητα, νὰ παράγῃ σκάφη περιπολικά, κρούσεως, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Γό νεοναυπηγηθὲν σκάφος, σχεδιασμένον ἀπὸ 'Αγγλους σχεδιαστάς, ἔχει ἀρίστην διαγωγήν, εἰς δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας καὶ εἶναι ἔξπλισμένον, μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα ναυπιλοῖς καὶ ἀλιείας, ποὺ τὸ καθιστοῦν χρησιμὸν ὅλας τὰς ἐποχάς, δύναται δὲ νὰ ἀλιεύῃ μὲ πλήρωμα μόλις 3 ἀτόμων.

'Ἐν διαστικόν ἐπίσης πλεονέκτημα του, εἶναι ἡ ἀντοχὴ τοῦ ὑλικοῦ, ὡς καὶ ἡ ἀσήμαντος ἀπαιτουμένη συντήρησί του.

Εἶναι ἔγκεκριμένον, ἀπὸ τὸ 'Αγγλικὸν 'Υπουργείον 'Εμπορίου, καὶ τὸν 'Αγγλικὸν Νηογιώμανα, Lloyd's Register of Shipping.

Δὲν θὰ ἥθελα, νὰ σᾶς κουράσω περαιτέρω, θὰ ἥθελα μόνον νὰ τονίσω, ὅτι ἡ 'ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ', ἐν ὅψει τῆς εἰσόδου τῆς χώρας, εἰς τὴν Εύρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, ὅχι μόνον εὑχεταὶ τὴν σύντομον πραγμάτωσιν τῆς, ἀλλὰ ἔχο τὴν πεποίθησιν, ὅτι ὡς μονάς παραγωγική, είμεθα ἔτοιμοι νὰ τὴν δεχθῶμεν.

Μετά τὸ πέρας τῆς τελετῆς τῆς ἐπισήμου ὀνομασίας τοῦ σκάφους, ἐντεταγμένα ὄργανα τῆς 'Εταιρίας, θὰ είναι εἰς τὴν διάδεσιν σας, πρόθυμοι, νὰ σᾶς ξεναγήσουν εἰς τοὺς χώρους τῆς παραγωγῆς, καὶ νὰ σᾶς δώσουν κάθε σχετικὴ πληροφορία.

ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ

'Η «Ολύμπικ Μαρίν» A.E., ιδρυθεῖσα τὸ ἔτος 1971 ὡς «Ολύμπικ Γιώτς» A.E. δι'

τίσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἔχει τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς εἰς τὸν μυχὸν τοῦ ὄρμου Πάνορμος, μεταξὺ Λαυρίου καὶ Σουνίου, ἐπὶ ιδιοκτήτου ἐκτάσεως 100 περίπου στρεμμάτων. 'Η ἔταιρία αὐτὴ ἀπερρόφησε διὰ συγχωνεύσεως τὴν προϋπάρχουσαν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1969, «Ολύμπικ Γιώτς 'Ελλάς» A.E.

'Αρχικῶς ἡ ἔταιρία ἦσχολείτο μὲ τὴν κατασκευὴν μικρῶν ταχυπλόων ιστιοφόρων καὶ κωπηλάτων λέμβων, ὡς καὶ ιστιοφόρων σκαφῶν μετὰ δοηθητικῆς ἐσωλεμδίου μηχανῆς.

'Αργότερον ἡ «Ολύμπικ Μαρίν» A.E., εὐθὺς ὡς ιδρύθη εἰσήγαγε τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων, ώστε νὰ καταστῇ δύνατη ἡ κατασκευὴ μεγαλυτέρων σκαφῶν ἐκ πλαστικοῦ ύλικου.

Οὕτω, συντόμως ἥρχισε νὰ ναυπηγῇ τοὺς κάτωθι τύπους σκαφῶν:

- «Ολύμπικ 'Αντβέντσιού» μήκους τῶν 47, 42 καὶ 38 ποδῶν καὶ ἀξίας 115.000, 77.000 καὶ 50.000 δολ. ἀντιστοίχως.

- «Ολύμπικ Ν)W», μήκους 48 ποδῶν καὶ ἀξίας 110.000 δολλαρίων.

- 'Αλιευτικὸν τύπου «τρεχαντήρι», μήκους 13,60 μ., ἀξίας 50.000 δολλαρίων.

- 'Αλιευτικὸν τύπου «Ολύμπικ Φίσερ», μήκους 16,50 μ. καὶ ἀξίας 180.000 δολλαρίων.

Παραλλήλως, ἔξακολουθεῖ νὰ κατασκευάζῃ σκάφη ἀναψυχῆς καὶ σωσιδίους λέμβους διασφόρων τύπων.

'Ελπίζεται ὅτι ἐντὸς δραχέως χρονικοῦ διαστήματος αἱ ἐτήσιαι ἔξαγωγαι τῆς «Ολύμπικ Μαρίν» A.E. θὰ φάσουν τὰ 15 ἐκατομ. δολλαρίων.

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

CAPE TOWN

FAROS & C. O.

PTY. LTD.



Phones: 431339 - 228829 - 226057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 965108

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ.
- 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

'Από τὴν τριμηνιαίαν ἔκθεσιν τοῦ Οἰκου Λάμπερτ Μπρόδερς

Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΖΗΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

Μολονότι αἱ προοπτικαὶ βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον ἐμφανίζονται οὐλιγώτερον ἀπαισιδόδοις τελευταίως, θὰ παρέλθῃ ὑπωδήποτε μακρὸν χρονικὸν διάστημα ἔως ὃτου ἐπανέλθουν οἱ ναύλοι εἰς κερδοφόρα ἐπίπεδα. Καὶ μέχρι τότε, τὰ συμπτώματα τῆς χρονίας κακεξίας θὰ μεταδίδονται καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ξηρῶν φορτίων, δημιουργοῦντα δυσαρέστους μεταπτώης ἀρκετῶν παραγγελιῶν τάνκερς εἰς μπάλκ κάρριερς.

Τοῦτο θέμα τοῦτο παραπλέοντας σημειώθηκε τοῦτον δύο ἀγορῶν. Εὐθὺς ὡς σημειώθηκε τὰ κάμψις τῶν ναύλων εἰς τὰ ὑγρά φορτία, τὰ σκάφη αὐτὰ μεταπτύσσονται εἰς τὰς χύδην μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων ἀνατρέποντα οὕτω τὴν ύφισταμένην ισορροπίαν. Τὸ αντίθετον συμβαίνει εἰς περιόδους ὑψηλῆς ναυλαγορᾶς.

Πέραν, δῆμος, τῆς εἰσβολῆς τῶν μικτῶν σκαφῶν εἰς τὰ ξηρά φορτία, ὁ τομεὺς τῶν μπάλκ κάρριερς ἀντιμετωπίζει ἔνα ἀμεσώτερον κίνδυνον: Πρὸ τοῦ φάσματος τῆς ἀνεργίας τὰ ναυπηγεῖα, κατόπιν τῶν μαζικῶν ἀκυρώσεων δεξαμενοπλοίων, ἐντέίνουν τὰς πιέσεις των πρὸς τοὺς ἐπιθυμούντας νὰ ἀκυρώσουν πλοιοκτήτας, νὰ μετατρέψουν τὰς παραγγελίας των εἰς μπάλκ κάρριερς.

Παρὰ τὸ γεγονός ὃτι αἱ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων ἐμειώθησαν ἀπὸ 166,8 ἑκατ. τόν. d.w. λήγοντος τοῦ 1974 εἰς 80 περίπου ἑκατ. τόν. d.w. τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1975 —ἡ διαφορὰ ὄφειλομένη ἔξι τοῦ εἰς

ἀκυρώσεις ἥ μετατροπάς ναυπηγικῶν συμβολαίων (43,5 ἑκατ. τόν. d.w.) καὶ παραδόσεις (45,4 ἑκατ. τόν. d.w.) — ὑπάρχουν εἰσέτης περιθώρια μεταπτροπῆς ἀρκετῶν παραγγελιῶν τάνκερς εἰς μπάλκ κάρριερς.

Βεβαίως, εἶναι ἔξαιρετικῶς δύσκολον νὰ ὑπολογισθῇ ποιὸν ποσοστὸν τῶν ὑφισταμένων παραγγελιῶν τάνκερς θὰ ἔχῃ τὴν τύχην αὐτῆν. 'Εάν, δῆμος, ὑποθέσωμεν ὅτι περίπου τὸ ἐπίτετρον τῶν ὑπὸ παραγγελίων τάνκερς μὲ παράδοσιν τὸ 1977 μετατρέπεται εἰς παραγγελίας μπάλκ κάρριερς τῶν 40.000 τόν. d.w. κατὰ μέσον ὅρου —τὸ μέσον μέγεθος τῶν ὑφισταμένων παραγγελιῶν— ὁ

σύγκος τῶν ὑπὸ παραγγελίων μπάλκ κάρριερς θὰ ηγένετο κατὰ 45% καὶ θὰ ἀντεπροσώπευν τὸ 35% περίπου τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου. Αἱ παραγγελίαι αὗται θὰ ἔχρειάσοντο μίαν περίπου τριετίαν σταθεράς αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν ξηρῶν φορτίων δια τὰ ἀπορροφηθούν ἀπὸ τὴν ζήτησιν.

'Αλλ' ἔστω καὶ χωρὶς τὸν πρόσθετον αὐτὸν δύκον παραγγελίων, παραμένει τὸ ἐνδεχόμενον πλεοναζουσῆς χωρητικότητος μπάλκ κάρριερς μὲ σοδαράς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ναυλαγορὰν κατὰ τὴν προσεχῆ διετίαν. Εἶναι γεγονός ὃτι αἱ προηγούμεναι κρίσιες ησαν διλιγότερον ποσοστὸν τῶν ἀρχικῶν ἀνεμένετο, ἀλλὰ πολλοὶ ἐκ τῶν δασικῶν παραγόντων, οἵτινες ὠδήγησαν εἰς τὴν ἀναζωπύρωσιν τῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ἔξοδον τῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς κρίσεως εἰς τὸ παρελθόν ἐμφανίζονται τώρα ἔξιθενημένοι. 'Ο κατωτέρω πίνας ἀναφέρει τοὺς κυριωτέρους παράγοντας τῆς ηγένετος ζητήσεως μπάλκ κάρριερς κατὰ τὴν περίοδον εὑμερίας μεταξύ τῶν ἐτῶν 1968 καὶ 1973 —εἰς ἑκάστην σχεδὸν περιπτωσιν οἱ παράγοντες αὗτοι δὲν ἐμφανίζονται τώρα τόσον ισχυροί.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΜΕΤΑΞΥ 1968-1973

	1968	1973	*Ἐτησία μεταβολή τοῖς %	Συνεισφορά εἰς τὴν ζήτησιν τοῖς %
ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ				
Ιαπωνία — Οικονομική ἀνάπτυξις (1) ... ροπή εἰσαγωγῶν	159,9	253,3	9,6	18,0
Εύρωπη — Οικονομική ἀνάπτυξις ροπή εἰσαγωγῶν	695,0	882,4	4,9	11,6
Βόρειος Αμερική — Οικονομική ἀνάπτυξις ροπή εἰσαγωγῶν	1045,1	1253,8	3,7	2,8
"Αλλαὶ περιοχαὶ — Σύνολον	2,5
ΣΥΝΟΛ. ΧΥΔΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (έκ. τόν.)	443	733	10,6	71,3
ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΤΑΞΙΔΙΩΝ (χιλιάδες μιλ.)	4,74	5,01	1,1	5,8
ΣΥΜΜΕΤ. ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ (τοῖς %)	80,9	88,9	1,9	10,0
ΖΗΤΗΣΙΣ ΜΠ. ΚΑΡΡΙΕΡΣ (τοννομίλια)	1545	3071	14,7	100,0

(1) Διεκετομμύρια δολλαρίων.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

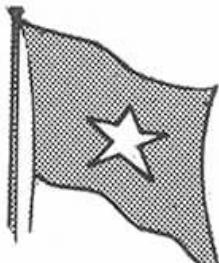
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

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

Η πλέον άξιόλογος μεταβολή είναι ή άναμενομένη έπιβράδυνσις του ρυθμού άναπτύξεως της ιαπωνικής Οικονομίας. Τὸ άκαθριστον έθνικόν προϊὸν τῆς χώρας αὐτῆς άναμενεται νὰ αὐξάνεται προσεχώς μὲ ἑτήσιον ρυθμὸν 6%, ἔναντι μέσου ἑτησίου ρυθμοῦ 10% τῆς προηγηθείσης περιόδου. Μόνον ὁ παράγων αὐτὸς είναι εἰς θέσιν νὰ μειώῃ τὸν ρυθμὸν αὐξήσεως τῆς ζητήσεως χωρητικότητος διὰ μπάλκ κάρριερς κατὰ 2%

ἐτησίως. Ἐπίσης, ὁ ρυθμὸς άναπτύξεως τῆς Δυτικῆς Εύρωπης καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς προβλέπεται, διὰ διαφόρους λόγους, νὰ σημειώσῃ κάμψιν, ἀλλ' ὅπωσδηποτε ἀρκετά μικροτέραν τῆς Ἰαπωνίας. Διὰ νὰ μὴ ὑπάρξουν ὑπερβολαὶ δύον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἔκτασιν κατὰ τὴν ὅποιαν τὸ μέλλον ἐνδέχεται νὰ διαφέρῃ ἀπὸ τὸ παρελθόν, ὑποτίθεται ὅτι ἡ μέση ἀπόδοσις ταξιδίων —παράγων ἡσσονος σημασίας εἰς τὰς χύδην μεταφορᾶς—

παρασύνεται σταθερὰ ούσιαστικῶν, παρὰ τὰς ἐνδείξεις ὅτι είναι πολὺ πιθανὸν νὰ μειωθῇ.

Ο ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς συμμετοχῆς τῶν μπάλκ κάρριερς εἰς τὰς μεταφορᾶς χύδην καὶ ἄλλων ξηρῶν φορτίων, ὀφείλεται νὰ μειωθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ 5 ἔτη, διότι ἄλλως τὰ μπάλκ κάρριερς θὰ μετέφερον ἄνω τῶν 100% διων τῶν ξηρῶν φορτίων τὸ 1980. Λαμβανομένης ὅτι' ὅψιν τῆς αισιοδόξου προσποτικῆς ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς εἰς τὰς ἐν γένει μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων φθάνει τὰ 95% εἰς τὰ τέλη τῆς τρεχούσης 10ετίας καὶ πάλιν ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς ζητήσεως χωρητικότητος θὰ μειωθῇ ἀπὸ 15% ἑτησίως κατὰ τὴν προηγουμένη περίοδον εἰς 10% κατὰ τὰ προσεχῆ ὀλίγα ἔτη.

Σήμερον ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης εἰς μπάλκ κάρριερς ὑπολογίζεται περὶ τὰ 30 ἑκατ. τόν. d.w. Συνεπῶς, δὲν ἀναμένεται νὰ ὑπάρξῃ ισορροπία προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πρὸ τοῦ 1978 - 79. Διὰ τὸ ἀμεσον μέλλον αἱ προσποτικαὶ εἰναι δυσμενέστεραι καὶ δὲν ἀναμένεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ αὔξησις ζητήσεως τοννάς νὰ φθάσῃ τὸ 10%. Ὡς ἑτοίσθη, αἱ προσποτικαὶ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως εἰς τὰς μεγάλας εἰσαγωγικὰς χώρας — καὶ δὴ τὴν Ἰαπωνίαν — είναι μᾶλλον ἀποθαρρυτικαὶ. Πλεῖστοι ὅσοι τομεῖς τῶν χύδην μεταφορῶν, συμπεριλαμβανομένου τοῦ χάλυβος, ἀναμένεται, ὃν μή τι ἄλλο, νὰ παραμείνουν εἰς καρυπλὰ ἐπίπεδα ἐπὶ μακρὸν δεδομένου ὅτι τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέματα εἰναι ἔξαιρετικῶν ὑψηλῶν. Τὰ ιαπωνικὰ ἀποθέματα σιδηρομεταλλεύματος ἀντιστοιχοῦν πρὸς διμηνον κατανάλωσιν. Τούτο σημαίνει ὅτι θὰ ὑπάρξῃ κάμψις τῶν εἰσαγωγῶν τῆς τάξεως τοῦ 8% εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν δὲν θὰ σημειωθῇ αὔξησις τῆς ζητήσεως.

Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς δὲν ἀναμένεται ἡ ζητήσις τῶν μπάλκ κάρριερς νὰ αὐξηθῇ πολὺ ἀνω τοῦ 5% κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ὅποτε, μὲ τὴν προσθήκην τῶν νεοτεύκτων, τὸ χάσμα μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως θὰ διευρυθῇ. Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ ἔτους, πάντως, ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ ἀνάκαμψις θὰ εύρισκεται ἐν ἔξελιξει καὶ τὰ ἀποθέματα θὰ κατέλθουν εἰς φυσιολογικὰ ἐπίπεδα. Τότε καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν χύδην φορτίων θὰ εἰναι ἀντιστοίχως ὑψηλότεραι.

Παρὰ ταῦτα, αἱ βελτιώσεις εἰς τὴν ἀγοράν θὰ ἐντοπισθοῦν εἰς ὥρισμένα μεγέθη χωρητικότητος, ίδιαιτέρως τὰ μικρότερα, ἐνῶ οἱ νῦν διὰ τὰ μεγαλύτερα σκάφη δὲν ἀναμένεται νὰ βελτιωθοῦν ούσιωδῶς ἐν συγκρίσει μὲ τὰ παρόντα, ἐπίζημια ἐπίπεδα.



"CALCUTTA" AND ALL INDIAN PORTS PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA

(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)

General Manager: MANNA

'Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον Ἐπισκευῶν 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 «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Ακτὴ Μιαούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD
JEDDAH S. ARABIA

SAVE!!

JEDDAH

• TIME

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

• MONEY

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

STEM NOW!!! and ...

get your Bunkers on passing

JEDDAH ROADS!

→**CONTACT**

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

CABLES: GOULANDRISON
PIRAEUS

TELEPHONES : 4523333 / 4510926
(AOH) : 8220320 / 9221240
TELEX: 212084 GREECE



TELEX NO. 6-0129 SA

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

153-157 GALE STREET

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

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 282920

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

CABLE ADDRESS: "HERMES"

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181

POSTAL ADDRESS: BOX 475

(53.978 - 69.392 - 370.491

DURRAN - R.S.A.

NIGHT TELEPHONES: (836 474 - 833 647 - 53 064

(54 903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ N.A.T.

Αυξάνεται εἰς 11% η εἰσφορά τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὸ NAT

ΕΣΟΔΟΝ 270 ΕΚΑΤ. ΔΡΑΧΜΩΝ ΕΤΗΣΙΩΣ

Κατετέθη, μὲ σημαντικὴν καθυστέρησιν, εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισιν τὸ σχέδιον νόμου «περὶ ἀντικαταστάσεως ἐνίων διατάξεων τῆς περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου νομοθεσίας», διὰ τού ὅποιον αἱ πρὸς τὸ NAT εἰσφοραὶ τῶν πλοιοκτήτων, οἵτινες διαχειρίζονται πλοῖα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἄνω τῶν 1.500 κόρων αὐξάνονται εἰς 11% (ἐναντὶ 9% μέχρι τοῦδε). Διὰ τῆς αὐξήσεως ταύτης τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς τὰ ἔσοδα τοῦ NAT ὑπολογίζεται ὅτι θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 270.000 περίπου δρχ. ἐτησίως, οὕτω δὲ θὰ ἀντιστηθείσθῃ ἐν μέρει ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ταμείου ἡ ὅποια προεκλήθη ἐν τῆς αὐξήσεως τῶν ἀπονεμομένων συντάξεων εἰς τοὺς ναυτικούς εἰς ἐπιπέδα ἀνάλογα πρὸς τοὺς κινδύνους καὶ τὴν σκληρότητα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Διὰ τοῦ ἴδιου νομοσχεδίου:

● Ορίζεται ὅτι ἡ μηνιαία εἰσφορὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ὅσον καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος πρὸς τὸ NAT καταβάλλεται ὑπὸ τῶν πρώτων διὰ τὸ σύνολον τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως καὶ τοὺς ἐπὶ πλέον αὐτῆς ναυτολογημένους "Ἐλληνας ναυτικούς, μὴ ἐφαρμοζομένων, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη, τῶν ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπομένων κυρώσεων διὰ τοὺς ἐλλείποντας ἐν τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως ναυτικούς. Τὸ μέτρον λαμβάνεται διὰ νὰ ἀπλουστευθῇ ἡ μακρὰ καὶ πολύπλοκος διαδικασίας δεδουλώσεως τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐλλειπόντων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, αἱρομένης ταυτοχρόνως καὶ τῆς ἐπιδολῆς χρηματικῶν κυρώσεων κατὰ τοῦ πλοίου, ἥτις, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ νομοσχεδίου, προκαλεῖ πρόσθετον ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων, τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ NAT καὶ προστριβάς εἰς δάρος τῆς ὁμαλῆς καὶ ἀποδοτικῆς συνεργασίας τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων.

● Προβλέπεται ἡ ἐκφρασις εἰς ποσοστά τῶν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ἐπιδόματος ἡ δώρων διὰ τὴν διευκόλυνσιν τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ὑπὲρ τοῦ NAT εἰσφορῶν.

● Διευρύνεται ἡ συμμετοχὴ εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπὸ δύο εἰς τέσσαρας, ἥτοι διὰ τῆς συμμετοχῆς τριῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας (πλοῖος ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 3.000 κόρων) τοῦ ἐνός ἐκπροσωπούντος τὰ φορτηγά πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 3.000 κόρων καὶ ἐνός τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μὲ ισάριθμον συμμετοχῆς τῶν ναυτικῶν διὰ τριῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἐνέργειάς ναυτικῶν καὶ ἐνός τῶν συνταξιούχων.

● Τέλος, προβλέπεται ἡ δυνατότης χρησιμοποίησεως εἰδίκων προσώπων ἡ ὄργανησμάν διὰ τὴν ἔρευναν, μελέτην καὶ εἰσήγησιν ἐπὶ εἰδικῶν θεμάτων, ὡς εἰναις ἡ σύνταξις ἀναλογιστικῶν μελετῶν, ἡ ἐπωφελεστέρα ἐπένδυσις τῶν διαθεσίμων τοῦ NAT κλπ.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ κατατεθέντος νομοσχεδίου ἔχει ὡς ἔξης:

"Ἀρθρον 1.

1. Αἱ παράγραφοι 1, 7 καὶ 11 τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ N. 3170) 1955 ἐπερὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ὡς οὗτος τροποποιή-

σης τῆς ἐνότασεως διζήσεως ἄπαντες οἱ ἐν παραγράφῳ 6 τοῦ N.Δ. 87) 1969 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τῶν N. 3170) 1955 καὶ 4502) 1966» ἀναφερόμενοι ὑπόχρεοι.

7. Εἰς καταβολὴν τῆς ἐν ἄρθρῳ 1 εἰσφορᾶς ὑπόκεινται καὶ οἱ ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων ἔχοντας συγκεκριμένον πλήρωμα ἐργαζόμενοι "Ἐλληνες μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ ἐφ' ὅστοις τυχάνουν ναυτολογήμενοι καὶ καταλαμβάνουν θέσιν ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος.

11. Δι' ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. ἐγκρινομένων ὑπὸ τοῦ "Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας" δύνανται νὰ αὐξουμεῖνται αἱ ἐδαφίοις α' καὶ 6' τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου εἰσφορᾶς καὶ νὰ καθορίζωνται ἄλλως ἡ κλίμαξ χωρητικότητος καὶ αἱ κατηγορίαι τῶν πλοίων διὰ τὰ ἔξι αὐτῶν ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 1.500 κόρων.

2. Ἐν τέλει τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ N. 3170) 1955 προστίθεται παράγραφος 12 ἔχουσα ὡς ἀκολούθως:

«12. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὑπὸ N.A.T. εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ τῆς παρ. 1 καὶ τὴν εἰσπραξιν αὐτῶν ἐπιτρέπεται ὅπως δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ N.A.T. ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ "Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας" ἐκφράζονται εἰς ποσοστά τὰ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ἑκατόν (5%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, οἱ δὲ πλοιοκτῆται δέκα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (10%) ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω μισθοῦ.

3. Πάντων τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἔχουν ὀλικῆς χωρητικότητα ἀνωτέραν τῶν 1.500 κόρων οἱ μὲν ναυτικοὶ ὀκτὼ ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (8%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἑνδεκα (11%) ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω μισθοῦ.

Οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταβολὴν πρὸς τὸ N.A.T. τῆς ἴδιας αὐτῶν εἰσφορᾶς ὡς καὶ τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτικῶν διὸ τὸ σύνολον τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, δι' δλον τὸν χρόνον τῆς ἰσχύος τοῦ ναυτολογίου καὶ τοὺς ἐπὶ πλέον αὐτῆς "Ἐλληνας ναυτικούς" δι' δον χρόνον οὓτοι εἶναι ναυτολογημένοι ἐπὶ τοῦ πλοίου, καταργούμενών τῶν οἰκονομικῶν κυρώσεων, διῶγκως ἐλλιπούς συνθέσεως πληρώματος.

Ἐν περιπτώσει ἀργίας τοῦ πλοίου, ἥτις θεωρεῖται ὑπάρχουσα μόνον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφορῶν ὅταν τὸ πλοίον διατηρῇ διλγύτερον τοῦ ἐνός τετάρτου τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, αἱ πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ ναυτολογημένου μόνον πληρώματος δι' δοσον χρόνον διαρκεῖ δι' ἔκπλαστον ναυτικὸν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως αὐτοῦ.

Διὰ τὴν ἐν γένει καταβολὴν πρὸς τὸ N.A.T. τῶν ἀνωτέρων ὀφειλομένων ἡ δεδουλώσεως τοῦ πλοίου τοῦ προτελευταί τοῦ πλοίου, τοῦ ἐνός τετάρτου τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, αἱ πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ ναυτολογημένου μόνον πληρώματος δι' δοσον χρόνον διαρκεῖ δι' ἔκπλαστον ναυτικὸν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως αὐτοῦ.

2. Ὡς μέλη ὄριζονται:

α) Εἰς εἰδικός περὶ τὸ ἀσφαλιστικό.

β) Εἰς ἀνώτερος ὑπάλληλος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ὄριζόμενος ὑπὸ τῆς διοικήσεως αὐτῆς.

γ) Τέσσαρες ἐφοπλισταὶ ἐξ ὧν τρεῖς τῶν πλοίων ἢηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόρων, τοῦ ἐνός τούτων συγχρόνων ἐκπροσωπούντος καὶ τὸν ἀντίστοιχα πλοῖο ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 3.000 κόρων καὶ εἰς τῶν ἐπιβατηγοῦ πλοίων.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

ASSOCIATED TO
S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

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

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

δ) Τέσσαρες ναυτικοί έξι ών τρεῖς έν ένεργειάς (δύο έξι άξιωματικών και είς έκ τών κατωτέρων πληρωμάτων) και είς συνταξιούχος.

3. Ο έκ τών μελών ειδικός περι τ' άσφαλτικά έπιλεγεται έλευθέρως ύπό του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας τά δέ ύπό στοιχεία γ' και δ' της προηγουμένης παραγράφου μέλη έπιλεγονται ύπό του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, έκ τριπλασίου άριθμου έφοπλιστών, ναυτικών και συνταξιούχων του Ν.Α.Τ. ύποδεικνυμένων ύπό τών οίκειών και κατά τὴν κρίσιν του 'Υπουργού μάλλον ἀντίπροσωπευτικών 'Οργανώσεων αὐτῶν. Οι ύπό τῆς 'Οργανώσεως τῶν έφοπλιστών προτεινόμενοι πρός έκλογην τοῦ έκ τούτων μέλους τοῦ έκπρωσαπούντος συγχρόνως και τὰ πλοία ξηροῦ και υγρού φορτίου διλικής χωρητικότητος μέχρι 3.000 κόρων, ύποδεικνύονται ύπό τῆς 'Οργανώσεως ταύτης κατόπιν συνενοήσεως μετά τῆς 'Οργανώσεως τῆς, κατά τὴν κρίσιν του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, μάλλον ἀντίπροσωπευτικής τῶν πλοίων, τῆς έν λόγῳ κατηγορίας.

'Εν περιπτώσει παραλείψεως ύποδειξεως παρά τῶν οίκειών όργανώσεων ἐντὸς εἰκοσιν ήμερών ἀφ' ής ζητηθον παρά του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ούτος δύναται νὰ προδῷ εἰς τὸν διορισμὸν τῶν ως ἄνω μελῶν κατ' έλευθέρων έκλογην.

4. Τοῦ Προέδρου καὶ ἔκάστου τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. δρίζονται ἀναπληρωταί, κεκτημένοι τὰς ιδιότητας τοῦ ἀναπληρουμένου.

5. Δέν διορίζεται οὔτε δύναται ν' ἀποτελῇ μέλος τοῦ Δ.Σ.:

- α) 'Ο μὴ συμπληρώσας τὸ 25ον ἔτος τῆς ηλικίας του.
- β) 'Ο άνικανος ν' ἀναλάβῃ η νὰ διατηρῇ δημόσιον λειτουργῆμα.
- γ) 'Ο μὴ ἔχων η παύσας νὰ ἔχῃ δριστικῶς τὴν ιδιότητα ὑφ' η διωρίσθη.
- δ) 'Ο ναυτικὸς ὁ μὴ κεκτημένος πενταετῆ ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. κηρύσσονται ἐκπτωταὶ δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

6. Τὰ εἰς ἀντικαταστάσιν ἐκπιπτόντων, ἀποδιούντων η ὀπωδόποτε ἀποχωρούντων διοριζόμενα μέλη, διορίζονται διὰ τὸν ύπολοιπον χρόνον τῆς θητείας τῶν ἐκπεσάντων η ἀποβιωσάντων η ἀποχωρησάντων μελῶν.

7. 'Εν περιπτώσει θανάτου, παρατίθεταις, ἀπωλείας τῆς ιδιότητος ὑφ' ην διωρίσθη η ἐκπτώσεως μέλους τινός, τακτικού η ἀναπληρωματικού, τὸ Δ.Σ. νομίμως συνεδριάζει διὰ τῶν ύπολοιπων μελῶν τακτικῶν η ἀναπληρωματικῶν, τηρουμένων ὅμως τῶν περὶ ἀπαρτίας διατάξεων.

8. Πάντα τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. καὶ οἱ ἀναπληρωταὶ τούτων διορίζονται ἐπὶ διετεῖ θητείᾳ, παρατεινόμενον μέχρι τοῦ διορισμοῦ η ἔκλογῆς τῶν ἀντικαταστατῶν αὐτῶν οὐχὶ συμμας πέραν τοῦ τριμήνου ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς θητείας των.

'Εφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ διατελοῦντες ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου καὶ ἐφεξῆς μέλη τοῦ Δ.Σ. ἐπὶ δύο ἐν συνεχείᾳ πλοίεσι θητείας δὲν δύναται νὰ ὄριζωνται διὰ τὴν ἀμέσως ἐπομένην θητείαν ως τακτικά η ἀναπληρωματικά μέλη αὐτοῦ.

9. Χρέος Γραμματεώς τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου ἐκτελεῖ εἰς ἐπὶ βαθμῷ τούλαχιστον 8φ μόνιμος ύπαλληλος τοῦ Ν.Α.Τ. διορίζομενος μετά τοῦ ἀναπληρωτοῦ του διὰ πράξεως τοῦ Προέδρου τοῦ Δ.Σ.

10. 'Εν περιπτώσει σισθαράς παραβάσεως τῶν καθηκόντων του ύπο μέλους τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου δύναται τούτο ν' ἀπαλλάσσεται αὐτῶν κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας μετ' εἰσήγησιν τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου.

Ως παράδοσις θεωρείται καὶ η μὴ προσέλευσις ἀνεύ ἀποχρώντος λόγου εἰς τέσσαρας ἐν συνεχείᾳ συνεδριάσεις τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου.

11. Τὸ Δ.Σ. εὑρίσκεται ἐν ἀπορτίᾳ παρόντων τοῦ Προέδρου καὶ η διατάξεων με-

λῶν ἐν οἷς δέον νὰ περιλαμβάνωνται εἰς τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγού Ναυτιλίας καὶ εἰς έκ τῶν ναυτικῶν. 'Εν ισοψηφίᾳ ὑπερισχύει η γνώμη ύπερ ης ἐδόθη η ψήφος τοῦ Προέδρου.

12. Περὶ τῶν συζητήσεων τοῦ Δ.Σ. τηρούνται πρακτικά, μερίμνη τοῦ Γραμματέως, ύπογραφόμενα ύπερ τοῦ Προέδρου τῶν παρισταμένων μελῶν, τοῦ ἐπιτρόπου καὶ τοῦ Γραμματέως.

13. Τῶν συνεδριάσεων τοῦ Δ.Σ. συμμετέχει καὶ ὁ Διευθυντής τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνεύ ψήφου ως υπεύθυνος γενικός εἰσηγητής τῶν εἰσαγομένων πρὸς συζήτησιν θεμάτων τῆς γνώμης του σημειουμένης εἰς τὰ πρακτικά τὰ ὑπογράφει καὶ οὗτος.

14. Τὸ Δ.Σ. δύναται ν' ἀναθέσῃ μετ' ἔγκρισιν τοῦ 'Υπουργού εἰς εἰδικὰ ἡμεδαπά η ἀλλοδαπά πρόσωπα η εἰδικούς ἡμεδαπούς η ἀλλοδαπούς 'Οργανισμούς τῆς έρευναν, μελέτην καὶ εἰσήγησιν ἐπὶ συγκεκριμένων θεμάτων τοῦ Ν.Α.Τ., γενικῶν η εἰδικῶν, τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν καθοριζομένης δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. ἐγκρινομένης ύπερ τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρον 3.

Καταργούμεναι καὶ μεταβατικαὶ διατάξεις.

1. 'Απὸ τῆς ἐνάρξεως ισχύος τοῦ παρόντος νόμου καταργείται πᾶσα διάταξις ἀντικειμένη εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ η ἀναγομένη εἰς θέματα ρυθμιζόμενα ύπερ αὐτοῦ.

2. 'Η λειτουργία τοῦ κατὰ τὰς ἀντικαθισταμένας διατάξεις συγκροτηθέντος Διοικητικού Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. παρατείνεται μέχρι τῆς συγκροτήσεως τοῦ νέου Διοικητικού Συμβουλίου αὐτοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου.

Άρθρον 4.

Ίσχυς Νόμου.

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς 'Αερισμὸς κυτῶν.

Έλληνική Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

Η ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

ΤΟΥ ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ

Εις τὸ προηγούμενον ἄρθρον, μετὰ τὸ εἰσαγωγικὸν μέρος, ἔξητάσαιμεν τὰς παραβάσεις καὶ τὰς κυρώσεις τοῦ Κανονισμοῦ τὰς σχετικάς πρὸς τὰς κατασκευαστικάς διατάξεις αὐτοῦ. "Ηδη θὰ ἔξετάσωμεν τὰς παραβάσεις καὶ κυρώσεις τὰς σχετικάς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις ἐπιδείξεων φανῶν καὶ σχημάτων, ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων καὶ ἐκτελέσεις χειρισμῶν. Καὶ ἐν προκειμένῳ δυνάμεθα γὰ διακρίνωμεν τὰς κυρώσεις εἰς ποινικάς καὶ πειθαρχικάς.

ΠΟΙΝΙΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Αἱ παραβάσεις τῶν Δ. Κανονισμῶν πρὸς τὴν ἐπιδείξιν τῶν φανῶν κλπ. προβλέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 225 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Εἰδικότερον:

α) Ἐξ ἀμελείας παράβασις τῶν Κανονισμῶν ("Ἄρθρον 225 παρασγρ. 1 Κ. Δ.Ν.Δ.)

«Πλοίαρχος ἢ Ἀξιωματικὸς φυλακῆς ὅστις ἔξ ἀμελείας παραβαίνει τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἢ πλογός ὅστις ἔξ ἀμελείας παρέχει συμβούλας ἀντιθέτους πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τὰς ἀφορώσας τὴν τηρητικὴν πλευσιν, τιμωρούνται διὰ φυλακίσεως μέχρις ἔξ (6) μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς».

Ὦς ἐμφαίνηται ἐκ τῆς διατυπώσεως τὸ ἀδίκημα εἶναι τυπικὸν καὶ δὲν ἀπαιτεῖται ἢ ἐπέλευσις οἰουδήποτε ἀποτελέσματος ἐκ τῆς γενομένης παραβολῆς.

Ἡ εὐδύνη περιορίζεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν Πλοίαρχον, τὸν Ἀξιωματικὸν καὶ τὸν Πλοηγὸν οἱ ὄποιοι ἔξ ἀμελείας παραβαίνουν τοὺς Κανονισμούς.

Ἡ εὐδύνη αὕτη ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως είναι δυνατὸν νὰ βαρύνῃ ἐκαστὸν κεχωρισμῶν ἢ νὰ εἴναι παραλλήλος διὰ περισσοτέρους τοῦ ἐνὸς ἔξ αὐτῶν. Παραπρέτεον ὅτι τὸ ἀξιόποιον θεμελιοῦται μόνον διὰ τὴν ἔξ ἀμελείας παράβασιν τῶν Κανονισμῶν καὶ οὐχὶ καὶ τὴν ἐκ προθέσεως τοῦ αὐτού. Τὸ πειθαρχόν πρόκειται περὶ νομοθετικοῦ κενοῦ καθ' ὃσον οὐδαμοῦ καλύπτεται ἡ περιπτωσις αὕτη ἢ ὅποια ἐν τῇ πράξει δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ ἀσυνήθης. Τούτο δὲ διότι πολλάκις καὶ διὰ διαφόρους λόγους παραβιάζονται ἐπ' προθέσεως οἱ Κανονισμοὶ π.χ. μὴ ἐλάπτωσις ἐν ὁμίχλῃ ταχύτητος, μὴ ἐπιδείξις φανῶν, ἀκυβερνησία χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ εἴναι ἀκυβερνήτον (πρόθεσις προφύλαξεως μαζὶ ὑπὸ τῶν διερχομένων πλοίων), μὴ ἐκπομπὴ τῶν προβλεπομένων ἡχητικῶν σημάτων, μὴ μεταβολὴ τῆς πορείας διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως κλπ.

Κατὰ Ἀντωνιάδην Ξ. (Ναυτικά Χρονικά 1.1.71) ὡς μόνη λύσις καλύπτουσα τὸ κενὸν ἐμφαίνεται ἡ γενικὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου 291 παρ. 1 καὶ 3 τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος καθ' ἣν ἡ ἐκ προθέσεως διατάξις τῆς ἀσφαλείας τῶν διαταγμάτων καὶ τῶν διοικητικῶν Κανονισμῶν δὲν συνεπάγεται κίνδυνον διὰ ξένα πράγματα, τιμωρεῖται διὰ χρηματικῆς ποινῆς. Οἱ Κανονισμοὶ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεως περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 225 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. εἰναι:

α) Ὁ ἐκάστοτε ισχύων Διεθνῆς Κανονι-

σμὸς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

- 6) Ἐν Ἑλλάδι οἱ ισχύοντες Τοπικοὶ Κανονισμοὶ λιμένων καὶ διαύλων οἵτινες ὡς γνωστὸν κατισχύουν τῶν διατάξεων τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ καὶ
- γ) Οἱ εἰς τοὺς λιμένας καὶ διαύλους τῆς ἀλλοδαπῆς ισχύοντες Τοπικοὶ Κανονισμοὶ οἵτινες κατισχύουν τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ.

Οἶκον νοεῖται ὅτι οἱ Τοπικοὶ Κανονισμοὶ δέον νὰ ἔχουν περιβλήθη τὸν νόμιμον τύπον καὶ νὰ ἔχουν εὑρέως ἀνακοινωθῆναι πρὸς ἐνέμερωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων. Κατὰ τὴν ἐπιταγὴν τοῦ ἄρθρου 239 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. ἡ διάταξις περὶ τῆς ἀμελείας παραβάσεως τῶν Κανονισμῶν ἐφαρμόζεται προκειμένου καὶ περὶ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν ἡσφαλισμένων εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον.

- 6) Ἐπέλευσις τῆς συγκρούσεως ("Ἄρθρον 225 παρασγρ. 2 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ.)

«Ἐάν συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω παραβάσεων ἡ ἔξ ἀμελείας ἐπέρι τοῦ μέλους τοῦ πληρωμάτος κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπερσίας τοῦ, ἐπῆλθε σύγκρουσις, προσάραξις ἢ πρόσκρουσις τοῦ πλοίου ἐπὶ ἐμποδίου καταφανούς ἢ γνωστού ἢ σοβαρά διάβη τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου ἐπιβαλλεται ποινὴ φυλακίσεως μέχρι τριῶν ἐτῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς.

Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀνωτέρω διατάξεως είναι ὅτι προκειμένου νὰ θεμελιωθῇ τὸ ἀξιόποιον ὅπατείται ἡ ἐκδήλωσις τοῦ ἀποτελέσματος συνεπείᾳ τῆς ἔξ ἀμελείας παραβάσεως τῶν Κανονισμῶν ἥτοι ἡ ἐπέλευσις τῆς συγκρούσεως. Προϋποθέσεις τοῦ ἀδικήματος είναι:

- α) Νὰ ἐπέλθῃ ἡ σύγκρουσις, προσάραξις, πρόσκρουσις κλπ.
- 6) Ἡ παράβασις τῶν Κανονισμῶν νὰ εἴναι ἔξ ἀμελείας καὶ οὐχὶ ἐκ προθέσεως.
- γ) Ὁ παραβαίνων τοὺς Κανονισμοὺς νὰ εἴναι Πλοίαρχος ἢ Ἀξιωματικὸς ἢ Πλοηγὸς ἢ ἐπέρι τοῦ μέλους τοῦ πληρώματος.

Ἀναλύοντες τ' ἀνωτέρω ἐπιστηματίνεμεν ὅτι διὰ νὰ ἐπιβλήθῃ ἡ ἀπειλουμένη ποινὴ (τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 225) πρέπει νὰ ἐπέλθῃ συνεπείᾳ τῆς ἔξ ἀμελείας παραβάσεως τοῦ

Κανονισμοῦ ἡ σύγκρουσις, ἡ προσάραξις, ἡ πρόσκρουσις τοῦ πλοίου ἐπὶ ἐμποδίου καταφανούς ἢ γνωστού ἢ σοβαρά διάβη τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Οἱ εἰς τοὺς λιμένας καὶ διαύλους τῆς ὑπερσίας τοῦ Κανονισμοῦ εἰναι νὰ δεχθῶμεν ὅτι χωρεῖ ἔξ ἀμελείας παραβασίας τῶν Κανονισμῶν ἡ δοποία πιθανὸν νὰ δηγήσῃ εἰς σύγκρουσιν μὲ τὸπον πλοίου ὅποταν καὶ τιμωρεῖται ὁ ὑπαίτιος διὰ τῆς προβλεπομένης ποινῆς, πλὴν ὅμως δὲν φαίνεται λογικὸν νὰ δεχθῶμεν τοιαύτην πρόθεσιν τοῦ νομοθέτου νὰ τιμωρήσῃ τὸ ὑπαίτιον τῆς ἀπιθάνου περιπτώσεως καθ' ἡν λόγῳ τῆς ἔξ ἀμελείας παραβασίας μὲ νον τῶν Κανονισμούς μηδὲν Αποφυγῆς Συγκρούσεως (καὶ οὐχὶ ἐπέρι) πεπλήθη προσάραξις, σύγκρουσις κλπ.

Ἐπιτηματίνεται καὶ αὐθίς δι, τι ἐσχολιάσθη καὶ εἰς τὸ κείμενον τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 225 τὸ γεγονός ὅτι δὲν φορτίου προβλέπεται τὴν τιμωρίαν μόνον τῶν ἔξ ἀμελείας παραβασῶν τοῦ Κανονισμοῦ συνεπείᾳ τῆς ὅποιας προεκλήθη ἡ σύγκρουσις καὶ οὐχὶ τῶν ἐπρόθεσεως παραβασῶν τοῦ Κανονισμοῦ. Τὸ ὑφιστάμενον κενὸν δὲν φαίνεται νὰ καλύπτεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 277 τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος ἔστω καὶ ἀν ἐπῆλθε δύσθισις ἡ προσάραξις τοῦ πλοίου διότι πρόθεσις τοῦ ὑπαίτιου ἐπέταθη δὲν είναι αὐτὴ αὐτὴ ἡ προσάραξις ἡ δύσθισις τοῦ πλοίου ἀλλὰ μόνον ἡ παράβασις τῶν Κανονισμῶν ἡ ὅποια λογικὸν είναι νὰ δεχθῶμεν ὅτι ἐγένετο χάριν τοῦ ἀντιθέτου ἥτοι ἀποφυγῆς τοῦ ἀτυχήματος. Κατὰ συνέπειαν δύναται νὰ λεχθῇ καὶ ἐνταῦθα ὅτι ἡ μοναδικὴ λύσις παραμένει τὸ ἄρθρον 291 τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος.

Ἡ ποινὴ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 225 ἐπεκτείνεται καὶ εἰς ἐπέρι τοῦ μέλους τοῦ πληρώματος τὸ ὅποιον συνεπείᾳ τῆς ἔξ ἀμελείας παραβάσεως τῶν Κανονισμῶν προεκάλεσεν σύγκρουσιν κλπ. Τὸ μέλος τοῦτο

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - ΤΕΛΕΦ. 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	
2860 Brake,	Am Pier,	P.O.Box 2187,	Teleph: 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,		Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,		Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

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

τοῦ πληρώματος κατά κανόνα εἶναι εἴτε ὁ πηδαλιούχος εἴτε ὁ ὄπτηρ, ὁ ὅποιος ἔξ αμελείας δὲν ἀπετέλεσεν τὰ ὑπέρτειακά του κωθήκοντα ώς ταῦτα διαγράφονται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ἔορσασίς τῶν πλοίων.

γ) Ἀπώλεια πλοίου - Θάνατος ἀνθρώπου κλπ. ("Ἀρθρον 225 παραγρ. 3 Κ.Δ.Ν.Δ.)

«Ἐάν ἐκ τῶν παραβάσεων ἐπῆλθε ἀπώλεια πλοίου η ἀπόλυτος ἀνίκανότης αὐτοῦ η ὀλική ἀπώλεια φορτίου η θάνατος προσώπου η τραύματα θαρέα, ο ὑπάπτιος τιμωρεῖται διὰ φύλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνῶν και χρηματικῆς ποινῆς».

Τὸ ἄρθρον 225 παρ. 3 προβλέπει τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν λόγῳ τῆς ἔξι ἀμελείας παραβάσεως τῶν Κανονισμῶν ἐπήλθε τὸ σοδαρύτερον δυστμένες ἀπότελεσμα ἐκ τῶν προηγουμένων δύο παραγράφων. Χαρακτηριστικὸν τῆς ὑπὸ τῆς παραγράφου 3 ἀπειλουμένης ποινῆς εἶναι ὅτι ἀφήνει μεγάλυτέραν εὐκαιρίαν εἰς τὸν δικαστὴν ὥπως μετ' ἐκτίμησιν τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν ἐλευθερῶν παθορίσῃ τὸ μέτρον τῆς ποινῆς. Ἐπαναλαμβάνεται καὶ ἐνταῦθα ἡ περίπτωσις τῆς μῆ καλύψεως τῶν περιπτώσεων τῆς ἐκ πρόθεσεως παραβάσεως τῶν Κανονισμῶν συνεπείᾳ τῆς ὅποιας προῆλθον τὰ ἐν παρ. 3 δυσμενῆ ἀποτελέσματα.

Ανεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρον 224 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. τιμωρεῖται διάφυλακίσεως καὶ χρηματικῆς ποιηῆς ὁ Πλοϊάρχος ὅστις μετὰ τὴν σύγκρουσιν καὶ ἀνεύ ἀμέσου κινδύνου τοῦ ίδιου τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων:

- α) Παραμελεῖ νὰ χρησιμοποιήσῃ πάντα τὰ δυνατά μέσα πρὸς διάσωσιν τοῦ πλοίου μεθ' οὐ ἐγένετο ἢ σύγκρουσις καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων αὐτοῦ.

6) Ἀπομακρύνεται ἐκ τοῦ τόπου τῆς συγκρούσεως πρὶν ἡ βεβαιωθῇ ὅτι ἡ παρουσία του εἶναι ἀνωφελής εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ μεθ' οὐ ἐγένετο ἢ σύγκρουσις πλοίου καὶ πρὶν ἡ καταβάλη πάσσων δυνατῶν προσπάθειαν πρὸς περισυλλογὴν αὐτῶν.

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Ως πειθαρχικὸν παράπτωμα θεωρεῖται συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 245 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. πᾶσα παράδασις τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων ἥτοι πρᾶξις ἢ παράλειψις ἀντιβαίνουσα ἀμένων ἡ ἐμμέσων πρᾶξ τὸ ὑπηρεσιακὰ καθήκοντα τοῦ Πλοιάρχου ἢ μέλους τοῦ πληρώματος συνεπαγομένη πειθαρχικὴ ποινὴ ἡ ὅποια προβλέπεται ύπὸ τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ.

Τὰ ὑπτηρεσιακά καθήκοντα τῶν ἀνωτέρω καθορίζονται τόσον ὑπὸ τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. δύον καὶ ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων Κανονισμῶν Ἐργασίας φορτηγών καὶ ἐπιβατηγών πλοίων.

“Η πειθαρχική δίωξις ανέβαστη της τυχόν συντρεχούσης ποινικής τοιαύτης και έπομένως ή απαλλακτική άποφάσις του Ποινικού Δικαστηρίου κατ’ ούδεν απόκλειει τήν διά πειθαρχικού παράπτωμα δίωξιν ή όποια συνεπάγεται αναλόγως τής διαρύτητος έπιβολλης: έπιπλήσσεως, προστίμου, προσωρινής

η ὄριστικῆς στερήσεως ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

5. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ

Ανελύσαμεν ἀνωτέρω τὰς διατάξεις δί' ὧν ἐπιβάλλονται ποιικαὶ καὶ πειθαρχικαὶ κυρώσεις διὰ συγκεκριμένας παραδόσεις τῶν Κανονισμῶν Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων. Παραλλήλως δῆμος ὅμιστος ταῖς πρόλεγμα νομικῶν κανόνων οἱ ὄποιοι προβλέπουν γενικότερον τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου πρὸς συμμόρφωσιν εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν αὐτῶν. Τάς ἐν λόγῳ διατάξεις, διαχειρίζομένας ἀπό τὸ ἀπόφευκας ὑποκειμένου εἰς τρεῖς κατηγορίας (ὑποχρεώσεις πλοιάρχου, ἀξιωματικοῦ φυλακῆς, ἀνδρῶν φυλακῆς) παρέχομεν κατωτέρω:

Α. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

- 1) Ό Πλοιάρχος έχει τὴν κυβέρνησιν τοῦ πλοίου, τηρών τούς Κανονισμούς πρός ἀποφυγὴν συγκρούσεως πλοίων καὶ τὰς εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας ἐν γένει, ἀναφορέμαντα διατάξεις, διειθύνει δὲ ἀυτοπροσώπως τὸ πλοῖον κατὰ τὸν εἰσπλουν εἰς τοὺς λιμένας καὶ ὄρμους καὶ κατὰ τὸν ἔκπλουν ἐξ αὐτῶν, κατὰ τὴν διέλευσιν διὰ διώρυγον καὶ στενῶν, καὶ κατὰ πάσαν γενικῶς περίπτωσιν ιδιαιτέρως δυσχερούς πλοῦ ("Ἄρθρον 113 Κ.Δ.Ν.Δ.).

2) Ό Πλοιάρχος διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ:

 - Ορίζει τὴν τηρητέαν πλεύσιν καὶ εὐθύνεται διὰ ταύτην καὶ διὰ τὴν ἐν γένει ἀσφαλῆ διεξαγωγὴν καὶ εὐόδωσιν τοῦ πλοῦ.
 - Κυβερνᾷ αὐτοπροσώπως τὸ πλοῖον κατὰ τὸν εἰσπλουν καὶ ἔκπλουν εἰς λιμένας, ὄρμους, διώρυγας, διαύλους καὶ ἄλλους ἐπικινδύνους τόπους διόδου καὶ ἀγκυροθολίας πλοίων εἰς κρισίμους περιστάσεις καὶ ἐν γένει σόσκαις ἥθελε κρίνει τοῦτο ἀναγκαῖον ("Ἄρθρον 14 παρ. 1 (α) καὶ (γ) Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας ἐπὶ φορτηγών πλοίων).
 - Αἱ ὑπὸ τοῦ πλοηγοῦ παρεχόμεναι εἰς τὸν Πλοιάρχον ὑποδείξεις καὶ ὅδηγίαι είναι συμβούλευτικοῦ χαρακτήρος ("Ἄρθρον 182 Κ.Δ.Ν.Δ.).

4) Ἐν οὐδεμιᾳ περιπτώσει ἡ παρουσία τοῦ πλοηγοῦ ἀπαλλάσσει τὸν Πλοιάρχον τῆς πρωσαρκτῆς του εὐθύνης ("Ἄρθρον 14 παρ. 2 Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας ἐπὶ φορτηγών πλοίων.

5) Παραλαμβανει τὴν φυλακὴν αρπῇ τῇ στιμάνσει τῶν κεκανονισμένων κακῶν σιμῶν ἐκτὸς ἐάν κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην ὁ παραδίδων 'Ἄξ) κός ἐκτελεῖ χειρισμὸν τοῦ πλοίου, ὅπότε παραλαμβάνει φυλακὴν μετά τὸ πέρας τοῦ χειρισμοῦ.

6) Παραλαμβανει τὴν φυλακῆς του ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ν' ἀπομακρυνθῇ ἐκ τῆς γεφύρας διαφοροῦσης τῆς φυλακῆς του εἴτε ἐν ἡμέρᾳ εἴτε ἐν νυκτὶ, ἐκτὸς ἐάν ἀναπλωθῇ ἀδείᾳ τοῦ Πλοιάρχου ἢ ἀντικατασταθῇ κανονικῶς.

7) Οφείλει νὰ ἔχῃ προσηλωμένην τὴν προσοχὴν του εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ναυσιπλοΐας παρακολουθῶν καὶ συμβουλεύομένος τὰ ὄργανα γεφύρας καὶ νὰ τηρῇ τοὺς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως κανόνας.

8) Παρακολουθεῖ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς του τοὺς πλοϊκοὺς φανούς.

9) Ἐπὶ τῇ ἐπελεύσει ὁμίλης ἢ περιορισμοῦ τῆς ὀρατότητος ἔχει καθήκον νὰ εἰδοποιήσῃ τὸ Πλοιάρχον καὶ νὰ ζητήσῃ τὴν ἔγκρισιν του ὅπως ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου ἢ ανακόψῃ τὸν πλούν. 'Οσάκις ὅμως ἡ περιπτώσις ἐπιβάλλει κατεπείγοντα χειρισμὸν τότε ὅχι μόνον δικαιούται, ἀλλὰ καὶ ὀφείλει νὰ ἐνεργήσῃ τούτον ἐξ ίδιας πρωτοβουλίας καὶ κατὰ τὴν κρίσιν του ἀναφέρων ἄνευ ἀναβολῆς εἰς τὸν Πλοιάρχον τὸ γεγονός.

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΝΔΡΩΝ ΦΥΛΑΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

(“Αρθρον 116 Κανονισμού ‘Εργασίας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων).

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 114 τοῦ Κανονισμοῦ Ἐργασίας τούς ἄνδρας φυλακῆς γεφύρας ὀπτοτελοῦν δὲ πότηρ καὶ ὁ προβατοίουχος καθ' ὃν χρόνον δὲν χρησιμοποιεῖται τὸ αὐτόματον προδάλιον.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὁ ἔχων ἀμεσον σχέσιν μὲ τοὺς Κανονισμοὺς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεως είναι ὁ ὅπτήρ τοῦ πλοίου, ἐφ' ὃσον τὰ κύριον ἔργον τοῦ ἔχει τὸν ἐντοπισμὸν τῆς θέσεως καὶ τὴν παρακολούθησιν τῶν κινήσεων τῶν ἑμφανιζούντων εἰς τὴν περιοχὴν πλοίων.

Συμφώνως πρός τὴν παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 116 τοῦ Κανονισμοῦ Ἐργασίας ὃ ὀπίτηρ τοποθετούμενος ἐν νυκτὶ ἡ ἐν οὐράνῳ εἰς τὴν καταλληλότεραν δι' αὐτὸν θέσιν ἀναλόγως τοῦ καιρού καὶ τῶν ὑποτῶν τοῦ Ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γεφύρας, πρέπει νὰ ἔχῃ ἐντεταμένην τὴν προσοχήν του πέριξ τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἀναγγέλῃ πάν έμφανιζόμενον σημεῖον, φῶς ἢ ἐμπόδιον. Οφείλει ἐπίστος ν' ἀναφέρῃ εἰς τὸν Ἀξιωματικὸν φυλακῆς γεφύρας, ἀνὰ πάσας ἡμίσεισιν ὥραν ἀνὴρ φωτοβολία τῶν πλοϊκῶν φανῶν εἶναι ἐν τάξει.

**Δ. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΙΣ
ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑΝ**

"Αν καὶ ἐκ πρώτης ὄψεως τὸ νομικὸν πλέγμα τῶν ἀνωτέρων ὑποχρεώσεων φαίνεται σαφῶς διεχωρισμένον ἀναλόγως τοῦ ὑποκειμένου.



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

General Shiprepairers - Drydock Owners

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

νου έν τούτοις έν τη πράξει δημιουργούνται καταστάσεις καὶ προβλήματα τὰ ὅποια σχετίζονται κυρίως μὲ τὴν αὐτοπρόσωπην διακυβέρνησην τοῦ πλοίου τοῦ πλοιάρχου.

Προβλέπεται δεδιώκως ὅτι ὁ πλοιάρχος εἶναι υπεύθυνος διὰ τὴν διακυβέρνησην τοῦ πλοίου όμως ἀπαλλάσσεται οὕτος τῆς φύλακής γεφύρας.

Κατὰ συνέπειαν ἐκ τῶν πραγμάτων δὲν καθίσταται δυνατὴ συνεχὴς τούτης της παρουσίας ἐπὶ τῆς γεφύρας προκειμένου ἀνὰ πάντα χρόνον προσωπικῶν νά ἐπιληφθῇ τῶν ἀναφορέων προβλημάτων ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ νά διῇ τὴν δέουσαν λύσιν.

Τούτου ἔνεκεν ὁ νόμος προέβλεψεν ("Ἀρθρον 113 Κ.Δ.Ν.Δ. καὶ ἄρθρον 14 Κανονισμοῦ Ἐργασίας") διὰ μόνον εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις κρίνεται ἀναγκαῖα ἡ ἐπὶ τῆς γεφύρας παρουσία του ἢτοι κατὰ τὸ εἰσπλουν, ἔκπλουν εἰς λιμένας, διαύλους καὶ ἄλλας ἑπτακινδύνους περιοχάς διόδου καὶ ἀγκυροθόλιας, εἰς κρισίμους περιστάσεις καὶ ἐν γένει δασάκις ἡθελε κρίνει τοῦτο ἀναγκαῖον.

Οὕτως εἰς περίπτωσιν παραβάσεως τῶν Κανονισμῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου, δέον νά ἔξετασθῇ κατ' ἀρχὰς ἐὰν ὁ πλοιάρχος ἡτο παρὼν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἢ ἐν ἀπουσίᾳ του, ἐὰν ἡ τοιαύτη ἀπουσία του ἡτο δεικαιολογημένη (καθ' ὅστον δέν ὑπῆρχε περίπτωσιν δικαιολογῆσθαι τὴν αὐτοπρόσωπην διακυβέρνησην τοῦ πλοίου). Ἐν προκειμένῳ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως διὰ δέον συνέτρεχε περίπτωσις αὐτοπρόσωπην διακυβέρνησης τοῦ πλοίου, φέρει ἀποκλειστικῶς ὁ Πλοιάρχος.

"Ἐφ' ὅστον δέον συνέτρεχε περίπτωσις αὐτοπρόσωπην διακυβέρνησης τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου την εὐθύνη φέρει ἀποκλειστικῶς ὁ 'Ἄξιος' κός φυλακῆς ἐκτὸς ἐὰν ὑφίσταται ρητὴ διαταγὴ τοῦ πλοιάρχου περὶ μῆ συμμόρφωσεως πρὸς τοὺς Κανονισμούς, ὅποτε ἡ εὐθύνη ἀμφοτέρων δυνατῶν νά είναι παράλληλος.

Ο Πλοιάρχος εύρισκόμενος εἰς τὴν γέφυραν ἔξ ψιφισταμένης ὑποχρέωσεως (εἰς τὰς

προβλεπομένας περιπτώσεις) τότε αὐτοδικίως ἀναλαμβάνει καὶ τὴν διακυβέρνησην τοῦ πλοίου ὑπέχων ἀποκλειστικῶς οὗτος τὴν εὐθύνην τοῦ πλοίου.

'Εὰν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην αἱ διαταγαὶ ἑκπορεύονται τυχὸν ὑπὸ τοῦ 'Ἄξιος' κοῦ φυλακῆς, αὐταὶ δεσμεύουν τὸν Πλοιάρχον καθ' οὗτος μὴ ἐναντιόμενος ἀλλ' ἀντιθέτως σιωπῶν θεωρεῖται ὅτι ἀποδέχεται ταύτας ὡς ὅρθας καὶ καλῶς διδομένας.

'Ἐτέρα περίπτωσις προκαλοῦσα σύγχυσιν περὶ τοῦ ρόλου ἑκάστου εἰς τὴν γέφυραν εἶναι ὅταν ὁ πλοιάρχος εὐρίσκεται εἰς τὴν γέφυραν ὑπὸ συνθήκας ὅμως μὴ δικαιολογούσας τὴν παρουσίαν του, ἀλλὰ χάριν π.χ. ἀναπαύσεως ἢ καὶ ἀπασχολήσεως του μὲ τέταρος πλὴν τῆς ναυσιπλοΐας ἐργασίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὴν εὐθύνην τοῦ πλοίου ἔξακολουθεῖ νά φέρῃ ἀποκλειστικῶς ὁ 'Ἄξιος' κός φυλακῆς, ἐκτὸς ἂν ρητῶς ὁ πλοιάρχος δηλώσῃ ὅτι ἀναλαμβάνει ἀνειτήν διακυβέρνησην τοῦ πλοίου. 'Απαιτεῖται ὅπως ἡ τοιαύτη δήλωσίς του νά γίνη ἀμοιβαίνας κατανοητή. 'Η τοιαύτη δήλωσίς τοῦ πλοιάρχου —περιλαμβανομένη καὶ εἰς σχετικάς συστάσεις τοῦ ΙΜΚΟ — εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖα εἰς πλείστας περιπτώσεις διότι δισλύτη τὴν σύγχυσιν καὶ ἐθαρρύνει τὴν ἀνάληψιν πρωτοβουλίας.

Εἰς δλας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς εύρισκονται ἐπὶ τῆς γεφύρας τόσον ὁ πλοιάρχος ὅσον καὶ ὁ 'Ἄξιος' κός φυλακῆς καὶ ὁ πλοιάρχος ἔχει ἀναλάβει ρητῶς τὴν διακυβέρνησην τοῦ πλοίου ἀνακύπτει τὸ ἐρώτημα ποῖος ὁ ρόλος καὶ ποῖα ἡ εὐθύνη τοῦ 'Ἄξιος' κοῦ φυλακῆς εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως ἢ προσαράξεως.

Βεβαίως εὐθύνη φέρει ὁ ἀναλαβὼν τὴν διακυβέρνησην τοῦ πλοίου πλοιάρχος, πλὴν ὅμως θὰ ἔρευνηται ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου καὶ ὁ ρόλος τοῦ 'Ἄξιος' κοῦ. Θά ἔρευνηται κυρίως ποῖα ἡ συμβολὴ τοῦ 'Ἄξιος' κοῦ, ὡς συνεχίζοντος τὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῆς γεφύρας, εἰς τὴν ἀποφύγην τῆς συγκρούσεως ἢτοι ἐὰν ἐτέθησαν ὑπ-

οὕψιν τοῦ πλοιάρχου —καίτοι οὕτος ἀνέλαβε τὴν διακυβέρνησην τοῦ σκάφους— ἀπαντά τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα καὶ ἐγένοντο εἰς τοῦτο αἱ δέουσαι ὑποδείξεις διὰ τὴν ἀποτροπὴν τοῦ κινδύνου.

'Ἐν τῷ πράξει δὲν είναι σπανίδι ἡ περίπτωσις καθ' ἣν ὁ πλοιάρχος εἴτε λόγω διαταράξεως τῶν πνευματικῶν λειτουργιῶν ἡ διαταράξεως τῆς συνειδήσεως ἢτοι φρενοβλαβίας, μέθης, ὑπερβολικοῦ φόβου, Ἐλλειψεως ψυχρατίας, ἀλλὰ καὶ λόγω ὑπερβολικοῦ πεισμάτου καὶ ἀδικαιολογήτων ἐγωϊστικῶν τάσεων εἴτε ἀκόμη λόγω ἐλλείψεως ἐνημερώσεως ἐπὶ συγκεκριμένου καὶ βαρύνοντος τὸ ἀποτέλεσμα στοιχείου, δίδει διαταγάς κατὰ παράστασιν τῶν Κανονισμῶν ἡ ἐκδήλως ἀντεδικυνομένας εἰς τὴν ἀντιμετωπίζομένην κατάστασιν μὲ ἀποτέλεσμα τὸ πλοίον νά δηγήται εἰς σύγκρουσιν.

Οὐδεμία ύψιστασαι ἀμφιβολία ὅτι πρόκειται περὶ ἀκρών λεπτοῦ θέματος τὸ ὅποιον ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀποτεῖ πολλὴν λεπτότητα ὑπὸ τοῦ ἱεραρχικῶν κατωτέρου 'Ἄξιος' κοῦ καὶ ἀφ' ἐτέρου ἀπόλυτον 6ε6σιότητα ὅτι ἐνέργεια εἰς τοῦ πλοιάρχου —περιλαμβανομένη καὶ εἰς σχετικάς συστάσεις τοῦ ΙΜΚΟ — εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖα εἰς πλείστας περιπτώσεις διότι δισλύτη τὴν σύγχυσιν καὶ ἐθαρρύνει τὴν ἀνάληψιν πρωτοβουλίας.

Τούτου ἔνεκεν ἡ τοιαύτη παρέμβασις καὶ ἐνέργεια ἀντιθέτως πρὸς τὰς διαταγάς τοῦ πλοιάρχου θὰ πρέπει νά γίνεται ἐν τῇ πεποιθήσει καὶ μόνον ὅτι θὰ φέρῃ τὸ ἀναμενόμενον ἀποτέλεσμα διότι ἐὰν ἡ σύγκρουσις ἡ προσάρξις δὲν ἀποφευχθῇ ὁ 'Ἄξιος' κοῦ θὰ είναι υπεύθυνος διότι μόνον τῆς συγκρούσεως ἡ τῆς προσαράξεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἀδικήματος τῆς ἀνυπακοῆς ἡ καὶ τῆς διαιοπραγίας κατὰ τοῦ πλοιάρχου.

ΠΛΩΤΑΡΧΗΣ Λ.Σ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗΣ

GREEK SHIOPWNERS!

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

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

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

Also available:

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

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

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

olympic marine s.a.

ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,211/2/3.

Yard: LAVRION, ATTICA TEL. 0292,25782/3

TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** 'Ακτή Μισούλη' 17, Τηλ. 4620.778. 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. **ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

ΚΑΝΕΙΣ ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΤΟΥ



Ούδεις Ηροφήτης έν τηΐ ίδια κύριο Ηπείροι, άναυδέρει κάποιο όχριστο ρητό. Δινές εξω ποιός τό είπε, άλλα σαν τό καλοκαιρινόμενο, ού διολογήσουμε έτι παρουσίας: άναυδέρειντητος τήν πραγματικότητα.

Ψυχικά, μὲ τὴν λέξην «Ηροφήτης», δὲν περιορίζεται: στὴν αγνοερήν τῆς αγνοεράς. Θέλει νὰ πᾶ κάνθατος θνήτωπος. Κάποιος ασφάλτερος ἀπὸ τοὺς άλλους. Κάποιος ἔγχωριστος.

Κανεὶς λοιπόν, σέποιος Ηροφήτης δὲν άναγνωρίζεται: στὸν τόπο του. Κανεὶς χρήσιμος άνθρωπος δὲν θὰ γειτορχηθῇ στὸν τόπο του. Κανεὶς δὲ μήν παρειμένη νὰ ἐκτιμηθῇ, οὐτε ν' ἄγνοιαν ποτὲ στὸν πατρίδα του, ουσιώδητος ὑψηλήτας ούτε καὶ πανεμπατικὸς ἀν προσφέρει. Μπορεῖ νὰ άναγνωρισθῇ καὶ νὰ θυμιαθῇ ἀπὸ πολλούς καὶ διαφόρους άλλους, μπορεῖ τὸ ξεργὸν του νὰ καταπλήξῃ τὴν Οικουμένην ὀλόκληρην. Λανχαρισμένης θυμοῦ, θ' ἀπομένη κάποια γνωστὰ τῆς Γῆς. Δύον χρόνια τοῦ Θυμιαθεοῦ, θὲ δέξι: ή ζηνηρά, πάντως δύον ή διαχρόνες καὶ ίσως ή εἰρωνείας. Αὐτὴ δὲ η γνωστά, δὲν θὰ είναι: άλλη ἀπὸ τὴν ίδια του τὸν πατρίδα. Αὐτὸς ποιό γεννιθήκε. Αὐτὸς ποιό προσεγγίζεται οἱ μεγαλύτερες ὑπηρεσίες του.

Ἄλγοντας κύρια, δὲν πήρα φόρα νὰ φιλοσοφήσημ, οὐτε ἔχω στὸ νοῦ μου καρμιά εἰδικὴ περίπτωση ή συγκεκριμένο περιεστατικό, γύρω ἀπὸ κάποιο θέμα. Κάτι: άλλο έχω στὸ νοῦ μου, σχετικό.

«Έργον καὶ ἡμέρας τῆς Ναυτιλίας μας παραλλήλων, μὲ τὰ ἔργα καὶ τὶς ἡμέρας τῆς πρότυπης μας ναυτικῆς πολιτείας, τοῦ Ηπειροῦ. Λαϊκές λοιπόν νὰ σχολιάσουμε, κάπως τὶς σχέσεις τους, χωρὶς καρμιά προκατάληψη. Ήσωρίς φέρδο καὶ χωρὶς πάθος, κατὰ τὸ λεγόμενο.

Τὶ είναι, λοιπόν, η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καὶ οἱ Ἑλλήρες ναυτικοί, τῆς ἐποχῆς μας ἀλλὰ καὶ δύον τῶν ἐποχῶν, γιὰ τὸν Ηπειροῦ; «Αν εἴπο τὸ δὲ καντόνιον δὲν θὰ ἀστοχήσω. Είναι: ή φυγὴ τοῦ ὀλόκληρη. Είναι: τὸ αἷμά του. Είναι: ή ζωὴ του. Είναι: ή ὀλόκληρομένη του οὐπερά.

Χωρὶς τὴν Ναυτιλία μας, οὐτε ιχνος θεομηγάνικης δὲν θὰ παρουσιάζεται. Οὐτε ἀξιόλογο έμπορο. Καρμιά ἀξιόλογη κίνηση καὶ ἐνδιαφέρον. Δὲν θὰ τοῦ χρειαζόταν οὐτε καὶ κύριο τὸ λειμάνιον του. Νά τὸ έκκνω τί: Γιὰ τὶς ἀναγνωρές τοῦ μας ή γιὰ τὶς εἰσαγωγές του;

Πάντας γιλιάδες καράδιν τὶς σημαίας μας ἀλλὰ καὶ περισσότερα ἀλλα, ἐπίσης: Ἑλληνικά, μὲ άλλας αγνοεις, τὸν έπικαν Ηπειρόν τους. Οἱ μισοὶ ἀπὸ τὶς ἑκατὸν εἴκοσι γιλιάδες ναυτικοί μας καὶ μισοὶ ἀπὸ τὶς είκοσι πέντε γιλιάδες συνταξιούχους ναυτικοί τὸν ἀναγνωρίζουν γιὰ γενέτερά τους πολιτεία. Τὸ ναυτικό χρήμα, στὸν Ηπειροῦ κατευθύνεται: χωρὶς ἀνάπονά, γιὰ νὰ μεταβλήσεται σὲ αἷμα αὐτοῦ τοῦ τόπου, σὲ μέρη ποσοστό. Καὶ ὁ Ηπειρός:

Ηερίσεργος είμαι: νὰ ἀκούω σοὶ είναι: γιὰ τὸν ναυτικούς καὶ τὴν Ναυτιλία μας, τὸ ἀντάλλαχτο.

«Ἄς χρήσουμε ἀπὸ τὸ ἀπλούστερο. Αὐτὸν τὴν ἀναγνωρίσιον:

Οἱ ναυτικοί, γιὰ τοὺς μή ναυτικούς τοῦ Ηπειροῦ, ήσαν ἀλλὰ καὶ ἔξακολουθοῦν νὰ είναι: οἱ θυμιατὲς τῶν ἀλλοτε καταγγείλονται στὰ λεμονάδικα καὶ στὰ καρδονιάρικα. Μπορεῖ νὰ μή οὐπάργυρον τῷρα κύριος οἱ χαρακτηριστικὲς τοποθεσίες στὸν Ηπειροῦ καὶ περήφανες πολυκατοικίες ἀντικατέστησαν τὰ καταγόγια. «Ομος κύριη ἡ μεταβολή, δὲν μεταβάλει τὸν χαρα-

κτηριασμὸν τῶν ναυτικῶν. Αὗτοί, εἶναι πάντα οἱ ναυτικοί. Οι κατιώτερος γιὰ τοὺς πολλούς, ἀτυχῶς, δηλος.

Κακμίκας στοργὴ δὲν εἰδήσαμε ποτὲ νὰ ἔσκινα: ἀπὸ τὸν ἐπίσημο ή ἀνεπίσημο Ηπειροῦ γιὰ τοὺς ναυτικούς του, σ' ὅλη τὴν παλιὰ καὶ νεωτερη ἴστορια. «Ο Δῆμος του, μένει μικρού καὶ ἀδιάφορος ἀπὸ τοὺς ναυτικούς. Τὸ γιατὶ ἀγνοεῖται.

Δὲν είναι: δύσκολο νὰ ἀποδειχθεῖν δύσκολα κύρια τὰ λεγόμενα. Φέρται δόλτα τὰ μουράγια του, τὶς πλατείες του, τοὺς δρόμους του, κεντρικούς καὶ ἀπόκεντρους καὶ συνοικιακούς. «Ο νομός μὲ σχέση τὴν Ναυτιλία, μὲ τὰ καρδιά: καὶ τοὺς ναυτικούς, ποιηθεὶς δὲν θὰ δράσῃ. Θα διαχθεῖσε δέδος «Τριακοστὸν Ηπειροῦ Συντάγματος», δέδος «Δευτέρας Μεραρχίας», δέδος «Ρετίνα», δέδος «Γούναρη», δέδος «Καλοστόη», δέδος «Ρεπετότη», Ηπειρεῖς «Τερφέτες» καὶ ἄλλη. Κονδύληρη, τοῦ πολημέστερος δριώς νὰ ἀναγνήσεις δύνομα σχετικὸ μὲ τὴν Ναυτιλία μας καὶ μὲ τοὺς ναυτικούς μας. Τέτοιος, γιὰ τὸν Ηπειροῦ, είναι: ἀνάξιος νὰ μνημονεύωνται: καὶ νὰ τυμούνται.

«Ἄργιοι δέλπεται, ἀπὸ κύριο τὸ ἀπλούστατο φυλιόντο. Θὰ γρειαζόμενον πολὺ θάρρος ἡ δυ: οὐκιδεῖα, δὲν έγησεις τίποτα ἀλλο διαρρέοντο. «Αν π.χ. ἐμνημόνευσα τὴν ἀπονοίαν ἑνὸς μαγάρου ναυτικού νοσοκομείου, δημούσιογρυπα τῆς πλατείας τοῦ Ηπειροῦ, γιὰ νοσηλεῖσθαι τὸν «πιστὸν τοῦ» δρόποντα καρμιάδικα να τὸν ουρανόμορφα να νομιζέται μόνος μας, ἔμεις οἱ ναυτικοί, σχετιζόμενοι: μὲ κύριη τὴν πολιτεία. «Η ἀνησυχίας κάποιος ἀλλο θύρων, δραμαντορφαῖο π.χ. γιὰ ἀπορριμμούμενα πκιδά θύματα τοῦ ἀπαγγέλλοντος, ἐπικαθευτήρος, ἔστις ναυτική κατείται.

Τίποτα, ἀπολύτως τίποτα.

Στοὺς ναυτικούς καὶ στὴν Ναυτιλία μας, διεῖται: τὰ πάντα δὲ Ηπειροῦ. «Αὐτὸς οὐπαρήγηκε καὶ ή οὐπαρήγη τοὺς συνδέεται: ἀπό

λυτα ἔκει. Άλλα γιὰ κάποια ἀνταπόδοση η ἐπὶ τέλους κάποια ἀναγνωρίσιη, δὲ μήν γίνεται λόγος.

Θε δρογγιαθή ή «Τερφέτα», ή «Γούναρης» καὶ ή «Καλοστόης».

Τὸ θέμα κύριο είναι: ἀναβάντητο. Τόμος διλογίους τοῦ μπορούσαν νὰ γραφοῦν. «Όλα διμος, ἔχηγονται: μὲ τὸ προδαλλόμενο στὴν ἀργή τοῦ παρόντος ρητό, δη: «Ούδεις Ηροφήτης ἐν τῇ ίδιᾳ κύριο Ηπειροῦ».

Μπορεῖ δηλαδὴ τὸ ναυτιλικό μας θεμα νὰ ἀναγνωρίζεται: καὶ νὰ ἀκτινάται, δη: μόνο ἀπὸ διλογίην τὴν Ελλάδα, καὶ αὖτε απὸ τὴν Οίκουμένην διλογίην.

Ταύρας δύως μιὰ γνωνά Γῆς δπου, τὸν θυμιατόν καὶ τὴν ἀναγνωρίσιην, ἀντικαθιστᾶ ἡ ἀδικορία. Ηρόειται: γιὰ τὸν Ηπειροῦ. Πλὴν μιᾶς μοναδικῆς ἔξυπρέσων. Θὰ τὴν ποδ καὶ ἀπὸ καλούθη. Πρόκειται: γιὰ τὸν τέως Δήμαρχο.

Τὸ περιστατικό, δημογέτο ἀνώτερος Ηπειροῦ, φίλος δριώς τῆς Ναυτιλίας καὶ ίδιατερα γνώριμος τοῦ Δημιάρχου. «Ηταν ἡ ἐποχὴ τοῦ κατεδάφιζαν τὸ Ιστορικὸ «Ρολδί» γιὰ νὰ δημιουργηθῇ ἡ πανέμορφη ἔκτι πλατεῖα.

Στὴν ἀνωμονή τῷρα Ηπειρεῖς, κ. Δημιάρχε, τοῦ εἴπε, δέξιεις νὰ δέσσουμε τὸ δρόμο, Ηπειρεῖς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. «Η Ηπειρεῖς Απομάχων Ελλήνων Ναυτικῶν, μιᾶς καὶ δεοπόδεις τῷρα ἐδο τὸ ἀπιδηλητικό μέγαρο τοῦ Ναυτικοῦ Απομάχου Ταρείου...»

Δὲν είναι: δογματικὴ πρόταση σο... «Απλάντως ἡ Δημιάρχος. Είναι: μᾶλλον συζητήσιμος.

«Ἐψυγε ὁ Δημιάρχος τὴς... Κούντας. «Ἄς δρανή δύνας ἔνας Ηπειρούτης, ποδ νὰ δημιουργηθῇ τὸν θέρητον καὶ ίσως τὸν πολιτείαν. Είναι: ή ζωὴ του. Είναι: ή διλογίη του συνδέεται: ἀπό

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

“Β. Σ. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

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

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιουπόλεως 29 — Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ: 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΣ: 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·ΠΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF

PIMM'S No. I CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΙ)

«ΟΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

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

ΓΡΑΦΕΙΑ: ‘Αλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 616.811 'Αθηναία

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ‘Αλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 626.954 - 616.026 'Αθηναία

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·ΠΟΝΤΑ

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

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜI, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

‘Εξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Πρεσβείες, πλοία έξωτερικού καὶ ἀποστέλλονται δύρα πέρατῶν στὸ έσωτερικό καὶ τὸ έξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

Νομικὰ θέματα

Έλληνική Νομολογία

'Απόφασις ὑπ' ἀριθ. 1474)76 'Εφετείου
'Αθηνῶν.

Πρόεδρος: Κ. Βαρδάκης.

Εισηγητής: Σ. Βάλλας,

Δικηγόροι: Ν. Σπηλιωτό

πουλος, A. Ἀναστασιάδης.

Έπειδη ή άγωγή, έπι τῆς ποίας ἔξεδθ-
θη ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις, ἔχει ὡς βάσιν
τὸν ἀυτὴν ἀναφερόμενον ἐργατικὸν ἀτύχημα
τοῦ θανάτου τοῦ συζύγου τῆς πρώτης καὶ
πατρὸς τοῦ δευτέρου τῶν ἑναγόντων Ε.Δ.,
τὸ ὅπιον ἐλασθε χώραν εἰς τὸν λιμένα Ἀστ-
τόντον τοῦ Ἰσραήλ τὴν 23ην Νοεμβρίου 1973
ἐν τῇ ἔκτελέσει τῆς ἐργασίας του ὡς μη-
χανικοῦ ἐπὶ τοῦ βυθισθέντος πλοίου ... ἴδιο-
κτησίας τῆς ἐκ τῶν ἑναγομένων ἑταῖρίας
«Ε», τῆς ἔτερας ἑταῖρίας «Κ» φερουμένης ὡς
ἐργοδότιδας τοῦ θανάτου ἐν ὅψει τῆς εἰς αὐτὴν
παραδόσεως λόγω ἀγοράς τοῦ πλοίου τούτου,
αἵτημα δὲ τῆν παρὰ τῶν ἑναγομέ-
νων ἑταῖριων ἐκατέρας, εἰς δόλοκληρον κα-
ταβολὴν εἰς τοὺς ἑναγοντας, ὡς δικαιούχους
τῆς νομίμου ἀποζημίωσεως συνολικού ποσοῦ
... δραχμῶν. Διὰ τὴς ἐκκαλουμένης ἀπό-
φασεως ἔγνετο δεκτὴ ἡ ἄγωγή κατὰ τῆς
δευτέρας ὡς ἄνω ἑταῖρίας καὶ ἀπερρίφθη
αὕτη κατὰ τῆς πρώτης τούτων. Κατὰ τῆς
ἀποφάσεως ταύτης πραπονοῦνται ἀντιστοι-
χῶς οἱ ἑναγοντες καὶ ἡ ἑναγομένη ἑταῖρια
«Κ» διὰ τοὺς ἐν τῇ ἔφεσι ἐκατέρου τούτων
ἀναφερομένους λόγους.

Ἐπειδὴ κατὰ μὲν τὸ ἄρθρον 1 τοῦ διὰ τοῦ Βασιλικού Διατάγματος τῆς 24 - 7)25. 8.1920 κωδικοποιηθέντος Νόμου 551)1914 επειδὴ εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἔξι ἀτυχήματος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθῶντας ἐργατῶν καὶ ὑπαλλήλων ἐφαρμοζομένου κατ' ἄρθρον 18 αὐτοῦ καὶ ἐπὶ ἐργατῶν θαλάσσης καὶ διατηρηθέντος ἐν ίσχυῖ καὶ μετά τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος κατ' ἄρθρον 38 τοῦ Εἰσαγωγικού αὐτοῦ Νόμου, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ἐν βιασίον συμβάντος, ἐπελθόντος ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἐργασίας ἢ ἔξι ἀφορμῆς ταύτης εἰς ἐργάτην ἢ ὑπάλληλον τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 ἐργασῶν καὶ ἐπιχειρήσεων, παρέχεται εἰς τὰ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου τούτου δικαιούμενα πρόσωπα δικαίωμα ἀποζημίωσεως ἀπέναντι τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως. Κατὰ δὲ τὸ ἐπόμενον ἄρθρον 2 τοῦ αὐτοῦ νόμου, εἰς τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 1 ἀποζημίωσιν ὑποχρεούνται οἱ ἐργοδόται οἰκοδομικῶν καὶ ἀλλων τεχνικῶν ἐργανῶν, ὡς καὶ οἱ κύριοι ἐπιχειρήσεων διεξαγομένων εἰς τὰς εἰδικῶς ἀναφερομένας ἐργασίας, μεταξὺ τῶν ὅποιον καὶ ἐπιχειρήσεις μεταφορᾶς διά γῆς ἢ ὑδάτος. 'Εξ ἀλλου κατὰ τὸ ἄρθρον 8 τοῦ ἀνωτέρου νόμου, εἰς τὰς κατὰ τὸ ἄρθρον 2 ἐργασίας καὶ ἐπιχειρήσεις, καθ' ἣς μεσολαβοῦν ἐργολάβοι ἢ ὑπεργολάβοι, ή κατ' ἄρθρον 1 ἀποζημίωσις ἔξαιρουμένου μόνον τοῦ Δημοσίου, θερύνει ἀλληλεγγύνως μετά τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως, τὸν ὑπεργοδότην ἢ ὑπεργολάβον, δικαιούμενου τοῦ καταβαλόντος εἰς ἀναγωγὴν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀστικοῦ δικαίου. 'Εκ τοῦ συνδυασμοῦ καὶ τῆς ἀλληλουχίας τῶν ὡς ἀνα διατάξεων σαφῶς συνάγεται, ὅτι προκειμένου περὶ ἐπιχειρήσεως μεταφορᾶς δι' ὑδάτος (π.χ. φορτηγοῦ πλοίου), δό κύριος τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης, οὗσος εἶναι ὁ πλοιοκτήτης ή καὶ μόνον ἐφοπλιστής τοῦ πλοίου, εὐθύνεται διὰ πάντας κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀτύχημα μόνον ἐφ' ὃσον εἶναι ἐργοδότης τοῦ παθόντος ἐργάτου. 'Αν δημάρχος ὁ ἐργοδότης τοῦ παθόντος ἐργάτου εἶναι ἔτερος, ὡς τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας πρὸς φορτοεκφόρτωσιν ἢ ἐπὶ ἔτερου μισθωτοῦ παρέχοντος

έργασιάν έπει τού πλοίου διά λογαριασμὸν τρίτου, ὑπόχρεως εἰς τὴν κατ' ἄρθρον 1 τοῦ ὡς ἄνω νόμου ἀποζημίωσιν εἶναι ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ὅ τελευτᾶνος οὐτος μετὰ τοῦ ὅποιου ὁ παθῶν ἐτέλει εἰς ἔργασιάν δεσμὸν (δλ. ἐπὶ παραπλήσιον θέματος 'Ολ. ΑΠ 296) 1972 NoB 20 - 1042 καὶ σχ. ΑΠ 649)74 NoB 23 - 184). 'Ἐν προκειμένῳ ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν, ἐνώπιον τοῦ Πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου, νομίμως ἔξτασθεντων μαρτύρων, περιεχομένων εἰς τὰ ταυτάριθμα πρός τὴν ἐκαλουμένην πρακτικά συνδεριάσεων αὐτοῦ, πάντων τῶν ἐκατέρωθεν ἐπικαλουμένων καὶ νομίμως προσκομιζομένων ἔγγραφων, τῶν διά των προτάσεων τῶν διαδίκων διαστειθομένων καὶ τῆς ἐν γένει ἐπὶ τῶν συνεκδικαζομένων ἐφέσεων γενομένης συζητήσεως, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ἀπεδειχθησαν τὰ ἔξης: 'Ο ἐκ νομίμου γάμου σύζυγος τῆς πρώτης καὶ πατήρ τοῦ δευτέρου τῶν ἐναγόντων ΕΔ, ἀπογεγραμμένος ἐργάτης Θαλάσσης ὃν καὶ κεκτημένος διπλώματος μηχανικοῦ Α' τάξεως, τὴν 15ην Νοεμβρίου 1973 ἐν Πειραιῃ προήλθεν εἰς συμφωνίαν μετὰ τῶν νομίμων ἐκπροσώπων τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Κ», δυνάμει τῆς ὅποιας ἐμίσθωσαν εἰς αὐτὴν τὰς ὡς Α' μηχανικοῦ ὑπηρεσίας, του ἐπὶ τοῦ ὑπὸ Κυπριακὴν σημαίαν φορητοῦ πλοίου... διλῆκης χωρητικότητος 2.500 κόρδων περίπου, τὸ δόπιον πλοίον εἶχεν ἀγοράσει παρὰ τῆς δευτέρας

τῶν ἐναγομένων ἔταιρίσας ὑπὸ τὴν ἐπανωμάσιαν «Ε», ἐπρόκειτο δὲ νὰ παραδοθῇ τούτῳ εἰς αὐτὴν εἰς λιμένα τοῦ Ἰσραήλ. Εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ἀνώτατης συμφωνίας ὃ ἐλέγει ναυτικὸς μετέβιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Γάζης, δόπον εἰλεῖ καταπλεύει τὸ πλοίον πρὸς ἐκφόρτωσιν τοιμένουτον καὶ τὴν 18ηΝοεμβρίου 1973 ἐπέβη τούτου, τελούντος εἰσότερον ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς πολιτηρίας ἔταιρίσας δευτέρας τῶν ἐναγομένων, ἐναυτολογήθη δὲ ἐπ' αὐτῷ ὡς ὑπεδάριθμος, δοθέντος δὲτοῦ ὑπῆρχε πλήρης σύνθεσις τοῦ πληρώματος καὶ συγκεκριμένων ὑπηρέτει ἐν αὐτῷ ὡς Α' μηχανικὸς Ὁ.Ε.Α. καὶ οὕτω παρέσχε τὰς ὑπηρεσίας του ἀποκλειστικῶν καὶ μόνων διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔργοδότιδος αὐτοῦ ἀγοραστικῆς ἔταιρίσας πρὸς διέγεχον τῆς καλλιθεαῖς λειτουργίας τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου ἐν φύει τῆς παραλαβῆς αὐτοῦ. Τὸ πλοίον τούτο, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα, ἀνεχώρησεν ὑπὸ Ἐρμα καὶ τὰς ἐσπερινάς δρας τῆς 21.11.73 ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα Ἀστούντου τοῦ Ἰσραήλ, ἀγκυροβολήσαν εἰς ἀπόστασιν ἔνος καὶ ἡμίσεος περίποτο μιλῶν ανοικτά τοῦ προβολῆτος. Τὰς πρωινάς διορεῖ τὰς 22

11.73 οι καιρικαὶ συνθῆκαι μετεδηλήθησαν ἐπὶ τὰ χείρων καὶ τὸ πλοῖον ἥρχισε παρασυρόμενον πρὸς τὴν ἀκτήν· Ὁ πλοιάρχος πρό-
έβη εἰς τὴν πόντισσαν καὶ τῇ ἑτέρᾳ ἀγκύ-
ρας, ἀνεύ δημαρχοῦ ἀποτέλεσματος. Ἡ κα-
κοκαίρια ἐπετείνετο καὶ τὸ πλοῖον διαρκῶς ἐ-
σύρετο πρὸς τὴν ἔξηραν. Περὶ τὴν 01.30 ὡ-
ραν τῆς 23.11.73, ἐνῷ ἡ μία ἀγκύρα είχεν
ἀποκοπῆ καὶ ματαίως ἐπεχειρεῖτο ἡ ἀνάστα-
σις τῆς ἑτέρας καὶ τὸ πλοῖον εὑρίσκετο εἰς
ἀπόστασιν 500 μόλις μέτρων ἀπό τῆς ἀκτῆς,
ὁ πλοιάρχος ἤρεστο ζητᾶν διάφοροιν διά-
τοποιδίων καὶ συριγμῶν. Παρὰ τὴν θέσιν
εἰς κίνησιν τῆς μηχανῆς τὸ πλοῖον δὲν ἦδυ-
νετο νὰ συγκρατηθῇ καὶ κατ' ὅλην συνε-
τριβὴν ἐπὶ τοῦ προβλόπτου, μὲν ἀποτέλεσμα
νὰ ἀπολεσθοῦν ἀπαντα τὰ μέλη τοῦ πληρώ-
ματος μεταξὺ τῶν ὄποιών καὶ ὁ δικαιοπάρο-
χος τῶν ἐναγόντων. Ὑπὸ τὰς ἐκτεθίσας
συνθῆκας συντρέχουν ἐν προκειμένῳ
προποθέσεις τοῦ ναυτεργατικοῦ ἀτυχήματος,
καθ' ὅσον ὁ βάνατος τοῦ ἐλόγου ναυτικοῦ
ἐπῆλθεν ἐν διαίσιον συμβάντος ἐν τῇ ἐκτελέ-
σει τῆς ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ κατὰ τὰ ἀ-
ντικατότατα διθυράσιαν πλοίου. Κατὰ τὰ προ-
εκτεθέντα ἐργοδότης τοῦ θανόντος ναυτικοῦ
ἐτύγχανεν ἡ ἀγοράστρια ἑταῖρία παρὰ τῆς
ὄποιας προσελήφθη καὶ διὰ λογαριασμὸν
τῆς ὄποιας καὶ μόνον εἰργάζετο ἐπὶ τοῦ
πλοίου, ἐνῷ μετά τῆς πωλητρίας ἑταῖρις
καὶ πλοιοκτήτριας εἰσέτι τοῦ διθυράσιον
πλοίου δὲν ὑπῆρχεν οἰοσδήποτε συμβατικὸς
δεσμὸς παρὰ τὴν τυπικὴν ναυτολόγησιν του
ἐπ' αὐτοῦ. Ἐν ὅψει πάντων τούτων ὑπόχρεως
εἰς καταδόλην τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ N.
551 ἀποζημιώσεως εἰς τοὺς δικαιούχους ἐ-
νάγοντας εἰναι μόνον ἡ πρώτη τῶν ἐναγο-
μένων ἑταῖρια. Ταῦτα δεξάμενον καὶ τὸ Πρω-
τοβάθμιον Δικαστήριον διὰ τῆς ἐκαλούμε-
νης ἀποφάσεως ὅρθως ἔξετίμησε τὰς ἀπο-
δείξεις καὶ ἐφήρμοσε τὸν νόμον καὶ ἐπομέ-
νων αἱ τὰ δινήθετα ὑποστρῆζουσαι ὑπὸ κρί-
σιν ἐφέσεις τυγχάνουν ἀπορριπτέαι ὡς ἀβά-
σιμοι.

Σημ.: Δέν είναι άσυνηθής ή περίπτωσις κατά την όποιαν τρίτα πρόσωπα, μη ἔχοντα ἄμεσον σχέσιν μὲ τὸ συγκροτημένον πλήρωμα, ἐπιβαίνουν τοῦ πλοίου. Συχνὴ κυρίως εἶναι η περίπτωσις, ως η ἀναφερομένη εἰς τὴν κατωτέρῳ διπόσασιν, ὅπου ἐνας η καὶ περισσότεροι: ἑκπρόσωποι μελλοντικῶν ὄγκων τοῦ πλοίου ἀποστέλλονται εἰς αὐτὸν εἴτε διὰ νὰ παρακόλουθούν τὴν λειτουργίαν εἴτε διὰ ἐνημερωθοῦν μὲ τὰς ιδιομορφίας, ποὺ ἐψφανίζει η λειτουργία μᾶς πολυπλόκου μηχανῆς ὡς είναι τὸ πλοίον. Άλλα καὶ πέραν αὐτῶν καὶ ὅλα τρίτα πρόσωπα είναι δυνατόν νὰ ἐπιβούν τοῦ πλοίου, ως π.χ. ὁ συνυδός φορτίου, ὁ μηχανικὸς τοῦ ναυπηγείου μετὰ ἀπὸ ἐπισκευάς καὶ διὰ νὰ παρακολουθήσῃ τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν, ὥρισμένοι ἐργάσται φορεσκόφτωσεως προκειμένου περὶ ὅλως ειδικῶν φορτίων κλπ.

Ἐτέθη τὸ ἔρωτημα: Εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος, ὁ πλοιοκτήτης, ὁ μὴ συνδεόμενος διὰ δεσμοῦ τίνος μὲ τὰ ἐπιβαίνοντα τοῦ

Gas Free and Petroleum Inspectors

CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846

CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS

πλοίου του ώς ανά ναρρό πρόσωπα, έχει ευθύνην πρὸς ἀπόδημούς σαν αὐτών ή τών κληρονόμων των, κατά τέρον N. 551 «περὶ ἀτυχημάτων»; Η ἀνωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασης ἀπαντᾷ ἀρνητικῶς εἰς τὸ ἔρωτημα μὲ τὴν σκέψιν, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης εὐθύνεται διὰ πᾶν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀτυχηματικού, μόνον ἐφ' ὅσον εἶναι ἐργοδότης τοῦ παθόντος ἐργάτου. Σημειώτεον, ὅτι εἶναι ἀδιάφορον ἐάν ὁ ναυτικός

εἶναι ή οὐχι ἐγγεγραμμένος εἰς τὸ Ναυτολόγιον τοῦ πλοίου.

Ἄτυχημα (θάνατος) Α' μηχανικοῦ ἀποσταλέντος εἰς πλοίον ὑπὸ μέλλοντος ἀγοραστοῦ καὶ ἐγγραφέντος εἰς Νησιόδογιον. Ὑποχρέωσις εἰς ἀπόδημούς σαν ὑπάρχει εἰς δάρος τοῦ ἐργοδότου τοῦ ναυτικοῦ (μέλλοντος ἀγοραστοῦ) καὶ οὐχι τοῦ πλοιοκτήτου - πωλητοῦ μετὰ τοῦ ὄποιον δὲν ὑφίσταται σχέσης ἐργασίας.

Αγγλική Νομολογία

● Χρονοναύλωσις.— Διαφωνία περὶ τὴν διάρκειαν τοῦ ναυλοσυμφώνου.— «Η ἔκφρασις «διάρκεια 6 μηνῶν πλέον 30 ημέρων καὶ παράτασις 6 μηνῶν πλέον 30 ημέρων». — «Ἐρμηνεία τοῦ ὄρου τούτου ώς σημαίνοντος διάρκειαν 12 μηνῶν πλέον 30 ημέρων.

Η ὑπόθεσις ήτις προεκάλεσεν τὴν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην ἀπόφασιν, αἵτινας ἔχει δισταγμὸν ἐπὶ νομικοῦ θέματος ἐν διαιτησίᾳ, εἰς ἣν περίπτωσιν ὁ διαιτητὴς ή οἱ διαιτηταὶ δικαιούνται ν' ἀναφέρουν εἰς τὸ Δικαστήριον. «Ο δικαστής Μοκάττα παγγέλων τὴν ἀπόφασιν εἴπεν ὅτι ή διένεξις ἡ τοῦ μεταξὺ τῶν ἐναγόντων ναυλωτῶν τοῦ πλοίου «ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ» παρὰ τῶν ἐναγομένων πλοιοκτητῶν αὐτοῦ δυνάμει συμβάσεως χρονοναύλωσεως. Οἱ στίχοι 13 καὶ 14 τοῦ συμφωνητικοῦ ἐντύπου ἀναφέρουν ὅτι τὸ πλοίον ἐναυλώθη ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς παραδόσεως διὰ —έδω διεγράφῃ ή ἐντυπος λέξις «πεπερίπους»— καὶ ἐτέθη διὰ γραφομηχανῆς ή φράσις «ἔξι μηνας 30 ημέρας πλέον 60 ημέρας κατ' ἐκλογὴν τῶν ναυλωτῶν.

Ο ἐντυπος ὅρος 13 ὠρίζειν ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ συνεχίσουν τὴν ναυλωσιν διὰ περαιτέρω περίοδον —καὶ ἐδῶ ἐτέθη διὰ γραφομηχανῆς— «πεπερίπους»— «ἔξι μηνας 30 ημέρας πλέον ή ἐλαττον κατ' ἐκλογὴν τῶν ναυλωτῶν δηλωτέαν κατὰ τὸ τέλος τοῦ τετάρτου μηνός».

Τὸ πλοίον ἔδει νὰ τεθῇ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυλωτῶν ἐπὶ τῷ κατάπλω αὐτοῦ εἰς τὸν πλοηγικὸν σταθμὸν τοῦ Χόγκ Κόγκ ή κατὰ τὴν διάθεσιν ἐκ Χόγκ Κόγκ κατ' ἐκλογὴν τῶν ναυλωτῶν καὶ νὰ ἐπαναπαραδοθῇ εἰς ἀσφαλῆ λιμένα τῆς ἐκλογῆς τῶν ναυλωτῶν ἀπὸ Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς μέχρι Ἰαπωνίας. Οἱ ναυλωταὶ κατὰ τοὺς στίχους 56 καὶ 57 τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ, ὥφειλον νὰ προειδοποιήσουν ἐγγράφως τοὺς πλοιοκτήτας πρὸ 30 καὶ πρὸ 15 ημέρων περὶ τοῦ πιθανοῦ λιμένος καὶ τῆς ἀναμενομένης ἡμερομηνίας ἐπαναπαραδόσεως.

Τὸ πλοίον παρεδόθη εἰς τοὺς ναυλωτὰς τὴν 28.6.1973 καὶ οἱ ναυλωταὶ ἤσκησαν τὸ δικαίωμα παρατάσεως κατὰ τὸν ὄρον 13 παλὸν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ τετάρτου μηνός. Η προσθήκη εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ὑπὸ ἀριθ. 2 ἀπὸ 29.8.1973 ὠρίζειν ὅτι συμφωνῶς τῷ ἀριθμῷ 13 τοῦ ναυλοσυμφώνου, οἱ ναυλωταὶ παρέτειναν τοῦτο διὰ περαιτέρω ἔξι μηνας 30 ημέρας πλέον ή ἐλαττον κατ' ἐκλογὴν τῶν ναυλωτῶν.

Υπεστηρίχθη ἐνώπιον μου —συνέχισεν ὁ Δικαστής— οἱ μολονότι τοῦτο δὲν ἀναφέρεται εἰς τὸ ἔρωτα, τὸ πλοίον ἀπεσύρθη ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τὴν 6 Αὐγούστου 1974, ἦτοι μετὰ τὴν κατὰ τὴν 28 Ιουλίου 1974 συμπλήρωσιν τοῦ 13ου μηνὸς.

Κατὰ τοὺς ναυλωτὰς μετὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ δικαιώματος παρατάσεως κατὰ τὸν ὄρον 13, οὗτοι ἐδίκαιουν νὰ διαθέτουν τὸ πλοίον ἐπὶ συνοδικὴν περίοδον 12 μηνῶν πλέον 60 ημέρων.

Τὸ ἔρωτημα τῶν διαιτητῶν ἦτο ἄν ὅρθως ἐμρινευμένων τῶν σχετικῶν ὅρων, ή μεγίστη διάρκεια τοῦ ναυλοσυμφώνου ἦτο 12 μηνῶν πλέον 60 ημέρας ή 12 μηνῶν πλέον 30 ημέρων.

Ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν ὑπεστηρίχθη ὅτι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς δηλώσεως ἀσκήσεως τοῦ ἐκ τοῦ ὄρου 13 δικαιώματος ἦτο ή συνένωσις τῶν δύο περιόδων τῶν 30 ημέρων ἐπὶ πλεον τῶν ἔξι μηνῶν οὓς προέβλεπον οἱ δύο ὄροι καὶ ὅτι τὸ ἀντίθετον ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτητῶν συνεπήγετο τὴν διαγραφὴν ἐκ τοῦ ὄρου 14 τῶν λέξεων «30 ημέρων πλέον 60 ημέρας».

Οι πλοιοκτήται προέβαλον διττῶς τὸ ἐπιχείρημα των. Πρῶτον, ὅτι ἄν οἱ ναυλωταὶ προειδοποιούν ὅτι θὰ χρησιμοποιήσουν τὰς «30 ημέρας πλέον» (ὅρος 14), δὲν ἡδύναντο νὰ στηριχθοῦν ἐπ' αὐτοῦ. Δεύτερον, ὅτι ἀναφέρονται εἰς πρόσφατον ἀπόφασιν ἐκδοθεῖσαν ὑπὸ τοῦ «Ἐφετείου (1975) ἐν τῇ ὑπόθεσι τοῦ πλοίου «ΔΙΟΝΗ» καθ' ἣν σκοπός παροχῆς τῶν 30 ημέρων πλέον ή ἐλαττον ἦτο ή ὄριστικοποιήσις τῆς ἡμερομηνίας ἐπαναπαραδόσεως ήν ἄλλως τὸ κοινοδίκαιον

ἐρμηνεύει ἐλαστικῶς. Ἐπειδὴ τοῦτο μόνον ἀπαξιά κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον ἡδύνατο νὰ λάβῃ χώραν καὶ σταν εἰσέτι ἡσκήθη τὸ δικαίωμα παρατάσεως κατὰ τὸν ὄρον 13, αἱ 30 ημέραι πλέον ή ἐλαττον τοῦ ὄρου 14 ἐπαυσιν ισχύουσαι, σταν ἡσκήθη τὸ ἐκ τοῦ ὄρου 13 δικαίωμα παρατάσεως.

Οσον ἀφορά τὸ πρῶτον ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτητῶν, Δικαστής ἔκρινεν ὅτι εἶναι ἀλλοθές ὅτι ἐν τῇ ὑπόθεσει τοῦ πλοίου «ΛΟΝΤΟΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (1972) ἡ πλειοψηφία δις ἀνεῳδρθη εἰς τὴν μή ἀσκησιν προειδοποιησεως ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν ἐν ἑκείνῃ τῇ ὑπόθεσει, ὅτι ἀσκοῦν τὸ δικαίωμα χρησιμοποιήσεως τῶν 15 ημερῶν ἐπὶ πλέον τῆς περιόδου τῶν 12 μηνῶν ἢν παρείχει τὸ ναυλοσύμφωνον. Δὲν πείθομα ὅμως —εἰπε— ὅτι πᾶν ὅτι ἐλέχθη ἐν τῇ ὑπόθεσει ἐκείνῃ εἰς τὸ «Ἐφετείον» ή εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων, δέον να ἐρμηνεύθῃ ὡς ἀναφερόμενον εἰς ὑποχρέωσιν τῶν ναυλωτῶν νὰ προδούν εἰς ρητὴν προειδοποίησιν τῆς ἀσκήσεως, ὑποχρέωσιν διαστελλομένην τῆς τοῦ παρόντος ναυλοσυμφωνητικοῦ ἐκ τῶν στίχων 56 καὶ 57 περὶ παροχῆς δεκαπεντήμερου προειδοποιήσεως περὶ τῆς ἀναμενομένης ἡμερομηνίας ἐπαναπαραδόσεως, ὡς ὁ ὄρος 4 τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀνοχὴ τῶν 30 ημερῶν πλέον ή ἐλαττον εἰς τὸν ὄρος 13 καὶ 14, εἶναι γενναῖοφρων καὶ προφανῶς μακροτέρα ἐκείνης ἡν κατὰ τὴν γνώμην τῶν δικαστῶν τοῦ «ΔΙΟΝΗ», θὰ παρείχει τὸ κοινοδίκαιον, δὲν φρονῶ ὅτι τοῦτο δύναται ἀνευ ρητῆς ἐκφράσεως ὀμοίας πρὸς ἐκείνην ἡτις ὑπάρχει ἐν τέλει τοῦ ὄρου 13 ν' ἀπαιτήσῃ προειδοποίησιν ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν πρὶν ἡ οὗτοι ἐπωφεληθοῦν τῆς τοιαύτης ἀνοχῆς. Οφείλουν ἀπλῶς νὰ δώσουν τὰς δύο προειδοποίησις περὶ τῆς ἀναμενομένης ἡμερομηνίας ἐπαναπαραδόσεως, διπέρ περισσότερον τέλος δέν δέχομαι τὸ πρῶτον ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτητῶν.

Οσον ἀφορά τὸ δεύτερον ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτητῶν δέον νὰ λεχθῶσιν πλείον. Εἶναι σαφές ὅτι ἐκ τῆς νομολογίας (περίπτωσις τοῦ «ΔΙΟΝΗ» καὶ μεταγενεστέρως τοῦ «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ») ἔαν τὸ ναυλοσύμφωνον προβλέπει ἀπλῶς ἀριθμὸν μηνῶν, τὸ κοινοδίκαιον θὰ παράσῃ παράτασιν τινὰ ἄν μη ὑφίστανται ἐνδείξεις περὶ τοῦ ἀντιθέτου. Εἶναι νόμιμον, ἔκρινεν ὁ Δικαστής Ράιντ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ πλοίου «ΛΟΝΤΟΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» νὰ ἀποσταλῇ τὸ πλοίον εἰς τὸ τελευταῖον ταξίδιον τῆς χρονοναύλωσεως, ἀν καθ' ὃν χρόνον γίνεται τοῦτο ὑπάρχουν εὔλογοι προσδοκίαι ὅτι τοῦτο θὰ περατωθῇ ἐντὸς τῶν χρονικῶν ὄρων τῆς διαρκείας τῆς χρονοναύλωσεως. Η ἀπόφασις ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τοῦ πλοίου «ΔΙΟΝΗ» ὅπου ἡ κρίσιμος φράσις ἀνέφερεν «διά περίοδον ἔξι μηνῶν 20 ημέρων πλέον ή ἐλαττον κατ' ἐκλογὴν τῶν ναυλωτῶν» καθιστᾶ σαφές ὅτι οὕ-

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

των διατυπούμενον περιθώριον χρόνου αποκλείει και υποκαθιστά πάναν άνοχην ήν θά έπετρεπεν τὸ κοινοδίκαιον, ὃν τὸ ναυλοσύμφωνον ἀρίζεν «διὰ περίοδον ἔξι μηνῶν».

Φρονῶ οὖτις δύναμαι νὰ είπω οὖτος εἰναι ὁ σκοπός τῆς τοιαύτης διατυπώσεως. Πιθανὸν εἰσέτι νὰ ἐσκέφθησαν οἱ συμβαλλόμενοι ὅτι δρος διαρκείας πέντε έως ἑπτά μηνῶν, δὲν θὰ είχεν τὸ αὐτὸν ἀποτέλεσμα, ὡς αἱ χρησιμοποιήσαν λέξεις (χάριν δραχυλογίας καὶ σαφηνείας θεωρῶ τὰς 30 ημέρας ὡς ίσας πρὸς ἓνα μῆνα).

Ἐάν αὐτὴ ή μεθόδευσις είναι ὄρθη καὶ αἱ 30 ημέρας πλέον ἥ ἔλαπτον εἰς τὸν ὅρον 14 ἀπεικόπουν νὰ ὑποκαθιστάσουν οἰονδήποτε περιθώριον ἐπαναπαραδόσεως ὅπερ θὰ συνεχώρει τὸ κοινοδίκαιον κατὰ τὴν λῆξιν τῆς συμβάσεως, δὲν θὰ συντρέχῃ περίπτωσις ἐφαρμογῆς τῶν λέξεων τοιῶν, ἀπαξ ἀσκηθέντος τοῦ ἐκ τοῦ ὅρου 13 δικαιώματος, διότι τοῦτο προβλέπει συμβατικὸν ὅριον ἀνοχῆς εἰς ἀντικαθάστασιν ἔκεινον ὥπερ θεωρεῖ τὸ κοινοδίκαιον οὖτις συντρέχει καὶ βεβαίως μόνον μία ἐπαναπαράδοσις δύναται νὰ χωρήσω.

Φρονῶ οὖτις ύπάρχουν καὶ ἄλλα θέματα ἀτινα στηρίζουν τὸ συμπέρασμα τοῦτο. Πρῶτον, ἐπισύρω τὴν προσοχὴν εἰς τὴν ἐν ὅρῳ 13 διάταξιν καθ' ἥν τὸ δικαίωμα ἐκλογῆς περαιτέρω περιόδου, ὅπερ εἴκει προβλέπεται, δέον νὰ ἀσκηθῇ διὰ δηλώσεως κατὰ τὸ τέλος τοῦ τετάρτου μηνός. Τοῦτο προβλέπεται μὲν προγενεστέραν δήλωσιν —ώς ἐδώ ἐγένετο— ἀλλ' ἀποκλείει μεταγενεστέραν τοιαύτην. Ἡ ἐκλογὴ εἰς τὸ τέλος τοῦ τετάρτου μηνός ἔχει κατ' ἐμέν γνώμην σημαίνων τινά, διότι αὐτὴ ἡδύνατο ν' ἀσκηθῇ ἀκριβῶς πρὸ τῶν 30 ημέρων προειδοποίησεως περὶ ἐπαναπαραδόσεως, ἔχαν ὁ ναυλωτής ἐσκόπει νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς διατάξεως περὶ «30 ημέρων πλέον ἥ ἔλαπτον».

Τοῦτο ἐν συνεχείᾳ ἄγει εἰς τὴν σκέψιν διτι ἀι ἐν ὅρῳ 13 «30 ημέρων πλέον ἥ ἔλαπτον» ἀντικαθιστά ὅμοιαν διάταξιν ἐν ὅρῳ 14.

Δεύτερον, ἡ ἀναγνώρισις δικαιώματος συνενώσεως τῶν δύο περιθωρίων ὡς οἱ ναυλωταὶ ὑπεστήριξαν, θὰ παρείχεν εἰς αὐτοὺς λίαν εὐρείαν εὐχέρειαν ἐκλογῆς καὶ θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα μεγίστην ἀδειαστήτη διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Τὸ ναυλοσύμφωνον θὰ ἡτο τότε διαρκείας 10 καὶ 14 μηνῶν καὶ τοῦτο κατὰ τὴν κρίσιν μου, δὲν ἔγκειται εἰς τὴν πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων.

Ἐάν τοιαύτη ἡτο ἡ πρόθεσις τῶν συμβαλλομένων δὲν θὰ ἔξεφράζουν ὡς ἐν τῷ ναυλοσύμφωνῳ.

Περαιτέρω, μολονότι ἔκεινη ἥν ἔγω χάριν εὐκολίας δασικήν διάρκειαν τοῦ ναυλοσύμφωνου, ἡδύνατο νὰ διπλασιασθῇ ἀπὸ ἕξ εἰς δώδεκα μηνάς, οὐδαμῶς συνέπεται οὖτις συντρέχουν δάσιμοι ἐμπορικῶς λόγοι νὰ διπλασιασθῇ τὸ περιθώριον τῆς ἐπαναπαραδόσεως, ἐκτὸς ἀπρόσπτων ἔξελίξεων.

Τέλος, σημειῶ οὖτις δὲν ἀποδέχομαι τὴν ἐπίκλησιν τῆς ἀποφάσεως ἐν τῇ ὑπόθεσει τοῦ πλοίου «ΕΚΤΩΡ» (1945) διότι αὐτὴ ἐξεδόθη ἐπὶ συμβάσεως διαφόρου τῆς προκειμένης ὑπόθεσεως.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρους λόγους ἀποδέχομαι τὴν ἀποψίην τῶν πλοιοκτητῶν καθ' ἥν τὸ διάρκεια τοῦ ναυλοσύμφωνου είναι 12 μηνῶν πλέον 30 ημέρων.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ Κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ Η ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΣΕΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἄρθρων 73 καὶ 74 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. σαφῶς προκύπτει, οὖτις ὁ ναυκός δύναται νὰ καταγγείλῃ τὴν ἀορίστου χρόνου σύμβασιν, ἔαν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς ἐλληνικὸν λιμένα καὶ ἀκόμη, ἔαν ὁ πλοιοφόρος ὑπέπεσε εἰς δαρείαν παραβάσιν τῶν ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ ὑποχρέωσαν του. Εἰς τὴν περίπτωσιν δαρείας παραβάσεως τῶν κεθηκότων τοῦ πλοιούρχου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ, τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν ἔκρινεν οὖτις δὲν ἐφορμόζεται τὸ ἄρθρον 672 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, δυνάμει τοῦ ὅποιου ἐπὶ συμβάσεως χωρεῖ καταγγελία ἔνεκεν σπουδαίου λόγου.

Ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δὲν προσδιορίζει τάξις δαρείας παραβάσεως τοῦ πλοιούρχου, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἄνω ἀπόφασιν κρίνονται αὐτοὶ δι' ἔκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ τῆς οὐσίας.

Διὰ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν τὸ δικαστήριον ἔκρινεν οὖτις ἡ ἀσφάλισις τῶν πλοίων τῶν ὑπὸ ἔνην σημαίαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐναπόκειται εἰς τὴν δουλήπιαν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ δὲν ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν αὐτῶν, ὁ δὲ πλοιοφόρος τοιούτων πλοίων, δὲν ὑποχρεούται εἰς σύναψιν συμβάσεως ἀσφαλίσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετούντων, οὔτε ἀλλωστε ἔχει τοιαύτην εὐχέρειαν καὶ συνεπῶς δὲν ἀποτελεῖ παράδοσιν καθηκότων τοῦ πλοιούρχου δημιουργούματα λόγουν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἡ παράλειψις ἀσφαλίσεως παρὰ τὸ Ν.Α.Τ.

Ἐπὶ τούτοις είναι γνωστὸν οὖτις συμφώνως πρὸς τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 19/1967 Β.Δ. «περὶ ἐγκρίσεως κανονισμοῦ ἀσφαλίσεως παρὰ τὸ Ν.Α.Τ. Ἐλλήνων ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν», οἱ πλοιοκτηταὶ δι' αἵτησεως πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἀσφαλίζουν τοὺς ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἔνην σημαίαν πλοίων τῶν ὑπηρετούντας «Ἐλλήνας ναυτικοὺς καὶ ὑπὸ ὠρισμένας προϋποθέσεις. Κύρια προϋπόθεσις εἶναι οὖτις, τὸ ὑπὸ ἀσφαλίσιν πλοίον δέον νὰ καλύπτῃ ἐλληνικὰ συμφέροντα κατὰ ποσοστὸν 50%.

Ἀσφαλισθέντος τοῦ πλοίου μετὰ σύναψιν συμβάσεως, οἱ πλοιοκτηταὶ ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ὑπὸ αὐτῶν κατολής, τῆς ἀναλογούσης κατὰ τὰς οἰκείας

διατάξεις καὶ εἰς τὴν ἀντίστοιχον κατηγορίαν εἰσφορᾶς πλοιοκτήτου ὡς καὶ τῆς κρατῆσων ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν, τῆς ἀναλογούσης εἰσφορᾶς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὸ Ταμείον Προνοίας.

Κατὰ ταῦτα ὁ πλοιοφόρος τοῦ συμβεβλημένου ἀσφαλιστικὸς πλοίου μοναδικὴν ὑποχρέωσιν ἔχει νὰ παρακρατῇ, καθ' ἔκάστην μισθοδοτικὴν ἐκκαθάρισιν τὰς κεκανονισμένας ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Ταμείου Προνοίας εἰσφοράς.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἡ μὴ ἀσφάλισις τοῦ πλοίου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς παράδοσις τοῦ πλοιοφόρου.

Η ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΝΤΟΛΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΠΡΟΣΩΝΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΟΝΟΜΕΡΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΡΧΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἀπόλουσις ναυτικοῦ κατ' ἐντολὴν τῆς Ἀρχῆς ὡς μὴ κεκτημένου τῶν νομίμων προσόντων διὰ τὴν θέσιν, ἦν ἐναυτολογήθη ὑπὸ τοῦ πλοιοφόρου κατόπιν προαγωγῆς, ἀποτελεῖ μονομερή ὑπὸ τοῦ πλοιοφόρου καταγγελίαν τῆς συμβάσεως καὶ διὰ τὴν ἀπόλυτην ταύτην ὄφειλεται ἀποζημίωσις.

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὁ ἐνάγων ναυτικὸς εἶχε προσληφθῆ δυνάμει συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ χρόνου, ὡς Γ' μηχανικὸς ἐπὶ ἐλληνικοῦ φορητοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης, ὅτε μετὰ ὑπηρεσίαν ἔνδος μηνὸς περίπου ὀπολυθέντος τοῦ Β' μηχανικοῦ ἀνετέθησαν εἰς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ πλοιοφόρου τὰ καθηκόντα τῆς κενωθείσης θέσεως παρ' οὖτις ὁ πλοιοφόρος ἐγνώριζεν οὖτις ὁ ἐνάγων δὲν είχε τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τοῦ νόμου προσόντα, ἢτοι διπλωματικοῦ.

Μετὰ 9μηνον περίπου ἀπελύθη ὑπὸ τοῦ πλοιοφόρου εἰς λιμένα τοῦ Καναδᾶ, κατόπιν πλοιοφόρου τῆς δημοσίας Ἀρχῆς ἐλλείφει τῶν νομίμων προσόντων.

Οὕτω, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν οὖτις ἡ χωρήσασται λύσις τῆς συμβάσεως οὐδὲν ἔτερον ἀποτελεῖ παρὰ τὴν λύσιν τὴν θεσπιζούμενην ἀπὸ τὴν διάταξιν τοῦ πλοιοφόρου.

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. : 2213.

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

στροφους 72 του ΚΙΝΔ, ητοι μονομερή καταγγελίαν της συμβάσεως υπό τού πλοιαρχού.

Κατά ταύτα, ένεκεν της τοιωτής λύσεως, διφέλεται εἰς τὸν ναυτικὸν ἡ ἀποζημίωσις τοῦ στροφους 75 του ΚΙΝΔ ισούμενη πρὸς τὸν μισθὸν 45 ἡμερῶν συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπερωριῶν καὶ τῶν ἔξτρα ἀμοιῶν αὐτοῦ, πλέον τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς.

ΕΠΕΡΧΕΤΑΙ ΑΥΤΟΔΙΚΑΙΩΣ Η ΛΥΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΑΠΟΒΟΛΗΝ ΥΠΟ ΠΑΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν εἰς περίπτωσιν ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, υπὸ πλοίου τινὸς, ἐπέρχεται αὐτοδικαία λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τῶν ναυτικῶν, δι' ἣν λύσιν διφέλεται ἀποζημίωσις καὶ δώρων Χριστουγέννων ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον εἶναι ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν.

Ο ἐνάγων ναυτικὸς ὑπῆρχεται δυνάμει συμβάσεως ἀρίστου χρόνου ὡς πλοίαρχος ἐπὶ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐπὶ 2μηνον περίπου, ὅτε ἐλύθη ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως εἰς λιμένα τῆς Μεσογείου λόγῳ ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας καὶ κατόπιν πωλήσεως τοῦ εἰς ἀλλοδαποὺς πλοιοκτήτας. Σημειωτέον ὅτι ὁ ἐνάγων ναυτικὸς συνέχισε νὸν ὑπῆρχετη ἐπὶ τοῦ πλοίου συνάφας νέων σύμβασιν ναυτολογήσεως μετὰ τῶν νέων πλοιοκτητῶν.

Οὕτω, ἀνεξαρτήτως τῆς συνεχείας τῆς ἐργασίας τούτου, λυθείσῃς αὐτοδικαίας τῆς ἐνδίκου συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγῳ ἀποβολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, δικαιούνται ἀποζημιώσεως ἔνεκεν τοῦ τοιούτου τρόπου λύσεως τῆς συμβάσεως.

Ἐξ ἄλλου, τὸ δικαιοτήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐνάγων δικαιούνται συμφωνῶς πρὸς τὴν οἰκείαν συλλογικὴν σύμβασιν καὶ ἀναλογίας δώρου Χριστουγέννων (σου πρὸς τὰ 2)25 τοῦ μηνιαίου μισθοῦ ἀνὰ ἔκαστον 19ημερον διαρκείας τῆς ἐργασιακῆς σχέσεως.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΤΡΟΠΟΣ ΠΡΟΣΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙ' ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

Κατὰ γνωμοδότησιν τοῦ Νομικοῦ Συμβούλιου τοῦ Κράτους δι' ἀπόκτησιν πτυχίου ἡ διπλώματος δὲν προσμετράται ἡ πλεονάζουσα θαλασσία ὑπῆρξεις ἡ διανυθείσα πρὸ τῆς ἀποκτήσεως τοῦ διπλώματος κατωτέρας τάξεως.

Οὕτω, δι' ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β' τάξεως υπὸ ναυτικοῦ προελεύσεως Δημοσίας Σχολῆς Ε.Ν. υπολογίζεται ἡ θαλασσία ὑπῆρξεις ἡ κτηθεῖσα ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ διπλώματος Γ' τάξεως καὶ οὐχὶ

ἀπλῶς ἀπὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς ἀπαιτούμενης θαλασσίας ὑπῆρξεις.

Τὰ ἀνάτερα στηρίζονται εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 78 παράγρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 187)73 καθ' ἣν: «Ως θαλασσία ὑπῆρξεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἡ πτυχίου ἡ ἀδείας ναυτικῆς ἱκανότητος λογίζεται ἡ διανυθείσα ὑπὸ τὴν ἴδιοτητα μέλους τοῦ πληρόματος μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ κατωτέρας τάξεως διπλώματος ἡ πτυχίου ἡ ἀδείας.

Κατὰ ταύτα, ἐκ τῆς διατυπώσεως τῆς διατάξεως ταύτης καὶ τοῦ ἐπιδιωκομένου δι' αὐτῆς σκοποῦ, ὡς τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν γνωμοδότησιν, σαφῶς προκύπτει ὅτι ἡ ἀπαιτούμενη θαλασσία ὑπῆρξεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἡ πτυχίου, δὲν ἐπιτρέπεται ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νὰ προσμετρηθῇ καθ' οίονδηπότε τρόπον πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀπαιτούμενης τοιωτῆς πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ ἐπομένου (ἀνωτέρου) διπλώματος ἡ πτυχίου ἡ ἀδείας.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ Η ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΙΣ ΠΡΟ·Υ·ΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΝΟΣΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τῆς 'Ολομελείας τοῦ 'Αρείου Πάγου, ἡ ἐπιδείνωσις προϋψισταμένης νόσου ἐξ ἐκτελέσεως τῆς ἀναλογθείσης ἐργασίας ὑπὸ δυσμενεῖς ὡς ἐκ τῆς φύσεώς της ὄρους καὶ συνθήκας δὲν συνιστᾶ ἐργατικὸν ἀτύχημα, συνιστᾶ δύως ἡ μετὰ τὴν ἐκδήλωσιν αὐτῆς περαιτέρω ἐπιδείνωσις ἐκ τῆς συνεχίσεως τῆς αὐτῆς καὶ υπὸ τας αὐτὰς ὡς ἄνω, ἔστω καὶ κανονικάς συνθήκας ἐργασίας.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ἐκδήλωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ρευματοειδοῦς πολυαρθρίτιδος εἰς θερμαστὴν ἦτις καὶ διφέλεται εἰς τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας του.

Οὕτω τὸ δικαιστήριον κατ' ἀρχὴν ἔκρινεν ὅτι ἡ συνέχισις παρὰ ταύτα τῆς ἴδιας ἐργασίας ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας ἐπὶ 15μηνον καὶ ἡ περαιτέρω ἐπιδείνωσις τῆς ἀσθενείας ἔνεκεν τούτου, ἀποτελεῖ ναυτεργατικὸν ἀτύχημα.

Ἡ ὡς ἄνω κρίσις ἐδράζεται ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1, 2, 3 τοῦ νόμου 551) 1914 ἐν συνδασμῷ πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 38 τοῦ εἰσαγωγικοῦ νόμου τοῦ Α.Κ. ἐκ τοῦ ὅποιου συνάγεται, ὅτι υφίστανται οἱ ὄροι τοῦ διαίου συμβάντος, ὅταν μετὰ τὴν ἐδότων τῆς προϋπαρχόντης νόσου ἐξηικολούθησεν ἡ αὐτὴ ὡς καὶ πρότερον ἀπασχόλησης τοῦ ἐργαζομένου υπὸ κανονικάς, ἀλλὰ καὶ δυσμενεῖς συνθήκας, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν περαιτέρω ἐπιδείνωσιν τῆς κλονισθείσης ύγειας τοῦ ναυτικοῦ.

Κατὰ ταύτα λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν τῶν ἀνάτερων καὶ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 288 τοῦ Α.Κ. ἡ παροχὴ δέον νὰ ἐκπληρούται ὡς ἀπαιτεῖται ἡ καλὴ πίστις ἐν ὅψει καὶ τῶν συναλλακτικῶν ἡθῶν τοῦ ἄρθρου 662 τοῦ Α.Κ. ἐπιβαλλεται εἰς τὸν ἐργοδότην ἡ ὑποχρέωσις ὅπως ρυθμίζῃ τὰ τῆς ἐργασίας κατὰ τρόπον ὃστε νὰ προστατεύεται ἡ ζωὴ καὶ ἡ υγεία τοῦ ἐργαζομένου.

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΘΕΜΑ

ΗΥΞΗΜΕΝΗ Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ»

Κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς ΝΑΥΣΙ εἰς τὸ Πέραμα ἐξυπηρετήθησαν συνολικῶν 30 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 222.486 τόν. d.w., μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ δύο τῆς ἑταίριας «Ἀτλάντικ», τὰ «Βασιλική» 69.062 τόν. καὶ «Ζέφυρος» 62.870 τόν.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν διαφόρων ἐπισκευῶν ποικιλῆς ἐκτάσεως εἰς τὰ πλοῖα αὐτά, ἐπραγματοποιήθησαν 212 ἡμέραι ἐργασίας μὲν μέση ἡμερήσια ἐξυπηρέτησιν 9 πλοίων καὶ αἰχμῇ 12 πλοίων.

Ἀναλυτικώτερον, μεταξὺ τῶν ἐπισκευῶν στικῶν ἐργασιῶν τῆς ΝΑΥΣΙ τὸν μῆνα Μάρτιον περιλαμβάνονται καὶ αἱ ἔξη:

«Ἀποπεράτωσις τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων «Μητέρα», «Ἀσημίνα», «Μπάζελ», «Ἄιρηνς Λάϊτ», «Γαλαζίδι», «Ρίο Μάρα», «Αντώνιος», «Παναρέπτζ», «Ἀνδριώτη», «Χρυσούλα II», «Πρωτεύς», «Γλάρος», «Δῆμος», «Κεχρέα», «Πασίφικ», «Ἐλλένικ Χρούσ».»

Ἐξ ἄλλου ἀνελήφθη ἡ κατασκευὴ νέων ἀξονικών συστημάτων τοῦ κάρφου «Ἀργοστόλι», ἐνῷ περὶ τὰ τέλη Μαρτίου εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς ΝΑΥΣΙ εύρισκοντο ἐν ἐξελίξει αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων «Ράντιαν Μπέλλα», «Μιμίκα Λ.», «Σιθιάνα», «Ζέφυρος», «Σῆρι Χόρη», «Ρηγλαΐαν», «Θείος Θανάση», «Κύδωνα.

Ἐπίσης τὸ Τημῆμα 'Ανακαίνισεων τῆς ΝΑΥΣΙ παρέδωσε κατὰ τὸ ίδιον διάστημα 20 μέρη μηχανῶν ἔτοιμα, ἀπὸ τὰ ὄποια τὰ 14 ἡσαν κεφαλαὶ ἐμβόλων καὶ 6 βαλβίδας.

Τέλος ἔξετελέσθησαν καὶ ἐκτελούνται παραγγελίαι τῶν Ναυτηγείων 'Ελευσίνος, τῶν Ναυτηγείων Χανδρῆ, τῆς ἐλληνικῆς 'Εταιρίας Γενικῶν 'Επιχειρήσεων, τῆς 'Εταιρίας 'Υδάτων καὶ τῆς Χαλυβουργικῆς.

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)



ΑΙΓΑΙΟ ΤΟΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Η ισπανική ναυπηγική έταιρια «Ισικαβαζίμα - Χαρίμα», ένα συνεργασία με την «Μίτσουΐ», υπέγραψε προσφάτως συμφωνίαν παροχής τεχνικής δυνηθείς πρός τα αίγυπτιανά ναυπηγεία της 'Άλεξανδρείας και τού Πόρτ Σάιδ, Ελεγχόμενα ύπό της αίγυπτιακής Κυβερνήσεως και τών άρχων της διώρυγος τού Σουέζ αντιστοίχως.

Τά ναυπηγεία της 'Άλεξανδρείας, τεθέντα έν λειτουργία τό 1962, είναι τά μεγαλύτερα τής χώρας και δύνανται νά κατασκευάσουν πλοία μέχρι 25.000 τ.ν. d.w. Η παρούσα ναυπηγική των παραγωγή κυμαίνεται μεταξύ 10.000 και 15.000 τ.ν. d.w. έτησιώς.

Βάσεις τής συμφωνίας, οι Ισπανικές θάλασσες τής έλεγχουν τάς υπαρχόντας έγκαταστάσεις τών ναυπηγείων, τήν δομήν, τό σύστημα παραγωγής των κλπ. και θά προτείνουν μέτρα διά την βελτίωσην τής παραγωγικότητός των. Ειδική συμβουλευτική όμάς έξι 'Ισπανών τεχνικών έπεισκέφθη πρός τών σκοπών αύτών τά αίγυπτιακά ναυπηγεία τών παρελθόντα μήνα.

'Επίσης, η Ισπανική έταιρια θά άναλάβη τήν έκπτασιστιν Αιγαίπτιων τεχνικών πρός ψηφάδρωσην τών ναυπηγείων και θά συμμετέχη είς τό έργον τού έκσυγχρονισμού των.

'Επιπροσθέτως, η 'Ισικαβαζίμα - Χαρίμα προσεφέρθη νά άναλάβη τών έκσυγχρονισμού τών έπισκευαστικών μονάδων τής 'Ισμαηλίας και τού Πόρτ Τεουφίκ, κατά μήκος τής διώρυγος τού Σουέζ.

ΓΑΛΛΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Ύλοποιείται σταδιακώς ο σχηματισμός τής «Κομπανία Ζενεράλ Μαριτίμ» - προερχόμενης άπό τήν σύμπτην τών έταιριών «Κομπανία Ζενεράλ Τρανσασταλαντίκα» και «Κομπανία η Μεσαζέρι Μαριτίμ». Ήδη, πρό διμήνου περίπου, η ύπό σχηματισμὸν έταιρία έγκατεστάθη είς τά νέα της γραφεία. Ή δευτέρα φάσης, αφορώσα είς τήν νομική πλευ-

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

Ανοικιάζονται με πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Ιος όροφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, με ήμιορθοφον Μ2 200.

ράν τής συγχωνεύσεως, άναμένεται νά άχθη είς πέρας έντος τού τρέχοντος έτους.

Η νέα έταιρια, τής όποιας ή σύστασις άπειρασίσθη πρό έτους, είναι τώρα ή μεγαλύτερα έφοπλιστική έπιχειρησης σκαφών ξηρού φορτίου είς τήν Γαλλίαν, διασχιζόμενη στόλον έξι 100 περίπου πλοίων, με ίδιαπέραν έμφασην είς τάς τακτικάς γραμμάς.

Τά φιλόδοξο σχέδιο τής νέας έταιριας περιλαμβάνουν έπεινδύσεις υψησ 4 περίπου δισεκατ. φράγκων και ναυπηγήσεις 24 σκαφών. Τό γιγαντιαίον αύτό πρόγραμμα βασιζεται είς τήν άναγκην άμφοτέρων τών έταιριων νά διευρύνουν και νά έκσυγχρονίσουν τάς δραστηριότητάς των, καθώς και νά άντικαταστήσουν τινά έκ τών παλαιοτέρων σκαφών των διά νεωτέρων, συναγωνιστικών πλοίων - κοντέινερς.

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Συνεπείς έρωτήσεως είς τήν Γαλλικήν Βουλήν, ή 'Εφημερίς τής Κυβερνήσεως τής Γαλλίας δημοσιεύει στοιχεία και άριθμους άναφερόμενα είς τήν τρόπον οικονομικής ένταξησεως τής Κυβερνήσεως πρός τούς ίδιωτας έφοπλιστάς όσον και είς τάς έφοπλιστικάς έταιριας είς τάς όποιας συμμετέχει και τό κράτος. Σχετικώς πρός τό πρόγραμμα άναπτυξής (1976 - 1980) και τό πρόγραμμα έξορμήσεως (1971 - 1975) αι χορηγηθείσαι οικονομικαί ένισχυσεις είναι δύο είδών:

Έπιδότησης πρός τό έφοπλισμόν και εύνοικά έπιτοκία. Τό έπιπτεδον τών έπιδοτήσεων καθωρίσθη δάσει τής άποδόσεως τών σκαφών και υπηρεσιών αίτινες παρεσχέθησαν πρός τήν Οικονομίαν. Δεξαμενόπλοια, υγραερόπλοια, έπιβατηγά δέν εύνοηθησαν, ένώ τά πλοία - κοντέινερς, τά όχηματα γραφείων μέ 18% και άκολουθας μέ 15% τά σκάφη αίτινα έργαζονται έκπτος τής περιοχής τού φράγκου.

Τά εύνοικά έπιτοκία έχοργήθησαν πρός τούς έφοπλιστικά άναλόγως τών έπεινδύσεων των και τής οικονομικής των καταστάσεων.

Τό σύνολον τής κρατικής συνεισφοράς κατά τήν περίοδον τού προγράμματος 1971 - 1975 κατεμερίσθη ώς έξης: Έταιρια με κρατική συμμετοχή 200,6 έκατ. γαλλικά

φράγκα. Σκάφη ξηρού φορτίου, έφοπλισται ίδιωται 298,9 έκατ. φράγκα. Δεξαμενόπλοια ίδιωτικού έφοπλισμού 480,1 έκ. φράγκων.

Κατά τήν έναρξην τού νέου προγράμματος ή σχέσις μεταξύ σκαφών με κρατική συμμετοχήν και ίδιωτων ήτο 1:4 ώς πρός τών άριθμόν τών σκαφών και 1:8 ώς πρός τήν χωρητικότητα.

Αι μέχρι στιγμής δοθείσαι παραγγελίαι θά έπιτρέψουν αίσθητώς τήν αύξησην τού ποσοστού τής κρατικής συμμετοχής είς τήν έθνικήν ναυτιλίαν. Ό αριθμός τών παραγγελθέντων σκαφών είναι αι συμμετέχει τό κράτος άντιπροσωπεύει σχεδόν τό 1/3 τού σημερινού στόλου, ένώ τά παραγγελθέντα υπό ίδιωτων είναι κατά 20% κατώτερον τού κατεχομένου σήμερον ύπερ αύτών στόλου.

ΥΓΙΗΣ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Έντος τού 1980 ή γαλλικός έμπορικός στόλος θά διπλασιασθή, όσον αφορά είς τήν άριθμόν σκαφών. Ή χωρητικότης τών δεξαμενόπλοιων θά αύξησθη κατά 23%, τών σκαφών ξηρού φορτίου 34% και τών ρό - ρό και κοντέινερς κατά 65%. Τό 1975 τό ισοζύγιον τών ναύλων κατήλθεν από 3,9 δισ. φράγκων τού 1974 είς 2,3 δισ.

Αύτά αναφέρονται είς τήν έκθεσιν «Αί θαλάσσαι μεταφοροί τό 1975» από τόν Πρόεδρον τής Κεντρικής Επιτροπής τών Γάλλων έφοπλιστών κ. Μ. Τ. Βιελζέ, στοις έτοντσιν τά ίψηλα χρέη αίτια έφθασαν τά 7 δισεκ. φράγκων δηλαδή τό σύνολον τών έπιστριψιν προσόδων τού έμπορικού στόλου. Διεκήρυξεν δημαρτήσιν παραμένει ύγιης. Ποσοστόν 2% τής χωρητικότητος εύρισκεται έν παροπλισμού έναντι τού παγκοσμίου μέσου όρου τού 9%, Νορβηγικού 30%, τού 'Ολλανδικού 11% και τού 'Ιταλικού 10%.

Έντος τού 1980 και δάσει τού προγράμματος έξορμήσεως ή γαλλικός έμπορικός στόλος θά διπλασιασθή ώς πρός τών άριθμόν σκαφών και 40% ώς πρός τήν χωρητικότητα.

Διά τά δεξαμενόπλοια ή πρόδολεψις είναι αύξησης 30 - 33%, ξηρού φορτίου 34% και ρό - ρό και κοντέινερς ή αύξησης χωρητικότητος θά είναι 65% (80% ώς πρός τήν άριθμόν μονάδων).

Η έκθεσις ίδιαστερα τονίζει τήν μείωσην ήτης έσημειώθη τό 1975 είς τό παθητικόν τού ισοζύγιον ναύλων όπερ κατήλθεν είς 2,3 δισ. φράγκων ένσοντι τών 3,9 δισεκ. φράγκων τού 1974.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Προτίθεται ή Κυβερνήσις τού Βελιγραδίου νά αύξηση τό έμπορικον της στόλου μέχρι τού 1980 κατά 108 σκάφη, 1,6 έκατομ. τόν. γκρός ή 2,6 έκατομ. τόν. φορτίου. Τά παρηλίκα πλοία θά έκποιηθούν κατά τήν προσχή πενταετίαν. Νεότευκτα θά τά άντικα-

At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports STRACHAN SHIPPING COMPANY Ship Agents & Stevedores since 1886

12 operating offices at major ports U.S.A. South Atlantic & Gulf Coasts. Sub-Agents at outports.

Represented by :

Karaicos Maritime Co. Ltd.
P. O. Box 118
Piraeus, Greece
Phones : 427022 - 424665

Caem International, Ltd.

52/54 Gracechurch Street
London, EC3V 0EH, England

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.

TWX : 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262

στήσουν. Ήδη η Γιουγκοσλαυία έχει ύπό παραγγελίαν είς τὸ ἔξωτερικὸν 18 σκάφη, 434.200 τόν. γκρός. Πολλά σκάφη θὰ κατασκευασθούν εἰς τὰ ἔγχωρία ναυπηγεῖα.

Πρόκειται περὶ νέου ὀλῶς προγράμματος διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Μέχρι τοῦδε ἡ Γιουγκοσλαυία παρεχώρει χαμηλότοκα δάνεια εἰς τὰς ἑκατόντα τὸν ἔξωτερικὸν παραγγελίας, αἵτινες προετιμῶντο. Αἱ γιουγκοσλαυίκαι παραγγελίαι εἶδισθούν εἰς τὰ ἔγχωρα ναυπηγεῖα. Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1972 - 1975 κανὲν γιουγκοσλαυϊκὸν πλοίον δὲν ἔναπηγήθη εἰς τὰ ἔθνικὰ ναυπηγεῖα. Η Κυβέρνησις θὰ ἐπιζητήσῃ καὶ τοῦ δένου κεφαλαίου τὴν δανειοδότησιν, ἵνα ἐπιτύχῃ τὴν διαφύλαξιν τῶν ἔγχωρων παραγγελίων εἰς τὰ γιουγκοσλαυϊκὰ ναυπηγεῖα, ἄτινα δέχονται τὰς συνεπειὰς τῆς κρίσεως. Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1975 41 σκάφη ἔτελουν ύπὸ παραγγελίαν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Τὸ πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ 1970 ἀπέτυχεν, ὑποστηρίζει δὲ κ. "Ἐντδιν Μ. Χούντ, πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου Ναυτιλῶν τῆς Ἀμερικῆς. Ή εὐρύτερα συμμετοχὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς εἶναι ἴσως ὁ μόνος τρόπος ἐπιτεύξεως μιᾶς ἀποτελεσματικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Πρὸ τοῦ 1970, ὅταν αἱ ἐπιχορηγήσεις περιωρίζοντο εἰς τὰς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν, «ετὸ ρεκόρ τῶν ἐπιχορηγουμένων νεοτεύκτων σκαφῶν ἥτο ὑψηλότερον». Μεταξὺ 1960 καὶ 1970, ὅτε τὸ «επαλαίον» πρόγραμμα ἔκ τοῦ Νόμου περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1936 ἥτο ἐν ισχύ, 156 πλοία παρέδεχθσαν, ἦτοι 14 πλοῖα ἑτησίων κατὰ μέσον δύων. Μεταξὺ 1971 καὶ 1980, δηλαδὴ ἐντὸς τῆς πρώτης 10ετίας τοῦ νέου προγράμματος, βάσει τοῦ ὅποιου αἱ ἐπιχορηγήσεις ἐπεκτάθησαν εἰς ὅλους τοὺς τύπους τῶν ποντοπόρων πλοίων, 83 ἐπιχορηγούμενα σκάφη θὰ ἔχουν ναυπηγήθη, περιλαμβάνοντα 40 τάνκερς καὶ δύο μπάλκ κάρριερς.

Οὕτω, τὸ πρόγραμμα τοῦ 1970, ὅπερ

προέβλεπε τὴν ναυπηγησιν 300 σκαφῶν ὅλων τῶν τύπων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐντὸς 10ετίας, καθυστερεῖ σημαντικῶς καὶ οὐδεμίᾳ ἀλπίς ἐπιτεύξεως τοῦ ἀρχικοῦ στόχου ὑπάρχει, προσέθεσεν δὲ κ. Χούντ.

Παρετήρησεν, ἐπίσης, δὲτη κατὰ τὴν περίοδον 1971 - 80 θὰ ἔχουν ναυπηγήθη 104 μῆνα ἐπιχορηγούμενα ἐμπορικά σκάφη, ἀτινα ὅμως θὰ τύχουν τῆς κρατικῆς ὑποστηρίξεως εἰς τὰς ἔγχωριούς μεταφοράς.

Ως γεγονός, ἀφ' ὅπου ἐψήφισθη ὁ νόμος τοῦ 1970, αἱ παραγγελίαι διὰ μὴ ἐπιχορηγούμενα σκάφη, ὑπέρεβονται ἐκείνας τῶν ἐπιχορηγουμένων καὶ προορίζομένων διὰ μεταφοράς μεταξὺ ὅλων χωρῶν κατὰ 25%.

Συνεχίζω ὁ κ. Χούντ, εἰπεν δὲτη ἔξαιρεσει ὡρισμένων μετασκευῶν δὲν ἐτέθη παραγγελία ἐπιχορηγουμένου σκάφους κατὰ τὸ τελευταῖον 20μηνον. Μία μόνον παραγγελία ἐτέθη διὰ τρία τάνκερς, τὰ ὅποια ἔν συνεχείᾳ ἡ κυρώθησαν.

Ἐάν ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ὑπάρξουν σοδαραὶ ἀνακατατάξεις, εἰπεν ὁ κ. Χούντ, τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, τὰ ὅποια μὲ τὴν ἔναρξιν τοῦ προσεχοῦ ἔτους ἀντιμετωπίζουν καθέτον τὸ πτώσιον τῆς παραγωγῆς τῶν καὶ προβλήματα ἀνεργίας, δὲν προβλέπεται νὰ ἰδουν καλυτέρας ἡμέρας πρὸ τοῦ 1980.

Τέλος, ἀνέφερεν δὲτη ἡ διαθεσιμότης πόρων ἐπιδοτήσεως δὲν ἀρκεῖ διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων παραγγελιῶν. Ἀπαιτοῦνται καὶ ἄλλοι παράγοντες, ὡς ἡ καλή ναυλαγορά, ἡ διαθεσιμότης κεφαλαίων ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν, τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον καὶ ἡ προτίμησις τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΕΚΠΟΙΗΣΙΝ ΤΟΝΝΑΖ

Προέτεινον οἱ Ἰάπωνες ἐφοπλισταὶ εἰς τὰ ναυτεργατικὰ φυγούνιον τὴν ἔγκρισιν πωλήσεως κατὰ τὸ 1976 ἑκατόν πλοίων, χωρητικότητος ἑξ ἑκατομ. τόν. d.w. Τάνκερς 37, τόν. d.w. 4,3 ἑκατομ., μικτῶν 5, τόν. d.w. 430.000 καὶ τῶν λοιπῶν ἥρου φορτίου φορτηγῶν. Δὲν πρόκειται τὰ «γιούνιον» νὰ συγ-

NAYTIKA XRONIKA

κατανεύσουν εἰς τὴν τοιαύτην μείωσιν τοῦ θετικοῦ τοννά.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Πρὸς ἀντιμετωπίσιν τῆς σοδούσης κρίσεως εἰς τὴν διεθνῆ ναυπηγικήν διομηχαίν, αἱ κυριότεραι ναυπηγικαὶ χώραι ἀπεφάσισαν τὴν χάραξιν κοινῆς πολιτικῆς καὶ συναπεδέχθησαν τὴν μείωσιν τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγῆς.

Μετὰ διήμερον σύσκεψιν, ὁ 'Ελεβετὸς πρόεδρος τῆς ἀρμοδιός ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἐπὶ ναυπηγικῶν θεμάτων, κ. 'Άλμπερτ Γκρούεμπελ, ἔδήλωσεν δὲτη οἱ ἐκπρόσωποι 15 χωρῶν, περιλαμβανομένης τῆς Ἰαπωνίας —ὅποιοι καλύπτει τὸ 50% τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγῆς— ἔδεχθησαν ὡς ἀρχὴν διὰ τρία τάνκερς, τὰ ὅποια ἔν συνεχείᾳ ἡ κυρώθησαν.

Ἐκάστη κυβέρνησις, εἰπεν ὁ κ. Γκρούεμπελ, θὰ λάβῃ ὑπὸ δώμα τῆς τὰ τοπικὰ καὶ κινωνικὰ προβλήματα τῶν διαφόρων ναυπηγικῶν περιοχῶν τῆς ἐπικρατείας της, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δὲτη θὰ σεβασθῇ καὶ τὰς ἐν Ισημύρησι συμφωνίας περὶ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ.

Ἐν τούτοις, ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς, εἰς τὴν ὅποιαν μετείχον ἐκπρόσωποι τῶν περισσοτέρων χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Ἰσπανίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐπιμελῶς ἀπέφυγε νὰ θίξῃ τὸ ἀκανθώδες θέμα τῆς προσφορᾶς τιμῶν κάτω τοῦ κόστους διὰ τὴν προσέλκυσιν παραγγελιῶν.

Ἄποντα τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς συνεφώνησαν διὰ τηρούν ἀλλήλους ἐνημέρους ἐπὶ τῆς ἔθνικῆς των ναυπηγικῆς πολιτικῆς. Μία ὑπερεπιτροπή θὰ συνεδριάσῃ διὰ πρώτην φοράν ἐντὸς τοῦ Μαΐου ἵνα ἐλέγξῃ τὰς νέας παραγγελιῶν εἰς ἑκάστην χώραν.

Παρὰ τὸ ἀόριστον τῆς καταστάσεως, ἀπαντεῖς σχεδόν οἱ σύνεδροι ἐξέφρασαν ἱκανοποίησιν διότι ἐπετεύχθη τὸ πρῶτον δῆμα χαράξεως κοινῆς πολιτικῆς ἐπὶ ἐνός ἐκ τῶν σο-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

βαρωτέρων διοικητικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν άρκετοι χώραι τής Δύσεως.

Σήμερον, το έν-τρίτον της παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων άργει έλλειψεις άπασχολήσεως. 'Η παραγωγικότης των ναυπηγείων, αύξηθεισα κατά 50% από το 19/1 και έντευθεν, έκτιμαται διπλασία της ζητήσεως, άναμένεται δε ή άνισορροπία αυτή νά ξεκινήσει.

'Η άποτελεσματικότης των σων άπεφασίσθησαν θά είναι μόνον έμφασής ένα σχέσης με τάς έξελιξεις της ναυλαγοράς και τά μέτρα τά όποια θά ληφθούν έκ μέρους των διαφόρων κυβερνήσεων.

'Όπωσδήποτε προειδοποίησεν ό κ. Γκρούεμπελ, ή προσαρμογή είς τάς νέας συνθήκας θά είναι δυσχερής και μακροχρόνιος.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΗΣ ΣΤΟΛΟΣ

Ο σοβιετικός έμπορικος στόλος κατέχει την δριμότητα είς την κλιμακα της παγκοσμίου ναυτιλίας, με 19.236.000 τόν. γκρός, γκρός.

Η δάσις σκαφών μεταφοράς ξηρών φορτίων και γενικού έμποριου άποτελείται από σειράς μονάδων δημοπλοκινήτων και στροβιλοκινήτων. Τά σκάφη ταύτα είναι δύο καταστρωμάτων χωρητικότητος κυμαινομένης μεταξύ 8 - 16 χιλιάδων τόνων έκαστον και ωριαίας ταχύτητος ποικιλούσης μεταξύ 17 - 19 κόμβων.

Ο σοβιετικός έμπορικός στόλος διαθέτει έπισης μέγας άριθμός ειδικών φορτηγών - παγοθραυστικών, χωρητικότητος 9 χιλιάδων τόνων έκαστον, έπισης πλοίο - κοντέινερς και πλοίο γραμμών μέσης χωρητικότητος έκτελοντων υπερωκεανίους πλόας, ψυγείας και μικτά άτια χρησιμοποιούνται τόσον είς θαλασσίους όσον και ποταμίους πλόας, έπισης δε και διαφόρων άλλων τύπων.

Τά δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος κυμαινομένης μεταξύ 1.500 και 50.000 τόν. έκαστον, κατέχουν περίπου το 1/6 του συνόλου τού σοβιετικού έμπορικού στόλου με 3.712.000 τόνων. Τά ύπερωκεανία επιβατηγά 15 τόν. άριθμόν, σκάφη λίαν έκσυγχρονισμένα, παρουσιάζονται με χωρητικότητα 282.079 τόνων.

Η σοβιετική έμπορική ναυτιλία έμπλουτίζεται καθ' έκαστον έτος με νέας μονάδας. Τό μεγαλύτερον μέρος αυτών ναυπηγείται

εις τά σοβιετικά ναυπηγεία, τά όποια κατεσκεύασαν εσχάτως σειράν δόλκηρην φορτηγών έπιρου φορτίου και δεξαμενοπλοία δια υπερωκεανίους πλόας. 'Άξιοσημείωτοι παραγγελίαι είσι τα ναυπηγεία της Ιολωνίας, 'Ανατολ., Γερμανίας, Γιουγκοσλαβίας, Ιαπωνίας και Ιταλίας.

Εις τα σοβιετικά σκάφη γίνονται έπιτυχεις εγκαταστάσεις αύτοματισμού. 'Η Κρατική εταιρία της Βαλτικής έκμεταλλεύεται το πλοία εηρου φορτίου τύπου «Νοβγκορόντ» επι των οποιων εφημόσθη ο αύτοματισμός επι των μηχανών, αινιες είναι ισχύος 9.000 ίππων ως επισης και επι έκαποντάδων παλαισθεινων δοησητικών μηχανημάτων. 'Ολα κληρος ο μηχανισμός του αύτοματισμού έλεγχεται άπο ένα απομον. 'Από την γεφυρα πλοιαρχος και άξιωματικοι δύνανται νά χειρίζονται την μηχανήν.

Εις την Κρατικήν έταιρίαν της Μαύρης θαλασσης χρησιμοποιείται το τελειως αύτοματοποιημένων σκαφος «Σεβλεγκόρκα» όπερ εναυπηγήθη εις Χερσώνα. Αύτοματοποιημένα είναι επισης και τά παγοθραυστικά, αινια κατά τό χειμώνα διανοίγουν την διοσον εις τα εμπορικά σκάφη άτινα πλέουν πρός τους παγωμένους ρωικούς λιμένας.

Ως είναι γνωστόν το 1959 έτεθη έν ύπηρεια το παγοθραυστικον «Λένιν» όπερ χρησιμοποιεί ως πρωστήριον δύναμιν την ατομικήν ένέργειαν αναπτυσσον ισχύον 44.000 ίππων. Εις τον τομέα των παγοθραυστικών ευρισκονται εντεταγμένα σκάφη 26, 15 και 10 χιλιάδων ίππων.

Εις τό έχωτερικόν έπισης έδόθησαν παραγγελίαι ναυπηγείων σκαφών άτινα θά χρησιμοποιηθούν εις έσωτερικάς και έχωτερικάς γραμμας. Αι παραγγελίαι αύται περιλαμβανουν πλοία - κοντέινερς όριζοντίου και καρέτου φορτώσεως (πλοία τύπου λίφτ ον - λίφτ οφφ και ρό - ρό). 'Η χωρητικότης αυτών είναι τής τάξεως τών 20 χιλιάδων τόνων, ταχύτητος 21 κόμβων και μεταφορικής ικανοτητος 1.350 έμπορεματοκιβωτών των 20 ποδων. Τά σκάφη ταύτα ναυπηγούνται εις τά ναυπηγεία του Νικολάιφ, τής Πολωνίας και τής Ιαλλίας.

Μπάλκ - κάρριερς χωρητικότητος 15, 23, 32 και 50 χιλιάδων τόνων, ταχύτητος 15 κόμβων θά συμπληρώσουν την σοβιετικήν ναυτιλίαν. Μια σημαντική Οικονομική άποδοσις άναμένεται άπο τά μικτά σκάφη χωρητικότητος 90 - 100 χιλιάδων τόνων προσιμένων διά τάς μεταφοράς πετρελαίου και μεταλλευμάτων. Τοιαύτα σκάφη θά είναι ικανά διά μεταφοράς σιτηρών, άνθρακος, μεταλλευμάτων, λιπασμάτων και άλλων φορτίων εις χύμα η παραγώγων πετρελαίου.

Εις τόν στολον μεταφοράς μικρών φορτίων θά προστεθούν και άλλαι μονάδες. 'Ιδιαιτέρως είς σημαντικός άριθμός σκαφών μεταφοράς ζυλείας, μεγάλης και μεσαίας χωρητικότητος ως έπισης και πλοία ψυγεία 2.600 - 3.500 τόνων διά τάς μεταφοράς κρεάτων, φρούτων και εύπαθων φορτίων.

Προσδέπεται έπισης μία ταχεία αύξησης τού άριθμού τών δεξαμενοπλοίων. Τό πρόγραμμα θά συμπληρωθή με σκάφη 15, 40 και 150 χιλιάδων τόνων. Τοιαύτα σκάφη ναυπηγούνται εις τήν Χερσώνα. Πρωστή-

ριος δύναμις άτιμός, κινητήρες άτμοστρόβιλοι ισχύος 30 χιλιάδων ίππων, μία έλιξ έλεγχομένου βήματος και ταχύτης 17 κόμβοι.

ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Δύο ρωικά ύπερωκεανία, τά «Μιχαήλ Λεμόντοβ» και «Άλεξανδρος Πούσκιν», έξετέλεσαν κατά τό παρελθόν έτος τά τακτικά των δρομολόγια μεταξύ Μόντρεαλ και Νέας Υόρκης, πρός τήν Εύρωπην, με πληρότητα θέσεων (680 έπιβάται).

Η σαιζόν τού 1976 άρχιζει τήν 30ήν Απριλίου, ήμεραν άναχωρήσεως τού «Λεμόντοβ» από τήν Νέαν Υόρκην.

Έφετος τά δύο σκάφη θά προσεγγίζουν και εις τήν Χάροην. Πρόσθετοι λιμένες τό Λονδίνον και τό Μπρέμερχεν. Οι έπιβάται δύνανται νά παραμείνουν έπι τών πλοίων κατά τήν παραμονή των είναι τόν λιμένα του Λεινίγκραντ, Πληρώνουν 45 δολ. ήμερησίων διά τήν παραμονή των αύτών.

Τά άδειφά αυτά σκάφη έχουν χωρητικότητα 20.000 τόνων. Είναι άνετα, κλιματισμένα, πολυτελή, ναυπηγήσεως προσφάτου.

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

Δέν θά παύσουν τά Σοβιέτ εισάγοντα, κατά τούς ειδής παραπρέτας, σημαντικάς ποσότητας δημητριακών. Αι άναγκαι τής Ρωιας φθάνουν τά 250 έκατομ. τόν. έπισης (πληθυσμός 255 έκατομ. ψυχών). Τό πενταετές σοβιετικόν πρόγραμμα προβλέπει παραγωγήν 215 - 220 έκατομ. τόν. δημητριακών έπιησίων. Τό έλλειμμα προεξοφλεῖται εις 30 έκατομ. τόν. κατ' έτος.

Εις 120 έκατομ. τόν. άριζεται ή εισαγωγή κατά τήν προσεχή πενταετίαν, με δάσιν οτι αι λιμενικαί εύκολισι θά έπιτρέπουν τήν διακίνησιν 20 - 30 έκατομ. τόν. έπισησίως.

Προσπάθειαι σύντονοι καταβάλλονται διά τήν αύξησην τούς παραγωγής. 'Η πληρετέρα μηχανοποιησις και ή καλή διαχείρισης προσπατούνται. Πρέπει, έξ άλλου, νά ληφθούν ύπ' θίνιν αι άναγκαι τών δορυφόρων. 'Ομιλούν άκομη περι έναποθηκεύσεως δημητριακών εις τούς λιμένας Ρόττερνταμ, 'Άμστερνταμ και 'Άμβούργου.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΟ ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Αι άκαθαριστοι εισπράξεις τής Σουηδικής Ναυτιλίας έμεινασαν άπο 7.425 έκατομ. κορώνας τού 1974 εις 6.606 έκατομ. τό 1975. Αι δαπάναι άπο 3.963 έκατομ. κορώνας ήμηνθησαν τούντον εις 4.127 έκατ. τό 1975. 'Ενεργητικόν ύπόλοιπον 2.479 έκ. κορ. τό 1975, έναντι 3.463 έκατ. τό 1974. 'Έαν προστεθούν εις τόν άνωτέρω άριθμόν τών δαπανών και έκεινα τών ξένων πλοίων εις τούς σουηδικούς λιμένας καθορίζεται τελικών ή καθαρά είσοφορά του ναυτιλιακού παράγοντος κατά τό 1975 εις 2.930 έκατομ. κορώνων, με μείσων κατά 23% έναντι τού 1974.

For your Provisions in Tarragona, Valencia, and Barcelona (Spain), contact us:

OLYMPIC SHIPCHANDLERS

DIRECTOR: ATHANASSIOS MAMZERIDIS

Deck and Engine Stores, Laundry Bonded Stores

TARAGONA : P.O.Box 425

Telephones : 211492, 211446

After Office Hours 213097, SHOP. 214457

CABLES : BONSHIP

TELEX N. 56414

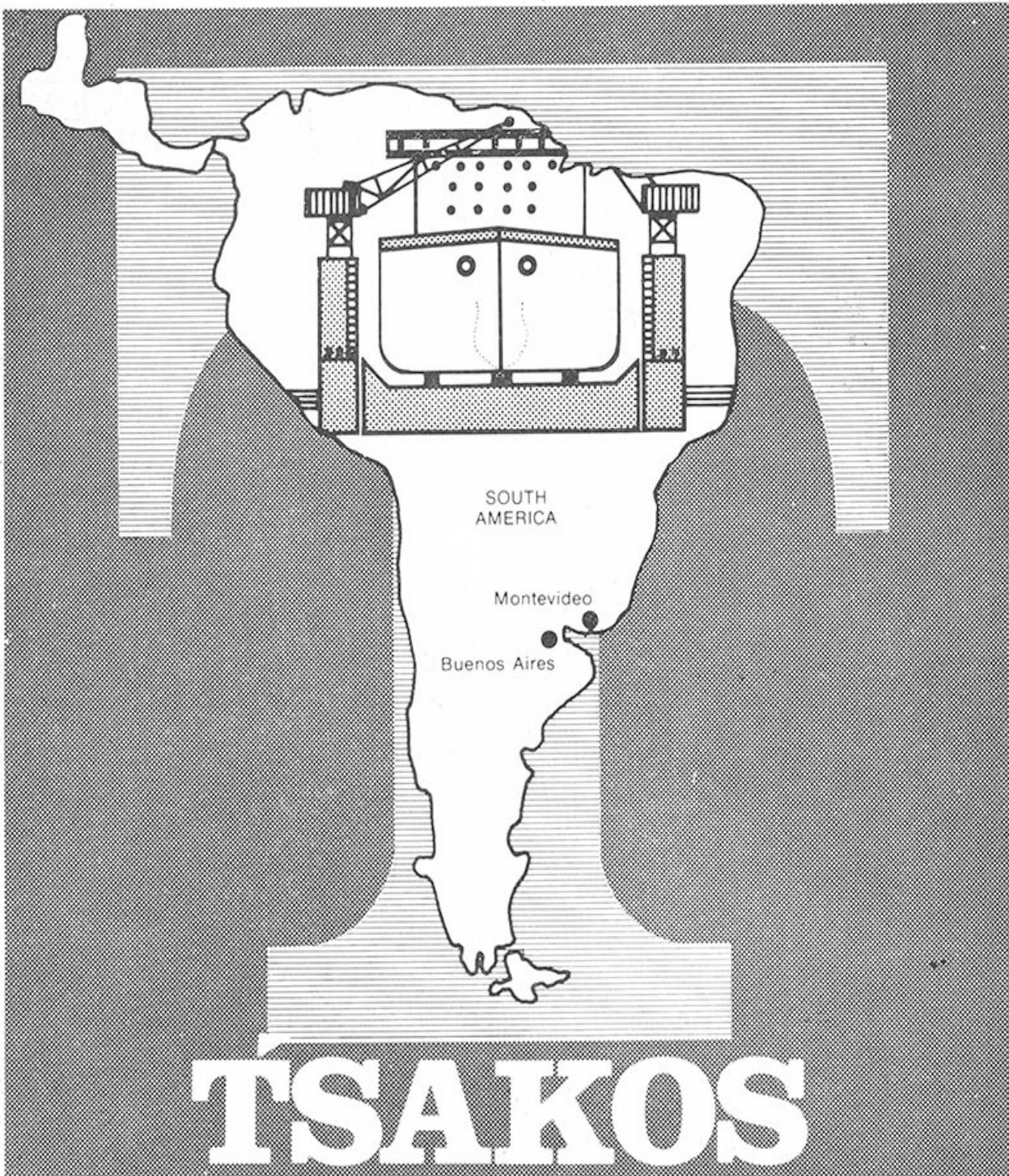
ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΝ θέσιν τού Πειραιώς, συγκρότημα γραφείων ειδικής κατασκευής, διά ναυτιλιακά γραφεία, πολυτελούς κατασκευής, πρώην γραφεία μεγάλου έφοπλιστικού οίκου. 'Ιδιαιτέρα άνεξάρτητος είσοδος, είς μέγαρον με τρεις προσόφεις.

ΑΠΑΝΤΑ τά γραφεία έπι προσόφεως, άνευ κοινοχρήστων έξόδων.

ΕΙΔΙΚΑΙ έγκαταστάσεις TELEX — Τηλεφωνικόν κέντρον — 'Ενδοεπικοινωνία. Δυνατότητας παρκαρίσματος.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ Τηλ. 9564-293, 9564-271. Κον Μωσῆν κατά τάς δρας 9—2 π.μ. και 7—9 μ.μ.



TSAKOS

SHIP REPAIRS AND MARINE SERVICES BY:

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A. MONTEVIDEO
(Ex Regusci y Voulminot Ings S.A. Established 1901)

HEADOFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD

Av. Gral. Roudeau 2023 Tel. 23336/38 Telex: 448 STAR UY MONTEVIDEO — URUGUAY

AFFILIATED - SHIPREPAIRERS

TSAKOS REPARACIONES NAVALES S.A., BUENOS AIRES

Pedro de Mendoza 1687/89 Tel. 282674 BUENOS AIRES - ARGENTINA

PIRAEUS OFFICE: TRUST ENGINEERING ASSOCIATES

81 Akti Miaouli Tel. 4524 848, Telex: 212670 STAR GR. PIRAEUS — GREECE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπέβληθσαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηοδόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. ΠΕΛΑΓΟΣ : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 8.100 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Δέλφιμαρ» (κ. Θεόδ. 'Αρδανιτάκης).

2. ΦΡΑΝΚΙ : Φορτηγὸν (πρώνυ παναμαϊκὸν «Οδυσσεύς») 2.227 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σίσσου» (κ. Κυριακὴ Σηφάκη).

3. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον No. 4554 15.900 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μετροπόλιταν Σητρέιντα» (Μετροπόλιταν Σίππινγκ).

4. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον No. 4555 15.900 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μετροπόλιταν Σήμπορντ» (Μετροπόλιταν Σίππινγκ).

5. ΘΕΟΜΑΡΤΟΣ : Μπάλκ κάρριερ (πρώνυ γερμανικὸν «Susanne Schulte») νεοαγορασθέν, 44.916 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πάλομαρ» (Ντέμι Μαριτάτιμ).

6. ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ : Μπάλκ κάρριερ (πρώνυ γερμανικὸν «Mathilde Schulte») νεοαγορασθέν, 42.983 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μίραμαρ» (Ντέμι Μαριτάτιμ).

7. ΣΗ ΧΟΡΣ : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.006 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κυράλλα» (κ. Γεώργ. Παπάλη).

8. ΚΥΡΑΡΗΝΗ : Φορτηγὸν (πρώνυ κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 4.209 τόνων γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τιμέρεια» (κ. Κων. Στάνος).

9. ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ : Φορτηγὸν (πρώνυ κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 5.993 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βέρετος Λοζ» (κ. Κων. Στάνος).

10. ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ : Φορτηγὸν (πρώνυ κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 8.532 τόνων γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σῆ Μπέλτα» (κ. Κων. Στάνος).

11. ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: Φορτηγὸν (πρώνη λιβεριανὸν «Μπέρτο Μάικελζ») 4.711 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σημάστερ» (κ. Κων. Στάνος).

12. ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ : Δεξαμενόπλοιον (πρώνη ιαπωνικὸν «Kiko Maru») νεοαγορασθέν, 100.282 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κυρότο Σίππινγκ» (Σ. Λιθανὸς Έλλάς).

13. ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 12.959 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκόλντεν Σιμίζου» (Ζέφυρος Ναυτικὸν Πρακτορεῖα).

14. ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 12.959 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκόλντεν Παναγία» (Ζέφυρος Ναυτικὸν Πρακτορεῖα).

15. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ : Φορτηγὸν (πρώνη ιαπωνικὸν «Yamatomi Maru») νεοαγορασθέν, 2.902 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Φάλεξ» (κ. Κ. Παπαναστασίου).

16. ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ : Φορτηγὸν (πρώνη σουηδικὸν «Birgit Ragnes») νεοαγορασθέν, 5.408 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ακραρί» (κ. Φ. Γεωργόπουλος).

17. ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ : Φορτηγὸν (πρώνη «Funas») νεοαγορασθέν, 4.138 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αλμπανύ» (κ. Ι. Μελίτης).

18. ΖΩΗ Γ.: Φορτηγὸν (πρώνη λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 3.828 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρδίνιρ» (κ. Γ. Γράτσος).

19. ΕΥΑ : Μεταλλοφόρον (πρώνη αγγλικὸν «Bamburgh Castle») νεοαγορασθέν, 11.894 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τοξότης» (κ. Εμμ. Κουτσοφίδης).

20. ΣΤΕΛΛΑ : Μπάλκ κάρριερ (πρώνη λιβεριανὸν «Makinifer Πρέσοτίς») 15.119 τ. γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσπόρτες Μαρίτιμος» (κ. Δημ. Μιτινίκος).

21. ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ : Φορτηγὸν (πρώνη Σιγκαπούρης ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 5.279 τ. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κορώνη» (Ερα Μαρίν Κορπ.).

22. ΝΕΝΑ : Φορτηγὸν (πρώνη παναμαϊκὸν «Amyra») νεοαγορασθέν, 7.267 τ. γκρός τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κίρινθος» (κ. Κων. Βελισσάριος).

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Εἰς κοινὴν σύσκεψιν τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν ὄργανων τῶν ὑπὸ τὴν πρεσβρίτιν τοῦ ὑπουργοῦ κ. Παπαδόγγονα ἐπήλθε συμφωνία διὰ τὴν νέαν σύμβασιν τῆς 'Ακτοπλοΐας. Βάσει τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας:

—Αἱ ἀποδοχαὶ ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων αὐξάνονται κατὰ 22% καὶ

25% ἀντιστοίχως.

—Τὸ ἐπίδομα 11% διὰ τὴν ἐργασίαν κατὰ Κυριακὴν αὐξάνεται εἰς 14%.

—Καθιερώνυται δύο διανυκτερεύσεις κατὰ μῆνα εἰς τὸν λιμένα ἀφετηρίας, ἐκτὸς τῶν μηνῶν 'Ιουνίου, 'Ιουλίου καὶ Αύγουστου, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁπίον θὰ πραγματοποιήσει μία διανυκτέρευσις.

—Τὸ ἐπίδομα στολῆς αὐξάνεται ἀπὸ 125 εἰς 400 δρχ. καὶ θὰ χορηγήται εἰς δύος.

—Αὐξάνεται τὸ ὄντιτιμον τροφοδοσίας καὶ καθιερώνυται διὰ πρότην φορὰν ἐπίδομα διοικήσεως διὰ τὸν πλοίαρχον.

—Ἐπίσης ἐπῆλθε συμφωνία καὶ διὰ τὰ πορθμεῖα μικρῶν ἀποστάσεων (μέχρι 30 μίλιων) διὰ τῆς ὁπίας:

—Αἱ ἀποδοχαὶ ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων αὐξάνονται κατὰ 21%.

—Η τροφοδοσία καθορίζεται εἰς 2.000 δρχ. μηνιαίως.

—Η ἐργασία κατὰ τὰς 16 ἀργίας τὰς ὀπίας καθιερώνει τὸ ἑορτολόγιον θὰ ἀμείβεται ὑπερωριακῶς.

—Ἐπίσης ρυθμίζονται διάφορα ἄλλα ἐκκρεμή θέματα καὶ αἰτήματα τῶν ναυτικῶν.

Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ - Οἰκονομικῶν - 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνεκρίθη ἡ ἀποφασισθεῖσα αὔξησις κατὰ 60% τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτικῶν ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Προνοίας, ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1976.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω ἡ μηνιαία εἰσφορά ὑπὲρ τοῦ Ταμείου αὐξάνεται ως ἀκολούθως:

a) Τῶν μετόχων τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὧν ἡ μισθοδοσία καταβάλλεται εἰς δραχμάς, ἀπὸ δραχμᾶς τριακοσίας είκοσι δύο (δρχ. 322) εἰς δραχμᾶς πεντακοσίας δέκα πέντε (δρχ. 515).

b) Τῶν μετόχων ὧν ἡ μισθοδοσία καταβάλλεται εἰς δέκανον νόμισμα ἀπὸ λίρας 'Αγγλίας τέσσαρας καὶ 470 χιλιοστά (Δ.Α. 4,470) εἰς λίρας 'Αγγλίας ἐπτά καὶ 150 χιλιοστά (Δ.Α. 7,150).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 30ην Μαρτίου καθειλκύσθη εἰς Μπιλμπάο, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Αστιλλέρος, τὸ πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν Σιγκαπούρης ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα 5.279 τ. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κορώνη» (Ερα Μαρίν Κορπ.) σημαίαν.

—Ἄπὸ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Οσκαρσάου καθειλκύθη πρὸ τίνος τὸ δέξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγάγων πετρέλαιου «Μεσσηνιακὴ Δᾶξα» τοῦ Οίκου Μ. Α. Καραγεώργων. Τὸ 31.000 τόν. d.w. παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ 'Ιουλίου θὰ ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Ἄπὸ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Οσκαρσάου καθειλκύθη πρὸ τίνος τὸ δέξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγάγων πετρέλαιου «Μεσσηνιακὴ Δᾶξα» τοῦ Οίκου Μ. Α. Καραγεώργων. Τὸ 31.000 τόν. d.w. σκάφος θὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μηνὸς καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο μπάλκ κάρριερς τῶν 27.000 τόνων d.w. παραγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι υπὸ τῆς ἐταιρίας «Μετροπόλιταν Σίππιγκ». Δὲν ἔγγνωθη ὁ χρόνος παραδόσεών των.

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



Ο κ. ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΣΤΙΑΣΙΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΒΟΥΛΕΥΤΑΣ

ΕΡΩΤ.: Κύριε Καραγεώργη ποιαί είναι αι έντυπωσεις σας έκ τής συνεστιάσεως τών έφοπλιστών μετά τού κ. 'Υπουργού 'Έμπορικής Ναυτιλίας και τών κ.κ. βουλευτών-μελών τής ναυτιλιακής έπιτροπής;

ΑΠΑΝΤ.: Η συνεστίασις αύτή υπήρξεν άξιεπαινος πράξις του Προέδρου κ. Α. Χανδρή και τών μελών τής Διοικήσεως. Έκ τών συνεστιάσεων προκύπτουν πάντοτε ώφελήματα και ούδεποτε ζημιά. Διεπίστωσα σχώμα προστικώς οτι:

α) Η κοινή γνώμη είναι άπληροφόρητος και είδικώτερον οι βουλευταίς οι άπορτίζοντες τήν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν διά τό τί προσφέρουν οι έφοπλισταί εις τήν Εθνικήν Οικονομίαν τού τόπου, εις ποσά συναλλάγματος, φόρους, φιλανθρωπικάς προσφοράς κλπ. και είδικώτερον τί προσφέρει ή Ναυτιλία μας εν καιρῷ πολέμου, και

β) εις τό άκουσμα τών λεχέντων παρ' έμοι οτι ή Γεν. Συνέλευσις τής ΕΕΕ μόλις πρό διάλιγων ήμερων άπεφάσισε τήν ίδρυσιν τού Νοσοκομείου ύψιστης στάθμης, εις διά θά νοσηλεύωνται δωρεάν οι άνιστες και κατιόντες πρώτου

βαθμού συγγενείς τών ναυτεργατών, ήκουσθη ένα «μπράβο» έκφωνηθέν άπό τήν βουλευτήν Χίου κ. Λ. Μπουρινάν και έν συνεχεία χειροκροτήματα. Τούτο άπέδειξε τί εύμενη άπτηχσιν είχεν η ίδρυσις Νοσοκομείου ναυτεργατών άπο έφοπλιστικά και μόνον κεφαλαια.

ΕΡΩΤ.: Ποιά ή γνώμη σας έπι τού πρώτου και τού δευτέρου θέματος;

'Επί τού πρώτου θέματος έχω τήν γνώμην οτι πρέπει νά συνταχθή και νά άποσταλη εις απαντας τούς βουλευτάς η τούλαχιστον εις τούς βουλευτάς τής Επιτροπής Ναυτιλίας έκ μέρους τής ΕΕΕ έντυπον διά τού θοίου νά γίνεται δι' άδρων γραμμών πληροφόρησις ως πρός τό θέμα της προσφοράς τών έφοπλιστών πρός τήν χώραν μας. Τά έλάχιστα υπ' έμοι χθες λεχθέντα πρός τούς προσκεκλημένους θά ήμπορούσαν ίσως νά άποτελέσουν τον πυρήνα τού έντυπου τούτου. 'Εμπλουτιζόμενα δε και δι' άλλων στοιχείων ήμερχαλογικά διατυπουμένων, θά άπεδιδον άριστα άποτελέσματα. 'Επί τού δευτέρου θέματος δέ, τής ίδρυσεως τού Νοσοκομείου, έχω έγγραφως άναφέρει εις τήν ΕΕΕ τόν τρόπον τής ίδρυσεως τούτου μέ δλας τάς λεπτομερείας.

ΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

'Από τά ναυπηγεία τής 'Ισικαβατζίμα-Χαρίμα παρελήφθη, τήν δην 'Απριλίου, ύπό τού Οίκου 'Αντ. 'Αγγελικούση, τό «'Ανανγκελ Προσπέριτο», 22.300 τόν. d.w., τό δεύτερον μιᾶς νέας σειράς έτεσάρων πλοίων τύπου «Φόρτσιουν», δμοια τών δποίων περιλαμβάνει ήδη ένδεκα σκάφη ό στάλος τού κ. 'Α. 'Αγγελικούση. Τών λοιπών δύο πλοίων τής παραγγελίας αύτής ή παραλαβή έχει προγραμματισθή διά τον 'Ιανουάριον και τόν Φεβρουάριον 1977.

Τό «'Ανανγκελ Προσπέριτο» ίψωσε τήν κυανόλευκον, τήν δποίαν φέρει και δλος σχέδιον ό στάλος τού κ. 'Αγγελικούση. 'Απέπλευσεν εύθυνς μετά τήν παραλαβήν του πρός έκτελεσιν τού πρώτου ταξιδίου του ύπό μακροχρόνιον χρονοναύλωσιν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τήν 18ην Μαρτίου παρελήφθη ύπό τού Οίκου Ν. Δ. Καζάκου τό 34.000 τόνων d.w. μπάλκ κάρριερ «Μότσαρτ Φέστιβαλ», ναυπηγήθην εις Γιοκοσούκα ('Ιαπωνία). 'Υψωσε τήν λιβεριανήν σημαίαν.

—'Από τά ναυπηγεία Ναμούρα παρεδόθη

εις τούς πλοιοκτήτας του (κ.κ. 'Αφοι Λιβανού). τήν 19ην Μαρτίου, τό μπάλκ κάρριερ «Κ. Ζ. Μιχάλου», 27.000 τόν. d.w. Σημαία ήλληνική.

ΤΟ «ΠΑΤΡΙΣ» ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΧΩΡΟΝ

Τό «Πατρίς», τό λαμπρὸν αύτό ύπεροκεάνιον τής γραμμῆς 'Ελλάδος - Αύστραλίας, μετά ύπερδεκεστή ἄνετον ύπερστον εις τήν έξυπηρέτησιν τών ήλληνικών μεταφορών μέ την μακρύνη ήπειρον, έπανέρχεται ύπο νέαν πως μορφήν εις τήν ήλληνικόν χώρον. Μετατρέπεται εις όχηματαγωγών - έπιβατηγών και δρομολογείται από τού 'Ιουνίου εις τήν γραμμήν 'Αγκόνας - Πατρών, έν συνεργασία μέ τον Οίκον Καραγεώργη, διασέβοντα τό δύο «Μεντιτερράνεαν...» έπιβατηγά - όχηματαγωγά.

Τό «Πατρίς» πρόκειται και πάλιν νά έξυπηρέτηση τήν έφετενήν ζωηράν τουριστικήν κίνησιν πρός την 'Ελλάδα. 'Η μεταφορική του ίκανότης διά 952 έπιβάτας (624 ότομα εις δικλίνους καμπίνας) τά έυρύτατα καταστώματα και οι σκένετοι, ούσον και πολυτελείς κοινόχρηστοι χώροι, ή ταχύτης τών 18 μιλών και ή δηλ. άνεστις πού παρέχει τό δι' ύπερωκεανίους πλόας προοριζόμενον σκά-

φος, άποτελούν όλιγα όπό τά πολλά πλεονεκτήματα, πού παρέχονται εις τήν εύτυχη ταξιδιώτην τού «Πατρίς».

Η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ποσδόν 1.855.464 δρχ. διέθεσεν ή "Ενωσις Έλλήνων Εφοπλιστών τό 1975 εις μίαν σειράν κοινωνικών, πολιτιστικών και άνθρωπιστικών έκδηλωσεων, περιλαμβανομένης καί τής συμμετοχής της διά πρώτην φοράν εις τήν Διεύθυνσιν 'Εκθεσιν Θεσσαλονίκης, μέ σκοπόν τήν εύρυτεραν προβολήν τής Ναυτιλίας.

Συγκεκριμένως, ή "Ενωσις Εφοπλιστών ένισχουσε μορφωτικάς έκδρομάς φοιτητῶν εις τό 'Εξωτερικόν, συνέβαλε εις τήν άνεμισθωσιν σκάφων διά τήν άνελκυσιν άρχασίου ναυαγίου εις τήν νήσον Δοκόν, ένισχυσε τό Μουσείον Γαλαξειδίου, τό Ναυτικόν Μουσείον, τήν 'Ελληνικήν Θαλασσίαν "Ενωσιν, τό Οίκον-μικόν Γυμνάσιον Πύργου, ένω έκαλυψε τάς διαπάνας διά τήν φιλοξενίαν προσφυγοποιιδών τής Κύπρου εις τήν Ναυτικήν Σχολήν τής Σύρου.

Ἐπίσης κατά τό έτος 1975 διετέθησαν χρηματικά ποσά διά τό έργον τού 'Ελληνικού 'Ερμούπο Σταυρού, διά τόν 'Αντικαρκινικόν 'Αγκόνα και διά τήν ένισχυσιν τής δραστηριότητος μιᾶς σειράς φιλανθρωπικών 'Ιδρυμάτων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τό δηζελοκίνητον μικτόν σκάφος «Vianos» ύπο άγγλικήν σημαίαν, ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τού Λονδίνου εις τημήν γύρω τών δολ. 6,7 έκαπτομυρίων. Χαρακτηριστικά: 54.810 τόν. γκρός, 103.870 τόν. d.w. ναυπηγήθην εις Λαντσκρόνα τό 1960, μέ μηχανή Γκοτσάρεκεν 19.800 ίππων και ταχύτητα 15½ μιλ. Παραλαβή 'Απρίλιον - Μάιον.

—'Επωλήθη εις σομαλικά συμφέροντα και παρεδόθη τό κυριακόν φορτηγόν «Níκε» 9.689 τόν. γκρός τού 1965. Μετωνυμάσθη «Eastern Unity».

—Εἰς άγοραστάς τής Βενεζουέλας έπωλήθη τό κυπριακόν φορτηγόν «'Αλεφάν» 2.245 τόν. γκρός, τού 1963. Μετωνυμάσθη «Armando Reverón».

—Τό ατμοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Mobil Venture» 48.024 τόν. γκρός, 85.978 τόν. d.w. τού 1965 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων άντι ποσού γύρω τών 1.8 έκατομ. δολλαρίων.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ύπο δρημάτων τού ιαπωνικόν δεξαμενόπλοιον «Tomo Maru» 39.106 τόν. γκρός, 68.761 τόν. d.w. τού 1965, σερβέυ Αύγουστον 1973 και μηχαναί Σούλτερ 18.000 ίππων. Τιμή δολ. 2.200.000.

—'Ηγοράσθη έπισης παρ' 'Ελλήνων άντι ποσού γύρω τών δολ. 3,5 έκατ. τό παναμαϊκόν δηζελοκίνητον μιτάλκ κάρριερ «Hunter» 9.484 τόν. γκρός, 15.713 τόν. d.w. ναυπηγήσεων 1970, σπέσιαλ σερβέυ Μαρτίου '78, μηχαναί MAN 7.600 ίππων.

—'Επωλήθη εις λιβεριανά συμφέροντα τό μπάλκ κάρριερ «'Αννελί» 13.268 τόν. γκρός, 23.620 τόν. d.w. τού 1944.

—Τό γερμανικόν μότορσπιτ «Buncrana Trader» 499 τόν. γκρός, 950 τόν. d.w. τού 1953 ήγοράσθη παρά τού κ. Μουστάκα τών 'Αθηνών και μετωνυμάσθη «Πέταλον». Κυπριακή σημαία.

—'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τό δηζελοκίνητον σουδικόν σέλτερτέκερ «Birgit Range» 5.408 τόν. γκρός, 7.200 τόν. d.w. μέ μηχανή B & W 4.000 ίππων. Τιμή γύρω τών 2 έκατομ. δολλαρίων.

—"Ελλήνες ήγόρασσαν έπισης τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν σέλτερτέκερ «Yoshinosa Maru» 8.783 τόν. γκρός, 12.030 τόν. d.w. τού 1956, μέ μηχανή B & W 7.500 ίππων εις τημήν γύρω τών 1,1 έκατ. δολλαρίων.

—'Επωλήθη εις ένα συμμέροντα και παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιον «Θεόδωρος Β.» 11.713 τόν. γκρός τού 1953.

—Τά άδελφά δηζελοκίνητα δανικά φορτη-

προσφέρουμε πνευματική ήρεμια

ΕΧΕΤΕ ΝΑ ΑΠΟΣΤΕΙΛΕΤΕ ΤΑΧΕΩΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΩΣ ΕΓΓΡΑΦΑ
ΑΞΙΑΣ ΣΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ:



Ο WORLD COURIER είναι στή διάθεσή σας τώρα
και στήν 'Άδηνα. Ο άνθρωπός μας διό έλθη ήμεσως στό
γραφείο σας νά παραλάβει τό φάκελλο σας, και ο WORLD COURIER
διό άναλαβε νά τον παρδώσω ταχέως και άσφαλως στόν
παραλήπτη, σ' οποιοδήποτε μέρος τού κόσμου 'κι διά βρισκεται.
Υπεύθυνος έξυπρέτησις έπι 24ώρου θάσεως, εις όλον τον κόσμο,
καθ' διά τάς ήμέρας και ώρας.

WORLD COURIER INC. Τηλεφωνήσατε
626.885
620.584

Τη περιούστερης πληροφορίες γραψτε
ΟΝΟΜΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

19 Rector Street, New York, 10006
ATHENS BRANCH
Σκαφού 27 - Αθηνών 136
Τηλ. 626.885 - 620.584

ΛΗΜΝΟΣ:

ΤΟ ΤΑΧΥΤΑΤΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ



ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

για «Mette Bewa» και «Rikke Bewa» 5.050 τόν. γκρός, 7.500 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1971 ήγοράθησαν παρ' Έλλήνων άντι ποσού γύρω τών 4,6 έκατομ. δολ. έκαστον.

— Έπωλήθη είς γαλλικά συμφέρουσα τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ilken Ntadio» 7.470 τόν. γκρός, 10.720 τόν. d.w. τοῦ 1966. Τιμὴ γύρω τῶν 4,4 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξὺ Έλλήνων ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Mimē Methenitē» 5.485 τόννων γκρός, 8.009 τόν. d.w. τοῦ 1956 άντι ποσού γύρω τῶν 900.000 δολλαρίων.

— Έλληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον μικτὸν σουηδικὸν σκάφος «Elisabeth Fernstrom» 44.742 τόν. γκρός, 75.400 τόν. d.w. ναυπηγηθὲν εἰς Γκόττεμπουργκ τὸ 1968 μὲ ἄμεσον παραλαβὴν.

— Τὸ ἀγγλικὸν μεταλλοφόρον «Bamburgh Castle» 11.894 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἡγοράσθη παρ' Έλλήνων καὶ παρελήφθη. «Ψύωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Εὔα».



ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Mosqueen» 40.893 τόν. γκρός τοῦ 1964 καὶ ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Πόλαρ Λάιον».

— Εἰς «Nikότα» μετωνομάσθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Oriental Pearl» 3.387 τόν. γκρός, τοῦ 1967.

— Τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Tokkyu Maru» 2.991 τόν. γκρός τοῦ 1972 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μαίναλον». Σημαία ἐλληνικῆ.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σπέτσαι» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «White Dolphin» 11.962 τόν. γκρός τοῦ 1958.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Ertanous» 11.750 τόν. γκρός, τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Ναυσικάδη». Σημαία ἐλληνικῆ.

— Μετωνομάσθη «Eseperantza» τὸ παραληφθὲν ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Tokushin Maru» 10.194 τόν. γκρός τοῦ 1972. «Ψύωσε τὴν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη τὸ νεοεζηλανδικὸν ρὸ - ρὸ «Wanaka» 2.678 τόν. γκρός τοῦ 1970 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Ράταχιλλα».

— Τὸ ἀγορασθὲν πορτογαλικὸν φορτηγὸν «Arioiilos» 5.289 τόν. γκρός τοῦ 1948 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Φώς I» καὶ ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του, τὸ πωληθὲν μεταξὺ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Αγγελική» 9.536 τόν. γκρός τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Αγγελικαὶ Δυνάμεις». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

Πᾶν δι, τι ἡ σύγχρονος τεχνολογία ἔχει ἐνσωματώσει εἰς τὰς ναυπηγήσεις ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἐφέρμοσθη εἰς τὸ νεότευκτον ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν σκάφος τῆς ἑταῖριας Υἱῶν Λουκᾶ Νομικοῦ, τὸ «Λ. Η μ ν ο σ», ὅπερ ἀρχίζει κατ' αὐτὰς τὰ τακτικά του δρομολόγια πρὸς τὰς Κυκλαδάς.

Κύρια χαρακτηριστικά του: 'Ολικὴ χωρητικότης 2.000 τόν. γκρός, μῆκος μέτρα 80, 70 καὶ πλάτος 12,40, μεταφορικὴ ικανότης 720 προσώπων, όχημάτων 56 ή 19 φορτηγῶν, ταχύτης ὑπέρτειακή 18 μῆλα.

Ἀνετα, δοσον καὶ πολυτελὴ τὰ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Δέκα πέντε χωριστὰ διαμερίσματα δι' ἐπιβάτας, τρεῖς ἀνεξάρτητοι μονάδες κλιματισμοῦ Μαρέλλι. Αἴθουσα δειώσεων, τραπεζαρία καὶ μπάρ διὰ τὴν Α' θέσιν, σέλφ - σέρβις διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς Τουριστικῆς καὶ τῆς Γ' θέσεως. Τρεῖς αἰθουσαὶ με καθίσματα πούλων διὰ 210 συνολικῶν θέσεων, ἑξωτερικά ἀνετα καθίσματα διὰ τὰ ἀνοικτά καταστρώματα δι' ὑπερδιασκούσιους ἐπιβάτας. Συσκευαὶ τηλεοράσεων εἰς σαλόνια καὶ χώρους ἐνδιαιτήσεως. Κάλυψις ὅ-

λων τῶν χώρων τοῦ σκάφους μὲ στερεοφωνικὸν σύστημα μουσικῆς καὶ δυνατότητος ἐπιλογῆς τριῶν προγραμμάτων, διαλέξεων, ξεναγήσεων κλπ. Μαγιερεῖον πλήρως ἐξωπλισμένον καὶ ειδικά ἀσανσέρ μεταφορᾶς φαγητῶν ἀπό σέλφ - σέρβις εἰς Α' θέσιν.

Καὶ ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς τοῦ σκάφους: Μηχαναὶ γερμανικαὶ MAK, ιπποδυνάμεως 6.500 ιππων. Σταθερωτήρες τοῦ ἀγγλικοῦ οἰκου «Bosporus». Κατατέλτης μὲ ίδρυσιλικὸν σύστημα «Xātlatpa». Πρωραία ἐλιξ δι' ἐλιγμούς τοῦ οίκου «Ολστάν». Κάλυψις δῶν τῶν χώρων τοῦ πλοίου μὲ σύστημα κατά τῆς πυρκαϊᾶς Σπρίγκλερ. Ἡλεκτρονικὸν σύστημα διὰ τὸν χώρων τῶν ὀχημάτων. Υδατοστεγεῖς καὶ πυρασφαλεῖς θύραι ηλεκτρονικῶς ἐλεγχούμεναι ἐπιτοπίως καὶ ἀπό γεφύρας.

Αὐτὰ τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ «Λήμνος», ὅπερ θὰ ἔχητερη τακτικῶς τὰς Κυκλαδάς, μίαν ἀπὸ τὰς πλέον νευραλγικάς καὶ καθυστερημένας συγκοινωνιακῶς περιοχὰς τῆς Ελλάδος.

Ἄρχιζει ἐντὸς τῶν ήμερῶν τὰ δρομολόγια του.

— Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Ταναγραία» τὸ γαλλικὸν ψυγεῖον «Tanagra» 7.276 τόν. γκρός τοῦ 1958.

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ πωληθὲν μεταξὺ Έλλήνων φορτηγὸν «Σάντα Κωνστάντα» 8.772 τόν. γκρός, τοῦ 1960 καὶ μετωνομάσθη «Γκόλντεν Σήγκαλ».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

— Παρεδόθη εἰς 'Αμερικανοὺς διαλυτὰς δάσιςς «ώς ἐστι» μὲ ζημίας εἰς τιμὴν γύρω τῶν 430.000 δολ. τὸ δεξαμενόπλοιον «Σκορπίο» 26.032 τόν. γκρός τοῦ 1957.

— Τὰ δεξαμενόπλοια «Αριστέα» 8.422

τόν. γκρός τοῦ 1945 καὶ «Μαριλένα Μ.» 15.789 τοῦ 1953 ἐπωλήθησαν εἰς 'Ισπανούς διαλυτὰς ἀντὶ \$ 77,50 κατὰ τὸν ἐλ. ἐκποτίσματος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Διάκαν Πρόγκρες» 4.225 τόν. γκρός τοῦ 1958 μετωνομάσθη «Πρόδοδος».

— Εἰς «Σοφία Τ.» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Μπουνέος» «Αὔρες» 2.756 τόν. γκρός τοῦ 1953.

— Τὸ φορτηγὸν «Ιντέγκριτο» 2.947 τόν. γκρός τοῦ 1948 μετωνομάσθη «Χόσουπ».

«COULOURIS» - AGENCIA MARITIMA LTDA

Agents — Stevedores — Brokers — Forwarding Agents — Subagents at all Brasilian Ports

Rua Martin Afonso, 78 — Conj. 11/12 — SANTOS — SP — BRASIL

Tel.: 2-6203, A.O.H. 31-8783 — Cables: "COULOURIS" — Tlx: PB 022802 - 022803 Message for "COULOURIS"

Affiliated Shipchandlers for Santos and San Sebastian Ports: «SYROS» SHIPCHANDLERS LTD.

Piraeus Office: JOHN A. PARISSIS

Tel.: 422.537, 411.2570, 417.4495, 420.341 A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

Αἱ προικοδοτήσεις τοῦ Ἰδρύματος Ἰωάννου Διαμαντῆ Πατέρα

Τὸ Ἰδρυμα Προικοδοτήσεων Ἰωάννου Διαμαντῆ Πατέρα συνεχίζει τὸ λαμπρόν του ἔργον. Οὕτω, τὴν 8ην Ἀπριλίου, εἰς τὴν αἰθουσαν πλατεῶν τῆς Ἀποστολικῆς Διακονίας τῆς Ἐκκλησίας τῆς Ἐλλάδος, εἰς τὴν Μουῆνα Πετράκη, ἐγένετο ἡ ἀπόνομη τῶν ἐπιταγῶν προικοδοτήσεως εἰς 44 νέας, θυγατέρας ναυτικῶν ἐξ ὅλων τῶν ναυτικῶν περιοχῶν τῆς χώρας. Ἐξ αὐτῶν, αἴτινες ἑλαδον 42.000 δρχ. ἔκστι, 35 ησαν ὄφραντι πατρός. Αἱ υπόλοιποι εἰπελέγησαν διὰ κληρώσεως ἐκ τῶν ὑποβολλόντων αἵτινες προικοδοτήσεως.

Τάς ἐπίταγάς ἔνεχειρισαν εἰς τάς προκόδωθείσας ὁ Ἀρχιεπίσκοπος Ἀθηνῶν κ. Σεφαέφι μ. ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας. Ὁ δωρητής, ὁ ὄπιος ἀπουσιάζεν, ἔξεπροσωπήθη εἰς τὴν τελετὴν ἀπὸ τοὺς ἀδελφούς του κ.κ. Παντελῆν Πατέραν, δήμαρχον Οινουσσῶν και Στέφανον Πατέραν και τοὺς ἀνεψιούς του κ.κ. Διαμ. Στ. Πατέραν και Διαμ. Παν. Πατέραν, οἵτινες παρέστησαν μετά τῶν οἰκογενειῶν των.

Έπειστης ωμίλησεν ὁ ἀνέψιος του κ. Διαμ. Στ. Πατέρας, 'Επίστης ωμίλησαν ὁ διευθυντής τοῦ NAT πλοιόσχρος κ. Πλακοκέφαλος, μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ιδρύματος Προκοποτήσεων 'Ιωάννου Διαμαντή

Πατέρα καὶ ὁ κ. Ἀνδρέας Λαιμός, ὁ ὅποις ἀνέφερθη διὰ μακρῶν εἰς τὴν σταδιοδρομίαν τοῦ δωρῆτοῦ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Τέλος, ὁ Ἀρχιεπίσκοπος ἀπήγθυνε τὰ συγχαρητήρια τῆς Ἔκκλησίας πρὸς τὸν κ. Ἰωάννην Διαμαντήν Πατέραν καὶ πα-
σανέστις πρὸς τὰς προκοδοτηθεῖσας.

Εις τὴν τελετὴν, ἐκτὸς τῶν προαναφερθέντων, πράσπεσσαν ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Χρηματόπουλος, οἱ δουλευταὶ Χιοῦ κ.κ. Λεων. Μπουριάδης, πρώτης ὑπουργὸς καὶ Ἰωάν. Σόδης, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑπονάσχος κ. Ἀλκ. Σκιαδᾶς, οἱ πρώτης ἀρχηγοὶ κ.κ. Βασ. Χανίδης, πρόδεδρος τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT καὶ Γ. Μητράκος, πολλοὶ διειθυνταὶ Διευθύνσεων τοῦ YEN, οἱ πρόεδροι τοῦ Συνδέσμου Ναυτιλίας καὶ Παιδείας Οινούσσων κ. Κων. Σκηνίτης καὶ τοῦ Συλλόγου Φίλοι τῶν Οινούσσων κ. Ζανῆς Λαιμός, ὁ ἀντιπρόδεδρος τῆς Χιακῆς Ἀδελφότητος Ἀθηνῶν κ. Κρεατσᾶς, ἐκπρόσωποι τῆς χιακῆς παροικίας, ὁ προϊστάμενος τῆς νομικῆς Υπηρεσίας τοῦ NAT κ. Ν. Χαλκιάς, ἐπίλεκτοι Χιοῖ καὶ Οινούσσοις ναυτίλοι καὶ πάργαντες, ἐκπρόσωποι καὶ στελέχη τῶν ἐν Αθήναις καὶ Πειραιῃ ἐπιχειρήσεων τοῦ Οἴκου Πατέρα κλπ.

THE SPANISH GRAMMAR

Από της 15ης Μαΐου δρομολογείται εις την γραμμήν Πρίντες - Κερκύρας - «Ηγουμενίτσας τό έπιβατηγόν-όχηματαγωγόν» «Ηπειρος». Πρόκειται διά το γνωστό έπιβατηγόν-όχηματαγωγόν «Χρυσή Αμμος», τὸ ὅποιον ἀνήκει ήδη εις τὴν κυπριακὴν ἑταῖρον «Η-ΠΕΙΡΟΣ ΛΑΪΚΟΣ» καὶ φέρει κυπριακὴν σημαίαν.

TA SYMBERAHMENA

Μόνον τρεις συμβάσεις άσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ελλήνικών συμφερόντων ύπο ξένας σημαίας υπεγράφθησαν εις τὸ NAT κατά τὸ διαρρέων 15θμερον. Συγκεκριμένα, υπεγράφθησαν συμβάσεις διὰ τὰ κάτωθι πλόαι.

«Ντήζερ Γουίντ, λιβεριανόν, 14.523 τόν.
γκρός, από 25.11.75, έκπρόσωπος κ. Έμμ.
Καδουσανάκης, «Ιωάννης», κυπριακόν, 1.575
τόν. γκρός, από 26.11.75, έκπρόσωπος κ.
Διον. Μαρμάρης, «Κόσμικ», λιβεριανόν, 17.
826 τόν. γκρός, από 19.4.76, έκπρόσωπος
κ. Ιωάν. Συρίγος.

ΑΧΤΗΡΟΣ ΕΑΕΓΧΟΣ

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ λάβῃ αὐστηρότατα μέτρα ἐπὶ τῶν καταγγελθέντων ὑπὸ τοῦ

Εμφάνισήν του.

Ἐπειδὴ ἐλάχισται παρόμοιαι περιπτώσεις εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως ἐκ μέρους τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς Ναυτιλίας μας, τρέπει νὰ ὑπάρξῃ αὐτοπρότατος ἔλεγχος δῶλων τῶν ἐν προκειμένῳ ἀρμοδίων τόσου ἐκ μέρους τοῦ Ὑπουργείου ὅσσον καὶ ἐκ μέρους τῆς οἰκείας ἐφοπλιστικῆς Ἐνώσεως.

ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Πληθύνονται τὰ κρούσματα καταθέσεως άκαλύπτων έπιταγών πρὸς τὸ NAT διὰ τὴν ἔξοφλησιν ἀπαίτησεων τοῦ Ἰδρύματος ἐκ ληξιπροθέσμων ναυτολογίων καὶ δι' ὅφελάς τοῦ Νόμου 29) 1975, ἐκ παραλλήλου δὲ σημειούται ἀθρόα παραπομπὴ ἀπαίτησεων τοῦ NAT εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον πρὸς εἰσπραξιν δάσσει τῆς προβλεπομένης διαδικασίας. Ως ἐκ τούτου, γεννῶνται εὐλογα ἑρωτήματα διὰ τοὺς λόγους οἵτινες προκαλοῦν τὴν θλιβεράντην κατάστασιν.

τὸ ὄλον πρόβλημα,” ὡστε νὰ ληφθοῦν τὰ προσήκοντα μέτρα χωρίς, δεδομένης, νὰ παραβλεφθούν τὰ συμφέροντα τοῦ NAT, δεδομένου ὅτι αἱ οφειλαὶ προέρχονται ἐκ τοῦ ἴερου ἰδρώτος τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἐπ’ οὐδὲν λόγῳ ἐπιτρέπεται νὰ χαρισθοῦν ἡ ἔστω νὰ μὴ φαλιδεύθοῦν αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ NAT. Τούτο, ὥσμα, δὲν σημαίνει ὅτι δὲν πρέπει να ἔξετασθῇ τὸ δημιουργηθὲν γενικώτερον πρόβλημα, ὡστε νὰ ἀντιμετωπισθῇ καταλλήλως.

● Τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐνέκρινε τὴν ύποβολὴν μηνύσεως ἐναντίον ἐκπροσώπου ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν κατάθεσιν ἐπιταγῶν ἀνεύ ἀντικρύσματος, διὰ τὴν ἔξφοδην ὄφειλῶν ἐκ ναυτολόγων καὶ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N.29)75 ἐκ 16.000 Λ.Α. καὶ 12.081 δολλαρίων ἀντιστοίχως.

● Έπισης ένεκριθή ή ύποβολή μηνύσεως έναντιον της έκπροσώπου πλοίου διὰ την κατάθεσιν έπιταγής 5.000 δολλαρίων ανευ άντικρύσματος διὰ την έξοφλησιν οφειλών πρό το NAT.

• Τέλος, ύπό του ύπουργείου Ναυτιλίας ένεκριθησαν αἱ ἀποφάσεις τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT διὰ τὴν ὑποβολὴν μηνύσεων ἐναντίον δώδεκα ἐκπροσώπων δὶ' ὁφειλάς πρὸς τὸ NAT.

ПАРАΣΗΜΟΦΟΡΙΑ

Εις τὸν διευθύνοντα σύμβουλον καὶ γενικὸν διευθυντὴν τῆς Α.Ε. «Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον» Ἐγγὺς Ἀνατολῆς» κ. Α. Παππάν απένεμηθη ὑπὸ τῆς ἐν Ἀθήναις πρέσβειρας τῆς Σουηδίας τὸ διάδημα τοῦ Μεγαλοσταύρου τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος τοῦ Πολιτικοῦ Ἀστέρος Σουηδίας.

Εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ κ. Παππᾶ ἐτίμηθεν
αὐτὸν τὸν Βασιλέως τῆς Σουηδίας καὶ
τῆς Κυβερνήσεώς του οἱ "Ἐλληνες ναυτιλια-
κοὶ παράγοντες.

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞ' ΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΔΙΑΚΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGEMAR

AGEMAR

A MARITTIMA FINANZIARI
34132 - TRIESTE
PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A

TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE

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

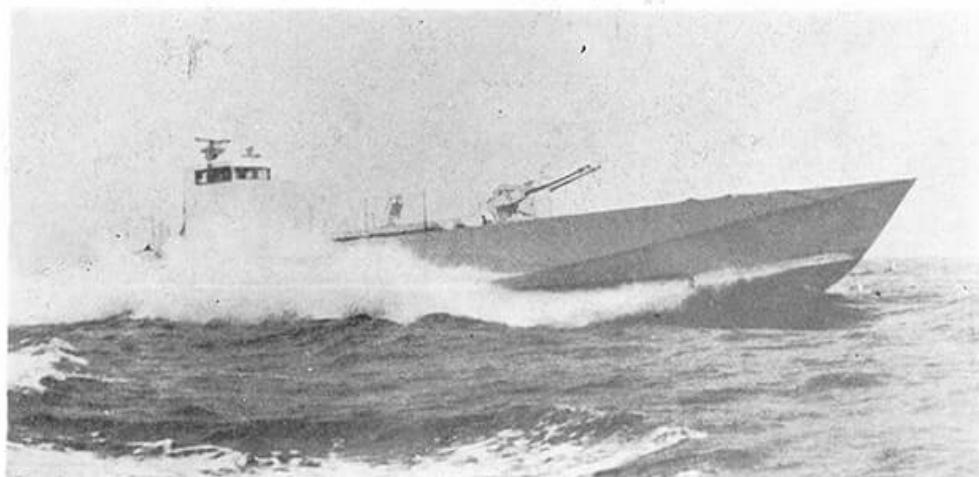
TELEX: 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

ΣΥΜΠΑΤΡΙΩΤΕΣ !

ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ, ΣΥΛΛΟΓΟΙ, ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Οι προηγούμενες έκκλήσεις μας για τὴν ἐνίσχυση τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ εἶχαν λαμπρὴ ἀνταπόκριση μέχρι τώρα καὶ τὰ ταχύπλοα σκάφη, τὰ καράβια τῶν ΝΕΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΠΟΥΡΛΟΤΙΕΡΗΔΩΝ, ποὺ ναυπηγοῦνται μὲ ίδιωτικὲς δωρεὲς ἄρχισαν νὰ παραδίδωνται στὸ Ναυτικὸ



"Ἐνα ὅπο τὰ πρῶτα ταχύπλοα σκάφη (δωρεὰ τοῦ κ. Ε. Παναγοπούλου).

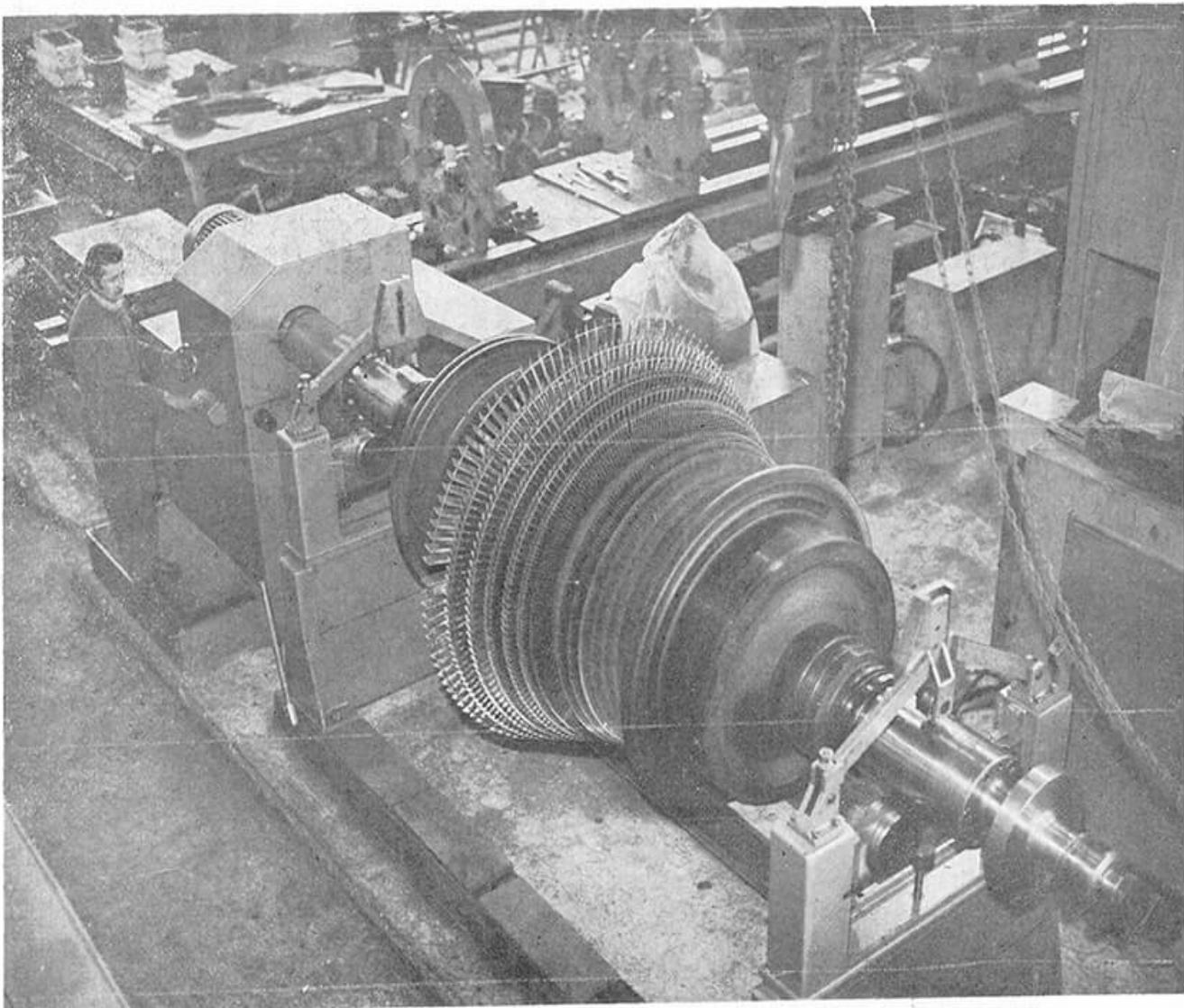
ΕΛΠΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΘΝΟΣ, ΦΩΤΙΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΤΟΣ
ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΕΠΙΒΟΥΛΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΧΩΜΑΤΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ
ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΜΕ ΤΟ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟ !
ΝΑ ΚΡΑΤΗΣΟΥΜΕ ΤΟ ΔΑΥΛΟ ΤΟΥ ΚΑΝΑΡΗ ΑΝΑΜΜΕΝΟ !

Στείλετε τὴ συνεισφορά σας στὸ Ταμεῖο Εθνικοῦ Στόλου, Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, Πανεπιστημίου 21, Ἀθῆναι, Λογαριασμὸς Ἀρ. 6582 γὰρ δύος στέλνουν σὲ συγάλλαγμα ἔξιτεροις ωκεῖ (Ἀρ. 26810) 2 γὰρ δύος στέλνουν σὲ δραχμές. Γράψετε : Διὰ Ηρόγραμμα Ταχυπλόων Σκαφῶν. "Λν θέλετε ἄλλες πληροφορίες ἀποταθῆτε στὸ Ἀρχηγεῖον Ναυτικοῦ, Τηλέφωνον 6520.125, Ἀθῆναι.

ΟΜΑΣ ΕΦΕΔΡΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

Συντόνιστής: Ν. ΤΑΤΑΚΗΣ, Φωκυλίδου 2, Ἀθῆναι
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ: Α. Βάκης, Ἀθῆναι — Ο. Βαλασάκης, Ἀθῆναι — Χ. Λαδράνος, Κέιπ Τάουν — Ε. Παναγόπουλος,
Ν. Υόρκη — Γ. Πανᾶς, Ἀθῆναι.

προβλήματα;



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

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



NAYSI A.E.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Αμφιρρεπής ή κατάστασης τής ναυλαγοράς. 'Η πρός τά κάτω στροφή άνεκπότη. 'Η άνιούσα δέν φαίνεται εισέτι έπικρατούσα. Αἱ ρωσικαὶ μεταφοραὶ ἔξακολουθοῦν νὰ εἰναι τὸ θεμέλιον ἐπὶ τοῦ ὁποίου προβλέπεται νὰ στηριχθῇ ἡ σταθερότης τῆς ναυλαγορᾶς. Νέαι ἄγοραι δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Μόσχαν προαναγγέλλονται μεταξὺ 2 - 3 ἑκατομ. τόν., ἐνῷ μέχρι τέλους 'Ιουνίου αἱ πρὸς φόρτωσιν ρωσικαὶ εἰσαγωγαὶ ἔξι 'Αμερικῆς ὑπολογίζονται εἰς 8,3 ἑκατομ. τόν. 'Ηδη η Ρωσία ἥρχισε ζητούσα τὴν παράστασιν τῶν χρονοναυλώσεων τοῦ παρελθόντος ἔτους —30 ἢ καὶ 50 μπάλκι κάρριερς— διὰ περιόδους 8 - 18 μηνῶν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ μεγάλα μικτὰ σκάφη εὐρίσκονται τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰ σιδηρομεταλλεύματα καὶ τοὺς γαιανθρακάς μὲ ζήτησιν ζωηρότεραν πως. Αἰσθητὴ ἡ ἀνακούφισις, ἀν τὰ μεγάλα αὐτὰ σκάφη ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησιν εἰς ἄλλα φορτία, παρὰ τὰ δημητριακά.

Καλὴ ἡ ἀγορὰ διὰ τὰ τάιμ τσάρτερς. 'Ορισμένα πληρωθέντα μισθώματα προεκάλεσαν τὸν ἐθουσιασμὸν τῶν ἔφοτλιστῶν διὰ τὸ ὑψος των. Σκάφος λ.χ. 47.500 τόν. ἔχρονοναυλώθη διὰ ταξίδιον ἀπὸ τὸ Σάντος διὰ Περού μέσω Πλείτ 6.000 δολ. ὑμερποίως. Οἱ Κινέζοι ἐπίσης εύρισκονται εἰς τὴν ἀγοράν, ἐνῷ διὰ ταξίδια Κόντινεντ - Μέσης 'Ανατολῆς (σκάφη γύρω τῶν 15.000 τόνων) καλῶς ἔξωπλισμένα μὲ μέσα φορτοεκφορτώ-

σεως) ικανοποιητικὰ μισθώματα ἐπετύγχανον.

Καὶ παρατηρεῖται: 'Η περίοδος τοῦ θέρους πιθανὸν νὰ εἶναι σταθερὰ μὲν, δχι ὅμως καὶ τόσον κερδοφόρος διὰ τὰ ἔχρονο φορτίου σκάφη. Αἱ Ἐπίδεις συγκεντρώνονται διὰ τὸ προσεχὲς φθινόπωρον. Πρὸς καλυτέρας ἡμέρας λέγουν ὅτι 'επλέομενοι'.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς τὸ α' δεκαήμερον τοῦ 'Απριλίου εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Κίνησις ζωηρὰ ναυλώσεων διὰ δημητριακά. Ναῦλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον ὥπωσδηπότε σταθεροί, θλαφρῶς μειωμένοι. Τὰ \$ 5.35 φίο ἐπιληρθόσαν (Μάϊον) εἰς 72.000 τόν. σκάφος καὶ τὰ \$ 5.75 φίο εἰς 53.000 τόνων σκάφος, μὲ ἄμεσον φόρτωσιν διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν \$ 8.50 φίο, σκάφος 45.000 τόν. Μάϊον, ἔναντι \$ 8.75 καὶ \$ 9.00 φίο, προηγουμένως εἰς παρόμοια σκάφη. Σκάφος 27.000 τόν. διὰ Μάϊον - 'Ιούνιον, \$ 9.45 φίο, κατὰ 35 σέντς κάτω προηγουμένης ναυλώσεως. Διὰ Δυτ. Μεσόγειον 30.000 τόν. \$ 320.000 κατ' ἀποκοπὴν φίο 'Απρίλιον. Νότιον Κορέαν 22.000 τόν. \$ 12.50 φίο. 'Ανατ. ἀκτὴ Μεξικοῦ 15.000 τόν. \$ 7.00 φίο 'Απρίλ. 'Απὸ Τάμπα καὶ ποταμὸν Μισισιπῆ 52.500 τόν. \$ 320.000 κατ' ἀποκοπὴν φίο 'Απρίλ. 'Απὸ Τσάρλεστον

διὰ Κορρούνα - Σεδίλληγ 21.000 τόν. 'Απρ. \$ 9.30 φίο.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' 'Αλγέριον 16.000 τόν. \$ 24.75 φίο 'Απρίλ. καὶ Βενεζουέλαν 11.000 τόν. \$ 23.00 φίο 'Απρίλ. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ 20.000 τόν. \$ 7.00 φίο 'Απρίλ. 'Αλγέριον 12.400 τόν. \$ 16.00 φίο 'Απρίλ. Διὰ Στάθαγκερ 40.000 τόν. σῖτος, \$ 5.00 μὲ 7.000 τόν. γκρός καὶ 7.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. 'Απρίλ. - Μάϊον. 'Απὸ Πόρτ Καρτί διὰ Πολωνίαν 42.000 τόν. \$ 6.50 φίο 'Απρ. - Μάϊον. 'Απὸ Μπαΐ Κονάδ δι' 'Ιαπωνίαν 32.000 τόν. \$ 11.50 φίο 'Απρίλιον.

Για οι θρακες: 'Απὸ Χάμπτον Ρόδς δι' 'Ολλανδίαν 70.000 τόν. \$ 3.20 ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ 48.000 τόν. \$ 3.95 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απρίλιον. 'Απὸ Νόρφολκ διὰ Βαλέντσια, 'Απρίλιον, 30.000 τόν. \$ 7.00 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ Κωνστάντζαν 50.000 τόν. \$ 7.65 γαιάνθρακες ἐλ. ἐκφόρτ., 'Απρίλιον.

Παλαιοισιδηρα: 'Απὸ Κεμπέκ διὰ Β. 'Ιαπωνίαν 16.500 τόν. φίος \$ 198.000 'Απρίλιον.

Σιδηρομετάλλευμα: Ζωηρὰ ἡ κίνησις. Ναῦλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον ὥπωσδηπότε σταθεροί, θλαφρῶς μειωμένοι. Τὰ \$ 5.35 φίο ἐπιληρθόσαν (Μάϊον) εἰς 72.000 τόν. σκάφος καὶ τὰ \$ 5.75 φίο εἰς 53.000 τόνων σκάφος, μὲ ἄμεσον φόρτωσιν διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν \$ 8.50 φίο, σκάφος 45.000 τόν. Μάϊον, ἔναντι \$ 8.75 καὶ \$ 9.00 φίο, προηγουμένως εἰς παρόμοια σκάφη. Σκάφος 27.000 τόν. διὰ Μάϊον - 'Ιούνιον, \$ 9.45 φίο, κατὰ 35 σέντς κάτω προηγουμένης ναυλώσεως. Διὰ Δυτ. Μεσόγειον 30.000 τόν. \$ 320.000 κατ' ἀποκοπὴν φίο 'Απρίλιον. Νότιον Κορέαν 22.000 τόν. \$ 12.50 φίο. 'Ανατ. ἀκτὴ Μεξικοῦ 15.000 τόν. \$ 7.00 φίο 'Απρίλ. 'Απὸ Τάμπα καὶ ποταμὸν Μισισιπῆ 52.500 τόν. \$ 320.000 κατ' ἀποκοπὴν φίο 'Απρίλ. 'Απὸ Τσάρλεστον

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Απὸ τὸ Πλείτ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 22.000 τόν. \$ 15.25, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απρίλιον. Διὰ Μπέργκεν ρεῖντζ 22.000 τόν. \$ 16.40 'Απρίλ. - Μάϊον 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Πολωνίαν 12.000 τόν. \$ 17.00 φίο 'Απρίλ.

Σιδηρομετάλλευμα: 'Απὸ Τουμπάρα διὰ Μπίρκεχεντ 15.000 τόν. \$ 10.50 φίο. Δι' 'Ολλανδίαν 200.000(!) τόν. \$ 2.50 φίο 'Απρίλ. Διὰ Γάνδην 55.000 τόν. \$ 4.10 φίο 'Απρίλ. Μπιλμπάν 52.000 τόν. \$ 4.25 φίο. Μπακάρ 100.000 τόν. 'Ιούν. \$ 3.40 φίο. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 120.000 τόν. \$ 2.80 φίο Μάϊον - 'Ιούν. Διὰ Νόρτνεχαμ 70.000 τόν. \$ 3.97½ φίο Μάϊον.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Σιτηρά δι' 'Ιαπωνίαν ἀπὸ Δυτ. ἀκτὴν 'Ην. Πολιτειῶν \$ 14.00 Μάϊον 15.000 τόν., μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ 'Ακαγιούτλα διὰ ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ καὶ Κόλπου 14.000 τόν. ζάχαριν \$ 15.00 φίοτ.

'Απὸ Χιλήν σιδηρομετάλλευμα δι' 'Ιαπωνίαν 100.000 τόν. \$ 5.85 φίο Μάϊον.

NOT. ΑΦΡΙΚΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

'Αραβόσιτος ἀπὸ Ν. 'Αφρικήν δι' 'Ιαπωνίαν \$ 13.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ Νότ. Αύστραλιαν 23.500 τόν. κριθή \$ 23.00 'Απρίλ. - Μάϊον. 'Απὸ Δυτ. Αύστραλιαν διὰ σοβιετικήν Μαύρην Θάλασσαν 22.000 τόν. σῖτος \$ 23.50 μὲ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Ζάχαρις ἀπὸ Φιλιππίνας διὰ Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικοῦ - Κόλπου) \$ 26.50 φίος 15.000 τόν. 'Απρίλ., καὶ \$ 24.00 φίοτ 24.000 τόν. 'Απρίλ. 'Απὸ Κουήνσλανδ διὰ Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικός) 22 - 25.000 τόν. ζάχαρις εἰς χύμα \$ 29.50 μὲ 5.000 τόν. πρὸς \$ 2.50 καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Κώκ έλαιοσπόρων ἀπὸ Δυτ. Αφτήν 'Ινδίας διὰ Πολωνίαν 10.000 τόν. \$ 26.50 φίοτ 'Απρίλ. - Μάϊον. Λιπάσματα διὰ Περσικὸν Κόλπον 18.500 τόν. \$ 27.00 φίο, 750 τόν.

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΙΣ Β.Α. ΑΚΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

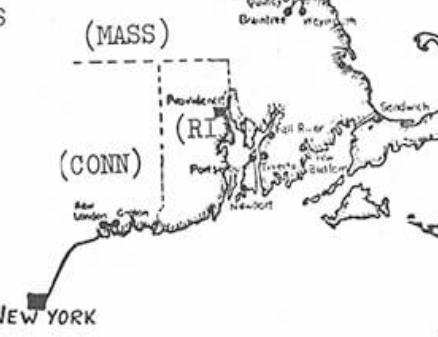


P. O. Box 399 Boston, Mass. 02101

Phone (617) 426.3143 - Telex 940283 - Cable PARALIA
FOR YOUR ECONOMICAL AND EFFICIENT REPRESENTATION THROUGHOUT

THE SHADED (Paralia) COAST.

WE ALSO PROVIDE & ARRANGE
SHIP SUPPLIES
HULL & CARGO SURVEYS
STEVEDORING
DELIVERY/REDELIVERY
CREW CHANGES
REPAIRS
BUNKERING



φόρτωσιν και 1.000 τόν. έκφορτωσιν.

Μεσόγειος: Κριθή από Λά Παλλίς διά Λεμησόν \$ 8.10 φίοτ 15.750 τόν. 'Απρ. Σίτος από Λά Παλλίς διά Σάφι 10.650 τόν. \$ 5.50 φίο 'Απρίλ.

Τσιμέντα από Βαλέντσια και Λά Σπέτζια διά Νταμαμάρ 7.500 τόν. \$ 172.000 'Απρ.

'Από Ντακάρ διά δυτ. άκτην 'Ινδίας φορσάτα 11.000 τόν. 'Απρίλ. - Μάιον \$ 19.25, δύο λιμένας έκφορτώσεως.

Κόντινεντ: 'Από Ρουέν διά Δυτ. 'Ιταλίαν 12.000 τόν. σήτος \$ 7.45 και 7.50, όψιον 'Αδριατικήν 75 σέντς έξτρα φίο, με 2.500 - 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν 'Απρίλ. Διά Λαττάκια 5.500 τόν. όλευρα εις σάκους \$ 17.00 φίο έντ στόουεντ 'Απρίλ.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Καλή κίνησις: 'Ικανοποιητικά σχετικώς μισθώματα. Διά 6-9 μήνας σκάφος 19.133 τόν. τού 1961 παράδ. 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον \$ 2.775 ήμερ. Διά 18 μήνας 116.000 τόν. τού 1973, \$ 1.22½ τόν. τόνον. Διά δύο έτη, παράδοσις 'Απρίλιον 'Απω 'Ανατολήν, \$ 4.50, 24.635 τόν. τού 1965. Διά τρία έτη 65.242 τόν. τού 1974, \$ 3.00.

Μέ παράδοσιν Βόρ. & Νότ. 'Αμερικήν : Ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Μόμπιλ, 28.131 \$ 4.000 ήμερησ. Ταξίδιον Περού, παράδοσις Πλέιτ 30.700 τόν. τού 1966, \$ 5.800 ήμερ. πλέον \$ 21.000 διά άφορτον κατάστασιν. Ταξίδιον Περσικού με σμεσον παράδοσιν Κόλπον, \$ 5.050 ήμερ. 20.700 τόν. Ταξίδιον 'Ερυθράς - Σιγκαπούρης παράδοσις Κή Ούέστ, \$ 3.950 ήμερησ. 28.704 τόν. τού 1969. Ταξίδιον 'Ισπανίας παράδοσιν Πλέιτ, \$ 4.100 ήμερ. 26.320 τόν. τού 1970. Ταξίδιον Καζαμπλάνκας, μέσω Μεγ. Λιμνών 22.250 τόν. τού 1972, \$ 5.000 ήμερ. Ταξίδιον 'Αμερικής 'Ατλαντικού 5.740 τόν. τού 1952, παράδοσις Τρίνινταντ.

Παράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ: Κυκλικὸν 'Απω 'Ανατολής, παράδοσιν Κόντινεντ, \$ 1.00 τόν. τόν. 118.288 τ. τού 1973. Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Κόντινεντ, \$ 3.000 ήμερ. 27.477 τόν. τού 1968. Ταξίδιον Αίγυπτου, παράδοσις 'Αμβέρσαν, \$ 3.300 ήμερ., πλέον \$ 13.000 μπόνους 27.022 τόν., τού 1969. Ταξίδιον Περσικού Κόλπου, παράδοσις Κόντινεντ, \$ 4.725 ήμερ. περιλαμβ. διέρεται, 15.000 τόν. Ταξίδιον Περσικού, έπαναπαράδ. Μουσκάτ παράδοσις 'Αμβέρσαν \$ 3.875 (15.322 τόν., τού 1960)

'Απρίλιον. Ταξίδιον Κίνας μὲ παράδοσιν 'Απρίλιον Μαύρην Θάλασσαν \$ 3.100 (43.330 τόν.).

Παράδοσις 'Ισπανίαν : Ταξίδιον Κόλπου \$ 4.80 (30.127 τόν. τού 1975) 'Απρίλιον. Ταξίδιον Κόντινεντ - Μεσόγειον 31.901 τόν. τού 1972 \$ 5.10 τόν. τόνον. Ταξίδιον Κόντινεντ, παράδοσις 'Ισπανίαν \$ 5.50 (25.230 τόν. τού 1972). Ταξίδιον Περσικού παράδοσις Ν. 'Ισπανίαν \$ 4.300 ήμερησιών, μετά διέρεται, 21.721 τόν., τού 1974, 'Απρίλιον. Ταξίδιον Κόντινεντ, μὲ παράδοσιν "Απω 'Ανατολήν, \$ 1.90 (μικτόν 85.520 τόν. τού 1971). Ταξίδιον Κόντινεντ 89.529 τόν. τού 1968, μικτόν, \$ 1.70, παράδοσις 'Απω 'Ανατολήν.

•

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Χαλαρά καὶ πάλιν ἡ ἀγορά εἰς τὰ κατώτερα ἐπίπεδα πού κινεῖται. 'Εξαρσιν ναυλώσεων ἐμφανίζουν τὰ καθαρὰ φορτία. Διὰ τὰ σκάμαρτα λίαν περιωρισμένη ἡ ζήτησις. Διαπραγματεύσεις διά σκάφη VLCC εἰς τὰ W 25 ἀπό τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν.

Διὰ καθαρὰ φορτία ἀπό τὴν Καραϊβικὴν διά 'Αγγλίαν - Κόντινεντ W 82.5 εἰς σκάφος 50.000 τόν. 'Απρίλ.

Άκαθαρτα : 'Από τὴν Καραϊβικὴν διὰ λιμένας Κόλπου Μεξικοῦ W 55 σκάφος 50.000 τόν. τού 1970.

'Από τὸν Μεσόγειον διά 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 62.000 τόν. W 55 'Απρίλ.

Χρονοναυλώσεις : Σκάφος ἀτμοκίν. 281.000 τόν. (16 μιλ. 160 τόν. καύσιμα) διά 12 μήνας, μὲ παράδοσιν Μάιον \$ 0.48 τόν. τόνον. Σκάφος διέλεοκήντον 74.939 τόν. διά 12 - 15 μήνας, διά παράδοσιν Μάιον \$ 1.55 τόν. τόνον.

•

ΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἰς νέα κατώτατα ἐπίπεδα ἔφθασαν αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πετρελαιοφόρων τὸν παρελθόντα μῆνα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ αὔξηθούν θεαματικῶς αἱ πωλήσεις, ίδιαιτέρως τῶν σκαφῶν τύπου O.B.O.

'Αρκετοὶ πλοιοκτῆται συνηγονίσθησαν διά τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς O.B.O. τῶν 100.000 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1970, ὅπερ τελικῶς ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων (κ.κ. Λεμός καὶ Πατέρας), ἀντί 6.7 ἑκατ. δολαρίων.

Τὰ μεγέθους 'Πλάναμαξ' O.B.O. τῶν 70.000 τόνων d.w. περίπου, τού 1967 - 68, προσφέρονται εἰς παραπλησίους τιμάς, γεγονὸς ὅπερ καταδεικνύει τὴν ἀστάθειαν τῆς ἀγορᾶς. Σκάφος τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς

ἡλικίας αὐτῆς ἐπωλήθη ἀντὶ 6.35 ἑκατομ. δολαρίων.

Η περαιτέρω δραστηριότης ἀφεώρα εἰς διελοκίνητα τάνκερς τῆς τάξεως τῶν 100.000 τόν. d.w., τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ κατῆλθον εἰς δελεαστικά ἐπίπεδα. Προσεφέροντο περὶ τὰ 4.75 ἑκατ. δολ., μὲ εὐνοϊκὸν καπέσιαλ σερβέν. Δύο σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἐπωλήθησαν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως. Η τελευταία πώλησης παρομοίου σκάφους εἶχε λάβει χώραν τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον εἰς τὰ 6.3 ἑκατ. δολαρίων.

Υπάρχει, ἐπίσης, σχετικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰ 'παταλαιότερα' σοῦπερ τάνκερς, τῶν 200.000 τόν. d.w., τού 1970. Η τιμὴ τῶν ὑπολογίζεται μεταξὺ 6 καὶ 8 ἑκατ. δολαρίων.

Η σημειουμένη δραστηριότης δυνατὸν νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὴν σταθεροποίησιν καὶ δελτίωσιν τῶν τιμῶν. Αἱ περαιτέρω εξελίξεις, πάντως, ἔχαρτωνται ὑπὸ πολλῶν παραγόντων, οἱ περισσότεροι ἐκ τῶν ὁποίων εἰναι ἀπρόβλεπτοι. Δέον, πάντως, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ἡ πρόθεσης τῶν 'Ισπάνων νὰ ἐκποιήσουν σημαντικὸν δύκον χωρητικότητος. Μόνον εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ ἐκποιηθοῦν σκάφη 3.5 ἑκατ. τόν. d.w., περιλαμβανομένων τούλαχιστον 8 σοῦπερ τάνκερς καὶ ἐπὶ πλέον, περὶ τὰς 500.000 μικτῶν σκαφών. Υποστηρίζεται ὑπὸ τῶν 'Ισπάνων, ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ πρέπει νὰ ἐκποιηθοῦν ὡς ἀντιοικονομικὰ καὶ δὲν μένει παρὰ νὰ ἐπιτίξεται ὅτι εἰναι, πράγματι, τόσον κατώτερα ποιοτικῶς ὥστε τὸ μεγαλύτερον μέρος των θὰ πωληθῆται διαλυτάς. Οὕτω, ἐναὶ ἐκ τῶν πρὸς πώλησην σκαφῶν — στροβιλοκίνητον τάνκερ τῶν 127.000 τόνων d.w. τού 1968 — προσφέρεται γύρω τῶν 2 ἑκατ. δολ., ἡτοι εἰς τιμὴν μὴ ἀπέχουσαν τῆς τοῦ παλαιοσιδήρου. Τοῦτο, δεδιώκις, δὲν ἀποκλείεται νὰ συμπεισῃ περαιτέρω τὰς τιμὰς τῶν μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων πρὸς τὰ κάτω.

Αἱ σταθερῶς διογκούμεναι εἰσαγωγαὶ πετρελαίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἐὰν συνειθούμον, προβλέπεται νὰ σταθεροποιηθοῦν τοὺς ναυλώσεις τῶν καλῆς ποιότητος καὶ μικροῦ βυθίσματος τάνκερ τῶν 60 - 100.000 τόνων. 'Αρκεταὶ ναυλώσεις σοῦπερ τάνκερς ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς Καραϊβικὴν θὰ παρεμπόδισουν προφανῶς τὴν περαιτέρω ἐπιπτώσιν τῶν μισθωμάτων διὰ τὰ σκάφη τοῦ μεγέθους αὐτοῦ.

Η 'Αλγερία ἡγόρασε ἔτερον σκάφος τῶν 130.000 τόν. πρὸς 100 δολ. τὸν τόνον d.w., μὲ πτωσιανὴν προσκτησιν ἐνὸς οκτώτητος τούς ναυλώσεις τῶν καλῆς ποιότητος αὐτοῦ. Αἱ ἄλλαι ἀραβικαὶ χώραι καὶ οἱ Κινέζοι δὲν φαίνονται, πρὸς τὸ παρόν, θετικοὶ ἀγορασταί. Η δραστηριότης προέρχεται, κυρίως, ἀπὸ τολμηρούς, καιροσκόπους ἀγοραστάς.

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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. λιπασμάτων χώμα δυτ. 'Ιταδίαν \$ 14.50, δψιδ., ανατολικήν \$ 15, φιοτ, με 3.500 — 1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΦΡΟΣΩ: 'Ενα λιμένα, Νόρφολκ — Φιλαδέλφειαν — Βαλτιμόρην ρέιντς 30.000 γεννημάτων Ιλισσάδων \$ 8, φιοτ, με 1.500 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 9—15.

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο \$ 9.25, φιοτ, μ. 1.000 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5—14.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): "Ένα - τρεις άμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. 10%, σταλεύρου είς σάκκους Αγύπτων \$ 28.50, με 1.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20—30.

ΣΓΑΡ ΚΑΠΕΛΑΔΑ: Μισσισιπιπήν 23.500 τόν. γεννημάτων Ημερούγον \$ 180.000 κατ' άποκοπήν, 'Απριλίου 3.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Δύο άμερ. λιμένας Κόλπου 18.000 τόν. σταλεύρου, μέρος φορτίου Αλεξάνδρειας ή Πόρτα Σάδι \$ 28.50, δάσις δύο — 1 μπέρθ τέρμη φόρτωσις, 1.000 τόν. έλ. έκφόρτωσις, Μαΐου 15—30.

ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. δρώζης χώμα Μπαντάρ Σαπούρο \$ 29.50, φιοτ, με 1.000—1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5—15.

ΜΑΡΙΩ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων (1.417.000 κ.π. δυτ. Μεσόγειον) 290.000, δψιδ. 'Αδριατικήν \$ 300.000, 'Απριλίου 15—25.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 60.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν \$ 5.75, φιοτ, 'Απριλίου 20—30.

ΝΑΙ-ΑΝΤ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 53.000 τόν. γεννημάτων Ημερέραν — Ημερούγον ρέιντς \$ 6.25, φιοτ, 'Απριλίου 5—20.

ΑΚΟΥΑ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων νότιον Κορέλαν \$ 10.25, φιοτ, με 2.500 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1—4.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Αέικχεντ 16.350 τόν. σίτου 'Άλγεριαν \$ 24.75, φιοτ, με 700 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 24—29.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιθ.): Πόρτα Καρπίτ 110.000 τόν. σιδηροπεταλεύματος Όλλανδίαν \$ 2.40, φιοτ, 'Απριλίου 14—22.

ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ: 'Αγ. Λαυρέντιον 12.200 — 12.400 τόν. σίτου 'Άλγεριαν \$ 16, φιοτ, με 700 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 19—28.

ΣΙΘΩΝΙΑ: 'Αγ. Λαυρέντιον 13.100—13.400 τόν. σίτου 'Άλγεριαν \$ 16, φιοτ, με 700 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 19—28.

ΕΚΤΟΝ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γονδραλέύματος δρ. Ισπανίαν \$ 13.50, φιοτ, με 2.000—1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου.

ΑΚΡΟΝ (π.): Τούρλεστον 21.000 τόν. γεννημάτων Κορούναν και Βεζίλλην \$ 9.30, δψιδ., άμερ. λιμένας Ατλαντικού (θορείος Χάττερας) \$ 8.75, φιοτ, με 4.000 τόν. έκφόρτωσιν Κορούναν 3.000 τόν. Σεβίλλην, 'Απριλίου 9—19.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Μισσισιπιπήν 72.

000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίαν \$ 5.35, δψιδ., Βέλγιον 20 σύντς έξτρα, γερμανικούς λιμένας Βορείου θαλάσσης 40 σύντς έξτρα, φιοτ, Μαΐου 10—25.

ΗΡΩ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τ. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.588.000 κ.π.) δυτ. Μεσόγειον \$ 320.000, δψιδ. 'Αδριατικήν \$ 325.000 φιοτ, 'Απριλίου 9—15.

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Φιλιππίνας \$ 15, φιοτ, 'Απριλίου 2 — Μαΐου 5.

ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ (λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τόν. σίτου Μασαλίαν — Μπαρλέτταν ρέιντς \$ 10.50, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 13—24.

ΜΙΡΕΝΕ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 7.000 τόν. γεννημάτων Ματάντι \$ 26, φιοτ, με 1.000 τόν. έκφόρτωσιν Μαρτίου 27 — 'Απριλίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: Ρίθερ Πλέιτ 10.000 τόν. γεωργικῶν προϊόντων Δανίαν \$ 19.50, με 1.500 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, δργάς, 'Απριλίου.

ΘΩΜΑΣ Κ. (λιθ.): Βραζιλίαν 20.000 τόν. γεννημάτων Ημερέραν — Ημερούγον ρέιντς \$ 12, φιοτ, με 2.000—4.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 10—20.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: Βραζιλίαν 12.000 τ. σογιαλέύματων Πολωνίαν, \$ 17, φιοτ, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 1.200 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1—10.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Ακαγιούτλων 14.000 τόν. ζαχάρεως χώμα σίμερ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου \$ 15, φιοτ, με 700—1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 10—20.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.): Ροστόκ 10.000 τόν. στιμέντων Μογκαντίσιο \$ 25, φιοτ, με 1.000—400 τόν. φορτεκφόρτωσιν 'Απριλίου 12—26.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Φιλιππίνας 15.000 τ. ζαχάρεως χώμα σίμερ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου \$ 26.50, φιοτ, με 1.000 τόν. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 10—20.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΡΙΟ ΕΑΛ (λιθ.): Νάντην μέ συμπλήρωμαν Λά Παλίς 25.000 τόν. σίτου Κωνστάντζαν \$ 8, φιοτ, με 2.500—4.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1—6.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Ρουέν και Χάρηρην 20.000 τόν. σίτου Βάρναν — Μπουργκάς \$ 9.60, φιοτ, με 3.000—1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΔΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΜΕΛΙΑΣ (λιθ.): Τζαμάικαν 5.000 τόν. ζαχάρεως χώμα, σίμερ. λιμένας Κόλπου \$ 10, φιοτ, με 700—1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσης.

ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ: Νταρμπαν ή Ήση Λόντον 19.000 τόν. άραβοσίτου τρεις λιμένες Ιαπωνίας \$ 13.50 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 25 — Μαΐου 2.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: Γουατεμάλαν 13.000 τόν. ζαχάρεως σίμερ. λιμένας Κόλπου \$ 10.50, δψιδ. 'Ατλαντικού \$ 11.50, φιοτ, με 700—1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, έπιστος φόρτωσης.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ (λιθ.): Νότιον Α. Αφρικήν 14.000 τόν. άραβοσίτου τρεις λιμένες Ιαπωνίας \$ 13.50 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 18—29.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΑΛΑΣ: Κάρυκ Αίλαντ ή Μπαντάρ Σαπούρ 9.000 τόν. θείου δυτ. άκτην 'Ινδιάς \$ 7.75, φιοτ, με 5.000—1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 14—30.

ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Ντακάρ 11.000 τόν. φωσφάτων δυτ. άκτης 'Ινδιάς \$ 19 ένα λιμένα έκφορτωσεως \$ 19.25 δύο, φόρτωσις έσσει κλίμακος, 1.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 22 — Μαΐου 2.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ: Περσικόν Κόλπον 18.500 τόν. λιπασμάτων δυτ. άκτην ΗΠΑ \$ 27, φιοτ, με 7.500—1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου.

ΕΥΣΤΑΘΙΑ: Γκάμβιαν 2.500 τόν. φυσικού αράπικου άποφλοιούντος (160.000 κ.π.) χώμα, γαλλικούς λιμένας Μεσογείου \$ 18, φιοτ, με 700—700 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 19—29.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ: Γκαμβιάν 2.500 τόν. φυσικού αράπικου άποφλοιούντος (177.000 κ.π.) Ρότερνταν \$ 18, φιοτ, με 700—700 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 29 — Μαΐου 10.

ΝΤΗΖΕΡΤ ΓΟΥΓΙΝΤ (λιθ.): Λά Παλλίς 20.250 τόν. σίτου Καζαμπλάκων \$ 5.25, φιοτ, με 3.000—1.500 τόνοι φορτεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1—15.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙΑ Ν.: 22.450 τόν. d.w. (1.085.000 κ.π. 14½ μιλ. 27—28 τόν. φιούελ δύλ τού 1973) \$ 4.350 ήμερησίως, άμεσος παράδοσης 'Απω Ανατολήν, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Α.: 16.610 τόν. d.w. (760.000 κ.π. 14½ μιλ. 25—26 τόν. φιούελ δύλ τού 1962) \$ 4.350 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Ταϊθάν Μαρτίου 31, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας 'Αδεν, μέσω Μπαγκούκ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.: 23.850 τόν. d.w. (14 μ. 28 τόν. φιούελ δύλ τού 1966) \$ 3.650 ήμερησίως παράδοσης σίμερ. λιμένας Κόλπου 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης Κεντέκ, μέσω Χιλής.

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ: 16.900 τόν. d.w. (15 μ. 25 τόν. φιούελ δύλ τού 1967) \$ 3.600 ήμερησίως, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Κόντινεντ Μαρτίου 10.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΓΟΥΓΙΝΤΟΜ: 22.450 τόν. d.w. (14½ μιλ. 27—28 τόν. φιούελ δύλ τού 1974) \$ 3.500 ήμερησίως έπιστος παράδοσης 'Αμερούγον έπαναπαράδοσης Μπαγκλαντές.

ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.: 15.755 τόν. d.w. (770.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 23 τόν. φιούελ δύλ τού 1962) \$ 2.700 ήμερησίως παράδοσης Ριγύεκαν 'Απριλίου 3, έπαναπαράδοσης νοτιοανατολικήν 'Αφρικήν



• SHIPBROKERS
• CHARTERING
• SALE & PURCHASE
• CONTRACTING

**ACHAIKI
NAFTILIAKI
S.A.**

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

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

όφιον 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, 'Απω 'Ανατολήν, άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού \$ 2.925.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ: 26.558 τόν. d.w. (14 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ τού 1963) \$ 3.500, παράδοσις Κόντινεντ όμεσος, έπαναπαράδοσης νότιον 'Αφρικήν, όφιον κυκλικόν ταξίδιον με έπαναπαράδοσην Αγγλίαν, Κόντινεντ \$ 3.500.

ΣΩΦΙΑ: 24.572 τόν. d.w. (14 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ τού 1965) \$ 2.150 ήμερησίως παράδοσις 'Αμερικανός 'Απριλίου 4-7, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας διατολής ακτής.

ΑΚΟΥΑ ΤΖΟΥ' (λιθ.): 47.460 τόν. d.w. (1. 950.000 κ.π. 14 μιλ. 45 τόνων φιούελ διλ τού 1968) \$ 6.000 ήμερησίως παράδοσις Σάντος 'Απριλίου 3-15, έπαναπαράδοσης Περού.

ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ: 19.710 τόν. d.w. (843.000 κ.π. 14 μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ τού 1967) \$ 2. 900 ήμερησίως παράδοσις όμεσος Κόντινεντ, κυκλικόν ταξίδιον Λιμνών.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.): 27.022 τόν. d.w. (15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 3.300 ήμερησίως, πλέον \$ 13.000 δώρον, παράδοσις 'Αμερικανός 'Απριλίου 5-7, έπαναπαράδοσης Αίγυπτου.

ΤΖΑΝΙΣ Λ.: 26.900 τόν. d.w. (14½ μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ τού 1968) \$ 5. ταξίδιον 2-4 μηνών, παράδοσις διαπλέοντας Μόζι 'Απριλίου 4-15 έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: 57.650 τόν. d.w. (2.405.000 κ.π. 15½ μιλ. 60 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 2. έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, παράδοσις διαπλέοντας Γιεραλτάρ Μαρτίου 23, έπαναπαράδοσης Γιεραλτάρ — Πολωνίαν ρέντη.

ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ (λιθ.): (Φόρτουσιν τού 1972) \$ 5.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Βιλγικόν όμεσος, έπαναπαράδοσης Καζαπτλάκαν, μέσφ Μεγ. Λίμνων.

ΑΙΓΓΙΣ (είς τάμι τοάρτερ): 20. 670 τόν. d.w. (1.030.000 κ.π. 15½-16 μιλ. 34-35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ) \$ 5.000 ήμερησίως, όμεσος παράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσης Περσικόν Κόλπου, Σιγκαπούρην ρέντη.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 15 μιλ. 47 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.05, όμεσος παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, μέσφ Μοριούγκαρο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (λιθ.): 45.095 τόν. d.w. (1.820.000 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 3.700 ήμερησίως, παράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ (λιθ.): 28.704 τόν. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 3.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, εν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, όμεσος παράδοσης Γιεραλτάρ, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝ: 20185 τόν. d.w. (14 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 3.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, εν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού, όμεσος παράδοσης Γιεραλτάρ, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ: 34.856 τόν. d.w. (14 μιλ. τού 1974) \$ 4.60 παράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου, 'Απριλίου έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσφ Περσικό Κόλπου.

ΕΛΙΝΑ: 5.740 τόν. d.w. (τού 1952) \$ 1.800 ήμερησίως, έποιμος παράδοσης Τρίνινταν, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού.

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ: 24.635 τόν. d.w. (1.075. 000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ τού 1965)

\$ 4.50, ταξίδιο 2 έτῶν, έξαιρουμένων Μεγ. Λιμνών, παράδοσης Πουέρτο Ρίκο 'Απριλίου.

ΣΚΥΜΝΟΣ (κ. είς τάμι τοάρτερ): 15.013 τ. d.w. (688.000 κ.π. 13-13½ μιλ. 15 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 3.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την διάρκεια είς φαρόπλοιον "Ελπίτε Ν. 1, 'Απριλίου 12, έπαναπαράδοσης Περσικόν Κόλπου — Σιγκαπούρην ρέντη.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΡΟΥΑΙΗ: 15.748 τόνων d.w. (720.649 κ.π. 16 μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ και 1¾ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 5.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την διάρκεια είς άμερ. λιμένας Κόλπου Μαΐου 3-12, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας 'Άδεν ή Σουέζ (έπω μέσω 'Ερυθράς θάλασσης) ή Μουσκάτ (έπω Περσικό Κόλπου) έξαιρουμένων Σάπτ ήλ. 'Αράμπι.

ΩΚΕΑΝΙΣ: 5.932 τόν. d.w. (275.000 κ.π. 15 μιλ. 15 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. χάρας διλ τού 1973) \$ 2.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, πλέον \$ 24.000 δώρον, παράδοσης δύο ήμερων μετά τόν απότομον έκ Δουνκέρκης έπω πρός Σάντος 'Απριλίου 14-17, έπαναπαράδοσης Νιγηρίαν (μέτέρας 24.000 δώρον) ή 'Αγγλίαν — Κόντινεντ — Μεσόγειον, ταξίδιο 2-5 μηνών.

ΦΙΛΑΠΠΟΙ (λιθ.): 21.824 τόν. d.w. (13 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διπλέοντας έκ Μπαλτόβα Μαρτίου 24, έπαναπαράδοσης Κίναν μέσφ άμερ. λιμένων Δυτ. ακτής, Βαϊνούμπερ.

ΕΛΕΡΑΠΑΝ (λιθ.): 28.338 τόν. d.w. (1.119. 000 κ.π. πλέον 114.000 κ.π. πλευρικών δεδαμενών, 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 4.45 έπω παράδοσης 'Απριλίου, \$ 4.40 έπω Μάιου, παράδοσης Ιαπωνίαν 'Απριλίου 21 — Μάιου 2, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέντη, έν κυκλικόν ταξίδιον Αδεράλας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΕΦ ΧΩΚ (κ.): Μεσόγειον 20.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 112,5 διών ακτοποιών Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 120, Μαρτίου 26.

ΑΝΣΩΝ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 75, Μαρτίου 10.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 45.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 30.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Μιλφόρν Χάρφεν 25.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 62,5 Μαρτίου 30.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Φρόρτη 40.000 τ. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 70, Απριλίου 2.

ΣΥΝΑΣΣΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. Κόστα Ρίκαν Γουόρλντσκειλ 112,5, 'Απριλίου 1.

ΣΑΒΒΑΣ: Εκουαντόρ 33.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 72,5, Μαρτίου 31.

ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΝΗ (λιθ.): Μεσόγειον 25.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 85, 'Απριλίου 2.

ΣΚΑΛΛΙΑΝ ΜΟΥΑΟΥΝΤ: Μαύρην θάλασσαν 35.000 τόν. άμερ. λιμένας θυτικής ακτής, Γουόρλντσκειλ 87,5, 'Απριλίου 1.

ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ: Μαύρην θάλασσαν 19. 000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 110, 'Απριλίου 15.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν): Μεσόγειον 60.000 τ.

μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 57,5, 'Απριλίου.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Κόντινεντ 28. 000 τόν. Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 62,5, διών ακτοποιών Γουόρλντσκειλ 67,5, όμεσος φόρτωσης.

ΤΟΝΝΑΖ (Μαυιδάκη): Περσικόν Κόλπου 500. 000 τόν. είς φορτία 50.000-80.000 τόν. \$ 7.50, έναρξης 'Απριλίου.

ΚΥΚΝΟΣ: Καραϊβικήν 24.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 110, 'Απριλίου 8.

ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ: Κωνστάντζαν 21.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 107,5, όμιν Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 115, 'Απριλίου 6.

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (λιθ.): Περσικόν Κόλπου 240.000 τόν. Βραζιλίαν Γουόρλντσκειλ 26.25, όμιν Αγγλίαν — Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 25, 'Απριλίου 15.

ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Περσικόν Κόλπου 48.000 τόν. 'Ερυθράν θάλασσαν, Γουόρλντσκειλ 90, 'Απριλίου 10.

ΑΣΤΡΕΑ: Δάρ - έξ - Σαλάμη 20.000 τόν. Δάρς Αιλαντόντσκειλ 110, όμιν Σιγκαπούρην — Μανιλαν, Γουόρλντσκειλ 140, 'Απριλίου 8.

ΜΕΣΟΥΠΟΠΟΙ (λιθ.): Περσικόν Κόλπου 120.000 τόν. 'Ερυθράν θάλασσαν, Γουόρλντσκειλ 32,5, 'Απριλίου 10.

ΓΚΑΟΡΙΚ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 80.000 τ. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 41,5, 'Απριλίου 15.

ΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ.): 'Ανατολ. ακτή Μεσίχου 31. 000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 85, 'Απριλίου 8.

ΜΑΡΙΑ Τ.: Μεσόγειον 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 112,5, διών ημιτοποιών Μεσόγειον Γουόρλντσκειλ 120, 'Απριλίου 2.

ΜΑΡΙΑ Ζ.: Καραϊβικήν 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 60, 'Απριλίου 6.

ΒΑΣΙΛΗΣ (κ.): 'Ενδοκαραϊβικήν ταξίδιον 19. 000 τόν. Γουόρλντσκειλ 120, 'Απριλίου 3.

ΚΛΕΑΙΑ: 'Ενδοκαραϊβικήν ταξίδιον 55.000 τ. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 60, 'Απριλίου 11.

ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Ινδονησίαν 48.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτικής ακτής, Γουόρλντσκειλ 6, 'Απριλίου 4.

ΒΑΣΙΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Μεσόγειον 55.000 τ. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 60, 'Απριλίου 8.

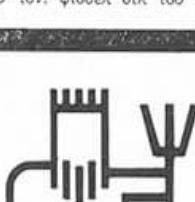
ΚΑΜΠΟΣ: 'Ινδονησίαν 20.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτικής ακτής, Γουόρλντσκειλ 95, 'Απριλίου 10.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): 'Αγγλίαν Κόντινεντ 44.000 τόνων μέρος φορτίου, Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 53,75, 'Απριλίου 12.

ΚΕΦ ΧΩΚ (κ.): Μιλφόρν Χάρφεν 19.500 τόν. καθαρά Σκανδιναντάν, Γουόρλντσκειλ 115, 'Απριλίου 13.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ.): Τάμι τοάρτερ (281. 010 τόν. d.w. 16 μιλ. 160 τόν. φιούελ διλ τού 1974) ταξίδια ένδις έπους γύρω τών Γουόρλντσκειλ 24.

ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ (λιθ.): 455.000 τόν. d.w. τού 1976) γύρω τών Γουόρλντσκειλ 20, ταξίδια ένδις έπους έπους γύρω τών Γουόρλντσκειλ 23, έπους 389.000 άντιστοιχούντας είς βύθισμα 72 ποδών κατά την διάρκεια.



CONTRACTING SALE & PURCHASE DEMOLITION CHARTERING

marbrokers s.a.
PANAMA

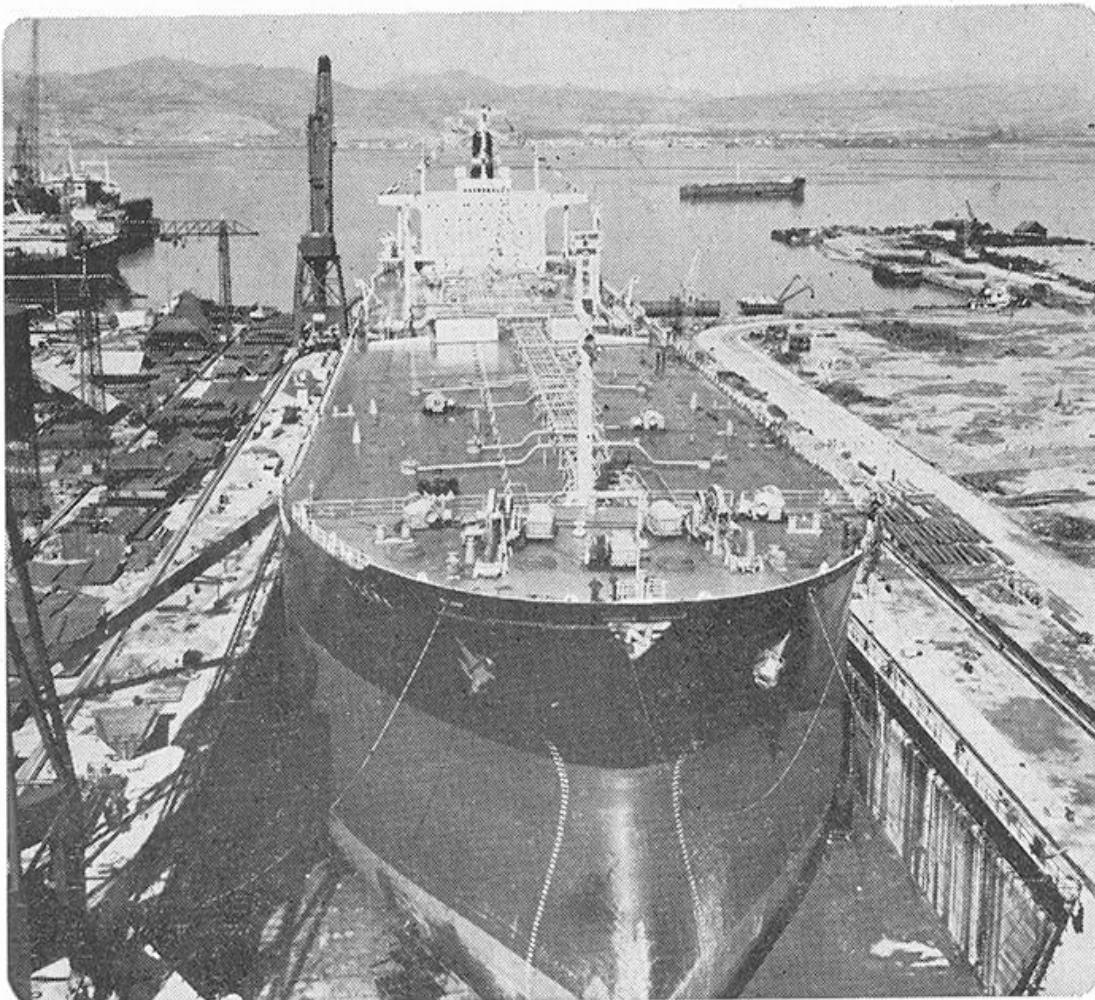
117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113 217/8 Telex 21-3406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

ΕΛΛΗΝΙΚΑ  ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Από τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ



χρησιμοποιεῖται ἀποκλειστικὰ δι’ ἐπισκευὰς

Μῆκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς εἴσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή ἔχει πρετεῖται υπὸ δύο γερανῶν τῶν 100 τόννων καὶ δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θά τοποθετητούν διὰ τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρῶν.
Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθὼς καὶ ἔξοπλισμόν διὰ παντός εἶδους ἐπισκευὰς πλοίων. Οἱ κλιματολογικές συνθήκες, δὲ εἰδικός ἔξοπλισμός καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα ιδεώδη δι’ ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

(ά. = ανεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	ε. Πειραιά 4)4	AΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ	71	11525	α. 'Αμπιτζάν 17)12 διά Λάγος
ΑΒΑΣ	62	11048	ε. Π. Βέσμε 31)3	AΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697	δ. Βαρκελώνη 16)2 διά 'Αθάναν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	ά. Ρόττερνταμ 3)4 διά 'Εσμπεργκ	AΙΓΙΣ ΙΑΙΤΩΦΟΥΝ	68	16702	δ. Ρούάριο 31)3 Μπάχ. Μπλάνκα
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	δ. Σουέζ 5)4	AΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	δ. 'Αμπου Ντάμπι 28)3 Ντουμπάι
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	ά. Παρανάγουα 11)3 διά Μπορντώ	AΙΓΙΣ ΤΡΕΙΝΗ	70	9025	ά. Κουτσούκο 7)2 διά Σαγκάην
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. 'Ειδεν 4)3 διά Κάμπαρ	AΙΓΙΣ ΦΑΙΘ	69	9355	ε. Δάντσιχ 28)3
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ά. Κουσέτ 2)3	AΙΓΙΣ ΦΕΙΜ	69	9240	ε. Ούντεβαλ 19)3
ΑΓΑΠΗ	55	8902	ε. Ρεσί 12)2	AΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	δ. Μορμουγκά 19)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Μ. 'Υόρκη 31)3 διά Σ. Κρουά	AΙΓΙΣ ΦΟΡΣ	57	8957	δ. Πιαναμά 8)2 διά Σαΐγκον
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536	εις Αρδίφ 8)4	AΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ε. Χιούστον 15)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	11048	μετων. «ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ»	AΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20455	ά. Νάτριουσθ 26)3 διά Ναγκόγια
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Πορτμπαντάρ 21)2 Μπ. 'Αμπάς	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. Ρόττερνταμ 3)4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 25)3 διά Σάντος	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Ν. 'Υόρκη 3)4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ά. Χαλκίδα 28)2 διά Λιθόνη	ΑΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	ε. Μπ. Σαπούρ 15)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	ά. Νίκαια 15)3 διά Τζιτζέλι	ΑΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	εις 'Οζάκα υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Νιάμα 29)3 διά Μπαχρέιν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	ε. Λάγος 22)3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	εις Λάγος 20)3	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)4
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Ναγκόγια 16)3 διά 'Ακαμπα	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Λουάντα 28)2
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ά. Π. 'Αρδου 22)3 ά. 'Εστακάντα	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Σουέζ 29)2 διά Σαγκάην
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ά. 'Ιντσαν 14)3 διά Λουδίνον	ΑΙΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	ά. 'Αινέρσοαν 2)4 διά Πρέεζαν
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138	υπό παραλαθήν	ΑΙΡΗΝΗ ΛΑΙΤ	66	2982	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Λ. Παλλίς 17)3 διά Κούδα	ΑΙΡΗΝΗ ΛΑΚ	59	2722	ά. Νότερνταμ 22)11 διά 'Υμουντεν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ά. Ν. 'Ορλέανη 4)4 Ρ. Γκράτε	ΑΙΡΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078	ε. Λάγος 11)2
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ε. Μουτσούρε 5)3	ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ε. Ρόττερνταμ 6)4
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749	ά. Πειραιά 9)3 διά Κόρινθον	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ	56	8674	ε. Ντουμπάλ 25)3
ΑΓΙΑ ΨΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ε. Γδόνια 27)3	ΑΙΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	6364	ά. Λ. Τσάρλς 3)3
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	δ. Παναμά 1)4 διά 'Ερηνηκόν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ε. Κ. Τάουν 4)4
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Κόρκ 12)3	ΑΙΤΩΔΙΑ	61	14269	ά. Μπ. Σαπούρ 18)3
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	δ. Σουέζ 25)2 διά Αστραλίαν	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ά. 'Αμπανταν 17)3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	εις Λάγος από 25)9	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	εις Λάγος από 10)10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ά. Νεκότεαν 20)2 διά 'Αλγέριον	ΑΚΙΑΝΑ	55	7510	δ. Σάιδ 25)3 διά Μπορντώ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Κολούμπια ρίθερ 9)1 διά Ρωσίαν	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ά. Σάντος 1)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	δ. Σουέζ 3)2 διά Γκιζάν	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ε. 'Ωλμπαν 5)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B.	51	1988	ά. Γκιζάν 10)3	ΑΚΟΥΡ	53	17676	άργει εις Πειραιά από 10)3)75
ΑΓΡ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ B.	50	2167	εις Λάγος από 27)5)75	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Λεμεσόσ 1)4
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σουέζ 4)4 διά 'Άλεξανδρειαν	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	ά. Ν. 'Υόρκη 1)4 διά Πειραιά
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	ά. Μαντράς 7)2 διά Σιγκαπούρην	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ	61	5408	υπό παραλαθήν
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	ε. Κολούμπια 21)3	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Πειραιά 23)3 διά Λαττάκια
ΑΓΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	δ. Κονγκούλιαν 17)3 διά Μπορύκας	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Θεόπουλα 21)3 διά Σαβάνναν
ΑΓΡΙΟΣ ΠΑΝΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	δ. Σουέζ 1)4 διά 'Ακαμπα	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ά. Γιοκοσούκα 24)3 διά Βανκούβερ
ΑΓΡΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	ε. Τζέντζαν 4)4	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ε. Σαβάνναν 26)3
ΑΓΡΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	52	1570	ά. Σπέτζια 30)3 διά Σέτε	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Τζέντζαν 26)9
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343	ά. Ρόττερνταμ 13)3 διά Κάρλσχαϊν	ΑΚΤΑΙΑ	75	22390	ε. Πειραιά 2)4
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	εις Λάγος από 31)8)75	ΑΚΤΑΙΟΝ	76	10962	εις Μπουσάν υπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ά. Ιέμα 21)9 διά Λάγος	ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	ε. Μπουσάν 2)3
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Σουέζ 3)4	ΑΛΕΚΑΚΟΣ	48	2296	υπό παραλαθήν
ΑΔΕΦΟΤΗΣ	68	14873	ά. Ιοκοσούκα 29)3 διά Σηάττη	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Μπουσάν 24)3
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Ρ. Γκράτε 23)3 διά Πολωνίαν	ΑΛΕΚΟΣ Κ.	60	8075	ε. 'Ακαμπα 27)12
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε. Σιγκαπούρην 24)3	ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΑ Κ.	46	2271	ά. Σάφι 15)1 διά Ματαντί
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	εις Λάγος από 28)8)75	ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ	55	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Σουέζ 4)4 διά Μερδεγίουν	ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Β.	62	7797	ε. Μένα άλ. 'Αχμαντί 18)3
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416	εις Φερόλ 10)12 (έπισκ.)	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7719	ά. Γκράντζασούρ 26)3	ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	δ. Κωνάπολιν 16)3 διά Θάλασσαν
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΥΡY	58	8677	ά. Πειραιά 27)2	ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Ι. ΙΙ	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ά. Ν. 'Ορλέανη 20)3 Βεραρκούδης	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	ά. Κόπερ 26)3 διά 'Άλεξανδρειαν
ΑΘΗΝΑI	53	3537	ά. Ν. 'Υόρκη 10)3 διά Σ. Τέων	ΑΛΘΑΙΑ	74	23785	ε. Σακάντε 31)3
ΑΘΗΝΑI	56	2863	ά. Τενέρφη 31)3 διά Πειραιά	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	άργει εις Χαλκίδα από 24)8)75
ΑΘΗΝΑIΣ	58	9414	ά. Μορμουγκά 3)4 διά Μπ. Σαπούρ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	ε. Λάγος 9)2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ.	58	16695	ά. Πειραιά 11)3	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΑΓΟΝ	58	9878	εις Τζένταν από 22)11
ΑΘΗΝΗ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	53	11457	ά. Πειραιά 14)3 διά Δυρράχιον	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΓΑΤ	57	8266	ε. Νταμάρι 1)3
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Γιβραλτάρ 19)3 διά Σάντος	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΓΟΝΗΡ	57	8192	ε. Καλαμπάρ 3)3
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Γιβραλτάρ 1)3 διά Μπ. 'Άρες	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	εις Λάγος από 17)7
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666	ά. Πειραιά 12)1	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	ε. Σ. Ντομύκο 19)3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169	ά. Λάγος 28)3	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ	60	8294	εις Λάγος από 1)12
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΙΣ	68	9079	δ. Σουέζ 2)3 διά Κουσέτ	ΑΛΙΚΗ	53	8453	ά. Λ. Πάλμας 6)10 διά Λάγος
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	εις 'Ολαβεργάκα υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΓΙΣ Ι. Π.	70	10011	ά. 'Αινερόγρον 5)4
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ά. Ν. 'Ορλέανη 2)4 διά Χιούστον	ΑΙΓΙΚΑΤΩΡ	62	9092	ε. Τζένταν 3)2
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350	υπό παραλαθήν	ΑΙΙΟΘ	56	1803	δ. Κωνάπολιν 14)3 Κωιστάντζαν
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Λίθερπουλ 19)3	ΑΙΚΑΙΟΣ	75	10950	ε. Σιγκαπούρη 3)4
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ	58	8693	ά. Καλκούτα 3)4	ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. 'Ωλμπαν 7)4 διά 'Αμπιτζάν
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟ	72	11702	ά. Αμπιτζάν 19)12 διά Λάγος	ΑΙΚΥΩΝ	49	5049	ά. Αμπιτζάν 27)2 Π. Τζεντίλ
ΑΙΓΙΣ ΓΕΑΝ	60	13165	δ. Σουέζ 24)3 διά Σομαλία	ΑΙΛΑΡΑ	47	5441	ε. Λάγος 29)5
ΑΙΓΙΣ ΓΕΛΕΝΙΚ	76	12498	ά. Αλεξανδρίαν 28)3 διά Ντάρεν	ΑΙΛΑΡΙΠΕΡΟ	57	3817	ε. 'Αμπέρσαν 4)4
ΑΙΓΙΣ ΓΕΡΟΙ	74	12498	ά. Μερκάρια 30)3	ΑΙΤΙΣ	70	9868	ά. Τζιμπούτι 15)3 διά Κίναν
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	εις Μπλαντό υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΛΥΣΙΑ	64	10459	ε. Μ. άλ. 'Αχμαντί 24)2
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	ά. Κουντέρο 10)3 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΙΜΑΖΩΝ	48	5021	άργει εις Πειραιά από 29)12
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝY	70	15387	δ. Πλανά 23)3	ΑΙΑΡΥΛΛΑΙΣ	56	4693	ά. Λαττάκια 18)3 διά Βεγγάζην
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. Ράς Τανόριαν 27)3	ΑΙΒΕΡΣΑ	58	4231	ά. Πειραιά 2)4 διά Χαλκίδα
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	69	9355	δ. Σουέζ 28)3 διά Βομβάρην	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΠΙΣΣΙ	74	13631	ε. Μπάραν 3)4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ-ΙΝΤ	70	9200	ά. Γιοκοχάμα 10)3 διά Λά. Γκουσάτρα	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	76	13631	εις Τοκιού υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	εις Μπλαντό υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΤΡΑΙ-ΟΜΦ	76	13631	ά. Βαχαγάμα 14)3
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	ά. Πειραιά 28)3	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Σουέζ 21)2 διά Τσιγκτάο
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	ά. Μπωντάν 27)3	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	64	35333	εις Πειραιά 3)11
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	δ. Σουέζ 27)3 διά 'Οζάκα	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Μπάραν 29)3
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ε. Μπέραν 3)4	ΑΙΝΑΓΡΕΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Φιλαδέλφειαν 26)3
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ά. Γιοκοχάμα 10)3 διά Λά. Γκουσάτρα	ΑΙΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	εις Λάγος από 6)2
ΑΙΓΙΣ ΣΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	εις Μπλαντό υπό συμπλήρωσιν	ΑΙΝΑΣΤΑΣΙ			

ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	Ε. Ντακάρ 17)3	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Βενετία 27)3 διά Γιβραλτάρ
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ά. "Ειδονμασθ 30)3 διά Βρέμην	ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει εις Πειραιά από 25)10)75
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Πειραιά 27)3 διά Σύρου	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	Γιβραλτάρ 23)3 διά Ρ. Ιανέρο
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Κολομπία ρίθερ 20)3 διά 'Ιαπωνία	ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κουθέτι 1)12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Φρήπορτ (Μι.) 29)3 Μ. ἀλ. Άχιμαν.	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	Ε. Μοναδικόν 13)3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	Ε. Κέρ αλ. Άμαγια 29)3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	άργει εις Πειραιά από 29)8)75
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Ράς Τανούρα 14)3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	Ε. Συγκαπούρην απά 4)2 (έπισκ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Καρυκ σίλ 6)3 διά Γιουροπόρτ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ξέωθι λουάντα από 26)11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΙΕΜΙ	73	32781	ά. Χάμπτον Ρόδς 18)3 Παναμά	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Τεργέστην 11)3 διά Π. Νουάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ δ.	70	105855	ά. Γιουροπόρτ 23)2 Μπ. Σαπούρ	ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75000	ά. Ράς Τανούρα 24)3
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	δ. Γιβραλτάρ 3)3 διά Περισκών	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-			
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	δ. Γιβραλτάρ 15)3 διά Μπαχρέν	ΓΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Πουάντ Νουάρ 10)3
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	δ. Ρότερταν 21)2 διά Περισκών	ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Πειραιά 5)4 διά Κυλλήν
ΑΝΔΡΟΣ ΙΕΞΑΣ (δ.)	69	99893	δ. Λυσεκίλ 3)3 διά Ρ. Τανούρα	ΑΣΠΑΚΙ	56	4048	Βομβάνην 1)4 διά Κάντλα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	δ. Ριγέκα 26)3 διά Άγυούσταν	ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	δ. Παναμά 30)3 διά 'Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ δ.	72	13758	εις Λυμπεκ υπό συμπλήρωσιν	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. Ταρτού 21)2
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	εις Λυμπεκ υπό συμπλήρωσιν	ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει εις Πειραιά από 11)5)75
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ε. Σάντο Ντομίγκο 20)3	ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ .	72	20352	ά. Λ. "Άντζελες 16)3 Γιοκοχάμα
ΑΝΕΜΩ Κ.	67	2641	ά. Φελιξτόνε 11)4 διά Λάγος	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ε. Πειραιά 10)2 (έπισκ.).
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Φλόσιγκ 28)3 διά ΗΠΑ	ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ε. Ακασθότλα 16)3
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Λονδίνον 5)4	ΑΣΠΙΣ	58	9378	ε. Δουβλίνον 2)4
ΑΝΘΗ Α.	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ε. Χαϊνάκην 24)2
ΑΝΙΤΑ	75	4999	εις 'Οζάκα υπό συμπλήρωσιν	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Γιβραλτάρ 3)4 διά Ρ. Πλέιτ
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ε. Ρίο Γκράντε 28)3	ΑΣΤΗΡΥ	74	13633	ε. Χαϊλάς 2)4
ΑΝΝΑ	76	16438	εις Χακοντάς υπό συμπλήρωσιν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Τοιταχόγκ 27)3 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΝΑ	60	16826	δ. Γιβραλτάρ 14)3 διά Βερμούδας	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	Παναμά 21)3
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ε. Λάζ Πάλμας 16)11	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Ρότερταν 23)3 διά 'Ακαμπα
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Πενάγκ 30)3 διά Ρ. Κελάγκ	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Πειραιά 28)3 διά Κάντια
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	εις Λάγος από 24)7	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	ά. 'Αμπιτζάν 12)2
ΑΝΝΕΛΙ	44	13768	άργει εις 'Αργοστόλιον από 30)5)75	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. 'Αμβέρσαν 31)3 διά Βηρυτόν
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)3	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	Πρίνς Ρούπερτ 14)3
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Σιγκαπούρη 11)3 διά Χόγκ Κόγκ	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Ρότερταν 6)4
ΑΝΝΟΥΛΑ Δ.	60	10006	ά. Καζαμπλάνκα 11)3	ΑΤΖΙΑΣ	49	4641	ά. 'Αμπιτζάν 28)1 διά Λάγος
ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ	60	8509	ά. Λάγος 12)3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Γάζανον 29)3
ΑΝΣΩΝ (δ.)	59	19801	δ. Παναμά 14)3 διά Χιούστον	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Γκρότον 4)4
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Φός 4)4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ δ.	68	100282	όποι παραλαβήν
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	εις Λάγος από 16)10)75	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15921	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)3
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λα Σιοτάτ υπό συμπλήρωσιν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Μ. ἀλ. 'Αχιμαντί 2)4 Κουθέτι
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ε. Ντόχα 4)4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Γένοβα 30)3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ά. 'Αθίλες 29)3 διά Χιούστον	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Ν. 'Υόρκη 3)4 διά Μπιλμπάο
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Φός 9)3 διά Γιβραλτάρ	ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ά. 'Ιμιγκαν 4)4 διά Μπιλμπάο
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Χάμπτον ρόδς 1)4 διά Παναμά	ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Ντόχα 13)3
ΑΝΙΖΕΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ 58	59585	δ. Π. Σάδι 2)4 διά Ρότερταν	ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	66	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΤΖΕΙΚ ΜΠΛΕ-ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	άργει εις Χόλμεστραν από 5)3	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Αμπου Ντάμπι 2)4
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Μπ. "Αύρες 11)3	ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Νίκαια 5)3 διά Μπετζάια
ΑΝΤΖΕΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	δ. Κων/πολίν 16)3 Μαύρην Θάλασσαν	ΑΤΤΙΚΗ ΑΚΤΗ	68	5231	ά. Μ. ἀλ. 'Αχιμαντί 9)3 Σ. ἀλ. 'Αραμπ
ΑΝΤΖΙ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει εις Χόλμεστραν από 14)1	ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ε. 'Αλεξάνδρεια 15)1
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Γένεβα 26)2 διά Κωνσταντζαν	ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)3 διά Χιούστον
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Μπ. Μασάρ 16)3 Μογκαντίσιο	ΑΥΡΑ	62	10323	ξέωθι Καρδοτο 20)3
ΑΝΤΙΚΑΛΕΙΔΑ	57	10741	εις Λάγος από 19)9)75	ΑΥΡΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Βανκούμερ 21)3	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Ρότερταν 31)3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εις Πειραιά από 5)9)75	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. 'Αμπιτζάν 6)3 διά Θεσ/νίκη
ΑΝΤΥ	56	7689	ά. Αμπιτζάν 3)3	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ	58	8331	ά. Π. Πάλμας 31)3 διά 'Ελλάδα
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ά. Κριστόμας 6)1 4) διά 'Ωκλαντ	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ε. 'Ασονόν 29)3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ε. Κ. Τάουν 25)3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Μπιλμπάο 19)3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ.	61	10952	ε. 'Ακαμπα 20)2	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ε. Σουέζ 26)3	ΒΑΛΕΝΤΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	άργει εις Πειραιά από 3)11
ΑΠΕΕ	73	16397	ά. Μοριουγκάο 13)3 διά 'Ιαπωνίαν	ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ε. Μπάραρον 30)3
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ά. Τζέντα 1)2 διά Κωνσταντζαν	ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. Ράς Σουκέρ 12)3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ε. Μασσαλίαν 26)3	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Μπαχρέν 3)3 διά Νταμάμ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-ΚΤΟΡΥ (δ.)	54	7321	ε. Κασσαλίαν 26)3	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Ριο Γκράντε 30)3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	εις Πειραιά από 30)5)75	ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	55	9242	δ. Κων/πολίν 19)2
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙ-Σ	58	4684	δ. Παναμά 27)3	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Πειραιά 31)3 διά Λιθόνην
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	δ. Παναμά 29)3	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176076	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΣ	62	6929	ά. Μπλαστό 20)12 διά 'Αθάναν	ΒΑΣΙΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Φός 4)4 διά Χάδρην
ΑΡΙΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	61	6932	εις Λάγος 20)3	ΒΕΛΟΣ	75	15981	ά. Μπρέστ ρόδς 2)4 διά Περισκόν
ΑΡΙΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	εις Λάγος από 8)9)75	ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	εις Κοκούρε 6)4
ΑΡΙΟΛΟΝΙΟΣ	62	16210	ε. Σάν Νικόλας 31)3	ΒΕΝΟΥΣ	68	3551	ά. Κολομπια ρ. 27)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ε. Π. ντε Μπούκ 1)4	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	δ. Π. Σάδι 16)3 διά Μεσόγειον
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Κολόμπο 1)4 διά Γκάλεστον	ΒΕΡΓΕΡ (μ.)	72	57527	εις Λάγος από 18)1
ΑΡΑΝ	70	9870	δ. Π. Σάδι 3)4 διά Κίνα	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ- ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ά. Ντουμπάι 17)3
ΑΡΑΡΑΞΟΣ	58	1965	ά. Λισσαδώνων 30)3	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	εις Λάγος από 20)9
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Τζιμπούτι 6)3 διά Μπ. Σαπούρ	ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	ά. Μπόνν 25)3 διά Γιουροπόρτ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Τάον 31)3 διά Βενεζουέλα	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Πειραιά 3)4
ΑΡΓΟΣ	69	9868	εις Φουτζινγκάτα υπό συμπλήρωσιν	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ε. Λαγός 25)3
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Σουέζ 29)3 διά Σαγκάπην	ΒΙΡΑ	56	7841	εις Λαγός από 1)8)75
ΑΡΕΤΗ	73	13691	δ. Σουέζ 19)2 διά 'Ακαμπα	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ε. Καράτοι 2)4
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	57	10348	ά. Μόριτο 1)4 διά Ματάνζας	ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	ε. Καράτοι 28)1
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	57	6452	ά. Κίγκοτον 5)3 διά Καζαπιτάλανκα	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. 'Αλεξάνδρεια 18)3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	3269	ά. Μαπούτο (Λ. Μάρκ.) 21)1 'Ακαμπα	ΒΙΤΑΜΠΑΛΚ	57	9722	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	3269	ά. Πειραιά 3)2 διά Λιθόνην	ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ε. Νταμάρ 26)3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Βανκούμερ 3)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΒΟΡΙ	57	7727	ε. Ρεοί 16)2
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	ά. Κων/πολί 31)3 διά Κωνσταντζαν	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	δ. Σουέζ 3)3 διά Γκιζάν
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ	76	11700	εις Φουτζινγκάτα υπό συμπλήρωσιν	ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	δ. Κων/πολίν 24)3 διά Κωνσταντζαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Βομβάνη 1)4	ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Μαπούτο (Λ. Μάρκ.) 6)3 διά Τής
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ε. Βομβάνη 1)4	ΒΡΕΤΑΝΙΟΣ (ὑπερωκ.)	32	18254	ά. "Αγ. Βικέντιον 1)4
ΑΡΙΣΤΩΝ	73	13635	ε. Βομβάνη 1)4	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ- ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Ρότερταν 30)3 διά Τέξεναν
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ε. Σουέζ 18)3 διά Βιετνάμ	Β			

ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Κοινή 31)3 διά Σιγκαπούρην	
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Λεζέσες 30)3	
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ 70	19162	δ. Παναμά 5)4 διά Τόκιο		
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ 43	7176	άργει είς Πειραιά πάτο 10)1)71		
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ 67	17346	δ. Παναμά 1)4		
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.) 60	41982	άργει είς Πειραιά πάτο 19)1		
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	όπως παραλαβήν	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ε. Ντόρφτρεχτ 5)4	
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Σουέζ 30)3 διά Χονκάγκ	
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Μασσαλία 3)4 "Απώ Ανατολή	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Ν. Υόρκη 24)3	
ΓΙΑΝΝΕΛΑΣ (δ.)	65	28648	ε. Μαντράς 3)4	
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	δ. Σουέζ 3)4	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΤ·	67	13091	ά. Ν. Γουεστμπίστερ 31)3 "Ιαπωνίαν	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ά. Ρότερνταμ 31)3 διά Ταϊπεί	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.) 60	29120	άργει είς Πειραιά πάτο 17)2)75		
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δ. Χόκι Κόκγ 22)1 διά Μπαγκόκ	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ε. Βομβάνη 24)2	
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	52	8129	δ. Π. Σάδη 29)1	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΘ	69	4037	εξωθ. Καράπτα 3)4	
ΓΙΟΥΡΟΓΚΡΕ-Ι·Σ	72	3944	όπως παραλαβήν	
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	18885	ά. Μπιλμπάτο 28)2 δι' "Αθάνα	
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	ά. Αυτιζάν 16)10	
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	είς Λάγος πάτο 12)9	
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	δ. Σουέζ 27)2 διά Μεσόγειον	
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ε. Ντεμεράσ 31)3	
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	δ. "Ελούνωρ 27)3	
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΔ	54	4893	δ. Κων/πολίν 24)3 Μαύρην Θάλασσαν	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-				
ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ά. Αυτιζάν 14)2 διά Λάγος	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΔΙΝΚ	53	4481	ε. Πουάντ Νουάρ 20)3	
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ·	74	20623	δ. Παναμά 31)3 διά Χιούστον	
ΓΙΟΥΡΟΤΡΦ-Ι-ΝΤΕΡ	57	8539	ε. Πόρτ Σαδή 41)4 δι' Εύρώπην	
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Αυτιζάν 17)3 διά Σαλέρνο	
ΓΙΟΡΓΟΣ Κ.	56	1784	είς Λάγος πάτο 24)3	
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ε. Πειραιά 24)2	
ΓΚΑΙ-Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Τζιμπούι 30)3 διά Ταύλαν	
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	ε. "Απιτζάν 23)3	
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ 8	61	28917	ά. Σιγκαπούρη 4)4 διά Περσικόν	
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΞ 6	64	50758	ά. Λός "Αντζέλες 31)3	
ΓΚΑΜΠΩΝ ΣΤΑΡ	51	6076	είς Λάγος πάτο 10)9	
ΓΚΑΜΠΩΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ 53	53	6000	είς Λάγος πάτο 14)6)75	
ΓΚΑΩΜΠΑΛ ΓΙΟΥ·				
ΓΙΤΥ (δ.)	58	12168	άργει είς Πειραιά πάτο 20)1	
ΓΚΑΩΜΠΑΛ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ	60	8150	ά. Λάς Πλάμας 17)10 Λός "Αντζέλες	
ΓΚΑΩΜΠΑΛ ΧΟΟΝΤ 5	60	22944	ά. Ντακάρ 16)3 διά Μπόνυ	
ΓΚΑΩΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ 6	66	45161	ά. Γενοβά 29)3	
ΓΚΑΟΥΡΥ	52	2077	δ. Γιβραλτάρ 2)3	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ	59	8523	ε. Χάδρην 2)4	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΕΥΑΙΤΕ-				
ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Μπαγρέν 30)3	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΗΤΚΑ (δ.) 56	21049	άργει είς Πειραιά πάτο 12)12)74		
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣ 73	16439	ε. Βίλμιουρ 1)4		
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ 71	12959	ά. Βανκούφεσ 4)3 διά Γκάλεστον		
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 2)4 διά Κασιούγκ	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 διά Ν. "Ορλ.	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	56	8159	ά. Σιγκαπούρη 8)1 δι' Εύρώπην	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ά. Βανκούφερ 10)3 διά Ν. "Αμερικήν	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ε. Σιγκαπούρην 5)4	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	όπως παραλαβήν	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΣΟΥΟΡΠΤ 72	12959	ά. Κ. Τάσου 2)4 διά Κόντινεντ		
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12959	άργεινταν 5)4	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Μιλάδοστ 2)4	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ε. Βαλτιμόρην 2)4	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ε. Λά Γκουάρια 27)3	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Ν. Λόρενταν 31)4 διά Χιούστον	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΤΣΕ-Ι-Σ	74	13036	ε. Γλασκώδην 30)3	
ΓΚΑΟΛΑΝΤ ΦΑΙΣ	69	11148	ά. Λ. "Αντζέλες 22)3 διά Γιοκοχάμα	
ΓΚΑΟΝΤ ΧΟΡΑ-ΤΖΟΝ 75	13036	ε. Α'Μαγκασάκι 27)3		
ΓΚΑΟΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 59	12149	ε. Πειραιά 31)3		
ΓΚΟΝΤ ΚΑΡΡΙΦ	63	26940	ε. "Ευεν 3)4	
ΓΚΟΝΤ ΧΕΛΜΣΑΜ 70	11527	ε. Σ. Νικόλας 31)3		
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Τενερίφ 1)4 δι' "Αμεριδρούν	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Καράτα 30)3	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·Ι·Τ	63	15373	ε. Κλαίπεντον 20)3	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-Ι·Μ	62	15389	ε. Ντόχα 114	
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Σεμπόν 18)3 δι' "Οναχάμα	
ΓΚΡΕ-Ι·Σ Α.	71	16306	ά. Σάντος 26)3 διά Μπ. "Αύρες	
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	είς Λάγος πάτο 30)9	
ΓΟΡΓΟ	58	7061	είς Λάγος πάτο 10)7	
ΓΟΥΝΕΣΤΑΡ	57	9475	δ. Σουέζ 114	
ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΤΖΑΞ	75	19451	δ. Παναμά 25)3 διά Λονδίνον	
ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΑΟ	72	19426	ε. "Αλεξάνδρειαν 25)3	
ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Θέσσαλη 26)3	
ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19261	δ. Παναμά 25)3 διά Ρότερνταμ	
ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Γιβραλτάρ 24)3 διά Κή Σουέστ	
ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	ε. Βοστώνην 5)4	
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	άργεινταν 2)4 Μπρούναμπούτε	
Γ. ΠΡΟΥΒΑ-Ι-ΝΤΕΡ 8	75	18265	ά. Γιβραλτάρ 30)3 διά Ν. "Υόρκην	
ΓΟΥΟΛΕΤ	54	4389	δ. Γιβραλτάρ 2)3 δι' "Οράν	
ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.) 62	24749	ά. Χονιούλουδ 24)3 δι' "Εκουαστόρ		
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	9070	ά. Νταμά 4)4	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ε. Μπαγκάκ 18)2	
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Πόρτ Ελλαζαπθ 1)4	
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Ντόμπαντ 31)3	
ΔΕΚΕΣΑΝ·	56	10483	ά. "Αμερίσαν 31)3 διά Βίλμιγκτον	
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	ε. Κορασάρ 18)3	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Κοκούρα 24)12 διά Ν. "Αμερικήν	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9312	δ. Βαλτιστάνδο 30)3 Λά Γκουάρια	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	71	9085	δ. Παναμά 27)3	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	7307	δ. Πειραιά 13)3 διά Ντακάρ	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.) 65	35619	δ. Μπράτζπορτ 10)3		
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ε. Κολόπτο 4)4	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	δ. Σουέζ 26)2 διά Γκιζάν	
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ 8	63	16417	ά. Εμδεν 26)3 διά Γιβραλτάρ	
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)	64	16417	άργει είς Χαλκίδα πάτο 23)12	
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΤ (δ.) 61	16417	ά. Μήφ. Χάφερ 2)4 δι' ΗΠΑ		
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ε. Ντόμπαντ 16)3	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Καρτιέ 17)11 διά Ρωσίαν	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Χάρον 30)3 διά Πειραιά	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	ά. Μανατή 21)3 διά Σάντερλεραν	
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Φουκουάγκαμ 14)3 διά Γουέπτε	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ 56	3333	ά. Φουκουάγκα 6)4 διά Κόρινθον		
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ά. Γκάλεστον 17)3	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.			ά. Βακαγιάμα 29)3	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ·			ά. Ρότερνταμ 31)3	
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)			ά. Σάντος 26)3	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.			ά. Λάγος πάτο 12)10	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.			ά. Σουέζ 18)3 δι' "Ιράν	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙ-			ά. Ιντσόδην 16)3 διά Ποχάγκ	
ΔΗΜΟΣ			ά. Ρότερνταμ 24)3 διά Ποχάγκ	
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ			ά. Σουέζ 24)3 δι' "Ιράν	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.			ά. Τσένταν πάτο 1)9)75	
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙ-Σ			ά. Λάγος πάτο 1)9)75	
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ			ά. Πειραιά 2)4 διά Βρέμην	
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘ			ά. Λάγος πάτο 1)9)75	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			ά. Αντζέλες 22)3 διά Γιοκοχάμα	
ΡΑΣ (υ.)			ά. Κουβέντα 22)12 διά Μπαγκόκ	
ΔΙΑΝΑ			ά. Βούλεντάν 25)3 διά Κουβέντα	
ΔΙΔΩ			ά. Κόπαραν 31)3 διά Κουβέντα	
ΔΙΡΟΥΣ ΙΙ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΙΩΝΗ			ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΟΡΥ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΡΥΜΑΚΟΣ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΡΑ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ-Ι·Μ			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.			ά. Λασίθιαν 16)3	
ΔΩΡΟΣ			ά. Λασίθιαν 16)3	
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ			ά. Φουκουάγκα 21)1	
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.			ά. Ρότερνταμ 31)3	
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)			ά. Βούλεντάν 27)3 διά Λίθερπουλ	
ΕΒΗ			ά. Φουκουάγκα 21)1	
ΕΒΙΜΑΡ			ά. Ρότερνταμ 31)3	
ΕΒΜΑΡ			ά. Αμερίδρογον 5)4	
ΕΙΡΗΝΗ			ά. Μπάραν 31)3	
ΕΙΡΗΝΗ Λ.			ά. Μπάραν 31)3	
ΕΙΡΗΝΗ Μ.			ά. Μπάραν 31)3	
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ			ά. Σάντος 28)3 Μπ. "Αύρες	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ			ά. Κολόπω 11)3 δι' "Αμπιτζάν	
ΕΚΑΒΗ			ά. Παρανέγουα 27)3	
ΕΚΤΟΝ			ά. Παρανέγουα 28)3 διά Ραθέννα	
ΕΚΤΟΡ			ά. Ταύπιο 19)3	
ΕΚΤΩΡ			ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ			ά. Γιβραλτάρ 31)3 διά Μόντρεαλ	
ΕΛΑΣΙΑΣΙΑ .				

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Γκουαγιακλή 22)3 διά Τοκοπίλα
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Αμέρσον 19)3 διά Μονρόβια
ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	έ. Πιούπινο 20)3
ΕΛΜΕΑ	51	4847	ά. Βρέμην 21)2 Μ. ἐλ Μπρέγκα
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ά. Ν. 'Υόρκη 23)3
ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπιλπάρο 20)2 διά 'Αθάνα
ΕΑΝΟΝΑ	69	6359	ά. Αμέρσον 20)3 διά Μπρίτζπορτ
ΕΑΝΟΣΕΑΝ	65	20514	δ. Σουέζ 4)4
ΕΑΠΙΔΑ	46	3472	έ. Πειραιά 6)3
ΕΑΠΙΣ	71	9885	έ. Σ. 'Αντόνιο 17)3
ΕΑΠΙΣ	56	3656	έ. Ταματάθε 25)2
ΕΑΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	έ. Φερρόλ 28)3
ΕΑΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	έ. Μπαχρέν 31)3
ΕΜΠΑ	55	2555	ά. Βρέμην 5)3 διά 'Αμέρσον
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.)	65	37469	εις Σ. Μάκελ Μπαϊ 24)7
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	έ. Τένταν 2)4
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	έ. Τακόραντι 20)9
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Βαρκελώνη 4)11 διά 'Αθάνα
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7271	ά. Χούλ 31)3 διά Π. Χάρκουρ
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Κισαράζο 24)3 διά 'Αμέρσον
ΕΡΜΗΣ	60	9959	έ. 'Ακαπτα 16)3
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	έ. Λονδίνον 7)4
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Μαπόύτο (Λ. Μάρκες) 30)3
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	δ. Σάτιδ 30)3
ΕΥΑ	59	11894	ύπο παραλαβήν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	άργει εις Πειραιά ἀπό 4)4)75
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	έ. 'Ασοντον 5)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	έ. Πειραιά 5)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	δ. Σουέζ 28)3
ΕΥΔΗ	59	7271	ύπο παραλαβήν
ΕΥΑΝΑΡΩΣ	43	5331	ά. Λάπ. Πάλιαν 21)3 διά Κ. Τάουν
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ά. Π. Σάτιδ 31)3
ΕΥΕΝΙΑ Ι.	59	8526	έ. Τζένταν 11)2
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ά. Γιρβαλτάρο 24)3 διά Κω")πολιν
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΗ (δ.)	58	12417	έ. Κένταν 12)2
ΕΥΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Μπαγρέν 1)4
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Πειραιά 20)2
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει εις Πειραιά ἀπό 21)1)75
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	έ. Ντόγα 30)3
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	δ. Κωνιπόλιν 28)3 διά Κωνστάντζαν
ΕΥΕΛΠΙΑΣΗ ΕΡΑ	62	9706	εις Τζένταν ἀπό 22)9
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	δ. Γιρβαλτάρ 41) διά Πειραιά
ΕΥΗ	70	10006	έ. Τένταν 2013
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΗ	58	8122	ά. Γιρβαλτάρ 29)3 διά Περισκόν
ΕΥΗ Α.	67	14800	δ. Παναυάδ 26)3 διά Εισηγικόν
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	δ. Γιρβαλτάρ 29)3 διά Χάιφαν
ΕΥΗΝΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Σιγκαπούρην 24)3 διά 'Ινδονησίαν
ΕΥΗΝΗΚΟΣΤΑ Ι. (δ.)	54	12423	άργει εις Πειραιά ἀπό 1)4)74
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	έ. Μπαντίρια 17)3
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10000	ά. Σουέζ 30)1
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Βίλιγκτον 20)3 διά Τάμπα
ΕΥΕΦΙΝΟΣ	50	4734	ά. Θέουτα 31)3
ΕΥΠΛΟΙΑ	68	16004	ά. Χάλισας 26)3 διά 'Αμβοργον
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	73	10713	έ. Μ. ἀλ 'Ανωντ 25)2
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	έ. Ν. 'Ορλέανην 21)4
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Σεινιπούνκε 2)4 διά Τσιταγκόνγκ
ΕΦΗ	58	2555	ύπο πασοκλαδήν
ΕΦΘΗ	55	5008	έ. 'Αμβοργον 51)4
ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Πεινούτα 27)3
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ά. Πίναυαδ 25)3
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Τζένταν 31)3
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4998	ά. Γιρβαλτάρ 11)3 διά Λιθόνη
ΖΕΑ ΣΚΑΪ	58	4169	ά. Π. Σπάτ 8)2 διά Ταρτόδης
ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Οδυν Σταύρ 4)4 διά 'Αμπου Ντάμπι
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ά. Π. Σάτιδ 29)3
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	έ. Μίλφορτ Χάφεν 6)4
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	άργει εις Πειραιά ἀπό 16)2)75
ΖΟΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	δ. Σουέζ 24)2 διά Κίναν
ΖΟΗ	39	1266	έ. Νταμάν 7)3
ΖΟΗ Γ.	57	3828	έ. 'Αμβερσόν 4)4
ΖΟΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Πειραιά 4)4 διά Κωνστάντζαν
ΗΒΗ	70	2867	ά. Κωνιπόλιν 21)2 διά Κωνστάντζαν
ΗΑΙΑΣ	47	3575	ά. Κωνιπόλιν 28)3 διά Κωνστάντζαν
ΗΑΙΟΣ	57	4499	έ. 'Αυστρίαν 21)4
ΗΑΚΑΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Κωνιπόλιν 5)1 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΗΡΟ	65	23535	ά. Ρότερνταν 25)3 διά ΗΠΑ
ΗΣΤΑΡ	57	9473	έ. Μπαδράν 30)3
ΗΟΛΙΣΤΟΣ	66	21374	ά. Νιούκοστ 31)3
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. 'Οξελοσουντ 23)3 διά Λύμπεκ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	έ. Σάντος 30)3
ΘΕΑΓΝΗΣ	45	5031	ά. Πειραιά 27)3 διά 'Αφοικήν
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	58	9603	ά. Μπούσαν 25)10 διά Περοκόν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ά. Πειραιά 19)3
ΘΕΟΛΕΓΜΟΝ (δ.)	60	20450	ά. Χάλισουν 24)3
ΘΕΟΛΟΓΗ (δ.)	61	21894	άργει εις Πειραιά ἀπό 1)5)75
ΘΕΟΛΟΓΟΣ Κ. (δ.)	58	72365	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	65	42983	ύπο πασαλαδήν
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ύπο πασαλαδήν
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	έ. Ν. 'Υόρκην 6)4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	73	10735	ά. Θέουτα 7)1 διά Λάγος
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. 'Αυπιτζέν 9)2 διά Λάγος
ΘΕΟΦΑΝΟΣ Κ.	61	1521	ά. Κόκο 4)4 διά Λάγος
ΘΕΟΦΩΝΟΣ	62	25157	ά. Χάιπτον ρόδς 28)3
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Σιγκαπούρην 15)2 διά 'Ινδονησίαν
ΘΕΡΙΣΩΣ	62	3484	ά. 'Αυπιτζέν 20)3 διά Ντουάλα
ΘΕΡΜΟΝΙΑΣ (δ.)	53	8995	ά. Πούλα Μπούσαν 13)3 διά 'Ινδονησία
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	έ. Τζάκαρνταν 30)3
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΩΜΑΣ Γ ΤΣΙΜ-			
ΠΗΝΑΣ (δ.)	58	18207	ά. Παναυάδ 6)4
ΠΗΝΑΣ Κ.	53	7353	ά. Κωνιπόλιν 17)3 διά Μ. Θάλασσαν
ΙΑ	71	9426	έ. Κωνιπόλιν 10)3
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	έ. Νορεσόντην 27)3
ΙΑΣΩΝ	70	11489	έ. 'Αυπαντάν 18)3
ΙΕΡΑΦ. (μικτόν)	66	41207	ά. Τζεμπέλ Ντανά 1)4 διά ΗΠΑ
ΙΩΤΟΜΠΕΑ	57	9746	έ. Ντανάδι 9)3
ΙΩΑΚΗ ΚΑΘΑΡΑ	68	9066	ά. Σουέζ 17)3 διά Περισκόν
ΙΩΑΚΗ ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.)	62	6073	ά. Παναυάδ 31)3 διά Εισηγικόν
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Τζάκαρντα 22)3 διά Ρέυκιασθικ
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Προύνασούπολε 14)3 διά Ρεύκινον
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Πόρτ Σατίδ 27)3
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	65	42204	ά. Τζεμπέλ Μπαϊ 25)3

ΙΝΔΩΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Τζακάρτα 26)3 διά Ντουμάτι μετων. «ΧΟΟΥΤη»
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤ	48	2947	έ. Μπ. "Άηρες" 29)3
ΙΟΑΝΕΙΤΑ	65	8364	ά. Μοντεβίδεο 9)3 διά Δανίαν
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 διά 'Εσκραθός ρ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ά. Φιλαδέλφειαν 17)3 διά Ν. 'Υόρκην
ΙΠΑΙΑΙΑ	46	6727	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)4 διά Ν. 'Υόρκην
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει εις Πειραιά ἀπό 21)4)75
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	έ. Χαλούλ "Αιλ. ἀπό 4)6)75
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ά. Κίγκοτον 2)3 διά Κούθα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-			
ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	άργει εις Πειραιά ἀπό 22)6)75
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Πειραιά 27)1 διά 'Ιταλιαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	75	176070	έ. Ρότερνταμ 24)3
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	έ. Μπ. Σατόύρ 16)3
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Σπαλάτον 30)3 διά Μπάνιας
ΙΩΝ	71	11506	ά. Ντουμάτι 26)3 διά Σαλάλαν
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εις Πειραιά ἀπό 17)7)74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	14400	έ. Κακογκάδα 26)3
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	έ. 'Αμβοργον 31)3
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Λελέδες 30)3 διά 'Αιμεθούργον
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	56	10101	έ. Πειραιά 17)3
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Παναμά 30)3 διά 'Ισπανίαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει εις Ιτέαν ἀπό 8)5)75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ύπο παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ δ.	57	13268	άργει εις Ιτέαν ἀπό 11)5)75
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. 'Αμέρσον 31)3 διά Ρεοφ
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΗ	60	10934	ά. Μομπάσα 2)3 διά Μεσικόν
ΚΑΒΟ ΚΟΔΙΝΕΣ	58	10463	έ. Λονδίνον 3)4
ΚΑΒΟ ΕΙΦΑΣ	61	11089	ά. Γιβραλτάρ 12)3 διά Θάλασσαν
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Λάμιας 14)2 διά Λάγος
ΚΑΒΟ ΣΙΕΡΗ	57	14300	ά. Καρπάτα 2)4 διά Μασάρ
ΚΑΒΟΥΨΟΥ	59	12494	ά. Καρπάτα 2)4 διά Ντάρμπαν
ΚΑΒΟΥΨΟΥ	67	9176	ά. Πόρτ Σατίδ 4)4
ΚΑΒΡΙΝ Α.	70	16306	ά. Μαρμαρίτα 14)3 διά Σούεζ
ΚΑΒΡΙΝ ΣΙ	69	13124	έ. Παρανίτ 23)3 διά Σούεζ
ΚΑΙ-ΡΟ	53	4635	ά. 'Αλεξάνδρειαν 4)4 διά Λαγός
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Τζεμπέλ 2)4 διά Σούεζ
ΚΑΙΤΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	76	13491	ά. Ντάρμπαν 2)4 διά Μπαύρ
ΚΑΙΤΗ ΣΙΑ	67	12949	ά. Χάρητον 2)4 διά Μπάρ
ΚΑΙΛΥΨ	69	6082	ά. Σουέζ 14)3 διά Μπάραν
ΚΑΙΛΥΨΟΝ	54	8184	ά. Πόρτ Σατίδ 4)4
ΚΑΙΛΥΨΟΝ Ν.	54	18184	ά. Σειράνη 14)3 διά Τζακάρτα
ΚΑΙΛΥΨΟΝ Ζ.	58	13005	ά. Σουέζ 15)3 διά Τζακάρτα
ΚΑΙΛΥΨΟΝ Ζ.	53	15882	ά. Θεσαλονίκη 3)3 διά Σύρον
ΚΑΙΝΑΡΙ	58	12802	ύπο παραλαβήν
ΚΑΙΝΑΡΙ ΑΛΕΞ.	62	18411	ά. Κοστακάδης 17)3 Χιούστον
ΚΑΙΝΑΡΙ ΜΗΤΣΟΣ	68	9044	ά. Μάλτα 9)3 διά Σφήνη
ΚΑΙΝΑΡΙ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	ά. Σάντηντς 24)3 διά Καλαύτα
ΚΑΙΝΑΡΙ ΤΖΟΝ Α.	61	13437	ά. Θέουτα 2)3 διά Κάσσιουγκ
ΚΑΙΝΑΡΙ ΤΖΟΡΤΖ Α.	66	19827	ά. Φορμάντη 27)3 διά Κάσσιουγκ
ΚΑΙΝΑΡΙ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Λάνος 3)3 διά Λόμη
ΚΑΙΝΑΡΙ ΒΑΤΙΝ Β.	54	6934	ά. Βαλτιμόρην 20)3 διά 'Αρούπατα
ΚΑΙΝΑΡΙ ΒΙΚΤΟΡ (δ.)	55	12495	ά. Πειραιά 25)3 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΙΝΑΡΙ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ά. Αίσιο 8)3 (δοκ.)
ΚΑΙΝΑΡΙ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	άργει πασαλαδήν
ΚΑΙΝΑΡΙ ΛΕΜΟΣ	69	9759	ά. 'Αυστέρον 26)3 διά Ρουέν
ΚΑΙΝΑΡΙ ΛΕΩ	62	1948	ά. Κοπερ 18)3 διά Βηρυτόν
ΚΑΙΝΑΡΙ ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	ά. Καπτερί 21)3 διά Σ. Πέντρο
ΚΑΙΝΑΡΙ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	ά. 'Αιπιτζέν 21)3 διά Σ. Πέντρ

ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 16)7)75	
ΚΑΙΡΙΝ	58	11969	τῆς Ν. 'Ορλέανη ἀπὸ 5)2)75	
ΚΕΑ	55	2683	δ. Μπρούνουποτελ 29)3 Καζαμπλάνκα	
ΚΕΙ-ΙΠ ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Μπαγκόκ 25)3	
ΚΕΙ-ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σουάμπα 21)2 διά Κίναν	
ΚΕΙ-ΙΠ ΠΡΑΓΝ	73	8927	δ. Σουέζ 28)3 διά Μπαχρέιν	
ΚΕΙ-ΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	δ. Κωννυπολιν 14)3 διά Πειραιᾶ	
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ε. Τζένταν 10)3	
ΚΕΡΚΗ	47	2131	εἰς Μάλαζο Μπαή ἀπὸ 12)2	
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (5.)	54	8904	ά. 'Ιμπινχαμ' 2)4 διά Νορθγίαν	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ	60	13950	ε. Στεττίνον 4)4	
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	δ. Κωννυπολιν 21)3 διά Κωνσταντζαν	
ΚΗΦΕΥΣ (6.)	71	16562	ε. Κοατζακόλακος 30)3	
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΙΣ	56	8362	ε. Γιθραλτάρ 5)4	
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ				
ΔΕ ΓΚΡΕ-Ι-Τ (6.)	70	103012	δ. Π. Σάδι 5)4	
ΚΙΓΚ ΘΙΩΡΑΣ (5.)	56	21131	δ. Παναίδα 22)3	
ΚΙΓΚ ΘΩΣΕΥΣ	57	9153	ξεωθι Λουάντα ἀπὸ 26)11	
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (5.)	64	29797	ά. Βοστώνη 4)4	
ΚΙΓΚ ΑΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Γιθραλτάρ 16)3 διά 'Ελλάδας	
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Γιθραλτάρ 23)12 διά 'Αλγερίαν	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΑΞ (5.)	58	20487	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 23)5)75	
ΚΙΓΚΣΟΝΘ	64	17050	ά. Ν. Γουεστινίστερ 16)3 'Ιαπωνίαν	
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ε. Κόμπη 14)3	
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	εἰς Καράτα 17)3 (ἐπισκ.)	
ΚΙΜΩΝ (5.)	61	16068	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 3)3)75	
ΚΙΝΗ (5.)	61	25409	ά. Π. φ. Σπαίνη 2)4 διά ΗΠΑ	
ΚΙΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ε. Σεπετίμπα Τέομιναλ 17)3	
ΚΙΑΥΔΙΑ	66	10601	η. Κολόροπο 30)3	
ΚΙΑΥ-ΝΤΦΕΡΘ	64	5711	ά. Νεάπολιν 1)4 διά Λιθόρο	
ΚΑΕΙΟ	58	8791	δ. Σουΐζ 30)3 διά Ντουμπάτι	
ΚΑΕΙΔΑ (5.)	63	38964	ά. Ν. 'Ορλέανη 10)3 διά 'Αρούσπα	
ΚΑΕΟ (5.)	59	21187	ά. Μπ. Μπάνκα 28)3 Καλέτα 'Ολιδία	
ΚΑΥΤΙ	58	22129	ε. Καλάο 19)3	
ΚΟΜΕΤ	72	9885	δ. Σουέζ 24)3	
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΑ δ.	66	78785	ά. Πειραιᾶ 4)4 διά Λιθόνη	
ΚΟΜΜΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	ε. Κάμπη 23)3	
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΑ. (5.)	56	20855	ά. Κοδίν 23)3 διά Περσικόν	
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΓΚΑΗΜ	58	5402	ά. Π. Σηϊδ 30)3 διά Ν. 'Υόρκη	
ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΛΑΒ	64	6275	ε. Ν. 'Υόρκη 3)4	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ά. Π. Σουδάν 24)3	
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Κωννυπολιν 10)3 διά 'Οδησσόν	
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ				
ΤΑΜΠΑ	72	39453	ά. Γιούφορποτ 11)3 διά Μονροβία	
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΓΟΝΗΡ	68	22328	ά. Γάνδον 6)3	
ΚΟΡΑΛ	60	3333	δ. Σουέζ 23)3 διά Μτά - Νάγκ	
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΑ. 8.	66	41878	ά. Βοστόνη 2)4	
ΚΟΡΑΙ	56	8474	ά. Βαρεκλάνη 2)4 διά Ντουμπάτι	
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ε. Βενετία 31)3	
ΚΟΡΙΝΑΙΚ	59	10914	ά. Μαρίκον 27)3	
ΚΟΡΙΝΑΤΙΣΣΑ	52	1384	εἰς ιερουσαλαϊκά μεταφοράς	
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (5.)	57	12360	ά. Βάσμε 3113 διά 'Οδησσόν	
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (5.)	64	34872	ά. Γκαλεότα Πόιντα 30)3 διά ΗΠΑ	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	ε. Πειραιᾶ 5)4	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΚΕΦΑΛΟΝ.	59	14403	εἰς Λουκέρην 8)10	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ	58	12459	ά. Ροστόπον 2)4 διά Βίλμινκτον	
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΟΤΗΣ (5.)	64	28349	ά. Σουδάπα 2)4 διά Σακάδι	
ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΤΡ	62	14047	ά. Νιούσπορτ 25)3 Βρετ. Κολομβία	
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ-Ι-ΜΠΥ	66	40129	ά. 'Αμερίδαν 4)4 διά Νάρθικ	
ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛ	56	5769	εἰς Λάνος ἀπὸ 28)1)75	
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3014	ά. Δουνανέκην 27)3 διά Λάγος	
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΗΝ (5.)	74	42470	ά. Λός 'Αντζελες 1313 διά Κόμπη	
ΚΡΗΤΗ ΔΑΝΤ (5.)	73	42470	ά. Γιθραλτάρ 1)4 διά Σουλάν	
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (5.)	74	61054	ά. Μ. ἀλ. 'Αχιμποτ 28)3 Κασσιοπόν	
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ-Ι/Σ	73	61054	ά. Κωννυπολιν 1613 διά Κωντάντζαν	
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (5.)	73	42470	ά. Π. ντε Μπούκ 29)3 Μ. ἀλ. Μπρέγκα	
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ε. Σαγκούντο 24)3 (ἐπισκευα)	
ΚΡΟΥΣΕ-Ι-ΝΤΕΡ ΚΟ.				
ΙΟΚΟΤΡΟΝΗΣ (5.)	66	78785	ε. Σινκροπόδην 17)3	
ΚΥΒΗΔΑ	52	5153	ε. 'Αλεξανδρίαν 514	
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Βασεκλών 2)4 διά Πειραιᾶ	
ΚΥΚΝΟΣ (5.)	71	16562	ά. Σουάντον 30)3 διά Γιθραλτάρ	
ΚΥΜΗ	54	2052	ά. Αντίκηνα 29)2	
ΚΥΠΡΟΣ	45	3792	ε. 'Αλεξανδρείην 18)3	
ΚΥΔΑ	63	10032	ε. Βουτόν 15)2	
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ	54	8532	εἰς Λάνος ἀπὸ 4)9	
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΟ	67	29851	ά. Πινακίδα 2613 διά 'Ιαπωνίαν	
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	59	4209	ά. Λίθεσπούλ 14)2 διά 'Αμβέρσαν	
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ε. Χάμπτον πόδος 4)4	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Μπωνάντ 18)3	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙΙ	47	1115	εἰς ιερουσαλαϊκά μεταφοράς	
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ε. Βοιλάνη 28)3	
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ά. Π. Σαδί 4)4 διά Βρέμην	
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.				
ΓΣΙΜΠΑΣ (5.)	58	12802	ά. Π. ντε Μπούκ 13)3 διά Χιούστον	
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	50	11200	ά. 'Αινδόμπον 24)3 διά Κούβα	
ΚΟΣ	56	3430	ά. Γένουσα 3113 διά Μπ. 'Αύρες	
ΚΟΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΟΔΑΣ	68	9084	ε. Φούτσουπον 3)4	
ΚΟΣΤΑΣ Κ	63	11504	εἰς Λάνος ἀπὸ 17)12	
ΚΟΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	62	3065	ε. Γρουνόν 21)3	
ΚΟΣΤΑΣΦΑΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Βενετία 31)3 διά Ροσένια	
ΚΟΣΤΑΦΑΡΔΑ	53	5021	ά. Βιλαγκαπατίνι 4)4 διά 'Αντεν	
ΚΟΣΤΗΣ	54	4862	ά. 'Αινδέσον 28)3	
ΚΟΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ε. Λουάντα 31)3	
ΚΟΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	ε. Βαλτισόπον 5)4	
ΚΟΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ε. Μπρεμερχάφεν 2)4	
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Τζένταν 30)3	
ΛΑΙΑΗ ΗΡΑ	56	8108	εἰς Λάνος ἀπὸ 4)8)75	
ΛΑΙΑΗ ΚΑΕΙΩ (5.)	75	23500	ά. Κοατζακόλακος 10)3 διά Τούρταν	
ΛΑΙΑΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Αυτητήν 1112	
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΟΝΙΑ	54	3315	πορτρ. Εβωθι 'Γκιζαν 29)3	
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	ά. Σ. Μάτκελ'ς Μπούκ 24)3 Ρίναν	
ΛΑΜΠΡΟΣ Α	49	8697	ά. Λάπανα 14)2 διά Τενερίφην	
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΙΩ				
ΤΗΣ	62	9001	ά. Τένα 22)3 διά Π. Χάροκορτ	
ΛΑΡΓΚΟ	58	3063	ά. Σπετζία 12)3 διά Λάγος	
ΛΑΡΥΝΑ	70	16306	ά. Ντόβερον 1913 διά Κλεινέτα	
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	56	1012	εἰς ιερουσαλαϊκά μεταφοράς	
ΛΑΤΟ	52	4207	ά. Ρουέν 2113 διά Λαττάκια	
ΛΕΤΙΝΑ (5.)	58	21986	ά. Τούμπα 25)3 διά 'Ινδονησίαν	
ΛΕΓΑ	59	5407	ά. Ν. 'Υόρκην 314 διά Χάλιφας	
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ	61	8783	εἰς Λάγος ἀπὸ 26)8)75	
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	ά. Δάνται 24)3	
ΛΕΣΤΕΡ (5.)	61	22785	ἀργεὶ εἰς Πειραιῶν ἀπὸ 27)12)74	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	ά. Πειραιῶν 21)3 διά Χαλκίδα	
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ε. Λάγος 12)3	
ΛΕΩΝ	75	15684	ά. Χιούστον 8)3 διά Καζαμπλάνκα	
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8972	ά. Ρούέν 21)3	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ	52	5461	ε. Σιγκαπούρη 1)4	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-				
ΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιθραλτάρ 29)3 διά Χάμπτον ρόδς	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	εἰς Λάγος ἀπὸ 4)7)75	
ΛΗΜΜΟΣ	57	10376	ά. 'Αντεν 3)4 διά Μουκάλα	
ΛΗΤΩΣ	51	4677	ε. Μαυρίκιον 15)3	
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (5.)	59	12773	ά. 'Οκρικα 27)3 διά Λάγος	
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Ν. 'Υόρκην 23)3 διά Πειραιᾶ	
ΛΙΖΑ	52	1430	ε. Πρέσπαν 5)3 διά Ορτόνα	
ΛΙΔΑ	64	4701	ε. 'Αμβούργον 3)4	
ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	ά. Π. Κελάγκ 1)4 διά 'Αμστερνταμ	
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ά. Γιοκοχάμα 14)3 διά 'Αθάνα	
ΛΙΛΛΥ Β.	53	2962	ά. Τσιτιτάθεια 2)4 διά Τάραντα	
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. 'Αμβούργον 27)3 διά Π. Σαΐδ	
ΛΙΜΠΡΑ (5.)	75	18500	εἰς Στοκχόλμην υπό συμπλήρωσιν	
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ά. Μ. ἀλ. 'Αχιμποτ 19)12 Κοραμπάρ	
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Ράς Τανόρδα 14)12	
ΛΙΝΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Μοπάρα 5)4	
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ε. 'Αμβούργον 28)3	
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Πρίνς Ρούπερτ 12)3 διά 'Ιαπωνίαν	
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Πειραιᾶ 31)3	
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εἰς Μπρέμπερα ἀπὸ 10)10)74	
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	ά. Λισσαδόνα 24)3 διά Μπράτλα	
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Ρότερντα 2)4	
ΛΟΥ-Ι-Σ	54	6103	ά. Σαντάντερ 9)1 διά 'Αθάναν	
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Μ. ἀλ. 'Αχιμποτ 8)2 Σ. ἀλ. 'Αραμπ	
ΛΟΥΚΙΑ	60	8497	ε. Τάγκα 5)4	
ΛΟΥΔΙΑ	74	16000	ε. Νταράμ 8)2	
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιᾶ 3)4	
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (5.)	58	16371	ε. 'Αμβούργον 28)3 διά 'Αρούμπα	
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Τακόμα 28)3 διά Τζακάρτα	
ΜΑΙ-Ι ΕΡΑ (5.)	58	21291	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 1)4)75	
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	63	15929	ά. 'Οζάκα 24)3 διά Φουκουγιάμα	
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ά. Ναγκόγια 9)3 διά Γένοβα	
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Σιγκαπούρη 2)4	
ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11)6)75	
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (5.)	60	13592	ά. Τακόμα 28)3 διά Κουβέλη	
ΜΑΙΡΗ Π. (5.)	62	1734	εἰς Μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Ν. 'Ορλέανη 5)4 διά Τσάρλεστον	
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	εἰς Μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ά. Γένοβα 1)4 διά Γιθραλτάρ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	εἰς Μάρηρ Θάλασσαν	
ΜΑΚΡΩΝ	58	9996	ά. Μ. 'Ορλέανη 26)3 διά Πολλαίνα	
ΜΑΛΒΙΝΑ				

ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	Ε. Ριγιέκα 1)4		54	3099	ώπο παραλαβήν
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	δ. Π. Σάδη 4)4		54	124009	δ. Κάρυκ "Αίλ 27)3 διά Σ. Κρουά
ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13595	ά. Αμεθύστηρον 3)4 διά Πειραιᾶ		58	22129	ά. Γιεραλτάρ 26)3
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Μπαντάρ Μασάρ 18)2 Βαγκαρέ		58	23067	ά. Εμδεν 24)3 διά' ΉΠΑ
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Χόγκ Κόγκ 19)3 διά Μπαγκόκ		61	10606	δ. Γιεραλτάρ 29)3 διά' Άμερσον
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ε. Ντουμπάι 30)3		61	2535	ά. Νειραιά 20)3 διά Κόρινθον
ΜΑΡΥΑΖ	68	2999	ά. Φρητάσουν 9)11		61	12662	ε. Μαπούτο (Λ. Μαρκές) 4)4
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Κουθέτη 8)10		71	9101	δ. Σουέζ 23)3 διά Ντάρεν
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Τοιμόπι 29)3 διά Κ. Κουθιέρ		69	47958	ά. Κάρυκ "Αίλ 12)3 διά Βαγκαρέ
ΜΑΡΩ	51	1871	ε. Κωνι)πολιν 19)3		73	61172	ά. Πειραιά 30)1
ΜΑΣΣΑΔΙΑ	64	2038	ά. Σπέτζια 26)3 διά Μασσαλίαν		52	1950	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ε. Σιγκαπούρων 27)3		57	2926	δ. Πειραιά 31)3 διά Βόλον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Σιγκαπούρων 28)3		56	8823	ε. Βομβάνη 25)2
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Ν. "Ορλεάνη 24)3 Βαλτιμόρην		63	1562	ά. Ταϊτιανά 12)3 διά Τρίπολιν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΑΘΙΟΣ δ.	60	12927	είς Ντόρμπατν από 17)1)75		52	6982	ά. Αμπιτζάν 17)3
ΜΑΣΙΕΡ ΣΙΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Λάγος όπω 19)9)75		6. Σουέζ 2)4		
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ε. Τζένταν 22)12		59	12730	ε. Βομβάνη 28)2
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ύπο παραλαβήν		58	15895	άργει είς Πειραιά από 1)6)75
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	είς Λάγος από 20)9)75		62	9218	ε. Σμύρνην 14)3
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ε. Γλασκώθην 24)3		62	27990	αργει είς Τζάκοσονβιλ από 22)6)75
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Ντόρμπατν 24)3 διά Μπιλμπάο		68	3340	ά. Ντράμεν 1)4 διά Τερνόύζεν
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. "Ελίζαμπεθ 31)3		72	3166	ά. Χαμίνα 30)3 διά Τερνόύζεν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Σάντος 1)4 διά Ρ. Γκράντε		53	2756	μετων. «ΣΟΦΙΑ Τ.»
ΜΕΛΙΔΑ	52	1699	ε. Άλεξανδρειαν 3)4				
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ε. Κάρυκ όπλ 30)3				
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Τζιμπούτι 21)3 διά Σαφάγκα				
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Λιθόρον 13)3 διά Π. Χάρκουρτ				
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	ά. "Αρχους 23)3 διά' Αμεθύργον				
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ρότερνταν 4)4				
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	είς Πειραιάς από 25)1)75				
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Σιγκαπούρων 3)4 διά' Ινδονησίαν				
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	60	14269	ε. Γένοβα 19)2				
ΜΕΣ ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	69	17840	ά. Νεάπολιν 8)2 διά Ντακάρ				
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Μπαχρέτιν 31)3 διά Τζιμπούτι				
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Μπόννι 24)3 διά Λάγος				
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Σίρραροπτ 24)3 διά' Αρούμπα				
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Πειραιάς 2)4 διά' Αρούμπα				
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	76	18500	είς Κοτορεμπούργκ ύπο συμπλήρωσιν				
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Π. Μπόκοιν 3)4				
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Πειραιάς 4)4				
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ε. Σιγκαπούρων 30)3				
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Σιγκαπούρων 1)4 Χόγκ Κόδηκ				
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Σάουθεντ 30)3 διά Φλώσιγκ				
ΜΕΣ. ΟΡΗΜ (δ.)	72	17718	ε. Λάγος 16)3				
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Π. Μπόνκομ 22)3 διά' Ιαπωνίαν				
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ε. Σιγκαπούρων 2)4 διά' Ιαπωνίαν				
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Φρήπορτ 24)3 διά Σέλλ Χάφεν				
ΜΕΣ. ΤΟΛΗΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμπάι 7)3 διά Π. & Πίερ				
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Λάγος 27)2 διά Κιουρασάο				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΟ	60	11702	ά. Π. Χάρκουρτ 27)3				
ΜΗΛΟΣ II	48	1338	ά. Σουέζ 23)3 διά Πειραιών				
ΜΗΛΟΣ III	49	2340	ύπο παραλαβήν				
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Βίλιγκτον 25)3 διά' Ιαπωνίαν				
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ε. Ν. "Ορλεάνη 3)4				
ΜΙΛΕΑΝΑ Δ.	45	3401	είς Λάγος 19)75				
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Σάντος 31)3				
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μπ. "Άθρες 26)3 διά Μοντεβίδεο				
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Παναμά 28)3 διά' Ελληνικόν				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Κολόπτο 24)2 διά Τζέντα				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ	71	1598	ε. Ν. "Ορλεάνη 6)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Χόγκ Κόδηκ 9)1				
ΜΙΝΙ ΛΑ·ΙΤ	70	1582	είς Τσιτάγκογκ από 16)12				
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. "Ορλεάνη 2)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Σουέζ 3)3 διά Κικίζεν				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ε. Σιγκαπούρων 4)12				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Ν. "Υόρκη 12)3 Π. "Εθεργκλέιντς				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Τζένταν 1)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. "Ορλεάνην 1)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ά. Κολόπτο 2)4 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Μασσαλίαν 3)4 διά Πειραιά				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Κ	70	1591	ε. Τζένταν 25)3				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Οζάκαν 27)3 διά Χάναν				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Ν	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΕ·Ι·Σ	69	1572	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΕΝ	71	1562	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Μασσαλίαν 1)4 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ε. Καπτέλο 16)3				
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. "Ορλεάνη 30)3				
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Κίγκοτον 31)3 διά Χιούστον				
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. "Ορλεάνη 30)3				
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ε. Μανίλα 30)3				
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚΑ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1590	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Πόρτ "Αρθουρ 27)3				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Πειραιάς 2)4 διά Λατάκια				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Κίγκοτον 31)3 διά Χιούστον				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Πειραιάς 2)4 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΟΟΨ	71	1563	ε. Γιοκούχαν 23)3				
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Πόρτ Ρόγιαλ 16)3 Π. Καπτέλο				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Ντεμεράρπ 25)3 διά Μεξικόν				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ	70	1592	ά. Ν. "Ορλεάνη 4)4 Π. δφ Σπαίην				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ά. Τζένταν 29)3				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόγκ Κόδηκ 3)4 διά Μανίλα				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ε. Ν. "Ορλεάνη 3)4				
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Ν. "Ορλεάνη 25)3 διά Τζαμάτικα				
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Ν. "Ορλεάνη 5)4				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Σ. Λεμεσόδην 31)3				
ΜΙΝΙ ΛΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν. "Ορλεάνη 28)3 Τζαρτζάσουν				
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ριο "Ιανέριο 17)3				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ε. Λείπ. Ταΐρας 25)3				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Μιζουσίμα 25)3 διά Μορμουγκάδ				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ά. Ν. "Ορλεάνη 25)3				
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ύπο παραλαβήν				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ά. Λισσαδώμα 1)4				
ΜΙΧΑΗΑ ΑΓΓΕΛΟΣ	60	8572	ε. Πειραιάς 6)3				

ΝΙΕΝΙΣ Β.	51	3949	ε. 'Αμβούργον 29)2
ΝΙΗΦΟΙΑΝΤ ΚΟΔ. δ.	64	31040	α. Φιλαδέλφειαν 1)4 διά Κιουρασό
ΝΙΗΦΟΕΝΤΕΡ ΚΟΔ. δ.	55	8821	ε. Καρβαγγεν 28)3
ΝΙΓΚΡΝΙΤΥ	57	8485	α. Πάλιας 19)12 διά Λάγος
ΝΙΜΙ Α.	57	2676	α. 'Αμπιτζάν 16)3
ΝΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	α. Π. 'Ορπτάζ 25)3 δι' 'Εμδεν
ΝΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ε. Λάγος 12)3
ΝΤΟΛΑΥ	55	3266	ε. 'Αμπιτζάν 23)3
ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λα. Σιωτάτ υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	δ. Η. 'Αρθουρ 12)3 διά Π. Κορτές
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ε. Σεττενίον 25)3
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	75	65000	ε. Ηεραιά 15)3
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	α. Λ. Τσάρλς 22)3
ΞΕΝΗ	55	1965	εις θεών 36.33 Β - 06.17 Δ. από 2)1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ε. Τοιταγκόκ 3)4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ε. Μασσαλίαν 26)2
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Σεπετίπα 23)3 διά Κόμπε
ΟΘΩΝ	57	9448	ε. Πειραιά 26)2
ΟΓΙΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	εις Πειραιά από 28)10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΑΙΝ	62	11378	δ. Μητρόπατα 3)4 δι' 'Αβίλες
ΟΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20625	δ. Παναμά 12)3 διά Γιοκοχάμα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ε. Βαλτιμόρην 2)4
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20356	δ. Παναμά 27)3
ΟΙΝ. ΣΟΥΝΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	υπό παραλαβήν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	δ. Γιεράλταρ 16)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΟΛΥΜΠΙΑ (υπερωκ.)	53	17434	άργει εις Πειραιά από 24)3)74
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	α. Βρέστην 30)3 διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	α. Ιούπα 28)3 διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	δ. Κωνίγιον 24)3 Μαύρην θάλασσαν
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ε. Μ. δλ. 'Αχαντί 24)2
ΟΜΗΡΙΣ T.	55	3006	α. Ν. 'Ορλεάνη 24)3 Δομιν. Δημοκρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	5296	ε. 'Αμπιτζάν 18)3
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	17102	εις Πειραιά από 24)1
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	α. Λιθερπούλ 5)4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ε. Σιγκαπούρην 13)3 διά Τελόξ "Αύρε
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	δ. Παναμά 18)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ 8.	65	38710	δ. Τανούρα 11)3 διά Γένοβα
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	α. Κ. Τάουν 3)4
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	70	10708	α. Π. Σουδάν 19)3 διά Καλκούτα
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	α. Δουνκέρκην 28)2 Καζαμπλάνκα
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ	55	8021	α. Λ. Πάλιας 25)11 διά Λάγος
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	α. Ρότερνταμ 18)3 διά Τέμα
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Μπ. Σαπούρα 4)3
ΟΥΡΑΝΙΑ	50	1439	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. 'Ιντσόν 27)3 διά Σικάγον
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	α. Τενερίφ 28)3 διά Μπισάσο .
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. 'Ακαμά 9)3
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	58	23607	δ. Γιεράλταρ 4)4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΠΑΙΓΚΡΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	εις Νάσκιφ υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΙΛ Β. (δ.)	58	21904	α. Βαλτιμόρην 4)4 δι' 'Αρούμπα
ΠΑΙΛΥΡΑ	58	5720	δ. Γιεράλταρ 4)4 διά Πολωνία
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ντουμπάτα 4)4
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	δ. Π. Σάδη 1)4 διά Λιθόρυν
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	δ. Κίγκοτον 21)2 δι' 'Αθάνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	1295	δ. Κωνίγιον 7)3 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	10523	δ. Σουέτ 3)4 δι' 'Ιράν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	δ. Μπρούνσμποτελ 19)3 δι' 'Αλμέρια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	υπό παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	δ. Μπρούνσμποτελ 26)3 'Αλγερίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	δ. Κωνίγιον 6)3 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΑΛΣ	58	9367	εις Λάγος από 30)8)75
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Παναμά 2)4
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	α. Σιγκαπούρην 4)4 δι' 'Ινδονησίαν
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ε. Γκηλόγκον 10)3
ΠΑΝΕΔ.	66	4244	δ. Τόκιο 6)2 δι' 'Ιερσίρο
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	δ. Φρημάντα 11)3 διά Τούρκατο
ΠΑΝΤΕΛΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ 73	54	7853	δ. Χούλ 7)4
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	δ. Κωνίγιον 15)3 διά Π. Λάτα
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	δ. Κωνίγιον 12)3 διά Κωνιστάντζαν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	δ. Πόρτλαντ (Βικ.) 30)3 Βλαδισθαν.
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	δ. Κωνίγιον 8)3 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. Τσάλαν 27)3
ΠΑΠΑΛΕΗΣΗ	57	8992	α. Ντόχα 27)3 διά Νταμάμ
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	α. Κ. Τάουν 23)3 διά Μαπούθο
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	υπό παραλαβήν
ΠΑΠΙΥΡΟΣ	74	13036	ε. Σημάτη 18)3
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	δ. Κωνίγιον 5)3 Μαύρην θάλασσαν
ΠΑΡΓΑ	59	10442	δ. Ρότερνταμ 30)3 διά Βαλταπατίζο
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	δ. Λονδίνου 6)4 διά Ν. 'Αφρικήν
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει εις Πειραιά από 6)6)75
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	α. Τσάρλεστον 20)3 δι' 'Αλγερίου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	α. Τέμπλη Μπ. 21)3 Πόρτλαντ Με.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	ε. Ράς Τανούρα 22)3
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	α. 'Αιδέρεαν 3)4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΔ. δ.	65	31768	α. Γκαλεότα Πόιντ 20)3 δι' ΗΠΑ
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	εις Πειραιά από 9)12 (έπωκ.)
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	α. Σάρχο 15)2 δι' 'Εσκουμίνς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Υόρκην 3)4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	δ. Σουέτ 4)4
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ.	76	28150	δ. Ρότερνταμ 3)2
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΙΑΓΟΣ	76	8100	εις Λόντεκ υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	23722	α. Ν. 'Ορλεάνην 29)3 διά Γιεράλταρ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ε. Τακοράντη 12)2 *
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ε. Φραγκίσκον 6)2
ΠΕΜΑ	59	1863	ε. Βενετία 6)4
ΠΕΝΤΕΛΗΣ (δ.)	59	23607	άργει εις Πειραιά από 7)6)75
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	δ. Ρότερνταμ 20)3 διά Γκίζαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	55	17999	α. Π. Κορτές 28)3 Π. & Πέρ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΑΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	εις Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΡΙΔΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει εις Πειραιά από 22)4)75
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. 'Ηοτ Λόντον 8)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ε. Τζένταν 19)2 δι' 'Ιράν
ΠΕΡΛΑ	53	8231	ε. Πειραιά 20)3 διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΑΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.)	76	45000	εις Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΡΙΔΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει εις Πειραιά από 22)4)75
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. 'Ηοτ Λόντον 8)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ε. Τζένταν 19)2 δι' 'Ιράν
ΠΕΡΛΑ	53	8231	ε. Πειραιά 20)3 διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ε. Πειραιά 22)3
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	δ. Πόρτ φ Σπαίνη 27)3 δι' ΗΠΑ
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	δ. Πόρτ Κέμπλα 17)3 δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μιζουάμα 29)1 διά Κασίμα
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	ε. Πειραιά 30)3
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	ε. Πειραιά 24)3
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	δ. Πόρτ Σαΐδ 19)3
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ε. Πειραιά 23)3
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	α. Μπλέζ 13)2 δι' 'Αμβούργον
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	δ. Γιεράλταρ 24)3 διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	α. Πειραιά 5)3 διά Τής
ΠΕΤΡΟΛΑ XVII (δ.)	54	12107	ε. Πειραιά 28)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.)	55	16996	δ. Πόρτ Σαΐδ 2)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.)	56	17259	ε. Τζένταν 26)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.)	56	17579	α. Ράς Τανούρα 5)2
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVI (δ.)	58	22729	εις Πειραιά από 17)11
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVII (δ.)	64	53342	εις Πειραιά από 22)6)75
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVIII (δ.)	62	49397	άργει εις Πειραιά από 22)5)75
ΠΕΤΡΟΛΑ XXX (δ.)	56	2796	ε. Πειραιά 27)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.)	66	43399	ε. Τζένταν 27)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.)	66	22479	ε. Πειραιά 4)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.)	50	16485	δ. Κονιοπολιν 30)3 διά Μ. Θάλασσαν
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.)	51	16440	ε. Πειραιά 23)3 διά Μπάνιας
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.)	52	11593	ε. Πειραιά 7)3
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXVI (δ.)	60	26467	α. Ράς Τανούρα 2)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XL	58	1860	ε. Πειραιά 24)3
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	30592	δ. Σουέζ 21)2 διά Τζένταν
ΠΗΛΑΕΑ	69	10016	ε. Σειγκαπούρην 2)3 διά ΗΠΑ
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	δ. Πειραιά 24)3 διά Γιεράλταρ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	61	10072	ε. 'Ηοτ Λόντον 26)3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙΙ	56	9045	ε. Πειραιά 28)3
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13437	ε. Σιδεύ 23)1
ΠΗΠΑΔΑΡ.	72	20045	δ. Βενετία 18)3 διά Μπ. "Αύρες
ΠΗΣΤΙΣ	73	13631	δ. Τόκιο 14)2 διά Μπάσοραν
ΠΗΣΤΙΣ (δ.)	73	3656	ε. 'Ααρχοντς 29)3
ΠΗΤΙΑΣ	72	1317	ε. Τζιμπούτι 18)3 δι' 'Ασσάπ
ΠΗΤΙΑΣ	72	9462	α. Νιδρούμαν 2)4 διά Καναδά
ΠΗΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Γένοβα 29)3 (έποκευαί)
ΠΗΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ	72	3551	α. Ν. 'Υόρκην 1)4 Φάλκενμπεργκ
ΠΗΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. 'Άλεξανδρειαν 31)3
ΠΗΤΡΙΑ ΣΚΑΥ·	72	3551	ε. Λεισόες 2)4 δι' 'Αμπιτζάν
ΠΗΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Π. Σπαίην 24)3
ΠΗΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	α. Ν. 'Υόρκην 2)4 διά Κ. Τάουν
ΠΗΤΡΑ ΑΝΑ.ΜΑΡΙΑ δ.	64	40098	ε. Ριγιέκα 4)4
ΠΗΡΟΒΙΜ ΣΤΑΡ	53	5690	ε. Λάγος από 12)8)75
ΠΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	δ. Γιεράλταρ 26)3 διά Νοθορωσιακήν
ΠΗΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ε. 'Αμβούργον 5)4
ΠΗΡΟΜΗΕΥΣ	68	35491	ε. Χάμποτον ρόδος 3)4
ΠΗΡΟΜΗΕΥΣ	59	9633	ε. 'Αμπιτζάν 13)1 διά Λάγος
ΠΗΡΟΔΟΔΟΣ	52	3342	ε. Κορόνα 28)2 διά Σαδόνα
ΠΗΡΟΔΟΣ	58	4225	ε. Ταραγκόνα 28)3
ΠΗΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	δ. Σουέτ 20)3 διά Κίναν
ΠΗΡΟΣΩ	68	36460	δ. Παναμά 2)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΗΡΩΤΕΥΣ	68	42202	δ. Κ. Τάουν 5)4 δι' 'Αμορτερνταμ
ΠΗΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	δ. Γιοκόγαμο 31)3 διά Μπουσάν
ΠΗΡΩΔΑΜΑΣ	62	10165	δ. Βανκούδερ 3)4 διά Ιαπωνίαν</

ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	δ. Παναμά 5)4
ΣΑΒΙΛΚΟ	38	1770	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Θέουστα 3)11 διά Λάγος
ΣΑΙΝΤ ΑΙΓΑΙΚΕΑ	61	11317	α. Κισσαράδου 16)3 διά Σουέζ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	α. Μπαράρων 2)3
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	α. Σίκα 13)3 Μπαντάρ 'Αμπάς
ΣΑΜΟΣ	66	17208	α. Ρούάριο 27)3 Μπάχια Μπλάνκα
ΣΑΜΟΣ ΑΓΑΑΝΤ	71	5047	α. Νορδενχαμ 3)4
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	α. Χαμίνα 30)3 διά Μασσαλίαν
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	α. 'Οζάκα 5)3 διά Κίνα
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΙΣΙΟΥΝ	68	1591	ε. Πειραιά 5)4
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	δ. 'Αλεξάνδρειαν 2)4 δι' Ιταλία
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ	57	12812	υπό παραλαβήν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	δ. Κωνούπολιν 14)3
ΣΑΝ ΤΖΩΡΙΖ	71	9084	ε. Μομπάσα 4)4
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. 'Αλεξανδρειαν 2)4
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	α. Μόδι 20)2 διά Κουβέτη
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	α. Μπεμέραρα 14)4 δι' Ευρώπη
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	δ. Γιβραλτάρ 4)3 διά Κή Σουέζ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΕΙΩ	73	8849	ά. Κ. Τάουν 28)3 διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	μετων. «ΓΡΟΥΛΕΝ ΣΗΓΚΑΛΑ»
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	α. Λ. "Αντέζελες 1)4 διά Τζάκοσβιλ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	α. Παρανάγουν 30)3 δι' 'Αμβούργον
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ε. Λ. "Αντέζελες 6)4
ΣΑΡΠΟΤΤΑ	60	4083	ε. Ρουέν 26)3 (έπωλ.)
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	α. 'Αμπιτζάν 13)3 διά Λάγος
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εἰς Λάγος από 2)1
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	α. Πειραιά 27)3
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	β. Μπρούνουστελ 15)3 διά Λαττάκιαν
ΣΑΣ	40	5360	εἰς Λάγος 5)11
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	ε. Ναγκόδια 31)3
ΣΕΛΙΝΗΣ	57	4225	ά. Π. Καμπέλο 25)3 Πασακαγούλα
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	δ. Γιβραλτάρ 1)4 διά Χάιφα
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	α. Ρότερνταμ 1)4 διά Ιενερίφη
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	α. Ναγκόδια 9)2
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κωνούπολιν 7)3
ΣΗ ΛΑΐΟΝ	53	6504	εἰς Πειραιά από 14)12
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Γιοκοχάμα 28)3
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	δ. Παναμέ 29)2 διά Μεξικόν
ΣΗ ΡΕΙΝΙΤΣΕΡ	59	11545	δ. Κολούμπια ρίθερ 2)4
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	α. Μουρούρων 2)3 διά Νηπτρόπιτ
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	10010	α. Λ. "Αντέζελες 5)4
ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	74	9100	δ. Ρότερνταμ 6)12
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	εἰς Ιόχικ ύπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	εἰς Πειραιά 5)2
ΣΗΜΕΙΩΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	δ. Θέουστα 31)3 δι' Όρτονα
ΣΗΝΕΡΑ	52	4755	ά. Ρουέν 26)2 διά Μασσαλίαν
ΣΙΓΑΝΙΟ Α. Σ.	70	10175	α. Ντουμπάτη 9)3 διά Νταμάμ
ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	εἰς Μαδέρας 5)4 (έπωκ.)
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Φελιζούσε 4)4 διά Χάλιφας
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	α. Ρ. 'Ιανείρο 15)3 διά Βεγγαζίν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΓΑΑΝΤ	58	11452	εἰς Πειραιά 4)3
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	εἰς Λάγος από 28)8)75
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Ιζημπούτη 27)3 διά Ραγκούν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Καράτου 22)3 διά Κοραμάρ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	δ. Σουεζ 31)3 Μπ. Σαπούρ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ά. Σ. Ράντιγκ Π. 17)3 Χιούστον
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	α. Λεμεσόσ 28)3 διά Λάρυριον
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει εἰς Πειραιά από 20)6)75
ΣΙΣΚΙΝΑ	48	3767	δ. Ποτζουδιν 10)2
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά. "Ιψινχαρ 26)3 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΣΙΤΑΝΤΕΑ	70	2762	ύπο παραλαβήν
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Σάντος 26)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΣΙΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ε. Γένισα 1)4
ΣΙΚΑΠΟΥΙΑ	76	19150	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5)4
ΣΙΚΑΠΟΥΙ ΙΝΤ	70	9077	α. Χόγκ Κόγκ 16)3 διά Ντάτρεν
ΣΙΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	ε. Κιάτο 29)3
ΣΙΚΑΠΛΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	δ. Κωνούπολιν 31)3 Μαύρην θάλασσαν
ΣΙΚΑΠΛΑΡΙΝΕΡ	76	18500	εἰς Γκότεμπουργκ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΚΑΠΛΗΡΗΣ	71	9085	ε. Μπαντάρ 'Αμπας 6)3
ΣΙΚΑΠΝΤΕΙΛ	76	19400	εἰς Σκαραμαγκάν ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΚΑΠΡΑΣΤ (δ.)	76	18500	ά. Βοστώνη 1)4 δι' Άρουπτα
ΣΙΚΑΠΤΡΕΙΝΤ (δ.)	60	21130	δ. Τζάνουσθιλ 28)3 Π. "Εθεργκείνετς
ΣΙΚΑΠΧΙΑΛΑ	61	12012	ά. Αμπιτζάν 10)3 διά Λάγος
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Χάρδην 1)4 διά Ρ. 'Ιανείρο
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ε. Πειραιά 4)4
ΣΙΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Μπαγκόκ 30)3
ΣΙΚΟΠΕΔΟΣ	48	3745	ε. Βαλτιμόρη 1)4 διά Βραζιλίαν
ΣΙΚΟΠΕΔΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. Σεϊδ 15)3
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	δ. Γιβραλτάρ 5)4 διά Λαττάκια
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Σάδι 5)4
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΚ (δ.)	61	20433	δ. Βοστώνη 4)4
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ε. Στεπτώνην 27)3 διά Γαλλίαν
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ε. Λ. Πάλμας 22)3
ΣΟΥΙΓΙΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	ε. Γουώρου 11)3
ΣΟΥΙΓΙΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Λάγος 13)3 δι' 'Αμπιτζάν
ΣΟΥΑ Κ.	58	10635	ε. Ντόρηπαν 2)4
ΣΟΥΑΙ (δ.)	55	16260	ά. Σάντος 8)3
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ε. Αμδέραος 3)4
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ε. Νταμάρ 18)3
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ε. Βούθρων 31)3 διά Σουέζ
ΣΟΦΙΑ Β.	57	9990	ε. Τζένταν 12)1
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8149	ε. Σιγκαπούρην 21)2
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	ά. Αμπιτζάν 11)12 διά Λάγος
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	δ. Ρότερνταμ 1)4
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ε. Νταμάρ 13)3
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	ύπο παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	ε. Ρότερνταμ 26)2
ΣΕΑΡΤΗ	52	1316	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Γάνονη 27)3 διά Νηπτρόπιτ
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ε. 'Αμπιτζάν 23)3
ΣΠΕΤΣΑΙ	58	11962	ά. Παρανάγου 22)3 διά Κοραμάρ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Ντουάρλα 18)3 διά Τέμα
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	ά. Λάγος 18)11
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	εἰς κοπεγχάγην 31)3 Στοκχόλμην
ΣΤΑΒΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	εἰς Πειραιά από 25)7)75
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά. Ν. 'Υόρκη 22)3 δι' Άρουμπτα
ΣΤΑΔΑ 2	68	22118	ά. Νιούπορτ 18)3
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.			
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Πειραιά 2)4
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ε. Σιγκαπούρην 3)4
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ε. Κοραμάρ 13)3
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	δ. Π. Σαΐδ 5)4 διά Μπαχρέιν
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Ρότερνταμ 4)4
ΣΙΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)4
ΣΙΑΡ ΚΑΣΙΩΡ	73	14667	έ. Νταβάδο 30)3
ΣΙΑΡ ΛΙΑΥ	73	14667	δ. Παναμά 11)3 δι' Ιστανβίλ
ΣΙΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ε. Ρουέν 24)3
ΣΙΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	ε. Πειραιά 9)3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	164691	ε. Πειραιά 9)3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-			
ΝΟΣ (δ.)	64	44726	ε. Τέμπη Μπαή 23)3
ΣΤΕΙΛΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Πάλμας 23)12 Μπ. "Άρες
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	ύπο παραλαβήν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. Πειραιά 13)10 διά Τουρκίαν
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	έ. Στεπτίνον 19)3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Μορμουγκάρο 5)4
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Ν. 'Ορλεάνη 31)3 διά Χιούστον
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Ρ. 'Ιανείρο 20)3 διά Ρεσίφ
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	δ. Σουέζ 3)4
ΣΤΟΑΤ ΠΑΙΓΝΗΡΗ	60	13979	ά. Καράται 24)11 διά Βομβάνη
ΣΤΟΑΤ ΡΑΙ'ΝΟ	59	12413	ε. 'Αλεξανδρεια 25)3
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Αμδόύργον 1)4 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ	60	12060	ά. Αντζελές 29)3 διά Τούρκη
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	έ. Π. Σούδαν 21)3
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	άργει εἰς Πειραιά από 14)4)75
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ε. 'Αλεξανδρεια 2)4
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ε. Ρότερνταμ 1)4
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ε. Ν. 'Υόρκη 20)3 διά Αρούμπα
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ά. Τσάλινα 28)3 διά Σιγκαπούρην
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	δ. Κωνία 28)3 διά Σιγκαπούρην
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ε. Ριγκέκα 30)3 διά Κωνία
ΣΥΡΑ	66	12172	δ. Κωνία 28)3 διά Κωνία
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Μπ. Μπλάνκα 27)3 Ρότερνταμ
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Ριό 'Ιανείρο 10)3
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ε. Στεπτίνον 31)3
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Μπιλμπάο 31)3 διά Ν. 'Υόρκην
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	10542	ά. Τσίμπη 1)3 διά Πειραιόν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Πειραιά 4)4
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ά. Αμθέρσαν 1)4 διά Δουθλίνον
ΤΑΝΤΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ε. Γκήλονγκ 1)4 διά Σιγκαπούρην
ΤΑΝΙΑ	57	3598	έ. Λεμεσόσ 2)4
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Λισαδόνα 2)4
ΤΑΡΑ	61	4010	ε. Αμθέρσαν 4)4
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ε. Γιουρόπορτ 6)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	δ. Σουέζ 4)4 διά Αμπαντάν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ε. Σιγκαπούρην 17)3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	δ. Παναμά 1)4 Μπαρανκίλλα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙΝ	73	19420	δ. Παναμά 6)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	ε. Νταμάμ 8)2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓΙΦ	58	8465	ά. Τσίταγκογκ 30)3 διά Νοθορωσίον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	δ. Κωνία 28)3 διά Νοθορωσίον
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Σιγκαπούρην 19)3
ΤΑΥΡΟΣ	49	17646	ά. Μομπιλ 26)3 διά Πολωνίαν
ΤΕΑ	49	5632	ε. 'Αλεξανδρεια 1)4
ΤΕΑΜΩΝ	56	9236	ά. Βιζαντίνων 22)2 Μπ. Σαπούρη
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	36462	ύπο παραλαβήν
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΡΥ	55	7798	εἰς Λάγος από 12)8)75
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Πλότος 25)3 διά 'Αλεξανδρεια
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	δ. Παναμά 6)1
ΤΕΤΙΕΙΝ	63	10867	ά. Σιγκαπούρην 22)3 διά Ντακάρ
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	δ. Σουέζ 26)3 διά Κίνα
ΤΖΑΝΕ Σ ΜΠΑΙ·Υ	68	14800	ά. Νταμπέρ 9)3 διά Τσιγκάτο
ΤΖΕΗΝΗ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ε. Νταμάμ 1)4

ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	ά. Τζέντα 3)4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ά. Τζεμπέλ Ντανά 1)4 Τσιταγκόκ
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ.	50	3139	ά. 'Αμεδόργον 31)3 διά Τούβα
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ.	53	4383	ά. 'Ιμινγχαμ 6)4 διά Τουρκία
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Παναμά 29)3 δι' 'Αμέρερσαν
ΦΕΙΛΙΣΤΙΤΥ	50	5317	ε. Πειραιά 27)3
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΓΚΕΣ	69	12748	ά. Μισσουίμα 14)3 διά Σικάγο
ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙ	69	12748	ά. Θρή πλέθρο 30)3
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΥΝΗΣ δ.	62	31050	ά. Σάουθ Ρίντγκ Πόιντ 25)2
ΦΙΛΙΑ	58	10687	εις Λάγος από 24)9)75
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΔΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. 'Αμπα Ντάμπι 13)3
ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ε. Μπιλμάρτ 3)4
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ε. Πειραιά 30)3
ΦΙΛΑΜΠΙΚΟ	51	2193	ε. Πειραιά 20)3
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Μουροράν 26)3 διά Κουσίρο
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Π. Κέμπλα 4)4 διά Κίνα
ΦΙΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ε. Πειραιά 4)4
ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 21)1 διά Δρέπανον
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Π. Σάδι 3)4 διά Νιούπορτ
ΦΟΝΤΕΑΣ	50	1338	ά. Λεμεσόσ 16)3 διά Ταρτούς
ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	εις Πειραιά 23)3
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	εις Μπολούσ 30)12
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ύπο παραλαθην
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	47	3591	προσήρχεν Ελεύθι Γάζας 5)1
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Πειραιά 3)4 διά Γιεράλτερ
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Πειραιά 1)4 διά Καναδά
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Βανκούμπερ 26)3 δι' 'Ισπανίαν
ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	11362	ά. Πειραιά 10)3 διά Βραζιλίαν
ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	εις 'Αρακαζούν από 31)3 (επικ.)
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	εις Μπαντάρ 'Αμπας 11)2
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Χάμπτον ρόδης 1)4
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Τζιπουτί 13)2 διά Γουαμπόρ
ΦΩΣ Ι.	48	5289	ά. Λισσαδώνα 18)3 διά Πειραιά
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει εις Πειραιά από 4)3)75
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ε. Τακαράντι 20)9
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	δ. Σουέζ 23)2 διά Περσικόν
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	32511	εις Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν

ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	εις Λάγος από 28)9)75
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	δ. Παναμά 24)2 δι' Ειρηνικόν

ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	69	10016	ε. Ντακάρ 27)3
ΧΑΡΙΣ II	55	4721	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	δ. Π. Σάδι 25)3 διά Ρωσίαν
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Λιοσαθώνα 26)3
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ε. Φόδνες 7)4
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Παναμά 24)2 διά Ν. Κορέαν
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Φιλαδελφειο 30)3
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Π. φθ Σπαίην 2)4 Βενεζουέλαν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. 'Αμπιτζαν 23)3 διά Λάγος
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Π. Σάδι 31)3
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. Καμπούς 23)3
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Λονδίνον 5)4
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Σ. Τζων 25)3 Π. Καμπέλλο
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	εις Τζένταν από 29)2
ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μ. όλ. 'Αχμαντ 6)3 Μπαχρέν
ΧΙΟΣ	60	8462	ύπο παραλαθην
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Καράτσι 24)12 διά Περσικόν
ΧΙΟΝ	75	16421	ε. Κωνσταντζάν 9)3
ΧΟΟΥΠ	48	2947	ύπο παραλαθην
ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ά. Γιεράλταρ 24)3 διά Ρόττερνταμ
ΧΟΟΥΠ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	12597	ά. Τακάρ 20)3 διά Καλλάο
ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	άργει εις Πειραιά από 19)9)75
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Μοριουγκάδα 12)2 Μπ. Σαπούρ
ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	ά. 'Αμπιτζαν 26)11
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	δ. Π. Σάδι 1)12
ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 5)4 Γκότενμπουργκ
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ά. Λισσαδώνα 18)3 διά Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ε. Μοριουγκάδα 30)3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΙΑΝ	56	8411	εις Λάγος από 19)9)75
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	δ. Γιεράλταρ 23)3 διά Βερμούδα
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	ά. Καρτιφ 22)3 δι' 'Ορτόνα
ΧΡΥΣΑΝΘ	63	2803	ύπο παραλαθην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	71	16275	ά. Μοριοράν 27)3 δι' 'Οίτα
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	δ. Κωνσταντζάν 9)3 διά Κωνσταντζάν
ΨΑΡΑ	56	8420	ε. Γδύνια 13)3
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. 'Ενσενάδα (Μεξ.) 27)3 Ναγκόγια
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Μπαρντίμα 24)3 Δουνκέρκην

Τα υπό δενας σημειώματα

(Πλοϊα σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δὲν είναι συμβεβλημένα με τὸ Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμᾶ — Τὰ υπόλοιπα φέρουν τὴν λιθεριανῆν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	άργει εις Πειραιά από 14)1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	64	10472	ά. Μοριουγκάδα 16)3 δι' 'Οζάκα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-			
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Γιοκοχάμα 26)3 διά Ναγκόγια
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΑ	64	15867	ά. Κοντοτισιόν 4)4 Μπ. 'Άρες
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Νταμάρ 3)3
ΑΓΓΗΝΩΡ *	59	3782	ά. Μαγκόγια 16)3 δι' 'Ακαμπα
ΑΓΙΑ (κ.)	58	3837	ε. Μοσταγκάνεν 25)3
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΑΙΝΗ	56	20153	ά. Σ. Σεμπάτιαν 19)3 διά Λ. Πλάτα
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Θέσια 21)3 διά Λαττάκια
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	ά. Κεντρά 24)3 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει εις Πειραιά από 19)5)75
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	53	2379	ά. Τήνη 19)3 διά Σογκουλτάκ
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β.	56	20140	άργει εις Πειραιά από 27)2)75
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά. Γιεράλταρ 5)4 δι' 'Ορτόνα
ΑΓΙΟΣ Ν. (π.)*	57	2265	ά. Πειραιά 31)3 δι' 'Αγαΐρ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ε. Κεντρά 25)3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Κολουμπιά 3)4
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει εις Πειραιά από 19)5)75
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ε. Σαΐνη 'Αννα Μπαΐη 27)3
ΑΗΓΙΩΡΗΣ (κ.)*	53	2059	ά. Γιεράλταρ 5)4 δι' 'Ορτόνα
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Λαύριον 9)3 διά Κωνσταντζάν
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ά. Ντακερά 6)3 διά Λάγος
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Γκουανικούλι 31)3 διά Βαλπαράιο
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Αμέροβαν 1)4 "Αγ. Δομίνικον
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5063	ά. Καζαμπλάνα 15)3 Ρόττερνταμ
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ (κ.)	59	7115	ά. Γκραντζιασού 2)4 διά Λάγος
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ά. Γιεράλταρ 30)3 διά Π. Ρίκο
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Βάλιες Μπαΐη 31)3
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Ρόττερνταμ 5)4
ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει εις Πειραιά από 15)2)75
ΑΘΗΝΙΑΣ Ν. ΝΙΑΡΧΟΥ	52	106623	ά. Μένα όλ. Φαγάλ 29)2
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ε. Στυκοπόρη 4)4
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	εις Πειραιά από 13)11
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	εις Πειραιά από 3)7)75
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	εις Πειραιά από 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	ά. 'Αμπιτζαν 13)3 διά Λάγος
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΥΡΙ κ.δ.	55	10027	ά. Ελεξανδρεία 2)4
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει εις Πειραιά από 25)4)75
ΑΘΗΝΟΥΑ δ.	59	28693	ά. Γιεράλταρ 5)4
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ά. Γιεράλταρ 16)3 δι' 'Αλεγέριον
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Ν. 'Υρκη 2)4 δι' 'Αρούμπα
ΑΙΓΚΑΝ ΒΙ.	66	16464	ά. Τζιμπούτι 19)3 δι' 'Ισπανίαν
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ά. Ντωρμπαν 26)3
ΑΙΘΑΡΑ	57	10044	ά. Π. φθ Σπαίην 17)3 διά Βραζιλίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΑΙΓΑΛΑΝΔΡΗ	67	28774	δ. Παναμά 9)3
ΑΙΓ' ΚΟΝ*	71	27958	ε. Ν. 'Ορλέανη 25)3
ΑΙΓ' ΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Μοριοράν 25)3
ΑΙΓ' ΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	58	10018	ε. Λονδίνον 22)3
ΑΙΓ' ΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	δ. Παναμά 1)4 διά Ταΐθαν
ΑΙΓΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιά από 6)2)74
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Πειραιά 31)3 δι' 'Ισταλίν
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	ά. Ν. 'Υρκη 2)4 διά Σ. Κρουά
ΑΙΓΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.δ.	56	77123	εις Λάγος από 19)5)75
ΑΙΓ' Ρ. ΓΚΡΕΙ'Σ (κ.)	56	7120	ά. Ν. 'Υρκη 5)4 διά Πρόδιντενς
ΑΙΓ' Ρ. ΓΚΡΕΙ'Σ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓ' Ρ. ΠΡΑΙ'ΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Αντεν 4)4 Μπαντάρ 'Αμπας
ΑΙΓ' Ρ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	δ. Παναμά 29)3
ΑΙΓ' Ρ. ΣΙΛΑΕΛΛΗΤ (δ.)	56	21090	ε. Ράις Σουκέρι 18)2
ΑΙΓ' Ρ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ε. Μπαχρέν 17)3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓ'ΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Κάργια διά 19)3 δι' 'Ισπανίαν
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	71	57830	ε. Ν. 'Ορλέανη 5)4
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ε. Ντουρμπαν 2)4 Ντουρμπαν

ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Ρόττερνταμ 3)4 διά Π. 'Ορντας
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	7701	εις Λάγος από 11)8)75
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Γιεράλταρ 16)3 διά Βραζιλίαν
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦ	66	22362	ά. 'Αμπέροαν 13)3 διά Κόνακρου
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. 'Ανακόρτες 16)3 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΛΟΡ	65	717300	ά. 'Ιμινγχαμ 31)3 διά Περιοκόν
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Γιεράλταρ 22)3 διά Περιοκόν
ΑΙΤΖ. ΣΚΑ'Υ	66	223	

ΑΝΔΡΕΙΑ (κ.)	57	10287	ά. Βαρκελώνη 26)2 δι' 'Αθάνα	BΙΒΗ (κ.)	34	2709	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.)	56	8274	ά. Σουάμπα 15)3 διά Π. Σουδάν	ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	Ε. Τζέντα 8)2
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά. Λ. 'Αντζελες 30)3 δι' 'Αμδέρσων	ΒΙΚΙΩΡ*	64	4281	ά. Τής 6)4 διά Κων(πολιν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΙΑΝΤ κ.	67	4037	ά. Ρουέν 12)2 διά Σκίκντα	ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	δ. Γιθραλτάρ 25)3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΙΑΝΤ	67	21192	ά. Τέμπλ Μπαΐ 30)3	ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. 'Αμπου Ντάμπι 15)3 διά Χάσρην	ΛΑΝΑΡΗ (δ.)	72	119811	ά. διλ δρ Γκραίν 30)3 Περσικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	ά. Μόμπιλ 22)3 διά Χιούστον	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	ά. Πειραιά 18)3 διά Χαλκίδα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ά. Μαπούτα 14)3 διά Μόμπιλ	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	άργει εις Σπέτζα από 10)12)74
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ά. Χιούστον 16)3 διά Καρθαγένην	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Δ. (δ.)	68	31093	Έ. Φάλμουθ 7)4
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.*	76	205000	δ. Γιθραλτάρ 31)3 διά Μπαχρέν	ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εις Σπέτζα από 30)1)75
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ά. Χονιολούλο 26)3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. λάς Πλάμα 13)1 διά Λάγος
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	ά. Παναμά 2)4 δι' 'Ιαπωνίαν	ΒΟΙΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Χάρρην 20)3	ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εις Χαλκίδα από 27)5)75
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33375	ά. Φιλαδέλφειαν 28)3 διά Βιτόρια	ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	έ. Πορτμαντάρ 19)3
ΑΝΘΙΑ (κ.)	64	10864	ά. Παναμά 26)2 δι' 'Αθάνα	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Τής 16)3 διά Π. 'Αρθουρ
ΑΝΘΟΥΑ (κ.)*	57	1225	ά. Πειραιά 24)3 διά Νέτριν	Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Χαμπτον 30)3 διά Δ. Γερμανία
ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Σιγκαπούρην 26)3 διά Βιτόριαν	Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	δ. Γιθραλτάρ 27)2 δι' 'Οράν
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	ά. Πειραιά 30)3 διά Θεσσαλονίκην	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Πόρτλαντ (Με) 26)3 δι' 'Αρούμπα
ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Ράς Τανόύρα 27)3	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	έ. Χοιναγκ 26)3
ΑΝΝΑ III (π.)	53	2236	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΛΑΝΗΝ	55	9415	ά. Τζέντα 19)3
ΑΝΝΑ Μ.	75	14983	ά. Κονοτόπιον 27)3 Μπ.Μπλάνκα	ΓΑΡΜΗΝΗΣ (μ.)*	67	42439	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)3 Μαύρην θάλασσα
ΑΝΣΕΝΤ ΤΖΑΙΑΝΤδ.*	61	39949	ά. Βενετία 30)3 δι' 'Αγύούστα	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	έ. Υόρκην 26)3
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. Βομβάνη 4)4	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	ά. Ριγιέκα 2)4 δι' 'Αστνότ
ΑΝΤΙΓΟΝΗ(κ.)	44	3174	ά. Ταραγκόνα 23)2	ΓΕΡΟΓΡΙΟΣ (κ.)	65	1811	έ. 'Αιμέρος 4)4
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13876	ά. Ρότερνταμ 2)4 διά Λόριεντ	ΓΕΩΡΓ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	49	2755	εις Πειραιά από 12)6)74
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ά. Λός 'Αντζελες 4)4 διά Βανκούμπερ	ΓΕΩΡΓ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Γιθραλτάρ 21)3 διά Σικελία
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	48	6259	ά. Πειραιά 5)4	Γ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ Στργ.	68	9071	ά. 'Αιμούργον 23)3 διά Π. Λίμον
ΑΝΤΩΝΗΣ (μ.)	56	19221	έ. Αθώι Σ. Μάικελ'ς 14)3	ΓΕΩΡΓ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Θεσινήκη 9)10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)	53	8202	ά. Πειραιά 26)3 διά Κωνοτάντζαν	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	έ. Φιλαδέλφεια 1)4
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ά. Γιθραλτάρ 31)3 διά Λάγος	ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ (κ.)*	56	10774	ά. Τοκουγιάμα 30)3 διά Ζανζιθάρη
ΑΪΟΥΡΕΙΑ (κ.)	56	5593	ά. Βομβάνη 1)4	ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.)*	63	7311	ά. Σιγκαπούρην 25)3 Ρότερνταμ
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. Βανκούμπερ 26)2 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΧΑΛΟΡ (κ.)	58	4234	έ. Βιζακαπανίου 3)4
ΑΠΟΛΛΩΔΑΡΟΣ	72	13120	ά. Αμδέρσων 23)3 δι' ΉΠΑ	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ·κ.	55	1275	εις Λάγος από 16)2
ΑΠΟΛΩΛΝ	68	27989	ά. Μαπτιέρη 1)3 διά Γάνθην	ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246	ά. Πειραιά 4)4 διά Σύρον
ΑΠΟΛΩΛΝ	72	13120	ά. Ματάντζας 9)1				
ΑΠΟΛΩΛΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	ά. 'Ιμινγκαν 30)3 δι' 'Ιμινγκαμ				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	ά. Πόρτ Σάτι 1)4				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	ά. Πειραιά 17)3 δι' 'Αλγέριον				
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	ά. Γιθραλτάρ 24)3)75				
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Κάρυκ Αιλ. 1)4				
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Τζιποντι 6)3				
ΑΡΓΟ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Ναγκόμια 1)4				
ΑΡΓΟ ΛΗΝΤΕΡ	58	11201	ά. Πειραιά 23)3				
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. Κουδήν 16)2				
ΑΡΓΩ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	53	18743	ά. Χόδικ 27)3 διά Π. Α. Πίερ				
ΑΡΓΩ ΠΟΛΟΥΣ	66	25291	ά. Νιούπορτ 2)4 διά Ν. 'Αφρικήν				
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	ά. Ρεσίφ 18)3				
ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8566	ά. Ρότερνταμ 19)10				
ΑΡΕΤΟΥΣΑ (δ.)*	57	20729	ά. Πειραιά 11)3 διά Λάς Πάλμας				
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά. Κουν)πολί 19)3				
ΑΡΗΣ *	56	8046	ά. Μογκαντίσιο 28)2 διά Ροστόκ				
ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	ά. 'Αιμέρονας 10)2 διά Λάγος				
ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.	56	8782	ά. Σ. Ναράβι 20)2 (εποκενια)				
ΑΡΙΑΛΗΝ Ε. (κ.δ.)	62	25672	ά. Πούλο Μπούκομ 23)3 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	ά. Αγ. Φραγκίσκουν 1)4 'Ελ. Σαλέβαντ.				
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	ά. Προσήρ. Σαλίνι Κρούς 15)8)75				
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)3 διά Μεδικών				
ΑΡΙΕΤΤΑ ΑΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει εις Τζέντα 1)4)75				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	76	11700	ά. Παναμά 30)3 διά Μπ. "Άθρες				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. 'Αιμέρονας 30)3 διά Κενίτρα				
ΑΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ	75	11377	ά. Κόμπι 2)4				
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	άργει εις Καλκούπια από 1)7)75				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Θέστα 28)9 διά Λάγος				
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	ά. Κορίντο από 20)8)75				
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	ά. Λάγος από 17)7)75				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)*	57	11912	ά. Πειραιά 5)4				
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ά. Παναμά 27)3 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Λονδίνου 25)2 διά Κούθα				
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άργει εις Πειραιά από 22)1)75				
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. Πειραιά 30)8				
ΑΡΝΤΕΝΑΙΔ (κ.)	48	3675	ά. Λάς Πάλμας 21)2 διά Λάγος				
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	ά. Σουέζ 14)3 διά Τζακάρτα				
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εις Μπλακγούσωτες από 11)7)75				
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	ά. Βαρκελώνη 10)2 διά Λάγος				
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	ά. Λάρνακα 31)3 διά Απτάκια				
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ά. Μαρμουράκιον 20)3				
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	63	10382	ά. Ντουμπάτ 25)3				
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ά. Σασουργόδ 6)3				
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	ά. Ρότερνταμ 2)4				
ΑΣΗΜΗΝΑ	66	35001	ά. Βανκούμπερ 5)3 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ά. Ράς Τανόύρα 21)3				
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	ά. Σουέζ 22)12				
ΑΣΣΟΣ (κ.)	57	2106	ά. Είζουναθ 6)4 διά Ρουέν				
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Ρίο 'Ιανέριο 26)3				
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ά. Σάντος 29)3 διά Φιλαδέλφειαν				
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Βενετία 31)3				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Μπαϊά 5)4				
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10389	ά. Αμπτζέν 28)1 διά Λάγος				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡΩδ.	74	128398	ά. Τέιμπ Μπαΐ 23)3				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	άργει εις Π. Φορτίν από 15)5)75				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Μασσαλίαν 26)3				
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Κάρυκ άιλ 14)2 διά Χόδικ				
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16060	ά. Ντανόμα 20)3				
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εις Πειραιά από 19)1)75				
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Γιουροπόρδ 25)3 διά Κόλπον				
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει εις Τρίνινταν από 10)4)75				
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Τέμπλ Μπαΐ 2013				
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΑΝ	69	16291	ά. Τάον 16)3 διά Κή Σουέτο				
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Σηπάτη 28)3 διά Γιοκοχάμα				
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Παναμά 1)4				
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ	69	16291	ά. Γιθραλτάρ 7)12 διά Ρότερνταμ				
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ά. "Αιμπερτίνα 22)3 δι' ΉΠΑ				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Μπωμάν 29)3				
ΑΥΡΑ (κ.)	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (όπερ. π.)	40	26314	ά. Όκλαντ 28)3 διά Σαουθάμπτον				
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά. "Αρχαρος 29)3				
ΒΑΚΚΙΣ (κ.)*	50	2494	ύπο παραλασήν				
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-	58	10057	ά. Μπιλμπάο 6)1 δι' Άθανα				
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Κοραμάρ 7)2				
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολιν από 26)6)73				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	55	12369	ά. Αμούσια Μπαΐ 29)3				
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΕΑΝΤΑ*	57	10311	ά. Σιγκαπούρην 2)4				
ΒΕΑΟΣΙΤΥ	69	8506	ά. Γιοκοχάμα 13)3 Μπουεναδεντούρα				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Μομπάσα 28)3				

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δ. Γιβραλτάρ 15)3 διά Μπαχρέν
ΕΚΟΥΓΙΤΥ (δ.)*	52	15623	δ. Σάντος 26)3 διά Μπέλεμ
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4801	ε. Σιγκαπούρην 23)2
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ε. Κεράται 23)3
ΕΛΑΣΙΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΣΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΣΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Σουεζ 21)2
ΕΛΑΣΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει εις Πειραιά από 11)1
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	24	6601	δ. Πλότος 11) διά Πύλον
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	ε. Κεράται 3)4
ΕΑΣΕΝ*	67	27989	ε. Τακόμα 3)2
ΕΑΣΕΝA (κ.)*	52	2673	ε. Σπέτζα 3)13
ΕΑΣΕΝA ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	28380	άργει εις Πειραιά από 26)11)74
ΕΑΣΕΝA ΣΑΡ (κ.)	57	3436	ά. Πειραιά 15)3 διά Χαλκίδα
ΕΑΣΕΝ2 (κ.)	57	8159	εις Σιγκαπούρην από 27)9)75
ΕΑΣΕΝΙΑ	63	5206	ά. 'Αλεξανδρειαν 23)3
ΕΑΣΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	δ. Μπρισματίην 24) διά Γιουκόχαμα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Ράς Τανόρα 27)3
ΕΑΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	προστή. Πόρτ. Σαΐδ 27)3
ΕΑΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Λας Πάλμας 19)3 διά Γουώρου
ΕΑΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Μπ. 'Αθηρες 31)3 διά 'Αθάνα
ΕΑΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΟΡΥ (δ. Σιγκ.)*	75	48000	ά. Χιούστον 8)3 διά Κόρπ. Κρίστι
ΓΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	δ. Γιβραλτάρ 28)3 διά Σάροχ
ΕΑΛΗ 2 (κ.)	52	8194	εις Λάγος από 12)8)75
ΕΑΛΗΝ	56		
ΕΑΛΙΝΑ (κ.)	61	10080	άργει εις Πειραιά από 31)3)75
ΕΑΛΟΝΑ (π.)	62	12230	ά. Κιουρασάο 11)3 διά Μπ. "Άρες
ΕΑΛΜΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	ά. Χαλκίδας 11)3 διά 'Αθάνα
ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	ε. Λουάντα 29)3
ΕΑΠΑΙΔΑ (κ.)	56	8382	ε. 'Ακαμα 8)3
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	εις Λάγος από 28)8)75
ΕΞΟΤΙΚ (μ.)	70	70619	ε. Ναυγόγιας 2)3
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει εις Πειραιά από 4)2)75
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Γένοβα 3)4 διά Μασσαλίαν
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	ά. Χωγεούντ 11)7
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	δ. Χιούστον 17)3 διά Φλώσιγκ
ΕΡΟΙΚ	64	29396	άργει εις Πειραιά από 9)7)75
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΛΛΟΡ Κ.	57	1368	ά. Βαλένθια 23)3 διά Καστέλον
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ Κ.	52	1599	ά. Νίκαια 19)3 διά Τενές
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	δ. Σουεζ 22)3
ΕΣΣΕΡΟΣ	57	10317	άργει εις Πειραιά από 8)3)75
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	ά. Δουνιέρκην 31)3 διά Σιγκαπούρην
ΕΣΣΕΣΣ	57	4023	ά. Παναίτα 2)4
ΕΤΕΟΚΑΗΣ II. (κ.)*	44	7141	ύπο παραλαθήν
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑ	57	6046	ε. Τσιταγκόγκ 31)3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ. *	60	14653	ε. Μ. ἀλ. 'Αχμαντ 25)3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	δ. Σουεζ 28)3
ΕΥΑΝΩΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Δουνιέρκην 31)3 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	άργει εις Πειραιά από 24)1
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά 'Ινδονησίαν
ΕΥΕΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	ά. Φιλαδέλφειαν 26)3 Κοσταζικόλλος
ΕΥΕΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	ά. Χαμόντα 2)4
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει εις Π. δφ. Σπαίνη από 5)10)75
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	δ. Γιβραλτάρ 28)3 διά Σ. Σεμπάστιαν
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	57	3826	ε. 'Αμπου Ντάμπι 28)4
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει εις Πειραιά από 19)8)74
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ε. Μπέρια 31)3
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)*	55	19959	άργει εις Πειραιά από 23)7)74
ΕΥΡΥΑΛΟΣ*	64	9727	ά. Λός 'Αντζελες 4)3
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	ε. 'Οζάκα 3)4
ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)	61	13360	ά. Κεράται 2)4 διά Κολόμπο
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	δ. Γιβραλτάρ 3)4 διά Βαρκελώνην
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ά. Κεράται 26)10
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	εις Πειραιά από 25)1)75
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	ά. Σάρι 16)1
ΖΑΝΙΑ (δ.π.)*	53	12962	ύπο παραλαθήν
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	δ. Σουεζ 6)3 διά Γκιζάν
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34999	εις Σύρον 18)3 (Εποκευαί)
ΖΙΜΝΙΑ (κ.)	52	7114	ε. Λάγος 6)3
ΖΙΤΑ	70	15665	ε. Κουβελί 5)3
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	άργει εις Τρινκούπαλι από 20)6)75
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Βανκούδερ 2)4 διά 'Αμβούργον
ΗΑΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4039	ά. Τακονόρι 4)4 διά Λάς Πάλμας
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Ράς Τανόρα 4)4
ΗΣΤΟΥΓΙΝΤ	68	11364	ά. 'Αμπιτζάν 23)3 διά Χιούστον
ΗΣΤΕΡΝΗΓΚΑ (π.)	44	14540	άργει εις Πειραιά από 28)4)75
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	ε. Θεούτη 29)1
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	εις 'Οράν από 2)5)75
ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	ά. Βαρκελώνη 31)1
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	ε. Μπαρμπάδος 27)3
ΘΕΟΓΕΝΗΙΣΙΡ (δ.)	57	20414	ά. Τέτενη 25)3 διά Φλώσιγκ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	ά. 'Αμβερσαν 2)3 διά 'Αλγέριον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-			
ΒΡΙΔΗΣ-	68	11656	ά. Μαντράς 3)4 διά Πολωνίαν
ΘΕΟΜΗΙΩΡ III	59	15314	ά. Συγκαπούρη 6)3 διά Περούκον
ΘΕΜΙΣΙΟΚΛΗΣ (κ.)	57	1525	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ά. Ρότερντα 5)4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ (π.)*	61	10591	ά. Πειραιά από 6)12
ΘΕΟΙΟΚΟΣ (δ.)	28	26620	άργει εις Πειραιά από 13)2)75
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΙΙΣ	74	35561	ά. Παναμά 20)11
ΘΗΡΑ	62	14151	ά. Φιλαδέλφεια 31)3 διά Μπωμόντ
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΑ δ.	59	21323	άργει εις Πειραιά από 1)2)75
ΘΥΛΕΑ (μ.)	66	40933	ά. Μιράντα 30)3 Πούντα Πάλμας
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Τενέριφη 3)4 διά Χιούστον
ΙΑΣΩΣ (κ.)	54	1160	ά. Πόρτ Σαΐδ 1)4
ΙΖΑΜΠΕΛΙΑ (κ.)	55	7576	ά. Λας Πάλμας 15)3 Μπιζέρτα
ΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	άργει εις Φλάμουθ από 1)2
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Παναμά 18)2
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΑ II	66	7643	ά. Τσαρλεστον 2)4 διά Χιούστον
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Τσαρλεστον 2)4 διά Χιούστον
ΙΜΑ*	68	27989	ά. Χάρπην ρόδες 3)4
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Κεμπέκ 29)3 διά 'Αρούμπα
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	άργει εις Πειραιά από 31)7)75
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑ-			
ΤΕΡ (δ.)	65	30516	ε. Ν. 'Ορλέανην 5)4
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	ε. Ναυγόγια 25)3
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Πρόβιτενε 23)3 διά Ισπανίαν
ΙΟΝ. ΠΑΓΩΝΗΡ	66	20959	ά. Βιτόρια 17)2 διά Ροστόκ
ΙΟΝ. ΣΚΑΥ-	51	2133	ά. Ντουμπάτι 3)4
ΙΟΝ. ΣΚΗΝΠΠΕΡ	63	13517	ά. Σεθίλην 23)3 Χάμπτον ρόδες
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	ά. Τενέριφη 4)4
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	άργει εις Πειραιά από 1)6)75
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	ε. Αμδόργον 5)4
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ε. Μομπάσα 10)3
ΙΩΑΝΗΣ (κ.)	52	1575	ά. Κουβέτη 8)1
ΙΩΑΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	εις Λάγος από 18)7)75
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ά. Οζάκα 28)2 διά Σουραπάγια
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ν. 'Ορλέανην 13)3 διά 'Αρούμπα
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	άργει εις Πειραιά από 10)10
ΚΑΒΑΛΛΑ*	56	16015	ά. Σαδάννα 1)4 διά Π. 'Ορντζ
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	ά. Βαρκελώνη 10)3 διά Αλεξάνδρεια
ΚΑΛΗ (π.)	51	1923	εις Πειραιά από 30)12
ΚΑΛΛΑΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ά. Γκάλεστον 6)3
ΚΑΛΛΗ	57	8774	ά. Σουεζ 24)3 διά Πολωνίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ά. Χάμπτον ρόδες 28)13 Δομιν. Δημοκρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άργει εις Πειραιά από 15)2)75
ΚΑΛΙΕΚ ΓΡΕΙ-ΝΤΕΡ	54	11909	ά. Βαρκελώνη 5)4 διά Τρίπολιν
ΚΑΜΕΙΑ (κ.)	52	8111	άργει εις Χαλκίδη από 29)2
ΚΑΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	ά. Μπάραν 27)3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	εις Λάγος 29)7)75
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΕΛΟΣ (π.)	58	1071	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	εις Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΟΣ δ.π.	57	24854	άργει εις Πειραιά από 31)10)74 έπωλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ά. Γιβραλτάρ 21)3 διά Σαμψούντα
ΚΑΠΕΤ, ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	ε. Μερσίνα 11)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ ...	68	23666	ά. Κ. Τάουν 20)3 διά Νιούπορτ
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΝΟ ι.	61	8505	ά. Λάγος 4)2 διά Π. Χάρκοκουρτ
ΚΑΠΠΑΙ Α. ΓΚΡΕ-			
ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ά. Λάς Πάλμας 5)4 διά 'Αμδόργον
ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Χάμπτον ρόδες 2)4 διά Τσαρλεστον
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ*	53	5789	ά. Ρότερνταμ από 24)12
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	ε. Ν. 'Ορκην 29)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	ε. Τζένταν 24)3
ΚΑΠΙΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-	52	7597	ά. Λά Γκουάτρα 24)3 διά Κιουρασάο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ά. Μ. ἀλ. 'Αχμαντ 5)3
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Τσιταγκόγκ 26)3 διά Νιώρμπαν
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΟΛ (δ.)	57	13314	ε. Κεράται από 10)10 (Επιοκ.)
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	ά. Χούδι 4)4
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	ά. Χαλκίδα 28)2 διά 'Αλγέριον
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	5879	ε. Νταμάν 3)4
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	2467	ά. Βρέμην 24)3 διά Τύνιδα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	20564	ά. Τάγκα 29)3
ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	1333	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	55	8447	ά. Σουεζ 31)3
ΚΕΑ	58	4537	ά. Βενετία 31)3 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΪΥΜ	75	13996	ά. Λά Γκουάτρα 25)3
		16307	ά. 'Αμβερσαν 1)4 διά ΗΠΑ

FENTIS SUPPLY CORP.

SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

REPRESENTATIVES FOR

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

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

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO

503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740

SAN PEDRO, CALIF. 90731

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

ΚΕΦ ΧΩΚ (δ.κ.)	60	12971	ά. Γένοβας 26)3 διά' Αύγουστα	ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Τοιότια 30)3 διά Τρίπολιν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ά. Ν. 'Ορλεάνην 4)4 διά Κιουρασό	ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΣΠΙΡΙΤΚ.	65	8198	ά. Μπ. 'Άρες 13)12	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	έ. Γένοβα 26)3
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	66	52670	ά. Ήγειρα 24)3 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά. Τζιμπούτι 28)3 διά Κουθέϊτ
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. Χογκ Κόγκ 2)4 διά Μανίλα	ΜΑΡΙΒΙΚ (χ.δ.)	55	21689	είς Πειραιά διά 23)3)75
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)*	52	3714	δ. Γιβραλτάρ 30)12	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811	ά. Ράς Τανόρα 18)3
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	είς Λάγος από 29)5)75	ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Μάλτα 29)3
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ά. Μοντεβίδεο 10)3 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ 11) (δ.)	55	12597	άργει είς Πειραιά από 1)12
ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	έ. Πειραιά 13)3	ΜΑΡΙΝΑ (κ.)*	58	1226	ά. Μπόστον (Λίνκς) 4)3 Μπέργκεν
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΗ (κ.)	59	5515	ά. 'Αμερέρσαν 1)4 διά Ρουέν	ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)*	57	8903	έ. Βομβάν 1)4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΙ	71	38847	ά. Βαλτιμόρην 29)3 διά Χάμπτον ρ.	ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	55	11193	δ. Σουέζ 4)4 διά Μεσόγειον
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	25139	έ. Χάμπτον ρόδες 3)4	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.π.)	66	67545	άργει είς Πειραιά από 15)7)75
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. Νταμάρ 24)3	ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει είς Πειραιά από 31)3)8)85
ΚΟΡΑΣΗ	60	10530	ά. Λεμεσόν 27)3	ΜΑΡΙΣΑΥΡ (κ.δ.)	51	7977	ά. Σουέζ 4)4 διά Μεσόγειον
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.δ.)	67	43122	ά. Τεργέστην 28)3 διά Ταρτούς	ΜΑΡΙΣΑ Τ. (κ.)*	53	11310	ά. Κορίπε 16)3 διά 'Αθάνα
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	έ. Μπ. 'Άρες 31)3	ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.δ.)	65	10596	έ. Ανικόνα 13)3
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ά. Καπούδης 30)3	ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12795	άργει είς Πειραιά από 22)12
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	ά. 'Αντεν 2)4 διά Σουέζ	ΜΑΡΙΩ	65	17238	έ. Λαγός 19)2
ΚΟΡΣΑΤΙΡ	62	19000	ά. Σαΐδ 4)4	ΜΑΡΚΟΣ ΜΙΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	είς Λουάντα από 2)12
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑΤΑ (δ.δ.)	54	11250	ά. Ρότερταν 30)9	ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	είς Λάγος από 31)7)75
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΓΖΥ δ.*	57	20728	ά. Κοατζακάλος 17)3 διά Τούρεπαν	ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)*	59	3664	έ. Σωάθι Λουάντα από 2)12
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	ά. Μοντεβίδεο 30)12	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.δ.)	65	34185	άργει είς Πειραιά από 4)2)75
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	ά. Παναμά 29)3	ΜΑΤΣΙΚ (κ.)*	56	3379	δ. Γιβραλτάρ 23)3 διά Βενετία
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ά. Κουθέϊτ 9)2	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά. Μόζι 11)3 διά Κουθέϊτ
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	ά. Ρότερταν 29)3	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)*	66	39617	άργει είς Πειραιά από 13)1)75
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. Τακοράντι 3)1 διά Ντακάρ	ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	είς Λαγάνια 26)3
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)	53	1779	έ. Πειραιά 14)3	ΜΕΛΙΤΗ	75	35561	έ. 'Άμεριτραν 25)3
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	άργει είς Πειραιά από 9)5)75	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)*	57	11652	είς Πειραιά από 1)7)75
ΚΟΤΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ κ. κ.	55	2996	ά. Πόρτ Σαΐδ 2)4	ΜΕΛΑΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Γιουροπόρο 14)3 διά Περσικόν
ΚΡΗΝΗΣ δ.δ.	57	24233	άργει είς Πειραιά από 5)6)75	ΜΕΛΑΤΕΜΙ ΙΙ	63	9755	ε. Μπάρι 3)4
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	είς Λάγος από 15)8)75	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	έ. Λαγός 19)2
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	ά. Μπαχρέιν 3)4	ΜΕΝΤΣΑΡΕ (κ.)	55	3883	ά. Βενετία 3)4 διά Π. Σουδάν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	ά. Σιγκαπούρην 25)3 διά 'Ινδονησίαν	ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.)*	52	2775	έ. Ντουμπάτη 4)4
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	ά. Πειραιάς 8)1	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ά. Βαρκελώνην 16)3
ΚΡΗΤΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ κ.	56	8477	έ. Κωνάπολην 26)3	ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	ά. Σουέζ 25)3 διά Περσικόν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Μ. άλ. 'Αγιαντή 6)12	ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	ε. Κιουρασό 30)3
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	ά. Τζένταν 9)3	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ά. Ότεν 24)3	ΜΕΣΣΗΝΗΙΑ (κ.)	48	1420	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΟΣ	57	13895	ά. Σουεζ 16)2 διά Μπάρον	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-			
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	άργει είς Τζέσσανθι από 28)2)75	ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Λ. 'Αντζελες 12)3 "Ελ. Σεγκούντο
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει είς Πειραιά από 19)10)75	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	είς Πειραιά 7)1
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ά. Πειραιάς 2)4 διά 'Ιταλίαν	ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6391	είς Λάγος από 15)9)75
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	έ. 'Αλεξανδρειαν 1)4	ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑ-			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 30)3	ΛΙΟΣ (Σιγκ.)	68	9068	ά. Ούντεβάλα 13)1 διά 'Αθάνα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	51	7150	ά. Μπάρι 19)2	ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. Λαγός 21)3 διά Γουώρου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιά από 12)2)75	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	δ. Σουέζ 13)2 διά Γκιζάν
ΛΕΝΙΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-				ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	έ. Τζένταν 3)4 διά Π. Κάμπους
ΝΙΚ (δ.)*	61	12702	ά. Σάντος 26)3 διά Φορταλέζα	ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	ά. Μασσαλίαν 3)4 διά Λαττάκια
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά. Αμπιτζάν 17)3	ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	ά. Ρίο 'Ιανέριο 11)3 διά Ροστόκ
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	ά. 'Αμπιτζάν 17)1 διά Λάγος	ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ά. Ν. 'Ορλεάνη 31)3 διά 'Αδριατική
ΛΕΣΛΙ Λ.	65	2411	ά. Δάντιχ 31)3 διά Σκούταρ	ΜΙΝΩΣ (δ.)*	57	21229	άργει είς Πειραιά από 2)4)75
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ά. Κωνάπολην 21)3 διά Κωνσταντζαν	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68631	έ. Σιγκαπούρη 22)3
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	είς Λάγος 20)7)75	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	ά. 'Αμπέρσαν 31)4 διά Γιβραλτάρ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. Τένευ 2)4 διά Τής	ΜΙΧΑΗΑ Δ. ΓΟΥΛΑΝ-	59	26737	άργει είς Γκάλεστον από 23)4)75
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑ-			είς Πειραιά από 15)11	ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Πούντα Καρντόν 26)3 διά Πόρτλαν Μ.
ΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ά. Βαλτιμόρην 22)3 διά Χιούστον	ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 2)3 διά Ντουμάτ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	έ. Τζένταν 2)3	ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	άργει είς Πειραιά από 17)6)75
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)3	ΜΙΧΑΗΑΣ	74	10067	ά. 'Ωλαπον 27)3 διά 'Ισπανίαν
ΛΙΖΑ	64	2817	ά. Μπ. 'Άρες 21)1 διά 'Αθάνα	ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Φιλαδέλφειαν 11)3 διά Κάρυκ 'Αιλ.
ΛΗΓΚ (π.)	61	8760	ά. Α. Πάλμας 3)3 διά Λάγος	ΜΟΣΧΑΝΩΘ (κ.)	51	3386	έ. Βρέμην 2)4
ΛΙΑ (π.)	50	2734	έ. Λισσαδώνα 1)4	ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	ά. Βαρκελώνην 16)5 διά 'Αθάνα
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Μπασάραν 2)4 διά Γιουγκοσλαβία	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Κιαραζόν 18)3
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Κούμπα 26)3 διά Μπ. Μασάρ	ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Πούντον 5)4
ΛΟΙΤΑ ΝΤΑ (δ.)	57	20730	είς Λαγός από 19)9)75	ΜΠΑΙΖΑΙ ΙΙΙ	67	18459	ά. Αμπέρσαν 12)3 διά Ρότερταν
ΛΟΝΤΟΝ (δ.)*	65	59534	ά. Τένευ 2)4	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	ά. Αμπέρσαν 12)3 διά Σαπέλε
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			είς Πειραιά 9)3	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ (κ.)	62	1087	έ. Αμπέρσαν 4)4
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Λισσαδώνα 30)3 διά Ν. 'Υρκη	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ά. Γιουροπόρο 31)3 διά 'Αρούμπα
ΛΟΥΓΙΩ (π.)	54	2557	ά. Μουσάταν 30)3 διά Μπ. Σαπούρ	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Πειραιάς 2)4 διά Τρίπ. Λιβύης
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Γιβραλτάρ 28)3 διά Σ. Τζών	ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	ά. Ναγκόγια 28)3 διά Τζένταν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	άργει είς Πειραιά από 8)9)75	ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	ά. Δουνκέρκην 31)3 διά Π. Νουάρ
ΛΥΡΙΚ	64	29396	ά. Π. Ξέντλαν 4)4 διά 'Ισπανίαν	ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙ·ΚΕΛΑΣ	65	4636	μετων. «ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.» σημ. έλλην.
ΛΩΡΕΑ ΡΗΑ (μ.)*	75	70000	ά. Ν. 'Υρκη 9)3 διά Αύγουστα	ΜΠΕΙΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	έ. Πειραιά 5)4
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Πειραιάς 16)1	ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	έ. Ντακάρ 2)3
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	είς Λαγός από 19)9)75	ΜΠΗΝΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Μπούλην Μπαή 28)2
ΜΑΓΚΡΑ ΣΠΙΕΣ (κ.)	47	5010	ά. Πούντα 'Αρενάς 24)3 διά Χιλήν	ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΛΑΝΤΕΡ δ.π.**	57	12113	ά. Τοιταγκόλης 4)4 διά Περσικόν
ΜΑΓΚΡΑ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	51	7126	ά. Πειραιάς 4)4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ.	3013	ά. Ρουέν 13)3 διά Ντουάλα	
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	έ. Τενέριο 2)4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-	50	5304	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 14)3
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	μετων. «ΣΤΕΛΛΑ» σημ. 'Ελληνική	ΠΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	ά. Πειραιά 15)3
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	δ. Σουέζ 26)1 διά Κουθέϊτ	ΠΑΝΤΖΑ ΕΣΠΕ-	55	6307	ά. Τακοράντι 25)3 διά Κοτονού
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	άργει είς Πειραιά από 2)6)75	ΠΑΝΤΖΑ ΣΟΥΕΡΤΕ δ.	59	22844	ά. Μιζουσίμα 17)3 Σουγκέ Πάκινγκ
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Ράς Τανόρα 1)4	ΠΑΝΤΖΑ ΦΑΙΗΘΩ	57	9604	ά. 'Αμπιτζάν 20)3 διά Λάγος
ΜΑΙΡΗΣΤΡΟΣ	69	18923	άργει είς Πειραιά από 26)8)75	ΠΑΝΤΖΑ ΡΑΙΔΗΣ (δ.)	53	21577	άργει είς Πειραιά από 22)5)75
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΠΑΛΙΟΣ (δ.)	55	1308	έ. 'Αλεξανδρειαν 1)4
ΜΑΝΙΑ (κ.)*	52	1597	έ. Τέντας 23)3	ΠΑΝΡΕΖΕΤ (κ.)*	57	3373	έ. 'Ανκόνη 15)3
ΜΑΝΟΣ Π. (κ.)*	69	2987	έ. Νότοντζες 23)3	ΠΑΡΙΤΡΙ	54	2510	ά. Λουδίνων 7)4 διά 'Ιμμινγκαν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Π. ντε Μπούν 21)3 διά 'Ασταρτ	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	άργει είς Πειραιά από 17)7)75
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	ά. Λ. Πάλμας 1)4 διά Λάγος	ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28393	έ. Γοκαίσι 2)3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	άργει είς Πειραιά από 26)8)75	ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	1196	έ. Τάραντα 2)4
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)							

ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Πειραιά διπό 14)8)75	ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΤΩΝ (δ.)	70	89001	ά. Κάρηκ 21)3 δι' Ούμπε
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιά διπό 23)12)73	ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΤΖΕΡ	72	14765	ά. Μαλασία 30)3 διά Σιγκαπούρην
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	δ. Σουέζ 4)3 δι' Ίράν	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12459	ά. Σάτ άλ. 'Αραπ 17)3
ΝΙΚΑΝΑ	29	2712	δ. Πόρτ Σαθ 23)3	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ	63	11963	δ. Κων(ο)πολιν 29)2 δι' Αύγουστα
ΝΙΚΗΙΑΣ (κ.)	44	2289	ά. Πειραιά 3)4 διά Γκιζάν	ΟΣΕΑΝΙΚ (π. όπερ.)	65	27645	ά. Ν. 'Υόρκη 3)4
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	δ. Σουέζ 1)4 διά Γκιζάν	ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	δ. Γιβραλτάρ 1)4 διά Πειραιᾶ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΕΟΣ	76	35500	εἰς Σάντερλαντ όπο συμπλήρωσιν	ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	ά. Ράς Τανούρα 28)3
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ε. Τένετα 10)3	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ-			
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Μασαλίαν 19)3 διά Κόνακρου	ΑΙΝΤΕΝ	71	11044	ά. Γιοκοχάμα 30)3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. (κ.)*	52	1863	ε. 'Αλεξανδρειαν 26)2 διά Πειραιᾶ	ΟΥΡΑΝ. ΤΟΞΩΝ (κ.)	50	1805	ά. Ρουέν 26)3 διά Πασάγιες
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.*	60	11632	ε. 'Αλεξανδρειαν 14)1	ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	61	18484	έ. Πόρτ Χέντλαντ 2)4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Σπετζια 2)4 διά Κωνστάντζαν	ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ ΙΙ	38	2501	ά. Τακοράντι 13)3 διά Σαθόνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-				ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	έ. Χιμέλι 28)3
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	έ. Ράς Τανούρα 28)2	ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	57	12881	εἰς Πειραιᾶ από 28)12
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΛΑΙΜΩΝ (π.)	58	993	όπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΣ ΙΙΙ (κ.)*	60	2914	έ. Μπ. 'Άρες 18)2	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΥΘΥΑ	50	8280	εἰς Λάγος από 24)6)75
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	ά. Μοζι 25)3 διά Ντουμπάλ	ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ά. Τέμα 14)3 διά Τακοράντι
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙ·Σ (κ.)	60	4113	ά. Κιουρασάδ 23)3 διά Βεραρκούδ	ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	ά. Κολόνπο 27)3
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	εἰς Πειραιά από 21)11)74 (ΕΠΩΔ.)	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΑ. ΗΓΚΑ.	μετ.	63	44 14800	ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	δ. Σουέζ 21)1 διά Γουαμπός
ΝΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ	8.	58	18183	ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (κ.)	54	7017	ε. Πειραιᾶ 11)2
ΝΟΡΑ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	άργει εἰς Πειραιᾶ από 22)3)75	ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-			
ΝΟΡΑ. ΝΑΙ·ΑΝΤ	67	22549	μετανομάσθι 'ΚΟΝΚΕΣΤ'	ΝΙΤΥ (δ.)	64	1992	ά. Ντόμπιπαν 31)3 δι' 'Ολλανδίαν
ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ· (δ.)	64	38649	ά. Βατιλιμόρην 26)3 δι' Ίταλιαν	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	ά. Π. Σουδάν 27)3
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άργει εἰς Πειραιά από 21)	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10600	ά. Δ. Γκουάρορ 27)3
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εἰς Χαλκίδα από 11)2)75	ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ·ΑΣ κ.	54	61618	ά. Ριγιέκα 29)3 διά Κούθα
ΝΟΡΟ ΣΤΡΗΝΗ (κ.)	51	1435	ά. Βρέμην 2023 διά Βεγγάλην	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	εἰς Τακοράντι από 22)9
ΝΟΡΘΓΟΥ·ΙΝΤ	70	11328	ε. Λάγος 25)3	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΤΗΣ (κ.)	59	5445	ά. Σάτιδ 5)4
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	29015	ε. Μπούλεν Μπαίν 11)3	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5445	έ. Γιοκοχάμα 25)3
ΝΟΙΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Λάς Πάλμας 11)3 διά Λάγος	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	δ. Σουέζ 3)4
ΝΟΤΟΣ	58	12339	άργει εἰς Χαλκίδα από 28)5)75	ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1110	εἰς Λάγος 8)1
ΝΙΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	άργει εἰς Πειραιᾶ	ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	έξωθι Μπαντάρ Σαπούρι 4)3
ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ε. Σεμπετάρι Τέρμη. 24)3	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.)	60	13062	εἰς Πέραμα (έπισκ.)
ΝΤΕΡΜΠΙ	58	10396	έ. Πειραιᾶ 1)3	ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	59	23607	ά. Φιλαδέλφειαν 25)3 διά Π. α Πίερ
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	47	1593	δ. Σουέζ 8)3 διά Γένηπο	ΠΑΡΟΣ	61	13912	έ. Ντόμπιπαν 30)3
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672	άργει εἰς Πειραιά από 6)3)75	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει εἰς Πειραιᾶ από 14)1
ΝΤΗΣΕΡΤ ΓΟΥ·ΙΝΤ	74	14523	ά. 'Αμεθογον 1)4 δι' 'Αμστερνταμ	ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.)	58	12486	έ. Πειραιᾶ 11)3
ΝΙΗΦΑΙ·ΑΝΤ	60	19984	ε. Πειραιᾶ 18)2	ΠΑΙΙ (κυπρ.)	50	5623	προσθή. πλησίον Π. 'Ελλαζαπεθ 29)2
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ε. Πειραιᾶ 4)4	ΠΑΙΑΝΙΑ (δ.)	71	27502	ά. Χούδοπαν 18)3 διά Κοατζακόλας
ΝΤΟΛΩΝ (κ.)	55	2472	άργει εἰς Χαλκίδα από 10)6)75	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)4
ΝΤΟΛΩΝ (δ.)	56	11669	ε. Κόρη 4)4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	έ. Τούλια 26)3
ΝΤΟΜΙΟΝΙΟΝ ΓΙΟΥ.			δ. Παναμά 25)3	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	έ. Πορτμπαντάρ 23)3
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	ά. 'Αλεξανδρειαν 3)4 διά Μασαλίαν	ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9996	έ. Τένετα 19)3
ΝΤΟΜ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ κ.*	58	1999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΥΑΔΟΣ (κ.)	53	7283	έ. 'Αμπιτζάν 23)3
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ά. Σιγκαπούρην 28)3 δι' 'Ινδονησίαν	ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	εἰς Πέραμα από 9)1)2
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ά. Κολόντα 3)4 διά Ντουνεντίν	ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣ-			
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ε. Λάγος 19)3	ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54	3895	ά. Μαπούτο (Λ.Μ.) 26)1 'Αμπιτζάν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	εἰς Λάγος από 25)3)75	ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)	58	28720	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)4
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ά. Κωνστάντζα 24)3 διά Κοατζακόλας	ΠΕΝΤΕΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Φιλαδέλφειαν 20)3 δι' 'Αρούμπα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	ε. Ράς Σουκέρι 31)3	ΠΕΡΑΜΕΙΚΟΝ (δ.)	56	2194	έ. Κέχσχαμ 5)4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	55	11209	ε. Λάγος 16)3	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	εἰς Λάγος από 17)7)75
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ά. Πόρτλαντ (Με.) 25)3 Κιουρασάο	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Κόμπη 11)3 διά Τακόμα
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.)	55	1311E	ά. Τζάκσονθιλ 26)11	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	47	1860	ά. Πειραιᾶ 4)4 διά Σ. 'Αραβία
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει εἰς Χαλκίδα από 10)6)75	ΠΕΡΑΙΑΝΤ	64	10865	ά. Σίδνευ 6)4 διά Μελδούρην
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Βατιλιμόρηαν 4)4	ΠΕΤΟΥΝΙΑ Ι (δ.κ.)	56	75000	ά. Κάρη 26)3 διά Βραζίλιαν
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	7843	ά. Μαπούτο (Λ.Μ.) 26)1 'Αμπιτζάν
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Σουέζ 13)2 διά Γκιζάν	ΠΕΤΡΟΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	56	11920	ά. Λάρνακα 29)3 διά Μπάσραν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	μετων. ΦΡΑΝΚΙα σημ. 'Ελληνική	ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Αμβούργον
ΟΕΩΝ (κ.)*	37	5272	ε. Πειραιᾶ 14)2	ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Σιγκαπούρην 24)3 διά Ντουμπάτι
ΟΑΥΜΠΙΑ (δ.)	58	51093	άργει εἰς Φάλμουσθ από 17)3)75	ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	άργει εἰς Πειραιά από 2)4)75
ΟΑΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ε. Πόρτ Καμπούς 27)3	ΠΛΩΤΩ	68	35191	έ. Βατιλιμόρη 3)4
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-				ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	άργει εἰς Πειραιᾶ από 22)7)75
ΤΖΕΡ	72	106123	ά. Τέμπηλ Μπαίν 2013 διά Μιλάρο	ΠΟΙ·ΠΩΝ ΚΑΛΑΡΑ (μικτ.)	72	57102	άργει εἰς Πειραιᾶ από 3)9)75
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ	69	97463	ά. Τέμπηλ Μπαίν 2013 διά Μπαίν	ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)	54	5671	ά. Π. Χάρκουρτ 25)3 διά Π. Νούάρ
ΟΑ. ΑΙ·Σ (δ.)	54	1799	άργει εἰς Πειραιά από 29)12	ΠΟΛΑΡ ΛΑΙ·ΟΝ (δ.)	64	40893	όπο παραλαβήν
ΟΑ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Π. 'Αρθουρ 18)2 Ράς Τανούρα	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	66	67090	εἰς Χιρούμα υπό συμπλήρωσιν
ΟΑ. ΑΛΛΑ·ΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Φορκάντος 28)3 διά Μποναΐρ	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	άργει εἰς Πειραιά από 4)2)75
ΟΑ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει εἰς Πειραιά από 26)10	ΠΟΝΤΟΣ	58	16258	ά. Ήστχαμ 23)3
ΟΑ. ΑΝΘΕΜ	60	98566	ά. Τέμπηλ Μπαίν 1)4 διά Μιλάρο	ΠΟΡΟΣ ΑΙ·ΛΑΝΤ	62	3535	ά. Γιβραλτάρ 4)4 διά Ρουέν
ΟΑ. ΑΝΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Τέμπηλ Μπαίν 29)3 διά Σ. Σεμπάστιαν	ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)	57	21682	ά. 'Αρακαζό 25)3 διά Σ. Σεμπάστιαν
ΟΑ. ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπηλ Μπαίν 2013 διά Μιλάρο	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ά. Παναμά 28)2 δι' Ιαπωνίαν
ΟΑ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Τέμπηλ Μπαίν 28)3 διά Μιλάρο	ΠΡΙΝΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	59	43373	άργει εἰς Πειραιά από 21)12)74
ΟΑ. ΑΡΤΣΕΙΝ	70	96679	ά. 'Αλδ. Γκραίνη 26)3 Περσικόν	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.	48	8482	ά. Ζεράνη 21)11
ΟΑ. ΑΣΠΙΡΕ·ΙΣΩΝ	72	106123	άργει εἰς Πειραιά από 4)12	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	ά. Θεοσαλονίκη 23)1
ΟΑ. ΓΚΑΛΑΦ (δ.)	54	20495	ά. Βοστώνη 5)4 διά Καραβίθην	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	10389	όπο παραλαβήν
ΟΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ά. Σάτιδ 27)3 διά Ρ. Τανούρα	ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	ά. Αμερίκαν 21)2
ΟΑ. ΓΚΕΙ·ΜΣ (δ.)	64	32380	ά. Πόρτλαντος 22)3 διά Μποννύ	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	ά. Νούέριπον 21)3
ΟΑ. ΓΚΟΡΕ·Ι·Σ (δ.)	64	38598	ά. Φλαδέλφειαν 1)4 δι' 'Αρούμπα	ΠΥΛΟΣ (κ.)	54	1581	ά. Κων(ο)πολιν 1)3 διά Μ. Θάλασσαν
ΟΑ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	32407	άργει εἰς Βίγκο από 11)5)75	ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	80703	ά. Νούέριπον 31)3 Μπ. 'Άρες
ΟΑ. ΓΗΓΑ (δ.)	58	2/602	ά. Ρότλαντ (Με.) 16)3 διά Μποννύ	ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	73	129665	άργει εἰς Πειραιά από 20)1)75
ΟΑ. ΓΛΙΝΑ	54	17999	ά. Φλαδέλφειαν 1)4 δι' 'Αρούμπα	ΡΑΝΤΙΑΝΤ ΚΛΑΟΥΝ-	67	1208	έ. Τένετα 24)3
ΟΑ. ΓΡΙΦΑ·Ι·Μ (δ.)	55	13709	άργει εἰς Χόγκ Κόργκ από 15)1)75	ΡΑΙΣΤΙΑΝ ΜΠΕΛΛΑ (κ.*)	60	1315	έ. Πειραιᾶ 17)3 (έπισκευαί)
ΟΑ. ΝΤΕ·Ι·Α (δ.)	54	18476	ά. Χόγκ Κόργκ 16)2	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	ά. Χούελδα 6)3
ΟΑ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	32379	ά. Ρ. Τανούρα 31)3 'Αγ. Φραγκίαν	ΡΕΑ	66	11859	έ. Γκότενπουργκ 28)3 (έπισκευαί)
ΟΑ. ΝΤΗΣΕΡΤΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ά. Βατιλιμόρη 29)3 δι' 'Αρούμπα	ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.)	46	4870	ά. Μ. 'Άρες 13)3 δι' 'Αθάνα
ΟΑ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ *	66	15668	άργει εἰς Βίγκο από 11)5)75	ΡΗΓΚΑΛΑ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ*	51	12540	ά. Μασείο 22)3 διά Λιβέρτου
ΟΑ. ΝΤΡΗΠΤΩΝ (δ.)	74	18204	ε. Σάντος 50.13 Β. - 01.52 Δ. 23)3	ΡΗΓΚΑΛΑ ΣΟΥΩΡΝΤ	61		

ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	Ξ. Ρουέν 28)3	ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	Ξ. Πειραιά 27)3
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ IV κ.	53	2641	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΕΜΑΣΙΤΥ	65	9385	Ξ. Μπάραν 11)3
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	50	1439	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	Δ. Γουώρω 27)3 διά Λάγος
ΣΑΝΑΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975	εἰς Πειραιά 8)11	ΤΖΕΝΗ	59	9855	Δ. Ράς Τανόρα 3)4
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 28)3)75	ΤΖΕΝΥ	69	9072	Ξ. Αυδούρου 2)4
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 29)5)75	ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ (κ.)*	56	3990	Δ. Πειραιά 26)3 διά Ρουμανία
ΣΑΝΠΑΙΖ (κ.)	59	2958	Ξ. Πειραιά 5)4	ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	Δ. Αμπιτζαν 21)3 Σ. Πέντρο (άκ. έλ.)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	Ξ. 'Αιθούργον 5)4	ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	Δ. Αλεξανδρεία 1)4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 8)11	ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ.	66	39556	Ξ. Ελλάδα
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	Ξ. Ταλκαρίαν 18)3	ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	Δ. 'Εισβούλουθ 6)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΟΥΘΟΥΓΙΝΤ	70	11329	Δ. Ν. 'Ορλέανην 22)3 διά Τέμα	ΤΖΩΡΤΖ	54	8119	Δ. Αλεξανδρείαν 11)3
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ.	61	44	Πειραιά 3)3	ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	Δ. Σ. Τέων 26)3 δι' Αθάνα
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	Ξ. Γιβραλτάρ 26)3	ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	Ξ. Σπαλάτον 3)4
ΣΑΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	Ξ. Τέμα 31)3	ΤΙΤΣΑ (κ.)	56	2299	Δ. Γιβραλτάρ 29)3 δι' Ελλάδα
ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π.	72	1560	Δ. Ντεμέραρδα 3)3 διά Τζαμάτικα	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	Δ. Ριγιέκα 3)4
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.δ.)*	60	8797	Ξ. Μπαγκόν 22)3	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	Ξ. ούλα Ντάρμπαν 4)4 διά Ντουμπάτι
ΣΑΣΣΑ	73	9072	Δ. Κόμπε 31)3 διά Κελάγκ	ΤΟΛΜΗ	56	3146	Δ. Παναμά 4)4
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΟΛΟ ΣΗ. (π.)*	55	7059	εἰς Πειραιά ἀπό 31)7)75
ΣΕΝΑΝΤΟΣ	74	16307	Ξ. Κολούμπια ρίθερ 29)3	ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 23)1
ΣΕΝΕΓΚΑ (κ.)*	47	1835	Δ. Πειραιά 22)3 διά Σουέζ	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)*	61	12645	Δ. Μπέρια 22)3
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	Δ. Παναμά 26)3 διά Τάμπα	ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	Δ. Κωνιτούλιν 1)3 διά Κωνιστάντζαν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	Δ. Κόμπε 20)3	ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	εἰς Λάγος ἀπό 22)9)75
ΣΗ ΠΑΐΟΝΗΡ	71	11055	Δ. Κολούμπια ρίθερ 4)4 δι' Ισπανίαν	ΤΟΥΡΜΠΙΝΙΑ (κ.)	56	10541	Δ. Κίγκοτον 24)2 δι' Αθάνα
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	Ξ. Τουρπρόν 16)2	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ *	71	22759	Ξ. Μορμουγκάρο 29)3
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	Δ. Μ. Άχαρνη 12)3 διά Μπαχρέν	ΤΡΑΝΣΤΟΥΟΡΑΝΤ			
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	Δ. Βαλτιμόρων 4)4	ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κ.)	57	2361	Ξ. Καλαμπάρ 16)3
ΣΗΛΑΐΦ (κ.)*	61	1989	Δ. Πόρτρ Σαΐδ 31)3	ΤΡΕΐΝΙ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	Δ. Ν. 'Υόρκη 28)3 διά Ν. Όρλεάνη
ΣΗΤΡΕΐΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	Ξ. Ρόττερνταν 6)12	ΤΡ. ΣΤΑΡ (π.δ.)	59	29566	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 6)6)75
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 16)11	ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	Δ. Γιβραλτάρ 29)3 Κόρπους Κρίστι
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	εἰς Δάντοις ἀπό 5)7)73	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	Δ. Καζαμπλάνκα 3)3
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Δ. Π. δρ. Σπαίνη 29)2	ΤΡΙΔΑ (κ.)	52	4664	εἰς Λάγος 22)9)75
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΚΑΪΥ*	51	6974	Δ. Ριγιέκα 2)4	ΤΡΙΠΑ ΜΟΥΤΙΝΑ δ.	68	14180	Δ. Χάμπτον ρόδις 29)3 Βενεζουέλαν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	εἰς Λάγος ἀπό 13)6)75	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	Ξ. Πειραιά 22)3
ΣΙΝΙΚI (μικτόν)	65	33287	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 22)6)75	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	Δ. Ν. 'Όρλεάνη 23)3
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	Δ. Κελάγκ 23)3 διά Νιούπορτ
ΣΙΝΤΥ	70	18281	Δ. Πόρτρ Σαΐδ 21)3	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 18)8)75
ΣΙΦΙΝΟΣ	58	13906	Δ. Μαπούτο 5)4	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 17)3)75
ΣΙΚΑΛΜΑΐΚ (κ.)*	56	3048	Ξ. Ρόττερνταν 1)4	ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	Ξ. Μπάρων 31)3
ΣΙΚΑΫΛΑΡΚ	63	12273	Δ. Μπρούνιμπουτελ 29)3 διά Γερύνια	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	Ξ. Ταρπούς 9)2	Φ. Α. ΝΤΑΙΒΙΣ (δ.)*	71	705784	εἰς Ράς Τανόρα (άπω.)
ΣΙΚΙΡΟΝ	64	17487	Δ. Εργείαν 8)1)75	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9215	Δ. Καλκούτα 4)4 διά Σιγκαπούρη
ΣΙΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	εἰς Πειραιά ἀπό 11)8)75	ΦΑΕΩΝ (κ.)	51	1000	Δ. Κενίτρα 24)3 διά Καζαμπλάνκα
ΣΙΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	Δ. Γιβραλτάρ 6)3 δι' Αλγερίου	ΦΑΙΑΣ	45	13849	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 21)6)75
ΣΙΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ (π.)	52	1157	Δ. Καντί 27)3 διά Βρέμην	ΦΑΙΚΕΝΗΜΠΕΡΓΚ (κ.)	70	1599	Δ. 'Αιμόδρυον 25)3 δι' Αιμέρον
ΣΙΒΕΡΙΝ ΓΚΡΕΐΣ κ.	57	7655	εἰς Λάγος ἀπό 4)7)75	ΦΑΙΛΑΚΟΝ	43	13548	εἰς Λάγος 8)4)75
ΣΟΝΙΤΣ (μικτόν)	62	28387	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 20)9)75	ΦΑΙΛΑΚΟΝΕΡΑ	60	13998	Δ. Γιβραλτάρ 5)4 διά Μπάρων
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	Ξ. Νταμπιέρ 17)3	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	εἰς Πέραμα (έπος.)
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)	49	1396	Δ. Θέουτα 20)3 δι' Όραν	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	Δ. Σουέζ 4)4 διά Σ. Αραβία
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	Δ. 'Αιμπιτζαν 1)2 διά Ντακάρ	ΦΑΝΝΥ*	48	2436	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΖΥΖI (π.δ.)*	53	13927	Δ. 'Αιμόδρυον 5)4	ΦΑΝΙΟΜ (δ.)	57	21910	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 20)4)75
ΣΟΦΙΑ (κ.)	53	1843	Δ. Λείσεος 3)4 διά Βενετίαν	ΦΑΙΛΙΟΣ (κ.)	60	8742	εἰς Κλήστον 4)4
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	Δ. Αιμέροναν 26)3 διά Λάγος	ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	εἰς Φερραίος 19)5)75
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Δ. Παναμά 25)3	ΦΕΡΡΥΣΙΩΝ Λ. (π.)	54	6836	εἰς Ταϊταγκόκ ύπο 16)1)75
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	56	13828	Δ. λός 'Αντζέλες 2)4
ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	Ξ. Καμπάνα 25)2	ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	Ξ. Πειραιά 28)3
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 3)10	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	Ξ. Ράς Τανόρα 2)4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 7)2)75	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΐΝ (δ.)	59	15914	Δ. Πειραιά 13) διά Καβάλα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.δ.)	65	31428	Δ. Γιβραλτάρ 2)4 διά Σουέζ	ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	Ξ. Φρημάντη 1)4
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	65	30709	Ξ. Μοντεβίδεο 24)3	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	Ξ. Πειραιά 27)3
ΣΤΑΙΔΙΟΝ	75	19000	Δ. Γιβραλτάρ 26)3 διά Ρίγα	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΐΤ π.	43	6338	Ξ. Ταμπικό 29)3
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	εἰς Πειραιά ἀπό 12)4)75	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	Δ. Σουέζ 28)2 διά Μπάρων
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	Δ. Σάΐδ 16)3	ΦΟΥΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	Δ. Πειραιά 22)3 δι' Αιμοτερνταμ
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	Ξ. Σπέτζια 25)3	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	Δ. Θέουτα 6)3 διά Λάγος
ΣΤΕΛΛΑ III (κ.)*	49	1011	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΥΑΜΑΡ ΤΡΕΐΝΤΕΡ*	49	2358	εθνική Εσωθ. Παλέρμο 4)2
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	Δ. Σουέζ 19)2 διά Γκιζάν	ΦΟΥΑΖΑΚΙΣ ΙΣ (κ.)*	67	3971	Ξ. 'Αιμόδρυον 3)4
ΣΤΗΜΩΜ (κ.)	55	2224	εἰς Τέμα (ἀπό 18)11	ΦΡΕΝΤΣΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	Ξ. Τοιταγκόκ 9)1
ΣΤΟΐΚ (μικτόν)	71	71208	Δ. Βιτόρια 27)2 διά Τομπάτα	ΦΩΣ (κ.)	50	6183	εἰς Λάγος ἀπό 2)6)75
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	Δ. Καράτοι 5)4 διά Κολόμπο	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	Δ. Π. Σάΐδ 2)4
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 24)3	ΧΑΒΑΐΠ ΑΝ ΠΑΤΡΙΟΤ δ.	65	45248	Δ. Μπάρμπερ Πόλιτ 5)4 διά Σέρια
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΐ-δ.	60	12497	Δ. Ρόττερνταν 28)3 διά Μόντρεαλ	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝ-			
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	Ξ. Ταματάδε 1)3	ΖΕΛΟΥ (δ.)	59	21357	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 17)10)74
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	Δ. Ρεσιφ 16)3 διά Χιούστον	ΧΟΕΓΚ ΜΠΕΝΙΝ (π.)	61	6519	Δ. Ρόττερνταν 1)4
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	Ξ. Ρόττερνταν 5)4	ΧΟΛΑΙ ΚΡΟΣ	44	14775	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 19)5)75
ΣΤΙ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 5)4 διά Τάμπα	ΧΟΛΑΙ ΤΡΙΝΙΤΥ	44	12648	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 17)2)75
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	εἰς Βούδαν (ἀπό 30)7)5	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	Δ. Πάλμας 18)3 διά Λάγος
ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	Δ. Χιούστον 17)3 διά Καλάο	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)*	57	6229	Δ. Ρόττερνταν 13)3
ΣΤΟΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	Δ. Γκουαγκάκην 5)2 δι' Αρίκα	ΧΡΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	Δ. Γιαδάτα 2)4 διά Ναχόντκα
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Ξ. Μπάρων 25)3	ΧΡΥΖΑΝΘΟ (κ.)	50	3827	Δ. Μπορτώ 12)3 δι' Αλγερίου
ΣΥΜΗ	53	5339	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 18)3 Μαρακάλιπο	ΧΡΥΖΑΝΘΟΝΗ (δ.π.)	58	8116	Δ. Ντουμάι 19)2 διά Βούδανη
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	Δ. Φατέχ Τέρμ. 5)3 διά Γερμανία	ΧΡΥΖΑΝΘΟΗ (διγκ.)*	59	29141	ἀργεῖ εἰς Γκάλθεστον (ἀπό 17)4)75
ΣΥΝΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝ-				ΧΡΥΖΑΝΘΟΗ (διγκ.)*	51	5684	
ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	Δ. Κάρυκ άιλ 22)2 διά Χόθιν
ΣΥΠΡ. ΓΡΕΐΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΣΥΡΙ	68	9024	Δ. Κοκούρα 20)2 διά Περσικόν	ΔΡΗ. 66	41066	Δ. Ντουμάι 28)3 Π. & Πιέρ	
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	Δ. Βούδαν 13)2 διά Καράτοι	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΙΟΥ 2 κ.	59	8050	Δ. Χάρην 1)4
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	Ξ. Γδούνια 24)3	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΙΟΥ 3 κ.	63	9190	Δ. Κελάγκ 31)3 διά Ριγιέκα
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	Δ. Ράς Τανόρα 18)3	ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ἀργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 27)1)75
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	Δ. Ν. 'Υόρκη 19)3 δι' Αρούμπα	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	Δ. Νεάπολιν 17)3

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥ

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 382

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1976

New Target for the I.T.F.

The I.T.F. is now reaching out at Greek-flag ships. The P.N.O.'s blue card is not recognised and the excuse is that coloured crews employed on Greek-flag vessels are not being paid according to the P.N.O. wage scale.

In a recent instance, the I.T.F. inspectors boarded a Greek ship to check the crew's wages. The Captain showed them the wage list by which the coloured members of the crew were paid as much as the Greeks. But the coloured crew-members claimed they were getting less so the I.T.F. threatened a boycott unless the I.T.F. wage scale was applied. The ship's owners had to comply.

So far, the I.T.F. has respected the P.N.O. card where Greek-flag vessels were concerned. Now they are extending their blackmailing tactics to Greek-flag as well as to Greek-owned ships under foreign flags.

One can easily imagine where this drive by the I.T.F. to fill its coffers can lead if nothing is done to stop it.

The Greek factor appears to be unwilling to take on the I.T.F. But the American owners seem more likely to react and take legal steps to curb the I.T.F.'s insatiable appetite.

Meanwhile, our own P.N.O. is still unsuccessfully trying to join the I.T.F. We doubt that it ever will be accepted as long as the I.T.F. can blackmail Greek owners with impunity and can now look forward to collecting more loot from Greek-flag as well as Greek-owned foreign-flag ships.

Russian Threat to Western Shipping

A warning that the Russian cargo and liner fleet is threatening the viability of Western shipping services is given by Lambert Brothers Shipping, the shipbroking arm of the Hill Samuel Group, in a survey published last month.

Undercutting of freight rates by the Russians, aided by the East Europeans and by some sympathetic developing countries, is having the effect of making the Western liner sector insolvent and ripe for subsidies or public ownership, say Lambert's in their "World Trade Review and Outlook".

The Russian general cargo fleet is the largest in the world, amounting to 9.77 million deadweight tons or over 10 per cent of the world's total. Nearly one third of this fleet is currently employed trading between Western ports competing with Western ships for scarce cargoes. Because they are not subject to normal commercial discipline, the Russians can and do quote uneconomical, below-cost freight rates.

Lambert's add that the Russians are now concentrating on building containerships and drive-on, drive-off vehicle carriers. Thirty-three such vessels — 11 per cent of the world's total — are currently being built in Russian and Eastern European yards.

OTHER POINTS

Elsewhere in the Review, Lambert's forecast a 6.5-7 per cent increase in the volume of seaborne trade this year following last year's fall of 7.6 per cent. The oil trade

will increase by 9 per cent — mainly because of the US economic recovery — and dry cargo shipments by 4-5 per cent.

A surplus of tanker tonnage of between 30 and 75 million deadweight will still exist a year from now — a less pessimistic view than that expressed by other commentators. The survey warns, however, that the situation in the bulk carrier market is more serious than is generally recognised.

The real disaster area is, however, the crisis in world shipbuilding which is only just beginning. With a virtual moratorium on tanker orders for the next two years at least, shipbuilders will run out of work within a year or so, and there is no prospect of the present world shipbuilding capacity ever being fully utilised again. The sooner this is realised by shipbuilding and their Governments, the better.

The Russians Say ...

Mr. Igor Averin, public relations director of the Soviet Ministry of Mercantile Marine, said recently in London that the Soviet merchant fleet would continue to rank sixth in world tonnage up to the year 1980.

He repeated earlier denials that the Russians intended to build up a huge merchant fleet and maintained that Soviet regular cargo lines operated on a commercial basis and were not undercutting freight rates.

He said the current five-year plan was intended to provide Russia with sufficient tonnage to serve her needs. The number of general cargo ships is to be reduced while that of bulk carrier, tankers and timber carriers is to be increased. The Soviet Union also intends to increase its fleet of container ships and ro-ro's by 270,000 dwt. Half of these ships will be used on local lines.

He concluded by saying that the Soviet Union wishes to improve its relations with other maritime countries and would be willing to join them in working out an international agreement to prevent undercutting. He explained that the freight rates applied by Soviet ships were ten to twenty percent lower than conference rates in cases where the Russian ships were employed as independent operators.

N.A.T.

The Seamen's Pension Fund (NAT) serves a useful function and by its nature, is closely linked with the Ministry of Mercantile Marine. Since the replacement of Coastguard personnel in its administrative services by civilians, only a handful of Coastguard of-

ficers have remained in top positions.

Now it is being suggested that even these be replaced by civilians.

We think such a move would be a mistake since the officers concerned are much more aware of seamen's problems and much more familiar with the entire workings of our merchant navy.

They are therefore in a better position to govern N.A.T. and cooperate with the Ministry from which so much depends.

Argo Abandons Plans for Perama Base

Mr. Augoustis Polemis, who owns the Argo Shipbuilding Company, has abandoned his plans to set up a base at Perama. As reported in a previous issue, Argo had obtained the representation of several firms, including B & W Alpha, for the repair and maintenance of marine engines with up-to-date and sophisticated equipment. He had applied to OLP for a 5000 sq. m. space at Perama where he undertook to build workshop installations that would eventually revert to OLP when his lease expired. Since he has made no headway in obtaining this space, he has now apparently decided to abandon the project — to the ultimate detriment of our shipbuilding and ship repair industry.

Shipboard Libraries

From the end of World War II to the present day, the thought has persisted that every Greek ship should be provided with a library of books that would appeal to all the members of a ship's complement.

Some of the books would be educational and informative, some would be text books and the rest would be novels to be chosen from the works of noted Greek writers and foreign writers in translation.

The educational books and text books would deal with matters of immediate concern to a ship's deck officers and engineers and should include all the books written by Masters and Engineers.

There is one book in particular, entitled "The Master's Companion", that every Greek captain should have at his side regardless of how experienced he was.

The shipowners would gladly bear the cost of such a library since, in the final analysis, a better-educated crew is a more efficient one.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIAZOU STR.
PIRAEUS, 39

TEL. 4110328
TELEX 21-2420 TTG
CABLES "GREGOSLAW"

ESTABLISHED 1896

EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD.

VOUDOURI AVE 30

A TH E N S O F F I C E

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

HALKIS - GREECE

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

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

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

RHINE - SCHELDE - VEROLME

RSV

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ:
VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDMS, SCHELDE
ΣΤΟ ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ
ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ

36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ, 30 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΚΑΙΝΑΙ,
32000 ΒΕΒΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ, ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΝ ΠΡΟ-
ΣΩΠΙΚΟΝ, ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΛΑΣΗ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ (ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΙΟ
ΛΣΗΜΑΝΤΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ ΕΩΣ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ),
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΑΙΑ (ΦΟΡΤΗΓΑ, ΔΞΑΜΕΝΟ-
ΠΛΑΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΠΟΛΕΜΙΚΑ, VLCC κλπ.), ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΔΟΤΙΚΟΣ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ.
ΤΕΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ — ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ.

ΠΡΟΥΠΟΛΟΙΤΣΜΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΛΙΑ.
ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
12, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφωνα: 422.184, 4176.435, 4176.628 - Telex: 2601-2602