

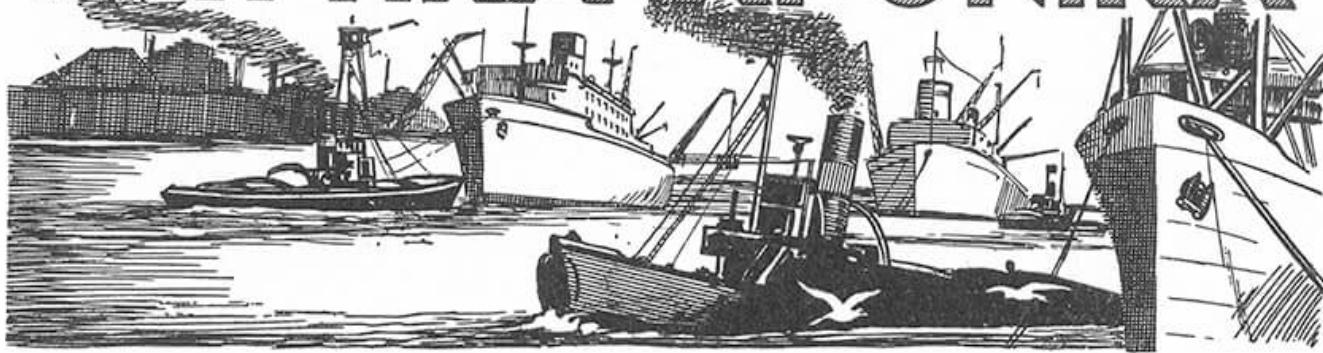
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1976

Αρ. Φύλλου 983/742

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕΣΤ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 983)742

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΐΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τὸ δεκαπενθήμερον

Η ΑΝΟΙΚΕΙΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Η Δ.Ο.Μ. δραστηριοποιεί τάξις άποφάσεις της. Διὰ τῶν σκανδιναύικῶν ὄργανωσεων μελών ή Δ.Ο.Μ. ἀναλαμβάνει νέαν ἐπίθεσιν κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, σῶν μέλουν νὰ καταπλεύσουν εἰς σκανδιναύικους λιμένας.

Κατάφωρος ὁ ἔκβιασμός. Η Ὀμοσπονδία τῶν Σκανδιναύων Ἐργατῶν Μεταφορῶν ἀπῆνθυνε ἥδη ἐπιστολάς, μετὰ συμμένουν ἀντιγράφου τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ., πρὸς ὅλους τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς διαχειριζομένους πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας. Καλοῦνται οὗτοι εἰς τὴν ὑπογραφὴν ἐτησίας διαρκείας συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὴν πληρώματα τῶν πλοίων των.

Ἄλλο, δεδαίως, τὸ ζήτημα τοῦ πόθεν ἀντλοῦν τὸ δικαίωμα αὐτὸ τῆς παρεμβάσεως ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐπηνδρωμένων μὲν ξένα πληρώματα. Κάποτε, πιστεύομεν, ὅτι τὸ ἐρώτημα αὐτὸ θὰ τεθῇ ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων καὶ θὰ δοθῇ μία ἀπάντησις, καθορίζουσα τὸν ρόλον καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς παρεμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν παραρτημάτων τῆς ἐπὶ ξένων πλοίων, ιδιοποιούμενή οὕτω τῆς ἀρμοδιότητος τῶν δημοσίων ἀρχῶν καὶ τῶν ἔθνων κατὰς χώρας ἐργατικῶν ὄργανωσεων. Τὸ θέμα διευρύνομενον θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συζητήσεως μεταξὺ τῶν διαφόρων κρατῶν.

Κατωτέρω δημοσιεύομεν, κατὰ πιστὴν μετάφρασιν, τὴν ἐπιστολὴν τῆς Ὀμοσπονδίας τῶν Σκανδιναύων Ἐργατῶν Μεταφορῶν, τὴν ἀπευθυνθεῖσαν, ὡς πληροφορούμεθα, πρὸς ὅλους τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς διαχειριζομένους πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας (Λιβερίας, Παναμᾶ, Κύπρου, Σιγκαπούρης, Σομαλίας, Ὄμαν, Μπαχάμας, Βερμούδας καὶ Ὀλλανδίκων Ἀντιλλῶν). Είναι πλήρως ἀποκαλυπτική. Αἱ ἀντιδράσεις πρέπει νὰ ἀναμένωνται.

«Κύριε,

Ἡ ἀνὰ χεῖρας ἐπιστολὴ ἀποτελεῖ προειδοποίησιν ὅτι ἐνδέχεται νὰ ὑπάρξουν ἐνέργειαι στρεφόμεναι κατὰ τοῦ πλοίου σας.

Κατέχομεν στοιχεία ὅτι τυγχάνετε ὁ πλοιοκτήτης τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους, τὸ ὅποιον φέρει σημαίαν εὐκολίας, ὡς καθορίζεται εἰς τὸ παράρτημα «Κανόνες Ἐφαρμοστέας Πολιτικῆς» διὰ τὰς Σημαίας Εὐκολίας».

«Ο, τι ἀναφέρεται κατωτέρω εἰς τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν ισχύει δι' ὑμᾶς εἰς περίπτω-

σιν προσεγγίσεως τοῦ πλοίου σας εἰς οἰονδήποτε σκανδιναύικον λιμένα, δηλαδή λιμένα εύρισκομενόν εἰς τὴν Δανίαν, τὴν Φινλανδίαν, τὴν Νορβηγίαν ἢ τὴν Σουηδίαν.

Τὸ αἴτημα τῆς Σκανδιναύικῆς Ὀμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν εἶναι νὰ ἔξασφαλίσετε ὅπως ἄπαντες οἱ ἀξιωματικοί καὶ τὰ ἄλλα μέλη τοῦ πληρώματος καλύπτωνται ὑπὸ Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀνεγνωρισμένης ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ.

Αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις, αἱ ὅποιαι εἶναι μέλη τῆς Δ.Ο.Μ., καθιέρωσαν μίαν Συλλογικὴν Σύμβασιν ἀντιπρωτεύουσαν τὰ κατώτατα διεθνῶς παραδεκτὰ ἐπίπεδα μισθῶν καὶ συνθήκων ἐργασίας τῶν πληρωμάτων σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας. Τὸ περιεχόμενον αὐτῆς τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀναφέρεται εἰς τὰ παραρτήματα «Σύμβασις καὶ Εἰδικὴ Σύμβασις».

Οταν ἔνας πλοιοκτῆτης ὑπογράψῃ μίαν Σύμβασιν, παρέχεται εἰς τὸ πλοίον του τὸ «Μ τλὲ» Κάρτα τῆς Δ.Ο.Μ.

Ὁρισμέναις Ἐθνικαὶ Συλλογικαὶ Συμβάσεις θεωροῦνται ισάριαι τῆς Συμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. Ἐὰν πιστεύετε ὅτι οἱ ἀξιωματικοί καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου σας καλύπτωνται ἀπὸ μίαν τοιούτην Σύμβασιν, δέοντας ἐπιζητήσητε καὶ τὴν ἀποφίλη τῆς Δ.Ο.Μ.

Εἰς περίπτωσιν ἀρνήσεως σας νὰ ὑπογράψητε μίαν Σύμβασιν παραδεκτὴν ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῆς Σκανδιναύικῆς Ὀμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν, τὸ πλοίον σας θὰ ὑπόκειται εἰς μπούκοτάς κατὰ τὴν ἄφεσίν του εἰς σκανδιναύικὸν λιμένα. Συνεπόδη, η Σκανδιναύική Ὀμοσπονδία θὰ καλέσῃ ἄπαντα τὰ μέλη του ὑπὸ αὐτὴν ἐργατικῶν ἔνωσεων ὅπως λάθον μέτρα. Δὲν θὰ σᾶς ἐπιτραπῇ ἡ πρόσληψης οἰουδήποτε προσώπου πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ πληρώματος. Θὰ στερηθῆτε τῶν ὑπηρεσιῶν πλοηγῶν, ρυμουλκῶν, φορτοεκφορτωτῶν καὶ οἰουδήποτε ἄλλου ἐργάτου, χάριν ὑποστηρίξεως τῶν συναδέλφων των».

Η ΛΙΒΕΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΙΝΕΙ

Ἡ Λιβερία καταγγέλλει τὸ μπούκοτάς τῶν σκανδιναύικῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων ὡς ἀνεύθυνον, καταφανῶς μεροληπτικὸν καὶ ἐξ ὀλοκλήρου παραβλάπτον τὰ συμφέροντα τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου.

Ἐκφράζοντες τὴν ἀντίθεσιν τῶν πρὸς τὰς ἀπόφεις τῆς Σκανδιναύικῆς Ὀμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν, οἱ διευθυνταὶ τοῦ

Ναυτιλιακοῦ Συμβουλίου τῆς Λιβερίας εἰς Νέαν Υόρκην ἐπεβεβαίωσαν τὴν πρόθεσιν τῶν «νὰ χρησιμοποιήσουν πάν νομικόν, διπλωματικὸν ἢ ἄλλο τι μέσον ἐναντίον αὐτῆς τῆς παρανόμου καὶ ἀδικαιολογήτου ἐπεμβάσεως εἰς τὴν διαχείρισιν πλοίων, φερόντων τὴν σημαίαν μιᾶς ξένης φιλικῆς χώρας».

Τὸ μπούκοτάς, ὡς γνωστόν, ἀνελήφθη ἀπὸ τῆς Ιη Μαΐου ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ., εἰς μίαν προσπάθειαν ἔξαναγκασμοῦ τῶν ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν καὶ τινας ἄλλας σημαίας πλοίων, ἀτίνα προσεγγίζουν εἰς σκανδιναύικους λιμένας, νὰ συμμορφωθούν μὲ τὰς μισθολογικάς ἀπαίτησεις τῆς Δ.Ο.Μ.

Τὸ συμβούλιον ἐδήλωσεν: «Αἱ μισθολογικαὶ αὐταὶ ἀπαίτησεις —αἱ ὅποιαι δὲν ὑπόκεινται εἰς διαπραγματεύσεις— ἐδημιουργήθησαν μονοπλέρωμα ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ εἰναι πολὺ ψηφιότερα τῶν κρατούντων μισθολογίων εἰς πλείστα σασ πλοία ὑπὸ τὴν σημαίαν διαφόρων εύρωσταίνων χωρῶν, τὰ ὅποια δὲν ὑπόκεινται εἰς μπούκοτάς».

Πλοία ἀρνούμενα νὰ ὑπογράψουν τὴν μισθολογικὴν σύμβασιν τῆς Δ.Ο.Μ. θεωροῦνται ἀνεπιθύμητα εἰς τοὺς σκανδιναύικους λιμένας καὶ οὐδεμίᾳ διεκόλουνται τοῖς παρέχεται ὑπὸ τῶν πλοηγῶν, ρυμουλκῶν ἢ φορτοεκφορτωτῶν.

«Τὸ μπούκοτάς ἀποτελεῖ καταφανῆ διάκρισιν σημαίας ἀνευ αἰτιολογίας», προσθέτει τὸ συμβούλιον. «Ἐφαρμόζεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νηολογίου, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται οὐσιαστικῶς ὑπὸ οφίν αἱ ἐπικρατοῦσαι ἐπὶ τοῦ έκαστοτε συγκεκριμένου πλοίου συνθῆκαι.

«Ἀναλαμβάνουσα τὴν διακριτικὴν αὐτὴν καὶ μονότερον δρᾶσιν, ἡ Σκανδιναύική Ὀμοσπονδία Ἐργατῶν Μεταφορῶν ἀδιαφορεῖ πλήρως διὰ τὸ παραχωρθέντα προνόμια καὶ τὰς σχέσεις τῶν κυθερηνῆσων. Ἀπειλεῖ νὰ ὑποσκάψῃ τὰς προσπάθειας τῶν κυθερηνῆσων τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, αἵτινες ὑποστηρίζονται ἀπὸ τοὺς διοικητικούς ὄργανοις καὶ τὰς ἀρμοδιοῖς ἐνώσεις, πρὸς καθιέρωσιν διεθνῶν «στάνταρτς» ἀσφαλείας τῶν πλοίων, ἐλέγχου ρυτάνσεως καὶ ἐπιπέδου ἐκπαίδευσεως τῶν πληρωμάτων, ἀτίνα θὰ διασφαλίσουν τὸ πλοίον καὶ τὸ πλήρωμά του ἀπὸ πάσις πλευρᾶς».

«Ἡδη καταβάλλονται προσπάθειαι», συνέχισε τὸ συμβούλιον, «ἐντοπίσεως τῶν πλοίων ἔκεινων τὰ ὅποια δὲν συμμορφούνται πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς. Τὸ Λιβεριανὸν Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον μετὰ τῆς Κυθερηνῆσων ὑποστηρίζουν, διὰ παντὸς μέσου, τὰς προσπάθειας αὐτᾶς, ἐνῷ ἡ Κυθερηνῆσως καθιέρωσε μίαν ὑπερεσίαν ἐλέγχου ἀνὰ τοὺς λιμένας τῆς ίδρυσείου, ἥτις παρακολουθεῖ τὰ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν ση-

μαίαν πλοΐα, ώστε νὰ συμμορφούνται μὲ τὰ ἀνώτατα «στάνταρντ» τῶν διεθνῶν συμβάσεων.

«Η προσπάθεια τῆς Σκανδιναվικής Ομοσπονδίας νὰ ἔξαναγκάσῃ τὰ πλοῖα ἄλλων χωρῶν ὅπως συμβληθοῦν μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. μισθολογικῶς, παραγνωρίζει τὰς περιπλόκους οἰκονομικὰς συνθήκας αἵτινες ἐπικρατοῦν εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγές. 'Ἐπι πλέον, ἀγνοεῖ, παρανόμως, τὴν ισχὺν πολλῶν ὑφισταμένων συλλογικῶν συμβάσεων, αἵτινες ὑπεργάφησαν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κατόπιν διαπραγματεύσεων», κατέληξε τὸ Συμβούλιον.

ΟΥΤΩΣ "Η ΑΛΛΩΣ

'Απὸ τὴν εἰς ἄλλην στήλην δημοσιευμένην ἐπιστολὴν τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. ἀποκαλύπτεται ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν στέργει, παρὰ τὰς ἀσκουμένας πρεσεις, νὰ ἀναγνωρίσῃ τὰς συμβάσεις, τὰς ὅποιας ἡ Π.Ν.Ο., καθ' ὃ ἔχει δικαίωμα, συνάπτει μὲ τὰ ἔλληνοκτητὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοῖα. Καὶ δὲν στέργει ἡ Δ.Ο.Μ., προσθέτομεν ἡμεῖς, διότι τοῦτο δὲν τῆς συμφέρει. Δὲν θέλει τὴν Π.Ν.Ο. ὑπεισερχομένην καὶ μετέχουσαν εἰς τὰ ὄσα ἐσοδεύει ἡ Δ.Ο.Μ. ἀπὸ τὰ ἔλληνοκτητὰ πλοῖα.

Πρέπει, ὅμως, αὐτὴ ἡ περὶ τὴν Ἐλληνόκτητον Ναυτιλίαν ὑπόθεσις τῆς συμβάσεως μὲ τὴν Π.Ν.Ο. νὰ ἔκκαθαρισθῇ. Πρέπει, ἀκόμη καὶ διὰ τῆς δικαστικῆς ὁδοῦ, νὰ ἀποκατασταθοῦν τὰ πράγματα. Προβλέπει τὸ ἔρώτημα: Δικαιοῦται ἡ Δ.Ο.Μ. νὰ ἀναμηνύνεται εἰς τὰ τῆς ἐργασίας τῶν πληρωμάτων ἔλληνοκτητῶν πλοίων, ὑπαγομένων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς Π.Ν.Ο.; Δικαιοῦται νὰ μὴ ἀναγνωρίζῃ τὰς συμβάσεις μὲ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ νὰ ἐπιβάλῃ τοὺς ίδιους τῆς ὥρους εἰς πλοῖα ἔλληνικῶν συμφερόντων μὲ πληρωμάτα ἔλληνικά;

Διατί προκειμένου περὶ πλοίων λ.χ. μὲ κορεατικὰ πληρώματα δέχεται ἡ Δ.Ο.Μ. τὴν κορεατικὴν σύμβασιν ἐργασίας καὶ ἀρνεῖται τοῦτο προκειμένου περὶ τῶν ἔλληνοκτητῶν πλοίων, συμβεβλημένων μὲ τὴν Π.Ν.Ο.;

Οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἔλληνοκτήτου ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ναυτιλίας καταβάλλουν τὰ ἀξιούμενα ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. δικαιώματα διὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως, πανομοιούτου πρὸς τὴν ἑκάστοτε ἰσχύουσαν διὰ τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοΐα. Πιστεύουν οὕτω οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅτι διὰ τῆς συμβάσεως τῶν μὲ τὴν Π.Ν.Ο. εἶναι κατωχυρωμένοι κατὰ πάσης ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. παρεμβάσεως. 'Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται ὅτι, δὲν εἶναι ἔξιφαλισμένοι, ἀφοῦ ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν ἀναγνωρίζει τὰς οὔτω συναπτομένας συμβάσεις.

Ἡ ἔκκαθαρισίας αὐτῆς τῆς συγκεχυμένης καταστάσεως ἐπιβάλλεται νὰ λήξῃ. «Ἡ ἡ Δ.Ο.Μ., ἀναγνωρίζουσα τὰς συμβάσεις τῆς Π.Ν.Ο., θὰ ἀπέχῃ πάσης παρεμβάσεως εἰς τὰ συμβεβλημένα πλοῖα ἡ αἱ συμβάσεις αὐταῖ, μὴ ἔξυπηρτούσαι σκοπὸν τινὰ κατοχύρωσες τῶν πλοίων κατὰ τῶν ἑκδιαστικῶν ἐνεργειῶν τῆς Δ.Ο.Μ. πρέπει νὰ παύσουν

συναπτόμεναι, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται νὰ χρησιμεύσουν ὡς ἀποδεικτικὸν μέσον ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων κατὰ τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. πίεσιν.

Οὕτως ἡ ἄλλως, τὸ θέμα πρέπει νὰ τύχῃ κάποιας ἐκκαθαρίσεως.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ Δ.Ο.Μ.

'Αναφέρθημεν δι' ὄλιγων εἰς προηγούμενον τεῦχος μας εἰς τὴν ὁμιλίαν διὰ τὴν Δ.Ο.Μ. τοῦ κ. Φίλιπ Τζ. Λορῆ, Προέδρου τῆς 'Ενώσεως τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἀμερικανικῶν πλοίων. Μέλη της 'Ενώσεως αἱ ἀμερικανικαὶ ἀτείαι, αἱ διαχειρίζομεναι τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς 28 ἐκατομ. τὸν d.w. ὑπὸ τὰς σημαίας Λιθερίας καὶ Παναμᾶ.

Ἐχοντες ἡδη πρὸ ἡμῶν τὸ ζῆτημα τῆς Δ.Ο.Μ., τὸ προκληθὲν ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο., μὲ τὸ ὄποιον καὶ ἡσχολήθη εἰς τὴν ὁμιλίαν τοῦ 'Αμερικανὸς ἐφοπλιστής, δημοσιεύμενον κατωτέρων περίληψην τῶν παρ' αὐτοῦ λεχθέντων. 'Αμεσώτατα ἐνδιαφέρουν καὶ τὸν ἔλληνικὸν ἐφοπλισμόν.

Ο κ. Λορῆ, ἀφοῦ ἴδιαιτέρως ἔτοντες τὸ γεγονός τῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῆς Δ.Ο.Μ., ηττις ἐπέτυχε νὰ διογκώσῃ τὸ λεγόμενον «Ταμείον Προνοίας» ἀπὸ 400 χιλ. δολ. τὸ 1971, εἰς 3.300.000 δολ. τὸ 1975, ἀνεφέρθη εἰς τὴν διακήρυξην τῆς Δ.Ο.Μ., ὅτι ἀπαντα τὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοῖα είναι ὑποσυντηρημένα (substandard). Τούτο εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ ἀπειληθῇ μπούκοτάς κατὰ παντὸς πλοίου ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας, καταπλέοντας εἰς οἰονδήποτε σκανδιναվικὸν λιμέναν μετὰ τὴν Ιην Μαΐου, χωρὶς νὰ ληφθῇ υπὸ φίμιν ὅτι, διὰ λόγους συναγωνιστικήτος, πλείστα ὄσα ἐκ τῶν πλέον συγχρόνων σκαφῶν τοῦ κόσμου —συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς 'Ενώσεως— καλύπτονται ὑπὸ σημαίας εὐκολίας.

Ο κ. Λορῆ ἔτοντες ὅτι τὸ 1972 150 πλοῖα ησαν συμβεβλημένα μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., ἀλλὰ τὸ 1976 ὅ ἀριθμὸς τῶν συμβεβλημένων ἔφθασε τὰ 900 περίπου πλοῖα. Τούτο ἐτετεύχθη μέσω μπούκοτάς ἡ ὑπὸ τὴν ἀπειλῆν μπούκοτάς ἀπὸ μέρους διαφόρων ἐργατικῶν ἐνώπιον προσκειμένων εἰς τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις. Πολλοὶ πλοιοκτῆται ὑπερχρέωθησαν ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν νὰ ὑπογράψουν τὴν σύμβασιν τῆς Δ.Ο.Μ.—μίστακτικὴ τὴν ὅποιαν ὁ κ. Λορῆ ἔχαρακτήρισεν ως «έξαιρετικὰς μιστικῶν ἀντίδρασιν».

Συνεχίζων, ὁ 'Αμερικανὸς ἀρμόδιος, παρετήρησεν ὅτι, μεταξὺ τοῦ 1972 καὶ τοῦ 1975 οἱ μισθοὶ τῆς συμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. ηὐξήθησαν διαιτητικῶς κατὰ 115% καὶ ἡδη ὑπερβαίνουν κατὰ 40%, τούλαχιστον, τὸ βρετανικὸν μισθολόγιον, διὰ τὰ ὑπὸ τὴν βρετανικὴν σημαίαν πλοῖα. 'Ως ἀνεκοινώθη δὲ προσφάτως ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας ἐπιτροπῆς τῆς Δ.Ο.Μ., τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων διὰ τὰ μετ' αὐτῆς συμβεβλημένα πλοῖα ἔνδεχεται νὰ αὐξηθῇ περιστέρω ἀπὸ τὴν Ιην προσεχούς Σεπτεμβρίου. Προφανῶς, τὸ ἐνιαίον μισθολόγιον τῆς Δ.Ο.Μ. ισχύει δι'

παντα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἐνὸς σκάφους, ἀσχέτως ἐθνικότητος καὶ συνεπόν τοῦ δε μίαν σχέσιν ἔχει μὲ τὰ μισθολογικὰ ἐπίπεδα τῆς χώρας προελεύσεως.

'Αναφέρόμενος εἰς τὴν ἀπειλὴν μπούκοτάς τῶν Σκανδιναվιῶν, ὁ κ. Λορῆ ἔξεφρασε τὴν γνώμην ὅτι οἰσδήποτε τοιαύτη ἐνέργεια, στρεφομένη κατὰ πλοίων συμμορφουμένων μὲ τοὺς διεθνῶς παραδεκτοὺς κανόνας ἀπὸ κάθε ἀποφιν, θὰ ὀδηγεῖ, ἀναιμφίβολως, εἰς τὴν ληφθήσην τῶν οἱ μετρων. 'Επιτίθεμον δὲ κατὰ τὸν μπούκοτάς παντὸς πλοίου ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας είπε: «Δέν πιστεύομεν ὅτι ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ πρόβλημα τῶν ὑποσυντηρουμένων πλοίων είναι τὸ μπούκοτάς ὑπὸ τῶν ἔθνικῶν ἐργατικῶν ἐνόδεων ἐπὶ τὴν δάσκαι τῶν σηματῶν, ὅπου τὸ τὰς σημαίας αὐτὰς καλύπτωνται πολλὰ ἐκ τῶν κατεύθεων πλοίων τοῦ κόσμου».

'Ο κ. Λορῆ ἔτοντες ὅτι τὸ 1963 τὸ 'Ανωτάτον 'Αμερικανικὸν Δικαστήριον ἀφήρεσεν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις τὸ δικαίωμα νὰ παρεμποδίζουν τὸν κατάπλουν εἰς ἀμερικανικὰς λιμένας πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας, ἀσχέτως τῶν συμβηκῶν ἀσφαλείας καὶ μισθολογίου τῶν πλοίων αὐτῶν. Τὴν ίδιαν ἀποφίλησε καὶ τὸ 'Ανωτάτον Νορβηγικὸν Δικαστήριον τὸ 1959.

Καὶ κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ ἐπιχειρούμενον ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. μπούκοτάς ἔχει τεραστίαν σημασίαν ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου καὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν ἔθνων. «Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ ὑποσυντηρούμενα πλοῖα», εἶπε, «τὸν πρώτον λόγον ἔχει τὸ κράτος τὴν σημαίαν τοῦ ὄποιον φέρουν. 'Εάν αὐτὸς ἀποτύχῃ, τότε τίθεται θέμα ἐπισήμου διακρατικοῦ ἐλέγχου καὶ οὐχὶ ιδιωτικῶν ὄργανώσεων, αἱ ὄποιαι αὐθαιρέτως ἐπιβάλλουν τὰς ἀπόφεις τῶν ἐπὶ διεθνῶν θεμάτων ἀσφαλείας καὶ μισθολογίου».

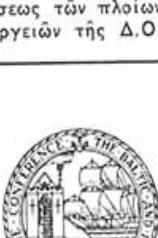
'Εφιστώμεν ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν ὡς ἀντέρω τελεθέντων ὑπὸ τοῦ κ. Λορῆ, ἐν σχέσει μὲ τὴν ὑφισταμένην νομολογίαν τῶν 'Ανωτάτων 'Αμερικανικῶν καὶ Νορβηγικῶν Δικαστηρίων, ἐν σχέσει μὲ τὸ μπούκοτάς τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων —τῆς Δ.Ο.Μ. ἐν προκειμένῳ.

* * *

'Ενεθυμήθη καὶ ἡμᾶς καὶ τὴν «χούνταν» μας ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῶν Βρετανῶν ναυτεργατῶν εἰς τὴν μετὰ τοῦ ἐφοπλισμοῦ διαμάχην του ἐξ αἰτίας τῶν ἀποδοχῶν τῶν αἰστικῶν πληρωμάτων.

Εἰς προσφάτως δημοσιευθέν ἄρθρον του, διὰ τοῦ ὄποιον ζητεῖ τὴν προποτίσιν ἐκκρεμόντων νομοσχεδίου, ἐπὶ σκοπῷ ἀπαγορεύσεως εἰς τοὺς Βρετανούς πλοιοκτήτας νὰ προσλαμβάνουν ναυτικοὺς ἔξιστος καὶ ὄλλων χωρῶν μὲ μισθοὺς χαμηλοτέρους τῶν ἐπισήμων ἐγκεκριμένων, ἔτοντες ὅτι «εἰναι αἰσχος νὰ ἐπιμένῃ ἡ 'Εργατικὴ Κυβέρνησις ἐπὶ μιᾶς οἰκονομικῆς ἀνιστότερης ἐφαρμοζόμενης ἐπὶ τῶν βρετανικῶν πλοίων ἀπὸ πεντακοσίων καὶ πλέον ἑταῖρων εἰς δάρος τῶν ναυτικῶν τῆς 'Ινδίας καὶ ἄλλων τινῶν μεταξύ τῶν ὡραίων ἀκόμη καὶ ἡ μισθὴ χούντα τῆς 'Ελλάδος εὑρε τὸν καιρὸν νὰ ἐπιδιόξῃ τὴν μισθολογικὴν ισότητα ἐπὶ τῶν ἔλληνικῶν πλοίων».

Εἰς ἀπάντησιν ὁ πρόεδρος τῶν ἐφοπλιστῶν ὅτι ἡ ζητουμένη ἔξιστως στοιχείωση ἔχει σοβαρὰς ἐπιζημίους συνεπείας ἐπὶ τῆς ἀγγλικῆς ναυτικῆς διοικησίας, ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τοῦ 'Ην. Βασιλείου καὶ ἄλλων χωρῶν καὶ ἐπ' αὐτῶν ἀκόμη τῶν ξένων ναυτικῶν τινῶν τῆς 'Απωλεῖας ἀποτελούν ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων μετὰ τῶν συνδικάτων τῶν χωρῶν αὐτῶν καὶ εἶναι εὐνοϊκῶτεροι ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀποδοχάς τῶν εἰδικευμένων ἐργατῶν εἰς τὰς ἐλόγω χωρῶς. 'Εὰν οἱ μισθοὶ των ἔξομοιωθούν πρὸς τοὺς δρετανικούς, οἱ "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ θ' ἀνα-



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

κασθούν νά έγκαταλείψουν την χρησιμοποίησίν των, πράγμα τό όποιον θά σημάνη την άνεργιαν και την έξαθλισών των.

ΠΟΛΥΕΘΝΗΣ Η ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ

Χαρακτηριστικόν παράδειγμα τής πολυεθνικότητος και τής άλληλεξαρτήσεως τῶν συγχρόνων ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ή περίπτωσις τῆς Μαριτάιμ - Φρούτ - Κάρριερς.

'Ως γνωρότημα διέρχεται λίσαν δυσκόλους στιγμάς, αἵτινες ένδεχεται νά τό δόργυγησουν εἰς τὴν χρεωκοτίαν. Τὴν κατάστασιν τῆς ἐταιρίας ἐπεδέρυνεν ή κατάσχεσις δύο πλοίων της εἰς Ἀμερίγην και Ρουένην, ἐπισπέυσει τῶν Δανικῶν ναυτηγείων "Αλμποργκ" - Βέρφη. Τὴν παρεχθάσει τῶν ἐνδιαφερομένων ή κατάσχεσις ἥρητ και οι δανεισταὶ συνήλθον εἰς Λονδίνον εἰς σύσκεψιν περὶ τοῦ πρακτικοῦ. 'Η ἐπιδίωξις ἀμέσου εἰσπράξεως τῶν ἀπαίτησών των δὲ φαίνεται ή καλύτερα λύσις, δεδομένου ὅτι θά κατέληγεν εἰς ἐσπευσμένην ἐκποίησιν τῶν σκαφῶν τῆς εἰς τιμὰς ἔξετελιστικάς, πράγμα ὅπερ θά ἐπέτρεπεν εἰς τοὺς ἀγοράστας νά προσφέρουν εἰς τὴν ἀγοράν ναύλους ἀσυμφόρως χαμηλούς. 'Ἐκ τῆς πωλήσεως, ἐξ ἄλλου, τῶν σκαφῶν θά ἔθιγετο καιρίως ὁ συσημβόλιος οἰκος Σαλένη, ὅστις ἔχει ναυλώσει τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ ἐκ 42 πλοίων-ψυγείων στόλου τῆς Μαριτάιμ - Φρούτ. Κατότιν τούτου οἱ δανεισταὶ, μεταξὺ τῶν ὅποιων προεξάρχει τὸ Νορβηγικὸν 'Ινστιτούτον χρηματοδότησεως τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, ἀπεφάσισαν πρὸς τὸ παρόν ὅτι εἴναι προτιμότερον νά ἐμπιστευθοῦν τὴν νέαν διοίκησιν τῆς ἐταιρίας και ν' ἀναμείνουν μὲ τὴν ἐλπίδα ἔξεργεσεως μιᾶς εὐνοϊκώτερας λύσεως.

ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Εἰς τὰς δηλωσεις τοῦ νέου υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Νορβηγίας, ὁ ὄποιος ώμιλησε διὰ τὰ σφάλματα τοῦ ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ και τὴν ἀνάγκην τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως διὰ τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων πρὸς ἐπιδίωξιν κοινωνικῶν σκοπῶν, δέπουν καθαρά ὅτι ἐνδιαφέρομενοι κύκλοι τὰς τάσεις ὥρισμένων ἐκ τῶν μελῶν τῆς ἐργατικῆς Κυβερνήσεως πρὸς ἐθνικοποίησιν τῆς Ναυτιλίας. Καὶ η ἀντίδρασις ὑπῆρξεν ἀμεσος και πλήρης ὅρθων ἐπιχειρημάτων.

Δὲν εἶναι ἐκπληκτικόν, γράφει ὁ πασίγνωστος ναυλομεσίτης Πέρ Γκρήγκ, ὅτι ἡ σοσιαλιστική κυβέρνησης καθ' ἥν ὥραν πρόκειται νά θέσῃ χείρα εἰς τὰ τεράστια εἰσοδήματα τοῦ πετρελαίου ἔκρινεν ὅτι ἐπέτρεπτο ἡ στιγμὴ νά ἐπιτεθῇ ἐναντίον τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας. 'Η διομηχανία, ὅμως, αὕτη εἶναι ἐκείνη, ἡτις ἐπέτρεψε πάντοτε τὴν ἀποκατάστασιν τῆς δυσχερούς ισορροπίας τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας. Οἰανδήποτε ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τῆς χώρας και ἀν λάδωμεν ὡς παράδειγμα, θά διαπιστώσωμεν ὅτι ἐδημοιυργήθη ὑπὸ μιᾶς ισχυρᾶς προσωπικότης, πλουσίας εἰς πνεῦμα πρωτοβουλίας και ἀποφασιστικότητος και ἰκανῆς νά καθιστᾶ πραγματικότηα τὰς ίδεας τῆς. 'Ἐπιτρέπεται, λοιπόν, νά πιστεύῃ κανεὶς ὅτι τὸ πρωτόδουλον αὐτὸ πνεῦμα δύναται νά ἀντικαταστήσῃ ἐπιτυχῶς μία δυσκίνητης γραφειοκρατία; Εἰναι ὅλητες, ὅτι ἐγένοντο σφάλματα και τινα μάλιστα μὲ βαρυτάτας μακροχρόνους συνεπείας. 'Αλλ' ὑπάρχει κανεὶς ὁ ὄποιος νά πιστεύῃ σοφαρῶς, ὅτι ἐν πολύπλοκον διοικητικὸν ὄργανον θά ήδυνατο νά προβλέψῃ καλύτερον τὴν κρίσιν τοῦ πετρελαίου, τὴν ὄποιαν δὲν ἡδυνήθησαν νά προβλέψουν αἱ πεγάλαι ἐταιρίαι τοῦ πετρελαίου; 'Εάν οἱ κρατικοὶ ὑπάλληλοι κατατίσουν μακροχρόνια προγράμματα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων και τὰ θέσουν εἰς ἐφαρμογήν διὰ διαταγμάτων, ἔγκυλίων και ἀποφάσεων, ὁ ἀφοπλισμός θά χάσῃ τὴν κυριωτέραν αὐτοῦ δύναμιν: τὴν ἐλευθερίαν τῶν χειρισμῶν.

Καὶ καταλήγει ὁ Νορβηγὸς ναυλομεσίτης

ὑπομιμήσκων ὅτι σήμερον τοὺς ἀληθεῖς ἀνταγωνιστὰς τῆς Νορβηγίκης Ναυτιλίας ἀποτελοῦν ὁ ἐλληνικὸς στόλος και οἱ στόλοι τῶν σημαιῶν ευκαιρίας, οἱ ὄποιοι δύνανται ν' ἀφοσιωθοῦν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ προβλήματά των, χωρὶς νά ἐνοχλοῦνται ἀπὸ μίαν ἀδάστατην φορολογικὴν νομοθεσίαν και ἔν τεράστιον διοικητικὸν χαρτοθεασίλεον.

Πολὺ οὖτις έχομεν νά προσθέσωμεν εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιχειρηματολογίαν. Ποστίς τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὑπῆρξε πάντοτε ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμός εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. 'Εάν εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν αὐτὸν ἐπέτυχε, παρὰ τὸ ιδικὸν του διοικητικὸν χαρτοδοσίειον, είναι πρὸς τιμὴν του. Εἰς τὸν νορβηγικὸν ἐφοπλισμὸν ἀπέλθεψε πάντοτε μὲ θαυμασμὸν διὰ τὴν ὄργανωσιν και τὴν ἐμμονὴν πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἐλευθερίαν. 'Εάν ὅμως αἱ περὶ τῆς ἐθνικοποίησέως του τάσεις ἐπεκταθοῦν, τὸ υπόδειγμά του θά είναι τοῦ λοιποῦ δι' ἡμᾶς μὲν ἄχρηστον, διὰ τοὺς ιδίους δὲ καταστροφικόν.

ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΤΗΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΣ

Παρῆλθον περίπου δύο και ἡμίσους ἔτη ἀφ' ὃτου αἱ οἰκονομίαι τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ἐκλονίσθησαν σοβαράς ἀπὸ τὴν ἀνεύ προγονικού σύστημα τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου, γεγονός ὅπερ ἐπέφερε τὴν διεθνῆ οἰκονομικὴν ὑφεσιν συνδυαζομένην, δῆλως ἀσυνήθως, μὲ ὑψηλάς πληθωριστικὰς τάσεις.

Αἱ ἐπιπτώσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν πραγμάτων ἥτοι ἡ εὐχέρεια μὲ τὴν ὄποιαν αἱ διομηχανικαὶ χώραι προσηρμόσθησαν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν. 'Ηδη τὰ ἔχη τῆς ἀνακάμψεως είναι ἐμφανή εἰς ἀρκετὰς χώρας και ἐπλήστεται διὰ αἱ οἰκονομίαι τῶν ἐξῆλθον ἀπὸ τὸ ναδί τῆς ὑφέσεως.

Ἡ δελτιώσις τῆς Ναυτιλίας είναι γνωσταὶ και ὁ σχολιασμός των περιττεύει, ἀλλ' ἡ ἐνθαρρυντικὴ ὄψις τῶν π

ματος ένδος πλοίου 8.000 τόνων προέκυψε ότι: Είς διάστημα 104 ήμερων ή συνολική διαπάνη τού πλοίου διὰ τὸν ύποπλοϊσχον ἀνήλθε μηνιαίως εἰς 804 Λ.Α., ητοι 26,80 Λ.Α. ήμερησίως, διὰ τὸν Β' μηχανικὸν εἰς 813 Λ.Α. (27,10 ήμερησίως) καὶ διὰ τοὺς δύο ὄνθυποπλοιάρχους εἰς 589,50 καὶ 592 Λ.Α. ἀντιστοίχως.

• Ναυτικὸς ναυτοδογηθεὶς ἐπὶ ἑλληνικοῦ πλοίου ἐστάλη ἀεροπορικῶν εἰς τὴν Ἀμερικὰν καὶ μετὰ παραμονὴν μᾶς ημέρας ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐδήλωσεν ἀσθενειαν καὶ ἀπελύθη!

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Γεγονός διαπιστωμένον πλέον: Διὰ μίαν χώραν κατ' ἔξοχὴν ναυτικὴν καὶ μὲ τὴν πρέχουσαν γεωργαφικὴν τῆς θέσιν, ὡς ἡ Ἐλλάς, ἡ ἐπισκευαστικὴ τῆς διοικησίας διαπιστοῦται λίαν καθυστερημένη. Κατ' ἀντιπαραβολὴν μὲ τὰς ἄλλας μεσογειακὰς χώρας, τὴν Ἰταλίαν κατὰ πρώτον λόγον, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἰσπανίαν, ἡ καθυστέρησις εἶναι αἰσθητή. Μᾶς λείπουν αἱ περισσότεραι δεξαμεναὶ καὶ ὁ τεχνικὸς εἰς πληρότητα ἔξτοισμός.

Καὶ ὅμως, ἡ ἔγχωριος ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία, ἔχουσα νὰ ἔχει πρητήσῃ τὴν πρώτην Ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ τονάζ, θὰ ἡδύνατο νὰ καταστῇ καὶ ἡ πρώτη ἔξαγωγικὴ διοικησία, ἀπόδιδουσα συνάλλαγμα ὑπεράρθρων καὶ ἀπασχόλησιν εἰς δεκάδας χιλιάδας προσώπων.

Διὰ λόγους πολλοὺς καὶ ποικίλους ἡ διομηχανία τῶν ἐπισκευῶν δὲν ἡδούλωσεν, ὡς ὥφειλε, τὴν ναυτιλιακὴν μᾶς ἀνάπτυξιν. Διπλάσιαι εἰς ἀριθμὸν δεξαμεναὶ θὰ ἔχειάζοντο ἔναντι τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ περισσότερα ἐπισκευαστήρια, ἀρτίως ἔξωπλισμένα.

Τὸ Κράτος, ἐν τῇ προσπαθείᾳ του, ἀναπτύξεις τῆς Οἰκονομίας μας, παρεῖδε τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας. "Ἐλειψεν, ὀτυχός, καὶ ἡ ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία εἰς τὴν ἀνάληψιν τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐπισκευαστικῶν μας κέντρων — πλὴν τριῶν συγκεκριμένων ἀξιεπαίνων, λίαν ἀποδοτικῶν προσπαθειῶν — ἐλειψεν καὶ ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐνθάρρυνσις διὰ συγκεκριμένων διευκολύνσεων, φορολογικῶν καὶ ἄλλων, ἵνα ὁ ἴδιως ἐπιχειρηματίας ἐνθαρρεύῃ καὶ χωρῆσῃ πρὸς τὴν σύστασιν ἐπισκευαστηρίων μετὰ ἴδιοτήτων ἡ κρατικὸν δεξαμενῶν.

Καπότε, ὠθούμενοι ἐκ τῆς ἀνάγκης τῶν

πραγμάτων, θὰ στραφῶμεν καθυστερημένοι πρὸς τὸν παραγωγικὸν αὐτὸν κλάδον, τὸν παραδιλῆλως πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀνάπτυξιν παντοῦ, εἰς ὅλα τὰ μεγάλα ναυτικὰ κράτη χωρούντα. Ἐκαποντάδες ἐκαπομυρίων δολαρίων δαπανῶνται εἰς τὴν ἔνην διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων μας. Ποσοστὸν τῶν ποσῶν ποὺ διαρρέουν ἂν κερδίσωμεν, θὰ καταστήσωμεν ύγιεστέραν, εύημεροῦσαν, πράγματι, τὴν Οἰκονομίαν μας. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΡΟΣΟΧΗ

Αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τοῦ δεξαμενοπλοίου «Λέστε», τοῦ χρησιμοποιουμένου ὡς ἔργοστασίου χημικοῦ διαχωρισμοῦ ὑγρῶν λυμάτων πάσης φύσεως, ἐφελκύει ἰδιαιτέρω τὴν προσοχὴν μας. Εἰς τοὺς ιδιοκτήτας τοῦ σκάφους — λίαν χρησίμου διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς — παρεχωρήθη ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. ἡ ἀδεια τῆς ἐγκαταστάσεως του εἰς τὴν ἄκραν τῆς Κυνουρίας. Σχετικὸν ἔγγραφον τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ο.Λ.Π. ἀναφέρει ὅτι ὁ 'Οργανισμὸς θεωρεῖ τὴν ἐγκατάστασιν ὡς λίαν ἀπαραίτητην καὶ ἀναγκαῖαν μεταξύ τοῦ τριμένου.

Οὕτως ἐφρόνει ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ο.Λ.Π τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1975. "Ομως, μετὰ τινας μῆνας, καὶ ἀφοῦ οἱ πλοιοκτήται ὑπεβλήθησαν εἰς δαπάνας σημαντικάς, ἔρχεται αὐτὸς οὗτος ὁ Ο.Λ.Π καὶ ἀνατρέπει τὰ πάρ' αὐτὸῦ ὑποστηριχθέντα. Τώρα ζητήματα ἀσφαλείας προβάλλονται διὰ νὰ ἀνακληθῇ ἡ προγενεστέρα ἔγκρισις, ἡ ἀφορώσα εἰς τὴν παραχώρων τοῦ χώρου, διὰ τὴν πρυμνοδέτησιν τοῦ «Λέστε».

"Ομολογοῦμεν ὅτι ἐκπληττόμεθα πρὸ τῆς καταφώρου αὐτῆς ἀνακολουθίας εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ο.Λ.Π. "Οταν αὐτὴ ἀπεφήνατο ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοῦ διαχωριστήρος ἦτο ἀπαραίτητος καὶ ἀναγκαῖα, δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν της τὰ ἡδη προβάλλομενα περὶ ἀσφαλείας ἐπιχειρήματα; Ποιὸς πρόκειται νὰ ἀποζημιώσῃ τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ «Λέστε» δι' ὅσα ἀδιάπνησαν, μετὰ τὴν ἀπόδοχην ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π τοῦ αἰτήματος πρυμνοδέτησεως τοῦ σκάφους εἰς Κυνουρίαν; "Ας σημειωθῇ, ὅτι τόσον οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λαοδίνου, σύσσονται ἡ «Σάλβατζ Ασσοσιείσιον» εἰχον ὑποδεῖξει ὡρισμένα δαπανῆρα μέτρα ἀσφαλείας, τὰ ὅποια καὶ ἐφηρμοσθήσαν.

Καὶ ὅλη αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις μᾶς ἐπιτρέπει νὰ πιστεύσωμεν ὅτι ἡ ἐπισταμένη μελέτη

τῶν ἑκάστοτε ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν ἀποφασιζομένων προϋποτίθεται, πρὶν ἡ τὰ συμφέροντα τοῦ τε λιμένος καὶ τῶν μετ' αὐτῷ συναλλασσομένων τεθουν ὑπὸ δοκιμασίαν.

Η ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

‘Η ἀρμόδια Διεύθυνσις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ τὸ NAT μελετοῦν τὴν δυνατότητα καθιερώσεως τοῦ μέτρου τῆς χορηγήσεως προκαταβολῆς μέρους τῆς συντάξεως εἰς τοὺς αἰτούντας τὴν συνταξιδότησίν των ναυτικούς. Σημειούται ἐν προκειμένῳ, ὅτι πρόθεσις τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT είναι ὅπως ἡ διαδικασία διὰ τὴν ἀπονομὴν τῆς συντάξεως μὴ ὑπερβαίνη τοὺς τρεῖς μῆνας καὶ μὲ προσπτικὸν μάλιστα περαιτέρω μειώσεως τοῦ τριμένου. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν συνεκροτήθη ἐιδικὴ ἐπιτροπὴ ἐξ ὑπαλλήλων τοῦ NAT, ὡς ὅποια θὰ ἔργασθη ὑπερωριακῶς διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἐκκρεμῶν συνταξιδοτικῶν φακέλλων, ὡστε νὰ ἐπιτευχθῇ ταχύτερη διαδικασία εἰς τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων.

• Εἰς τὸ NAT ἀπεσπάσθησαν ἡδη, κατόπιν αἰτήματος τοῦ Δ.Σ., ώρισμένοι ὑπαξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, οἵτινες δοθοῦν ἡδη σημαντικῶς εἰς τὰς θέσεις εἰς τὰς ὅποιας ἐτοποθετήθησαν. Κατὰ τὰς ὑπαρχουσαὶς πληροφορίαις, πρόκειται νὰ ἀποσπασθοῦν καὶ ἄλλοι ὑπαξιωματικοί, ἐνῷ ώρισμένοι σύμβουλοι τοῦ NAT ἐξήτησαν καὶ τὴν ἀπόσπασιν καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

• 'Εκ τῶν ὑπαρχόντων στατιστικῶν στοιχείων περὶ τῶν συνταξιούχων τοῦ NAT προκύπτουν τὰ ἔξης:

—Κατὸ τὸ παρελθόν ἔτος (1975) ἀπενέμηθησαν 819 συντάξεις ἐκ τῶν ὅποιων τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν καλύπτουν αἱ συντάξεις λόγω γήρατος. Ἀκολούθουν αἱ συντάξεις λόγω ἀνικανότητος, λόγω ἀτυχήματος καὶ λόγω θανάτου τοῦ ἀσφαλισμένου. Σημειούται, πάντως, ὅτι ἐάν δὲν ὑπήρχον αἱ καθυστερήσεις, αἱ ὅποιαι προκαλοῦνται κυρίως ἐπὶ τῆς ἐλλείψεως προσωπικοῦ τοῦ NAT καὶ ἐξ ἄλλων αἰτίων (καθυστέρησις ἀπαντήσεων τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων τῶν ναυτικῶν ἐπὶ ἐρωτημάτων τοῦ NAT), ὁ ἀριθμὸς τῶν συντάξεων θὰ ἡτο μεγαλύτερος κατὰ τὸ 1975.

—'Η μέση σύνταξις τοῦ NAT ἀπὸ 3.773 δρχ. τὸ 1974 ἐφθασε τὰς 5.530 δρχ. τὸ 1975.

—'Ο ὀριθμὸς τῶν συνταξιούχων ἀπὸ 20.552 τὸ 1971 ἀνῆλθε τὸ 1975 εἰς 22.592, δηλαδὴ κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ὑπῆρξεν αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων κατὰ 9,92%.

—Τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν συνταξιούχων, κατὰ κατηγορίας, είναι συνταξιούχοι λόγω γήρατος, χρήσι τοῦ τελευταίαν πενταετίαν ὑπῆρξεν αὔξησης τοῦ ἀσφαλισμένου συνταξιούχου λόγω ἀνικανότητος, ὁρφανός, χρήσι μετὰ τέκνων, συνταξιούχοι λόγω ἀνικανότητος ἐξ ἀτυχήματος, γονεῖς καὶ τελευταῖοι ἀδελφοί.

—Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἑξόδων τοῦ NAT ἀφορᾷ τὰς συντάξεις καὶ ἀκολουθοῦν τὰ ἔξοδα διοικήσεως, τὰ ὅποια ἀνέρχονται εἰς 2,55%. Σημειούται ἐν προκειμένῳ, ὅτι τὰ ἔξοδα διοικήσεως τοῦ IKA ἀνέρχονται εἰς 5%, είναι, δηλαδὴ, διπλάσια τῶν ἑξόδων τοῦ NAT.

• Οι συνταξιούχοι τοῦ NAT οἱ ὅποιοι λαμβάνουν τὴν σύνταξιν τῶν ἀπὸ τὸ γραφεῖον εἰς τὴν Μάνδραν Σκυλίτηση, δύνανται νὰ ἐπιλέξουν κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἔτερον Ημερογενέσης Τραπέζης.

• Θὰ τεθῇ προθεσμία εἰς τὰς συνδικαλιστικὰς ὄργανωσεις ναυτικῶν νὰ σταντοῦν εἰς ἐρωτήματα τοῦ NAT περὶ τυχὸν ὄφειλῶν τῶν μελῶν των ἐκ συνδικαλιστικῶν εἰσφορῶν, εἰς ὅποιαι, ὡς γνωστόν, κατακρατοῦνται ἀπὸ τὸ ἑφ' ὅπας καὶ εἰς περιπτώσεις μὴ ἀπαντήσεως ἐντὸς τῆς ὄρισθησμονένης προθεσμίας θὰ θεωρήται ὅτι ὁ περὶ οὐ ὁ λόγος ναυτικὸς οὐδὲν ὄφειλε.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἱ πολλαὶ πωλήσεις δημητριακῶν κατὰ τὰς τελευταίας ἔδημαδας, ἡ ζῆτησις χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἀγοραζομένων φορτίων καὶ ἀκόμη αἱ πρόσθιαι νέαι ἀγοραὶ δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Μόσχαν καὶ τὰ περισσότερα φορτία σιδηρομεταλλεύματων, ἀνεμένετο νὰ προκαλέσουν ἵνα μίνι-μπούν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Ἡ ἀνατίμησις τῶν ναύλων προεξοφλεῖτο ἀπὸ τοὺς ναυλομεστίτας. Αἱ κλειόμεναι χρονοναυλώσεις εἶναι ἐνδεικτικαὶ. Οἱ ναυλωταὶ σπεύδουν νὰ καλυφθοῦν. Ἡ αὔριον διακρίνεται καλυτέρα.

Προεκάλεσε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκωνής ἡ συναφθέσις μὲ τὴν Σέλλα ἀγοραπλατσία τοῦ νορβηγικοῦ οἴκου Μπέργκεσεν. Ὑγράσθησαν τοῖς μετρητοῖς ἀπὸ τὴν Σέλλα δύο ἀτμοκίνητα πετρελαιοφόρα τῶν 212.000 τ. τοῦ 1970. Τιμὴ 10.350.000 δολ. ἔκαστον. Εἶναι τὸ «Μαρτίσια» 212.759 τόν. τοῦ 1970 καὶ τὸ «Μισέλλα», ὅπερ θά παραδοθῇ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ 1977.

Ἄμφοτεροι οἱ συμβλήθεντες ἔξεφρασαν τὴν ἴκανοτοποίησιν τῶν ἀπὸ τὴν συμφωνίαν. Ἡ Σέλλα ἔχει τὰ προβλήματά της δι' ὑπερδολικῶν τοννάς, ἐνῷ ὁ Νορβηγὸς ἐφοπλιστής δὲν τὰ ἔχει. «Ἐναντὶ τῆς πωλήσεως τῶν δύο σκαφῶν, ἡ Σέλλα ἔχρονοναυλώσεις δύο δεξαιμενόπλοιοι τοῦ Μπέργκεσεν τῶν 284.000 τόν. ἔκαστον, τῶν ὅποιων τὰ ναυλοσύμφωνα λήγουν τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1978 καὶ τοῦ 1980. Τὰ σκάφη ἔχρονοναυλώθησαν ἐπὶ ὅκτὼ ἔτη ἀντὶ δολ. 2,70 τὸν τόνον, ἀντιστοιχοὶ τρόποι W 55. Τὰ δύο ναυλώθεντα εἶναι τὸ «Μπέργκες Σεπτίμους» 284.512 τόν. τοῦ 1974 καὶ τὸ «Μπέργκε Ντιούκ» 284.002 τόν. τοῦ 1973.

Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι διερωτῶνται ἄνταρχη εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα πρόβλεψις διὰ τὸν πληθωρισμόν, δῆστις δυνατῶν νὰ ἔσαλεψῃ κατὰ τὴν μακρὰν ὀκταετή διάρκειαν τῶν ναυλοσυμφώνων τὸ πλείστον τοῦ μισθώματος.

«Ἀγοράζουν τὰ Σοβιέτ καὶ ἄλλας μεγάλας ποσότητας δημητριακῶν. Τὸ σύνολον τῶν μέχρι τοῦδε ἀγορασθέντων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας φθάνει τὰ 16,2 ἑκατ. τόννων. Πρὸ ἡμέρων ἥγορασαν 1.875.000 τόν., σίτον καὶ ἀραβοσίτον ἀπὸ τὴν ἐσδείαν τοῦ 1976, μὲ φόρτωσιν μετὰ τὴν πρώτην 'Οκτωβρίου.

Εἰς δύο δισεκατομμύρια δολ. ὑπολογίζεται ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους κρατικούς κύκλους ὅτι ἀνέρχονται αἱ ὑποχρεώσεις τῆς ἴνδονησιακῆς «Περταμίνα», ἐν σχέσει μὲ τὰ δεξα-

μενόπλοια. Διαπραγματεύσεις διεξάγονται μὲ τοὺς πιστωτάς διὰ τὰς ἐπιδιωκομένας «σημαντικὰς» ἐκπώσεις. Ἐφοπλιστικοὶ ἐλληνικοὶ κύκλοι ἐνδιαφέρονται.

Τὰ παρωπλισμένα τάνκερς καὶ μικτὰ ἀνήρχοντα, εἰς τὰς ἀρχὰς Μαΐου, εἰς 560 σκάφη, 53.868.780 τόν. d.w., χωρὶς νὰ συνυπολογίζωνται τὰ κινούμενα κατὰ τὰ ταξίδια τῶν βραδέων. Καὶ αἱ ἀκυρώσεις συνεχίζονται.

Αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι τοῦ διυλιστηρίου τοῦ Νιούφασονταντ λέγουν ἔσχε τὸν ἀντίκτυπόν της καὶ εἰς τὰ παρ' αὐτοῦ χρονοναυλωμένα μεγάλα σκάφη. Δύο μεταξὺ αὐτῶν ἥσαν ἐλληνικῶν συμφέροντων: Τὸ 255.000 τόν. «Λόντον Πράιν» τῆς I.O.F. χρονοναυλωμένον μέχρι τοῦ 1984, τοῦ ὅποιοῦ ἡ ναυλωσις ὑπῆρχεν ἀντικείμενον μεταγενεστέρων διαπραγματεύσεων, ὃσον ἀφορᾶ τὸ μίσθωμα καὶ τὸ «Ελευθερούπολις» 280.000 τόν. τοῦ κ. Παπαχρηστίδη, τοῦ 1974, χρονοναυλωμένον εἰς τὴν ιαπωνική Σάνκο. Διαπραγματεύσεις διεξάγονται καὶ διὰ τὴν χρονοναυλώσιν τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους μὲ τοὺς 'Ιάπωνας ἀρχικοὺς ναυλωτάς.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Δύσκολοι οἱ ἡμέραι καὶ διὰ τὰς μεγάλας ιαπωνικὰς ναυτικὰς ἑταῖρις. Τεράστιαι αἱ ζημιαὶ των καὶ μεγάλαι αἱ ὑποχρεώσεις των, τὰς ὅποιας δὲν ἥμπορον νὰ ἀντιμετωπίσουν. Οἱ τελευταίοι ισολογισμοὶ τῶν ἑταῖρων αὐτῶν καταδεικνύουν τὰς δυσχερείας.

Μᾶς ἐνδιαφέρουν ίδιαιτέρως τὰ πράγματα τῶν ιαπωνικῶν ἑταῖρων, δεδομένου ὅτι πολλαὶ χρονοναυλώσεις ἐλληνικῶν πλοίων ἔχουν συναφθῆ μὲ αὐτάς. 'Η Νίππον Γιούνε, 'Η Μιτσού-OSK, 'Η Τζαπάν Λάϊν, 'Η Σάνκο Στήμπιτ καὶ 'Η Καβασάκι Κίσεν εἶναι αἱ κυριώτεραι, αἱ ἀμεσώτερον συνδέομεναι μὲ χρονοναυλώσεις ἐλληνικοῦ τοννάς. Οἱ ισολογισμοὶ τῶν ἑκλεισαν ισοσκελισμένοι χάρις εἰς τὰς εἰσπραχθείσας ἀποζημώσεις ἀπὸ ἀκυρωθείσας χρονοναυλώσεις καὶ ἀπὸ τὴν ἐκποίησην μετοχῶν τοῦ χαρτοφυλακίου των.

Καὶ προδιέπεται ὅτι τὸ ἔλλειμμα τῆς χρήσεως 1976 θὰ εἶναι σοβαρώτερον, ίδιαιτέρως διὰ τὴν Τζαπάν Λάϊν καὶ τὴν Σάνκο, αἵτινες ἔχουν εἰδικευθῆ εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαιών. 'Η Καβασάκι, εἰς ἄλλου, προβαίνει ἦδη εἰς μίαν ἔξυγιανσιν τοῦ ἐνέργητικού της.

'Η ιαπωνική Κυβέρνησις ἀνησυχεῖ διὰ τὰς

δυσκόλους αὐτάς ἔξελίχεις. Φαίνεται, πάντως, πιθανὴ ἡ παρέμβασίς της, ἐὰν ἡ κατάστασις ἔξελιχθῇ ἐπὶ τὸ χειρότερον.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Σημαντικὸν ὄγκον ἐργασιῶν ἀπώλεσε τὸ 'Αμερικανικὸν Συνδικάτον 'Ασφαλίσεως Σκαφῶν τὸ 1975, ὅπερ ὅπερειχθῇ τὸ χειρότερον ἔτος τῆς 75ετοῦ ιστορίας του ἐν καιρῷ εἰρήνης. Εἰς συνέντευξιν πρὸς ἀμερικανικὸν περιοδικόν, ὁ πρόεδρος τοῦ Συνδικάτου, κ. 'Αλλεν Σουμάχερ, εἶπεν:

«Τὸ Συνδικάτον ἀντιμετωπίζει σοβαρὰ προβλήματα λόγω τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου, ὅπου ἐπικρατεῖ διχασμός ἀπόφεων μεταξὺ ἑκείνων οἱ ὅποιοι υποστηρίζουν τὴν αὔξησην τῶν ἀσφαλίστρων καὶ ἄλλων οἱ ὅποιοι εἶναι υπὲρ τῆς μεγαλυτέρας κατανομῆς τῶν κινδύνων.

«Φαίνεται ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου ἐπιζητοῦν, πάση θυσία, τὴν κατασπόρων τῶν κινδύνων, ἔστω καὶ μέχρι σημείου μειώσεως τῶν ἀσφαλίστρων.

«Ἡ γενικὴ ἄποψις μεταξὺ τῶν ιδικῶν μας μελών είναι ὅτι θὰ ἡτο προτιμότερον νὰ ἔχασον οὐθίστρους νὰ χάνουν ἐργασίας παρὰ νὰ ἀσφαλίζουν μὲ ἐμφανῶς ἀνεπαρκεῖς σῆρους.

«Ἀναμένομεν περαιτέρω μείωσιν τῶν ἐξ ἀσφαλίστρων ἐσόδων μας μέχρι 15% λόγω τῆς στάσεως μας, ἀλλ' εἰμεθα ἀποφασισμένοι νὰ ἀποφύγωμεν τὴν διάβρωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς μας βάσεως ἐκ τῆς μὴ ύγιους ἐκτιμήσεως τῶν εἰσφορῶν».

Ο κ. Σουμάχερ παρετήρησεν ὅτι, ἡ «φιλονεκία» τοῦ ἀμερικανικοῦ Συνδικάτου μὲ τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου καὶ τίνας ἄλλους 'Αμερικανούς ναυτασφαλιστάς, ἐκτὸς τοῦ Συνδικάτου, προέρχεται ἀπὸ τὴν ὑπότιμην τῶν διαφορών τῶν «following» καὶ «leading» συμφωνιῶν αἵτινες σήμερον συνάπτονται μεταξὺ τῶν ναυτασφαλιστών.

Τὸ Συνδικάτον δὲν καλύπτει οὐδὲν σκάφος κατὰ 100%. 'Υπάρχει πάντοτε ὁ συνδιασμὸς τοῦ «leader» καὶ τοῦ «follower». Καλύπτει, ως «follower», ὠρισμένα ἀμερικανικά σκάφη, ἀλλὰ εἰς ἐργασίας ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἶναι «leader» εἰς τὸ 75% τῶν σκαφῶν καὶ «follower» εἰς τὸ 25%.

Τὰ ἔτησια ἔσοδα τοῦ Συνδικάτου ἔξ ἀσφαλίστρων κυμαίνονται περὶ τὰ 80 ἑκατ. δολαρίων. Συνεπῶς, ἐμφανίζει εὐαισθησίαν εἰς τὰς διακυμάσεις τῶν ἐργασιῶν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, ὅπου πραγματοποιούνται πολλαπλάσιοι ἀσφαλίσεις. 'Άλλα ἐπηρεάζεται καὶ ἀπὸ τὰς προσπαθείας τῶν ἄλλων Εὐρωπαίων ἀσφαλιστῶν, ιδίᾳ τῶν Γερμανῶν, νὰ προσελκύσουν ἐργασίας μὲ χαμηλὰ ἀσφαλίστρα.

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

ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΣΙΝΓΚΛΑΝΤΕΚΕΡΣ

'Επισκόπησης τής μεσογειακής άγοράς, διενέργηθείσα ύπό διποστολής της 'Ενώσεως Ιαπώνων Εφοπλιστών σκαφών μέσης χωρητικότητος, άναφέρεται καὶ εἰς τὴν ἑλληνικὴν πλευράν.

Εἰς τὴν ἔκθεσίν των τονίζουν οἱ Ἰαπωνεῖς, δῆτα μολονότι αἱ μεσογειακαὶ μεταφοραὶ εὐνοῦσιν τὰ πλοῖα ετουητέκερς, τελευταίων ἀρκετοὶ Ἐλληνες ἐφοπλισταί, διαχειρίζομενοι πλοῖα μέσης, κυρίως, χωρητικότητος στρέφοντα πρὸς τὰ Ιαπωνικὰ μεταχειρισμένα κοίνγκλιντέκερς τῶν 4.500 ἔως 6.000 τόνων d.w., τὰ ὅποια προσφέρονται εἰς τὴν ἄγοράν.

Βασικὸς παράγων τῆς προτιμήσεως ἡ διαφορὰ τιμῆς. 'Ενα «τουητέκερ» τῆς χωρητικότητος σύντις, εὐρωπαϊκῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1968 - 70, κοστίζει ὑπὲρ τὰ 3 ἑκατ. δολλαρίων. Περὶ τὸ ημισυ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ κοστίζουν τὰ Ιαπωνικὰ «σούνγκλιντέκερς».

Ὦρισμένα προβλήματα, τὰ ὅποια ἀνακύπτουν μὲ τὴν ἄγοράν ἐνὸς ιαπωνικοῦ σκάφους, ἐύδολος ἐπιλύσθων. 'Εφ' ὅσον προκύπτει θέμα τηνογνώμονος, ἡ μεταφορά του εἰς τὸ Λόυζ' Ρέτζιστερ ἢ τὸ 'Αμερικαν Μπιρώ κοστίζει 5 - 10 χιλιάδας δολλαρίων. Ἡ πλήρης μετατροπὴ τῶν κοινοχρήστων ἐνδιαιτημάτων τοῦ πληρώματος κατὰ τὰ ἑυρωπαϊκὰ πρότυπα δὲν ὑπερβαίνει τὴν δαπάνην τῶν 30 χιλ. δολλαρίων. Τέλος, ἀναφορικῶς μὲ τὰ ἀνταλλακτικὰ καὶ τὸ εἰσέρθιστο τῶν μηχανῶν Ιαπωνικοῦ τύπου, οἱ ἡδη κατέχοντες Ιαπωνικά σκάφη ισχυρίζονται ὅτι οὐδεμίαν δυσχέρειαν ἀντιμετωπίζουν.

Ως γνωστόν, οἱ Ἰαπωνεῖς ἐφοπλισταὶ ἔζητησαν προσφάτως τὴν ἔγκρισιν τῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς 'Ενώσεως Ιαπώνων Ναυτικῶν, διὰ νὰ ἐκποιήσουν 103 μεταχειρισμένα πλοῖα. Προβλέπεται ὅτι ἀρκετὰ ἔξι αὐτῶν θὰ καταλήξουν εἰς ἑλληνικὰς χειρας.

ΠΟΥ Ο ΚΟΙΝΟΣ ΝΟΥΣ;

Φαίνεται ὅτι εἰς τὸν τόπον αὐτὸν ἀλλείπει ὁ κοινὸς νοῦς. Δὲν δυνάμεθα ἀλλως νὰ ἔχηγησθωμεν διοφόρους ἐνεργείας κλιμακίων τῆς διοικήσεως, τὰ ὅποια, προστηλομένα εἰς τὸν τύπον, ἀδυνατοῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν μίαν ἔκτακτον κατάστασιν ἢ νὰ ἐπιλύσουν τὰς ἀπλουστέρας τῶν ὑποθέσεων. Ἡ τοιαύτη κατάστασις, ίδιως εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας, προκαλεῖ ζημιάς, ἀγανάκτησιν, ἀσκοπον ἀπασχόλησην καὶ —διατί νὰ τὸ κρύψωμεν— καὶ μίαν τάσιν φυγῆς ἀπὸ τὸ ἔθνικον νηολόγιον.

Θὰ ἀναφέρωμεν μερικάς ἐνδιεκτικάς περιπτώσεις, αἵτινες ἐτέθησαν ὑπὲρ ὅμιν μας. Δὲν εἶναι πάντας αἱ μοναδικαί, ἀλλὰ ἀποδεικνύουν σᾶς προανεφέρθησαν.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΠΡΩΤΗ: Αἴτεῖται τις τὸν δεξιμενισμὸν πλοίου εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Ο.Λ.Π. 'Εκ προοιμίου καλεῖται νὰ προκαταβόλῃ τὰς δαπάνας δεξαμενισμού καθ' ὑπολογισμόν. Καταβάλλει εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἐπιταγὴν 100.000 δρ., λόγου χάριν. Μετὰ τὸν δεξαμενισμὸν γίνεται ἐκκαθάριστις τοῦ λογαριασμοῦ —μετὰ τρίμηνον σχέδον— καὶ καλεῖται ὁ ἐνδιαφερόμενος νὰ εἰσπράξῃ τὸ ὑ-

πόλοιπον τῆς ἐπιταγῆς. Παρουσιάζεται εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ὁ ἀρμόδιος ὑπάλληλος τῆς ἐνδιαφερομένης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καταλήγος ἔξουσιοδοτημένος. Σημειώνεται ὅτι εἰς τὰς περισσότερας τῶν περιπτώσεων εἰναι ἐκεῖνος ὃςτις εἰχε προσκομίσει τὴν ἐπιταγὴν, ἀλλὰ αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ 'Οργανισμοῦ δὲν τὸν ἀναγνωρίζουν, ἀρνοῦνται συνήθως νὰ προσθοῦν εἰς τὸν διακανονισμὸν τοῦ λογαριασμοῦ καὶ ἀξιούν νὰ προσέλθῃ αὐτοπροσώπως ὁ ἐκδώσας τὴν ἐπιταγὴν διὰ νὰ εἰσπράξῃ τὸ ὑπόλοιπον.

Ἐρωτώμεν: Εἰναι τὸσον δύσκολον νὰ ἔξειρθῃ κάποια λύσις ὥστε, νὰ μὴ δημιουργοῦνται ἔζητήματα ἐκ τοῦ μὴ ὄντος; 'Εξ ἀλλοῦ, διατί μόνον ὁ Ο.Λ.Π. δὲν ἀναγνωρίζει νομίμους ἔξουσιοδοτημένους, τὰς ὅποιας δέχονται τὸ Δημόσιον καὶ ἄλλοι ὄργανοι;

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΔΕΥΤΕΡΑ: Ἀφορᾶ καὶ πάλιν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Ζητεῖται ὁ δεξαμενισμὸς πλοίου, τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ πωληθῇ. 'Επειδὴ ὁ δεξαμενισμὸς γίνεται κατὰ περιπτώσιν, ζητεῖται ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους νὰ ὑπογράψουν ὑπεύθυνον δῆλωσιν, ὅτι τὸ πλοίον δὲν ἔχει ὑποστῆ βλάβην. 'Εὰν κατὰ τὸν δεξαμενισμὸδη διαπιστωθῇ βλάβη καὶ ἐπιχειρήθῃ ἡ ἐπισκευή, ὑπάρχουν προσαγγήσεις, αἱ ὅποιαι τὴν καθιστοῦν ἀπαγορευτικήν.

Οὕτω, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀναγκάζονται νὰ ἀποσύρουν τὸ πλοῖον καὶ νὰ ἀναζητήσουν ἀλλούν δεξαμενὴν διὰ τὴν πραγματοποίησην τῆς ἀναγκαίας ἐπισκευῆς. Δηλαδὴ προκύπτει ἐπιβάρυνσις καὶ ἀπώλεια χρόνου. Σημειώνεται ἐν προκειμένῳ, ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται ἔχουν συμφέρον νὰ εἰναι «καθαρόν» τὸ πλοῖον διὰ νὰ τὸ παραδώσουν εἰς τὸν ἀγοραστήν. Τυχὸν ζημία, ἡ ὅποια δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἔχῃ διαπιστωθῆ ἐκ τῶν προτέρων, μόνον προβλήματα, ἀλλὰ καὶ δαπάνας τοὺς δημιουργεῖ.

Πρός τι, λοιπού, ἡ ἀξίωσις διὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς ὑπεύθυνου δηλώσεως περὶ μὴ ὑπάρξεως ζημιῶς; Φοβεῖται ὁ Ο.Λ.Π. καταστρητηγήσεις ἢ διὰ τού πρότου αὐτοῦ ἐπιδιώκει τὴν ἐπιβολὴν ἐπαχθῶν δρῶν εἰς τὰς παρεχομένας ἐπισκευαστικάς εὐκολίας;

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΡΙΤΗ: 'Ελληνόκτητον πλοίον διενήργει εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν ἐπισκευάς διὰ τὰς ὅποιας διετέθησαν περὶ τὰς πεντακοσίας χιλιάδας δολλαρίων. 'Εκτὸς τῶν ἀλλών προβλημάτων, τὰ ὅποια ἀντεμετώπισεν ἢ πλοιοκτήτρια ἐταιρία κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐπισκευῶν, ἥσαν καὶ αἱ καθημεριναὶ, σχεδόν, πλεροφοριαὶ ὀχλήσεις τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν: Τί κάνει ἐκεὶ τὸ πλοῖον, πότε θὰ φύγῃ κλπ. Οὐδεὶς ἐσκέψθη τὴν ὀφέλειαν τῆς ἀναγκαίας οἰκονομίας. Καὶ οὐδεὶς εἶχε τὴν πρόνοιαν νὰ ἐπισκεφθῇ τὸ σκάφος διὰ νὰ ἀντιληφθῇ, ίδιος δημαρτυρεῖται τὸ πλοῖον τῷ συνετελέστη. 'Απλῶς, ἐκάστην σχεδὸν πρώιαν, ὑπεδάλλοντο τηλεφωνικῶν τὰ πραναφερθέντα ἐρωτήματα. Δηλαδὴ, δὲν θέλομεν νὰ διενεργοῦν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἐπισκευάς εἰς τὴν 'Ελλάδα;

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΕΤΑΡΤΗ: Πλοίον ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καταπλέει διὰ πρώτην φοράν εἰς ἐλληνικὸν λιμένα. Τὸ σκάφος διέπλεε τὴν Μεσόγειον καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐσκέφθησαν ὅτι θὰ ἡτο ἐπωφελής διὰ τὸν τόπον εἰς

κατάπλους εἰς τὴν πατρίδα διὰ τὴν ἀντικατάστασιν μέρους τοῦ πληρωματος καὶ διὰ τὴν ρύθμισιν διαφόρων ὅλων ὑποθέσεων. Τὸ κέρδος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ἐτὶ τῆς τοιάυτης προσεγγίσεως ὑπελογισθῇ εἰς τριάκοντα χιλιάδας δολλαρίων. Καὶ ἔναντι αὐτοῦ ἡ ησκήθη ἐπὶ τοῦ πλοίου λεπτομερέστατος τελωνειακὸς ἔλεγχος, ὅστις καθυστέρησε τὸν ἀπότιπλους ἐπὶ τετράωρον.

Διερωτώμεθα, εἰς τι ἔχειαίτετο ὁ τελωνειακὸς ἔλεγχος ἐπὶ διερχομένου πλοίου. 'Εὰν αἱ ἀρμόδιαι ὑπερεσίαι ἐπεδίωκον τὴν ἀποφυγὴν λαθραίας ἐγκαγωγῆς διαφόρων εἰδῶν ἐκ τοῦ πλοίου ὥφειλον ἀπλῶς νὰ προσθοῦν εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδικυνουμένων μέτρων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν κατὰ τὸν χρόνον παραμονῆς τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα. 'Ο λεπτομερὴς ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου λαθραίας ἐγκαγωγῆς διὰ τοῦ σκάφους ἡτο ἡ προσέλευση πολλοῖς ἡτο πάντας ἀποτέλεσμα ποὺ εἶχεν ἡτο ὁ ἐκνευρισμὸς τῶν ἐνδιαφερομένων, οἱ ὅποιοι, σημειούμεν, ὠρκίσθησαν νὰ ἀποφύγουν εἰς τὸ μέλλον παρομοίαν περιπέτειαν.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΠΕΜΠΤΗ: Εἰς τὰς ἀποσκευὰς ἀλλοδαπού ναυτικοῦ, ἀπολυθέντος ἐκ τοῦ πραναφερθέντος πλοίου, εὐρέθησαν κατὰ τὸν τελωνειακὸν ἔλεγχον τέσσαρα —πέντε κιτίσια σιγαρέττα πέραν τῶν δσων ἐδικαιουμένου σύτος νὰ κατέχῃ. Κατόπιν τούτου αἱ ἀποσκευαὶ του ἐκρατηθήσαν εἰς τὸ τελωνείον ἐπὶ 24ωρον, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παρατείνῃ τὴν παραμονῆς του εἰς τὸ λιμένα καὶ ὁ ἀρμόδιος ἐπιπρόσωπος τῆς ἐνδιαφερομένης ἔταιρίας, ὁ ὅποιος ὑπεδαλήθη εἰς προσθέτους δαπάνας διὰ τὸν διάνιατησης τούτου τοῦ διόνου σον καὶ τοῦ ἀλλοδαπού ναυτικοῦ, ἐνῷ τὸ ἀνακύψων ζῆτημα θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ρυθμισθῇ ἐντὸς ὅλης λεπτῶν.

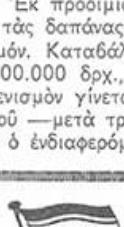
ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΕΚΤΗ: Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Μεγάλης 'Εθδομάδος εἰδοποιήθη αἰφνίδιως ὁ ὑποπλοιοίαρχος ἐλληνικοῦ ποντοποτοπού πλοίου, εὐρισκομένου εἰς ἐλληνικὸν λιμένα, ὅτι ἡ μητέρα του εἶχεν ἀσθενήσει σοδαρών. Εὐλόγως ὁ ἐνδιαφερόμενος ναυτικὸς ἔζητησε τὴν ἀδειαν νὰ σπεύσῃ πλοσίον τῆς μητρός του, ἡ ὅποια, σημειωτέον, τὴν ἐπομένην καὶ ἀπεδίωσεν. Καὶ ἐνῷ ἡ ἀδεια τοῦ παρεσκεύη ἀμέσως ἐκ τοῦ πλοίου καὶ τῆς πλοιοκτήτριας ἔταιρίας, τὸ ἀμφιδίον λιμεναρχείον ηξίσωσε τὴν ἀμεσον ἀντικατάστασίν του προκειμένου νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν ἀπόπλου του σκάφους. Οὐδεὶς ἐκ τῶν ἀρμοδίων ἐσκέφθη ὅτι τὴν Μεγάλην Παρασκευὴν ἡτο ἀδύνατος ἡ ἐξέυρεσης ἀντικατάστασί, διότι δολοί οἱ εὐρισκόμενοι εἰς τὴν 'Ελλάδα ναυτικοῖ ηθελον νὰ περάσουν τὸ Πάσχα μὲ τοὺς ιδιοκούς των. 'Απλῶς ὑπῆρξεν ἀδικαιολόγητος ἐμμονή εἰς τὸν τόπον καποιας ἐγκυκλίου καὶ οὐδεμία πρωτοδουλία ἀνελαμβάνετο διὰ τὴν ἀντιμετώπισην μιᾶς καταστάσεως ητος εἴδημιουργήμη αἰφνίδιως.

Αναφέρομεν τὰ ἀνωτέρω ὅχι διὰ νὰ ζητηθοῦν εὐθύναι. Δὲν εἶναι αὐτὸς ὁ στόχος μας, οὔτε ἐπιλύει τὰ προβλήματα. 'Απλῶς θέλομεν νὰ ἐπισημάνωμεν ὅτι ἡ ἐλλειψις ἀπλούν δηγησε εἰς τὴν πεντακοσίας καταστάσεις, μὲ τὴν ἐπιτάξια διὰ τὸ διοθούν αἱ κατάλληλοι δηγησι αἱ πρός πάσσα κατεύθυνσιν. 'Ενα εἶναι γεγονός: τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀστυνομεύεται ἀπὸ τοὺς φορεῖς ἐκείνους οῖτινες, ἀν μή τι ἄλλο, θὰ ὑφειλον νὰ εἶναι οἱ φρουροὶ τῶν συμφερόντων του καὶ κατ' ἐπέκτασιν, τῶν συμφερόντων τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας.

ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Ἐπεσημάνθη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ ἀναπτυσσόμενος ναυτιλιακὸς ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον. Καὶ ὑπεδείχθη ἡ ἀνάγκη προστασίας τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας μας, τῆς τόσα προσφερόυσης εἰς τὴν 'Εθνικὴν Οἰκονομίαν.

Τὸ πρόβλημα ἔχει τεθῇ καὶ ὑπὸ τῆς οἰκείας 'Ενώσεως τῶν Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, ἡ ὅποια, διὰ σχετι-



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

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

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

κού υπομνήματος ύπεμνησεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας τὰ ἔκκρεμη θέματα τῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας. Εἶναι δὲ ταῦτα, κατὰ σειρὰν ἀξιολογήσεως, τὰ ἔστι:

'Αν ανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ: 'Η παρεχομένη κρατικὴ ἐγγύησις πρὸς τοὺς ἐφοπλιστές διὰ τὴν ἐν Ἑλλάδι ναυπήγησιν μεσογειακῶν πλοίων καθίσταται ἀνέφικτος, διότι ἡ χωρητικότης τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου δὲν παρέχει τὴν δυνατότητα μακροχρονίου ναυλώσεως του ἱκανῆς νὰ ἐξιτηρετῆ τὰς διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἀναληφθησμένης ὑποχρέωσεις. Πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ ἀφανισμοῦ τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, λόγω τῆς κατὰ μέσον ὅρου μεγάλης ἡλικίας αὐτῶν, ἀπαιτεῖται ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ διὰ τῆς ἑσαφαλίσεως τῆς κρατικῆς ἐγγύησεως μέχρις ὕψους 30-35% ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, πρὸς ἀπόκτησιν πλοίων ἡλικίας μέχρι τὸ πολὺ 12 ἑτῶν. Μόνον οὕτω, ὑπογραμμίζεται, θέτης δυνηθῶμεν νὰ ἔξελθωμεν τοῦ σημερινοῦ ἐπικινδύνου ἀδιεξόδου.'

'Αν αθεσις της θετικού μεταφορῶν: Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας μας ἐπιβάλλεται ὅπως αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, οἱ ὄργανοι μεταφορᾶς Δημοσίου Δικαίου καὶ αἱ λοιπαὶ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ Κράτους ἐπιχειρήσεις ἀναθέτουν κατὰ προτίμησιν τὰς μεταφοράς των εἰς Ἑλληνικά πλοία, ἐφ' ὅσον ναύλους συμφερότερους προσφέρουν. Τούτο δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ εὐχερῶς διὰ τῆς ἀξιόσεως παραδοχῆς τοῦ ὄρου «φόμπη» προκειμένου περὶ τῶν εἰσαγομένων εἰς τὴν χώραν εἰδῶν καὶ τοῦ ὄρου «τσίφη» προκειμένου περὶ τῶν ἔξαγωγιμῶν προϊόντων.

'Επάρκεια δεξαμενῶν: Αἱ ὑφιστάμεναι δεξαμεναὶ τοῦ Ο.ΔΠ δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὸν δεξαμενισμὸν δὲν τῶν μεσογειακῶν πλοίων (φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν), ἐνῷ αἱ δεξαμεναὶ τῶν μεγάλων ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν μονάδων, οὓσαι μεγάλης χωρητικότητος, δὲν δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὑπὸ τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς ὡς ἀσύμφοροι. 'Έκ τοῦ λόγου τούτου, ὁ μεσογειακὸς στόλος, ἀνερχόμενος εἰς 700 περίου σκάφη, ἐκτὸς τῶν ἐπιβατηγῶν, ἀναγκάζεται νὰ καταφεύγῃ εἰς δεξαμενὰς γειτονικῶν χωρῶν πρὸς ζημίαν τόσων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν ὥστον καὶ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, δεδομένου ὅτι σεβαστὸν ποσὸν συναλλάγματος διαρρέει εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

ΔΙΕΣΚΟΛΟΥΝΣΕΙΣ ΤΟῦ ΣΠΡΘΡΟΥ 13 ΤΟῦ Ν.Δ. 26871/53: Τὰ μεσογειακὰ πλοῖα χωρητικότητος 500-1.500 κόρων ἀποτελοῦν τὸ τῆμα τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ ὅποιον προσφέρει σημαντικὰς ὑπηρεσίας εἰς τὸ «Ἐθνος», τόσον ἐν εἰρήνῃ ὥστον καὶ ἐν πλοέμω. Κατὰ τὴν εἰρηνικὴν περίοδον, λόγω τῆς Ἐλλάδοι ἔδρας τῶν μεσογειακῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐνισχύει σοβαρῶς τὴν Ἐθνικὴν ναυπηγεοπισκευαστικὴν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον καὶ συμβάλλει ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν ἀπασχόλησιν σημαντικοῦ ὀριθμοῦ ἐργαζομένων, ἐνῷ ἡ συνεισφο-

ρά του εἰς συνάλλαγμα εἶναι ἐξ ἵσου σημαντική. 'Έξ ἀλλου, κατὰ τὰς πολεμικὰς περιόδους λόγω τῆς μέσης χωρητικότητος τῶν πλοίων καὶ τῆς εὐελιξίας των προσφέρεται καὶ χρησιμοποιεῖται κατὰ τρόπον ιδιανικὸν διὰ τὰς ἀναγκαῖας μεταφοράς. 'Ως ἐκ τούτου καὶ λαμβανομένης ὑπὸ ὄψιν τῆς σημασίας τῶν πλοίων αὐτῶν διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς Πατρίδος, ἐπιβάλλεται νὰ παραχωρηθοῦν διὰ νόμου καὶ εἰς τὰ πλοία αὐτά αἱ διευκολύνσεις τοῦ Ν.Δ. 26871/53. 'Υπογραμμίζεται σχετικῶς, ὅτι εἰδίκων σχέδιον νόμου ρυθμίσεως τοῦ ἀνωτέρω θέματος ἔχει κατατεθῆ ἡδη εἰς τὴν ἀρμόδιαν Διεύθυνσιν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

'Υπέρμετρος ἐπιβάρυνσις εἰς τὴν Διώρυγα: 'Η Ἐταιρία Διώρυγος τῆς Κορίνθου, καίτοι ἀπότελει 'Οργανισμὸν Κοινῆς Όφελείας, ἐπιβαρύνει ὑπερμέτρως τὰς διελεύσεις τῶν πλοίων, ὅπερ, ἐκτὸς τῶν ἄλλων, ἀπότελει καὶ ἀντικίνητρον τῆς ἀναπτύξεως τῶν λιμένων τοῦ Κορινθιακοῦ.

'Εκ προσώπησις εἰς συμβούλια: Τὰ τελευταῖα ἔτη παρετηρήθη ὅτι ἡ «Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Πλοίων δὲν ἐκπροσωπεῖται εἰς τὰ διάφορα συμβούλια τοῦ ΥΕΝ, ὡς ἐγένετο κατὰ τὸ παρελθόν, ζητεῖται δὲ ὅπως κατὰ τὴν συγκρότησιν τῶν ἐλόγω συμβούλων μὴ παραλείπεται καὶ ἡ τοποθέτησις ἐκπροσώπου τῆς «Ἐνώσεως διὰ τὴν καλυτέραν ἐνημέρωσιν τούτων ἐπὶ τῶν συνθηκῶν διαχειρίσεως τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου.

'Διά πλοηγικὰ δικαιώματα: Διὰ τοῦ Ν.Δ. 549)74 ἐδιπλασιάσθησαν σχέδιον τὰ πλοηγικὰ δικαιώματα, ὡς καὶ αἱ διάφοροι προσφυγίστεις, οὐδεμία δὲ μέριμνα ἐλήφθη διὸ τὴν μὴ καταβολὴν πλοηγικῶν ὑπερωριακῶν δικαιωμάτων. 'Η καταβολὴ πλασματικῶν δικαιωμάτων ἐν περιπτώσει μὴ χρησιμοποιήσεως πλοηγοῦ ἐξ οἰουδήποτε λόγου ἀποτελεῖ διὰ τὰ πλοῖα μίαν ἀδικαιολόγητον ἐπιβάρυνσιν. Διὰ τὴν ἄρσην τῆς ἀνωτέρω ἀδικαιολογίου ἐπιβαρύνσεως δέν ὅπως εἰς τὸ ἀνωτέρω Ν.Δ. προστεθῇ διάταξις δρίζουσα ὅτι «δέν καταλογίζονται κατὰ δικαιωμάτας ὑπερορίας εἰς οἰανδήποτε περιπτώσιν, καθ' ἡνεκα οἰουδήποτε λόγου δὲν ἐτέβη πλοηγός ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς πλοήγησιν αὐτοῦ».

'Ἐπέκτασις τῆς ἀρμοδιότητος τῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π.: 'Η ἀρμοδιότης τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων δέοντας ὅπως ἐπεκτείνῃ ἐπὶ πλοίων μέχρι 10.000 τόνων d.w., δεδομένου ὅτι μὲ τὰ πλοῖα τοῦ ὡς ἄνω μεγέθους ἀσχολούνται διασικῶν τὰ μέλη τῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π., τὰ ὅποια ζητοῦν ὅπως δῆλα τὰ θέματά των ἐπιλύνωνται μέσω αὐτῆς. Σχετικὴ τροποποίησις τοῦ Καταστατικοῦ τῆς «Ἐνώσεως» ἔχει ἡδη πραγματοποιηθῆ.

'Ακυρότης ναυαλώσεων εἰς συνάλλαγμα: Μετὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς ὑπὸ ἀρ. 8340/1974 ἀποφάσεως τοῦ «Ἐφετείου Αθηνῶν, δι' ἡς κρίνεται ὅτι εἶναι ἄκυροι αἱ καταρτιζόμεναι ἐν Ἐλλάδι ναυλώσεις πλοί-

ων εἰς συνάλλαγμα, δέοντος ὅπως τὸ ἀνακοῦφων θέματα ρυθμίσθη νομοθετικῶς πρὸς ἀποφυγὴν ἀνωμαλιῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν προσαρμογὴν τῆς νομοθεσίας εἰς τὴν σημερινήν ναυτιλιακήν πραγματικότητα.

Καθυστερήσεις τῆς Νιγηρίας: 'Επειδὴ ἡ Κυβερνητική τῆς Νιγηρίας καθυστερεῖ τὴν καταδόλην τῶν ἐκ τῶν ναυλοσυμφώνων ὑποχρεώσεων τῆς πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν πλοίων, ἄτινα ἀναμένουν πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λάγος δέοντας γίνουν παραστάσεις ἐπὶ ὑπουργικοῦ ἐπιπέδου πρὸς τὴν ἐλόγω Κυβερνητικήν πρὸς τακτοποίησιν τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ θέματος, τὸ ὅποιον προκαλεῖ πλείστας ὅσας ἀνωμαλίας εἰς σημαντικὸν ὀριθμὸν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Αὐτά, μὲ πᾶσαν συντομίαν, εἶναι τὰ ὑποβληθέντα ἡδη πρὸ καιροῦ αἰτήματα τῶν μεσογειακῶν σκαφῶν. Πέραν ὅμως αὐτῶν, ἰδιαίτερως ὑπογραμμίζεται ἡ ἀνάγκη, ὅπως τὸ πνεῦμα αἱ ὑπὸ τὸ ὅποιον τυγχάνει διαχειρίσεως τῶν ζητημάτων τοῦ τὸ μεσογειακῶν πλοίων, ριζικὴν ὑποστῆ ἀλλαγὴν. 'Η Μεσογειακὴ Ναυτιλία δὲν εἶναι ὁ πτωχὸς συγγενῆς εἴναι ἡ κατ' ἐξοχὴν πλουτοφόρος πηγὴ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας. Εἶναι ἡ διατρούσσα ἐνέργητη καταστάσει τὴν παράδοσιν χιλιετρίδων. Εἶναι τὸ λίκνον καὶ ἡ μήτρα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

'Ως γνωστὸν τὰ πλοῖα ὅπως καὶ οἱ ἀνθρωποι, ἔχουν ιθιγένειαν. Δὲν ἔχουν ὅμως θρησκείαν. 'Εφ' ὁ καὶ ἔκαστος τῶν ἐπιβανινῶν θρησκεύεται κατὰ τὸ δοκοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Ο δὲ ἀείμνηστος Καθαρίσσας μᾶς δίδει εἰς γνωστὸν ποίημά του μίαν ἀριστουργηματικὴν περιγραφὴν τῆς προσευχῆς τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν.

'Καθ' ὁ γνωρίζομεν, ἐπὶ τῶν ἴδικῶν μας πλοίων κρατεῖ ἡ συνταγματικὴ ἀνεξιθρησκεία καὶ ἡ λατρευτικὴ διευκόλυνσις, μόνον δὲ ἐπὶ μεγάλων τινῶν ὑπερωκεανῶν, ἐν μικρὸν παρεκκλήσιον εἰς τὸ δύοτον τῶν διαιμερισμάτων των, ἐπιτρέπει, ιερώως παρισταμένου, τῆς Θείας Λειτουργίας τὴν τέλεσιν,

'Η προσφάτης ὅμως δημοσιευθεῖσα εἰδηστική περὶ τοῦ «τζαμιού» ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανού «Μαριάνα VII» εἰσάγει καινοτόμον ἐκσυγχρονισμόν. Διότι ὅμιλει περὶ μονίμου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκαταστάσεως μουσουλμανικοῦ τεμένους, ἐφ' οὐ, μάλιστα, κατὰ τὴν εἰς Πόρτ - Σάιδ παραμονὴν τοῦ σκάφους πρὸ τῆς διὰ Τζένταν ἀναχωρήσεως, ἐγένετο ἡ καθιερωμένη προσευχή, εἰς ἥν μετέσχε καὶ ὁ Κυβερνήτης τῆς Ισμαηλίας.

Τοῦ λοιποῦ, ἐπομένως, οἱ Μουσουλμάνοι προσκυνηταὶ τοῦ χριστιανικοῦ πλοίου, μὴ ἀρκούμενοι πλέον εἰς τὰ παλαιὰ αὐτοσχέδια θρησκευτήρια τοῦ καταστρώματος —τῶν ὅποιων τὴν προτολεμικὴν γραφικὴν ἀπεικόνισιν ἐδημοσίευσαν παλαιότερον τὸ «Ν. Χρονικά»—θὰ εἶναι ἀνετέρων, ἀφοῦ «θεὸς συνεργός πάντας ποιεῖ ραδίων», ἀλλὰ καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου θὰ ἐνισχύεται, ἀφοῦ «θεὸν θέλοντος κανέναν ἐπὶ ριπός πλέοις». «Ο ἐστί μεθερμηνούμενον ὅτι: σταν ὁ Θεός θέλη καὶ ἐπὶ ψάθας δύνασαι νὰ ταξιδεύης.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δῆλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἀνευδομού (transit).

Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐνετεῖς διωρέαν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telegrams: "PHENICO" LONDON

telephone : 987 4670
telex : 897 833

**Ένα χιλιάρικο
στό πορτοφόλι σας
σίγουρα θά... λιγοστέψη!**

**Στό Ταχυδρομικό
Ταμιευτήριο θά αύξηθη!**

Καί θά τό όποια ώρα
τό χρειασθῆτε
σε 820 μέρη της Ελλάδος!



"Αν κρατήσετε τά λεφτά στό πορτοφόλι σας σίγουρα θά λιγοστέψουν! Κάποια περιττή άγορά, ένα ξέδο πού μπορούσε και νά μη γίνη. Γι' αύτό καταθέστε τά λεφτά σας — οσα — έχετε στό ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ. Έξυπηρετεί τά συμφέροντά σας κατά τόν καλύτερο τρόπο, γιατί δίνει τόν μεγαλύτερο τόκο καταθέσεων Ταμιευτηρίου, άπ' όλα τά άλλα 'Αποταμιευτικά' ίδρυματα. Στήν διαθεσή σας ύπαρχουν 820 'Υποκαταστήματα και Ταχυδρομικά Γραφεία σ' όλη τήν Ελλάδα όπου μπορείτε νά καταθέτετε και νά παίρνετε τά χρήματά σας όποτε θελήσετε. Πολλά όποια αύτά λειτουργούν από τις 8 τό πρωΐ ώς τις 8 τό βράδυ. Άκομα και τίς Κυριακές και Γιορτές! Γι' αύτό άρχιστε τώρα, σημερα νά έμπιστεύεσθε τίς οίκονομιες σας στόν μεγαλύτερο 'Οργανισμό λαϊκής 'Αποταμιεύσεως τής Χώρας μας.

Καταθέσεις ύπό τήν
έγγυησιν τού Κράτους.
Τόκος άφορολόγητος.

 TAXYDROMIKON
TAMIEUTHRION

Προσφέρει περισσότερα
πάντα παντού!

'Η άλλη λογραφία μας

Π.Ν.Ο. ΚΑΙ Δ.Ο.Μ.

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου ἡ.ε. τοῦ Περιοδικοῦ σας, δημοσιεύεται σχόλιον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Καὶ τὰ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον»; εἰς τὸ ὄποιον περιέχονται ἀνακρίbeis καὶ ὑποστηρίζονται ἐφαλμένας ὅσον ἀφορᾷ τὰ σχέσεις τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας μετά τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τὸν ἀγώνα κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας, ἀνεξαρτήτως ἔθνικότητος τῆς πλοιοκτησίας, ποὺ δίνουν τὴν ἐντύπωσιν εἰς τὸν ἔχοντα καὶ ἀμυδρὸν ἵδεαν περὶ τῶν ναυτιλιακῶν καὶ ναυτεργατικῶν πραγμάτων, ὅπι διὰ τὸν χειριζόμενον τὸ θέμα, ὁ χώρος ὃπου ἡ Π.Ν.Ο. ἀναπτύσσει τὰς διεθνεῖς δραστηριότητάς της, ἀποτελεῖ ὄγνωστον γῆγν.

Τὸ περιοδικόν σας ἐν τούτοις θητεύει ἐπὶ μακράν σειράν ἑτανεῖς εἰς τὸν δημοσιογραφικὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας, ὑμεῖς, Κύριε Διευθυντά, ἔχετε παρακολουθήσει αὐτοπροσώπως τὰ θέματα αὐτὰ ὅταν μάλιστα εύρισκοντο εἰς τὸν πλέον ὁξεῖαν φάσιν τῶν, καὶ κατὰ συνέπειαν ἐπιστεύεται ὅτι θὰ εἴχοτε σαφῆ ἀντιληφτὸν τῆς καταστάσεως καὶ ἀνεμέναμεν ἀνάπτυξιν ἀντικειμενικῶν ἀπόψεων καὶ ἀντικειμενικῆν ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν σας καὶ οὐχὶ εἰδήσεογραφίαν ἀλλοιώνουσαν τὴν πραγματικότητα.

1) Εἶναι ἀναληθὲς ὅτι τώρα στόχος τῆς Δ.Ο.Μ. εἶναι καὶ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα. Εἶναι γνωστὸν ὅτι μέσα εἰς τοὺς κόλπους τῆς Δ.Ο.Μ. ἀναγνωρίζεται ὅτι ἡ Ἑλλὰς ἀποτελεῖ χώραν ἐκ παραδόσεως ναυτικήν, τῆς ὃποιας ἡ σημαία εἶναι σεβαστὴ διεθνῶς.

Δυστυχῶς ὡρισμένοι «Ἐλληνες πλοιοκτῆται ἔχουν καθιερώσει ὡς κανόνα διαχειρίσεως τῶν σκαφῶν τῶν τὴν ναυτολόγησιν ἀλλοδαπῶν καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ἐπιτρεπτοῦ ποστοῦ ¼ τοῦ πληρωματοῦ εἰς τοὺς ὄποις καπαθάδουλον συστηματικῶν χαμηλὸν μισθολόγιον, πολλάκις ἀνερχόμενον εἰς τὸ ἥμισυ τῆς Ἑλληνικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Εἰς τὰς πεοπτώσεις αὐτὰς ἐνημερωνόμεθα ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ., μεταβάνοντας ἐπὶ τόπους οἱ ἀντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ γίνεται ἡ διευθέτησις. Εἰς δύο διαφοράς περιπτώσεις, μίαν εἰς Αὐστραλίαν καὶ ἐπέραν εἰς Σουηδίαν, ἐπειδὴ οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται καθ' ὑποτροπὴν ὑπέτεσσαν εἰς τὸ αὐτὸν σφάλμα, ἐγένετο σκέψις νότι ἐπιβολὴθῇ μισθολόγιον τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἡ καταβολὴ ἐισφορᾶς προνοίας ὡς μέτρον ποιηῆς, ἀλλὰ ἡ Ὀμοσπονδία μας, ἀντετάχθη καὶ ἐδέχθη τὴν ἐπιβολὴν προστίμου ὑπὸ μορφὴν ἐνὸς ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ μισθολογίου.

Περιπτώσιν διακριτικῆς μεταχειρίσεως τῶν ἀλλοδαπῶν δημοσιεύει καὶ τὸ περιοδικόν σας τῆς 15ης Ἀπριλίου ἡ.ε. εἰς τὴν σελίδα 44. ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀλύστηρὸς Ἐλεγχος» ποὺ ἔρχεται εἰς ἐπιβεβαίστων τῶν ἀνωτέρω ἀπὸ τὰ ἴδια τὰ γραφόμενά σας.

2) Εἰς τὴν τελευταίαν παράγραφον τοῦ σχολίου σας «Καὶ τὰ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον» δημοσιεύονται τὰ ἀκόλουθα, ὀμολογουμένως ἀπίθανα, ὅσον ἀφορᾶ τὰς σχέσεις Π.Ν.Ο. - Δ.Ο.Μ. «Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ίδιαν μας Π.Ν.Ο.. θὰ συνεχίσῃ αὐτὴ τὴν ἀπέλπιδα προσπάθειαν τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. Μέχρι σήμερα δὲν τὸ ἐπέτυχε καὶ δὲν θὰ τὸ ἐπιτύχῃ.

Ὀμολογοῦμεν ὅτι ἐκπληρούμεθα ἀναγνώσκοντες εἰς τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πράγματα ποὺ ἐμφανίζουν τὸν συντάκτην τοῦ σχολίου ὡς ἀγνοοῦντα στοιχείῳ γεγονότα.

«Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴς Ὀμοσπονδία διπὸ τοῦ Φεβρουαρίου τοῦ 1975 ἐπανήλθεν εἰς τοὺς κόλπους τῆς Δ.Ο.Μ. μὲ πλήρη τὰ δι-

καιώματα τῆς μετέχει ὡς ἰσότιμον μέλος εἰς τὰς συνεδριάσεις τῶν σωμάτων τῆς καὶ διερωτωμέθα ποὺ ἀνεκάλυψαν τὰ «N. X.» «τὰς ἀπέλπιδας προσπαθείας τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς».

Εἰς τὸ θέμα τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας, εἶναι γνωστὸν ὅτι μετά τὴν ἀναστολὴν τῆς ιδιότητος τοῦ μέλους τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὴν Π.Ν.Ο. τὸν Νοέμβριον τοῦ 1968 λόγω τοῦ δικτατορικοῦ καθεστώτος, ἡ Δ.Ο.Μ. ἀνέτρεψε τὴν καθιερωμένην δάσιν νὰ ἀναγνωρίζωνται αἱ συμβάσεις τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ὡς πληρούσαι τὰ διεθνῆ ἐπίπεδα. «Ἡ Π.Ν.Ο. ἀφ' ἡς ἐπανήλθεν εἰς τοὺς κόλπους τῆς Δ.Ο.Μ., ὡς πλοῖας μέλος αὐτῆς, εἰς τὰς κάθε εύκολιαν ἀνακινεῖ τὸ ζήτημα τῆς ἐπαναφορᾶς τοῦ παλαιοῦ καθεστώτος. Καὶ ἔχει ὑπὲρ αὐτῆς ἔνα μεγάλο ἐπιχείσιμα, ὅτι ἡ Π.Ν.Ο. ἔχει συμβάσεις μὲ 1.400 ἐλληνοκτήτη πλοῖα ὑπὸ σημαίας εύκολίας, ἀπὸ τὰ ὅποια ἡ Δ.Ο.Μ. μόνον περὶ τὰ 75 κατώρθωσεν νὰ ὑπογράψῃ ιδιάκις τῆς συμβάσεις καὶ νὰ ἀποστέψῃ εἰσφοράς της προνοίας. Τὸ ἄφθονον παραδάκι εἰσπράττεται ἀπὸ τὰ 800 περίπου πλοῖα σύμφωνα μὲ τὰ ὅποια ὑπὲρ αὐτῆς, ἀπὸ τὰ 75 εἶναι ἐλληνοκτήτη, ἐνῷ ὅλα τὰ ἄλλα εἶναι ξενόκτητα, ταῖς ἀμερικανικούς καθεστώτας καὶ ἵσως διὰ τὸν λόγον αὐτῶν οἱ Αυερικανοί ἔνδεχται νὰ ἀντιδράσουν.

«Ἐπισυνάπτουμεν φωτοτυπικὸν ἀντίγραφον τοῦ πίνακος τῶν πλοίων μὲ τὰ ὅποια ἔχει συμβάσεις ἡ Δ.Ο.Μ. πρὸς ἐνημέρωσιν σας καὶ ποδὸς ἐπιτρέπων τῶν δισων ὑποστηρίζομεν ἀνωτέρω.

Εὐχαριστοῦντες διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Μεθ' ὑπολήψεως
Ἐντολῆ Διοικήσεως
Ο Γεν. Γραμματεὺς
ΕΜΜ. ΣΑΓΙΤΗΣ

Πειραιεὺς 20 Ἀπριλίου 1976

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Σύντομος ἡ ἀπάντησίς μας. Ναί —τὸ ὄμολογεῖ ἐπιστολογράφος μας— ἡ Δ.Ο.Μ. ἤρχισε τὰς ἀνεπιτρέπτους ἐπιθεωρήσεις τῆς καὶ εἰς τὰς ἐλληνικὰ πλοῖα —οὐ μόνον τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνοκτήτηα. Καὶ ἐπιδάλει κυρώσεις κατ' αὐτῶν, πρόστιμα ὑπὲρ τοῦ λεγομένου «ταμείου προνοίας»

τῆς Δ.Ο.Μ. —οὐχὶ τῆς Π.Ν.Ο.— τοῦ ἀνεξέλεγκτου θεσαίων.

Ἐπιτεβεστιώνει ἐπίσης ὁ ἐπιστολογράφος μας, ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. συνάπτει συμβάσεις μετὰ τολλῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων, εἰσπράττουσα τὸ χαράτσι ὑπὲρ αὐτῆς.

Καὶ διερωτώμεθα: «Ἀναγνωρίζεται ὅποι τὴν Δ.Ο.Μ. ἡ «κάρτα» τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῆς ὅποιας τόσα καταδάλλουν οἱ ἐφοπλισταί, συμβαλλόμενοι μὲ τὴν Π.Ν.Ο.; Ἄφου ἡ Δ.Ο.Μ. προέρχεται εἰς τὴν σύναψιν τοιούτων συμβάσεων διὰ τὰ ἐλληνοκτήτηα πλοῖα, εἰς τις χρησιμεύει ἡ κάρτα τῆς Π.Ν.Ο.; Κατὰ τὸν ἐπιστολογράφον μας ὑπερεδδομήκοντα ἡδη ἐλληνοκτήτηα πλοῖα ἔχουν συμβλήθη μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. Τὰ εἰσπράττομενα, θεσαίως, δικαιώματα τηνίσχυον τὸ σημαντικὸν ἀπόβεμμα τοῦ «Ταμείου Προνοίας» τῆς Δ.Ο.Μ. «Ἡ Π.Ν.Ο. δὲν μετέχει τῆς πανδαισίας αὐτῆς.

Ἄνωμολογεῖ, ἀλλωστε, ὁ ἐπιστολογράφος μας ὑπέρθυμος τῆς Π.Ν.Ο., ὅτι αἱ συμβάσεις τῆς Π.Ν.Ο. μὲ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνοκτήτηα πλοῖα δένται ἀναγνωρίζονται ὅποι τὴν Δ.Ο.Μ. Συμμετοχήν εἰς τὰ εἰσπράττομενα δὲν δέχεται. Καὶ ὁ κ. Σαΐτης τονίζει ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. ἀπέστιμα εἰσπράττεται τὸ πλοίον τοῦ «Ταμείου Προνοίας».

Αὐτὰ εἶναι τὰ ἀδιάφευστα γεγονότα. «Ἡ Π.Ν.Ο. εὐρίσκεται ἀκόμη εἰς τὸν προβάλλαμον τῆς Δ.Ο.Μ. Αἱ περὶ εἰσδοχῆς τῆς διαβεσιώσεις πόρων ἀπέχουν τῆς ἀκριβείας. Πανηγυρική εἰσδοχή τῆς δὲν ἔγενετο καὶ δὲν ἀνεκοινώθη. Απόδειξις, ἀλλωστε, καὶ ἡ ἀναμίξις τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς αὐτὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα.

Καὶ τόρα, ὃς ἔλθωμεν εἰς τὸν κατάλογον τῶν συμβεβλημένων μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. πλοίων. Τὸν διεξήλθομεν διὰ νότο ἐπιτεβεσιωθῆ τὸ παρ' ἡμῖν ὑποστηρίζομεν. «Ἀπουσιάζουν τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ιταλικὰ —ἐλάχιστα τὰ ἀναφέρομενα — τὰ ονοματικά, τὰ ἀμερικανικά καὶ τὰ ἀγγλικά, θεσαίως. Πάμπολλα —τὰ πειστούμενα— τὰ φερόμενα ὑπὸ τὸν τίτλον «Κορεατικά, τὰ ὅποια, ὅμως, ἔχουν ιδίαν σύμβασιν ἐργασίας καὶ οὐχὶ τῆς Δ.Ο.Μ. Εἶναι, ως φαίνεται, ξένης ιδιοκτησίας σκάφη, μὲ Κορεατικά πληρώματα. Γεγονός ὅπερ ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. «ψωφεύει» εἰς τὰ ρηγά. «Ἀποφεύγει τὰ δύσκολα ἐγχειρήματα, ποὺ εἶναι πιθανόν νὰ τῆς δημιουργήσουν τὴν ἀντιδικίαν.

Καὶ διὰ νότο τελειώνωμεν: «Ἡ Δ.Ο.Μ. εἶναι καὶ ταῦ οὐταὶ ὁ ἔχθρος τῆς ναυτιλίας της μας ὑποθέσεων. Προστάθει της, ἔχυπητούσα τοὺς ἀνταγωνιστάς μας, νὰ καταστήσῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἐλάχιστα ἀνταγωνιστικόν. Διὰ τῆς παρεμβάσεως τῆς εἰς τὰς ἐπανδρώσεως καὶ αὐτῆς τώρα τῆς συντηρησεως τῶν σκαφῶν, ἡ Δ.Ο.Μ. ἔχυπητούσα καρίων τὰ συμφέροντα τῶν βορειο-εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν, τείνει νὰ ἐκ-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

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

το πίση, διὰ τοῦ υπερμέτρου κόστους δαπανών κινήσεως, τὸ ἐλληνόκτον γενικῶς πλοίον ἀπὸ τὸν στίδον τῶν μεταφορῶν. Δὲν ἀριστοτολογούμεν. Τά γεγονότα ἐπιβεβαιώνουν τὰς ὁπόφεις μας.

"Ετερον, δεδαίως, ἔκατερον, ἂν πιστεύωμεν ἀναγκοίαν τὴν ἐνεργὸν παρουσίαν τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὰ τῆς Δ.Ο.Μ. Πολλαὶ ἐπιζήμιοι ἑνέργειαι θὰ προλαμβάνωνται ἐκάποτε λόγω τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας εἰς τὰς διασυνομέσεις τῆς Δ.Ο.Μ., μέχρις ὅτου τὰ Δικαστήρια ἢ καὶ αὐτὰι αἱ Κυβερνήσεις ἐπιληφθοῦν τῆς δῆλης σκανδαλώδους ὑποθέσεως τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ δημιουργηθῆ τὸ δεδικασμένον, ὅπερ θὰ ἀπαγορεύσῃ εἰς τὴν ὄργανωσιν αὐτῆν τὴν παρέμβασιν ὑπὲρ τὸ Διεθνὲς Δίκαιον, εἰς ἔργα ἀλλοτρια, ἀναγόμενα εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ὀρχῶν ἐκάστης χώρας καὶ τῶν διακρατικῶν ὄργανισμῶν. Καὶ αὐτὸς ἀσφαλῶς θὰ γίνη. Ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Δικαιοσύνην πιθανὸν νὰ προέλθῃ.

"Ἄξιοσημείωτον εἶναι, ὅτι ἡ δραστηριότης τῆς Δ.Ο.Μ. περιορίζεται εἰς ὥρισμένας περιοχάς. Ἀποφάσεις δικαστηρίων δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἐπέκτασην τῆς δραστηριότητὸς της. Εἰς τὰς Ἡνωμένας λ.χ. Πολιτείας, δὲν ἐπισημάνονται τὰ τελευταῖς ἔτη κρούσματα τῆς παρεμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. Εἰς τὰς σκανδιναυικάς, τούναντίον, χώρας ἔχει τὴν ὑποστήριξιν τῶν ἑκεὶ ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων. Ἐκεῖ καὶ ἡ δρᾶσις τῆς ἐμφανῆς. Τὸ χαράτσι εἰσόπτρατεαι.

Καὶ μία τελευταῖα παρατήρησις: Διατί εἰς τὰ δρεπανικὰ σκάφη, τὰ ἀπασχολοῦντα κατὰ μεγίστην ἀναλογίαν ἀστικά πληρώματα μὲν κατώτερον μισθολόγιον ἀπὸ τὸ ἀγγλικόν, ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν παρεμβαίνει καὶ δὲν ἀξιώνει τὴν καταβολὴν καὶ εἰς τοὺς Ἀστικας τὸ ὑπέρτερον ιδίων της ἡ τὸ ἀγγλικὸν μισθολόγιον; Δύσκολον, τῇ ἀληθείᾳ ἔγχειρημα, τὸ ὅποιον δὲν θὰ τῆς τὸ ἐπιτρέψουν οἱ πάτρωνες τῆς Δ.Ο.Μ.

Αὐτὰ εἰς ἀπάντησιν τῆς ἀπολογητικῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο., τὴν ὅποιαν ἐλάδομεν, ἐνῷ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» πρὸ 15θημέρου ἔξετυποντο.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ «ΕΣΤΙΑΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ»

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ ἐπιτρέψατέ μου δημοσίων τῶν στηλῶν τοῦ ἑγκρίτου ὑμῶν περιοδικοῦ, ἀναφερθῶ εἰς τὸ δημιουργημα τῆς ἐπιτασίας Ν.Δ. 92)73 «Περὶ ίδρυσεως Ἐστίας Ναυτικοῦ».

Ἀφορμὴν εἰς τὴν ἐπιστολὴν μου ἐδόθη κυρίως ἀπὸ τὰς δόλους καὶ περισσοτέρας καθημερινὰς συζητήσεις μετοχεῦ τῶν συναδελφῶν ἀξιωματικῶν καὶ δόλιων ἐκ τῶν ἐγνοίᾳ τελούντων πληρωμάτων ὡς πρὸς τὸ εἶδος καὶ τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ φορέως.

Ἀφορμὴν εἰς τὴν ἐπιστολὴν μου ἐδόθη κυρίως ἀπὸ τὰς δόλους καὶ περισσοτέρας καθημερινὰς συζητήσεις μετοχεῦ τῶν συναδελφῶν ἀξιωματικῶν καὶ δόλιων ἐκ τῶν ἐγνοίᾳ τελούντων πληρωμάτων ὡς πρὸς τὸ εἶδος καὶ τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ φορέως.

Ἀφορμὴν εἰς τὴν ἐπιστολὴν μου ἐδόθη καὶ ἡ ἀναγραφεῖσα εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 1.5.76 εἰδῆσις, διτὶ τὸ Δ.Σ. τῆς Ἐστίας Ναυτικοῦ εἰς τὴν πρώτην συνεδρίασιν του (μετὰ ἀπὸ 33 μῆνες), ἐνέκρινεν τίνη χορήγησαν τοῦ ποσοῦ τῶν δραχμῶν 500.000, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Στέγης Ἐλλήνος Ναυτικοῦ τῆς Ἀμβέρσης.

Σχόλια ἀνεγράφησαν καὶ ἄλλοτε διὰ τὴν Ἐστίαν Ναυτικοῦ, συνήθως ὅμως ἐσχολιάζετο ὃ ἐρήμην τρόπος τῆς καθιερώσεώς της.

Ὑπενθυμίζεται διτὶ τὸ Ν.Δ. 92)73, ἔγινε χώρις τὴν ἀπαραίτητον συμμετοχὴν τοῦ ἀρμόδιου Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ εἴναι συντεταγμένον εἰς ὑφος ἔνον πρὸς τὴν ναυτικὴν πραγματικότητα.

Νομοθέπημα ψυχαγωγικοῦ - κοινωνικοῦ περιεχομένου, ἀρχίζει μὲν τὸ στερεότυπον τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, «ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσουμεν».

Καὶ ἐρωτάται σήμερον, τὶ χρειάζονται οἱ δαπανηρότεροι διὰ τὸν φορέα ἔξενωνες καὶ ἐντευκτήρια; Ναυτικοὶ ταλαιπωρούμενοι ἐπὶ πολλάς ἡμέρας πρὸς ἔξεύρεσιν ἐργασίας εἰς τὴν παραλίαν τοῦ Πειραιῶς, σύντε ὑπῆρχαν κατὰ τὴν ψήφισιν τοῦ Νόμου, οὔτε καν ὑπάρχουν σήμερον, ἐποχὴν δύσκολον διὰ τὴν Ναυτιλίας (μόνον διὰ τὸν ἐφοπλισμόν).

Οἱ ἔξ ἐπαρχίας ναυτικοὶ κλείνουν τὴν δουλειὰ τους σήμερον, τηλεφωνικῶς καὶ φθάνουν εἰς τὸν Πειραιά 1 - 2 ἡμέρας πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς των διὰ τὰς σχετικάς διατυπώσεις.

Οσοι δὲ φθάνουν εἰς τὸν Πειραιά μόνοι

των, πρὸς ἔξεύρεσιν ἐργασίας, δὲν νομίζω τὰ ταλαιπωρούνται, διότι αἱ πινακίδες εἰσόδου τῶν μεγάρων εἶναι καλυμμέναι ἀπὸ τὰς ζητούνται.

Μήπως πάλιν ἔχουν ἀνάγκην Ἐστίων Ναυτικοῦ τὰ 50% τῶν Ναυτικῶν μας, οἱ ὅποιοι διαμένουν μονίμως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Πρωτεύουσης;

Διατὶ λοιπὸν νὰ πετάξωμεν ἐκαπομύρια δραχμές διὰ τὴν κατασκευὴν τοιούτων οἰκημάτων;

Πιθανὸν τὰ ἐντευκτήρια εἰς τὴν περίοδον τῆς δικτατορίας νὰ ἴσαν χρήσιμα, διότι ἀφ' ἑνὸς, οἱ ναυτικοὶ ἐντὸς σύτῶν θὰ ἡλεγχούντο διὰ δραστηριότητας ἐκτὸς τοῦ ἐπαγγελματός των, ἀφ' ἑπέρους η συνάδρομοις των ἐντὸς τῶν ἐντευκτηρίων, θὰ τοὺς ἀπεμάκρυνεν ἀπὸ τὴν στέγην τοῦ σωματείου των, μὲ δυσάρεστον συνέπειαν δι' αὐτά.

Εἰς τὴν σημερινὴν καπάστασιν αἱ αἰθουσαὶ θὰ μετεβάλλοντο, εἰς τὸ σύντομον χρονικό διάστημα, χῶροι δράσεως παρανόμων συνιδιοτικῶν δργανώσεων η μᾶλλον τῶν συντονιστικῶν ἐπιπρόστον, μὲ γνωστὰ διαβρωτικά ἐπακόλουθα.

Ίσως διὰ πολλοὺς οἱ φόδοι μου νὰ εἶναι ξεπερασμένοι, ἀλλὰ ἀπαυτῷ διτὶ εἰς τὴν παραδίαιναι αἱ «ευτονιστικαὶ ἐπιπρόσται» τὰς ξεπερασμένας μεθόδους ἀκολουθοῦν.

Ἡ Ἐστία τοῦ Ναυτικοῦ εἶναι ὁ Οἶκος Ναύτου. Εἰς τὸν φορέα αὐτὸν θὰ ἀνάπτυξωμεν νέους κοινωνικοὺς καὶ ψυχαγωγικοὺς τομεῖς, ἔλλον κριθῆ ἀπαραίτητον, ἐκτὸς τῆς Ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως.

Πολλὰ πράγματα ήμπορον ἐπίσης νὰ ἐπιτευχθοῦν εἰς τὰ Σωματεῖα μας, διότι ἐκεὶ εἴναι ἡ ἐπαγγελματική μας Ἐστία. Διατὶ νά ζητούμεν ὅπ' ἀλλού ικανοτοίσιν τῶν ἐπαγγελματικῶν μας προβλημάτων (π.χ. Ν. Δ. 92, ἀρθρον 2, ἔδαφ. 3, 6, 9, 10), ἀφοῦ τὸ Σωματεῖον μας εἶναι τὸ μόνον ἀρμόδιον;

Ἡ κατάργησις τοῦ Ν.Δ. 92)73 θὰ ἥτο εύχης ἔργον. Ἄντι αὐτοῦ νὰ συνταχθῇ ἔνας νέος Νόμος ὁ ὅποιος νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν Μαρφωτικὴν καὶ Κοινωνικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ναυτικῶν.

Ἄπο τοὺς πόρους τοῦ φορέως θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ δημιουργηθοῦν εἰδικαὶ σχολαὶ διά-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10 ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΙΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

τὴν ἐπιμόρφωσιν τῶν ἀξιωματικῶν μας, ὅπως π.χ. ἡ μετάκλησις κλιμακίου καθηγητῶν ἐκ τοῦ κολλεγίου τοῦ Πλάνουθ διὰ μαθήματα μέσων καὶ προχωρημένων ναυτικῶν Ἀγγλικῶν.

Ἡ δημιουργία σχολῆς ἀνάλογης τῆς Γκρενόμπλ. Εἰδικά φροντιστήρια ἀξιωματικῶν ἐπὶ τῶν νέων τεχνολογικῶν ἔξελίξεων τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὰ ὄποια νὰ διδάσκουν κορυφαῖοι, ξένοι καὶ Ἐλλήνες καθηγηταὶ καὶ τόσα ἄλλα μορφωτικά προγράμματα πρὸς τὸ καλὸν ὅλων τῶν πλευρῶν.

Ἄλλη χρήσιμης δραστηριότης θὰ ἡτο ἡ δημιουργία ἑνὸς πολυορφού κτηρίου σύνπερ - μάρκετ, ἐντὸς τοῦ ὄποιοῦ θὰ ὑπάρχουν τρόφιμα, ἐπιπλα, ύφασματα κλπ. εἰς τιμὰς κόστους. Ἀληθινὴ ἀνακούφησις διὰ τὰ δαλάντια μας, εἰδικῶς τῶν συνταξιούχων μας.

Ἡ πρότασις μου διὰ τὸ σύνπερ - μάρκετ δὲν θὰ πρέπει νὰ συγχέεται μὲ τὸ μπακαλομάργαζο ποὺ πρόκειται (ἄν ποτὲ) νὰ λειτουργήσῃ εἰς τὰ ὑπόγεια τῆς Π.Ν.Ο.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ καλὸν θὰ εἶναι νὰ ὑπάρξῃ μία ἀνακούφισις τοῦ Δ.Σ. τῆς Εστίας Ναυτικοῦ, περὶ τῆς οἰκονομικῆς τῆς καταστάσεως.

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Μετὰ τιμῆς
ΠΥΘ. ΚΟΣΙΒΑΣ
Κάνιγγος 4, Πειραιεὺς

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Μὴ ἀναρρώσας εἰσέτι ἐκ τοῦ σοθαροῦ τραυματισμοῦ του, ἐπισυμβάντος ἐπὶ τοῦ ὑπὸ Ἐλληνική σημάνσιν Φ)Π «Nushabba», τὴν 24ην Ἀπριλίου, 1976, θεωρῶ ἐπιβεβλήμενου καθῆκον νὰ εὐχαριστήσω θερμῶς, δημοσίως, τὸν Πλοίαρχον καὶ τὰ λοιπὰ μέλη τοῦ πληρώματος, ιδιαίτερως δὲ τὸν Πλοίαρχον κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΝ, ὁ ὄποιος διὰ τῶν ὄρθων ἐνεργειῶν του, τῶν παρασχετειῶν ὑπὸ αὐτοῦ πρὸς ἐμέ πρώτων δοθειῶν, μὲ διέσωσεν ἐκ βεβαίου θανάτου καὶ μὲ διεπήρησεν ἐν ζωῇ, μέχρι τῆς ἀρίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαρκελώνης, ὅπου καὶ εἰσήχθη εἰς Νοσοκομεῖον.

Ἄμα ἐπανεύρου τὰς αἰσθήσεις μου εἰς τὸ Νοσοκομεῖον «Príncipes de Espana», μετά τρεῖς ἡμέρας, ἔλαβον γνῶσιν τῶν ἐνέργειῶν τοῦ κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ, δότις ἀπέσπασε τὸν θαυμασμὸν καὶ τὴν ἐκτίμησιν ὅλων. Τὰ λεχθέντα εἰς ἐμέ, ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ τοῦ Ἰατρικοῦ Προσωπικοῦ, καταδεικνύουν ὅτι ὁ Πλοίαρχος κ. Νικολάου ἐνήργησε υπεράνθρωπα καὶ κατσώρθωσε νὰ μὲ διασώσῃ.

Τὰ ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω λεχθέντα, ἐνίσχυουν πάς πεποιθήσεις ἀπάντων ὅσων γνωρίζουν τὸν Πλοίαρχον κ. Νικολάου.: Δίκαιος, τίμος, ὀμέροληπτος, ἀξιος Ἀξιωματικὸς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὑπόδειγμα οἰκογενειάρχου, ἔτοιμος πάντα νὰ παράσχῃ δοθειῶν εἰς οἰονόβιοποτε.

Αὐτὸς εἶναι ὁ ἀξιος Πλοίαρχος τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸν ὄποιον εὐχαριστῶ θερμῶς, σήμερον δημοσίως. Εἴναι τιμὴ καὶ ὑπερηφάνεια διὰ τὸ Ἐλληνικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, τὸ ὄποιον τόσον ἡγάπησα, νὰ στελεχώνεται ὑπὸ τοιούτων Ἀξιωματικῶν. Τοῖς ἀνήκει ὁ δημόσιος ἐπαίνος. Ἀξιομίμητον τὸ παράδειγμα του.

Είμαι ὑπερήφανος διότι είλον τὴν εὐκαιρίαν νὰ γνωρίσω τὸν κ. Νικολάου καὶ νὰ ὑπηρετήσω ὑπὸ τὰς διαταγάγας του, ἐπὶ ἐν ἔτος.

Ἀπὸ τὴν μακρινὴ χώρα ὅπου θὰ μεταναστεύσω, θὰ στρέψω τὴν σκέψιν μου πάντα κοντά σας πλοίαρχε Νικολάου καὶ θὰ προσέχωμει διὰ σᾶς καὶ τὴν οἰκογένειάν σας.

Εὐχαριστῶ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
39, Α. Δρουσιώτη
Λασδός - Κύπρος

Ἡ προσέλκυσις νέων

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΧΑΝΔΡΗ

Ὀρθῶς ἐτόνισεν ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενόσεως 'Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀντ. Χανδρῆς εἰς τὴν πρές κόνφερενς τῆς παρελθούσης Τρίτης, ὅτι τὸ μεγαλύτερον πρόβλημα τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζει ἀπὸ ἐτῶν ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία εἶναι ἡ ἐλλειψις ἐμψύχου υλικοῦ. Πιστεύομεν, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Χανδρῆς ὅτι χωρὶς ἐπαρκῆ καὶ ὀρίστως ἐκπαιδευμένα πληρώματα η Ναυτιλία μας δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσην τὴν ὄποιαν κατέκει σήμερον εἰς τὸν διεθνῆ στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Μὲ ἀφορμὴν τὴν συστηματικὴν σταυροφορίαν τὴν ὄποιαν ἥρχισεν ἀπὸ τῆς 15ης Μαρτίου ἡ Ε.Ε.Ε. διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὁ κ. Χανδρῆς ἔσπευσε νὰ διευκρινήσῃ ὅτι ἡ ναυτολόγησης ξένων εἶναι μία λύσις ἀνάγκης εἰς τὴν ὄποιαν προσφεύγει ὁ ἐλληνικὸς Ἐφοπλισμὸς διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς δυσκολίας τοῦ παρόντος. Οὔτε διάθεσις ἐκποτίσεων τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ ὑπάρχει, ὑπεγράμμισεν, οὔτε δυνατότης ἀξιοποιήσεως τοῦ ξένου δυναμικοῦ εἰς τὰ ἐπίπεδα ἀπόδοσεως, τὰ ὄποια καθιστούν τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν ἀποδοτικὴν καὶ διώσιμην. Κατὰ συνέπειαν, ἐτόνισεν, ἐνδιαφερόμεθα διὰ νέα στελέχη καὶ νέα πληρώματα καὶ εἰμεδος διατεθειμένοι νὰ κάμνωμεν διὰ τὸ ημπορούμενο διὰ νὰ τὰ ἀποκτήσωμεν. 'Η σχεδιασθεῖσα σταυροφορία προσελκύσεως θὰ συνεχισθῇ μέχρι τέλους τοῦ 1976, δάσει τὸν δεδομένων τῆς ἀνακάμψεως τῆς ἀμερικανικῆς καὶ τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας. 'Η Ελληνικὴ Ναυτιλία, πάντως, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Χανδρῆς, ἐμφανίζει εἰς τὸ σύνολόν της ἐντυπωτικὴν ἀντοχὴν καὶ ἀνέφερεν ἐνδεικτικός διὰ τὴν κρίσισιν δὲν ἐπτρέπεται τὴν ἑκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικὴν πρόσοδον τῆς χώρας παρὰ μόνον μὲ μίαν μείσωσιν τῆς τάξεως τοῦ 2,5%. 'Επίσης ἐτόνισεν, ὅτι παρὰ τὴν κρίσιν οἱ κυριώτεροι ἀγορασταὶ εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν μεταχειρίστηκαν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μεταφορῶν τῆς Ελληνες.

Τέλος, ὁ κ. Χανδρῆς ἀνεφέρθη ἐπίσης εἰς τὴν προαναφερθεῖσαν πρές κόνφερενς καὶ εἰς τὴν ἐπίλυσιν, ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, ώρισμένων προβλημάτων τὰ ὄποια σχετίζονται μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τὸν ἐπαν-



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

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHAHRA

Head Office : "Alphaco Building"
No. 154, Ferdousi Ave., P. O. Box No. 290

Cables : "ALPHA"
Telex : 654020 ALFA IR
Telephones : (0651) 6030 / 34 (5 Lines)

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

ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ «ΝΤΑΜΠΙΓΚ» ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Όλεθρια τὰ ἀποτελέσματα

Εἶτε πρόκειται περὶ τοῦ γαλλικοῦ ὑπομνήματος, τὸ ὅποιον ὑπεβλήθη εἰς τὸ συμδύλιον τῶν Ἐννέα τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, εἴτε περὶ προγράμματος κοινῆς δράσεως, τοῦ ὅποιον ἡ ἐπέξεργασία γίνεται ἀπὸ τὸ Εὐρωπαϊκὸν Συμβούλιον, εἶναι δῆτημα σήμερον ἡ λῆψις ἀπόφασεων διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ναυτιλίας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος ἐναντίον τῶν μέτρων διακρίσεων, ἀτίνα ἔφαρμόζουν χώραι τινὲς ὑπὸ ἀνάπτυξιν, καθὼς ἐπίσης ἐναντίον καὶ τῆς διαστροφῆς τῶν συνθηκῶν ἐκπαταλεύσεως τῶν πλοίων, αἵτινες ἔδημιοι ωργήθησαν ἀπὸ τὴν ὑπαρξίν τῶν σηματῶν εὐκολίας καὶ τοῦ εντάμπιγκα τῶν κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρῶν.

Ἐφιστάται ἡ προσοχὴ εἰς τὴν ἀπειλὴν ἡτοῖς ἐπικρέμαται ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοιούτων μεθόδων. Συγκριτικά τινα στοιχεῖα κοινῷ ἀριθμῷ εἶναι χαρακτηριστικοί: Κατὰ τὸ 1959 τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας τῆς Κοινότητος τῶν Ἐννέα ἀντεπροσώπωνε τὰ 40% τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας, τὸ ποσοτὸν τοῦτο κατέλθειν εἰς τὰ 24% τὸ 1975. Μὲ ἄλλους λόγους, ἡ θεσίς τῶν ναυτιλιῶν τούτων ἐμειώθη κατὰ 40% εἰς χρόνον ὀλιγάτερον τῶν εἰκοσι ἔτην.

Ἐγ γάρ τοι τὸν πόρον τὰ ἀνωτέρω, μεταξὺ 1959 καὶ 1975 ἡ Ναυτιλία τῶν ἄλλων χωρῶν ἐλευθέρας οἰκονομίας ἀνήλθεν ἀπὸ 33% εἰς 38%, τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ἀπὸ 17% εἰς 24%, τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν ἀπὸ 5,6% εἰς 7,1% καὶ τῶν κρατικῶν ἔταιρων ἀπὸ 4,2 εἰς 7,2%.

Ἄξιοσημείωτον δὲ εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι ἡ τοιούτη μείωσίς τῆς χωρητικότητος τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐσημειώθη εἰς μίαν περίοδον πρωτοφανούς αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἡτοῖς ἐτριπλασιάσθη ἀπὸ τὸ 1959.

Ἡ αὐξήσις τῆς χωρητικότητος τῶν χωρῶν αἵτινες ἐλέγχουν τὰς κρατικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἶναι ἡ μεγαλυτέρα (400%), ἀκολουθοῦν αἱ χώραι σηματῶν εὐκολίας (330

τοῖς ἑκατὸν) καὶ τῶν ἄλλων ἀνεπτυγμένων χωρῶν (240%).

Ἀντιθέτως, αἱ ναυτιλίαι τῆς Ε.Ο.Κ. κατὰ τὴν ίδιαν χρονικὴν περίοδον ἐσημείωσαν ποσοτὸν αὐξήσεως μόλις 80%.

Ἐάν συγκρίνωμεν τὸ ποσοστὸν τοῦτο (τὸ 80%) μὲ τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως τοῦ ἔξωκοινοτικοῦ ἐμπορίου, δηλαδὴ τοῦ ἐμπορίου τῆς Κοινότητος μὲ τὰς τρίτας χώρας (400% ἀπὸ τὸ 1959) καὶ λάβωμεν ὑπὸ διανοίαν τὴν ἔξωτεροικὸν ἐμπορίον τῶν χωρῶν ὄλλων κατηγοριῶν, ἀς ἀναφέραμεν, πούτο σπανίως ὑπερέθη τὸ ἔξωκοινοτικὸν ἐμπόριον, ὅπερ ἐν συμπεράσματι δεικνύει, ὅτι ἡ σχετικὴ ἐξασθένησις τῶν ναυτιλιῶν τῆς Ε.Ο.Κ., ὃν σχέσει μὲ τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα ἐγένετο, ἐνῷ παρετηρεῖτο μάτι ταχείᾳ αὐξήσις τῶν στόλων τῶν ἄλλων κατηγοριῶν ἀναφερθεῖσῶν χωρῶν. (Ἡ πλειονότης τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἐκτὸς τῶν ΗΠΑ, Παναμᾶ, Σουνδίας, ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, καὶ χωρῶν αἵτινες ἐλέγχουν τὴν Ναυτιλίαν των).

Ἡ ἔξελιξις αὕτη δὲν δύναται νὰ ἔχηγηθῇ ἀπὸ τὰς διαφόρους αὐξήσεις τοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐμπορίου.

Ἄλλον ὀξιοπαρατήρητον γεγονός: Αἱ ναυτιλίαι τῆς Ε.Ο.Κ. κατέχουν μόλις τὸ 15% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος φορτηγών, τὰ ὅποια, ἐν πάσῃ περιπτώσει, εἶναι τὰ πλέον ἀποδοτικά, λαμβανομένης ὑπὸ διανοίας τῶν καθεστώτων τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀπίνα τὸν ἀντιμετωπίζουν βαθείαν κρίσιν, ἡ Ε.Ο.Κ. κατέχει τὸ 25% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Ἐν ἀντιθέσει τούτων αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν καὶ ἐλεγχούμενης οἰκονομίας κατέχουν τὸ 15% εἰς χωρητικότητα φορτηγών, ἀριθμὸς λιαν ὑψηλὸς ἐν σχέσει μὲ τὴν συνολικὴν τῶν χωρητικότητα (ἀντιστοίχως 7,1% καὶ 7,2%).

Ἡ Ε.Ο.Κ., ὅμως, προηγεῖται εἰς τὸν τομέα τῶν κοντέινερς, τὰ ὅποια εἶναι σκάφη μεγάλης ἀξίας, πρᾶγμα ὅπερ ἔχει τὴν ἐξόρμησιν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν πρὸς ἀπόκτησιν τοιούτων πλοίων δι' ὅ και

τεράστιαι ἐπενδύσεις γίνονται εἰς τὸν τομέα τούτον.

Ἐάν, ὅπως εἶδομεν, ἡ Ναυτιλία τῆς Ε.Ο.Κ. ἐσημένωσε μίαν αἰσθητὴν πτώσιν (24% ἀπὸ τοῦ 40%) καὶ ἐξανθεσίς της δὲν προσανατολίζεται ἀρκούντως πρὸς τὰ πλέον ἀποδοτικά σκάφη, ὡς εἶναι τὰ φορτηγά ηπρού φορτίου, τούτῳ ἀντισταθμίζεται διά τῆς ποιότητος, τῆς υψηλῆς τεχνολογίας (ἡ πλέον ἀνεπιγενέν τοῦ κόσμου) καὶ τῆς μέσης ἡλικίας τῶν σκαφῶν.

Παραπρούμεν ἐπίσης, ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι τῆς Ε.Ο.Κ. ἔξασφαλίζουν πάντοτε τὸ 50% τοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐμπορίου τῆς Κοινότητος, τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἔθνων ἀκτοπλοίκων μεταφορῶν (75% - 100%) εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας, αἵτινες ἐπιβάλλουν μίαν προτίμησιν ὑπὲρ τῆς ἔθνης των σηματίας καὶ ἔνα ἀξιοπρόσεκτον μερίδιον ὑπολογιζόμενον εἰς 40% τῶν ὑπέρ τρίτων μεταφορῶν (cross trade).

Πάντως, ἡ συμμετοχὴ αὕτη τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Κοινότητος εἰς τὸ ἔξωτεροικὸν ἐμπόριον καὶ εἰς τὰς ὑπὲρ τρίτων μεταφορὰς εὑρίσκεται εἰς σχετικὴν ὑφεσιν. Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ ἔχει τὸ φαινόμενον τοῦτο λογω τῆς συμπτωματικῆς κρίσεως τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζουν ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι ἰδιαιτέρως εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, διότι πιθανὸν νὰ ἔχῃ συνεπείας διαρκείας — ἐπὶ τοῦ πολιτικοῦ πεδίου, ἀπὸ τὸ γεγονός τῶν δοσμέραι αὐστηροτέρων κανόνων, οὓς υιοθετοῦν τρίται χώραι εἰς τὸν τομέα τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν σχέσεων.

Κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Κοινότητος, τὰ μέτρα ταῦτα καὶ τὸ ναυτιλιακὸν «ντάμπιγκ» τῶν χωρῶν ὑπὸ καθεστώτων κρατικοῦ ἐλέγχου περιορίζουν ὀλονέν καὶ περισσότερον τὰς δυνατότητας δράσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ἔταιρων τῆς Κοινότητος, αἵτινες υφίστανται ἀπώλειας.

Ἐν τελευταίᾳ ἀναλούσει «ἡ προστατευτικὴ πολιτική», τὸ «ντάμπιγκ» καὶ αἱ φορολογικαὶ διευκολύνσεις συνετέλεσαν κυρίως εἰς τὴν σχετικὴν παρακμὴν τῶν ναυτιλιῶν τῆς Ε.Ο.Κ., ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν.

* * *

Εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὴν «διάκρισιν σηματίας» καὶ τὰ μέτρα ἀτινα ἐτέθησαν ἐν ισχύι ἀπὸ τοῦ 1960, ἴδιως εἰς τὸν τομέα μεταφορῶν πλοίων γραμμῶν καὶ ἀτινα ἀποσκοποῦν κυρίως εἰς παρακράτημα ἀνω τοῦ 50% ὑπὲρ τῆς ἔθνης των σηματίας, ἐφαρμόζονται κυρίως ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ασίας.

Ως εἶναι γνωστόν, ἐπιθυμία τῶν χωρῶν τούτων εἶναι νὰ καθιερώσουν εἰδος καταστα-

“INDIA”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

τικού χάρτου διά τάς μεταφοράς των, τούτο έπειτεύχθη τό 1974 ύπό την αίγιδα τής Ουνκαταντ και άφεωρα εἰς τὸν κώδικα λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν Κόμμεραν μὲ τὸν περιφέμον Κανόνα 40 - 40 - 20.

Πάντως η διάκρισις σημαίας εἶναι ἐπίσης τὸ γεγονός ἀνεπτυγμένων χωρῶν ύπὸ καθεστῶς ἑλευθέρας οἰκονομίας. Εἶναι η περίπτωσις τοῦ «νόμου Τζόν» δι' οὐ ἐπιφυλάσσει τὸ δικαίωμα τῆς Εθνικῆς Αμερικανικῆς Ακτοπλοΐας εἰς τὰ πλοῖα τὰ φέροντα ἀμερικανικὴν σημαίαν. Ο νόμος οὗτος ἐρμηνεύεται ἀπὸ τὰς ἀρμοδιαὶς ἀμερικανικὰς ἀρχὰς κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιρις ἐμποδίζονται, εἰς τὰς συνδέσεις τοῦ Βορ. Ατλαντικού, τοῦ δικαιωματος μεταφορώσεως τῶν κοντέινερ προσλεύσεως ἔξωτερικοῦ εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, μὲ προορισμὸν ἔτερον ἀμερικανικὸν λιμένα.

Φημολογεῖται ἐπίσης νομοσχέδιον, ὅπερ κατετέθη ἔσχάτως εἰς τὸ Κογκρέσσον, δι' οὐ ἐπιβάλλεται η ἀποκλειστικὴ διαφάνειας τοῦ 30% τῶν εἰς πετρέλαια ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν διὰ δεξαμενόλοις φέροντα τὸν ἀστερόσεσσαν.

Τὸ ναυτιλιακὸν «εντάμπιγκ» ὅπερ ἐφαρμόζεται ἀπὸ τὰς χώρας ἀπολύτου κρατικοῦ ἑλέγχου καὶ παρεμβατισμοῦ, συμφώνως μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Επιτροπήν, ἔχηγει διατί αἱ

χώραι αὐταὶ ἔγγνωρισαν ἀπὸ τοῦ 1950 μίαν σχετικὴν αὔξησιν (400% εἰς χρόνον ὀλιγάτερον τῶν εἰκοσι εἰών) καὶ διατί αὐταὶ ἐσημείωσαν σημαντικὰς αὔξησεις εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν φορτηγῶν (15% τῆς παγκοσμίου χωρητικοῦ τοῦ σκαφῶν τούτων).

Πράγματι, τὸ οἰκονομικὸν σύστημα τῶν ἀνωτέρω χωρῶν ἐπιτρέπει εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν συναγωνισμὸν ἐπὶ διεθνῶν πεδίον μὲ τὰς ἔταιρις τῶν χωρῶν ἑλευθέρας οἰκονομίας. Αὗται ἔκμεταλλεύονται τὸ γεγονός τοῦ κρατικοῦ κεφαλαίου. Εἰς τοῦτο δέν νὰ προστεθοῦν ἡ χαμηλὴ μισθοδοσία (ἐν συγκρίσει μὲ ἐκείνην τῶν πλοίων τῆς ΕΟΚ), αἱ ἀσφαλίσεις αἵτινες συνάπτονται διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους καὶ τὰ καύσιμα ἄτινα διατίθενται εἰς χαμηλὰς τιμὰς εἰς τοὺς σοδιετικοὺς λιμένας.

Ἡ ἀνάλυσις τῆς καταστάσεως ἀποκαλύπτει, ἐπίσης, τὴν δυσαναλογίαν μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κομεκὸν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον (5% περίπου) καὶ τῆς σημασίας τῶν πλοίων γραμμῶν των (15% τῆς παγκοσμίου χωρητικοῦ τοῦ σκαφῶν τούτων).

Ὦς παράδειγμα ἀναφέρεται ὅτι η Ναυτιλία τῆς Κομεκὸν μεταφέρει τὸ 15% τοῦ συνολικοῦ Εμπορίου μεταξὺ Δυτικῆς Γερμανίας καὶ Η.Π.Α. Ἀνῶ τοῦ 70% τῶν μεταφορῶν μὲ δύσιν τὰς ὑφισταμένας διμερεῖς συμφωνίας

μεταξὺ ΕΟΚ καὶ ΕΣΣΔ γίνονται ἀπὸ σο-
νιετικὰ πλοῖα.

Ἡ σύγκρισις τῶν δεδομένων, ἀτινα συνελέγησαν ὅπὸ τὴν Επιτροπὴν τῆς ΕΟΚ εἰς διάφορῆς τῆς θέσην τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Κοινότητος καὶ τὴν ἔξελιξιν κατὰ τὰ 15 - 20 τελευταῖα ἔτη, ἔχηγει τὰς ἀντισυχίας τῆς ΕΟΚ διὰ τὸ μέλλον τῶν εύρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Κοινότητος, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ψηλῆς ποιότητος, τῆς ἀνωτάτης τεχνολογίας καὶ τῆς χαμηλῆς ηλικίας τῶν σκαφῶν των.

Ὕπὸ τὸ πρίσμα τῶν δεδομένων τούτων, ὑπογραμμίζεται η ἀντίθεσις τῆς Επιτροπῆς τῆς ΕΟΚ διὰ τὴν υπογραφὴν τοῦ Κώδικος λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν Κόμμεραν. Κατὰ τὴν Επιτροπὴν ἡ υπογραφὴ τοῦ Κώδικος δὲν θέλεται τίποτε περισσότερον ἀπὸ μίαν καθιέρωσιν τῶν μεθόδων διακρίσεως σημαίας.

Ὕπὸ τὸ πρίσμα τῶν δεδομένων τούτων, ὑπογραμμίζεται η ἀντίθεσις τῆς Επιτροπῆς τῆς ΕΟΚ διὰ τὴν υπογραφὴν τοῦ Κώδικος λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν Κόμμεραν. Κατὰ τὴν Επιτροπὴν ἡ υπογραφὴ τοῦ Κώδικος δὲν θέλεται τίποτε περισσότερον ἀπὸ μίαν καθιέρωσιν τῶν μεθόδων διακρίσεως σημαίας.

Just tell us what you need — we deliver promptly. Sänger supplies numerous ships from all over the world at every European port. Our team is known for their courtesy, accuracy and speed. Talk to our customers — they can tell you about our service better than we can.

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant Import-Export

2 Hamburg Freeport
Alter Wandrahm 4
Phone 33 75 51
Telex 2161 675

23 Kiel
Hauptgüterbahnhof
Tonberg 15
Phone 68 42 60
Telex 2 92 787



Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.

Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd)
ΧΡΥΣΩΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιὸς ἢ ἐκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES
TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 9,50 κλ | Ποιότης C30 ινώδ. σ/κ 33 κλ. πρ. 3,50 δρ. κλ.
» ΒΡ τ Μαγν. ινώδ. σ/κ 25 κλ πρ 5,50 δρ κλ | » F33 Φίλτρων ινώδ. σ/κ 22 κλ πρ 18 δρ κλ
- II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΑ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 24 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 42 Η ΠΑ.
III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ.
Σ/Κ 30 ΚΑ. ΠΡ. ΔΡ. 7,50 (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ

Τοῦ κ. Ξενοφῶντος Α. Ἀντωνιάδου

"Οτι δη ναυτική ἐκπαίδευσις ὑπόφερει ἐκ τῆς ἐλλείψεως τῶν ἀναγκαίων διδακτικῶν βιβλίων δὲν ἀποτελεῖ μυστικόν. Ἀποτελεῖ δημόσιας παρηγορίαν τὸ γεγονός διτὶ ἡ ἐλλείψις αὐτῆς εἰναι γενικωτέρα καὶ ἀναφέρεται εἰς ὀλόκληρον σχεδὸν τὴν παιδείαν τῆς χώρας.

Εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἡ ὑπόθεσις τῶν διδακτικῶν βιβλίων ἔχει ἀκόλουθης ἐν πολλοῖς τὰ στάδια δι' ὃν διῆλθε κατὰς καιροὺς ἡ κρατικὴ μέριμνα διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τῶν ναυτικῶν. Παλαιότερον, ὅταν τὴν μόνην μορφὴν τοιαύτης μερίμνης ἐξεπροσώπουν αἱ ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τῶν διαφόρων πτυχίων καὶ διπλωμάτων, οἱ εἰς τὰ φροντιστήρια προπαρασκευαζόμενοι ὑποψήφιοι εἶχον τὴν εύκαιριαν νὰ μελετοῦν εἴτε ἐκ σημειώσεων τηρουμένων κατὰ τὴν παράδοσιν εἴτε ἐκ προχείρων τινῶν ἐγχειρίδων. Ἐξαίρεσιν ὀπτελέουν ἐλάχιστα κλασικὰ σχεδὸν συγγράμματα, τὰ ὅποια ἐπὶ δεκαετηρίδας ἀντιπροσώπευον τὴν μόνην σοδαράν πνευματικὴν ἐπαγγελματικὴν τροφὴν τῶν ναυτικῶν στελεχῶν. "Οταν σὺν τῷ χρόνῳ, αἱ ἐξετάσεις τυποποιηθεῖσαι ἀπὸ πλευρᾶς ἐξετούστας ὥλης, ἔλασθον τὴν σύγχρονον μορφὴν τῶν ἐξετοστικῶν ἐρωτηματολογίων, τὰ φροντιστηριακὰ βιβλία ἡγανάκσησαν ν' ἀκόλουθησον τὸν τύπον αὐτὸν καὶ νὰ ἐξελιχθοῦν κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς συνταγολογίας ἐρωταποκρίσεων. Παραδήλως εἰς τὸν τομέα τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν, μηχανικῶν καὶ τηλεγραφικῶν, ἡ καταστασίς ἐξοικονομεῖτο διὰ πολυγραφήμενών συντήμων παραδόσεων ἢ καὶ βιβλίων συγγραφομένων ὑπὸ τῶν καθηγητῶν τῆς σχολῆς καὶ κυκλοφορούντων κατὰ καινόνα μόνον ἐντὸς τῆς σχολῆς.

'Αφ' ἡς ἐδημιουργήθησαν αἱ δημόσιαι ναυτικαὶ σχολαῖ, τὸ πρόβλημα τῶν ἐκπαιδευτικῶν κειμένων ἀπέκτησε τὴν ίδιαν σοδαρότητα τὴν ὅποιαν ἐμφανίζει τὸ πρόβλημα τῶν διδακτικῶν βιβλίων τῆς ὑπολοίπου παιδείας τῆς χώρας. 'Η ἐποχὴ ἐκείνη συνέπεσε μετὰ τῆς ἀλματώδους μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως ἀλλὰ καὶ μετὰ τῶν ὑψηλῶν μορφωτικῶν ἀπαιτήσεων τὰς ὅποιας ἡ τεχνολογικὴ πρόδοσις καὶ αἱ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐφαρμογαὶ τῆς ἐπέβαλον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. "Ηρχισε λοιπόν, ἀπὸ μὲν κρατικῆς πλευρᾶς, ἡ ἀναζήτησις τοῦ προσφορωτέρου συστήματος πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν καταλλήλων διδακτικῶν βιβλίων διὰ τὸν συνεχῶς αὔξοντα ἀριθμὸν τῶν μαθητῶν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς θαλασσὰς, ἀπὸ δὲ ίδιωτικῆς πλευρᾶς, μία πλουσία συγγραφικὴ παραγωγὴ, πρωτότυπος ἡ μεταφραστική, ἡ ὅποια προσεπάθησε ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς οὕτως ηὐχεινέντας ἀνάγκας.

'Ἐκ πρώτης ὅψεως θὰ ἡδύνωτο τις νὰ σκεφθῇ ὅτι ἐφ' ὅσον αἱ δύο αὐταὶ τάσεις —ἡ κρατικὴ ζήτησις καὶ ἡ ίδιωτικὴ προσφορά— ἐπετύγχανον νὰ συντονισθοῦν ἐντὸς τῆς αὐλακοῦ τοῦ κοινοῦ θεωρητικῶν σκοποῦ, τὸ πρόβλημα θὰ εὑρίσκει μόνον του τὴν καλήν καὶ εὔκολον λύσιν. Δυστυχώς τὰ πράγματα δὲν ἐξειλιχθησαν πάντοτε κατὰ τὸν εὐκταίον αὐτὸν τρόπον.

ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

'Ἀπὸ πλευρᾶς Διοικήσεως, ἡ προσπάθεια κατέτεινε εἰς τὴν κατὰ τὸν οἰκονομικῶτερον τρόπον ἐξασφάλισιν βιβλίων ἡλεγμένων ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιστημονικῆς στάθμης καὶ ἐκτάσεως περιεχομένου, ἐλεγχομένων δὲ ἀπὸ ἀπόψεως τιμῆς. Οἱ στόχοι οὗτοι, ἐπιδιωχθέντες οὐχὶ μετὰ τῆς αὐτῆς πάντοτε συνεπείας, ἐστρέφουν τὴν κρατικὴν ἐπιλογὴν

πρὸς τρία κυρίως συστήματα:

- α) "Ἐγκρισιν ἀπροσκλήτως συγγραφομένων ἐκπαιδευτικῶν βιβλίων. 'Η δι' ἔκστον «μάθημα» ἔγκρισις γίνεται ἐπὶ τῶν ἐπιτομῶν αὐτῶν κυκλοφορούντων βιβλίον, παρουσιάζει δὲ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὸ πλεονέκτημα τῶν εύρυτέρων περιθωρίων ἐπιλογῆς πρὸς πρόκρισιν τοῦ καταλληλοτέρου. Μειονεκτεῖ ἐν τούτοις ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ τὰ ἐλεύθερως δημοσιεύμενα ἔργα, ἀνευ προδιαγεγραμμένων πλαισίων καὶ ἀνευ ἐλέγχου, παρουσιάζουν ἀνομοιομόρφως ἐκτεταμένα πλεονέκτηματα καὶ μειονεκτήματα. 'Η ἐλλείψις συγγραφικῆς ἡ διδακτικῆς πείρας ὀδηγεῖ εἰς σφάλματα, πλατυασμούς ἡ κενά, καθὼς καὶ εἰς ἐλλειψιν σφηνείας, ἀπόλητος καλλιεπίεις. Σημειεύτεο διτὶ ἐνώπιον μιᾶς τοσοῦτον ἐλεύθερας ἀγορᾶς αἱ τεχνικαὶ δυσχέρειαι προκρίσεως καθίστανται σχεδὸν ἀνυπέρβλητοι ὅσκαις ἡ ποιότητας τῶν βιβλίων δὲν διαφέρει αἰσθητῶς ἡ οἱ συγγραφεῖς εἶναι καθηγηταὶ εἰς τὰς διαφόρους σχολάς. Παρὰ τὰς δυσχερείας αὐτὰς ἀρκετὰ βιβλία τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἔχουν λάβη τὸ χρήσμα τῆς ἐγκίσεως καὶ εἰσήχθησαν ὡς ἐπίσημα ἐκπαιδευτικά κείμενα τῶν σχολῶν. 'Ος πρὸς τὸ οἰκονομικὸν θέμα, τὰ βιβλία αὐτά, τὴν διαχείρισιν τῶν ὅποιων ἔχει ὁ συγγραφεὺς ἢ ὁ 'Ἐκδοτικὸς Οἶκος, διατίθενται εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν, παρεχομένης συνήθως σοδαράς ἐκπτώσεως ἐπὶ τῆς λιτανικῆς τιμῆς τῆς πωλήσεώς των.
- β) Πρόκρισιν ἔργων συγγραφομένων κατόπιν προκρήζεως. 'Η κατὰ τὸ σύστημα τούτο ἀνάδειξις τοῦ καταλληλοτέρου ἐπὶ τῶν ὑποβληθησούμενων δοκιμών, μολονότι θεωρητικῶς παρί-
- σταται διτὶ ιδιαίτερη λύσις, καθίσταται εἰς τὴν πρᾶξιν ιδιαίτερως δυσεφάρμοστος. Διότι δὲν εἶναι εὔκολος ἡ συγγραφὴ ἔργου, κατὰ τὸ πρότυπον τῶν ἀρχιτεκτονικῶν μελετῶν, ὅταν γνωρίζῃ ὁ συγγραφεὺς διτὶ ἐτοιμον ποταλληλοτέρου. Μειονεκτεῖ ἐν τούτοις ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ τὰς δοκιμασθεῖσα δὲν ἀπέφερε ἴδια ἀποτέλεσματα, μεταπίπτουσα συνήθως εἰς τὴν διαδικασίαν τοῦ ἐπομένου συστήματος.
- γ) Συγγραφὴν τοῦ βιβλίου ὑπὸ ἐπιλεγομένου συγγραφέως. Κατὰ τὸ σύστημα τούτο, ὁ συγγραφεὺς ἐπιλέγεται ἐπὶ τῶν προτέρων ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου ἡ τοῦ κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ ἐνεργούντος δργανισμοῦ. Εἰς τὴν τεχνικὴν καὶ ναυτικὴν παιδείαν, ἡ περίπτωσις αὐτῆς εἶναι ἡ τοῦ Εὐγενίδεος 'Ιδρυματος. 'Η ειδικὴ ἐκδοτικὴ ἐπιπροτοπή αὐτοῦ, συγκροτούμενη ἐξ εἰδικῶν καὶ πεπειραμένων ἐπιτημόνων, ἐπιλέγει μεταξὺ τῶν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀρμόδιων προσώπων, τὸν συγγραφέα, διστίς ὑπὸ τὴν παρακολούθησιν καὶ τὴν καθοδήγησιν τῆς ἐπιπροτοπῆς, προχωρεῖ εἰς τὴν συγγραφὴν, ἐντὸς τῶν αὐτητῶν πλαισίων τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος. 'Αφ' ἡς ἡ ἐκδοτικὴ προσπάθεια τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ὑπῆρχε εἰς τὸ ἀνωτέρω συστῆμα, ἐπέτυχε νὰ ἐκδώσῃ σειρὰν δλην διδακτικῶν βιβλίων τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., τὰ ὅποια καὶ ἀποτελούν σήμερον τὴν βάσιν καὶ τὸν κορμὸν τῆς ναυτικῆς σχολικῆς βιβλιοθήκης.
- δ) Συγγραφὴν τοῦ βιβλίου ὑπὸ τοῦ διδακτικοῦ καθηγητοῦ. Πρόκειται τρόπον τινὰ περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ εἰς τὰς Πανεπιστημιακὰς σχολὰς ισχύοντος συστήματος τῶν καθηγητικῶν συγ-

The Hellenic Mutual War Risks Association

'Οργανισμός ιδρυθεὶς τὸ 1960 ὑπό σημαινόντων Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Ἄσφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε:

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

Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

γραμμάτων, σπερός συνδέεται άπολύτως σχεδόν μετά της μονιμότητος των καθηγητικών έδρων. Ως έχει σήμερον τὸ καθεστώς τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ἐπιτελείου τῶν ναυτικῶν σχολῶν, μὲ μικρὸς ποσοστὸν μονίμων καὶ μέγιστον ποσοστὸν ὀρομισθίων καθηγητῶν, μὲ συνεχεῖς ἀναλλαγάς τοῦ προσωπικοῦ τούτου καὶ συμπτωματικὰς ἀναπληρώσεις, ἡ δυνατότης γενικότερας υιοθετήσεως τοῦ μέτρου περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον. Διὰ τοῦτο μάλιστα καὶ εἰς τὰς ὄφραιάς συμπτώσεις τῆς μονιμότητος μετά τῆς ὑψηλῆς ἐπιστημονικῆς στάδιμης, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος συνεδύσθη μετά τοῦ προηγουμένου, ἐκδοθέντος τοῦ συγγράμματος κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ Εὐγενίδειον. Εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις ἡ φιλοδοξία τῶν ὑποχρεωτικῶν καθηγητικῶν συγγραμμάτων δὲν ὑπερέβη τὰ στάδια τῶν καθ' ὑπαγόρευσιν περιλήψεων ἢ τῶν πολυγραφήμενων σημειώσεων.

Πρίν κλείσωμεν τὸ θέμα τῶν συστημάτων, νομίζουμεν ὅτι ιδιαίτερος προσήκει λόγος περὶ τῶν ἐφαρμοζόμενων μεθόδων διαθέσεως τῶν ἐκπαιδευτικῶν κειμένων εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν.

Εἰς τὴν δημοσίαν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν, ἐφ' ὅσον ἡ δωρεάν παιδεία περιλαμβάνει καὶ τὰ βιβλία, ἡ Διοίκησις τῆς Σχολῆς, προμηθευμένη τὸν ἀναγκαῖον ἀριθμὸν ἀντιτύπων τοῦ ἐγκρινομένου βιβλίου, εἴτε παραχωρεῖ ταῦτο κατὰ κυριότητα εἰς τοὺς μαθητὰς εἴτε δανείζει ἀπλῶς τὴν χρῆσιν τῶν διὸ τὴν διάρκειαν τοῦ σχολικοῦ ἔτους. Εἰς τὴν πρώτων περίπτωσιν τὰ ὑπὸ τῆς σχολῆς ἀγοραζόμενα βιβλία πρέπει νὰ ἀνανεούνται κατ' ἔτος, ἐνῷ εἰς τὴν δευτέραν τὸ ἀπαρχής ἀγορασθεν ἀπόθεμα δύναται νὰ ἔχειρκέσθη διὰ πολλὰ ἔτη μέχρι τῆς φυσικῆς φθορᾶς.

Ἀντιθέτως εἰς τὰς ιδιωτικὰς ναυτικὰς σχολάς, κατὰ κανόνα ἡ Διεύθυνσις καταρτίζει τὸν πίνακα τῶν ἐγκεκριμένων βιβλίων τοῦ ἔτους, τὰ ὄποια οἱ μαθηταὶ ὑποχρεούνται νὰ προμηθευθῶν μόνοι τῶν ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῶν καινουργῶν ἡ μεταχειρισμένων βιβλίων. Διευκολύνεις τῶν μαθητῶν διὰ μεσολαβήσεως τῆς Σχολῆς, παροχῆς ἐκπτώσεων κλπ. εἰναι πάντοτε δυναταὶ κατὰ περιπτώσεις.

Τέλος εἰς τὰ φροντιστήρια, ἡ προμήθεια τῶν βιβλίων εἶναι κατὰ βάσιν προαιρετική. Εἰς τὴν μεγάλην ἀναλογίαν οἱ σπουδασταὶ

προτιμοῦν τὰ ὑπὸ τοῦ διδάσκοντος ὑποδεικνύμενα βοηθῆματα.

ΟΙ ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ

'Ἄπο πλευρᾶς συγγραφέων, ἡ προσφορά, ὡς ἐλέχθη, ὑπῆρξεν ιδιαιτέρως ἱκανοποιητική. Συνέτεινε πρὸς τοῦτο, τὸ γεγονός ὅτι πολλοὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, χρησιμοποιοῦσεντες ὡς καθηγηταὶ εἰς τὰς πάστης κατηγορίας ναυτικάς σχολάς, ἐπέδοθησαν εἰς τὴν συγγραφὴν τοῦ ἀντικειμένου τῆς διδασκαλίας των καὶ τὴν ἐπί τοῖς βάσεως ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἐκδοσιν τῶν ἀντιστοίχων βιβλίων. Ιδιαιτέρως σημειούμενη τὴν προσφορὰν τῶν ἐκ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ στελεχῶν τῶν ἐπαγγέλματι ἡ τῷ Λιμενικῷ Σώματι στοδιορυζόμενην.

Εἰναι ἀνάγκη πάντων νὰ τονισθῇ ὅτι ὁ συγγραφικὸς κύκλος εἰς τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν εἶναι σημαντικὰ περιωρισμένος. Διότι ἐνῷ εἰς τὴν τεχνικὴν πειδείαν, ἡ μεγάλη οἰκογένεια τῶν τεχνικῶν ἐπιστημῶν ἀποτελεῖ μίαν ἀστέρευτον πηγὴν ὑποψήφιων συγγραφέων, εἰς τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν, στερουμένην εἰδικῶν καθηγητικῶν στελεχῶν, ἡ διδασκαλία καὶ ἡ συγγραφὴ περιορίζεται εἰς ὥρισμένας μόνον κατηγορίας διανοούμενα τοῦ κλάδου. Οὕτω εἰς τὸν τομέα τῆς κυβερνητικῆς καὶ τῆς ναυτιλίας, ὑπὸ τὴν τεχνικὴν αὐτῆς ἔννοιαν, εἰς ἦν ὑπάγεται μίας ὀδόκληρος σειρὰς συναφῶν μαθημάτων, δὲν προσφέρονται εἰμὴ μόνον οἱ εἰδικευμένοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καθὼς καὶ ἐν μικρὸν συγκριτικῶν ποσοστὸν ἐκ τῶν πλοιοσκρών τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῶν ἐπιδιδούμενων εἰς τὴν μελέτην καὶ ἔρευναν τοῦ ἀντικειμένου τῆς ἐπαγγελματικῆς των ἀπασχολήσεως. Εἰς τὸν τομέα τῶν μηχανῶν καὶ τῶν τηλεπικοινωνιῶν καὶ τῶν μαθημάτων τῆς ὑποδομῆς των, μολονότι θὰ ἡδύνατο νὰ γίνῃ προσφυγὴ πρὸς τοὺς τεχνικοὺς καὶ θετικοὺς ἐπιστήμονας, ἡ ιδιομορφία τοῦ ἀντικειμένου στενεύει καὶ πάλιν τὰ ὄρια τῆς ἐπιλογῆς μεταξὺ τῶν διάλιγων σχετικῶν ἔξειδικευμένων στελεχῶν τοῦ κλάδου ἢ τῆς ἐπιστήμης. Τέλος εἰς τὸν τομέα τῶν νομικῶν καὶ οἰκονομικῶν μαθημάτων, ὁ κύκλος περιορίζεται κυρίως εἰς τοὺς ἀντιστοίχους ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως ἀξιωματικοὺς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ μικρὸν ἀστιμὸν εἰδικευμένων ἐπιστημῶν ἑκτός τοῦ Σώματος.

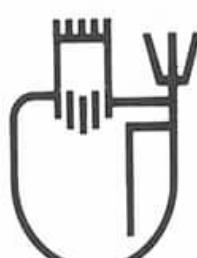
'Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συγγραφικῶν κύκλων

ἔχει προέλθει μέχρι σήμερον εἰς σημαντικὸς ἀριθμὸς ναυτικῶν ἐκδόσεων, τεχνικῶν ἐν πρώτοις, ἀλλὰ καὶ νομικῶν, τὰ ὄποια ἐπλούτισαν σοθαρώς τὴν ναυτικὴν βιβλιογραφίαν.

Τὸ σύνολον τῶν βιβλίων αὐτῶν δυνάμεις εἶναι διαιρέσωμεν εἰς δύο βασικὰς κατηγορίας. 'Η πρώτη περιλαμβάνει τὰ ἐπαγγελματικά βιβλία, τὰ ἀπευθυνόμενα πρὸς τὰ ἐνέργεια τοῦ διδάσκοντος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὰ ὄποια ἀποβλέπουν τόσον εἰς ἀνύψωσιν τοῦ θεωρητικοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου ὅσον καὶ εἰς τὴν πρακτικὴν ἀντιμετώπισιν, ἐπαγγελματικῶν προβλημάτων. 'Εκ τούτων ἄλλα εἶναι γενικοῦ χαρακτήρας ἐνῷ ἄλλα ἀποτελοῦν εἰδικάς μονογραφίας. 'Η δευτέρα κατηγορία περιλαμβάνει τὰ «σχολικά» βιβλία, ἐξ ὧν ἄλλα μὲν ἀπευθύνονται μόνον εἰς τοὺς μαθητάς τῶν σχολῶν, ὡς συντεταγμένα κατὰ τὸ ἐπίσημον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα τῶν σχολῶν, ἄλλα δὲ ἀπευθύνονται πρὸς τοὺς ὑποψήφιους διὰ τὰ ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς ικανότητος, ὡς συντεταγμένα κατὰ τὸ ἐγκεκριμένον ἔξεταστον Βεμποτόλογιον. Βεβαίως ἡ διάκρισις δὲν εἶναι στεγανή, δεδομένου ὅτι ἀσχέτως κατατημήσεως ἡ μεθοδεύσεως τῆς ὑλῆς, τὸ ἀντικείμενον τοῦ ἐρευνομένου θέματος παραμένει τὸ αὐτό.

Όπως εἶναι φυσικὸν ἡ ποιοτικὴ στάθμη τῆς ἐν λόγῳ βιβλιογραφίας ποικίλει μεγάλως, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐκ τῆς συγγραφικῆς αὐτῆς δραστηριότητος ἔχουν προέλθη ιδιαίτερως ἀξιόλογα ἐπιστημονικά ἔργα, ἀλλ' ἔχουν ἴδει καὶ τὸ φῶς τῆς δημοσίτητος φυλλάδια χαρακτηριστικῆς προχειρότητος.

'Εξ ίσου μεγάλη ποικιλία κρατεῖ καὶ ὡς πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐν λόγῳ ἐκδόσεων. 'Έκ τῶν δύο ἀκόλουθουμενών κατὰ κανόνα μεθόδων ἐκδόσεων, ἡ μία συνίσταται εἰς τὸν δημοσίευσιν τοῦ ἔργου διπλανίας τοῦ συγγραφέως, καρπουμένου ὀλόκληρον τὸ τίμημα τῆς πωλήσεως διὰ τὰς ἀπ' εὐθείας παρ' αὐτοῦ διατιθέμενα βιβλία, μετ' ἔκπτωσιν δὲ τοῦ βιβλιοπωλείου κέρδους διὰ τὰ μέσω βιβλιοπωλείων πωλούμενα. 'Η δευτέρα συνίσταται εἰς τὴν ἐκδόσιν τοῦ βιβλίου ὑπὸ ἐκδοτικοῦ οίκου ἀναλαμβάνοντος πλήρως τὰς σχετικὰς δαπάνας. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς αἱ ἀπολαυσίαι τοῦ συγγραφέως δὲν φθάνουν συνήθως τὸ τρίτον τῶν εἰσπράξεων, δεδομένου ὅτι τὸ ὄριζόμενον συνήθως ποσοστὸν πεντήκοντα τοῖς ἑκατόν δέν υπολογίζεται ἐπὶ τῆς διασκορπίσεως, ἀλλὰ ἐπὶ μᾶς κοθαρᾶς τιμῆς, μειωμένης κατὰ τὰς δαπάνας ἐκπτώσεως καὶ



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

marbrokers s.a.
PANAMA

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

τὸ διδούσιον πάθος τῆς ἀπόδοσεως τῶν σχολικῶν τουλάχιστον διδούσι, δὲν καθορίζει ἡ τοιούτη ἡ τοιούτη ἐδοτική μέθοδος, ἀλλ' ἡ παραδοχὴ τοῦ διδούσι ὑπὸ τῶν φορέων τῆς ἐκπαιδευτικῆς λειτουργίας δι' ἣν προορίζεται. Οὕτω, εἰς τὴν πρώτην σειρὰν ἔρχονται τὰ ὑπὸ τῶν φροντιστηρίων χρησιμοποιούμενα διδούσι, λόγῳ τῆς μεγάλης καὶ συνεχούς ζητήσεως ἢν ἔξασφαλίζει τὸ πλήθος τῶν ἐτησίων διὰ τὰς ἔξετάσεις προπαρασκευαζομένων ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. "Επονται τὰ διδούσι τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν, λόγῳ τοῦ συνολικοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν μαθητῶν των, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ διδούσι εἰς τὰς κυριωτέρας τουλάχιστον ἐξ αὐτῶν. Καὶ ἀκολουθοῦν τὰ διδούσι σχολῶν, τῶν ὅποιων ἡ ἀπορρόφησις, ἔστω καὶ μικροτέρα, εἶναι πάντως σταθερά καὶ ἔξησφαλισμένη.

Σημειούται ἐν τέλει ὅτι περὶ τῆς κυκλοφορίας τῶν ναυτικῶν διδούσι εἰς τὴν ἐλεύθερην ναυτιλιακὴν ἀγοράν, μικρὸς δύναται νὰ γίνῃ σήμερον λόγος, 'Ο ὑπὸ τῶν ναυτικῶν γραφείων ἀπορροφούμενος ἀριθμὸς εἶναι μᾶλλον ἀσήμαντος καὶ στηρίζεται ἐπὶ σχέσεων προσωπικῶν γνωριμιῶν. Τοῦτο τονίζεται ιδιαιτέρως διότι εἴναι δέδαιον ὅτι ὁ μέσω τῶν ναυτικῶν γραφείων ἡ ἐταιριών συστηματικὸς ἐφοδιασμὸς τῶν πλοίων διὰ σειρᾶς διδούσι ἀναγκαιῶν εἰς τὸ προσωπικὸν αὐτῶν, θ' ἀπετέλει ἵσως τὸν καλύτερον τρόπον διαπλατύνεσσας τῆς καταναλωτικῆς ἀγορᾶς τοῦ ναυτικοῦ διδούσι.

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Προσεπαθήσαμεν ἀνωτέρω νὰ δώσωμεν μίαν ἀπρόσπων μὲν, ἀλλὰ σαφῆ εἰκόνα τῆς κρατούσης εἰς τὸ πεδίον τῶν ναυτικῶν ἐκπαιδευτικῶν διδούσι καταστάσεως, μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ συναγάγωμεν πάνι χρήσιμον συμπέρασμα διὰ τὴν προώθησιν ἐνὸς τόσον ἐπιμάχου ἀλλὰ καὶ τόσον σπουδαίου προβλήματος.

Καθ' ἡμᾶς δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος Εὔγενιδη ἐγκαινιασθεῖσα ἐκδοτικὴ πολιτικὴ εἰς τὸν τομέα τῆς τεχνικῆς ἐπαγγελματικῆς παιδείας ἔχει ἀποδώσει πλουσίους καρπούς. Τὸ μαρτυρούν ἀψυδῶς αἱ σειραὶ τῶν ἐκλεκτῶν διδούσι, αἱ ὅποιαι τείνουν νὰ ὀλοκληρώσουν τὴν σχολικὴν διδούσιην τῆς μέσης καὶ κατωτέρως τεχνικῆς παιδείας. Διαθέτον τὴν ιδίαν αὐτοῦ ἐκδοτικὴν ἐπιτροπὴν καὶ ὄργανων εἰναι εἰς θέσιν νὰ καθοδηγῇ τὸν συγγραφέα, νὰ συντονίζῃ τὸ ἔργον, νὰ προλαμβάνῃ σφάλματα, νὰ ἐπιτυχάνῃ τὴν ὁμοιομορφιαν καὶ νὰ ἔξασφαλίζῃ ὑψηλὴν ἐκδοτικὴν στάθμην. Ἐνεργούν ἔξι ἄλλους αὖν κερδοσκοπικῶν κριτηρίων καὶ θέτον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ιερᾶς ἐκπαιδευτικῆς ὑποθέσεως τὸ εὐρὺ οικονομικὸν του ὑπόδαθρον, εἶναι εἰς θέσιν νὰ παρέχῃ πολύτιμας καὶ ὀγκώδη ἔργα εἰς ἀπιθάνως χαμηλὰς τιμάς.

Τὸ ἀνωτέρω ισχύουν ἀπολύτως καὶ διὰ τὴν ναυτικὴν σχολικὴν διδούσιην, μὲ μόνην ἵσως διαφορὰν τὰς ἐκ τοῦ προμνηθέντος περιωρισμένου συγγραφικοῦ κύκλου δυσχερείας. Ἀλλ' ὡς ἐλέχθη ἥδη, ἀνεξαρτήτως καὶ παραλλήλως πρὸς τὴν θέσιν τοῦ συστήματος τούτου, ὑφίστατο μία ὅμας δοκίμων ναυτικῶν συγγραφέων εἰς ὅλων τῶν ἀνωτέρων κατηγοριῶν, οἱ ὅποιοι ἔχουν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῶν ἀξιολόγους ἀνεξαρτήτους ἐκδόσεις. Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι παραμένουν μὲ τὸ παρόπανον ὅτι αἱ προσπάθειαι τῶν ἔχουν ἀφεῖν ἄνευ οἰασθητούς ἐπιστήμου ὑποστηρίξεως. Τὴν δὲ ὑποστήξιν ταύτην ἐννοοῦν πρώτον μὲν ὡς ἔκκριτον καὶ εἰσαγωγὴν τῶν διδούσι των ὡς ἐλεύθεριν διαθέσεως πρὸς τοὺς μαθητὰς τῶν οὕτω ἐγκρινομένων διδούσι. Διότι διὰ τοῦ τρόπου τούτου καὶ μόνον ὑπάρχει ἐλπίς νὰ στηριχῇ καὶ οικονομικῶς ἡ ἐκδοτικὴ τῶν προσπάθεια.

'Ἐπι τοῦ σημείου τούτου πρέπει νὰ λε-

χῆ ὅτι ὁ ἀξιωματικὸς ὁ ὅποιος ἐπιδίδεται εἰς τὴν συγγραφὴν ἐνὸς ἔργου, παραλλήλως πρὸς τὴν ὑπηρεσιακὴν ἀναγνώρισιν, ἐπιδιώκει φυσικὰ μίαν πρόσθετον οἰκονομικὴν ἀπολαυσὴν, τῆς ὁποίας δικαιούται καὶ ἀξίζει. Διότι εἰναι ἵσως ὁ μόνος ἐπιπτερόμενος τρόπος οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως, διότι τὸ ἐστοιχίον πολὺν πρόσθετον κόπον ἐπὶ πλέον τοῦ καθημερινοῦ ὑπηρεσιακοῦ μόχευον καὶ διότι περιποιεῖ τιμὴν εἰς τὸ δῶμα ἐκ τοῦ ὅποιου προέρχεται. Εἴτε ὅμως ἀρκούμενος εἰς τὸ συγγραφικὰ δικαιώματα εἴτε ἐπιτελούμενος εἰς τὴν ἄχαρη διαδικασίαν κυκλοφορίας τοῦ διδούσι τοῦ διατρέχει τὸν κινδυνον ὅχι μόνον νὰ μὴ καλύψῃ τὰς δαπάνας ἡ τὸ μόχθον του ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπισιάσῃ τὸ γόντρον, ἐπισύρων τελικῶς τὸν φύγον ἐντὶ τοῦ ἐπαίνου.

Ἐνώπιον τῆς καταστάσεως ταύτης, εἶναι ἐντελῶς φυσικὴ ἡ σκέψη περὶ τῆς ἀνάγκης συντονισμοῦ τῶν ἐκατέρωθεν προσπειών. Μὲ ἄλλας λέξεις διερωτάται τις διὰ ποιὸν λόγον οἱ ἐλεύθεροι αὐτοὶ ναυτικοὶ συγγραφεῖς δὲν ἀπετέλεσαν ἡ δὲν ἀποτελοῦν τὸ μόνιμον συγγραφικὸν ἐπιτελείον τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐκδόσεως (Εὔγενιδείου ἢ ἄλλου) εἰς τρόπον ὃστε νὰ μὴ κινδυνεύῃ νὰ πέσῃ εἰς τὸ κενὸν ἡ προσπάθειά των.

Ἡ ἀπάντησις ἡ ὅποια παρέχεται ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων εἶναι ἡ ἀκόλουθος: Πρῶτον, διότι οὐδέποτε ἐκλήθησαν νὰ προσφέρουν τὰς συγγραφικοὺς τῶν ὑπηρεσιῶν. Δεύτερον, διότι καὶ καλούμενοι θὰ ἐπρεπεν τὸν πρότασιν λόγῳ τῶν ἀπαραίτητων τὴν συγγραφασίας. Κατὰ τὰς ιδίας πηληφορίας, ἡ χαμηλὴ κατὰ δεκαειδίους ἀμοιβὴ τοῦ συγγραφέως, ἡ ἐφ' ὅρον ζωῆς ἀποξένωσις ἀπό τῶν συγγραφικῶν τοῦ δικαιωμάτων, ἡ πέραν τοῦ δέοντος ἡ τοῦ ἀναγκαίου αὐτητὸρ ποδηγέτησις τῆς συγγραφῆς, ἡ ἔλλειψις εἰδικῶν διὰ τὸν κριτικὸν ἐλεγχον τοῦ ἔργου καὶ ὅλα τὰν δευτερεύοντα μειονεκτήματα, ἀποτελοῦν τοὺς λόγους τῆς ἀπροθυμίας ἢτις καλύπτει τὸν ὄριζοντα τῆς εὐκτάιας συνεργασίας.

Χωρὶς οὐδόλως νὰ ὑποτιμῶμεν τὴν σοβαρότητα τῶν ἐνδιαισμῶν αὐτῶν, ἀφούμεθα νὰ δεχθῶμεν ὅτι ἡ ρύθμισις ἐνὸς τόσον σπουδαίους ζητήματος, εἶναι δυνατὸν ν' ἀφεθῇ νὰ προσκόψῃ ἐπὶ παρομοίων ἐμποδίων. Καὶ εἰς τὴν διαθέσεως τῆς Ναυτικῆς Παιδείας, Ἡδιαιτέρως ὑπὸ τὴν οἰκονομικὴν σκέψην, ἡ προσφέρει τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, ἡ ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου ἀνάληψις ἐκδοτικῆς πρωτοβουλίας ὑπὸ τοὺς ἀνωτέρους ἡ παρομοίους όρους δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται. "Εχει ὅμως ἐπροιμίου τὰ σοθαρά πειράς, ἐλλείψεως σχετικῆς ὄργανωσεως καὶ τοῦ υψηλοτέρου κόστους. Διότι οὔτε τὸ δεδοκιμασμένως καὶ ἀρτίως λειτουργούν ἐκδοτικὸν τρῆμα τοῦ Εὔγενιδείου εἶναι δυνατὸν νὰ δημιουργῇ ἀπὸ ἡμέρας εἰς θέσην οὐτε καὶ δημιουργούμενον, θὰ είναι αἰδάπανον διὰ τὸ Δημάσιον, ὡς συμβαίνει σήμερον διὰ τὴς ἀδαπάνου προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ιδρυματος.

Ἄσχετως ὅμως τῶν οὐτών διανοιγομένων δυνατοτήτων διὰ μίαν ὄρθην λύσιν τοῦ προβλήματος, εἶναι ἀνάγκη νὰ κατανοηθῇ ὅτι

τῆς συγκριτικῶν λίαν περιωρισμένης ἀπορροφήσεως τῶν ναυτικῶν ἐκδόσεων ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἐκδόσεις τῆς διδούσιης τοῦ τεχνίτου ἡ τοῦ ἐργοδηγοῦ, δύνανται κάλλιστα ν' ἀντιμετωπισθοῦν, ἐνισχυμένης τῆς ἀποζημώσεως ἐξ ὄλλης ἐν ἀνάγκη πηγῆς καὶ δή ἐκ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, εἰς τοὺς σκοποὺς τοῦ ὅποιου ἐμπίπτει ἀπολύτως ἡ ἐκδόσις τῶν ναυτεκπαδευτικῶν συγγραμμάτων. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἐνεργειακὴ ἐπέμβασις τοῦ 'Υπουργείου εἰς τὸν ἐφόδιασμὸν τῶν πλοίων διὰ τῶν τοιούτων ἐκδόσεων ἡδεῖται διευρύνει ἐπὶ τοσούτον τὴν ζήτησιν τῶν ὀστετοῦντος τὸν ὄρθη ταχέως πάνωσιςτηματικῆς κυκλοφοριακῆς ἀναγμίας. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, αὐξανομένης τοιουτορόπως τῆς ἀμοιβῆς, ἡ συγγραφικὴ ἀποζημώσεως ὅχι μόνον θὰ είναι δελεαστικὴ λόγω ὑψούς καὶ ἀπὸς ἀμέσου καταβολῆς, ἀλλὰ ὅτι ἀπολαβήσῃ συγχρόνως τὸν συγγραφέα τῆς ὀχληρᾶς διαδικασίας πωλήσεων περὶ ἡς ἀνωτέρω. Τὸ συγγενές ἐξ ὄλλου πρόδημα τὸν συγγραφικὸν δικαιωμάτων, δύναται νὰ ἀποκλείστη τὸν πρότασιν λόγῳ τῶν ἀποποιηθοῦν τὴν συγγραφασίας. Κατὰ τὰς ιδίας πηληφορίας, ἡ χαμηλὴ κατὰ δεκαειδίους ἀμοιβὴ τοῦ συγγραφέως, ἡ ἐφ' ὅρον ζωῆς ἀποξένωσις ἀπό τῶν συγγραφικῶν τοῦ δικαιωμάτων, ἡ πέραν τοῦ δέοντος ἡ τοῦ ἀναγκαίου αὐτητὸρ ποδηγέτησις τῆς συγγραφῆς, ἡ ἔλλειψις εἰδικῶν διὰ τὸν κριτικὸν ἐλεγχον τοῦ ἔργου καὶ ὅλα τὰν δευτερεύοντα μειονεκτήματα, ἀποτελοῦν τοὺς λόγους τῆς ἀπροθυμίας ἐπὶ παρομοίων ἐμποδίων. Καὶ εἰς τὴν διαθέσεως τῆς Ναυτικῆς Παιδείας, Ἡδιαιτέρως ὑπὸ τὴν οἰκονομικὴν σκέψην, ἡ προσφέρει τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, ἡ ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου ἀνάληψις ἐκδοτικῆς πρωτοβουλίας ὑπὸ τοὺς ἀνωτέρους ἡ παρομοίους όρους δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται. "Εχει ὅμως ἐπροιμίου τὰ σοθαρά πειράς, ἐλλείψεως σχετικῆς ὄργανωσεως καὶ τοῦ υψηλοτέρου κόστους. Διότι οὔτε τὸ δεδοκιμασμένως καὶ ἀρτίως λειτουργούν ἐκδοτικὸν τρῆμα τοῦ Εὔγενιδείου εἶναι δυνατὸν νὰ δημιουργῇ ἀπὸ ἡμέρας εἰς θέσην οὐτε καὶ δημιουργούμενον, θὰ είναι αἰδάπανον διὰ τὸ Δημάσιον, ὡς συμβαίνει σήμερον διὰ τὴς ἀδαπάνου προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ιδρυματος.

Τὴν συγκριτικῶν λίαν περιωρισμένης ἀπορροφήσεως τῶν ναυτικῶν ἐκδόσεων ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἐκδόσεις τῆς διδούσιης τοῦ τεχνίτου ἡ τοῦ ἐργοδηγοῦ, δύνανται κάλλιστα ν' ἀντιμετωπισθοῦν, ἐνισχυμένης τῆς ἀποζημώσεως ἐξ ὄλλης ἐν ἀνάγκη πηγῆς καὶ δή ἐκ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, εἰς τοὺς σκοποὺς τοῦ ὅποιου ἐμπίπτει ἀπολύτως ἡ ἐκδόσις τῶν ναυτεκπαδευτικῶν συγγραμμάτων. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἐνεργειακὴ ἐπέμβασις τοῦ 'Υπουργείου εἰς τὸν ἐφόδιασμὸν τῶν πλοίων διὰ τῶν τοιούτων ἐκδόσεων ἡδεῖται διευρύνει ἐπὶ τοσούτον τὴν ζήτησιν τῶν ὀστετοῦντος τὸν ὄρθη ταχέως πάνωσιςτηματικῆς κυκλοφοριακῆς ἀναγμίας. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, αὐξανομένης τοιουτορόπως τῆς ἀμοιβῆς, ἡ συγγραφικὴ ἀποζημώσεως ὅχι μόνον θὰ είναι δελεαστικὴ λόγω ὑψούς καὶ ἀπὸς ἀμέσου καταβολῆς, ἀλλὰ ὅτι ἀπολαβήσῃ συγχρόνως τὸν συγγραφέα τῆς ὀχληρᾶς διαδικασίας πωλήσεων περὶ ἡς ἀνωτέρω. Τὸ συγγενές ἐξ ὄλλου πρόδημα τὸν συγγραφικὸν δικαιωμάτων, δύναται νὰ ἀποκλείστη τὸν πρότασιν λόγῳ τῶν συγγραφικῶν τοῦ δικαιωμάτων, δύναται νὰ διατρέχει τὸν κριτικὸν ἐλεγχον τοῦ ἔργου καὶ ὅλα τὰν δευτερεύοντα μειονεκτήματα, ἀποτελοῦν τοὺς λόγους τῆς ἀπροθυμίας ἐπὶ παρομοίων ἐμποδίων. Καὶ εἰς τὴν διαθέσεως τῆς Ναυτικῆς Παιδείας, Ἡδιαιτέρως ὑπὸ τὴν οἰκονομικὴν σκέψην, ἡ προσφέρει τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, ἡ ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου ἀνάληψις ἐκδοτικῆς πρωτοβουλίας ὑπὸ τοὺς ἀνωτέρους ἡ παρομοίους όρους δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται. "Εχει ὅμως ἐπροιμίου τὰ σοθαρά πειράς, ἐλλείψεως σχετικῆς ὄργανωσεως καὶ τοῦ υψηλοτέρου κόστους. Διότι οὔτε τὸ δεδοκιμασμένως καὶ ἀρτίως λειτουργούν ἐκδοτικὸν τρῆμα τοῦ Εὔγενιδείου εἶναι δυνατὸν νὰ δημιουργῇ ἀπὸ ἡμέρας εἰς θέσην οὐτε καὶ δημιουργούμενον, θὰ είναι αἰδάπανον διὰ τὸ Δημάσιον, ὡς συμβαίνει σήμερον διὰ τὴς ἀδαπάνου προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ιδρυματος.

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

N. K. TOMAZOS

S. G. LERIOTHEIS

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210

321225

328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

TΗΛΕΦΩΝΑ

έπ' ούδενι λόγω έπιτρέπεται ή Διοίκησις νὰ παραμένῃ άδιάφορος εἰς τὴν ἐν γένει ναυτικήν συγγραφικήν δραστηριότητα καὶ ιδ: αιτέρως τῶν στελεχῶν τῆς. Ο ὄξιωματικός ὁ όποιος ἀποφασίζει νὰ ἐκθέσῃ εἰς τὴν δημοσιότητα τὰς γνώσεις ἡ τάς ἀπόφεις του, έαν δὲν ἀρκεῖται εἰς ἀπαραδέκτους ἀντιγραφὰς ἡ ἀσημάντους προχειρότητας, προϋποτίθεται ὅτι θὰ μελετήσῃ ἑντατικῶς, θὰ ἔρευνήσῃ, θὰ διαλογισθῇ. Είναι οὕτω βέβαιον ὅτι διανοίγει τοὺς ὄριζοντας τῆς μορφώσεως του, προσθεῖ τὰς ἐπαγγελματικὰς αὐτοῦ γνώσεις καὶ ἐμβαθύνει εἰς τὸ ἀντικείμενον τῆς ὑπηρεσιακῆς του ἀπασχόλησεως. Εν δὲ οὐδίγοις δελτίων ἔστι τὸ Σῶμα εἰς τὸ ὅποιον ἀνήκει.

Υπὸ τὸ πρῆμα τούτῳ θεωμένη ὡς συγγραφή, μᾶς ἐπιβάλλει νὰ δεχθῶμεν ὅτι ἡ παροχὴ οὐσιαστικῆς ὑποστηρίξεως τῆς δὲν εἶναι ἀπλῶς εὐκταῖα, ἀλλ' εἶναι ἀπολύτως δυνατὴ καὶ σκόπιμος. Διότι παραλλήλως πρὸς τὴν ὄξιοποίησιν τοῦ συγγραφικοῦ ταλάντου ἐνὸς πειριωρισμένου ἀριθμοῦ στελέχων μετό τοῦ ἔκδοτικοῦ 'Οργανισμοῦ (Εὐγενίδειον) ὑπάρχουν ἀπεριόριστα σχεδόν πειριώρια ἀσκήσεως μιᾶς ἐποικοδομητικῆς πολιτικῆς εύρυτέρων προσπτικῶν καὶ ὄξισεων. Η ἐπιλογὴ τῶν καταλήλων συγγραμμάτων διὰ τὰ μαθήματα τῶν ὅποιων δὲν ἔχει ἐπιληφθῆ ὁ 'Οργανισμός, ἡ πρόκρισις τῶν ὑψηλῆς στάθμης ἐκπαιδευτικῶν ἔργων εἰς τὴν σφάρσαν τῆς γενικῆς ἡ εἰδικῆς ἐπιμορφώσεως, ἡ προστασία τῶν καλῶν βοηθημάτων ἐντὸς τοῦ φροντιστηριακοῦ ἔξτασικοῦ κύκλου, ἀντιπροσωπεύοντας μερικὰς μόνον μεθόδους πραγματικῆς συνδρομῆς. Επίσης ἡ οἰκονομικὴ ἔνίσχυσις ἔκδοτικῶν πρωσταθειῶν καὶ ὁ πειριωρισμὸς τοῦ συστήματος τοῦ χρησιδανεισμοῦ τῶν βιβλίων, ὥστε καὶ ἡ κυκλοφορία αὐτῶν νὰ είναι φυσιολογικὴ καὶ ὁ ἐφόδιασμὸς τῶν μαθητῶν δι' ἔργων χρησίμων καθ' ὅλον τὸν ὑπηρεσιακὸν διόν, νὰ καταστῇ δυνατός. Α' κόμη καὶ ἡ, ἐκτὸς τῆς ἐν γένει σχολικῆς διαδικασίας, παρακολούθησις τῶν ναυτικῶν πνευματικῶν ἔργων, ίκανῶν εἰς πολλὰς περιπτώσεις νὰ ἐπισύρουν τὴν δράσεων, τὸν ἐπιστολὴν ἡ τὴν ἀναγνώρισιν, καθὼς καὶ ἡ ἔκδοτικὴ πρωτοδούλια τῶν ιδιωτικῶν οἰκῶν, τῶν ὅποιων ἡ ἐπιχειρηματικὴ δάσις δὲν πρέπει νὰ θυμῷνται τὴν ὄξιαν τῆς συμβολῆς των, πρέπει νὰ τυγχάνουν τῆς δεούσης πρωστοχής καὶ ἐκτιμήσεως.

Οσάκις κατὰ καιρούς ἀναφερόμεθα εἰς τὰ προβλήματα τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἔχομεν παύσει νὰ ὑπογραμμίζωμεν τὸ ήδηκόν κύρος τὸ ὅποιον τοῦ ἀποδίδει ἡ διαχείρισις τῆς ἐκπαιδεύσεως. Σήμερον τὸ θέμα εἴναι διάφορον, ὥστε νὰ μὴ ἐπιτρέπῃ νὰ ἐκταθῶμεν ἐπ' αὐτοῦ περιστότερον. Δὲν ἀντέχομεν ἐν τούτοις νὰ μὴ ἐπανέλωμεν ἐπὶ τῆς προσφίλους μας συμβούλης πρὸς τοὺς ἀρμόδιους, καθ' ἥν ἡ ἐμπέδωσις τοῦ σεβασμοῦ τῆς Διοικήσεως δὲν συνδέεται μετὰ τῆς ἐκ τῶν ἀστυνομικῶν μέτρων πτοήσεως, ἀλλ' ἔχειται ἐκ τῆς ἐκτιμήσεως τῶν διοικουμένων πρὸς τὰ στέλέχη τῆς. Καὶ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἐκτιμήσεως αὐτῆς τίποτε δὲν προσφέρει πειριστότερον ἀπό τὴν διδασκαλίαν καὶ τὴν συγγραφήν.

ΣΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Υποναύαρχος Λ.Σ. Ε.Δ.

Θὰ όμιλήσῃ ἡ Δικαιοσύνη

ΜΙΑ ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ ΥΠΟΘΕΣΙΣ

'Η Ἑλληνικὴ Δικαιοσύνη καλεῖται τελικῶς νὰ δώσῃ λύσιν εἰς μίαν ὑπόθεσιν, ἡ ὁποία προεκλήθη ἀπὸ δρεπανικής εἰκασίας καὶ ἐταλαιπώρησεν ἐπὶ ἔξι σχεδίον ἐπί την 'Ελληνα πλοίαρχον καὶ μίαν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ποὺ κατηγορήθησαν ὅτι καθ' ὑποφίας μετέφερον φορτίον ροδεσιανῆς προελεύσεως, ἐνῷ ὅλαι αἱ εἰς χείρας των ἀποδείξεις ἀποκλείουν τὴν τοιαύτην μεταφοράν.

Συγκεκριμένων, τὴν προσεκή Πέμπτην, 20 Μαΐου, δικάζεται ἐνώπιον τοῦ Τριμελοῦς Πλημμελεοιδίειου Χίου ὁ τέως πλοίαρχος τοῦ ἔλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἀρμονία» (Νηολογίου Χίου 203) κ. Χριστ. Τσακουμάκης κατηγορούμενος διὰ παράβασιν τῶν Α.Ν. 540 68 και 95/67 διὰ τῶν ὅποιων, ἡ ἔφαρμογήν σχετικῶν ἀποφάσεων τοῦ Συμβουλίου 'Ασφαλείας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ἀπηγορεύθησαν αἱ μεταφοραὶ δι' ἔλληνικῶν πλοίων φορτίων προελεύσεως Ροδεσίας.

Ὦς προεσφέρθη, ἡ ὅλη ὑπόθεσις προέκυψεν ἐκ καταγγελίας τῆς δρεπανικῆς Κυβερνήσεως ὅτι τὸ ὑπὸ ἔλληνικήν σημαίαν φορτηγὸν «Ἀρμονία» μετέφερεν ἐκ Μπέτρα τῆς Μοζαμβίκης διὰ ἔκδιουν παρόμοια πιστοποιητικά. Ἐπὶ πλέον, διὰ ἀνωτέρω προσφέρθησαν αἱ παραληθεῖσαι προσπάθειαι διὰ τὴν ἔκδοσιν παρὰ τῶν ἀρμοδίων πορτογαλικῶν ἀρχῶν τῆς Μοζαμβίκης διὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν ἀνωτέρω πιστοποιητικῶν. 'Εξ ἄλλου, εἰς τὴν ίδιαν ἐπιστολὴν ὑπεγραμμίζετο, ἐπίσης, ὅτι ἐξ ἐποιήματος ἔγγραφων προκύπτει ὅτι δὲν ἔκαρποφόρος αἱ κατηγορίες προσφέρθησαν αἱ μεταφοραὶ δι' ἔλληνικῶν πλοίων προελεύσεως Ροδεσίας.

Ἐπὶ τῇ δάσει τῆς ἀνωτέρω ἀσαφοῦς δρεπανικῆς καταγγελίας τὸ τότε ὑπουργείον Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν, ἐζήτησεν ἀπὸ τὴν πλοιοκτητρίαν ἐταιρίαν, ἐκπρωτουρουμένην ἐν 'Ελλάδι ὑπὸ τοῦ οἰκού Φαφαλιού, τὴν ὑποβολὴν ἐπισήμων στοιχείων περὶ τῆς προελεύσεως καὶ τοῦ προορισμοῦ τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου, τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν παραληπτῶν τοῦ φορτίου, ὡς καὶ δεδοικείσεως τῶν οικείων ἀρχῶν τῆς Μπέτρα περὶ τῆς προελεύσεως τοῦ φορτίου καὶ πιστοποιητικὸν παραγωγῆς τοῦ προτότοντος.

Υπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον (τὸ ὅποιον σημειωτέον εἰς τὴν σχετικὴν ἀλληλογραφίαν ἀνέφερε πάντοτε τὴν ἔνδειξιν «φορτίον ἐνδεχόμενον ροδεσιανῆς προελεύσεως», τὰ κάτωθι στοιχεῖα, πιστοποιούντα τὴν ἐκ Μπέτρα τῆς Μοζαμβίκης προελεύσειν τοῦ φορτίου:

—Manifest of cargo.

—Φορτωτικὴν (bill of lading) θεωρημένην παρὰ τῆς ἔλληνικής προξενικῆς ἀρχῆς τῆς Μπέτρα.

—Πιστοποιητικὸν προελεύσεως τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς Μπέτρα, ὁμοίως θεωρημένου ὑπὸ τῆς οικείας προξενικῆς ἀρχῆς.

—'Επιστολὴν τῶν φορτωτῶν τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς πράκτορας διὰ τῆς ὅποιας ἔξεφοραζον τὴν ἐκπληξίν των διὰ τὸ ἀνακύψων θέμα.

Σημειώτεον ὅτι, διὰ τὸν ἀρμόδιον προσφέρθησεν διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ φορτηγοῦ ημῶν (τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν), περίπτωσις ἀσκήσεως ποιητικῆς διώξεως καθ' δοσον δὲν στοιχειοθετεῖται τὸ σχετικὸν ἀδίκημα.

Παρὰ ταῦτα ἡ ὑπόθεσις φθάνει τελικῶς εἰς τὸ ἀκροστάτιον διὰ νόοη δριστική λύσις εἰς τὸ ἀνακύψων ἐκ τοῦ μὴ ὄντος ζήτημα ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Δικαιοσύνης.

Τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον εἰς ἀπάντησιν ἐγγέρισεν ὅτι τὰ προσκομισθέντα πιστοποιητικά δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ικανοποιητικά διὰ τὴν ἀρμόδιαν 'Επιπροπὴν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν διὰ τὰς κυρώσεις κατὰ τῆς Ροδεσίας καὶ ἐζήτησε νὰ προσκομισθοῦν τὸ δελτίον καταγραφῆς τῆς ἀδείας ἔξαγωγῆς καὶ πιστοποιητικὸν προελεύσεως τοῦ 'Ινστιτούτου Δημοτικῶν τῆς Μοζαμβίκης.

Τὰ ἐν λόγῳ πιστοποιητικά ἐξηγήθησαν ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερομένης πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ἀλλά, ὡς προκύπτει ἐκ τῆς διεξαχθείσης ἀλληλογραφίας καὶ δεδοικείσεως τοῦ Προέδρου τῆς 'Ελλάδος εἰς Μπέτρα αἱ ἀρχαὶ τῆς Μοζαμβίκης δὲν ἔκδιουν παρόμοια πιστοποιητικά. Ἐπὶ πλέον, διὰ ἀνωτέρω προσφέρθησαν αἱ διεργασίες προσπάθειας διὰ τὴν ἔκδοσιν παρογαλικῶν ἀρχῶν τῆς Μοζαμβίκης διὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν ἀνωτέρω πιστοποιητικῶν. 'Εξ ἄλλου, εἰς τὴν ίδιαν ἐπιστολὴν ὑπεγραμμίζετο, ἐπίσης, ὅτι ἐξ ἐποιήματος ἔγγραφων προκύπτει ὅτι δὲν ἔκαρποφόρος αἱ κατηγορίες προσφέρθησαν αἱ μεταφοραὶ δι' ἔλληνικῶν πλοίων προελεύσεως Ροδεσίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲν ἔκαρποφόρος αἱ κατηγορίες προσφέρθησαν αἱ μεταφοραὶ δι' ἔλληνικῶν πλοίων προελεύσεως Ροδεσίας.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὴν ἐν λόγῳ ὑπόθεσιν ἔχει παρέμειδει καὶ ἡ 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἡ ὅποια εἰς σχετικὸν ἔγγραφον πρόδοι τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον ἔτενεται αἱ παρέδητη τὰς σχετικὰς ἀπαγορευτικά διατάξεις.

—'Αντιτέωτα, ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως διατυπωνόται εἰκοσίαι καὶ οὐδὲν διὰ σχετικῶν στοιχείων ἀποδεικνύεται ὅτι τὸ πλοίον «Ἀρμονία» μετέφερεν ἐκ τῆς Μπέτρα φορτίον ἀραβοσίτου προελεύσεως Ροδεσίας καὶ κατὰ συνέπειαν ὅτι παρέδητη τὰς σχετικὰς ἀπαγορευτικά διατάξεις.

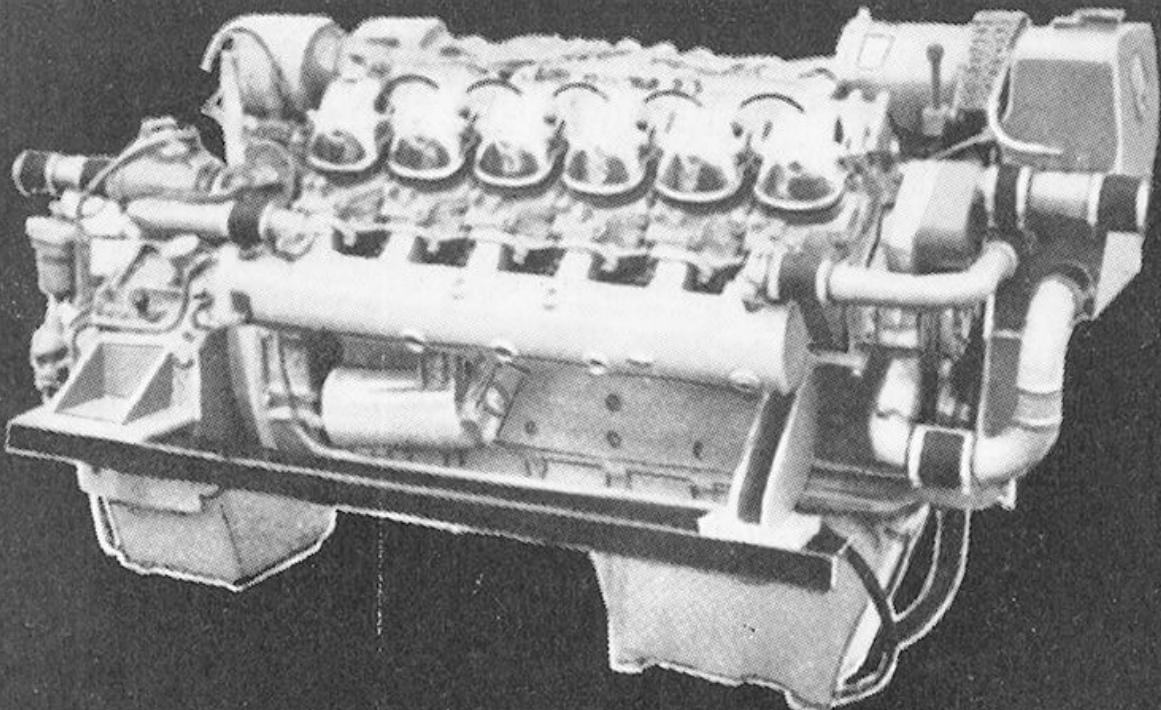
—'Αντιτέωτα, ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως διατυπωνόται εἰκοσίαι καὶ οὐδὲν διὰ σχετικῶν στοιχείων προσκομισθέντα πιστοποιητικά διατάξεις.

—'Αντιτέωτα, διὰ τὴν ἀποφασίαν ημῶν (τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν), περίπτωσις ἀσκήσεως ποιητικῆς διώξεως καθ' δοσον δὲν στοιχειοθετεῖται τὸ σχετικὸν ἀδίκημα.

Παρὰ ταῦτα ἡ ὑπόθεσις φθάνει τελικῶς εἰς τὸ ἀκροστάτιον διὰ νόοη δριστική λύσις εἰς τὸ ἀνακύψων ἐκ τοῦ μὴ ὄντος ζήτημα ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Δικαιοσύνης.

● Παρεμπιπτόντως σημειούται, ὅτι διὰ τὸν Φαφαλιού εἰσήγαγε τὸ 1975 εἰς τὴν χώραν συνάλλαγμα 3.450.000 δολαρίων καὶ 250.000 λιρῶν 'Αγγλίας.

THE LONDON
STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.
(ESTABLISHED 1866)
ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)
ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ
A. BILBROUGH & CO., LTD.
17 Crosswall London EC3N 5AT.
Telephone : 481.9401 (10 Lines)
Telex : 886394



Μετά άπο 20.000 ώρες λειτουργίας είναι καινούργια!

Είναι ή «ΑΚΟΥΡΑΣΤΗ», πού έργαζεται σάν κύρια ή βοηθητική μηχανή σε μότορσιπ ή δεξαμενόπλοια, σε ρυμουλκά ή άλιευτικά, σε έπιβατηγά ή πορθμεία, σε ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη ή σε άλλες βιομηχανικές έφαρμογές. "Όπου έργαζεται, τής ζητάνε τά πάντα. Κι' αύτή δέν άπογοητεύει ποτέ.

Μεγάλη διάρκεια ζωής, γερή κατασκευή, ύψηλή άπόδοσις, μικρό βάρος και μικρές διαστάσεις, είναι τά μυστικά τής έπιτυχίας της.



*Αν θέλετε περισσότερες πληροφορίες γιά τις πετρελαιομηχανές δαλάσσος τής MERCEDES - BENZ, συμπληρώστε τό απόκομμα και στείλτε το στόν 'Αντιπρόσωπο τής DAIMLER - BENZ, τμῆμα μηχανών, τής περιφερείας σας.

Κι' άκομα, χαμηλή τιμή, οίκονομία στήν κατανάλωσι, άπόλυτη σιγουριά στήν λειτουργία-20.000 ώρες δουλειάς, χωρίς τήν παραμικρή κόπωσι - είναι ένα άκλονητο έπιχείρημα!

Θά βρήτε παντού συναδέλφους σας, πού έχουν μηχανές MERCEDES - BENZ. Ρωτήστε τους ...

Σταθμοί έξυπητήσεως ο' δλη τήν Ελλάδα.



Μ.Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 5711901
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 763.721

Παρακαλῶ νά μοῦ στείλετε πληροφοριακό ύλικό γιά:

Πετρελαιομηχανές δαλάσσος,
πετρελαιομηχανές βιομηχανικού τύπου,
ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη
ξηρᾶς και δαλάσσος.

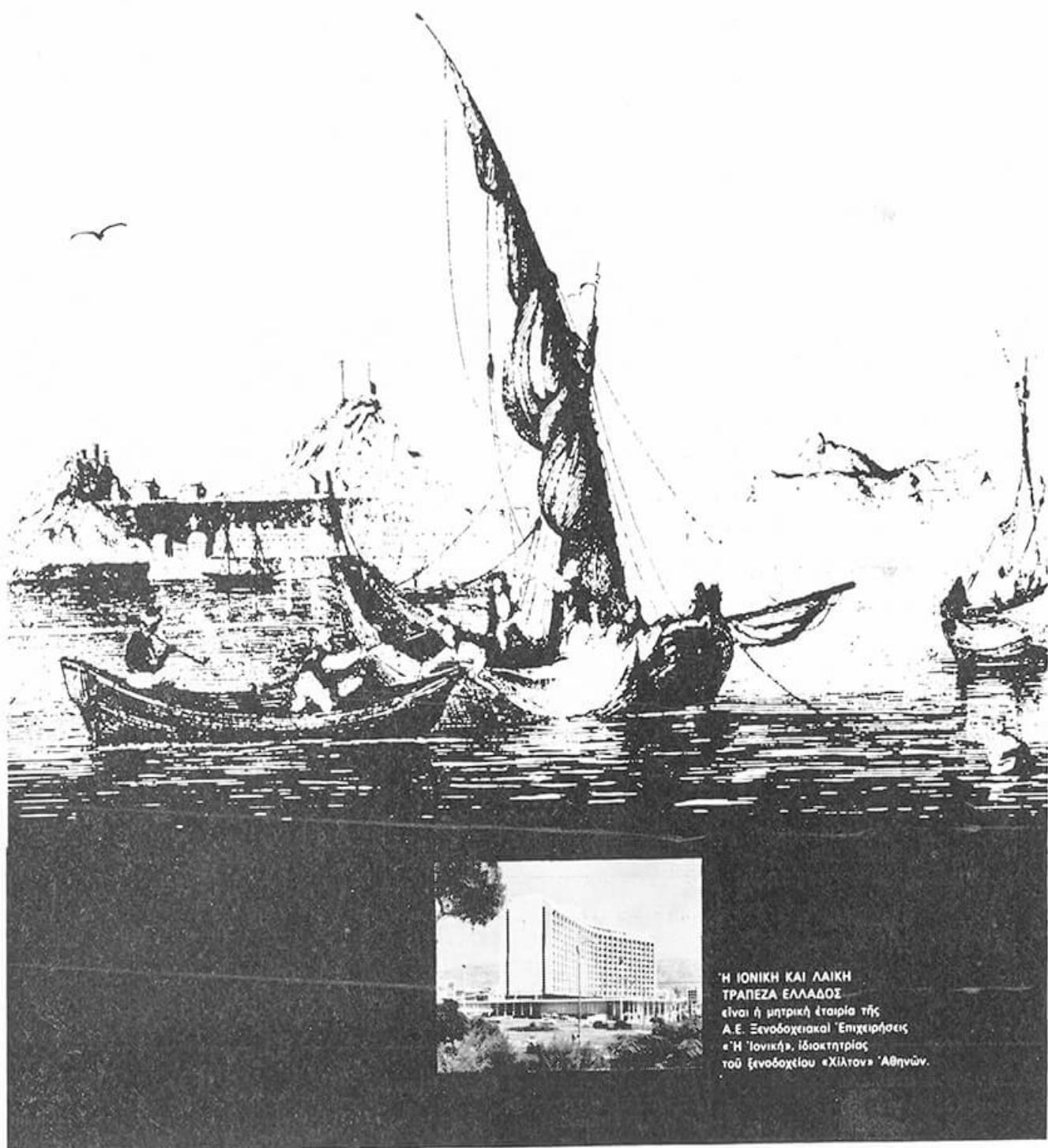
'Ονοματεπώνυμον
'Οδός
Πόλις





ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

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



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

ΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ «ΣΕΡΕΣ»

ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΤΟΜΕΥΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ κ. Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΥ



Τα δύο ιπτάμενα πλοία της έταιριας «Σέρες», «Δελφίν Ι» και «Δελφίν ΙΙ», παραδει-
βλημένα είς μᾶλον της Μαρίνας Ζέας.

“Ηρχισαν τὴν 30ην Ἀπριλίου τὴν ἔκτελε-
σιν πλόων εἰς τὰς νήσους τοῦ Ἀργοσαρωνι-
κοῦ, τὰ ιπτάμενα σκάφη «Δελφίν Ι» καὶ
«Δελφίν ΙΙ» τῆς έταιρίας «Σέρες» ιπτάμε-
νοι Υδρόδρομοι Ναυτιλιακή Ε.Π.Ε., τοῦ ό-
μιλου έταιριών τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανού.

Μὲ τὴν δρομολόγησιν τῶν σκαφῶν ἡ έται-
ρία «Σέρες» ἔγκαινιάζει μίαν νέαν περιόδου
εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας τοῦ Ἀργο-
σαρωνικοῦ, ὑπεγράμμισε κατὰ τὴν τελετὴν
τῶν ἔγκαινιν δρομολόγησεως τῶν πλοίων ἡ-
τις ἐλαθε χώραν εἰς τὴν Μαρίνα τῆς Ζέας
τὴν 29ην Ἀπριλίου παρουσία τοῦ ὑπουργοῦ
Ναυτιλίας κ. Ἀλ. Παπαδόγυνος, ὁ γεν. διευ-
θυντὴς τῆς «Σέρες» κ. Χατζηαντωνίου. Προ-
σέθεσε δὲ ὅτι «ὁ Γεώργιος Π. Λιβανός, ἔξ-
χουσα φυσιογνωμία καὶ λαμπρὸς νοῦς εἰς τὸν
ἐλληνικὸν ἄλλα καὶ τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν
χώρων, εἰσάγει τὰ πρωτοποριακά σκάφη
«ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ» εἰς τὴν ἐλληνικὴν
πραγματικότητα, κατὰ τὰ πρότυπα τῶν προ-
γεμένων χωρῶν, αἱ ὀποῖαι εἰς τὸ σύνολον
τῶν σχεδίων ἔχουσα στραφή πρὸς τὸ ταχύτατον
αὐτὸ μέσον, τοῦ ὀποίου ἡ ναυπήγησις συμ-
πυκνεῖ τὰ μέρη τοῦδε ἐπιτεύγματα τῆς
συγχρόνου σοβιετικῆς τεχνολογίας κατὰ τρό-
πον ἀμφορεύοντας καὶ ἐντυπωσιακόν».

Εἰς τὴν τελετὴν τῶν ἔγκαινιν παρέστη-
σαν, ἑκτὸς τοῦ κ. ὑπουργοῦ, ὁ γεν. γραμματεὺς
τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Φ. Χρηματόπουλος, ὁ ἀρ-
χηγὸς τοῦ λιμενικοῦ σώματος ναύαρχος κ. Κ.
Ἀλκης Σκιαδᾶς, ὁ νομάρχης Ἀττικῆς κ.
Μιτόποτης, ὁ δημαρχός Πειραιῶς κ. Τάσος
Βουλόδημος, ὁ ἐν Αθήναις Σοβιετικός Πρέ-
σβυτος, ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες τοῦ Υ.Ε.Ν.,
ἔφοιται καὶ οἱ.

Τὰ ἀδελφά σκάφη «Δελφίν Ι» καὶ «Δελ-
φίν ΙΙ», τύπου «Κομέτα Μ.», ἔναυπηγήθη-
σαν τὸ 1975 εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ Πό-
τι Ρωσίας εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τοῦ Εύ-
ζείνου Πόντου.

“Ἐκαστον διαθέτει 116 θέσεις ἐπιβατῶν
καὶ δύο μηχανᾶς 2.200 HP ἔκαστη, αἱ ὁ-

τοὺς ὅποιους ἔχει πρὸς τοῦτο μετακαλέσει
ἡ «Σέρες» καὶ οἱ ὅποιοι πρόκειται νὰ παρα-
μείνουν εἰς Ἑλλάδα μέχρι πλήρους καὶ τε-
λείας ἐνημερώσεως τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν
τῆς ἑταῖριας διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ
συντήρησιν τῶν πλοίων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔγκαινιν τῶν
πλοίων, ὅπου καὶ ἐπραγματοποίησαν μικρὸν
θαλάσσιον περίπατον, ὁ κ. Χατζηαντωνίου
ἀνέφερε τὰ ἔξι:

Ἐίναι γεγονός ὅτι ὅλαις αἱ προηγμέναι χώ-
ραι εἴτε χρησιμοποιοῦν ἡδη εύρυτατα τὰ ι-
πτάμενα σκάφη, εἴτε προσανατολίζονται
πρὸς αὐτὴν τὴν λύσιν, τὰ ὄφελη τῆς ὅποιας
είναι πασιφανῆ καὶ αὐταπόδεικτα. Ἡ ταχύ-
της τῶν σκαφῶν αὐτῶν τὰ καθιστά ἄκρως
ἔξυπηρτικά διὰ τὴν διακίνησιν τοῦ κοινοῦ
ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ ὡς ἐκ τούτου πε-
ριῆτητα.

Ἡ «Σέρες» πιστεύει ὅτι διὰ τῆς δρομο-
λογήσεως τῶν δύο αὐτῶν πρωτοποριακῶν μο-
νάδων, ἀπὸ τῆς σήμερον, θά συμβάλῃ θετι-
κῶς εἰς τὴν ταχείαν, ἀνέτον καὶ ἀσφαλή ἔ-
ξυπηρέτησιν τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ, ἐλλη-
νικοῦ καὶ ἔνου.

Μὲ τὰ δεδομένα μάλιστα μιᾶς ἀνευ προη-
γμένου αὐξήσεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως
κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡδη ἀρχαιμένης θερι-
νῆς περιόδου, ἡ τοιαύτη συμβολὴ τῶν «Ι-
πτάμενων Δελφινίων» καθίσταται προφανῶς
ἄκρως ἐποικοδομητική εἰς τὸν τομέα τοῦ του-
ρισμοῦ καὶ τῆς θετικῆς οἰκονομίας γενικώτε-
ρου, κατ’ ἐπέκτασιν δὲ ἀποκτά ιδιάζουσαν
σημασίαν καὶ ἔχοχως σημαίνοντα χαρακτῆ-
ρα μέσα εἰς τὸ πανόραμα ποὺ προσφέρει ὁ
ἐλληνικός χώρος εἰς τὰ μάτια τοῦ ἐπισκέ-
πτου.

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Τὸ ἀναλυτικὸν πρόγραμμα δρομολογίων
τῶν πλοίων ἔχει ὡς ἀκολούθως:

‘Αναχωρήσεις ἀπὸ Ζέαν:

- Καθημερινῶς, πλὴν Τρίτης, Κυριακῆς,
διὰ Υδρας, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι — 08.30,
14.30, 17.00.

- Καθημερινῶς, πλὴν Τρίτης, Κυριακῆς,
διὰ Πόρου 08.30, 13.00.

- Κυριακὴν διὰ Υδραν, Σπέτσες, Πόρτο
Χέλι 08.30.

- Κυριακὴν διὰ Πόρου, Υδραν, Σπέτσες,
Πόρτο Χέλι, 08.45.

- Τρίτη διὰ Υδραν, Σπέτσες, Πόρτο Χέ-
λι 08.30, 14.30.

‘Απὸ Πόρτο Χέλι:

- Καθημερινῶς, πλὴν Τρίτης — Κυριακῆς
06.00, 10.35, 17.00.

- Κυριακὴν διὰ Ζέαν 15.00, 17.00.

- Απὸ Πόρου διὰ Ζέαν 09.35, 14.05.

- Απὸ Σπέτσας διὰ Πόρου 08.30, 13.00.

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

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

'Από τὴν τριμηνιαίαν ἔκθεσιν τῶν Λάμπερτ Μπρόδερς

ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΖΗΤΗΣΙΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Έαν καὶ κατὰ πόσον θὰ σημειωθῇ αὐξησις τῶν μεταφορών πετρελαίου ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐφ' ὅσον ἡ παγκοσμίος οἰκονομία ἐμφανίστηκε μετρίαν, ἔστω, ἀνάκαμψιν, θὰ ἔξαρτηθῇ κυρίως ἀπὸ τὸ ἀναπτάντητον εἰσέτι ἐρώτημα: Εἰς ποίαν ἔκτασιν θέλει φθάσει ἡ κάθετος πτώσις τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως πετρελαίου. Τὸ 1975 ἀντικατόπτριζεν ἡ χαμηλή κατανάλωσις τῆς διεθνῆ οἰκονομικῆς ὑφεσιν καὶ τάς ηγήσιμες τιμᾶς τοῦ πετρελαίου. Διότι πρέπει νὰ θεωρήται μᾶλλον ἡ βέβαιον ὅτι ἡ αὐξησις τῶν τιμῶν πράγματι ἐπηρέασε σοβαρώς τὴν ζητησιν, ἡ δὲ ἀποψίς παρατηρήτων τινῶν ὅτι ἡ μείωσις τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως ὠφελεῖτο ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὑφεσιν εἶναι παιτελώς ἀμφισβητήσιμος.

Μία ἀπλὴ σύγκρισις τῶν τελευταίων τάσεων τοῦ ἀκαθαρίστου προϊόντος καὶ τῆς καταναλώσεως πετρελαίου, καταδεικνύει ὅτι εἰς τάς περισσότερας διομήχανικές χώρας, ἀν ὄχι ὅλας, ἡ πτώσις τῆς καταναλώσεως πετρελαίου ἡτο παράδειγμα μεγαλύτερα τῆς πτώσεως τοῦ ἔθνικου εἰσοδή-

ματος καὶ τῆς ἐγχώριου παραγωγῆς. Ἀκόμη καὶ εἰς τὰς χώρας ἐκείνας —καὶ συγκριμένας εἰς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας— ὅπου ὑπάρχουν ἐμφανῆ σημεῖα ἀνακάμψεως, ἡ ζητησίας πετρελαίου ἐπισημαίνεται καθυστερημένη κατὰ 10%. Βεβαιώς, τὸ φαινόμενον αὐτὸν ἔνδεχεται νὰ είναι προσωρινόν. 'Ἐν τούτοις, ἡ πρόσφατος ροπή ζητησίας πετρελαίου είναι ἀναμφισβόλως λίαν διάφορος τῆς σημειωθείσης ροπῆς εἰς προηγουμένας περιόδους ὑφέσεως.

Εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ ἐπίδρασις τῶν τιμῶν ἡτο ἐμφανεστάτη. 'Ἡ κάμψις καταναλώσεως ἥρχισεν εὐθύς μετά τὴν αὐξησιν τῶν τιμῶν, εἰς τὰ τέλη τοῦ 1973, ἐνώ τὸ ἀκαθάριστον προϊόν τῆς χώρας συνέχισε αὐξανόμενον δι' ἐν ἀκόμη ἔτος καὶ φυσιολογικά, ἡ κατανάλωσις θὰ ἔπειτε νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ἀνδικήν τάσιν τῆς οἰκονομίας. 'Ἀπὸ τοῦ 1973 μέχρι τοῦ 1975 ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὴν Γαλλίαν ἐμειώθη κατὰ 10% περίπου, ἐξ αὐτοῦ δὲ μόνον τὸ 2% δύναται νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὑφεσιν.

Καὶ ἔπειτα τὸ φαινόμενον αὐτὸν ἔσημει-

οῦτο μόνον εἰς τὴν Γαλλίαν οὐδὲν θετικὸν συμπέρασμα θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ἔχασθη. Παρόμοιοι ἔξελίσεις, ὅμως, ἔλαθον χώρων καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὅπου ἡ κατανάλωσις πετρελαίου ἡτο ἀπὸ 7 ἔως 10% κατωτέρα τῆς ἀναμενομένης ἐν σχέσει μὲ τὸν ρυθμὸν ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας ἐκάστης ἐξ αὐτῶν.

Τὸ μέλλον θὰ ἀποδείξῃ κατὰ πόσον αἱ ἐπελθούσαι ἀνακατατάξεις αὕται θὰ είναι μόνιμοι καὶ ἔπειτα νὰ ἀναμένωνται μεταβολαὶ εἰς τὴν σχέσιν μεταξὺ αὐξήσεως τῆς ζητησίας πετρελαίου καὶ οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Πιστεύεται, πάντως, ὅτι αἱ ὑψηλαὶ τιμαὶ θὰ ἔξαρτολουθήσουν νὰ συμπιέζουν, ἐπὶ τινὰ χρόνον, τὴν ζητησιν ἀσχέτως ἀναπτύξεως τῆς ἀγορᾶς. Δηλαδὴ ἔπειτα, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς οἰκονομικῆς ἀνακάμψεως, ἡ ζητησίας πετρελαίου ἀναμένεται νὰ αὐξηθῇ κατὰ 5%, π.χ., θὰ αὐξηθῇ πράγματι εἰς τὸ ποσοστὸν αὐτό, ἀλλὰ ἀπὸ χαμηλοτέρων ἀφετηρίαν. Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ὁ πληθωρισμὸς θὰ μειώσῃ σχετικῶς τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου, ἀλλὰ δὲν θὰ συμβάλῃ σοβαρῶς εἰς τὴν αὐξησιν τῆς κατανάλωσεως, λόγῳ τῶν αὐστηρῶν μέτρων ἐξοικονομήσεως ἐνεργείας, τῶν ὅποιων ἡ ἐπίδρασις θὰ καθίσταται περισσότερον αἰσθητή μὲ τὴν ἀπτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομικῆς τῶν δραστηριότητος.

Ὄς ἐκ τούτου, ἀναμένεται ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὰς ἀνεπτυγμένας διοικητικῶς χώρας, με βασικὴν ἑσαίρεσιν τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, θὰ είναι ἐλαφρῶς ὀντώτεραι τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομικῆς τῶν δραστηριότητος.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΣ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ 1972 -1977

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (έκατ. τόνοι) . . .	1.499	1.695	1.656	1.477	1.625	1.815
'Υψηλὴ πρόβλεψις					1.595	1.770
Χαμηλὴ πρόβλεψις						
ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (έκ. τ.) .	1.184	1.365	1.360	1.210	1.343	1.521
'Υψηλὴ πρόβλεψις					1.320	1.480
Χαμηλὴ πρόβλεψις						
ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (έκ. τ./μ.)	7.719	9.206	9.660	8.810	10.135	11.755
'Υψηλὴ πρόβλεψις					9.840	11.285
Χαμηλὴ πρόβλεψις						
ΖΗΤΗΣΙΣ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ (έκατ. τόν. d.w.) . . .	189,7	224,1	233,0	212,8	243,1	279,8
'Υψηλὴ πρόβλεψις					236,7	268,4
Χαμηλὴ πρόβλεψις						
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ ΤΟΝΝΑΖ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (έκ. τ. d.w.)* .	197,0	225,1	251,9	288,1	324,1	344,6
'Υψηλὴ πρόβλεψις					316,5	310,3
Χαμηλὴ πρόβλεψις						
ΠΛΕΟΝΑΖΟΝ ΤΟΝΝΑΖ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (έκ. τ. d.w.**) .	7,3	1,0	18,9	75,3	87,4	76,2
'Υψηλὴ πρόβλεψις					73,4	30,5
Χαμηλὴ πρόβλεψις						

* Αἱ πρόβλεψεις περιλαμβάνουν τὸ 50% τοῦ παγκοσμίου στόλου μικτῶν σκαφῶν.

** Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, ὑψηλὴ πρόβλεψις εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα χαμηλῆς ζητησεως καὶ μεγάλης προσφορᾶς καὶ ἀντιστρόφως.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ληφθοῦν σύντονα κυβερνητικά μέτρα, ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, ὡστε ἀπαντα τὰ φορτία πετρελαίου νὰ μεταφέρονται διὰ δεξαμενοπλοίων καὶ οὐχὶ μέσω ἀγωγῶν.

Ἡ έκθεσις προβλέπει ὅτι τὸ 1980 θὰ ὑπάρχη προσφορὰ δεξαμενοπλοίων (συμπεριλαμβανομένων καὶ ὅλων τῶν μικτῶν σκαφῶν) περὶ τὰ 400 ἔκατ. τόν. d.w. καὶ ἐν συνεχείᾳ, θὰ μειώθῃ λόγῳ τῶν διαδιλούσεων εἰς 330 περίπου ἔκατ. τόν. d.w. τὸ 1985.

Τὸ 1980, ὑπὸ τὴν υψηλοτέραν, ἔστω, προ-

βλεπόμενη ζητησιν θὰ ὑπάρχῃ πλεόνασμα 35 ἔκατ. τόν. d.w. 'Εὰν δὲ ἡ διώρυξ τοῦ Σουεζ διευρυνθῇ καὶ ἐκβαθυνθῇ ὡστε νὰ δύνανται νὰ τὴν διαπλεύσουν ἐμφόρτως τάνκερς τῶν 150.000 τόνων, ἡ πλεονάζουσα χωρητικότητος τὸ 1980 θὰ είναι εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδο τοῦ τέλους τοῦ 1975 —ἡτοι τὸ 28% τοῦ συνόλου τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ μικτῶν.

Ἐγ συνεχείᾳ, ἡ έκθεσις προτείνει διάφορα, γνωστὰ ἡδη, μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, ἀλλὰ ὀπωσδήποτε δὲν προβλέπει ιστορόδηπτην μεταξὺ προσφορᾶς ζητησίας τονναζ πρὸ τοῦ 1980, ἐστω καὶ εἰς τὴν ληφθοῦν ἀπαντα τὰ προτεινόμενα μέτρα.

Πάντως, ἐκφράζεται ἡ ἀποψίς ὅτι ἡ δελτίωσις θὰ είναι συντομωτέρα διὰ τὰ μικρότερα σκάφη.

Καὶ ἡ μελέτη καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ συμμετοχή τῶν ἀνεξαρτήτων πλοιοκτήτων εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τάνκερς θὰ μειωθῇ ἐνδεχομένως, ἀλλὰ θὰ παραμείνῃ ὑπόλογοτιμος καὶ οἱ ἀνεξαρτήτοι πλοιοκτήται θὰ πρέπει εἰς τὸ μέλλον νὰ βασίζωνται περισσότερον εἰς τὰ αὐτὰ ταξίδια καὶ οὐχὶ εἰς τὰς μακροχρονίους χρονοναυλώσεις.

Συνεπώς, μία ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος τῆς τάξεως τοῦ 10% τουλάχιστον προβλέπεται δεδομένα διὰ τὸ 1980 καὶ πολὺ πιθανόν νὰ συνεχισθῇ ἡ καταστάσις αὐτὴ μέχρι τὸ 1982. 'Ος γεγονός, τὸ πλεόνασμα ἐνδέχεται νὰ μὴν ἐκλείψῃ οὐδέποτε, ἔπειτα

ΕΠΙ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1975

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΑΝΑΚΑΜΨΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Βραδεία, άλλα σταθερά άνακαμψις της έλληνικης οικονομίας έπειτα από την 1975, ένώ διά το 1976 αι προσποτικά είναι λίγα εύοιστοι. Τούτο προκύπτει από την έκθεσιν του Διοικητού της Τραπέζης της 'Ελλάδος καθηγητού κ. Ξεν. Ζολώτα πρός την γενικήν συνέλευσιν των μετόχων, τάκι κυριώτερα σημεία της όποιας έχουν ώς έξης:

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ

Κύριοι Μέτοχοι,

Συμφωνώς πρός την άναλυσιν των άποτελεσμάτων χρήσεως του έτους 1975, τάκι άκαθάριστα έσοδα της Τραπέζης έκ των έντι γένει έργασιών της άνηλθον είς 5.679.516.347 δραχμάς, τα δε σύνολον των δαπανών λειτουργίας της, περιλαμβανομένων των άποστρενών και προδιέψεων είς 2.132.825.736 δραχμάς. Κατά συνέπειαν, τάκι καθαρά κέρδη της χρήσεως άνηλθον είς 3.546.690.611 δρχ.

Κατ' έφαρμογήν του άρθρου 71 του Καταστατικού της Τραπέζης, έκ των καθαρών κερδών της χρήσεως διατίθεται ποσόν 31.500.000 δραχμών διά την καταβολήν πρώτου μερίσματος, ίσου πρός τό 12% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου αύτης. Δοθέντος διά το τακτικὸν άποθεματικὸν έχει ήδη έξισωθή πρός τό μετοχικὸν κεφαλαίον της Τραπέζης, προτείνομεν είς τήν Γενικήν Συνέλευσιν, έξι ένδηματος του Γενικοῦ Συμβουλίου και μετά σχετικὴν ἀπόφασιν αὐτοῦ, διπλανός διατάξει συμφώνων πρός τό αὐτὸν άρθρον, έκ του ιπτολόφου των κερδών έπι τό πλέον ποσόν 118.500.000 δραχμών διά την καταβολήν προσθέτου μερίσματος. Κατόπιν τούτου, τό συνολικῶν προτεινόμενων πρός διανομὴν ποσόν έκ των κερδών άνέρχεται είς 150.000.000 δραχμάς, άντιστοιχεῖ δε είς καταβολήν 1.200 δραχμών κατά μετοχήν.

'Ως προβλέπεται έπισης ύπό του άρθρου

71 τού Καταστατικού τό άπομενον ποσόν των καθαρών κερδών της χρήσεως, μετά την καταβολήν και τού προσθέτου μερίσματος, περιέρχεται είς τό 'Ελληνικὸν Δημόσιον, ως συμμετοχὴ του εἰς τά κέρδη της Τραπέζης. Διά την χρήσιν τού 1975 τό ποσόν τούτο άνερχεται είς 3.396.690.611 δραχμάς.

Τό άκαθάριστα έσοδο της Τραπέζης τού 1975 προήλθον κυρίως έκ τόκων των πάσης φύσεως χορηγήσεων. Σημαντικὰ πρόσθετα έσοδα της Τραπέζης προήλθον έπισης έκ τῆς άναπτροσφρομογής τῶν συναλλαγματικῶν Ισοτιμιῶν, ένώ ή συμβολή τῶν έσόδων έξι έργασιῶν έπι συναλλαγματος ήτο μικροτέρα κατά τήν λήξασαν χρήσιν, έν συγκρίσει πρός τήν χρήσιν τού 1974.

Τό σύνολον των έξόδων διαχειρίσεως, συμπεριλαμβανομένων τῶν άποστρενών και προδιέψεων, άνηλθε τό 1975 είς 2.132,8 έκατ. δραχμάς.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΚΑΜΨΙΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΥ

Αι οικονομικοί έξειδεις κατά τό παρελθόν έτος, έν τῷ συνόλῳ έξεταζομεναι, δύνανται νά θεωρηθοῦν ίκανοντοιητικοί. Ούτο, κατά τό 1975 έστημειώθη δραδεῖσα μέν, άλλα σταθερά άνακαμψις τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος. 'Η οικονομικὴ άνάκαμψις συνεχίζεται και κατά τό τρέχον έτος, διά τό ποτοίν προβλέπεται αὔξησης τού άκαθαρίστου έγχωριον προϊόντος κατά 4 - 5%.

'Η άνοδος τού άκαθαρίστου έγχωριον προϊόντος είναι ίκανοντοιητική, έλαν ληφθῆ ύπτ' όψιν ή άνάγκη συγκρατήσεως τού πληθωρισμού και περιορισμού τού έλειμματος τού Ισοζυγίου πληρωμῶν, ή έλαν συγκριθῆ πρός τάς άντιστοιχίους έξειδεις είς τάς χώρας τού έξωτερικού. Σημειούται διά τούτο, διά τό σύνολον τῶν έργων πληρωμῶν τού Ο.Ο.Σ.Α. ύπολογίζεται διά τό 1975 κάμψις τού άκαθαρίστου έγχωριον προϊόντος κατά 2,5%.

ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

'Από τον φινιρόπωρο τού 1974, έπιδιώξις τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς είναι ή έξασφάλισις έλαστικῆς προσφορᾶς τραπεζικῶν

πιστώσεων διά τήν χρηματοδότησιν παραγωγικῶν έπενδυσεων, κατά κύριον λόγον εἰς τήν διομηχανικὸν τομέα και διά τήν ύποδοθησιν τῶν έξαγωγῶν.

Διά τό τρέχον έτος, έπιδιώξις τῶν νομισματικῶν άρχων έξακολουθεῖ νά είναι ή πραγματοποίησις οικονομικῶν θεμελιομένων νέων έπενδυσεων, κυρίως εἰς τήν μεταποίησιν, τήν γεωργίαν και τόν τουρισμόν, νά μή προσκρούσῃ είς άνεπαρκή προσφοράν μακροπρόθεσμου τραπεζικῆς χρηματοδοτήσεως. Πρός ένθερρυνσιν τῶν διομηχανικῶν έπενδυσεων, τάς έπιπτοκή προκρούσθεσμον τραπεζικού διανομού διατηρούνται χαμηλότερα τῶν έπιπτοκίων τού δραχυπροθέσμου διανομού τῶν έμπορικῶν Τραπεζῶν.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΩΝ

'Η κρατικὴ πολιτικὴ άπό τού θέρους τού 1974 άπέδειψεν είς τήν άποκατάστασιν τῆς άπωλείας τῆς άγοραστικῆς δυνάμεως τῶν μισθών και ήμερομισθίων, λόγω τού πληθωρισμού κατά τήν προηγηθεῖσαν περίοδον. 'Ο ίνηλός ρυθμός αὔξησεως τῶν χρηματικῶν μισθών προεκάλεσεν αὔξησην τού κόστους άνα μονάδα έργασίας είς τήν διομηχανίαν, ύπολογιζομένην μεταξύ τού τρίτου τριμήνου τού 1974 και τού τελευταίου τριμήνου τού 1975 είς 23,6% και ύπηρξεν διά τήν λήξασαν έργων τῆς άνδρου τῶν τιμῶν. 'Η άσκησησαν έν τούτοις πολιτικὴ μισθών και ήμερομισθίων ήτο δικαιολογημένη, όχι μόνον κοινωνικῶν, άλλα και οικονομικῶν. Συνέβαλεν είς τήν τόκων τῆς καταναλωτικῆς ζητήσεως καί, διά αύτης, είς πρώτην φάσιν είς τήν άνασχεσιν τῆς οικονομικῆς ύφεσεως και έ συνεχείται είς τήν οικονομικήν άνακαμψιν.

ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Παρά τήν σημειωθεῖσαν κατά τό παρελθόν έτος βελτίωσιν, τό ισοζυγίον πληρωμῶν δὲν έπαυσε νά άποτελῇ σοδαρόν πρόβλημα διά τήν χώραν, έλαν ληφθῆ ύπτ' όψιν διά τό έλειμμα των έργων πληρωμῶν, ή έλαν συγκριθῆ πρός τάς άντιστοιχίους έξειδεις είς τάς χώρας τού έξωτερικού. Σημειούται διά τούτο, διά τό σύνολον τῶν έργων πληρωμῶν τού Ο.Ο.Σ.Α. ύπολογίζεται διά τό 1975 κάμψις τού άκαθαρίστου έγχωριον προϊόντος κατά 2,5%.

Θμὸν μὲν μείωσιν τοῦ ὄγκου τῶν εἰσαγωγῶν, λόγῳ τῆς χαλαρότητος τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος η ἐνδεχομένων καὶ τῆς μευστοποίησεως ἀπόμεμάτων εἰσαγομένων εἰδῶν, τὰ οποῖα είχον συστρεψθῆ διὰ κερδοσκοπικούς λόγους κατόπιν τὴν προηγθεῖσαν περίοδον τοῦ ὑπτλοῦ πληθωρισμοῦ.

**ΔΑΝΕΙΑΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ΤΟΜΕΩΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟ-
ΠΙΑ**

Αι ύψηλαί δανειακαί ἀνάγκαι τοῦ δημοσίου τομέως ησκησαν κατά τὰ δύο τελευταῖα ἔτη σοβαράν αὐξητικήν ἐπιδροσιν ἀπό τῆς νομισματικής κυκλοφορίας. «Ἑξακολουθούμενον δὲ νῦν ἀσκούν ισχυράν πίεσιν ἐπὶ τῆς νομισματικής κυκλοφορίας καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οἱ δανεισμός του δημοσίου τομέως, ἀπὸ ἐσωτερικάς καὶ ἔξωτερικάς πηγάς, ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1975 εἰς 46 δισεκ. δραχμῶν περίπου καὶ ἀντιστοιχεῖ εἰς 6,8% τοῦ ἀκαθαρίστου ἔγχραιον προϊόντος. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ δανειακαὶ ἀνάγκαι τοῦ δημοσίου τομέως εἰς ἀπόλυτον πιοσὸν ἐκτιμῶνται περὶ τῶν 53 δισεκ. δραχ., ὡς πιοσοστὸν δὲ τοῦ ἀκαθαρίστου ἔγχραιον προϊόντος προβλέπονται εἰς τὸ αὐτὸν περίπου ἐπίπεδον τοῦ 1975. Κατ' οὐσίαν δῆμως, ἢ πίεσις τὴν δημόσιαν ἄσκησην δημόσιος τομεὺς εἰς τὴν νομισματικὴν κυκλοφορίαν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θά είναι οὐτιώδως μεγαλύτερά, ἐδάν συνυπολογισθῆ καὶ τὸ πιοσὸν τῆς ἐπιβληθείσης εἰδίκης εἰσφορᾶς τῶν ἐπιχειρήσων ἐπὶ τῶν ὑπολογίστων τοῦ τραπεζικοῦ των δανεισμοῦ.

ΕΝΤΑΞΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Η ἔνταξις εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. ἀπαιτεῖ σημαντικάς μεταβολάς εἰς τὴν δομὴν τῆς οἰκονομίας, ἔχασφάλισιν ὑψηλοτέρου βαθμού ἔξειδικεύσεως, ἐνίσχυσιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ τῆς προσανατολισμοῦ, ἐκσυγχρονισμὸν θεσμῶν, μεταβολὴν εἰς τὰς μεθόδους καὶ τὰς συνθείας ἐργασίας. Τόσον αἱ ιδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις, ὅσον καὶ οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ φορεῖς, πρέπει νὰ ἀντιληφθοῦν ὅτι ἔνταξις εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. οημαίνει ὅτι ὁ ἀνταγωνισμός, ὃχι μόνον ὁ ἔσωτερικός, ἀλλὰ καὶ ὁ ἔσωτερικός, θὰ καταστῇ ὁδύτερος καὶ ὅτι αἱ ἐπιχειρήσεις τακτικαὶ ἐπιλογαὶ καὶ ἀποφάσεις θὰ στηρίζωνται, εἰς μεγαλυτέραν ἔκτασιν εἰς τὴν πληροφόρησιν καὶ τὰς ἔνδειξεις τὰς ὅποιας παρέχει ἡ ἀγορά. Τούτο συνεπάγεται ὅτι ἡ προσαρμογὴ τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας εἰς τὰς συνθήκας τῆς Ε.Ο.Κ., μὲ ἐλαχιστοποίησιν τοῦ κοινωνικοῦ κόστους, προϋποθέτει· δύο τινά: (α) ὅτι θὰ ἀποκατασταθοῦν, τὸ ταχύτερον

δυνατόν, ἀνταγωνιστικά συνθήκαι εἰς τὴν ἐ-
σωτερικήν ἄγοράν καὶ (β) διτί αἱ ιδιωτικαὶ
ἐπιχειρήσεις, δύος καὶ οἱ κρατικοὶ ἐπιχειρη-
ματικοί φορεῖς (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΟΣΕ κλπ.), θά-
τη ποτερούσιν νὰ δημιουργήσουν ἐπόκτιμα αὐτῶν
καταλλήλους συνθήκας καὶ μηχανισμούς διά-
την ἐπιλογήν, τὸν σχεδιασμὸν καὶ τὴν ἐκτέλε-
σιν τῶν ἐπενδύσεων των καὶ τὴν δεσμιότι-
νων μεθόδων διοικήσεως, λειτουργίας ποιο-
τικού ἔλεγχου, καὶ ἐμπορίας τῶν προϊόντων.

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1975

Τό ακαθάριστον έθνικό δέδυμα είσισ δόμημα είς σταθεράς τιμάς συντελεστών παραγωγής ηγέτη ή το 1975 κατά 3,3% (1974: —1,2%). Ειδικά πάντων, τό είσισ δόμημα τού ἀγροτικού τομέως έσημείωσεν ἀνδον 3%, ἔναντι 11,4% τό 1974. Τό είσισ δόμημα τού τομέως τῆς δευτερογενούς παραγωγῆς, κατόπιν τῆς μειώσεώς του τό 1974 κατά 10,8%, ηγέτη κατά 4,3%. Ἡ ἔξελιξις αύτή ὀφείλεται, κυρίως, εἰς ἀνάδον τῆς μεταποιητικῆς δραστηριότητας. Ἐξ ἀλλού, τό είσισ δόμημα ἐξ ὄρυχεών ηγέτη κατά 2,5%, τῶν κατασκευῶν κατά 3,9% καὶ τῶν ἐπιχειρήσεων κοινῆς ὀφελείας κατά 6,1%. Τό είσισ δόμημα τού τομέως τῶν ὑπηρεσιῶν ηγέτη κατά 3,6% καὶ τέλος, τό καθαρὸν είσισ δόμημα ἐκ τῆς ἀλοδοσιῆς ἐμειώθη κατά 13%, ἐν συνεχείᾳ τῆς μειώσεώς του κατά 9,3% τό 1974.

TIMAI

Η άνοδική πορεία των τιμών συνεχίσθη, μὲ σημαντικάς διακυμάνσεις καὶ κατά τὴν διάρκειαν τοῦ 1975. Ὁ δεῖκτης τιμῶν καταναλωτοῦ ηύθυνη κατά 15,2% (1974: +13,5%) καὶ ἡ τιμάριμος χουνδητής παλήσεως τῆς ΕΣΣΥΕ κατά 10,1% (1974: 12,4%).

Τό μέσον έπιπεδον του δείκτου τιμών καταναλωτού ύψωσθη κατά 13,7% το 1975 (1974: +26,9%), τού δε τιμαρίθμου χονδρικής πωλήσεως κατά 6,8% (1974: +36,7%).¹ Ή μικροτέρη ύψωσης των μέσων έπιπεδον των τιμών έχγειται έκ του δτί αι ύψωτικαι τάσεις έξεδηλώθησαν έντονώτερον έντος του τελευταίου τετραμήνου του έτους. Αι προκληθείσαι έκ της άνδρου των τιμών των ύπηρεσιών αυξητικαί έπιδράσεις έκαλυψαν ποσοστό 36% περίπου της ύψωσεως του δείκτου τιμών καταναλωτού. Σημαντικόν έπίσης ποσοστόν έκαλυψαν καί αι άνατμησεις των ειδών διατροφής.

"Η σημειωθείσα υψηλής του δείκτου τιμών χονδρικής πωλήσεως προήλθε κυρίως έκ της αύξησης, κατά 14,6% του ειδικού δείκτου τιμών 'ετελικών προϊόντων έγχωριού πρωτογενούς παραγωγής δι'. Έσωπερική κατανάλωση

σινα (1974: +2,7%), ώς και έκ της κατά 8,6% άνδου του ειδικού δείκτου τιμών «τελικών προϊόντων έγχωρων βιομηχανικής παραγωγής δι» έσωτερικήν κατανάλωσιν» (1974: +23,6%). Αι αύξησεις αυταί έκαλψαν τό 83% της συνολικής αύξησεως του έν λόγω τιμαρίθμου. Αι άνατιμήσεις τών έγχωριών παραγομένων πρωτογενών τελικών προϊόντων αντανακλούν κατά βάσιν αύξησεις την παραγωγικού των κόστους. Ό δείκτης τιμών «τελικών προϊόντων πραελέυσεως έξωτερικού» ηγήθη κατά 7,9% (1974: +16,2%, 1973: +45,6%). Τέλος, ο ειδικός δείκτης τιμών «έξαγομένων τελικών προϊόντων έγχωρίου πρωτογενών και βιομηχανικής παραγωγής» έσημείσαν αύξησην έντος του 1975 κατά 3,8% (1974: -2,4%).

Η ΔΑΠΑΝΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η ακαδέριστος δαπάνη της οίκονομίας είς άγορασίας σταθεράς τιμάς ηγήθη κατά 5% (1974: -5,7%). Η συνολική κατανάλωσης έκτιμαται ότι έσημείωσεν άνοδον 5,9% (1974: +3,6%), λόγω της σημαντικής περιπτέρω αύξουσας της δημόσιας καταναλώσεως (1975: 12,3%, 1974: 12,8%). Η ιδιωτική κατανάλωσης ηγήθη κατά 4,7% (1974: +2%), προσαρμοσθείσα μερικών πρός την έξειδιξη τού διαθεσίμου Ιδιωτικού είσοδομάτος, ένω το 1974 συνέχισε νά άνέρχεται, παρά την κάμψιν τού διαθεσίμου Ιδιωτικού είσοδημάτος.

Αι ακαθάριστοι έπενδυσεις παγίου κεφαλαίου ήταν σημαντικές κατά 1,7% το 1975, (1974: —25,9%). Ή ανάσχεσις της κάμψεως οδήγηται εἰς την άνοδον κατά 5,6% των ιδιωτικών έπενδυσεων (1974: —27,8%), ή οποιαδήμαρτις άντεσταθμίσθη έκ της κάμψεως τών δημοσίων έπενδυσεων κατά 7,5% (1974: —21,1%). Ή εξέλιξις τών ιδιωτικών έπενδυσεων και κατά τα δύο τελευταία έτη έπιπρεψάθη κατά κύριον λόγον έκ των έπενδυσεων είς κατοικίας.

Αι έπενδύσεις είς μηχανικόν έξοπλισμόν
έμειώθησαν κατά 5% συνεπεία κάμψεως τών
έπενδύσεων τών δημοσίων επιχειρήσεων. 'Αν-
τιθέτως, αἱ ιδιωτικαὶ ἐπενδύσεις εἰς μηχανι-
κὸν ἔξοπλισμὸν φαίνεται ὅτι ἡσαν νήεντέμεναι'.
'Η ἔξειλιξ ὅμως αὐτὴ δὲν προοιωνίζει κατ'
ἀνάγκην ἀνάκομψιν τῶν βιομηχανικῶν ἐπεν-
δύσεων εἰς τὸ ἀμέσω μέλλον, ἔαν ληφθῇ ὑπ'
ὅπιν ὅτι κύριος ἀναστολικός παράγων ἔξα-
κολουθεῖ νόο εἶναι ή ἀνεπαρκῆς ζήτησις.

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Αἱ ιδιωτικαὶ καταθέσεις ἐκινήθησαν μὲν ὑψηλοὺς ρυθμοὺς κατὰ τὴν διάφρειαν τοῦ πα-

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

Ο άριστος και μοναδικός ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικός οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΩΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, έπισης, Συνεργείον 'Επισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

HEAD OFFICE:

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Ακτή Μικούλη 71, 7ος δρόφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912
ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

ρελθόντος έτους. Ούτω ή αύξησις τών καταθέσεων άνηλθεν εἰς 66.737 έκατ. δρχ. ή 32% έναντι αύξησεων των κατά 32.648 έκατ. δρχ. ή 18,5% έπτος τοῦ 1974. Ή ταχεία άνοδος τών καταθέσεων συνδέεται πρός τὴν συγκράτησιν τοῦ ρυθμού άνοδού τῶν τιμῶν ἀπὸ τοῦ δευτέρου έξαμηνού τοῦ 1974 καὶ τὴν δημιουργίαν εύνοϊκωτέρων προσδοκιῶν ὡς πρός τὴν έξελιξιν αὐτῶν.

Ταχείαν άνοδος ἐσημείωσαν ἐπίσης ἑπτὸς τοῦ 1975 αἱ ίδιωτικαὶ καταθέσεις εἰς συναλλαγμα, αἱ ὅποιαι άνηλθον εἰς τὸ τέλος τοῦ έτους εἰς 39.982 έκατ. δρχ. ή 51,5%. Αἱ ἀντίστοιχοι αὐξήσεις ήσαν 5.588 έκατ. δρχ. ή 26,9% τὸ 1974 καὶ 5.225 έκατ. δρχ. ή 33,6% τὸ 1973.

ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Παρὰ τὰς δυσμενεῖς διεθνεῖς συνθῆκας, ἐπετύχθη κατὰ τὸ 1975 δελτίωσις τοῦ Ισοζυγίου πληρωμῶν. Τὸ ἔλλειμμα τοῦ Ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν ἐμειώθη ἀπὸ 1.218 ἑκ. δολ. τὸ 1974 εἰς 1.009 έκατ. δολ. τὸ 1975. Συγχρόνως ἐσημειώθη σημαντικὴ αὔξησις τῆς αὐτονόμου εἰσροής ίδιωτικῶν κεφαλειῶν καὶ δελτίωσις τῆς ποιοτικῆς συνθέσεως αὐτῆς.

Εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἔλλειμματος τοῦ Ισοζυγίου πληρωμῶν συνέβαλεν εἰς σημαντικὸν βαθμὸν ή ἐφαρμοσθεῖσα συναλλαγματικὴ πολιτική, ή ὅποια ἔπαιξεν ἀποφασιστικὸν ρόλον εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ικανότητος τῶν ἑλληνικῶν προϊόντων καὶ συνέβαλεν εἰς τὴν ἐλαφράν κάμψιν τοῦ δύκου τῶν ίδιωτικῶν εἰσαγωγῶν. Ἐπισημαίνεται ἐν τούτοις, ὅτι ή δελτίωσις τοῦ Ισοζυγίου πληρωμῶν συνεδύσθη μὲν σημαντικὴν χειροτέρευσιν τῶν δρῶν τοῦ ἑξατερικοῦ ἐμπορίου. Τέλος, εἰς τὴν δελτίωσιν τοῦ Ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν συνέβαλεν ή αύξησις τοῦ πλεονάσματος τῶν ἀδήλων λογαριασμῶν.

Ἡ συνολικὴ συναλλαγματικὴ δαπάνη δι' εἰσαγωγάς (πληρωμαὶ σὺν ἐμπορικαὶ πιστώσεις) ἀνῆλθεν τὸ 1975 εἰς 4.876 έκατ. δολ. έναντι 4.635 έκατ. δολ. τὸ 1974. Μείωσιν ἐνεφάνισαν αἱ εἰσαγωγαὶ τροφίμων, πρώτων ύλῶν καὶ τῶν καυσίμων. Ἀντιθέτως ηγήθησαν αἱ εἰσαγωγαὶ κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν καὶ διυμχανικῶν εἰδῶν καταναλώσεως.

Αἱ εἰσπράξεις ἔξι εξαγωγῶν ἀνῆλθον τὸ 1975 εἰς 1.960 έκατ. δολ., ἔναντι 1.774 έκατ. δολ. τὸ 1974, ητοι ηγήθησαν κατὰ 10,4%. Ἡ διάρθρωσις τῶν συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων ἔξι εξαγωγῶν κατὰ κατηγορίας προϊόντων μετεβλήθη ἐλαφρῶν μόνον τὸ 1975. Ἡ συμμετοχὴ τῶν τροφίμων, τῶν ὄρυκτῶν καὶ μεταλλευμάτων ηγήθη, ἐνῷ ἀντίθετως, ἐμειώθη τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ καπνοῦ, τῶν πρώτων ύλῶν καὶ ἡμικατειργασμένων προϊόντων καὶ τῶν προϊόντων πετρελαίου. Τέλος, τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν διομηχανικῶν προϊόντων διετρήθη εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον καὶ κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη.

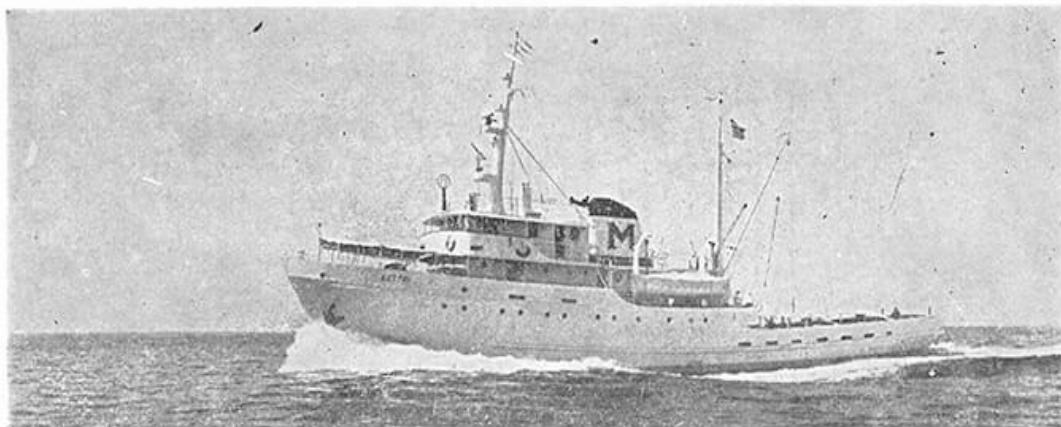
Αἱ προαναφερθεῖσαι ἔξελιξεις εἰς τὸν τομέα τῶν εξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν ἀγαθῶν εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν συγκράτησιν τοῦ ἐμπορικοῦ ἔλλειμματος τὸ 1975 εἰς ἐπίπεδον μόνον ἀνώτερον τοῦ ἀντίστοιχου ἐπιπέδου τοῦ 1974. Τὸ χρηματοδοτηθὲν δὲ τημῆτα τῶν συναλλαγῶν ἔκ συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων ἔξι εξαγωγῶν ηγήθη ἀπὸ 30,5% τὸ 1973 εἰς 38,8% τὸ 1974 καὶ 40,2% κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Σημαντικὴ ήτοι ή δελτίωσις τοῦ Ισοζυγίου τῶν ἀδήλων συναλλαγῶν. Τὸ σύνολον τῶν ἀδήλων συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων ἀνῆλθε τὸ 1975 εἰς 2.652 έκατ. δολλάρια, ἐνῷ αἱ ἀδήλοι πληρωμαὶ ἀνῆλθον εἰς 745 έκατ. δολ. Ἀποτέλεσμα τῶν ἔξελιξεων αὐτῶν ήτο ή αὔξησις τοῦ πλεονάσματος τῶν ἀδήλων συναλλαγῶν κατὰ 264 έκατ. δολ. (ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1974), η ὅποια ήτο ὁ κύριος παράγων τῆς δελτίωσεως τοῦ Ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Ἡ ἄνοδος τῶν ἀδήλων πόρων προήλθε, κατὰ κύριον λόγον, ἐκ τῶν τουρισμού, κατὰ δεύτερον ἐκ τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων. Ἀντιθέτως, η διεθνής ναυτιλιακὴ κρίσις ἐπηρέασε τὰς συναλλαγματικὰς εἰσπράξεις τῆς χώρας ἀπὸ τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1974 καὶ προεκάλεσεν ἐλαφράν μείωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος τὸ 1975.

Ἡ χρηματοδότησις τοῦ ἔλλειμματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν ἐπετεύχθη σχετικῶς εὐχερῶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κυρίως λόγῳ τῆς ταχείας αὐξήσεως τῆς αύτονόμου εἰσροής ίδιωτικῶν κεφαλαίων, η ὅποια περιώρισεν ούστισδε τὰς ἀνάγκας εἰς ἔξιστροποτικὸν διανείσμον. Υψηλὰ ποσοστά αὐξήσεως ἐνεφάνισαν η εἰσροή ίδιωτικῶν κεφαλαίων μέσω τῶν πιστωτικῶν ίδρυμάτων (κυρίως ὑπὸ μορφὴν καταθέσεων Ἐλλήνων ἔργατων τοῦ έξωτερικού), τὰ λοιπὰ ίδιωτικά κεφάλαια τὰ ὅποια προέρχονται, κατὰ τὸ πλείστον ἀπὸ "Ἐλλήνας κατοίκους τοῦ έξωτερικού καὶ προορίζονται δι' ἐπενδύσεις εἰς τὴν χώραν καὶ τέλος, αἱ ἐμπορικαὶ πιστώσεις τοῦ έξωτερικού". Ἡ αὔξησις τῆς εἰσροής διφεύλεται κυρίως εἰς τὴν ἀποκατάστασιν ἐμπιστούντης εἰς τὴν σταθερότητα καὶ τὸ μέλλον τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, ἐνισχύθη δὲ καὶ ἐκ τῆς ἀσκηθείσης πολιτικῆς ἐπιτοκίων ἐπὶ τῶν καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα. Ἐπὶ πλέον, η σύνθεσις τῆς εἰσροής κεφαλαίων ἐδελτώθη, ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν δτὶ λίαν υψηλὰ ποσοστά αὐξήσεως ἐσημειώσαν αἱ καταθέσεις Ἐλλήνων ἔργατων καὶ ναυτικῶν εἰς συνάλλαγμα, ὡς καὶ τὰ λοιπά ίδιωτικά κεφάλαια, σημαντικὸν τμῆμα τῶν ὅποιων ἀποτελεῖ κατ' ούσιαν μονομερεῖς μεταβιβάσεις, μὴ συνεπαγομένας ὑποχρεώσεις διὰ δαπάνας ἐξυπηρετήσεως. Ἡ συνολικὴ καθαρὰ εἰσροή κεφαλαίων (περιλαμβανομένους καὶ τοῦ δανεισμοῦ τῆς κεντρικῆς Τραπέζης, τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν δημοσίων ἐπιχειρήσεων) ἀνῆλθεν εἰς 1.267 έκατ. δολ. ἔναντι 1.047 έκατ. δολ. τὸ 1974.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ Ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν / ρυμουνό τον «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ ἑλληνικὰ χωρικὰ οὖτα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτή Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
TELAD : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασμος δρασ:

8946.107, 8028.592, 9916.866,
& 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

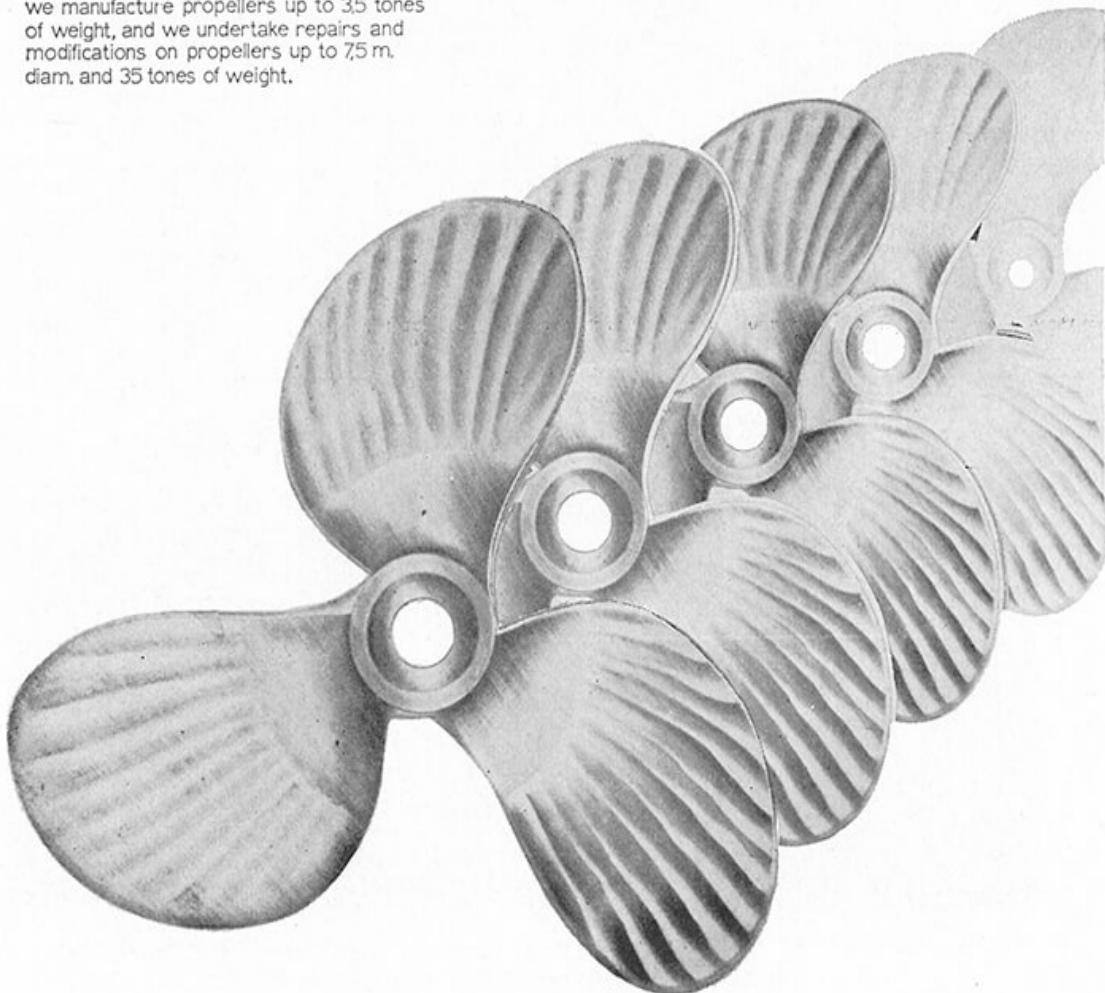
TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

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

we manufacture propellers up to 3.5 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. 4914 282-409836 - TELEX 21-2708 NFI GR

‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΑΠΙΣΤΕΥΤΟΝ

Μᾶς λέγουν: 'Εργάτας διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα δὲν διαθέτει ὁ Ο.Λ.Π. ἐν ἐπαρκείᾳ. Μία καὶ μόνην μία «πτώστα» ἐργάζεται εἰς τὰ ἀλλιμενισμένα σκάφη.

Δι’ ὅνομα τοῦ Θεού, μᾶς φαίνεται ἀπίστευτος ἡ πληροφορία. Θά πρόκειται, ἀν ἀλήθευτη, περὶ ξεχαρβαλώματος.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ

Ηὔημένη ἦτο ἡ ναυτιλιακή καὶ ἐμπορευματική κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον, συγκρινομένη πρὸς τὴν τοιστόν τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς 1975, ἐνῷ ἡ ἐπιβατική κίνησις ἦτο καὶ αὐτὸν τὸν μῆνα μειωμένη.

Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ κίνησις κατὰ τὸν ἐν λόγῳ μῆνα εἶχεν ὡς ἀκολούθως:

—Κατέπλευσαν 1.703 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.836.541 κόρων, ἔναντι 1.563 πλοίων, χωρητικότητος 2.671.238 κόρων τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1975.

—Δεξαμενισμοί: Κατέπλευσαν 1.703 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 2.836.541 κόρων, ἔναντι 1.563 πλοίων, χωρητικότητος 2.671.238 κόρων τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1975.

—Ἐπισκευασμοί: Εἰς τὴν 'Ἐπισκευαστικὴν Βάσιν Περάματος καὶ εἰς ἄλλας μονάδας τῆς χώρας ἐπεσκευάσθησαν 81 πλοῖα, δίλικῆς χωρητικότητος 187.173 κόρων, ἔναντι 50 πλοίων χωρητικότητος 171.114 κόρων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς παρελθόντος ἔτους.

—Ἐπισκευασμοί: Εἰς τὴν 'Ἐπισκευαστικὴν Βάσιν Περάματος καὶ εἰς ἄλλας μονάδας τῆς χώρας ἐπεσκευάσθησαν 81 πλοῖα, δίλικῆς χωρητικότητος 187.173 κόρων, ἔναντι 50 πλοίων χωρητικότητος 171.114 κόρων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς παρελθόντος ἔτους.

—Ἐπισκευασμοί: Εἰς τὴν 'Ἐπισκευαστικὴν Βάσιν Περάματος καὶ εἰς ἄλλας μονάδας τῆς χώρας ἐπεσκευάσθησαν 81 πλοῖα, δίλικῆς χωρητικότητος 187.173 κόρων, ἔναντι 50 πλοίων χωρητικότητος 171.114 κόρων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς παρελθόντος ἔτους.

—Ἐμπορευματική: Φορτοεξεφορτώθησαν 810.879 τόν. ἐμπορευμάτων, ἔναντι 70.261 τόν. τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1975.

—Ἐξ αὐτῶν 24.681 τόν. ἐκ μεταφορώσεων καὶ τράνζιτ, ἔναντι 57.299 τόν. τοῦ ιδίου μηνὸς παρελθόντος ἔτους, συσκευασμένα εἰς παλλέτας κομιοθέντα διὰ πλοίων 22.729 τ. καὶ διὰ σιδηροδρόμου - αὐτοκινήτου 4.241 τόν., ἔναντι 32.996 καὶ 2.385 τόν. ἀντιστοίχως. Τὰ ἐκφορτώθηντα ἐκ τοῦ ἔξωτερου ἐμπορεύματα 32.660 τόν. διεκομίσθησαν ἐντὸς 2.498 ἐμπορευματοκιβώτων, ἔνῳ τὰ ἀντιστοίχα στοιχεῖα τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1975 ἥσαν: 25.798 τόν. καὶ 2.052 ἐμπορευματοκιβώτια.

Τὰ φορτωθέντα δι’ ἔξωτερον ἐμπορεύματα 24.952 τόν., διεκομίσθησαν ἐντὸς 1.896 ἐμπορευματοκιβώτων, ἔνῳ τοῦ Μαρτίου παρελθόντος ἔτους ἥσαν 10.432 τόνοι καὶ 976

Τὰ ἐκφορτωθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερον κενά, ἐμπορευματοκιβώτια ἥσαν 135, ἔνῳ τοῦ Μαρτίου 1975 ἥσαν 383.

Τὰ φορτωθέντα δι’ ἔξωτερον κενά ἐμπορευματοκιβώτια ἥσαν 1.031 τὸν Μάρτιον 1976 καὶ 615 τὸν ίδιον μῆνα τοῦ 1975.

—Ἐπιβατική: Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 178.837 ἐπιβάτες (ἔξωτερον 10.258 καὶ ἔξωτερον 168.579), ἔναντι 214.514 (ἔξωτερον 19.271 καὶ ἔξωτερον 195.243) τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1975.

ΤΑ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ

Καθωρίσθη εἰς 35 δρχ. ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον χερσαίου χώρου καὶ εἰς 225 δρχ. ἀνὰ τρέχουν μέτρον μετώπου θαλάσσης τὸ καπαθλητέον εἰς τὸν Ο.Λ.Π., διὰ τὸ ἔτος 1976, μισθωμά ὑπὸ τῆς Ο.Ε. «Ηλίας Γκούμας καὶ Υἱός».

Ἐξ ἄλλου καθωρίσθη ἡ καταβλητέα εἰς τὸν 'Οργανισμὸν Λιμένος ἀποζημίωσις διὰ τὴν ὑφ' ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρών, φυσικῶν ἡ νομικῶν προσώπων ἐπήσαν χρήσιν χώρων τοῦ Ο.Λ.Π., κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1975.

Η ΧΡΗΣΙΣ ΠΡΟΩΘΗΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Παρετάθη μέχρι τέλους τοῦ πρέχοντος ἔτους ὁ χρόνος χρησιμοποίησεων ἐνὸς πρωτοθητικοῦ ὄχηματος ἐμπορευματοκιβώτων, τύπου καπέρτιλλαρ, ίδιοκτησίας τῆς ναυτιλιακῆς ἔταιρίας «Grendi Tarros».

Ἐνεκρίθη ἐπίσης ἡ χρησιμοποίησις ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ δευτέρου πρωτοθητικοῦ ὄχηματος ἐμπορευματοκιβώτων τοῦ αὐτοῦ, ὡς ὄντων, τύπου καὶ ίδιοκτησίας τῆς ίδιας ἔταιρίας καὶ διὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα.

Δι’ ἑκάστην ἡμέραν ἀπασχολήσεως ἑκάστου τῶν ὡς ἀντωτέρω όχημάτων θὰ ἐκτίππεται ἐκ τῶν ἑκάστοτε ἐκδιδούμενων εἰς τὸν διάρκειαν τῆς έταιρίας «Grendi Tarros» τιμολογίων ποσὸν ἐν δρχ. 4.800.

Ἐφ’ ὅσον τὰ ὑπὸ προμήθειαν όχημάτα πρωτοθητικῶν καὶ στοιβασίας ἐμπορευματοκιβώτων τοῦ Ο.Λ.Π. ἡμέρειον παραληφθῆ πρὸ τῆς λήξεως τοῦ 1976, ἡ χρησιμοποίησις τῶν δύο ἀντωτέρω όχημάτων διακόπτεται αὐτοδικίως, ἔναντι οἰσασθήποτε ὑποχρεώσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Ἡ διάθεσις καὶ ἀπασχόλησις τῶν ίδιωτικῶν όχημάτων θὰ ἐνεργήσαι μετ’ ἐκτίμησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος εἰς τὴν περιοχὴν Ἀγίου Γεωργίου Κερατσίνου. 'Υπὸ τοὺς ἀντωτέρω όρους είναι δυνατή μετὰ προηγουμένην ἐγκρίσιν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ χρησιμοποίησις παρομοίων μηχανημάτων, ἀνηκόντων εἰς ἔτερας ναυτιλιακάς ἔταιριας.

Η ΥΔΑΤΟΠΑΡΟΧΗ

Ἐνεκρίθη ἡ ἐγκατάστασις δικτύου ὑδατοπαροχῆς τοῦ ναυπηγείου τῆς ἔταιρίας «ΑΡΓΩ» ἐντὸς τῆς περιοχῆς χειμερίου κύματος τοῦ Ο.Λ.Π.

Ἡ παροχὴ θὰ γίνη ὑπὸ τῆς ἔταιρίας 'Υδάτων ἐπ’ ὄντωτι τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς ίδιοκτήτου τοῦ ἀκινήτου καὶ τῆς «ΑΡΓΩ» ὡς ἐκμισθωτρίας.

Ἡ ὡς ἄνω ἐγκρισις θὰ ισχύῃ διὰ τὸν χρόνον κατὰ τὸν ὅποιον ἡ αἰτούσα ἔταιρία θὰ τυχήσῃ μισθωτής τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Μετὰ τὴν λήξιν τῆς συμβάσεως ἡ τὴν ἀναχώρησιν τῆς ἔταιρίας δὲν θὰ παραχωρήσαις ἡ παροχὴ εἰς τρίτου, ἀνευ ἀδείας τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ θὰ αἴρεται ἡ θὰ παραμένη ἐπ’ ὄντωτι τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Κατά τὸν χρόνον τῆς μισθώσεως δὲν θὰ παρέχεται ὑπὸ τῆς «ΑΡΓΩ» εἰς τρίτους ὑδωρ δι’ ἐπεκτάσεως τοῦ δικτύου πρὸς ξένας ἰδιοκτησίας ἡ πλοῖα ἀνευ ἀδείας τοῦ Ο.Λ.Π. ὑπὸ ταύτης.

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ἀνετέθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν Ονειρεσιανὸν Συμβούλιον τοῦ Ι.Ι.δ. ἡ προμήθεια ἐνὸς ὄχηματος στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβώτων, τύπου Karricon. Ἡ ἀξία τοῦ ὄχηματος ἀνέρχεται εἰς 67.500 λίρας 'Αγγλίας φόμπι λιμένα 'Ισραὴλ. Ἡ παράδοσις θὰ γίνη ἐντὸς 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήψεως τοῦ ἀνοίγματος τῆς σχετικῆς πιστώσεως ὑπὸ τῆς πωλητρίας ἔταιρίας.

ΣΥΝΤΟΜΑ

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. πίστωσις 9.000.000 δρχ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς καὶ συντηρήσεως σιδηρῶν φορτηγίων του, ἐργολαβίας τῆς Ε.Π.Ε. «Ναυπηγεία Ν. Σ. Κουλακάρης».

—Ἐνεκρίθη ἡ μελέτη ἐκτέλεσεως τῶν ἐργασιῶν ἐπιστρώσεως τοῦ 6^{ου} τμήματος τοῦ χώρου διακίνησεως ἐμπορευματοκιβώτων, προϋπολογισμὸν δρχ. 21.500.000.

—Ἀμοιδὴν εἰς τὸν γαλλικὸν νηογνώμονα Veritas, ύψους 200.000 δρχ. ἐνέκρινεν ὁ Ο.Λ.Π. δι’ ἐγκρισιν τῶν κατασκευαστικῶν σχεδίων καὶ ἐπιτίθεψιν τῆς ναυπηγήσεως τῶν δύο ρυμουλκῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ, ισχύος 1.000 πίπων ἔκαστον.

—Ἀνετέθη εἰς τὴν ἀνώνυμον ἐλληνικὴν ἔταιρίαν γενικῶν ἀσφαλειῶν «Η ΕΘΝΙΚΗ» ἡ ἀσφάλισις, ἔναντι κινδύνων πυρός καὶ κεραυνῶν, τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ Ο.Λ.Π., διὰ χρονικὸν διάστημα δύο μηνῶν, συμπεριλαμβανομένου εἰς τοῦτο τοῦ διαστήματος, κατὰ τὸ ὅποιον θὰ πραγματοποιηθῇ ἐκεῖ ἡ διεθνῆς ναυτιλιακὴ ἔκθεσις «Ποσειδώνια '76».

ESTABLISHED 1896

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

ATHENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42

TEL. 618.679 - 632.567

TELEX 9388 EK GR

TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

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

ΤΑ ΑΚΑΤΑΝΟΗΤΑ



ΔΕΝ δέρω ποιός σοφολογιώτατος κατέφερε νά περιήγηθη στο Νομοθετικό Διάδικτο την περίοδο 1929, περί ναυτικών συντάξεων, μιά παράγραφος, πού λέει δις:

«Πρός έξυρετον τον άναυλογοντος εἰς τὸν ναυτικὸν συντάξιοδοτικὸν μισθοῦ, λαμβάνεται ὅπερ δέ μέσος δρος τὸν μισθῶν τῶν ναυτολογῆσεν τον καὶ τὴς κατηγορίας τῶν πλοίων, εἰς τὰ δημοτικά εἰργάσῃ, κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν, πρὸ τῆς έξουσίας του ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀνέχετητος τῶν ναυτικῶν του καὶ ἀλλού προσδότων».

Δηλαδή: Καμιά καμιάσια δὲν ξειται σὲ ποιά καράδια καὶ μὲ τὶ μισθολόγια ἔκαμε τὴν ναυτικὴν τοῦ σταδιοδρομίας δὲ ναυτικός. Καμιά καμιάσια δὲν ξειται τὰ διπλασία του καὶ οἱ δημοτικοί του. «Ἐναὶ καὶ μόνο ὑπολογίστηται. Ποῦ δούλεψε τοὺς τελευταῖους εἰκοσιτέσσερες μῆνες, πρὶν ἀφῆση τὴν θάλασσαν καὶ μὲ τὶ μισθὸν πληρωνόταν τότε. Μὲ δραχμές, δηλαδή η μὲ συνάλλαγμα.

Ἐποι, μπορεῖ ἔνας ναυτικός νά δούλεψε διάλκηρη εἰκοσιπεντακτίαν σὲ φορτηγά καὶ σὲ πετρελαιοφόρα, ἀλλὰ εἰχε τὸ... ἀνύγημα νά συμπληρώσῃ τὴ σταδιοδρομία του καὶ μὲ μᾶς διετίας ναυτολόγησην σὲ ἀντοπλοικά καράδι, πρὶν ζητήσῃ σύνταξην. Θὰ κριθῇ ἀντοπλοική, γιὰ ὅλα τοὺς τὰ χρόνια καὶ θὰ συντάξιοδοτηθῇ μὲ τὴν ἀνάλογη σύνταξην. Αντίθετα, ἀλλαδής, ἔχοντας ἐπίσης εἰκοσιπέντε χρόνων ναυτολόγια σὲ ιστιοφόρα, μυούλακά καὶ ἀντοπλοικά καράδια, ειπυγήσας δῆμος νά προσθέσει στὸ φυλλάδιό του καὶ διὸ δύο χρόνων ὑπερσύνια σὲ καράδι: φορτηγό η ἄλλο, δπού, τὰ μισθολόγια ἡσαν συνάλλαγμα, τότε αὐτὸς κρίνεται: γιὰ ὅλα τοὺς τὰ χρόνια ποντοπλόδος καὶ η σύνταξη του εἶναι ἀνάλογη.

Τὸ κακό δὲν θὰ ἥταινεις, διὸ τὰ δύο μισθολόγια, ποντοπλόδον καὶ ἀντοπλοικό, δὲν είχαν μεγάλη διαφορά. Ἀλλὰ ἔδη ξεχωρίες διαφοράς εφάνταζαν τοῖς ἔκατο. Πλοίαρχος ποντοπλότας, συντάξιοδοτικὸς μισθός 14.000 δραχμές (ἀρχικός) καὶ πλοίαρχος ἀντοπλοτός 10.000. Ἀνάλογες δὲ οἱ διαφορές καὶ στοὺς ικτιωτέρους ἀλλούς ναυτικούς.

Τώρα, γιὰ τοὺς ἔργαζομένους, ἀκόμα, ναυτικούς, τὸ κακό δὲν είναι: ἀνεπανόρθωτο. Καθόλου δὲν τοὺς είναι δύσκολο, πρὶν ἀποφασίσουν γιὰ σύνταξην, νά φροντίσουν δημοτική τελευταῖας τους διετία νά μήν είναι ἀντοπλοική. Ἐπίσης, προσφέρεται καὶ στοὺς ἀντοπλόδους ἡ λαμπρὰ επικαιρία, πρωτ, πρὶν τερματίσουν τὸ ναυτικὸν τους ἐπάγγελμα, νά καταχωρίσουν στὸ φυλλάδιό τους καὶ μὲ τελευταῖα ὑπερσεία εἰσιτεσσάρων μηνῶν, σὲ καράδι: φορτηγό η μὲ

μισθολόγιο συναλλάγματος. Καὶ ἂν πρόκειται κάποιος νά ζημιώνεται: η νά ἐμπαιζεται, αὐτὸς δὲν θὰ είναι: ἀλλος ἀπὸ τὸ... Ναυτικὸν Ἀπομαχικό Ταμείο. Μὲ ἄλλα λόγια, ἀπὸ τῷρα καὶ στὸ ἔπιδημο, δηλοὶ οἱ ναυτικοί, θὰ πενυχίζουν συντάξεις ποντοπλοικές, ἀσχεταὶ ποδὲς ἐπραγματοποίησαν τὴν ναυτικὴν τους σταδιοδρομία.

Ἐκεῖνοι δημος ποδὲς πάτησαν τὴν πεπονόφλουδα, κατὰ τὸ λεγόμενο, είναι: οἱ πλακοί ναυτικοί. «Οσοι: ἀπὸ αὐτὸς δηλαδή, στὰ γεράματά τους, είγκαν τὴν ἀνύγια νά ναυτολογηθεῖν, γιὰ λίγους μῆνες σὲ ποσταλάκια η ἀλλὰ καράδια ἐσωτερικοῦ. Τίποτε προηγούμενο δὲν ὑπῆρχε καὶ καμιά προεποίηση. Ἀποτέλεσμα, νά καταδικηθεῖσαν σὲ σύνταξην κατὰ σαράντα τοῖς ἑκατὸν μικρότερη ἀπὸ τὴν δικαιονίαν.

Γέρος η Πανελλήνιος Ναυτικής Ομοσπονδίας, δημος καὶ η Πανελλήνιος Ομοσπονδία τῶν συντάξιοδύνων ναυτικούς, ἀπὸ τὴν πρώτη μέρα τοῦ Ν.Δ. 1929, διεμπρατυρήθησαν γιὰ τὸ ἀκατένητο αὐτὸς θέμα, ἀν καὶ δὲν ἤταν μεγάλος δὲ λιτόθιδος τῶν ἀδικουμένων ναυτικούς. Διστυχῶς δημος, τὸ σύστημα συνεχίζεται.

Τὸ δικαιολογία σ' αὐτὸς στηρίζεται: σὲ δυο ἐπαγγείραμα, δημος:

1) Μὲ τὴν χαρακτηριστικὴ αὐτὴ τελευταῖα διετία σ' δηλους τοὺς ναυτικούς, καρδίζει η ποντοπλόδος ναυτικίλια περισσότερο ἐργατικὸ πρωτοπάτο. Ἀλλὰ αὐτὸς δὲν είναι ασθρή κορδέντα. Θὰ ἤταν πραγματικὴ δικαιολογία ἄν, ἀντὶ τῆς διετίας νά γινεται χαρακτηρισμὸς ποντοπλόδου η ἀντοπλού μιλε τὸ πλέον τῆς μισθοῦ σταδιοδρομίας του, συνολικά.

2) Μὲ τοὺς γενικοὺς συντάξιοδοτικούς κανόνας σὲ ὅλα τὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα, πρέπει διηταξιούμονο νά δικαιούσεται συντάξεις ἀνάλογη μὲ τὴν ζωὴ τῆς τελευταῖας του διετίας. Συστὸ μπορεῖ νά είναι: αὐτὸς γιὰ ὅλα τὰ ἀλλὰ ἐπαγγείλματα, δπού, οἱ ἔργαζομένοι: δὲν ξειται μεταβολές δικαιούν, θέσεων καὶ ἀλλούς χαρακτηρισμού.

Ἐνας στρατηγὸς, δηλαδή, η ἔνας Διευθυντὴς Γενικούς, η ἀλλος σὲ ἀνώνυμο ἀτεμίρια η ἀλληλ ἐπιχείρηση, δὲν είναι δυνατόν νά υπερβαίνεται καὶ νά γινεται λοχίας η δικαιοτικὴ οικήτηρας η θυρωρός στὰ γεράματά του. Στὴ θάλασσα, δημος, τέτοια φαινόμενα είναι: συν-

θέστατα. Εἰδικά δέ, δηλοὶ οἱ ναυτικοὶ ἐπιδιώκουν στὰ γεράματα τους καὶ διαν ἀγωνίζονται: νά συμπλήρωσουν σύνταξη, νά ἀναζητηθοῦν κάπτης ἐλληρότερη ἐργασία, καταφεύγονται σὲ ἀκτοπλοικά, σὲ ρυμούλικά. Δὲν είναι λίγοι οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ μηχανικοί, δπού μὲ τριάντα χρόνων ναυτολόγια σὲ φορτηγά καὶ πετρελαιοφόρα η καὶ σὲ οπερικά κάδην, οἴκοι, ναυτολογούνται: στὰ γεράματα τους σὲ ποσταλάκια, σὲ ρυμούλικά.

Μία είναι ἐπὶ τοῦ προκειμένου, η παντοτεινὴ ἀλήθεια, δημος: Δυστυχῶς, στὰ ναυτικὰ θέματα, στὴν ναυτικὴν νομοθεσίαν καὶ στοὺς ναυτικούς κανονισμούς, τὶς περισσότερες φορές δέδουσι τὴν οὐρά τους ἀνθρώπων: ἔνοιαι καὶ ὀλοκληρωτικὰ ἀπειρονταὶ ἀπὸ τὴν ναυτικὴν ζωὴ καὶ ἀπὸ ναυτικές συνθήκες.

Ο ναυτικὸς, ἀσκεὶ ἐπάγγελμα ίδιομορφο καὶ πολὺ διαφορετικὸ ἀπὸ τὰ κάθε ἄλλον ἐπαγγείλματα. Δὲν είναι: οὕτας ἐργάτης, οὕτας ὑπάλληλος, οὕτας ἔργαζομένος «κατ» ἀποκοπή». Η ναυτικὴ ἐργασία δὲν είναι: συνεχής, συνηθίστατα. Ναυτολόγια ἐναλλασσόμενα ἀπὸ καράδι σὲ καράδι: καὶ μὲ ἐναλλασσόμενος ἐργοδότες. Μισθολόγια, ἀλλοτε μὲ δραχμιές καὶ ἀλλοτε μὲ συνάλλαγμα. «Ἀλλαγές, ἀκόμα, σὲ διαθημούς καὶ στούς την πρώτη μεριά την. Λοστρόμος στὸ ένα καράδι, ναύτης στὸ ἔπιδημο. Μάγειρος στὸ πρώτο, παραμάγειρος η καὶ χυτοκοκκιστής στὸ δεύτερο.

Μή ζητάτε κανονικὴ ιεραρχία στὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα. Ακόμα καὶ στοὺς ἀξιωματικούς του. Σὲ πλακιότερα χρόνια, δπού η ἀνεργία παρουσίαζε στὴ θάλασσα μόνην πληγή, δηλοὶ οἱ ἀξιωματικοὶ κατατρώματος τόχικαν νά ἔχουν διπλωματικὸ πρώτου πλοιάρχου καὶ διὸ οἱ μηχανικοί διπλωματικὸ πρώτου μηχανικοῦ.

Αὐτὴ, συνεπῆς, είναι: η αἵτινα καὶ τοῦ αὐτοκανονίου αὐτὸς ἔργαζομένος στὸν συντάξιοδοτικὸ μισθό, ποδὲς περιγράφεται ἀτεμίρια. Στὸ δεύτερο πράγματα, πρέπει διηταξιούμονο νά δικαιούσεται τοὺς πλοιάρχους τῶν... παραγνίων, καταφέρεται νά πλουτίσῃ τὸ Ν.Δ. μὲ τὶς ἔξυπνάδες του. Είναι δημος ἔξυπνάδες ποδὲς δικαιούντων ριζικὰ μὲ τοὺς ναυτικούς καὶ μὲ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Προκειμένου νά ἐπιλέξετε τὸν 'Αλληλασφαλιστικὸν Όργανισμόν σας Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως (P&I Club) συγκρίνατε τάς δαπάνας.

'Εξετάσατε τὰ στοιχεῖα τοῦ Club: τὰς παρελθούσας προεκτιμήσεις, συμπληρωματική εἰσφοράν καὶ τὶ τελικῶς ἐζητήθη δι' αὐτάς.

Εἰς τὸ U.K. P&I Club, η προσεκτική, ἀκριβῆς ἐκτίμησης τοῦ κόστους - ἐνισχύομεναι καὶ ἀπὸ μελετημένας ἐπενδύσεις - είναι χαρακτηριστικὴ τῆς πλημελούς ἔξυπνηρετήσεως τῶν μελών του.

Ποιαὶ ἀκριβῶς ἴσαν αἱ προεκτιμήσεις; Εὐχαρίστως νά ἔξετάσητε καὶ νά συζητήσωμεν τὰς ίδιας μας.

'Ετος 1971: Προεκτιμήσεισα συμπληρωματική εἰσφορά 30%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 25%.

'Ετος 1972: Προεκτιμήσεισα συμπληρωματική εἰσφορά 20%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 10%.

'Ετος 1973: Προεκτιμήσεισα 20%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 20%.

Οι ἐν Αονδίνῳ πράκτορες τῶν Διευθυντῶν μας είναι οἱ Thos. R. Miller & Son, οἱ ὄποιοι προθύμως θύ αὐτοὺς παράσχουν λεπτομερῶς καθε σχετικὴν πληροφορίαν.

Διευθυντικής: 14/20, St. Mary Axe London, E.C.3

Τηλέτυπον: 885271

Τηλέφωνον: 283 4646

Τηλεγραφήματα: Mutuality London

U.K. P&I Club (Bermuda)

Διευθυντικής: Thos. R. Miller & Son (Bermuda)

'Ο μεγαλύτερος 'Αλληλασφαλιστικός Όργανισμός Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως εἰς τὸν κόσμον.

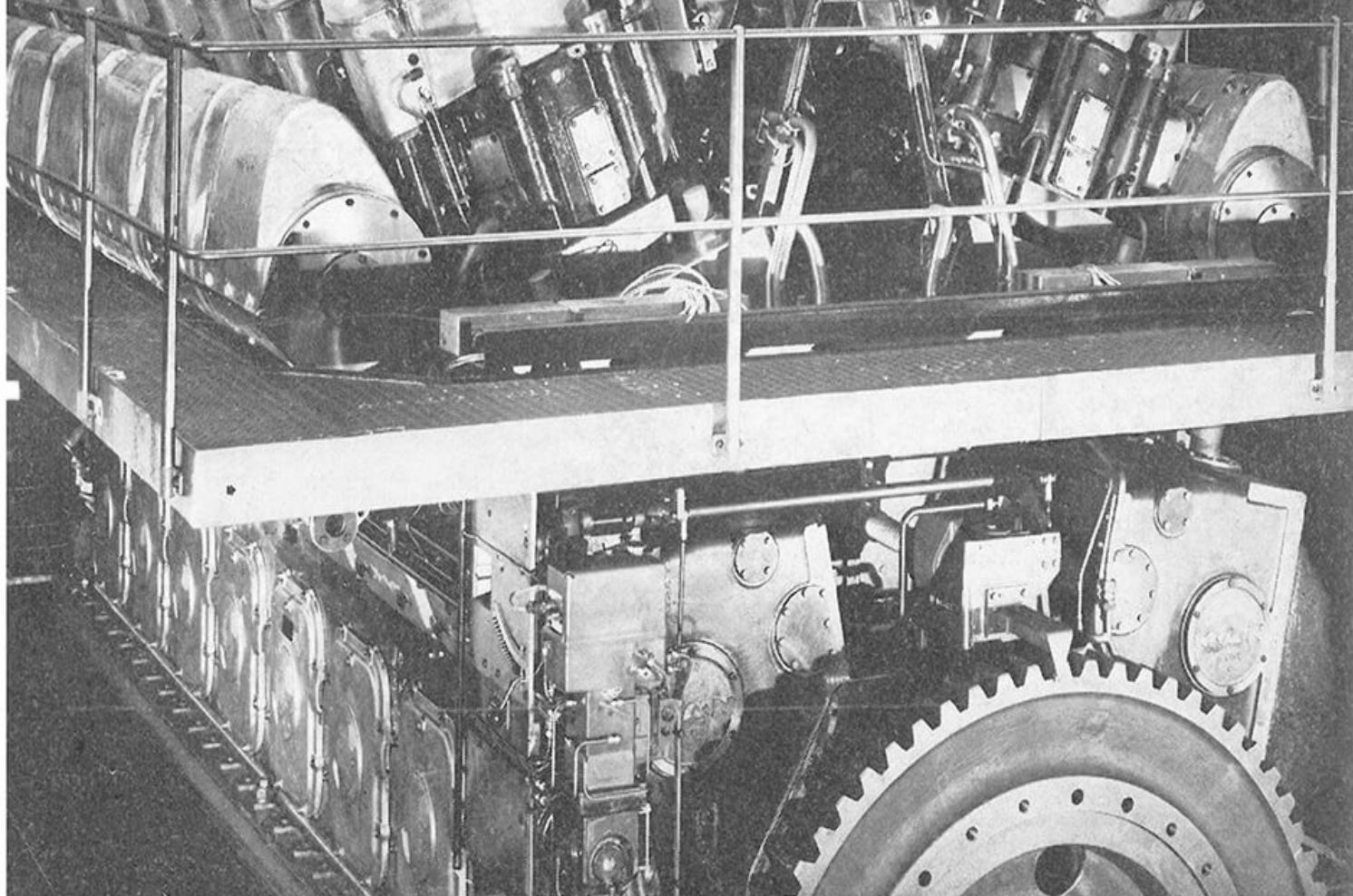
ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλαστεία Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:
1) 1ος δροφος Μ2 300.
2) Ισόγειον Μ2 300, μὲ ήμιόρφον Μ2 200.

M.A.N. 40/54 type, 52/55 type 5 000 000 HP sold

M.A.N.
at Poriidonia '76
Stand B 51



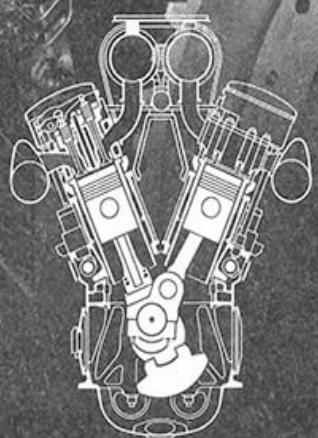
M.A.N. brought the 40/54 medium-speed four-stroke heavy oil engine onto the market in the early '60's.

And the compact 52/55 engine in 1969.

Today, the 40/54 engine develops 460 kW (625 HP) per cylinder, the 52/55A 775 kW (1055 HP), both at 450 rpm. With over

600 engines and five million horsepower sold, these two heavy oil engines are in second position in the world-wide sales statistics.

Over 470 of them are in service, some 180 of which in stationary plant. M.A.N. medium-speed engines come up to the mark in all markets.



TANTEE A.E.

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

M·A·N
Diesel Engines

Νομικά Θέματα

Αγγλική Νομολογία

• **Χρονοναύλωσις.**— Παράδοσις του πλοίου εις τοὺς ναυλωτὰς μὲ ζημίας ἐντὸς τοῦ κύτους.— Αποδοχὴ τοῦ οὗτο προσφερθέντος πλοίου.— Τεκμαίρει σιωπηρὸν παραίτησιν τῶν ναυλωτῶν ὅπο τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως δι' ἀθέτησιν τῆς συμβάσεως.

'Ενώπιον τοῦ Ἐφετείου ἡχθῇ ἡ διένεξις μεταξὺ τῶν Γερμανῶν ναυλωτῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ φορτηγού πλοίου «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ». Εἶχε ἀσκήσῃ ἔφεσις ἐναντίον τῆς Πρωτοδίκου ἀπόφασεως (Δικαστήριο ΚΕΡΡ). 'Η διένεξις εἶχε σχέσιν μὲ τὴν παράστασιν τῆς ἐπαναπαράδσεως τοῦ πλοίου ἐπὶ ἔξι μῆνας καὶ πέντε ἡμέρας. 'Ο πρωτοδίκως δικάσας εἶχεν ἀναπτέψει τὸ ζῆτημα κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτῆται ἔτελον ἐν ἀθέτησι τῆς συμβάσεως χρονοναύλωσεως, λόγῳ τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἀρχικὴν παράδοσιν αὐτοῦ, καὶ τὸ θέμα τῆς ἐντεῦθεν ἀποζημιώσεως. Οἱ διαιτηταὶ οἱ ὅπιοι ἀρχικῶς εἶχον ἐπιληφθῆ τῆς διενέξεως ἔκριναν ὅτι δὲν ἐδικαιολογεῖτο ἐκ τῶν ἀποδείξεων ἡ συναγωγὴ τοῦ συμπεράσματος ὅτι οἱ ναυλωταὶ εἶχον παραιτηθεῖ τῶν ἐκ τῆς ἀθέτησεως τῆς συμβάσεως δικαιώμάτων τῶν.

'Ενώπιον τοῦ Ἐφετείου ὁ προεδρεύων ἐξέθεσεν ὅτι κατὰ Νοέμβριον 1969 οἱ ναυλωταὶ εἶχον ναυλώσει τὸ πλοίον «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν δυνάμει προτύπου ναυλοσυμφώνου τοῦ Χρηματιστηρίου Ἐμπορευμάτων Νέας Υόρκης. Οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ ναυλωταὶ συνεφάνσαν εἰς τὴν σύμβασιν χρονοναύλωσεως ὅτι τὸ πλοίον παραχωρεῖται «ἀπό τοῦ χρόνου παραδόσεως διὰ περίπου ἐν ταξίδιον μέσω λιμένων ἢ λιμένων τοῦ Ειρηνικοῦ, διαρκείας περίπου τεσσάρων ἔως ἔξι μηνῶν».

Τὸ πλοίον ἔπειτα νὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς ναυλωτὰς εἰς Ντάρμπαν «ἔποιν νὰ παραλάβῃ φορτίον ἵσχυρον καὶ στεγανὸν καὶ ὑπὸ πᾶσαν ἔποψιν ἐφοδιασμένον διὰ τὴν ὑποδοχὴν συνήθων φορτίων». Οἱ ναυλωταὶ εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ θεωρήσουν τὴν σύμβασιν ἄκυρην, ἐάν οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἔδιδον ἔγγραφον εἰδοποίησης τοῦ ιστομότητος τὸ ἀργύτερον τὴν 20ην Δεκεμβρίου 1969.

'Εν τούτοις, πρὸ τῆς ἐνάρδεως τῆς χρονοναύλωσεως, τὸ πλοίον «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» εἶχε φορτώση λιπάσματα εἰς σάκους εἰς Βομβάνην καὶ συνεπείᾳ τῆς φορτώσεως ταύτης τὸ ἐσωτερικὸν κατάστρωμα τοῦ κύτους ὑπὸ ἀριθμὸν 2 εἶχε καταρρεύσει. Μετὰ ταῦτα τὸ πλοίον κατέπλευσε εἰς Ντάρμπαν τὴν 16ην Δεκεμβρίου, δησπόζοντος τοῦ ὑπερούντος καταστρώματος θάση συνεπληρούντο μερικάς ἡμέρας, μετὰ τὴν 20ην Δεκεμβρίου, δησπόζοντος τοῦ δικαίωμα νὰ θεωρήσουν ἄκυρην τὴν σύμβασιν ναυλωτῶν.

Παρὰ ταῦτα οἱ ναυλωταὶ παρέλαβον τὸ πλοίον εἰς τὸ Ντάρμπαν καὶ ἤρξαντο τὴν φόρτωσιν αὐτοῦ τὴν 18ην Δεκεμβρίου. 'Η φόρτωσις συνεπληρώθη τὴν 26ην 'Ιανουαρίου καὶ τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν κατευθυνόμενον εἰς Πόρτλαντ τῆς Δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικῆς. Μετὰ τὴν πασολλαξιν τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος, παρουσιάσθη ζημία εἰς τὴν μηχανὴν καὶ τὸ πλοίον ἴναγκάσθη νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Κέιπ Τάουν. 'Εκεῖ ὑπέστη ἐπισκευάς μεταξὺ 5ης καὶ 11ης Φεβρουαρίου καὶ ἀπέπλευσεν κατέπλευσε εἰς Πόρτλαντ τὴν 2αν 'Απριλίου καὶ ἀπὸ τὸ Πόρτλαντ ἔπλευσε εἰς Σηάπτη, ὅπου ἔγένον-

τε νὰ πληρωθῇ ὁ ναύλος τῆς ἀγορᾶς ἤτοι δολλάρια 2.700 ἡμερησίως. Τοῦτο ἐκρίθη ὑπὸ τῶν διαιτητῶν.

Τὸ δεύτερον δῆτημα ἦτο κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτῆται ἔτελουν ἐν ἀθέτησει τῆς συμβάσεως κατὰ τὴν ἀρχικὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου εἰς Ντάρμπαν, δεδομένου ὅτι τοῦτο εἶχεν ζημίας ἐντὸς τοῦ κύτους. 'Ο ισχυρισμὸς ὅτι οἱ ναυλωταὶ παραλαβόντες τὸ πλοίον μὲ ζημίαν, εἶχον σιωπηρῶς παραιτηθῆ τῶν ἐκ τῆς ἀθέτησεως τῆς συμβάσεως δικαιωμάτων των δὲν ἐκρίθη ὑπὸ τῶν διαιτητῶν εἰς οὓς δὲ πρωτοδίκων δικάσας ἀνέπεμψεν τὸ ὡς ἄνω θέμα.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐδέχθη ὅτι συνέτρεξεν ἐν προκειμένῳ σιωπηρὰ παραίτησις ἀπὸ τοῦ ἐν λόγῳ δικαιώματος.

• **Βλάβη φορτίου μεταφερομένου ἐπὶ πολωνικοῦ πλοίου.**— "Εγερσις ἀγωγῆς ἐκ μέρους τῶν "Αγγλων παραληπτῶν.— Αἴτησις τῶν πλοιοκτητῶν περὶ ἀναστολῆς τῆς ἐν 'Αγγλίᾳ διαδικασίας.— Αἰτιολογίαι.— 'Απόρριψις αὐτῆς ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου.

Εἰς τὴν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην διόφασιν συνεζητήθησαν αἵτησεις πλοιοκτητῶν πολωνικῶν πλοίων ἐναντίον διαφόρων ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τοῦ φορτίου δύο πλοίων, οἵτινες εἶχον ἐναγάγει ταῦτα ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων. Οἱ πλοιοκτῆται ἐξήτησαν νὰ θεωρηθῶσιν αἱ ἀγωγαὶ ἀπαράδεκτοι ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων εἰσσχεῖσαι, λόγῳ ἀρμοδιότητος τῶν πολωνικῶν δικαστηρίων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πολωνικοῦ πλοίου



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

A. SUPPLIERS

1. NAUTILUS SHIP SUPPLY CORP.
2. THE WILLIAMS AND WELLS CO.
3. R. S. STERN, INC.
4. PELTZ BROTHERS, INC.
5. SOUTHEASTERN SUPPLY CO. INC.
6. SHIPS SUPPLY INC.
7. NEPTUNE SUPPLIES, INC.
8. TEXAS MARINE & INDUSTRIAL SUPPLY CO.
9. UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS
10. AMERICAN PACIFIC CORP.
11. MAJESTIC SHIP SUPPLIES LTD.

BOSTON, MASS.
NEW YORK, PHILADELPHIA
BALTIMORE, Md.
NORFOLK, Va.
CHARLESTON, S. C.
JACKSONVILLE, TAMPA.
NEW ORLEANS, La.
HOUSTON, TEXAS
SAN FRANCISCO, Calif.
PORTLAND, Oregon
MONTREAL

B. MANUFACTURERS

1. DIPLOMATIC MARINE, INC.

MANUFACTURERS OF RAM-NEK
MARINE TAPE.

C. SHIPYARDS

1. NORTHWEST MARINE IRON WORKS

PORTLAND, 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

ATRAC MARITIME AGENCIES INC.
61, Vas. Constantino
P.O. Box 24
PHONES : 4531102 - 4531104
CABLES : ATRAC HELLAS
TELEX : 21.2859/ATPA GR

A. Boussiakos - E. Georgoulis
A.O.H. : 9417736 4117340

«ΣΝΙΑΝΤΕΣΚΙ» ή άπαίτησις προήρχετο άπό την ταξίδιον έκ Δυτικής άκτης της Νότιου Αμερικής εις Αγγλίαν κατά Μάρτιον και Απρίλιον 1973. Τὸ πλοῖον είχεν φορτώσει διαφόρους μερίδας πετρονίων και κρομμύων εις Βαλπαραίσον τῆς Χιλής και εἰς Καλλάο τοῦ Περού καὶ τὰ μετέφερε εἰς Αουάνση. Τὰ φορτία είχον παραληφθῆ εἰς ξένωτερικῶν καλλήν κατάστασιν, εὐρέθησαν ὅμως ηλλοιωμένα κατά τὴν έκφρωσιν. Διὰ τὰ ἐν λόγῳ φορτία είχον ἔκδοθῆ αἱ συνήθεις φορτωτικοὶ τῷ πλοϊκτήτῳ τοῦ «ΣΝΙΑΝΤΕΣΚΙ».

Οἱ ἐνάγοντες εἰς τὴν πρώτην ἀγωγὴν ἦσαν δύο Χιλιαναὶ ἐταῖροι τῶν φορτώτριων καὶ τρεῖς Αγγλικαὶ ἐταῖροι τῶν παραληπτρίων. Η φορτωτικὴ τῆς περιπτώσεως ταύτης δὲν περιείχεν δρόν ρητῆς ἐνσωματώσεως τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, ἀλλὰ περιείχεν ρήτραν δικαιοδοσίας ἡτὶς προέβλεπεν διάσδικοτε ἐν γένει ἀξιώσις ἀπορρέουσα ἐκ τῆς φορτωτικῆς, κατ' ἐκλογὴν τοῦ μεταφορέως θάρυμζεται ἀπ' εὐθείας μετὰ τὸ φορέως ἐν Πολωνίᾳ κατά τὸ πολωνικὸν δίκαιον, κατ' ἀποκλεισμὸν πρωσφυγῆς εἰς τὰ Δικαστήρια οἰασδήποτε ἄλλης χώρας. Ωρίζετο ἐπίσης διτὶ η φορτωτικὴ καταλαμβάνεται, ρυθμίζεται καὶ ἐρμηνεύεται κατά τὸ πολωνικὸν δίκαιον.

Οσον ἀφορά τὴν δευτέραν ἀγωγὴν, η φορτωτικὴ περιείχεν καὶ δρόν ἐνσωματούσαντούς τοὺς Κανόνων τῆς Χάγης καὶ ρήτραν δικαιοδοσίας. Η ρήτρα ἐνσωματώσεως τῶν Κανόνων τῆς Χάγης προέβλεπεν διτὶ οἱ Κανόνες οὗτοι ὡς ἕσχον εἰς τὴν χώραν τῆς φορτώσεως θὰ ἐτύγχανον ἔφαρμογῆς ἐπὶ τῆς συμβάσεως, ἐν Ἐλλείψει δὲ θὰ ἔφαρμόζεται ἡ ἀντίστοιχος νομοθεσία τῆς χώρας προορισμού, σανάκις ὅμως αὕτη δὲν ἔφαρμόζεται ὑποχρεωτικῶς, θὰ ισχύουν οἱ Κανόνες τῆς Χάγης. Η ρήτρα δικαιοδοσίας προέβλεπεν διτὶ πάσα διένεξις ἀπορρέουσας ἐκ τῆς φορτωτικῆς, θὰ ἔκδικάζεται ἐν Πολωνίᾳ συμφώνων

πρὸς τὸ πολωνικὸν δίκαιον.

* Ήτο πρωφανές κατ' ἀρχὴν διτὶ τὸ ἀρμόδιον εἰς τὴν σύμβασιν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς δίκαιον, ήτο τὸ Πολωνικόν. Μετὰ ταῦτα ήτο ἐπίσης πρωφανές διτὶ ἀπασαι αἱ συμβάσεις ὑπέκειντο εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, εἴτε διότι ἐτύγχανον ἔφαρμογῆς κατὰ τὸ περουβιανὸν δίκαιον, εἴτε διότι ἔφηρμόζετο τὸ πολωνικὸν δίκαιον, ὅπερ διέτασσε τὴν ἔφαρμογῆν αὐτῶν.

Οἱ ἐνάγοντες ἐξήτησαν παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν νόμον παρατηθεῖν τῶν δικαιοδοσίας τῶν πολωνικῶν δικαστηρίων καὶ νὰ δεχθούν νὰ ὑποβληθούν αἱ ἀξιώσεις εἰς τὴν Ἀγγλικὰ δικαστήρια. Ταῦτα ἡρημήσαν οἱ πλοϊκτήται. Ἐπειδὴ αἱ συμβάσεις μεταφορᾶς ὑπήγοντο εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, αἱ σχετικαὶ ἀξιώσεις παρεγράφοντο ἐπὶ τὸ παρελεύσει ενὸς ἔτους ἀπὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς ἔκφρωσις. Ἐν τούτοις, περὶ τὴν ἀρνησιν τῶν οἱ πλοϊκτήται δὲν προσέφυγον εἰς τὰ πολωνικὰ δικαστήρια καὶ ἐντεῦθεν παρεγράφονταν κατὰ τὸ πολωνικὸν δίκαιον.

Οἱ πλοϊκτήται πρωσέφυγαν ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ζητούντες νὰ ἀναστάλῃ ἡ ἐνώπιον αὐτῶν διαδικασία διὰ τὰς ἐν λόγῳ ἀξιώσεις (1) διότι είχον αὐταὶ πραγματικὸν δεσμὸν μὲ τὴν Πολωνίαν, ἐπειδὴ ἦσαν πολωνικαὶ ἐταῖροι καὶ τὸ «ΣΝΙΑΝΤΕΣΚΙ» ήτο πλοῖον ὑπὸ πολωνικὴν σημαίαν (2) διότι ἡ εἰς τὰς φορτωτικὰς συμφωνία δικαιοδοσίας τῶν πολωνικῶν δικαστηρίων ἡτο εὐλογος ἐπειδὴ ἔματαίου τὴν ἔγερσιν ἀγωγῶν ἐνώπιον διαφόρων δικαιοδοσιῶν ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως, ἐνῷ διὰ τῆς περὶ δικαιοδοσίας ρήτρας, ἀπασαι αἱ ἀγωγαὶ θὰ ἔκδικασθούν ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τῆς σημαίας τοῦ πλοίου (3) διότι ἀφού αἱ συμβάσεις μεταφορᾶς κατελαμβάνονταν καὶ ἐρρυθμίζοντο ὑπὸ τοῦ πολωνικοῦ δίκαιου, τὰ πολωνικὰ δικαστήρια εἶναι εἰς θέσιν καλύτερον

παντὸς ἄλλου Δικαστηρίου νὰ ἔφαρμόσουν τὸ πολωνικὸν δίκαιον (4) διότι οἱ πλοϊκτήται θέλοντες νὰ ἔξετάσουν ὡς μάρτυρας τὸν πλοϊάρχον καὶ ἄλλους ἀξιωματικούς τοῦ πλοίου θὰ ἔπειπε νὰ τοὺς φέρουν ἐκ Πολωνίας, ὅπουδήποτε ἀλλοῦ ηθελεν ἐκδικασθῆ ἡ ὑπόθεσις.

Οἱ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἐνδιαφερόμενοι ισχυρίσθησαν διτὶ ἡ ὑπόθεσις είχεν πραγματικὸν καὶ οὐτιστικὸν δεσμὸν μὲ τὴν Αγγλίαν καὶ διτὶ οἱ ἐνάγοντες ἦσαν ἀγγλικαὶ ἐταῖροι ἐργαζόμεναι ἐμπορικῶν ἐν Αγγλίᾳ. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἀποδείξεων τούσον ὅσον ἀφεῖται τὴν ειδύνην καὶ τὴν ἐκτασιν τῶν ζημιῶν καὶ τὰς γνωμοδοτήσεις πραγματογνωμόνων, ήτο πλέον διαθέσιμον ἐν Αγγλίᾳ καὶ ἐν Οὐαλλίᾳ καὶ οὕτως ἡ ἐν Αγγλίᾳ διεξαγωγὴ τῆς δίκης θὰ ἥτο εύχερεστέρα καὶ διλιγέντερον διαπάντρη. Προσέθεσαν διτὶ ἀν καθιστατο ἀναγκαῖον νὰ ἔλθουν μάρτυρες ἀπὸ τὴν Χίλην, εὐκόλως θὰ ηδύνατο νὰ ἀνακύψουν πολιτικῆς φύσεως δυσχέρειαι ὅσον ἀφορά τὴν θεώρησιν τῶν διαθατηρίων πρὸς μετάβασιν εἰς Πολωνίαν διὰ νὰ καταθέσουν ἔκει.

Ο δικαστής Μπράντον ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν τοῦ εἶπεν διτὶ δέν πρωστήχη ἐνώπιον αὐτοῦ οὐδεμία ἀπόδειξης ἐν σχέσει πρὸς τὴν δυνατότητα διεξαγωγῆς πλειόνων δικῶν εἰς διαφόρους χώρας. Ἐπισης οὐδεμία ἀπόδειξης πρωστήχη περὶ τοῦ διτὶ τὸ πολωνικὸν δίκαιον δισφέρει τοῦ ἀγγλικοῦ σημαντικῶν. «Ἐκρινεν ἐπίσης διτὶ υφίστατο οὐσιαστικός δεσμὸς μετὰ τῆς Αγγλίας. Τέλος, ἐκρινεν διτὶ οὗσον ἀφορά τὴν δυνατότητα, εὐχέρειαν καὶ διαπάνην τῆς πρωσαγωγῆς τῶν ἀποδείξεων, είναι ισχυρὰ τὰ ἐπιχειρήματα ὑπὲρ τῆς διεξαγωγῆς τῆς δίκης ἐν Αγγλίᾳ παρὰ ἐν Πολωνίᾳ.

Μετὰ ταῦτα ἀπέρριψεν τὴν αἰτησιν τῶν πλοϊκτητῶν περὶ ἀναστολῆς τῆς προόδου τῆς δίκης.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτικὴ Γραμμὴ ἐξ Ιαπωνίας καὶ τάναπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως: μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἐτέρους λιμένας "Απω Ανατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΕΙΣ ΑΡΝΗΣΙΝ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΙΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ ἄρνησις πλοιοκτήτου νὰ χορηγήσῃ εἰς πλοιαρχὸν, ἀμα τῇ ἀπολύτευσι του, πιστοποιητικὸν περὶ τοῦ εἶδους καὶ τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς ἐργασίας, ὡς καὶ τοῦ λόγου ἀπολύτευσις του καὶ ἔνεκεν τῆς ὁποίας ἀρνήσεως ἐμεσολάβησεν ἀδυναμία νέας ναυτολογῆσεως τοῦ πλοιάρχου, ύψισταται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου εἰς ἀποζημίωσιν δι' ἀπώλειαν ἀποδοχῶν.

Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἀδράζεται ἐπὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 678 τοῦ Α.Κ. ὅριζοντος ὅτι κατὰ τὴν λίξιν τῆς συμβάσεως ὁ ἐκμισθωτὴς δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὸν μισθωτὸν πιστοποιητικὸν περὶ τοῦ εἶδους καὶ τῆς διαρκείας τῆς ἐργασίας του, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν τοιαύτην τοῦ ἄρθρου 343 καὶ 298 συνάγοντας καὶ τὰ κατωτέρω:

Ἐδὲν ὁ μισθωτὴς - πλοιοκτήτης ἐκδῶσῃ δραδέως τὸ πιστοποιητικόν, παρὰ τὴν περὶ τούτου αἴτησιν τοῦ ὑπαλλήλου, ἡ ἄρνηθη νὰ ἐκδῶσῃ τοῦτο παντάπασιν ἡ ἄρνηθη νὰ συμμορφωθῇ πρὸς καταδίκαστικὴν ἀπόφασιν δικαστηρίου, ἡ ἐκδῶση τούτου ἐσφαλέμενον καὶ ἀνακριβές, θεωρεῖται διατελῶν ἐν ὑπερημερίᾳ. Ὡς ἐκ τούτου ὁ μισθωτὴς - πλοιοκτήτης εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ σαν προκύψασαν ζημίαν εἰς τὸν ἐκμισθωτὴν πλοιάρχον ὡς π.χ. ἔαν οὕτος μὴ ἔχων τὸ πιστοποιητικὸν δὲν ἡδυνθῇ νὰ ἔχευρη ἐγκαίρως ἡ καθόλου ἐργασίαν, διότι οἱ νέοι ἐργοδόταις ἔζητον εἰς αὐτοῦ τοιούτου πιστοποιητικόν.

Οὕτω, εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ μισθωτὴς θὰ πρέπει νὰ τὸν ἀποζημιώσῃ διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν παρέμεινε ἀνεργος.

Διὰ τὴν ὑπὸ κρίσιν ἀγώνην ὁ ἐνάγων ὑπηρέτης του ὡς πλοιάρχος ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐπὶ 8μηνον περίπου, στὸ ἀπελύθη εἰς λιμένα τῆς Γερμανίας παραδώσας

τὴν πλοιαρχίαν εἰς ἔτερον, ἡτῆσατο παρὰ τῆς πλοιοκτήτριας ἔταιρίας πιστοποιητικὸν περὶ τοῦ εἶδους καὶ τῆς διαρκείας τῆς ὑπηρεσίας του.

Ἐν ἀρχῇ, ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρία ἡρνθῆ νὰ χορηγήσῃ τὸ τοιούτον πιστοποιητικόν, χορηγήσασα αὐτὸν μετὰ δίμηνον. Συνεπία τῆς τοιαύτης ἐνεργείας τῆς ἐν λόγῳ ἔταιρίας, παρέμεινεν ὁ ὡς ἄνω πλοιάρχος ἐξ ἀποκλειστικῆς ὑπαιτιότητος αὐτῆς, ἀνευ ἐργασίας ἐπὶ δίμηνον.

Κατὰ ταύτα τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅπως ὑποχρεωθῆ ἡ ἐναγομένη καὶ καταβάλῃ εἰς τὸν ἐνάγοντα τὸ ποσόν τῶν μισθῶν δύο μηνῶν ἐντόκως, τῆς ἀποφάσεως κηρυσσομένης προσωρινῶς ἐκτελεστῆς.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΘΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΤΗΘΕΙΣΑ ΕΠΙΒΟΗΘΗΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΤΟΥ Π.Ν. ΠΡΟΣΜΕΤΡΑΤΑΙ ΔΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ἐπὶ τεθέντος ἐρωτήματος ἐὰν εἶναι γόμων ἐπιτρεπτὴ ἡ προσμέτρησις ὑπηρεσίας διαυθείσης ἐπὶ ἐνέργεια βοηθητικού πλοίου τοῦ πολεμικού ναυτικοῦ ὑπὸ μαθητοῦ πρακτικοῦ ναυτικοῦ Σχολείου τοῦ 'Εθνικοῦ' Ἰδρύματος, πρὸς συμπλήρωσιν ἀπαιτουμένης ὑπηρεσίας δι' ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ πλοιάρχου, τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους ἐγνωμόδοτησεν ὡς ἀκολούθου:

'Ἐκ τοῦ συνδιασμοῦ τῶν διατάξεων τοῦ Π.Δ. 353)1974 καὶ δῆ τοῦ ἄρθρου 1 παρ. 4 ἔδ. α ἔως δ καὶ τοῦ ἄρθρου 78 παρ. 1 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ. κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ ὀποίου ἔξεδόθη τὸ ὡς ἄνω Π.Δ. σαφῶς προκύπτει ὅτι ἡ ὑπηρεσία ἡ διαυθείσα ὑπὸ μαθητευομένου ὄρμενιστοῦ ἐπὶ ἐνέργεια βοηθητικού πλοίου τοῦ Πολεμικού Ναυτικοῦ, ὡς ἐν προκειμένῳ, ἡτοι εἰς εἰδίκοτητα τούτου, ὀντιστοιχούσα εἰς τινὰ τῶν ὑφισταμένων ἐν τῷ 'Εμπορικῷ Ναυτικῷ, εἰδίκοτήτων, λ.χ. τοῦ ναυτόπαιδος ἡ τοῦ μαθητευομένου ναύτου, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ την κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἀναφιβόλως ἐργατικὸν ἀποτέλεσμα, ἐν τῷ οποίῳ τοῦ πλοίου — πλοιάρχου καὶ ὀνθυποπλοιάρχου — συνιστάμενον εἰς ἀμέλειαν καὶ δῆ εἰς τὸ ὅτι οὗτοι δὲν ἔλαβον τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα ἀσφαλείας καὶ μάλιστα δὲν ἐμερίμνωσαν ὅπως ἡ ἐν λόγῳ κλίμαξ ἐκηκιγκλιδώματα ἀσφαλείας, ὅπως κάτωθι τούτης εὐρίσκωνται δίκτυα πρὸς πρόληψιν ἀτυχήματος καὶ ὅπως ἡ ἐπιφάνεια τοῦ δαπέδου μὴ εἶναι ὀλισθηρά.

Κατ' ἀκολουθίαν, ἡ ὑπηρεσία ἡ διαυθεῖσα ὑπὸ την ιδιοτητα μαθητοῦ τοῦ πρακτικοῦ ναυτικοῦ Σχολείου τοῦ 'Εθνικοῦ' Ἰδρύματος ἐπὶ τοῦ ἐνέργεια βοηθητικού πλοίου «Μαχητής» τοῦ Πολεμικού Ναυτικοῦ, καὶ ὑπὸ

εἰδίκοτητα ἀρμενιστοῦ, θεωρουμένη ὡς θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτική εἰδίκοτητα κατὰ προειρημένα δύναται νὰ προσμετρηθῇ εἰς τὴν λοιπὴν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀπαιτουμένης δεκαετούς θαλασσίας ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ πλοιάρχου.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΠΝΙΓΜΟΣ ΓΥΝΑΙΚΟΣ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΗΣ ΡΩΣ ΜΑΓΕΙΡΟΥ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ θεωρήθη ὡς ναυτεργατικὸν ἀτύχημα πνιγμός γυναικός, ἡτοι εἰχει ναυτολογηθῇ ὡς μάγειρος ἐπὶ πορτηγοῦ πλοίου, ἐπισυμβάς λόγῳ πτώσεως ἐκ τῆς κλίμακος εἰσόδου τοῦ ἐλλιμενισμένου πλοίου.

Συγκεκριμένως, ἡ ὡς ἄνω μάγειρος προσελφθῇ ὡς τοιαύτη δυνάμει συμβάσεως ἀριστού σχρόνου συναφείσης εἰς Πειραιά, ἵνα ὑπηρετήσῃ ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἔταιρίας, τὸ ὅποιον ἐφέρε παναμαϊκή σημαίαν καὶ ἔξετέλει μεσογειακούς πλόας. Μετὰ ἐνδό μηνὸς περίπου ὑπηρεσίαν καὶ ἐνῷ τὸ πλοίον εὑρίσκεται παραδεβλημένον διὰ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς του παρό δεξαμενοπλοίου τινός ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Δουνάθεως ἐντὸς τοῦ λιμένος Βραΐλας, ἐλασε χώραν τὸ ἀτύχημα ὑπὸ τὰς ἀκολούθους συνήθηκας:

Ἐν ἀρχῇ δεν νὸ σημειωθῇ ὅτι ἡ εἰσόδος εἰς τὸ πλοίον, ἐκ τῆς προβλήτος τοῦ λιμένος ἐγίνετο διὰ ξυλίνης κλίμακος —σανίδος— συνδεούσης τὰ δύο πλοία. Οὔτε ἡ παθούσα, συνδεούμενη ὑπὸ τοῦ συνζύγου, στοις καὶ σύτος ὑπηρέτει περὶ τὸ πόλεως καὶ ἐπεχίρησε νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ ὅποιον ὑπηρέτει. Καθ' ὃν χρόνον ὅμως αὐτῇ ἐβάδιζεν ἐπὶ τῆς ἀναφερθείσης κλίμακος, ὀλίσθησε λόγῳ τῆς ὑπάρξεως ἐπ' αὐτῆς ὀλισθηρῶν οὐσιῶν καὶ μὴ ὑπαρχόντων προστατευτικῶν κιγκλιδωμάτων καὶ δικτύων, κατέπεσεν εἰς τὸ ψυχρὸν θέραπον, παρὰ δὲ τὰς προσπαθείας τοῦ ἐνάγοντος καὶ τοῦ πλοιάρχου ριφέντων εἰς τὸν ποταμὸν πρὸς διάστασίν της, παρεσύρθη ὑπὸ τοῦ ρεύματος καὶ ἐπνίγη.

Οὕτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων, ὡς τὸ συμβάν περιεργάφη, συνιστᾶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἀναφιβόλως ἐργατικὸν ἀποτέλεσμα, ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νόμου 551)1915, ἐφ' ὅσον ἐπίθλην ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας τῆς θανάτους καὶ δῆ καθ' ὃν χρόνον ἐπέστρεψεν αὐτὴ εἰς τὸ πλοίον ἐνθα παρείχε τὴν ἐν λόγῳ ἐργασίαν.

Ἐξ ἄλλου, εἰς τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ἀτύχηματος συνέτρεξε πταῖσμα τῶν προστηθέντων ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ὄρμενος ἀριστερᾶς πλοιάρχου καὶ ὀνθυποπλοιάρχου — πλοιάρχου καὶ ὀνθυποπλοιάρχου — συνιστάμενον εἰς ἀμέλειαν καὶ δῆ εἰς τὸ ὅτι οὗτοι δὲν ἔλαβον τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα ἀσφαλείας καὶ μάλιστα δὲν ἐμερίμνωσαν ὅπως ἡ ἐν λόγῳ κλίμαξ ἐκηκιγκλιδώματα ἀσφαλείας, ὅπως κάτωθι τούτης εὐρίσκωνται δίκτυα πρὸς πρόληψιν ἀτυχήματος καὶ ὅπως ἡ ἐπιφάνεια τοῦ δαπέδου μὴ εἶναι ὀλισθηρά.

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

INDIA

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ

BOMBAH - KANDLA

NEGRIS OVERSEAS SUPPLIERS
P.O.Box 87, BOMBAY (INDIA)
CABLES : NEGRISCLEO (BOMBAY)
TELEPHONE : 26 86 56.

NEGRIS & CO. (KANDLA)
ALANKAR BUILDING, MAIN ROAD,
GANDHIDHAM (KUTCH) INDIA.
CABLES : NEGRISCO (GANDHIDHAM)
TEL.: 2 2 1 3.

Περαιτέρω τό δικαστήριον ἔκρινεν ότι τὰ ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ὑποστηριζόμενα περὶ συνδρομῆς πταίσματος τῆς θανόντης συντελέσαντος εἰς τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ὀτυχήματος, ἀνεξαρτήτως τῆς ὁριστίας τῶν ἐλέγχονται ἀδάσιμα καὶ ἀπορρίπτονται. Ήσαύτως, ἀπορρίπτεται καὶ ὁ ἔτερος ἰσχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ἑταῖρίας, ότι ὁ ἀντίδικος σύνχυος τῆς παθούσης, δὲν δικαιούνται τῆς αἰτουμένης ἀποζημιώσεως, ώς μὴ διατρεφόμενος ὑπὸ τῆς συζύγου του, καθ' ὅσον τοιαύτην προϋπόθεσιν διὰ τὴν ὑπόρεξιν τοῦ σχετικού δικαιώματος τοῦ συζύγου δὲν τάσσει ὁ νόμος.

Ἐν ὅψει ὄλων τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ότι ὁ ἐνάγων σύζυγος τῆς παθούσης δικαιούται ἀποζημιώσεως ἐπὶ τῇ βάσει τῆς πραγματικῆς μηνιαίας ἀντιμισθίας τῆς, ως καὶ τοῦ ποσοῦ τὸ ὀποῖον ἀποδεδείγμενος ἔδαπάνησε διὰ τὴν κηδείαν καὶ τὴν ταφὴν τῆς συζύγου του ἐν τῷ ἔξωτερικῷ.

ΠΝΙΓΜΟΣ ΚΑΤΑ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

Τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν ἔχαρακτήρισεν ώς ἐργατικὸν ἀτύχημα πνιγμὸν ναυτικοῦ ἐπισυμβάντα κατὰ τὴν διάρκειαν ναυαγίου τὸ ὅποιον ἔλασε χώρας συνεπείᾳ βλάβης τῶν μηχανῶν.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικά ώς ἀπεδείχθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διαδικασίας ἔχουν ώς ἀκολούθως:

Ο ἀπολεσθεὶς ναυτικός εἰς ἑκτέλεσιν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας καταρτισθεῖσης εἰς Πειραιᾶ μετὰ τῆς ἐναγούσης, ἐναυτολογίη ἐπὶ τοῦ ὑπὸ κυπριακήν σημαίαν πλοίου αὐτῆς, δι' ἀκρίστον χρόνον ώς Β' μηχανικός.

Τὸ πλοίον τοῦτο ἐνῷ ἐπλευνεὶς Φινλανδίας εἰς Πειραιᾶ μὲν φορτίον χυλείας ὑπέστη βλάβην καὶ διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς προώσεως του καὶ ἀκινητοποιηθὲν ὑπὸ σφοδράν κακοκαιρίαν παρασυρόμενον δὲ ἐν συνεχείᾳ ἡπάτην μεγάλης ἴσχυος, παρέμεινεν ἀκύβερνον καὶ ἐγκατελεῖθη φθῆ κατὰ διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου του ὑπὸ τοῦ πληρώματος αὐτοῦ. Μετὰ ταῦτα τὸ πλήρωμα ἐπειδιάσθη σωσιδίων λέμβων καὶ μετ' ὀλίγον ἀπαντά τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἐπνυγησαν, τοῦ πλοίου τελικῶς προσαράξαντος εἰς ὕδαταν ἔνθα καὶ ἀπεκόπη.

Ο θανὼν περὶ οὖς ἡ ἀγωγὴ ἀφῆκε πλησιεστέρους συγγενεῖς τὴν εἰς δάφος αὐτοῦ διατρεφομένην μητέρα του καὶ τὰς δύο ἀδελφάς του.

Κατὰ ταῦτα, ἐπειδὴ πρόκειται, ἀναμφισθῆτως, περὶ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ότι ἡ μήτηρ καὶ αἱ ἀδελφαὶ τοῦ θανόντος δικαιούνται τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ὀτυχήματος καὶ τῶν ὄφειλομένων ἀποδοχῶν τούτου.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΝ θέσιν τοῦ Πειραιῶς, συγκρότημα γραφείων ειδικού κατασκευής, διὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα, πολυτελούς κατασκευῆς, πρώην γραφεῖο μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ οἴκου. Ἰδιαιτέρω ἀνεξαρτήτος εἰσοδος, εἰς μέγαρον μὲ τρεῖς προσόψεις.

ΑΠΑΝΤΑ τὰ γραφεῖα ἐπὶ προσόψεως, ἀνεύ κοινοχρήστων ἔξόδουν.

ΕΙΔΙΚΑΙ έγκαταστάσεις TELEX - Τηλεφωνικὸν κέντρον - Ἐνδοεπικονιωνίαι.

Δυνατότης παρκαρίσματος.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ Τηλ. 9564-293, 9564-271. Κον Μωσῆν κατὰ τὰς ὥρας 9—2 π.μ. καὶ 7—9 μ.μ.

Τεχνικὰ θέματα

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ» ΚΑΤ' ΑΠΡΙΛΙΟΝ

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις τῆς «ΝΑΥΣΙ» εἰς τὸ Πέραμα ἔχει πρέπητες 24 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 512.000 τόν., μεταξὺ τῶν ὀπίων καὶ τὰ :

«Μιμίκα Λ.», «Ολυμπος», «Ἀγιος Βλάσιος», «Κύδων», «Σιδάνα», «Ἀπολλώνια», «Ἀκουάριους», «Φάντομ», «Λάργυκο», «Κασταλία», «Ἀμφιτρύων», «Παναγιώτης Α.», «Βασιλίκη», «Ζέφυρος», «Ρήλιανχα» (ἀποπερατωθεῖσαι ἐργασίαι).

Ἐπίσης κατὰ τὸ ίδιον διάστημα εύρισκοντο ἐξελίξει ἐπισκευαστικά ἐπὶ τῶν πλοίων «Αιγαίον», «Ντέλφιαν», «Ἀρκάντιαν», «Ναυσικά», «Σὴ Χόρα», «Ράντιαντ Μπέλλα» κλπ.

Συνολικῶς εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τῆς «ΝΑΥΣΙ» ἐπραγματοποιήθησαν τὸν Ἀπρίλιον 145 ἡμέραι ἐργασίας ἐπὶ πλοίων, μὲ μέσην ἡμερησίας ἔχει πρέπητες 6 πλοίων καὶ αὐχμὴν 9 πλοίων.

Ἐξ ἄλλου, τὸν Ἀπρίλιον τὸ τμῆμα Ἀνακαίνεσων παρέδωσεν 25 μέρη μηχανῶν ἔτοιμα, ἡτοι 6 κεφαλάς, 6 βαλδίδιας καὶ 13 πόματα κυλίνδρων, ἐνῷ ἔξετελέσθησαν μηχανουργικαὶ ἐργασίαι διὰ λογαριασμὸν τῶν Ναυπηγείων Χαλκίδος, τῆς ΔΕΗ, τῆς Χαλυβουργικῆς καὶ ἄλλων ἐργοστασίων.



ΑΥΣΤΗΡΑ ΜΕΤΡΑ

Νέους, αὐστηροτέρους κανονισμούς ἀσφαλείας ἐπιβάλλει ἡ λιβεριανή κυβέρνησις εἰς τὰ Ο.Β.Ο. καὶ τὰ μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα πλοία. Τὸ Γραφεῖον Ναυτιλιακῶν Υποθέσεων ἔξέδωσεν εἰδικάς ἐντολὰς ἔλεγχου

καὶ συντηρήσεως ἀδρανούς ἀποσφαίρας εἰς τὰς δεξαμενάς καὶ τοὺς όλους χώρους τῶν ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν πλοίοιν τῶν προαναφερθέντων τύπων.

Ἐκαστον πλοίον ὑποχρεούται νὰ φέρῃ δύο φορτάς συσκευάς ἔλεγχου τοῦ ὅργυνου καὶ ἀερίων ὑδρογονανθράκων εἰς τὰς δεξαμενάς καὶ τὰ κύτη. Ἐν πλῷ, ἐκαστος χώρος μὴ ὑποτάς προηγουμένως καθηρισμὸν ἀερίων, ἀλλὰ ἀδρανοποιηθεῖς δι' ειδικοῦ ἀερίου, δέον νὰ ἐλέγχεται καθημερινῶς εἰς διάφορα ἐπίπεδα ὥστε νὰ διαπιστωται ἡ εἰς ὅργυνον περιεκτικότης του, ἵτις δὲν πρέπει νὰ υπερβαίνει τὸ 8% κατ' ὅγκον. Εἰς ἑνατίαν περίπτωσιν ὁ χώρος δέον νὰ πληρούται δι' ἀδρανούς ἀερίου.

Πέραν, ὅμως, αὐτοῦ συνιστάται ὁ καθημερινὸς ἔλεγχος τῶν κυτῶν ἀτίνα περιέχουν ἔχρων φορτίων διὰ τυχούσαν ἐμφάνισιν ἀερίων ὑδρογονανθράκων καθώς καὶ τοὺς ἀντλιοστασίους καὶ τῶν στεγανῶν χώρων τῶν δεξαμενῶν. Ἐάν διαπιστωθῇ ὑπαρξίας ἀερίων εἰς ἐπικίνδυνα ἐπίπεδα, ἐντὸς τῶν χώρων αὐτῶν, δέον νὰ διενεργηθεῖ καθαρισμὸς ἀερίων (gas freeing) ὥστε ἡ περιεκτικότης τῆς ἀποσφαίρας εἰς αὔρια νὰ κατέλθῃ τουλάχιστον εἰς τὸ 50% τοῦ κατωτάτου εὐφλέκτου δρίου.

Τὰ μέτρα αὐτά, ἀτίνα είναι ἀμέσου ἐφαρμογῆς, ἀλλήφθωσαν κατόπιν τῶν προκαταρκτικῶν ἔρευνων ἐπὶ τῶν αἰτίων τῆς ἀπώλειας τοῦ νορβηγικῆς πλοιοκτησίας λιβεριανοῦ μεταλλοφόρου/πετρελαιοφόρου «Μπέργκε» Ἰστρας εἰς τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος ἔτους. «Οταν ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ Ἐρευνῶν καταλήξῃ ἀργότερον εἰς τελικά συμπεράσματα περὶ τῶν αἰτίων τῆς ἀπώλειας τοῦ γιγαντιαίου σκάφους, δέον ἀποκλείεται τὰς ὡς ἄνω μέτρα —η̄ τσως καὶ αὐστηρότερα— νὰ ἐπιβληθούν διὰ τὸ νόμου.

Ναυτικοί

ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

ΜΕ ΕΝΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ
ΣΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ

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

ΔΑΝΕΙΟ : 15ετές ὑψηλούς 1.000.000.— δρχ. γιὰ τὴν ἀπόκτηση ἀκινήτου.

ΧΑΜΗΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8,5% ἐτησίως.

**ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ**

ΑΘΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Παλαιάς Τραπέζης 8 (εγκατ. Κεντρικού Τελωνείου,
δημιούργηση Ναυτιλιακού Εθνικής Τραπέζης)
Τηλέφωνον 4522-673



ΓΑΛΛΙΑ

ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ

Κατόπιν σχετικού υπομνήματος της Γαλλικής Κυβερνήσεως πρός το Συμβούλιον της Εύρωπας Κοινότητος, έδοθη έντολή εις την 'Επιτροπήν τών μονίμων άντιπροσώπων, όπως μελετήσῃ τό θέμα της λήψεως μέτρων πρός προάσπισην τών σημαίων της Κοινότητος κατά τών μεθόδων διακρίσεως και του ντάμπινγκ.

Εις ένα κατάλογον έτοιμασθέντα ύπό τών υπηρεσιών της ώς άνω 'Επιτροπής, ώς τοιαύτα μέτρα προτείνονται:

- α) Συστηματική αναγραφή ρήτρας έναντιον τών διακρίσεων σημαίας εις τάς έμπορικάς συμφωνίας μετά τρίτων χωρών.
- 6) 'Αναζήτησις διακανονισμῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ dumping ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τάς θαλασσίας μεταφοράς.
- γ) 'Αναγραφὴ τῆς διακρίσεως τών σημαιῶν μεταξὺ τών μῆτιμολογιακῶν ἔμποδίων πρὸς διαπραγμάτευσιν εἰς τὴν gall.
- δ) Μελέτη μετά τῶν χωρῶν - μελῶν περὶ τοῦ καταλλήλου χρόνου καὶ τρόπου ἀσκήσεως ναυτιλιακῶν ἀντιμέτρων ἐπὶ διακονιτικῷ ἐπιπέδῳ.
- ε) Συνέχισις τῆς ἀναζήτησεως κοινῆς δράσεως μετά τῶν χωρῶν - μελῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ κώδικος συμπεριφορᾶς τῶν κόνφεραν.

'Εξ ἄλλου ή 'Επιτροπὴ παρετήρησεν διτὶς η πολιτικὴ τὴν διποίων τηρούν αἱ χώραι τοῦ κρατικοποιημένου ἔμπορίου καθὼς καὶ ὥρισμέναι χώραι τόσον ἐν τῶν υπό ἀνάπτυξιν ὅσον καὶ τῶν ψηλῶν βιομηχανοποιημένων, παρεμποδίζει τὴν ἐλεύθεραν παροχὴν τῶν υπηρεσιῶν εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ παραβλάπτει τὰ συμφέροντα τῆς Κοινότητος. Τούτο μεταφράζεται διτὶς μόνον εἰς ἀπώλειαν κερδῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν χωρῶν - μελῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς μείωσιν τῶν διναποτήτων τῆς Κοινότητος εἰς τάς ἔξωτερικάς συναλλαγάς αὐτῆς, αἱ δ-

ποιαὶ πραγματοποιοῦνται κατὰ 90% διὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

Μολονότι τὰ ἀνωτέρω μέτρα ἐνεκρίθησαν ιατὰ τὸ πλειστὸν ὑπὸ τῆς 'Επιτροπῆς, σημειούται διτὶς διὰ τὴν υιοθέτησιν τῶν υπὸ τοῦ Συμβουλίου της Κοινότητος πρέπει νὰ ἔσασφαλισθῇ διτὶς δὲν θὰ ὑποβλῆθῇ δέοντα, ὡς ἐγένετο εἰς ἀνάλογον περίπτωσιν κατὰ τὸ παρελθόν. Παρατηρεῖται δημοσίᾳ ὡς ὅτι τοιούτον ἐνδεχόμενον δὲν εἶναι πιθανόν, δεδομένου διτὶς η Γαλλία, η ὁποία εἶχε τότε υποδάλλει τὸ δέοντο, εἶναι ηδη ἐκείνη η ὁποία προτείνει τὴν λήψιν τῶν κοινῶν μέτρων δράσεως εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ

Εἰς τὴν Βόνην, η ἐπιτροπὴ προϋπολογισμοῦ τῆς Βουλῆς ἐνέκρινε μέτρα ἀπόσκοπούντα εἰς τὴν τόνωσιν τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Τὸ πρόγραμμα οἰκονομικῆς δονθείσας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν θὰ αύξηθῇ ἀπὸ 110 εἰς 170 ἑκατομ. μάρκαν.

'Ἐκ τῶν ἀνωτέρω πόρων, θὰ διατίθεται ποσοστὸν ἐπιδοτήσεως 16% διὰ τὰ ναυπηγούμενα ἔγχωριώς σκάφη, ἀντὶ τοῦ μέχρι τοῦδε χορηγουμένου 12%. 'Επίσης, διὰ νὰ ἀνακοπῆ τὸ ρεῦμα τῶν γερμανικῶν παραγγελιῶν εἰς ἔνα ναυπηγεῖα, αἱ ἐπιχορηγήσεις γερμανικῶν παραγελιῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν περιορίζονται πασσοσταίσιν ἀπὸ 12,5 εἰς 9%.

'Ἐφ' δοσον αἱ προτάσεις αὐταὶ τύχουν τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Κοινοβουλίου, πιστεύεται διτὶς θὰ τεθοῦν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα νέαι παραγγελίαι ἀξίας 1,3 μέχρις 1,5 δισεκατ. μάρκαν καὶ θὰ ἀπομακρύνουν τὸν κίνδυνον υποαπασχολήσεώς των.

ΠΩΣ ΘΑ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ

Ἡ ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ Κοινοβουλευτικὴ 'Επιτροπὴ ἀπέφασις τὴν αὔξησην κατὰ 60 ἑκατ. μάρκων τῶν πιστώσεων τοῦ

1976 διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν τῶν νέων ναυπηγήσεων. 'Απεφάσισε ἐπίσης νὰ ὅρῃ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς συσσωρεύσεως μεταξὺ ἐφοπλιστικῶν ἐπιδοτήσεων καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων ναυτικῶν κατασκευῶν. Τοῦ λοιποῦ ἐπομένως ὁ Γερμανὸς ἐφοπλιστὴς θὰ δύναται νὰ συνυπολογίσῃ τὴν ἐπιχορήγησιν ναυπηγήσεως καὶ τὸ μειωμένον ἐπιπτόκιον, ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν ἴνισχυσιν τῆς ναυτικῆς κατασκευῆς. 'Η ἐγγραφεῖσα πιστωσις διὰ τὸ 1976 διὰ νέας κατασκευᾶς θ' ἀνέλθῃ εἰς 170 ἑκατ. μάρκων, ὡστε νὰ ἐπιτρέψῃ παραγγελίας ὑψους 1,3 - 1,5 δισεκ. μάρκων, δεδομένου διτὶς ἡ ἐπιχορήγησις ἀνέρχεται εἰς 12,5% τῆς τιμῆς ναυπηγήσεως. 'Εξ ἀλλου κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ 'Υπουργείου Οικονομικῶν ή δοθείσα πρὸς τὰς κατασκευᾶς ἀντιπροσωπεύει τὸ 3,5% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. 'Εὰν ἐπομένως συνυπολογισθοῦν αἱ δύο αὗται δοθείσα πρὸς τὸ προσφερόμενον πλευρέκτημα πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς θὰ είναι τοῦ λοιποῦ τῆς τάξεως τοῦ 16%. 'Αντιθέτως, ἔναν η παραγγελία δοθῇ εἰς ναυπηγεία τοῦ ἔξωτερικοῦ ή ἐπιχορήγησις πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν μειούται εἰς 9%.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

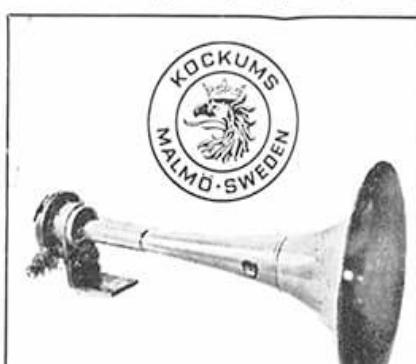
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΙΣ ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Ἡ 'Ομοσπονδιακὴ Ναυτιλιακὴ 'Επιτροπὴ τῶν Η.Π.Α. ἐγνώρισε προσφάτως εἰς τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας διτὶς στερείται ίσχυος νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὰ ποντόπορα πλοῖα μέτρα ἔξοικον μήσεως καυσίμων.

'Ος ἐκ τούτου προέτεινε διτὶς θεσπισθῆ σχετικὸς νόμος παρέχων εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπὴν τὴν δυνατότητα νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιβολὴν παρομοίων μέτρων, ἀντὶ νὰ ἀναμένεται ή ἔγκρισίς των ὑπὸ τῶν ἀρχῶν ὡς συμβαίνει τώρα.

'Η 'Επιτροπὴ προειδοποίησεν διτὶς ἀναμένει «σοδαράς» καὶ προφανῶς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις» ἐπὶ τὴν τοιαύτης νομοθεσίας «ἐπὶ τῶν διεθνῶν σχέσεων λόγῳ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐπιβολῆς μέτρων καὶ εἰς ἔνας ναυτιλιακὰς ἐταιρίας». 'Άλλα προέτεινε τὰς κατωτέρω συμβιβαστικὰς λύσεις:

1. Νὰ παρασχεθῇ εἰς τὴν 'Επιτροπὴν ἡ ἀρμοδιότης νὰ διατάξῃ τὰ πλοῖα γραμμῆς ἐντός καὶ ἔκτος «κόνφεραν», καθὼς καὶ τὰ φερταγά «τράμπτε», τὰ τάνκερς καὶ τὰ μπάλκ κάρριερς, ἀτινα δὲν ὑπόκεινται τώρα εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς 'Επιτροπῆς, ὅπως: κινούν-



Σειρῆνες Πλοίων
Κατασκευῆς τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή
ΓΚΟΚΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

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

ται μέ μειωμένην ταχύτητα, ρυθμίσουν τά δρομολόγια των, ώστε νά άποφευχθούν αι ταυτόχρονοι ανάχωρήσεις και ό άνταγωνισμός, τροποποιήσουν την άσφαλτικήν κάλυψιν έ λιμένι εις ωρισμένας περιπτώσεις και κάμουν πλέον άποδοτικήν χρήσιν των χώρων τού πλοίου διά την παραλαβήν έμπορευματοκινωτιών και άλλων φορτίων.

2. Νά έξουσιοιδοθήή ή 'Επιτροπή νά τροποποιήη ή νά άπορρίπτη συμφωνίας μεταξύ των μεταφέρεων αίτινες θά έπετρεπον την αύξησιν των ναύλων, ή θά ωδήγουν εις την ύπερθροικήν κατανάλωσιν καυσίμων.

3. Νά έξουσιοιδοθήή ή 'Επιτροπή νά κατεύθυνη την 'Ομοσπονδιακήν Διοίκησιν 'Ενεργείας, η άλλην άρχην έγκρινουσαν την διάθεσιν καυσίμων, όπως άρνεταις την παραχώρησιν καυσίμων πρός πλοία ύπό ξένας σημαίας εις περιπτώσεις όπου κατά την γυνώμη της 'Επιτροπής, η χώρα νηολογήσεως έκαστου συγκεκριμένου πλοίου δὲν παρέχει παραμοίας διευκολύνσεις εις τά άμερικανικά πλοία.

4. Νά παραχωρθῇ εις την 'Επιτροπήν ή άμοδιότης νά έντελεται πρός τον οιονδήποτε κρατικὸν φορέα διαθέσεως καυσίμων, η τούς 'Αμερικανούς προμηθευτάς καυσίμων, όπως άρνουνται την προμηθειαν καυσίμων η υλικών εις οιονδήποτε σκάφος, είτε ύπό την άμερικανικήν είτε ύπό ξένην σημαίαν, έφ' οσον τὸ σκάφος αύτὸν δὲν συνεμφρόβθη πρός τάς έντολάς της 'Επιτροπῆς περι έξικονομήσεως καυσίμων.

ΙΝΔΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

'Η Ινδία τείνει νά καταστῇ αύτάρκης εις τάς άπό θαλάσσης μεταφοράς της. 'Εγνώσθη σχετικῶς, οτι αἱ πλείσται τῶν τελευταίων μεταφορών σιτηρῶν ἐπραγματοποιήθησαν δι' ιδίων των πλοίων.

"Ηδη η 'Ινδια, βάσει τοῦ λήγοντος τὸ 1979 πενταετοῦ προγράμματος, πρόκειται νά άποκτήσῃ 21 άκόμη σκάφη. Δέκα έξι παρηγγέλθησαν ηδη. Εις την Γιουγκοσλαβίαν (όκτω), εις την Σουηδίαν (τέσσαρα), την Ρουμανίαν (δύο) και άνα ένι εις την 'Αγγλίαν και τὸ Βέλγιον. Πέντε τελούν ύπό διπραγμάτευσιν μὲ τὴν 'Ανατ. Γερμανίαν.

'Η 'Ινδια διαπραγματεύεται έπισης, έαν πιστώσεις ἐπαρκεῖς παραχωρηθούν, την κατασκευὴν έξι σκαφῶν εις την 'Ιαπωνίαν και τριών εις την Νότιον Κορέαν. Περισσότερα έπισης πλοία πιθανὸν νά παραγγελθούν εις τὴν 'Αγγλίαν και τὴν Γιουγκοσλαβίαν.

'Η 'Ινδια έχει στόχον την άποκτησιν Ναυτιλίας 8,6 έκατομ. τόννων γκρός, μὲ παραγγελίαν ένδον έκατομ. τόν. γκρός, ήνα τὸ ένδικον τοννᾶ, μεταφέρη τὸ 10% τῶν προϊόντων πετρελαϊκῶν, τὸ 100% τῶν εἰς μεταλλέυματα έξιγωγῶν πρός τὴν Εὐρώπην, τὸ 50% πρὸς τὴν 'Ιαπωνίαν και τὸ 50% τῶν μεταφορῶν λάινερς.

Πιθανὸν τὸ άνωτέρω πρόγραμμα νά άναθεωρηθῇ μετὰ τὸ άνοιγμα τοῦ Σουέζ.



ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

V.W. - FORD - FIAT - OPEL
«ΑΤΤΙΚΗ»

'Άδητον 36 - Πλατεία 'Αττικῆς
Τηλ. 8834521 - 8834159
'Ημερησίως - Εθδομαδιαίως - Μηνιαίως
Τιμαὶ Λογικαὶ

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΥΠΟΧΩΡΕΙ Η ΜΟΣΧΑ:

Κατόπιν προσκλήσεως τῆς ρωσικῆς κυβερνήσεως μετέθησαν εἰς Μόσχαν ἔκπροσωποι δρεπανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ νά συζητήσουν τὸ θέμα τοῦ 'εντάμπικη' ύπό τῶν σοβιετικῶν πλοίων εις τάς τακτικάς γραμμάς.

'Απὸ μακροῦ οἱ Εύρωπαιοί, 'Αμερικανοί και 'Ιάπωνες πλοιοκτήται προσπαθοῦν νά πείσουν τοὺς Ρώσους νά σταματήσουν τὴν ἐπίθεσιν κατά τῶν δυτικῶν τακτικῶν γραμμῶν προσφέροντες ναύλους κατά 30% κατωτέρους τῶν καθοριζόμενών ύπό τῶν 'εκόνφερανς'.

Ταυχρόνως, αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς έξετάζουν τὴν δυνατότητα λήψεως κοινῶν μέτρων διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν ἐπιχειρήσεων.

Προφανῶς η Μόσχα άντησεί οτι αἱ εύρωπαικαὶ κυβερνήσεις προχισουν νά ἀντιδροῦν καὶ οἱ ά κατατεθεῖει εις τὸ ἀμερικανικὸν Κογκρέσον νόμος ἐνδέχεται νά χρησιμοποιηθῇ κατά τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας.

Οἱ Βρετανοὶ ἔκπροσωποι προσεπάθησαν νά ἔχηγήσουν εις τοὺς Ρώσους οτι οἱ προσφέρομενοι ύπό τῶν σοβιετικῶν πλοίων ναύλοι δὲν καλύπτουν τὸ κόστος διαχειρίσεως και τὴν ἀπόδεσιν κεφαλαίου, ως αὐτὴ ύπολογίζεται εις τὴν Δύσιν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἔτονταν οτι δὲν θά είχονταν άντιρρησιν νά συμμετάσχῃ η Ρωσία εις μεταφοράς μεταξύ δυτικῶν χωρῶν, ύπό την προϋπόθεσιν οτι οἱ καθορισμὸς τῶν ναύλων θά γίνεται βάσει τῶν λιμένων τῆς περιοχῆς τόσον ἐκείνων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου διστον καὶ τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης.

Ως ἔδηλωθῇ, η χρηματοδότησις τοῦ σχεδίου θά γίνη ἐκ μέρους τῶν κυβερνήσεων ἐκείνων αἵτινες θά ἐπωφεληθῶν τῆς νέας ταύτης διεξόδου. Διὰ τὸν λιμένα τούτου προβλέπουται αἱ πλέον προηγμέναι Εύρωπαικαὶ τεχνολογίαι, αἵτινες ἐφαρμόζονται εις τοὺς συγχρόνους λιμένας. 'Εκείνο τὸ ὄποιον είσεται δὲν καθώρισθη είναι τὸ ποὺ άκριδον θὰ κατασκευασθῇ τὸ νέον τοῦτο λιμενικὸν συγκρότημα. Μεταξὺ τῶν διαφόρων λύσεων προτείνεται μία τοποθεσία πλησίον τοῦ τέρματος τοῦ πετρελαιαγωγοῦ εις Μπανάνιας.

ΣΥΡΙΑ

«ΠΑΝΑΡΑΒΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ»

Κυβερνητικαὶ πηγαὶ τῆς Συρίας ἀνέκοινεσαν οτι 'έπ' εύκαιριρ τῆς συνόδου μιᾶς ἐκ τῶν ἐπτὰ ἔπιτροπῶν ἔργασίας τῆς Διασκέψεως διὰ τὸν 'Αραβοευρωπαϊκὸν διάλογον, οἱ 'Αραβεῖς ἀντιπρόσωποι παρουσίασαν σχέδιον διὰ τὴν κατασκευὴν εις τὰς ἀκτὰς τῆς Συρίας, ἐνὸς Παναραβικοῦ λιμένος, οτιοτις θὰ είναι εις θέσιν νά ἔχεται τὴν προστασίαν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν ἐπιχειρήσεων.

Ταυχρόνως, αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς έξετάζουν τὴν δυνατότητα λήψεως κοινῶν μέτρων διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν ἐπιχειρήσεων.

Τὸ νέον τοῦτο λιμενικὸν συγκρότημα, τὸ οποῖον θὰ διαθέτῃ ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν διακίνησιν ἐμπορευματοχιβωτῶν, ως ἔπισης και τὴν ἐξυπέρτεσιν πλοίων ρὸ - ρὸ κατατεθεῖ δυνατὸν νά ἔλαφρην τὴν χρονίαν συμφέρονται τῶν λιμένων τῆς περιοχῆς τόσον ἐκείνων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου διστον καὶ τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης.

Ως ἔδηλωθῇ, η χρηματοδότησις τοῦ σχεδίου θὰ γίνη ἐκ μέρους τῶν κυβερνήσεων ἐκείνων αἵτινες θὰ ἐπωφεληθῶν τῆς νέας ταύτης διεξόδου. Διὰ τὸν λιμένα τούτου προβλέπουται αἱ πλέον προηγμέναι Εύρωπαικαὶ τεχνολογίαι, αἵτινες ἐφαρμόζονται εις τοὺς συγχρόνους λιμένας. 'Εκείνο τὸ ὄποιον είσεται δὲν καθώρισθη είναι τὸ ποὺ άκριδον θὰ κατασκευασθῇ τὸ νέον τοῦτο λιμενικὸν συγκρότημα. Μεταξὺ τῶν διαφόρων λύσεων προτείνεται μία τοποθεσία πλησίον τοῦ τέρματος τοῦ πετρελαιαγωγοῦ εις Μπανάνιας.

* * *

'Ἐν τῷ μεταξὺ ναυτιλιακαὶ πηγαὶ τοῦ Κόλπου ἀνέκοινεσαν οτι οἱ χρόνος ἀναμονῆς διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εις τοὺς διαφόρους λιμένας ἐκτιμάται σήμερον κατά μέσον όρου εις 25 ήμέρας διὰ τὸ λιμένα Μίνα - Σουλμάν τοῦ Μπαχρέιν, 90 - 100 ήμέραι και ἀκόμη πέρισσα τῶν 100 εις τοὺς Περσικοὺς λιμένας Κοραμάρ και Μπαντάρ - Σαχπούρ (κατὰ τὴν Γερμανικὴν ἔταιρίαν Ντιούτσε - Ντάμιστφαρτ - Γκέζεσκφτ Χάνσα τῆς Βρέμης διὰ τὸ Κοραμάρ και χρειάζονται 155 - 160 ήμέραι). Διὰ τὸ Κουβέιτ 18 - 20 ήμέραι. Εἰς τὸν Σαουδαραβικὸν λιμένα Νταμάρ ὁ χρόνος ἀναμονῆς δέον νά ύπολογίζεται ἀνα τῶν 90 ήμέρων, εις τὴν Βασσόραν 65 - 80, εις τὴν Ντόχα και Κατάρ 65, εις Ντουμπάι 6 και 'Αμπού - Νταμπί 1 - 2 ημέραι. Διὰ τὸν λιμένα τοῦ 'Ομανόν, Μουντράχ, ούδεμια καθυστέρησις.

ΣΟΥΗΔΙΑ

'Ἐγνώσθη οτι ὁ 'Ομιλος Μπρόστρομ πρόκειται νά πωλήσῃ η νά μεταφέρῃ ύπό ξένην σημαίαν 15 σκάφη, ἐκ τῶν 65 ἀττινα κατέχει.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

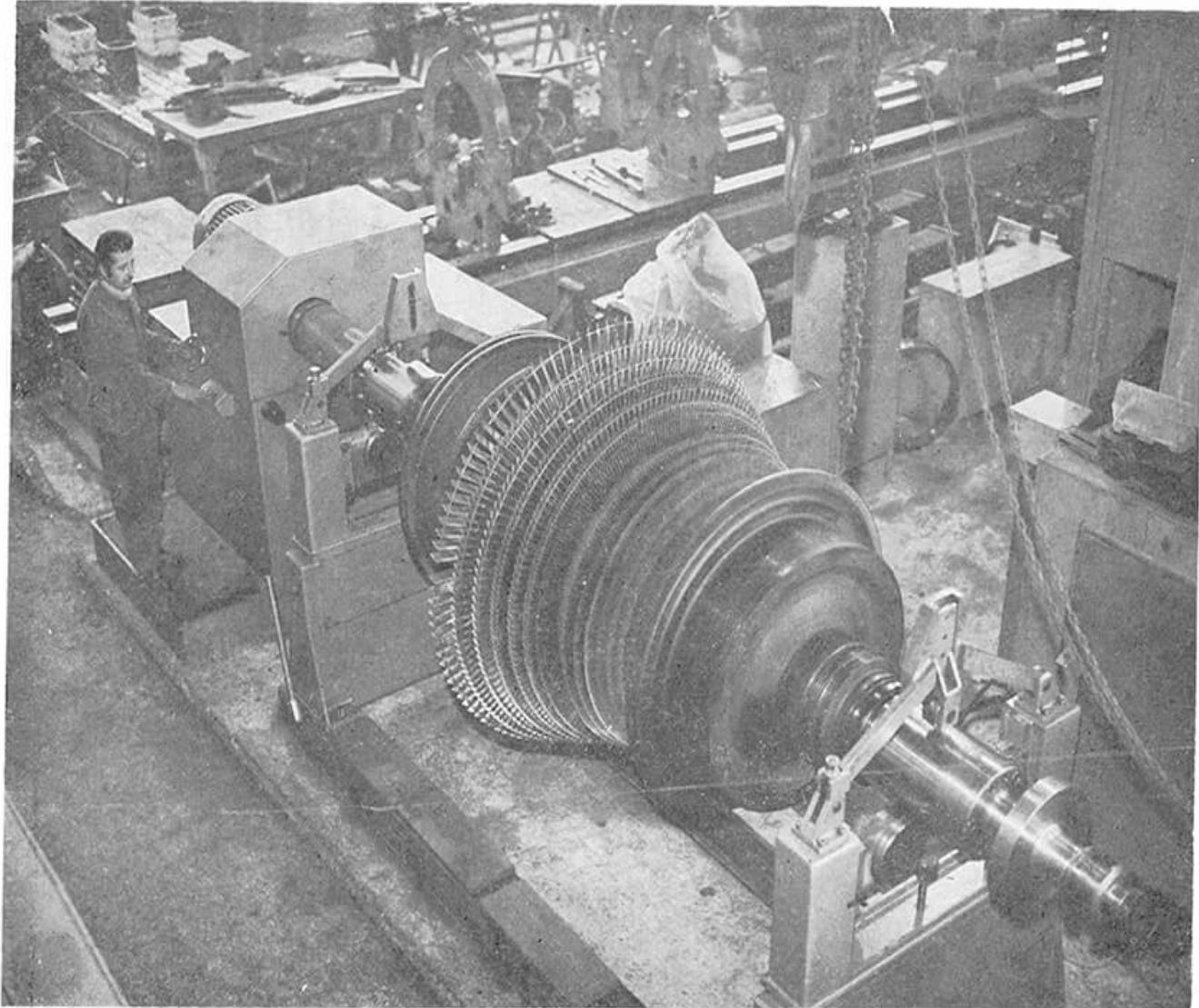
ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

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

προβλήματα;



**ΜΠΟΡΟΪΜΕ
ΝΑ ΣΑΣ ΒΟΗΘΗΣΟΥΜΕ
ΝΑ ΤΑ ΛΥΣΕΤΕ!**

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



ΝΑΥΣΙ A.E.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ



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



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 - 5.181

POSTAL ADDRESS: BOX 475

(53.978 - 69.392 - 370.491

DURBAN - R.S.A.

NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 833.647 - 53.064

(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διά τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

ABENTZEP : Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «*Mario A.*») νεοαγορασθέν, 19.673 τόν. γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Primaideras*» (κ. Μεν. Ταφλαμπᾶς).

ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 11.024 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Louvaris*» (κ. Ζωή Τερέζη).

ΣΤΟΛΤ ΙΝΤΟΥΝ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 11.582 τόν. γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Plata*» (Panmar Trading).

ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ : Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «*'Altona*») 3.405 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*'Altona*» (κ. Α. Ψωμᾶς).

ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «*Golar Liz*») νεοαγορασθέν, 53.908 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Bianades*» (κ. Θ. Καρρᾶς).

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «*Golar Ron*») νεοαγορασθέν, 51.696 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Marplinēas*» (κ. Θ. Καρρᾶς).

ΠΕΡΛ Α·Ι·ΑΝΤ : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 10.865 τόνων γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Μονορόδια Τράμπη*» (κ.κ. Ν. Γ. Λιβανός ANE).

ΠΟΠΗ Μ. : Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «*Sea Architect*») νεοαγορασθέν, 7.209 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Reesa*» (κ. Γ. Μουνδρέας).

ΝΑΥΑΡΙΝΟ : Ἐπιβατηγὸν (πρώην σουηδικὸν «*Gripsholm*») 23.191 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Nautilos*» Ἀρμαντόρων (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

ΜΕΡΙΤΑ : Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «*Anatino*») νεοαγορασθέν, 10.586 τόν. γκρός τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Melies*» (κ. Κ. Κωνσταντόπουλος).

ΤΟΥΝΤΙΣ : Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «*Benreoch*») νεοαγορασθέν, 9.707 τόνων γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Tounitis*» (κ. Γ. Ἐλευθερίου).

ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ : Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «*Ocean Wistaria*») νεοαγορασθέν, 13.103 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Konots*» (κ. Δημ. Μπαρμπούτης).

ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ. : Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «*Litsa*») 2.569 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Mitakos*» (κ. Φιλ. Δημητριάδης).

ΠΑΝΘΕΟ : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «*Sunrise*») νεοαγορασθέν, 3.959 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Nestor*» (κ. Αρ. Θεοδωρίδης).

ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙ : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 9.755 τόν. γκρός

τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Meltemi*» (κ. Μεν. Ταφλαμπᾶς).
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ : Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «*Black Swan*») νεοαγορασθέν, 5.827 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Grēkport*» (κ. Φώτ. Γεωργόπουλος).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «*Emilia Johanna*» 14.653 τόνων γκρός τοῦ 1960 καὶ ὑψωμάσθη «*Nautilos*». Σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΕΔΟΩΘΗ εἰς τοὺς ἀγοραστάς του —ξένα συμφέροντα— τὸ φορτηγὸν «*Agiοs Nikólaos*» 2.254 τόν. γκρός τοῦ 1955. Μετωνυμάσθη «*Tong Hong*».

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ τὴν 4ην τρέχοντος μηνὸς τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «*Kairyn Maru*» 2.990 τόν. γκρός τοῦ 1970. Μετωνυμάσθη «*Tini P.*». Κυπριακὴ σημαία.

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ ἐπίσης τὴν 11ην Μαΐου καὶ μετωνυμάσθη «*Elmibros*» τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «*Aki Maru*» 2.994 τόν. γκρός τοῦ 1968. Σημαία ἐλληνική.

ΤΟ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝ ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «*Shinto Maru*» 9.039 τόν. γκρός τοῦ 1971 παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «*Anagkele Ntiliantevez*». Σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΕΔΟΩΘΗ τὸ μπάλκ κάρριερ «*Aousopra II*» 15.353 τόν. γκρός τοῦ 1968 καὶ μετωνυμάσθη «*Zhihai*».

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «*Dragon I*» 4.865 τόν. γκρός τοῦ 1960 καὶ μετωνυμάσθη «*Péma*». Σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «*Union Friendship*» 9.759 τόν. γκρός τοῦ 1969. Μετωνυμάσθη «*Kastriai Lembros*».

ΤΟ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ

«*Maxim*» 10.554 τόν. γκρός τοῦ 1965 παρελήφθη, μετωνυμάσθη «*Matzeftik*» καὶ ὑψωμάσθη τὴν κυανολευκὸν.

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ καὶ μετωνυμάσθη «*Θεία Δέσποινα*» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*Hertford*» 11.276 τόν. γκρός τοῦ 1948. Υψωμάσθη τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Τὰς ἔσχάρας τῶν φινισινικῶν ναυπηγείων Βαρτσίλα, καθειλκύσθη εἰς Τουρκού τὴν 12ην Φεβρουαρίου τὸ δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου «*Mesostinianή* Ἀνατολή», 32.000 τόν. d.w., πλοιοκτησίας τοῦ Οίκου Μ. Α. Καραγέωργη. Θά παραδοθῇ τὸν προσεχῆ μῆνα καὶ θά ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

Τὴν 11ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη εἰς Νάσκωφ, ἀπὸ τὰ ὁμώνυμα Δανικά ναυπηγεῖα, τὸ δεξαμενόπλοιον «*Paipios Skadū*», 30.400 τόν. d.w., εἰδίκὸν διὰ τὴν μεταφορὰν παραγώγων πετρελαίου. Τὸ σκάφος εἶχε παραγγελθῆ ὑπὸ τοῦ Οίκου Χατζηλευθεριάδη, ἀλλὰ ἡ παραστασία τοῦ ἐνισχύεται ἀμφιβόλος λόγῳ διαφορῶν μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυπηγῶν, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν τήρησιν τῶν ἀρχικῶν προδιαγραφῶν τοῦ ἐνισχύεται ἀλλαγῆς σκάφους καὶ ἐτέρου ἧδη περισταθέντος ἀδελφοῦ πλοίου.

Καθειλκύσθη εἰς Μαϊζούρου τὴν 19ην Φεβρουαρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάται, τὸ μπάλκ κάρριερ «*Arχάγγελος*», 60.150 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «*Σέθενθ Σίππιπηκ Κορπ.*». Μηχανὴ ντῆζελ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ίσχυός 14.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Παράδοσίς ἐντὸς τοῦ ἐνισχύεται προσεχῶν πλοίου.

Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Φ. Β. Παπαχρηστίδη, καθειλκύσθη τὴν 20ην Μαρτίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Όσιμα τὸ 141.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «*Βασιλικός*». Παράδοσίς τοῦ Ιούλιον. Σημαία Λιβερίας. Τὸ σκάφος εἶναι χρονοναυλωμένον.

Τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Καναζάσι εἰς Τογιοχάσι, καθειλκύσθαι σήμερον, 15ην Μαΐου, τὸ 33.100 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «*Δίδυμοι*», πλοιοκτησίας κ. Κ. Στραβελάκη. Μηχανὴ B & W ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ίσχυός 11.600 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδοντας ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μίλιων. Παράδοσίς Σεπτέμβριον. Σημαία ἐλληνική. Τὸ «*Δίδυμοι*» εἶναι τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς 12 ἀδελφῶν σκαφῶν (τὰ 4 μὲ δψιδῶν) παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ κ. Στραβελάκη εἰς τὰς ὃς ἀνε ναυπηγεῖα. "Απαντά θά ἐγγραφοῦν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Ἐγγύωσθη ὅτι τὸ 412.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον, ὅπερ ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ κατ' αὐτὰς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σουμιτόμο εἰς τὸν Οίκον Μ. Π. Νομικού, ἐνεφάνισε, κατὰ τὰς δοκιμάς, ἀνομαλίας εἰς τὸ πρωτοτύριον σύστημα. 'Ος ἐκ τούτου, ἡ παράδοσίς του ἀνεβλήθη ἐπὶ ἑξάμηνον.

Ἀρχάς τρέχοντος μηνὸς παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Ομίλος Γ. Π. Λιβανοῦ), τὸ 65.000

ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΜΑΣ

Τὰ γραφεῖα τοῦ ὁμίλου:

ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

μεταφέρονται ἀπὸ 1ης Ιουνίου 1976 εἰς τὸ ιδιόκτητον μέγορον τῆς Εταιρείας, ὁδὸς ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 69, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.

Τὰς ἔσχαρας τῶν ναυτικῶν μας θὰ γίνεται ἀπὸ τὴν ὁδὸν Εύπλοιας 8-12, 2ος ὄροφος. Τηλέφωνα μέχρις νεωτέρας εἰδοποιήσεως παραμένουν τὰ αὐτά.

ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΑΓΟΡΑ «ΣΙΝΓΚΛΑΝΤΕΚΕΡ»



“Ενα ύποδειγματικόν «σίνγκλαντέκερ» ιαπωνικής κατασκευής, το «Άντζελίνα Δὲ Γκρέιτ», άγορασθεν προσφάτως ύπό του Οίκου A. M. Νομικού, μέσω του γραφείου «Μαρμπρόκερ», άντι 1.675.000 δολαρίων. Το 6.243 τόν. d.w. σκάφος έναυπηγήθη εις Χιροσίμα το 1970 ύπό την έπιδειξιν του γαλλικού νηογνώμονος. Τα δύο κύτη του έξυπητρετούνται από 4 φορτωτήρας τών 15 τόννων. Μηχανή Κόμπε-Χατσουντόκι, ισχύος 3.800 ίππων χαλινωτρίου, προσδίδουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 13 μιλών με κατανάλωσιν 12 τόννων φιούελ σίλι ήμερησίως. Παραλαμβάνεται τέλη τρέχοντος ή αρχάς του έπομένου μηνός και θά ύψωση την κυανόλευκον ύπό το αύτο σύνομα.

τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Φωτεινή Λ.» και υψωσε την έλληνική σημαίαν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΛΤΑΝ

Τά Ναυπηγεία της Μάλτας έκερδισαν, κατόπιν διαγωνισμού, συμβόλαιον σηματοδότην διά την έπισκευήν των υπερκατασκευασμάτων του έλληνικού δεξαμενοπλίου «Νόρθ Χά-
ϋνες», 21.322 τόννοι d.w., καταστραφέντων παντελώς έκ πυρκαϊάς. Αι έργασιαί της έπισκευής υπολογίζεται νά διαρκέσουν έπι τρίμηνον.

Διερωτώμεθα σήν τά ίδικά μας έπισκευαστήρια Έλαδον μέρος εις τὸν διαγωνισμόν.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

‘Επήλθε τελικώς συμφωνία μεταξύ τῆς ΠΝΟ καὶ τῆς οικείας ‘Ενώσεως Εφοπλιστῶν διά τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπιβατηγών, διά τῆς ὁποίας :

—Αύξανονται ἀναδρομικῶς ἀπό ίης Ιανουαρίου 1976 οἱ μισθοί τῶν ἀξιωματικῶν κατὰ 22% καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων κατὰ 25%.

—Τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν αύξανεται ἀπὸ 11 εἰς 14%.

—Τὸ ἐπίδομα ιματισμοῦ αύξανεται ἀπὸ 176 εἰς 400 δρχ. μηνιαίως καὶ τὸ ήμερησιον ἀντίτιμον τροφοδοσίας ἀπὸ 70 εἰς 80 δραχμάς.

—Τὰ δώρα τῶν Χριστουγέννων καὶ Πάσχα προστυχάνονται μὲ τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν 14%.

—Τὸ ἐπίδομα ἀκριβείας κόστους ζωῆς τῶν κατωτέρων πληρωμάτων αύξανεται ἀπὸ 500 εἰς 625 δρχ.

—Καθιερώνεται πρόσθετος μηνιαίας ἀμοι-
6η 400 δρχ. διά τὸ κατώτερον πληρωματικούς κα-
ταστρόματος (πλὴν ναυτοπαίδων) διὰ τὴν
ἐχμάτισιν τῶν μεταφερομένων ὄχημάτων.

—Καθιερώνεται υποχρεωτική διανυκτέρευ-
σις ἀπας τοῦ μηνός διὰ τοὺς μῆνας Ιού-
λιον, Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον καὶ δις
τοῦ μηνός διὰ τοὺς ὑπολοίπους μῆνας.

—Εἰς τοὺς πλοιάρχους καταδάλεται ἐ-
πίδομα διοικήσεως ἑκατόντα 1.500 δρχ. μηνιαίως.

‘Η νέα σύμβασις θὰ ισχύσῃ ἀπὸ ίης Μαΐου, ἐκτὸς τῶν διατάξεων περὶ αὐξήσεως τοῦ διαστικοῦ μισθοῦ καὶ τοῦ ἐπίδοματος Κυριακῶν, αἱ ὁποῖαι θὰ ισχύσουν ἀναδρομικῶς ἀπὸ ίης Ιανουαρίου 1976.

Τὴν σύμβασιν δὲν υπέγραψαν αἱ ‘Ενώσεις Μηχανικῶν καὶ Θαλαμηπόλων, ή δευτέρα δὲ έκήρυξεν ἀπεργίαν τῶν μελών της ἀπὸ τῆς πρωιάς τῆς Πέμπτης διεκδικούσα τὴν ίκανοποίησιν κλαδικῶν αἰτημάτων.

ΑΙ ΧΩΡΙΣΤΑΙ ΔΞΕΑΜΕΝΑΙ

Τὴν 24ην Μαΐου πρόκειται νά συζητηθῆσῃ τὸν ΙΜΚΟ ἡ πρότασις τῆς έλληνικῆς Κυβερνήσεως περὶ χωριστῶν δεξαμενών ἔρματος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

ΤΟ ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ φορτηγὸν «Άλτόνα» 3.405 τόν. γκρός τοῦ 1955 μετωνομάσθη «Μπράδο Άλτόνα» καὶ υψωσε τὴν κυανόλευκον.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗ «Άνδαλουσία» τὸ φορτηγὸν «Άττική Άκτη» 2.621 τόν. γκρός τοῦ 1968. ‘Η κυανόλευκος διετηρήθη.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗ εἰς «Kimberley» καὶ παρέμεινεν ὑπό τὴν κυπριακῆς σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Κρήταν Χάρμον» 8.477 τόν. γκρός τοῦ 1956.

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ «Άριστείδης Σ.» 3.269 τ. γκρός τοῦ 1948 μετωνομάσθη «Φοίνιξ». ‘Η κυανόλευκος διετηρήθη.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗ «Σίλερ Σίτυ» τὸ φορτηγὸν «Άριστοκλῆς» 10.631 τόν. γκρός τοῦ 1960.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

ΤΟ ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΝ δεξαμενόπλοιον «Νάτα» 23.785 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἐπάληθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαιλυτάς ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν δολ. 77.75 κατὰ τὸν έλ. ἐκτοπίσματος.

ΔΙΑΛΥΤΑΙ τοῦ Ταϊβάν ηγόρασαν ἀντὶ δολ. 106 κατὰ τὸν έλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μπουένα Σουέρτε» 22.846 τόν. γκρός τοῦ 1959.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΤΟ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΟΝ νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Condor» 43.264 τόν. γκρός 77.100 τόν. d.w. τοῦ 1965, μὲ μηχανάς B & W 21.000 ίππων, ταχύτητος 16½ μιλ. καὶ σερβέον ‘Ιουλίου 1974 ηγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3.5 ἑκατ. δολαρίων.

Η ΓΟΡΑΣΘΗ ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 915.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Sunrise» 3.959 τόν. γκρός, 5.877 τόν. d.w. τοῦ 1967. Μηχαναὶ Σούλτερ 3.300 ίππων καὶ ταχύτητος 12½ μιλ. ΠΑΡΑ τῶν κ.κ. Λεμός & Πατέρας ηγοράσθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2,4 ἑκατομ. δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Bellamis» 10.900 τόν. γκρός, 16.978 τόν. d.w. τοῦ 1962.

ΕΠΟΛΗΘΗ εἰς ἀγοραστὰς ‘Απω ‘Ανατολῆς τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Λόντον» 59.534 τόν. γκρός, 102.819 τόν. d.w. τοῦ 1965.

ΤΟ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΟΝ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Montevideo Maru» 8.825 τόν. γκρός, 11.529 τόν. d.w. τοῦ 1956, μὲ μηχανάς Σούλτερ 9.300 ίππων καὶ ταχύτητα 16½ μιλ. ηγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων. Τιμὴ γύρω τῶν 1,1 ἑκατ. δολαρίων.

ΤΟ ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΝ μότορσπιτ «Ovondo» 954 τόν. γκρός, 1.473 τόν. d.w.



**When you talk to Ruys
about shipping...**

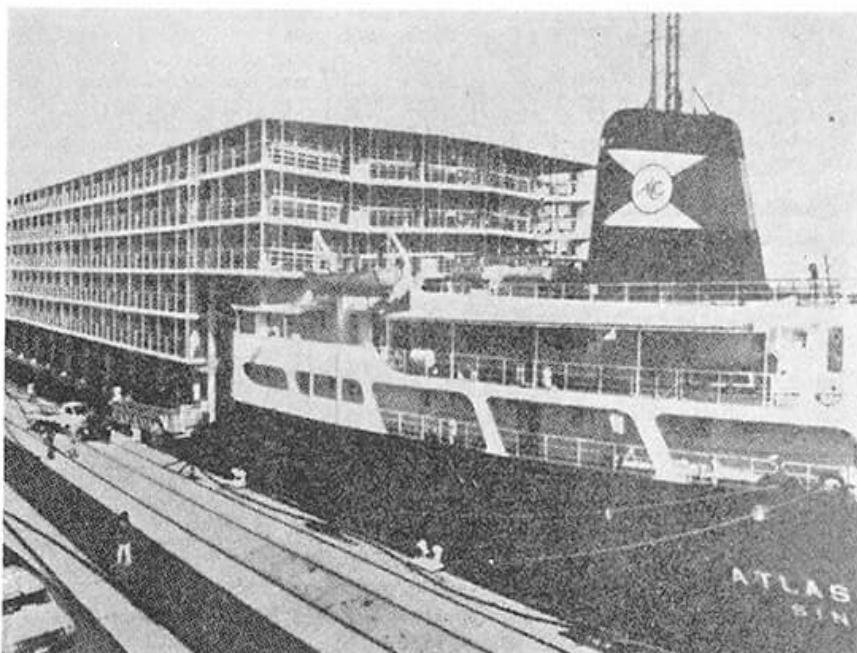
...you're talking to an expert. On container and conventional transport, on container rental, on handling tankers and tramp vessels, on chartering and on the buying and selling of ships. Just call us.



Ruys & co Rotterdam,
tel. 010-365800

Ruys & co Amsterdam,
tel. 020-820951

ΥΠΕΡΠОНΤΙΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΩΝΤΩΝ ΠΡΟΒΑΤΩΝ



Τό δινωτέρω είκονιζόμενον σκάφος μετεσκευάσθη είς την 'Ιαπωνίαν από πετρελαιοφόρον είς ειδικὸν διὲ τὴν μεταφορὰν ζώντων προβάτων απὸ τὴν Αὔστραλίαν εἰς τὸ Ἰράν. Εἰδίκοι κλωδοὶ ἐτοποθετήθησαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, οἵτινες καὶ δύνανται νὰ δέχουνται 51.000 πρόβατα κατὰ ταξίδιον. Τὰ ζῶα ἀπολαμβάνουν ποιάς τινος ἀνέσεως. Αὐτομάτως διὰ ταινιῶν ἡ τροφοδοσία των διενεργεῖται δις τῆς ἡμέρας. Ἡ μεταφορικὴ αὐτὴ κίνησις διφείλεται εἰς τὴν ηύξημένην ζῆτησιν προβάτων αὐστραλιανῆς προελεύσεως ἀπὸ τοὺς Ἀραβαῖς. Ἡ νομοθεσία τῶν ἀραβικῶν χωρῶν ἐπιβάλλει τὴν μεταφορὰν τῶν ζῶων ζωντανῶν. Τὸ σκάφος «Ἀτλας Παιονίη» θὰ ἔκτελῃ τακτικὰ δρομολόγια μεταξὺ Αὔστραλίας καὶ Περσικοῦ Κόλπου ἐντὸς 18 ἡμερῶν.

τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας:

ΝΗΡΕΥΣ, κυπριακόν, 499 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.7.75, ἐκπρόσωπος κ. Θ. Ζαχαρίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΙΛΛΑΣ, κυπριακόν, 493 τόν. γκρός, ἀπὸ 9.3.76, ἐκπρόσωπος κ. 'Αθ. Γκίλλας.

ΠΕΤΑΛΟΝ, κυπριακόν, 499 τόν. γκρός, ἀπὸ 11.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Μουστάκας.

ΠΕΡΣΕΥΣ, λιβεριανόν, 76.005 τόν. γκρός,

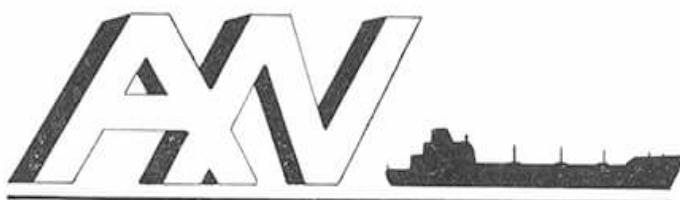
ἀπὸ 1.11.75, ἐκπρόσωπος κ. Εύτ. Γκούμας.

ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ, κυπριακόν, 11.632 τ. γκρός, ἀπὸ 12.11.75, ἐκπρόσωπος κ. Ε. Ρούσσος.

ΑΙΓΚΛ, παγαμαϊκόν, 3.239 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Κουμαντάρακης.

ΑΡΚΑΔΙΑΝ, κυπριακόν, 11.790 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.3.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Παπαδημητρίου.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ, ὑπὸ σημαίαν



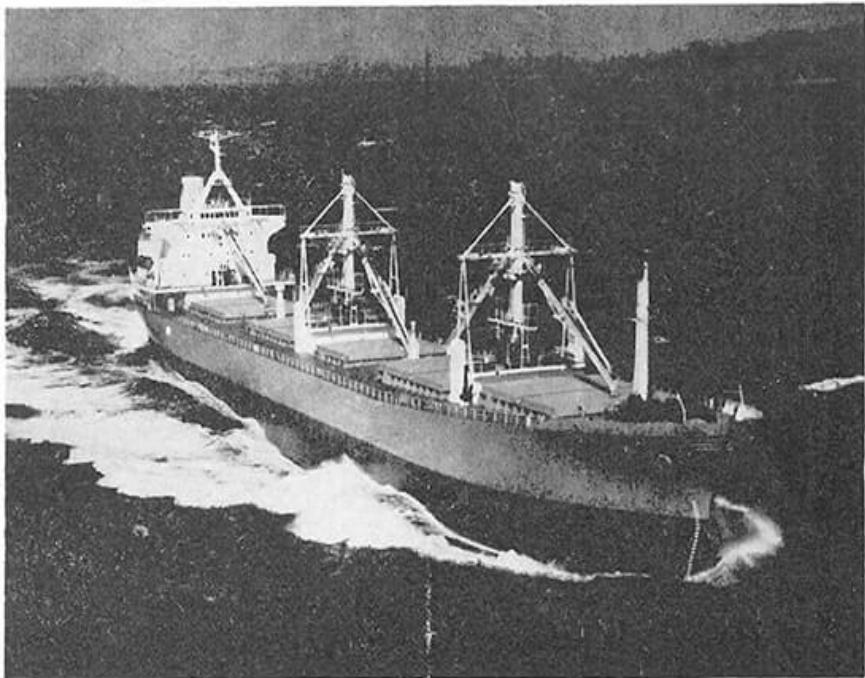
- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

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

Παραδίδονται τὰ νεότευκτα



Τὸ 22.324 τὸν. d.w. τύπου «Φόρτσιουν» πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Ἀναγκελ Προσπέριτο», παρεδόθη πρὸ ἡμέρων ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τόκο τῆς Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ Οἴκον Ἀντ. Ἀγγελικούσ. Διαστάσεις τοῦ: Μέτρα 155,448 εἰς μῆκος, 22,86 μέτρα εἰς πλάτος καὶ 13,56 μέτρα εἰς ὑψος, μὲ βύθισμα 7.849 μέτρων. Μῆχανὴ Πήλστικ 9.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μίλια.

Μαλδίβων, 1.325 τὸν. γκρός, ἀπὸ 1.10. 75, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ἰωαννίδης.
ΛΑΙΔΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, ὑπὸ σημαίαν Μαλδίβων, 426 τὸν. γκρός, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ἰωαννίδης.
ΜΑΝΙΑ, κυπριακὸν, 1.597 τὸν. γκρός, ἀπὸ 20.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Διον. Σταύρου.
ΜΥΘΙΚ, λιθεριανὸν, 39.616 τὸν. γκρός, ἀπὸ 25.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Ἰωάν. Συρίγος.

ΤΟ «ΑΡΤΕΜΙΣ Κ.»

Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτήσιας φορτηγὸν/ἐπιβατηγὸν σκάφος «Ἀρτεμις Κ.», 3.008 τὸν. γκρός, ναυπηγηθὲν εἰς Ἕνωμένας Πόλιτείας τὸ 1944, ἔξεποικήθη εἰς ἀναγκαστικὸν ἐκπλειστηριασμὸν εἰς Στοκχόλμην τὴν 27ην Ἀπριλίου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ ΠΡΟΣ Ν.Α.Τ.

Πρὸς τὸν κ. Ἡλίαν Βασιλόπουλον, διευθυντὴ τοῦ Οἴκου Ναύτου ἀπεστάλη ἡ κάτωθι ἐπιστολὴ:

Κύριε Διευθυντά,

Θεωροῦμεν ὑποχρέωσίν μας ὅπως, ἀναγνωρίζοντες καὶ ἐκτιμῶντες τὸ πρὸς δόλους τοὺς ναυτικοὺς καὶ ἰδιαιτέρως πρὸς τοὺς συνταξιούχους καὶ οἰκογενεῖας τῶν ἐνδιαφέρον τῆς ὑφῆς ὑμᾶς ὑπηρεσίας, ἀλλὰ καὶ ὑμῶν ὡς διευθυντοῦ ἰδιαιτέρως, διαβιβάζομεν τὰς θερ-

μάς μας εὐχαριστίας.

Τονίζομεν τούτῳ: Εἴθισται οἱ ναυτικοὶ εἴτε μεμονωμένοι, εἴτε διὰ τῶν ὄργανων τῶν, νὰ ὑποδῆλον ἀτελεύτητα παράπονα, εἰς διαφόρους περιπτώσεις. Τὸ ὅτι ἡδὸν ἀντὶ παραπόνων ἐκφράζονται ἱκανοποίησεις καὶ εὐχαριστία σημαίνει δτὶ πρόκειται περὶ φαινομένου ἀξιού ιδιαιτέρας ἐκτιμήσεως καὶ προσοχῆς. Τὸ ὃς ἄνω θέμα συζητήθην ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ὀμοσπονδίας μας.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
‘Ο Γενικὸς Γραμματεὺς
ΒΑΣ. Δ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

ΠΕΝΘ

ΜΑΡΚΟΣ ΚΩΝ. ΧΑΝΔΡΑΣ

‘Απεβίωσε τὴν 11ην τρέχοντος ὁ πλοίαρχος Ε.Ν. Μάρκος Κωνστ. Χανδρᾶς, τῆς γνωστῆς ναυτικοτάτης ἐκ Βροντάδου Χίου οἰκογενείας, εἰς ἥλικιαν 59 ἑτάν.

Διὰ τῆς μακρᾶς καὶ ἐπιτυχοῦς σταδιοδρομίας τοῦ, ὁ ἐκλιπῶν εἶχεν ἐπιτύχει ἔντονον ἐκτίμησιν τοῦ ἐργοδοτικοῦ τοῦ κύκλου, ἀλλὰ καὶ τῶν συνεργατῶν του ναυτικῶν, ὅστε ὁ θάνατός του εὐρύνει τὸ πένθος καὶ τὴν συμπάθειαν πολὺ πέραν τῶν συγγενῶν του.

‘Ακολούθει ἡ νομολογία τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων, περιλαμβάνουσα εἰκοσάδα ἀποφάσεων ἐπὶ θεμάτων ναυλώσεως, ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως, ναυτικῶν προνομίων κλπ. ἐπὶ ζητημάτων φορολογίας πλοίων καὶ ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἐργασίας (καταγγελία, ἀπόλυσις κλπ.).

Καταχωρεῖται ἐξ ἄλλου ὀλόκληρον τὸ κείμενον τῆς κοινῆς ἐγκυκλίου τῶν ‘Υπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ N. 29)1975 «περὶ εἰσφορᾶς ὑπέρ Ν.Α.Τ. τῶν συμβεβλημένων πλοίων», καθὼς καὶ τὰ κείμενα τῶν προσφάτων διοικητικῶν πράξεων (ὑπουργικαὶ ἀποφάσεις, συλλογικαὶ συμβάσεις κλπ.).

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΓΙΩΡΓΗ ΛΕΥΘΕΡΗ

«ΦΙΝΙΣΤΡΙΝΙ»

Χαιρετίζομεν πάντοτε μὲ ἐνθουσιασμὸν πᾶσαν ἐμφάνισιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ εἰς τὴν σκηνὴν τῶν γραμμάτων καὶ τεχνῶν. Διότι ἡ ἐμφάνισις αὐτὴ εἶναι πολὺ σπανιωτέρα ἐκείνης τῆς ὅποιαν θά ἀνέμενε κανεῖς, ἀναλογούζομενος τὴν ποικιλίαν τῶν πνευματικῶν καὶ συναισθητικῶν ἐρεθισμῶν τῆς ναυτικῆς ζωῆς.

Σήμερον χαιρετίζομεν προθύμως τὴν ποιητικὴν συλλογὴν τοῦ πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Γιώργη Λευθέρη ἡ ὅποια ὑπὸ τὸν τίτλον «Φινιστρίνι» ἐκκληφόρησε προσφάτως εἰς ἔξαιρετικῶς φροντισμένην καὶ καλαίσθητον ἔκδοσιν.

Μολονότι τῆς ἀρμοδιότητος τῶν στηλῶν μας ἔκφεύγουν αἱ λογοτεχνικαὶ κριτικαί, δὲν δυνάμεθα νὰ μὲ γευθῶμεν τὴν θαλασσίαν ἀλλιμην ἡ ὅποια ἔκχειλίζει ἀπὸ τοὺς στίχους τοῦ κ. Λευθέρη. Μὲ πλουσίαν ἔκφρασιν, ζωηρὰς εἰκόνας καὶ καλλιτεχνικὴν αἰσθησιν τὰ σαράντα ποίηματα τῆς συλλογῆς, τραγουδισμένα ἀπὸ ἀληθινὸν ἀνθρώπου τῆς θαλάσσης μᾶς μεταφέρουν εἰς τὸν κόσμον τοῦ συγχρόνου ναυτικοῦ, τοῦ ὅποιού χρωματίζουν τὰς ἐντυπώσεις καὶ τὰ συναισθήματα καὶ τοῦ ὅποιου τραγουδούν τὴν χαράν καὶ τὴν λύπην.

Ἐπαινοῦμεν ἀνεπιφυλάκτως καὶ συγχαίρομεν τὸν θαλασσινὸν ποιητὴν.

«ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

‘Εκκληφόρησε τὸ δεύτερον τεῦχος τοῦ 1976 (μηνὸς Φεβρουαρίου) τῆς ‘Ἐπιθεωρήσεως Ναυτιλιακού Δικαίου.

Εἰς τὸ ἐν λόγῳ τεῦχος δημοσιεύεται λίαν ἐνδιαφέρουσα καὶ πρωτότυπος μελέτη τοῦ Πρωτοδίκου κ. Χρ. Στυλιανέα περὶ τῶν δηλώσεων - ἐγγυήσεων (warranties) εἰς τὴν σύμβασιν ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, εἰς τὴν ὅποιαν ἔρευναται ἡ φύσις καὶ ὁ χαρακτήρας τῶν δηλώσεων τούτων, τὸ περιεχόμενον αὐτῶν, αἱ συνέπειαι τῆς παραβάσεως των καθῶν καὶ τὸ περιεχόμενον τῶν καλουμένων σιωπηρῶν ἐγγυήσεων.

‘Ακολούθει ἡ νομολογία τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων, περιλαμβάνουσα εἰκοσάδα ἀποφάσεων ἐπὶ θεμάτων ναυλώσεως, ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως, ναυτικῶν προνομίων κλπ. ἐπὶ ζητημάτων φορολογίας πλοίων καὶ ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἐργασίας (καταγγελία, ἀπόλυσις κλπ.).

Καταχωρεῖται ἐξ ἄλλου ὀλόκληρον τὸ κείμενον τῆς κοινῆς ἐγκυκλίου τῶν ‘Υπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ N. 29)1975 «περὶ εἰσφορᾶς ὑπέρ Ν.Α.Τ. τῶν συμβεβλημένων πλοίων», καθὼς καὶ τὰ κείμενα τῶν προσφάτων διοικητικῶν πράξεων (ὑπουργικαὶ ἀποφάσεις, συλλογικαὶ συμβάσεις κλπ.).

Bonds
Stores

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “CALCONEX”

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



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝ: 'Υποστάνε βλάδην του ήλεκτρικού κυκλώματος είς πλάτος 45.31' δόρειον και μήκος 35.13' δυτικόν, τὴν 26ην Ἀπριλίου, παρέμεινε ἀκυβερνήτουν. Τὸ γαλλικὸν πλοῖον ρὸ - ρὸ «Ροντίν» προσεπάθησεν ἀνεπιτυχῶν νὰ τὸ ρυμουλκήσῃ καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔτερον σκάφος τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ἀκυβερνήτου πλοίου, τὸ «Αἴγις Ἑλλēνικό» παρέκλινε τῆς πορείας του καὶ ἀφίξη πλησίον αὐτοῦ τὴν 30ην Ἀπριλίου. Τὴν ἐπομένην, ἐνῷ ἐρρυμούλκειτο, ἀνέληφθησαν ταυτοχρόνας καὶ ἐπισκευαί, αἵτινες ἐπερατώθησαν ἐπιτυχῶς τὴν 3ην Μαΐου καὶ ἀμφότερα τὰ σκάφη κατηγόριθμασαν εἰς τὸν προσρισμὸν τῶν. Τὸ «Αἴγις Ντέστιν» ἦτο ἐν πλῷ ἀπὸ Ἀμβέρσαν διὰ Μεγάλας Λίμνας, ἔμφορτον.

ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙΝΤ: 'Εδεξαμενήσθη εις Χόγκ
Κόγκ την 20ην 'Απριλίου πρὸς διακρίβωσιν
ζημιών προσαράξεως Επισύμβασης την
17ην 'Απριλίου. Τὴν ίδιαν ήμέραν ἔξῆλθε
τῆς δεξαμενῆς καὶ ἀνεκοινώθη ὅτι δὲν παρε-
τηρήθησαν ζημιές.

ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (τέως «Αττική 'Ακτή»): Προσήραξεν ἐπὶ υφόδων εἰς τὸ στενὸν τοῦ Τίραν, ἐν πλῷ πρὸς 'Ακαμπτα, κενόν. Προσπάθεια ἀνέλκυσεώς του μετὰ 28ην 'Απριλίου δι' ιδίων του μέσων ἀπέτυχε. 'Ο πλοίαρχος ήρινθη τὴν δοθειαν ρυμουλκοῦ ἐν ἀναμονῇ ἐπιθεωρητοῦ. Τελικῶς ὑπέγραψε συμφωνητικὸν Λόδū'ς ἀνοικτοῦ τύπου τὴν 7ην Μαΐου μετά δύο ρυμουλκῶν καὶ ἀνειλκύσθη τῇ δίσιαν ἡμέραν. 'Εν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς 'Ακαμπτα πρὸς φόρτωσιν, ὅπου καὶ παρεχωρήθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΛΑΤΙ: "Απέττελουσεν ἐκ Μιαντάρ Μαχσάρ τὴν 7ην Ἀπριλίου διὰ Νέαν Ζηλανδίαν. Τὴν 28ην ιδίου μηνὸς ἀνεκοινώθη ὅτι προσήρχεν εἰς Κούκς Πάσσατζ βορείων τοῦ Καΐρου. Ανελκυσθὲν τὸν ἐσπέραν τῆς ιδίας Ημέρας συνέψιε τὸν πλοούν του. Δέν ύπόρχον ἐμφανεῖς ζημιάς.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (λ.): «Από Τζεμπέλ Ντανά διά Σαίν Κρουά, προσήρχεν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον τὴν δην 'Απριλίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη δι' ιδίων του μέσων. Κατὰ τὴν προστάθειαν ἀνελκύσεως ὑπέτη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν αἵτινες ἐπεσκευάσθησαν εἰς Ντώρμπαν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἔκειθεν τὴν 29ην 'Απριλίου διά τὸν προορισμὸν του.

BIBIA NTEMET (426 κοχ.): 'Απὸ Πειραιᾶ διὰ Τζέντα, μὲ γενικὸν φορτίου, διῆλθε

τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὴν 8ην 'Απριλίου. Προσπάρδξαν ἐ συνεχείᾳ εἰς πλάτος 21.48' 12'' βόρειον καὶ μῆκος 38.48'06'' ἀνατολικόν, ἀνειλάκυσθη ὑπὸ τῶν ρυμουλκῶν «Οκτώ» καὶ «Εὐνέα» τῇ βοηθείᾳ τοῦ πλωτοῦ γερανού «Πετρόλα 81», ἀφοῦ προγούμενως ἔχεφορτώθη. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν ἀσφαλῶς εἰς τὸν λιμένα προσοισμῶν του.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΛΗΝΤΕΡ: 'Από Χαύγκυναμ διά Κουστάντζαν, μέσω Μόζι, μὲν οφτιόν 10.760 τόννων καλωδίων καὶ «Τζένεραλς, προστήραξεν ἔξωθι τῶν νήσων Γκότο, εἰς πλάτος 33.07' δόρειον καὶ μῆκος 128.43' ἀνατολικὸν τὴν 29ην 'Απριλίου. Αποκοπὲν εἰς δύο ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ὅπερ περισυνελέγη ὑπὸ Ιαπωνικῶν ἀλιευτικῶν.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΔΥΣΣΕ·Υ·: Εις Χάιφα την 29ην Απριλίου, έδέχθη πρόσκρουσιν ύπό του Όλλανδικου δηξελοπλοίου «Ντάνια». Την 1ην Μαΐου άπεπλευσε διὰ Ρόδου.

ΔΟΡΥ: Από Γδύνια διά Τρίπολιν, μὲ φορτίον ζωχάρεως, προσέκρουσεν ἐπὶ προ-
βλήτος εἰς Χόλτενάου τὴν 28ην Ἀπριλίου,
ὑποστάν ἐλαφρὰς ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον.

ΕΛΕΝΗ Β. (λ.): 'Από Κωνστάντζον, προσήραξεν έμφορτον ἐπί οὐφάλου πλησίον τοῦ λιμένος Γένυμπο τὴν 4ην Ἀπριλίου. Υποδρύχιος ἔρευνα ἀπεκαλύψεν ὁδοντώσεις εἰς τὸν πυθμένα ἄλλ' οὐχί ρήγματα. Ἐπιθεωρητής συνέστησε μερικήν ἐκφόρτωσιν ἵνα δυνηθῇ στο σάφος νὰ ἀποκολληθῇ δι' ιδίων του μέσων.

ΕΡΟΠΗ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (κ.): 'Από Νίκαια δι' 'Αλγερίου μὲ 2.340 τόν. τσιμέντου, συνεπείς θυέλλης και θαλασσοταραχής, υπέστη διαρροήν τὴν ἐσπέραν τῆς 23ης Απριλίου δυτικών τῆς Μινόρκα και κατέφυγεν εἰς Πάλμα τὴν ἐπομένην ὅπου προσδεθεί εἰς προδότην αἵσφαλές. Διαρροαί εἰς τὰ κύτη No 1 και 2 καὶ τὴν πρυμναίαν δεξιαμενήν ζυγοσταθμίσεως. Κλίσις 6 μισρών δεξιά. Διεπικονήθη ἐπιβερώσας ὑπὸ δυτῶν.

ΙΑΚΩΝ NIKH (λ.): 'Από Ταλκαχουάνο διά Γουώτερφορτ, ύπεστη πυρκαϊάν είς τὸ μηχανοτάρφιον, εἰς πλάτος 15.13' δόρειον και μήκος 72.19' δυτικόν την 28ην Απριλίου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστῇ σοθαράς ζημιάς μία ἔκ των πρωστηρίων μηχανῶν του. Προστάθειται ἀποκαταστασεῶς τῷ ζημίῳ ὥπερ τοῦ πλεόναστος ἀπότομου κοιτά.

σκάφος κατημύθη είς Πόντα Ντελγάδα μὲ σκοπὸν τὴν τέλεσιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν ἔκει.

ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ (λ.): 'Αφίχθη εἰς Κοατζακοάλκος τὴν 15ην Ἀπριλίου, ἀπό Τουξπάν, μὲ ζημιάς εἰς τοὺς λέθητας. Ἐπισκευαὶ ἐτέλεσθησαν ύπο τοῦ πληρώματος.

MARIANNA: Άπο Μπέιρα διά Νακάλσ, προσήραξεν εἰς άπόστασιν 4 μιλίων ξέωθι τού Κέιπ Πίντα. Ανελκυσθεν δι' ιδίων του μέσων συνέχισε τὸν πλοῦν του. Ο πλοιάρχος άνθεφεν ἐκέταμενας ζημιάς καὶ ώς ἐκ τούτου τὸ φορτίον ὅπερ προωρίζετο διά τὸν λιμένα Ματούντο θὰ ξέφορτώνετο εἰς Νακάλα.

ΜΕΣ ΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ: Προστάχεν είς Κίγκωταν (Γζαμάικα) τήν 4ην Μαΐου. Άνελκουσθέν, Βελεώριθρή τήν έπομένην. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιαὶ καὶ τήν ίδιον ήμέραν ἀπέπλευσε διὰ Σάντο Τόμας πετεῖ Καστίλα.

MINI LINK: Έν πλῷ ἀπὸ Μασσαλίαν διὰ Βαρκελώνην, ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐσπέραν τῆς 23ης Ἀπριλίου, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ κύτος No 2 καὶ ἐβλάβη φορτίου φορτω-

Θέν εις Μασσαλίαν διά Πειραιᾶ. Τὸ σκάφος ἐκτελεῖ τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Δυτικῆς Μεσογείου καὶ Μήσης Ἀνατολῆς. Δὲν ἦτο δυνατή ἡ ἔκτιμησις τῶν ζημιῶν πρὸ τῆς ἐκφορτώσεως εἰς Πειραιά.

ΜΠΡΙΤΤ (κ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ προ-
βλήτος εἰς Λονδίνων τὴν 3ην Μαΐου, ὑποστὰν
ἔλαφοφράς ὁδοντώσεις εἰς τὴν πρώταν.

ΝΤΕΛΦΙΚ PANNEP (λ.): Την 21ην 'Απριλίου ήγκυροδόλησεν έξοδη της ανατολικής άκτης του Γιβραλτάρ με άνωμαλίας εις τους λέθωτας. Την 29ην 'Απριλίου άφικθη εις Μπιλμπάρ ρυμουλκούμενον πρὸς διάλυσιν.

ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.): 'Από Κόρη δι' Ἀμβέρσαν, συνεκρύσθη τὴν πρώτην τῆς 24ης Ἀπριλίου, εἰς πλάτος 50.16° βορείου καὶ μῆκος 01.16° δυτικόν, μετὰ τοῦ Βρετανικού δηζελοκινήτου τάνκερ «Τήσφηλς», ἀλλὰ συνέχει τὸν πλούν του ἀνεύ δοιθείας καὶ ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα προορισμού του τὴν μετεπομένην.

ΠΑΙ-ΙΚΟΝ 'Εξώκειλεν εἰς τὸν δίσυλον τοῦ Μαρακάμπο τὴν 30ην Ἀπριλίου, ἔμφορτον. Ἐμισθώθη μικρὸν δεξαμενόπλοιον ἵνα παραλάβῃ μέρος τοῦ φορτίου τοῦ πρόδε κουφισμόν. Ἐν συνεχείᾳ ἀνελκύσθη τὴν 2ον Μαΐου τῇ θοηθεὶ τρυμουλκῶν καὶ ἀνέμενεν ἐπιτεώρησιν ἐκ μέρους τοῦ νηργωνώμονος. Τὴν 4ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν τοῦ συνδεύμονος ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν, ἀλλὰ μετ' ὀλίγιον προσήραξεν ἐκ νέου εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος καὶ προσπάθεια ἀνελκύσεώς τοῦ ὑπὸ ρυμουλκῶν ἀπέτυχον. Ἀνελήφθη καὶ πάλιν ἔκφρωσις πρὸς κουφισμόν.

ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.): Προσήραξεν εις τὴν περιοχὴν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν την 21ην Ἀπριλίου. Ἀνελκυσθέν αὐθημερὸν ἀφίχθη εἰς Μόντρεαλ τὴν ἐπομένην ὅπου ἔδεξανενίσθη καὶ ἐπειθεωρήθη τὴν 26ην Ἀπριλίου. Ζημίαι εἰς τὴν ἀλιεύσαστη τοῦ πλημμύρου.

XIAN ΣΦΥΡ: Προσφέρειν ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Σάντο Τόμας ντε Καστίλα τὴν 5ην Μαΐου, μὲ 12.000 τόνους ζαχάρεως. Ἀνελκυσθέν, σειρήνη, τὴν μεθετομενήν συνέχισε τὸν

COLOCOTRONIS LTD

SHIPBROKERS

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

**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**

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέ τούς προμηθευτάς τών δημητριακών διά τούς Ρώσους όντας έτοιμον τον νάρας καὶ διὰ τάιμ τσάρτερ ἡ ἀγορά, ὡς ἄλλως τε τελευταῖς ἀνεμένετο, ἐκίνηθη ζωτέρεων πρὸς τὴν ἀνίσταν. Σκάφη μεγάλα ἐναυλώθησαν ἀπὸ τοὺς φορτωτάς Τράντες, Κοντινένταλ καὶ Κούκ.

Ἡ ἀναγγελία τῶν νέων ρωσικῶν ἀγορῶν —περὶ τὰ τέσσαρα ἑκατ. τόν., δύο ἑκατομ. ἀπὸ τὸν Καναδᾶν, ἐν ἑκατομ. τὸν, ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν— προεκάλεσεν, ὡς ἦτο φυσικόν, τὴν ἀπροσδόκητον ζωηρότητα —τὸ μὲν μπούμ ὡς ἀπεκλήθη. Χαρακτηριστικὸν ὅτι ἡ Γκλένας —γνωστὴ ἀπὸ τὰς προηγουμένας χρονοναυλώσεις διὰ ρωσικῶν λογαριασμῶν— ἀνέζητει καὶ πάλιν σκάφη πρὸς χρονοναυλώσιν ἡ ταξίδια ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας.

Οἱ ναῦλοι εὐχερῶς ἥρχισαν ἀνέρχομενοι. "Ολοὶ οἱ τομεῖς καὶ τὰ εἰδῆ φορτίων (γαιάνθρακες, ζάχαρις, σιδηρομεταλλεύματα). Τὸ γεγονός ὅμως τῆς τοιαύτης ἀνακάμψεως τῆς ἀγορᾶς ἔχει ἡδη τὸν ἀντίτυπό του. Μεγάλα μικτὰ σκάφη παρωπλισμένα ἥρχισαν ἀπανερχόμενα εἰς τὴν ἐνέργειαν. Τῶν πρώτων ἡ ἐπάνοδος ἐπεσημάνθη ἡδη.

Προβάλλει καὶ ἕτερον πρόβλημα: 'Ἡ ικανότης τῶν ρωσικῶν λιμένων νὰ δεχθοῦν τὴν διακίνησιν τῶν πολλῶν σιτοφορτίων.

Καὶ ἡ ἐπιφύλαξης διὰ τὴν σταθερότητα τῆς πρὸς τὰ ἄνω κινήσεως τῆς ἀγορᾶς δὲν παύει νὰ ψύστατοι. "Εναὶ εἶναι τὸ ἐνθαρρυντικὸν στοιχεῖον τῆς καταστάσεως: 'Ἡ ὑποχώρησης τῆς ὑφέσεως τῆς παγκοσμίου οικονομίας. 'Ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς ρωσικάς ἐκτάκτους μεταφορὰς ἡ αὔριον ἐπισημαίνεται καλυτέρᾳ. 'Ἡ ἔκτασις τῆς ζητήσεως καὶ τὰ δελτιωμένα μισθώματα διὰ τὰς χρονοναυλώσεις τὸ ἐπίβεντοιν.

"Ἡ κίνησις τῆς ναῦλαγορᾶς κατὰ τομεῖς καὶ εἰδῆ φορτίων εἰλέ διὰ τὸ α' δεκαήμερον τοῦ Μαΐου, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Ἡ ἔλλειψις ἐπαρκούντων πρὸς ναῦλωσιν εἰς τὸν δορειαμερικικὸν τομέα ἔστρεψε τὴν ζήτησιν τῶν φορτωτῶν πρὸς ἄλλους τομεῖς διὰ τὴν ἔξευρεσιν πλοίων διὰ κυκλικὰ ταξίδια. Ναῦλοι καλύτεροι ἐπληρώθησαν εἰς τὰ μετρίου μεγέθους μπάλκα κάρρερες. 'Ἡ αἰσιόδοξια ἐπεκράτει. Τὰ σκάφη τῶν 50 - 75.000 τόν. ἀκόμη καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὴν Β. Ἀμερικὴν ἔζητούντο, ἐνῷ τὰ φορτία σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιαυθράκων προσεφέροντο διὰ τὰ μεγάλα σκάφη.

Σ ι τ ἥ ρ α : Τὰ \$ 7.25 φίο ἐπληρώθησαν διὰ Μάϊον ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ολλανδίαν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον 24.000 τόν., Μάϊον \$ 10 (φίο) καὶ δι' Ιούνιον 50.000 τόν. \$ 9.50 φίο. 'Ἀπὸ τὸν ποταμὸν Μισισιπῆ δι' Ἀμερικήν \$ 398.750 φίο κατ' ἀποκοπήν, φορτίον 55.000 τόν. καὶ \$ 7.10 φίο διὰ Γιουροπόρτ, 59.000 τόν. Μάϊον καὶ τὰ \$ 7 φίο δι' Ολλανδίαν, σκάφος 57.000 τόν. Μάϊον. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 17.142 τόν. \$ 14.85 φίο Μάϊον. Διὰ τὴν Δανίαν 14.000 τόν. \$ 14 φίο Μάϊον. Καζαμπλάνκαν 18.000 τόν. \$ 12.50 φίο Μάϊον. Φορμόζαν 20.000 τόν. \$ 16.00 φίο Μάϊον.

'Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ Ρόττερνταμ 14.000 τόν. \$ 18 φίο Μάϊον, Αλγερίου 13.500 τόν. \$ 27.00 φίο Μάϊον. Μὲ σιμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 22.000 τ. \$ 19.40 καὶ \$ 11.40 φίο Μάϊον διὰ Πο-

λωνίσιν. 'Αγγλίαν 16.000 τόν. \$ 17.50 καὶ \$ 8.50 φίο Μάϊον. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Βενεζουέλαν 16.000 τόν. \$ 12.50 φίο Μάϊον. 'Απὸ Πόρτ Καρτέλ διὰ Ρόττερνταμ 60.000 τόν. \$ 5.00 φίο Μάϊον. Σιδηρομετάλλευμα δι' 'Εμπεν 72.000 τόν. \$ 3.25 φίο Μάϊον καὶ ἀπὸ Βαλτιμόρην διὰ Ρόττερνταμ σπὸτ 14.000 τόν. \$ 11.00 φίο Μάϊον. Ντουλούθ διὰ Κόντινεντ 14.500 τόν. \$ 21.50 φίο Μάϊον. Μεγάλας Λίμνας σιμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Πολωνίαν, 23.200 τόν. \$ 406.690 φίο κατ' ἀποκοπήν Μάϊον - Ιούνιον.

Γατάνθρακες: 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 50.000 τόν. \$ 4.00 ἐλ. ἐκφορτ. Μάϊον. Διὰ Φός ἀφ. 60.000 τόν. \$ 4.45 ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 53.000 τόν. Ιούν. \$ 7.70 ἐλ. ἐκφορτ. Συμβόλαιον 300.000 τόν. 1976 καὶ 600.000 τόν. 77 - 79, \$ 5.25 τέλος 1978 καὶ 5.80 τό 1979 ἐλ. ἐκφορτ.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Καλή καὶ ἡ ἑκεῖθεν ἐργασία. Σιτηρά: 'Απὸ τὸ Πλέειτ διὰ Δυτ. Ιταλίαν 15.000 τόν. \$ 19 μὲ 2.000 τόν. γκρός φορτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον. 'Εν συνεχείᾳ \$ 17.60. Λισσαδώνα 13.500 τόν. \$ 17.85 ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους Μάϊον. Κόντινεντ ('Αμερικήν πεῖν) 17.000 τόν. \$ 18.00, ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους φορτο-εκφορτώσεως, Μάϊον. 'Απὸ τὴν Βραζίλιαν διὰ Μαύρην Θάλασσαν 25.000 τόν. \$ 17.00 φίο Μάϊον. 'Απὸ Μακάπα (μαγνησία) 24.000 τ. \$ 8.50 φίο διὰ Ρόττερνταμ. 'Απὸ Σεπετίμπα Μπατίν δι' Ιαπωνίαν 115.000 τόν. \$ 3.88½ φίο Ιούνιον. 'Απὸ Τουμπαράδο διὰ Γκικήν 90.000 τόν. \$ 3.80 φίο Μάϊον - Ιούνιον. Διὰ Βέζερ \$ 4.37½ Ιούνιον.

ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ: Σιτηρά ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν - ἀμερικ. λιμένας δι' Ιαπωνίαν 20.000 τόν. \$ 14.50, μὲ 1.800 τόν. ἐλ. ἐκφ. Ιούνιον - Ιούλιον καὶ \$ 13.35 μὲ 4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 15.000 τόν. Ιούνιον. Νότιον Κορέαν 23.000 τόν. \$ 13.85 Μάϊον - Ιούνιον, μὲ 3.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον - Ιούνιον. 'Απὸ Δυτ. Ακτήν Ην. Πολιτειῶν ὅρυζα διὰ Συρίαν 14.000 τόν. \$ 33.25 φίο καὶ Νότ. Κορέαν 32.105 τόν. \$ 13.25 γκρός φόρτ. ἐλ. ἐκφόρτ. Ιούνιον.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Αραδόσιτος ἀπὸ Νότ. Αφρικήν διὰ Βενεζουέλαν 14.000 τόν. \$ 16.25, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Λισσαδώνα \$ 17.25 ἐλ. ἐκφόρτ. Μάϊον.

Ζάχαρις: 'Απὸ Μπανακό δι' Ιαπωνίαν 13.600 τόν. \$ 10.00 φίο Μάϊον. Μαπούτο διὰ Μόντρεαλ 12.000 τόν. λίρ. 9.50 φίο Απρίλιον - Μάϊον. Μπέιρα δι' 'Αγγλίαν 5.000 τόν. \$ 11.00 φίο Μάϊον.

'Απὸ Σάφι διὰ Κόλπον Μεξικού 17.000 τόν. \$ 5.75 φίο διάρτης Ιούν. - Ιούλ.

Κόντινεντ: 'Απὸ Ρουέν διὰ Κωνσταντζαν 16.000 τόν. σιτηρά \$ 8.15 φίο Μάϊον.

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Πολλὰ καὶ μὲ ίκανον ποιητικά πως τὰ μισθώματα. Διὰ 12 μῆνας, μετὰ Ιούνιον, παράδοσις Μαύρην Θάλασσαν 78.500 τόν. τοῦ 1974, \$ 1.85 τόν. τόνον. 'Εξ μηνας, παράδοσις Μάϊον Πουαάν παναπαράδοσις Περσικόν, \$ 4.50 τόν. τόν. τοῦ 1973, μετὰ διέρεται \$ 38.200. Δύο ἔως τέσσαρας μῆνας ἀμέσως παράδοσις 'Αουγκούστα \$ 3.10, 44.492 τόν. τοῦ 1970.

Μὲ παράδοσιν Β. ὥρ. 'Αμερικήν καὶ Νότιον: Ταξίδιον ἀπὸ Πλέειτ διὰ τὸ Κόντινεντ \$ 5.700 ἡμερησίως 42.710 τόν. τοῦ 1964. Ταξίδιον Γιβραλτάρ - 'Αμερικήν πέντε μετὰ Μάϊον, παράδοσις Μισσισιπῆ \$ 3.07½ τόν. 75.400 μικτόν, τοῦ 1968. Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον, παράδοσις 'Αγ. Λαυρέντιον \$ 4.600 ἡμερησίως (32.000 τόν. τοῦ 1971). Ταξίδιον 'Αλεξανδρείαν - Καράτσι πέντε μετὰ Ιούνιον, παράδοσις Κόλπου, \$ 1.05 τόν. τόνον, περιλαμβανομένου διέρεται, 121.000 τόν. (τάνκερ) τοῦ 1975.

Παράδοσις Κόντινεντ: Ταξίδιον Περσικόν Μάϊον, \$ 2.400 ἡμερησίως 13.880 τ. τοῦ 1951. Ταξίδιον 'Ανατ. Ινδίαν, Σρί Λάνκα, Μπαγκλαντές μέσω Σουέζ ἡ Ακρωτηρίου Καλῆς Ελπίδος, μετὰ Μάϊον \$ 3.000 ἡμερησίως, πλέον \$ 1.200 διέρεται (15.616 τόν. τοῦ 1959). Ταξίδιον υπερατλαντικὸν κυκλικόν, \$ 2.75 τόν. τόνον (48.692 τόνων τοῦ 1967). Κυκλικόν Μεγάλων Λιμνῶν ἀμέσως παράδοσις Ρόττερνταμ 23.000 τ. τοῦ 1965 \$ 4.250 ἡμερησίως.

Παράδοσις Μεσόγειον: Κυκλικὸν ταξίδιον Πλέειτ, μὲ ἀμέσως παράδοσιν Σικελίαν, ἐπαναπαράδοσιν Κόντινεντ - Μεσόγειον \$ 4.000 ἡμερησίως, 35.339 τόν., τοῦ 1966. Ταξίδιον κυκλικὸν Κόλπου, Μάϊον, παράδοσις Φός, \$ 5.200 ἡμερησίως (70.469 τόν. τοῦ 1976). Κυκλικὸν Πλέειτ η Κόλπου, παράδοσις Αδριατικήν, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον, \$ 2.30 τόν. τόνον (57.560 τόν. τοῦ 1971).

Παράδοσις Ιαπωνίαν: Ταξίδιον Νοτ. Αφρικῆς, ἐπαναπαράδοσις 3 ἡμέρας ξέωθι Γιοχοχάμας, \$ 4.250 ἡμερησίως (15.712 τόν. τοῦ 1961). Ταξίδιον Μεσογείου, μέσω Βέηπα, Μάϊον, Ιαπωνίαν, \$ 2.50 τόν. τόνον, 57.812 τόν. τοῦ 1969.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερά καὶ ζήτησις χωρητικότητος, τόσον ἀπὸ τὸν Περσικὸν δόσον καὶ τὴν Καραϊβικήν. 'Οπωσδήποτε ὅμως, ἡ ἀγορά πιέζεται ἀπὸ τὴν ἀργούσαν χωρητικότητος καὶ τὴν προσφερομένην τῶν μεγάλων μικτῶν πλοιών. Κατὰ τὰς στατιστικὰς τὸ τοννάς τῶν δεξαμενοπλοίων ἔφθασε τὰ 300 ἑκατ. τόν. (3.665 σκάφη), ἐνῷ 55 ἑκατομ. τόν. τελοῦν ὄριστικῶς ὑπὸ παραγγελίαν.

Σκάφη VLCC ἐναυλώθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν μεταξὺ W 27.5 καὶ 28 (ταξίδιον μὲ χαμηλὴν ταχύτητα). Σκάφη 70.000 - 85.000 τόν. ἐπληρώθησαν W 40 καὶ σκάφες 124.000 τόν. W 33. Σκάφος 370.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸν διὰ Γαλλίαν W 21. Διὰ τὴν 'Απωλοτὴν 97.000 τόν. δηξελοκίνητον W 37.5 Μάϊον.

'Απὸ Δυτ. Αφρικήν διὰ Β. Ατλαντικὸν (Β. Αμερική) 75.000 τόν. W 50 Μάϊον. Διὰ τὴν Αργεντινήν μέρος φορτίου 115.000 τόν. Μάϊον, W 51.25.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Β. Αμερικήν μέρος φορτίου 57.000 τόν. W 50 Μάϊον. 'Απὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ Β. Αμερικήν 40.000 τ. W 72.5 Μάϊον. 'Απὸ Σαΐν Κρουά διὰ Βόρ. Αμερικήν 30.000 τόν. W 85 Μάϊον.

'Απὸ τὴν Αμέρερσαν διὰ τὸ Ρόττερνταμ - Ιταλίαν 50.000 τόν. μέρος φορτίου W 60 Μάϊον.

Σκάφος μικτὸν 224.074 τόν. τοῦ 1972 16 μίλ. 140 τόν. καυσίμου, παράδοσις Ιούλιον, 12 μῆνας τάιμ τσάρτερ 53 σέντς τὸν τόνων.

Σκάφος 31.000 τόν. τοῦ 1975, 15 μίλ. 42 τόν. καυσίμου, παράδοσις Μάϊον, 4 μῆνας τάιμ τσάρτερ \$ 4.25 τόν. τόνον. Σκάφος 86.000 τόν. διὰ 5 ἔτη πρὸς \$ 2.25 τόν. τόνον. 'Οψιόν διὰ 2 ἔτη πρὸς \$ 2.60.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΤΑΝΚΕΡ

Τὸ ἄρτι παραληφθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι θεσμονόπλοιον «Πολυξένη Κ.», 120.000 τόν. d.w., ἐπωλήθη ὑπὸ τοῦ 'Ομίλου Ν. Κούλουμπρου - 'Εμπειρίκου εἰς 'Αλγερινούς ἀγοραστάς ἀντὶ 100 περίπου διολλαρίων κατὰ τόνων d.w.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

TEL. 4110328
TELEX 21-2420 TTCO
CABLES "GREGOSLAW"

118, ALKIVIADOU STR.
PIRAEUS, 39

KABO ΔΕΛΦΙΝΙ: 16.230 τόν. d.w. (739.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ του 1960) \$ 4.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις εις πλογικόν σταθμόν Κριόποτακα, Μαΐου 3-8, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Πορτογαλίαν, μέσω άμερ. λιμένων δυτ. ακτής.

ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τόν. d.w. (τού 1955) \$ 3.200 ήμερησίως, πλέον \$ 25.000 δώρον παράδοσις 24 ώρες έξωθι Μπαγκόκ Μαΐου 20 — Ιουνίου 7, έπαναπαράδοσις Τζένταν, μέσω Μπαγκόκ.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ: 23.000 τόν. (τού 1965) \$ 1.500 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον Μεγαλινών, έποιμος παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Ρόττερνταμ, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινετ.

ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.: 18.741 τόν. d.w. (853.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.400 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας 75 μοιρ. άνατολικόν μήκος, Μαΐου 6-10 έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμναις — Γκάλεστον ρέντιν, δυιόν έπεροιν ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν Αγγλίαν, Κόντινετ, Βαλτικήν, Μεσόγειον ούχι άνατολικώτερον δυτ. Ιταλίας \$ 3.800 ήμερησίως.

ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.: 37.500 τόν. d.w. (15 μιλ. 39 τόν. φιούσε διλ τού 1965) \$ 4.000 ήμερησίως, άμεσος παράδοσις Σικελίαν, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρίζερ Πλέιτ.

ΑΙΓΑΙΟΝ (λιθ.): 57.660 τόν. d.w. (2.405.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1971) \$ 2.30, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρίζερ Πλέιτ, δυϊόν νωριατών, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Κόλπου, άμεσος παράδοσις Άδριατικήν, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον.

ΕΛΛΗΝ: 20.186 τόν. d.w. (14 μιλ. 25 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1962) \$ 3.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ταξίδιον τριών μηνών, συμπεριλαμβανομένων ημερησίων, Λίμνων, Έποιμος, παράδοσις Αγγλίαν, Γιβραλτάρ.

ΦΑΛΑΥΟΥΘ: 15.200 τόν. d.w. (776.050 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1-1½ τ. ντήζελ διλ τού 1959) \$ 4.200 ήμερησίως, παράδοσις Πόρτλαντ ('Ορεγκον') Μαΐου 17-24, έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν — Ίνδονησίαν ρέντιν.

ΚΑΡΡΑΣ: 46.646 τόν. d.w. (1.942.622 κ.π. 14 μιλ. 45 τόν. φιούσε διλ τού 1968) \$ 8.000 ήμερησίως, παράδοσις Σάντος 12-26, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — Αμεδουργον ρέντιν.

ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ: 15.085 τόν. d.w. (692.470 κ.π. 14 μιλ. 19-20 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.800 ήμερησίως, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σιγκαπούρην Μαΐου 19-25, έπαναπαράδοσις Μαυρίκιου μέσω Μπαγκόκ.

ΠΙΤΡΙΑ: 15.305 τόν. d.w. (676.000 κ.π. 16 μιλ. 28-29 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 4.075 ήμερησίως, παράδοσις κατά την διφίδιν εἰς πλογικούν σταθμόν Χιούστον Μαΐου 21-24, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάουν — Μπεπέρια ρέντιν.

ΜΑΡΙΓΩΣ: (φρήντομ τού 1972) \$ 4.050 ήμερησίως πλέον \$ 15.000 δώρον, παράδοσις άμερ. λιμένων Κόλπου Μαΐου, έπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν.

ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ: 9.174 τόν. d.w. (47.360 κ.π. 14½ μιλ. 19½ τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.700 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ταξίδιον έξι μηνών, 60 ήμεραι περισσότερον ή διλγάντερον, Σεπτέμβριον.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.: 37.765 τόν. d.w. (1.527.000 κ.π. 14 μιλ. 47 τόν. φιούσε διλ τού 1966) \$ 5.650 ήμερησίως πλέον \$ 27.000 δώρον, παράδοσις Κέλι Όδεύ Μαΐου 10-18, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — Αμεδουργον ρέντιν, μέσω άμερ. λιμένων Κόλπου.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: 21.711 τόν. d.w. (1.029.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1975) \$ 4.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Κέλι Όδεύ έποιμος, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΑΙΟΙΑ

ΘΕΟΠΑΙΣ: Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 80, Απρίλιού 20.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Καραϊβικήν 40.000 τ. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 62,5, Απρίλιου 25.

ΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ.): Φρήπορτ 40.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 62,5, Απρίλιου 27.

ΣΥΝΑΣΣΟΣ: Άμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. μέρος φορτίου, Ισπανίαν, Γουόρλντοκείλ 110, Απρίλιου 26.

ΑΡΧΩΝ (λιθ.): Περιοικό Κόλπον 105.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας δυτ. ακτής, Γουόρλντοκείλ 33,75, Απρίλιου 23.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 95, Απρίλιου 27.

ΚΡΟΥΣΕΙΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Περιοικό Κόλπον 140.000 τόν. Ισπανίαν, Γουόρλντοκείλ 30, Μαΐου 2.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (λιθ.): Δυτ. Αφρικήν 100.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 30, Μαΐου 1.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Δυτ. Αφρικήν 64.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 52,5, Μάιον.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ: Κόντινεντ 30.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειον Γουόρλντοκείλ 65, Απρίλιου 27.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΪΚΗ ΓΗ: Τάξιμ τοάρτερ (15½ μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 4.50, ταξίδια δύο έτων καθαρά, Απρίλιον.

ΣΑΒΒΑΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 82,5, Απρίλιου 25.

ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.): 69.815 τόν. d.w. (14½-15 μιλ. 50 τόν. φιούσε διλ και 3 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) ταξίδια 9-12 μηνών \$ 1.70, παράδοσις Απρίλιον — Ισπίνον.

ΒΑΣΙΛΗΣ: Καραϊβικήν 19.000 τόνοι Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντοκείλ 72,5, Απρίλιον 21.

ΦΙΟΝΑΙ ΤΖΕΙΝ (λιθ.): Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 25.000 τόνοι Γουόρλντοκείλ 100, Απρίλιου 26.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Φρήπορτ 53.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 62,5, Απρίλιου 22.

ΕΦΕΣΣΟΣ (λιθ.): Περιοικό Κόλπον 118.000 τόν. δύοις πρός δωμάτια, συνήθεις δροι, Μαΐου 1.

ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 55, Μαΐου 4.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Φρήπορτ 58.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 48,75, Μαΐου 1.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Ρόττερνταν 75.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, Γουόρλντοκείλ 39, Μαΐου 3.

ΜΕΣ. ΙΔΕΑ: Μεσόγειον 28.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντοκείλ 83, Μαΐου 3.

ΠΡΙΤΙΚ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Μεσόγειον 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 72,5, έαν ποχύρευστον Γουόρλντοκείλ 55, Μαΐου 9.

ΠΛΑΙΝ Β.: Σαΐντ Κρουά 35.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 77,5, έαν βορείων γεφύρας Τζώρτζ Οδοπογκόν, Γουόρλντοκείλ 80, Μαΐου 15.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Περιοικό Κόλπον 124.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού Γουόρλντοκείλ 33, Μαΐου 16.

ΚΑΙΤΕΙΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Λ.: Περιοικό Κόλπον 70.000 τόν. Μεσόγειον, Γουόρλντοκείλ 40, Μαΐου 10.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΝΤ.: Δυτ. Αφρικήν 75.000 τόν. άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, Γουόρλντοκείλ 50, Μαΐου 16.

ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ: Τάξιμ τοάρτερ 224.074 τ. d.w. (16 μιλ. 140 τόν. φιούσε διλ τού 1972) \$ 0.53, ταξίδια 12 μηνών, μέσα Απρίλιον.

ΚΑΛΕΙΑ: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվιαν, Γουόρλντοκείλ 55, Μαΐου 10.

ΝΕΑΥ Π. (λιθ.): Καραϊβικήν 19.000 τόνοι άμερ. λιμένας ακτής Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντοκείλ 100, Μαΐου 8.

ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ-ΟΝ (λιθ.): Περιοικό Κόλπον 140.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουόρλντοκείλ 32, Μαΐου 16.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ (λιθ.): Περιοικό Κόλπον 215.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ., Γουόρλντοκείλ 30, Μαΐου 28.

ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντοκείλ 77,5, Μαΐου 27.

ΤΡΕΙ-ΝΤ ΧΟΝΟΡ (λιθ.): Περιοικό Κόλπον 50.000 τόν. Σιγκαπούρην, Γουόρλντοκείλ 60, Μαΐου 11.

FENTIS SUPPLY CORP.

SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WARLHOUSE - CHL 82

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

REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

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

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

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

SERVICE AROUND THE CLOCK



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΣ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. **ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ:** 'Ακτή Μισούλη Τηλ. 4520.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. **ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ:** N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. **ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** United Operators Shipping Agencies Corp. 680 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

Η Ελληνική Ναυτική Έπος

		(Δ. = Διερχόμενος — Β. = Διηγήθε — Σ. = Εφθαση — Ζ. = Δεξα μενόπλοιον — Μ. = μικτόν)			
ΑΒΑΝΣ	60	6640 Ε. Πειραιάς 25)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285 Ε. Τόκιο 26)4
ΑΒΑΞ	62	11048 δ. Παναμάς 26)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498 α. Μπέιρα 8)4 διά Νακάλα
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191 δ. "Εσμιτζεργκ" 8)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200 α. Ντουμπάτι 28)1
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098 δ. Μοναφλόκον 22)4 διά Γιθραλτάρ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙ'Κ	71	11525 Ε. Σάντος 27)4
ΑΒΕΝΤΖΕΡ	54	19673 υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΡΜ	67	21697 α. Φριπόρτ (Μπαχ.) 13)4 Ρωσίαν
ΑΓΑΔΩΝ	70	10000 Σ. Νέαπολιν 30)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΑΙΦΟΥΝ	68	16702 α. Λ. Πάλμας 25)4 διά Λένινγκραντ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477 δ. "Ιμπινχαμ" 30)4 διά Φλάσιγκ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498 α. "Αμπου Ντάμπι 30)4 Ντούπτα
ΑΓΑΠΗ	69	10006 Σ. Σιγκαπούρην 27)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤ	70	9025 α. Σόχης Κόρκ 4)5 διά Χιροχάτα
ΑΓΑΠΗΝ	55	8902 δ. Ν. Ύόρκη 25)5 διά Σ. Κρουά			
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859 Ε. Θρή ρίθερ 29)4	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	69	9355 Ε. "Αμπέρσαν 4)5
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9536 δ. Ρεσιφ 5)4 διά "Αλγερίαν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙ'Μ	69	9240 α. Ρότερνταμ 15)4 διά Κούσα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048 δ. Πορτοπατάρ 21)2 Μπ. "Αμπάς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058 α. "Οζάκο 28)4 διά Νταμάμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374 Ε. Λάτ. Πάλμας 3)5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΟΡΣ	57	8957 δ. Παναμάς 8)2 διά Σαΐγκον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585 δ. Κων. πολίν 29)4 διά Γαλάτσι	ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285 ε. Αιούδον 15)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	58	2667 δ. Νίκαια 22)4 διά Τζιτζέλι	ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΧΩΣΙΩΤΗΣ	66	20455 δ. Σουζί 6)4 διά Ναγκόγια
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200 δ. Χόγκ Κόρκ 27)4	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805 Ε. Πειραιάς 30)4 διά "Αλεξάνδρεια
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728 δ. Λάγος 6)4	ΑΙΓΑΙΟΠΕΙΡΗΝ (δ.)	65	40043 α. Ν. Ύόρκη 20)4 διά "Αρούμπα
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	8721 δ. Ναγκόγια 15)3 διά "Ακαμπα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000 ε. Μπανάρη Σαπούδη 15)3
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686 Ε. Ν. Ύόρκη 25)4	ΑΙΓΑΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368 δ. Λάγος 20)4 διά Γουώρου
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628 δ. Σουεζ 3)5 διά Λονδίνου	ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502 α. Φώνες 4)5 διά Μπρούνσβιλ
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	4138 δ. Ριγύεκα 23)4 διά "Αλεξάνδρειαν	ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΗ	58	9292 δ. Λουάντα 28)2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222 δ. Λά Παλλίς 17)3 διά Κούδα	ΑΙΟΔΟΣ	71	9885 δ. Σουζί 29)2 διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796 δ. Ταμίτικο 21)4 διά Χιούστον	ΑΙΓΑΙΗΝ ΣΤΑΡ	53	1548 δ. Μασσαλίαν 28)4
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332 δ. Μουστόδορε 5)3	ΑΙΓΑΙΗΝ ΣΛΑΙΤ	66	2982 δ. Γιθραλτάρ 1)4
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	56	1749 Ε. Ριγύεκα 1)5	ΑΙΓΑΙΗΝ ΛΑΚ	59	2722 δ. Π. ντε Μπούκ 30)4 διά Ντακάρ
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847 Ε. Μόντρεαλ 29)4	ΑΙΓΑΙΗΝ ΜΠΑΝΝΕΡ	58	8078 δ. Π. "Ελίζαμπεθ 22)4 διά Περούκον
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610 δ. Νίκαια 20)4 διά "Ινδίαν	ΑΙΓΑΙΗΝ ΣΑΞΕΞ	65	18122 δ. Μπούπο (Λ. Μάρκες) 4)5
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066 δ. Δουβλίνον 3)5 διά Χούδη			
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565 Ε. Σαντάντερ 27)4			
ΑΓΓΙΟΣ ΗΝΩΣ	57	2144 δ. Μπρεράχερφον 30)4			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104 εις Λάγος από 25)1			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι	68	44742 υπό παραλαβήν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067 Ε. Ραθέννα 11)4			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797 δ. Κ. Τάουν 1)5 διά Νιούπορτ			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414 δ. Σουεζ 3)2 διά Γκιζάν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988 Ε. Γκιζάν 10)3			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β	50	2167 δ. Κων. πολίν 24)4 διά Μαύρη Θάλασσα			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345 δ. Σουεζ 21)4 διά Αδστραλίαν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558 δ. Μαντράς 7)2 διά Σιγκαπούρην			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615 Ε. Λόριεντ 20)4	ΑΙΓΑΙΗΝ ΤΖΟΥ	56	8674 Ε. Σιγκαπούρην 23)4
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229 δ. Σουδάν 19)4 διά Χοντέντα	ΑΙΓΑΙΗΝ ΤΡΑΣΤ	69	6364 δ. Μόντρεαλ 2)5 διά Σαντάντερ
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929 Ε. Τζένταν 4)4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063 δ. Ρότερνταμ 4)5 διά Βρέμην
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	52	1570 δ. Πειραιάς 30)4 διά Σούρ	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΩΛΙΑ	61	12469 α. Μπ. Σαπούδη 18)3
ΑΓΚΑΘΑ	63	3343 δ. Σουεζ 12)4 διά "Ερυθραν Θάλασσαν	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124 Ε. Γιοκοχάμα 28)4
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177 εις Λάγος από 31)8)75	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΗΣ	57	6205 εις Λάγος από 10)10)75
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	4840 δ. Τέμα 21)9 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΙΑΝΑ	55	7510 Ε. Νορεοδόντην 27)4
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008 δ. Καλκούτα 5)5 διά Σιγκαπούρην	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΜΩΝ	71	16050 Ε. Παρανάγουα 2)4
ΑΔΕΦΟΤΗΣ	68	14873 Ε. Ναγκόγια 29)4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΟΥΡ	59	9856 Ε. Κόμπε 29)4
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180 δ. Δάνταν 4)5	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΥΡ	53	17676 δργεις εις Πειραιάδη από 10)3)75
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048 δ. Κουβέλιτ 6)4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306 Ε. Λαττάκια 1)4
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576 εις Λάγος από 28)8)75	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379 α. Λεμεσόν 2)5 διά Λαττάκιαν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915 δ. "Αμπέρσαν 29)4 διά Γένοβα	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΤΙΚΡΙ	61	5408 υπό παραλαβήν
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	51	6416 εις Φερόλλη από 10)12 (έπισκ.)	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΥΝΙΟΝ	60	4623 α. Θέουτα 26)4
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ	56	7719 Ε. Γκράντζασοθ 26)3	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΤΙΝΑΡΟΝ	55	3356 δ. Γιθραλτάρ 4)5 διά Τζένταν
ΑΘΕΝ ΣΓΛΑΟΥ	58	8677 δ. Δάνταν 17)4 διά Κιελον	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΡΑ	75	9753 δ. Κολούμπια 14)4 διά "Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ	59	8132 δ. Γιθραλτάρ 3)5 διά Καρθαγένην	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9886 δ. Παναμάς 21)4 διά Μπαγκόχη
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575 Ε. Κων. πολίν 21)4	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638 δ. Ναγκόγια 21)4 διά Μελβούρνην
ΑΘΗΝΑΙ-Σ	56	2863 δ. "Αλεξάνδρειαν 23)4 διά Πειραιάδη	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΚΤΑΙΑ	75	22390 δ. Κων. πολίν 8)4 διά Κωνοταντζέν
ΑΘΗΝΗΝ ΒΙΚΤΟ	58	9414 δ. Μορμουγκάδα 3)4 διά Μπ. Σαπούδη			
ΡΥ II (δ.)	58	16695 δ. Κων. πολίν 23)4 Μαύρην Θάλασσαν			
ΑΘΗΝΗ. ΓΚΛΑΟΥΡY (δ.)	53	11457 δ. Πειραιάς 14)3 διά Δυρράχιον			
ΑΘΗΝΗ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551 δ. Ρ. Γκράντε 28)4 διά Παρανάγουα			
ΑΘΩΣ	69	10008 δ. Γιθραλτάρ 1)3 διά Μπ. "Άρης			
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12666 δ. Π. Σαΐδη 24)4 διά Πορτογαλίαν			
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	59	3169 εις Λάγος 28)3			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	68	9070 δ. Σουεζ 2)3 διά Κουβέλητ			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498 εις "Ολαζέγκα υπό συμπλήρωσιν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498 Ε. Βαλτικόρην 23)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	8350 υπό παραλαβήν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256 δ. Νιούπορτ 26)4 διά "Αμπέρσαν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΚΡΕΙ-Σ	58	8693 δ. Βομβάνη 29)4 διά Καλκούτα			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ	72	11702 δ. "Αμπιτζάν 27)3 διά Ντώρμπαν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΔΑΝ	60	13165 Ε. Μογκατσίο 3)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498 εις θεσίν 46.30 B - 32.02 Δ. 30)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΡΟΙΚ	74	12498 Ε. Νητρόδιτ 3)5			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΘΑΝΤΕΡ	67	21704 Ε. Δάνταν 1)5			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΙΝΓΚΤΟΝ	71	15387 δ. Κοκούρας 17)4 Φιλαδέλφειαν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498 δ. Παναμάς 29)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993 δ. Νιθρερ 29)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486 δ. Γκότερμπουργκ 21)4 Φορκάντος			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΙΝΚ	74	18963 δ. Τζιμπούτι 30)1 διά Γουαμπός			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΟΤΖΙΚ	74	12498 Ε. Νιθρέμπαν 2)5			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΥΡΙΚ	75	12498 δ. Παναμάς 29)4 διά Μαρακάλιμπο			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΙΤ	57	8160 δ. Παναμάς 16)3 διά Μανύλα			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498 δ. Σάντος 15)4 διά Λάγος			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498 δ. Λ. "Αντζελες 15)4 Γιοκοχάμα			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9029 δ. Κίγκοτον 25)2 διά "Αθανά			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΟΥΟΤΥ	59	10373 εις Τζένταν από 19)11			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΛΕΙ-Ζ	58	8350 δ. Γδύνιας 28)4 διά Κιελον			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΡΕΙ-ΒΕΡΥ	72	11702 δ. Τζιμπούτι 14)4 διά Ντάρεν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙ-ΒΕΡΥ	71	15387 δ. Α. Πάλμας 17)4 διά Ρίγα			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498 εις Μπιλμάρο υπό συμπλήρωσιν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498 δ. Μουροφάδα 22)4 Κασιλά			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑ-Υ-ΝΑΜΙΚ	75	12498 Ε. Ναγκόγια 29)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387 εις θεσίν 46.30 B - 32.02 Δ. 30)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450 δ. Φρουντάν 4)5 διά Ιαπωνίαν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	69	9355 δ. Μαντράς 4)5 διά Σιγκαπούρην			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑ-ΙΝΤ	70	9200 Ε. Π. δφ. Σπαίνη 21)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498 εις Μπιλμάρο υπό συμπλήρωσιν			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ	63	21609 δ. Κων. πολίν 20)4			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387 Ε. Ρ. Γκράντε 24)4			

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Νιούκαστλ 22)4 διά' Ιαπωνίαν		ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	έ. Μορμουγκάδο 18)4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	έ. Δουνκέρκη 18)4		ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	άργει είς Πειραιά από 23)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	δ. Κωνσταντινούπολιν 29)4		ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	δ. Π. Σάιδ 21)4 Βαρκελώνη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	έ. Πειραιά 26)4		ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	είς Πειραιά από 30)8)75
ΑΝΑΙΟΛΗ (δ.)	62	12800	έ. Λιθέρπουλ 5)5		ΑΡΟΣ	48	3783	έ. Κουβέιτ 2)4
ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	ά. Ντελφίζιλ 16)4 διά Λάγος		ΑΡΟΥΑΝΑ	54	1960	δ. Π. Σάιδ 1)5
ΑΝΑΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	είς Στραίτη φο Τάραν 29)4		ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Ρόττερντα� 5)5 διά Χάθρην
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	ά. Ρόττερνταμ 14)4 διά' Αλγέριον		ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)5 διά Χιούστον
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	έ. Τής 2)5		ΑΡΤΙΑ	55	1875	ά. Βαρκελώνη 29)4
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Κόμπη 1)5		ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Χάθρην 13)4 διά Μπουργκάς
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ	69	99460	ά. Τέιμπλ Μπαιν 21)4		ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει είς Πειραιά από 25)10)75
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	έ. Κόρ. άλ. 'Αμπαγιά 29)3		ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Σάντος 27)4 διά Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΑΣ (μικ.)	72	119505	δ. Γεραλτάρ 25)4 διά Μπαχέριν		ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κουβέιτ 1)12 Μπ. 'Απας
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΙΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Γιουροπόρτ 16)4 διά Μπ. Σαπούρ		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Μασσαλίαν 14)4 διά Χιούστον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	ά. Χάμπτον ρόδς 18)3 διά Παναμά		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	έ. Πειραιά 4)3
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ	70	105855	ά. Ράς Τανούρα 15)4		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Μπαχόδην 20)4
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Κάρυκ διά 7)4 διά Λάντ'ς "Εντ		ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	έ. Εξωθι Λουάντα από 26)11
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Ράς Τανούρα 11)4		ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Άμπου άλ. Μπουκόδ 24)4 Γαλλία		ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75000	ά. Ράς Τανούρα 24)3
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	69	88983	ά. Μίλφ. Χάφεν 2)5 Ζευμπρούκε		ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ- ΙΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	έ. Γιουροπόρτ 4)5
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Κάρυκ διά 18)4 Μίλφ. Χάφεν		ΑΣΠΑ	66	2794	δ. Κωνιτόπολιν 14)4 Μαύρη Θάλασσαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Παναμά 15) διά Μεξικόν		ΑΣΠΑΚΙ	56	4048	έ. Μπεντι 2)4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	είς Λύμπεκ υπό συμπλήρωσιν		ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	δ. Παναμά 5)5 Γκουαγιακίλ
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	δ. Μοντέγκο Μπαι 2)5 Σ. Ντομιγκό		ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. Ταρτούς 21)2
ΑΝΕΜΟΣ Κ.	67	2641	έ. Λαρούς 26)4		ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει είς Πειραιά από 11)5)75
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	δ. Κωνιτόπολιν 30)4		ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	έ. 'Ινταδόν 24)4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Μπότγουντ 3)5 διά Λονδίνον		ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Πειραιά 23)4 διά Μερσίνα
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	δ. Παναμά 24)4 διά Μπιλμπάο
ΑΝΙΤΑ	75	4999	έ. Πλάσιος 8)4		ΑΣΠΙΣ	58	9378	δ. Σουέζ 29)4 διά Μπάσραν
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)5 διά Χιούστον		ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	έ. Χαικάνκη 24)2
ΑΝΝΑ	76	16438	είς Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν		ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	έ. Μοντεβίδεο 19)4
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)4 διά' Ινδιαν		ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Φρηματήτ 17)4 διά' Αιμπαντάν
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	54	3807	ά. Λάζ. Πάλμας 6)4 διά Λάγος		ΑΣΤΗΡΑ	58	12624	δ. Ντάρ. ές Σαλάν 14)4 Ντάς ΑΙΔ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	74	8915	ά. Νιούπορτ 5)5 διά Ρόττερνταμ		ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Ν. 'ύροκην 4)5 διά' Αρούμπα
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	57	5728	είς Λάγος από 27)7)75		ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	52	1939	δ. Σουέζ 10)4 διά' Ακαμπα
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Τής 6)5 διά Φλωσιγκ		ΑΣΤΥΝΑΞ	56	6156	έξωθι Λάγος 14)2
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Σιδέν 21)4		ΑΣΤΥΝΑΛΙΑ	55	1916	ά. Λεμεσόν 1)5
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	8509	ά. Μπωμόντ 15)4		ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Ναγκόδια 22)4
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	ά. Παναμά 22)4		ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Αιμβούργον 11)4 Μπ. Μπλάνκα
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Ρόττερνταμ 24)4		ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	4641	είς Λάγος 6)4
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	είς Λάγος από 16)10)75		ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Ήθελικ 16)4 διά Τζάκσονθι
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	είς Λάσιοτε		ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Ν. 'ύροκην 5)5
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	έ. Χάρονταν 26)4		ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	ύπο παραλαβήν
ΑΝΤΣΕΑΣ	69	2985	ά. Ντούχαν 21)4 διά' Αρούμπα		ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	δ. Σουέζ 22)4
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	ά. Χίουχον 21)4 διά' Αρούμπα		ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ δ.	64	15977	ά. Κουβέιτ 13)4 Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	ά. Λ. 'Αντζεάς 18)4 διά' Ιαπωνίαν		ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. 'Αλεξάνδρειαν 29)4
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΓΚΕΣ	58	9585	ά. Αιμβούργον 27)4 διά Γάνδην		ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Μπιλμπάο 1)5 διά Σικάγον
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΑΕ- ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	άργει είς Χόλμεστραντ από 13)3		ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	ά. Θεόστατη 7)4 διά Λαττάκια
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	έ. Σάντος 9)4		ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Ντόχα 13)3 διά Μπαχρέν
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	ά. Π. Καρτέ 30)4 Μαύρη Θάλασσαν		ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΖΙ, ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει είς Χόλμεστραντ από 14)1		ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Γκαλεότα Πόντ 26)4 διά' ΗΠΑ
ΑΝΤΖΙ	53	6718	έ. Γουώρη 14)4		ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Ράς Τανούρα 18)4
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Έ. (δ.)	55	10999	ά. Σουάμπα 20)4 διά Μπέρμπερα		ΑΤΤΙΚΗ ΑΚΤΗ	66	3320	ά. Νίκαια 5)4 διά Μπεζάτια
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	άργει είς Λάγος από 19)9		ΑΤΤΙΚΟΝ	68	5231	μετων. ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Μόδι 15)4 διά Σακάντε		ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Λαντακρόνα 27)4 διά Φλωσιγκ
ΑΝΤΙΠΟΔΙΣ (δ.)	59	24716	άργει είς Πειραιά από 5)4)75		ΑΥΡΑ	62	10323	έ. Καράτοι 11)4 διά Τζένταν
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει είς Πειραιά από 9)7)75		ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	49	6594	ά. Αιμπιτζάν 24)3 διά Λάγος		ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Χάμπτον ρ. 4)5 διά Δουνκέρκην
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	έ. Ν. Πλόμουθ 30)4		ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	41	4879	ά. Πειραιά 1)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	έ. Ακαπούτ 20)2		ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ-ΟΝ	58	8331	ά. Λάς Πάλμας 3)5 διά Μοντεβίδεο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ	61	10952	ά. Κ. Τάουν 23)4 διά Βενεζουέλα		ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. 'Αστόντον 11)4
ΑΠΟΝΥ	64	18618	έ. Φρημάντετ 16)4		ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. 'Αλεμποργκ 27)4 Σμαλκάλνετ
ΑΠΕΞ	73	16397	έ. Π. Κελάγκ 26)4		ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	έ. Μαπούτε 1)5		ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	άργει είς Πειραιά από 3)11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	είς Τζένταν 1)2		ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	έ. Κάντλα 16)4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	έ. Μασσαλίαν 26)3		ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. Ράς Σουκέρ 27)4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΒΙ- ΚΤΟΥΡΥ (δ.)	59	21617	είς Πειραιά από 30)5)75		ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Κολόμπο 1)5 διά Χάμιλτον
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙ'Σ	58	4684	ά. Τόκιο 23)4 διά Ν. Ζηλανδίαν		ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Πούντα Καϊλό 26)4 διά Ήστχαμ
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΝ (δ.)	58	20958	ά. Βαλτιμόρην 14)4 διά' Αρούμπα		ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Ρίο Γκράντε 16)4 διά Γδύνια
ΑΠΟΛ. ΛΑΪ-Τ	62	6929	έ. Κόπούν 4)5		ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	55	9242	δ. Κωνιτόπολιν 19)2
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Γεράλταρ 28)4 διά Πειραιά		ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	54	40043	ά. 'Αιμβούργον 26)4 διά' Αλγερία
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	έ. Σιδέν 19)3 διά Βενετίαν		ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΚΟ. δ.	75	176076	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Σ. Νίκολας ('Άργ.) 31)3		ΒΑΣΙΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ. δ.	66	35280	ά. 'Αιμβέρσαν 19)4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Γιεραλτάρ 2)5 διά Μπουσίρε		ΒΕΔΟΣ	75	15981	ά. Τομπάτ 17)4 διά Παναμά
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Φιλαδέλφεια 4)5 διά Ν. Όρλεάνη		ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	έ. Βαλταράζο 30)4
ΑΡΑΠ	70	9870	ά. Τζιμπούτ 10)4 διά Κίνα		ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	έ. Τζένταν 13)4
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Λιοσαθάνων 30)3 διά Σάο Τόμ		ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	είς Λάγος από 18)1
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Κίγκονταν (Τζαμ.) 12)4		ΒΕΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ δ.	54	8251	ά. Καράτοι 18)4 διά Κολόμπο
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Τζιμπούτ 6)3 Μπ. Σαπούρ		ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	ά. Καράτοι 28)1
ΑΡΓΟΣ	59	8775	ά. Άκαπτα 30)3		ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	έ. Ριγέκα 6)4
ΑΡΓΥΡΩ	73	13691	ά. Ν. Πλόμουθ 30)4		ΒΙΤΑΜΠΑΛΚ	57	9722	ύπο παραλαβήν
ΑΡΕΤΗ	58	618	ά. Πειραιά 17)4		ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Ντώριταν 24)4 διά Λά Γκουλέτ
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	70	9868	ά. Σμύρνην 19)3 διά Βενετίαν		ΒΟΡΠ	57	7727	ά. Λά Πάλις 24)4 διά Γκιζάν
ΑΡΗΣ	69	10009	ά. Παναμά 16)4 διά Χιούστον		ΒΟΣΠΟΡΟΣ	58	2266	ά. Σουέζ 313 διά Γκιζάν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ά. Ρεοφ 1					

ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	Ε. Γκήλογκ 5)4
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	Ε. 'Αλεξανδρειαν 2)5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ	67	15421	Ε. Κόρπους Κρίστη 23)4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	Δ. Γιβραλτάρ 5)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	Δ. Κριστοπολ 25)3 διά Χοσσούμας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	Δ. Θερστατη 'Αιλ 21)4 Μπρισιμπάην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	Δρυγεί εἰς Χιούστον από 26)7)74
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	60	11908	Δ. Σαδάννια 26)4 διά Μπιλμπάο
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	Δ. 'Αμεριδργον 17)3 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	Δ. Σέαροπορτ 13)4
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	Ε. Γιοκοχάμα 29)4
ΓΕΩΡ. ΖΥΛΑΣ	70	18634	Ε. Σάν 'Αντόνιο 29)4
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	Ε. Κόπιτε 30)4
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	Δ. Λάς Πλάμας 1)5 διά Λάγος
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	Ε. Κόπιτε 1)5
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	Δρυγεί εἰς Πειραιά από 10)1)71
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	Δ. Λός 'Αντζελες 10)4 Γιοκοχάμα
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	60	41982	Δρυγεί εἰς Πειραιά από 19)1
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ύπο παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	Δ. Πειραιάς 3)5 διά Λαύριον
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	Δ. Σουέζ 30)3 διά Χοινκάγκ
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	Ε. 'Αλεξανδρειαν 19)4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	Δ. Γιβραλτάρ 28)4 διά Βενετίουν
ΓΙΑΝΝΕΛΑΣ (δ.)	65	28648	Δ. Μαντράς 22)4 διά Περούκον
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	Δ. Τζιπουτι 9)4 Μπαντάρ Μασδρ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ.	67	13091	Ε. Κολόμπια ρίθερ 4)5 'Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	65	22494	Σ. Ταμπικο 30)4
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ. (δ.)	60	29120	Δρυγεί εἰς Πειραιά από 17)2)75
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	Δ. Χόγκ Κόγκ 22)1 διά Μπαγκόκ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	Δ. Βομβάνη 5)3 διά 'Ιράν
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	52	8129	Δ. Πόρτ Σατή 29)1
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΤ.	69	4037	Δ. Καρπάτοι 21)4 διά Ντουάλα
ΓΙΟΥΡΟΓΚΡΕΙΣ	72	3944	ύπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΩΝΗΤΕΡ	72	18885	Δ. Μπιλκόπα 28)2 διά 'Αθάνα
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	Δ. 'Αιμέροαν 2)7)75 διά Λάγος
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	Δ. Λάγος από 12)9
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	Δ. Σουέζ 27)2 διά Μεσόγειον
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	Δ. Μπαρμάντον 9)4
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	Ε. Τζένταν 17)4
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΔ	54	4893	Δ. Κων/πολιν 24)3 διά Μπουργκάς
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ- ΠΕΝΤΕΝΣ	58	5175	Δ. 'Αμπιτζάν 14)2 διά Λάγος
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ.	53	4481	Δ. 'Αμπιτζάν 17)4 διά Ντακάρ
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ·	74	20623	Δ. Φιλαδέλφειαν 30)4 διά Νταμάρ
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	ύπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	57	8539	Δ. Μπρούνομπουτελ 18)4
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	Δ. Κων/πολιν 23)4
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	Δ. Κοτονού 14)5 διά Β. Εύρωπην
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	Δρυγεί εἰς Πειραιά από 24)2
ΓΚΑΙ·ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	Δ. Τουτγκόκ 1)5 διά Κολόμπο
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	Ε. Ρότερνταμ 30)4
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917	Δ. Σιγκαπούρων 3)5 διά 'Ανακόρτες
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	Δ. Λός 'Αντζελες 31)3
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	Δ. 'Αμπιτζάν 14)4 διά Θεσσαλονίκην
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53	6000	Ε. 'Αμπιτζάν 21)3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥ- ΝΙΤΥ (δ.)	58	12168	άργει εἰς Πειραιά από 21)1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤ.	60	8150	Δ. Λάς Πάλμας 18)10 διά Λάγος
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	Δ. Κάλουντμποργκ 10)4 διά 'Αρεύπια
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ.δ.	66	45161	Δ. Γιουροπόρτ 3)5 διά 'Αρεύο
ΓΚΑΟΡΥ	52	2077	Δ. Γιβραλτάρ 2)3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ .	59	8523	Ε. Ντώρμπαν 4)5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕ- ΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	Δ. Σιγκαπούρων 14)4 διά 'Ινδονησίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει εἰς Πειραιά από 12)12)74
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 13)4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	Δ. Ρειφ 24)4 διά Π. 'Αλέγκρε
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	Δ. Λ. 'Αντζελες 12)4 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	Δ. Λάς Πάλμας 19)4 Κόλπον Μεξικού
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΗΝΤΕ	56	8159	έσυθιση 33.07 Β. — 128.43 Α 29)4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΓΟΣ	74	16439	Ε. Ρίο Γκράντε 17)4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	Δ. Βομβάνη 28)4 διά Σιγκαπούρων
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑ	60	8772	Δ. Τουτικορί 10)3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΠΝ	72	12959	Δ. Γλασκώθην 3)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	Δ. Ρότερνταμ 9)4 διά Βραζιλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	Ε. Βιλμπικτον 2)5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	Δ. Βαλτιμόρην 6)4 διά Π. Ρίκο
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	Δ. Μαρακάιπο 14)4 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	Ε. Λιδόρνο 22)4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	Ε. Βαλτιμόρην 24)4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	Δ. Πενάγκ 22)4 διά Χιούστον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙΣΙΟΝ	75	13036	Δ. Αμαγκασάκι 9)4 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	Ε. Πειραιά 31)3
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	Ε. Πειραιά 3)5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	Δ. Μπ. 'Αύρες 14)4 διά 'Αθάνα
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	Ε. Ταγγέρην 26)4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	Ε. Κόπιτε 29)4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	Δ. Ντουλόθ 1)5 διά 'Αγγλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ'	62	15389	Ε. 'Ηση Λόντον 3)5
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	Δ. Σεμπού 18)3 διά 'Ονοχάμα
ΓΚΡΕΙΤΣ Α.	71	16306	Δ. Μοντεβίδεο 16)4 διά Ρότερνταμ
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	εἰς Λάγος από 30)9
ΓΟΡΓΟΔ	58	7061	εἰς Λάγος από 10)7
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	Δ. Σουέζ 29)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΤΖΑΣ	75	19451	Δ. Ρότερνταμ 28)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	Δ. 'Αλεξανδρειαν 18)4 διά Σενεγκάλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Βαλτιμόρην 26)4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19261	Δ. Παναμά 1)5 διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	Δ. Παναμά 29)4 διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 20)4 διά Κιουράσιο
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Χάμπον ρόδος 3)5
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	Δάλ Αιμπεράντ ('Εκουατόρ) 26)4
ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	Δ. Χονολουλόδ 27)4 Μ. Δ. Φαχάλ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	Δ. Ράς Τανόνας 14)4 διά Κουβέλιτ
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	Ε. Σιγκαπούρην 25)4
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	Δ. Πόρτ Ελλασμπεθ 1)4
ΔΑΩΗΝ	74	19451	Ε. Ρότερνταμ 4)5
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ε. Βαλτιμόρην 30)3
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	Ε. Κοραμσάρ 18)3



M E D L I N E

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικός 'Αερισμός κυτῶν.

Έλληνική Έταιρία τακτικών γραμμών λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς και τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

MIDDLE EAST AGENTS

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ε. Μπεντί 21)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	δ. Παναμά 7)4 διά Λά Γκουάρα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. "Ακαρόύλαν 18)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ά. Πειραιά 12)4 διά Ντακάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Μπριάπορτ 10)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Πόρτ Σαΐδ 30)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ά. Σουέζ 26)2 διά Γκιζάν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417	ά. "Εμδεν 26)3 διά Γιβραλτάρ
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	64	16417	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 23)12
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ά. Βοστώνη 17)4 διά Καραϊβικήν
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Ντώρμπατ 7)4 διά Νουμέα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Π. Καρτέ 17)11 διά Ρωσίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Πειραιά 26)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	65	4711	ά. Σ. Μικαέλς 10)4
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Γουέπιτα 30)3 διά "Αμεδούργον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ δ.	56	3333	ά. Πειραιά 20)4 διά Κόρινθον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Τοιταγκόύκ 29)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	δ. Πόρτ Σαΐδ 30)4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	57	13734	δ. Σουέζ 23)4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ε. Τεργέστην 1)5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	εἰς Λάγος ἀπό 12)10)75
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ά. Σουέζ 18)3 διά "Ιράν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-			
ΚΟΣ	71	16226	ε. Χάμπτον ρόδς 4)5
ΔΗΜΟΣ	54	4486	δ. Σουέζ 24)3
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	10246	ὑπό παραλαβήν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ε. Κωνιτόπολιν 12)4 Μαύρην Θάλασσαν
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Ρεσίφ 5)4 διά "Άλγεριον
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	δ. Κωνιτόπολιν 15)4 διά Κωνιτάντζαν
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	εἰς Λάγος ἀπό 7)1
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ	66	8132	δ. Γιβραλτάρ 23)4 διά Μεσογείου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ά. Χάμπτον Ρ. 1)5 διά Παναμᾶ
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. "Αμέθέροαν 10)4 διά Λά Γκουάρα
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Βανκούμπερ 4)5 διά "Ισπανίαν
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	εἰς Τογκούσαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΔΙΔΩΡ	46	3851	ά. Σουέζ 3)5
ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	εἰς Λάγος 1)9)75
ΔΙΩΝΗ	54	1832	ά. Θέουτα 11)5 διά "Αυστερνταμ
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Κίλεν 28)4 διά Τρίπολιν
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Μόζι 20)4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Κουβέλτη 22)12
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ά. Ουμάδην 25)3 διά Κουβέλτη
ΔΡΥΣ	63	22211	ε. Χιούστον 16)4
ΔΡΥΝΑΚΙΟΣ	53	5755	εἰς Λάγος 1)7)75
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΑ	52	7675	ά. Γιβραλτάρ 29)4 διά "Αγγλιαν
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	ά. Νιούκαστλ 28)3 διά Ρωσίαν
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ε. Μόμπιλ 8)4
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ	72	16398	δ. Σουέζ 23)4
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΟΣ	56	9070	ε. "Αμέθέροαν 1)5
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	δ. Παναμᾶ 1)5
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	δ. Παναμᾶ 7)4 διά Μανχανίλο
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Φιλαδέλφεια 4)5 διά "Αρούμπα
ΕΒΗ	59	5120	ε. "Ειδόναυμα 23)4 "Απω Ανατολήν
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	ὑπό παραλαβήν
ΕΒΜΑΡ	76	16396	ε. "Αμπου Ντάμπι 30)4
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	δ. Γιβραλτάρ 29)4 διά "Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	56	10289	ά. Μαυρικίου 10)4 διά "Αγγλιαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	δ. Μπάραν 7)4 διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗ ΞΑΛΛ	54	7835	ε. Μπ. Αύρες 23)4
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ε. Μ. ἀλ. Άχμαντ 24)4
ΕΚΑΒΗ	56	11528	ε. "Αρχρούς 26)4
ΕΚΤΟΝ	62	11428	δ. Βενετίαν 29)4 διά Ραθένα
ΕΚΤΩΡ	55	1585	ά. Ν. "Ορλέαν 26)4 διά "Ισπανίαν
ΕΚΤΩΡ	70	16258	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Π. Καρτέ 1)5 διά Λένγκραντ
ΕΛΑΣΙΑ	57	8282	ά. Χάλιφας 21)4 διά Κεμπέγ
ΕΛΑΦΙ	68	19667	εἰς Τζέντα 1)11
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Βανκούμπερ 4)2
ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. "Αμπου Ντάμπι 27)4 Κουβέλτη
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	ά. "Αμπου Ντάμπι 29)4 "Ελλάδα
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ε. ξωθ. Κέας 3)12
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	δ. Παναμᾶ 30)3 διά "Αθέαναν
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	ά. Α. Πάλμας 27)4 διά Κ. Τάουν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ε. Π. "Εμπεντόλ 15)4
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Τεργέστην 19)4
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ά. Πειραιά 29)4 διά "Αλεξανδρείαν
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ά. Λόμε 13)4 διά Λάγος
ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	εἰς Λάγος ἀπό 6)9)75
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Φιλαδέλφειαν 30)4 Λ. Πάλμας
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	ε. "Αμέθέροαν 1)4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	2581	δ. Γιβραλτάρ 23)11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	εἰς Λάγος ἀπό 25)6)75
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Πειραιά 30)3 διά Γιβραλτάρ
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Π. δό Σπαίν 30)4 διά ΗΠΑ
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Λ. "Αντζελες 23)4 διά Γιοκοχάμας
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. Ταύρου 30)4 διά Μπουσών
ΕΙΝΑΙ	51	3917	ε. Υόρκη 23)4 διά Μόντρεαλ
ΕΙΝΙΕΛΑ	50	4675	ά. Πειραιά 2)5 διά Βρέμην
ΕΙΣΙΑΣΒΕΤ	48	1989	ά. Μπαρακίλα 11)4 διά Τρίπολι
ΕΙΣΙΑΣΒΕΤ	49	4605	ε. Πειραιά 1)3 (ἐπωικ.).
ΕΙΑΤΑ	64	4701	δ. Παναμᾶ 4)5 διά Βρετανίαν
ΕΙΛΙΤΣΑ	45	1764	ά. Ντουμπάτη 28)4 διά Βερεσβάλ
ΕΙΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Καλαμπάρ 15)3 διά "Οκρίκα
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ά. Πειραιά 28)4
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Πειραιά 27)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΝΤΗΝΑΛ δ.	72	8987	ε. Υόρκη 24)4 διά Μομπάσαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΥΡΙ	56	7510	ε. Τοιταγκόύκ 5)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ε. Τζέντα 2)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ .	71	10328	ε. Μαντράς 4)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ε. Τάγκα 1)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Μπαχρέν 28)4 διά Νταμάρ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	60	7293	δ. Γιβραλτάρ 30)4 διά "Αλικάντε
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	δ. Σουέζ 4)4
ΕΛΛΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	72	8987	ε. Μπαχρέν 22)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 28)4 διά "Ακαμπά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ά. Μπέρια 3)5 διά Μομπάσα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	71	10327	ά. Σουέζ 1)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Τζέντα 7)3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Τακλούτα 2)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. Τσάρλεστον 4)5 διά Χάμπτον ρόδης
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	7259	ά. Π. Σουδάν 24)4 διά Τζένταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Πειραιά 22)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Ν. "Ορλέανην 28)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Τζέντασι 18)4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Κωνιτόπολιν 27)4
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Ν. "Υόρκη 22)4 διά "Ακαμπά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Π. Σαΐδ 3)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΟ	72	10327	ά. Τζέντα 1)5 διά Π. Σαΐδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Βαρκελάνη 4)5 διά Ντιώρμπαν
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ά. Σουέζ 17)3
ΕΛΛΗ	62	12808	ε. Γλασκώθην 5)5
ΕΛΛΗ	57	2555	ά. Ριγένεα 30)4 διά Ραθέννα
ΕΛΛΗ II	47	2389	ά. Σουέζ 1)3 διά Γκιζάν
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ε. Κοραμάρ 6)4
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	32	18564	άργει εἰς Σαουθάμπτον ἀπό 27)3
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ά. Τόκιο 22)4 διά Νταμάρ
ΕΛΛΗΝΟΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μπ. "Αὔρες 17)4
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	57	44222	ά. Δουνκέρκην 13)4 διά Τσάναραλ
ΕΛΛΑΝΙ	66	8937	ά. Τσάναραλ 2)4
ΕΛΕΜΑΛA	51	4847	ά. Μπρούντσπουτελ 1)5
ΕΛΑΝΤΑΙΑ	65	8085	ά. Ν. "Ορλέανην 18)4 διά Π. Καμπέλο
ΕΛΑΝΑ	55	6515	ε. Βίγκα 22)4 διά Κούθα
ΕΛΑΝΑ	69	6359	ε. Τακόμα 3)5
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Σουέζ 4)4 διά Κίναν
ΕΛΠΙΔΑ	46	3472	ά. Πειραιά 6)3
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ά. Σαν Χουάν 14)4 διά Τουρκία
ΕΛΠΙΣ	56	3565	ε. Γόνιανα 24)4
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Κ.	59	11840	ά. Δάνται 1)5
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ε. Σιγκαπούρην 3)5
ΕΜΠΑ	55	2555	ά. Πειραιά 26)4 διά Γαλάται
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.)	65	37469	ε. Σ. Μαϊκελ Μπαΐ 24)7)75
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 30)4 διά Ν. Y.
ΕΠΙΜΗΡΟΣ	53	5755	εἰς Τακοράντι ἀπό 20)9
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Παναμᾶ 21)3 διά Χαϊδύκη
ΕΡΕΧΟΣΙΟΝ	58	7271	ά. Χούδι 31)3 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. "Αμέθέροαν 29)4
ΕΡΜΗΣ	60	9959	ά. Ακαμπά 16)3
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ά. Σουέζ 21)4 διά "Ακαμπά
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Μπέρια 17)4
ΕΙΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Γόνιανα 20)4
ΕΥΑ	59	11894	ά. Ιμινχάμ 15)4 διά Π. Σέντραλ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)4)75
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. Αστοντόν 30)4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ε. Πειραιά 5)2
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	δ. Σουέζ 28)3 διά Γένηπο
ΕΥΑΛΗ	59	7271	ὑπό παραλαβήν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ε. Ντώρμπατ 16)4
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ά. Ν. "Ορλέανην 1)5 διά Χιούστον
ΕΥΕΝΙΑ I	59	8526	ε. Τζέντα 11)2
ΕΥΕΝΙΑ K.	55	2977	ά. Λάς Πλάμας 5)5
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	58	12417	ε. Σιγκαπούρην 26)4
ΕΥΓΕΝΙΑ M.	61	8999	ε. Κόμπη 30)4
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Πειραιά 20)2
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)1)75
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ε. Ούμ Σαΐδ 29)4
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Πόρτ Σαΐδ 17)4
ΕΥΕΠΙΔΗΜΗΣ ΕΡΑ	62	9706	ε. Γλασκώθην 4)5
ΕΥΕΠΙΣ	51	4177	ά. Λέρνακα 30)4 διά Φελιξότούς
ΕΥΗ	70	10006	ε. Γιοκοχάμα 15)4 διά Τζένταν
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	δ. Σουέζ 7)4
ΕΥΗ Λ.	67	14800	ε. Κουτούκο 11)4
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ε. Λισσαδώνα 3)5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73		

ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	ύπο παραλαβήν	
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Πίνευ Πόδιν 25)4 δι' 'Αρούμπα	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΙΗ	73	10735	εἰς Λάγος 21)1	
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. 'Αμπτζαν 9)2 διά Λάγος	
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ά. Κόρη 4)4 διά Λάγος	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Χάμπτον ρόδος 27)4	
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	έ. Ναγκόγια 30)4	
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. Σέτε 26)4 διά Βαλένθια	
ΘΕΡΜΟΙΓΛΑΙ (δ.)	53	8995	ά. Πούλο Μπουκού 13)3 δι' 'Ινδονησία	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Τζακάρτα 30)3 Ταντζόργκ Ούμπαν	
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜ- ΠΑΗΣ (δ.)	58	18297	ό. Παναμά 30)4	
ΘΩΜΑΣ Η.	53	7353	δ. Κωνχοπολιν 17)3 Μαύρην Θάλασσαν	
ΙΑ	71	9426	δ. Σουέζ 27)4	
ΙΑΜΑΙΙΚΟΣ	63	15965	έ. 'Αμβέρσαν 24)4	
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Σεμπότ 27)4 διά Εύρωπη	
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	ά. Τζένταν 1)4 δι' ΉΠΑ	
ΙΩΣΙΜΕΙΑ	57	9746	ά. Ρας Τανουρά 20)4 Γιοκοχάμα	
ΙΩΑΚΗ	68	9066	δ. Σουέζ 17)3 διά Περσικόν	
ΙΩΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6953	ά. Σακάλ 27)4 διά Μπριουμπάιν	
ΙΘΑΛΗ ΣΕΓΙΛΟΡ (δ.)	59	12575	έ. Πειραιά 27)4	
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	έ. 'Ολυμπιαν 4)5	
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Νιουμπάι 28)4 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΙΚΙΛΙΟΣ	69	11489	ά. Βαρκελώνη 1)5 Μ. ἀλ. 'Αχμαντί	
ΙΛΛΑΣΙΡΙΟΥΣ ΚΩΔ. δ.	62	42294	ά. Μ. ἀλ. 'Αχμαντί 12)4 Π. Ντιέζον	
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	έ. Μ. ἀλ. 'Αχμαντί 24)4	
ΙΟΥΔΕΙΑ	65	8364	ά. Μπ. 'Αύρες 7)4 διά Πειραιᾶ	
ΙΡΙΣ	54	6042	έ. Τάνον 14)4	
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	ά. Π. Χάκαμπερ 3)5 Πόρτλαντ (Με)	
ΙΓΓΛΙΑ	46	6727	δ. Γιθραλτάρ 3)5	
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12250	άργει εἰς Πειραιᾶ από 21)4)75	
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	εἰς νήσου Χαλούδι από 4)6)75	
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ε. Ρόττερνταμ 25)4	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΗ				
ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	39051	άργει εἰς Πειραιᾶ από 22)6)75	
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	ά. Πειραιά 27)1	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΔΟΚ. δ.	75	17607	έ. Ρόττερνταμ 24)3	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	έ. Κοοίν 1)5	
ΙΩΑΝΚΟΣ (δ.)	57	12614	έ. Γδύνια 30)4	
ΙΩΝ	71	11506	έ. Κουθέτι 11)4	
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εἰς Πειραιᾶ από 17)7)74	
K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	14400	έ. 'Αμβέρσαν 4)5	
Κ. ΖΑΖΙΖΗΠΑΙΕΡΑΣ	69	30695	ά. Νάρδοτ 26)4 διά Γάνδην	
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	έ. 'Αμβούργον 14)4	
ΚΑΒΑΛΛΗΡΗ	56	10101	ά. Πειραιά 17)3	
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Καντί 30)4 διά Πειραιᾶ	
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ.	60	22780	άργει εἰς 'Ιταν 20)5)75	
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	όπο παραλαβήν	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ.	57	13268	άργει εἰς 'Ιταν από 11)5)75	
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Ρ. 'Ιανείρο 25)4	
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	60	10934	έ. Γαμπικό 5)4	
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	δ. Ντόθερ 1)5 διά Ρόττερνταμ	
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	ύπο παραλαβήν	
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ύπο παραλαβήν	
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΙΑΣ	57	11089	ά. Σουέζ 29)4 διά Περσικόν	
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	23793	δ. Γιθραλτάρ 25)4 διά Χιούστον	
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Λόμε 14)2 διά Λάγος	
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. 'Αλεξανδρειαν 19)4 διά Βάσμαρκ	
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	ά. Σιγκαπούρην 11)4 δι' 'Αντεν	
ΚΑΒΡΙΝΗ Α.	70	16306	έ. 'Οζάκα 27)4	
ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	δ. Σουέζ 27)4 διά Πολωνίαν	
ΚΑΤ· Ι· ΡΟ	53	4635	ά. 'Αλεξανδρειαν 4)4 διά Λαττάκια	
ΚΑΙΤΗ	65	23523	δ. Γιθραλτάρ 27)4 διά Πότι	
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ά. Π. Σάδι 7)4	
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	ύπο παραλαβήν	
ΚΑΛΛΑΚΑΡΙ	59	6406	ά. Λ. Πάλμας 2)5	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	έ. 'Αμβούργον 2)5	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ά. Σ. Μαζάρ 30)4 διά Σικάγο	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	έ. Λάγος από 25)9)75	
ΚΑΛΛΙΟΠΙΣ (δ.)	59	12353	ά. Γένοβα 29)4 δι' Αδστραλίαν	
ΚΑΛΤΕΣ ΚΕ-111				
ΓΑΟΥΝ (δ.)	58	13491	έ. Ντάρμπαν 4)5	
ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	ά. Σάντον 30)4 διά Ρ. Γκράντε	
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	ά. Βούρδαν 23)4 διά Σουέζ	
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	ά. Λείζες 27)4 διά Ρόττερνταμ	
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	13005	ά. Σιγκαπούρην 16)4 δινονησίαν	
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ά. Μιλάζ 5)4 διά Πειραιᾶ	
ΚΑΝΤΕΛΦΕΛΣ	54	7311	ύπο παραλαβήν	
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	ά. Ρόττερνταμ 5)5 δι' 'Αμβέρσαν	
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	έ. 'Αμβέρσαν 3)5	
ΚΑΠ ΣΧΟΥΝΙΟΣ (δ.)	68	1825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ				
ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2805	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Κολούπια ρίθερ 2)5	
ΚΑΠ. ΠΙΑΝΗΣ	68	24801	έ. Καράποτ 20)4	
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Σιγκαπούρην 24)4 διά Χάιφογκ	
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. 'Αμβέρσαν 20)4 Α. Μπουκάναν	
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Χει. Πίοντ 3)4 διά Δουνκέρκην	
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Δουνκέρκην 7)4 διά Π. Νουάρ	
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	15355	ά. Κόρποραν 6)4	
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	ά. Κοατζακούλιος 22)4 Χιούστον	
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Θρή. ρίθερ 19)4 Μόντρεαλ	
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ.	62	39169	ά. Σαντγέντες 16)3	
ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ	58	9724	έ. Μπάσραν 25)4	
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	έ. Βαγγαρέ 29)4	
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	έ. Κουδέτι 6)4	
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	ά. 'Οζάκαν 24)4 δι' 'Ινδιαν	
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	δ. Γιθραλτάρ 3)5 διά Βαλένθια	
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	έ. Μοντεβίδεο 23)4	
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10882	έ. Θέουτα 2)3	
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	έ. Ναγκόγια 29)4 (πωλ.)	
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	έ. 'Αμπτζαν 15)4	
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	έ. Βενετίας 4)5 διά Ν. 'Υόρκη	
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ά. Σουέζ 14)4	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	ά. Χάμπτον Ρ. 27)4	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	έ. Σετουμάτα 29)4	
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	δ. Γιθραλτάρ 2)5 δι' 'Αμβούργον	
ΚΑΠΤ. ΜΗΙΣΟΣ	58	1935	ά. Σπετζία 21)4	
ΚΑΠΠΑΙΝ ΠΑΠΙΗΣ	61	10503	έ. Ήγυέκα 28)4	
ΚΑΠΗ. ΙΣΩΝ Α.	61	15451	ά. Γλασκώδην 22)4	
ΚΑΠΗ. ΙΣΩΡΙΖ Α.	66	19827	δ. Π. Σαΐδη	
ΚΑΠΠΑΝΙΚΟΥ	20	9403	ά. Μαπούτο 27)4 διά Λονδίνον	
ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	έ. Ράς Τανούρα 3)5	
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	64	3902	ά. Π. Κορτές 19)4	
ΚΑΡΙΝΑ	20	3194	ά. Ρόττερνταμ 28)4 δι' 'Αλγερίου	
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	έ. Σπέτζα 29)4	
ΚΑΡΜΕΝ	37	2335	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΡΜΕΝ ΒΗΙΑ	44	4856	άργει εἰς Πειραιᾶ από 20)1	
ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ	47	4301	άργει εἰς Πειραιᾶ από 18)10	
ΚΑΡΟΣ	47	8288	δ. Γιθραλτάρ 16)4 Μπ. "Αίρες	
ΚΑΡΡΑΣ	56	5382	έ. Ντώρμπαν 19)4	
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Τάμπα 15)4	
ΚΑΡΙΕΡΑΝΙΟ	48	2401	έ. Λισανδρία 30)4	
ΚΑΡΥΑΝΙΑ	73	34061	ά. Ιεπίπτη Μπαίν 26)4 Ρόττερνταμ	
ΚΑΡΥΑΙΣ	70	10886	έ. Γιοκοχάμα 21)4	
ΚΑΣΟΣ	56	3401	έ. Ρόττερνταμ 4)5 διά Μπ. "Αίρες	
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2995	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Κάνθεν 'Αίλαντ 3)5 'Αμβέρσαν	
ΚΑΣΙΤΡΑΚΙ	71	9870	*Ηστ Λόντον 8)4 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΤΕ Α.	66	2993	ύπο παραλαβήν	
ΚΑΙΕΙ Ν. Λ.	65	18723	ά. Γιοκοχάμα 25)4 δι' 'Ιννοσίμα	
ΚΑΙΕΡΙΝΑ	55	7310	έ. Λάγος από 9)8)75	
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Κ.	55	1128	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΙΕΡΙΝΑ Σ	56	6334	έ. Π. Κέμπλα 18)4	
ΚΑΙΑ	52	3694	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΙΓΙΚΑΚΙ	64	4702	ά. Παναμά 1)5	
ΚΑΙΓΙΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	δ. Γιθραλτάρ 29)4 διά Περσικόν	
ΚΑΙΙΝΑ	56	15802	ά. Υόρκην 25)4	
ΚΑΙΡΙΝ	58	10682	άργει εἰς Πειραιᾶ από 16)7)75	
ΚΕΑ	55	11969	έ. Πόρτη της Μπούκ 24)4	
ΚΕΓΗΙ ΑΒΑΝΙΤ	58	10993	ά. Σιγκαπούρην 8)4 δι' 'Ινδονησίαν	
ΚΕΠΗ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Μακέν 26)4 διά Κίναν	
ΚΕΠΗΠ ΠΡΑΙΤΝ	73	8927	έ. Ντουμπάν 25)4	
ΚΕΤΗΠ ΣΙΓΡΟΒΙΔΙ	58	13700	έ. Γιθραλτάρ 24)4 δι' ΉΠΑ	
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	έ. Τζένταν 10)3	
ΚΕΦΙ ΙΖΙΡΙΖ (δ.)	54	8904	έ. 'Αμβέρσαν 4)5	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ	60	13950	ά. Χάρηρην 24)4 διά Πολωνίαν	
ΚΕΦΕΡΕΑ	61	14982	έ. Τζένταν 13)4	
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	έ. Κιουρασάδ 25)4	
ΚΗΙΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. 'Αμβέρσαν 2)5 διά Ρουέν	
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	ά. Κουδέτι 23)4 διά Μέγαρα	
ΚΙΓΚ ΘΙΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. 'Ερδεν 30)4 διά Γιθραλτάρ	
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	έ. Λιθανάντα από 26)11	
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29197	ά. Βοστόνη 4)4	
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Ντουλούδη 1)5	
ΚΙΓΚ ΝΕΣΙΩΜ	63	15378	έ. Κομά Μπαίν 5)5	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	άργει εἰς Πειραιᾶ από 23)5)75	
ΚΙΓΚ ΣΠΟΝΘΡΟ	64	17050	ά. Λός 'Αντελές 30)4 διά Γιοκοχάμα	
ΚΙΛΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	έ. Κόμπατ 14)3	
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	8791	έ. Χόμπα	

ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Λ. "Αντζελες 28)4 διά Τοίμπα	ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ε. Τάραντα 4)5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Λ. "Αντζελες 19)4 διά Γιοκοχάμα	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Μορμουγκάρο 4)5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡΗ	57	10687	δργεί εις Πειραιά από 11)6)75
ΚΩΝΣΙΑΝΙΑ	62	14150	δ. Πόρτ Σαΐδ 2)5	ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	εις Κουβέτη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4939	ά. "Αμβούργον 3)5 διά Βρέμην	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Βαγκαρέ 24)4 διά Μπ. Μασάρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.				ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΣΙΜΠΑΗΣ (δ.)	58	12492	ά. Ν. "Ορλεάνη 18)4 διά Ραθέννα	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Ν. "Ορλεάνη 1)5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ.	59	11299	ά. "Αμβούργον 24)3 διά Κούδα	ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣ	56	3430	ε. Μοντεβίδεο 25)4	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ά. Χάμπτον ρόδς 30)4 διά *Ιταλίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Ντεμεράρα 2)5	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	δ. Κων)πολίν 11)2
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	ε. Λεμεσόν 1)5	ΜΑΚΡΩΝ	58	3865	ά. Λά Παλλίς 5)4 διά Κοτονού
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	δ. Πόρτ ντε Μπούκ 1)5	ΜΑΛΑΒΙΝΑ	58	9996	ε. Γδόνια 26)4
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Χάμπτον ρ. 25)4 διά Σάντος	ΜΑΛΑΒΙΝΑ	58	2990	δ. Μπρούνομπουτελ 9)4 διά *Αλγέριον
ΚΩΣΤΑΣ ΑΛΩΡΑ	53	5921	δ. Γιβραλτάρ 28)4	ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	10707	ε. Λιθέρπούλ 4)5
ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ά. "Αμβέρσαν 4)4 διά Φλωριγκ	ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ε. Πειραιά 1)5
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	ε. Λουάντα 31)3	ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Πορτμπαντάρ 20)3 διά Μπουσίρε
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	δ. Παναμά 4)5	ΜΑΝΙΑ III	61	6915	δ. Πόρτ Σαΐδ 2)5
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	62	11419	ε. Παναμά 3)5	ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Παναμά 22)4
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Κ. Τάουν 23)4 διά Εύρωπην	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Φορταλέξα 14)4 διά Σ. Λούις
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	ε. Λάγος από 4)8)75	ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	δργεί εις Πειραιά από 21)7)74
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ (δ.)	75	23500	ά. Κοατζακόλακος 23)4 διά Τούξπαν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	δ. Κουβέτη 9)4 διά Περσικόν
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Αμπιτζάν 1)12	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ε. Πειραιά 19)4
ΛΑΙΤΩΝ οφ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις Γκιέλαν από 19)4	ΜΑΝΤΩ ΙΙ (δ.)	72	17432	ε. Ταυτικό 27)4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	δ. Μπρούνομπουτελ 25)4 διά Ρουέν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Χάμπτον ρόδς 25)4 διά Γαλλίαν
ΛΑΜΠΡΟΣ Α.	49	8697	ειώθατ Λάγος από 18)3	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Αμπιτζάν 16)4
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΙΑΙΩ-				ΜΑΡΒΕΛΑ	57	10172	ά. Ντάρμπιαν 14)4 διά *Ιταλίαν
ΤΗΣ	62	9001	ε. Αμπιτζάν 24)3	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. Ντάρμπιαν 29)4
ΛΑΡΓΚΩ	58	3963	ά. Σπέτζα 12)3 διά Λάγος	ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	ά. Αμβέρσαν 1)5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Ν. "Ορλεάνη 3)5	ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. "Αντεν 26)4
ΛΑΡΥΜΝΑ	56	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ε. Πειραιά 22)10
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙ	74	8925	ά. Ρόττερνταμ 5)5 διά *Ιμινχαμ
ΛΑΤΩ	52	4207	δ. Πόρτ Σαΐδ 5)5	ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Αμβούργον 4)5 διά Βρέμην
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Σιμίζου 18)4 διά Περσικόν	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Κωνστάντζαν 3)4
ΛΕΙΑ	59	5407	ε. Ν. "Ορλεάνη 26)4	ΜΑΡΙΑ (δ.)	55	19673	εις Μάλταν από 6)11)74
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	εις Λάγος από 26)8)75	ΜΑΡΙΑ	61	10333	ε. Τέλι οφ Μπάνκ 5)5
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	δ. Γιβραλτάρ 16)4 διά Λαττάκια	ΜΑΡΙΑ	62	9455	ε. Βενετία 24)4
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	δργεί εις Πειραιά από 27)12)74	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Πειραιά 1)4
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	δργεί εις Χαλκίδας από 22)3	ΜΑΡΙΑ	59	5407	ε. Κόρη 4)5
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ά. Λόμη 25)3 διά Λάγος	ΜΑΡΙΑ III	53	825	εις Αμβούργον 2)4 διά *Αμέρισαν
ΛΕΩΝ	75	15684	ά. Χιούδων 21)4 διά Σάντος	ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	ά. Φλένοντουργκ 28)4 διά Δάντσικ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8972	ε. Τρινκομαλ 28)4	ΜΑΡΙΑ Κ.	74	15938	ε. Σουεζ 31)3 διά Κίναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ.	52	5461	δ. Κων)πολίν 22)4 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	67	9069	ε. Κουβέτη 20)4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-				ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Νηπτρόδιτ 2)5
ΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Ν. "Ορλεάνη 25)4 διά *Αλεξάνδρ.	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Τσιταγκόκη 1)5 διά Μπαγκόκ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	εις Λάγος 4)7)75	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ά. Κουβέτη 5)4 διά Σάτ άλ. "Αραμπ
ΛΗΜΝΟΣ	57	10376	ε. Πειραιά 1)5	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Κόμπη 28)4 διά Γιοκοσύνα
ΛΗΤΟ	51	4677	ά. Νηπρότην 1)5	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	εις θέσιν 50.16.Β. — 01.00.Δ. 30)4
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ε. Λάγος 20)4	ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Ρόττερνταμ 29)4
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Πειραιά 13)4	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Ταυτικό 30)4
ΛΙΖΑ	52	1430	ά. Πειραιά 1)5 διά Ρίον	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ε. Νακάλα 30)4
ΛΙΔΗ	64	4701	ά. Αμβούργον 6)4 Ρ. Τανέρον	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	11229	ε. Τζένταν 28)4
ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	δ. Π. Σαΐδ 19)4 διά *Αμστερνταμ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	55	13095	εις Ράς Σουκέτηρ 18)12
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	δ. Παναμά 9)4 διά *Αθάνατα	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	δ. Γιβραλτάρ 27)4
ΛΙΛΛΥ Β.	53	2962	ε. Σπέτζα 17)4	ΜΑΡΙΤΟ	72	9885	ε. Ματανζας 24)4
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Αλεξάνδρειαν 24)4	ΜΑΡΙΤΩ	47	6125	ε. Φλωσίγκ 27)4
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18500	εις Στοκχόλμην ώπο συμπλήρωσιν	ΜΑΡΙΤΟΣ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Χόγκ Κόρκ 15)4 διά Κ. Τάουν
ΛΙΝΑΟΣ	62	10883	ε. Κόμπη 28)4	ΜΑΡΙΤΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Χιόδοτον 14)4 διά Μπιλμπάο
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Ράς Τανούρα 14)12	ΜΑΡΙΤΩ Ρ.	69	10839	ά. Ρόττερνταμ 2)5
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ε. Νηπρότην 26)4	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Π. Σαΐδ 28)4 διά Μεσόγειον
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	ά. Αμβούργον 1)5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ε. Κοραμάρ 5)4
ΛΟΓΙΑΠΤΥ	69	9045	ε. Σιγκαπούρην 28)4	ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Αλεξάνδρειαν 22)4 διά *Αλγέριον
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	δ. Μησούσιρε 26)4 διά Τζάκοσονβιλ	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ε. Γένοβα 4)5
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Κων)πολίν 22)4	ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14800	ε. Ρίο Γκράντε 26)4
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις Μηρμπέρα από 10)10)74	ΜΑΡΙΜΠΕΡ	54	3596	ά. Δρέπανον 5)10 διά Λάγος
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	61	3142	ε. Μηρμπάτο 2)5	ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΙΓΚΣ	63	9804	ε. Πασάγιες 24)4	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Ράς Τανούρα 9)4
ΛΟΥΓΙΣ	54	6103	ά. Μ. άλ. Αχαντι 8)2	ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19805	δ. Σουέζ 3)5
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)5	ΜΑΡΙΝΕ	67	3844	δ. Μησούσιρε 3)5
ΛΟΥΚΙΑ	60	8497	ε. Πόρτ Σαΐδ 3)5	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	εις Πειραιά από 3)6)75
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ε. Νταμάρ 8)2	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Αμβούργον 30)4 διά Σλονισκήλ
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Αμέρισαν 30)4	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ά. Σιγκαπούρην 30)4 διά Κίναν
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Φώλει 30)4 διά *Αρούμπα	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Ν. "Ορλεάνη 7)4 Κωνστάντζαν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Σηάτλ 31)3 διά Τζακάρτα	ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	δ. Πόρτ Σαΐδ 25)4
ΜΑΙΙ' ΕΡΑ (δ.)	58	21291	δργεί εις Πειραιά από 1)4)75	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	δ. Σουέζ 24)4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Πόρτ Σαΐδ 19)4	ΜΑΡΛΕΝ	51	1851	δ. Κων)πολίν 13)4 διά Γαλάται

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

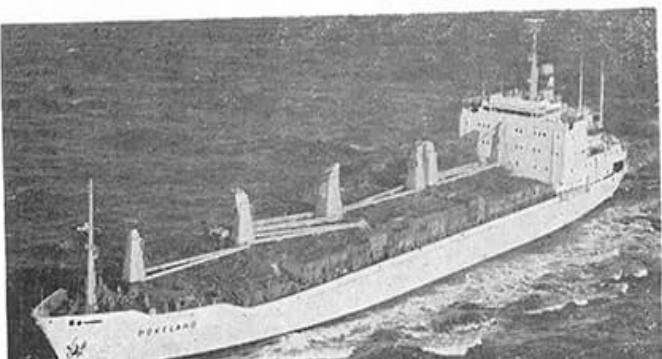
COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD. AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli & II Merarchias 2
 CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS
 TELEX: 212-496 COUL. GR.
 TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

ΜΑΡΔΕΜ (δ.)	59	13595	ξ. Πειραιά 12)4	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	δ. Σ. Μάτικελ'ς 26)4
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ξ. Κάρυκ άλι 28)4	ΜΙΧΑΗΑ ΑΓΓΕΛΟΣ ..	60	8572	μετων. «ΚΑΛΙΜΑΧΟΣ»
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	δ. Π. Σάδι 21)4	ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	δ. Μπαντίρμα 13)4 διά Δάντοιχ
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ξ. Ντουμπάτη 30)3	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	δ. Κάργυρ άλι 27)3 διά Σ. Κρουά
ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2999	δ. Φρητάσου 9)11	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ξ. Σάσουθ Ράιντιγκ Πόλιτ 3)5
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ξ. Μοριουγκάδο 22)4	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ξ. Μπάχια Μπλάνκα 22)4
ΜΑΡΩ	73	32511	ξ. Τούμπα 29)4 διά Αύστραλιαν	ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10608	ξ. Σέτε 21)4 διά Χά-φαν
ΜΑΡΩ	51	1871	ξ. Κωνιόπολιν 19)3	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	δ. Λάγος 21)4 διά Ντακάρ
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	δ. Σπέτζια 22)4 διά Μασσαλίαν	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ξ. Ντιώρμπαν 13)4
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	δ. Σακάτ 25)4 διά Νταμάμ	ΜΟΛΟΤΟΒΑ	71	9101	ξ. Σιγκαπούρη 8)4
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ξ. Χόγκ Κόγκ 4)5 διά Τακοράντι	ΜΟΜΠΙΛΙΑ (δ.)	69	47958	δ. Βαγγαρέλ 11)4 διά Περσικόν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ξ. Βούδηπον 27)4	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ξ. Πειραιά 30)1
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΙΟΣ	57	8906	εις Λάγος από 19)9)75	ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	δ. Σουέζ 20)4
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	εις Τζένταν από 22)2)12	ΜΟΣΚΑ	57	2926	δ. "Αμέρερσαν 30)4 διά Πειραιά
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	δ. Σ. Τζάν 1)5 διά Βερακρούζ	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ξ. Βούδηπον 25)2
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	εις Λάγος 20)9)75	ΜΠΑΛΙΤΙΚΗ ΓΚΑΛ	63	1562	ξ. Πειραιά 23)4
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ξ. Μπακόγκ 29)3	ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	δ. "Αμπιτζάν 17)3
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ξ. Ρόπτερνταμ 28)4	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	δ. "Αμπο Ντάμπι 2)5
ΜΕΓΑΛΟΠΟΙΑΣ	71	9426	ξ. Κόμπη 1)5	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	δ. Βούδηπον 25)4 διά 'Αγγλιαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ξ. Ρόπτερνταμ 5)5 διά Μόντρεαλ	ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	δρεγή εις Πειραιά από 1)6)75
ΜΕΙΛΑΛΑ	52	1699	ά. Σετουμπάλη 29)4 διά Πειραιά	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	9218	ξ. Πειραιά 11)4
ΜΕΙΛΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Κ. Τάσου 30)4 διά Περσικόν	ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	δρεγή εις Τζάκσονσθιλ από 22)6)75
ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Ντάρμπαν 4)5	ΜΠΟΡΕ Β	68	3340	δ. Σόντερλετ 30)4
ΜΕΙΑΤΕΜΙ II	63	9755	ά. Ντρόπτι 1)5	ΜΠΟΡΕ VII	72	3166	δ. 'Αμπερσαν 28)4 διά Ρουέν
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Λιθόριο 23)4 διά Λάγος	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	56	6553	δ. Πειραιά 19)4 διά Θεσγίνη
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ	57	3749	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)5 διά Π. 'Αρθουρ	ΜΠΡΑΒΟ ΛΑΕΞ	50	4375	δ. Πειραιά 17)4 διά Κωνστάντζαν
ΜΕΡΑΚΑΗΣ	75	20802	ά. Ρόπτερνταμ 9)4 διά Κή Γουέστ	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	δ. Βρέμην 22)4 διά Κωνιόπολιν
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ύπο παραλαβήν	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	εις Λάγος 15)12
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	εις Πειραιά από 25)1)75	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	δ. Χάρηρην 4)4
ΜΕΣΟΛΟΠΠΙ (δ.)	74	61172	ά. Κάρυκ άλι 21)4 διά Ριγιέκα	ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ξ. Χαλκίδα 24)3
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	εις Σύρου 22)3	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	δ. Λ. Πάλμας 4)5 Π. Χάρκουρτ
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17840	ά. Λάγος 2014 διά Νεάπολιν	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	εις Λάγος 3)10)75
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ξ. Ράς Τανόύρα 2)5				
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	76	19200	εις Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν				
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	προσήρ. Εξωθι Κίγκστον 4)5				
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ξ. Βοστόνη 30)4				
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ρόπτερνταμ 15)4 διά 'Αρφούπα				
ΜΕΣ. ΔΩΣΑ (δ.)	76	18500	εις Γκότεμπουργκ ύπο συμπλήρωσιν				
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	όποιο Μπούκον 24)4 Χόγκ Κόγκ				
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Νεάπολιν 2)5				
ΜΕΣ. ΛΑΜΒΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Ντάρμπαν 2)5 διά Χόμπαρτ				
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μ. δλ Φαχάλ 27)4 Μπ. Μασάρ				
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιβρατάρ 30)4 διά Ζουετίνια				
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Λάγος 12)4 διά Κιουρασάο				
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ξ. Ταμπαγκού 29)4				
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Γιούχούμας 27)4 διά Π. Μπούκου				
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ξ. 'Ηοτζχαν 6)5				
ΜΕΣ. ΤΟΜΗΝ (δ.)	65	51412	ά. Τέμπη Μπαΐ 25)5 Ρ. Τανόύρα				
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Κιουρασάο 13)4 διά Μπόνυ				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 60		11702	ξ. Ντάρμπαν 24)4				
ΜΗΛΟΣ II	48	1338	δ. Σουέζ 30)4				
ΜΗΛΟΣ III	49	2340	ύπο παραλαβήν				
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Πασάγιες 25)4 διά Τζάκονσθιλ				
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Τζάκονσθιλ 27)4 διά Τάμπα				
ΜΙΛΕΝΑ Α.	60	3401	εις Λάγος από 1)9)75				
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Ρ. Γκράντε 14)4 διά Γόδνια				
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ξ. 'Αμβούργον 29)4				
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 27)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤY	69	1572	ά. Κολόπτη 2)4 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	71	1598	δ. Παναμάδ 28)4				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΟΣ	72	1580	ά. Πειραιά 29)4 διά Βαρκελώνη				
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ	70	1582	ά. Κολόπτη 3)4 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	ξ. Πειραιά 4)5				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Ντεμέράρα 27)4 διά ΗΠΑ				
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	δ. Σουέζ 3)3 διά Γκιάν				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	εις Στυκαπούρην από 4)12				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 19)4 διά Κίγκστον				
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ξ. Πειραιά 2)5				
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)4 διά Τάμπα				
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ά. Κολόπτη 2)4 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Πειραιά 4)5 διά Τεργέστην				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ξ. Βούδηπον 16)4				
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Βαρκελώνην 3)5 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ξ. Κόπτη 18)4				
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	ά. Βούδηπον 28)4				
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	ξ. Πειραιά 30)4				
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Σάδι 28)4				
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ξ. Χιούστον 15)4				
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ά. Π. δφ Σπαίην 30)4 Π. Καμπέλο				
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 3)5 διά 'Αλεξάνδρειαν				
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Γκάλδεστον 10)4				
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ξ. Πειραιά 4)5				
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ξ. Χόγκ Κόγκ 1)5 διά Μανίλα				
ΜΙΝΙ ΛΙΔΔΑ	70	1591	ξ. Τζένταν 23)4				
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	70	1590	ξ. Ν. 'Ορλεάνη 15)4				
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)4 Προγκρέσο				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Λιθόριο 2)5 διά Λαττάκια				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ξ. Κίγκστον 13)4				
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ξ. Κίγκστον 28)4				
ΜΙΝΙ ΛΙΠΤ	70	1582	εις Ταϊταγκόχη από 16)7)75				
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ξ. Κόμπη 18)4				
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	ξ. Πειραιά 30)4				
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)4 Μπόκα Τοίκα				
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ξ. Π. Εσκιδέλ 4)5				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ	70	1592	ά. Π. δφ Σπαίην 17)4 Βενεζουέλαν				
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1578	ξ. Σαδόνη 30)4 διά Κατάνια				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ξ. Χόγκ Κόγκ 29)4 διά Μανίλα				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)4				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	75	1578	ά. Φιλαδέλφεια 4)5 διά Ματζάνας				
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)4 Ρ. Μπουένο				
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 29)4 διά Θεσγίνη				
ΜΙΝΙ ΛΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Βίλιγκτον 31)5 Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΩΣ	75	20802	ά. 'Αιμπούργον 2)5 διά Τάμπα				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ξ. Λεϊκ Τσάρδης 25)3				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Μοριουγκάδης 24)4 διά Τοίμπα				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	20802	ά. Μπάρι 1)5				
ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ύπο παραλαβήν				

ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ά. Σαουθάμπτον 27)4 διά *'Οράν ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	είς Λάγος 11)10)75
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΔ. δ.	65	32060	Ε. Σιγκαπούρην 1)5			
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11955	Ε. Πόρτ Κάισερ 30)4			
ΝΤΑΦΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .	70	8175	ά. Τενερίφη 19)4 διά Ντακάρ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Γένοβα 29)4 διά Περσικόν
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ ..	61	13198	ά. Βανκούμπερ 5)5 διά Β. *Αφρικήν			
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ·	63	13751	ά. Μόντρεαλ 3)5			
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ά. *Αλεξανδρείαν 1)6			
ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3949	ά. *Άμεριζργου 2912 (Έπισκευαι)			
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΩΔ. δ.	64	31040	ά. Ιούρασον 14)4 διά Φορκάντος			
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΩΔ. δ.	55	8821	Ε. Καρθαγένην 28)3			
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Λάδ. Πάλμιας 19)12 διά Λάγος ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. Βρέμην 14)4 διά Λάγος
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Γιθραλτάρ 27)4 διά Φιλαδέλφειαν			
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ά. Λάγος 12)3			
ΝΤΟΛΑΥ	55	3266	Ε. Μασσαλίαν 1)5			
ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.)	75	48100	είς Λά. Σιούτα			
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Ν. *Ορλεάνην 16)4 διά Π. Κορτές			
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ ..	69	9072	δ. Μπρούσνιαστουτελ 17)4 διά *Αθάνα			
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	75	65000	άργει είς Πειραιά διά 15)3			
ΝΤΩΝΤΑΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	Ε. Βαλτιμόρην 3)5			
ΞΕΝΗ	55	1963	είς θέσην 36.33 Β. — 06.17 Δ. 2)1			
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	Ε. Σιγκαπούρην 27)4			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ά. Ραθέννα 13)4 διά Πειραιών			
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ά. Σιγκαπούρην 26)4 διά Κόμπε ΟΘΩΝ	57	9448	είς Πειραιών διά 26)2
ΟΓΙΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	είς Πειραιών διά 28)10			
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ.	62	11376	Ε. Βοστώνην 29)4 διά *Ιταλίαν			
ΟΙΝΟΣ, ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20629	Ε. Γκρέβη Χάρτηρ 3)5			
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	Ε. *Ανκόνα 22)4			
ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΙΝΤΕΝ ·	72	20356	ά. Κόμπε 27)4 Π. "Αντζελες			
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	23412	ά. *Ινδούμα 31)3 Μπελγκουάν			
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Ν. Υόρκη 27)4 διά Θεσσαλίη			
ΟΛΥΜΠΙΑ (υπερωκ.)	53	17434	άργει είς Πειραιών διά 24)2)74			
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	Ε. Λισσαΐδην 28)4			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Σακάι 12)4 διά Περσικόν			
ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	Ε. Βρεστην 2)5			
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	Ε. Κουβέλη 31)3			
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Ν. *Ορλεάνη 25)4 διά Κιουρασάο			
ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	ά. Αδριεντ 27)4			
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	είς Λάγος 24)3			
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. Ρόττενταμ 29)4 διά Λάγος			
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Γιθραλτάρ 21)4 διά Τέξας			
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	Ε. Σιγκαπούρην 2)5			
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	είς Λάγος 24)3			
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ.	65	38716	Ε. Ν. *Ορλεάνη 2)5			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	Ε. Ντώρμπαν 6)4			
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	70	10708	Ε. Κολόμπο 29)4			
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ά. *Ιμιμνχάν 15)4 διά Φλώσικ ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	ά. Λ. Πάλμας 25)11 διά Λάγος			
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	ύπο παραλαβήν			
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ά. *Αμπιτζάν 22)4 διά Τακοράντι			
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Βομβάνη 30)4 διά Λάγος			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	50	1439	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Βίλμινκτον 4)5 διά Σικάγον			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	Ε. Πειραιών 24)4			
ΠΑΙΑΝ	60	9317	Ε. Ντώρμπαν 30)4			
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	58	23607	προσήρ. Ξέωθι Μαρακάνιπο 4)5			
ΠΑΙΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.)	75	18500	είς Νάσκωφ ύπο συμπλήρωσιν			
ΠΑΙΡΗΟΥΣ ΣΚΑΥ· δ.	76	18500	είς Νάσκωφ ύπο συμπλήρωσιν			
ΠΑΙΜ. Β. (δ.)	58	21904	ά. Φιλαδέλφεια 20)4 διά *Αρούμπα			
ΠΑΛΜΙΣ	58	5431	ύπο παραλαβήν			
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ά. Δάντοιχ 13)4			
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. *Αμπού Ντάμι 26)4 Κουδείτ			
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Πειραιών 18)4			
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. Μπιλμπάο 28)4			
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Κωνυπόλιν 7)3 Μαύρην Θάλασσαν			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Ντουμπάτι 1)5 διά Ντώρμπαν			
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. *Αμπέρσαν 30)4			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	ά. Τζένταν 20)4 διά Π. Καμπούς			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Μπρούνιμποτελ 26)3 *Αλγερίαν			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. *Αμπέρσαν 22)4 διά Κωνστάντζαν			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	57	10493	ά. Μπάρον 9)1			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	58	9367	ά. *Αμπιτζάν 22)4			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ά. *Αντοφαγκάστα 27)4 διά Κεμπέκ			
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Πέναγκ 26)4 διά Μπορτώ			
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Γκρηλούκ 20)4 Μαύρην Θάλασσαν			
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. Τόκιο 6)2 διά *Ιθασίρο			
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ύπο παραλαβήν			
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ (δ.)	64	34179	ά. Παραλαβήν			
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Νταμπιέρ 7)4			
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ά. Σουέζ 30)4 διά Ντουμπάτι			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Γιαντί Σαούντ 21)4 Χιροχάτα			
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	ά. Κωνυπόλιν 29)4			
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Πόρτλαντ (Β.) 30)3 Βλαδιβοστόκ			
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	ά. Ντουμπάτι 30)4			
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Σουέζ 27)4			
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Κ. Τάουν 30)4 διά Λάγος			
ΠΑΠΑΛΕΖΗΣ	57	8992	ά. Ντόχα 9)4			
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ά. Πόρτ ντε Μπούν 4)5			
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ύπο παραλαβήν			
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Λός *Αντζελες 1)5			
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ά. Κωνυπόλιν 1)4			
ΠΑΡΓΑ	59	10442	ά. Σ. Τζόν 5)5 διά Κίγκοτον			
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Τζ 14)4 διά Ν. *Αφρικήν			
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει είς Πειραιών διά 6)6)75			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ	56	6155	ά. Πειραιών 10)4			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	ά. Πόρτλαντ (Με) 15)4 Γιθραλτάρ			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	ά. Σιγκαπούρη 30)4 διά Περσικόν			
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. Σαουθάμπτον 13)4 διά *Αλγερίαν			
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΩΔ. δ.	65	31768	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 4)5			
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ)	50	16259	ά. Πειραιών διά 9)12 (έπισκ.)			
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Σουάνον 26)4			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Σουάνον 20)4			
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Π. Σάιδ 4)5 διά Τομπρούκ			
ΠΑΥΛΟΣ Μ.Π.	76	28150	ά. Ρότερνταμ 3)2			
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Χάμπτον Ρ. 30)4 Ρότερνταμ			
ΠΕΛΑΣ	58	27372	ά. Γιθραλτάρ 19)4			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ά. *Αγ. Φραγκίσκον 6)2			
ΠΕΛΟΨ	55	7508	ά. Τακοράντι 12)2			
ΠΕΛΟΨ	59	1863	ά. *Αλεξανδρείαν 22)4			
ΠΕΜΑ	60	4865	ά. Π. Σάιδ 14)12 διά Πειραιών			
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	άργει είς Πειραιών διά 7)6)75			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Σουέζ 8)4 διά Γκιζάν			
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Ζ. Κ. (μ.)	55	17999	ά. Π. Κορτές 26)4 διά Π. & Πέρ			
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥ- ΣΗΣ (μ.)	76	45000	είς Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν			
ΠΕΡΙΔΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	άργει είς Πειραιών διά 22)4)75			
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΙΑΝ	64	10865	ά. Σουέζ 7)4 διά Τακονόύρα			
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ά. Τζένταν 19)2 διά *Ιράν			
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ά. Πειραιών 20)3 διά Δ. *Αφρικήν			
ΠΕΡΑΛ	53	8231	ά. Κωνυπόλιν 25)4 διά Γαλάτεια			
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. Καλεδοτά Πόλιν 29)4 διά ΗΠΑ			
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Φρημάντι 28)4 διά Μπαχρέιν			
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ά. Φρημάντι 28)4 διά Μπαχρέιν			
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ά. Φρημάντι 28)4 διά Μπαχρέιν			

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111 Telex 212557

212558

ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	ε. Τζένταν 21)4	ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	δ. Τενερίφην 29)4 διά Π. Σουδάν
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	ε. Πειραιά 24)3	ΤΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ Δ.	64	40098	δ. Πόρτλαντ (Με.) 16)4 Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	δ. Π. Σάδι 19)3	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	εις Λάγος όπο 12)8)75
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ε. Ούναν Φείραν 25)4	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά Πότι
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ε. Τζένταν 1)5	ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	Ε. Π. ντε Μπούκ 29)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. Τής 3)5 διά Μεσόγειον	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Χάμπτον Ρ. 30)4 διά Πολωνίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	δ. Π. Σάδι 5)5 διά Τζένταν	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. 'Αμπιτζάν 22)4
ΠΕΤΡΟΛΑ xvii (δ.)	54	12107	ά. Πειραιά 20)4 διά Σφάξ	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3348	δ. Πειραιά 27)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.)	58	20207	ά. Πειραιά 3)5 δι' Αιγυπτίου	ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	δ. Λέρνακα 8)4 διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIII (δ.)	55	16996	ά. Πειραιά 30)4 δι' 'Αιμέροναν	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	δ. Σουζ 20)3 διά Κίναν
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.)	56	17259	ά. Τζένταν 19)4 διά Σουέζ	ΠΡΟΣΩ	68	34640	δ. Ναγκόγια 29)4 διά Π. Χέντλαντ
ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.)	56	17579	ά. Πειραιά 27)4	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ε. 'Αμπερτεντα 24)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.)	58	27279	εις Πειραιά από 17)11	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	ε. Ντουμπάτι 1)5
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVII (δ.)	64	53342	εις Πειραιά από 22)6)75	ΠΤΟΛΕΑΜΙΣ	62	10165	ε. Γιοκούμα 25)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVIII (δ.)	62	49397	εις Πειραιά από 22)5)75	ΠΥΘΙΑ	72	10382	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5)5
ΠΕΤΡΟΛΑ XXX	56	2796	ά. Πειραιά 3)5 διά Τζένταν	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	65	33971	διό παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.)	66	43399	ά. Ράς Τανόύρα 28)4	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	15000	δ. Λέρνερου 27)4 διά Μόντρεαλ
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.)	57	22479	δ. Π. Σάδι 2)5	ΠΩΛΙΝΑ	51	8684	εις Λάγος όπο 19)6)75
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 21)4	ΡΑΝΙΑ (δ.)	55	12476	δ. Γιβραλτάρ 22)4 διά Κόλπον
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.)	51	16440	ά. Πειραιά 23)3 διά Μπάνιας	ΡΑΤΑΧΙΛΑΣ	70	2678	ε. Πειραιά 1)5
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.)	52	11593	ε. Πειραιά 7)3	ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	ε. Τζένταν 9)4
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXVI (δ.)	60	26467	ά. Ράς Τανόύρα 19)4	ΡΕΑ	71	9025	ά. Μπαρανκίλα 9)4 διά Σ. Μάρτα
ΠΕΤΡΟΛΑ XL	58	1860	δ. Σουέζ 18)4	ΡΕΑ	56	4388	δ. Π. Σάδι 5)5
ΠΕΤΡΟΛΑ I	50	3647	ά. Τζένταν 14)4	ΡΕΑ	61	4152	δ. Τακοράντι 7)4 διά Λαττάκια
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ά. "Αντζέλες 31)3 Μπαλμπόα	ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	μεταν. «ΦΕΛΙΣ»
ΠΗΑΕΑΣ	69	10016	ε. Στυκαπόύρη 3)5 δι' Αιστραλίαν	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	58	13093	ά. Σ. Μαρτίν 20)4 διά Σαλάθερυ
ΠΗΑΕΥΣ	50	2282	ά. Χέροναντ 27)4 Χλόμουστ	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΣΠΙΡΙΤ	53	5418	ά. Πειραιά 22)4 διά Πάτραν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ι	61	10072	ά. "Νοτ Λόντον 13)4 δι' Ιαπωνίαν	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. 'Αιμέροναν 30)3 διά Λάγος
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	9045	δ. Γιβραλτάρ 22)4	ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Στεττίνον 6)4
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	εις Σίνεβ 23)1	ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ	56	1990	δ. Νάντην 23)4 διά Λάγος
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ά. Μπάχια Μπλάνκα 24)4 Ιταλίαν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13883	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)4 δι' 'Αλγερία
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Μπάρον 26)4	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ε. Γδύνια 3)5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3656	ά. "Αιμερύργον 13)4 Μαυριτανίαν	ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ δ.	57	23693	άργει εις Πειραιά από 30)4)75
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. "Αντεν 25)4 δι' Ασσάμπ	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Γιοκούμα 28)4 Σιογκάμα
ΠΙΤΤΙΑ	72	9462	ε. Ν. 'Υρκη 25)4	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	63	16810	ά. Αιμέροναν 16)4 διά Μιδρυμπαν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	δ. Μπρούνουμπούτελ 27)4 Λένινγκραντ	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά. Αιμερύργον 29)4 διά Καναδά
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Φάλκενμπεργκ 27)4 διά Κέλεν	ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε. Βενετία 25)4
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. 'Αιμέροαν 28)4 διά Λαττάκια	ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Κόμπε 27)4 διά Τόκιο
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ	72	3551	ά. 'Αιμπιτζάν 18)4 διά Κόνιακρου	ΡΙΟ ΝΤΙ ΖΑΝΕΙΓΡΟ	57	4860	ε. Χάμπτον Ρ. 5)5
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Χάλιφας 19)4 δι' 'Οθέντο	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	δ. Κωνιόπολι 28)11 Μαύρην Θάλασσα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Ντόρμπαν 2)5	ΡΙΤΑ	37	5613	ά. Πόλμας 9)3 διά Σάφι
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	ε. Μπαρλέτα 3)5	ΡΟΔΑΝΟΗ Α.	24	5262	ε. Τζένταν 19)4
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Ρηγιέκα 22)4	ΡΟΔΟΝΑΣ	52	1597	διό παραλαβήν
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	άργει εις Πειραιά από 5)6)75	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 4)5 δι' Ειρηνικόν
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Τριπολίν (Ιτιάνης) 11)4 δι' Ιράν	ΡΟΖ Β. (δ.)	58	12208	ά. Πόλμας 19)4 διά Λουάντα
ΠΟΛΑ	56	7989	εις Λάγος από 15)9)75	ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ε. Ντάρμπιταν 27)4
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει εις Χαλκίδα από 17)2)75	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Μ. δι' 'Αχμαντί 22)3 Μπ. Σαπούρ
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	50	7544	δ. Π. Σάδι 28)4	ΡΟΖΕΑΣ	54	2676	ά. Ντούμπαν 21)4 Άμπου Ντάμπι
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ε. Μπ. 'Αύρες 23)4	ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	εις Μπανάρ Σαπούρ από 21)2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	εις Λάγος από 14)8)75	ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ε. Λονδίνον 24)4
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15)4)75	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Λονδίνον 28)4
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ε. "Άγ. Φραγκίσκον 3)5	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ά. Ν. 'Υρκη 1)5 Βενεζουέλαν
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Κολούμπια Ρ. 14)4 Ιαπωνίαν	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	εξωθι Λάγος, 5)2
ΠΟΠΗ Μ.	52	7209	διό παραλαβήν	ΣΑΙΝΤ ΜΑΪΚΕΛ	61	11317	ε. Πειραιά 30)4
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	ε. Πειραιά 3)5	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Μ. δι' 'Αχμαντί 17)4 Μπ. Σαπούρ
ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ά. Τενερίφην 28)4 δι' 'Αλγκεθίρας	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ε. Σκίκιτα 13)3 Μπαντάρ 'Αμπάς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ά. Π. Σάδι 2)5	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Μπάχια Μπλάνκα 3)4 Βατούν
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Σάντος 16)4 διά Βιτόρια				

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

CABLE ADDRESS: GLOCHARS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

ΣΑΜΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	71	5047	δ. Μπρούνισμπουτελ 3)5 διά Λύμπεκ	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	Ε. Τζένταν 22)4
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	δ. 'Αμερέσαν 28)4 διά Χαμίνα	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.	56	8878	Ε. Πειραιᾶ 2)4
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	δ. Κων)πολιν 26)4 διά Κωνστάντζαν	ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	Ε. Γιοκατσί 16)4
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	δ. Βενετίαν 5)5	ΣΤΑΜΕΝΗΣ δ.)	70	17840	Ε. Γιοκατσί 16)4
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	δ. Βρέστον 29)4	ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	Ε. Κουφέτ 4)4
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ.	57	12812	υπό παραλαβήν	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ δ.)	70	17840	δ. Σουέζ 27)4
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	δ. Κων)πολιν 22)4 Μαύρην Θάλασσαν	ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. 'Αμεριργον 15)4 διά Καμσάρ
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Ντάρμπιαν 13)4	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	δ. 'Αμεριργον 15)4 διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	δ. Λ. 'Αντζελες 3)5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Πειραιᾶ 10)4	ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ	73	14667	δ. Νιούκαστορ 28)4 διά *Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΑ	63	13841	δ. Π. 'Ελιζαμπεθ 27)4	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	δ. Βανκούμπερ 2)5
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	δ. 'Αμερέσαν 30)4	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ	56	4029	δ. 'Αμερέσαν 16)4 Π. Χάρκουρτ
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	δ. Χιούτον 7)4 διά Π. Καμπέλο	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. δ.)	76	164691	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 9)3
ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	73	8849	δ. Σάουθεντ 27)4 διά *Αμετέρνταμ				
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	δ. Ν. 'Ορλέαν 29)4 Σουηδίαν				
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	δ. 'Αμερέσαν 1)5				
ΣΑΝΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	δ. Κάρντιφ 3)5 διά Νάπτην				
ΣΑΡΑΛΟΤΤΑ	60	4083	δ. Ρότερνταμ 22)4 (ἐπωλ.)	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-	64	44726	ά. Κάργκ "Αίλ 9)4 διά Σ. Κρουά
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	δ. 'Αμερέσαν 18)4 (ἐπωλ.)	ΣΤΕΛΙΟΣ δ.)	58	20709	ά. Λ. Πάλμας 23)12 (ἐπωλ.)
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Λάγος ἀπό 2)1				
ΣΑΡΩΝΙΣ δ.)	56	12355	δ. Πειραιᾶ 30)4 διά Λαύριον				
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	εις Λαττάκια 30)3	ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	Ε. Νεάπολιν 12)4
ΣΑΣ	40	5360	εις Λάγος ἀπό 5)11	ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	δ. 'Αμπιντάν 21)4 διά Λάγος
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	δ. Σιγκαπούρη 3)5 Μπ. "Αύρες	ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	δ. Στεττίνον 31)3 διά Κίελον
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	δ. Γκαλπόρτ 23)4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Μοριουγκάο 19)4 διά *Ιαπωνίαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	εις Μασσαλίαν 4)5	ΣΤΟΛ ΑΝΝΑ δ.)	60	12281	δ. 'Αντεν 2)5 διά Καράται
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	δ. 'Αμερέσαν 24)4 διά *Οράν	ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ δ.)	57	12729	ά. Ν. 'Ορλέαν 22)4 διά Χιούστον
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	δ. Χιούταν 14)2 διά Μισουάν	ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ δ.)	54	11582	ύπο παραλαβήν
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	δ. Θάντερ Μπαΐν 2)5 Μπέλφαστ	ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ.	58	12506	ά. Καράται 18)4 Μπ. Μασάρ
ΣΗ ΛΑΙ·ΟΝ	53	6504	εις Πειραιᾶ ἀπό 14)12	ΣΤΟΑΤ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ δ.	60	13979	ά. Καράται 24)11 διά Βομβάνην
ΣΗ ΜΠΕΡΤ	72	9824	δ. Μαπούτο (Α. Μάρκ.) 30)4				
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	56	8267	δ. Παναμά 29)2 διά Μεξικόν				
ΣΗ ΡΕ·Ι·ΝΤΖΕΡ	59	11545	δ. Μπέλιγκχαμ 21)4				
ΣΗ ΤΑ·Ι·ΓΚΕΡ	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 26)4 διά Μαλάγκα				
ΣΗ ΤΑ·Ι·ΝΤ	71	10010	δ. Παναμά 15)4				
ΣΗ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	74	9100	εις Ρότερνταμ ἀπό 6)12				
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	9000	εις Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν				
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	εις Πειραιᾶ 25)2				
ΣΗΜΕ·Ι·ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	δ. Κων)πολιν 9)3				
ΣΗΠΕΡΑ	52	4755	εξωθ. Λάγος 18)3				
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	70	10175	δ. Σιγκαπούρη 2)5 Τελόχ Έλευθερίας				
ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	δ. Μαδέρα 16)4 διά Ταπτίκο				
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	δ. Μόντρεαλ 30)4 διά *Άλγερια				
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	δ. Ρ. 'Ιανέριο 15)3 διά Βεγγαζίνη				
ΣΙΛΒΕΡ ΑΙ·ΛΑΝΤ	58	11452	εις Πειραιᾶ ἀπό 4)3				
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	εις Λάγος ἀπό 28)8)75				
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Ρανγκούν 8)4				
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	δ. Βομβάνη 24)4				
ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	δ. Σουέζ 31)3 Μπαντάρ Σαπούρ				
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	δ. Σουέζ 3)5				
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	δ. Ν. 'Ορλέαν 29)4				
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	δ. Λεμεσόσπ 28)3 διά Λαύριον				
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 20)6)75				
ΣΙΣΚΙΝΑ	48	3767	εις Λευσσόδ 12)4				
ΣΙΣΣΥ	60	7563	δ. 'Αλεξανδρεια 24)4				
ΣΙΤΑΝΤΕΛ	70	2762	ύπο παραλαβήν				
ΣΙΦΟΝΟΣ	62	3097	δ. Κιουρασάδ 3)5				
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	δ. Γιβραλτάρ 13)4 Κόλπον ΗΠΑ				
ΣΚΑΠΓΟΥ·Ι·Α	76	19150	δ. Παναμά 15)4 διά *Ιαπωνίαν				
ΣΚΑΠΟΥ·Ι·ΝΤ	70	9077	δ. Π. Σάδι 2)5				
ΣΚΑΠΛΕ·Ι·Κ	53	3899	εις Κίατο ἀπό 29)3				
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	εις Πειραιᾶ 15)4				
ΣΚΑΠΜΑΡΙΝΕΡ	76	18500	εις Γκότεμπουργκ ύπο συμπλήρωσιν				
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	δ. Μ. δ. 'Αγκαντ 23)4				
ΣΚΑΠΝΤΕ	76	19400	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν				
ΣΚΑΠΤΡΑΣΤ (δ.)	76	18500	δ. Γιβραλτάρ 4)5 διά Πειραιᾶ				
ΣΚΑΠΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δ.)	60	21130	δ. Στοκούλην 21)4 Ρότερνταμ				
ΣΚΑΠΧΙΛΑ	61	12012	δ. Αμπιτζάν 10)3 διά Λάγος				
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Μπ. 'Άθρες 24)4				
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	δ. Πειραιᾶ 4)5				
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Σουέζ 27)4				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	δ. Σάντος 25)4 διά Μόντρεαλ				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	δ. Χαλκίδα 20)3 διά Λιθήνη				
ΣΟΒΕΡΕ·Ι·Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	δ. Γιβραλτάρ 5)4 διά Λαττάκια				
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Σουέζ 5)4 διά Μπάραν				
ΤΟΥΝΑΝ ΔΕ·Ι·Κ (δ.)	61	20433	εις Βοστώνη 4)4				
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	δ. Κων)πολιν 28)4 Μαύρην Θάλασσαν				
ΣΟΥΖΥ	57	10687	δ. Π. 'Ελιζαμπεθ 13)4				
ΣΟΥ·Ι·Φ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	δ. Λάγος 20)4				
ΣΟΥ·Ι·Φ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	δ. Λάνος 13)3 διά *Αμπιτζάν				
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Ντώρμπαν 6)4 διά *Ιαπωνίαν				
ΣΟΥΛΙ	55	16260	δ. Βάθλος Μπαΐν 29)4 Ντώρμπαν				
ΣΟΦΙΑ	65	14048	εις Φιλαδέλφειαν 24)4				
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ε. Νταΐάν 18)3				
ΣΟΦΙΑ	50	5455	δ. Π. Σάδι 13)4				
ΣΟΦΙΑ Β.	57	9990	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 14)10)75				
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8149	εις Σιγκαπούρην ἀπό 21)2				
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	δ. 'Αμπιτζάν 11)12)75 διά Λάγος				
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	δ. Αντεν 27)4 διά Μπαντίρε				
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	δ. Νταΐάν 26)4				
ΣΟΦΙΑ Τ.	53	2756	δ. Πασάγιες 19)4 διά Λάγος				
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-							
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	δ. Ν. 'Ορλέαν 22)4 Ρότερνταμ				
ΣΠΑΡΤΗ	52	1316	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΙΓΓΕΛΟΣ	70	4361	δ. Μόντρεαλ 30)4 διά Κάρντιφ				
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	δ. Πειραιᾶ 23)4				
ΣΠΕΤΣΑΙ	58	11962	δ. Παρανάγουα 22)3 Κορασάρ				
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	δ. Βασκελώνη 26)4 διά Πειραιᾶ				
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	δ. Σάδι 4)5				
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	49	1999	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ Ι.	70	54810	υπό παραλαβήν				
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	δ. Φόλευ 27)4 Στοκούλην				
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	εις Πειραιᾶ ἀπό 25)7)75				
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	δ. Φόλευ 16)4 διά Αδυούσταν				
ΣΤΑΛΩ 2							
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.							
ΣΤΑΜΕΙΡΙΚΟΣ							
ΣΤΑΜΕΝΗΣ δ.)							
ΣΤΑΜΟΣ							
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ δ.)							
ΣΤΑΜΥ							
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ							
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ							
ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ							
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ							
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ							
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. δ.)							
ΣΤΕΛΛΑ							
ΣΤΕΛΛΑ Κ.							
ΣΤΕΛΛΑ Ρ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ							
ΣΤΟΛ ΑΝΝΑ δ.)							
ΣΤΟΛ ΡΑ·Ι·ΝΟ							
ΣΤΟΛ ΦΟΥΤΖΙ δ.)							
ΣΤΟΛ ΣΤΑΠΙΝ							
ΣΤΟΛ ΤΑΝΑ							
ΣΥΝΑΣΣΟΣ δ.)							
ΣΥΝΑΥΤΙΑΣ							
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ							
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ							
ΣΥΝΕΤΟΣ							
ΣΥΝΤΟΜΙΑ							
ΣΥΡΑ							
ΣΥΡΟΣ							
ΣΩΤΗΡ							
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.							
ΤΑΚΑ							
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)							
ΤΑΜΑΡΑ							
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ							
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ							
ΤΑ							

ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	Ε. 'Αμερέσαν 1)5	
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ά. Π. "Αρθουρ 22)4	
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΟΚ.	66	44895	ά. Πόρτλαντ (Με) 2)5 δι' 'Αρζου	
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Κολόνπο 30)4	
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ	64	52868	δ. Σουέζ 25)4	
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Τζέντα 24)3 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει είς Πειραιά από 16)10)75	
ΥΔΡΑ	69	10964	δ. Παναμά 27)4	
ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΑ	58	10499	ά. Γιβραλτάρ 21)10 διά Λάγος	
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	είς Λάγος από 1)9)75	
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	είς Λάγος από 7)7)75	
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	Εξωθ. Ντώρπαν 4)5	
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	59	23678	άργει είς Πειραιά από 2)7)75	
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	Ε. Νιουμπάι 5)2	
ΦΑΙΑΣ	70	11489	Ε. Μπαχρέιν 4)5	
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Βίλμιγκτον 4)5 διά Σαθάνναν	
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	Ε. Βαρκελώνη 1)5	
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	Ε. Λεμεσός 3)5	
ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	ά. Π. Σαΐδ 30)4	
ΦΑΛΛΟΥΘ	59	9830	ά. Τζέντα 3)4	
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ά. Κάρυκ "Αίλ 26)4 Ταϊταγκόκ	
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	Ε. Λά Γκουλέτ 12)4	
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	Ε. Πειραιά 2)5	
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	Ε. Μπιλμπάρο 18)4	
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	Ε. Φαλκενμπεργκ 28)4	
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΪ·ΚΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 29)4 διά Σικάγον	
ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	δ. Π. Σαΐδ 2)5 διά Σιγκαπούρην	
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛ)ΝΗΣ	62	31050	Ε. Κων)πολιν 14)4	
ΦΙΑΙΑ	58	10687	είς Λάγος από 24)9)75	
ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ. 75	62	62498	ε. Πειραιά 30)4	
ΦΙΑΙΚΟΣ	59	10248	ά. Σάντα 2)5 διά Μπ. "Άθρες	
ΦΙΑΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Πειραιά 4)5 διά Λιθόρνο	
ΦΙΑΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	ύπό παραλαβήν	
ΦΙΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	Ε. "Ιμινάχ 4)5	
ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Ντόρντρεχ 5)5 διά Βρέμην	
ΦΡΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Μουστούρε 17)4 δι' ΗΠΑ	
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Π. Κέμπλα 4)4 διά Κίνα	
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Θεούτα 28)4 διά Βαλτιμόρην	
ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Πειραιά 2)1	
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ά. 'Αμερόργον 4)5 διά Βρέμην	
ΦΟΙΝΙΞ	48	3269	Ε. Ραθέννα 13)4	
ΦΟΝΤΕΑΕ	50	1338	Ε. Ριγιέκα 3)5	
ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	είς Πειραιά 23)3	
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Ρας Τανόρα 24)4	
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ύπό παραλαβήν	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	47	3591	προσήρ. Έξωθ. Γάζας 5)1	
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Πειραιά 3)4 διά Γιβραλτάρ	
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	δ. Γιβραλτάρ 9)4 διά Μόντρεαλ	
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Όζακα 28)4 διά Μιζουσίμα	
ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	11362	Ε. "Ειδεν 1)5	
ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21416	Ε. Ριο Γκράντε 26)4	
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	Ε. Πόρτ Μπαντάρ 7)4	
ΦΡΟΣΩ	70	18633	Ε. Λισσαδώνα 28)4	
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Τζιμπούτι 13)2 διά Γουαμπός	
ΦΩΣ Ι	48	5289	ά. Ταραγκονά 1)4 δι' 'Αλεξανδρειαν	
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	άργει είς Πειραιά από 4)3)75	
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	Ε. Τέια 5)12)75	
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11283	ά. Κουδείτ 30)3	
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	32511	είς Χακοντάτε ύπό συμπλήρωσιν	
ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Σαντόν Τέρμ. 17)4 'Αναχόρτες	
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	είς Λάγος από 28)9)75	
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Καλλάδο 11)4 διά Μπαλάρ Τέρμ.	
ΧΑΡΙΣ II	55	4721	ά. Δουνκέρκην 3)4 διά Λαττάκια	
ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	δ. Μπρούνομπουτελ 23)4 διά Μεξικό	
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	δ. Γιβραλτάρ 29)4	
ΧΙΑΝ Α'·ΔΑΝΤ	69	10016	δ. Σουέζ 20)4 διά Σουάτιμπα	
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Τζέντα 1)5	
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Φιλαδέλφεια 30)3	
ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	ά. Λά Γκουάιρα 8)4 Π. Καμπέλλο	
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ήση Λόντον 26)4 Βενεζουέλαν	
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Μόντρεαλ 2)5 διά Ντουλόθ	
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ	68	10121	ά. Ήση Λόντον 19)4 διά Ταΐθαν	
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Κομώ Μπαίν 28)4 διά Μπέλφαστ	
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Βαλτιμόρην 1)5	
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	είς Τζένταν από 29)2	
ΧΙΟΣ	58	9483	ά. Μένα φλ. 'Αχμαντι 21)4 Μπαχρέιν	
ΧΙΟΣ	60	8462	ύπό παραλαβήν	
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Καράτοι 24)12)75	
ΧΙΟΝ	75	16421	έ. Ν. 'Ορλεανην 29)4	
ΧΟΟΥΠ	48	2947	ύπό παραλαβήν	
ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	έ. Γιουροπόρτ 26)4	
ΧΟΟΥΠ ΣΚΑ·Υ. (δ.)	59	12597	δ. Παναμά 30)4	
ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.)	55	10553	άργει είς Πειραιά από 19)3)75	
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Μορμουγκάο 12)2	
ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	έ. 'Αμπιτζέν 16)4	
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	δ. Πόρτ Σαΐδ 1)12	
ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	έ. Γιουροπόρτ 5)5	
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11977	ά. 'Αμερέσαν 4)5 διά Ρόττερνταμ	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. Μορμουγκάο 12)4 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΙΛΗ	56	8411	είς Λάγος από 19)9)75	
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Βαλτιμόρην 23)4 διά Πολωνίαν	
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	έ. Πειραιά 15)4	
ΧΡΥΣΑΝΘ	63	2803	ύπό παραλαβήν	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	έ. Κων)πολιν 2)5	
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	δ. Γιβραλτάρ 3)4 διά Λάγος	
ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	δ. Κων)πολιν 21)4	
ΨΑΡΑ	56	8420	ά. Π. Σαΐδ 5)5 δι' "Αμπου Ντάμπι	
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Ναγκόγια 25)4 δι' Ούμπε	
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Σάντος 30)4 διά Λάγος	



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.

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



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN FAROS & Co. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 228829 - 226057
16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA
- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ
AFTER HRS TEL. 965108 446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ 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

Tα ὑπὸ Σενάσσηναις

(Πλοία σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δὲν είναι συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμᾶ — Τά ύπολοιπα φέρουν τὴν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. 56	12231	άργει είς Πειραιά από 14)1	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	Ε. Τζέντα 26)3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ... 64	10472	ε. μπρισματίνη 1)5	ΑΚΟΥΦΑΙΗΣO	68	25155	ά. 'Αμβέρσαν 7)4 διά Δουνκέρκην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ- ΣΙΑΙΗΣ	69	9436	ΑΚΟΥΓ'ΑΛ (κ.)	63	3488	ά. 'Άμερισαν 23)4 διά Ρουέν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει είς Πειραιά από 19)8)75
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ΑΚΡΩΝ (π.)	59	14722	ά. Τσάρλεστον 24)4 διά Κορούνα
ΑΓΗΝΩΡ*	59	3782	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	δ. Κων(πολιν 18)4
ΑΓΙΑ 3837	58	20153	ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει είς Πειραιά από 28)3)75
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	8120	ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	είς Λάγος 23)8)75
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	1487	ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	35824	ά. Φιλαδέλφεια 21)4 Π. Λά Κρούζ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.*).	55	27212	ΑΚΙΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Μπάραν 3)5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	2379	ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	είς Τέμα 24)2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	53	2379	ΑΛΕΑ	73	8824	δ. Παναμά 3)5
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ.	56	20140	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	53	1231	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	άργει είς Πειραιά από 21)2)75
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	δ. Κων(πολιν 24)4 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	58	1095	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	είς Τζένταν από 18)12
ΑΔΡΙΑΪΚ (π.)	73	18328	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ- ΓΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	είς Καρθαγένην 2)5
ΑΕΛΛΩ	57	20745	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ I. (κ.)	57	3143	α. Ν. 'Ορλεάνην 28)4
ΑΖΕΔΑΙΑ (κ.)	54	1202	ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ	51	2983	είς Πουταρένας 18)4 Σαλίνα Κρούζ
ΑΗΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	14845	ε. Μπάραρ 25)4
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ κ.	56	13669	ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	58	5593	δ. Ρόττερνταν 2)5
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ε. Ντουμπάτι 16)3
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ά. 'Αλεξανδρειαν 30)3
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ΑΛΚΑΝ	66	27985	δ. Γιθραλτάρ 19)4 διά Μεικό
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)*	54	5063	ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Αλεξανδρειαν 14)4 Δ. Γερμανίαν
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ* (κ.)	59	7115	ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11826	δ. Μπούνιμπουρον 29)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Σιγκαπούρην 25)4
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ΑΛΑΜΑ (κ.)	41	9097	ε. Σιγκαπούρην 17)4
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ΑΛΑΜΠΑ (δ.)	61	22671	ε. 'Αιλ διφ. Γκρήτην 5)5
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	ε. Μάλτα 21)4 (επισκευα)
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ΑΛΑΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ κ.	56	3291	άργει είς Πειραιά από 28)12
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ΑΛΑΠΙΑ (κ.)	43	9159	ά. Τέμα 9)11 διά Ντουάλα
ΑΘΗΝΗ. ΑΥΓΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	ΑΛΙΟΝΑ (π.)	55	3405	μετων. 'ΜΠΑΡΒΟ ΑΛΤΟΝΑ σ. Ελλ.
ΑΘΕΝ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΙΑ κ.δ.	51	8675	ΑΛΑΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λι.δ.	64	1715	ά. Χούλι 4)5 δι. 'Ακαπνια
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ΑΛΑΦΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΟΡ λ.	66	2274	ε. Πειραιά 30)4 διά Χούλι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ΑΙΕΡ (λι.δ.)	65	1708	ε. Πειραιά 1)5
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ΑΙΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	δ. Γιθραλτάρ 24)4
ΑΘΗΝΟΥΔΑ (δ.)	59	28693	ΑΙΑΡΗ (κ.)	68	1165	ά. Θέουτα 20)4 διά Λάγος,
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ΑΙΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	δ. Ράς Τανόύρα 30)4
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	ΑΙΜΟΡΟΣ	61	13901	ε. Μπωμόντ 18)4
ΑΙΓΚΑ ΝΙ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ΑΙΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ε. Γιοκοχάμα 26)4
ΑΙΗΒΟΝ	66	16464	ΑΙΜΠΙΤΖΑΝ (κ.)*	67	3020	δ. Δουνκέρκην 10)4
ΑΙΘΑΛΙΑ	52	7787	ΑΙΑΝΤΕΑ ΛΑΚ	68	9291	ε. 'Αμπιτζάν 25)4
ΑΙΘΡΑ	57	10044	ΑΙΑΝΠΙΛΑΔΑ (κ.)	56	2198	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΚΑΙΕΡΙΝΗ Μ.			ΑΙΑΝΣΤΑΣΙΑ Β	69	15869	δ. Παναμά 4)5
ΑΙΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ΑΙΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)*	70	1482	ε. Τενερίφη 3)5
ΑΙΚΑΝΟΝ*	71	27958	ΑΙΔΡΕΑΣ Σ. (π.)*	50	3150	ά. Πειραιά 9)2 δι. 'Ιλιτσεφοκ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ΑΙΔΡΕΙΑ (κ.)	57	10287	ά. Βαρκελώνην 26)2 δι. 'Αθάνα
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΙΖΙΝΙΕΡ	58	10018	ΑΙΑΡΙΑΝΑ Ι. (κ.)	56	8274	ε. Πόρτ Σουάν 5)4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ΑΙΑΡΟΣ	65	15597	ά. 'Αμβέρσαν 29)4 δι. ΗΠΑ
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	ΑΙΑΡΟΣ ΑΓΑΝΤ κ.	67	4037	δ. Ρουέν 2)4 διά Σκίκντα
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ΑΙΑΡΟΣ ΑΓΑΝΤ	67	21192	ά. Μόπιλ 24)4 διά Πασακογούλα
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	55	35324	ΑΙΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Χάρην 28)4 διά Δουνκέρκην
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	ΑΙΑΡΟΣ ΑΚΑΣΤΑ	68	21399	δ. Παναμά 8)4 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7120	ΑΙΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ά. Κόρπους Κρίστι 22)4
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	2500	ΑΙΑΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ά. Μόντρεαλ 29)4 διά Μπάραν
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΠΡΑΓΙΑΝΤ	55	9278	ΑΙΑΡΟΣ ΝΕΤΡΟΣ δ.	76	205000	δ. Γιθραλτάρ 31)3 διά Μπαχρέν
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΣΙΝΕΡΙΤY δ.	59	17948	ΑΙΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Φουκουγύάμα 11)4
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΣΠΙΡΙΤ	57	12839	ΑΙΑΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	δ. Παναμά 2)4 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΖΑΛΛΕΝΙΣ δ.	56	21090	ΑΙΑΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Κάργκ 'Αιλ 21)4 διά Γιουροπόρτ
ΑΙΤΡΗΝΗΣ ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ΑΙΕΝΟΜΟΣ (μ.)	63	33375	ε. Ρίο 'Ιανέριο 13)4
ΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛΛΤ (μ.)	72	57802	ΑΙΩΝΙΑ (κ.)*	64	10864	ά. Καυσίτα Κάνελ 13)4 'Αργεντινή
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	ΑΙΩΝΙΟΥΛΑ (κ.)*	57	1225	ε. Πειραιά 19)4
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ΑΙΝΚΟ ΗΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Λός 'Αντιζέλες 24)4 διά Ν. 'Ορλ.
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ΑΙΝΝΑ (κ.)	47	2503	ε. Πειραιά 29)4 διά Γιουροκούλαιαν
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	7701	ΑΙΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Κάργκ 'Αιλ 26)4 διά Μπατάγκας
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ΑΙΝΝΑ III (π.)	53	2236	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	75	117340	ΑΙΝΝΑ M	75	14983	ά. Κων(πολιν 27)4 διά Βατούμ
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ΑΙΝΣΕΝΤ ΤΖΑΙΓΑΝΤ δ.	61	39949	δ. Γιθραλτάρ 4)4
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ΑΙΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. 'Αντεν 2)5 διά Σουέζ
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΓΑΔΟΡ (δ.)	75	117300	ΑΙΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	ά. Σαλβαντόρ 26)4 διά Σπέτζια
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ΑΙΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13876	ε. Σορέλ 2)5
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ*	66	22362	ΑΙΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ά. Λός 'Αντιζέλες 3)5 Μαζατλάν
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ΑΙΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	48	6259	ε. Σουέζ 10)4 διά Τζένταν
ΑΙΤΖ. ΚΑΚΑΙΑ (κ.)*	64	1199	ΑΙΝΤΩΝΗΣ (μ.)	56	19221	ά. Μάτκιλ 10)4
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ΑΙΝΤΩΝΗΣ (κ.)	53	8202	ά. Καντή 4)5 δι. 'Αθάνα
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	ΑΙΟΥΡΕΙΛΑ (κ.)	57	2299	ά. Γιθραλτάρ 31)3 διά Λάγος
ΑΙΚΟΥΑΓΜΠΕΔ	67	27168	ΑΙΟΥΡΕΙΛΑ (μ.)	56	5593	δ. Πόρτ Σουάν 27)4
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ*	68	25433	ΑΙΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. Καυσία 3)4

«COULOURIS» - AGENCIA MARITIMA LTDA

Agents — Stevedores — Brokers — Forwarding Agents — Subagents at all Brazilian 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.: 411-2570, 417-4495, 420-341 A.O.H. 821-7103 — Tlx: 21-3557 Pari Gr. 21-2794 F.Y. Gr.

ΑΠΟΛΛΩΔΩΡΟΣ	72	13120	ά. Τολέδο 21)4	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Δάντσιχ 18)4 διά Βιτόρια
ΑΠΟΛΛΩΝ *	68	27989	δ. Παναμά 27)4	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εις Σπέτζια από 30)1)75
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	Σ. Κόπερ 30)4	ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. Λ. Πάλμας 13)1 διά Λάγος
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	Σ. Νταμάρι 29)4	ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	δ. Γένεβα 26)4 διά 'Αλεξανδρειαν	ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εις Χαλκίδα από 27)5)75
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	δ. Σουέζ 1)5	ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Γιθραλτάρ 26)4 διά Δαντσιχ
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	άργει εις Πειραιά διπό 1)5)75	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Βιτόρια 29)4 διά 'Εμδεν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Βαγκαρέτ 27)4 διά Στυκαπούρην	Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Χάμπτον Ρ. 5)5 διά 'Αμερικήν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Χάμπτον ρόδο 30)4 διά 'Αιμερέσσαν	Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	δ. Σουέζ 22)4 διά 'Ακαπτα
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	Σ. Ναυκόγια 1)4	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ε. Χαλιφας 3)5
ΑΡΓΩ ΛΗΝΤΕΡ	58	11201	ά. Θέουτα 15)4 διά Σέθεν "Αιλ	ΓΛΑΤΕΑΙΑ	56	9537	ε. Στυκαπούρην 24)4
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. Μπάραρ 27)4	ΓΛΑΝΗΗ	55	9415	ε. Τοκογιάμα 21)4
ΑΡΓΩ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	53	18743	ά. Άρθουρ 23)4 διά Π. & Πέρ	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	42439	ε. Πειραιά 21)4
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	ά. Έλικαμπετ 28)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Ν. 'Υρκη 24)4 διά 'Αρούμπα
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	δ. Γιθραλτάρ 28)4 διά Σαρδηνίαν	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	ά. Χαλιφας 3)5
ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8560	δ. Μπρούνιμπουτελ 2)4 διά Ρίγα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	ά. Πάλμας 13)4 διά Λάγος
ΑΡΕΤΟΥΣΑ (δ.)*	57	20729	ε. Πειραιά 17)4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	εξωθι Κροκλίνεν Χ. από 31)1)74
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	δ. Κωνάπολιν 19)3	ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Γιθραλτάρ 23)4
ΑΡΗΣ	56	8046	ά. Μπαχρέν 25)4 διά Νταμάμ	Γ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ Σιγκ.	68	9071	ά. Π. Λίμον 13)4 διά Κούθα
ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	ά. 'Αμερέσσαν 10)2 διά Λάγος	ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	62	7622	θεσαλονίκην 9)10
ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.*	56	8782	ε. Σ. Ναζέρι 20)2 (επικ.)	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ά. Νταλχάουζι 29)4
ΑΡΙΑΔΗΝ Ε. (κ.δ.)	62	25672	δ. Πούλα Μπούκομ 25)4 διά 'Ιαπωνία	ΓΙΟΥΝΙΔΑΚ (κ.)	56	10774	ά. Τακουγιάμα 30)3 ζαντζέρην
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	δ. Παναμά 2)5	ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΚΕΡ (κ.)	63	7311	ε. Ρόπτερνταν 3)5
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	προστήρ. Σαλίνα Κρούζ 15)8)75	ΓΙΟΥΡΟΣΣΕΥΛΟΡ (κ.)	58	4234	ε. Βιζακαπούναν 14)4 διά Σουέζ
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.	62	25211	ά. Φιλαδελφειον 2)5 διά Κιουρασόδ	ΓΙΟΥΡΠΙΑΝΑ ΣΚΑΥ.	60	1275	εις Λάγος από 16)2
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	62	129260	άργει εις Ν. 'Υρκην από 1)4)75	ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246	ε. Ραδέννα 19)4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	76	11700	ά. Σάντος 27)4 διά Μπ. "Αθρες	ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	δ. Κωνάπολιν 26)3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ε. 'Αμερέσσαν 5)5	ΓΙΩΤΑΣ ΘΑΙΦΘ. (κ.)	57	5083	ε. Πειραιά 27)4
ΑΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ	75	11377	δ. Παναμά 2)5 διά Λάγος	ΓΚΑΛΑΦ ΑΓΓΑΙΑ (κ.)*	60	2269	ά. 'Αμερικήν 3)5 διά Ρουέν
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	άργει εις Καλκούντα διπό 1)7)75	ΓΚΑΛΑΦ ΑΓΓΑΙΑ (κ.)*	62	6576	ά. Φιλαδελφειαν 28)4 διά Ντεμεράρα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	εις Λάγος από 4)10	ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	ά. Βαρκελώην 8)4 διά Λαττάκια
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	εις Κορίνθ. από 20)8)75	ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Μπελαραστ 5)5
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	ά. Νοσάρ 14)4	ΓΚΑΙΟΡΑ (μ.)	67	48747	ε. Φιλαδελφειαν 5)5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	57	11912	ά. Πειραιά 5)4	ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.)*	56	5485	δ. Σουέζ 30)3 διά Γένυπο
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	δ. Παναμά 27)3 διά 'Ιαπωνίαν	ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ Β.	59	23084	άργει εις Πειραιά από 7)4
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	δ. Μπρούνιμπουτελ 1)5 διά Ροστόκ	ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	ε. Νιού Πλύμουθ 29)3
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)*	67	45376	άργει εις Πειραιά από 22)1)75	ΓΚ. ΜΑΝΤΟΝΑ (κ.)*	56	8257	ε. Νιού Πλύμουθ 29)3
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. Πειραιά 11)3 διά Κιάτο	ΓΚΟΜΑΣΑ (κ.)	71	4712	ά. Τάραντα 28)4 διά Κωνάπολιν
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	ά. Λάς Πάλμας 21)2 διά Λάγος	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ·Σ. (κ.)	56	6778	δ. Παναμά 15)2 διά Κίναν
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	ά. Σουραμπίαν 17)4 διά Μπουσάν	ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΑΝ ·	71	2994	ά. Μόμπιλ 29)4 διά Κεμέπε
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εις Μπλακαγουντέρ από 11)7)75	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	61	7838	ά. Κίγκατον 20)4 διά Κούδα
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	εις Λάγος 13)10	ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)4 διά 'Αμερέσσαν
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	ά. Λαττάκια 14)	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ά. Γουάρδι 23)4 διά Π. Τζεντίλ
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	ά. Μορμουγκάδ 25)4 διά Κοκούρα	ΓΚΟΥΝΤ ΜΕΙ·Τ. (κ.)	70	2997	ά. Αμερέσσαν 21)4 διά Κοραμπάρ
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ	63	10382	ά. Κουβέτ 27)4	ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι· ·	56	8750	ά. Σαουθάμπτον 24)3 διά 'Αθέαναν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ *	76	30200	εις Μαΐζουρού ύπο συμπλήρωσιν	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	ά. Κίγκατον 1)3 διά Κούδαν
ΑΡΧΩΝ (δ.	74	56988	ά. Κάργκ 'ΑΙλ 25)4 διά Αντζελες	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ·ΛΣ	57	8644	ά. Κολόμπο 20)4
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	ά. Ρότερνταν 10)4 διά Ντακάρ	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΝΤΣΕΝ	69	22998	έ. Μόρμουγκάδ 23)4
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Χέν Πόιντ 11)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Αμερέσσαν 30)4 Καζαμπλάνκαν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	ά. Βιόρα 29)4 διά Τομπάτα	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	έ. Σιγκαπούρην 1)5
ΑΣΙΨΥΡ (κ.)	50	5421	ά. Νταμάρι 15)4	ΓΚΡΕΙ·ΣΣΕΥΛΟΡ κ.	53	1313	ά. Νταμάρι 2)5 διά Μπ. Σαπούρω
ΑΣΣΟΣ (κ.)*	57	2106	ά. Μπελφαστ 27)4 διά 'Αρκλου	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Μπρούγκαδ 3)5 Κωνστάντζαν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. 'Αμερικόγυρον 27)4 διά Χάρηρην	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Μορμουγκάδ 3)5 Κωνστάντζαν
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)4	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Ντουμπάται 26)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Πειραιά 4)5 διά Βόλον	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΠΠΙΡ (κ.)	62	12148	ά. Νταμάρι 27)2
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	72	11000	ά. Νταμάρι 27)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΓΟΥΕΣΤΕΡΟΥ ΙΝΤ	70	11329	εις Λάγος 17)3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ.	74	128398	ά. Τέιμπτ Μπαίη 22)4 Μπαχάνας	ΓΟΥΕΣΤΕΡΟΥ ΗΓΚΑ	43	14131	ε. Πειραιά 17)4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ.	74	128399	άργει εις Π. Φορτίν από 15)5)75	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΣ II	75	19393	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 29)4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΑ	63	15977	ά. Λός 'Αντζελες 2)5 διά Βανκούθερ	Γ. ΕΝΤΕΠΡΑ·ΙΖ (δ.)	53	21284	εις Πειραιά από 16)9)74
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Τζεμπέλ Ντανά 22)4 Σ. Κρουά	Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ δ.	57	26032	ά. Μοντεβίδεο 28)4 διά Σ. Σεμπάστιαν
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Νταμάρι 2)5	Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	ά. Τραμαντά 16)4 διά Σ. Σεμπάστιαν
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εις Πειραιά διπό 19)1)75	Γ. ΚΑΙ·ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	άργει εις Πειραιά από 14)1)75
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	124724	ά. Γιουρόπορτ 25)3 Μ. δλ. Φασάλ	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	68	10546	ά. Χόδικ 18)3 διά Φρηπορτ
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	άργει εις Τρίνινταν από 10)4)75	Γ. ΜΠΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)4 διά Ελλάδα
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Τέιμπτ Μπαίη 29)4 Σ. Κρουά	Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	εις Πειραιά από 16)1)75 (έπισκ.)
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Σουέζ 1)5 διά Κουβέτη	Γ. ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	67	622549	ά. Χάμπτον Ρ. 29)4 διά Λισσαδώνα
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΣ	69	16291	ά. Πενάγκ 4)5	Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	67	23064	ά. Γιθραλτάρ 5)4 διά 'Ελλαδά
ΑΤΑ. ΧΗΩΚ	69	16291	ά. Μόντρεαλ 3)5	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ·Ι·ΤΟΡ	68	22513	ά. Σουέζ 15)2 διά Γένυπο
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Μπωμόντ 29)3	Γ. ΝΕ·Ι·ΤΠΟΡ	68	23064	ά. Μπάχια Μπλάνκα 14)4 διά 'Ιταλίαν
ΑΥΡΑ (κ.)*	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Βιζαγκαπατινάμ 3)5
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (διπ. π.)*	40	26314	ά. Σουέζ 1)5 διά Σινένο	Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Γιθραλτάρ 8)4 διά Π. Κάιζερ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	ά. Αμοτερντάν 9)4	Γ. ΝΟΜΠΑΙΤΥ	67	22549	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)4 διά Βραζιλία
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	ύπο παραλαβήν	Γ. ΝΟΟΥΑΛΤΣ (δ.)	69	41477	ά. Τεργέστην 1)5 διά Ράς Σιδέρ
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	58	10057	ά. Φρηπορτ 12)4 διά Χάλιφας	Γ. ΝΤΙΟΥΓΑΙΤΥ (μ.)	70	51878	ά. Γιουρόπορτ 3)5
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Κουτένιαν 11)4	Γ. ΤΑΣΣΙΣ (δ.)	64	20864	ά. Γιοκούδα 8)4 διά Τζακάρτα
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	εις μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	άργει εις Πειραιά από 25)6)75
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεσπόλια από 26)6)73	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	άργει εις Πειραιά από 3)8)75
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.	76	66000	ά. Οσίμια ύπο συμπλήρωσιν	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Κάργκ "Αιλ 21)4 διά Σ. Τζάν
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΧΡΟΝΟ (δ.)	70	100175	ά. Τέιμπλ Μπαίη 24)4 Μιλφ. Χάφεν
ΒΕΑΝΤΑ *	57	10311	ά. Νταμάρι 1)5	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	10175	ά. Ράς Τανόρρα 24)3
ΒΕΑΟΣΙΤΥ	69	8506	ά. Μπαρανίλα 21)4 Κιουρασάο	Γ. ΧΟΡΑ·Ι·ΖΩΝ (δ.)	72	12300	ά. Ράς Τανόρρα 20)4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Πειραιά 25)4	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	άργει εις Πειραιά από 12)3)75
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Ντεμεράρα 29)4 διά ΗΠΑ
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	857					

ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ἀ. Ν. 'Υόρκη 18)4 διά Κιουρασάο
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (κ.)	52	8202	δ. Γίθραλτάρ 31)3	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ἀ. Σάντος 26)4 διά Ρόττερνταμ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	ε. Πόρτ Σουδάν 26)4	ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ε. 'Αμβέρσαν 4)5
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	δ. Ντόβερ 10)4	ΙΖΑΜΠΕΙΤΑ (κ.)	55	7578	δ. Σουέζ 25)4 Ντάρ ές Σαλάμα
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ε. Ν. 'Ορλέαν 29)4	ΙΛΙΑΣ (δ.)	59	13223	άργει εἰς Φάλμουθ ἀπό 1)2
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)5)75	ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ἀ. Ταλκαχούνο 8)4 διά Μπαλμπόκ
ΔΩΡΙΕΣ	58	8431	δ. Γίθραλτάρ 4)5 δι' Ιταλίαν	ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643	ἀ. Ν. 'Υόρκη 23)4
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Ράς Τανόρα 17)3 διά Π. Στάνθακ	ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	εἰς Πειραιά ἀπό 16)12
ΔΩΤΩΝ	68	35191	δ. Κ. Τάουν 29)4 δι' 'Αμερικήργον	ΙΜΑ*	68	27989	ἀ. Βιτόρια 26)4 διά Βαλτιμόρην
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ε. Κλήλεβαντ 5)5	ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ἀ. Κοατζακόδλος 10)4 Χάφα (επ.)
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	δ. Βιτόρια (Καμερούν) 22)3 Πειραιᾶ	ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)7)75
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ε. Ράς Τανόρα 4)4	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝ-			
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	δ. Μπιλπάσ 30)4	ΤΕΡ (δ.)	65	30516	ἀ. Ν. 'Υόρκη 24)4 διά Γίθραλτάρ
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 20)4 Γιουροπόρτ	ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Παναμά 30)4 δι' 'Αμβέρσαν
ΕΚΟΥ-ΙΤΥ (δ.*)	52	15623	ε. Ρεφί 6)4 διά Μπλεμέν	ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ε. Τολέδο 2)5
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4801	δ. Ντάρ ές Σαλάμ 22)4	ΙΟΝ. ΠΑΪ-ΟΝΗΡ	66	20959	ε. Ν. 'Ορλέαν 26)4
ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ε. Κ. Τάουν 22)3 διά Ντουάλα	ΙΟΝ. ΣΚΑΥ*	51	2133	ἀ. Κουβέτ 14)4 διά Κοραμσόρ
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΝ. ΣΚΗΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	63	13517	δ. Κων*πολιν 26)4 διά Βατούμι
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΝΙΚ (δ.)*	66	22531	δ. Κων*πολιν 28)4 Νοθορωσίσκην
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Σουέζ 21)2	ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	ε. Γκουαγιάκιλ 2)5 διά Καλλάδο
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11)1	ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	δ. Μπούτο 4)5 διά Π. Νίκελ
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	δ. Πλότε 1)1 διά Πόλον	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ἀ. Κουβέτ 8)1
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.κ.)	57	15729	ε. Ράς Τανόρα 1)5	ΙΩΑΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	ε. Λάγος 18)7)75
ΕΛΕΝ *	67	27989	ε. Γιοκούάμα 24)4	ΙΩΑΝΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	φ. Φλαδέλφεια 1)5
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	ε. Σπέτζια 5)5 διά Μάλταν	ΙΩΑΝΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ἀ. Βιλεμπούχφεν 13)4 δι' 'Αρεού
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)11)74	ΙΩΑΝΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	εἰς Πειραιά ἀπό 10)10
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ε. Πειραιά 24)4	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ἀ. Μόμπιλ 17)4 διά Π. 'Ορντάς
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Πόρτ Σατάδ 4)5	ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	ε. 'Αλεξανδρειαν 21)4
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ε. Σ. Τζών 11)4 δι' 'Αθάνα	ΚΑΛΗ (π.)	51	1923	εἰς Πειραιά 30)12
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ε. Ναυρούπου 29)4	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ἀ. Χάμπτον Ρ. 29)4 διά Ρουμανία
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132024	ε. Ράς Τανόρα 27)3	ΚΑΛΗΙΟΝΗ	57	8774	ἀ. Γέννια 2)5 δι' 'Αμβέρσαν
ΕΛΙΚΟΝ (κ.)	58	8370	ε. Π. Σατάδ 3)5 διά Νεπολίν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ἀ. Χάμπτον Ρ. 3)5 Δομονίκ. Δημοκρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ε. Γουώρου 21)4 δι' 'Αμπιτζάν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)2)75
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ε. Μη. 'Άρες 31)3 δι' 'Αθάνα	ΚΑΛΜΕΙΑ ΔΡΕΙΝΤΕΡ δ.	54	11909	δ. Σουέζ 13)4 διά Περαικόν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				ΚΑΛΜΕΙΑ Μ.*	52	8111	άργει εἰς Χαλκίδαν ἀπό 29)2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ε. Τενερίφη 12)4 διά Ράς Τανόρα	ΚΑΛΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	ἀ. Μπάραν 11)4
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	ε. Λάγος ἀπό 12)8)75	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ε. Λάγος 29)7)75
ΕΛΛΗΝ*	56	10312	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)3)75	ΚΑΠΑΙΔΑΝ ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ε. Σιγκαπόρων 3)4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.*	56	9817	δ. Σουέζ 10)3
ΕΑΜΟΝΑ (π.)	62	12230	ε. Μη. 'Άθρες 7)4 διά Κοδέα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ δ.	63	16984	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)1
ΕΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	ε. Χάλιφας 16)4 δι' 'Αθάνα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.	57	24854	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)10)74 (επ.)
ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	ε. Λουάντα 29)3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	59	8313	ε. Πειραιά 19)4
ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ε. Τζιψουτί 14)4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ *	68	23666	ε. Χάμπτον Ρ. 3)5
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	ε. Λάγος ἀπό 2)8)75	ΚΑΠΑΠΑΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	61	8505	δ. Λόμπε 13)4 διά Κτέμε
ΕΞΟΤΙΚΗ (μ.)	70	70619	ε. Ναγκόχιδι 2)3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	52	7597	φ. Φιλαδέλφειαν 22)4 διά Τάμπα
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30308	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)2)75	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΘΕΟ*	60	9152	ε. Μ. ἀλ.'Αχμαντ 5)3
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	6898	ε. Σουέζ 3)5 δι' 'Αγγλίαν	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΘΕΟ*	65	18995	φ. Φιλαδέλφειαν 30)4 διά Σμόρνην
ΕΡΓΙΝΑ I. (κ.δ.)*	61	12891	δ. Χωνκεσόντην 11)7)75 διά Πειραιά	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΘΕΟ*	53	5795	φ. Ρόττερνταμ 14)12
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	34827	ε. Ράς Σιδέρη 22)4 διά Μπωμόντ	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	ε. Ν. 'Υόρκη 29)2
ΕΡΟΙΚ	64	29396	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 9)7)75	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΣΤΕΙΛΟΣ κ.*	55	3837	φ. Τζένταν 24)3
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΛΑΡΩΝ κ.	57	1368	ε. Τσιταβέκια 27)4 δι' 'Αλγέριον	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	φ. Φιλαδέλφειαν 22)4 διά Τάμπα
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	ε. Πάλμα 24)4	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ε. Μ. ἀλ.'Αχμαντ 5)3
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	δ. Σουέζ 22)3	ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΙΙ (δ.)*	65	48024	φ. παραλαβήν
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)3)75	ΚΑΡΠΙΝΑ	69	9072	ε. Τάνγκα 30)4 διά Ντάρμπαν
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	ε. Μπαγκόκ 1)5 διά Κίνα	ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΣΣΕΣ	57	4023	δ. Κόρπους Κρέστη 17)4 Χιούστον	ΚΑΡΟΛ (δ.)	57	13314	ε. Κάρτασι 10)10 (επισκ.)
ΕΤΕΟΚΛΗΣ II. (κ.)*	44	7141	άργει εἰς Π. όφ. Σπαίνη ἀπό 5)10)75	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	12345	ε. 'Ιωνιχαν 22)4
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	δ. Λονδίνου 2)5 διά Νιγηρίαν	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	ε. Χαλκίδα 17)3 δι' 'Αλγερίαν
ΕΥΑ	57	6046	ε. Μοριουκάδη 15)4	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Νταμάρι 1)5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.*	60	14653	ε. Ντουμπάτη 16)4 δι' 'Ιαπωνίαν	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ε. Βρέμην 30)4 διά Σφάδε
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	δ. Σουέζ 28)3 διά Γένινπο	ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	ε. Μπούλεν Μπαή 30)1
ΕΥΕΝΤΙΑ (κ.)	64	38427	ε. Τζεπέλη Ντανά 24)4 Πόρτλαντ Με.	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΑ. (κ.)	56	1333	ε. Τακοράντι 30)4
ΕΥΕΝΤΙΑ (δ.)	54	11208	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)1	ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	ε. Σέτε 25)4
ΕΥΕΝΤΙΑ Γ.	62	25717	δ. Τσακάρητα 6)4 διά Πλατζού	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Π. Σατάδ 26)4
ΕΥΓ. ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	δ. Γένοβα 2)5	ΚΕΑ (κ.)	58	13996	ε. Χιούστον 22)4
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	άργει εἰς Π. όφ. Σπαίνη ἀπό 5)10)75	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Σαθόνια 1)5
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ε. Ράς Τανόρα 29)4	ΚΕΦ ΧΩΚ (δ.κ.)	60	12971	ε. Πειραιά 3)5
ΕΥΔΑΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	57	3826	ε. Π. 'Ελλαζαπέθ 4)5 διά Τζέντα	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΒΑ. (δ.)	55	24333	ε. Χάμπτον Ρ. 28)4
ΕΥΔΑΦΗΡ (δ.)	64	35410	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)8)74	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΗ δ.	65	8198	ε. Μη. 'Άρες 13)12
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ε. Ελάττη 22)4	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ε. Ν. 'Ορλέαν 14)4 Γιθραλτάρ
ΕΥΗΠΟΛΙΟΣ (κ.)*	55	19959	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)7)74	ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ε. Χόγκ Κόγκ 18)4 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	64	9727	ε. Μένα φλ. 'Αχμαντ 5)4	ΚΙΜΠΕΡΑΥ (κ.)*	56	8477	δ. Γιθραλτάρ 26)4 διά Νιγηρίαν
ΕΥΤΕΡΗΠ (δ.π.)	65	10290	ε. Σητάδ 2)5	ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)*	52	3714	δ. Σουέζ 30)12
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	13360	ε. Σιγκαπόρων 26)4	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ε. Σαθόνια 4)5
ΕΦΕΣΩΣ (δ.)	74	10347	ε. Λάδη Πάλμας 9)4 δι' 'Αθάνα	ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Πειραιά 26)4
ΕΦΟΥΡΑ (δ.)	65	59000	ε. Ράς Τανόρα 2)5	ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)3
ΕΓΓΟΡΑ (δ.)	65	35404	εἰς Πειραιά ἀπό 25)1)75	ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ (κ.)	59	5515	ε. Πειραιά 2)5
ΖΑΝΙΔΑ (δ.π.)*	53	12962	άργει εἰς Πουέρτο Κορτές 16)2)75	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΛΙΤ	71	38847	ε. 'Αιθέρσαν 10)4 Λ. Μπουκάναν
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	δ. Σουέζ 6)3 διά Γκιζέν	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ε. Πλότες 3)5 διά Γιθραλτάρ
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ε. Σιγκαπόρων 30)4	ΚΟΝΚΑΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	ε. 'Αιπου Ντάμπι 1)5
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ε. Τέμα 29)4	ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ε. Λευεσόν 27)3
ΖΙΤΑ	70	15665	ε. Κουβέτη 5)3	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Τεργάστη 4)5 διά Ταρτούζ
ΖΟΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	άργει εἰς Τρικουπού ἀπό 20)6)75	ΚΟΡΙΝΘΙΟΣ *	56	3370	ε. Σάντος 16)4
ΗΓΚΑ	72	9980	ε. Ρόττερνταμ 4)5 δι' 'Αμβέρσαν	ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ	72	16313	ε. Ν. Υόρκη 23)4
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.*	60	14563	ε. Σητάδ 2)5	ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΑΤΑ (δ.)	54	11250	δ. Γιθραλτάρ 11)4 διά Ρίγα
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)	56	1031	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ δ.*	57	20728	ε. Ρόττερνταμ 39)9
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	56	4039	ε. Ρόττερνταμ 5)5	ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	15716	ε. Κοατζακόδλος 24)4 Τούέπαν
ΗΣΤΕΡΟΥΝΤ ΗΓΚΑ (π.)	68	15403	ε. Καράπος 2)5 διά Περσικόν	ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	ε. Μοντεζόνιο

ΚΥΡΙΑ (κ.)	51	2135	ά. 'Αλεξανδρειαν' 9)4 δι' 'Αλγερίων	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	δ. Γιθραλτάρ 17)4	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	Ε. Πειραιά 12)4	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)2)75	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	Ε. 'Αμβούργον' 1)5	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-				
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ά. Κοκούρα 17)4 διά Σαγκάνη	
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	Ε. Πειραιά 6)3	
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)3)74	
ΛΑΙΓΙΟΝ (κ.)	53	5608	ύπο παραλαβήν	
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιθραλτάρ 26)4 διά Λ. Τσάρλς	
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	εἰς θέσην 28.42 Β. - 48.42 Α. 20)4	
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)2	
ΛΑΜΔΑ *	59	7919	δ. Γιθραλτάρ 30)4 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΛΑΜΥΡΑ (δ.) *	64	37338	ά. Λ. 'Αντζέλες' 4)4 διά Ντουμάτι	
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.) *	53	4314	εἰς Τζένταν 18)6)74	
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	Ε. Φράρη (Μπαχ.) 10)4	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Μπάρι 19)2	
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Νταμαμ 7)4	
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-				
ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)4 διά Σάντος	
ΛΕΝΙΩΝ (κ.)	56	4801	Ε. Χάρην 28)4	
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	ά. 'Αμπιτζάν 17)1 διά Λάγος	
ΛΕΣΛΙ (κ.)	65	2411	δ. Γκέρλ 15)4 διά Κεντρά	
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	δ. Σουέζ 6)4 διά Περσικόν	
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	εἰς Λάγος 20)7)75	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. Τέντεν Θέρου 23)4 διά Μεθίλη	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑ-				
ΤΖΙΔΗΣ *	57	10499	εἰς Πειραιά 15)11	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. Χιούστον 13)4 διά Ρ. 'Ιανέρο	
ΛΙΑ Γ. (κ.) *	57	1977	δ. Βουδάνη 6)4	
ΛΙΖΑ	64	2817	ά. Στυκαπόρην 24)4 Κουθέϊτ	
ΛΗΓΚ (π.)	61	8760	δ. Κιουρασό 8)4 διά Μπ. 'Άρες	
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. Λ. Πόλιας 3)3 διά Λάγος	
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Λ. Πάλιας 23)4 δι' 'Αργεντινήν	
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	μετον. 'ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.' σημ. 'Ελλ.	
ΛΟΙΓΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Στυκαπόρην 12)4 διά Περσικόν	
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-				
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)	68	39617	εἰς Πειραιά 9)3	
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)4	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. 'Αντεν' 25) διά Περσικόν	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	δ. Ν. 'Ορλεάνη 15)4 P. ἐς Σιδέρη	
ΛΥΡΙΚ *	64	29396	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)9)75	
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.) *	75	70000	Ε. Γιοκούρα 26)4	
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	φ. Φούρηπορ (Μπ.) 3)5 δι' 'Ιταλίαν	
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ε. Πειραιά 16)1	
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εἰς Λάγος ἀπό 1)9)75	
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)	51	7126	δ. Πειραιά 9)4 διά Χαλκίδα	
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ε. Γουδώρη 27)4	
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ά. Ντόδομπαν 8)4 διά Κουθέϊτ	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)6)75	
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Ράς Τανόρα 1)4	
ΜΑΙ-ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Λ. 'Αντζέλες 28)4 διά Γιοκοχάμα	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ (δ.)	56	12724	ήπο παραλαβήν	
ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597	ε. Πειραιά 30)3	
ΜΑΝΟΣ Π. (κ.) *	69	2987	ε. Μπ. Σαπούρη 8)4	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ε. Π. ντε Μπούκ 12)4	
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	ά. Λ. Πάλιας 1)4 διά Λάγος	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)8)75	
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Π. Σάδη 4)5 διά Περσικόν	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	δ. Σουέζ 1)5	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	66	18231	ά. Κελάγκ 27)4 διά Σέτε	
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	δ. Κίγκοτον 20)4 Ν. 'Ορλεάνην	
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	ά. Πειραιά 30)4 διά Μπράτλα	
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ε. Βουδάνη 6)3	
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ε. Λ. Τσάρλς 25)4	
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Σετουστάλ 23)4 διά Κή Γουσέτ	
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7)1)75	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Λ. 'Αντζέλες 3)4 διά Ντουμάτι	
ΜΑΡΙΑ Λ. (κ.) *	58	5746	ά. Ντουμάτι 19)4 διά Κουθέϊτ	
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	εἰς Λάγος 25)1	
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ-ΙΘ (δ.)	66	49231	ά. Γιθραλτάρ 9)4 διά Γιθραλτάρ	
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	δ. Σουέζ 16)4	
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.) *	44	2783	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Βαΐμπη 2)5	
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ε. Κουθέϊτ 4)4	
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	εἰς Πειραιά ἀπό 23)3)75	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811	ά. Ρ. Τανόρα 18)3 διά Π. & Πιέρ	
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Ταρακόνδα 7)4 δι' 'Αλεξανδρειαν	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΙΑ III (δ.)	55	12597	δονεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 1)12	
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	ε. 'Ειδεν' 11)5	
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.) *	57	8903	δ. Σουέζ 3)5 διά Γούνια	
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΙ (δ.κ.)	55	11193	ε. Ράς Σοκιέτο 29)4	
ΜΑΡΙΠΕΤΡΑ (δ.) *	66	67545	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)11)75	
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (δ.) *	53	12991	δονεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 15)7)75	
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)8)75	
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)3)75	
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	δ. Γιοκοχάμα 9)4 δι' 'Αθανάν	
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.) *	59	12795	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22)12	
ΜΑΡΙΩ		65	17238	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22)4
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	εἰς Λουσάντα ἀπό 2)12	
ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	δ. Μπρούνισμπούτελ 1)5 Σουίνουσκι	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.) *	59	3664	ά. Σ. Χουάν 12)4 διά Κιουρασάδο	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)2)75	
ΜΑΤΖΙΚ (κ.) *	56	3379	έσυθισθη ξεωθι 'Οράν 1)4	
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ε. Κουδετή 1)4	
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.) *	66	39617	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)1)75	
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	δ. Παναμάδ 26)3	
ΜΕΛΙΤΗ	75	35561	ε. Πόρτα 'Αρθουρ 25)4	
ΜΕΛΙΤΗ *	57	11652	εἰς Πειραιά ἀπό 1)7)75	
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)7)75	
ΜΕΛΤΕΜΙ (κ.) *	50	3343	ά. Ράς Τανόρα 23)4	
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)	55	3883	ε. Βενετίαν 2)5	
ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.) *	52	2775	ά. 'Αλεξανδρειαν 28)4	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ε. Λαττάκια 25)3	
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)	43	1589	ε. Σουέζ 25)3 διά Περσικόν	
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	ε. Μη. Αύρες 14)4	
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	ά. Θέστα 3)4 διά Λάγος	
ΜΕΣΣΗΝΗΑ (κ.)	48	1420	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-				
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ε. Σιγκαπούρην 6)4	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	εἰς Πειραιά 7)1	
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6391	εἰς Λάγος ἀπό 15)9)75	
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑ-				
ΛΙΟΣ (Στρ.)	68	9068	ά. Ούντεθάλα 13)1	
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	δ. Γουδώρη 24)4	
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	ε. Λάτοι 1)5	
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ά. 'Αμπου Ντάμπι 11)4	
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	ε. 'Ισκεντερούν 12)4 διά Λαττάκια	
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	ε. Γδώνια 26)4	
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ε. Πότος 26)4	
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)4)75	
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. Ράς Τανόρα 17)4	
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	ά. Ταραγκόνα 30)4 διά Λοιδίνον	
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	άργει εἰς Γκάλθεστον ἀπό 23)4)75	
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΓΟΥΛΑΝ-				
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)5 διά Κιουρασάδο	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. Λ. 'Αντζέλες 19)4 διά Ντουμάτι	
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) *	53	11289	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)6)75	
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	10067	ά. Ναγκόδια 24)4 διά Σιδένη	
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	δ. Π. Σαΐτ 4)5 διά Κάρυκ 'Αιλ	
ΜΟΣΧΑΝΟΗ (κ.)	51	3386	ε. Τζένταν 28)4	
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	ά. Μπρούνισμπούτελ 26)4	
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	δ. Παναμάδ 30)4	
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.) *	66	2179	ά. Αστόντ 28)4	
ΜΠΑΖΙΑ !!!	67	18459	ε. Γιουροπόρτ 27)4	
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	εἰς θέσην 18.40 Β. — 16.10 Δ. 27)3	
ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	ε. Νόρτενγκαμ 10)4	
ΜΠΑΛΤΙΚΑ (κ.) *	50	1253	ά. Φενίτ 29)4	
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.) *	63	25340	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)4	
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Πειραιά 30)4	
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	ά. Τζένταν 1)5 δι' 'Ιατωνίαν	
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.) *	60	60	ε. 'Αμπιτζάν 25)4 διά Περσικόν	
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.) *	61	1595	ά. Πειραιά 5)4	
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ε. Γκάλεστα Πότιν 25)4 δι' ΗΠΑ	
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Βαγκαρέ 4)5	
ΜΠΛΑΚ ΜΠΛΑΝΤΕρ δ.π. *	57	12113	ά. Λόουερ Μπουκάναν 18)4	
ΜΠΛΟΚΑΛΙΑΝ (κ.) *	66	3013	ά. Μπουκάναν 18)4	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ.				
ΤΟΥΡΑ II (π.) *	50	5304	ε. Ρόττερνταμ 27)4	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-		64	34056	ε. Πειραιά 15)3
ΠΑΝΤΖΑ (δ.)	50	6307	ά. Τακοράντι 25)3 διά Κοτονούδ	
ΠΑΝΤΖΑ ΠΑΙΘΟΞ	57	9604	ά. 'Αμπιτζάν 20)3 διά Λάγος	
ΠΑΝΟΡΜΑΡΥΝΑΙΑ ΦΑΙΗΘΟΞ	53	21577	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 22)5)75	
ΠΑΝΟΡΜΑΡΥΝΑΙΑ ΛΙ	55	1308	ά. Ριγιέκα 24)4	
ΠΑΡΠΕΝΖΕΤ (κ.δ.)	57	3373	ά. Πειραιά 4)5 διά Γενοβά	
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	ά. 'Αμπέρσαν 5)5	
ΜΥΘΟΚ (μ.)	67	39617	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)7)75	
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	ά. Κόπτη 27)4 διά Ντουμάτι	
ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	1196	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.) *	52	2823	δ. Πόρτα Σαΐτ 1)5	
ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75	
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	62	9354	ά. Μπαγδίν 28)4 δι' 'Ινδιαν	
ΝΑΙ-ΙΑΝΤ	75	35561	ά. Ν. Όρλεάνη 4)5 δι' 'Αιμέρον	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ρόττερνταμ 5)5 διά Κάνθεν 'Αιλ	
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10)12)74	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.) *	51	1348	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)1)75	
ΝΕΔΑΑ (κ.)	61	1460	ά. Σουέζ 14)4 διά Γκιζέν	
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Δουνικέρην 31)3 διά Νιγηρίαν	
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) *</				

ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	55	23930	άργει είς Πειραιά διά 10)5)75
ΝΕΠΙΟΥΝ	67	15996	ά. Τεργέστην 28)4 διά Μονφαλκόνε
ΝΕΠΤΟΝΙΑ*	65	27960	έ. 'Άμβοργον 3)5
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει είς Πειραιά διά 31)5)75
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)	50	3364	ά. Πύλον 26)11 δι' Αδυούσταν
ΝΕΦΕΛΑΝ (δ.)	58	24152	άργει είς Πειραιά διά 14)8)75
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει είς Πειραιά διά 23)12)75
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ά. Μπ. Μασάρ 20)4 διά Μπ. Σαπούρ
ΝΙΚΑΝ (κ.)	29	2712	δ. Κωνγόπολιν 25)4
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	δ. Σουέζ 8)4 διά Γκιζάν
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	δ. Σουέζ 1)4 διά Γκιζάν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35500	έ. Σαουθάμπτον 3)5
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	έ. Τζέναν 10)3
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ Γ. (κ.)*	57	1368	έ. Μαλάγκα 5)5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. (κ.)*	52	1863	ά. 'Αλεξανδρειαν 26)2 διά Πειραιά
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ Κ.	60	11632	ά. Πειραιά 4)5 διά Κωνσταντζαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	δ. Πόρτ Σαΐδ 26)4
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Κόριτον 21)4 διά Περούκον
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ III (κ.)*	60	2914	έ. Μπ. 'Άθρες 18)2
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	έ. 'Άμπον Μπάπι 13)4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΓ·Σ (κ.)	60	4113	ά. 'Αμβοργον 3)5 διά Βερακρούς
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	είς Πειραιά 21)11)74 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	44	έ. Πειραιά 7)4
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	άργει είς Πειραιά διά 22)3)75
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	μετων. «ΚΟΝΚΕΣΤ»
ΝΟΡΔ. ΝΑ·ΑΝΤ	67	22549	δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά Κάμφαρ
ΝΟΡΑ. ΤΖΟ·Υ (δ.)	64	38649	άργει είς Πειραιά διά 10)11
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άργει είς Πειραιά διά 21)1
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει είς Πειραιά διά 11)2)75
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	δ. Σουέζ 17)4 Κόρ δι' Αμάγια
ΝΟΡΘΟΥ·Ι·ΝΤ	70	11328	έ. Ν. 'Ορλέαν 6)5
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	έ. Μπούλιν Μπαΐν 1)3
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	έξωθι λάγος 22)3
ΝΟΤΟΣ	58	12339	άργει είς Χαλκίδα διά 28)5)75
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	ά. Πειραιά 18)4 διά Βάρνα
ΝΤΑ·Υ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ά. 'Ιμινχαμ 2)5 διά Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει είς Πειραιά διά 1)3
ΝΤΕΣΤΙΝY (κ.)	47	1593	δ. Σουέζ 8)3 διά Γένυπο
ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)	54	17672	άργει είς Πειραιά διά 6)3)75
ΝΤΗΣΕΡΤ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	74	14523	έ. Λάγος 4)5
ΝΤΗΦΑ·ΑΝΤ	60	19988	ά. Πειραιά 10)4 διά Τζαμάτικα
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ά. Πειραιά 30)4 διά Κωνσταντζαν
ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	55	2472	έ. 'Αμβρεσαν 26)4
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	ά. Σ. Ντιέγκο 11)4 διά Σηάττλ
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	ά. Πειραιά 1)5 δι' 'Αλεξανδρεια
ΝΤΟΜ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ Κ.*	58	1999	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ά. Σιγκαπούρων 2)5 δι' 'Ινδονησίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	έ. Όκλαντ 2)5
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	έ. Λάγος 19)3
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	έ. 'Αμπιτζάν 24)4
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	έ. Κοσταζακούλης 18)4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	έ. Λάγος 16)3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	δ. Π. Σαΐδ 1)5
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28555	ά. Πόρτλαντ (Με) 25)3 Κιουρασόδο
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.)	55	13111	ά. Τάκσανθι 26)11
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει είς Χαλκίδα διά 10)6)75
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Γιβραλτάρ 12)4 διά Κ. Τάσου
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Σουέζ 18)4 διά Γκιζάν
ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	έ. Πειραιά 14)2
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	άργει είς Φάλμουθ διά 17)3)75
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Σιγκαπούρων 7)5 διά Γερμανίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-			
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 1)5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Βρέστην 27)4 Μπαντάρ Μασάρ
ΟΛ. Α·Ι·Σ (δ.)	54	17999	άργει είς Πειραιά διά 29)12
ΟΛ. ΑΚΚΡΟΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 28)4 Γιουροπόρτ
ΟΛ. ΑΛΛΑ·Α·Ι·ΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 7)5 Μη. Μασάρ
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	άργει είς Πειραιά διά 26)10
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Βρέστην 27)4 Μη. Μασάρ
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Β. 70	97466	ά. Βέροντ 1)4 Μ. δι' 'Αγιαντή	
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Κάρυκ 'Αιλ 2914 Λάντς 'Έντ
ΟΛ. ΑΡΡΟΥΝ (δ.)	70	96627	ά. Γιουροπόρτ 21)4 Μη. Μασάρ
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 18)4 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ·Ι·ΣΩΝ	52	106123	άργει είς Πειραιά διά 4)12
ΟΛ. ΓΚΑΛΔ (δ.)	54	20495	δ. Παναίν 3)5 δι' Επιρκόν
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ά. Γιβραλτάρ 2)5 διά Σουετίνιας
ΟΛ. ΓΚΕΙ·Μ·Σ (δ.)	64	32380	ά. Κασιμία 13)4 δι' 'Ινδονησίαν
ΟΛ. ΓΚΕΙ·Τ (δ.)	65	32478	ά. Φιλαδέλφειαν 11)5 Ν. 'Ορλέαντ
ΟΛ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.)	64	38598	έ. Όσλανδεν 26)4
ΟΛ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (δ.)	65	32407	έ. 'Αυδρεσαν 5)5
ΟΛ. ΓΚΡΑΔ (δ.)	65	38607	έ. Χάρρον 2)5
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	ά. Φιλαδέλφειαν 3)5 δι' 'Ασσύμπτα
ΟΛ. ΛΕ·Ι·Κ (δ.)	54	17999	άργει είς Βίγκο 11)5)75
ΟΛ. ΜΙΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 7)5 διά Περσικόν
ΟΛ. ΜΠΩΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 29)4 διά Φόδς
ΟΛ. ΜΠΡΗΣ (δ.)*	75	130000	ά. Τέιπτηλ Μπαΐν 9)4
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	άργει είς Πειραιά διά 5)12
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	άργει είς Χόκη Κόκη διά 15)1)75
ΟΛ. ΝΤΕ·Ι·Α (δ.)	54	18476	άργει είς Χόκη Κόκη διά 16)2
ΟΛ. ΝΤΕ·ΣΤΙΝY (δ.)	64	32379	έ. 'Αγ. Φασαγκίκον 4)5
ΟΛ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.)	54	19462	ά. πλαδέλφειαν 13)4 Π. Χάρκουρτ
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	έ. Παρανάνα 22)4
ΟΛ. ΝΤΡΗΜ (δ.)*	74	18204	ά. Χόκη Κόκη 7)5 διά Σιγκαπούρη
ΟΛ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	15625	ά. Μπλίνγκαν 7)3 Γιοκογάμα
ΟΛ. ΠΑΛΑΜ.	65	15577	ά. Ρ. 'Ιανέδιο 4)3 Τρίπολη (Λιβ.)
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	έ. Κόπιτ
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ά. Μποοδημπούτελ 2)5 δι* 'Αρανετινή
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Ρότερνταν 17)4 διά Ρ. Πλέιτ
ΟΛ. ΠΙ··Σ	69	15688	ά. Βανκούρε 14)3
ΟΛ. ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	67	15688	ά. Τιτανάνδρη 2)5 Σιγκαπούρην
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ά. Μορμουγκάδο 28)4 'Ιαπωνίαν
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	έ. Μορμουγκάδο 5)5
ΟΛ. ΡΑ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Σιγκαπούρων 2)4 Ντουαΐτη
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει είς Βίγκο διά 16)2)75
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ά. Σάντος 28)4 διά Μπέλευ
ΟΛ. ΣΚΑ·Υ (δ.)	55	13934	άργει είς Χόκη Κόκη διά 22)3)75
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	άργειες Βίγκο διά 11)3)75
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΑΝΤΕΡΣ δ.	59	37958	έ. Φιντέγ Τέσμινταν 24)4
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει είς Χόκη Κόκη διά 1)4)75
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ά. Γιβραλτάρ 20)4 διά Τέλας
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	έ. Φορχάντος 3)5
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	έ. Μορμουγκάδο 7)5
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	68	27602	άργει είς Πειραιά διά 5)2
ΟΛ. ΦΕ·Ι·Μ (δ.)	65	47493	ά. Χάρηρην 25)4 διά Περσικόν
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	4/493	ά. Χάρηρην 28)3 Τζεμπέλ Ντανά
ΟΜΕΡΙΚ (δ.)*	76	19800	είς Κούρε όποι συμπλήρωσιν
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	άργει είς Πειραιά διά 28)5)75
ΟΡΙΚΟ (δ.)*	58	12568	είς Βρέμηρη διά 20)5)75
ΟΣΕΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Κάρυκ "Αιλ 21)3 δι' Ούμπε
ΟΣΕΑΝ ΡΕ·Ι·ΝΤΖΕΡ	72	14765	ά. Λοιμών (Μαλ.) 30)3 Σιγκαπούρην
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ·Ι·Ν	66	12459	ά. Μ. δι' Αχμαντ 15)4
ΟΣΕΑΝ ΙΡΙΤΩΝ	63	11963	έ. Νιώρηταν 23)4
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. όπερα)*	65	27645	ά. Χάμπτον Ρ. 4)5 δι' 'Ελλάδα
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	ά. Χάμπτον Ρ. 4)5 δι' 'Ελλάδα
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	έ. Μορμουγκάδο 29)4
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ			
ΑΙΝΤΕΝ	71	11044	έ. Σάντος 4)5
ΟΥΡΑΝ. ΤΟΞΩΝ (κ.)*	50	1805	ά. Λίθερπουλ 21)4 διά Πολωνίαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	61	18484	ά. Ούτσα 28)4 Π. Χέντλαντ
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ.	38	2501	ά. Πειραιά 12)4
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Στυκ.)*	73	20354	ά. Κολομπιτσια 29)4 'Ιαπωνίαν
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)*	57	12881	είς Πειραιά 28)12
ΠΑΛΑΜ ΜΠΕΡΝΤ (κ.)	58	9993	δ. Σουέζ 2)3 διά Γκιζάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ κ.	50	8280	έ. Λάγος 24)6)75
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΕΠΑΣΤΗΝ (κ.)	59	10659	ά. Θεόπουλη 22)4 διά Μπετζάτα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	52	4589	ά. Π. Σαΐδ 14)4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ά. Χόγκ Κόγκ 26)4 Βαρκελώνη
ΠΑΝΑΙΤΩΤΙΖ (κ.)	54	7017	έ. Ρότερνταμ 3)5
ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΙΑ ΓΙΟΥ-			
ΝΙΤΥ (δ.)	64	1992	ά. 'Αμπιτζάν 16)4 δι' 'Ολλανδίαν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	ά. Βομβάνη 1)5 διά Πολωνίαν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10600	ά. Παναμάδ 23)4 διά Χαλήν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ·Ι·ΑΣ κ.	54	1618	ά. Ριγιέκα 29)3 διά Κούδα
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	έ. Τακοράντι 22)9)75
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5445	ά. Π. Σαΐδ 5)4 διά Λάγος
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5445	ά. Χόγκ Κόγκ 4)5
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	δ. Σουέζ 3)4 διά Γκιζάν
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1110	έ. Πόρτ Χάρκουρτ 1)4
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	ά. Λάρνακα 18)4 διά Πειραιά
ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ (π.δ.)	60	13062	έ. Πέραμα (Επισκευα) 4)5
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	59	23607	έ. Ν. 'Υόρκην 4)5
ΠΑΡΟΣ	61	13912	ά. Ήστ Λόντον 21)4 διά Ν. 'Αμερ.
ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει είς Πειραιά διά 14)1
ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.)	58	12486	άργει είς Πειραιά διά 11)3
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	50	5623	προσήρ. Θάντερμπολ 29)2
ΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	71	25502	ά. Καστακοάδλος 19)4 διά Τούδεπαν
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)5 διά Μεξικόν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	8957	ά. Π. Σαΐδ 3)5 διά Ντουντή
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Πορτμαντάρ 28)3 διά Μπουσίρε
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9996	έ. Τέλεντον 19)3
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	ά. Αμπιτζάν 28)3 διά Ντουάλα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	1944	

ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	εις Ν. "Υδροκην 20)2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)	56	8671	εις Λάγος 19)2	
ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	64	18123	ά. Θέουσα 19)4 διά Βραζίλιαν	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)*	64	33746	ά. Ράς Τανόρα 28)3	
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	56	1366	δ. Γιθραλάτρ 5)5 διά Χουέλθα	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	δ. Κολόμπα 4)5 διά Μαντράς	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	30000	Ε. Κοκούρα 4)5	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	72	11506	δ. Φιλαδέλφειαν 26)4 διά Νταμάμ	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ά. Πειραιά 30)4 διά Ρόπτερνταμ	
ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	Ε. Άδμε 13)4	
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2641	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	50	1439	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΑΝΑΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975	είς Πειραιά 8)11	
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	άργει είς Πειραιάς άπό 28)3)75	
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	άργει είς Πειραιάς άπό 29)5)75	
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	59	2958	ά. Λό Παλλίς 10)4 διά Βραζίλιαν	
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	Ε. "Αμβούργον 5)4 (έπισκευα)	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	άργει είς Πειραιάς άπό 8)11	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Παναμά 17)4	
ΣΑΥΟΥΘΓΟΥ·ΝΤ	70	11329	ά. Τέμα 5)5 διά Τακοράντι	
ΣΑΥΟΥ, ΗΓΚΑ μετ.	61	44	Ε. Πειραιάς 3)3	
ΣΑΥΟΥ, ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	ά. Ρεδιλ 19)4 διά Φορταλέζα	
ΣΑΥΟΥΘΕΡΝΕΡ	56	2119	ά. Λόμη 14)4 διά Τόνιεν Τσαρέντε	
ΣΑΥΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π.	72	1560	ά. Ντεμεράρα 3)3 διά Τζαμάικα	
ΣΑΥΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ π.	72	1560	ά. Ντεμεράρα 3)3 διά Τζαμάικα	
ΣΑΥΡΙΑ Ι (κ.)*	60	8797	Ε. Μπέρμπερα 3)4	
ΣΑΣΣΑ	73	9072	Ε. Σιγκαπούρη 20)4 διά Κουθέϊτ	
ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	δ. Κολούμπια ρίθερ 8)4 Φιλιππίνες	
ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	δ. Π. Σάδη 28)4	
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	ά. Βεραρδίς 19)4	
ΣΗ ΕΞΠΑΙΟΡΕΡ	59	9165	ά. Ραγκούν 20)4 διά Πέναγκ	
ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	11055	ά. Ναγκόγια 26)4 διάστα	
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	δ. Κωνπόλιν 27)4 διά Γαλάτοι	
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ά. Κορασάρ 30)4	
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	ά. Ν. "Ορλέαν 24)4 διά Μπιλμπάο	
ΣΗΛΑΙΓΦ (κ.)	61	1989	ά. Βενετία 12)4 διά Πειραιάς	
ΣΗΤΡΕ·ΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	ά. Τζάκονσβιλ 29)4 διά Σ. Κρουά	
ΣΗΦΑΡΕΡ *	56	8785	ά. Ρόπτερνταμ 31)3 διά Κούβα	
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)*	75	68631	άργει είς Πειραιάς άπό 16)11	
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	είς Δάντσιν άπό 5)7)73	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Ε. Λισσαδώνα 28)4	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ·	51	6974	ά. Τάου 8)5 Μπ. Σαπούρη	
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	είς Λάγος άπό 13)6)75	
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	άργει είς Πειραιάς άπό 22)6)75	
ΣΙΝΤΑ (κ.)*	50	1516	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΙΝΤΥ	70	18281	ά. Θρη ρίθερ 3)5	
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ά. Μαπούν 5)4	
ΣΚΑΛΑΜΑΙΚ (κ.)*	56	3048	δ. Γιθραλάτρ 20)4 διά Βεγγάζην	
ΣΚΑΥ·ΛΑΡΚ	63	12273	ά. Ν. "Υδρη 5)5 διά Μπιλμπάο	
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3191	Ε. Ταρτούς 9)2	
ΣΚΙΡΟΝ*	64	17487	άργει είς Πειραιάς άπό 1)8)75	
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	άργει είς Πειραιάς άπό 11)8)75	
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	ά. Καντζ 5)5 διά Καράτοι	
ΣΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ (π.)	52	1157	ά. Ρόπτερνταμ 17)4 διά "Άλγεριαν	
ΣΛΩΒΕΡΝ ΓΚΡΕ·ΙΣ κ.	57	7655	είς Λάγος 4)7)75	
ΣΟΝΙΚ (ωικόν)	62	28387	άργει είς Πειραιάς άπό 20)9)75	
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	ά. Οζάκα 24)4 διά Τάμανο	
ΣΟΝΤΚΕΡΚΑ (κ.)*	49	1396	ά. Λάγος 1)5	
ΣΟΝΥΡΤΕ	57	10661	ά. Αυτιτζέν 1)2 διά Ντακάρ	
ΣΟΥΖΥ (π.δ.)*	53	13927	ά. Τενερίφην 24)4	
ΣΩΦΙΑ (κ.)*	53	1843	Ε. Βενετίαν 16)4	
ΣΩΦΙΑ Κ.	57	10739	Ε. Λάγος 9)4	
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Ε. Λά Γκουδία 10)4	
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	Ε. Ρανκούν 7)5	
ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΗΝΤΕΡ δ.	58	13284	ά. Παρασαύμπιο 5)4 διά Τούνινταντ	
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	άργει είς Πειραιάς άπό 3)10	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιάς άπό 7)2)75	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	δ. Π. Σάδη 2)5	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	ά. Ρ. "Ιανέριο 2)5 Σ. Σεμπάστιαν	
ΣΤΑΙΔΙΟΝ	75	19000	ά. Ν. "Ορλέαν 4)5	
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)*	52	10407	είς Πειραιάς άπό 12)4)75	
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Π. Σάδη 16)3	
ΣΤΕΛΛΑ Ι. (κ.)	50	1517	ά. Σαλέρνα 19)4	
ΣΤΕΛΛΑ III (κ.)*	49	1011	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Σουέζ 27)4	
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	είς Τέλια άπό 18)11	
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	ά. Πρεστόν 5)5 διά Βαρκελώνην	
ΣΤΟ·ΙΚ (ωικόν)	71	71208	θυτήξ Τέομπον 5)5	
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Σιγκαπούρην 16)4 διά "Ινδονησίαν	
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟ (δ.)	56	10945	ά. Ντεμεράρα 28)4	
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕ·Ι·	60	12497	ά. Κευπέλ 4)5 διά Ρόπτερνταυ	
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Κωνιτόλιν 29)4 Μαύρην Θάλασσαν	
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Π. "Άλφρεντ 24)4 διά Ρόπτερνταυ	
ΣΤΑ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ά. Αλεξανδρειαν 26)4	
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	είς Βουλθάνη άπό 30)7)75	
ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	ά. Βαλτοπούλο 4)5	
ΣΤΟΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	μετων. "Α·Γ·Μ·Α·	
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ά. Πειραιάς 17)4 διά Τρίπολιν	
ΣΥΜΗ	53	5339	ά. Ν. "Ολεάνη 18)3 Μαρακάιμπο	
ΣΥΜΦΩΝΙΚ (ωικόν)	72	70508	ά. Σεμπετίμπα Τέρμ. 28)4	
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝ- ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.)	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΥΠΡ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΥΡΙ	68	9024	ά. Καράτοι 5)5 διά Γιοκοχάμα	
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	ά. Βομβάη 13)12	
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Γδύνια 2)4 διά "Άλγεριον	
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	ά. Σιγκαπούρην 23)4	
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Ν. "Υδρη 19)3 διά "Αρούμπα	
ΤΑΣΟΣ ΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	ά. Π. Σάδη 28)4 διά Ντουμπάι	
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	65	9385	ά. Γιοκοχάμα 2)5 Σιμζού	
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ά. Κωστακούλακος 16)4 διά Χάιφαν	
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Ράδ Τανόρα 3)4	
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Σουέζ 27)4 διά Ντουμπάι	
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ (κ.)*	56	3990	μετων. «ΠΑΛΜΣΗ»	
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	49	6739	ά. Σαθόνα 2)5 διά Γένοβα	
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. "Αλεξανδρειαν 18)3 διά "Ελλάδα	
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ.	66	39556	ά. Ρόπτερνταυ 12)4	
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	δ. Π. Σάδη 6)5 διά Κουθέϊτ	
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ά. "Αμβέρσαν 30)4 διά Π. Λιμόν	
ΤΖΩΡΤΖ	54	8119	ά. Ριγιέκο 30)4	
ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Μότρεαλ 23)4	
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	ά. Ραθέννα 13)4	
ΤΙΝΙ Π. (κ.)*	70	2990	υπό παραλασήν	
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Σουέζ 9)4	
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	δ. Π. Σάδη 5)5 διά "Αντεν	
ΤΟΜΗ	56	3146	ά. Φιλαδέλφειαν 28)4 Π. Καμπέλο	
ΤΟΛΟ ΣΗ (π.)*	55	7059	είς Πενάγκ άπό 31)7)75	
ΤΟΞΩΝ (δ.)	64	31331	άργει είς Πειραιάς άπό 23)1	
ΤΟΞΩΤΗΣ (δ.κ.)*	60	12645	ά. Κέλαγκ 15)4 διά Λονδίνον	
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	22759	ά. Σουέζ 22)4 διά Πολωνίαν	
ΤΡΑΝΣΙΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ·ΤΟΡ (κ.)	57	2361	ά. Αμπιτζάν 18)4 διά Κοτονού	
ΤΡΕ·Ι·ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	ά. Σαθόνα 6)5 διά Μπουργκάς	
ΤΡ. ΣΤΑΡ (π.δ.)	59	29566	άργει είς Πειραιάς άπό 6)6)75	
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Γιθραλάτρ 6)5 διά Κόρπους Κρίστι	
ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	ά. Πειραιάς 3)5	
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	ά. Χιούστον 21)4 διά "Αρούμπα	
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Πειραιάς 22)3	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Παναμά 1)5	
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Ρόπτερνταυ 21)4	
ΤΡΟΠΙΚΗ (δ.)*	66	45255	άργει είς Πειραιάς άπό 18)8)75	
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)*	57	23664	άργει είς Πειραιάς άπό 17)3)75	
ΥΔΡΟΥΣΑΣ (δ.)	55	21088	ά. Καλλάσ 11)4	
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	405784	είς Ράς Τανόρα (άποδήκη)	
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	ά. Κόμπε 29)4	
ΦΑΕΩΝ (κ.)	51	1000	ά. "Αμβούργον 22)4	
ΦΑΙΑΣ	45	13849	άργει είς Πειραιάς άπό 21)6)75	
ΦΑΙΚΕΝΜΠΕΡΓΚ (κ.)*	70	1599	ά. Γκότεντημπουργκ 4)5 διά Δουσθλίνον	
ΦΑΛΑΚΟΝ*	43	13548	άργει είς Πειραιάς άπό 8)4)75	
ΦΑΛΑΚΟΝ	74	8896	ά. Βανκόσθερ 4)5	
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Σουέζ 12)4	
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	είς Πέραμα (έπισκευα)	
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	δ. Σουέζ 4)4	
ΦΑΝΝΥ*	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΦΑΝΤΟΝ (δ.)*	57	21910	είς Πειραιάς άπό 20)4)75	
ΦΕΛΙΣΙΑ Σ. (κ.)	60	8742	είς Κίγκοτον 4)4	
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	άργει είς Πειραιάς άπό 19)5)75	
ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.)	54	6836	είς Τσι	

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 384

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MAY 1976

ITF Interference

The ITF is implementing its resolutions. Via the Scandinavian unions that are ITF members. It is launching a new assault on convenience-flag ships calling at Scandinavian ports.

The blackmail involved is obvious for all to see. One has only to read the following letter from the Scandinavian Transport Workers' Federation addressed to shipowners, enclosing a copy of the ITF collective agreement, to understand that the ITF is arbitrarily seeking to impose its own terms and will not take no for an answer!

Sir,

This letter is a notice of warning that industrial action may occur affecting your ship.

According to published records you are the owner of the said vessel which is flying a flag of convenience as defined in Appendix "Policy Guidelines on Flags of Convenience".

What is stated in the following parts of this letter applies to you in case your ship will be sent to any Scandinavian port, i.e. port situated in Denmark, Finland, Norway or Sweden.

The Scandinavian Transport Workers' Federation requests you to ensure that all officers and other members of the crew are covered by the terms of a Collective Agreement acceptable to the International Transport Workers' Federation (ITF).

The maritime unions affiliated to the ITF have drawn up an ITF Collective Agreement representing the minimum internationally acceptable standard for wages and working conditions of crews of flag of convenience ships. The content of this Collective Agreement is indicated in Appendices "Agreement" and "Special Agreement".

When an owner has signed such an Agreement his ship is issued with an ITF Blue Certificate.

Certain National Collective Agreements are considered to be of an equivalent standard to that of the ITF Agreement. If you believe your officers and crew are covered by the terms of such an Agreement you should seek the advice of the ITF affiliated union concerned.

Should you refuse to sign an Agreement acceptable to the ITF and the Scandinavian Transport Workers' Federation, your ship will be placed under boycott when she has entered a Scandinavian harbour. Consequently, the Scandinavian Transport Workers' Federation will call all appropriate members of the affiliated unions mentioned below to take industrial action. You will not be allowed to hire any person to supplement the crew. Your ship will not be handled, towed, loaded or unloaded by any member of these unions or by any worker joining in a sympathetic action.

We Must Have a Showdown

The ITF circular published above makes it quite clear that in spite of the various pressures brought to bear on it, the ITF is

not prepared to recognise collective agreements signed between PNO and foreign-flag Greek-owned vessels. And the reason for this is that the ITF does not want PNO to encroach on the ITF's revenues from this source.

But we must have a showdown on this serious matter — even if recourse to law becomes necessary. Does the ITF have the right to interfere with the crews of ships under contract with PNO? Does it have the right to ignore the PNO contracts and impose its own terms on Greek-owned ships manned by Greek crews?

Why does the ITF, for instance, accept the Korean collective agreement for ships manned by Korean crews? And in that case, why does it not recognise the PNO contract where Greek crews are concerned?

The Greek owners of foreign-flag ships under contract with PNO abide by the terms of the PNO contract as it applies to Greek-flag vessels and, in doing so, they believe they are protected from ITF interference. They appear to be mistaken, however, since the ITF does not recognise the PNO contract.

The inference to be drawn, therefore, is that Greek owners of foreign-flag vessels have no need to sign any contract with PNO unless they can use it in court when they sue the unions which, at ITF instigation, boycott their ships.

Liberian Action

Liberia has denounced the boycotts by the Scandinavian unions as being irresponsible, clearly prejudiced and definitely harmful to world trade.

Expressing its opposition to the views expressed by the Scandinavian Federation of Transport Workers, the Board of the Liberian Maritime Commission in New York has confirmed its intention to make use of all lawful, diplomatic and other means against the illegal and unjustified interference in the operation of ships flying the flag of a foreign friendly country.

The boycott of Liberian-flag ships was begun on May 1, by the ITF in an effort to

force ships sailing under the Liberian and other flags which call at Scandinavian ports to abide by the terms of the ITF wage scale.

The Commission has declared that these wage demands, which are not subject to negotiation, were introduced unilaterally by the ITF and are much higher than the prevailing wage scales applied by many European countries, the ships of which are not boycotted.

Ships which do not sign the ITF agreement are considered non grata in Scandinavian ports and no facilities are provided to them by pilots, tugs or stevedores.

The Repair Industry

It is a sad fact that in spite of the fact that Greece is an eminently maritime country and very well situated geographically, her ship repair industry is far behind that of other Mediterranean countries such as Italy, France and Spain. We do not have sufficient drydocks nor full technical facilities.

And yet, our ship repair industry, with such a vast fleet of Greek-owned tonnage to draw from, could become the country's primary source of foreign exchange revenue and employ many thousands of workers.

For many and various reasons our ship repair industry has not kept pace with the spectacular growth of our merchant fleet. The available drydocks and repair establishments could easily be doubled without suffering from any dearth of business.

The State, while concentrated on other development projects, has paid little attention to this important sector of the economy and neither has private enterprise seized the opportunity, with the notable exception of three thriving shipyards which stand as eloquent examples of the point we are trying to make. Admittedly, there was little encouragement from the State in the way of specific facilities such as tax exemptions and other privileges that would have attracted investment capital in this respect.

In time, we imagine, our ship repair industry will grow to the extent that more than a fraction of the hundreds of millions of

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD. (MONROVIA)

CHANGE OF ADDRESS :

With effect from June 1st, 1976, our new address will be :

Akti Miaouli 69,
Piraeus.

Tel. : 4523.612, 13, 14, 15, 16.

Tlx : 212257 CHSE GR

212606 SHPC GR

Cables : SHIPCERES
PIRAEUS.

dollars that are spent in foreign yards, will pour into the Greek exchequer. And the sooner that happens the better.

Pensions

The Ministry of Mercantile Marine and the Seamen's Pension Fund (NAT) are considering the introduction of a measure by which a part of a seaman's pension can be paid in advance as soon as he applies for it. At present, the processing of applications for pensions takes so long that it is months before the seaman concerned starts collecting. Another measure under study is the speeding up of this processing so that it shouldn't take more than three months.

The speeding up will be done by trans-

ferring personnel from the Ministry to NAT.

During 1975, NAT granted 819 pensions most of which were old age pensions, followed by disability pensions, accident pensions and pensions to the dependents of deceased seamen.

The average NAT pension of Drs. 3,773 per month in 1974 was Drs. 5,530 in 1975 and the total number of pensioners which was 20,552 in 1971 became 22,592 in 1975 representing a 9.92 percent increase in five years.

NAT's largest expense item is the payment of pensions while administrative overheads account for only 2.55% of its budget. It is to be noted in this respect that IKA's administrative overheads account for 5% of its budget.

Another cause for the delay in processing pensions is that the unions are notoriously

lax in replying to official queries by NAT as to whether the person concerned has fulfilled his financial obligations to the union funds. Steps are being taken to remedy this situation.

Signs of the Times

The running costs of a Greek-owned ship are constantly rising. Its competitive ability is in serious jeopardy. We have been told that an accounting made with respect to an 8,000-ton vessel produced the following results: During 104 days, the Chief officer received a total of £804 per month or £26.80 per day, the second engineer received £813 per month or £27.10 per day and the two second mates were paid £589.50 and £592 per month respectively.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ
 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΩ:		
'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη	'Επί τῆς ολῆς ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 516 - Κορυδαλλός	"Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ ΒΟΣΠΟΡΟΥ 229 - ΝΙΚΑΙΑ
Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 800.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 550.—