

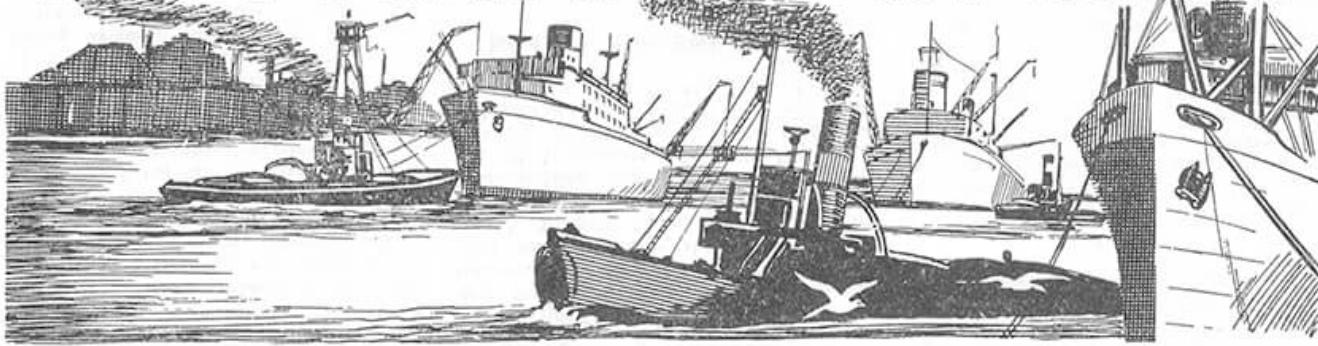
# NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1973

Αρ. Φύλλου 916/675

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΒ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 916/675

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1973

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΤΑ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Εις τους ἀποφοίτους τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν δοκίμους πλοιάρχους προσεφέρθησαν, προκειμένου νὰ ναυτολογθοῦν ὡς ἀνθυποπλοιάρχοι, 180 λίραι Ἀγγλίας. Ὁ μισθὸς τοῦ Αού μηχανικοῦ δῆζε ὑπερβαίνει τώρα τὰς ἔξακοσίας λίρας, τοῦ μαγείρου τὰς τριακοσίας καὶ τοῦ ἀσυρματιστοῦ φθάνει τὰς τετρακοσίας. Ἀνάλογα τὰ κρατουντα ἐπίπεδα καὶ διὰ τοὺς ἄλλους κλάδους. Ἡ πλειοδοσία, δηλαδή, ἐν ὅλῃ τῆς τῇ ἐκτάσει!

Αὐτή, ὅμως, ἡ πάσια θυσία, διὰ τῆς πλειόδοσίας, συγκρότησις ἐνὸς πληρώματος ἡ καὶ ἡ πλήρωσις τῶν ὑφισταμένων κενῶν εἰς τὴν σύνθεσιν του, μᾶς ὁδηγεῖ πλέον εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Πρὸς στιγμὴν οἱ πλειοδοτοῦντες πιστεύουν ὅτι ἐπέλυσαν τὸ πρόβλημά τουν, ἐνῷ ἐν τῇ πραγματικότητι δυσχερεστέραν κατέστησαν τὴν θέσιν των. Συμβαίνει συχνά ὄλιγον μετὰ τὴν συμφωνίαν διὰ τὴν πρόσληψιν ἐνὸς ἀξιωματικοῦ μὲ τὸν ὑψηλότερον μισθόν, τὰ ἔναντι τοῦ ὑφιστατοῦ ὁ ἐφοπλιστής, ὁ προσφέρων τὰ περισσότερα. Ἡ προτέρα συμφωνία παύει νὰ ὑφισταται, χωρὶς νὰ εἶναι δέσμος, ὁ τελευταῖος πλειοδοτησας, ὃν ἔξησφάλισε τὴν συμπλήρωσιν τοῦ πληρώματος του. Ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως κυριαρχεῖ εἰς τὸ χρηματιστήριον τῆς ναυτικῆς ἔργασίας. Καὶ διότι ἡ ζητησίας εἶναι μεγάλη καὶ ἡ προσφορά ἐλαχίστη, ἡ ἀνατίμησις γίνεται τὸ ἐπακόλουθον.

Εἰς τὴν πραγματικότητα, ὅμως, δὲν ὑπάρχουν οἱ προσφερόμενοι. Δὲν ἀποκλείεται νὰ φθάσωμεν αἰσίως ἐντὸς ὄλιγου εἰς τὸν ἀναγκαστικὸν παροπλισμὸν πλοίων, ἐλλείψει πληρώματος! Δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα· κυριολεκτούμεν.

Οἱ ἐφοπλισταί, ὥπως καὶ ὅλοι οἱ ἀνδιαφέρομενοι διὰ τὴν ὄμαλην κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μιας, μοιρολατρικῶν ἀντιμετωπίζουν τὴν κατάστασιν, τὴν δεινὰ προσαναγγέλλουσαν. Ἄν τοι λύσιν τινά, δελτίων τούλαχιστον τῶν ὑφισταμένων δυσχερειῶν δὲν ἔχουν νὰ μᾶς προτείνουν. Ἀπλῶς προσπαθοῦν διὰ τοῦ ὑψηλότερου μισθοῦ νὰ ἀποσπάσουν στέλεχος τι ἡ καὶ κατώτερον τινὰ ναυτικὸν ἀπὸ ἄλλο πλοίον, διὰ νὰ καλύψουν προσωρινῶς τὰς ἀνάγκας των.

Καὶ ὅμως, προβάλλονται μέτρα τινὰ ἀνακουφιστικά ἡ τούλαχιστον πρωρισμένα νὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὰ προλάβωμεν τὰ χειρότερα. Ἐκ τοῦ προχέριου προτείνομεν:

1) Τὴν ἀπαγόρευσιν ἔγγραφῆς εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον πλοίων ἡλικίας ἀνω τῶν 15 ἑταν. Διὰ τὰ προσφέυγοντα εἰς τὴν κυριακὴν σημαίαν νὰ μὴ ἀσφαλίζεται εἰς τὸ

NAT τὸ πλήρωμά των.

2) Τὴν συντόμευσιν τῶν προθεσμιῶν ἀποκτησεως διπλώματος ἰκανότητος καὶ τὴν διεύλουσιν τοῦ ἔχοντος προϋπηρεσίαν διὰ τὸ εὑρεγετικὸν δίπλωμα.

3) Ἐνίσχυσιν τῆς προπαγάνδας διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, βελτισμένων τῶν συνθηκῶν τῆς παρεχομένης κοινωνικῆς προνοίας (συνταξιοδοτησις, ιατροφαρμακευτική περίθαλψις, ψυχαγωγία).

4) Καθορισμὸν τοῦ πληρώματος ὄργανικῆς συνθέσεως καὶ τοῦ ἐλαχίστου τῆς συνθέσεως συντηρήσεως.

Ἐκ τοῦ προχέριου τὰ ἀνωτέρω προτεινόμενα. Ἀσφαλῶς πολλὰ ἄλλα δυνατόν νὰ συζητηθοῦν καὶ νὰ θεσμοθετηθοῦν.

Αὐτή, τάντως, ἡ μέχρις ἀδιαφορίας ἔκινουμένη ποθητική στάσις τῶν ἐπαγγελματικῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν κινουμένων, μᾶς εἶναι ἀνεξήγητος.

Ἄς προσέξουν οἱ ἐφοπλισταί, Τὰ χειρότερα διαγράφονται ἡδη. Πολλὰ τῶν προβλημάτων οἱ καλοὶ ναῦλοι τώρα τὰ καλύπτουν. Αὔριον ὅμως;

### ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ἄναζητοῦνται πρὸς πᾶσαν περιοχὴν τῆς 'Υδρογείου οἱ ναυτικοί, εἰ δυνατόν, οἱ εἰδικευμένοι. Ἡ προσφορὰ δὲν λείπει, ἀν καὶ ἡ ζητησία, ἀπὸ ὅλας σχεδὸν τὰς εὐρωπαϊκὰς ναυτικὰς χώρας, εἶναι μεγάλη.

Αἱ Φιλιππῖναι λ.χ., προσφέρουν πλήρη πληρώματα —ἀξιωματικούς καὶ κατωτέρους— μὲ μισθολόγιον, ὀπωσδήποτε, χαμηλόν. Ἀπὸ τὸ Πακιστάν καὶ τὴν Κορέαν, ἐπίσης. Προσβάλλεται, δεδομένως, τὸ ἐρώτημα: Εἰς ποίους πρόκειται ὡς "Ἐλλην ἐφοπλιστής νὰ παραδώσῃ τὴν διακυβερνήσιν σκαφῶν τεραστίας ἀξίας καὶ πόθεν ἡ ἔγγυησις τῆς καλῆς των διαχειρίσεως, ὅταν θὰ ἐκλείψουν, ὅχι πλέον τὰ κατώτερα μόνον πληρώματα, ἀλλὰ καὶ οἱ ἀξιωματικοί; Ή οἱ ἔχουν τὰ πράγματα οἱ διαθέσιμοι "Ἐλληνες ἀξιωματικοὶ δὲν πρόκειται νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας ὅλων τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων. Μεγάλα καὶ δυσαναπλήρωτα κενά.

Καὶ ὅν διὰ κατώτερα πληρώματα ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐλλιπούς συνθέσεως εἶναι δυνατή διὰ τῆς προσφυγῆς εἰς τοὺς πάσις προελύσεως ἔγχρωμους, διὰ τοὺς ἀξιωματικούς παγκοσμίως σημειούται ἡ Ἑλλειψις, ἐνῷ καὶ τὸ μισθολόγιον, λόγω τῆς ζητήσεως, βαίνει αὐξανόμενον.

"Ἔχουμεν ὑπ' ὄψιν μας τὸ ίσχυον εἰς τὴν

Ίνδιαν συμβατικὸν μισθολόγιον διὰ τοὺς πάσις εἰδικότητος ναυτικούς. Τὸ μισθολόγιον εἶναι ἐγκεκριμένον ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον κρατικὸν Γραφεῖον Ναυτικῆς Ἐργασίας (National Maritime Board). Βάσει αὐτοῦ διενεργούνται αἱ ναυτολογήσεις. Ίνδιαν ναυτικῶν, μέσω τῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων.

Χαμηλὸν εἶναι τὸ βασικὸν μισθολόγιον διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα. Προβέπονται, ὅμως, διάφοροι ἐκτὸς τοῦ μισθολόγιου παραχωρήσεις, ἐπαυξάνουσαι τὸν βασικὸν μισθὸν. "Ἄς σημειωθῇ ὅτι ὑπερπροσφορά ὑφίσταται κατωτέρου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Περιθώριον, πάντως, 5—6 ἑβδομάδων ζητείται διὰ τὴν κατάρτισιν πλήρους πληρώματος.

Ο μισθὸς τοῦ πτυχιούχου ναύτου δρίζεται εἰς 370 ρουπίας (ἐν δολλάριον = 7 ρουπία). Ἐπὶ πλέον, παρέχονται ρουπία 31.75 διὰ ταξίδια ὑπερπόντια, μὲ ὑπερωριακὴν ἀμοιβὴν 2.50 ρουπίας καθ' ὥραν. Τοῦ μαγείρου ὁ μισθὸς καθορίζεται εἰς 575 ρουπίας, μὲ 53.50 ρουπίας ὡς ἐπίδομα ποντοπλοίας καὶ 3.25 ρουπίας καθ' ὥραν δι' ὑπερωρίας.

Τὰ ἐπίδοματα, τὰ διὰ τῆς συμβάσεως ἐπιβαλλόμενα, εἶναι τὰ ἔξης: "Ἄδεια μετ' ἀπόδοχών τριήμερος κατά μῆνα. Πρόθετον ἐπίδομα 8,38% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ, ἐπὶ πλέον δώρων 4% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ. Εἰσφορὰ ἐφοπλιστοῦ ὑπὲρ 'Απομαχικοῦ Ταμείου 8% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ καὶ τῶν ἐπιδομάτων. 'Επίδομα τροφῆς πρὸς 8 ρουπίας ἡμερησίως ἀπὸ τῆς ημέρας τῆς προσλήψεως μέχρι τῆς παλινούστησεως εἰς Βομβάνην.

Ιατροφαρμακευτικὴ περίθαλψις εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Παλινούστησις ἐπίσης κατὰ πᾶσαν περίπτωσιν. Σύμβασις ναυτολογήσεως 12μηνος. Ήμεραις ἔργασίας 44 ἑβδομαδιαίων —8 ἀπὸ Δευτέρας μέχρι Παρασκευῆς καὶ 4 ὥραι κατὰ Σάββατον.

Σύνθεσις πληρώματος διὰ σύνθετης φορτηγών σκάφους 36—37 ἀνδρες. Διὰ σύνθετης κατώτερας εἰς ἀριθμόν, ιδιαίτερα συμφωνία μὲ τὸ Σωματεῖον.

Βάσει τῆς πρὸ τοῦς ληφθείσης ἀποφάσεως τῆς Διασκέψεως Σιγκαπούρης (Δ.Ο.Μ.) ὁ μισθὸς τοῦ Ίνδιου ναύτου καθωρίσθη εἰς 115 δολ. ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου. "Άγγωστον ὃν τελικῶς ἡ ἐν λόγω ἀπόφασις θὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἀνευ τροποποίησεως ὅσον ἀφορᾷ τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος (σύνθετης). Εἰς τὴν ἐφαρμογήν της, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ὑψος τῶν ἀποδοχῶν, ἀντιτίθεται καὶ αὐτὴ ἡ ίνδικη Κυβέρνησις.

Τελικῶς, τὸ μισθολόγιον διαμορφούνται διὰ τῶν πολλῶν ἐπιδομάτων εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα. Κόστος τελικὸν ἐπανδρώσεως ἀκριβόν, λόγω καὶ τῶν περισσοτέρων προσλαμβανομένων ἀτόμων. Χαμηλὴ ἡ ἀποδοτική των.

Καταπληκτικῶν, ὅμως, ύψηλον είναι τὸ

μισθολόγιον τῶν Ἰνδῶν ἀξιωματικῶν, τῶν ὄποίων καὶ ἔλλειψις σημειούται. Ούτω, τοῦ ἀσύρματιστοῦ τὸ μισθολόγιον ὅρίζεται εἰς 600 δολ. μηνιαίως περιλαμβανομένων ὅλων τῶν ἐπιδομάτων. Τοῦ πλοιάρχου 1.100 — 1.200 δολ. ἀναλόγως χρόνου ὑπηρεσίας. Τοῦ ὑποπλοιάρχου γύρω τῶν 850 δολ. Τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου εἰς 650 δολάρια.

Δημοσιεύμενον τάς ἀνωτέρω λεπτομερείας τοῦ Ἰνδικοῦ μισθολογίου, ἵνα καταδείξωμεν διτὸ πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πολλῶν πλοίων μας δὲν ἐπιλύεται κατὰ τὸν καλούτερον τρόπον μὲ τοὺς ἔγχρωμους.

\*\*\*

'Αρχιπλοίαρχος μεγάλης Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως ἐπανῆλθε πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἐπὶ τοῦ πολυμήνου ἀνὰ τὰς χώρας τῆς 'Απωλεῖας διερευνητικοῦ ταξιδίου του. Γνωστὸς ὁ στόχος: τὰ πληρώματα.

Τὰς ἐντυπώσεις του ἐπιφυλασσόμεθα νὰ δημοσιεύσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος μας. Πρὸς τὸ παρὸν ἀρκούμεθα γενικά στοιχεῖα τινὰ τῶν διαπιστώσεων του νὰ ἀναφέρωμεν.

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν πληρωμάτων δὲν εἶναι ἀποκλειστικῶς ἴδικὸν μας. 'Ἄγγοι καὶ Σκανδιναվοὶ ἐφοπλισταὶ εἴς ἴσου μὲ ἡμᾶς ἐνδιαφέρονται. Προσφορὰ ὑφίσταται, κατωτέρων ἰδίᾳ πληρωμάτων, ὥχι ὅμως καὶ ἀξιωματικῶν. Εἰδικά γραφεῖα προσφέρονται νὰ καταρτίσουν μὲ πληρῆ συγκρότησιν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν Φιλιππίνων. Οἱ ἀξιωματικοὶ εἶναι κατηρτισμένοι, ἀγγλομαθεῖς. 'Ωρισμέναι ὅμως δι' αὐτοὺς ἐπιφυλάξεις προβάλλονται. Τὸ φίλερι αὐτῶν ὑπογραμμίζεται.

Κορεάτας δὲν προσφέρονται. Νόμω ἀπηγορεύθη ἡ ναυτολόγησις. Κορεάτῶν ἐπὶ ξένης ἴδιοτησίας πλοίων. Καλοὶ οἱ 'Ιάπωνες ἀλλ' ἀκριβοί. Καλοὶ οἱ 'Ινδοί. Οἱ μισθοί, δομῶν, τῶν ἀξιωματικῶν ὑψηλοί, τῶν κατωτέρων ὥχι. Πακιστανοὶ πολλοὶ προσφέρονται. 'Ορισμένοι 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ τοὺς χρησιμοποιοῦν ἥδη καὶ εἶναι εὐχαριστημένοι. Μισθολόγιον κατωτέρων τοῦ ἴδιου μας. Α' πό τὴν 'Ινδονησίαν καὶ τὴν Μαλαισίαν, ἀξιωματικοὶ δὲν προσφέρονται. 'Ἐν ὑπεραφθονίᾳ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Γενικὴ διαπίστωσις: Εἶναι δυνατὴ ἔξ ωρισμένων περιοχῶν, τὰς νήσους τῶν Φιλιππίνων λ.χ. ἡ κατάρτισις πληρωμάτων ὅμοιογενούς. 'Η ἀπόδοσις, πάντων, τοῦ καλοῦ 'Ελλήνος ναυτικοῦ δὲν παραβάλλεται. Τὸ μαλθακὸν τοῦ 'Ασιάτου ὑπογραμμίζεται, ἔξ οὐ καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς προσλήψεως πολυπληθεστέρου πληρώματος.

Κατὰ τὰς ἀρχιπλοίαρχον ὄμιλητὴν μας εἶναι ἀνάγκη νὰ βελτιωθοῦν οἱ μισθοὶ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν — τῶν κατωτέρων πληρωμάτων — ἵνα ἐπιτύχωμεν νὰ καταστῇ παρ' ἡμῖν ἐλκυστικώτερον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Ηδη τὰ ἔδω καταβαλλόμενα εἰς

τὴν χερσαίαν ἀπασχόλησιν εἶναι κατὰ πολὺ ἀνώτερα τοῦ εἰς δραχμὰς μισθοῦ τοῦ ναυτού.

### ΕΠΙΒΕΒΑΗΜΕΝΟΝ ΜΕΤΡΟΝ

Τὴν μείωσιν τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος διὰ τὸ ποντοπόρον φορτηγόν, δητεὶ ἡ 'Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν. Εἰς σχετικάς συνεννοήσεις μὲ τὴν Π.Ν.Ο. ἔχει προέθει, ἵνα, συμφωνῶντος καὶ τοῦ ἔργατοι παράγοντος, περιορισθῇ εἰς ἀριθμὸν ἡ ὄργανική σύνθεσις ἡ ἐπιβαλλομένη διὰ τὴν ἀξιοποίησαν τοῦ σκάφους. 'Η ἔλλειψις πληρωμάτων προκαλεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς θεσμοθετήσεως τοῦ ἀνωτέρου μέτρου. 'Η σύνθεσις χωρίζεται εἰς δύο μέρη: τὴν ὄργανικην καὶ τὴν τῆς συντηρήσεως. Τὸ σχέδιον τῆς 'Ενώσεως προβλέπει τὴν πρόσληψιν πέραν τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως, ἀριθμῷ τινός κατωτέρου πληρωμάτων, ἀφιεμένης τῆς ἐμπειρίας εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν διὰ τὴν ναυτολόγησιν τῶν περισσοτέρων κατά τὴν ίδιων του κρίσιν καὶ σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας ἑκάστου πλοίου.

Τὸ αἴτημα τῆς 'Ενώσεως δὲν ἀποβλέπει εἰς τὴν οἰκονομίαν. 'Άλλο σοδαρὸν ζῆτημα, ὅπερ ἡγεμόνη τελευταίως, φέρει τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς καθιερώσεως τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως. Δι' αὐτῆς, ἀποφεύγεται, κατὰ πᾶσαν περίπτωσιν, ἡ προσβολὴ ἀπὸ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ ισχυρισμοῦ περὶ ἀναξιοποίησας τοῦ σκάφους.

Αἱ δύσκολοι καταστάσεις περὶ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τὴν καθιέρωσιν τοῦ μέτρου. Συχνότατα τὰ πλοῖα ὑποχρεώνονται νὰ ταξιδεύουν ὥχι ὑπὸ ἐλλιπῆ, ἀλλ' ἀσφαλῶς ὑπὸ ἀντικανονικήν σύνθεσιν. Δυνατὸν τοῦτο νὰ προκαλεσθῇ ἀνυπολογίστους ζημίας εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ὅπόταν προβληθῇ ὁ περὶ ἀντικανονικῆς, ἔστω, συνθέσεως ισχυρισμὸς ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς.

'Η ἀντίρρησις δὲν δικαιολογεῖται, δεδομένης τῆς καταφανούς ἔλλειψεως ἴδικῶν μας ναυτικῶν καὶ τῆς συμπληρώσεως τῶν κειών μὲ ἔγχρωμους. Διὰ τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου, καθιστάται ἀσφαλιστικῶς ἀξιόπλουν, ἐνώ διὰ τῆς ναυτολογίσεως τῶν περισσοτέρων ἔχασφαλίζεται καὶ ἡ καλή του συντήρησις.

'Απὸ μέρους τῆς Π.Ν.Ο. ἔζητημη κάποια πτώσιας χρόνον ἵνα τὰ προτεινόμενα μελετηθοῦν. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν καὶ αὐτῇ δὸ συμφωνήσῃ ἐπὶ τῆς θεσμοθετήσεός των. Δύσκολοι οἱ καρποὶ οἱ περιβάλλοντες τὰ ἔκτακτα μέτρα...

### ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

'Υπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, εἶναι, ὅπωσδήποτε, χρήσιμοι οἱ διὰ τοῦ προσφάτως δημοσιευθέντος Προεδρικοῦ Διατά-

γματος ἐπερχόμεναι τροποποιήσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν διπλωμάτων καὶ πτυχίων τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς.

Περιορίζεται κατ' ἀρχὴν εἰς ἔξαετη ἡ μέχρι σήμερον ἐπταετῆς συνολικὴ θαλασσία ὑπηρεσία, διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος πρακτικοῦ ἀτμοχανικοῦ. Τοῦτο προκύπτει ἐπὶ τοῦ συνδασμοῦ τῆς ἀπαιτούμενης ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν πτυχίων θερμαστοῦ, λιπαντοῦ ἡ ἀρχιθερμαστοῦ ἐσχέσει πρὸς τὴν ἐπὶ πλέον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἡτις ἐπιτρέπει εἰς αὐτοὺς νὰ προσέλθουν εἰς ἔξετάσεις διὰ τὸ πρακτικὸν δίπλωμα. Πάντως, η κατοχὴ ἐνὸς τῶν ἀνωτέρω πτυχίων τίθεται ὡς προϋπόθεσις τῆς προσαγωγῆς.

'Επίσης, μειούνται εἰς ἑτησίαν, ἀντὶ διετοῦ, η θαλασσία ὑπηρεσία διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου Μηχανοδηγοῦ Α' τάξεως, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν φυσικά, τῆς κατοχῆς τοῦ πτυχίου Β' τάξεως, οὕτως τὰ προσόντα παραμένουν χρονικῶς τὰ αὐτά.

'Επέρχονται, ἐξ ἄλλου, ώρισμέναι διαρρυθμίσεις ὡς πρὸς τὴν ἀπόκτησιν τῆς ὑπηρεσίας καὶ προβλέπεται ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμων τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Σχολῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. καὶ τῆς Σχολῆς Μηχανολόγων 'Υπομηχανικῶν.

Σημειούμεν ἐν τέλει, ιδιαιτέρως, τὴν παρεχομένην δυνατότητα εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Σχολῶν Βιομηχανίας (κλάδων Μηχανοτεχνιτῶν, 'Ηλεκτροτεχνιτῶν καὶ Μηχανικῶν Αὐτοκινήτων), δύοπερ προσέρχονται εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ Μηχανικοῦ, ἀτμῷ ἡ ΜΕΚ, κατόπιν συμπληρώσεως τετραετοῦς θαλασσίας ὑπηρεσίας.

'Η ἔλλειψις μηχανικῶν πάσης κατηγορίας κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν εἶναι τοσούτον ὅξεια, ὡστε νὰ δικαιολογῇ ἀπολύτως καὶ τὰς παρασχεθείσας, ἀλλὰ καὶ ἄλλας ἀκόμη, διευκολύνονται διὰ τὴν δημιουργίαν στελεχῶν μηχανῆς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Καθ' ἡμᾶς αἱ παρεχόμεναι διὰ τοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος τροποποιήσεις, δὲν ἀρκοῦν. Γενναιότερα μέτρα ἐπιβάλλονται, ἵνα πυκνωθοῦν αἱ τόσον ἀφαίται τάξεις τῶν Ναυτομηχανικῶν.

### ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Σοδαροί αἱ καινοτομίαι εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς προπαίδευσεως. Μὲ τὴν πρόθεσιν τῆς συνεχούς προσαρμογῆς πρὸς τὰς τρεχουσας ἀνάγκας, η 'Υπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἔχωρησεν εἰς τὴν ἐσωτερικὴν διαρρύμησιν τῶν ἐν τῇ Σχολῇ Πρεβέζης σπουδῶν, οὕτως ὡστε οἱ ἀποφοίτωντες νὰ μὴ εἶναι ἀπλῶς ἀνειδίκευτοι βοηθοῖ, ἀλλὰ νὰ ἔχουν ὅλας τὰς ἀπαραίτητους γνώσεις διὰ τὴν μελλοντικὴν σταδιοδρόμιαν των.

Μὲ τὴν σκέψιν αὐτῆν, ἡ προπαίδευσις ἔχωρισθη εἰς τρία τμῆματα: "Ἐν διὰ τὸ κατωτέρων προσωπικὸν καταστρώματος καὶ μηχανῆς, μὲ τετράμηνον ἐκπαίδευσιν ἔξ ἡς θὰ προέρχωνται οἱ ναυτόπαιδες καὶ μαθητεύομενοι μηχανῆς. "Ἐν διὰ τὸ προσωπικὸν διαμερισμάτων, μὲ ἔξαμηνον ἐκπαίδευσιν ἔξ ἡς θὰ προέρχωνται οἱ θαλασμῆποι τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, καταργούμενης τῆς ἐν Φαλήρῳ Δημοσίας Σχολῆς Θαλαμηπόλεων. Καί, τέλος, ἐν διὰ τὸ προσωπικὸν μαγειρεύοντος, μὲ ἔννεαμηνον ἐκπαίδευσιν ἔξ ἡς θὰ προέρχωνται οἱ μάγειροι τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Πρέπει γ' ἀναμείνη τις τὰς λεπτομερείας τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ προγράμματος διὰ νὰ γίνη ἡ ὄριστικὴ ἀξιολόγησις. Πάντως, ἡ σκέψη εἶναι ὄρθι καὶ ἡ ἐκτέλεσις ἐπιβεβλημένη. 'Υπὸ τὰς σημερινὰς ἐκπαίδευτικὰς συνθήκας, καθ' ἄς πᾶς σχεδὸν νέος εἰσέρχεται εἰς τὴν βιοπάλην μὲ ἔν αἰτοθεμα τεχνικῆς καταρτίσεως, τὸ ὄποιον τοῦ ἐπιτρέπει τὴν εύκολωτέραν προσαρμογὴν εἰς

**UNITED "SHIP CHANDLER"**

**THOUMAS M. N.**

15, BOULEVARD PINET LAPRADE

CABLE ADRESS "THOCO" - DAKAR

PHONE OFFICE 230-07 - DAKAR

TELEX N° 546 SENEGAM SG - P.O. BOX 2037 DAKAR

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ Κ. ΜΠΑΜΠΗ ΜΠΕΚΑΤΩΡΟΥ

DAY AND NIGHT SERVICE  
FOR LAUNDRY AND FRESH PROVISION

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυνθῆτε:

ZAGORAN KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΝ, ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 16 - ΤΗΛ. 425924

## ΤΕΡΑΣΤΙΟΝ, ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

**Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Οἴκου Μιχ. Καραγεώργη**

ΣΚΑΦΗ 66, ΤΟΝ. D.W. 2,5 ΕΚΑΤΟΜ. ΚΟΣΤΟΣ 900 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛ.

Εύρισκόμεθα εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν, ἐν συνεχείᾳ ἀστερῶν τινων πληροφοριῶν τὰς ὅποιας προσφάτως ἐδημιουργήσαμεν, γὰρ παράσχωμεν πληρεστέραν πως τὴν εἰκόνα τοῦ καταπληγτικοῦ, πρωτοφανῆς ὁποῖας διὰ τὰ παγκόσμια χρονικά τῆς Ναυτιλίας, ναυπηγικοῦ προγράμματος τοῦ Οἴκου Μιχ. Καραγεώργη.

Θὰ ἔχειαίτεο χῶρος πολὺς τῶν στηλῶν μας διὰ τὴν πλήρη τοῦ προγράμματος αὐτοῦ ἀνάλυσιν, ἵτι δὲ καὶ διὰ τὴν προσδόλην τῶν κινήτρων τὰ ὅποια ἥγαναν τὸν μεγάλον αὐτὸν ἐλληγικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἴκον (ὅση σκάφη ἐν ἐνεργείᾳ) εἰς τὴν ταυτόχρονον ἐκτέλεσιν ἑνὸς τόσον ὄγκοδους προγράμματος κατασκευῆς ὑπερέξηκοντα σκαφῶν διαφόρων τύπων, τῶν πλέον ἔξειληγμένων. Ἐπιφύλασσόμεθα ἐν καιρῷ νὰ τὸ πράξωμεν.

Τρεῖς, κατ' ἀρχήν, ἐδιαιφέρουσαν πληροφορίαν: Αἱ παραδόσεις ὅλων τῶν πολλῶν παραγγελθέντων σκαφῶν καθορίζονται μέχρι τέλους τοῦ 1977. Αἱ συμφωνήσεις: τιμὴ εἰναι: προκαθορισμένη (fixed prices), χωρὶς πρόδηλεψίν τινα κλιμακώσεως. Πιστωτικές 80%, μὲ ὀκταετῆ τὴν ἔξοφλησιν. Ἀξιοπρόσεκτος διαπίστωσις: Τὰ εὑρωπαϊκὰ γαυπηγεῖα ἀποτελεσματικῶς συναγωγῆσονται τὰ ιαπωνικά.

Ίδου τώρα ὁ πίγαρχος τῶν παραγγελιῶν:

Τέσσαρα δεξαμενόπλοια τῶν 154.000 τόν. d.w. Περάδοσις μέχρι τοῦ 1975. Ναυπηγεῖα Γκοτσιδέρευν.

"Εξ φορτηγὰ τύπου λάτινερ ταχύτατα, 16.500 τόν., 18 μιλίων, μὲ εἰδικοὺς γερανούς, ὑπερευτόμιατα, μὲ χῶρον ψυγείου. Ναυπηγεῖα γερμανικὰ Βέζερ.

Δέκα τέσσαρα τοῦ γνωστοῦ ἔξειληγμένου τύπου Κόνγκορτ (19.000 τόν.),

ἐκ τῶν διποίων πέντε παρελήφθησαν καὶ ἀποτιμένουν ἐνέργεια. Ναυπηγεῖα Μιτσούΐ Ιαπωνίας.

Δέκα ὁκτώ φορτηγὰ - λάτινερ, διμείστυπα πρὸς τὰ παραγγειθέντα εἰς Γερμανίαν, τῶν 16.500 τόνων, μὲ παράδοσιν μέχρι τῶν μέσων 1978. Ναυπηγεῖα τοῦ Μόντρεαλ τοῦ Καναδᾶ.

Διὰ τὰ ἀνωτέρω ὑπεργάφησαν ἡδη τὰ δριστικὰ συμβόλαια.

Δέκα ἔξι τῶν 30.000 τόν. διὰ παράγωγα πετρελαίου. Πλήρης ὁ αὐτοματισμός. Εἰδικοῦ τύπου διπύθμενα καὶ διπλὸν κέλυφος. Ναυπηγεῖα εὐρωπαϊκά.

Τέσσαρα μισάκια κάρριερς τῶν 70.000 τόνων μὲ φορτωτῆρας. Ναυπηγεῖα Εὐρώπης.

Τέσσαρα τύπου ΟΒΟ τῶν 122.000 τόνων. Ναυπηγεῖα Εὐρώπης.

Διὰ τὰ τριῶν ὡς ἄνω τύπων σκάφη τὰ δριστικὰ συμβόλαια ὑπογράφονται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν.

Σύγκολογος σκαφῶν 66. Τόν. d.w. 2,5 ἐκατομμύρια περίπου. Συγκολοκόν τοῦ στοιχείου (900) περίπου ἐκατομμύρια. δολαρία.

Βασικὴ σκέψεις τοῦ κ. Αριστομ. Μιχ. Καραγεώργη, αἰτίνες καὶ ἥγαναν εἰς τὸ τέσσον ὄγκωδες γαυπηγικὸν πρόγραμμα: "Ο Κόσμος ἀναπτύσσεται ραγδαίως, αἱ ἀνάγκαι του ἐπαυξάνονται ταχυρρύθμως. Ήλιν διὰ παραγγέλλει τις σήμερον αὔριον οὐ εἰναι: ἀκριβότερον. Η χρηματοδότησις δὲν ἀποτελεῖ πλέον πρόδηλη. Ὑπεράρθρων τὸ χρῆμα.

Τὸ μόνον καίριον πρόδηλη: "Η ἀνεπάρκεια, πασσικὴ καὶ ποιοτική, τοῦ ἐμφύχου μας ὑλικοῦ. Πρὸς τὴν ἐπίλυσίν του

ἀποφασιστικαὶ αἱ προγραμματισμέναι: ἀπὸ τὸν Οἴκον Καραγεώργη ἐνέργειαι. "Ἐπ' αὐτῶν εἰς ἄλλο σημείωμα.

\*\*\*

"Πειδελήθησαν ἡδη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας αἱ αἰτήσεις ὅποι μέρους τοῦ Οἴκου Μιχαὴλ Καραγεώργη, διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, τῶν κάτωθι ἐκ τῶν ὡς ἄνω παραγγελθέντων σκαφῶν:

- 1) «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ»: Δεξαμενόπλοιον γαυπηγούμενον ἐν Σουηδίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 79.500 κόρων.
- 2) «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ»: Δεξαμενόπλοιον γαυπηγούμενον ἐν Σουηδίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 79.500 κόρων.
- 3) «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ»: Δεξαμενόπλοιον γαυπηγούμενον ἐν Σουηδίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 79.500 κόρων.
- 4) «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ»: Δεξαμενόπλοιον γαυπηγούμενον ἐν Σουηδίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 79.500 κόρων.
- 5) «ΑΡΙΣΤΟΜΑΧΟΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Ιαπωνίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 11.722 κόρων.
- 6) «ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Ιαπωνίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 11.722 κόρων.
- 7) «ΑΡΙΣΤΟΦΩΝ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Ιαπωνίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 11.722 κόρων.
- 8) «ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Ιαπωνίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 11.722 κόρων.
- 9) «ΑΡΙΣΤΟΝΙΜΟΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Γερμανίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 7.022 κόρων.
- 10) «ΑΡΙΣΤΟΛΑΟΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Γερμανίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 7.022 κόρων.
- 11) «ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Γερμανίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 7.022 κόρων.
- 12) «ΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Γερμανίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 7.022 κόρων.
- 13) «ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ»: Φορτηγὸν γαυπηγούμενον ἐν Γερμανίᾳ, ὀλικῆς χωρητικότητος 7.022 κόρων.

τὸ ἐπάγγελμα, ἡ ἀπόδοσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν νέων μὲ γενικήν μόνον ναυτικὴν προπαιδείαν, δὲν είναι ἀρκετὴ διὰ τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικὸν οὕτε ἐνδιαφέρουσα διὰ τοὺς ὑποψήφιους. "Απαίτεται εἰδίκευσις. Καὶ τὴν εἰδικότητα σήμερον δὲν ἐκπροσωπεῖ ἡ ιδιότης τοῦ «Ναυτικοῦ» ἀλλὰ τοῦ μηχανικοῦ, τοῦ ναυτλήρου, τοῦ θαλαμηπόλου κ.λπ.

**ΟΙ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΙΣ**

Μετὸ δεκατῆ πριν δύο τὸν περιστατικὸν προπαιδείαν, δέν είναι ἀρκετὴ διὰ τὸ Ναυτικόν Σχολή Θαλαμηπόλου. "Εδημιουργήθη μὲ τὴν φιλοδοξίαν προσφορᾶς θαλαμηπόλων τὴν ψηφολογίαν ἐπιτέθουν προσφορᾶς καταρτίσεως, ἀναλόγου, τῆς ἐν τῷ ἔξωτερικῷ παρεχομένης, διὰ τὴν κατάληψιν τῶν καιρίων θέσεων εἰς τὴν υπερωκεάνιον ναυ-

τιλίαν, τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῶν κρουαζιερόπλοιων.

"Ατυχῶς, δὲν ἡδηνήθη νὰ συγκεντρώσῃ ποτὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν σπουδαστῶν στοιχείος ἡ ἀπέτρεπτη τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν της. "Ἐφευτόζησεν ἐπ' ἀρκετὸν καὶ ὑπέστη ἀλλεπαλλήλους τροποποιήσεις εἰς τὸ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα καὶ τὴν διάρκειαν τῆς φοιτήσεως, διὰ νὰ καταστῇ προστιθή. "Αλλὰ δὲν τὸ ἐπέτυχε. Καὶ εἶναι χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὸ τρέχον έτος τῆς λειτουργίας της, τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν μαθητῶν αὐτῆς, διαφορούστης τῆς ἐνδιαμέσου θερινῆς πρακτικῆς ἀσκήσεως ἐπὶ πλοίον, διέρρευσε πρὸς τὸ ἐπάγγελμα, ἐγκαταλείψαν τὴν ιδέαν ἐπανόδου εἰς τὰ θρανία τῆς Σχολῆς. "Η χρηματοδότησις δὲν ἀποτελεῖ πλέον πρόδηλη. Ὑπεράρθρων τὸ χρῆμα.

κὸν ἐπάγγελμα ἄνευ φοιτήσεως εἰς τὴν σχολὴν, ἀπετέλεσαν τοὺς δύο ἀρνητικοὺς παράγοντας οἱ ὅποιοι ὑπενόμευσαν τὰς δάσσεις τῆς Σχολῆς καὶ ὠδήγησαν εἰς τὴν διάλυσιν τῆς.

"Ορθῶς, λοιπόν, ἀπεφασίσθη ἡ μεταφορά της εἰς Πρέδεζαν, ὅπου ὑπὸ ἄλλην μορφὴν καὶ ὑπὸ νέον σχῆμα θὰ συτεγασθῇ μετὰ τῶν λοιπῶν σχολῶν προπαιδεύσεως. Μὲ τὰ προσόντα τῆς στοιχειώδους παιδείας καὶ μὲ ἔξαμπλον ἐκπαίδευσιν θ' ἀποδίδωνται ταχυρρύθμως εἰς τὴν Ναυτιλίαν ειδικευμένοι θαλαμηπόλοι, δυνάμενοι ταχέως νὰ ἔξειληχουν εἰς τὸν κλάδον.

"Αἱ γενικαὶ συνθῆκαι ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ μόνιμος πλέον ἀπροθυμία προσελεύσεως εἰς τὸ Ναυτικὸν ηπειροχρονίων ἐκπαίδευσεων καὶ ὑπηλῶν ἐπιδόσεων. Εἴτε τὸ θέλομεν εἴτε δεῖ,

τὸ σύστημα τῆς ἐπαναλαμβανομένης ταχυρούμου ἑκπαιδεύσεως θὰ κατακτᾷ ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον ἔδαφος εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

## ΚΑΙ ΟΙ ΜΑΓΕΙΡΟΙ

Ἐκ τῆς ἐκτίθεμένης ἀνωτέρω τριχοτυμήσεως τῆς προπαιδεύσεως, ἡ μεγαλύτερα καινοτομία ἀφορᾷ εἰς τοὺς μαγείρους. Τομένος ὅγνωστος μέχρι σήμερον εἰς τὴν ναυτικὴν ἑκπαίδευσιν. Μὲ τὴν ἐξαίρεσιν τῶν Σχολῶν Τουριστικῶν Ἐπαγγελμάτων καὶ μερικῶν ἴδιωτικῶν πρωτοβουλιῶν, ἡ εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἑξέλιξις τοῦ προσωπικοῦ τῶν μαγειρείων ἐβασίζετο ἀποκλειστικῶς ἐπὶ τῆς ὑπερστακῆς ἐπιτειρίας τῶν πλοίων. Καὶ ὅμως πρόκειται περὶ τέχνης μὲ ἄπειρα μυστικά τὰ ὅποια καὶ διδόσκονται καὶ ἐκμαθάνονται. Τυγχάνουν δὲ γνωσταὶ αἱ εἰς πολλὰς ναυτικὰς χώρας λειτουργοῦσαι εἰδικαὶ πρὸς τοῦτο σχολαῖ. Γνωστὴ εἶναι, ἐξ ἀλλοῦ, ἡ ἀνθρωπίνη εὐαισθησία εἰς τὴν ἱκανοποίησιν τῆς γεύσεως ἢ τοῦ στομάχου. Μία εὐαισθησία ἢ ὅποια ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων λαμβάνει ὑπερμέτρους διαστάσεις, ἐξ ὧν εἰς μὲν τὰ ἐπιβατηγά ἑξαρτᾶται ἡ καλὴ φήμη των, εἰς δὲ τὰ φορτηγά ἡ τάξις καὶ ἡ πειθαρχία των.

Ἐνῷψει πάντων τούτων, ἡ ἀποφασισθεῖσα ἑξειδίκευσις ἀριθμοῦ προπαιδεύσεων νέων ἐν τῇ Σχολῇ Πρεβέζης εἰς τὸν κλάδον τοῦ μαγείρου, ἐὰν ἐπιτύχῃ, εἶναι βέβαιον, ὅτι θὰ ἐπιλύσῃ ἐν πρόδηλημα, τοῦ ὅποιού τας αἰχμᾶς ἀντιμετωπίζουν καθημερινῶς ὡς ἐπὶ τῶν πληρομάτων ὀρμόδιοι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Οφείλομεν νὰ σημειωθωμεν, ἐν τέλει, ὅτι ἡ περὶ ἐπιτυχίας τῆς νέας εἰδικότητος ἐπιφύλαξις μας δὲν ἀφορᾷ οὔτε εἰς τὴν σκοπομότητα τῆς συστάσεως της, οὔτε εἰς τὴν ποιότητα τοῦ ἑκπαιδευτικοῦ προγράμματος, ἀλλὰ μόνον εἰς τὸν φόδον τῆς μὴ συγκεντρώσεως ὑποψηφίων. Αὐτὴ ἡ συνεχῶς μειούμενη προσέλευσις, ἡ ὅποια ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον κίνδυνον τῆς σημειρινῆς Ναυτιλίας, εἶναι φυσικόν, νὰ ἔχῃ τὰς προεκτάσεις τῆς εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Εἴναι εἰς τὸν τομέα τῆς προπαιδεύσεως στοῦνται τυχηρότεροι, τότε καὶ ἡ σημασία τῆς ἐπιδιωκομένης δημιουργίας θὰ καταδειχθῇ καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς θὰ εἶναι ἑξσφαλισμένη.

## ΤΩΝ ΔΥΣΚΟΛΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ

Τὸ ἐνδιαφέρον προκαλοῦν αἱ θυροκόλλημέναι πρὸ τῶν ναυτικῶν μεγάρων τοῦ Πειραιῶς γνωστοποιήσεις τῆς ζητήσεως πληρωμάτων. Εἶναι ἐνδεικτικοὶ τῶν ὑφισταμένων ἐλλείψεων. Τὰ πάσης εἰδικότητος πληρώματα ζητοῦνται. Ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου μέχρι τοῦ υποκαθαριστοῦ. Εἰς τὰ θυροκόλλημένα ἔντυπα ἀναφέρεται καὶ τὸ εἰδος τοῦ πλοίου, διὰ τὸ ὅποιον ζητεῖται τὸ πλήρωμα, συχνὰ τὸ μέγεθος καὶ ἡ ἥλικια (γεύτευκτον κλπ.).

Ἡ πλέον ὅμως δελεαστικὴ γνωστοποίησις ἐνῷψει γραφείου ἀναφέρει: «Μόνον τὸν Ἑλληνα συντεκτικόν». Καὶ καθ' ἄ διαπιστοῦται, περισσότεροι εἶναι οἱ προθυμοποιούμενοι νὰ ναυτολογοθεύσῃ ἐπὶ πλοίοι τοῦ γραφείου μὲ τὴν ἀνωτέρω δίλησιν. Δὲν εἶναι τῆς ἀρεσκείας τῶν ναυτικῶν μας αὐτὸς ὁ συγχρωτισμὸς μὲ τοὺς ἐγχρόμους. Τὸν ἀποφεύγοντας, προτιμῶντες τὸ πλοίον μὲ τὸ ἀμιγὲς ἰδιοκίν μας πλήρωμα. Σπάνιον ὑπὸ τὰς κρατούστας περιστάσεις γεγονός.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ πλειοδοσία συνεχίζεται. Διαθέσιμοι τοῦ οἰουδήποτε κλάδου δὲν ὑφίστανται. Τὸ ἔνα γραφεῖον ἀποσπῆται διὰ τῶν περισσότερων παροχῶν τὸ μηχανικὸν ἢ καὶ τὸν ναυτίλιον ἀξιωματικὸν ἀπὸ ἔνα ἄλλο. Τὸ ἀπροχώρητον φαίνεται διὰ δὲν ἔθεσαν ἀκόμη, ἀφοῦ ἡ προσφορὰ τοῦ ὑψηλοτέρου μισθοῦ ἑξακολουθεῖ. Οἱ καλοὶ ναύλοι τὴν δικαιολογοῦν. Αὔριον ὅμως, ὅταν ἡ εὐφορία τῆς ναυλαγορᾶς παρέλθῃ, διερωτώμεθα ἀν τὸ «δεδο-

μένον» ἡδη ὑψηλὸν μισθολόγιον θὰ συνεχίσῃ νὰ εἶναι παραδεκτόν. Περιθώρια ἀσφαλῶς θὰ ὑφίστανται ἀκόμη. Πῶς ἄλλως νὰ δικαιολογήσωμεν τὴν πλειοδοσίαν;

## ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΤΙΜΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Συνεχίζεται ἡ περίοδος εὐφορίας διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Εὐρισκόμεθα ἡδη εἰς τὰ μέσα τοῦ θέρους καὶ ἡ ναυλαγορὰ οὐδὲ πρὸς στιγμὴν ἐνεφάδη τὴν ἐλαχίστην ἐστάσιν χαλαρώσεως — τὴν τόσον συνήθη διὰ τὴν θερινή περίοδον. Μὲ τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς εἰς φάσιν ἀνακάμψεως καὶ τὰς διαρκῶς οὐχινομένας ἀνάγκας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, εἶναι μᾶλλον ἡ βέβαιον ὅτι ὡς υγίης τὸνος τῆς ναυλαγορᾶς ἔτι διαρκέστη ἐπὶ ἀρκετοὺς εἰσέτι μῆνας.

Ἀποτέλεσμα τῆς καταστάσεως αὐτῆς ἡτο ἡ κατακόρυφος ἀνοδος τῶν τιμῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Ἐν τούτοις, δὲν λείπουν οἱ ἀγορασταί. Πάν τούτον προσφέροντας εἰς τὴν ἀγορὰν καθίσταται ἀνάρπαστον — εἰς τοῦ πλοίου συμβάλλει καὶ ἡ διεθής νομιμοτική καταστασί. Λόγω τῶν ἀλλεπαλλήλων κρίσεων, οἱ πλοιοκτήται προσπαθοῦν νὰ ἐπενδύσουν τὸ ταχύτερον δυνατόν τὰ εἰσκομιζόμενα ἀπὸ τοὺς καλούντας ναύλους χρηματαὶ καὶ ὡς εὔκολος λύσις προσφέρεται ἡ ἀγορὰ ἐνὸς νέου πλοίου.

Ἡ καταπληκτική, ὅμως, ζήτησις μεταχειρισμένου τοννά, ἐπισκιάζεται ἀπὸ τὸν ρυθμὸν ζήτησεως νεοτεύκτων. Ἡδη τὰ μεγάλα ναυπηγεία δὲν διαθένουν κενάς ἐσχάρας διὰ σούπερ - τάνκερς μὲ παραδόσεις πρὸ τοῦ 1977, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις πρὸ τοῦ 1979. Οἱ πλοιοκτήται οἱ ὅποιοι ἔξησφαλίσαν παραγγελίας εἰς σταθεράς τιμάς διὰ συντόμους παραδόσεις δύνανται τώρα νὰ πωλοῦν τὰ ναυπηγικὰ τῶν συμβόλαια μὲ σοδαρὸν κέρδος. Ἰδιαιτέρως ὅταν τὸ νόμισμα τῆς χώρας ναυπηγήσεως συγκαταλέγεται μεταξὺ ἑκίνων αἵτινα ἀπειλούνται μὲ περαιτέρω ὑποτίμησιν (δολλάριον).

\* \* \*

Νέφη στασιμότητος ἥρχισαν πάλι νὰ σκιάζουν τὸν οὐρανὸν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας, μὴ ἀποκλειομένου καὶ τοῦ ἐνδεχομένου μιάς νέας κάμψεως εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Οἱ φόδοι τῆς τοιαύτης ἑξείδεως ζητοῦνται νὰ ἐπιτείνωνται μὲ τὴν ἀναγγελίαν τῆς ἑξάρσεως τῆς τετάρτης φάσεως τῆς ἀντιπληθωριστικῆς πολιτικῆς.

Ο πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ Τραπε-

ζῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων, κατέγραψεν εὐθέως τὴν Κυβέρνησιν Νίξον ὅτι ὁδηγεῖ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας εἰς μίαν νέαν σοδαρὸν κάμψιν. Συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς χώρας προβλέπεται διὰ τὸ προσεχες ἔτος νὰ κατέληθη 2,4%. Ἐπίσης, ἡ Φρέστ Νάσιονα Σίτου Μπάνκ προέβλεψεν ἀναστόλην τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως.

Ο ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως κατέπεις κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς 2,6%, ἐναντὶ 8% τῶν προγούμενων δύο τριμήνων. Ο μέσος ὄρος τῆς ὅλης περιόδου ὑπολείπεται πως τῶν προβλέψεων τῆς Κυβέρνησεως. Αἱ Τράπεζαι ηγέτησαν τὸ ἐπιτόκιον ἑξοφλήσεως δανείων εἰς 8,5% καὶ ἔθεσαν εἰς τὸ ἀνώτατον ἐπίπεδον τῆς περιόδου τοῦ περιορισμοῦ τῶν πιστώσεων τοῦ 1969.

\* \* \*

Διαπιστοῦνται ἡδη ἀπὸ τὰ δεδομένα τοῦ προγούμενου τριμήνου αἱ πρώται ἐνδείξεις περὶ χαλαρώσεως τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας. Οὕτω αἱ νέαι παραγγελίαι τοῦ Ιουνίου εἶναι ηγέτημεναι μὲν κατὰ 32%, ἐναντὶ ὅμως τῶν 43% τοῦ Μαΐου. Εἶναι πάντως ἡ τρίτη κατὰ σειράν τοῦ έκπτωσις εἰς τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγῆς.

\* \* \*

Ἐγράφαμεν ἡδη ὅτι δὲν εἶναι ιδιαιτέρως εὐώνων αἱ προοπτικαὶ εἰς τοὺς τομεῖς τῶν μεταφορῶν δημητριακῶν πρὸς Ρωσίαν καὶ Κίναν. Καθ' ἄ ἀνεκοινωθή ἐπισήμως αἱ ρωσικαὶ ἀγοραὶ δημητριακῶν καὶ σόγιας μὲ παραδόσιον τὸ προσεχες θέρος, ὑπολογίζονται εἰς 7,8 ἑκατομ., τόννων ἔναντι τῶν 19 ἑκατομ., τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ἐντὸς τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν περιλαμβάνονται 3,5 ἑκατ. τόν. σίτου καὶ 3 περίπου ἑκατ. τόν. ἀραβοσίτου, ὅλα ἐκ τῆς ἐφετεινῆς ἐσοδείας τῶν Η.Π.Α., ἡτοις τῶν πρὸς Ρωσίαν ἑξαγωγῶν τῆς Ἀμερικῆς εἰς δημητριακὰ καὶ σόγιαν κατὰ τὸ 1972 - 73 ὑπελογίσθησαν εἰς 1,1 δισεκ. δολλαρίων, ἡ διὰ τὸ προσεχες ἔτος ἀξία τῶν ὡς ἀνω προβλεπομένων ἑξαγωγῶν δὲν ἔχει εἰσέτι ὑπόλογισθη.

Ἐξ ὅλου, διὰ τὸ 1973 - 74 προβλέπονται συνολικαὶ παραδόσεις πρὸς Κίναν τῆς τάξεως τῶν 2,7 ἑκατ. τόννων. Οἱ ἀριθμοὶ οὐτος ἀναλύεται εἰς 1,9 ἑκατ. τόν. σίτου, 300 χιλιάδας τόν. σόγιας. Τοῦτο εἶναι καὶ τὸ μόνον παρήγοντας σημεῖον, ἂν ληφθῇ ὑπ' ὄφιν ὅτι αἱ παραδόσεις τοῦ παρελθόντος ἔτους δὲν ὑπερέβησαν τὸ 1,5 ἑκατ. τόννων δημητριακῶν καὶ ὅτι μόλις τώρα ἀρχίζει ἡ εἰσαγωγὴ σόγιας.

\* \* \*

Στόχος τῆς ρωσικῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἐφετεινή ἐσοδείαν εἶναι τὸ ρεκόρ τῶν 197.400.000 τόννων δημητριακῶν. Ἡ συγκομιδὴ ζητοῦσεν ἡδη μὲ ίκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Κατὰ 22 ὅλα ἑκατομ. τόν. ὑπελίφθη τοῦ ἀνωτέρω στόχου ἡ περυσινὴ παραγωγὴ (168.000.000 τόν.).

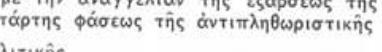
\* \* \*

“Αλλαὶ πληροφορίαι :

Ο θεριομός θὰ ἀποδῆ δυσχερέστερος ἐφέτος εἰς τὴν Σοβιετικήν “Ενωσιν, ἐξ αἰτίας τῶν συχνῶν δροχῶν καὶ τῆς χαλάζης, αἱ ὅποιαι ἐπέφερον καταστροφάς, γράφει ἡ ἐφημερίς «Σέλοσκάγια Ζίζι» (Ἀγροτικὴ Ζωή).

Ἐξ ὅλου, ὑπογραμμίζει ἡ ἐφημερίς, ὅτι ἐνῷ ἐλάχιστος χρόνος ἀπομένει πρὸ τῆς ἐνόρξεως τοῦ θερισμοῦ, τὸ γεωργικὸν ύλικὸν δὲν ἔχει εἰσέτι συγκεντρωθῆ ἐπὶ πολλάς περιφέρειας τοῦ Καζακστάν, τῶν Οὐραλίων καὶ τῆς Σιβηρίας.

Ἡ «Σέλοσκάγια Ζίζι» ούδενα δι' ἀριθμῶν ὑπολογισμὸν παρέχει ἐπὶ τῶν προεξοφλουμένων ἀποτελεσμάτων τῆς ἀρχαμένης συγκομιδῆς. Ἡ Σοβιετική Ενωσις, συμφώνως



**ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ  
BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

πρὸς τὰς προβλέψεις τοῦ 9ου Πενταετοῦ Προγράμματος 1971 — 1975, θὰ ἐπρεπεῖ νὰ παράγῃ ἑφέτος 198 ἑκατομμύρια τόνων δημητριακῶν κατὰ τὰς ἐκτίμησεις, ὅμως, τῶν Δυτικῶν ἐμπειρογνωμόνων η παραγωγὴ θὰ εἶναι πολὺ μικροτέρα.

\*\*\*

Εἰς 9.860.000 τόν. ἀνήλθεν η παραγωγὴ χάλυδος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατὰ τὸν μῆνα Ἰουνίου, ἔναντι 10,1 ἑκατομ. τόν. τοῦ Μαΐου, κατὰ 27% ἀντέρα τῆς πρὸ ἔτους.

Κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον - Ἰουνίου τοῦ 1973 η παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 29.620.000 τόν. ἔναντι 28.180.000 τόν. τοῦ ἀντιστοίχου περιουσινοῦ τριμήνου.

\*\*\*

Ἡ Ἱαπωνικὴ παραγωγὴ χάλυδος κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1973 ('Ιουλίος — Σεπτέμβριος) προβλέπεται νὰ ὑπερβῇ τὰ 30 ἑκατ. τόνων — ὡς καὶ κατὰ τὸ α' τρίμηνον.

Κατὰ τὰς ἀρχικὰς προβλέψεις, η παραγωγὴ χάλυδος κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1973 ὑπελογίζετο εἰς 115 ἑκατ. μετρικοὺς τόνους, μὲ μέσην τριμηνιαίαν παραγωγὴν 28,75 ἑκατ. τόνων.

Προσφάτως, ὅμως, ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν νέαι γιγαντιαῖται μονάδες ψικαμίνων, αἵτινες δύνανται νὰ αὐξήσουν τὴν παραγωγὴν εἰς 30 καὶ ἄνω ἑκατ. τόνων κατὰ τρίμηνον, ὥποτε δὲν ἀποκλείεται η ἐπέσια παραγωγὴ νὰ ἀνέλθῃ τελικῶς εἰς 120 ἑκατ. τόνων.

\*\*\*

Μὲ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἔξαγωγῆς τῶν σόγια ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν ἐδόθη η εὐκαιρία τῆς ἀποκαλύψεως καὶ τῆς ὀξιολόγου συμβολῆς τῶν εἰς τὸν ἐπισιτισμὸν ἀνθρώπων καὶ ζώων εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Εἰς ἐπτὰ καὶ πλέον ἑκατομ. τόν. ἀνήλθον αἱ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς τὸ 1972 καὶ εἰς 3,4 ἑκατ. τόν. ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν.

Ἐνύότος, κατὰ συνέπειαν, ὁ ἐπελθὼν ἀντίκτυπος εἰς τὴν Ναυλαγορὰν ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῶν φορτίων τὸν σόγια.

\*\*\*

Κατὰ δηλώσεις τοῦ Ἀμερικανοῦ ὑπουργοῦ τῆς Γεωργίας περισσότερα φορτία σόγια, παρὰ τὴν ἐπιδημήσαν ἀπαγόρευσιν, θὰ ἔχασθον διὰ τὸ μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου διάστημα.

\*\*\*

Ο ναυλάριθμος τῶν χρονοναυλώσεων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου διὰ τὸ β' ἔξαυτον τοῦ τρέχ. ἔτους ἔφθασε τὰς 212 μονάδας, ἔναντι τῶν 175 τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ πρὸ ἔτους τὰς 82.

Ἐξ ἄλλου, τὸ ἀργοῦν τονιάζει εἰς τὸ τέλος Ἰουνίου ἀνήρχετο εἰς 208 σκάφη 1.155.000 τόν. d.w., ἔναντι τῶν πρὸ μηνὸς 227 σκαφῶν 1.291.000 τόν. d.w.

#### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΩΝ TANKERS

Εἰς 4.250.000 τόν. d.w. ἀνήλθον αἱ κατὰ μῆνα Ἰουνίου δοθεῖσαι παραγγελίαι διὰ δεξαμενόπλοια. Κατωτέρω ὁ σχετικὸς πίναξ:

Τόν. d.w.	Χώρα ναυπηγήσ.	Παράδοσ.	Κόστος	Κατὰ τόνων
37.000 (4)	Καναδάς	1974/75	\$ 19,97 ἑκατ. ἔκαστον	\$ 539,78
35.000 (4)	Ἰαπωνία	1975	\$ 12,83 ἑκατ. ἔκαστον	\$ 366,58
251.000	>	1976	\$ 39,62 ἑκατ.	\$ 157,86
136.000 (2)	>	1975	\$ 24,91 ἑκατ. ἔκαστον	\$ 183,13
400.000 (3)	>	1976	—	—
135.000 (O/O)	>	10/75	\$ 27,36 ἑκατ.	\$ 202,66
253.000	>	8/75	\$ 41,32 ἑκατ.	\$ 163,32
219.000 (2)	>	5 & 9/76	\$ 37,74 ἑκατ. ἔκαστον	\$ 171,92
233.000	>	12/74	\$ 36,23 ἑκατ.	\$ 155,48
268.000	>	1976	\$ 45,28 ἑκατ.	\$ 168,97
230.000 (2)	Κορέα	1975	\$ 34,72 ἑκατ. ἔκαστον	\$ 150,94
230.000 (2)	>	1976	\$ 34,72 ἑκατ. ἔκαστον	\$ 150,94

Τὴν ἔκθεσιν Μπρεγκέ, γίνονται αἱ ὑποθέσεις ὅτι ἡ ἡλικία εἰσόδου εἰς τὴν ἀσφάλισιν εἰναι τὸ 27ον ἔτος τῆς ἡλικίας καὶ ὅτι διὰ τοὺς νέους ισχύει ὁ αὐτὸς μέσος χρόνος ἐτηρίας ἐργασίας ὥπως καὶ διὰ τοὺς παλαιούς, ήτοι 7,2 μῆνες. Αἱ ἐ λόγω ὅμως ὑποθέσεις ὁ δόγμαν εἰς σοδαράν ἀπόκλισιν ἐκ τῆς πραγματικότητος. Διότι, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων οἱ μέχρι τοῦ 27ου ἔτους εἰσερχόμενοι ἀντιπροσωπεύουν τὸ 38% τοῦ συνδόλου τῶν ἡσφαλισμένων. Συνεπῶς τὸ νὰ παραβλέψωμεν ἐν τόσον σημαντικὸν ποσοστὸν δὲν δικαιολογεῖται. Ἐπίσης ἡ λήψις τοῦ 7,2 ὡς μέσου ἔτηρου ὅρου ἐργασίας διὰ τοὺς νέους εἶναι ἐκτὸς πραγματικότητος. Παρατηρεῖται ἀκόμη ὅτι οὐδαμόν ἀναφέρεται ἡ πρόβλεψις περὶ τῆς ἐξείλιξεως τοῦ ἡσφαλισμένου πληθυσμοῦ, πρᾶγμα τὸ ὅποιον εἶναι μὲν παραδεκτόν εἰς τὴν ἀτομικὴν ἀσφάλισιν, ἔνθα λαμβάνεται εἰς σταθερὸς ἀριθμὸς ὡς βάσις τοῦ πίνακος, οὐχὶ ὅμως καὶ εἰς τὴν ἀσφάλισιν ὅμαδος μὲ ίδια χαρακτηριστικὰ ὡς εἶναι ἡ ὅμαδα τῶν ναυτικῶν.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. καθηγητής, ἀναφερόμενος εἰς τὴν ὑπὸ τῆς μελέτης Μπρεγκέ διδούμενην εἰκόνα τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ NAT λέγει ὅτι αὐτὴ ἔχει πολλὰς ὡμοιότητας μὲ τὴν εἰκόνα τὴν ὅποιαν ἔδωσεν ὁ δίλογος προηγούμενών της έπονος τὸν Ελλήνων ἐπιστημόνων συνταχθείσεις μελέτη. Τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὅποιον συμφωνούν αἱ δύο μελέται εἶναι τὸ ὅτι τὰ μαθηματικά ἀποθεματικά εἶναι ἀρνητικά, δηλαδὴ ὑφίσταται παθητικόν. Ὡς ἐκ τούτου, μέσω τῶν ἀριθμῶν δὲν δυνάμεθα νὰ δόδηγμονεμένεις εἰς αὐξήσεις συντάξεων. Ἐὰν δόγματος παρακολουθήσεως τῆς ἀγοραστικῆς ίκανότητος τῶν συντάξεων — ἐπιτακτικοὶ τὸν τελευτανούν καιρόν — ἐπιβάλουν αὐξήσιν τῶν συντάξεων, ὁφείλομεν νὰ προσφύγωμεν εἰς τὴν ἀρμοδιανή προηρεύσιαν τοῦ NAT, ἡ ὅποια εἶναι εἰς θέσιν νὰ ὑπολογίσῃ εὐκόλως τὴν οἰανδήποτε ἐπιβάρυνσιν καὶ ταυτοχρόνως νὰ ὑποδείξῃ τρόπους καλύψεως τῆς ἐπιβαρύνσεως.

Τέλος ἵκεράζει τὴν ἀποφιν περὶ τῆς ἀνάγκης συντάξεως νέας ἀναλογιστικῆς μελέτης ἐὰν γαθερωθῇ τὸ εἰς τὸ σημείωμα τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν συντάξεων μελέτης γίνονται ἐπὶ τὴν διάστημα ὃντος διόποιοι κατὰ τὴν σύνταξιν μιᾶς ἀναλογιστικῆς μελέτης γίνονται ἐπὶ τὴν διάστημα ὃντος διόποιοι εἰς τὴν ἀρμοδιανή προηρεύσιαν τοῦ ΟΠ' ὁφείλων Ὁργανισμού, τὴν διοικοφίαν δὲ τοῦ NAT δὲν δύνανται νὰ συλλάβῃ εὐχερῶς πάς στοιχεῖον δὲν ἔχει ἐπαρκῶς μελετήσει τὴν ίστοριαν τοῦ ἀρχαιοτέρου αὐτοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου μεριών.

#### SHIPBROKERAGE-SHIPPING

#### HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES  
BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: CEDPA 1838

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

Buenos Aires - Argentina

## H AYPION TOY N.A.T.

Η έκθεσις Μπρεγκέ επί της οικονομικής καταστάσεως του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και τῶν διαγραφούμενων περὶ αὐτῆν ἐξελίξεων ηρήσεν ήδη νὰ ἀποτελῇ ἀντικείμενον μελέτην τῶν διοικούντων τὸ Ἰδρυμα καὶ τῆς ἐποπτευούσης Ἀρχῆς.

Θέλουμε νὰ πιστεύωμεν, ὅτι μέτρα ἀποφασιστικὰ ἐν καιρῷ θὰ ληφθοῦν ἵνα τὸ Ταμεῖον ἀκινδύνως χωρήσῃ τὴν αὔριον και πληρῶς ἐπιτελέσῃ τὸν ἀποστολήν του, ὡς ἀσφαλίστη στικόν Ἰδρυμα τῶν ναυτικῶν, αὐξανομένων καὶ τῶν συντάξεων ἀναλόγως τῶν καταβολῶν καὶ τῶν στοιχειώδων ἀναγκῶν τῶν συνταξιοδοτούμενών.

Πάντως, ὡς θετικὸν συμπέρασμα τῆς μελέτης Μπρεγκέ —στοιχεῖα τινὰ αὐτῆς ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος— συνάγεται ἡ ἀνάγκη τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν τῶν τε ἡσφαλισμένων, ὅσον καὶ τῶν ἐργοδοτῶν μέχρι τοῦ υψους τῶν 25 τοῖς ἔκατον, ἔναντι τῶν σημερινῶν 17 τοῖς ἔκατον.

Ἀναπόδραστος φαίνεται νὰ είναι ἡ τοιαύτη αὐξήσης, ἵνα τὸ μέλλον τοῦ Ταμείου κατοχυρωθῇ καὶ ἴκανοποιηθῇ ἐκ παραλλήλου τὸ δίκαιον τῶν ἡσφαλισμένων αἴτημα περὶ αὐξήσεως τῶν συντάξεων.

Ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ πρέπει νὰ είναι προητοιμασμένοι διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἐσόδων τοῦ Ταμείου. Τὸ συμφέρον ἀμφοτέρων τὴν ἐπιβάλλει. Οἱ μὲν ἐφοπλισταὶ —ἴνα καὶ τὸ ναυτικὸν ἀπάγγελμα καταστήσουν ἐλκυστικῶσερος— ἐνῷ θὰ ἔξασφαλίσουν διὰ τῆς μεγαλυτέρες εἰσφορᾶς τῶν τὴν ηγεμονίην πως συντεξιδότησιν, οἱ δὲ ναυτεργάται εἰσφέροντες τὰ περισσότερα θὰ ἐπιτύχουν τὴν βελτίωσιν τῶν ὄφων τῆς ἀπομαχίας των.

Τὰ πράγματα ἐπιβάλλουν τὴν τοχεύεραν ἀναμόρφωσιν τῶν εἰσφορῶν καὶ τῶν συντάξεων του ΝΑΤ. Μετὰ τὴν μελέτην ὅλων τῶν σχετικῶν δεδομένων ἡ Διοίκησις τοῦ Ταμείου ὀφείλει νὰ προέλθῃ εἰς ἀποφασιστικὰ μέτρα, ἀτίνα πρώτων πολλὰ νὰ σποδώσουν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων τῆς, ἔτι δὲ περισσότερον θὰ καταστήσουν ἀξιοπρόσεκτον καὶ πάλι τὸ ναυτικὸν ἀπάγγελμα καὶ εἰς τοὺς ηδη ἀποφεύγοντας αὐτὸν νέους. Διερωτώμεθα ὅκδην ἂν ἐπέσθῃ ὁ χρόνος διὰ νὰ ἐκτιμήθονται αἱ ἐπιβληθεῖσαι δυσδιάστακτοι ἐπιβαρύνσεις τοῦ Ταμείου ἐκ τοῦ νόμου τοῦ ὀλησμονήτου κ. Μπίρη. "Οπως καὶ τότε τὸ προεβλέψαμεν, τὸ ἀσφαλιστικὸν Ἰδρυμα τῶν ναυτικῶν μετεβλήθη διὰ τῶν χα-

ριστικῶν σιατάξεων εἰς φιλανθρωπικὸν Ἰδρυμα, ἐνῷ δὲν πρέπει νὰ είναι ἄλλο ἀπό ἀσφαλίστη στικόν, διοικούμενον στενῶς καὶ μόνον ἀπὸ τοὺς καθιερωμένους κανόνας τῆς ὁσφαλίσεως τοῦ γήρατος καὶ τοῦ ἀτυχήματος.

## EAN ANATIMHOU

"Ἄν κατὰ τὰς εἰσηγήσεις ὠρισμένων κύκλων ἀποφασισθῆ τελικῶς ἡ ἀνατίμησις τῆς δραχμῆς πολλαὶ καὶ ποικίλαι θὰ είναι αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας γενικῶς.

Πρότοι οἱ ναυτικοὶ διὰ τὰ ἐμβάματα πρὸς τὰς οἰκογενείας των θὰ χρειάζωνται περισσότερον συνάλλαγμα. Κατὰ δεύτερον λόγον αἱ ἐδῶ διενεργουμεναι ἐπισκευαὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων θὰ είναι ἀκριβότεραι εἰς λίρας η δολλάρια. Ἀκριβότερον ἐπίσης οἱ ἀνεφοδιασμοί των εἰς ιδικά μας προϊόντα. Τὰ πλοία, ἀκόμη, τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ἐδῶ θεραπεύοντα, κατὰ κύριον λόγον, τὰς ποικίλας ἀνάγκας των, θὰ δαπανοῦν περισσότερα δολλάρια, ἐνῷ οἱ εἰς συνάλλαγμα ναύλος ποὺ θὰ εἰσπράττουν θὰ παραμείνῃ ἀμετάβλητος.

Ίδιαιτέρως τὰ κρουαζιερόπλοια, τὰ ἔχοντα ἡδη εἰς δολλάρια προκαθορίσει τοὺς ναύλους των, θὰ ἀντιμετωπίσουν δύσκολον κατάστασιν, δεδομένου ὅτι ἐδῶ καλύπτουν εἰς δραχμὰς τὰ μεγίστον τῶν δαπανῶν των.

Σὺν τῷ χρνῳ, δεδιάσιως, θὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀναπροσαρμογὴ εἰς τὴν νέαν νομισματικὴν κατάστασιν. Αἱ ζημίαι, πάντως, είναι ἀναπόφευκτοι μέχρις ὅτου κατ' ἀνάγκην σταθεροποιηθοῦν τὰ εἰς δραχμὰς ἐπίπεδα τῶν τιμῶν καὶ τὸ κόστος τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

## AI DIMEPEIS SYMFONIAI

'Εξαίρεται εἰς ἄρθρον του, δημοσιεύθεν εἰς τὴν σοβιετικὴν ἐφημερίδα «Γκούντοκ», ὁ οικονομολόγος Β. Γκοροζόντοβ τὴν ἐπιτευχεῖσαν ρωσοαμερικανικὴν συμφωνίαν διὰ τὰς μεταφοράς. Τὰ συμφέροντα —λέγει— ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν προστατεύονται διὰ τῆς ἔξασφαλίσεως τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν φορτίων, τῶν μεταφερούμενών μεταξύ Ρωσίας καὶ Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ τάναπαλιν. Τὸ ὑπόλοιπον ἐν τρίτον θὰ μεταφέρεται ὑπὸ πλοίων τρίτων χωρῶν.

## NAYTIKA XRONIKA

Κατὰ τὸν ἀρθρογράφον ἡ τοιαύτη κατανομὴ τῶν μεταφορῶν είναι ἡ πρώτη διδομένη θετικὴ λύσις εἰς ἓνα παγκόσμιον πρόβλημα. Οἱ ἀπὸ μακρού πιστεύοντες εἰς τὰ ἀγαθὰ τοῦ «έλευθέρου συναγωνισμοῦ» εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀντικρύζουν ηδη τὸ παράδειγμα τῆς ρωσοαμερικανικῆς συμφωνίας, παραδεκτῆς διὰ τὰ ἐνδιαφέρομενα μέρη.

Πράγματι —προσθέτομεν ἡμεῖς— ἂν ἐπικρατήσουν αἱ ἀρχαὶ περὶ κατανομῆς τῶν φορτίων τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου διὰ τῶν διερῶν συμφωνιῶν καὶ αἱ προτάσεις τῆς Διασκέψεως τοῦ Σαντιάγκο ἐγένοντο ἀποδεκταί, οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, μὲ τὴν μεγάλην ναυτιλίαν καὶ τὴν μικράν θενικήν μεταφορικήν κίνησιν (Νορδηγία, Ἐλλάς), θὰ είναι καταδικασμένοι εἰς τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν διάλυσιν.

## EPISIMMOS ANALGNIWISIS

Ἐπισήμως ἡ Δυτικὴ Γερμανία, διὰ τῶν χειλέων δύο ἀρμοδίων ὑπουργῶν, διατυπώνει ἀνεύ δισταγμῶν καὶ παρεκβάσεων, ὅτι ἡ ὑπόθεσις τῆς μεταφορᾶς τῶν γερμανικῶν πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, είναι ὑπόθεσις ὄφορῶσας ἀποκλειστικάς εἰς τὸ γερμανικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ ὅτι πᾶσα κρατικὴ παρέμβασις οἷς μόνον δὲν θὰ ηδύνατο νὰ τὴν τερματίσῃ, ἀλλὰ θὰ ἐπέφερε τὸ ἀντίθετον ἀπότελεσμα.

Οἱ λόγοι τῆς μεταφορᾶς, ἔξηγησαν οἱ ὑπουργοί, είναι καθαρῶς οἰκονομικοί. Ὑπὸ τὴν γερμανικὴν σημαίαν τὰ ἐκ ναύλων ἔσοδα τοῦ πλοίου είναι ὑπενταρκή ν' ἀντιμετωπίσουν τὰς διαπόνας τῆς ἐκμεταλλεύσεως του. Ἀντιθέτως, ὑπὸ ὡρισμένας ἄλλας σημαίας ἔκμεταλλευτική είναι συμφέρουσα καὶ ἀποδοτική. Τὴν κατάστασιν αὐτὴν δὲν είναι αἱ διοικητικαὶ ἡ ἀστυνομικαὶ μέθοδοι, αἱ ὄποιαι δύνανται νὰ τὴν μεταβάλλουν, ἀλλὰ μόνον ὡς οἰκονομικοὶ παράγοντες καὶ κυρίως η ἀμεσος ἢ ἔμμεσος κρατικὴ ἐπιχορήγησις. Διατάσσεται ἡ Κυβέρνησις ἐφαρμόζει πρόσκαιρα ἀνακουφιστικά μέτρα τὰ ὅποια δελτιώνουν μὲν τὸ ἀποτέλεσμα, ἀλλὰ δὲν ἔχαλείφουν τὴν αἰτίαν. Τοιαύτα μέτρα είναι ἡ διευκόλυνσις τῆς χρηματοδοτήσεως, αἱ ναυτηρικαὶ ἐπιχορηγησίες καὶ ἡ ἐνθάρρυνσις τῆς ὄρθολογικῆς ὄργανωσεως πρὸς περιορισμὸν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως. Εύτυχως δὲν ἡ ἐκ μεταφορῶν τὸν νηολογίου μείωσις τῆς δυνάμεως τοῦ στόλου —σκάφη 2,6 ἑκατομ. τόν. γκρὸς ἐπωλήθησαν ἡ τυπικῶς μετεφέρθησαν —δὲν ἔδημοι ὑργησης ναυτεργατικὸν πρόβλημα, δεδομένου ὅτι παρὰ τὰς 10 περίπου χιλιάδας δέσεων αἰτίες ἔλειψαν, ὀνειρία δὲν ύφισταται. Εἶναι φανερὸν ὅτι οἱ Γερμανοὶ ναυτικοὶ οὐδεμίαν συνήντησαν δυσχέρειαν νὰ προσαρμόσουν τὴν δραστηριότητά των πρὸς χερσαίας ἀπασχολήσεις.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: 'Η Κυβέρνησις νὰ μὴ ἀναμιγγεῖται εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἀπόφασιν περὶ μεταφορᾶς ἢ οἷς ὑπὸ ξένην σημαίαν. Διότι ἐὰν οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ὑποχρεωθοῦν νὰ διατηρήσουν εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολογίουν πλοία τὰ ὅποια ἔτασσαν νὰ είναι ἀποδοτικά, θὰ πρέπει εἰς ἀποζημιώσιται συνεχῶς διὰ τὰς ζημίας των. Καὶ τούτο, ἀκριβῶς, κατέληξαν οἱ Γερμανοὶ ὑπουργοί, θὰ σημάνῃ τὴν ὄριστηκὴν κατάρρευσιν τῆς προσποθείας δημιουργίας ἐνὸς ισχυροῦ καὶ ὑγιοῦς ἔθνικοῦ στόλου.

## KAI H EPIVEBALIOSIS

Γνωρίζουν καλῶς οἱ ἀναγνῶσται μας ὅτι παρὰ τὴν ρεαλιστικὴν γερμανικὴν παρουσίαν, τὸ θέμα πάντα ἄλλο είναι ἡ ἀποκλειστικῶς γερμανικὸν. "Ολαι σχεδὸν αἱ προέχουσαι ναυτικαὶ χώραι τοῦ κόσμου ἔχουν νὰ ἐπιλύσουν ἐν παρόμοιον πρόβλημα. "Ἔχομεν γράψει κατὰ καιροὺς περὶ πολλῶν ἐξ αὐτῶν καὶ περὶ πολλῶν ὄρθολογικῶν ἢ σπασμοδικῶν μέτρων τὰ ὅποια λαμβάνουν. "Ηδη ἡ Δανία τὸ ἀντίμετωπίζει ὅξει καὶ ἀμεσον. Εἰς τὴν Σουηδίαν αἱ μεταφοραὶ σημαίας κατέστησαν ἀντικείμενον ἐπισήμου ἐρεύνης. Καὶ εἰς

# THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Συμμετέχοντα πλοία ἄνω τῶν 50 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός ὑπὸ 70 σημαίας.

Διευθυνταὶ : Thos. R. Miller & Son (Bermuda),  
Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda (P.O. Box 665).  
Τηλέφωνον: Hamilton 2-4724. Τελέξ: Bermuda 317.  
Τηλεγραφήματα : Mutuality Bermuda.

Ωσαύτως Διευθυνταὶ τῶν : The Hellenic War Risks Club (Bermuda),  
The International Mutual Strike Club (Bermuda), καὶ Συνδιευθυνταὶ τοῦ  
Through Transit Marine Mutual Assurance Association (Bermuda) Limited.

Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son,  
14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον : 01-283 (AVE) 4646.  
Τελέξ: 885.271 Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.

Thos. R. Miller & Son εἶναι ἐπίσης Διευθυνταὶ τῶν U.K. Defence Club,  
U.K. War Risks Club καὶ Hellenic War Risks Club.

τὴν Νορδηγίαν ἡ θεσίς τὴν ὁποίαν ἔλαβε τὸ ἑργατικὸν κόμμα είναι τοιούτη ὥστε εἰς πολλάς περιπτώσεις νὰ τὰς ἐνθαρρύνῃ.

Ίδου λοιπὸν ὅτι δραδέως μὲν, ἀλλ' ἀσφαλῶς ἐπιθεσιαὶ οὐται πανηγυρικῶς ἡ σοφὴ πολιτικὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Παρὰ τὰς ἀντιδράσεις, τὰς εἰρωνείας, ἀκόμη καὶ τὰς ὕδρεις, ἡδυνήθη ἐγκαίρως νὰ διασθέῃ τὴν ἀνάγκην τῆς ξένης σημασίας, ἡ ὅποια κατὰ τὰς χαλεπὰς ἡμέρας τοῦ ἐπέτρεψε νὰ καλυφθῇ καὶ νὰ ἐπιδιώσῃ. Καὶ χάρις εἰς ἑκεῖνην τῆς πρόβλεψιν εὐρίσκεται σήμερον εἰς τὴν πρώην τειράν τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ εἶναι εἰς θέσιν τώρα νὰ πλουτίζῃ, σχεδὸν μέχρις ἀσφυξίας, τὸ ἔθνικόν μας νηολόγιον.

## ΤΟ ΣΜΗΝΟΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ

Αἱ πρόσφατοι νομισματικαὶ ἀνακατατάξεις ἐδημιούργησαν ἔνα νέον κύμα ἀδεβαιότητος εἰς τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοιῶν καὶ ἡ τάσις νιθετήσεως τῆς τακτικῆς «wait and see» κοιθίσταται ὅστιμέραι πλέον ἐμφανής.

Ἀναμφιδόλως, ἀρκεταὶ ἐκ τῶν πράξεων αἵτινες ἐκλείσθησαν εἰς δολλάρια δὲν θὰ τελεσφορήσουν. Πάντως, πρὸς τὸ παρόν, ἔως ὅτου τὰ πράγματα καταστάσουν, εἶναι ἄγνωστον ποία θὰ εἴναι ἡ τελικὴ ἐπίδρασις τοῦ νομισματικοῦ εἰς τὴν ἀγοράν.

Εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τοῦ 'Ιουνίου τοῦ Οἰκου Πλατού ἀναφέρεται ὅτι κατὰ τὸ πρῶτον τὸ ἔξαμνον τοῦ τρέχοντος ἔτου, ἐπωλήθησαν εἰς τὴν νορθηγικὴν ἀγοράν 84 πλοῖα, ἀνω τῶν 1.000 τόν. d.w., συνολικῆς χωρητικότητος 1.058.000 τόν. d.w. Τέσσαρες ἐκ τῶν πράξεων αὐτῶν ἡκυρώθησαν προσφάτως.

Κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περίοδον τοῦ 1972, ἐπωλήθησαν 65 πλοῖα, 527.000 τόν. d.w. Εἰς τὰ στοιχεῖα τοῦ 1973 περιλαμβάνονται καὶ 8 σκάφη, 101.000 τόν. d.w. ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ἡ ναυλαγορά, ὡς βάσις τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκαφῶν διὰ τὸ πρῶτον ἔξαμνον τοῦ ἔτους, εἶναι γνωστή — συνεχῆς ἀνατίμησις τῶν ναυλῶν δι᾽ ἄπαντας τοὺς τύπους κοι μεγέθη πλοίων ἢντος φορτίου. "Ἐν μπάλικ κάρριερ τῶν 50.000 τόν. d.w., ὅπερ διὰ διετή χρονοναύλωσιν θὰ ἐπετύχῃ τὸν 'Ιανουάριον τὸν καλὸν ναῦλον τῶν δολ. 3,15, τὸν 'Ιουνίον ἐναὐλώνετο πρὸς 4 δολλάρια τὸν τόνινον. Σκάφος 27.000 τόν. d.w. ἐναὐλόθη πρὸς 4,75 δολ. διὰ 12 μῆνας, ἐνῷ νεότευκτον μπάλικ κάρριερ 25.000 τόνινων ἐναὐλώθη ἐπίσης διὰ 12 μῆνων πρὸς 6,65 δολλάρια. "Ψηλότεροι ἀκόμη ἥσαν οἱ ναῦλοι τῶν σέλτερ ντέκερς κατὰ τὴν περίοδον τοῦ πρώτου ἔξαμνου.

Ἡ ὑποτίμησις τοῦ δολλαρίου τὸν Φεβρουάριον κατὰ 10% προεκάλεσε τὴν ἀκύρωσιν ἀριθμοῦ ἀγοραπωλησιῶν, αἵτινες εὐρίσκοντο ὑπὸ διατραγμάτευσιν, ἐνῷ πλεῖστοι δοσοὶ πωλήται ὑπέστησαν σημαντικὰς ζημιὰς λόγῳ τῆς μειώσεως ἀξίας τοῦ δολλαρίου κατά

20% ἔναντι τῆς νορθηγικῆς κορώνας.

Ἡ ἔκθετος ἀναφέρει ἀγοραπωλησιαὶ τίνας, τῶν ὁποίων οἱ λεπτομέρειαι ἥσαν ἀγνωστοὶ εἰς τὴν ἀγοράν: Τὸ 74.000 τόν. d.w. τάκνερ «Jane Stoen» ναυπηγήσεως 1965, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων πρὸς 11.250.000 δολλάρια, ἐνῷ ἔτερον τάκνερ, τὸ «Taurig» 77.100 τόν. d.w., ναυπηγήθεν τὸ 1965, ἐπωλήθη μεταξὺ Νορβηγῶν ἀντὶ 74.587.500 νορθηγικῶν κορώνων, συμπεριλαμβανομένου ταύτι μετάπτερο εἰς τὴν Μόμπιλ πρὸς δολ. 2,85 ἔως τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1975.

Ἄναφερεται, ἐπίσης, ἡ πώλησις εἰς "Ἐλληνας τοῦ 16.680 τόν. d.w. μπάλικ κάρριερ «Νέγκο 'Ανν», ναυπηγήθεν τὸ 1961. Μολονότι δέν ἀναφέρεται συγκεκριμένη τιμὴ, αὕτη ὑπολογίζεται γύρω εἰς τὰ 3 ἑκατομμύρια.

Ἡ ἔκθετος περιλαμβάνει ἐνδιαφέρουσαν κατάστασιν τῶν μέσων τιμῶν εἰς λίρας, αἵτινες ἐπληρώνοντο ἀπὸ τοὺς διαλυτὰς τῆς 'Ισπανίας καὶ τῆς Φορμόζας, κατὰ τόνινον ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος, μὲ παράδοσιν εἰς τὰ συνεργεία διαλύσεων.

Μήν	Φορμόζα	'Ισπανία
'Ιουνίος	1972	20
'Ιανουάριος	1973	37,5
Φεβρουάριος	1973	34,5
Μάρτιος	1973	31
'Απρίλιος	1973	34
Μάΐος	1973	44
'Ιούνιος	1973	44,5

## ΚΛΙΜΑΚΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΤΙΜΑΙ:

Κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου διασκέψεως εἰς Ἐδιμούργον, μεταξὺ τοῦ Συμβούλιου Εὐρωπαίων Ναυπηγῶν Μεγάλων Πλοίων καὶ τῆς 'Ενώσεως 'Ισπανῶν Ναυπηγῶν, προετάθη ὅπως οἱ 'Ισπανῶν ναυπηγοί ἐφαρμόσουν τὸ σύστημα τῆς κλιμακώσεως τῶν τιμῶν διὰ τὰ σκάφη ἀνω τῶν 200.000 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν 1977 καὶ μετέπειτα.

Κατὰ τὴν ἐπιστροφήν του εἰς Τόκιο, ὁ πρόεδρος τῆς 'Ισπανίκης 'Ενώσεως κ. Σίντο, ἐδήλωσεν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου αὐτοῦ ἐμελετάτο ἀπὸ ἑταῖρον, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην αἱ τιμαὶ εἰς 'Ισπανίαν ἥσαν σταθεραὶ καὶ ἀνεβλήθη ἐπ' ἄρσιστον. "Ετεροὶ λόγοι μὴ ἐφαρμογῆς τοῦ ἡτοῦ ἡ ἀναμονέμην ἀντιδραστικῶν πλοιοκτητῶν, οἱ ὅποιοι προσειλκύοντο εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα ἀπὸ τὰς σταθερὰς τιμάς.

Σήμερον, δῆμος, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος κλιμακώσεως τῶν τιμῶν κρίνεται ἀναγκαῖα ἐν ὅψει τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ισπανικὴ οἰκονομία παρουσιάζει πληθωριστικάς τάσεις λόγω τῆς αὔξησεως τῶν ἡμερομισθίων καὶ τοῦ κόστους τῶν πρώτων ὑλῶν.

"Ηδη, ἡ 'Ισπανία μελετᾶ τὴν ἔξειρεσιν τῆς πλεον ἐνδεδειγμένης «φόρμουλας» τὴν ὄποιαν δέον νὰ υιοθετήσῃ. Πάντως, παραμένει ἀγνωστον, πρὸς τὸ παρόν, ἵνα οἱ 'Ισπανῶν καὶ οἱ Εὐρωπαῖοι ναυπηγοί σκοπεύουν νὰ ἐφαρμόσουν μίαν κοινὴν «φόρμουλαν» κλιμακώσεως.

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Γεγονός ἡ σύστασις τῆς Ναυτιλιακῆς Τραπέζης, θυγατρικῆς παραφυάδος τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος. Μέχρι τέλους τοῦ ἔτους πιστεύεται νὰ ἀρχίσῃ ἡ λειτουργία τῆς. Τὸ ἀρχικὸν κεφάλαιον ηὗξθη ἀπὸ 10 εἰς 15 ἑκατ. δολ. συμμετοχῆς τῶν Τραπέζων τῆς Γερμανικῆς Deutsche Schiffahrts bank, τῆς Γαλλικῆς Τραπέζης τοῦ Σουνέζ καὶ τῆς 'Ενώσεως 'Ορυχείων, τῆς Τραπέζης Βραζιλίας καὶ τῆς 'Ισπανικῆς Ντάν-'Ιχι Κανγκύου Μπάνκ. Μία πέμπτη βορειαμερικανικὴ Τράπεζα πρόκειται νὰ συμμετάσχῃ.

Ἡ καθυστέρησις τῆς συστάσεως τῆς Τραπέζης προήλθεν ἀπὸ τὴν ἀνάγκην νομοθετικῆς ρυθμίσεως ὡρισμένων θεμάτων περὶ τὴν ἐλευθέραν κίνησιν τῶν κεφαλαίων. Διὰ προσφάτου νομοθετήσεως διεκανονίσθησαν.

## ΤΟ ΧΑΝΣΕΑΤΙΚ

Ἡ «Χόδη Λαίνς» (κ. N. Βερνίκος — Εὐγενίδης) προήλθεν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ γερμανικοῦ ὑπερωκεανίου «Χανσεάτικ» (τέως «Σαλόμ») 25.320 τόν. γκρός τοῦ 1964.

Δὲν ἔγνωσθησαν εἰσέτι λεπτομέρειαι τῆς ἀγορᾶς αυτῆς. Ἡ παράδοσις προβλέπεται διὰ τὴν 25ην Σεπτεμβρίου. Φαίνεται, ὅτι τὸ «Χανσεάτικ» θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ «Ομηρικός» εἰς τὰς κρουαζέρας καθ' ὅλον τὸν Κόσμον, ἐνῷ τὸ δεύτερον σκάφος, πιθανὸν εἶναι, νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τουριστικῶν ταξιδίων ἀνὰ τὴν Μεσόγειον.

## ΥΠΟ ΕΛΕΓΧΟΝ ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

Σχέδιον κώδικος ἀφορῶντος εἰς τὸν τρόπον λειτουργίας τῶν «κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν, συνέταξε προπαρασκευαστικὴ διάσκεψις τῆς «Ούνκτάντ», συνελθούσα εἰς τὴν Γενεύην. "Ησχολήθημεν ἐπ' αὐτοῦ ἐ συντομίᾳ εἰς τὸ προγράμμα τεῦχος μας. Τὸ σχέδιον θὰ υποβληθῇ πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ἥτις θὰ λάβῃ χώραν εἰς Γενεύην μεταξὺ 12ης Νοεμβρίου καὶ 14ης Δεκεμβρίου.

Τὸ ἔξ 23 σελίδων κείμενον τοῦ σχεδίου καλύπτει οὐσιαστικῶς ἀπαντά τὰ σχετικὰ προβλήματα. Πάντως, ὡς παρεδέχθη ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς, ὁ 'Ινδός κ. Τσ. Π. Σιριστάθα, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἄπαντα τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς συνεφώνησαν ἐπὶ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

# PANDORA MARITIME AGENCIES (PTY) LTD.

## SHIP AGENTS & BROKERS

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST)  
22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN SOUTH - AFRICA

CABLES: "PANDORA" - PHONE: 62921  
TELEX: 7500 DN - P.O.BOX 2110

804 BARCLAYS BANK BUILDING,  
HEERENGRACHT, FORESHORE

CAPE TOWN  
CABLES: "PANDORA" - PHONE: 45-1412  
TELEX: 5-7406 SA - P.O.BOX 2568

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

πολλών θεμάτων, παρετηρήθη ἔλλειψης συμφωνίας ἐπὶ ὥρισμένων θεμάτων θεμελιώδους σημασίας. Τὰ θέματα αὐτὰ εἶναι τὰ ἔξη:

1) Θέσις καὶ φύσις τοῦ κώδικος: Ἐὰν θὰ πρέπει οὗτος νὰ κατευθύνῃ τὰς «κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν ἢ ἀπλῶς νὰ τὰς καθοδηγῇ. Τούτο σημαίνει ἐάν τοῦ Κώδικος θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ συμβολευτικὴν μορφήν, ἢ ἔάν πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ μίαν πλέον δεσμευτικὴν διεθνῆ σύμβασιν ἡ οἵτις θὰ εἶχε τὴν ἴσχυν νόμου.

2) Κατανομὴ φορτίων: Αἱ ύπολη ἀνάπτυξιν χώραι προτείνουν ἔγγυσης διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὰς μεταφορὰς φορτίων πρὸς καὶ ἀπό τὴν χώραν των. Αἱ ἔκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι γενικῶς ἀντιτίθενται εἰς αὐτὴν τὴν ἀρχήν.

3) Διευθέτησις διαφορῶν, ἰδιαιτέρως εἰς τοὺς ναύλους: Αἱ ὑπανάπτυκτοι χώραι ὑποστηρίζουν τὴν διαιτησίαν ὑπὸ τρίτων. Αἱ ναυτιλιακαὶ χώραι προτιμούν περιωρισμένην διαιτησίαν καὶ ἰδιαιτέρως, οὐχὶ ἐπὶ τῶν ναύλων.

4) Ὁ ρόλος τῶν Κυβερνήσεων: Αἱ ὑπανάπτυκτοι χώραι ἐπιθυμοῦν τὴν ἐνέργειαν συμμετοχὴν τῶν Κυβερνήσεων εἰς τὰς ὑποθέσεις τῶν «κόνφερανς». Τὸ ἀντολικὸν μπλὸκ εὐνοεῖ, ἐπίσης, τὴν ἀποφινατικήν. Ἀλλά, αἱ ἔκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι —ἔξαιρέσει τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — ἀπορρίπτουν κάθε ιδέαν ἀναμίξεως τῶν Κυβερνήσεων.

5) Μέλη τῶν Κόνφερανς: "Ἄν αἱ Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν θὰ εἶναι ἀνοικτοῦ τύπου, ὅπως εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἡ κλειστοῦ ὅπως ζητοῦν καὶ ἐφαρμόζουν ναυτιλιακαὶ τινὲς χώραι (Εὐρώπη, Ἰαπωνία).

6) Ἐὰν θὰ ἐπιβλέπωνται τὰ «πούλζες» καὶ ἀνεί ταῦτα θὰ περιλαμβάνωνται καὶ μὴ μέλη τῶν Κόνφερανς γραμμῶν.

Ο. κ. Σριβαστάβα παρεπήρησεν ὅτι ἡ ἀσυμφωνία αὐτὴ ἀντανακλᾶ, ἔν τινι μέτρῳ, τὰ διπτάμενα συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυλωτῶν, καθὼς καὶ τὰς διαφόρους ἀπόφεις τῶν Κυβερνήσεων περὶ τοὺς κανονισμοὺς τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας.

Συνέχιζών ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ἐτοίσεν ὅτι παρὰ τὴν διαφορὰν ἀπόφεων μεταξὺ τῶν ἔκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χώρων καὶ τῶν χώρων μὲ νεοπαγεῖς ναυτιλίας, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀνάμιξιν τῶν Κυβερνήσεων εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας, ἡ καθιέρωσις ἐνιαίων κανονισμῶν διεπόντων τὸν τρόπον λειτουργίας τῶν «κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν ἀποτελεῖ ἀνάγκην ἐπιβεβλημένην. Τούτο δὲ

δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ μόνον κατόπιν κοινῆς συναντίσεως, ἀπέταντων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν.

Προφανῶς, καθ' ὅδον πρὸς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου θὰ ἀναφυσοῦν πλεισταὶ ὅσσα ἐμπόδια. Ταῦτα, δῆμως, πρέπει πάση θυσίᾳ νὰ ἔχαλειφθούν διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ τελικὸς στόχος. «Ἀλλωστε, συνέχισεν ὁ κ. Σριβαστάβα, ἡ θέσις τῶν διαφόρων χωρῶν ἔναντι τοῦ κειμένου τοῦ κώδικος δὲν εἶναι ἀμετάθλητος. Αὐτὴ καὶ μόνη ἡ προσπάθεια ἐνιαίας πολιτικῆς τῶν «κόνφερανς», ἀποτελεῖ ἀξιόλογον ἐπίτευγμα καὶ δὲν ἀπομένει πλέον παρὰ νὰ ἀναμένωμεν τὰ ἀποτελέσματα τῆς διασκέψεως τοῦ Νοεμβρίου) Δεκεμβρίου εἰς τὴν Γενεύην.

\*\*\*

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἐτήσιου συνεδρίου τῆς Ἐνώσεως Ὀλλανδῶν Ἐφοπλιστῶν, πρὸς ἀνακήρυξιν νέου προέδρου, ὁ ἀπόχωρων κ. Λ. Τέρ Μπάσκε, ἔξεφώνησεν ἀποχαιρετιστήριον λόγον καὶ προέδη εἰς τὴν ἀνασκόπησιν ὥρισμένων ζητημάτων, ἀπασχολούντων τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν.

Ἀναφέρομένος εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Ειδικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Ούνκταντ εἰς Γενεύην καὶ τὸ ἐφετεινὸν συνέδριον τῶν ὑπουργῶν διὰ τὴν ἔξευρεσιν ἐνός τρόπου ἐλέγχου τῶν διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν, ὁ κ. Μπράσκε ἔξεφρασε τὴν γνώμην ὅτι παρὰ τὰς προσπαθειῶν τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ νὰ ἔγκαθιδρύσουν ἐλευθέραν ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ἐπέστη πλέον ὁ καιρὸς νὰ ἀνακοπῇ ἡ περιατέρω ἐπιδίνωσις τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς καταστάσεως καὶ νὰ προληφθῇ ἡ υιοθέτησις τῆς ἀποφάσεως τῆς Ούνκταντ εἰς Σαντιάγκο. Ἰδιαιτέρως, αἱ προστάθειαι ὠρισμένων ἔθνων ὅπως ἐπιτύχουν τὴν ἔγκρισιν τοῦ Ὑργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν μονοπολεύων δικαιωμάτων ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν φορτίων ὑπὲρ τῶν πλοίων των καὶ τὴν καθιέρωσιν εἰδικῶν ναύλων, ἀποτελεῖ ἀπειλὴν κατὰ τῆς ἔξελιξεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, εἰς τὴν ὅποιαν ναυτιλιακαὶ χώραι φειδίουν νὰ ἀντιταχθοῦν.

Ἡ μονομερῆς πολιτικῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης καὶ τινῶν χωρῶν μὲ νεοπαγεῖς ναυτιλίαν, ἥτις ὀδηγεῖ εἰς τὸν πληθωρισμὸν τονάς, τὴν κακήν ἀπόδοσιν καὶ τὸν ὄριστικὸν μαρασμὸν τῆς ναυτιλίας, δέον νὰ τεθῇ ὑπὸ ἐλέγχου. Ἐπέστη ὁ καιρὸς νὰ πάουσον τοιούτου εἰδούς ἀλλότριας ἐπεμβάσεις εἰς τὸν χώρον τῆς ναυτιλίας. «Οπου αἱ διαμαρτυρίαι καὶ ἀλλαὶ προσπάθειαι τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ παρεμποδίσουν τὰ καταστρεπτικὰ νομοθετήματα καὶ τὴν πολιτικὴν παρέμειναν ὀνει ἀποτελέσματα, εἰναι καιρὸς νὰ ἐπέμδουν αἱ Κυβερνήσεις καὶ νὰ διαπραγματευθοῦν τὰ συμφέροντα τῆς ἐνιαίως τῶν ναυτιλίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου, αἱ Κυβερνήσεις πρέπει νὰ ἔσουσιοδοτηθοῦν νὰ διαπραγματευθοῦν μετ' ἀλλών χωρῶν τὰ ζητήματα τῆς ναυτιλίας. Συμφώνως πρὸς τὸν κ. Μπράσκε ἡ ἀποφινατική της περιβολή τῆς ΣΕΝΣΑ καὶ τῆς ΕΟΚ.

Θείσης ἐπιτροπῆς, ἀποτελουμένης ἐκ τῶν μελών κ. κ. Κούληβα, Α. Ἀργυριάδη καὶ Π. Σωτηροπούλου, ἐγένετο εἰσήγησις ἐπὶ τοῦ βέματος τῆς «συνδεδυσμένης μεταφορᾶς». Ἐπ' αὐτοῦ ἡ Ο.Μ.Ι. είχε καταρτίσει σχέδιον γενικῶν ὅρων πρὸς ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν τίτλων τῶν συνδεδυσμένης μεταφορᾶς καὶ ἐπὶ τοῦ σχεδίου τούτου ἐκλήθησαν αἱ ἐνίκαιοι «Ἐνώσεις νάυλων παραδόσεων τῆς Ἐπιτροπῆς, συνετάγη τὸ ὄριστικὸν κείμενον τῶν ἀπόφεων τῆς Ἐλληνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου ὅπερ καὶ θὰ ὑποβληθῇ εἰς τὴν Ο.Μ.Ι.

## Η ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ

Ρεκόρδ οὔσιον ιδιαιτέρας ἔχασεσσε. «Ἡ Ατμοπλοία Καβουνίδου ἔορτάζει κατ' αὐτὰ τὰ 61 ἔτη τῆς συνεχούς παρουσίας της εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορᾶς. Μοναδικὴ ἡ περίπτωσις. Καμμία ἄλλη ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησης ἔπειζεν ἐπὶ τόσον χρονικὸν διάστημα. «Ολαὶ, μηδὲ τῶν μεγαλυτέρων ἔχαιρουμένων, πρόχοντα καὶ παρήρχοντα.

«Υπογραμμίζεται ἐν ταυτῷ τὸ γεγονός τῆς ἀνέλιπτούς ἐπὶ μίαν ὅλην ἐπταετίαν ὑποδειγματικής ἔχυπηρετήσεως τῆς γραμμῆς Χίου - Μυτιλήνης μὲ τὸ νεοτευκτὸν δηζελόπλοιον τῆς «Ἀδωνίς». Μετεφέρθησαν 1,5 ἑκατομ. ἐπιβατῶν.

«Ἄξιοδήλευτοι ἐπιδόσεις. Όμολογούμενοι ὅτι δὲν μάς ἔχουν συνηθίσει μὲ αὐτὰς αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις.

## ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15ΟΗΜΕΡΟΥ

«Ἀνέγραφαν αἱ ἀγγλικαὶ ἐφημερίδες ὅτι διὰ πρότην φοράν φορτηγὸν σκάφος θὰ συγκροτήσῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὸ προσωπικόν τῶν γενικῶν του ὑπηρεσιῶν διά προσώπων τοῦ ἀσθενοῦς φύλου. Πρόκειται διὰ μπάλκ-κάρριερ 30.000 τ. διατεθειμένον εἰς ταξίδια Ευρώπης, Β. Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ανατολῆς. Τὸ πλήρωμα λοιπὸν τοῦ τυχηροῦ αὐτοῦ πλοίου θὰ ἔχῃ τὴν μοναδικὴν εύκαιριαν νὰ ἔχυπηρετήται ἀπὸ 6 γυναικαὶ ναυτικούς, μὲ πλήρη ἐπαγγελματικὰ προσόντα. «Ητοι, μίαν λογίστριαν, μίαν μάγειρον καὶ τέσσαρας θαλαμηπόλους.

«Τὸ πείραμά μας, ἐδήλωσεν ὁ ἐπὶ τῶν πληρωμάτων ἀρμόδιος τῆς πλοιοκτητίας ἑταίριας, δὲν ἐγένετο συμπτωματικῶς λόγω ἐλλείψεως ὀνδρῶν, ἀλλὰ πραγματοποιεῖται ἐν τῇ πεποιθήσει ὅτι ἡ γυναικεία πνοὴ θὰ δημιουργήσῃ μίαν ἀτμόσφαιραν οἰκογενειακοῦ περιανδάλουντος ἐντὸς τοῦ ὅποιου ἡ γενικὴ ἐπίδοσις θὰ είναι ἀσφαλῶς ὑψηλοτέρα».

Μολονότι, ἐκτὸς τῶν ἐπαγγελματικῶν, δὲν πειραράφονται καὶ τὰ φυσικὰ προσόντα τοῦ γυναικείου πληρώματος, εἰναι δέσμαιον, ὅτι ἡ ποικιλία θὰ ἔχῃ, ὑπωδόπτη, εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα, τούλαχιστον εἰς τὴν ἀρχήν. «Ἀρκεῖ νὰ μὴ ἐμφανισθῶν προτιμήσεις καὶ προστριβαί. Δι' αὐτὸ καὶ θὰ εἰμεθα περίεργοι νὰ μάθωμεν τὰς κρίσεις τῶν ἀρμόδιων μετὰ τὸ πρώτον ἡ τὰ πρώτα ταξίδια.

Πάντως, πρέπει νὰ δεχθῶμεν ὅτι ἡ διείσδυσις τῶν γυναικῶν εἰς τὸ πρωτικὸν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἀποτελεῖ γεγονός. Δύσκολον, ἐπομένως, νὰ ὅμιλωμεν τοῦ λοιποῦ περὶ «ἐπανδρώσεως». «Ἡ θὰ καλυφθῶμεν καὶ πάλιν ὑπὸ τὴν ἐπιτρεπόμενην γραμματικῶς μέθοδον τοῦ λεγομένου «κατασχρηστικοῦ σχήματος» ἡ θὰ πρέπει νὰ εύρωμεν ἄλλον, περιεκτικότερον ὅρουν. Πάσα προσφορὰ δεκτή.

## CEUTA

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD.  
GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI

(Manager)

&

VASSILIOS J. KOULOURIDIS

(Director) Captain M.M.

SHIPS - CHANDLERY, successors  
GEORGE E. AMANATIDES  
PROVISIONS, CABIN, DECKS,  
& ENGINES STORES

Mail Address.

Telephones.

Post Of. Box 241  
CEUTA, Spain.

51 - 42 - 12.

51 - 27 - 62.

CABLE ADDRESS

PAPAMINAS - CEUTA.

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

1) Εις ἀπάντησιν τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «ΑΔΙΚΟΥΝΤΑΙ» σχολίου καταχωρισθέντος εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιης 'Ιουλίου τοῦ ἐγκρίτου ὑμῶν περιοδικοῦ ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅτι τὸ θέμα τῆς ἀποδείξεως θαλασσίας ὑπῆρχεσίας κτηθεῖσής ἐπὶ ξένων πλοίων συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT ρυθμίζεται νομοθετικῶς διὰ πρωθητέος Προεδρικού Διατάγματος.

2) Συγκεκριμένως εἰς τὸ ὑπὸ ἔκδοσιν Διατάγμα περὶ λαμβάνεται διάταξις καθ' ἡν τοῦ λοιποῦ θά είναι δυνατή ἡ ἀποδείξις τῆς θαλασσίας ὑπῆρχεσίας κτηθεῖσης ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένης σηματίων συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT πρὸς τὸν σκοπὸν συμπληρώσεως πρόσων δι' ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος, ἀνεξαρτήτως ἔαν κατεβλήθησαν ἢ διχὶ αἱ ὑπὲρ τοῦ NAT εἰσφοραὶ καὶ ἔξωφλήθησαν αἱ πρὸς τὸ Ταμείον ἀσφαλιστικαὶ ὑποχρεώσεις.

'Ο Υφυπουργός  
ΜΙΧ. ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πειραιεύς, 23.7.73

## Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ τοῦ σχολίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15.6.73, σχετικῶς μὲ τὴν κατὰ 25% προσαύξησιν τῆς τιμῆς τοῦ ρεύματος, τοῦ παρεχομένου ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς πλοΐα, βιομηχανίας καὶ συνεργεία ἐπισκευών τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως Πλοίων Περάματος, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν ὅτι ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Η. ἐγένετο πρὸς τὸν Ο.Λ.Π. ειδικὴ σύστασις ὅπως παύση νὰ προσαύξανῃ, καθ' οἰσθήποτε ποσοτόν, τὴν τιμὴν τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω παρεχομένου πρὸς τρίτους ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καὶ ὅπως χρε-

ώνη κεχωρισμένως καὶ κατ' ἄλλον ἔξευρεθησόμενον τρόπον τὰς παραλήλους διαπάντας ἡλεκτρικῆς ἔξυπρετήσεως των.

Μετά τιμῆς

ΓΕΤΙΜΗΣ Χ.

Διευθυντής Περιφερείας 'Αττικῆς

## ΟΡΘΟΤΑΤΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ τὴν ἀλματώδη ἄνοδον τῆς κινήσεως τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ κατ' ἐπέκτασιν εἰς τὰς ὑπόλοιπους ἐλληνικούς λιμένας, ἔχει καταστῆ πλέον ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη ἡ ἀπλούστευσις τῆς τηρουμένης διαδικασίας πρὸς ἔφαρμογὸν τῶν κειμένων διατάξεων οὕτως ὥστε ἡ Ἐλλάς διὰ τῆς ἀρτίας ἔξυπρετήσεως τοῦ ιδικοῦ της καὶ διεθνοῦς ἐμπορικοῦ στόλου οὐχὶ μόνον νὰ μὴ ὑπολείπεται τῶν ἄλλων μεγάλων ναυτικῶν δυνάμεων, ἀλλὰ εἰ δυνατὸν νὰ καταστῇ παράδειγμα πρὸς μίμησιν. Διότι εἶντι ἄποτον, πιστεύομεν, μία χώρα ἡ ὅποια θεωρεῖται ἐκ τῶν πρώτων ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος νὰ ύστερη εἰς θέματα ὄφορώντα τὴν διακίνησιν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας της. Θὰ θεωρήσω τιμῆ μου ἐὰν φιλοξενηθούν λίγα λόγια καὶ ἀπὸ ἔμενα, ἔνα ἀφανῆ συντελεστή, εἰς τὸ μέγα δύο συγκεκριμένας περιπτώσεις αἱ ὅποιαι νομίζομεν εἴγην χαρακτηριστικαὶ :

α) Πλοίων εὑριστόμενον δι' ἐπισκευάς εἰς Πέραμα π.χ. θὰ πρέπει προκειμένου νὰ μεταβῇ εἰς Ἐλευσίνα πρὸς δεξαμενισμὸν ἡ περαιτέρω ἐπισκευάς νὰ ἀκολουθήσῃ, συμφώνως τῆς ισχυούσης νομοθεσίας τὴν αὐτὴν διαδικασίαν ὡς ἔαν ἐπρόκειτο περὶ κανονικοῦ ἀπόπλου. Πολὺ ἀπλούστερον καὶ πρακτικότερον θὰ ἦτο εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ πέριξ τοῦ Πειραιῶς περιοχὴ ὡς μείζων λιμὴν καὶ οὕτω νὰ ἀκολουθήσῃ ἡ διαδικασία ἡ τηρουμένη δι' ἀπλᾶς μεθορμίσεις ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ λιμένος.

β) Πλοίων προσεγγίζοντο εἰς ἐλληνικούς λιμένας ὑφίσταται ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἔξουν-

χιστικὸν ἔλεγχον. Ο πλοίαρχος ὑποχρεούται εἰς συμπλήρωσιν ἐκτεταμένων δηλωτικῶν ἐγγράφων, ἐπακόλουθει τελωνειακὸς ἔλεγχος καὶ σφράγιστος τῶν ἐπί τοῦ πλοίου εὐρισκομένων φορολογιστών εἰδῶν (bonded stores), ὑγειονικός ἔλεγχος κλπ. Ἐπιπροσθέτως, οἱ ἐκ τοῦ πλοίου ἔξερχομενοι ναυτικοὶ ὑπόκεινται καὶ ὄρθως νημίζομεν κατὰ τὴν ἔξοδον καὶ εἰσοδόν των εἰς νέον ἔλεγχον. Τίθεται ἐπομένως τὸ εὐλόγον ἔρωτημα: Διατί αὐτὸς ὁ διπλὸς ἔλεγχος; Δὲν θὰ ἡ καλύτερον καὶ ἐφ' ὅσον οὔτως ἡ ἄλλως διενεργεῖται κατὰ τὴν ἐπί τοῦ πλοίου ἔξοδον ἔλεγχος νὰ ἀπλουστευθῇ ἡ ἐπί τοῦ πλοίου διαδικασία οὔτως ὥστε νὰ μὴ ταλαιπωρούνται καὶ πλοῖα τὰ ὅποια προσεγγίζουν εἰς ἑλληνικούς λιμένας δι' ὅλιγας μόνον ὥρας;

Μετά τιμῆς,  
Διὰ τὴν ΑΙΓΑΙ Ν.Ε.Π.Ε.  
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Μ. ΛΩΣ

Ἀρχιπλοίαρχος

Πειραιεύς, 12 Ιουλίου 1973

## ΝΑ ΕΡΩΤΗΘΟΥΝ ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐτούχε πρὸ καιροῦ νὰ διαβάσω λίγες γραμμές εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἀναφερόμενες εἰς τὴν πρόβλεψιν ἐλλείμεως πλοιαρίων μετὰ πενταετίαν. Θὰ θεωρήσω τιμῆ μου ἐὰν φιλοξενηθούν λίγα λόγια καὶ ἀπὸ ἔμενα, ἔνα ἀφανῆ συντελεστή, εἰς τὸ μέγα δύο συγκεκριμένας περιπτώσεις αἱ ὅποιαι νομίζομεν εἴγην χαρακτηριστικαὶ :

α) Πλοίων εὑριστόμενον δι' ἐπισκευάς εἰς Πέραμα π.χ. θὰ πρέπει προκειμένου νὰ μεταβῇ εἰς Ἐλευσίνα πρὸς δεξαμενισμὸν ἡ περαιτέρω ἐπισκευάς νὰ ἀκολουθήσῃ, συμφώνως τῆς ισχυούσης νομοθεσίας τὴν αὐτὴν διαδικασίαν ὡς ἔαν ἐπρόκειτο περὶ κανονικοῦ ἀπόπλου. Πολὺ ἀπλούστερον καὶ πρακτικότερον θὰ ἦτο εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ πέριξ τοῦ Πειραιῶς περιοχὴ ὡς μείζων λιμὴν καὶ οὕτω νὰ ἀκολουθήσῃ ἡ διαδικασία ἡ τηρουμένη δι' ἀπλᾶς μεθορμίσεις ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ λιμένος.

β) Πλοίων προσεγγίζοντο εἰς ἐλληνικούς λιμένας ὑφίσταται ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἔξουν-

χιστικὸν ἔλεγχον. Ο πλοίαρχος ὑποχρεούται εἰς συμπλήρωσιν ἐκτεταμένων δηλωτικῶν ἐγγράφων, ἐπακόλουθει τελωνειακὸς ἔλεγχος καὶ σφράγιστος τῶν εἰδῶν (bonded stores), ὑγειονικός ἔλεγχος κλπ. Ἐπιπροσθέτως, οἱ ἐκ τοῦ πλοίου ἔξερχομενοι ναυτικοὶ ὑπόκεινται καὶ ὄρθως νημίζομεν κατὰ τὴν ἔξοδον καὶ εἰσοδόν των εἰς νέον ἔλεγχον. Τίθεται ἐπομένως τὸ εὐλόγον ἔρωτημα: Διατί αὐτὸς ὁ διπλὸς ἔλεγχος; Δὲν θὰ ἡ καλύτερον καὶ ἐφ' ὅσον οὔτως ἡ ἄλλως διενεργεῖται κατὰ τὴν ἐπί τοῦ πλοίου ἔξοδον ἔλεγχος νὰ ἀπλουστευθῇ ἡ ἐπί τοῦ πλοίου διαδικασία οὔτως ὥστε νὰ μὴ ταλαιπωρούνται καὶ πλοῖα τὰ ὅποια προσεγγίζουν εἰς ἑλληνικούς λιμένας δι' ὅλιγας μόνον ὥρας.

Εἰς τὸ μέγα πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας, γνώμην πιστεύω ἔχουν καὶ οἱ ἐργαζόμενοι.

Ἐπρεπε πάλιον τὰς οὐδεὶς εὐθύνεται.



# ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Μητρόπολις της ναυτιλλομένης 'Ελλάδος
- 'Εθνικός λιμὴν τῆς χώρας
- Κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου

ΤΟΥ κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ Μ. ΣΑΡΛΗ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

"Ἄρθρον μας δημοσιεύθηκεν εἰς τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τῆς 15ης Ιουνίου ἡδ., ὅπὸ τὸν τίτλον «Ο ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΝΗΣ» ἔδωσεν ἀφορμήν εἰς τὸν καθημερινὸν σίκογομικὸν Τύπον, εἰς τὸ 'Ἐμπορικὸν & Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον, τὴν "Ἐγνωσιν Βιομηχανῶν, τὸν Ἐμπορικὸν Σύλλογον Πειραιῶς καὶ τὴν "Ἐγνωσιν Μονίμων καὶ Δοκίμων Ἐργατῶν Λιμένος, ὅπως διὰ δηλώσεων τῶν προέδρων τῶν δικτυωσίων παραλλήλους ἀπόφεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πειραικοῦ λιμένος εἰς τὸν λιμένα ἔξιπηρετήσεως τοῦ διεθνοῦς δικιαστικοῦ ἑμπορίου.

Γλαῦκα θὰ ἐκομίζαμεν εἰς Ἀθήνας, ἐλὺν καὶ πάλιν ἥσχολομέθια μὲ τὸ ποῖα θὰ ἡτο ἡ ώφελεια τῆς πόλεως τῆς ἑθνικῆς μιας Οἰκονομίας καὶ τοῦ ἑθνικοῦ γοντροῦ γενικῶτερον, μὲ τὴν ἀνάδειξιν τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας μας εἰς λιμένα διεθνοῦς δραστηριότητος καὶ ἀκτινοβολίας.

Ἡ σαφῆς ὅμως ἐκδηλουμένην διάθεσις τῆς Κυβερνήσεως ὅπως ὁ λιμὴν τῆς μητροπόλεως τῆς ναυτιλλομένης 'Ελλάδος καταστῇ ἀντάξιος τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καὶ τὸ ἐκδηλωθὲν ἐνδιαφέρον τῶν παραγωγικῶν τάξεων τῆς πόλεως μας παρέχει τὴν εὐκαιρίαν ὅπως καὶ πάλιν διὰ τοῦ παρόντος τονίσωμεν τὴν ἀνάγκην καταστρώσεως ἐνὸς σαφοῦς προγραμματισμοῦ πραγματοποιησμού καὶ καθορισμοῦ ἱεραρχίσεως τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἐπιδιωκομένων στόχων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πειραικοῦ λιμένος.

Κατ' ἀρχὴν ἐνδείκνυται ἡ ριζικὴ ἀλλαγὴ καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῆς διεπούσης ἀπὸ τεσσαροκατείας καὶ πλέον τὸν ΟΛΠ γομοθεσίας ἀποτελούσης ἀνασχετικὴν τροχοπέδην εἰς πᾶσαν προσπάθειαν τῆς Διοικήσεως τοῦ ΟΛΠ, ἀποσκοποῦσαν εἰς τὴν πρόσδοτον τοῦ λιμένος. Ωστότε, ἐπιδάλλεται ὁ καταρτισμὸς Διοικητικοῦ Συμβουλίου δυναμένου σχῆμαν γὰρ συλλαμβάνη τὰ προβλήματα τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ γὰρ ὑποδεικνύῃ τὰς ἐγδειγμένας λύσεις πρὸς ἀντιμετώπισιν τούτων. Περὶ τοῦ τρόπου τῆς συγκροτήσεως τοῦ Δ. Συμβουλίου τοῦ ΟΛΠ ἥσχολγηθησεν ἐκτενέστερον εἰς προγενέστερον ἄρθρον μιας ἀπὸ τὸν στηλῶν τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

νίους πόλεις οἱ λιμένες των ἀποτελούν τοὺς οἰκονομικοὺς πυεύμονας τούτων. Ἐὰν ἀκμάζῃ καὶ εὐημερῇ ὁ λιμὴν, ἀκμάζει καὶ εὐημερεῖ καὶ ἡ πόλις. Μαρασμὸς τοῦ λιμένος θὰ ἔχῃ ὡς φυσικὸν ἐπακόλουθον καὶ τὸν μαρασμὸν τῆς πόλεως.

Καὶ εἶναι ἀπορίας ἀξιον η πόλης ὁ σημερινὸς Δῆμαρχος τοῦ Πειραιῶς, τοῦ διοικού τὸ δημοσιοργικὸν ἔργον ἐν τῇ πόλει παρ' οὐδεὶς ἀμφισβητεῖται, δὲν ἀγκάλιασε μὲ τὴν ίδιαν στοργὴν τὸν λιμενικὸν τομέα τῆς πόλεως μὲ τὴν ὅποιαν ἀγκάλιασε τὸν χερσαῖον.

'Ἄλλ' ἡ δικαία, ὡς πληροφορούμεθα, ἐπιδίωξίς του ὅπως ἀντιπροσωπευθῇ ὁ Δῆμος εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ ΟΛΠ μας παρέχει τὴν ἐπίδια, διὰ δὲν θὰ δραδύνῃ γὰρ ἐκδηλωθῇ ἐναργέστερον τὸ πολύτιμον ἐνδιαφέρον του διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἵνα καταστῇ οὗτος ἀξιος τῆς ἀποστολῆς του.

Μετὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ διοικητικοῦ καὶ ὀργανωτικοῦ συστήματος τοῦ διέποντος τὸν ΟΛΠ καὶ τὴν διεύρυνσιν τῆς χερσαίας ἐπιφανείας τοῦ λιμένος, θὰ ἀντιμετωπισθοῦν μὲ σύστημα καὶ μεθοδικότητα διὰ τὰ προβλήματα, ποὺ ἀπασχολοῦν τὸν λιμένα.

Ἡ πλημμελής διακίνησις τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ τῶν κατεψυγμένων φορτίων, ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν περὶ Ἐλευθέρας Ζώνης διατάξεων ὥστε αὕτη γὰρ καταστῇ πραγματικὴ Ἐλευθέρα Ζώνη, ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῶν κανονισμῶν ἐργασίας καὶ τιμολογίων, ἡ συμπλήρωσις τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος καὶ ἀξιοποίησις τῆς χερσαίας ἐπιφανείας αὐτοῦ, εἶναι θέματα τὰ διόπτα πρέπει γὰρ ἀντιμετωπισθοῦν μὲ μεθοδικότητα, συνέπειαν καὶ ταχύτητα.

Δέγε εἶναι ἐπιτρεπτὸν πλέον γὰρ εὑρισκόμεθα ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν «μελετῶν».

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ὁ ἑθνικὸς λιμὴν τῆς πρώτης ναυτιλιακῆς χώρας τοῦ κόσμου, πρέπει γὰρ καταστῇ ὁ πρῶτος λιμὴν τῆς Μεσογείου καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς μέγα ναυτιλιακὸν κέντρον.

**Θ. Μ. ΣΑΡΛΗΣ**

## E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ORION HOUSE

183, GREAT HOWARD STREET, LIVERPOOL, 3,  
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C.2.

ΕΠΙΣΗΣ: E. E. SHARP & SONS (NORTHERN), LTD.  
BOROUGH ROAD NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD.  
"TRITON HOUSE" ALEXANDRA ROAD THE DOCK IMMINGHAM

Ο «ΕΚΟΝΟΜΙΣΤ» ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΙΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

## Φόβοι ύφεσεως διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος

ΛΟΓΩ ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΕΚ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΠΟΛΛΩΝ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΥ ΡΥΘΜΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ Η ΠΡΟΒΛΕΠΤΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ κ. ΑΡ. ΩΝΑΣΗ

'Ως γράφει ή έγκυρος βρετανική ἐπιθεώρησις «Έκόνομιστ», δύοις οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ αἱ ναυλομεσιτικαὶ ἔταιριαι, ἔξαιρεσι τοῦ 'Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ κ. Ὁνάση, διετύπωσαν διὰ τὴν κατάστασιν τῆς ναυτιλίας προβλέψεις, οἱ ὅποιαι ἀπέδειχθησαν ἐσφαλμέναι.

Πλοιοκτήτης, οἱ ὅποιοι εἶχεν ἄγοράσει ἐν ἑκ τῶν πρώτων τάνκερ μαμούθ καὶ οἱ ὅποιοι δύναται τώρα νά τὸ διαδέσση πρὸς ναύλωσιν, ἔχει τὴν εὐχέρειαν μὲ τοὺς κρατούντας ναύλους νά ἐπιτύχῃ κέρδη 300% πέραν τοῦ κόστους κινησεως καὶ ἀποσβέσεων. Μόλις πρὸ ἔτους, δύοις σχεδόν, προέβλεπαν ζηφεράν τὴν ναυτιλιακὴν ἀγοράν. 'Η πρὸς τὴν ἀνίούσαν στροφὴ εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα μιᾶς ἀπροσδοκήτου ταχείας ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου. 'Ἄλλα οἱ Λάμπερτ Μπρόδερς παραδέχονται οἱ ἡ τακτικὴ τῶν ἐπὶ τῶν προβλέψεων ἡτο ἐσφαλμένη ὅπως καὶ τῶν ἀνταγωνιστῶν τῶν. 'Επομένως, προεβλέπετο ἀπὸ τοὺς ναυτιλιακοὺς οἰκονομολόγους, οἱ ἡ ναυλαγορὰ ἡτα καρυπλή.

'Ἄλλα τώρα οἱ Λάμπερτ Μπρόδερς κατήτισαν νέας προβλέψεις ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅποιων κατὰ τὸ 1980 θὰ ὑπάρχῃ μικρὸν μόνον πλεόνασμα χωρητικότητος ακόμη καὶ ἀν χρησιμοποιηθῆ ὀλόκληρος ἡ παραγωγὴ ἱκανότης τῶν ναυπηγείων.

'Ἀντιθέτως, μόλις πρὸ διμήνου ἔκθεσις ὑποβλήθεισαν πρὸς τὴν βρετανικὴν Κυβερνητικὴν εἰχεὶ προβλέψει οἱ κατὰ τὴν προσεχὴ δεκαετίαν, ἡ παραγωγὴκ ἱκανότης τῶν ναυπηγείων θὰ ἡτο διπλασία ἀπὸ τὰς παραγγελίας. 'Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐκθέσεως ταύτης, η Κυβερνητικὴ ἀναμένεται νά ἀνακοινώσῃ συντόμως νέους δρους δοθείας πρὸς τὴν ναυπηγικὴν διομήχανίαν. 'Ἀπὸ διετίας, ἐπί-

σης, η Εύρωπαϊκὴ Κοινὴ Ἀγορὰ καὶ αἱ ἐνώσεις ναυτηγῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας, ἔκρουν τὸν κῶδωνα τοῦ κινδύνου μὲ τὰς αὐτὰς ἀπαισιοδόξους προβλέψεις. 'Ἄλλα ἀπόδειξις οἱ ἡ ἐγένετο κακὴ ἐκτίμησις τῶν πραγμάτων καὶ οἱ οἱ Λάμπερτ Μπρόδερς ὄρθως διαβλέπουν τὰ πράγματα καὶ οἱ ἀλλοὶ ἐσφαλμένως, εἰναι τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ πλοιοκτήται αἰσιοδοξοῦντες παραγγέλλουν ἀπὸ ἔξαμήνου μὲ ρυθμὸν ρεκόρ καὶ αἱ ἔταιριαι πετρελαίου προτρέπουν τοὺς ναυπηγούς νά αύξησουν τὴν παραγωγικὴν τῶν ικανότητα.

Εἰς ἑκ τῶν λόγω τῆς κακῆς ἐκτίμησεως ητο καὶ η στροφὴ τῆς ροῆς πετρελαίου ἀπὸ τὴν Λιβύην καὶ Νιγηρίαν πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Πρὸ δύο ἑταῖς ἡ Λιβύη καὶ η Νιγηρία ἔνεφαντο ως δύο χώραι εἰς τὰς ὅποιας ἡ παραγωγὴ πετρελαίου θὰ ηγάπαντο δραματικῶς. Τώρα η δραστηρίστης ἐπανέρχεται εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, μειουμένης τῆς σημασίας τῆς Λιδύης καὶ τῆς Νιγηρίας.

Τὸ ταξίδιον δεξαμενοπλίου ἀπὸ Κόλπου πρὸς Δυτικὴν Εὐρώπην διαρκεῖ 70 ἡμέρας ἔναντι μόνον 15 ἑκ Λιδύης. 'Ἐπισής ἡ παραγωγικότης τῶν πλοίων εἰναι σταθερῶς χαμηλοτέρα παρ' ὅσον προέβλεψαν οἱ ἐμπειρογνώμονες καὶ ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα ἐμειώθη ταχέως. Αἱ προβλέψεις ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, κατὰ παράδοσιν, δασίζονται ἐπὶ αἰσιοδόξων ἔξελιξεων, πράγμα τὸ ὅποιοι οὐδέποτε συμβαίνει εἰς τὴν πρᾶξιν.

Κατόπιν τῆς ἀνδροῦ τῶν ναύλων, οἱ πλοιοκτήται υρίσκονται εἰς ἀξιοχήλευτον θέσιν. Εἰς πλοιοκτήτης ἔχρονοναύλωσε μέγα σκάφος διὰ περιόδου 18 μηνῶν μὲ μίσθωμα 30 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ποσὸν ἀρκετὸν διὰ τὴν ἀγοράν ἐνὸς τάνκερ μαμούθ χωρητικό-

τητος 300.000 τόνων, μόλις δὲ πρὸ μηνὸς ἐπιληρώνοντο διπλάσιοι ναῦλοι. Δύο εἰδικοὶ δραχυπρόθεσμοι παράγοντες συνέβαλαν εἰς τοῦτο: 'Ο πρῶτος ἀνεφέρετο εἰς τὴν προσωρινὴν διακοπὴν τῆς παραγωγῆς τῆς Λιβύης, ητὶς προεκάλεσε τὸν πανικὸν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἔταιριας πετρελαίου. 'Ωρισμέναι αἱ ἀνεξάρτηται ἔταιριαι πετρελαίου, ἥρχισαν διὰ πρώτην φοράν νά προσέβουν εἰς ναυλώσεις διὰ λογαριασμὸν τῶν. ('Ενδιμίζαν οἱ αἱ μεγαλύτεραι ἔταιριαι θὰ ἔχρησιμοι ποιοὶ τὸν φόβον τῆς ἐλλείψεως πετρελαίου διὰ νά ἀσκήσουν ἐπ' αὐτῶν πίεσιν). Καὶ ὡς συμβαίνει συχνά, νεοεισερχόμενοι εἰσέβαλον εἰς τὴν ἀγοράν μὲ ἀποτέλεσμα οἱ ναῦλοι νά ἀνέλθουν εἰς τὰ ὑψη πέραν τοῦ ἀναγκαιούντος ὄριου. 'Ο δεύτερος λόγος ἀναφέρεται εἰς μίαν εἰδικὴν ἐκποίησιν ἀργοῦ πετρελαίου εἰς Σαουδικὴν Ἀραβίαν. Διεδίθετο η φήμη οἱ ἔταιριαι αἱ ὅποιαι ἡγόρασαν τὸ πετρέλαιον τοῦτον ἐπεθύμουν νά τὸ φορτώσουν μέχρι τέλους Ἰουνίου. Διαρκούντος τοῦ Μαΐου ἡ ἀκραίος σταθμὸς πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ἐφόρτωσε πλέον τῶν 8 ἑκατ.

Μόνον οἱοι εἶχον διαθέσιμον τοννάς εἰς τὸν κατάλληλον χρόνον ἐπωφελήθησαν ἐκ τοῦ εἴδους τούτου τῆς καλῆς εύκαιριας.

'Ο Αριστοτέλης Ὁνάσης —συνεπάγεται οἱ 'Έκόνομιστ' — ήτο καὶ πάλιν εἰς τῶν ὀλίγων τυχερῶν η τῶν προβλεπτικῶν.

Διατυπούνται, πάντως, φόδοι οἱ ὅποιαι τὸ προσεχὲς ἔτος θὰ ὑπάρχῃ ὑφεσις. Πολλὰ νέα πλοῖα θὰ καθελκυσθούν, ἐνῷ καὶ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον δὲν θὰ ἀναπτυχθῇ μὲ τὸν ίδιον ρυθμόν.

Μεταξὺ ἑκείνων, οἱ ὅποιοι δὲν ἔλαβον μέρος εἰς τὸ παιγνίδιον αὐτὸν τῶν μεγάλων κερδῶν, περιλαμβάνονται καὶ ὡρισμένοι μεγάλοι δρετανικοὶ ναυτιλιακοὶ διμιοί. Μόλις προσφάτως ἔλαβον μέρος εἰς τὰς ὑφεσιὰς ναυλώσεις καὶ προσεπάθησαν ὅπως τὰ συμβόλαια τῶν εἰναι ἀσφαλῆ καὶ μακροπρόθεσμα. Λόγῳ, διμοῖς, τοῦ πληθωρισμοῦ τὸ κόστος ναυπηγήσεως αὐξάνεται τόσον ταχέως, ώστε τὸν ἡμερομηνίαν καθ' ἦν ἐν πλοίον παραδίδεται, δυνατον νά ἀξίζῃ διπλασίαν τὴν ἀξίαν του ἀπὸ ἑκείνην η ὅποια συνεφανήθη εἰς τὰ συμβόλαια.

\* \* \*

Παρὰ τὴν ὑποτίμησιν τοῦ δολαρίου καὶ τὴν ἀνατίμησιν τοῦ γιέν, η Ἰαπωνία θὰ παραμείνη κατὰ τὴν τρέχουσαν δεκαετίαν ὁ μεγαλύτερος ναυλωτής πλοίων εἰς τὸν κόσμον. 'Η στάσις της θὰ ἐπηρεάζῃ οὐσιαστικῶς τὴν πορείαν τῶν ναύλων.

Εἰς τὸ συμπέρασμα τοῦτο καταλήγει μελέτη τοῦ τιμήτας ἐρευνῶν θαλασσών μεταφράση τοῦ δρετανικοῦ Συνδέσμου Ναυπηγῶν καὶ Ἐπισκευαστῶν. 'Η μελέτη ἀναφέρεται μεταξὺ ὄλλων εἰς τὰς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματον καὶ ἀνθρακος μέχρι τέλους τῆς τρεχούσης δεκαετίας.

'Η Ἰαπωνία καὶ η Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ παραμείνουν κατὰ τὴν τρέχουσαν δεκαετίαν οἱ μεγαλύτεροι εἰσαγωγεῖς σιδηρομεταλλεύματαν καὶ ἀνθρακος.

Μεταξὺ τῶν ἑταῖς 1970 καὶ 1980, η εὐρωπαϊκὴ παραγωγὴ χάλυβος θὰ αὔξηθῇ ἀπὸ 162 εἰς 210 ἑκατ. τόνων. Αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος θὰ αὔξηθον ἀπὸ 109 εἰς 156 ἑκατ. τόνων καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνθρακος μέχρι τέλους τῆς τρεχούσης δεκαετίας.

Εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας η παραγωγὴ χάλυβος θὰ παραμείνῃ στάσιμος εἰς 120 ἑκατ. τόνων καὶ η διαφορὰ τὸν καλύπτεται απὸ εἰσαγωγαὶς κυρίως ἐξ Ἰαπωνίας.

'Η Ἰαπωνίας παραγωγὴ χάλυβος προβλέπεται νά αὔξηθῃ ἀπὸ 93 εἰς 180 ἑκατ. τόνων μεταξὺ τῶν ἑταῖς 1970 καὶ 1980. Αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος θὰ αὔξηθον ἀπὸ 102 εἰς 203 ἑκατ. τόνων καὶ αἱ εἰσαγωγαὶς ἀνθρακος ἀπὸ 50 εἰς 93 ἑκατ. τόνων.

'Η ζήτησις πλοίων θὰ αὔξηθῇ κατὰ 86% διὰ μεταφοράς ἀνθρακος καὶ κατὰ 51% διὰ μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματων. Θὰ διοθῇ ἐμφασίς εἰς τὴν χρήσιν μεγάλων σκαφῶν.

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ  
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ  
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**

**GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.**

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "Greek Shipping Company".

Cables to all offices: "KYKLADES"

DIEGUTHNTS: ΙΩΝ BENIEPHE - TELEPH. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

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

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

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

## ΜΕΤΑ ΤΟΝ «ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΝ» ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ

# ΣΤΡΟΦΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΝ

ΡΑΓΔΑΙΩΣ ΕΞΕΛΙΣΣΕΤΑΙ Ο ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΒΡΑΔΕΩΣ ΔΕ ΆΛΛΑ ΣΤΑΘΕΡΩΣ Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ • ΑΝΑΠΤΥΞΕΤΑΙ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ • ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΑΓΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΔΙΑΝΟΙΓΕΤΑΙ ΠΡΟΣ ΚΙΝΑΝ ΚΑΙ ΙΑΠΩΝΙΑΝ • ΑΝΑΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

### 'Οξὺς προβλέπεται ό ἀνταγωνισμὸς εἰς τὴν Μεσόγειον

Νέας περιοχάς, ολιγάτερον γνωστάς εἰς τὸν θαλάσσιον τουρισμόν, άναζητούν οἱ πλοιοκτήται τών κρουαζιεροπλοίων πρὸς ἀντισταθμίον τοῦ «ἀπόλεσθέντος παραδεῖσου», ὡς ἀποκαλεῖται τώρα ή Καραϊβική.

Ὑπερπληθώρα σκαφών κινεῖται εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν. Σκανδιναύοι, Βρετανοί, Ἰταλοί, "Ελληνες, Γάλλοι, Ρώσοι, 'Ολλανδοί τελευταίως δὲ καὶ Γιουγκοσλάβοι ἔχουν διὰ τῶν κρουαζιεροπλοίων τῶν προκαλέσει τὸν ὑπερκορεσμόν, μὲ αποτέλεσμα ή κατὰ πλοίον κίνησιν τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος νὰ ἐμφανίζῃ κάθετον μείωσιν.

Ἡ «Γκρήκ Λάΐν», ἐπὶ παραδίγματι, ἐπισημαίνει μείωσιν θέσεων κατὰ 35% ἐφέτος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν περυσινὴν ἀντίστοιχον περίοδον, ἀπὸ δὲ τοῦ 1974, ὡς πληροφορούμενον, τὸ ὑπερωκεάνειον «Ολυμπία» ἐγκαταλείπει ὄριστικῶς τὴν Καραϊβικὴν καὶ θὰ πραγματοποιῇ κρουαζιέρας εἰς ἄλλην περιοχὴν τῆς ὑδρογείου ραγδαίων ἀναπτυσσομένην ἀπὸ πλευρᾶς θαλασσίου τουρισμοῦ.

Μία ἄλλη μεγάλη ἐταιρία κρουαζιερῶν ὑψηλῆς στάθμης, ἡ «Χόμ Λάΐν», ἡ ὅποια ἥγορασε προσφάτως τὸ γερμανικὸν ὑπερωκεάνιον «Χανεσέτικ» (πρώην ιστραβλινὸν «Σαλώμ») ἀντιμετωπίζει σοβαρὰ προβλήματα. Δέν εἶναι γνωτόν, ἂν τελικῶς τὸ ὑπερωκεάνιον «Χομέρικ» τῆς ίδιας ἐταιρίας, τὸ ὅποιον προσφάτως ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ πυρκαϊᾶς, θὰ ἐπισκευασθῇ. Φαίνεται ὅτι τὸ νεοαγορασθὲν σκάφος προορίζεται ἀκριδῶς διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ «Χομέρικ», συμφώνως δὲ πρὸς τὰς ὑπαρσύσας πληροφορίας, πρόκειται νὰ ἀπασχοληθῇ εἰς κρουαζιέρας ἐκτὸς Καραϊβικῆς.

Ἀφ' ἐτέρου, τὸ λίαν ἐπιτυχὲς κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν του ὑπερωκεάνιον «Οσεάνικ» 39.000 τόννων, σκάφος ὑποδειγματικού, προσφάτως ναυπηγήσεως, διαθέτον συνάμα καὶ ἄριστον προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν (Ἰταλούς), ἀπὸ τοῦ 1964, διετέθη εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης — Νασάσον. Καὶ ἐνῷ ἐπὶ σειράν ἐνῷ τὸ ὥραίον πράγματι τοῦτο σκάφος ἀνεχώρει ἔκαστον Σάββατον ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης μὲ 1.000—1.100 ἐπιβάτας, τώρα ἡ ὑπερκορεσθεῖσα εἰς σκάφος Καραϊβικῆς τοῦ προσφέρει μόνον 600—700 ἐπιβάτας, μόνον δὲ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον αἰχμῆς τῶν δύο ἡ τριάντα μηνῶν κατ' ἔτος, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν προσεγγίζει τὸν χιλίους. Τὸ «Οσεάνικ» ἀντιμετωπίζει τὸν ὄξυταν ἀνταγωνισμὸν τῶν Νορβηγῶν καὶ τῶν 'Ολλανδῶν, οἱ ὅποιοι διαθέτουν σκάφη εἰς τὴν ίδιαν γραμμὴν. Εἶναι φυσικὸν ἡ «Χόμ Λάΐν» νὰ ἀντιμετωπίζῃ σοβαρῶς τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἀλλαχοῦ περισσότερον ἀποδοτικῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ «Οσεάνικ».

#### ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ

Πολλοὶ εἶναι οἱ λόγοι τῆς φθινούσης ὀσημέραι Καραϊβικῆς ἀναζητούμενοι μεταξὺ τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος, τοῦ

ὅξιτάτου ἀπὸ ἀρέος ἀνταγωνισμοῦ καὶ, ἐσχάτως, τῆς κρίσεως τοῦ δολλαρίου. Βασικῶς, φαίνεται ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ ἐκουράσθησαν νὰ βλέπουν συνεχῶς τὴν περιοχὴν αὐτὴν, ἡ ὅποια ἔγνωρισε μέχρι σήμερον μεγάλην ἄνδον εἰς τὸ τομέα τοῦ ὁμαδικοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ. 'Αφ' ἐτέρου, τὸ Μαϊάμι κατέστη κυριολεκτικῶς περιοχὴ ὅπου ὁ συναγωνισμὸς δύντατος ἀναπτύσσεται. Πολλὰ τὰ ἐκεῖθεν συναναχωροῦντα κρουαζιερόπλοια.

Βεβαίως, τὸ φαινόμενον αὐτὸν τῆς κρίσεως εἰς τὴν Καραϊβικὴν δὲν ἐνεφανίσθη αἰφνιδιώς ὡς διὰ μαγείας, ἀλλὰ προσδευτικῶς. Ἐν τούτοις, οἱ διαχειρισταὶ τῶν κρουαζιεροπλοίων ἥπιπταν πάντοτε ὅτι κάτι θά συνενδιάνει πρὸς δελτίωσιν τῆς καταστάσεως, ὡς ὁ κυβερνήτης, ὁ ὅποιος διέπει τὴν καταγίδα ἐπερχομένην ἀλλ' ἐλπίζει μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς ὅτι θὰ κατορθώσῃ νὰ τὴν ἀποφύγῃ.

Ὦρισμέναι, μάλιστα, ἐλληνικαὶ ἐταιρίαι ηρχίσαν νὰ προσεγγίζουν εἰς πολλοὺς λιμένας διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ἐπιβατῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ καταστήσουν περισσότερον ἐκκωστικάς τὰς κρουαζιέρας, ητοι εἰς Βαλτιμόρην, Νέαν Υόρκην, Βοστώνη, Φιλαδέλφειαν, τελευταίως δὲ φθάνουν μέχρι Νόρφολκ. Παρὰ ταῦτα, ἡ κατάστασις ἐπιδεινούνται συνεχῶς. Οὕτω, ὡς μόνη λύσις διαγράφεται ἡ φυγή.

"Ἀλλαὶ σύμως ἐταιρίαι, μὲ διεθνῆ προβολὴν καὶ πελατείαν, ὡς ἡ «Ηπειρωτική»

δὲν προτίθενται νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν Καραϊβικήν, τούλαχιστον ἐπὶ τοῦ παρόντος, μολονότι παραδέχονται ὅτι καὶ ἡ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος εἶναι μεγάλη καὶ ἡ πτώσις τῆς κινήσεως αἰσθητή. 'Ως ἐδήλωσεν ὁ κ. 'Ανδρέας Ποταμιάνος, τὰ πλοῖα τῆς ἐταιρίας του θὰ μεταβοῦν κατά τὴν ἐφετεινὴν χειμερινὴν περίοδον εἰς τὴν Καραϊβικήν λόγω προναυλώσεως των.

#### ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΕΡΙΟΧΑΙ

Ἡ φυγὴ αὐτὴ ἐμφανίζεται ὑπὸ δύο μορφῶν: Πρῶτον, φυγὴ ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ στροφὴ πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ δεύτερον στροφὴ πρὸς ἄλλας ἀγνώστους ἀκόμη περιοχάς.

• Ή στροφὴ πρὸς τὴν Εὐρώπην παρουσιάζεται ἀξιόλογον ἐνδιαφέρον, ιδιαιτέρως δὲ ἡ γερμανικὴ τουριστικὴ ἀγορά. 'Υπολογίζεται ὅτι ἐντὸς δύο τὸ πολὺ ἐτῶν, οἱ Γερμανοὶ τουρίσται θὰ ὑπερκεράσουν τοὺς Αμερικανούς. Δύο μόνον γερμανικὰ τουριστικὰ γραφεῖα διακινοῦν ἔκαστον τρία καὶ ἡμισυ ἐκατομμύρια τουριστῶν ἐτησίως.

• Μὲ ἀργὸν ἀλλὰ σταθερὸν ρυθμὸν ἀναπτύσσεται καὶ ὁ ιαπωνικὸς τουρισμός, ὁ διόπιος δὲν θὰ δραστήνῃ πολὺ νὰ καταφύγῃ εἰς τὰς ὡραγωμένας κρουαζιέρας. Πάντως, ὁ ιαπωνικὸς τουρισμὸς θεωρεῖται ιδιαιτέρως δυσκίνητος, ὅμοιαζει δὲ πολὺ μὲ τὸν γερμανικὸν τουρισμόν. Οἱ 'Ιάπωνες, λοσίς μὲ

Entrust your vessels to

**DICKINSON ORGANIZATION**

OPERATING IN BRAZIL SINCE 1878

Steamship Agents, Brokers and Stevedores

Highly specialized staff capable of attending efficiently to everything connected with shipping activities

Offices at Santos, São Paulo, Paranagua, Rio de Janeiro and Vitoria, and sub-agencies at all major Brazilian Ports.

#### HEAD OFFICE

Agencia Marítima Dickinson S/A - Santos, Brazil

Rua 15 de Novembro Nos. 161 / 163 - P.O. Box 210 - Santos.

Telex Numbers 022.885 and 022.886

διαφορετικήν νοοτροπίαν, διά νὰ ἀποφασίσουν νὰ μετακινηθούν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἀρτία ὄργανωσις, πράγμα τὸ ὅποιον δημιουργεῖ προβλήματα εἰς τὸν πλοιοκτήτην κρουαζιερόπλοιον. Οἱ Ἰαπωνες πρὸ τῆς ἐπισκέψεως εἰς μίαν χώραν, γνωρίζουν αὐτὴν ἀπὸ τὰ διδίλια οἰκονομικῶς, ἀνθρωπολογικῶς, ἀρχαιολογικῶς, ιστορικῶς, κοινωνιολογικῶς κ.λπ. "Ἀνθρώποι περιέργοι εἰς τὰ ἥητα καὶ τὰ ἔθιμα ὁρίουν ὑποδειγματικὴν συμπεριφοράν, μεγάλην εὐγένειαν, ἔχουν εἰδίκας προτιμήσεις κ.λπ. Ὁπωσδήποτε, προβλέπεται ὅτι τὰς ταχύτερον θὰ ἀναπτυχθῇ ὡς τουριστικός αὐτὸς ἀπὸ Ἰαπωνίαν πρὸς τὰς γύρω περιοχάς του Ειρηνικοῦ παρὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον. Τοῦτο ἀντελήθη ὁ κ. Ἀντ. Χανδρῆς ὁ ὅποιος ἐγκατεστημένος ὡν εἰς Ἀντεραλίαν μὲ τὰ τέσσαρα αὐτοῦ ὑπερωκανίαν, τὰς «Ἄντεραλίας», «Βρετανίας», «Ἐλληνίας» καὶ «Πατρίς», ἐπραγματοποίησε τὰς πρώτας δοκιμαστικὰς τουριστικὰς πλόας πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν λοιπὴν "Ἀπω" Ἀνατολήν, πρόκειται δὲ μὲ τὸ «Ἐλληνίας» νὰ προσεγγίσῃ κατὰ μίαν κρουαζιέραν τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου καὶ τὴν Κίναν.

• Ἐτέρα, ραγδαίως ἀνερχομένη περιοχή, εἶναι ἡ τοῦ Ἰνδικοῦ Ωκεανοῦ. "Ὑπάρχουν σχέδια τοῦ προαναφέρεντος γερμανικοῦ τουριστικοῦ γραφείου Τούι διὰ κρουαζιέρας ἐπὶ ὄκτα μῆνας ἀπὸ Μομπάσο πρὸς Σεϋχέλλας, Νήσους Μαυρικίου, Νήσους τῆς Ρεύνιον, Μαδαγασκάρην καὶ Μοζαμβίκην. Ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον λέγεται ὅτι παρουσιάζουν αἱ Σεϋχέλλαι. Πρόκειται περὶ λίαν ἀναπτυσσομένης περιοχῆς εἰς τὴν ὅποιαν μετ' ἐνδιαφέροντος προσβλέπουν αἱ ἐλληνικαὶ ἑταῖραι κρουαζιερόπλοιοίν.

• Ἀξιόλογον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει καὶ ὁ Νότιος Ειρηνικός. Προσφέρονται ἑκεῖ αἱ ἀγοραὶ τῆς Νέας Ζηλανδίας, τῆς Αὐστραλίας, ὀλίγον δὲ κατ' ὀλίγον τὸ Χόγκ Κόγκ, η Σιγκαπούρη ὅπου εἶναι ἐγκατεστημένοι πλούσιοι Κινέζοι.

• Ἡ περιοχὴ τῆς Μαύρης Θαλασσῆς ἐξελίσσεται ἐπίσης ικανοποιητικῶς. "Ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη, τὰ ρωσικὰ κρουαζιερόπλοια, ὅπως καὶ τινὰ ιδικὰ μας καὶ ἄλλα ξένα, θὰ ἐργασθοῦν ἐκεῖ λίαν ἐπικερδῶς. Ἡ ἔλξις τοῦ νέου τόπου εἶναι τὸ μεγαλύτερο πλεονέκτημα τῆς περιοχῆς.

• Ἡ μεγαλυτέρα ὅμως ἀγορὰ θαλασσίου τουρισμοῦ, ἔκανε ποτὲ ἀνοίξη, θὰ εἶναι ἡ τῆς Κίνας. Τὸ πλοίον θὰ είναι πλήρης ἐπιβατῶν ἐπιθυμούντων νὰ ἰδουντο τὴν ὁχανή χώραν τοῦ Μάο καὶ τὴν ὅλην ἐκεὶ ἀπό τουριστικῆς πλευρᾶς ἐνδιαφέρουσαν περιοχὴν. Μὲ βάσιν ἐξορμήσεως τὴν Σιγκαπούρην π.χ. καὶ τὰς Φιλιππίνας ὅπου θὰ καταφθάνουν τὰ «Τζάμπο Τζέτ», οἱ ἐπιβάται θὰ δύνανται εἰς 150μέρους ή 200μέρους κρουαζιέρας νὰ ἐπισκέπτωνται τὸ Βιετνάμ, τὸ Σιάμ, τὴν Σαϊγκόν, τὴν Καμπότζην, τὴν Καντόνα, τὴν Σαγκάην κ.λπ.

## ΝΑ ΜΕΘΟΔΕΥΘΗ Η ΠΡΟΣΛΗΨΙΣ ΤΩΝ

### Οἱ ἀλλοδαποὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν μας

#### • ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Εύρεια σύσκεψις ἐπραγματοποιήθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ ὑπουργείον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ὃ πρὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑφυπουργοῦ ἐπὶ Θεμάτων Ἀπασχολήσεως κ. Κλ. Δαμιανοῦ καὶ μὲ τὴν συμμετοχὴν πολλῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων ὡς καὶ ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων εσεών (κ.κ. Ἀλκ. Γράτσος, Ι. Κολοκοτρώνης, Ι. Ζαννάρας, Ποδιάδης καὶ Κατσαράς).

Κατὰ τὴν σύσκεψιν ὁ παριστάμενος ἐφοπλιστής κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης ὑπέβαλεν ἐν ὑπομνήματι προτάσεις ἀφορώσας εἰς τὴν μεθόδευσιν τῆς προσλήψεως καὶ ἀπασχολήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ τὸν ἔλληνικὸν πλοίον.

Ο κ. Κολοκοτρώνης, ἀφοῦ ὑπεργράμμισεν διευρύνεται συνεχῶς τὸ χάσμα μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ναυτικῶν διὰ τὴν ἐπάνορθωσιν τοῦ συνεχῶς ὄγκουμένου ἐλληνοκτήτου στόλου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ καλύπτωνται τὰ κενά τῆς συνθέσεως, ἔτοιμον διὰ τὸν ἀντιμετώπισμα τοῦ προβλήματος εἶναι ἡ μεθόδευσις τῆς διαδικασίας ἐπιλογῆς καὶ προσλήψεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Αἱ ἐλλείσεις εἰς ἔμψυχον ὑλικόν, καὶ δὴ εἰδικευμένων ναυτικῶν, βαίνουν καθημερινῶς αὐξανόμεναι, ἐνῶ αἱ προσκήσεις νέων μονάδων συνεχῶς αὐξανοῦνται. Δὲν εἶναι μακράν ἡ ἐποχὴ καθ' ἡ θὰ ἔξαρτωμεθα κατὰ ἐν σημαντικὸν ποσοστὸν ἐκ τοῦ ἀλλοδαποῦ στοιχείου, ὡς ἡδη συμβαίνει εἰς ἄλλας ναυτιλίας μὲ μακροετὴ παράδοσιν.

Τείνουν ἡδη οἱ ἀλλοδαποὶ νὰ φέσσουν εἰς ἀριθμὸν τὰς 20.000 ἐπὶ συνόλον 90.000 περίπου Ἐλλήνων ναυτικῶν (Ὦς ὅρθως παρέτρησεν ὁ κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης δὲν πρόκειται περὶ μειονότητος, ἀλλὰ περὶ μιᾶς σεβαστῆς μειοψηφίας.

Θὰ ἔδει, συνεπώς, ἡ διοίκησις, ἀντιμετω-

πίζουσα καὶ αὐτὴ ἐπὶ ρεαλιστικῆς βάσεως τὸ ἀγχώδες πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως καὶ συνεκτιμῶς μετὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ τῶν ἄλλων ἀρμόδιων παραγόντων ὅλας τὰς διαγραφομένας δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, νὰ χωρήσῃ ἀπὸ τοῦδε εἰς τὴν ληψιν μέτρων, ὥστε τὸ τόσον χρήσιμον ἀλλοδαπὸν στοιχεῖον, τὸ προσφέρομενον ἀκόμη ἀπό τὸ ὥρισμένας περιοχὰς τῆς Ἀφρικής, Ἀσίας, Μέσου Ἀνατολῆς), νὰ συμβάλῃ μεθοδικῶς εἰς τὴν κάλυψιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως, καθ' ὅσον, ὥστε τὰ πράγματα μᾶς ὑποδεικνύουν, ἡ προσφορά «Ἐλλήνων πρὸς ναυτολόγησιν θὰ βαίνη συνεχῶς σιμικρυνομένη ἔναντι τῆς διογκουμένης Ναυτιλίας μας.

Προέχει ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὅπως παρέχεται ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ἡ ἔχηση τούλαχιστον διευκόλυνσις πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐταιρίαν, ἡτὶς ἐπιδιώκει τὴν πρόσληψιν ἀλλοδαπῶν. Εὖθυν ὡς ὁ πράκτωρ ἢ ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς ἐνδιαφερομένης ἐταιρίας καταθέση ὀνομαστικὴν κατάστασιν τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν εἰς τὴν οἰκείαν Προδεινικὴν Ἀρχήν, νὰ χορηγήται πάραυτα ἀδεια σθεωρήσεως εἰσόδου (VISA) τούτων εἰς τὴν «Ἐλλάδα μὲ δικαίωμα παραμονῆς των μέχρις 29 ημερών, ὥστε ἡ ναυτιλιακὴ ἐταιρία νὰ δυνηθῇ μὲ ἄνεσιν χρόνου νὰ πρωθήσῃ τοὺς ναυτικούς αὐτούς εἰς τὰ πλοῖα της.

Βεβαίως, τὸ δόλον θέμα πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον μελέτης ὑπὸ ἐπιτροπῆς, ἡτὶς μεταξὺ ὄλλων θὰ εδει νὰ ἔξετασῃ τὰς εὐθύνας καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρίων ἔναντι τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν τοὺς ὄποιος θὰ χρησιμοποιήσουν (ἐνδιάσητος, διατροφή, ιατρική ἔξετασις, παλινούστησις κ.λπ.) ἡ καθιέρωσις εἰδικοῦ μισθολογίου διὰ τοὺς ἀλλοδαποὺς πτητέον ὑπὸ πάντων, ἡ τήρησις στατιστικῶν στοιχείων διὰ τοὺς ναυτικούς τούτους κλπ.

#### Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

• Ο μέγας ὅμως ἀνταγωνισμός, ὡς καὶ ὄλλοτε ἀναφέραμε, θὰ γίνῃ εἰς τὴν ἀναπτυσσομένην τουριστικὴν ἀγορὰν τῆς Μεσογείου καὶ δὴ τῆς Ἀνατολικῆς. Προσφέρεται ἡ περιοχὴ αὐτὴ διότι παρουσιάζει ποικιλίαν ἐντυπώσεων, μεσατοπολιτικῶν, θαυμάσια τοπία κ.πλ. Οἱ δυνάμεινοι νὰ ἔχουν υπεύθυνον γνόμην ἐπὶ τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ μας ὑπογραμμίζουν διὰ τὸν θαλασσίου τουρισμού τοῦ Αιγαίου πρέπει νὰ διαφυλαχθοῦν ὡς κόρην ὄφελού. Κατ' ούδενα τρόπον πρέπει νὰ ἔπιπτε τὴν ἀκτέλεσης κρουαζιέρων εἰς πλοΐας ὑπὸ ξένας σημαίας, διότι τὰ πάμπολλα ἐλληνικὰ καὶ ὑποδειγματικὰ σκάφη μας θὰ ἔχτοπισθοῦν.

• Αφ' ἔτερου, οἱ ιθύνοντες τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ μας ἐπισημαίνουν τὰς ζημιάς τὰς ὡς ποιαὶ ὑπέστησαν ἐκ τῆς πτώσεως τοῦ δολλαρίου. Παρὰ τὴν σταθερὰν ίσοτιμίαν τῆς δραχμῆς ἔναντι τοῦ ἀμερικανικοῦ νομίσματος, η πτώσισις ἀντανακλά ἐν 'Ελλάδι εἰς ἀπολύτους τιμάς δεδομένου διὰ τὸ διασταύρωμα τουρισμός μας, ὁ ὅποιος εἰναι ἐξαγωγικὸν προϊόν ἀποτελεῖ τὰ 50% τῶν πρὸς 'Αμερικήν ἔξαγωγῶν. 'Εάν δὲ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦν ἔτους αἱ τιμαὶ τῶν ἔνοδοσχείων εἰς τὴν 'Ελλάδα αὐξήθουν κατὰ 20%, ηθελον δὲ συνάρματος επέλθει καὶ ἄλλαι τυχόν νομισματικαὶ ἀνακαστατάξεις —ώς ἡ φημολογούμενη ἡ συνιστωμένη ἀπὸ τὸ ὥρισμένους κύκλους ἀντατίμοτις τῆς δραχμῆς— τότε τὸ κόστος τῆς ἐν 'Ελλάδι παραμονῆς θὰ ηγείσηται εἰς δολλάρια. Πρὸ τῆς οὕτω διαγραφομένης καταστάσεως, οἱ πλοιοκτῆται κρουαζιερόπλοιοι ἔναζητούν ήδη τρόπου πριμοδημόσιας τοῦ τουριστικοῦ δολλαρίου.

• Τέλος, δέον νὰ ἀναφερθῇ διὰ τὸ μία ἀξιολόγως ἔξελισσομένη περιοχὴ εἰς τὸν χώραν τῆς Μεσογείου εἶναι ἡ Αἴγυπτος, προσφερομένη τώρα διὰ χειμερινάς κρουαζιέρας. Τουριστικὸν ἐνδιαφέρον ὑπῆρχε πάντοτε διὰ τὴν χώραν τῶν Φαραώ, λόγω, δημως, τῆς ἐμπολέμου καταστάσεως, παρετηρήθη ὀνάσσησις τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος. "Ηδη, κατόπιν «παγώματος» τοῦ μεσανατολικοῦ ἐπὶ ξέστείαν, τὰ τουριστικὰ γραφεῖα εύρον ἀνταπόκρισιν μεταξὺ τοῦ εύρωπακοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινού διὰ τὴν διοργανώσεως ὀλιγομέρων χειμερινῶν κρουαζιέρων εἰς τὴν Αἴγυπτον.

κ. δούκας

## "CATALINA" LTD ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ  
"Η πειρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν  
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΝ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



## ΜΕΤΑ ΜΑΚΡΑΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΝ

# ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ “Η ΕΣΤΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ”

### 'Εδημοσιεύθη τὸ σχετικὸν Νομοθετικὸν Διάταγμα

Η 'Εστια τῶν Ναυτικῶν, τὸ ἴδρυμα, ὅπερ παντοῖαν θὰ δύναται νὰ προσφέρῃ τὴν συμπαράστασιν καὶ τὴν ψυχαγωγίαν εἰς τὸν ταλαιπωρημένον ναυτικόν, ἔλειπεν, ὡς μὴ ὥφειλεν, ἀπὸ τὴν ναυτιλλομένην Ἑλλάδα. Διὰ τοῦ κατωτέρου δημοσιευμένου Νομοθετικοῦ Διατάγματος πληρούται τὸ κενόν. Εἰς τὸν Πειραιᾶ συνιστάται, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν λειτουργουσῶν εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ Κόσμου, ἡ 'Εστια τοῦ Ναυτικοῦ. Οἱ σκοποὶ καὶ ὁ τρόπος τῆς λειτουργίας της καθορίζονται διὰ τοῦ Διατάγματος.

#### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ**

#### **«ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ»**

#### **ΑΡΘΡΟΝ 1**

#### **ΦΟΡΕΥΣ — ΕΔΡΑ — ΕΠΟΠΤΕΙΑ**

1) Διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς οἰκονομικῆς, πνευματικῆς καὶ κοινωνικῆς καταστάσεως τῶν ναυτικῶν ουνίσταται νομικὸν πρόσωπον ίδιωτον δικαίου ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐστιά Ναυτικῶν», ἐδρεύον ἐπὶ τῆς Πειραιᾶς.

2) Αἱ ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων προβλέπονται ἀρμοδιότητες τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας ἐπὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν.

#### **ΑΡΘΡΟΝ 2**

#### **ΣΚΟΠΟΣ**

Η 'Εστια Ναυτικῶν σκοπὸν ἔχει:

1) Τὴν παροχὴν εἰς τοὺς εὐρισκομένους μακράν τῶν ἑστιῶν τῶν ναυτικῶν προσωρινῆς διανυκτερεύσεως καὶ ἐνδιαιτήσεως ἐντὸς καταλλήλων πρὸς τοῦτο οἰκημάτων.

2) Τὴν παροχὴν ψυχαγωγίας εἰς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τῶν, δι' ὄργανώσεως ἐκδρομῶν, ταξιδίων, ἐορτῶν ἢ καλλιτεχνικῶν καὶ μορφωτικῶν ἐκδηλώσεων.

3) Τὴν παροχὴν δωρεάν νομικῶν συμβουλῶν εἰς τοὺς ἔχοντας ἀνάγκην ναυτικοὺς καὶ τάς οἰκογενειάς αὐτῶν.

4) Τὴν δημιουργίαν ἐν Πειραιῇ ναυτικοῦ ἐντεκτηρίου ἐπὶ σκοπῷ ἐνημερώσεως τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν ἀπασχολούντων αὐτοὺς ἐπαγγελματικῶν θεμάτων.

5) Τὴν παροχὴν ὑποτροφίῶν εἰς τέκνα ναυτικῶν ἀριστεύοντα ἢ πρωτεύοντα εἰς ναυτικὰς σχολάς ἢ ἀνωτάτας σχολάς.

6) Τὴν ἐνημέρωσιν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν περὶ τῆς συντελουμένης προσδόου εἰς τὸν κοινωνικὸν καὶ οἰκονομικὸν τομέα.

7) Τὴν χορήγησιν γαμηλίου βοηθήματος εἰς θυγατέρας ναυτικῶν.

8) Τὴν ἔκτακτον οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν ἔχοντων ἀνάγκην ναυτικῶν εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις.

9) Τὴν εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις ἀντιμετύπισιν, ἀντὶ τοῦ κατὰ νόμον ὑποχρέου πλοιοκτήτου δόγμα τοῦ ἐπείγοντος, ἐν δῷ ἢ ἐν μέρει, ἀμέσων καὶ ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν τῶν ναυτικῶν προκυπτουσῶν ιδίᾳ ἐξ ἀδυναμίας τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ίκανοποίησιν ἀξιώσεων πρὸς διατροφήν, ἐνδιαιτήσιν, ιατροφαρμακευτικὴν περιθαλψιν καὶ παλινόσησιν κατὰ τὰ διὰ κανονισμοῦ λεπτομέρεστερον καθοριζόμενα, καὶ

10) Τὴν συμπαράστασιν εἰς τὰς οἰκογενειάς τῶν ναυτικῶν καὶ ιδίᾳ τῶν τέκνων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀπουσίας τῶν ναυτικῶν.

#### **ΑΡΘΡΟΝ 3**

#### **ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ**

1) Η 'Εστια Ναυτικῶν διοικεῖται ὑπὸ ἐπαταλεοῦντος Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἀποτελουμένου ἐκ α) τοῦ ἐκάστοτε Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, β) ενὸς ἀνωτέρω ὑπαλλήλου τῆς Γενικῆς Διήσεως Ἀπασχολήσεως τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, γ - δ) δύο ἐκ προσώπων ἐκ τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, ἐπιλεγομένων ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οἰκονομίας ἐκ διπλασίου ἀριθμοῦ μελῶν ὑποδεικνυμένων ὑπὸ τῆς Διοικήσεως τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, ε - στ) δύο ἐφοπλιστῶν ἐπιλεγομένων ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οἰκονομίας ἐκ διπλασίου ἀριθμοῦ μελῶν, ὑποδεικνυμένων ὑπὸ τῆς 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν (Ε.Ε.Ε.) καὶ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) καὶ ζ) ενὸς προσώπου ἀνεγνωρισμένου κύρους καὶ ειδικοῦ ἐπὶ κοινωνικῶν θεμάτων ἐπιλεγομένου ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οἰκονομίας.

2) Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. δρίζεται ὑπὸ ἐκάστοτε Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας. Τούτον ἀπόντα ἡ κωλύμενον ἀναπλήρῳ δὲ 'Αντιπρόεδρος δόστις ἐκλέγεται εἰς τὴν πρώτην συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ μυστικῆς ψηφοφορίας. 'Εκδοτος τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. δρίζονται, διὰ τῆς πράξεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εθνικῆς Οἰκονομίας περὶ συγκροτήσεως αὐτοῦ, ἀναπληρωταί. Η θητεία τῶν λοιπῶν, πλὴν τοῦ Προέδρου, μελῶν δρίζεται διετής.

3) Τὸ Δ.Σ. εὑρίσκεται ἐν ἀπαρτίᾳ παρόντων πέντε μελῶν αὐτοῦ, ἐν οἷς ἀπαραιτήτως, ὁ 'Πρόεδρος ἢ δὲ 'Αντιπρόεδρος.

Αἱ ἀποφάσεις λαμβάνονται διὰ πλειοψηφίας τῶν παρόντων μελῶν.

# SOL

Always at  
your service



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST  
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

'Εν ισοψηφία ύπερισχυει ή γνώμη ύπερ ής έδοθη ή ψήφος του Προέδρου.

Εις τάς συνεδριάσεις λαμβάνει μέρος ό διευθυντής της Εστίας Ναυτικών, ανευ ψήφου.

Γραμματεύς του Δ.Σ. δρίζεται ύπο του Προέδρου είς έκ των υπαλλήλων της Εστίας Ναυτικών. Μέλος του Δ.Σ. άντικαθισταται δι' αποφάσεως του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας κατόπιν ήτιολογημένης προτάσεως του Δ.Σ.

#### ΑΡΘΡΟΝ 4

#### ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ

1) Το Δ.Σ. αποφασίζει έπι παντός θέματος πρός έκπληρωσιν των σκοπών της Εστίας Ναυτικών. Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. ή, τούτου κωλυμένου, ο άντιπρόεδρος έκπρωσει την Εστίαν Ναυτικών έξωδικως και δικαστικώς.

2) Διά Κανονισμού έκδιδομένου ύπο του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας δρίζονται τά τών συνεδριάσεων καὶ ὁ τρόπος λειτουργίας του Δ.Σ., τὰ καθήκοντα καὶ ἀρμοδιότητες του Προέδρου καὶ τῶν μελών του Δ.Σ., τὰ τῆς συντάξεως καὶ υπογραφῆς τῶν πρακτικῶν, τὰ τῆς άντικαταστάσεως τῶν μελών του Δ.Σ., τὰ τῆς ἀπόσημωσεως τῶν μελών καὶ πᾶσα ἄλλη λεπτομέρεια ἀναφερομένη εἰς τὴν λειτουργίαν του Δ.Σ.

3) Δι' αποφάσεως του Δ.Σ. προσλαμβάνεται καὶ ἀπολύτεται ὁ Διευθυντής της Εστίας Ναυτικών.

#### ΑΡΘΡΟΝ 5

#### ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΟΣ

1) Δι' αποφάσεως του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας δρίζεται ως Κυβερνητικός

Ἐπίτροπος ἀνώτατος η ἀνώτερος ύπαλληλος τῆς Γεν. Δ) νοεως Ἀπασχολήσεως τοῦ υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, ἐπί διετή θητεία, μετά τοῦ ἀναπληρωτού αὐτοῦ.

2) Ο Κυβερνητικός Ἐπίτροπος καλεῖται ύποχρεωτικῶς καὶ μετέχει σκέψης τῶν συνεδριάσεων του Δ.Σ., παρακολουθών τὴν νομιμότητα τῶν λαμβανομένων ύπο του Δ.Σ. αποφάσεων, λαμβάνει τὸν λόγον ἐπί παντός συζητουμένου θέματος.

3) Ἐν ἡ περιπτώσει ὁ Κυβερνητικός Ἐπίτροπος θεωρήσῃ ὅτι ἀπόφασις του Δ.Σ. ἀντίκειται πρὸς τὸν νόμον ή τὸν Κανονισμόν, ύποτοντες ἔνοτασιν πρὸς τὸν υπουργό Εθνικής Οικονομίας ἐντὸς ἀποκλειστικῆς πενθμέρου προθεσμίας ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς αποφάσεως.

4) Ὁ υπουργός Εθνικής Οικονομίας ἐντὸς 150μέρου προθεσμίας ἀποφαίνεται ἐπὶ τῆς ὑποβληθείσης ἔνοτασεως, δυνάμενος νὰ διατάξῃ καὶ τὴν ἀναστολὴν ἑκτελέσεως τῆς προσδηθείσης αποφάσεως. Παρελθούσῃ ἀπράκτου τῆς προθεσμίας ταύτης, η ἀπόφασις καθίσταται ὁριστικὴ καὶ ἑκτελεστή.

#### ΑΡΘΡΟΝ 6

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Διὰ τῶν Κανονισμῶν καταρτιζομένων ύπο του Δ.Σ. τῆς Εστίας Ναυτικῶν καὶ Ἑγκρινομένων μετὰ η ἀνευ τροποποιήσεων καὶ συμπληρώσεων δι' αποφάσεων τοῦ υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ρυθμίζονται οἱ λεπτομέρειαι εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν διοικητικὴν ὄργανων τῆς Εστίας Ναυτικών, τὴν πρόσληψιν τοῦ ἀπαιτουμένου πρωσωπικοῦ, τὴν οἰκονομικὴν διαχείρισιν καὶ λογιστικὸν, τὴν λειτουργίαν τῶν ξενώνων, καὶ πάντα ἔτερον θέμα

ἀποβλέπον εἰς τὴν πραγμάτωσιν τῶν σκοπῶν τῆς Εστίας Ναυτικῶν.

#### ΑΡΘΡΟΝ 7

#### ΠΩΡΟΙ

1) Ως πόροι τῆς Εστίας Ναυτικῶν καθορίζονται :

α) Μηνιαία εἰσφορά τῶν πλοιοκτητῶν πλοίων, πλὴν τῶν τοιούτων τοῦ ἔδαφου γ' τοῦ παρόντος, οἰασδήποτε κατηγορίας καὶ χωρητικότητος ύπο ἐλληνικὴν σημαίαν ἢ πλοίων ύπο ζένην σημαίαν συμβεδλημένων ἀσφαλιστικῶν μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνερχομένη εἰς τὸ ἐν είκοστὸν τέταρτον (1)24) τοῦ δασικοῦ ἡμερομισθίου τοῦ ναυτικοῦ.

β) Μηνιαία εἰσφορά τῶν ναυτικῶν ἀνερχομένη εἰς τὸ δωδέκατον (1)12) τοῦ δασικοῦ ἡμερομισθίου αὐτῶν.

γ) Πρόσθετος μηνιαία εἰσφορά τῶν ναυτικῶν τῶν ὑπηρετούντων εἰς πλοία οἰασδήποτε κατηγορίας καὶ χωρητικότητος ύπο ἐλληνικὴν σημαίαν, νηολογημένα δάσει ύπουργικῶν αποφάσεων δυνάμει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ν. 8) τος 2687)1973, ισόποσος πρὸς προσαύξησιν τοῦ δασικοῦ αὐτῶν μισθοῦ, ἐκάστοτε καθοριζομένην διὰ συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ύπουργαφομένης μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Τὸ ποσόν τῆς εἰσφορᾶς ταύτης δύναται διὰ μεταγενεστέρων συλλογικῶν συμβάσεων.

'Υπόχρεοι ναυτικοί κατὰ ύπο στοιχεία 6' καὶ γ' τῆς παραύσης παραγράφου θεωρούνται 'Ἐλληνες καὶ ἀλλοδαποί ναυτικοί, ναυτολογημένοι ἐπὶ πλοία ύπο ἐλληνικὴν σημαίαν, η πλοίων ύπο ζένην σημαίαν συμβεδλημένων ἀσφαλιστικῶν μετὰ τοῦ ΝΑΤ.

'Εφ' ὅσον η ἐν τῷ πλοίῳ ύπηρεσία τοῦ

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε. ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ MEANDROS LINES LTD



TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ:

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN  
DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΥΠΑΘΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΙΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ — ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΧΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΡΩΣΙΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝ  
ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΑΙΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ

#### ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

##### ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΣΚΟΥΖΕ 1,

##### ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ.: ΙΟΠΑΡ  
ΤΗΛΕΦ. : 4523 541  
4523 543  
ΤΕΛΕΞ : 21-2290  
21-2144

##### ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA  
Y COMERCIAL  
AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES

CABLES : MINOTAUROS  
TELEPH. : 33-2615  
34-2673  
12-2306AR KHIOS  
TELEX : 12-2306 KHIOS

##### ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ

CHADWICK WEIR  
NAVEGACION LTD.  
CERRITO 302

MONTEVIDEO

CABLES : CHADWEIR  
TELEPHONES : 86174  
90224

##### ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

MEANDROS SHIPPING  
OPERATORS (PTY) LTD.  
P.O.B. 1404 — CAPE TOWN

WATSON'S SHIPPING (PTY) LTD.  
30 BAY TERRACE  
DURBAN — NATAL

SOC. TRANSITARIA  
MOCAMBIQUE  
MAJOR ARAUZO 322  
P.O.B. 329  
LOURENCO MARQUES

## Tà νέα σύνορα τῶν κρατῶν

# Η ΚΑΤΟΧΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

"Οπισθεν τοῦ μεταξὺ 'Ισλανδίας καὶ Βρετανίας «Πολέμου τῆς Ρέγγας» διεξάγεται πόλεμος εἰς παγκόσμιον ἔκτασιν περὶ τὴν κατοχὴν τῆς θαλάσσης. Οἱ 'Ισλανδοί, ἀφοῦ κατηγόρησαν τοὺς Βρετανούς ὅτι «εἰλέπτουν τὴν μέργαν τῶν ἀπηγορεύσαν εἰς τὰ πλοῖα τῶν τελευτοίων νὰ πλησιάζουν τὰς ἀκτὰς τῶν ἐγγύτερων τῶν 50 ναυτικῶν μιλίων. Οἱ Βρετανοί ἀντέδρασαν κατὰ τῆς τοιαύτης ἀπαγορεύσεως, πρὸς προστασίαν δὲ τῶν ἀλιευτικῶν των ἀπέτειλαν τὴν ζώνην ἀλιείας τρεῖς φρεγάδας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, δύο σκάφη ἑφδιασμοῦ, 4 ρυμουλκά, ἀεροσκάφη τύπου «Νίμροντ» καὶ ἐλικόπτερα. Οἱ 'Ισλανδοί μὴ καμφθέντες ηνοίχαν πύρ ἐναντίον βρετανικού σκάφους. Οὕτως ἐδημιουργήθη κατάστασις ἀντιμετωπίσεως τῶν διστακένων μερῶν «σῶμα πρὸς σῶμα».

'Ἐν τούτοις, αὐτὴ ἡ ἀψιμαχία, ἥτις φαίνεται ὡς εὐθέως δημιουργηθεῖσα ὑπὸ «γενναίων πλοιάρχων» καταδεικνύει ἑξοφθάλμων ποίᾳ ἡ ἐνεστώσα κρατούσα κατάστασις ἐπὶ τῶν θαλασσῶν. Πόλεμος διὰ τὴν κατοχὴν δῶλων τῶν ὑδάτων, διστις φέρει ἀντιμέτωπα τὸ σύνολον τῶν μικρῶν κρατῶν, ὑποστηριζομένων ὑπὸ τῆς Κίνας, κατὰ τοῦ κοινοῦ μετώπου τῶν μεγάλων, ὅπερ ἔχουν σχηματίσει 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ Σοβιετικὴ 'Ενωσις, ἡ Μεγάλη Βρετανία, καὶ ἡ Γαλλία.

'Ο στόχος εἶναι διπλοῦς. Στρατηγικὸς καὶ οἰκονομικός. 'Ελεγχος τῆς κυκλοφορίας τῶν σκαφῶν καὶ ἀεροσκαφῶν καὶ πρὸ παντὸς κατανομὴ τοῦ μυθικοῦ πλούτου, διστις ἔξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ κείται εἰς τὰς ἀδύσσους.

Οἱ ιχθεῖς ἀποτελοῦν πλούτον, ἀλλὰ ὑπὲρ πάντα, πλούτον ἀποτελοῦν τὰ κοιτάσματα τῶν ὑδρογονανθράκων. 'Ηδη τὸ 15-20% τοῦ παγκοσμίου παραγομένου πετρελαίου προέρχεται ἀπὸ ἔξαγωγὴν ἐπὶ τῆς θαλάσσης. 'Ἐκτὸς ὅμως τῶν ὑδρογονανθράκων ὁ θαλάσσιος θυθὸς διαθέτει μεταλλεύματα. 'Ἐν τῇ θαλάσσῃ ὑπάρχουν ἄπαντα τὰ γνωστά στοιχεῖα τῆς φύσεως: μαγνήσιον, χαλκός, νικέλιον, σιδηρός, μόλυβδος, κοβάλτιον.

'Ἐνῷοι οἱ Γάλλοι δὲν προσβλέπουν πρὸς τὴν Πολυνησίαν παρὰ ὡς πρὸς πεδίον ἐκτελέσεως πυρηνικῶν αὐτῶν δοκιμῶν, οἱ 'Ιάπωνες, 'Αμερικανοί καὶ Γερμανοί συνενούνται ἵνα ἐπιτύχουν τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ταχυτέραν ἐκμετάλλευσιν τῆς μεταλλευτικῆς δυναμικότητος τοῦ θαλασσίου θυθοῦ.

'Ο θαλασσίος θυθὸς διαθέτει ἀκόμη καὶ

φωσφάτα. Τεράστια τοιαῦτα κοιτάσματα ἀπεκαλύφθησαν κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς 'Αμερικῆς, τῆς 'Αφρικῆς καὶ τῆς Αύστραλίας.

'Απὸ τοῦ 1968 ἡ ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν συσταθείσα «έπιτροπή τοῦ θαλασσίου διμοῦ» προπαρασκεύαζε τὴν διάσκεψιν τοῦ Συντιαγό, μέχρι σήμερον ὅμως ἐπετεύχθησαν μόνον προκαταρκτικά τινα στοιχεῖα. 'Ἐν τούτοις, ἰδη — ἔκθεσις εύνοούσα τὰ μικρὰ κράτη — ἴναγκασε τὰς μεγάλας δυνάμεις νὰ προδοῦν εἰς νομικάς τινας προβλέψεις. Πρόκειται περὶ τοῦ καθεστώτος ὃπερ θὰ καθορίζει τὰ νέα θαλασσία σύνορα τοῦ κόσμου.

Χωρικὴ θάλασσα: 'Αποτελεῖται ἐκ λωρίδος εύρους 12 ναυτικῶν μιλίων (22 χιλιομέτρων) διηκούσης κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν, ἐφ' ἧς τὸ παράκτιον κράτος θὰ ἀσκήσῃ πλήρη κυριαρχικὰ δικαιώματα.

'Ηδη ἐπικρατεῖ ἀναρχία. Αἱ ναυτικαὶ δυνάμεις, μὲ ἐπικεφαλῆς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν διετείνοντο πάντοτε ὅτι οἱ στόλοι των δικαιουμένων, διστις φέρει ἀντιμέτωπα τὸ σύνολον τῶν μικρῶν κρατῶν, ὑποστηριζομένων ὑπὸ τῆς Κίνας, κατὰ τοῦ κοινοῦ μετώπου τῶν μεγάλων, ὅπερ ἔχουν σχηματίσει 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ Σοβιετικὴ 'Ενωσις, ἡ Μεγάλη Βρετανία, καὶ ἡ Γαλλία.

'Ο στόχος εἶναι διπλοῦς. Στρατηγικὸς καὶ οἰκονομικός. 'Ελεγχος τῆς κυκλοφορίας τῶν σκαφῶν καὶ ἀεροσκαφῶν καὶ πρὸ παντὸς κατανομὴ τοῦ μυθικοῦ πλούτου, διστις ἔξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ κείται εἰς τὰς ἀδύσσους.

Οἱ ιχθεῖς ἀποτελοῦν πλούτον, ἀλλὰ ὑπὲρ πάντα, πλούτον ἀποτελοῦν τὰ κοιτάσματα τῶν ὑδρογονανθράκων. 'Ηδη τὸ 15-20%

τοῦ παγκοσμίου παραγομένου πετρελαίου προέρχεται ἀπὸ ἔξαγωγὴν ἐπὶ τῆς θαλάσσης. 'Ἐκτὸς ὅμως τῶν ὑδρογονανθράκων ὁ θαλάσσιος θυθὸς διαθέτει μεταλλεύματα. 'Ἐν τῇ θαλάσσῃ ὑπάρχουν ἄπαντα τὰ γνωστά στοιχεῖα τῆς φύσεως: μαγνήσιον, χαλκός, νικέλιον, σιδηρός, μόλυβδος, κοβάλτιον.

'Ἐνῷοι οἱ Γάλλοι δὲν προσβλέπουν πρὸς τὴν Πολυνησίαν παρὰ ὡς πρὸς πεδίον ἐκτελέσεως πυρηνικῶν αὐτῶν δοκιμῶν, οἱ 'Ιάπωνες, 'Αμερικανοί καὶ Γερμανοί συνενούνται ἵνα ἐπιτύχουν τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ταχυτέραν ἐκμετάλλευσιν τῆς μεταλλευτικῆς δυναμικότητος τοῦ θαλασσίου θυθοῦ.

'Η πατρώα θάλασσα: Πρόκειται περὶ τοῦ καταβλέπουν τιμῆματος ἵνα ὑποχωρήσουν ἐκ τῆς θέσεως αὐτῶν αἱ 17 προαναφερθεῖσαι χώραι. 'Η εκφραστὶς ἡ δρός εἶναι λατινοαμερικανική. Η πατρώα θάλασσα θὰ καλύπτη ζώνην εύρους 200 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τοῦ ὄριου καὶ κατὰ μῆκος τῶν χωρικῶν ὑδάτων.

'Η πατρώα θάλασσα θέλει ὑποκαταστήσῃ

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTROMATOS

TELEPHONES: 61 20 91  
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254  
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93  
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
P. O. BOX: 210266

### ΑΡΘΡΟΝ 8

ναυτικοῦ είναι μικρότερα τῶν 15 ἡμερῶν, δὲν καταβάλλεται ὑπὸ τῶν ὑποχρέων εἰσφορά διὰ τὸν ἀντιστοίχον μηνα. Διὰ ὑπερεσίαν 16 ἡμερῶν καὶ ἄνω καταβάλλεται εἰσφορά ἐνὸς μηνός.

δ) 'Η ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου δ' τοῦ ἀρθρου 6 τοῦ κωδικοποιημένου νόμου 551) 1914 προβλεπόμενη ἀπόζημιάσις τῶν θησαυρών συνεπείᾳ ἀτυχήματος ναυτικῶν.

ε) Δωρεαί, κληρονομίαι καὶ κληροδοτήματα ὑπὲρ τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν.

2) Τὸ Δημόσιον καὶ οἱ ὄργανοι τοπικῆς αὐτοδιοικήσεως, μετ' ἔγκρισιν τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ τῶν ὑπουργείων 'Εσωτερικῶν ἀντιστοίχως, δύνανται νὰ παραχωροῦν δωρεάν ὑπὲρ τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν, κατὰ πλήρη κυριότητα, κατάλληλα γήπεδα πρὸς ἀνέγερσιν κτιρίων καὶ δημιουργίαν ἐγκαταστάσεων χρησίμων διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν σκοπῶν αὐτῆς.

3) Αἱ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσπραττόμεναι κατὰ τὰς κειμένις περὶ αὐτοῦ διατάξεις εἰσφοραὶ κατατίθενται ἐντὸς προθεσμίας ἔξι μηνῶν εἰς εἰδικὸν λογαριασμὸν ὑπὲρ τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν παρὰ 'Ελληνικὴ Τραπέζη, ὥριζομένη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν. Εἰς τὸν εἰδικὸν τούτον λογαριασμὸν κατατίθενται ὑποχρεωτικῶς ἀπαντα τὰ κεφάλαια τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν.

### ΑΡΘΡΟΝ 9

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ

1) 'Η οἰκονομικὴ καὶ λογιστικὴ λειτουργία τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν διενεργεῖται κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις Κανονισμοῦ καταρτιζομένου ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. αὐτῆς. 'Η διαχείρισις ἐνεργεῖται τῇ βάσει προϋπολογισμοῦ, συντακοσμένου ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. καὶ ἀρχομένου τὴν Ιην 'Ιανουαρίου ἐκάστου ἔτους καὶ λήγοντος τὴν 31ην Δεκεμβρίου τοῦ ίδιου ἔτους.

2) 'Ο ἐλεγχος τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως είναι ἀπολογιστικός. 'Ο ἐλεγχος σύντος ἀσκεῖται μετὰ τὴν λήξιν τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους ὑπὸ τριμελοῦς ἐπιτροπῆς, ἀποτελουμένης ἔξι ἐνὸς ἀνωτέρου ὑπαλλήλου τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως 'Απασχολήσεως τοῦ ὑπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, ἐνὸς ὑπαλλήλου τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους καὶ ἐνὸς ὑπαλλήλου τοῦ 'Ελεγκτικοῦ Συνεδρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ν.δ. 1264) 1942 καὶ ν. 2241) 1952 περὶ οἰκονομικῆς ἐπιθεωρήσεως, ὡς ἐκάστοτε αὐταὶ ισχύουν.

Εἰς τὴν ὡς ἄνω τριμελή ἐπιτροπήν καταβάλλεται ἀπόζημιάσις καθοριζόμενη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν.

3) Τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ., ὡς καὶ οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως ὑπαλλήλοι τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν, εύθυνονται ἀτομικῶς διὰ πάσαν παράβασιν ἡ πλημμελὴ ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων των.

'Εν 'Αθήναις τῇ .....

OI 'ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

N. H. ΕΦΕΣΙΟΣ

Οἰκονομικῶν

I. ΚΟΥΛΗΣ

τὴν μέχρι σήμερον ζώνην ἀλιείας, ἣν χώραι τινές, ὡς ἡ Ἰσλανδία, οἰκειοποιήθησαν μονομερῶς, ὡς καὶ τὴν ἡπειρωτικὴν ὑφαλοκρηπίδα. Ἡ ἡπειρωτικὴ ὑφαλοκρηπίδα ἀποτελεῖ ἐφέρεις τοῦ Προέδρου Τρούμαν, δοτὶς ἐφέύρεις τὸ δρόνον κατὰ τὸ 1945, ἵνα οἰκειοποιηθῇ τὸ πλούσιον εἰς πετρέλαιον ὑπέδαφος παρὰ τάς ἀκτὰς τῆς Καλιφορνίας καὶ τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ. Ὁ τοιοῦτος δρός ἀποτελεῖ ἐνοικικὴν ἀστειότητα. Διὰ τοῦ δροῦ εἴπειρωτικὴ ὑφαλοκρηπίδα νοεῖται ὁ θαλάσσιος βυθὸς ἀπὸ τοῦ ἔχους τῆς ἀκτῆς, μέχρι τοῦ σημείου ἑκείνου, καθ' ὃ τὰ βυθίσματα τῶν ὑδάτων ἐπιτέρπουν τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ φυσικοῦ πλούτου.

Αἱ εἰς τὴν πατρώναν θάλασσαν εὐρισκόμεναι πηγαὶ φυσικοῦ πλούτου διαφύλασσονται ὑπὲρ τῆς παρακτίου χώρας.

Οἱ πόλεμοι τῆς «γαρίδας» καὶ τοῦ «ἀστακοῦ», ἔφερον ἀντιμετώπους ἀπὸ μακροῦ τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Βραζιλίαν ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Σοβιετικὴν. Ἔνωσιν ἀπὸ τῆς ἑτέρας. Μετέπειτα ἐπηκολούθησεν ὁ πόλεμος τοῦ «τούνου» μεταξὺ Ἀμερικανῶν καὶ Περούβιων.

Ἐγεννήθη ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἄρχη τῶν ἐνδημούντων καὶ ἀποδημητικῶν ἰχθύων. Κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς, οἵτινες εἶναι πάντοτε ἀρκετά εὐφάνταστοι, ὑφίστανται ἰχθεῖς ἐνδημικοί, οἵτινες ἀνήκουν εἰς τὴν παράκτιον χώραν, ἀλλὰ καὶ ἀποδημητικοὶ τοιοῦτοι, οἵτινες τὴν μίαν ἡμέραν εὐρίσκονται εἰς θέσιν τινὰ καὶ τὴν ἐπομένην ἀλλαχοῦ. Οἱ τελευταῖοι αὐτοὶ ἰχθεῖς δέοντες νὰ ἀνήκουν εἰς πάντας, ἥτοι εἰς ἑκείνον δοτὶς ἥθελε τοὺς ἀλιεύσει.

Ἐν τῷ Ἀτλαντικῷ Ὡκεανῷ οἱ Σοβιετικοὶ ἔχουν τὰς αὐτὰς δυσχερείας μετὰ τῶν Οὐραγούσιανῶν. Οἱ Ἰάπωνες ἐπέλυσαν τὸ πρόβλημα ἀποδεχθέντες νὰ καταβάλουν δικαιώματα ἀλιείας πρὸς τὰς παραλίους χώρας. Ἡ Γαλλία ἵνα ἐπιτύχῃ νὰ ἔξακολουθήσῃ παραμένουσα, σσον ἀφορᾶ τὴν ἀλιείαν, εἰς τὸ Μαρόκον συνέπηξε μετὰ Μαροκινῶν μικτὰς γαλλομαροκινάς ἐταῖριας.

Αἱ χώραι τοῦ τρίτου κόσμου ἐλπίζουν διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν ὅτι ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ τῆς «ἀποικιοκρατίας τῆς θαλάσσης». Αὐτὴν ἡ ίδεα θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀνορθόδο-

ξον κατανομὴν ἀπασῶν τῶν κλειστῶν θαλασσῶν. Ἐν τῇ Μεσογείῳ δὲν θὰ ύφισταται πλέον «ἀνοικτὴ θάλασσα», ἔξαιρέοις ἐκτάσεως περιλαμβανομένης ἑντὸς μικροῦ τριγώνου κειμένου μεταξὺ Λιβύης - Ἐλλάδος καὶ Ἰταλίας. Γὸ τρίγωνον αὐτὸν δὲν θὰ διαφύγῃ τῆς προβλεπομένης διαχείρισεως ὑπὸ τοῦ νέου καθεστώτος τῶν ὥκεανων.

Οὕτω μὲ καθυστέρησιν 20 αἰώνων, ἐνίκησαν οἱ Ρωμαῖοι καθ' οὓς ἡ θάλασσα εἶδε νὰ ἀνήκῃ εἰς τὸν κατέχοντα τὴν ἔχονταν «Εσοπίπινη Μαρία».

Διεθνῆς θάλασσα: Ἡ πέραν τῶν 200 ναυτικῶν μιλίων θάλασσα θὰ ἀνήκῃ εἰς πάντας εἰς ὅ,τι αφορᾷ μόνον τὴν ἐπιφάνειαν αὐτῆς. Ὁ βυθὸς τῶν ὥκεανων καὶ οἱ ἐν αὐτῷ πηγαὶ φυσικοῦ πλούτου ἐκπρύχθησαν «εκοινωνίας ιδιοκτησία τῆς ἀνθρωπότητος».

Ἡ διάσκεψις τοῦ Σαντιάγο θὰ δημιουργήσῃ μηνύνταν νέαν Διεθνῆ Ἀρχήν ἢτις θὰ ἀναλάβῃ τὴν διαχείρισιν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης. Τὸ δργανον τούτο θὰ ἐκδίδῃ τὰς εἰδικάς ἀδείας ἐκμεταλλεύσεως καὶ θὰ εἰσπράττῃ μέρος τοῦ ἐνεργητικοῦ. Τὰ σύντομα συγκεντρούμενα χρηματικά ποσά, θὰ καταβάλλωνται πρὸς τὰς πτωχοτέρας τῶν χωρῶν.

Ἡ ἀνώτερωα ίδεα προεβλήθη κατὰ τὸ ἔτος 1967 ὑπὸ τῆς Μάλτας καὶ ὑπεστρίχθη ὑπὸ τῶν Ἀμερικανῶν ἐπιχειρηματιῶν. Οἱ τελευταῖοι ἐπιτιμοῦν τὴν ἔξασφάλισην ὑπάρχεως καθεστώτος ὅπερ θὰ ἐπιτέρπῃ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν βυθῶν της θαλασσῆς τῶν ἄνευ κινδύνου παρεμβάσεως ἐκ μέρους κράτους τινὸς ή ἐνδεχομένων συναγωγῶν.

Ὦς ἔκ τῶν ἄνω ἀρχῶν δημιουργεῖται ἕτερα διαφορὰ ἀναφερομένη εἰς τὸ καθεστώς τῶν Στενῶν. Ἐπέκτασίς τῶν χωρικῶν ὑδάτων εἰς 12 ναυτικὰ μίλια σημαίνει τὴν παράδοσιν τῶν 116 κυριωτέρων Στενῶν τοῦ Πλανήτου μας εἰς παράκτια κράτη. Τινὲς τῶν θαλασσῶν ὧς τὰ Δαρδανέλλια καὶ τῆς Μαλάκας διέπονται ὑπὸ σαφῶν καθωρισμένου καθεστώτος. Ἀλλὰ διὰ τὰ πλείστα τῶν Στενῶν δὲν ύφιστανται κείμενα οιασδήποτε φύσεως, καθορίζοντα τὰ τοῦ καθεστώτος αὐτῶν.

Ἐμπορικὸν ἡ πολεμικὸν σκάφος θὰ δύνα-

ται νὰ πλέῃ ἀκαλύτως εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν ἡ εἰς πατρώναν τοιαύτην. Τὸ αὐτὸν δὲ θέλει ισχύει καὶ διὰ τὰ ἀεροσκάφη ἐπὶ τοῦ ὑπερθεντικοῦ τῶν χώρων ἐναερίου τοιούτου. Οὕτω ὁ Καντάφι δὲν θὰ δύναται πλέον, ὅπως κατὰ τὸ παρελθόντα Μάρτιον, νὰ ἀποτελέῃ τὰ ἀεροσκάφη του Μιράζ, ἵνα προσβάλλουν τιμερικανικὸν κατασκοπευτικὸν ἀεροσκάφος μὲ τὴν αἰτιολογίαν ὅτι τοῦτο εύρισκεται εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 100 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τῶν ἀκτῶν τῆς Λιβύης. Ἀντιθέτως καθέ παράκτιος χώρα θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαγορεύσῃ τὸν διάπλουν ἡ διάπτησιν τῶν χωρικῶν αὐτῆς ὑδάτων η τοῦ ὑπερθεντικοῦ τοιούτου χώρου εἰς κάθε σκάφος ἡ ἀεροσκάφος εμὴ ἀδλαδές». Αἱ χώραι τοῦ τρίτου κόσμου εἶναι ἀποφασισμέναι νὰ κάμουν χρῆσταν ἀνεύ ἔχαιρεσεως τοῦ δικαιώματος τῶν αὐτῶν.

Πολεμικὸν σκάφος δὲν εἶναι «ἄβλαδές», ἀλλὰ καὶ ἔνια τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν εἶναι «έπιβλαδή», ώς τὰ κινούμενα διὰ πυρηνικῆς ἐνεργείας ἀμερικανικὰ καὶ γερμανικὰ φορτηγά.

Κατὰ συνέπειαν οἱ κύριοι τῶν Στενῶν, πλάτους μικροτέρου τῶν 44 χιλιομέτρων θέλουν εὑρεθῆ κάτοχοι μιᾶς κολοσσιαίας στρατηγικῆς ισχύος. «Οταν τὰ σοβιετικὰ σκάφη τοῦ Βλαδισιστόκ θελήσουν νὰ πλεύσουν πρὸς τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν θὰ ὑπόκεινται εἰς τὸν ἐλεγχόν, ὅστις θὰ ἀσκήται ἐπὶ τῶν Στενῶν τῆς Μάλακας, τοῦ Μακάσαρ καὶ τοῦ Τόρρες. Τὰ πολεμικὰ σκάφη θὰ πρέπει νὰ περιπλεύσουν τὴν Αὔστραλίαν.

Ἀκόμη καὶ ἡ σύρραξις τῆς Μέσης Ἀνατολῆς δὲν διαφέυγει ὅπο τὴν στρατηγικὴν ἐπανάστασιν, ἦν ήθελησεν ὁ τρίτος κόσμος. Τὸ Στενόν τοῦ Μάρτιου ἐλ Μπαντεν θὰ ἀποκλείσῃ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν ἀπὸ Νότου κατὰ τρόπον ὡστε νὰ παρίσταται ἀνάγκη διελεύσεως διὰ τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς Υεμένης πρὸς ἀνατολὰς η τῶν γαλλικῶν καὶ αιθιοπικῶν τοιούτων πρὸς δυσμάς.

Ο Σάχης τῆς Περσίας, καταλαβὼν πρότινα μηνά τὰς 3 ἐρήμους νησίδας τὰς εὐρισκομένας εἰς τὰ νότια τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, κατέστησεν ἐσαύτον ίκανὸν νὰ ἀσκήτῃ τὸν ἐλεγχόν τοῦ εἰς πετρέλαιον ἐφοδιασμοῦ τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας.

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

### (Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

#### ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10ο ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

## Κατὰ τῶν κλειστῶν διασκέψεων

# ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ Ο κ. Π. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

## ΔΥΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ ΕΓΓΡΑΦΑ

Μακρόν, σούν και ἐπίμονον ἀγῶνα διεξάγει ὁ κ. Περ. Καλλιμανόπουλος —μόνος αὐτὸς ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς— κατὰ τῶν «κλειστῶν» Κόνφερανς τακτικῶν γραμμῶν. Παρὼν ὁ διακεκριμένος «Ἐλλην ἐφοπλιστής εἰς πᾶσαν σχετικὴν μὲ τὸ θέμα τῶν τακτικῶν γραμμῶν διάσκεψιν. Δὲν ἔπαισε νὰ στηλιτεύῃ τὸ καθεστὼς τῶν κατὰ γραμμὰς ἐγκαθιδρυθέντων ιονοπωλίων καὶ σθεναρῶς νὰ υποστηρίζῃ τὸ δίκαιον τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὥσπες συμμετέχῃ εἰς τὰ «πούλης».

Κατωτέρω δημοσιεύομεν δύο πλήρως διαφωτιστικὰ τοῦ θέματος ἔγγραφα. Τὸ ἔντιναι ὑπόμνημα τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, ὥσπερ ὑπέβαλεν εἰς τὴν Ὀργάνωσιν τῶν Εὐρωπαίων ἐφοπλιστῶν καὶ τὰ μέλη της. Καὶ τὸ δεύτερον ἐπιστολὴ τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τῆς αὐτῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Εὐρωπαίων ἐφοπλιστῶν.

Κύριοι,

Εἶναι ὄντως ἀξιοθήνητον τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὸ τομέαν τῆς Ναυτιλίας, αἱ φορτηγοὶ τακτικαὶ γραμμαῖ, θά «ἀστυνομεύωνται» εἰς τὸ ἔγγυο μέλλον ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν. Πράγματι, εἶναι κανονές μιᾶς τοιστάτης ἀστυνομεύσεως ἔκεινοι οἵτινες πρόκειται νὰ ἐνσωματωθοῦν εἰς τὸν «Κώδικα Συμπεριφορᾶς τῶν Κόνφερανς», δοτὶς δέον τελικῶς νὰ ἐγκριθῇ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἐν συντόμῳ καλούμενης Οὕνηταν.

Ἡ λίαν ἀτυχῆς αὐτῆς ἔξελιξις εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῆς Ναυτιλίας ὑπῆρξεν ἀποτέλεσμα τῶν ἐνέργειῶν τῶν Κλειστῶν Ναυτιλιακῶν Διασκέψεων, αἵτινες δὲν προσηρμόσθησαν πρὸς τὰς προσφάτους ἐν τῷ κόσμῳ ἔξελιξις ἀλλὰ ἔξικολούμησαν νὰ ἐπιβάλουν μεσοιανικάς μεθόδους.

Αἱ μονοπωλιστικαὶ αὐται μέθοδοι ἔδωσαν εἰς τὸν κόσμον τὴν ἐντύπωσιν δοτὶ ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς κόσμος εἶναι ἀντικείμενον ἀνεπιτρέπτου ἐκμεταλλεύσεως.

Ἡ ἐμπειρία τὴν ὅποιαν ἡ ἐταιρία μου, ἡ Α.Ε. Ἀτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Ἡ Ἑλληνικὴ» ἔσχεν ἀπὸ τὰς Κλειστὰς Ναυτιλιακὰς Κόνφερανς ἀποτελεῖ εἰκόνα τῶν μεθόδων τῶν ἐν λόγῳ Κόνφερανς, αἵτινες ἀτυχῶς ἐπέφερον τὴν ἐπικειμένη ἀστυνόμευσιν τῶν Κόνφερανς ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἀστυνόμευσιν τῆς Ναυτιλίας, ἡτοις θεωρεῖται ὡς ἡ πλέον ριψοκίνδυνος ἐπιχείρησις.

Ἡ ἐταιρία μου ἔχυπηρετεῖ τὴν περιοχὴν τοῦ Λονδίνου τόσον διὰ τὰς εἰσαγωγάς, δοσον καὶ τὰς ἔξαγωγάς, μὲ τέσσαρας ἀφίξεις καὶ τέσσαρας ἀναχωρήσεις μηνιαίων, ἀντικαταστατικαὶσσας ἐσχάτως διὰ τὰς εἰσαγωγὰς τὸ Λονδίνον διὰ τὸν Φέλιξτόνους. «Ἐχυπηρετοῦμεν τὴν περιοχὴν ταύτην τῆς Ἀγγλίας ἀπὸ τοῦ 1934. 'Ο πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τοῦ λιμένος Λονδίνου προσέφερεν εἰς τὸ πλοῖον μας «λονδίνους μίαν πινακίδαν δῶς ἀναμνηστικὸν διὰ τὴν ἐπὶ 35 ἑπτάρετην τοῦ λιμένος τοῦ Λονδίνου ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς. 'Ἐν τούτοις, ἡ Κόνφερανς Ἀγγλίας - Μεσογείου ἀπέρριψε τὴν αἴτησίν μας συμμετοχῆς. Πάντως, εἰμεθα ὑπερήφανοι νὰ εἴπωμεν, δοτὶ δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν Μεσογείου εἴμερα οἱ μεγαλύτεροι μεταφορεῖς. 'Οσαύτως, αἱ Διασκέψεις Νοτ. καὶ Ἀνατ. 'Αφρικῆς ἀπέρριψαν τὰς ἐπανειλμένας αἵτινες μας συμμετοχῆς. 'Ἐν τούτοις, διατηροῦμεν σταθερῶς τὴν γραμμὴν ταύτην ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου 1967, ὡς ἀσυτάντερης, παρὰ τὰ λίαν δραστικὰ καὶ ἄδικα μέτρα τὰ ὅποια αἱ ἐν λόγῳ Κόνφερανς θεωροῦνται καθ' ἡμῶν. 'Ἡ ἐταιρία μου κατέστη ἡ πλέον δραστήριος ναυτιλιακὴ ἐταιρία ἡ Νοτιών 'Αφρικῆ. Πράγματι, ἔχομεν μηνιαίων 22 ἔως 23 προσεγγίσεις εἰς νοτιοαφρικανικοὺς λιμένας, ἐνῷ αἱ Κόνφερανς αὐται μᾶς ἀδηλωσαν ἔγγραφως δοτὶ ἡ ἀνάμιξίς μας.

μας εἰς τὰς νοτιοαφρικανικὰς μεταφορὰς εἶναι «ἀνεπιθύμητος καὶ περιττός», εἰς χρόνον καθ' ὃν οὐδέποτε πλοῖον οἰσαδήποτε ἐθνικότητος προσήγγιζεν εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα πρὸς φόρτωσιν φορτίου διὰ Νότιου ἡ Ἀνατολικὴν 'Αφρικὴν πρὸ τῆς ἐγκανιάσεως τῆς γραμμῆς μας.

Παρομοίᾳ ὑπῆρξεν ἡ ἐμπειρία μας μὲ τὴν Κόνφερανς Ἀπω 'Ανατολῆς καὶ τὰς μετ' αὐτῆς συνησπισμένας, εἰς τὰς ὅποιας ἡ ἀπαιρία μους ὑπέβαλεν αἰτήσεις συμμετοχῆς διπὸς τῆς 7ης Μαΐου 1971 ὥστε ἀποτελέσματος, μολονότι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνηση εἰδοποίησε τὰς ἐν λόγῳ Κόνφερανς διπὸς τῆς περίπτωσιν ταύτην ἡ ἐταιρία μου εἶναι ἡ «Ἐθνικὴ Γραμμὴ» τῆς Ἑλλάδος.

Προσπάθεια ὅπως ἐπιτευχθῆ λύσις βάσει τοῦ Κώδικος συμπεριφορᾶς τῶν Κόνφερανς, ὃς οὗτος συνετάγη ὑπὸ τῆς Σένσα, ὡσαύτως ἀπέτυχεν διότι αἱ Κόνφερανς αὐται ήθελησαν νὰ ἐπιδιδούντων τοιούτους περιορισμούς εἰς τὰς μεταφορὰς μας, διπὸς ἡ ἀποδοχὴ των θα ἰσοδυνάμει μὲ «ἐμπορικὴν αὐτοκτονίαν».

Αἱ ἀξιοθήνητοι αὐται περιπτώσεις ἐπεσημάνθησαν εἰς τοὺς συντρόφους μας τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Εὐρωπαϊκῶν 'Εθνικῶν 'Ενωσεων 'Εφοπλιστῶν (Σένσα). Δὲν ἔχηται σαμενεν ὑποστήριξην ἡ προστασίαν ἀπὸ τὴν Σένσα. Δὲν εἶναι ίδιον τῆς πολιτικῆς μας νὰ ζητῶμεν ὑπόστηριξιν παρ' οἰσιδήποτε. Πάντως, ἡ Σένσα δοθεῖται νὰ ἀντιληφθῇ ποιῶνται αἱ συνέπειαι παρομοίων μεθόδων τῶν Κλειστῶν Κόνφερανς. Αἱ μονοπωλιστικαὶ αὐται μέθοδοι εἶναι ἔκεινοι αἵτινες ἐπεσημάνθησαν εἰς τὴν Οὔνκταντ καὶ ἐπέφεραν τὴν παρέμβασιν τῆς εἰς τὸ ζῆτημα τῆς πρακτικῆς τῶν Ναυτιλιακῶν Κόνφερανς. 'Ἡ Σένσα δοθεῖται νὰ ἀντιδέξῃ εἰς τὰς ἐν λόγῳ Κόνφερανς ποιῶνται θα ἀδηλωσοῦνται εἶναι αἱ συνέπειαι τῆς πρακτικῆς τῶν, νὰ ἔχεσκηση πέσοιν ἐπὶ αὐτῶν καὶ ἀνεχομένων νὰ κάμη δλας τὰς Κλειστὰς Κόνφερανς νὰ ἀντιληφθοῦν τοιούτους διφέδους τοῦ θεσμοῦ τῆς Ελλάδος ἐπέστρεψαν τὴν πολιτική τῶν, διατηροῦνται τὰς διασκέψεις τῆς Κόνφερανς εἰς τὰς συζητήσεις αἵτινες θέλουν ἐπανιδούσεις.

Ἐνεχειρίσθη, ὡσαύτως, εἰς πλείστας τῶν ἀντιπροσωπειῶν ἐν τῇ ἀνωτέρῳ συνεδρίᾳ, ἀντιγράφων τοῦ ὑπὸ ήμερομηνίαν 18 'Απριλίου ὑπομνήματος τοῦ ὑπογράφοντος πρὸς τοὺς ἐν τῇ Σένσα συναδέλφους του, τὸ διπότον εἰχεν ἀποσταλῆ εἰς αὐτὰς τῇ εὐγενῇ ὑμῶν φροντίδι.

Δυστυχῶς, τόσον ἡ ἀνωτέρω δῆλωσις, δοσον καὶ αἱ δηλώσεις αἱ γενόμεναι ὑπὸ τοῦ ὑπογράφοντος εἰς διάφορα συνέδρια τῆς Σένσα διὰ τὴν θεσμον τῆς ἐταιρίας του σχετικῶν πρὸς τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου - Νότιου καὶ 'Ανατολικής 'Αφρικῆς καὶ τὴν αἵτησίν της εἰσδοχῆς πρὸς τὴν Κόνφερανς 'Απω 'Ανατολῆς, εἰχον τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα μὲ ἔκεινον τὸ ὑπόστον περιγράφεται ἀπὸ ἐν Ἑλληνικῶν ρητῶν, ἡτοις σχτύπα κουδούνι στὸν κουφὸν η κέρνα πιοτὸ στὸν μεθυσμένον».

Εἰλικρινῶς ὑμέτερος  
Α.Ε. 'Ατμοπλοϊκαὶ Γραμμαὶ  
«Ἡ Ἑλληνικὴ»  
Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ  
Γενικὸς Διευθυντής

Αἱ Κόνφερανς αῦται ἡκολούθησαν, δυστυχῶς, τὴν πρακτικὴν τῶν αὐτοκρατοριῶν, αἵτινες ἡγιόησαν τὰς ἀνὰ τὸν κόσμον ἔξελιξεις τῆς ἐπεμβάσεως τῶν 'Ἡνωμένων 'Εθνῶν εἰς τὴν ἐργασίαν μας, ἔξικνουμένης μέχρι σημείου νὰ ἔξικνον δικαιώματα στατυνομεύεται τῶν δραστηριοτήτων μας. Πρέπει μὲ κάθε τρόπου νὰ ἔχεισιφωμεν τὴν ἐντύπωσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ κόσμου, ὅτι τὸν ἔχειται πλλεύμεδαν ἀνεπιτρέπτως καὶ νὰ ἔχασφαλίσωμεν τὴν φιλίαν του μᾶλλον, ἀντὶ τῆς ἐχθρότητός του.

### Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

\* \* \*

Κύριον R.B.C. Farthing, Γενικὸν Γραμματέα τῆς Ἐπιτροπῆς Εὐρωπαϊκῶν 'Εθνικῶν 'Ενωσεων 'Εφοπλιστῶν, Λονδίνον.

Ἄγαπητε Κύριε,

Ο ὑπογράφων ἔλαβεν ἐν Γενεύῃ τὴν ἀπὸ 4 'Ιουνίου ἐπιστολήν σας καὶ σᾶς εὐχαριστοῦται.

Ἀνεμένοιμεν διτὶ θὰ ἡδύνασθε πιθανὸν νὰ πλησιάσητε τὴν Κόνφερανς Ἀπω 'Ανατολῆς καὶ ἐνδεχομένως νὰ τὴν κάμητε νὰ ἀναθεωρήσητε τὴν στάσιν της ἔναντι τῶν ἐκκρεμουσῶν αἵτησών μας εἰσδοχῆς, αἵτινες ἐκκρεμοῦν ἀπὸ τῆς 7ης Μαΐου 1971, παρὰ τὸ γεγονός διτὶ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησης εἰδοποίησεν ἀπάσας τὰς σχετικὰς Κόνφερανς διτὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ ἡμετέρα ἐταιρία της περίπτωσιν ταύτην ἡ ἡμετέρα ἐταιρία της τυγχάνει ἡ 'Ἑλληνικὴ Γραμμὴ' τῆς Ἑλλάδος. Δυστυχῶς δοθεῖται στην συνέδρη τοῦ τούτου. Εἰς τὴν ἐν Γενεύῃ Πλήρη Συνεδρίαν διτὶ 'Ἑλληνικὴ 'Αντιπροσωπεία, τῆς δοτίας δο ὑπογράφων ἐτύχανεν μελός, προέθη εἰς δῆλωσιν ὡς τὸ συνημμένον ὄντιγραφον, καὶ διτὶ προσωπεία της 'Ἑλλάδος διτὶ θεσμοῦ ἀνέδομένων διατηρεῖται τὴν ἐμπειρίαν της 'Ἑλλάδος ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐμπειρίαν της μὲ τὰς Κλειστὰς Κόνφερανς εἰς τὰς συζητήσεις αἵτινες θέλουν ἐπανιδούσεις.

Ἐνεχειρίσθη, ὡσαύτως, εἰς πλείστας τῶν ἀντιπροσωπειῶν ἐν τῇ ἀνωτέρῳ συνεδρίᾳ, ἀντιγράφων τοῦ ὑπὸ ήμερομηνίαν 18 'Απριλίου ὑπομνήματος τοῦ ὑπογράφοντος πρὸς τοὺς τοῦ Σένσα συναδέλφους του, τὸ διπότον εἰχεν ἀποσταλῆ εἰς αὐτὰς τῇ εὐγενῇ ὑμῶν φροντίδι. Δυστυχῶς, τόσον ἡ ἀνωτέρω δῆλωσις, δοσον καὶ αἱ δηλώσεις αἱ γενόμεναι ὑπὸ τοῦ ὑπογράφοντος εἰς διάφορα συνέδρια τῆς Σένσα διὰ τὴν θεσμον τῆς ἐταιρίας του σχετικῶν πρὸς τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου - Νότιου καὶ 'Ανατολικής 'Αφρικῆς καὶ τὴν αἵτησίν της εἰσδοχῆς πρὸς τὴν Κόνφερανς 'Απω 'Ανατολῆς, εἰχον τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα μὲ ἔκεινον τὸ ὑπόστον περιγράφεται ἀπὸ ἐν Ἑλληνικῶν ρητῶν, ἡτοις σχτύπα κουδούνι στὸν κουφὸν η κέρνα πιοτὸ στὸν μεθυσμένον».

Εἰλικρινῶς ὑμέτερος  
Α.Ε. 'Ατμοπλοϊκαὶ Γραμμαὶ  
«Ἡ Ἑλληνικὴ»  
Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ  
Γενικὸς Διευθυντής



## Μετὰ τὸν κ. Μπρεγγὲ

λεγούστας της δικαιίας τοῦ κ. Μπρεγγάκη όληλα καιπολέος γνωστής της πρακτικής Δραματικής, για νόν θύσια τὴν ἐξήγησην σ' αὐτὸν τὸ δέσμωτρο σχῆμα, θόπο, καὶ νόν διασκέψαντοντας περισσότερα τὸ θύσιον ἔκπτωτομηρίων δραγματώς στοὺς ἑταῖρους λειλογγισμούς, ἀντίθετα η προσποτικὴ τῶν εἰκος ἐδίνε, κατοπί τὰ λυπητερά της σήμαντρα, γιαδὲ ξανά ἀσφαλιστικὸν ἔλλειψημα εἰκοσιεπτακούμηνος.

Ο άξιότερος κ. Μπρεγγές, σὰν δεσμοτέχνης τῆς φιλολογίας τῶν αὐθιμῶν, εἶπε ότι ἔπειτα νά μης εἴπῃ γύρω ἀπὸ τὸ μεγάλο πρόδημο τῆς πρώτης ναυαγίας χώρας τοῦ Κόσμου. Καὶ αὐτὸς εἶπεν τὸ πρόδημον τοῦ Νευτικοῦ Ἀπομνημονεύματος.

"Η Ξένιας ἀναφερομένη μὲ δύδεκα κεφάλαια, εἰς ἑδομήντα δεκατυλογραφημένες σελίδες, συμπλήρωνται καὶ μὲ ἔννεα πίνακας. 'Ασφαλῶς δὲ πρόκειται περὶ ἀξιολόγου καὶ ἀμεριστικού μὲν ἀρχαίκου, συμπληρωμάνης καὶ μὲ ἀνάλογες αντάσσεις γὰρ ἀκίνδυνη μελλοντικὴ πορεία τοῦ Ἰδρυμάτος.

"Ἄς μοι ἐπιτραπῇ, δικαίω, νὰ σημειώσω ὅτι  
ὅτι Ἐλλεῖτέ οὐδεὶς ίδεις ἀναλογιστής δὲν μάς εί-  
πε σύντο περισσότερα σύντο διλγήτωρά ἀπὸ δύο  
κατὰν καιρούς καὶ κατὰν ξέρου μάς έλεγχον καὶ  
οὐ δικοί μας ἀναλογισταί, μελετήσαντες τὸ  
Ταμείον τῶν Νευτερών. "Οτι:

«Τὸ NAT, δὲν κινεῖται: σὲ σίγουρας ἀσφαλιστικές τροχιές. Φωνηματικός, θλέπουσας κάθε χρόνο περισσεύματα σοφάρα στους ίσοισογμούς του, ἐνīρ ἀντίθετως, δεδιζόντας, δύποι διδίζοντα, τὸ ἀσφαλιστικό μας ἔλλειψαμα μετά εἰσκεκτάνθη οὐδὲ φθάσησε στὸ ἀπίστευτο ὑψός τῶν εἰκος: διεκπετομηράν έρχειμεν!...»

διεπακτομηματίου.  
Αλλά, πράγματι, έτσι: άκριθης έχουν τα πράγματα. Το δέ εφάπι: τοι ἔλλειμματος, ὑπάρχει: και τώρα. Και είναι άκριθης της τάξις η έκανσης πού άναυξερέται, τόσο άπο τόν κ. Μπραγγέ, δυσ και άπο τούς δικούς μικς αναλογογετάς. Ουν δέ δέν φαίνεται: στούς ισολειμούς, άλλα άντιθετα προσδιδόλονται: ασθενή περισσεύματα, είνακ: τό διότι: εἰς τούς πόρους τοῦ Ταχιέσιου εἰσέρχονται: και άνορθοδόξοι, πόροι τινές, οι οποίοι καλύπτουν τό έτναστο ἔλλειμμα με περίσσευμα, άκριθη, πολλάδη έκαπτομηματίου.

Τόσις παρεργούσαν: Είναι: αλ είσφοροι ἔργα-  
ζουμένου και ἔργοδότου νωτικῆς ἔργωντας ἀπὸ<sup>την</sup>  
μιᾶς ἡμέρας μέχρι δύες ἡτοῦ. Αλ είσφοροι  
τῶν χρονικῶν αὐτῶν δικτυωτών νωτικῆς  
ἔργωντας, μὴ δικτυωτῶν γάρ τας σύδεμάνα οικονο-  
μικὴν παρεργήν, εκτὰ τὴν νομοθεσίαν τοῦ Ἱ-  
δρύματος, πανικοῦν στὰ ἀξέητα. Καὶ είναι  
εἰσφοράς λίγων σοδάρεων, "Ιανοὶ νὰ πετερνούν σὲ  
ψύχος καὶ αὐτές τις ἄλλες τις προερχόμενες  
ἀπὸ νωτικῶν παρεργώντων μέχρι συμπληρώ-  
σεως στοιχείων συντάξεων εἰς τὸ νωτικὸν ἐ-  
πάγγελμα. Πολλές είναι: οἱ χιλιάδες τῶν  
απρότινων τῶν ἀνομφεύτων νομίμων τοῦ νω-  
τικοῦ ἐπαγγέλματος. Ἀμέτρητοι είναι: ἐκεῖνοι:  
ποὺ κατὰ καρούς ξεκινοῦν γιὰ τὴν Θάλασσαν

και πιστοποιεύον, όργανη ή γρήγορα, για να άναψεται σ' όλες τις πηγές των επισκόπων. Έχεται διάλ. τη Χρ. Σληνή την "Ανέρο, όλες τις Κυκλαδικές και τα Επτανησιακά και ακότενά των Πειραιών. Ήπιοί λίγοις θά δρηγτες, δημοσιή διαπλάκη τους δέν θα αυξηπειλαμβάνωνται: και μερικά θα λασσοδραγμένα χρόνια. Αντού διαστ., άπογοντες θέματας άπο την έχαρι έργασια ή εθνογένετας να τικτουποιηθούν και καλύπτονται, έργαζον πίσω τους τη «μακρόη πέτρα». «Άλλα για το NAT δέν ήταν καθόλου μακρόη πέτρα. «Ήταν διδύμηση. Με το παραγόμενη της, σκεπάστηκαν τα «Ασφαλιστικά έλλειψηματα» με πρόστικας, άκυρα, περισσευμάτων έκατομμυρίων στοις ίσολογοιμούς.

Ἐψήθασμεν, δημος, σὲ ἐποχὴ δύου, τὸ συ-  
στημα κατὰ τερψικόρεται. Οὐ νόμος διαδοχι-  
κῆς ὁσφαλίσεως, εἰτα τὸ θέλομα, εἴτε δῆκι,  
ἀπλόντας καὶ στὸ NAT τὰ πλοκάμια του. Ωτε,  
εἴτε δὲ κ. Μπρεγγή, εἴτε κανένας ασφαρδός ἀ-  
ντλογίστηκε, ἀπτρέπεται τύρα νά διαζίσταται  
καὶ νά ὑπολογίζῃ σ' δοσα οἱ ισολογιστοί πα-  
ρουσιάζουν. Τούς πραγματικούς πόρους δέξει  
στοὺς ὑπολογιζομούς του δὲ Ἐλεύθεροι εἰδίκειοι καὶ  
πάνοι σ' αὐτοῖς κάνει τις μελέτες του. Σαφῶς  
δὲ συγγίνεται, διτ., διν τὸ NAT ἀπολογισθεῖσας ἀ-  
πό πεντεκατέτη τὸν νόμο τῆς διαδοχικῆς ὁσφα-  
λίσεως, είναι ηγέτης ἡν κατή τῇ στιγμῇ θά-  
σης μιὰ δραματική περιουσία.

Πολὺ καλά γράφεται και πολὺ δρόθι συνιστάται, όπως, πρίν άντημετωπίσουμε τά δεινά τῶν ἀσφυκτικῶν ἐλέωματων και ἀφοῦ, ἄλλως τε, αὐτή τῇ στρατηγῷ θεμελίωνται νέος νόμος καὶ τὸ ἀσφυκτικὸν Ταχεῖτο· τὸν γνωτικόν, νῦν σαρδηνικούς πολλά.

Οι άπόριχοι χωτικοί, δημοσήδηποις, θα ζηγουν τὰ χρόνια τῆς ἀπομαγίκης τους εἰς δάρες τῆς χωτιλίκης. "Άπο τὰ πλεῖα δηλαδή. Είτε δὲ τὸ NAT εἰσπράττει: πόρους ἐργαζόμενου καὶ ἐργούσθου, γεγονός δαναυψιοῦθητο είναι: διτὶ δὲ ἄποριλικος κουρέθνας ἀπομίζεται: διλόκηληρο τὸ δάρος. Βάρος τοῦ NAT, κακῶς λέγεται: διτὶ είναι: οἱ εἴκοσι γλιτάδες τῶν ἥδη συντάξιούγχων. Είναι: οἱ έκαστοτε καὶ οἱ αὐτὸς Σαγνακεὺς ἔξεργχμενοι εἰς ἀπομαγίκην. "Ωστε, είτε λίγη εἶτε πολλά, τὰ χριστιζόμενα κεφαλλάκια γ' αὐτὸν τὸν σκοπό, δημοσήδηποις θα διστύνουν τὰ τρυπία τῶν πλείων.

Δένη έλλειπο, τώρα, γιά και ποιδ λόγο καυγα-  
δίζουμε με ποσοτάτα θυποχρήσεων έργαζομέ-  
νου είπε οργανόθεος, άφοι δε τοι η διλλοιδιών, τό<sup>τ</sup>  
κεφάλιο ωδή ήδη διλούληρωθή πάπι την ναυτι-  
λίξιν, πάπι τό δίλικό, θηλασθή τοννάρ, τόνι  
πέτρινον παρ.

Ωστε, οὗτος ἀναλογιστικὸς μιλάτες, οὗτος  
θεωρητικός προσποτικός, οὗτος θεωρητικός  
επικοινωνιαλίς για τὴν ἀνάζητηση τῆς θε-  
ραπείας, τοῦ καθεναδής μας χρειάζονται. Μικ-  
ροὶ μόνον διάβολοι, μέχρι δύνανται στὴν λύτρα.

Λέμα πόλες τὰ ἔτηνα ξῆδα τοῦ ΝΑΤ είναι: τόρχ., περίπου ἐπτακόσια ἑκατοτριάδια δραχμών. "Εγχωριας δὲ καὶ περίπου είκοσι ἑνὸς ἑκατοτριάδος τόνους πλοιά." Ωστε, γι? αὐτῇ τῇ διπλάνη χρεώνεται: μᾶς 33 δραχμής τὸν χρόνον κάθε τόνους χωρητικότητος τῶν πλοιών. Για λόγους προνοίας, μίας προσθήκη τάξεως 20%, χρειάζεται νὰ γίνεται, γιὰ κάθε ἑνδεικτικό.

Τα πάρκες και δευτερος τρόπος λύσεως: Να απαλλάξουμε οι έργοδότες από καθέ άνωρθεώση είσοφρας για τα μασκάλια: στρα τών νωντακιν τους. Αντά να έπαιχνουμεν εξ διλογίου τους έργων ζεινόνος. Τότε, ξέτιζε μια μελέτη για να σημαδεύσεις πάσα πράξη να καταθέτει καθέ έργο ζεινόνος στο άσκαλιτικό του ίδρυμα, για να αποκομιδήσει από γηρατεία του τέλη Διπλοτοιχο προστοιχία. Βίβηκα, ή έργα ζεινόνος από το καθέτη, μαζί με τα έργα ποικιλοτάτας του ήταν

Γ. Μ. ΜΟΥΝΑΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

## • ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΞΕΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
  - ΠΑΝΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΣΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ — ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

#### ● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΑΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΣΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΩΝ  
— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΣΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΗΝ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡ-  
ΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

#### • ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΠΡΟΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
  - ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4179.433, 4174.273, 425.371

#### • ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

## • ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΣΙΩΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

#### • ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546  
ΤΗΑ. Δ)ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» (MOUGE, PIRAEUS)

·Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

## ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

"Ωστε, πάλι: φθάνουμε στο τέλος αποτέλεσμα.

Δέν θέλετε ξέλη λόγο. Τα πολυθαλάσσια σχήματα που άκολουθούμε μεταποστάτη, με προστοξίας «Συντακτικών πράξεων και προ-θέλπεντα τού νόμου 13, μαζί με τις πολλα-και άνευδιάγνωστες οικονομοτεχνικές περιπλοκα-σες, όν και φθάνουσι στά ίδια αποτελέσματα, μπαρζεύσματα και με κινδύνους φθερών ή σφραγιστικών έλλειψημάτων και τά ίδια δέ-σιτα κανονικά ιππεύσουν γά και καλλιώ.

"Η κρατική προστασία έπι λόγο προκαταβλέπουν σίναι: έξι ψηφίαλμα άρνησης." Εφαρμόζεται: μέτρη υγιεινής φορολογίας, ή και του άσφαλος, ποικιλίας στη σκοινή έκπτωσημάτων των χρόνων. Τοδούλως το δε είδε καλό ό. κ. Μπρεγγέ, παρχεγενευθείς οικιστών, διαβιβώ-

·Υπάρχει καὶ ἄλλη λύσις, ἀκόμη, πού..  
ἀκοσμιγός συνιστά ὁ κ. Μπρεγγέ:

Νά σπαιακήσῃ ή αλληγορίας ποσόν θιά παρόγε, έστο και διά άνθηθεύν οι συντάξεις μοχοίς έστο και διά δργαζέν ή χερδός τῶν εἰδόν θιά τροφῆς. Έπει τοῦ προκειμένου θά μπορούσε νά προτελθή κατί λαοτελεστέρα: Νά διακοπούν ίση πι διετίν ή και τριετίν άλλες οι συντάξεις Τό κέρδος τοῦ ΝΑΤ, τάσι, έπειτα τῆς σοδεράδης ἀποτκιμένων έκαποντάδων πολλών έκαποντών, θά προιώψῃ και τὸ σοδεράδτερο ξαλάχρωμικ τοῦ χριήμοι τῶν προστατευόμενῶν του, πού δὲν θα ονηθεύσουν νά ανθέξουν στὸ άνα φερόμενο διάστημα τῆς «κούρας» τοῦ Ταμείου «Αλλά, νά πού μπήκαμε στὰ εδέρτατα για τούποια, ψυκιά, δὲν γρειζέσται συνέχεια.

Ταύροις, ἀκόμη, καὶ ἄλλοι πολὺ συδερδό-  
λγός, ποιὸν ἐπιδέλλει: διποτὲ τὸ συντομώτερο οὐ-  
πόροι τοῦ Ναυτικοῦ Ἀποικικοῦ Ταμείου ἐ-  
ξεργνθοῦν ἀπὸ τὸ τοννή τῶν πλοίων. Εἰναι  
τὸ δὲ τὰ σώματα τῶν σκαρφῶν ἔγκατταί εἰσιν  
τις δεκάδες τῶν γιλιάδων κύρων καὶ εἰσέρ-  
χονται: στὶς δεκάδες ἑκατοντάδων γιλιάδων  
“Ηδη δὲ πολὺς λόγος γίνεται καὶ γιὰ σκάφη  
ἐκποτυμηρίου. Γιατί δῆ; Τοῦ περιστατικὸν αὐ-  
τῷ, ἐνισχυμένο καὶ μὲ τὸ ἔπειρο περιστατικὸν  
τοῦ αὐτοπικτικοῦ καὶ φυσικᾶ στὸν συδερδό-  
τε τοῦ περιορισμὸν τῆς ἀνθρωπίνης ἐργασίας  
μᾶς ἔγειται στὸ σκήψει καὶ ἀναμφισθῆτο συμ-  
πέρκομικόν δι: πολὺ σύντομα δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐρ-  
γαζομένων νυκτεριῶν θά διπολεῖται κατά πο-  
λὺ τὸν ἀριθμὸν τῶν συντακτῶν αὐγῶν. Γιὰ ἀλλάτω  
οὐ τοῦ ἀριθμοῦ κύρων τῶν τελευταῖων, δὲν εἴν-  
εισκοντεὶς εἰρηνής πᾶλιον τῆς φυσικῆς ἐ-  
ξέδου τοὺς ποδὸς τὴν ἄλλη ἀποικία.

"Ωστε, αύτοι θα άποτελούν και μέχρις... είναι τηλήσεως τὸν φόρτο του NAT, η σαφέστερη πόσο πολλά γκρεμίζει έπιπλάτατα.

φορτή την χωτική, οπούσοντες.  
Είμαθα ότι πρώτη χωτική το δέκατον  
"Μετα, κάποιες σοδρωτήρες και άντικειμενικές  
κώνταρες σκέψαις και φροντίδες γιὰ τὸ μεγάλο  
κύριο χωτικό μιας θέμα, ἐπιδέλλονται νὰ ἀρχίσουν  
αλλάζει και νὰ ἀλλασσοῦνται οι αρχές το συν-  
τεταγμένον, λέγεται, καὶ τὸ μεγάλον λέγεται

САНАХИК 11

τακές (στορίδες πού άκουγες στήνη παιδική του  
γλώσσα).

"Όλα κάτα τὰ γνωσιολογικά του στοιχείων ποιήσεις ήπειρηθέντων κατά προτεραιότητας ἀπό τὴν ἔντονο ναυτικότητα τοῦ περιβάλλοντος, μορφώσονται ἡδονὴ τοῦ δημητριαρχῆτος μήπαν εἰδικῶν συνικής θεματικής ἀντιδράσεως ὑπερχαλεύσεως ποιήσεων τῆς ἐπιτόνως της. Κατ' ἐνδηλοθετική κατήν ἡ ἀντιδρασις μὲν μίαν ομιφωνία τοῦ ἔργου τέχνης πρός ἐκείνην τὴν αισθητικὴν συνείδησην τοῦ ὑποκειμένου. "Ετοι, ἡ λακτὶ τέχνη ποιήσεις είναι παρά μία παράδοση, ομογενής ἀπὸ τὸν λαό, δὲ οὐδεὶς ἔναν ἔξειρεις καὶ ταλέντο γιὰ νὰ ἐνδηλωθῇ, ἀρκεῖ ἐκείνην ἡ ἐπιτερικὴ παράδριμητις, ἡ ἀπλὴ καλλιαγθητικὴ φύσης; ποὺ ἔγει: κάθε θυμωτός καὶ ἡ στο-

γεωμόδης ξένοιλογγυτής τῶν μωράσιοις.  
Μέσα σ' αὐτή τὴν ἀξιολόγησι τῶν μωράσιοις ἀνακαλύπτεται  
σύμφωνα καὶ μὲ τὶς παρορθημέσις του, ὁ λεπ-  
κός τεχνίτης τὸ θέμα. Η γοργόνα, τὸ φέρι, οἱ  
μυθικὲς θαλασσούνες μορφές, τὸ καρδιό, ἡ ἄγ-  
κυρα, τὸ λιγνάνι, ἡ παντίξια εἰναῖς τὰ συγχρό-  
τερα θέματα τῆς λεπτούς θαλασσούντας τέχνης.  
Καὶ άλλα κατά τὰ ἀποτέλους μὲ τὸν χρωτή-  
ρα του, τὴν μοιλή του, τὸ μαγχιράκι του, στὸ  
γκρατί, τὴν πέτρα καὶ τὸ ἔνιο.

ΑΙΓΑΙΑ οὖτα τὰ θέματα ὁ λαϊκὸς καθλείται γηγενῆς τὰ ἀποτύπωσες ὅπου μποροῦσα, κυρίως, διμοτική εἶναι ποὺ σίγα δὲ ἀνθρωπός ὁ ὄποιος συνεκεντεῖ το ἄπειρον τὴν μεγαλύτερην ἐπαφήν.

Τόσπιτε τοῦ καρδιούρη, ἡ κακαρη τοῦ οκτατάνου ήταν γεμάτης ἀπὸ οὐρογραφίες χάρατινες ἢ οἱ στοῖχοι τῶν νησιωτικῶν επιτιθέντων του μὲ τυλιστές κολλήσαις καὶ θοτοκαλά πατιτούστα. Τὴν πρώτην θέσιν, δημιουργίαν, ὅλη γέγονται στὸν κερδία τοῦ "Ελλήνων ναῦτην εἰλίκη ή ξύλοι γλυπτικήν ἀρσοῦ πρότοι καὶ καλύτερο στὴ μάκρη μὲ τὴ Θάλασσαν ἐπικινέα μέρος τὸ ἀκροφίγιον. Ἔπιθλητικὴ ἡ παρουσία, στόλικὴν τὸν ακροφίγιον, τὴν πλόηρην τῶν μεγάλων λιστρῶν καὶ παρτιστικῶν διὰ ἑστέωτα κυριαρχοῦσσα στὸν "Ελλήνων καρδιούρη. Προστάτης ἡ ρώμης ἢ μυθικῶν προσώπων, θησαυρὸς ἡ Θεμιστοκλῆς, ὁ Ποσειδών, ὁ "Αρης, Τρίτωνας καὶ Νεράδης σὲ μεγάλο ἢ μικρὸ μέγεθος, γοργόνες μὲ τοὺς μαστούς προτεταχμένους, ἔδιναν μιὰ ἀνυπέρβλητη κιθητικὴ κατάληξη στὸ πλοῖο.

Ἄλλα δὲν σταυρούσσεις ἔκει ή τέχνη τῆς  
ἔυλογην πειθαρίζει, τὰ δημιουράτα πλούσιων ποὺ πολ  
λάξει φορές πέραν ἀπὸ τῶν διαισχυντικῶν προ  
εριστικῶν ποέας, επιτάξιαν τὸν ρόλον τοῦ προπλάκ  
αντικείμενον, ἀπὸ πολλοῦ θάλυτρών τὸ μεγάλ

## **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

# UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021

CABLE ADDRESS: OKEANIS NEW YORK - TEL: 838-6900 - TELEX: 710-581-2187

# **ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.**

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

λο πλοιο, συνεκέντρωσαν θλους τους κανόνες της εκταχευτής και της τελειότητος.

"Η περιφραγμένη λεπτομέρεια των ισομέτρων και οι άνων λογισμίδες πρός τό μεγάλο σκάφος συστάθησαν, υπέργειαν κομψότερην για την τεχνική. Η παράδοσης έχει: ψήσεις: θώρακες: ήσων και στήθειρα. Αφού στους κομψότερους τά δρουσώματα έχει, μάρον τῶν ίστιστρόν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄρχαριον πλοιῶν πολὺ κατακεκαυμένων: για: δικαιομητικούς λόγους.

"Αλλά μέ Θαλασσινά θέματα ή λαϊκή τέχνη διεκδιγόμενα και τά δύοτα τέμπλα των έκπληξιών σανδρύου. Οι παραστατέρες νησιώτικες αλιευτικές έβδονται πρωταρχικαία παραστασίες θαλασσινές, άνθρωποι όπ" τις είκονες.

Δέν είναι: δυνατόν, δημος, νόλημονήσουμε τό σκυρικών ή ἐπανηργιακών ἔπιπλο κατάστικτο ἀπό θελάσσινά θέματα. 'Αλλ' ούτε ἔκεινη τὴν ὑπέροχη χρακτική τῆς νησιώτικης κασσελίκας πού θέλλεις κανείς, διτή δε τεγκίτης δίνει ὅλη τὴν φυγή του για να στολίσει έσσο πιδ καλλιποσεις τὰ προσωπικὰ τῆς γυναικοποΐας.

Συναγρούνται, Ότα λέγεις, ή ξυλογιλπτική μὲ τὴν Ἰωγαρφικήν εἰ πάποςα. Η Ἰωγαρφική πώ δηλόσια στὴ λαϊκὴ Θαλασσινή τέχνη, έχει μεγαλύτερη ποικιλία θεμάτων διότι έχει μεγαλύτερες δυνατότητες αποτυπώσεων. Συγχρά - πυκνά, ἀσθμή καὶ σύμφρενα, θέλεις επικαλέσεων τὴν λαϊκὴν γυμνάρφο δίπλα στὸ μουράπιον γάληγαρφικήν ἐπάνω εἰ συνίδη η σε χαρτόνι πάντοτε πλαχγιαστὰ καρδιάκια καὶ νὰ τὰ συγκινοστολῆῃ, σημαιωνώντας καὶ ἔνα δυσάλλακτο γυναικεῖο δύνουμα στὴ μάσκα. Μιὰ προσποθεῖα διαρκής γιὰ τὴν λεπτομέρεια τὸν καταδυνατότερον καὶ παρ' ὅλα αὐτὰ προσφέρει ἔργα ποιητήτος.

ΑΠ' ΤΗΝ ΛΛΗ πλευρά, τὸ θρησκευτικὸν συναίσθημα τοῦ Ἑλλῆνα χαύτη ἐξετονώθη καὶ

ἐπάνω στὸ μέταλλο. Τὸ ἀσήμι καὶ ὁ χρυσός  
χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τὸν λαϊκὸν τεχνίτη ποὺ  
κατασκευάζει για τὴν αὐτοτρία τοῦ καπτά-  
νου μικρὰ ὅμοιωπατα πλούσιον ἀφερεμένων στὸν  
Ἄντο Νικόλαο ή τὴν Παναγίαν.

Τα ξανθήματα σε μικρές συνήθως διαστάσεις, κρέμονται έμπρος στην είκονιζωμάτα σίγουρα πλήρως κάποιου τάφου. "Ετοι, λοιπόν, ή εύχη τού γεριτού: «Αξένωσέ με Παναγία μου νά κτίσω καρδιή: καὶ θὰ στὸ φέρω χρυσὸ στὴν χάρῃ τοῦ», είναι μία ἀπὸ τις περιπλοκώς γιὰ τις δηποτες γίνεται η σφρίγεωσις. Ακόμα πάλι: γιὰ τὴν ανθηρία τοῦ πλάσου ἀπὸ μιὰ μεγάλη τρικυμία ἀπειρόντων: καὶ πάλι: στὸ καρδιά χρυσὸς η ἀσημένιο στὸν προστάτη "Άγιο Νοέλλο.

"Ολα κάτια τὰ ἀναθημάτων ἔχουν ἑσχυροτήτην πού τὰ κάνει: πράγματακαὶ κοσμήματα εἴτε συρρήματα είναι: αὐτά, εἴτε συρματόπλευρα. Ησσής φορές είναι: διακοσμημένα καὶ μὲν πολύτιμους λίθους. "Αλλά ἐπανεργήθεισθα γάλιγο στὴ θυρραφύκην ἢ γάλια νὰ εἴμαστε περισσότερον συγκεκριμένοι: εἰς τὸν λακονῆ ἄγιογραφίαν ἔκεινην πού είναι: σύμβιτη μὲν Θαλκοσιάνη θέματα καὶ πού ξεινιάσει: καὶ αὐτὴν ἡπειρὸν τὴν Εὐρώπην φυγοσύνθεος: διποὺς στὴν περίπτωσι: τοὺς τάκιτας, τοὺς θρησκευομένους. "Ελλήνων νυκτικοῦ. Σητὴ συνέχεια, δὲ χάλκινας καὶ αὐτὸς πολὺ συγχάνη αφηρηλατεῖται: μὲν θέματα ναυτικά καὶ κεραυνοποιεῖται: στὴ διακόσμησι πλοίον ἡ σπιτιών.

ΑΛΛΑ ζεν ήταν δυνατότον νά μισήν αἱμέτοχη σε κύτη τὴν καθολικὴ λαϊκὴ ἐκδήλωσις καὶ ή νησίτισσας. Μέ τὸ κέντρον τῆς γεμάτο ἀπὸ θαλασσινά θέματα, στόλισε τὸ σπίτι καὶ τὴν κάμπου τοῦ καπετάνου. Φτιαγμένη μὲν φωνασίσι καὶ ύστον σε ἄνω γεινικού γενομένου, πελὴ

συγνά, ἀποδίδει μιὰ εὐχάριστη σύνθετη.

Γι' αὐτὴν τὴν σύνθετον γηγενώτικου κεντημάτος τί δὲν ἔχει γραφῆν; "Ἐνα πανγγύρῳ χρωμάτων καὶ συγκάμτων ἀπότομωμένη ἐπάνω στὸ παντὶ θημιστορίᾳ πολλής φορὲς τὴν κατάπληξιν καὶ τὴν ἀπορίαν. Τὰ πλέον ἀπερδόνια συγκάμτα εἰναι δυνατάν νὰ ἀποδώσουν μιὰ ἀρμονίαν ἀνεπανάληπτην. Γοργόνες καὶ φάρια ποὺ ἡ ἔκταση τῆς οὐρᾶς τους καταλήγει σὲ λουστράδες καὶ γλάστρες σὲ μικρήδρους καὶ ἄγκυρες δίνουν, πάρα τὴν προσδοκίαν, ἓνα ἀρμονικὰ τακτικούμενό σύνολο.

Αλλὰ η νησιώτισσα προχώρησε και πάρακατω. Πολλές φορές ιστόρησε με την θελόνα της σε ένα μεγάλο πανί του γεμιστή τα πάθη. Τό νυκτάρι και τα κινήτρα, τό ναύτη στη νησιώτισσή να άπεινή τη νησί του, τη νησιώτισσα με την μακρήλα να διγλίσκη τό πέλαγος και τό ναυτή άκρων γονυτιστό στο οικόνισμα για άνδρη τό άγνοεσσι.

Μαννάδες πορχετα παιδιά, κοπέλλες πορχετά<sup>1</sup>  
(ἀντρά  
ἀφικρισθήτε νά σᾶς πώ τοι γεμιτάη τά πάθη:  
Ηέντε καράδια είμασταν στής Ηόλης τό<sup>2</sup>  
(μηπογάζι,  
πέντε φανάρια ἀνάψανε κι ὅλα μικασταν ἀν-  
(τάξις.  
Ἐπηρ<sup>3</sup> ἔχερας καὶ θοριάς, καθάρια νιρα-  
(μουντάνα,  
ἔθηγκαρια στὸ πέλαγος, μᾶς ἔπιασε φορ-  
(τούνα.  
Τὰ δυὸ πάνε στήν ἔργυρο τὰ δυὸ πάνε στὸ  
(φούντο  
καὶ μεῖς μὲ στὸ Τεβέδανογλου κάτου στὸ πε-  
(ριγάζι.

Ο ΕΝΑΣ



TELEX NO. 6-6129 S.A.

# HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. KOUGLIANOS

# 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**

CABLE ADDRESS: "HERMES"  
POSTAL ADDRESS: BOX 475  
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.002 - 65.181 - 28.690  
NIGHT TELEPHONES: ( 882.321 - 21.841  
                      ( 319.611 - 316.155

SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



NAYSI A.E.

Γενικαὶ Ἐποκευαὶ Πλοῖων

Εἴμαστε σὲ θέση  
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς  
τὰ πιὸ δύσκολα  
προβλήματα ἐπισκευῶν,  
σεβόμενοι ἀπόλυτα  
τὸν χρόνο σας.



Ἐπισκευαστικὴ Βάσις Περάματος:  
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Λ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖα: Μεθώνη 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/σος: NAYSI - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Telex. 21 - 2708 NFI GR

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Η ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟ «ΚΑΤΑΠΛΕΥΣΑΝ» ΠΛΟΙΟΝ

### ΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΛΟΡΔΩΝ

Τὸ δικαστικὸν «προηγούμενον» δεσμεύει ἐν 'Αγγλίᾳ τὰ δικαστήρια οὐ μόνον τὰ κατώτερα, ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ ἐκδόντα τὴν πρηγηθεῖσαν ἀπόφασιν δικαστήρια, ἔκτος ἐάν τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ εἰναι διάφορα.

Πρὸ ἐπτὰ ἔτων, ὁ Λόρδος Καγκελλάριος (θὰ ἐλέγουμεν ἡμεῖς ὁ ὑπουργὸς τῆς Δικαιοσύνης) ἀνύγγειλεν ὅτι ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἀπεφάσισε νὰ θεωρῇ μὲν ἐστήν κατὰ κανόνα δεσμευομένην ἐν τῶν πραστοφασισθέντων, νὰ κρίνῃ δῆμως διαιφόρως πρὸς τούτα εἰς ἃς περιπτώσεις θεωρεῖ ὅτι τούτο ἐπιβάλλεται, ἀλλὰ τοῦτο κατ' ἔξορεισιν.

«Ἄσ ίδωμεν τώρα τὴν ἔξελιξιν γνωστάτου δέματος ἐνώπιον τῶν ἄγγλικῶν δικαστηρίων, τοῦ θέματος τοῦ «καταπλεύσαντος» πλοίου, ἀφ' οὐ κατάπλου ὅρχονται σὶ υποχρέωσεις τοῦ ναυλωτοῦ. Τὸ πλοίον «I.O. Ονέλασ» νὰ φροτώσῃ καὶ μεταφέρῃ φορτίον στηρῶν, ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς 'Αγγλίαν. Οἱ ναυλωταὶ παρέσχον δόηγίας εἰς τὸ πλοίον νὰ πλεύσῃ εἰς «Λίβερπουλ Μπίρκενχεντ» πρὸς ἐκφόρτωσιν. Τὸ πλοίον ἐπρεπε νὰ φθάσῃ εἰς Μέρσεϋ Μπάρ (ἀγκυροδόλιον) τὴν 2.1.1968, ἀλλὰ δὲν εἶχεν εἰσέτι κατονομασθῆ προκυμαία. «Οταν κατέπλευσεν εἰς τὸ ὡς ἄνω ἀγκυροδόλιον ἡγυροδόλησε καὶ τὴν ἐπομένην ἐπλευσεν εἰς ἀποβάθραν διὰ τὰς τελωνειακάς διατυπώσεις. Μετὰ ταῦτα, διετάχθη ὑπὸ τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν νὰ πλεύσῃ καὶ ἀγκυροδόληση εἰς φαρόπλοιον ἔχων εἰς τὸ θαλασσαν, ἀπέχον 17 μίλια. 'Εν τῷ μεταξύ, οἱ πλοιοκτήται παρέδωσαν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς τοὺς ναυλωτάς. Τούτο, τὸ ἀπόγευμα τῆς 3ης 'Ιανουαρίου 1968. Τὸ πλοίον παρέμεινεν ἐπ' ἀγκύρα μέχρι τῆς 20.1.1968, ἔτοιμον κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας πρὸς ἐκφόρτωσιν.

Προεβλήθη τὸ ζῆτημα ποίος θὰ πληρώσῃ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν 17 ἡμερῶν. Τὸ θέμα παρεπέμφθη εἰς διαιτήσιαν καὶ ὁ ἐπιδικτής ἔκρινεν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτηῶν, ὑπὲρ ὧν ἐπεδίκασεν 7.800 λίρας. Τὸ ἐρώτημα ἦτο ἐὰν τὸ πλοίον ἀγκυροδολῆσαν εἰς τὸ φαρόπλοιον, ἥτο πλοίον «καταπλεύσαν» διότι τὸ ἀγκυροδόλιον ἥτο ἐντὸς τοῦ λιμέν-

νος τοῦ Λίβερπουλ;

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡτο τὸ σύνηθες μέρος ὅπου τὰ πλοία ἀνέμενον διὰ τὴν ἐλευθέρωσιν προκυμαίας. Οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν ὅτι τὸ ἀγκυροδόλιον ἀπεῖχεν 17 μίλια ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῶν προκυμαίων ἡ «έμπορικὴν περιοχὴν» τοῦ λιμένος καὶ συνεπώς δὲν εἶχε «καταπλεύσει» εἰς τὸν λιμένα, καταπλεύσαν ὅταν τὸν 20ην 'Ιανουαρίου παρέβαλεν εἰς προκυμαίαν.

Τὸ πρόβλημα ἦλθεν ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων τὸ 1961 μὲν προηγουμένην ἀπόφασιν ἐκδοθεῖσαν ἐν ἔτει 1908. Ἐκρίθη κατὰ πλειοψηφίαν, βάσει τῆς ἀπόφασεως τοῦ 1908, ὅτι τὸ πλοίον ἔχει «καταπλεύσει» ὅταν εύρισκεται εἰς τὸ σημεῖον τοῦ λιμένος ὅπου ἂν ὑπῆρχεν ἐλευθέρα προκυμαία, θά πλοιον εύρισκεται εἰς τὴν συνήθη θέσιν ἀναμοηῆς ἐντὸς τοῦ λιμένος, δέον γενικῶς νὰ θεωρήται ὅτι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ.

Πόσον δύσκολος εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς τοιαύτης νομολογιακῆς ἀντιλήφεως ἐν τῷ πράξει, εἶναι προφανές.

«Ἡδη, ὅμως, ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀπόφασίς της τοῦ 1961 ἥτο ἐσφαλμένη. Διέλυσε τὴν ἀχλὺν τῆς ἐννοίας «έμπορικὴ περιοχὴ τοῦ λιμένος» ἥτις κατὰ

τὸν ἐπιδιαιτητὴν συνεσκότισε τὴν λογικὴν καὶ ἔδει διὰ τὸν λόγον τούτον νὰ ἐνταφιασθῇ. Ποιὰ ταλαιπωρία ἀπτήθη πρὸς τούτο εἶναι ἀπίστευτον. Ἐξητήθη ἡ ἀδεια παρακαμφῆ ἡ ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου διαδικασίας ὥστε τὸ ζῆτημα ν' ἀχθῇ ἀπευθίες ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Ὁ πρωτοβάθμιος δικαστής ἔδέχθη τούτο. «Οταν, ὅμως, τὸ ζῆτημα ἔφθασεν ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐφέσων, ἵνα αὕτη ἐγκρίνῃ τὴν τοιαύτην διαδικασίαν, ἐκρίθη ὅτι ἐπρεπε, πρῶτον νὰ εἰσαχθῇ ἡ ὑπόθεσης ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου. Τὸ «Ἐφετείον» ἔκρινεν — σπουδαὶ τὸ πρωτοβίκειον — δυσμενῶς διὰ τοὺς πλοιοκτήτας δεσμεύμενον ἐκ τῆς προηγηθεῖσας ἀποφάσεως τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Μεθ' ὅχηδη ἐνώπιον αὐτῆς ἡ ὑπόθεσης, ἀφοῦ παρῆλε πολὺς χρόνος καὶ ἐδημιουργήθησαν μεγάλα δικαστικά ἔχοδα.

Ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἀνατρέψασα τὴν προηγουμένην ἀπόφασίν της ἔκρινεν ὅτι πρὶν ἡ πλοιόν τι θεωρηθῆ ὡς «καταπλεύσαν» πλοιόν, δέον νὰ ευρίσκεται ἐντὸς τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὴν ἀμέσων καὶ πραγματικῆν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ. Ἡ γεωγραφική θέσις τοῦ πλοιού εἶναι δευτερευόσης σημασίας, ἐπίσης δὲ ἀνεύ ὀξίας εἶναι ἡ ἀπόστασις ἡ ἀπλῆ ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ σημείου φορτεσεῶν καὶ ἐκφορτωσεῶν. Ἐν τῷ πλοιόν εύρισκεται εἰς τὴν συνήθη θέσιν ἀναμοηῆς ἐντὸς τοῦ λιμένος, δέον γενικῶς νὰ θεωρήται ὅτι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ.

Μόνον ἔαν τὸ πλοιόν ἀναμένην εἰς ἀσυνήη τοῦ τόπου ἀναμοηῆς δέον τότε οἱ πλοιοκτήται νὰ ἀποδείξουν ὅτι τὸ πλοιόν των ἥτο πλήρως εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυλωτῶν, ὡς ἔαν εύρισκετο ἐγγὺς τῆς προκυμαίας φορτεκφορτωσεῶν.

## Ελληνικὴ Νομολογία

### ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΑΡΙΘΜΟΣ 1151 / 1973

Πρόεδρος: ὁ κ. Π. Χρυσομάλλης  
Εισηγητής: ὁ Ἐφέτης κ. Κ. Παυλίνης  
Δικηγόρος: οἱ κ. κ. Στ. Σπετσάκης, 'Ανδρ. Μεταξᾶς

● Δικαίωμα συντάξεως κατόπιν συμπληρώσεως 120 μηνῶν ναυτικῆς ἐργασίας.— Ναυτικὸς ἔχων υπηρεσίαν ύπολειπομένην τῶν 10 ἔτῶν ἐπὶ χρονικὸν διάστημα ἔλαττον τῶν 6 μηνῶν.

— Οὐκ ἐφαρμογὴ ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου τοῦ Α.Ν. 1022 / 1946.— 'Υπαγωγὴ τῶν διαφορῶν μεταξὺ ἡσφαλισμένων καὶ 'Οργανισμῶν Κοινωνικῆς 'Ασφαλίσεως εἰς τὴν διαδικασίαν τῶν ἐργαστικῶν διαφορῶν.— Δὲν ἐκδίδεται ἀπόφασις περὶ ἀποδείξεως.— 'Ορθὴ ἡ κρίσις τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεως μὴ διαταξάσης ἀπόδειξιν.

«Ἐπειδὴ ἔκ τῆς ἐκτιμήσεως τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων προσαγομένων καὶ ἐπικαλουμένων ἔγγραφων καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας ἀπεδείχθησαν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου τὰ ἀκόλουθα: 'Ο ἀποδιώσας τὴν 19(4)1952 σύζυγος τῆς ἐναγούσης εἰργάζετο ἐν ζωῇ εἰς διαφόρους ναυτικάς ἐπιχειρήσεις, ἥτο δὲ ἡ ἀσφαλισμένος κατὰ κυρίαν ἀσφαλίσιν εἰς τὸ ἐναγόμενον ἐπὶ 9 ἔτη, 8 μῆνας καὶ 22 ἡμέρας. Μετά τὸν θάνατον τούτου, ἡ ἐνάγουσα ὑπένεδε πρὸς τὸ ἐναγόμενον τὴν 27(5)1952 αἵτησιν περὶ ἀπονομῆς εἰς αὐτὴν συντάξεως, λόγω θανάτου τοῦ συζύγου της, ἥτις ἀπερρίθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 473)1952 ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ἐναγόμενου, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ὁ ἀποδιώσας δὲν ἐκέκτητο δεκαετῆ συντάξιμον ὑπηρεσίαν. Μετά τὴν ἐναρξην τῆς ισχύος τοῦ ὅρθου 5 τοῦ N. 4340)1964 διὰ τοῦ ὅποιού, αἱ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμεναι προθεσμίαι ἀσκήσεως δικαιώματος συντάξεως ἡ βοηθήματος ἡ αὐξήσεως συντάξεως, ὡς καὶ αἱ προθεσμίαι ἀσκήσεως ἐν γένει ὑποθέσεων, παρατείνονται ἐπὶ ἔτος ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, προσέφυγεν αὐτὴ εἰς τὴν 'Αναθεωρητικὴν 'Επιτροπή τοῦ ἄρθρου 52 τοῦ N. 3170)1955 καὶ δι' αὐτῆσεως τῆς ἥτη-

16-20, TENNANT STREET  
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN  
TELEX: 570131

P. O. Box: 4797  
PHONES: 431339 - 28829 - 26057  
96508 - 976480  
447718

## CAPE TOWN FAROS & Co. (PTY.) LTD.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

'Αντιπρόσωποι: 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480

A. NYXAS » 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

σατο την άναθεώρησιν της άπορριπτικής ταύτης αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου, άπορριφθείσης όμοιώς διὰ της ύπ' ἀριθ. 50)1965 άποφάσεως της ρηθείσης ἐπιτροπῆς. Κατόπιν τούτου, ήγειρε τὴν ἀπό (12)10)1966 ἀγωγήν της κατὰ τοῦ ἑναγομένου ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς, ἡτις ἀπερρίφθη ὡς ἀόριστος διὰ της ύπ' ἀριθ. 3112)1967 άποφάσεως αὐτοῦ ἐπικυρωθείσης διὰ της ύπ' ἀριθ. 1497)1968 άποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τούτου. Περαιτέρω ἀπεδείχθη, ὅτι διὰ της ἀπό (7)11)1968 αἰτήσεως της, πρὸς τὸ ἑναγομένον, ἡ ἐνάγουσα ισχυρίζομένη ὅτι ὁ ἀποδιώσας σύζυγος της ἐναυτολογήθη καὶ εἰργάσθη ὡς ναύτης ἐπὶ τοῦ Π.Κ «Καλλιόπη» Ναυτιλίου ἀπό (18)4)1951 μέχρι 10)3)1952, ἡτοι ἐπικαλουμένη περιστατικά νέα, ἡτήσατο τὸν ἀνάθεώρησιν τῶν ἀπορριπτικῶν ἀποφάσεων, ἐπὶ τῆς αἰτήσεως της δὲ ταύτης δὲν ἔδόθη εἰς αὐτὴν ἀπάντησις. Κατὰ τὸ ἄρθρ. 26 παρ. 4 τοῦ ἐπροκειμένῳ ἐφαρμοστέου, ὡς ισχύοντος κατὰ τὸν χρόνον, καθ' ὃν κατὰ τὴν ἀγωγὴν ἔγεννηθη τὸ πρός σύνταξιν δικαίωμα τῆς ἑναγούσης Α.Ν. 2525 )1940, σύνταξις λόγῳ θανάτου συνταξιούχου ἡ ἡσφαλισμένου ἐργάτου θαλάσσης χρηγεῖται εἰς τὰ πρόσωπα τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ, τὰ δικαιούμενα κατὰ τὴν ἐν ἄρθρῳ 1 τοῦ παρόντος νόμου ἀναφορεμένη τάξιν, ἐφ' ὃσον ὁ θανὼν ἡσφαλισμένος ἀδικαίουστο συντάξεως κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου αὐτοῦ ἡ ἐφ' ὃσον εἶχε συμπληρώσει ναυτικήν ἐργασίαν τούλαχιστον 120 μηνῶν, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν δὲ τῆς χορηγουμένης συντάξεως λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν ἡ ἐκ τῶν οἰκείων μητρώων τοῦ Υ.Ε.Ν. προκύπτουσα συνολικὴ ὑπηρεσία τοῦ ναυτικοῦ, ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς σταδιοδρομίας του μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, χωριζούμενη κατὰ βαθμὸν καὶ δικιότητα. «Ἐκ τῆς φράσεως ταύτης τοῦ νόμου, καθ' ἧν διὰ νὰ δικαιωθῇ συντάξεως ἡ σύζυγος τοῦ θανόντος δέον νὰ είχειν οὕτος συνεπληρωμένην ὑπηρεσίαν «τούλαχιστον 120 μηνῶν», σαφῶς συνάγεται, ὅτι σύνταξις λόγῳ θανάτου τοῦ ἡσφαλισμένου, δὲν χορηγεῖται εἰς τὰ πρόσωπα τῆς οἰκογενείας του, ἐφ' ὃσον οὕτος κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου του δὲν εἶχε συμπληρώσει ὑπηρεσίαν δέκα ἑτάν, ἔστω καὶ ἀν ὑποδείπεται διὰ τὸν συμπλήρωσιν ταύτης χρονικὸν διάστημα ἔλαττον τῶν ἔξι μηνῶν, αἱ διὰ διατάξεις τοῦ Α.Ν. 1022)1946 δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τοῦ ἑναγομένου, διότι αὗται ἀναφέρονται εἰς τοὺς «Οργανισμοὺς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως καὶ Προνοίας τοὺς ὑπαγομένους εἰς τὴν ἀρμόδιότητα τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐργασίας καὶ οὐχὶ τοῦ Ν.Α.Τ., τε ὅποιον διὰ ρητῆς τοῦ ὅντος διατάξεως τελεῖ ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Κράτους, ἀσκούμενην διὰ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Ἐφ' ὃσον ὅθεν ἐν προκειμένῳ ἀπεδείχθη ἐκ τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων, ὅτι ὁ σύζυγος τῆς ἑναγούσης εἰλεῖ συνολικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν 9 ἑτάν, 8 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, οὐχὶ δὲ συμπληρωμένη δεκαετῆ τοιστάν, δὲν ἀπεδείχθη δὲ τὸ ἐπικληθὲν παρ' αὐτῆς νέον περιστατικὸν κατὰ τὸ ὄ-

ποίον ὁ θανὼν ὑπηρέτησεν ἐπὶ τοῦ Π.Κ. «Καλλιόπη» ἀπὸ τῆς 18)4)1951 μέχρι 10)3)1952, ἡ ἐνάγουσα δὲν ἐδικαιούσθη συντάξιος τῆς ἑναγομένου καὶ συνεπῶς, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅντος νόμιμος ἡ ὑποδολὴ παρ' αὐτῆς δευτέρας αἰτήσεως ἀναθεωρήσεως, ἀφοῦ κατὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 50)1965 ἀπορριπτικῆς ἀποφάσεως τῆς ἀναθεωρητικῆς ἐπιτροπῆς, ἔδει νὰ ἀσκήσῃ αἴτησιν ἀκυρώσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας (ἄρθρ. 52 τοῦ Ν. 3170)1955), ἡ παραλειψις τῶν ὄργανων τοῦ ἑναγομένου νὰ ἀπαντήσωσι ἐπὶ τῆς ὅντος διατάξεως αἰτήσεως τῆς δὲν ὑπῆρξε παράνομος, οὐδὲ δύναται νὰ στηρίξῃ νόμιμον τῆς ἑναγούσης δικαίωμα πρὸς ἀποζημίωσιν, οἱ δὲ περὶ τοῦ ἀντιθέτου πρώτος καὶ τέταρτος λόγοι τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως εἰναι ἀδάστιμοι καὶ ἀπορριπτέοι.

Ἐπειδὴ κατὰ μὲν τὸ ἄρθρ. 663 ἀριθ. 5 τοῦ Κ. Πολ. Δ. κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν Ἐργατικῶν διαφορῶν δικάζονται αἱ διαφοραὶ μεταξὺ Ὀργανισμῶν Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως καὶ τῶν εἰς αὐτοὺς ἡσφαλισμένων ἡ τῶν διαδόχων αὐτῶν ἡ τῶν κατὰ νόμον δικαιούμενών ἐκ τῆς σχέσεως τῆς ἀσφαλίσεως κατὰ δὲ τὸ ἄρθρ. 670 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, ἀπόφοιτοι περὶ ἀποδείξεως δὲν ἔκδιδεται, ἐφ' ὃσον ὅθεν ἐν προκειμένῳ ἡ ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσις, ἀνάγεται εἰς διαφορὰν μεταξὺ τῆς ἑναγούσης, ισχυρίζομένης ὅτι δικαιούσθη κατὰ νόμον ἐκ τῆς σχέσεως τῆς ἀσφαλίσεως, καὶ τοῦ ἑναγομένου ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου, καὶ ὡς ἐκ τούτου, δικάζεται κατὰ τὴν εἰρημένην διαδικασίαν, κατ' ὄρθην ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τούτων ἡ ἐκκαλουμένην ἀπόφασις δὲν ἔξεδωσε ἀπόφασιν περὶ ἀποδείξεως καὶ περαιτέρων κατ' ὄρθην ἐκτίμησιν, καθ' ὃ ἔξετέθη τῶν προσαχθεισῶν μέχρι πέρατος τῆς ἐπ' ἀκροατηρίου συζητήσεως ἀποδείξεως ἐδέχθη, ὅτι δὲν ἀπεδείχθη ὅτι ὁ θανὼν σύζυγος τῆς ἑναγούσης εἰργάσθη ἐπὶ τοῦ Π.Κ «Καλλιόπη» ἀπὸ 18.4.1951 μέχρι 10)3)1952, μετὰ ταῦτα δὲ ἀποβιασταί ματαία ἡ ἔρευνα περὶ τοῦ ὅτι οὐχὶ ὁρθῶς ἡ ἐκκαλουμένην ἀπόφασις ἐθεώρησε παραγεγραμμένον τὸ πρός ἀποζημίωσιν δικαίωμα τῆς ἑναγούσης, οἱ δὲ περὶ τοῦ ἀντιθέτου δευτέρως καὶ τρίτος λόγος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως, εἰναι ἀδάστιμοι καὶ ἀπορριπτέοι.

Βάσει τοῦ 'Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 1022)1946, ἐὰν ὁ ἡσφαλισμένος δὲν ἔχει συμπληρώσει τὸ κατώτατον ὄριον ἀπαιτουμέ-

νης ὑπηρεσίας καὶ ὑπολείπεται διὰ τὴν συμπλήρωσιν χρονικὸν διάστημα ἔλαστον τῶν 6 μηνῶν, τότε κατὰ ρητὴν τοῦ ὅντος νόμου ἐπιταγήν τὸ ἀπαιτούμενον χρονικὸν διάστημα θεωρεῖται συμπεπληρωμένον.

Τὸ 'Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν διὰ τῆς ἀνω ἀποφάσεως του κρίνει ὅτι ἡ διάταξις αὐτῆς τοῦ νόμου δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου δι' οὓς λόγους ἡ ἀποφασίς ἀναφέρει.

Ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος καὶ ἡ Νομολογία τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας εἶναι ἡ αὐτή.

## ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΔΑΣ Δικηγόρος

### ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ (ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ)

Πρόεδρος : ὁ κ. Σ. Σαμούλης  
Εισηγητής : ὁ Πρωτοδίκης κ. Κ. Πατρώνας  
Δικηγόροι : οἱ κ.κ. Ν. Σκορίνης, Ι. Μιχαηλίδης

• **Χρονοναύλωσις καταρτισθεῖσα** ἐν Πειραιεῖ εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα μεταξὺ ἀλλοδαπῶν.— Παρεπομένη σύμβασις ἐγγυήσεως εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα παρασχεθεῖσα ὑπὸ ἡμεδαποῦ πρὸς τὴν ἀλλοδαπὴν ναυλωτριαν.— Χαρακτηρισμὸς ὡς διεθνοῦς συναλλαγῆς μὴ ὑπαγομένης εἰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις νομοθεσίας προστασίας ἐθνικοῦ νομίσματος.— Λύσις τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπώλεσθη ἐκ τύχης μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ.— Συνέπειαι.— 'Οφειλὴ ναύλου ad ratam itineris.

'Ἐπειδὴ ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 1 ἐδ. δ τοῦ ν. 5422)1932 δι' οὐ ἐπετράπη ἡ πώλησις ἔνοντος συναλλάγματος πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου, τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 11 παρ. 2 ν. 5422)1932 ὡς ἐτροποιηθή ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 3 τοῦ ν.δ. τῆς 14.7.32 δι' ης ἀπηγορεύθη ἡ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ συνομολόγησις ὑποχρεώσεων εἰς ἔνοντος νόμισμα κλπ. ἔξαιρεσι τῶν δανείων τῶν ἀφορῶντων τὴν χρηματοδό-

## ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:  
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)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ	312210
	321225
	328543

ΤΕΛΕΣ: 71080  
CABLES: CHIOS - NAPOLI

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς  
Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

1) Α' δροφος Μ2 310.

2) Ισόγειον Μ2 300 μὲ ήμιόροφον Μ2 200.

τησιν τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου, αἵτινες διετηρήθησαν ἐν ἵσχυ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ α.ν. 362) 1945, καὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ νόμου τούτου (ἀ.ν. 362) 1945), καθ' ἡ πᾶσα δικαιοπραξία ἔξης πηγάδιοι δικαιώματα καὶ ὑποχρέωσεις ὑπὲρ προσώπου ἐν 'Ἐλλάδι διαμένοντος, δέον νὰ συνομολογήται ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος μόνον εἰς δραχμάς, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ α.ν. 1704) 1939 τὴν προβλέπουσαν τὴν ὑποχρεωτικὴν πώλησιν εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς 'Ἐλλάδος πάσης εἰσπράξεως συναλλάγματος πραγματοποιουμένης ὑπὸ ἐγκατεστημένον ἐν 'Ἐλλάδι ἐκ κερδῶν προμηθειῶν, ἡ ἄλλων ὠφελειῶν ἐκ συναλλαγῆς μετὰ τῆς ἀλλοδαπῆς, σαφῶς συνάγεται, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις τῆς εἰς ἔξον συναλλαγμάτων ῥήτρας ἀναφέρεται εἰς τὰς ἑσωτερικὰς συναλλαγὰς οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὰς ἑξωτερικὰς ἢ διεθνεῖς τοιαύτας, οἷα εἶναι ἕκειναι ἐν αἷς ἡ ἔδρα τῆς οἰκονομίας ἔκστοτο τῶν συμβαλλομένων εὐρίσκεται εἰς διάφορους κράτους, δηλούντι ὅσπεις ὁ εἰς τῶν συμβαλλομένων ἑκτελῷ τὴν ὑποχρέωσιν του εἰς τὴν χώραν ἑπέρου κράτους, διότι αἱ τοιαύται συμβάσεις δὲν ἔνεχουν δυσπιστίαν πρὸς τὸ ἔγχωριον νόμιμα ἡ ὑπονόμευσιν αὐτοῦ, οὐδὲ ἡ πολιτεία δύναται νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἴσχυν τῆς νομοθεσίας τῆς ἐπὶ τῶν ἑκτὸς τῆς ἑπτικρατείας διαδιούντων προσώπων (Α.Π. 847) 72 ΝοΒ 21.210, Α.Ν. 216) 61 'ΕΛ.Δ. 2.511, Α.Π. 520) 50 'Αρχ. Νομ. 1.597, Γνωμοδοτησίς 'Η. Κριστῆ - Α. Λιτζερόπουλου ἐν ΝοΒ 13.689 ἐπ.). 'Εξ ἀλλοῦ, ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ 'Αστ. Κώδικος προκύπτει, ὅτι ἔαν οἱ συμβαλλόμενοι δὲν ὕστερον ῥήτως ἡ σιωπηρῶς τὸ δίκαιον εἰς ὅ ὑπέδοντον τὴν ἐκ τῆς συγκεκριμένης συμβάσεως ἐνόχην, ἐφαρμόζεται τό, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἔξ ὀλῶν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἀρμόζον δίκαιον, σταθμίζοντος τὰς κατ' ἴδιαν περιστάσεις, τὰς συνοδευούσας τὴν ἔννομον σχέσιν, ὥστε νὰ ὑφίσταται οὐσιώδης σύνδεσμος μεταξὺ τῆς ἔννομού σχέσεως καὶ τοῦ ἐπιλεχθησμένου δίκαιου, δημιουργούμενος ἐκ τοῦ τόπου τελέσεως ἡ ἐκπληρώσεως τῆς συμβάσεως, τῆς ἰθαγενείας ἡ κατοικίας τῶν συμβαλλομένων, τοῦ νομίσματος εἰς ὅ ἐξεφράσθησαν αἱ παροχαῖ, (δλ. Μαριδάκη ιδιωτικὸν διεθνές δίκαιον τοῦ. Β' παρ. παρ. 33 καὶ 34 Κριστῆ - Νικολετοπούλου ἐνόχαι ἐκ συμβάσεως κατὰ τὸ ιδιωτικὸν διεθνές δίκαιον σελ. 88 ἐπ., Α.Π. 615) 69, 648) 69 ΝοΒ 18 σελ. 528 καὶ 533). 'Ἐν τιροκειμένῳ διὰ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιού προτάσεων τῆς ἐνάγουσης, ἐκ-

τίθεται, ὅτι οὕτη (ἡ ἐνάγουσα), τυγχάνουσα προσωπικὴ ἐταιρία διαμετακομιστικοῦ διὰ θαλάσσης ἐμπορίου, ἔδρεύουσα ἐν 'Αμπιτζάνη τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστοῦ τῆς Ἀφρικῆς, διὰ συμβάσεως καταρτισθείσης τὴν 7.6.1972 ἐν Πειραιεῖ διὰ τῆς ἀντιπροσώπου αὐτῆς (ἐναγούσης) νομίμως ἐγκατασταθείσης ἐν 'Ἐλλάδι καὶ λειτουργούσης ἀνωνύμου ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «P.E.S.A.», ἔχοντας ἀλώσης παρὰ τῆς ἐν Λευκωσίᾳ Κύπρου ἔδρευούσης ἐταιρίας περιωρισμένης εύθυνης ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «S.S.C.L.» τὸ ὑπὸ κυπριακῆς σημαίας πλοίον «Y» τῆς πλοιοκτησίας αὐτῆς, δι' ἐν κυκλικόν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀφρικῆς, ἀντὶ συμφωνηθέντος χρονοναύλου 675 καὶ 540 δολλαρίων Η.Π.Α. δι' ἐκάστην ἡμέραν ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι, ἀντίστοιχας, ὅτι εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἄνω νομβάσεως ναυλώσεως τὸ πλοίον παρελθήθη εἰς Ταραγκόνα 'Ισπανίας ὑπὸ τῆς ἐνάγουσης τὴν 26.6.1972, ὅτι ἡ ἐναγούμενη τὴν 24ην 'Ιουλίου 1972 κατόπιν ἐγγράφου δηλώσεως τῆς δοθείσης ἐν 'Αθήναις συνήψει μετὰ τῆς ἐνάγουσης, σύμβασιν ἐγγυήσεως ὑπὲρ τῆς ὄντος ἀνω ἐκναυλωτρίας ἐταιρίας S.S.C.L. διὰ ποσὸν μέχρι 10.000 δολλαρίων Η.Π.Α. τὸ ὅποιον θὰ προύκατεβαλεν αὐτῇ (ἡ ἐνάγουσα) εἰς τὴν ἐκναυλωτριαν ἐταιρίαν ἡ πρὸς τρίτους διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔναντι μελλοντικῶν ναύλων ἐκ τῆς εἰρημένης συμβάσεως ναυλώσεως, ὅτι τὴν 28ην 'Ιουλίου 1972 ἡ ἐνάγουσα προκατέβαλεν εἰς τὴν προμηθείσαν ἐκναυλωτριαν ἐταιρίαν, ἔναντι τῶν μελλόντων ναύλων, 8.000 δολλάρια Η.Π.Α. μέσω τῆς Κεντρικῆς Τραπέζης τῆς Μαρδίτης 'Ισπανίας, ὅτι τὴν 1.9.1972 ἔξεργάρη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ ναυλωθέντος πλοίου, ἥτις κατέστρεψεν ὀλοσχερῶς τούτο ματαιωθείσης οὕτω τῆς χρονοναυλώσεως καὶ οὕτω ἡ ὑπὲρ ἡς ἡ ἐγγύησης ἐκναυλωτρίας ἐταιρία, κατέστη εἰς δάρος τῆς περιουσίας τῆς ἐνάγουσης πλουσιωτέρα ἀνεύ νομίμου αἵτιας καὶ δὴ ἐνεκα ληξάσης αἵτιας. Διώκεται δὲ ὅποιας ὑποχρέωση ἡ ἐναγούμενη νὰ καταβάλῃ εἰς τὴν ἐνάγουσαν τὸν προκαταβληθέντα ναύλον ποσοῦ 8.000 δολλαρίων ΗΠΑ, ἀλλος τὸ εἰς δραχμάς ισόποσον αὐτῶν κατὰ τὴν ἐπίσημον ίσοτιμίαν κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πληρωμῆς, πλὴν οὐχὶ ἐλάσσονα τῶν 30 δραχμῶν κατὰ δολλάριον ΗΠΑ, ἐντόκως νομίμως ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς. Οὕτως ἔχουσα ἡ ὑπὸ τοῦ δικίου ἀγωγῆς, δι' ἓντος ἐξαρκεῖ ἡ ἀξία τῶν διασωθέντων πραγμάτων (ΚΙΝΔ 160, ΑΚ 904 ἐπ.). Ειρήσθω δὲ ὅτι, κατὰ τὰ ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης σκέψεως ἐκτιθέμενα, εἶναι μὲν νόμιμος ἡ ἐν τῇ συμβάσει ἐγγυήσεως ρήτρα εἰς δολάρια, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ διεθνούς συναλλαγῆς, ἀτε ἐκάτερον τῶν συμβαλλομένων εὐρισκόμενον εἰς διάφορον Κράτος καὶ ἐκτελούντων τὴν ὑποχρέωσιν του εἰς τὴν χώραν τοῦ ἑτέρου Κράτους, ἀλλὰ τὸ αἴτημα περὶ καταβολῆς αὐτούσιων δολλαρίων, εἶναι νόμως ἀδάσιμον καὶ ἀπορριπτέον, διότι τὸ ἀλλοδαπόν νόμισμα μὴ ὃν χρήματα ἐν τῷ ἡμεδαπῇ, ἔνθα τὸ χρέος τῆς ἐναγούμενης, ὡς πέμψιμον εἶναι καταδηλήτον, δὲν εἶναι μέσον πληρωμῆς, ἀλλὰ λογίζεται ὡς πράγμα (Ε.Α. 535) 72 'Αρμ. 26.596), δι' ὃ κατ' ἄρθρ. 291 Α.Κ. ἡ ἀγωγὴ εἶναι νόμιμος κατὰ τὸ παρεπόμενον αἴτημα τῆς περὶ καταδίκης τῆς ἐνάγουμενης πτώσης εἰς πληρωμὴν τῆς ἔξ ἐγγυήσεως φοιείης της εἰς δραχμάς κατὰ τὴν τρέχουσαν ἀξίαν τοῦ δολλαρίου ἐν ὃ τόπῳ καὶ χρόνῳ θέλει γίνει ἡ καταβολή. 'Η ἐνάγουσα διὰ τῶν ἐγγράφων προτάσεων τῆς ισχυρίζεται, ὅτι τὴν ἀγωγὴν τῆς στηρίζει κυρίως ἐπὶ τῆς συμβάσεως ἐντολῆς καὶ ἐπικοινικῶς ἐπὶ τῆς τοιάτης τῆς ἐγγυήσεως. 'Η τοιαύτη μεταβολὴ διὰ τῶν προτάσεων τῆς βάσεως τῆς ἀγωγῆς, ἀνέχαρτήτος, τοῦ δὲτο εἶναι ἀπαραδέκτος ἐλλείπει προκαταβολῆς (ἄρθρ. 224 Κ.Πολ.Δ.) ἐν προκειμένῳ εἶναι καὶ ἀνεύ σημασίας, οὐσιαστικῶς διότι ἡ ἐπικαλούμενή παρὰ τῆς ἐνάγουσης ἐνιοτὴ ἡ δοθείσα πρὸς αὐτήν, εἶναι τοιάπτη πρόστασιν τρίτου, τούτεστι πρὸς πίστωσιν τῆς ἐκναυλωτρίας τῆς S.S.C.L. διὰ τοῦ προκαταβληθέντος ἐνδίκου χρονοναύλου, ἥτις (ἐντολὴ πρὸς πίστωσιν τρίτου) κατ' ἄρθρον 870 'Ελλ. Α.Κ. ισχύει ὡς ἐγγύησης διὰ τὴν ἔκ της χορηγηθείσης πτώσεως ὑποχρέωσιν τοῦ τρίτου, ἐφ' ὅσον ἡ τοιάτη ἐντολὴ ἐδηλώθη ἐγγράφως. (Α.Κ. 849). Περαιτέρω ἡ ὑπὸ τοῦ δικίου ἀγωγῆς εἶναι νόμως δάσιος καὶ κατὰ τὰ παρεπόμενα αἴτηματα τῆς α) περὶ πληρωμῆς νομίμων τόκων ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς (Α.Κ. 292, 293, 346 Α.Κ διάτ. τῆς 21) 21 Αύγ. 1946) καὶ β) περὶ κηρύξεως προσωρινῆς ἐκτελεστῆς τῆς ἐκδοθείσης ὄριστικῆς ἀποφάσεως (ἄρθρ. 907, 908 Κ.Πολ.Δ.). 'Οθεν, δέον ἡ ὑπὸ τοῦ δικίου ἀγωγῆς νὰ ἐρευνηθῇ περαιτέρω, καθ' ὃ μέρος ἐκριθῇ νόμιμος, ἀπορριπτομένως, ὡς ἀδασίμων, τῶν περὶ τοῦ ἐναντίου ὑπὸ τῆς ἐναγούμενης ὑποστηρίζομένων.

CABLES: "NAFTIKA"  
TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110  
PHONE: 25493  
A/H 881407  
836882

## Argonaut Suppliers (pty) Ltd

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

## Ο ΟΙΚΟΣ «ΡΕΘΥΜΝΗΣ ΚΑΙ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»

## ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

## ΕΥΡΥΤΑΤΟΝ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Ο "Ομίλος Ρεθύμνης και Κουλουκουντής τού Λονδίνου έν τη προσπαθεία της ανανεώσεως τού στόλου του έπεδόθι εις εύρειας έκτάσεως ναυπηγήσεις συγχρόνων δεξαμενοπλοίων, διά την μεταφοράν πολυειδών ποιοτήτων έξευγενισμένων προϊόντων πετρελαίου, φυτικών έλαιών και χημικών υγρών, ως έτερων εις χύμα φορτίων και χυλείας, άνταποκρινομένων εις τάς νέας άπαιτήσεις τῶν άναγκών έμπορίου και διομηχανίας με πλήρη ήλεκτρονικὸν άυτοματισμόν, σταθμὸν έλεγχου, μὲ τοιαύτην διευθέτησιν ὥστε τὸ μηχανοστάσιον δὲν ἐπιβλέπεται κατὰ τὴν νύκτα καὶ τὸ πλήρες περιεκτικὸν σύστημα προειδοποιητικὸν κινδύνου εἶναι ἐν λειτουργίᾳ καὶ τὸ ὄποιον ἐν τῇ πράξει ἀπεδείχθη πλέον ἡ ίκανοποιητικὸν οὐδεμίαν δὲ ἐνόχλησιν προξενεῖ κατὰ τὴν νύκτα.

Ἐπιπροσθέτως κατὰ τὸν χειρισμὸν τῶν κινήσεων ἐκ τῆς γεφύρας τὸ σύστημα οὐτό ἐπιτρέπει:

- α) Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἀξιωματικὸν ὅπως ἔχῃ τὸν ἄμεσον ἐλεγχὸν τῆς ταχύτητος τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ
- β) Διὰ μέσου τοῦ καθορισθέντος προγράμματος ἐμποδίζει τὴν μηχανὴν νὰ ὑποστῇ ὑπερφόρτισιν ἐκτὸς εἰς περίπτωσιν ἐπειγούσης ἀνάγκης, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ τῆς υγιεινῆς ἐνδιαιτήσεως τοῦ ἐμψύχου παράγοντος, μὴ φειδόμενοι ἔξόδων ἵνα τὰ νεότευκτα σκάφη τῶν παρέχουν εἰς τοὺς ἐργαζομένους ναυτικούς μᾶς εὐχάριστον ἐργασίαν καὶ ψυχαγωγίαν.

"Ηδη παρελήφθησαν ἐκ τῶν ναυπηγείων Ὀρέσουντσδορνετ Α)Β ἐν Λαντσκρόνα τῆς Σουηδίας τὰ σκάφη «Νίτσα», «Κύκνος», «Κηφέυς» καὶ «Κασσιόπεια» ἀδελφὰ σκάφη καὶ τὰ ὄποια ἐτέθησαν εἰς ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν.

Ἐπίσης ἔτερα ἀδελφὰ σκάφη δ τὸν ἀριθμὸν παραγγέλθησαν εἰς τὰ ἐν Ἰσπωνίᾳ ναυπηγεία τῆς Χακοντάτε Ντόκ Κο. Λτδ. Χακοντάτε Σήπγιαρντ, ἐκ τῶν ὄποιων 2 παρεδόθησαν προσφάτως καὶ ἐκτελοῦν τὸ παρθενικὸν τῶν ταξίδιον, «Στάρ Κάστωρ» καὶ τὸ «Στάρ Λίλιαν», τὰ δὲ ὑπόλοιπα τμηματικῶς Ὡλα παραδίδωνται 2 ἐντὸς τοῦ ἔ-

τους, «Στάρ Καπέλλα» καὶ «Στάρ Νέστωρ» μὲ σημαίαν ἀλληληκήν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 2 εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1974.

Ἐπίσης ἀκολουθοῦν καὶ ἄλλαι παραγγελίαι διὰ τὸ 1974 καὶ 1975.

## ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ναυπηγηθέντα ἐν Σουηδίᾳ, τὰ σκάφη ἐμελετήθησαν ὑπὸ τῶν τεχνικῶν τοῦ 'Ομίλου εἰς ἀντικατάστασιν ἐνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ μικρῶν δεξαμενοπλοίων ναυπηγηθέντων πρὸ τοῦ 1960 μὲ τοὺς κανόνας υψίστης κλάσεως τοῦ Λούδ'ς Ρέτζιστερ ὁφ Σήπιγκ καὶ κατεγράφοσαν ὡς «Οἴλ ἐντ Κέμικαλ Τάνκερ, «CC» LMC. «UMS».

## ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

- Ολικὸν μῆκος 170,957 μ. (560 πόδ. καὶ 10½ ἵντσ.).
- Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 162,500 μ. (538 πόδες καὶ 1½ ἵντσ.).
- Μέγιστον πλάτος 25,935 μ. (85 πόδες καὶ 1 ἵντσ.).
- Εσωτερικὸν πλάτος 25,900 μ. (84 πόδες καὶ 11¾ ἵντσ.).
- Εσωτερικὸν βάθος 13,500 μ. (44 πόδες καὶ 3½ ἵντσ.).
- Θερινὸν δύθισμα 10,205 μ. (33 πόδες καὶ 5¾ ἵντσ.) ἀνταποκρινόμενον εἰς νεκρὸν φορτίον 27.870 τόνους.

Δύο διαμήκεις φρακτὰὶ καὶ κάθετοι κυματοειδεῖς τοιαῦται διαιροῦν τοὺς χώρους τοῦ φορτίου εἰς 16 πλευρικὰς καὶ 7 κεντρικὰς δεξαμενὰς ἡ τελευταῖς αὐτῶν διαιρεῖται διὰ φρακτῶν ἐπὶ τοῦ κέντρου, σχηματίζουσα δύο δεξαμενὰς αἱ ὄποιαι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶν διὰ τὸ κατακάθισμα ὑλῆς πετρελαίου, συνεπῶς ὑπάρχουν οὐσιαστικῶς 24 δεξαμεναὶ ὀλικῆς χωρητικότητος 1.334. 365 κυβ. ποδῶν.

Ἀπασαὶ αἱ δεξαμεναὶ τοῦ φορτίου φέρουν θερματικὰ στοιχεία ἐξ ἀνοξειδώτου μετάλλου ἡ κράματος ἀλουμινίου καὶ ὀρείχαλκου ἀνθισταμένων εἰς τὰς διαβρώσεις τῶν ὄξεων τοῦ φορτίου. Αἱ δὲ ἐπιφάνειαι

τῶν δεξαμενῶν εἶναι χρωματισμέναι διὰ καθαροῦ στρώματος EPOXY.

## ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΟΣ ΜΗΧΑΝΗ

Μίσι ἔξακούλινδρος τῆς Γκοταβέρκεν, ντῆζελ τύπου 750/1600 VGS-6U, δίχρονος, ὀπλῆς ἐνεργείας, μὲ στροβιλοφυσητήρα, ἀμέσως ἀναστρεφομένη καὶ διευθετημένη, χρησιμοποιούμενης διαρύν καύσιμον ἐλαίου ἴξωδους ἡσ 3500 SEC, RSDWOOD No. 1 εἰς 100o F. Ισχὺς 11.400 ἓππων ὑδραυλικῆς πέδης ἡ 12.900 ἐνδεικτικῶν ἓππων μὲ στροφὰς 120 ἀνὰ λεπτὸν δίδουσα εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15,4 κόμβων μὲ μέσον δύθισμα 33 ποδῶν. Μὲ πλήρη ήλεκτρονικὸν άυτοματισμόν, σταθμὸν ἐλέγχου συμπεριλαμβανομένου καὶ τῆς γεφύρας συστήματος SAAB τῆς Γκοταβέρκεν.

## ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Αἱ ἡλεκτρικαὶ ἀπαιτήσεις τοῦ σκάφους ἀντεμετωπίσθησαν ικανοποιητικῶς ὑπὸ 3 ἔξακούλινδρων μηχανῶν ντῆζελ, τῶν Μπέργκεν τύπου RSGB-6, τετραχρόνων ὀπλῆς ἐνεργείας μὲ στροβιλοφυσητήρας, ισχύος ἐκάστης 750 ἓππων ὑδραυλικῆς πέδης μὲ στροφὰς 600 ἀνὰ λεπτὸν, ἀπ' εὐθείας συνδέσεως μὲ τὰς γεννητρίας NEBB τύπου WAB 995(12-F, τῶν 612 KVA, 450V, 60 περιόδων ἐναλλασσομένου ρεύματος.

## ΛΕΒΗΤΕΣ

Δύο λέδητες καύσεως πετρελαίου Μπάρμποκ καὶ Ούιλκος τύπου MII, ικανότητος ἑκάστου 12.000 χιλιογράμμων ἀνὰ ώραν, πιέσεως 16 χιλ., ἀνὰ τετρ. ἑκ. 1 λέβης πυροδοτούμενος διὰ τὰς καυσαερίαν τῆς κυρίας μηχανῆς κατασκευῆς τῆς Γκοταβέρκεν ικανότητος 1.300 χιλ.)μων ἀνὰ ώραν, πιέσεως 16 χιλιογράμμων.

## ΑΝΤΑΙΑΙ

Τέσσαρες ἀτμοκίνητες κεντρόφυγες ἀντλίαι τοῦ φορτίου ἐλαίου ἑκάστη 750 M3 ἀνὰ ώραν. Τέσσαρες ὑδραυλοκίνητες κεντρόφυγες ἀντλίαι διὰ τὰς ὁμοιόδη φορτία



Τὰ ναυπηγηθέντα εἰς τὴν Σουηδίαν δεξαμενόπλοια.

έκαστη 150 M3 άνά ώραν. Μία φορητή ύδραυλική κεντράφυς άντλια διὰ τὰ όμοιδή φορτία 75 M3 άνά ώραν. Μία άτμοκίνητος δικύλινδρος άντλια κύτους 60 M3 άνά ώραν. Μία ήλεκτροκίνητος δικύλινδρος άντλια κύτους 50 M3 άνά ώραν. Δύο ήλεκτροκίνητοι κεντρόφυγες άντλια πυρκαϊάς και πλυσίματος έκαστη 90 M3 άνά ώραν και παροχικοὶ σίφωνες η έκχυτηρες 5 τὸν άριθμὸν διὰ τὰς άνάγκας τοῦ πλοίου.

#### ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Έργατης άγκυρας, δικύλινδρος άτμοκίνητος και αύτομάτος συνδέσεως 12 τόνων βαρούλκα προσδέσεως τοῦ πλοίου.

Δύο άτμοκίνητα βαρούλκα πρύμνηθεν προσδέσεως πλοίου αύτόματα τῶν 12 τόνων.

- 1 άτμοκίνητον βαρούλκον φορτίου 8 τόν.
- 2 φορτωτήρες (μπίγγες) εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου 5 τόνων.
- 2 ύδραυλικοὶ γερανοὶ τῶν 4 τόνων διὰ προμηθείσας τοῦ σκάφους.

#### ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΠΗΔΑΛΙΟΥ

"Εν 4 έμβολων ήλεκτρούδραυλικοῦ συστήματος.

#### ΝΑΥΣΙΠΛΟΤΙΑΣ ΕΞΟΠΑΙΣΜΟΙ

- Γυροσκοπικὴ πυξίς.
- Πρότυπος πυξίς.
- Ραντάρ.
- Ραδιογωνιόμετρον.
- Σταθμός άσυρμάτου.
- Δρομόμετρον.
- Ήχοβολιστικὸν μηχάνημα.
- Συσκευὴ καθορισμοῦ στίγματος.
- 'Υπολογιστής ήμερησίας καταγραφῆς στοιχείων.
- Τηλέγραφος μηχανῆς.

Αὐτὴ εἶναι ἡ περιληπτικὴ περιγραφὴ τῶν τεσσάρων ἀνωτέρω ἀδελφῶν σκαφῶν ποὺ έδημοσιεύθησαν ἐν ἐκτάσει εἰς τὰ περιοδικά «Μότορ Σήπη» και «Φαιρπλαίϋ 'Ιντερνάσιοναλ Σήπηγκ Τζόρναλ».

— Σιτηρῶν χωρητικότης 32.638,6 M3 (1.152.633) πόδες.

— Συσκευασμένη χωρητικότης 32.284,1 M3 (1.140.116) πόδες.

#### ΣΤΟΜΙΑ ΚΥΤΟΥΣ

ΜακΓκρέγκορ συνήθους ἀπλοῦ συρομένου τύπου μὲ σταθεροῦ συστήματος ἀλύσου, χαλύδινα ύδατοστεγή καλύμματα.

Τὸ ἄνωθεν τῶν διπυθμένων δάπεδον ἀνθίσταται εἰς πίεσιν ἄνω τῶν 19,69, 10,33, 18,95, 10,33 καὶ 18,89 χτ)Μ τετραγωνικά εἰς No 1, No 3, No 4 καὶ No 5 ἀκολούθως.

#### ΦΟΡΤΙΟΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

"Ολοὶ οἱ ἔξοπλισμοὶ ἐπροβλέφθησαν διὰ τὴν τοποθεσίαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος πρὸς πρόσδεσιν διὰ ἀλύσεων καὶ συρματοσχοινίων, τὰ δὲ στόμια τῶν κυτῶν ἐνισχύθησαν οὕτως ὅτε νὰ δέχωνται μίαν πίεσιν 2,5 τόν. ἀνὰ 1 τόν. μέτρον, ὡς καὶ τὸ ἄνω κατάστρωμα ἐνισχύθη διὰ τοποθέτησιν φορτίου μέχρι μιᾶς πίεσεως 3,75 τόνους ἀνὰ 1 Μ τετραγωνικόν.

#### ΚΥΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗ

Μία έξακύλινδρος μηχανὴν ντῆζελ ἐνεργεῖας ἀπλῆς, δίχρονος I.H.P. Σοῦλτζερ, μὲ στροβιλοφυστήρον τύπου 6 RND 76 ισχύος 122 ἵππων ύδραυλικῆς πέδης εἰς στροφὰς 122 ἀνὰ λεπτὸν καὶ διατεταγμένη νὰ λειτουργῇ μὲ βαρὺ καύσιμον εἰς 1.500 δευτέρολεπτα, REDWOOD No 1 σις 28 βαθμούς οἱ ιεύδους τὸ μέγιστον.

#### ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Τρεῖς ντῆζελ τύπου Νταίχάτσου 6 PSTC-26 D έκαστη συνδεδεμένη μὲ τὴν γεννήτριαν ἀπ' εύθειας ἀποδίδουσα 440 KW εἰς 440 βόλτας A.C. 3 φάσεων 60 περιόδων.

#### ΛΕΒΗΤΕΣ

"Ενα λειτουργοῦντα μὲ τὰ καυσαρία τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ ἔτερον τῆς "Ααλμποργκ διὰ καύσεως πετρελαίου, ἔκαστος

## Περιγραφὴ τῶν πλοίων τῶν ναυπηγηθέντων καὶ τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν ἐν Ἰαπωνίᾳ

Τὰ εἰς φορτίον χῦμα πλοῖα τὰ παραληφθέντα καὶ τὰ ναυπηγούμενα ἐν Χακοντάτε Σηπγιακράτ, Τζαπάν υπὸ τῆς Χακοντάτε Ντόκ Κόμπαν Λτδ., τὰ μὲν 4 πρώτα «Στάρ Κάστωφ», «Στάρ Λίλι», «Στάρ Καπτέλλωφ» καὶ «Στάρ Νέστωφ» εἶναι ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τὰ 2 τελευταῖς πιθανὸν ὑπὸ Ἀγγλικὴν, κυρίως εἶναι ἀδελφὰ σκάφη, ἀλλὰ ὑπάρχουν δύο οὐσιώδεις διαφοραί. Τὰ μὲν 2 πρώτα σκάφη ἔχουν ἔνα στροβιλοφυστήρα εἰς τὴν κυρίαν μηχανὴν τὰ δὲ 4 τελευταῖς ἔχουν δύο. 'Επίσης τὰ μὲν 2 πρώτα ἔχουν Χάγκλουντ γερανούς, τὰ δὲ 4 τελευταῖς I.H.P. γερανούς.

#### ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

"Ολοὶ οἱ προϋποθέσεις διὰ χῦμα φορτίον καὶ κατάλληλον διὰ μεταφορὰν ἔνδειας ὡς καὶ ἀκατέργαστη τοιαύτη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

#### ΚΛΑΣΙΣ

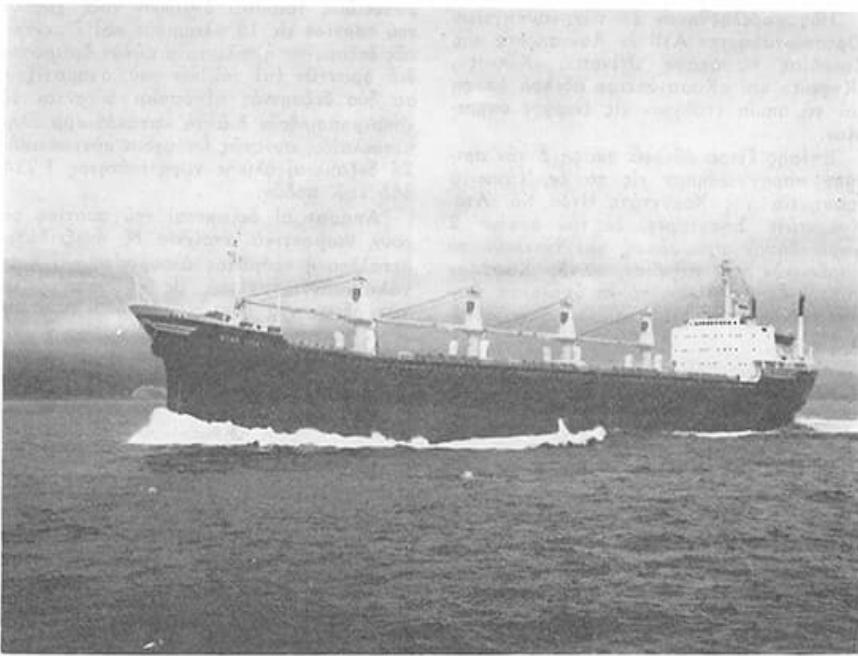
Λόϋδ' Ρέτζιστερ ὁ Φ Σήπηγκ σὺν 100 AI, σὺν LMG καὶ UMS, ἐνισχυμένον διὰ φορτίον μεταλλεύματος, τὰ ὑπὸ ὀρίθμ. 2 καὶ 4 κύτη δύνανται νὰ εἰναι κενά.

#### ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

- Ολικὸν μῆκος 583 πόδες καὶ 9½ ἵντσ.
- Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 550 πόδες καὶ 6% ἵντσες.
- Πλάτος ἐσωτερικὸν 75 πόδες.
- Πλάτος μεγίστον (ἐξωτερικὸν) 75 πόδες καὶ 1½ ἵντσες.
- Βάθος ἐσωτερικὸν ἔως τοῦ ἄνω καταστρώματος 48 πόδες καὶ 3½ ἵντσες.
- Βύθισμα ὑπολογισθέν 34 πόδες καὶ 11 ἵντσες.

#### ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

- Νεκρὸν φορτίον καὶ βύθισμα (θερινὸν) 27.035 ἀγγ. τόν. 35 πόδ. 1¼ ἵντσ.
- Νεκρὸν φορτίον ξυλείας βύθισμα (θερινὸν) 28.339 ἀγγ. τόν. 36 πόδ. 4½ ἵντσ.
- Όλικὸν βάρος (Ἑλληνικοὶ κανονισμοὶ) 14.667,27 τόν.
- Καθαρὸν βάρος (Ἑλληνικοὶ κανονισμοὶ) 9.124,85 τόν.



Τὰ ναυπηγηθέντα εἰς Ιαπωνίαν μπάλκ κάρριερ.

## "PANELLENIC SHIPPING AGENCY LTD"

SHIP AGENTS & STEVEDORES

PRINCIPALS: Captain GEORGE PERIVOLARIS & NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 43 - 22nd FLOOR  
RIO DE JANEIRO G. B. BRASIL

TELEPHONES: 223-1331, 243-2584, 223-1452

TELEGRAMS: "PANELLENICA"

παράγει 1.200 χιλ.) μα ἀτμοῦ ἀνὰ ώραν καὶ εἰς πίεσιν 7 χιλ.) μων ἀνὰ τετρ. ἔκατ.

#### ΑΝΤΑΙΑΙ

- "Ερματος ἀντλίαι 620 M3 ώραν.
- "Ερματος καὶ ἀναψύξεως θαλ. ὑδατος ἀντλία 620 M3) ώραν.
- Κύτους καὶ ἐρματος ἀντλία 250) 100M3) ώραν.
- Γενικῆς ὑπηρεσίας ἀντλία 250) 100M3) ώραν.
- Κύτους ἀντλία 20 M3) ώραν.
- Ἀντλία ἑκτάκτου ἀνάγκης, πυρκαϊᾶς 106 M3) ώραν.

#### ΤΑΧΥΤΗΣ

- "Υπηρεσιακή ταχύτης 15,2 κόμβους.
- Ταχύτης κατὰ τὰς δοκιμὰς 17,914 κόμβ.

#### ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ

"Ἐν πελάγει κατανάλωσις καυσίμου εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν 41,5 τόν. ἡμερησίως. Κατανάλωσις ντήζελ καυσίμου εἰς τὰς γεννητρίας 2:1 τόν. ἡμερησίως.

#### ΕΝ ΛΙΜΕΝΙ

Κατανάλωσις ντήζελ καυσίμου εἰς τὰς γεννητρίας 4,6 τόν. ἡμερησίως κατὰ τὴν ἐκφροταν καὶ 1,4 τν. ἡμερησίως ἀνεύ ἐκφροτσέως.

Κατανάλωσις λέθητος 0,7 τόν. ἡμερησίως κατὰ τὴν διάρκειαν ἐν τῷ ἀγκυροδολίῳ.

#### ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

"Ἐργάτης ἀγκύρας συνδυσμένος μὲ αὐτο-ἐντάσεως βαρούλκα ὑδραυλο-ἥλεκτρικός μεσαίας πιέσεως 25 τόν. ὡς καὶ συνδυσμένος μὲ (2) δύο ἥλεκτρο-ὑδραυλικά αὐτο-ἐντάσεων βαρούλκα τῶν 10 τόν. εἰς 20 M) ἐλάχιστον.

"Ἔτερα δύο αὐτο-ἐντάσεως βαρούλκα προσδέσεως ἥλεκτρο-ὑδραυλικά, μεσαίας πιέσεως ἔκαστον 10 τόννων εἰς 20 M) ἐλάχιστον.

#### ΓΕΡΑΝΟΙ

Τέσσαρες ἥλεκτρο-ὑδραυλικοὶ ὑφηλῆς πιέσεως Χάγκλουντς τύπου, ἔκαστος 15 τόν. φθάνοντες εἰς μῆκος ἑκτὸς τοῦ πλοίου 22 μέτρα.

#### ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΟΥ

"Ἐν ἥλεκτρο-ὑδραυλικὸν (AEG) 2 ἐπὶ 22 KW.

#### ΨΥΚΤΙΚΗ ΜΟΝΑΣ

Δύο μονάδες ἀμέσων ἐκτονώσεως τῶν 5,5 KW.

#### ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ

— Σωσίδιοι λέμβοι: Μία ύαλοπλαστική μηχανοκίνητος 4 κόμβων διὰ 55 ἀτομα καὶ ἑτέρα κωπλάκατος τῆς ιδίας χωρητικότητος.

— Σωσίδιοι σχεδίαι: Δύο διὰ 20 ἀτομα καὶ μία διὰ 35 ἀτομα.

— Σωσίδια: διὰ 55 ἀτομα.

— Σωσίδιοι σημαντήρες: 8.

— Αύτοανάφλεκτα φώτα: 4.

Καὶ ἔτεροι ἔξοπλισμοὶ πληρούντες τοὺς κανονισμούς.

#### ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

— Κύριον καὶ βοηθητικὸν Ραντόρ.

— Γυροσκοπική πυξίς αὐτόματος πλοηγός.

— Ἡχοβολοστικὸν μηχάνημα.

— Ραδιογνωστέρον.

— Ραδιοσταθμὸς καὶ τηλέφωνον.

— Ἡλεκτρο-μαγνητικὸν δρομόμετρον.

# 'Η Ναυτικὴ Ἐργασία

## ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

#### ΜΙΣΘΩΣΙΣ ΕΡΓΟΥ Η ΕΠΙ ΠΑΡΩΠΑΙ- ΣΜΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΗΧΑ- ΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥ- ΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς διμηκρινίσθη ὅτι σύμβασις ναυτολογήσεως συνάπτει ὁ ὑπογεγραμμένος ναυτικός ὁ δυνάμει σχετικής συμφωνίας μετὰ τοῦ πλοιάρχου προσλαμβανόμενος καὶ παρέχων τὴν ἐργασίαν του ἐπὶ πλοίου ὡς μέλος συγκεκροτημένου πληρώματος τοῦ πλοιάρχου τὴν ἐργασίαν του ἐπὶ πλοίου διὰ τοῦ πλοιάρχου ὡς μέλος συγκεκροτημένου πληρώματος, δηλοῦται ἀνήκοντας εἰς τὴν ὄργανην ἐνότητα τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀμέσως ἡ ἐμμέσως τεταγμένων προσώπων ἀνεξαρτήτως εἰδικότητος.

Κατόπιν τούτου, σύμβασις παροχῆς ἐργασίας μηχανικοῦ ἐπὶ πλοίου παρωπλισμένου ἐν λιμένι, δὲν ἀποτελεῖ τοιαύτη ναυτολογήσεως καὶ δὲν τίθεται ἀξίωσις μισθοῦ ἐν τοιαύτης αἰτίᾳ.

Εἰδικότερον σύμβασιν ναυτολογήσεως συναγενεῖται κατὰ τὸ ὅρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ δικαιούμενος μισθοῦ ὁ ἀπογεγραμμένος ναυτικός, ὁ δυνάμει σχετικής συμβάσεως μετὰ τοῦ πλοιάρχου προσλαμβανόμενος παρέχων τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τοῦ πλοιάρχου ὡς μέλος συγκεκροτημένου πληρώματος, δηλοῦται ἀνήκοντας εἰς τὴν ὄργανην ἐνότητα τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀμέσως ἡ ἐμμέσως τεταγμένων προσώπων ἀνεξαρτήτως εἰδικότητος.

Κατὰ ταῦτα, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι δὲν συνάπτει σύμβασιν ναυτολογήσεως καὶ δὲν δικαιούται μισθοῦ προσεχόμενον ἐν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως —ἀνεξαρτήτως ἐάν δικαιούται τοιούτου βάσει τῶν κανόνων τῆς χερσαίας ἐργασίας — ὁ προσλαμβανόμενος καὶ παρέχων τὴν ἐργασίαν ἐπὶ πλοίου παρωπλισμένου ἐν λιμένι.

Εἰς τὴν κριθεῖσαν ὑπόθεσιν, ἀπεδείχθη ὅτι ὁ ἐγείρας τὴν ἀγωγὴν κατόπιν σχετικῆς συμφωνίας μετὰ τῆς πλοιάρχης αἴτιας ἔχετελεσεν ἐργασίαν μηχανικοῦ ἐπὶ πλοίου της εύρισκομένου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κερατσινίου ὑπὸ παρωπλισμὸν καὶ μετασκευὴν καὶ ὅτι ὑπέγραψε πρὸς τὴν ἔταιρην ὑπὸ δυσανάγνωστον ἡμερομηνίαν ἀπόδειξιν λήψεως δέκα χιλιάδων δραχμῶν «δι' ἐργολαβικὴν ἐργασίαν».

Παρολλήλως, κατὰ τὴν δίκην προσήχθη καὶ βεβαίωσις ὑπογεγραμμένη παρ' ἐκπρόσωπον τῆς ἔταιρης ὅτι ὄφελεται εἰς αὐτὸν τὸ ἐν τῇ ἀγωγῇ ποσὸν τῶν 17.640 δραχμῶν διὰ παρακεκριμένων ἐργασίαν του

ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω σκάφους.

Ἐξ ἄλλου, σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ λογαριασμοῦ μισθοδοσίας ἐκ μέρους τοῦ πλειάρχου δὲν προσήχθησαν.

Οὕτω, ἐκ τῶν ἀνωτέρω καὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων προκύπτει ὅτι δὲν συνήθη ἡ ιστοριστικά ὑπὸ τοῦ ἐγείραντος τῆς ἀγωγῆς σύμβασις ναυτολογήσεως καὶ συνεπῶς εἶναι ἀδάσιμος καὶ ἀπορριπτέος ἡ ἐκ τῆς τοιαύτης αἰτίας ἐπιδιώκουσα ὑπόλοιπον δεδουλευμένων μισθῶν ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς, ἀδιαφόρως ἐάν ἐδικαιούτο οὗτος ἀμοιδῶν ἐκ συμβάσεως μισθώσεως ἔργου ἡ ὡς μισθοῦ ἐκ μισθώσεως χερσαίας ἐργασίας.

#### ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΠΙ ΑΝΑΙΤΙΟΥ ΜΟΝΟ- ΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜ- ΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Ἐπὶ ἀποδύσεως ναυτικοῦ διὰ μονομεροῦ ὑπὸ τοῦ ίδιου καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του ἀνεύ νομίμου τινὸς λόγου καὶ πάντως ὅχι λόγω ἀσθενείας, κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ὁπωσδήποτε δὲν καταβάλλεται ἀποζημίωσις δι' ἀσθενειῶν καὶ γενικῶν δὲν καταβάλλονται μισθοῖ ἀσθενείας, νοσήλια κ.λπ. κατ' ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων ἐλληνικοῦ νόμου τοῦ ὅποιού συνεφωνήθη διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίου ἐργασία, ἡ ἔφαρμογή· Ήσαύτως, δὲν ἀναγνωρίζεται διὰ τῆς οὐτῆς ἀποφάσεως καὶ τὸ δικαίωμα ἐπαναπατρισμοῦ τοῦ ἀπολυτέντος ναυτικοῦ ἔξοδοις τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

Περαιτέρω, ἡ ἐν λόγω ἀπόφασις ἀναγνωρίζεται τοῦ οὕτω ἀπολυτέντος ναυτικοῦ εἰς ἀποκατάστασιν τῆς προξενείσης ζημίας εἰς τὴν πλοιοκτητρίαν ἐταιρίαν ἐκ τοιαύτης ἐνεργείας του.

Κατὰ ταῦτα ὑφίσταται δικαίωμα τῆς ὡς ἀναγνωρίζεται τῆς παρακρατῆση τὰ καταβληθέντα ἔξοδα παλινοστήσεως ὡς καὶ τὰ τοιαύτα τῆς ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου τοῦ ἀπολυτέντος διὰ μονομεροῦ ὑπὸ αὐτοῦ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ τῶν ἀποδεικτῶν αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον μάλιστα δὲν ἡσαν εἰς αὐτὸν καὶ τὴν οικογένειάν του ἀπολύτως ἀσύγκαια πρὸς διατροφήν.

Ἐξ ἄλλου, εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν, δὲν ὑφίσταται καὶ δικαίωμα λήψεως τοῦ ἀντιτίμου τῆς ἀδείας ὑπὸ τοῦ ἀπολυτέντος ναυτικοῦ, συμφόνως εἰς τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν, λόγω λύσεως τῆς συμ-

# WILLIAMS & CIA. LTDA.

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245  
50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES: WILLIAMS  
TELEX: 036-809 "WILLIAMS RCE"

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ
3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΡ. ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS
4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX
5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ
6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΛΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΗΡΩΝ

βάσεώς του ύπαιτιότητή του καὶ μὴ συμπληρώσεως ἐτησίας ὑπηρεσίας.

#### ΕΞΟΔΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΚ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Καὶ παλαιότερον εἶχεν ἀπασχολήσει τὴν ἄρμοδιαν Ὑπηρεσίαν ἔαν ἀποτελῇ παραπτώμα τοῦ ναυτικοῦ δικαιολογούν τὴν εἰς εἰς δάρος του καταγγελίσαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τὸ γεγονός τῆς ἔξόδου τούτου ἐκ τοῦ πλοίου, παρὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν μεταναστευτικῶν ὀρχῶν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, σήμερον διὰ νεωτέρας Διοικητικῆς Λύσεως καθορίζεται ὅτι προκειμένου περὶ πλοίων καταπλέοντων εἰς λιμένας ἔνθα ἀπαγορεύεται ἡ ἔξοδος ναυτικοῦ, ἀνεξαρτήτως ἔαν τελῇ εἰς γνώσιν οὗτος ὅτι εἶναι ἀνεπιθύμητος, δὲν ἔχει ὑπαιτιότητα καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν δικαιολογεῖται ἡ εἰς δάρος καὶ ἐκ μάρτιου τοῦ λόγου τούτου καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του. Ἐάν, δῆμος, ὁ ναυτικός, παρὰ τὴν εἰδοποίησην τῶν ὀρχῶν, ὅτι εἶναι ἀνεπιθύμητος καὶ παρὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἔξόδου ἔξελθη τοῦ πλοίου, ὑποπίπτων κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον εἰς παράδεσιν ἔναντι τῶν ἔξων ὀρχῶν μὲν συνέπειαν τὴν οἰκονομικὴν ἐπιδάρυνσιν τοῦ πλοίου ἐκ καταβολῆς ἔξόδων φυλάξεως του ἡ καταβολῆς χρηματικῆς ἐγγυήσεως ἡ προστίμου, τότε δικαιολογεῖται ἡ εἰς δάρος του καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

#### ΜΙΣΘΟΣ

#### ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΟΛΙΓΩΤΕΡΑΣ ΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

Συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ ἔαν ὁ μισθός συνωμολογήθη κατὰ μῆνα, ὁ

ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς τὸν μισθὸν τῶν μηνῶν καὶ ἡμέρων καθ' ὃν διήρκεσεν ἡ ναυτολόγησις.

Ἐάν, δῆμος, αὕτη διήρκεσεν ἔλασσον τοῦ μηνός, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς πλήρη μηνιαίον μισθὸν. Ής πλήρης ἡμέρα θεωρεῖται καὶ ἡ ἀπλῶν ἀρξαμένη.

Ἐνδιαφέρουσα καθίσταται ἡ ἐν προκειμένῳ νομολογίᾳ τῶν δικαιοστρίων διὰ τῆς ὁποίας ἔρμηνεύονται αἱ ὡς ἄνω διατάξεις.

Οὕτω, διηγυρίνεθη ὅτι ὁ μισθὸς τοῦ ἐνὸς μηνὸς ὁ ὀφειλόμενος εἰς τὸν ναυτικὸν λόγον προώρου καὶ ἀνυπαίτιου διὰ αὐτὸν καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου καταβάλλεται, διότι κατὰ τεκμήριον τοῦ Νόμου, θεωρεῖται ὅτι ἔξακολουθεῖ τὰς ὑπηρεσίας του ὁ ναυτικός μέχρι συμπληρώσεως τοῦ μηνός.

Ἐξ ἄλλου, εἰς περίπτωσιν λιποταξίας

#### ΜΙΣΘΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἡ λεκτρολόγου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἔξεδικάσθη ὑπὸ τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὀφειλόμενος εἰς τὸν καθορισμὸν μισθοῦ ἀσθενείας μὴ ὄρισθεντος εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογῆσεως, ὡς ἔπειτε, λόγῳ ἐλλείψεως τῆς σχετικῆς προβλέψεως εἰς τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας.

Οὕτω, τὸ δικαιοτηρίον ἀπεφάνθη ὅτι μιμισθὸς ἀσθενείας ἡ λεκτρολόγου ποντοπόρου πλοίου ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, ὁ ὁποῖος δὲν συνεφωνήθη κατ' Ιδ' γρ. λαμβανομένου ὑπὸ δύον διτέον διατάξεις τὰς συλλογικὰς συμβάσεις, εἰς τὰς διατάξεις τῆς μισθοῦ ἐνεργείας.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ ἐκ τῶν ὅποιων ὡδηγήθη τὸ δικαιοτηρίον εἰς τὴν ἀνωτέρω κρίσιν ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

τοῦ ναυτικοῦ ὁ ὅποιος ἐναυτολογήθη δι' ἐν κυκλικὸν ταξίδιον δι' ἀποβιβάσεως του ἐκ τοῦ πλοίου, πρὸ τῆς παρελεύσεως τοῦ μηνός, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιοῦται τοῦ μισθοῦ, τοῦ ἐνὸς πλήρους μισθοῦ, ἀλλὰ μόνον τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν του.

Ωσαύτως, ἡ αὐτόδουλος ἀποβίβασις τοῦ ναυτικοῦ ναυτολογηθέντος δι' ἐν κυκλικὸν ταξίδιον, ἐπιφέρει τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως του διὰ καταγγελίαν ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ. Συνεπῶς, δὲν δικαιοῦται τῶν ἀποδοχῶν πλήρους μηνός, ἀλλὰ μόνον τῶν ἡμερών κατὰ τὰς ὁποίας είργασθη.

Ἐτέρω ἀπόφασις καθώρισεν ὅτι τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφοδοσίας τοῦ ναυτικοῦ δὲν συνυπολογίζεται εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ ὡς ἀνωτέρω ὁφειλόμενον μισθὸν μέχρι συμπληρώσεως τοῦ μηνός.

#### ΜΗ ΣΥΜΦΩΝΗΘΕΙΣ ΕΙΣ ΑΤΟΜΙΚΗΝ

Ο ναυτικὸς ὑπὸ τὴν εἰδικότητα τοῦ ἡλεκτρολόγου ἐναυτολογήθη εἰς ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν ποντοπόρου πλοίου τῆς ἀντιδίκου ἐταίριας ἀντὶ μισθοῦ ἐκ Λ.Α. 155.00 πλέον ἐπιδομάτων καὶ τροφῆς ἐν συνδωλῷ 186.25 Λ.Α. καὶ ὑπὸ τους λοιποὺς δροὺς τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w.

Ὑπὸ τὴν ιδιότητά του ταύτην είργασθη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπὶ τρίμηνον περίπον, ὅτε τοῦ πλοίου εὑρισκομένου εἰς λιμένα τῆς Β. Εὐρώπης ἀπεστάλη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν ιατρὸν πρὸς ἔξετασιν.

Διαπιστωθέντος ὅτι ἐπασχεν ἐκ βαρείας μορφῆς σπονδυλοαρθροπαθείας τῆς ὀσφυικῆς μοίρας τῆς σπονδυλικῆς στήλης ἀπελύθη ἐκ τοῦ πλοίου καὶ ἐπανεπατρισθη, ἔχετασθεὶς παρ' ιατροῦ καὶ ἐνταῦθα, ἐνοσηλεύθη ἐπὶ δίμηνον.

## H.E.Moss & Co.Ltd

### Ship Brokers

Sale, Purchase, Construction and  
Chartering of Tonnage of every  
description. Ship Agency,  
Shipping Valuers,

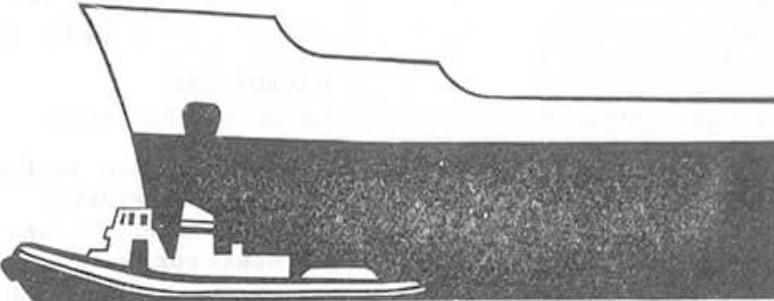
SARACENS HEAD HOUSE  
92 FENCHURCH ST.  
LONDON EC3M 4ET

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884

Telegrams:  
Foreign Moss London EC3  
Inland Moss London, Telex:  
Sale & Purchase Mossale London EC3  
Tanker Chartering Mossoils London EC3

CUNARD BUILDING  
LIVERPOOL L3 1DY

Telephone: 051-227 3000 Telex: 6243/3  
Telegrams: Hemoss Liverpool L3 1DY



MOS

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΟΑ ΝΑΥΠΗΓΗΘΟΥΝ ΚΑΙ ΤΩΝ 700 ΧΙΛΙΑΔΩΝ ΤΟΝΝΩΝ

Ο ανερχόμενος εις τὸ παγκόσμιον ἐφοπλιστικὸν στερέωμα Ἰνδὸς κ. Παλὶ Τίκκου, δῆστις πρωτοπορεῖ μὲ τὴν ἑταιρίαν του Γκλόμπικ Τάνκερς εἰς τὴν κατασκευὴν λίαν ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων, ἀνεκοίνωσε προσφάτως, δῆτα διεξάγονται διαπραγματεύσεις μετά τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων «Σαντιέ ντε λ' Ἀτλαντικό», διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς σκάφους τῶν 715.000 τόννων d.w.

Συμφώνως πρὸς ἄλλας πληροφορίας ἔξι Ἰαπωνίας, ἡ ἑταιρία τοῦ κ. Τίκκου ἔξεδηλωσεν ἐνδιαφέρονται διὰ σκάφους τοῦ ἐνὸς ἀκατοίμυρου τόννων.

Ως γνωστόν, ἡ «Γκλόπτικ» τοῦ Λονδίνου, ἡ ὁποία διατηρεῖ εἰς τὴν ὑπήρεσίαν τὸ μεγαλύτερον σκάφος τοῦ κόσμου, τὸ «Γκλόπτικ Τόκιο» 483.000 τόννων d.w. καὶ θὰ παραλαβὴ τὸν προσεχῆ Ὁκτώβριον ἐτερον ἀδελφὸν σκάφους, ἔχει ἦδη ὑπογράψει προσύμφωνον μετὰ τῆς Ἰσικαθατζίμα - Χαρίμα, διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς τάνκερ τῶν 706.000 τόννων. Ἡδη τὸ προσύμφωνον ἐλήξει τὸν Μάιον, χωρὶς νὰ πρωθητῇ εἰς ὁριστικὸν συμβόλαιον.

Ἐξ ἀντιθέτου, ὁ κ. Τίκκου εἶπεν δῆτα σὶ διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων ἔφθασαν εἰς προκεχωρημένον στάδιον, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ παρόντος διεκόπησαν λόγῳ τῶν προσφερθεισῶν τιμῶν ὑπὸ τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων καὶ τῶν αἰτηθέντων ὅρων πληρωμῆς.

«Προτιθέμεθα πάντοτε —εἶπε— νὰ ναυ-

πηγῆσωμε σκάφος τῶν 715.000 τόννων καὶ εἶμαι ἀπολύτως δέδαιος, διὰ τὴν κατασκευὴν παρομοίου μεγέθους σκάφους εἴτε εἰς τὴν Εὐρώπην εἴτε εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

Ἀνέφερεν, ἐπίσης, δῆτα τὸ ὑπὸ κατασκευὴν σκάφος, πυρά τὴν τεραστίαν χωρητικότητά του, θὰ ἔχῃ δύσθιμα μόνον 30 μέτρων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 15,6 κόμβων.

Ο κ. Τίκκου ἀνέφερεν, ἐπίσης, δῆτα τὴν ὁποίαν ἐξήτησαν τὰ γαλλικά ναυπηγεία συμπεριλαμβανομένων προμηθειῶν καὶ ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς μέχρι παραδόσεως μὲ παράδοσιν δὲ μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1977 ἀνῆλθεν εἰς 59,6 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας περίπου.

Ἐκ παραλλήλου ἡ «Τόκιο Τάνκερ», παραφάς τῆς «Νίππον Οϊλ Γκρούπ», σχεδιάζει τὴν κατασκευὴν τριῶν ὑπερμεγέθων σκαφῶν τῶν 700.000 τόννων (κόστος 30 δισεκ. γιέν ἔκαστον) ἀφ' ἐνὸς διὰ νὰ περικόψῃ τὸ ἀνερχόμενον κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ ἀφ' ἐτέρου διότι ὁ IMKO πρετοιμάζει διειδῆ σύμβασιν δι' ἡς ἀποσκοπεῖται διπλαίς τεθύνων περιορισμοὶ εἰς τὰς διαστάσεις τῶν δεξαμενῶν καὶ διπλαίς καθιερωθῆ εἰδικευμένων σύστημα ἐρματισμού πρὸς περιορισμὸν τῶν κινδύνων ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης.

Τὸ ἀποτέλεσμα μᾶς τοιάτης συμβάσεως θὰ ἡτοὶ ἡ αὔξησις τοῦ κόστους ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως παρομοίων γιγαντιαίων τάνκερος.

τὸ προσφύστερον.

Λεπτομερής ἀνάλυσις κόστους ἀπέδειξεν δῆτα ἡ ἀπόδοσις εἰς τὴν ὁποίαν τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐνὸς κοντέινερ ἐπὶ ἐνὸς κυψελοειδούς πλοίου - κοντέινερ ἔξιστον μὲ ἑκείνην τῆς μεταφορᾶς του ἐπὶ ἐνὸς πλοίου ρό-ρό, εἰναι 150 χιλομέτρα (280 μίλια). Πέραν τῆς ἀποστάσεως αὐτῆς τὸ συμβατικὸν πλοίον - κοντέινερ καθίσταται πλέον συμφέρον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δῆτα ὑπάρχουν ἐπαρκῆ φορτί.

Τὰ πλοῖα ρό-ρό, μὲ τὸν σύντομον χρόνον παραμονῆς των εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὴν εὐελιξίαν των νὰ μεταφέρουν παντὸς τύπου συσκευασμένα φορτία — εἴτε εἰναι κοντέινερς ἐπὶ αὐτοκινήτων, ἡ ρυμούλκες αὐτοκινήτων, ἡ γεωργικὰ μηχανήματα — καθίστανται συνεχῶς δημοφιλέστερα τόσον · ἐκ μέρους

τῶν μεταφορέων, δῆσον καὶ τῶν φορτωτῶν. Κατὰ συνέπειαν, προβλέπεται δῆτα μέχρι τὸ 1980 ὡς συμμετοχὴ τῶν πλοίων ρό-ρό εἰς τὰς δραχειας ἀποστάσεως μεταφορᾶς θὰ ἔχῃ αὐξηθῆ σημαντικῶς. Τὸ μοναδικὸν σύστημα τὸ ὑπόστοιο δύναται νὰ συναγωνισθῇ τὰ πλοία ρό-ρό εἰναι ὡς σιδηρόδρομος ἐν συνδυσμῷ πρὸς ὀχηματαγωγὰ πλοία μεταφέροντα φορτηγά δαγόνια σιδηροδρόμου.

Συμφώνως πρὸς τὴν μελέτην, ὀχηματαγωγὰ δύνη ἡ τριῶν καταστρωμάτων, μεταφέροντα ἀποκλειστικῶς δαγόνια σιδηροδρόμου, δύναται νὰ περιορίσουν τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς εἰς τὸ μέλλον. Τὸ σύστημα τοῦτο τίθεται: ἡδη εἰς πρακτικὴν ἐφαρμογὴν ὑπὸ γερμανοφιλανδικῆς ἑταιρίας, διὰ λογαριασμὸν τῆς ὁποίας ἔν σχηματαγωγὸν ὡς τὸ προαναφερθεῖν ναυπηγεῖται εἰς τὰ ναυπηγεία Ρίκμερ τῆς Βρεμέης.

Τὸ σκάφος αὐτὸν θὰ ἔχῃ μῆκος 453 ποδῶν, ἑκτόπισμα 6.600 τόννων καὶ θὰ κινήται ὑπὸ μηχανῆς 19.200 ἵππων, ἥτις θὰ προσδίδῃ ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 20,5 μιλίων. Ἐπὶ τῶν τριῶν καταστρωμάτων του θὰ ὑπάρχουν σιδηροτροχιαὶ συνολικοῦ μήκους 4.300 ποδῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων θὰ μεταφέρωνται 73 φορτηγά δαγόνια μὲ ρυθμιζόμενον ἄξονα τροχῶν, ὃστε τὰ αὐτὰ ὀχήματα νὰ κινοῦνται ἀνέτως εἰς τὰς διαφορούς πλάτους σιδηρογραμμὰς τῆς Φινλανδίας καὶ τῆς Εὐρώπης. Θὰ κατασκευασθῶν περίπου 500 δαγόνια τοῦ τύπου αὐτού διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν μεταξὺ Γερμανίας καὶ Σκανδινανίας, τὰς ὁποίαν θὰ πραγματοποιοῦνται δισεδδοματίαι πλόες ἀπὸ τοῦ Όκτωβρίου τοῦ 1974.

Προβλέποντες τὴν αὔξησην κινήσεως πλοίων ρό-ρό, οἱ μεγάλοι λιμένες τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐπεξετείναν τὰς ἔγκαταστάσεις των διὰ τὴν ὁμαλήν καὶ ταχείαν ἔξυπηρέτησιν τοιούτων φορτίων. Εἰς Ἀμβούργον, ἐπὶ παραδείγματι, διατίθενται ἔξι προβλῆτες ρό-ρό, ἔξυπηρητούσαι δεκάδας πλοίων προερχομένων ἐκ Βρετανίας, Νορβηγίας, Σουηδίας καὶ Φινλανδίας.

Αἱ ἀπαιτούμεναι ἐπενδύσεις διὰ τὰς ἔγκαταστάσεις αὐτὰς εἶναι σημαντικῶς κατώτεραι τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμβατικῶν πλοίων - κοντέινερ. Μολονότι τὸ ύψος ἐπενδύσεων ποικίλες ἀπό λιμένους εἰς λιμένα, Γερμανοὶ ἐρευνηταὶ ὑπολογίζουν δῆτα ἀπαιτούμεναι ἐπενδύσεις διὰ τὴν κατασκευὴν μᾶς πλήρως ἔξωπλισμένης προβλῆτος δι' ἐν συμβατικὸν φορτηγόν, ἔνα ρό-ρό καὶ ἔνα κυψελοειδές πλοίον - κοντέινερ ἀκολουθῶν τὴν ἀναλογίαν 2, 3 καὶ 7 ἀντιστοίχως.

Βεβαίως, αἱ ύψηλότεραι δαπάναι αἱ ἀπαιτούμεναι διὰ τὸν ἔξωπλισμὸν μιᾶς προβλῆτος ἔκφορτωσεως κοντέινερς συνεπάγονται ταχύτερων προθεσμῶν φορτεκφορτώσεως. «Ἐνώ θεωρητικῶς ἡ ἀπόδοσις μᾶς προβλῆτος ἔξυπηρητούσης ἔν μόνον πλοίον - κοντέινερ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 600 - 800.000 μετρικῶν τόννων ἔτησίως, ἔνας ἀκραίος σταθμὸς ρό-ρό δύναται νὰ ἔξυπηρετῇση 350 - 400.000 τόννων ἔτησίως, ἐνῷ ἡ ἀπόδοσις τοῦ σταθμοῦ ἔκφορτώσεως συμβατικὸν φορτηγόν κυμαίνεται μεταξὺ 70 - 100.000 τόννους ἔτησίως.

# COLOCOTRONIS LTD

## SHIP BROKERS

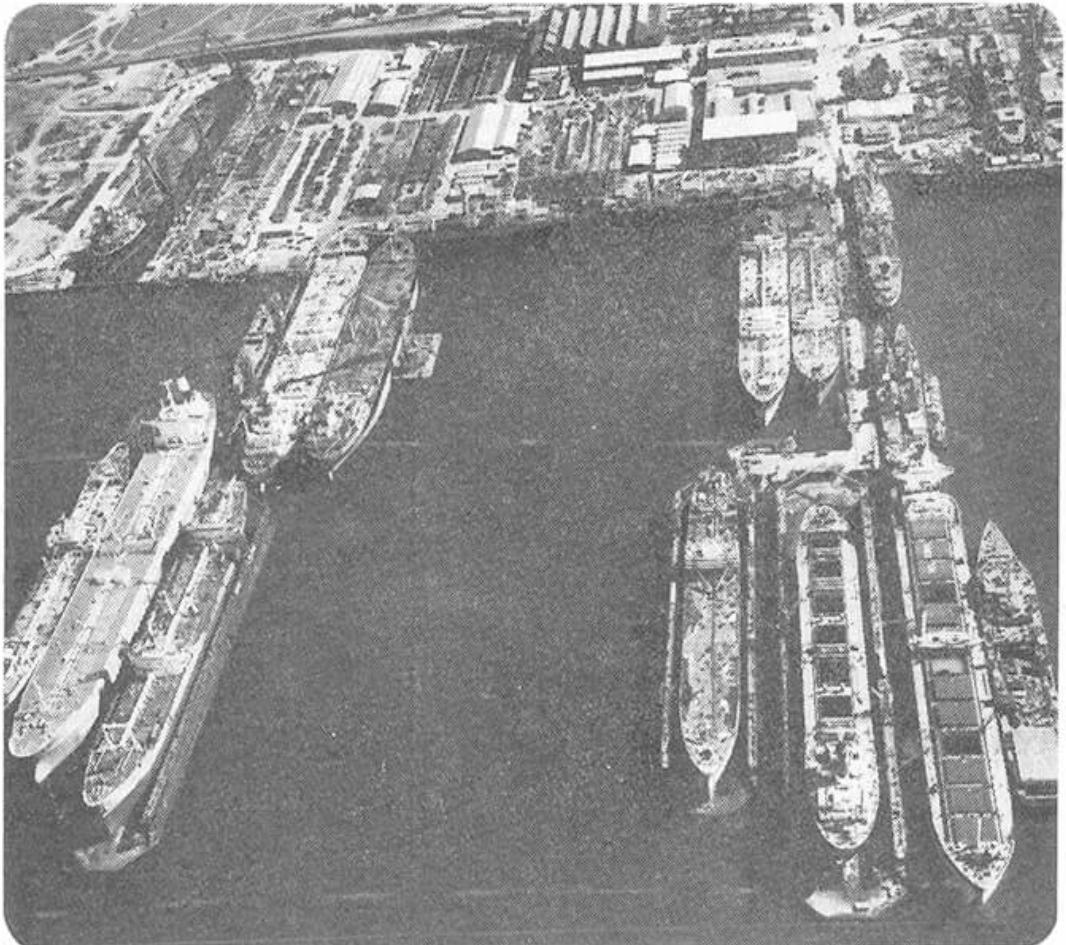
65-68, Leadenhall Street,  
London, EC3A 2AP  
Telephone: 01-480 6666  
Telex: 888639  
Telegrams: Colocotron London EC3

Tanpy Building, Piraeus  
17/19 Akti Miaouli,  
Telephone: 471 - 523/527  
Telex: 212367  
Telegrams: Sifco, Piraeus

**HELLENIC SHIPYARDS Co**



SKARAMANGA YARD



**The leading  
shipyard  
in the  
Eastern  
Mediterranean**

Hellenic Shipyards Co.'s Skaramanga Yard, near Piraeus, carries a full range of hull & engine repairs and drydocking facilities for ships up to 250,000 dwt. It is also filling orders for 37,000 dwt. bulk carriers and 30,400 dwt. product carriers. For full details write to:

P.O.B. 480, Athens,  
or call 8.073.351



## ΓΑΛΛΙΑ

Η ΜΑΣΣΑΛΙΑ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Η Μασσαλία, διεγαλύτερος επισκευαστικός λιμένης της Γαλλίας, έπεκτείνει τάς έγκαταστάσεις διά νά δυνηθή νά αντιμετωπίσῃ τάς μελλοντικάς άναγκας του, ιδιαιτέρως όσον αφορά εις τάς επισκευάς των σούπερ - τάνκερς.

Αι υπάρχουσαι, άνικουσαι εις τών δρυγισμάτων λιμένος, άποτελούνται έξι έννεα μονιμών δεξαμενών, ή μεγαλύτερα τών όποιων έχει μήκος 320 μέτρων και πλάτος 50 μέτρων, δύναται δέ νά δεχθή σκάφη 200—220.000 τόν. Δ.ω. Υπάρχει, έπιστης, μια πλωτή δεξαμενή 249X37 μέτρων και 3.500 μέτρα επισκευαστικών προβλήτων.

Προ έτους ηρχισαν αι έργασίαι κατασκευής μιάς γιγαντιαίας δεξαμενής μήκους 460, πλάτους 80 και βάθους 11 μέτρων, ή όποια μετά τήν περάστων της, το 1975, θα δέχεται τάνκερς 700—800.000 τόν. Δ.ω. Διά τήν κατασκευήν της θα άπαιτηθούν κεφάλαια άνω τών 40 έκατ. δολαρίων. Η έγκριση τής κατασκευής της έχορηγήθη από τήν Κυβέρνησην παραλλήλως με τήν άδειαν ναυπήγησες των δύο 540.000 τόν. Δ.ω. τάνκερς τής Σέλλ εις τά ναυπηγεία τού Σαιν Ναζαιρ.

Έγκυροι παρατηρηταί προβλέπουν τήν δημιουργίαν πλήθους επισκευαστικών βάσεων διά σούπερ - τάνκερς εις τήν νοτιοδυτικήν Εύρωπην με τήν Ισπανίαν και Πορτογαλίαν πλεονεκτούσας, ως έυρισκομένας εις τήν πλευράν τού Ατλαντικού.

Παρά τάυτα, και παρά τό γεγονός οτι ή διώρυξ τού Σουέζ παραμένει κλειστή, αι επισκευαστικά έργασίαι εις τήν Μασσαλίαν αυξάνονται από έτους εις έτος λόγω τής ύψηλής τεχνικής άποδοσεως και τού ταχυτάτου χρόνου έκτελέσεως επισκευών πάσης φύσεως.

Υπολογίζεται οτι το 1975 άνω τών 450 σούπερ - τάνκερων τών 240.000 τόν. Δ.ω. και άνω, θα έκτελέσουν επισκευάς εις τήν περιοχήν Μασσαλίας)Φός. Σημειωτέον οτι ή Μασσαλία συγκεντρώνει τά 75% δύον τών διενεργουμένων εις Γαλλίαν επισκευών, έξι αιτών δέ ποσοστόν 60—65% αναφέρεται εις τάνκερς.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΥΡΗΝΙΚΗΝ ΠΡΟΩΣΙΝ

Άνακωπυρούται τό ένδιαφέρον τών Αμερικανών διά τά πλοία πυρηνικής προώσεως. Παρά τό άκριβότερον κόστος κατασκευής και κινήσεως, πιστεύεται οτι εις τό άπωτρον μέλλον θα καταστούν εύθηνότερα, λόγω τού συνεχώς άνερχομένου κόστους τού πετρελαίου.

Σχετικάι προτάσεις ύπεβλημασιν εις τήν Γερουσίαν πρός χορήγησιν μακροπροθέσμων δανείων εις τούς διαχειριστάς πυρηνικήτων σκαφών, διά νά δύνανται νά ανταπεξέρχωνται εις τάς ύποχρεώσεις των κατά τήν περίοδον άργιας τών πλοίων αιτών, οτε θα

ύφιστανται τών ξελεγχον τού πυρηνικού άντιδραστήρος, θστις δυνατόν νά διαρκέσῃ έπι διετίαν.

Παραλλήλως, προτείνεται ή έπιχορηγήσις τής διαφοράς ναυπηγικού κόστους, μεταξύ ένός πυρηνικήτου και ένος συμβατικού πλοίου, ητις ύπολογίζεται εις 20 έκατ. δολαρίων κατά σκάφος.

Τά δάνεια αιτών, θά έξοφλουνται από τά καθαρά έπησια έσοδα διαχειρίσεως —20% τών έκαστοτε έποριών καθαρών έσόδων. Διά τού τρόπου αιτών, θά ύποκινηθή τό ένδιαφέρον τών πλοιοκτητών διά παραγγελίας πλοίων κινουμένων διά τά 30% τών είσαγωγών πετρελαίου μέχρι τού 1977.

Υπολογίζεται οτι και αι είσαγωγαι πετρελαίου εις τάς Ήνωμ. Πολιτείας από 165 έκατομ. τόνων το 1970, θά φθάσουν τά 600—750 έκατομ. τόν. το 1985. Περι τά 150 έκατομ. δολ. έπησίων θα έξοικονημήση ή Αμερικανική Οίκονομία από τήν διαφύλαξιν τών φορτίων ύπερ τού άμερικανικού σκάφους.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Τριάκοντα περίπου ιαπωνικαί έφοπλιστικαί και έταιριαί χρησιμοποιουν τώρα τάς γνωστάς σημαίας εύκολιας, ως τήν λιθεριανήν και τήν παναμακήν. Τό γεγονός έχει άρχισει νά ένοχλη τάς ναυτεργατικάς ένωσεις και αιτήν τήν Κυβέρνησην τού Τόκιο.

Έτέρα μέθοδος έγκαταλείψεως τής έμνηκης σημαίας, τήν όποιαν έφαρμόζουν οι Ι-

άπωνες πλοιοκτήται, είναι ή πώλησις πλοίων εις ένους και ή έπαναναύλωσίς των. Έκ τών 300 μεταχειρισμένων πλοίων, τά όποια έπωλημασιν εις ένους κατά τό 1972, τά 100 έναυλώθησαν έκ νέου από Ιάπωνας.

Τό κόστος κινήσεως τών ιαπωνικών πλοίων ύπολογίζεται κατά τήν παρούσαν στιγμήν οτι είναι ύψηλότερον κατά 10% έναντι τών βρετανικών σκαφών. Οι μισθοί τών Ιαπωνικών ναυτικών εύρισκονται σήμερον εις τό έπιπεδον τού μισθολογίου τής Βορειοδυτικής Εύρωπης.

"Ας σημειωθή οτι οι Ιάπωνες ναυτηροί κατασκευάζουν από ίκανον χρόνου τά αυτοματοποιημένα σκάφη, άλλα" οι ναυτικοί έστραφσαν έναντίον των. Ιαπωνικών ναυπηγείων κατεσκεύασαν πλήρως αυτοματοποιημένου δεξαμενόπλοιον, σπερ ούδολος χρειάζεται πλήρωμα. Πρόκειται περί τού «Κίνκο Μαρού», τού όποιου αι μηχαναί και τό σύστημα πλοηγήσεων λειτουργούν με τήν δοήθειαν ήλεκτρονικών ύπολογιστών.

"Η Κυβέρνησης άσκει τήν γνωστήν ναυτιλιακήν πολιτικήν διά τής όποιας χαμηλότοκα δάνεια παρέχονται εις τούς έφοπλιστάς. Συχνά, όμως, ένοχλούνται και ούτοι από τήν κυβερνητικήν παρέμβασιν. Άλλα και οι Εύρωπαί ένοχλούνται από τό γεγονός οτι ή ιαπωνική Κυβέρνησης έπιτρέπει εις έπιχειρησεις ως η «Σάνκο» νά ναυλώνη πλοία ιαπωνικής κατασκευής εις ένους —56 τάνκερς τών 80.000 τόνων— πλοία τά όποια συμφώνων πρός τούς ιαπωνικούς κανονισμούς τυχάνουν οίκονομικών παραχωρήσεων.

## ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ 1972 /73

"Η άξια τών πρός έξαγωγήν παραγγελιών τού οίκου. Έτους 1972 —λήξι 31 Μαρτίου 1973— ζυγίθειν είς τό έπιτηκτικόν ύφος—ρεκόρ τών 5,2 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Ό αριθμός αιτός είναι πολύ άνωτερος τού προηγουμένου έτους—ρεκόρ, 1970, κατά τήν διάρκειαν τού όποιου παρηγγέλθησαν πλοία αξίας 3,3 δισεκατ. δολαρίων.

"Ένω κατά τό πρώτον έξαμηνον τού οίκου. Έτους 1972 είχον παραγελθή συνολικός 157 πλοία, έκ τών όποιων ή πλειονότης ύπολογον πλοιοκτητών, από τού Όκτωβρίου τά ναυτηρεία ήρχισαν νά κατακλύζονται με παραγγελίας. Κατά τόν μήνα αιτόν παρηγγέλθησαν μόνον ύπολογοι πλοίοι, διά νά αιγάλθησον εις 53 τόν έπομενον και εις 64 τόν Δεκέμβριον. "Υστερα, αι πρός έξαγωγήν παραγγελίαι έπανηλθον είς τά φυσιολογικά έπιπεδα τών 26—28 πλοίων μηνιαίων. Έν συνδιώριον 1972 έως τόν Μάρτιον 1973 παρηγγέλθησαν εις Ιαπωνίαν ύπολογοι πλοίοι, 222 πλοία, 28.242.870 τόν. Δ.ω.

Εις έκ τών κυριωτέων λόγων τής αιφνιδίου στροφής πρός τά ναυτηρεία, ήτο ό κίνδυνος μάς νέας ανατιμήσεως τού γιέν. Έπιστης, συνέθαλον ή άνακαμψις τής παγκοσμίου οίκονομίας, οι βελτιωμένοι ναύλοι και άφονωτέρα χορήγησις δανείων πρός άγο-

## ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

## SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIP CHANDLERS

HAMBURG II

FREEPORT, BROOK 6

TELEF 36 22 46 47 48 49

PRIVATE: 220 56 08

TELEX: 021 2826

TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG

ράν πλοίων ύπό των Τραπεζών ύπό εύνοι-  
κούς όρους.

### ΑΝΟΔΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

Σήμερον ή 'Ιαπωνία ναυπηγεί το 50% ö-  
λων των τύπων πλοίων παγκοσμίως και  
65% περίπου των πλοίων μεγάλης χωρ-  
τικότητος. Και παρά τάς διαμαρτυρίας τών  
Εύρωπων ναυπηγών ότι θά δημιουργηθή  
ύπερπληθωρισμός τονάς, συνεχίζει νά κα-  
τασκευάζει νέας ναυπηγικά κλίνας μέχρι και  
ενός έκατ. τών. d.w. Τοιουτότρως, ή  
τρέχουσα παραγωγικότης των έκ 14 έκατ.  
τών. γκρός έτησίως, προβλέπεται νά αύξη-  
θη είς 18 - 19 έκατ. τών. γκρός το 1975.

### ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΕΡΔΗ

Παρά την έλευθεραν διακύμανσιν τού γιέν,  
οι ναυπηγοί έλπιζουν νά πραγματοποίησουν  
μεγαλύτερα κέρδη κατά το τρέχον οίκον.  
έτος 1973.

Ο κυριότερος παράγων, διστις έπιτρέπει  
τάς αισιοδόξους προβλέψεις αύτάς, είναι ότι  
τάς ναυπηγεία δεν ασχολούνται άποκλειστι-  
κώς με την ναυπηγική. Είς τινας περιπτώ-  
σεις ή ναυπηγική καλύπτει μόνον το 30%  
της δηλης έπιχειρηματικής δραστηριότητός  
των.

Η Νίππον Κόκαν, έπι παραδείγματι, ή  
όποιο διαθέτει σιδηρουργεία και χαλυβουρ-  
γεία, άντεμετώπισε την νομισματικήν κρίσιν  
με σχετικήν ανέστιν. Αι ζημιάι τού ναυπηγικού  
τμήματος υπέρεκαλύφθησαν από τά κέρδη  
των έργοστασίων σιδήρου και χάλυβος.

Έν τώ μεταξύ, τά ναυπηγεία έπεκτεί-  
νουν την δραστηριότητά των πρός τάς κα-  
τασκευάς νέων τύπων: έξεδρας άνορύζεων  
πετρελαίου, υποβρύχια σκάφη και έξεδρας,  
πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αέριου πε-  
τρελαίου και φυσικού αέριου, κλπ.

### ΒΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Συνεχίζοντες τάς έκτακτους προσπα-  
θείας των, οι 'Ιαπωνές ναυπηγοί ασχολούνται  
με την κατασκευήν έπισκευαστικών βά-  
σεων είς την άλλοδαπήν. "Ηδη έχουν πρα-  
γματοποιήθη έπενδυσεις είς την Βραζιλίαν  
και την Σιγκαπούρην ύπό τής 'Ισικαβατζί-  
μα - Χαρίμια, ένω ή Μιτσουμπίσι πρόκειται

συντόμως νά άρχιση την κατασκευήν δε-  
ξιμενής είς Σιγκαπούρην, είς την όποιαν  
θά έπισκευάζωνται τάνκερς μέχρι 500.000  
τόν. d.w. Παραλήλως, ή Καθασάκι μελετά  
την δυνατότητα έπισκευαστικής βάσεων είς  
Νότιον Κορέαν, χωρητικότηος 700.000 τόν-  
ων d.w.

Οι 'Ιαπωνές ναυπηγοί έχουν ήδη έχασφα-  
λίσει την απασχόλησιν μέχρι το 1976. Το  
πλειότον των παραγγελιών αύτών προορί-  
ζεται πρός έξαγωγήν. Καθώς οι νομισμα-  
τικά κρίσιες διαδέχονται αλλήλας, οι ναυ-  
πηγοί έμαθον νά τάς άντιμετωπίζουν και  
συνεχίζουν άπτότοι την άνοδική των πο-  
ρείαν.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

### ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

«Μπούμ» ναυπηγικόν είς την 'Ισπανίαν.  
Διά τό α' έξάμηνον τού 1973, 112 σκάφη  
892.000 τόν, καθειλύσθησαν και περιλαμ-  
βανομένων 29 σκαφών 259.000 τόνων γκρός<sup>1</sup>  
διά λογαριασμὸν ξένων έφοπλιστών, τά ι-  
σπανικά ναυπηγεία παρέδωσαν 89 σκάφη  
353.881 τόν. γκρός.

Το άμεσων προσεχές μέλλον διαγράφεται  
λίσιαν εύνοικον. Τά ύπογραφέντα νέα συμβό-  
λαια αναζέρονται είς 162 σκάφη, 1,4 έκα-  
τομμυρίου τόν. γκρός.

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ

Υποδοθούμενοι από την εύφορίαν τῆς  
ναυλαγούρας, οι 'Ιταλοί ιδιώται έφοπλισται  
συμμετέχουν, όμοι μετά τών κρατικών έται-  
ριών, είς μίαν κοινήν προσπάθειαν αύξησεως  
τού ιταλικού έμπορικου στόλου κατά 50% —  
είς 12 έκατ. τόνων τό 1975.

Κατά τά προηγούμενα έπη, αι προσθήκαι  
τών ύπο ιδιωτών έλεγχομένων στόλων πε-  
ριφριζόντο είς έλάχιστα τάνκερς. Βασικά  
αίτια: Τά ψηλόν κόστος ναυπηγήσεως είς  
την 'Ιταλίαν και ή δυσχέρεια έξασφαλίσεως  
τῆς κυβερνητικής έπιχορηγήσεως, παραλή-  
λως με τήν άπαγρευσιν παραγγελίας είς τό  
έξωτερικόν και τάς άντιμαχίας με τούς  
'Ιταλούς ναυτεργάτας.

Σήμερον, δημως, οι ώς ανω κίνδυνοι άντι-

μετωπίζονται διά τής προχρονοναυλώσεως  
τού ύπο παραγγελίαν σκάφους με ίκανοποιη-  
τικόν μιόθωμα.

Εις τάς παραγγελίας ήγονται ό ιδιωτι-  
κός έφοπλιστικός Οίκος Λόλλι - Γκέττι —  
ό μεγαλύτερος είς την 'Ιταλίαν — και η  
ΣΝΑΜ, θυγατρική έταιριά της κρατικής ENI.  
Άρκετοί άλλοι ιδιώται πλοιοκτήται έχουν  
παραγγελεῖ και συνεχίζουν νά παραγγέλ-  
λουν σοδαρόν άριθμὸν πλοίων τόσον είς τά  
έγχωρια ναυπηγεία σόσον και τού έξωτερι-  
κόν — Κρέτα, 'Ιαπωνία, Σουηδία. Αι πα-  
ραγγελίαι αύτα συνίστανται κυρίως είς τάν-  
κερς και μπάλκ ή πρόντακτ κάρριερς.

Κατά κανόνα ό ιταλικός έμπορικός στό-  
λος παρουσιάζει έλλειμμα είς την ισοζύγιον  
μεταφορικών άναγκών τῆς χώρας. Άπο την  
πέμπτην θέσιν τήν όποιαν κατείχει πρό έτων,  
έφθασε σήμερον τήν ογδόνη ή τώρας και ένα-  
την θέσιν παγκοσμίως. 'Εντος τών τελευ-  
ταίων πέντε έτῶν ηδη μόνον κατά 2 έκ.  
τόνους.

Τούτο ώφειλετο μερικών είς την άδυναμι-  
αν τών ιταλικών ναυπηγείων νά παράγουν  
άρκετον τουνάς — περίπου 800.000 τόνους  
έτησίως. Σήμερον ή παραγωγή των ύπερ-  
βαίνει τό έκατ. τόνων, υπάρχει δέ ένδε-  
χουμένων νά φάση τά δύο έκατ. τόνων έτη-  
σίως.

Τώρα οι 'Ιταλοί άντιμετωπίζουν με μεγα-  
λύτεραν αισιοδόξιαν τό μέλλον τῆς Ναυτι-  
λίας των. Ο Οίκος Λόλλι - Γκέττι παρηγ-  
γειλεν είς 'Ιταλίαν τέσσαρα τάνκερς τών  
25.000 τόν. d.w. και δύο τών 400.000 τόν.  
d.w. είς τά σουηδικά ναυπηγεία 'Ερικ-  
μπεργκ. 'Επίσης, προσφάτως παρήγειλεν  
είς ιταλικά ναυπηγεία διάφορα σκάφη πε-  
ρίπον 200 - 300.000 τόν. d.w.

Ο Οίκος Γκριμάλντι παρήγειλεν είς άλ-  
λανδικά ναυπηγεία πλοία ανώ τών 300.000  
τόνων και ο Οίκος Λάουρο διαπραγματεύ-  
ται με ιαπωνικά ναυπηγεία σκάφη 650.000  
τόν. d.w.

Πόσα είς τών πλοίων αύτών θά ύψωσουν  
τήν ιταλικήν σημαίαν θά έξαρτηθή από τάς  
διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτήών και  
κυβερνήσεως έπι τών συνθηκών έργασίας,  
από τάς έπιχορηγήσεις και τούς περιορι-  
σμούς είς τήν διαχείρισιν.

Αι παραγγελίαι τῆς ΣΝΑΜ, συνολικού  
d.w. ανώ τών 1.300.000 τόνων, κατανέμονται  
ώς έχης: Τέσσαρα τάνκερς τών 253.000  
τόν. d.w., δύο τάνκερς τών 139.000 τόν. d.w.  
και δύο δεξομενόπλοια μεταφοράς παραγ-  
γών τών 29.000 τόν. d.w. έκαστον.

### ΤΟ ΠΡΥΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ - ΚΟΝΤΕΙΝΕΡ

Η Λόδδι Τριεστίνο, ηπις έλεγχεται ύπό<sup>2</sup>  
τῆς κρατικής ΦΙΝΜΑΡΕ, έθεσε προσφάτως  
έν ύπηρεσία τό πρώτον ιταλικόν άκεανοπό-  
ρον πλοίον - κοντέινερ, τό «Λούδιανα», ένω  
έπερα δύο τηρόκειται νά παραληφθούν έντος  
τών προεχών μηνών.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η ΘΑΛΑΣΣΟΚΡΑΤΕΙΡΑ

Η Μεγάλη Βρεταννία διαθέτει σήμερον  
τών νέωτερων έμπορικών στόλον τῆς μακρά-  
ων ναυτικής της ιστορίας, συμφωνών πρός  
άναγκων τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου  
τῆς χώρας. Ο μέσος άρος ήλικιας τών 2.300  
πλοίων της είναι κάτω τών έπτα έτῶν, ένω  
τό ήμισο τού τουνάς έχει ήλικιαν 0 - 4 έτῶν.

Άπο άποινεως ογκού, η Μεγάλη Βρεταν-  
νία, με στόλον 43 έκατ. τόν. d.w. είς τά  
μέσο τού 1972, κατέχει τήν τρίτην θέσιν  
παγκοσμίως μετά τήν Λιβερείαν και τήν 'Ια-  
πωνίαν. Διά το 1973 — στοιχεία περι τού  
πλοίου συντόμως θά τεθούν είς δημοσιότη-  
τα — ή αύξησης θά είναι σημαντική.

Ο βρετανικός στόλος δεξαμενοπλοίων,  
τῆς τάξεως τών 25 έκατ. τόν. d.w., είναι ό  
δεύτερος είς τών κόσμον μετά τών λιβερεία-

### SHIPCHANDLERS

## NEPTUNO

### SOCIEDADE FORNECEDORA DE NAVIOS LDA.

P.O.Box 2635 — TELEGRAPHIC ADDRESS: "NEPTUNO"  
TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones: 722679 and 25476

### LOURENCO MARQUES

The most modern and largest private cold storages at Mozambique  
Suppliers of Provisions, Deck and Engine Stores.

The only Greek Company of Shipchandlers.

Stockists of Whisky — Johnnie Walker, John Haig — Gin Gordons.

Cigarettes: Marlboro, Kent, Winston and Rothmans.

Big discounts on quantities of Whisky, Gin and Cigarettes.

The most complete stock of Provisions and Greek products.

### BANKERS

BANCO STANDART TOTTA

» B.C.C.I.

» B.N.U.

» COMERCIAL DE ANGOLA

### FIRST QUALITY MEAT

Fillet ..... 70 \$ 00 per kilo

Roast and Steak ..... 60 \$ 00 » »

Boneless Beef ..... 50 \$ 00 » »

Beef Hindquarters ..... 34 \$ 00 » »

Feta Cheese ..... 45 \$ 00 per kilo

Rate : Mozambique Escudos.

SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS.

νόν. Έπει τού σημείου αύτού, δέον νά σημειωθή ότι μέχρι το 1977 έπερα σε 90 νεότευκτα τάνκερ 12 έκατ. τόν. Δ.ώ. θά προστεθούν εις τά βρετανικά νησιά.

#### ΕΚΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Η Κιούναρν διαπραγματεύεται μετά λιβεριανής έταιριας τήν πώλησιν τών δύο αδελφών έπιβατηγών σκαφών της «Φρανκόνια» και «Καρμάνια» τών 21.400 τόν. γκρός. Κατά τινας πληροφοριας όπισθεν τών φερομένων ως αγοραστών κρύπτονται ρωσικά συμφέροντα.

Έπινεδαιάσις της αξιολόγου αύτης αγοραπωλησίας άναμενεται μέν ένδιαφέρον. Παρά το γεγονός ότι δέν αναφέρεται τιμή πωλήσεως υπολογίζεται ότι έκαστον τών δύο σκαφών θά απόφερη εις τήν Κιούναρν περί τό έν έκατ. στεριλινών.

Τά δύο Κιουνάρντερς έπανειλημμένων προσειλυκυσαν τό ένδιαφέρον εις τό πρόσφατον παρελθόν, άλλα ουδείς έκ τών φερομένων ως πιθανών αγοραστών προσέφερε μιαν συγκεκριμένην τιμήν.

#### ΧΑΛΥΨ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Κατά στατιστικάς προβλέψεις αγγλικού έγκυρου ναυτιλιακού όργανισμου ή παραγωγή κάλυθος εις τήν Εύρωπην θά φθάση τά 210 έκατομ. τόν. τό 1980, έναντι 162 έκ., τόν. τού 1970. Αι εισαγωγαί σιδηρομεταλλεύματος προϋπολογίζονται εις 156 έκατομ. τόν., έναντι 109 έκατομ. τόν. και τού γαιάνθρακος εις 55 έκατομ. τόν., έναντι 47 έκατομ. τόν.

Η παραγωγή κάλυθος εις τήν Αμερικήν θά παραμένη στατική, περί τά 120 έκατομμύρια τόνων.

Τής Ιαπωνίας θά φθάση εις τά 180 έκατ. τόν. τό 1980, έναντι 93 έκατομ. τόν. τού 1970. Εισαγωγαί: Σιδηρομετάλλευμα 203 έκατομ. τόν., έναντι 102 έκατομ. τόν. και γαιάνθραξ 93 έκατομ. τόν. έναντι 50 έκατ. Η Ιαπωνία θά καταστή ό κύριος παράγων τής άπο θαλάσσης κινήσεως φορτίων. Αι εισαγωγαί της θά υπερβούν το ημισυ τού παγκοσμίου συνόλου.

Και τελικώς οι προβλέψεις συνοψίζονται εις τήν άπασχόλησην μεγαλύτερων πλοίων κατά τό 1980. Άπο τά σκάφη τών 60 - 80.000 τόν. εις τά 20.000 - 130.000 τόνων.

#### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ

Έν αντίθεσει πρός τήν πρό έτους κατάστασιν, λέγει εις τήν τριμηνιάν έκθεσιν του ό γνωστός μεσιτικός Οίκος Πλατού, σήμερον τά ναυπηγεία, τά όποια δύνανται νά κατασκευάσουν πλοία άνω τών 100.000 τόν. Δ.ώ., δέν δέχονται πλέον παραγγελίας.

Γενικώς, κεναι έσχαραι διά ναυπηγήσεις μεγάλων πλοίων δέν ύπάρχουν πρό τού 1977, ιδιαιτέρως δέ εις τήν τομέα τών σούπερ τάνκερς ήδη τίθενται παραγγελίαι με παράδοσιν τό 1978.

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

#### ΑΔΥΝΑΤΟΣ Η ΕΠΙΤΕΥΞΙΣ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Μολονότι άνω τού 40% τών θαλασσίων μεταφορών ζηρών φορτίων προέρχεται έκ τών ύπο ανάπτυξιν χωρών, ποσοστόν μικρότερον τού 7% τού παγκοσμίου στόλου, έκφραζομένου εις τόνους Δ.ώ., έλλεγχεται ύπο τών χωρών τού τρίτου λεγομένου κόσμου.

Αι ύπο ανάπτυξιν χωρών φιλοδιδούν νά διαχειρίζονται περίπου τό 10% τού παγκοσμίου στόλου έως τό 1980, άλλα μία πρόσφατος έκθεσις δημοσιεύεισα ύπο τού Οίκου Χ. Π. Ντριούρυ (Ναυτιλιακοί Σύμβουλοι) Λτδ, έν συμπρέσματι άποκλείει τό ένδεχόμενο τούτο.

Εις τήν έκθεσιν τονίζεται ότι διά νά δυνηθή ό Τρίτος Κόσμος θά έλέγχη τό 10%, θά πρέπει έντος τών ολίγων αύτών έπων νά διπλασιάστη τον νύν ύπάρχοντα στόλου του και νά φθάση τά 25 έκατ. τόνων γκρός. Τούτο, ομως, θά έρμαινες έπηρίσιαν προσθήκην 3 έκ. τόνων, ή άποκτησις δε τού τοννάς αύτού έστω και με τάς σημερινάς τιμάς νεοεπικήνων και μεταχειρισμένων σκαφών ίκανον ποιητικής καταστάσεως θά άπητεί έπενδυσις τής τάξεως τών 2 δισεκατ. δολαρίων έπησίως. Ασφαλώς, ποσά τού μεγέθους αύτου κείνται έξωθι τών οικονομικών δυνατοτήτων τών ένδιαφερούμενών χωρών.

Ο μεγίστος όγκος τού τοννάς τών έμπορικών στόλων τού Τρίτου Κόσμου είναι έγγεγραμμένος εις τά ηνολόγια έξι χωρών — τής Ινδίας, τής Βραζιλίας, τής Νοτίου Κορέας, τής Αργεντινής, τής Φρούδας και τής Γιουγκοσλαβίας. Παρομίως κατανέμονται και αι παραγγελίαι νεοεπικήνων.

Κατά χωρών άνάλυσις τών στόλων αύτών άποκαλύπτει ότι περίπου τά 66% τού τοννάς των άποτελείται άπο λάτινερς και διά-

φορά σκάφη, έναντι 30% τού υπολοίπου παγκοσμίου έμπορικού στόλου. Ούτω, αι ύπο ανάπτυξιν χωρών διαχειρίζονται περίπου τό 15% τού παγκοσμίου στόλου πλοίων τακτικών γραμμών, άλλα — και αύτό είναι τό σημαντικότερον — μόλις 4% τού παγκοσμίου στόλου μπάλκ κάρριερς και δεξαμενοπλοίων. Και είναι άμφισσον έναν θά δυνηθούν νά διατηρήσουν τό μικρόν τούτο ποσοστόν, έν οφει τών ήδη ύφισταμένων παραγγελιών τών έκ παραδόσεως ναυτιλιακών χωρών.

Κατά τήν περιστοήν διάσκεψιν τής Ούνκατων εις λιλήν, αι ύπο ανάπτυξιν χωρών προέπεινον ειδικών μεταχειρίσιων τών στόλων των, άλλα αι παραδοσιακά ναυτικά χωράι θά ήδην αντο νά συνεισφέρουν άποτελεσματικώρεον θέτουσαι εις τήν ήπηρεσίαν τών χωρών τού Τρίτου Κόσμου τήν πέιραν των, ώστε νά δύνανται νά διαχειρίζονται προσφορώτερον τούς ήδη ύφισταμένους στόλους των.

Τούτο θά έχη ως άποτέλεσμα τό πειραρισμόν τής τακτικής διακρίσεως σημαίας, ήτης σήμερον κυριαρχεί εις τήν Ναυτιλίαν. Παραλλήλως, θά παρέχωνται συμβουλαί έπι τών έπενδυσεων και οικονομική άρωγή διά τήν άποκτησις τών ένδεχειγμένων τύπων πλοίων ύπο τών άναπτυξισμένων στόλων τών χωρών τού Τρίτου Κόσμου.

Έντος 12μήνου, παρατηρει ή έκθεσις, ή τιμή ένός τάνκερ τής τάξεως τών 135.000 τόν. Δ.ώ. ημήνη άπο 23 εις 33 δολ. τόν. Δ.ώ. Διά τάνκερς τών 380.000 τόν. Δ.ώ. αι τιμαί ηδήνησαν άπο 130 - 135 δολ. κατά τόν. Δ.ώ. εις 195 περίπου δολλάρια τόν τόν.

Αι πωλήσεις ναυπηγικών συμβολαίων μέ έγγυς παραδόσεις δύνανται νά έπιφερουν σημαντικά κέρδη. Σούπερ τάνκερ με παράδοσιν έντος 12 - 18 μηνών προσφέρεται πρός 225 δολλάρια τόν τόν. Δ.ώ.

Τό ένδιαφέρον διά παραγγελίας συνεκεντρώθη γύρια άπο τά δεξαμενόπλοια και τά μπάλκ κάρριερς — κυρίως σούπερ τάνκερς. Κατά τήν διάρκειαν τού έξιμαντος άπο τό Οκτωβρίου '72 έως Μαρτίου '73 παραγγέλθησαν, συμφώνως πρός τά στοιχεία τού Οίκου Πλατού, 124 τάνκερς άνω τών 200.000 τόνων Δ.ώ..

Η παραγγελία μόνον 50 σούπερ τάνκερς κατά τό β' τρίμηνον τού 1973 δέν έφιλεται εις κάμψιν τού ένδιαφέροντος τών έφοπλιστών, άλλα εις τήν προθυμίαν τών ναυπηγείων νά δεχθούν περαιτέρω παραγγελίας.

Πρό έτους, οι Εύρωπαίοι ναυπηγοί κατέ-

κριναν τούς Ιάπωνας συναδέλφους των οτι έπρογραμμάτιζαν αυξησιν τής παραγωγής των άπο τού 1975. Σήμερον οι Εύρωπαίοι, οι όποιοι έπιθυμούν νά πωλήσουν πλοία με παραδόσεις τό 1978, εύρισκουν προθύμους άγοραστάς και ήδη συζητούν τήν έπεκτασιν τών ναυπηγικών των έγκαταστάσεων.

Ένα νεοσυσταθέν πορτογαλικόν ναυπηγείον έδεχθη ήδη τάς πρώτας παραγγελίας ένωσης την ένα τόνων 300.000 τόν. Δ.ώ., ένω προγραμμάτιζονται ναυπηγεία διά μεγάλα πλοία εις τήν Φινλανδίαν, τήν Σουηδίαν, τήν Γερμανίαν, τήν Φορμόζαν και τήν Κορέαν.

Συνεχίζουσα ή έκθεσις, άναφέρει ότι, αφ' ότου τά δικτώ μεγάλα ιαπωνικά ναυπηγεία έγνωστοποίησαν τάς προθέσεις των περι έπεκτασεων τών έγκαταστάσεών των, και τέσσαρα μικρότερα έλαβον τήν άσειαν ναυπηγήσεως πλοίων τής τάξεως τών 200 - 300.000 τόν. Δ.ώ., τά μικρά ναυπηγεία ήκοδούθησαν και σήμερον έκεινα τά όποια δέν κατεσκεύαζον πλοία άνω τών 20 - 30.000 τόν. Δ.ώ., έλαβον τήν έγκρισιν ναυπηγήσεως πλοίων τής τάξεως τών 70 - 80.000 τόνων.

## RHINE-SCHELDE-VEROLME GROUP

(VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDSM, SCHELDE SHIPYARDS)

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ-ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING, 36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ, 30 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΚΛΙΝΑΙ, 3200 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ (ΦΟΡΤΗΓΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ, ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, VLCC ήλπ.) ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 476-435, 422-184 TELEX 21-2465

Propellers  
are our specialty

**Repairs:**  
we repair propellers  
of small cruise ships  
up to propellers  
of 35 tons  
and 7,5 m. diameter.

**Conversions:**

we convert  
propellers  
by increasing  
or reducing  
the diameter  
and pitch.  
The relevant study  
is made  
by LIPS B.V.  
Holland.

**Constructions:**

as from June 1, 1973,  
we shall start  
constructing propellers  
of up to 3,5 m. diameter,  
by applying the most  
up-to-date technology,  
as well as the  
long experience  
acquired in this field  
by LIPS B.V. Holland.



PROPELLER WORKS

34, Methonis Str.  
Piraeus (24) - Greece  
Phones: 4914 282 - 409836  
Telex: 21-2708 NFI GR

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἄρματος 13, τὸν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἀλέκος»: μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα), 10.389 τ. γκρός τοῦ 1957, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Γουεστμίνστερ» (κ. Γ. Μανουσάκης).

2. «Ἄννα Δρακοπίου»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.100 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Τρικάμπιον» (κ. Β. Λογοθέτης).

3. «Βούλα»: φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 8.334 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Γκλόμπαλ Ναβιγκέϊσον» (Ναυτικὸν Πρακτορεῖον Μαργαρώνη - Πρεζάνη ΕΠΕ).

4. «Μεσσηνιακὴ Φλόγα»: δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 79.500 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Ναδιγκάντες Τρανσόσεανικας» (κ. Μ. Καραγιώργης).

5. «Μεσσηνιακὴ Φύσις»: δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 79.500 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Νάδες Τρόπικα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

6. «Μεσσηνιακὴ Φύσις»: δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 79.500 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Λεγκάντα Πασίφικα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

7. «Μεσσηνιακὴ Φροντίς»: δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 79.500 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Καρίνο Όσεάνικος» (κ. Μ. Καραγιώργης).

8. «Ἀριστόμαχος»: μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 11.742 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Ἀστρος Μαργαμίνας» (κ. Μ. Καραγιώργης).

9. «Ἀριστείδης»: μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 11.722 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρσελόζα Αρμαντόρα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

10. «Ἀριστοφών»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 7.022 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Ρεΐνάτο Αρμαντόρα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

11. «Ἀριστόνοφος»: μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 11.722 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Μπούντις» (κ. Μ. Καραγιώργης).

12. «Ἀριστόνικος»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 7.022 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρμίστικο Αρμαντόρα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

13. «Ἀριστόλαος»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 7.022 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρερντόρ» (κ. Μ. Καραγιώργης).

14. «Ἀριστονίδας»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 7.022 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρσενόρια» (κ. Μ. Καραγιώργης).

15. «Ἀριστόξενος»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 7.022 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν

ἑταῖριν «Ἀστρομίρα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

16. «Ἀριστόδικος»: φορτηγὸν ναυπηγούμενον 7.022 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Τζένεραλ Αρμαντόρα» (κ. Μ. Καραγιώργης).

17. «Ναυγός»: μπάλκ κάρριερ N. 545, 31.400 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Ναυγός» (Ναυτικὰ Πρακτορεῖα Φοινικής ΕΠΕ).

18. «Κόνκαρ Βίκτορι»: μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 39.220 τόν. γκρός, ἀνῆκεν εἰς τὴν ἑταῖριν «Κόνκαρ Βίκτορι» (κ. Κων. Καρπίδας).

### ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Βεργωτῆ, καθειλκύσθη εἰς Σάντερλαντ τὴν 18ην Ιουλίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυτηγείων Ὡστίν καὶ Πίκεργκι, τὸ τύπου SD14 σέλτερντεκερ «Στέφανος Βεργωτῆ», 15.000 τόν. d.w. Κατά τὴν παράδοσιν του, τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον, θὰ ύψωσῃ τὴν κυανόλευκον.

— Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυτηγείων Σανογίασου εἰς Οζάκαν καθειλκύσθη τὴν 27ην Ιουνίου τὸ 40.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Αριάνα» τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ, Σημαία Ελληνική. Παράδοσις τέλη Αύγουστου.

### ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 21ην Ιουνίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυτηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα εἰς Τόκιο τὸ τύπου «Φόρτοισου» μπάλκ κάρριερ τοῦ Οίκου A. Αγγελικούση «Εύμερία». Μηχαναὶ Πήλαστικι κατασκευῆς τῶν ναυτηγῶν 8.000 ίππων. Ταχὺτης ὑπρεσιακὴ 15 μίλια. Σημαία ἐλληνικῆ.

— Τὴν 20ην Ιουλίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυτηγεία Ὡστίν καὶ Πίκεργκι τὸ τύπου SD14 φορτηγὸν 15.000 τόν. d.w. «Πλαναγῆς Βεργωτῆ», τοῦ Οίκου Βεργωτῆ. Σημαία ἐλληνικῆ.

— Τὸν προσεχῆ μῆνα ἀναμένεται νὰ παραδοθῇ ἐκ τῶν «Ελληνικῶν Ναυτηγείων» τοῦ Σκαραμαγκά τὸ μπάλκ - κάρριερ «Γουόρλην Μαρίν», 37.500 τόνων d.w.

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο δεξαμενόπλοια τῶν 219.500 τόνων d.w. ἔκαστον παρήγγειλεν ἡ ἐλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖρις ἐ' ιντερμάρ Σήππιγκο εἰς τὰ ναυτηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Κόστος 10 δισεκατ., γιὲν ἔκαστον, τοῖς μετρητοῖς. Παράδοσις Μάιον καὶ Σεπτέμβριον τοῦ 1976.

— Τρίτον τάνκερ τῶν 255.000 τόν. d.w. παρήγγειλεν ὁ Οίκος Κούλουθρου εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυτηγεία τοῦ Χακοντάτε. Παράδοσις τέλος 1976.

— Δύο τῶν 14.000 τόν. τύπου λάινερ φορτηγὰ μεγάλης ταχύτητος ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ ναυτηγεία τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας ὁ Οίκος Γαλάνη τῶν Παρισίων.

### ΕΙΣ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Ἐπιτιθαίνων ἐλικοπτέρευον ἀφίχθη εἰς τὴν Σύρον δι' ἐνήμερωτικὴν ἐπίσκεψιν ὁ ὑφυπουργὸς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν κ. Παπαδογιάννης. Ὁ κ. ὑφυπουργὸς μετὰ τὴν ἀφίξην τοῦ συνοδευόμενος ὑπὸ τοῦ Νομάρχου Κυκλάδων κ. Δ. Στεργίου καὶ ἄλλων ἐπισήμων, ἐπεσκέψθη τὸ «Νεώριον Ναυτηγεία Σύρου». Α.Ε., γενόμενος ἐνθουσιωδῶς δεκτὸς ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὸν κ. ὑφυπουργὸν ὑπεδέχθησαν καὶ ἔξενάγησαν εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Νεώριου, ὁ πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῶν Ναυτηγείων κ. Ιωάννης Ν. Γουλανδρῆς, ὁ Διευθύνων Σύμβουλος κ. Κυριάκος Π. Φιλιππάκος καὶ ἄλλα στελέχη τῆς ἐπιχειρήσεως.

‘Ο κ. Παπαδογιάννης ἀφού ἐνημερώθη ἐπὶ τῆς πορείας τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Νεώριου καὶ τῆς μελλοντικῆς ἔξελιξεως αὐτοῦ, ἀκολούθως ὥμηλησεν εἰς τὸ συγκεντρωθὲν πρωστικὸν τῆς ἐπιχειρήσεως τούσας τὴν σημασίαν τοῦ συντελουμένου αὐτοῦ ἐθνικοῦ ἔργου ἐκφράσας τὴν συμπαράστασιν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτης, ἐπίσης, καὶ τὴν ἀμέριστον μέριμναν πρὸς τοὺς ἔργαζομένους.

### Ο.Κ.Φ. ΠΟΥΛΙΔΗΣ

‘Ο ιταλικὸς ἐφοπλισμὸς ἀντιπροσωπεύεται διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸ ἐκτελεστικὸν συμβούλιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» ἀπὸ τὸν κ. Φώτην Γ. Πουλίδην, τὸν γνωστὸν ὄμογενη πράκτορα τῆς Γένοβας, ὥστις τυγχάνει καὶ μέλος τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελευθέρων 'Ιταλῶν 'Εποπλιστῶν.

### ΠΡΟΔΙΓΩΝΑΙ

‘Ο πλωτάρχης - μηχανικὸς τοῦ Π. Ναυτικοῦ κ. Γ. Αθανασιάδης, ἀπεσπασμένος εἰς τὴν 'Επιθεώρησιν Εμπορικῶν Πλοίων ὡς προϊστάμενος τοῦ Μηχανικοῦ Τμήματος αὐτῆς, προήχθη εἰς ἀντιπλοίαρχον. Θερμά συγχαρητήρια.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «British Patrol» 11.193 τόν. γκρός, 16.518 τόν. d.w. τοῦ 1954 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 340.000 λιρῶν.

— Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3,6 ἑκατ. δολαρίων ἐπωάλησεν εἰς ἀγοραστάς τῆς Νέας Υόρκης τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σκέπτρε» (εκ «Σπάρταν») 18.170 τόν. γκρός, 30.799 τόν. d.w. τοῦ 1957 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Corona Beach».

— Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη ἐπὶ τὸ δηζελοκίνητον φιλανδικὸν φορτηγὸν «Πιπάνα» 2.501 τόν. γκρός, 3.760 τόν. d.w. τοῦ 1938. Μετωνομάσθη «Ούρανούπολις 11».

— Παρὰ τῆς Χῶν Λάινης ἡγοράσθη τὸ διπλέλικον ἀτμοκίνητον γερμανικὸν ἐπιβατηγὸν Ηανσετίε 25.320 τόν. γκρός, 7.277 τ. d.w. τοῦ 1964 μὲ παραλαβὴν Σεπτέμβριον. Θά μετονομασθῇ «Doritis».

— Τὸ δηζελοκίνητον δλλανδικὸν φορτηγὸν «Jasón» 3.837 τόν. γκρός, 4.717 τόν. d.w. τοῦ 1955 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων.

— Κύπριοι ἡγόρασαν ἐπίσης τὸ δλλανδικὸν μότορσπιτ «Johanna» 499 τόν. γκρός, 1.004 τόν. d.w. τοῦ 1961.

— Ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν φορτηγὸν «Jose Luis Almagro» 8.279 τόν.

γκρός 14.423 τόν. d.w. τού 1966. Μετωνομάσθη «Άγιος Γεράσιμος».

—Τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κέντη» 21.054 τόν. γκρός, 36.400 τόν. d.w. τού 1955 ἐπωλήθη εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Grand York».

—Εἰς ἀγοραστὰς τῆς "Απωλ. Ἀνατολῆς ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν μπάλκ κάρριερ «Σάξεσορ» 11.471 τόν. γκρός, 16.735 τόν. d.w. τού 1963. Τιμὴ γύρω τῶν 3.250.000 δολαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον βελγικὸν φορτηγὸν «Tessin Union» 3.436 τόν. γκρός, 4.937 τ. d.w. τού 1963 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιμβρος».

—Εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Βάρη» 18.743 τ. γκρός, 28.238 τόν. d.w. τού 1953.

—Κύπριοι ηγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Calcutta Maris» 4.782 τόν. γκρός, 7.501 τόν. d.w. τού 1958 καὶ τὸ παρέλασθον. Μετωνομάσθη «Ἐλγκρέα».

—Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη ἐπίστης καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Giavittoriōsewes» 1.454 τόν. γκρός, 2.540 τ. d.w. τού 1939. Μετωνομάσθη «Σπύρος».

—Ἐπωλήθη ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας Μαρφάμα Κομπάνια Ναβιέρο A.E. τοῦ Παναμᾶ εἰς τὴν Ἑλληνικῶν συμφέροντων παναμαϊκὴν ἑταῖριαν Νέα Ἀρμονία Σιππικό Κόμπανι A.E. τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Σπυριδών» 12.986 τόν. γκρός, 18.791 τόν. d.w. τού 1954 ἀντὶ τιμήματος 862.500 δολ. ΗΠΑ. Θάμετοναμάσθη «Ἀρμονία».

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Βίκτωρ» 2.280 τόν. γκρός, 3.373 τόν. d.w. τού 1959 ἐπωλήθη εἰς ξένα συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Πυρνάτα».

—Εἰς Κινέζους ἀγοραστὰς ἐπωλήθη, ἀντὶ 6.650.000 δολ., τὸ λιβεριανὸν μπάλκ - κάρριερ «Θεομάνα» 16.987 τόν. γκρός, 28.360 τόν. d.w. τού 1965.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ - κάρριερ «Sandfjord» 19.667 τόν. γκρός, 34.061 τόν. d.w. τού 1968 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 8 ἑκατ. δολ.

—Ἀντὶ ποσοῦ 6.6 ἑκατ. δολαρίων ἡγόρασαν «Ἐλλήνες» τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ - κάρριερ «Melsomvik» 12.791 τόν. γκρός, 21.000 τόν. d.w. τού 1970.

—Τὸ λιβεριανὸν δηζελόπλοιον «Μάτι» 25.378 τόν. γκρός, 43.310 τόν. d.w. τού 1963 ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς «Χόγκ Κόγκ» ἀντὶ 8.400.000 δολαρίων.

—Ἐπίστης εἰς ἀμερικανικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη, ἀντὶ 5 ἑκατ. δολαρίων τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κάπτρικον» 29.626 τ. γκός, 50.300 τόν. d.w. τού 1955. Μετωνομάσθη «Alliance».

—Τέσσαρα ἄγγλικά ρυμουλκά ἡγόρασαν «Ἐλλήνες» καὶ τὰ παρέλασθον. Εἶναι τὰ «Aion Geithi» 231 τόν. γκρός τού 1951, «Kroonmaa» 214 τόν. γκρός τού 1938, «Rampsides» 240 τόν. γκρός τού 1941 καὶ «Roa» 232 τ. γκρός τού 1944. Μετωνομάσθησαν «Ἄχιλλες», «Κρόνος», «Αἴδης» καὶ «Ἄρης» ἀντιστοίχως. «Υψώσαν τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν γερμανικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Olliott» 2.580 τόν. γκρός, 4.350 τ. d.w. τού 1955 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνο-

μάσθη «Κάρμεν».

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Neulder» 8.858 τόν. γκρός, 12.525 τόν. d.w. τού 1956.

—Ἐπωλήθη εἰς ἔτερα Ἑλληνικὴ συμφέροντα τὸ δεξαμενόπλοιον «Χλόη» 16.193 τ. γκρός 24.575 τόν. d.w. τού 1954.

—Ἐπίστης μεταξὺ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Μιχαὴλ Κ.» 8.046 τόν. γκρός, 11.180 τ. d.w. τού 1956 ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 750.000 δολαρίων, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται εἰς Λέγκορν.

—«Ἐλλήνες ἡγόρασαν ἀντὶ 2.850.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Nortrans Gloria», 11.317 τόν. γκ. 17.500 τόν. d.w. τού 1961.

—Εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα (οὐχὶ ξένα) ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Σ.Γ. Ἐμπειρίκος» 19.300 τόν. γκρός, 29.732 τόν. d.w. τού 1960. Τιμὴ δολ. 3½ ἑκατομμύρια.

—Τὸ επιβατηγὸν «Πλήγασσος» τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀτμοπλοίους ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς ἀντὶ 500 χιλ. δολαρίων.

### ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. Φ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΝ

Τιμῆς τὴν Ἑλληνικὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν ἡ διά δευτέραν φορὰν ἀπονεμηθεῖσα τιμητικὴ διάκρισις εἰς τὴν ἑταῖρίαν τοῦ κ. Φ. Φραγκουδάκη ἀπὸ τὸ Ἰταλικὸν Κέντρον Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως.

Διὰ τοῦ ἀπονεμηθέντος δρασθέους «Leader del Turismo» ἀναγνωρίζεται ἡ συμβολὴ τοῦ ἔξαιρετου ἐπιβατηγοῦ σκάφους «Γεώργιος» εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἐλλάδος τουρισμοῦ. Ἐξαίρεται ἡ ἐνεργός παρουσία τοῦ «Γεώργιος» εἰς τὴν ἑξηπρέτησιν τῆς γραμμῆς Πατρών - Βρινδήσιου.

Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς ἐπιδόσεως τοῦ δρασθέους, λαδουσαν χώραν εἰς τὸ Καπιτώλιον, παρέστη ὁ Ἰταλός Πρωθυπουργός, ἐκπρόσωποι τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως καὶ ὁ «Ἐλλην Πρόξενος εἰς τὴν Ρώμην κ. Ροκανᾶς.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων λιβεριανὸν φορτηγὸν «Θέτις», 8.462 τόν. γκρός τού 1960 καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Εὔαγγελισμός».

—Παρελήφθη ἐπίστης τὸ ισταντικὸν μπάλκ κάρριερ «Vicenza» 14.449 τόν. γκρός τού 1966 καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αιμιλία Λοβέρδου».

—Τὸ ἀγορασθέν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Stolt Eagle», 12.459 τόν. γκρός τού 1958 παρελήφθη, ὑψώσει τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Στόλ Δημήτρη».

—Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Νόπαλη» Αλκιμίος τὸ ἀγορασθέν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Noral Rex» 7.280 τόν. γκρός τού 1963. Σημαία Ἑλληνικῆ.

—Μετωνομάσθη «Εὕη Τ.» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Sunway Prince» 11.023 τόν. γκρός τού 1954.

—Τὸ ἀγορασθέν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «John Stove» 11.419 τόν. γκρός τού 1962 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κώτσος

Μ.». Σημαία Ἑλληνικῆ.

—Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων δεξαμενόπλοιον «Τύχη» 16.210 τόν. γκρός τού 1954 παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Ἀλκαίος».

—Ἐπίστης παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀτλαντικό Νάτη» 14.839 τόν. γκρός τού 1956 καὶ μετωνομάσθη «Καρίμπια Βόγιατζερ».

—Παρελήφθη τὴν 29ην Ιουνίου τὸ ἀγορασθέν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Mikawa Maru» 5.773 τόν. γκρός τού 1957 καὶ μετωνομάσθη «Μαρίκα Μ.». Κυπριακὴ σημαία.

### ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Σάμος Σκάπη» 5.788 τόν. γκρός τού 1971 ὑψώσει τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ φορτηγὸν «Φιλία» 1596 τόν. γκρός τού 1944 ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσειν ἐπίστης τὸ φορτηγὸν «Ἀρτεμίς» 1.594 τόν. γκρός τού 1949.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Ορέος Στάρ» 6.856 τ. γκρός τού 1954 ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαριλάκι».

—Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Μοντάνα» 7.655 τόν. γκρός τού 1957 ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Σοσερέϊν Γκρέις».

—Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσειν ἐπίστης τὸ φορτηγὸν «Πρωτόμαχος» 9.218 τόν. γκρός τού 1956.

### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Σούμα Τρέιντερ» 4.664 τ. γκρός τού 1951 μετωνομάσθη «Ἀθανάσιος».

—Εἰς «Κονκόριτια Γκλέϊντ» μετωνομάσθη τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ζωή Γ.» 3.829 τόν. γκρός τού 1957.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Υπέρμαχος» 2.517 τ. γκρός τού 1952 μετωνομάσθη «Αἰμιλία».

—Μετωνομάσθη εἰς «Ολυμπία» τὸ φορτηγὸν «Νερίνα» 1.196 τόν. γκρός τού 1963.

—Εἰς «Ἀθαλνίκολας» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Σάντα Εύδοκία», 4.615 τ. γκρός τού 1952.

—Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ἀργοκουαίη» 3.071 τόν. γκρός τού 1953 θὰ μετωνομασθῇ εἰς «Σήφορντα».

—Εἰς «Νίκος Ι. Βαρδινογιάννης» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Γκόλντ Στάρ» 65.347 τόν. γκρός τού 1971.

### ΔΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΒΑ

ΤΗ ΕΤΒΑ δάσει τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος τού 1972, ἐνέκρινε τὴν χερήγησιν δανείων πρὸς ναυπηγησιν:

—Ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ - ὄχηματαγωγοῦ κλειστοῦ τύπου, μήκους 82,35 μ., πλάτους 13,80 μ., ταχύτητος 20 κόμβων καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 700 ἐπιβατῶν, 15 φορτηγῶν ἢ 30 ἐπιβατηγῶν ιδιωτικῆς χρήσεως, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Δ. Σ. Τυρογαλᾶ. Τὸ σκάφος, μήκους 86 μ., πλάτους 13 μ. καὶ ταχύτητος 18 κόμβων, θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 600 ἐπιβατές, 12 φορτηγά καὶ 35 Ι.Χ. αὐτοκίνητα. Θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ραφήνας - Εύδοικου. Τὸ ύψος τοῦ δανείου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 77.000.000 δρχ. Τὸ σκάφος θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Βόλου - Βερείων Σπαράδων.

—Ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ - ὄχηματαγωγοῦ κλειστοῦ τύπου, διὰ λογαριασμὸν τῶν 'Αρδών 'Αγγέλου καὶ τοῦ κ. Δ. Σ. Τυρογαλᾶ. Τὸ σκάφος, μήκους 86 μ., πλάτους 13 μ. καὶ ταχύτητος 18 κόμβων, θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 600 ἐπιβατές, 12 φορτηγά καὶ 35 Ι.Χ. αὐτοκίνητα. Θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ραφήνας - Εύδοικου. Τὸ ύψος τοῦ δανείου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 64.000.000 δρχ.

—Ἐνὸς κρουαζιεροπλοίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ἡπειρωτικῆς Ἀτμοπλοΐας». Τὸ ύψος τοῦ δανείου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 388 ἑκατόμ. δρχ. Εναντὶ συνολικοῦ κόστους ναυπηγήσεως

**For your Provisions in Tarragona, Valencia,  
and Barcelona (Spain), contact us:  
OLYMPIC SHIPCHANDLERS  
DIRECTOR: ATHANASSIOS MAMZERIDIS  
Deck and Engine Stores, Laundry Bonded Stores  
TARRAGONA : Apodaca 27  
Telephones . 214457, 210409  
After Office Hours . 213097  
CABLES : BONSHIP**

485 έκατον. δρχ. Τό σκάφος θά έχη μήκος 135 μ., πλάτος 21 μ. και θά δύναται νά μεταφέρει 550 έπιβάτας.

— Ενός κρουαζιεροπλοίου, διά λογαριασμὸν τῶν κ.κ. Σ. Λέηη, Α. Νικολοπούλου καὶ Γ. Κωτσοδίλη. Τό υψος τοῦ δανείου θά ἀνέλθῃ εἰς 400 έκατομμύρια δρχ. ἔναντι συνολικοῦ υψος 500 έκατομ. δρχ. Τό σκάφος θά έχη μήκος 138 μ. και θά ἀναπτύσσῃ τοχύτητα 20 κόμβων. Θά δύναται νά μεταφέρῃ 520 έπιβάτας.

#### ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

‘Απενεμήθησαν τὰ διπλώματα εἰς τοὺς 394 τελειοφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ε.Ν. Εἰς ναυτίλους 165, μηχανικούς 161 καὶ σύρματοτάς 68.

#### ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τό εἰσρευσαν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, κατὰ τὸν μῆνα Μάιον 1973, ἀνὴλθεν εἰς 39,9 έκατον. δολλαρία, ἔναντι 34 έκατομ. δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ ἔτους 1972.

Ἐξ ἄλλου, τὸ συνολικῶν εἰσαχθὲν κατὰ τὸ Α΄ πεντάμηνον 1973 ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀνὴλθεν εἰς 198,2 έκατ. δολλαρίων, ἔναντι 156,1 έκατ. δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ 1972.

## Έκδόσεις

#### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

‘Εκκληφόρησε πρὸ ήμερών τὸ 5ον τεῦχος τῆς ὑπὸ τοῦ δικηγόρου κ. Ιακ. Σέργη ἐκδιδόμενης ‘Επιθεωρησεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου, μὲ πλουσίαν καὶ ἐνδιαφέρουσαν ὑλην.

Τό τεῦχος περιλαμβάνει μελέτην τοῦ κ. Β. Γράβαρη περὶ «ἀσθενείας ἐξ ὑπαιτιοτήτος τοῦ ναυτικοῦ» καὶ πλουσίαν νομολογίαν τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ θεμάτων ναυλώσεως, φορτωτικῶν, συγκρύσεως καὶ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, καθηκόντων πλοιάρχου κ.λπ. Ἐπίσης ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ναυτιλιακῆς φορολογίας. Περιλαμβάνει, ἐπὶ πλέον, ἀπόφασιν καὶ σχόλια ἀγγλικῆς νομολογίας ἐπὶ ἔμρηνεις τηρητῶν ναυλοσυμφώνου καὶ κλείει μὲ τὰ πλήρη κείμενα τῆς προσφάτου ναυτιλιακῆς νομοθεσίας.

#### ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ ΤΟΥ ΛΟΥ·Υ·Δ΄Σ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Εἰς τὰ πλαίσια μιᾶς γενικώτερας διαδικασίας ἀλλαγῶν ποὺ ἔχει νιοθετήσει ὁ Λλούντ'ς Ρέτζιστερ δῷ Σήπτιπινγκ ἐντάσσεται καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμός, ὅποι πλευρᾶς ἐμφανίσεως καὶ σχήματος, τοῦ περιοδικοῦ τοῦ «ΙΟΟΑΙ». ‘Εγκαινιάζεται μία περιόδικη τριμηνιαίας κυκλοφορίας μὲ τὸ τεῦχος τοῦ Ιουνίου, ὑπόσχεται δὲ νά διατηρήσῃ τὴν ὑλὴν του εἰς τὸ γνωστὸν ψηφιδῶν ἐπίπεδον.

Τό τεῦχος περιέχει τρίπτυχο ἀφίερωμα εἰς τὴν πραγματοποιούμενην μεταμόρφωσιν τοῦ Τάμεσος, τῆς ὥποιας ἐντυπωσιακώτερη ἐνσάρκωσις θά είναι ἡ σχεδιαζομένη διαμόρφωσις τῶν ἐκβολῶν του εἰς τεράστιον λιμένον, μὲ τὴν συνακόλουθον δημιουργίαν νέας μείζουνος βιομηχανικῆς περιοχῆς. Παρὰ τὰ μακροπρόθεσμα ὄφελο τῆς μεταμόρφωσεως αὐτῆς, μία ὀλόκληρη κατηγορία ἐπαγγελμάτων, συνδεδεμένων μὲ τὴν παλαιὰν μορφὴν τοῦ ποταμοῦ είναι ἡδη καταδικασμένη σὲ βαθμίαν ἑξαφάνισιν. ‘Εξ ἄλλου, η παρακή τῶν παραδοσιακῶν λονδρέζικων ντόκς τοῦ Τάμεσι, ὄφειλομένη εἰς τὴν αὐτὴν ἔξειλικτικὴν μεταβολὴν τῆς λειτουργικῆς μορφῆς τοῦ

## Ο ΠΡΕΣΒΥΣ ΤΗΣ ΛΑΤΚΗΣ ΚΙΝΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



Πρωτοβουλίᾳ τῆς ‘Εθνικῆς Τραπέζης ‘Ελλάδος, ἡ Α.Ε. ὁ πρέσβυς τῆς Λαϊκῆς Κίνας κ. Choi Po-Ping, συνοδευόμενος ὑπὸ τοῦ ‘Εμπορικοῦ Συμβούλου τῆς πρεσβείας κ. Ping Tsien τοῦ κ. Γ. Βαρελᾶ ἐπὶ τῶν Μελετῶν καὶ ‘Αναπτύξεως Βιομηχανίας τῆς ‘Εθνικῆς Τραπέζης καὶ τοῦ κ. I. Ζαφέτ, ἐπὶ τῶν Δημοσίων Σχέσεων τῆς Τραπέζης, ἐπραγματοποίησαν χθές ἐπίσκεψιν τῶν ἐν Σκαραμαγκά ἐγκαταστάσεων τῆς Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ. Εἰς τὸ στιγμότυπον, ἡ Α.Ε. ὁ πρέσβυς πλαισιούμενος ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρους καὶ μελῶν τῆς Διευθύνσεως τῶν ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

κῶν πρωτογόνων ἀτμοπλοίων διὰ τὸν ἄνευ σταθμοῦ διάπλουν τοῦ ‘Ατλαντικοῦ.

#### WHO'S WHO ΑΠΟΔΗΜΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

‘Αποτελεῖ πεποιθήσιν ὅτι ἡ δράσις καὶ ἡ δόξα τῶν ἐκτὸς τῆς ‘Ελλάδος ‘Ελλήνων, ἀποτελεῖ τὴν προέκτασιν ἑκείνης τῆς μητρὸς πατρίδος ἡ ὥποια ἐπιτρέπει νὰ ὅμιλωμεν περὶ τῆς συγχρόνου μεγάλης ‘Ελλάδος. Αὐτὸ τὸ γνωρίζουν καὶ τὸ παραδέχονται πάντες, ‘Ολίγος ὅμως γνωρίζουν τοὺς φορεῖς αὐτοῦ τοῦ ἀποδήμου μεγαλείου. Πλὴν τῶν ἡχηρῶν ὄνομάτων τὰ ὅποια ἔχουν κυριαρχήσει εἰς τὸ παγκόσμιον στερέωμα, οἱ περισσότεροι ἔχουν ἄλλων πρωτοπόρων ὅμογενῶν καὶ ἡ ἐκτασίς τοῦ ἔργου των, δὲν είναι γνωστὰ εἰμὶ εἰς λίαν περιωρισμένον κύκλον ἐντὸς τῆς ‘Ελλάδος.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριδῶς, τὸ βιογραφικὸν έύρετηριον, εἰς τὴν ἐλληνικὴν καὶ τὴν ἀγγλικὴν, τὸ ὥποιον ἡ Interpress E.P.E. ἔξεδωσεν ὑπὸ τὸν ἐπικεφαλίδι τίτλον, ἀποτελεῖ μίαν θετικὴν καὶ ἀνεκτίμητον πρασφόρα πρὸς ὀλόκληρον τὸν ‘Ελληνισμόν. ‘Αλλ’ ἀποτελεῖ συγχρόνων καὶ ἔνα πραγματικὸν ἄθλον, ἔαν σκεφθῇ τις ὅτι εἰς τὸν κυκλοφορήσαντα πρῶτον τόμον ἑκατόντα περίπου ἀριθμούς, περιέχει χιλίους περίπου ἀποδήμους ‘Ελληνας ἐξ ἔξηκοντα χωρῶν τοῦ κόσμου, ἀπὸ τῶν ‘Hv. Πολιτειῶν μέχρι τῆς N. Ζηλανδίας καὶ ἀπὸ τῆς Ιαπωνίας μέχρι τῆς Σιέρα - Λεόνε.

Διὰ τὸν ὥραν ἔμπεισαν καὶ ἐκτέλεσιν, ἦτις ἐνδιαφέρει καὶ εἰδικώτερον τὴν Ναυτιλίαν, συγχαίρομεν τοὺς ἀνδράς ὅπως ταχέως ὄλοκληρώσουν τὸ πολύτιμον ἔργον.

**FOR NON DESTRUCTIVE TESTING  
AND ULTRASONIC INSPECTION AT  
PIRAEUS AND ABROAD BY A SPE-  
CIALIZED TEAM AND UNDER AN  
EXPERT'S GUIDANCE**

**CALL PIRAEUS: 4526.579  
4526.463**



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ** (λ.): 'Αφίχθη εις Καράτσι την 11ην 'Ιουνίου από Μπάχια Μπλάνκα με βλάβην εις την στροβιλογενήτριαν. Την 12ην 'Ιουλίου άνεκοινώθη ότι είχε περατωθή ή έκφρότωσις και έτελουντο έπισκευασί.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ:** Κατά την ξεδόντον του έκ δεξαμενής εις Λισσαδώνα την 27ην 'Ιουνίου, άπωλεσεν άμφοτέρας τάς άγκυρας μετά της άλυσου των. 'Υπέστη, έπισης, ζημίας εις τὸν μηχανισμὸν ἀνυψώσεως τῆς ἄγκυρας καὶ τὸ στεγανὸν συγκρούσεως. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Παλέρμο τὴν 2αν 'Ιουλίου ὅπου ἐτέλεσε μονίμους ἐπισκευάς καὶ ἀντικατέστησε τὴν μίαν ἄγκυραν, μὲ προοπτικὴν τοποθετήσεως καὶ τῆς δευτέρας εὐθὺς ὡς αὐτὴ ἡτο εἰς τὴν διάθεσιν τῶν πλιονικτῶν. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 14ην 'Ιουλίου διὰ Μιλάζο.

**ΑΡΤΕΜΙΣ** (κ.): Εἰς Πόρτο Τόρες τὴν 16ην 'Ιουλίου, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ μηχανιστάσιον. Τὸ πῦρ κατεστάλη ἀφοῦ προηγουμένως προεκάλεσε σοβαράς ζημίας εἰς τὸ μηχανιστάσιον τοῦ πληρώματος, καθὼς καὶ τὸ φορτίον. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον ξυλείας ἐκ Ρουμανίας.

**ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ:** 'Απώλεσε τὴν ἀριστερὰν ἄγκυραν μεθ' ἑνὸς μῆκος ἀλύσου εἰς πλάτος 22.13'45'' βόρειον καὶ μῆκος 91.44'04'' ἀνατολικὸν τὴν 17ην 'Ιουλίου.

**ΑΣΠΑΣΙΑ:** Εἰς 'Αμβούργον τὴν 4ην 'Ιουλίου πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάς προσφάτων ζημιῶν ἐκ προσφαράξεως, κακοκαιρίας καὶ τῆς μηχανῆς.

**ΑΣΤΡΑΠΗ** (λ.): 'Απώλεσε τὴν μίαν ἄγκυραν μετά τεσσάρων ἀμμάτων ἀλύσου εἰς ποταμὸν 'Ελμπε τὴν 22αν 'Ιουλίου.

**ΑΣΤΡΕΑ:** 'Απὸ Πουέρτο Ροζάλες διὰ Λὰ Πλάτα, μὲ 19.000 τόνους ἀργοῦ πετρελαίου, προσήραξεν εἰς δισαύλον τοῦ Λὰ Πλάτα τὴν 11.30 νυκτερινὴν τῆς 12ης 'Ιουλίου. 'Ανελκυσθέν τὸν πρωίαν τῆς ἐπομένης τῇ δοηθείᾳ ρυμουλκοῦ, ἀφίχθη εἰς Λὰ Πλάτα τὴν 14ην 'Ιουλίου. Δὲν ἀνέφερθησαν ζημίαι.

**ΓΙΑΝΝΗΣ:** Καθ' ὃν χρόνον ἔξεφόρτωνε εἰς Βοϊμπεθ φορτίον λιπασμάτων ἐκ Κωνσταντζας, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος Νο 5 τὴν 13ην 'Ιουλίου. 'Η πυρκαϊά κατεστάλη μετά τρίαρον διὰ θαλασσίου ὕδατος. Τὸ φορτίον ἐντὸς τοῦ κύτους ὑπέστη σοβαράς ζημίας.

**ΔΡΟΜΩΝ** (λ.): 'Αφίχθη εἰς Πόρτ 'Ελίζαμπεθ τὴν 10ην 'Ιουλίου πρὸς ἐπισκευὴν ζημίας εἰς τὴν ἔλικα ἥην ὑπέστησε τὴν 8ην 'Ιουλίου. 'Ἐπιθεώρησις ἀπεκάλυψε ὅτι εἶχεν ἀποκοπὴ τὸ ἥμισυ ἐνὸς τῶν πτερυγίων τῆς ἔλικος, καθὼς καὶ διαρροὴν εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαῖ. Μόνιμοι ἐπισκευαὶ θὰ τελεσθοῦν εἰς Πειραιά ὅπου δὲ ἀφίχθη τὸ σκάφος ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός.

**ΕΛΕΝ** (λ.): 'Απὸ Μίδλεσμπρω διὰ Περού μὲ φορτίον σιδηρομεταλλέυματος. Τὴν 18ην 'Ιουλίου προσήγγισεν εἰς Κρίστομπαλ δι' ἐπισκευάς εἰς ἀμφότερα τὰ μοτέρ τῆς 'Αντλίας τοῦ συστήματος πηδαλίου.

**ΕΛΕΝΗ 2** (κ.): 'Απὸ 'Ινδίαν δι' Εύρωπην μὲ φορτίον λιναρόδισπόρων. Τὴν 20ην 'Ιουλίου ἀνεφλέγη τὸ φορτίον τοῦ κύτους

No 4 εἰς πλάτος 06.37' βόρειον καὶ μῆκος 14.38' δυτικόν. Τὸ κύτος ἐσφραγίσθη.

**ΕΛΤΙΝΑ** (κ.): 'Υπέστη ζημίας ἐκ προσκρύσεων ὑπὸ τῶν δηζελοπλοίων «Άμος» καὶ «Βίρτζη» εἰς Τσιταγκόκ τὴν 11ην καὶ 10ην 'Ιουλίου ἀντιστοίχως.

**ΘΑΛΕΙΑ** (λ.): Πυρκαϊά ἔξερράγη τὴν 18ην 'Ιουλίου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος προξενήσασα λίαν ἀκτεταμένας ζημίας. 'Εν μήλος τοῦ πληρώματος ὑπέστη ἐγκαύματα καὶ μετεφέρθη εἰς νοσοκομεῖον εἰς Μπορντώ, ὅπου εύρισκετο τὸ σκάφος. Πιστεύεται ὅτι τὸ πῦρ προήλθεν ἀπὸ ηλεκτρικάς συσκευάς αἵτινες εύρισκοντο εἰς τὸ κλιμακοστάσιον.

**ΙΝΔΟΝ** (κ.): 'Υποστάνη διάβην εἰς τὴν μηχανὴν πλησίον τοῦ ἀκρωτηρίου Μπουγκάρον, ἔρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν 7ην 'Ιουλίου ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Μάτσας» δι' ἐπισκευάς.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ** (π.): 'Υπέστη ἔκρηξιν εἰς τὸν δεξιὸν λέβητα τὴν δην 'Ιουλίου κατὰ τὸν ἀπόπλου του ἐκ Νεαπόλεως, κυριεύμενον ὑπὸ πιλότου. 'Ετελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 10ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε.

**ΚΙΤΙΩΝ** (κ.): Κατὰ τὸν ἀπόπλου του ἐκ Μπιλμπάο τὴν 11ην 'Ιουλίου διὰ Λὰ Παλίς, μὲ γενικὸν φορτίον καὶ ἑνῷ ἐσύρετο ὑπὸ ρυμουλκοῦ, προσέκρουσεν ἐπὶ πλωτὸν ἐκσκαφέως. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του ἀνεύ ἐμφανῶς ζημιῶν.

**ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ**: 'Υπέστη ζημίας εἰς τοὺς λέβητας, κατὰ τὸν διάκρειον του τὰξιδίου του ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου εἰς Λορέντζο Μάρκες, λόγω ἀναμίξεως τοῦ ὕδατος τῶν λεβήτων μετ' ἐλάσιον. Τὴν 16ην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη ότι τὸ σκάφος κατηπυθέντο εἰς Ντώρμπατον δι' ἐπιθεώρησιν.

**ΜΑΡΓΚΩ** (λ.): Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ κύτος Νο 1 τὴν 9ην 'Ιουλίου εἰς πλάτος 29.50' νότιον καὶ μῆκος 37.50' ἀνατολικόν. Τὸ φορτίον τοῦ κύτους ἀπετελεῖτο ἐξ ὑδροχλωρικοῦ ἀσθετικοῦ, ἐλαστικῶν αὐτοκινήτων καὶ γεωργικῶν φαρμάκων. Τὸ κύτος κατεκλύσθη διὰ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακοῦ καὶ κατηπυθένθη εἰς Ντώρμπατον ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην συνοδεύμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ. Τὴν 11ην 'Ιουλίου ἐσημειώθη ἔκρηξις ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ ἑνῷ ἐφαίνετο ότι τὸ πῦρ εἶχε τεθῆ ὑπὸ ἐλέγχου, τὴν 14ην ἔξερράγη πυρκαϊά ἐκ νέου καὶ τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος. Κατὰ τὴν προσπάθειαν καταστολῆς τοῦ πυρός, ἐτραυματίσθησαν ἔξι πυροσβέσταις μετεφέρθησαν εἰς νοσοκομεῖον.

**ΜΑΡΙΝΑ Β.:** 'Υποστάνη διάβην εἰς τὴν

**ΠΡΩΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**, κεκτημένος δίπλωμα Μηχανικοῦ Α' ἀτμοῦ καὶ ΜΕΚ ἡλικίας περίπου 35 ἑτῶν, ζητεῖται παρὰ Ναυτιλιακῆς 'Εταιρείας διὰ θέσιν δοηθοῦ ὀρχιμηχανικοῦ εἰς γραφεῖον.

Γράψατε Τ.Θ.127, Πειραιεύς, παρέχοντες μετὰ τοῦ διογραφικοῦ σημειώματος καὶ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν.

μηχανὴν τὴν 19ην 'Ιουλίου, παρεσύρετο ἀκυβέρνητον ἔξωθι τοῦ Γκρέιδεντ. Πλοηγὶς ἐσπευσεν ἐπὶ τόπου καὶ προσέδεσε κάδον ρυμουλκήσεως πρὸς ἀποφυγὴν προσαράξεως. Μετ' ὅλιγον ἀνεκοινώθη ότι η διάβη διπλάσια πλοηγὴς οὐδὲν μέσων.

**ΜΑΡΝΤΙΝΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ:** Προσήραξεν ἐπὶ τὰς ἀμμώδους βυθοὺς εἰς Λίμνη Σαίν Φράνσιβ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου εἰς ἀπόστασιν ἡμίσεος μιλίου ἀπὸ τῆς ὁστῆς, τὴν 13ην 'Ιουλίου, λόγω διάβης τοῦ ηλεκτρικοῦ κυκλώματος καὶ τοῦ συστήματος πηδαλίου. Τὸ σκάφος ἀνειλκυθήτη μετά τρίωρων δι' ἕδινων του μέσων.

**ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** Εἰς Νεάπολιν τὴν 10ην 'Ιουλίου, ἔζητησεν ἐπιθέωρησιν ζημιῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

**ΜΕΣΙΣ** (λ.): 'Απὸ Τάιν διὰ Περσικὸν Κόλπου κενόν, ἀφίχθη εἰς Σαουθάμπτον τὴν ἐσπέραν τῆς 7ης 'Ιουλίου. Τὸ οκάφος δὲν ἔτι εἰς θέσιν νὰ παράγῃ ἀρκετὸν διυλισμένον ὕδωρ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν λεβήτων. 'Η ἀνώμαλια ἀποκατεστάθη καὶ τὴν 14ην 'Ιουλίου ἀνειλκυθήσαντο προορισμὸν.

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ:** Τὴν 10ην 'Ιουλίου συνεκρούσθη μετὰ φορτηγίδος εἰς τὸ 8800 μιλίων τοῦ ποταμοῦ Μισσισιπῆ, ὑποστάν έλαφρὰς ζημιάς. 'Η φορτηγὸς ὑπέστη ρῆγμα εἰς δύο δεξαμενάς μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐκμεθύσουν εἰς τὸν ποταμὸν 5.000 δαρεία πάργου πετρελαίου.

**ΜΙΧΑΗΛ** (λ.): Τὴν 15ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσεν ἐκ Κιουρασάο μετὰ τέλεσιν ἐπισκευῶν εἰς τοὺς λέβητας. Τὸ σκάφος ευρίσκετο εἰς τὸν ως ἄνω λιμένα ἀπὸ τῆς 16ης 'Ιουλίου.

**ΝΕΣΤΩΡ:** Εἰς Γιοκοχάμα τὴν 19ην 'Ιουλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον.

**ΟΡΕΑΝΤ** (λ.): Τὴν 20ην 'Ιουλίου ἀνέφερε διάβην εἰς τὴν μηχανὴν εἰς ἀπόστασιν 150 μιλίων δορείων τοῦ Κιουρασάο, ὅπου καὶ ἀφίχθη τὴν 23ην 'Ιουλίου συρόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Κάρμπη».

**ΠΑΝΑΓΙΑ** (150 κ.ο.κ.): Μὲ φορτίον φιαλῶν ὑγραρίου, ὑπέστη πυρκαϊάν καὶ ἔκρηξιν εἰς τοὺς λέβητας τὴν 16ην 'Ιουλίου, μὲ γενικὸν φορτίον καὶ ἑνῷ ἐσύρεται νὰ φονευθῇ ὁ πλοίαρχος καὶ νὰ τραυματισθούν ἐτεροί δύο. Τὸ σκάφος κατεστράφη.

**ΠΕΤΡΟΛΑ Β.:** 'Απὸ Πειραιά διὰ Τής, ἀφίχθη εἰς Κορούντα τὴν 9ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

**ΣΤΑΒΑΝΤΑ:** 'Υπέστη ἔλαφρὰς ζημιάς συνεπίᾳ προσκρύσεων τοῦ δεξαμενού προσκρύσεως τοῦ Αρατοῦ ἐπ' αὐτοῦ εἰς Σάντος. Τὴν 19ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ ως ἄνω λιμένος διὰ Περσικὸν Κόλπου.

**ΣΤΑΜΕΝΗΣ:** Κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς Βαλτιμόρην τὴν 12ην 'Ιουλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸ κύτος Νο 1 τὴν 9ην 'Ιουλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸ κύτος Νο 2 τὴν 10ην 'Ιουλίου, ἀπεκάλυψε ρωγμὰς εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. 'Εχοργήθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοΐας ἐως τὸν λιμένα τοῦ Κιουρασάο ὅπου θὰ δεξαμενισθῇ καὶ θά τελεσθοῦν ἐπισκευαὶ.

**ΤΡΙΝΙΤΥ:** 'Εξώκειλεν ἐπὶ ὑφάλου εἰς πλάτος 05.43'00'' νότιον καὶ μῆκος 106.36'30'' ἀνατολικόν, τὴν 15ην 'Ιουλίου, κενόν.

**ΦΑΛΜΟΥΘ** (λ.): 'Ενῷ ἐξεφόρτωνε θεῖον χύμα ἀπὸ Κόρπους Κρίστι εἰς Σάντος, τὴν 21ην 'Ιουλίου, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος Νο 1. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν ἐπομένην ἀλλὰ τὸ σκάφος ἐκάθητο εἰς τὸν βυθὸν μὲ τὴν πρώσων λόγω τοῦ ὕδατος διοχετευθέντος εἰς τὸ κύτος Νο 1 πρὸς κατάσθετιν τοῦ πυρός.

**ΦΛΩΡΙΝΑ:** Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ γεομανικοῦ δηζελοπλοίου «Μούκε» εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος Τερνόύζεν τὴν 12ην 'Ιουλίου. Τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος, μὲ φορτίον σιτηρῶν ἀπὸ Μπαγκόκ διὰ Δάνδην, συνέχισε τὸν πλοῦν του ἀνεύ ζημιῶν.

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ολοι οι παράγοντες συνήργησαν διά τὴν πρὸς τὴν ἀνιούσαν ταχύρρυθμου πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς. Δημητριακά, ζάχαρις, σιδηρομετάλλευμα, καὶ γαύλαθρας, ὅλα τὰ εἶδη τῶν φορτίων προσεφέρουν πρὸς φόρτωσιν. Ή ζήτησις τοννάς ὑπέρεβη τὴν προσφοράν. Όλοι οἱ τομεῖς ἐπέδειχαν δελτίωσιν τῶν ναυλῶν ἀξιόλογον. Καὶ ἡ προσπική, ἀληφθοῦν ὑπὸψιν ναυλώσεις ἀπότερων ἡμερομηνῶν, κείται, ἀναμφισβήτητας, ὑπέρ τῶν ἔφοπτιστῶν. Οἱ φορτωταὶ ὑποχρεούνται νὰ πληρώνουν ναύλους ὑψηλοτέρους.

Πρόδημα ή ἔξευρεσις τοννάς τοῦ Αὔγουστου, διά φορτώσεις ἀπὸ Ἀνατολικήν Ἀκτῆν Ἡν. Πολιτειῶν. "Ηδη τὰ 18,75 δολ. (φίο) καὶ 22,50 δολ. φίο (14.500 τόν.) ἐπληρώθησαν ἀπὸ Κόλκον διά τὴν Ἰαπωνίαν, ἐναντὶ τῶν 15,50 δολ. προηγουμένων. Διὰ τὴν Ὀλλανδίαν δολ. 12,15 φίο. Διὰ τὴν Κίναν οἱ ναύλοι ὑψηλήσαν ἐντὸν ἡμερῶν κατὰ 3 δολ. (24,75 δολ.) ἀπὸ τὸν Κόλπον, ἐναντὶ τελευταίων ναυλώσεων. Γαιάνθρακες δι' Ὁκτώβριον δι' Ἰαπωνίαν δολ. 11,75 καὶ 12,97½. Ζήτησις ἔξαριτκη διὰ χρονοναυλώσεις. Τὰ 8 δολ. ἐπληρώθησαν τάιμ τοστρετερ εἰς νεότευκτον 28.500 τόν. μπάλι κάρριερ («Αὐλίς») διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ. Σκάφος 79.300 τόν. μὲ παράδοσιν εἰς Τάραντα ἐπληρώθη διὰ ταξίδιον πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 5,25 τάιμ τοστρετερ.

Ρώσοι, Κινέζοι, Ἰνδοί, Ἰταλοί ἥσαν οἱ προέχοντες ναυλωταί. Πανταχόθεν ἀγγέλλονται μεγάλαι ποσότητες ἀγορῶν δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Ἀνεκοινώθη διὰ τὸ ἡμιστῆς προσεχούς ἀμερικανικῆς παραγωγῆς δημητριακῶν ἔξησφαλοις ἀμερικανοῖς πόρος ἔξαγωγῆς.

"Η σταθερότης τῆς ναυλαγορᾶς προδιαγράφεται καθ' ὅλους τοὺς χειμερινοὺς μῆνας. Δηλωτικὴ τῶν προβλέψεων είναι ἡ ζήτησις διὰ τάιμ τοστρετερ καὶ ἡ ζωροτέρα εἰσόδος εἰς τὴν ἄγοράν τῶν Ἰαπώνων. Τὸ μπούμ τοῦ χάλυβος ἵναπτύσσεται.

"Η κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχε κατὰ τὸ διαρεύσαν β' 150θήμερον τοῦ Ἰουλίου ὡς κάτωθι :

**ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ :** Σταθερότης καταστάσεων μὲ ναύλους φερομένους πρὸς τὰ ὑψηλότερα ἐπίπεδα, λόγω ἐλειψεων τοννάς. Ἀπὸ Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν Αὔγουστον δολ. 12, 15 φίο (33.000 τόν.) καὶ διὰ Γερμανίαν 12,25 δολ. φίο. Διὰ Ν. Κορέαν δολ. 23 φίο (Αὔγ. - Σεπτ.) 27.000 τόν. Διὰ Βομβάνη, Κάντλα, Μαδράς δολ. 29,75 μὲ 1.500 τόν.

ἔλ. ἐκφόρτ. Συμβόλαιον διὰ 4 ἀνά τρίμηνον φορτία σίτου ἀπὸ Κόλπον διὰ Ν. Ἰαπωνίαν δολ. 14,50 φίο κατὰ τὸ 1974.

"Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' Ὀλλανδίαν δολ. 17, συμπλήρωσις "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 11 φίο (Οκτ.) καὶ δι' Ἀγγούστον Ὀλλανδίαν δολ. 18 φίο. Διὰ Γένοβαν δολ. 25 φίο, συμπλήρωσις "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 16 Αὔγουστον. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Σέβεν "Αἴλαντς διὰ Νόρδερν Ρέιντς 55.000 τόν. δολ. 2,50 φίο. Γαιάνθρακες ἀπὸ Χάμπτον Ρός δι' Ἰαπωνίαν δολ. 12,97½ ἔλ. ἐκφόρτ. (Αὔγουστον). Τὰ 11,75 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ Σεπτ. - Δεκ. ἔλ. ἐκφόρτ. καὶ τὰ 12,10 δολ. (Αὔγ. - Σεπτ.).

**ΝΟΤ. ΑΜΕΡΙΚΗ :** Ἀπὸ Βραζιλίαν δημητριακὰ δι' Ἀμβούργον δολ. 19,50 φίο καὶ Πουέρτο Καρπέλλο δολ. 24 φίο (Αὔγ.). "Ἀπὸ τὸ Πλέιτ σιτηρά διὰ τὸ Κόντινεντ μικρὰ σκάφη δολ. 21,75 μὲ 3.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. Λιοσαδῶν δολ. 23 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτωσιν (Ιούλ. - Αὔγ.). Διὰ Κίναν 16.000 τόν. δολ. 32 (Αὔγ.) μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. Ζάχαρις ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ Κίναν δολ. 34. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Τουμπάρο δι' Ὀλλανδίαν δολ. 6,35 καὶ 6,38 φίο (σκάφη 65 καὶ 83 χιλ. τόν.). "Ἀπὸ Ρίον διὰ Ρότερνταμ δολ. 11,90 φίο (36.000 τόν.) Αὔγ. Διὰ Λός "Αντζελες (25.400 τόν.) Σεπτ. δολ. 15,75, μὲ 5.000 τόν. φόρτ. καὶ 4.000 τόν. ἐκφόρτ. Χιτοσιδηρος 15.000 τόν. ἀπὸ Βιττόρια διὰ Ἰαπωνίαν δολ. 30 φίο.

**ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ :** Σιτηρά ἀπὸ ἀμεριλίμενος διὰ Μανίλαν δολ. 19,50 (τόν. 23.500) μὲ 1.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. καὶ ἀντολ. ἀκτὴν Ἰνδίας 13.000 τόν. δολ. 24 μὲ 1.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. "Ἀπὸ Τοκοπίλλα διὰ Σαγκάνη - Ντάζιεν ρέιντς 15.000 τόν. νιτράτα λίρ. 11 φίο (Σεπτ. - Οκτ.).

**ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ :** Σιτηρά διὰ Κίναν δύο φορτία 19.000 τόνους λίρ. 6,30, μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. ἀπὸ Δυτ. Αὐστραλίαν. Διὰ Λομπίτο ἀπὸ Ανατ. Αὔστραλίαν λίρ. 10 μὲ 1.000 τόν. θέλευθ. ἐκφόρτ. Αὔγ. - Σεπτ. Ζάχαρις ἀπὸ Κουντσλανδ δι' Ἰαπωνίαν λίρ. 6,50 - 6,75, μὲ 1.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. Ιντσόν λίρ. 8,25 μὲ 750 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. (μικρὰ σκάφη). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Ντάζιπερ δι' Ὀλλανδίαν 160.000 τόν. δολ. 7,50 φίο (8 ἡμέραι). Χιτο-

σιδηρος ἀπὸ ἀνατολ. ἀκτὴν Ἰνδίας δι' Ἰαπωνίαν δολ. 13 φίο (Ιούλ.). Συμβόλαιον διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ Πόρτ Χέντλαντ 350 - 500.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματα ἐπησως δι' Ὀλλανδίαν ἀπὸ Οκτώβριον 1973 μέχρι τέλους 1975 (σκάφη 60 - 100.000 τόν. πρὸς 7,20 δολ. φίο). Φωσφάτα ἀπὸ Καζαμπλάνκα διὰ τὴν Ἰνδίαν δολ. 23,75 (Αὔγ.) φίο.

**ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ :** Ζωηρά ἡ ζήτησις διὰ μπάλι κάρριερ κυρίως. Ναῦλοι βελτιωμένοι. Σιτεμπορικότικοι οίκοι ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι. Σκάφος 27.000 τόν. δι' 6 - 7 μῆνας δολ. 7,50 (Μπούγκε). Σκάφος 115.945 τόν. τοῦ 1973 διὰ 3 - 5 μῆνας μετά Νοέμβριον, παράδοσις Ἰαπωνίαν δολ. 4,67½. Διὰ 35 - 37 μῆνας παράδοσις Ἰαπωνίαν 28.000 τόν. τοῦ 1972 δολ. 5,40. Πέντε ἔτη μὲ παράδοσιν Ἀπρίλι. - Ιούν. 1974 δολ. 3,95 (σκάφος 135.000 τόν.). Διὰ 4 - 7 μῆνας παράδοσις Αὔγουστον "Ιμμιγχαμ δολ. 8,25 (14.755 τόν. τοῦ 1958). Σκάφος 15.550 τόν. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Γιοκοχάμαν διὰ Βανκούμπερ δολ. 5,75. Σκάφος 35.339 τόν. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ἰαπωνίαν εἰς Μαύρην Θάλασσαν μέσω Ἰνδίας δολ. 6,10.

## ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ κύριον γεγονός τοῦ 15θημέρου τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων είναι ἡ θεαματικὴ τῶν ναυλῶν ὑψώσις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ιούλιον καὶ Αὔγουστον. Ἀπὸ τὰ 150 τοῦ Γουόρλντσεϊλ ἡχητησαν αἰσιώς εἰς τὰ ἐπίπεδα γύρω τῶν W 300 ακόμη καὶ διὰ σκάφη ὑπερεκατὸν χιλιάδων τόνων πρὸς τὴν Δύσιν, μὲ τάσσεις σταθερότητος. Ἐντὸς μᾶς ἐδδομάδος οἱ ναύλοι ηὔξηθησαν κατὰ 100 μονάδας τοῦ Γουάρλντσεϊλ.

Καὶ ἀπέδιδοτο ἡ ἀπότομος ζήτησις χωρητικότητος εἰς τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἐπέκειτο νέα ἀνατίμησης τῶν πετρελαίων ἐντὸς τοῦ Αὔγουστου.

"Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ζήτησις καλὴ καὶ ὑψωσις τῶν ναυλῶν ἀνάλογος. Μέχρι τῶν 340 τοῦ Γουόρλντσεϊλ ἡθησαν διὰ σκάφη μικρὰ πρὸς B. Ἀμερικὴν καὶ 315 διὰ τὰ μεγαλύτερα Ιούλιον καὶ Αὔγουστον. Ἀπὸ Λιδύην διὰ Ηνωμένας Πολιτείας (Νόρδερν Ρέιντς) W 300 Ιούλιον.

Πολλαὶ χρονοναυλώσεις, Σκάφος 160 χιλ. τόν. (1974) διὰ 3 ἔτη δολ. 4 τὸν τόνον κατὰ μῆνα. Σκάφος 214.000 τόν. διὰ 3 ἔτη ἀπὸ Φεβρουάριον 1974 δολ. 4,20, ἵσον πρὸς W 108. Σκάφος 80.000 τόν. διὰ 3 ἔτη πρὸς W 143 ἀπὸ Σεπτ. - Οκτ. Σκάφος 160.000 τόν. διὰ 30 μῆνας πρὸς 5,50 δολ. ἵσον πρὸς W 125.

## DEDS NORDANA LINE

TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METAZU LIMENON :

KOLOPOU H.P.A. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) PEIRAIOS — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ  
DIA NEOTEYKTΩN ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ SKAFΩN TAXYTHTOS 21 MİLLİON  
ME PSYKTIKOYX XWROUYS (dià kréata, φαρικά, turiá, φρούτα)  
KAI MPIGEES 85 TONNOV

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "NORTH STAR" 27/7—3/8  
M.V. "MANITOBA" 12—21/8  
M.V. "MICHIGAN" 30/8—8/9

'Αναμένονται εἰς Πειραιά:

M.V. "NORTH STAR" 27/8  
M.V. "MANITOBA" 15/9  
M.V. "MICHIGAN" 18/10

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

AKTH MIAOUΛH 7, PEIRAIΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): Πόρτ Καρπί 20.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 9,25 φίστ, 'Ιουλίου 20-28.

ΕΛΙΣΑΒΕΤ: Λιμένας Κόλπου 8.600 τόν. λι- πασμάτων Βραζιλίαν δολ. 14,75 φίστ 'Ιουλίου 16-25.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ: Τάμπα 23.500 τόν. φω- σφάτων Βέσερ δολ. 10,75 φίστ 'Ιουλίου 20-25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ: Μισσισιπήν 40.000 τ. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.836.000 κ.π.) Γάν- δην — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 44,500 φίστ, 'Ιουλίου 17-25.

ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (1950.761 κ.π.) Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 459.000 φίστ, 'Ιουλίου 16-26.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Παπαδάκη): Λιμένας Κόλπου 13.800 — 14.600 τόν. γεννημάτων Κύπρου δολ. 21,25 φίστ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 17-27.

ΣΤΕΡΝΗ ΓΗΚΑ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν δολ. 14 φίστ, με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου — Αδ- γουστον.

ΣΤΕΦΑΝΙΑ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Βέρα Κρούδ δολ. 12 φίστ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 1-15.

ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (λιθ.): ψιφίν. ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 40.000 τ. d.w. φορτίου γεννημάτων (1950.700 κ.π.) Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 459.000 φίστ, Αδγούστου 6-16.

ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ: Αμερικανικός λιμένας 'Α- τλαντικού (Βορείως Χάττερας) 14.000 τόν. γεν- νημάτων ισταντικούς λιμένας Μεσογείου, Μασσα- λίαν, δυτ. Ιταλίαν δολ. 16, όψιδαν 'Αδριατικήν δολ. 17,50 φίστ με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, ψιφίν 'Αλγερίαν — Τυνησίαν δολ. 18,75 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20-30.

ΠΡΙΑΜΟΣ: Λιμένας Κόλπου 7.000 τόν. γεν- νημάτων Βενεζουέλαν δολ. 14,25 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 1-15.

ΓΚΡΑΝΤΟΝ: Λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. d.w. φορτίου παλαιοσιδήρων Νότιου Κορέαν δολ. 28 φίστ, 'Ιουλίου 15-30.

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΑΛΑΜ (λιθ.): Μεγ. Λίμνας με συ- πληρώσιν "Αγιον Λαύρων 15.000 τόν. γεννη- μάτων με συμπλήρωμα μέχρις 25.000 τόν. δυτ. Ιταλίαν δολ. 410.000 φίστ, 'Ιουλίου 25 — Αδ- γουστού 5.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθ.): Λιμένας Κόλ- που 28.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδών δολ. 16, 50 φίστ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 7-22.

ΦΡΟΣΩ Κ.: Λιμένας Κόλπου 15.500 τόν. γεννημάτων δυτ. ακτήν Μεξικού δολ. 17,25 φίστ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 27 — Αδγού- στου 10.

ΤΟΝΝΑΖ (έτ. Νιάρχου): Χάμπτον ρόδις συμ- θλαίουν 135.000 τόν. συντοκικώς, εἰς σκαφή 37-40.000 τόν. δολ. 12,25-24, Αδγούστου, Σεπτεμ- βρίου, 'Οκτωβρίου.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Μεγ. Λίμνας 11.000 τόν. γεννη- μάτων Βηρυτών δολ. 27,25 φίστ με 4.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 25-31.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (λιθ.): Λιμένας Κόλ- που 50.000 τόν. σίτου Τσιταγκόκ δη Τσελίναν δολ. 27,58 με δολ. 26,58 διά πέραν των 50.000 τόν. φορτίου με 4.000 τόν. φόρτωσιν 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 16-31.

ΑΝΤΑΙΟΣ: Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Κίναν δολ. 24,75 φίστ με 1.500 τόν. έκφρτωσιν 'Ιουλίου 25-30.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Σάντα Μάρτα δολ. 13,20 φίστ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου — Αδγού- στον.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων δυτ. ακτήν Μεξικού δολ. 17,25 φίστ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 25 — Αδγού- στου 10.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Μουσάσαν δολ. 31 φίστ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 4-12.

ΙΑΣΩΝ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννη- μάτων Μουσάσαν δολ. 30,50 φίστ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 5-15.

ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ: Λιμένας Κόλπου 2.850 τόν. σί- του Λά Γκουαΐρα δολ. 16 φίστ, με 2.000)1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 26 — Αδγού- στον 1.

ΣΟΥΖΑΝ: Λιμένας Κόλπου 35.000 τόν. γεννη- μάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 12,40 φίστ, Αδγούστου.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ (λιθ.): Μισσισιπήν 33.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 12,15 φίστ, Αδγούστου 10-12.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΡΙΟΝ (λιθ.): Μακάπου 25.000 τόν. μεγα- νέζης Μπερνασάν δολ. 4,75 φίστ με 10.000)10.

000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15-30.

ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.): Οδύλι θορειότερον τού Σάν- Λορέντζο με συμπλήρωμαν Μπουένος 'Άρδες 14.000 τόν. (53 π.) γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμ- βούργον ρέιντζ δολ. 21,75 φίστ. έκφρτωτικών, με 2.000) τον. φορτεκφόρτωσιν διάλινον δολ. 24, ταλιαν, Μήσους δολ. 23,25, 'Άδριατικήν δολ. 24, 'Ισπανικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 22,25 με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Λισσαδών δολ. 23,75, Λισσαδών και Λειζές δολ. 24,10 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 10-25.

ΔΕΛΦΙΑΝ (λ.): Σάντος 16.152 τ. ζαγάρεως χύμα Σιγκαπούρην δολ. 35 φίστ με 750)1.000 τ. φορτεκφόρτωσιν, Αδγούστου 10-30.

ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.): "Ανω λιμένας Ρίθερ πλέιτ με συμπλήρωμαν Μπουένος 'Άρδες 14.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 21,75 με 3.000 τόν. έκφρτωσιν 'Ιουλίου 28 — Αδγούστου 15.

ΓΑΛΑΝΗΣ: "Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ με συμπλήρωμαν Μπουένος 'Άρδες 14.500 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 21,75 με 3.000 τόν. έκφρτωσιν 'Ιουλίου 28 — Αδγούστου 15.

ΦΑΙΑΣ (λιθ.): "Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ με συμπλήρωμαν Μπουένος 'Άρδες 21.000-22.000 τόν. έλαιοσπόρου Λισσαδών δολ. 23 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20 — Αδγούστου 10.

ΦΑΙΑΣΤΟΣ: Ρίον Ιανέριον 36.000 τόν. σι- δηρομεταλλεύματος Ρόττερνταμ δολ. 11,90 φίστ με 5.000)15.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Αδγούστου 1-15.

ΦΑΕΘΩΝ: Βιτώριαν 15.000 τόν. σιδηρομετα- λεύματος 'Ιαπωνίαν δολ. 30 φίστ Αδγούστου 15-30.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ: Τουμπαράδο 65.000 τόν. μεταλ- λεύματων 'Ολλανδίαν δολ. 6,35 φίστ Αδγούστου 20 — Σεπτεμβρίου 10.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ.): Βραζιλίαν 14.000 τόν. γεννημάτων Λά Κορούνα — 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 19,50 φίστ, με 2.000)4.000 τόν. φορτεκ- φόρτωσιν, Αδγούστου 10-25.

ΑΓΙΑΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ: Βραζιλίαν 12.000 τόν. σακηράρεως Κίναν δολ. 34 φίστ με 750)750 τόν. φορτεκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΖΗΝΩ: Ρίθερ Πλέιτ 16.000 τόν. γεννημάτων Κίναν δολ. 32, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστουν.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΤΕΤΙΕΝ (λ.): Βαγκούδερ 16.500 τόν. θείου άνατολικήν ακτήν 'Ινδιας δολ. 23 όψιδαν δυτ. ακτήν δολ. 23,35 φίστ, με 5.000)1.000 τόν. φορ- τεκφόρτωσιν, Αδγούστου 15-30.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.): Σκαγκυούαν 21.500 τόν. υπολειμμάτων μετάλλου Σιμπενίκ δ. 21,50 φίστ με 12.000)1.500 τόν. φορτεκφό- ρτωσιν, Αδγούστου 10-31.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Κέιπ Τάουν 14.950 τόν. σί- του Χιλήν (30 π.) δολ. 27, με 1.500 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 18-30.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λιθ.): Λορέντζο Μαρκές και Ντάρμπαν 13.000 τόν. ζαγάρεως χύμα, Μόντερεαλ λίρας 7,50 φίστ με 1.000)750 τόν. φορτεκφό- ρτωσιν, 'Ιουλίου 20-Αδγούστου 10.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: Καζαμπλάνκαν 11.500 τόν. φωσφάτων, 'Ινδιας δολ. 24, φίστ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Αδγούστου 1-20.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λιθ.): Ντάρμπ- παν δολ. 24 Κέιπ Τάουν 14.500-14.950 τόν. σίτου Χιλήν δολ. 25, με 1.500 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αδγούστου 5-18.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ: 51.750 τ. d.w. (39 π. 3 ίντσ.) (2.200.000 κ.π. 15 μίλ. 47 τόν. φοιδελ διλ. και 4½ εών. ντήζελ διλ.) δολ. 5,15 πλέον δολ. 1.000 μηνιαίων διλ. ηπειρωτικών, παράδοσις κατά την άναχωρώντων τοδ πλότου εις Βερα- κρούδ 'Ιουλίου 23-26, έπαναπαράδοσις Κολόπου — 'Ιαπωνίαν ρέιντζ, εἰς λιμένα διμερών φοιδελών.

ΠΑΡΑΛΟΣ: 17.354 τ. d.w. (30 π. 6 ίντσ.) (826.905 κ.π. 15 μίλ. 28 τόν. φοιδελ διλ.) και 1½ τόν. ντήζελ διλ.) δολ. 7,67½ υπεριελαμβανούμενων ηπειρωτικών, παράδοσις εἰς πλοηγικούν σταθμόν Σικάγου 'Ιουλίου 20-30, έπαναπαράδοσις Κολόπου — 'Ιαπωνίαν ρέιντζ, εἰς λιμένα διμερών φοιδελών.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: 32.785 τ. d.w. (1.534.000 κ.π. 15 μίλ. 40 τόν. φοιδελ διλ.) δολ. 7,25 πα- ράδοσις Αδγούστα, 'Ιαπωνίαν, 'Ιουλίου 12, σε κυκλικούν ταξίδιον 'Ατλαντικού μέσω άμερικ. λιμένων 'Ατλαντικού δη Κολόπου, έπαναπαράδοσις Κόν- τινεντ.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ: 16.200 τόν. d.w. (749.000 κ.π. 13½ μίλ. 21 τόν. φοιδελ διλ. και 1½ τόν. ντήζελ διλ.) δολ. 4,275 ημερούσιας, παράδο- σις μετά την άναχωρώντων τοδ πλότου εις Βερα- κρούδ 'Ιουλίου 23-26, έπαναπαράδοσις Ρίθερ Πλέοτ 'Ιουλίου 17-27.

ΠΕΝΑ Κ.: 12.282 τ. d.w. (608.780 κ.π. 14½ μίλ. 23 τόν. φοιδελ διλ. και 1½ τόν. ντήζελ διλ.) δολ. 3.290 ημερούσιας, παράδοσις εἰς πλοηγικούν σταθμόν Ραγκούν Αδγούστου 13-25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — 'Αμβέρσαν — 'Αρ- θούργορ ρέιντζ.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛ: 39.156 τ. d.w. (670.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φοιδελ διλ.) δολ. 8.300 ημερούσιων, σε κυκλικούν ταξίδιον 'Ατλαντικού μέσω Ρίθερ Πλέοτ 'Ιουλίου 17-27, έπαναπαράδο- σις 'Ιαπωνίαν.

ΑΝΤΟΝΥ: 9.125 τόν. d.w. (14 μίλ. 15½ τόν. φοιδελ διλ.) δολ. 2.300 ημερούσιων, συμπεριλαμ- βανούμενων ηπειρωτικών, παράδοσις εἰς πλοηγικούν σταθμόν Ραγκούν Αδγούστου 13-25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — 'Αμβέρσαν — 'Αρ- θούργορ ρέιντζ.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛ: 39.156 τ. d.w. (670.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τόν. φοιδελ διλ.) δολ. 8.300 ημερούσιων, σε κυκλικούν ταξίδιον 'Ατλαντικού μέσω Ρίθερ Πλέοτ 'Ιουλίου 17-27, έπαναπαράδο- σις 'Ιαπωνίαν.

λιού 19-30, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας.  
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ: 11.430 τ. d.w. (558.740 κ.π. 13-13½ μιλ. 42 τόν. φιούσε διλ) δολ. 3.000 ήμερησίων, πλέον δολ. 20.000 δόρου, παράδοσις αποτέλεστος έκ της Ντακάρ Ίουλου 12, έπαναπαράδοσις Κωνσταντίναν μέσω Βραζιλίας.

ΑΥΔΙΣ: 28.262 τ. d.w. (1.318.000 κ.π. 15-15½ μιλ. 28-29 τόν. φιούσε διλ και 1.8 τόν. ντήξει διλ) δολ. 8, ένα κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Τίμωνουρού θμεσούς, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ, Μεδεγίουν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΗΛ: 13.640 τ. d.w. 651.000 κ.π. 13½-14 μιλ. 24 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήξει διλ) δολ. 3.200 ήμερησίως, παράδοσις αποτέλεστος έκ της Μόξη Ίουλου 25 — Αδγούστου 8, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ μέσω Μαλαισίας — Ινδονησίας.

ΤΖΕΝΝΥ (λιθ. S.D. 14 τού 1969): δολ. 3,600 ήμερησίως πλέον δολ. 1.000 μηνιαίος διλ ύπερωριας, παράδοσις μετά την άναχρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, Αδγούστου 20-31, έπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέιτ.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 16.175 τ. d.w. (747.560 κ.π. 14 μιλ. 15-20 τόν. φιούσε διλ και 1-1½ δολ. 3.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 600 μηνιαίος διλ) ύπερωριας, παράδοσις εις πλοηγήκον σταθμών Κάντας Ίουλου 23 — Αδγούστου 6, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέιντς μέσω άνατολ. άκτης Νοτίου Αφρικής, Ιαπωνίας — άμερικ. λιμένων δυτ. άκτης Βρετ. Κολομβίας, δυτ. άκτης Μεξικού.

ΚΑΒΟ ΑΓΡΙΤΑΣ: 12.120 τ. d.w. (658.000 κ.π. 13-13½ μιλ. τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήξει διλ) δολ. 7.05, πλέον δολ. 800 μηνιαίος διλ ύπερωριας, παράδοσις άποντος έκ Κολόμπο Ίουλου 23-30, έπαναπαράδοσις Μόξη — Μουρούραν ρέιντς μέσω δυτ. άκτης Ινδιας.

ΝΕΣΤΩΡ: 46.775 τ. d.w. (1.818.000 κ.π. 15 μιλ. 45 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήξει διλ) δολ. 6.35, δύο κυκλικά ταξίδια Αδστραλίας, θμεσος παράδοσις Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: 8.440 τ. d.w. (490.000 κ.π. 14 μιλ. 14 τόν. φιούσε διλ) δολ. 2.200 ήμερησίως, παράδοσις Μαδρας Αδγούστου 5-20, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν μέσω άνατολικής άκτης Ηνιάριας.

ΚΑΠΙΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 28.000 τ. d.w. (μπάλια κάρριερ με φορτωτήρας) δολ. 5.40, ταξίδια 35-37 μηνών, παράδοσις Ιαπωνίαν. Σιγκαπούρην ρέιντς Ιαπωνίαν, παράδοσις Άποντος 5-20, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν μέσω άνατολικής άκτης Ηνιάριας.

ΜΑΡΥΑΙΖΑ: 27.053 τ. d.w. (1.260.000 κ.π. 15-15½ μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήξει διλ) δολ. 7.50, παράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ, ταξίδια 6-7 μηνών.

ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙ' ΟΝΕΡ (λιθ.): 26.705 τ. d.w. (1.803.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ) δ. 7.25, δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, παράδοσις Ιαπωνίαν Αδγούστου 25 — Σεπτεμβρίου 10, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ (λ.): 67.321 τ. d.w. (2.670.000 κ.π. 16-16½ μιλ. 57-58 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήξει διλ) δολ. 5.10 ταξίδια 5-7 μηνών, παράδοσις Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ: 13.320 τ. d.w. (621.000 κ.π. 13 μιλ. 19 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήξει διλ) δολ. 7.80, παράδοσις δύταν και δύτου είναι έταιρον εις Καράτα Αδγούστου 7-31, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν μέσω λιμένος ή λιμένων.

ΘΕΑΝΤΟΥ Α.Σ.: 14.755 τ. d.w. (690.000 κ.π. 13½ μιλ. 18-19 τόν. φιούσε διλ) δολ. 8.25 ταξίδια 4-7 μηνών, παράδοσις Ιμιγκαμ Αδγούστου 6-11.

ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: 12.685 τόν. d.w. (600.000 κ.π. 13 μιλ. 18-19 τόν. φιούσε διλ) δολ. 4.500 ήμερησίως, παράδοσις Ακαγιούρλαν Ίουλου 30 — Αδγούστου 8, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικού Κόλπου μέσω Μπουένα Βεντούρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (S.D. - 14): δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.200 διλ ύπερωριας, παράδοσις Κόλπου Αδγούστου 5-20, έπαναπαράδοσις Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέιντς.

ΗΒΗ: 55.000 τ. d.w. δολ. 11.500 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ.

ΧΙΑΝ ΣΑΝ (φράτου): δολ. 3.600 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Αδγούστου 13-23, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΣΤΑΜΟΣ: 11.840 τ. d.w. (596.000 κ.π. 13 μιλ. 19-20 τόν. φιούσε διλ) δολ. 3.050 ήμερησίως, παράδοσις Σαγκάνη Αδγούστου 29 — Σεπτεμβρίου 10, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν — Κολόμπο ρέιντς μέσω Βρετανικής Κολομβίας ή άμερικ. λιμένων δυτικής άκτης.

## ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): Περσικόν Κόλπον 52.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (θρεπίων Χάττερας) Γουορλντσκέλ 300, Ίουλου 16.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 40.000 τόν. ήλ. Πλάτα, Γουορλντσκέλ 250, Ίουλου 15.

ΑΡΓΚΟ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 41.000 τόν. ήλ. Πλάτα, Γουορλντσκέλ 250, Ίουλου 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 30.000 τόν. Πόρτ Σουδάν, Γουορλντσκέλ 305, Ίουλου 25.

ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ: Μεσόγειον 34.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 150, Ίουλου 19.

ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.): Μεσόγειον 27.000 τόν. Αγγλίαν — Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 325, Ίουλου 24.

ΜΙΝΩΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. άνταρ. άκτην Καναδά, Γουορλντσκέλ 305, Ίουλου 22.

ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ: Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέλ 300, Ίουλου 24.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.): Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 300, Ίουλου 16.

ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ: Ένδοκαραϊτικού ταξίδιον 32.000 τόν. Γουορλντσκέλ 310, Ίουλου 18.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Νιγηρίαν 85.000 τόν. Σαλίν Κρουά, Γουορλντσκέλ 225, Ίουλου 17.

ΝΕΔΙ: 33.454 τόν. d.w. (15½ μιλ. 90 τόν. φιούσε διλ) δολ. 5.425, Γουορλντσκέλ 179.6, ταξίδια τριών έτων, παράδοσις Ιούλιον.

ΣΠΗΝΤΟΓΑΥΗ (λιθ.): 33.199 τόν. d.w. (16 μιλ. 80 τόν. φιούσε διλ) δολ. 6, Γουορλντσκέλ 180.5, ταξίδια τριών έτων, παράδοσις Αδγούστουν.

ΑΡΟ (λιθ.): Καραϊβικήν 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 307%, Ίουλου 18.

ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I: Καραϊβικήν 18.000 τόν. φιούσε. Γουορλντσκέλ 305, Ίουλου 21.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ.Μ. (λιθ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 330, Ίουλου 18.

ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (λιθ.): Μεσόγειον 35.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 195, Ίουλου 22.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μικτόν λιθ.): Περσικόν Κόλπον 105.000 τόν. δφίδων δυτικός, Γουορλντσκέλ 165, Ίουλου 21.

ΕΛΑΝΑ: Καραϊβικήν 16.500 τόν. καθαρά Παναμάν, Γουορλντσκέλ 350, δμεσος φόρτωσις.

ΕΛΙΝΟΙΔΑ: (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 18.000 τόν. καθαρά δυτ. Αφρικήν, Γουορλντσκέλ 260, Ίουλου 31.

ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 48.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 240, Ίουλου 27.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (θρ. Χάττερας), Γουορλντσκέλ 310, Ίουλιος.

ΩΚΕΑΝΙΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 50.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 320, δμεσος φόρτωσις.

ΑΤΡΩΤΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 330, Ίουλου 27.

ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (λιθ.): Μεσόγειον 29.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 202%, Αδγούστου 3.

ΣΠΥΡΟΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 62.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 215, Ίουλου 26.

ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ: Μεσόγειον 42.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 280, Ίουλου 30.

ΑΛΤΩ: 20.492 τ. d.w. (12½ μιλ. 47 τόν. φιούσε διλ) δολ. 7.60, Γουορλντσκέλ 260, παράδοσις Αδγούστουν, τάξι ταστρέρ 12 μηνών.

ΚΑΡΝΤΙΦ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 35.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 327%, Ίουλου 18.

ΠΕΝΝΑΝΤ (π.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. Νόρδερον ήταν, Γουορλντσκέλ 317%, Αδγούστου 20.

ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. Παναμάν, Γουορλντσκέλ 345, Ίουλου 26.

ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (λιθ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 330, Αδγούστου 1.

ΣΑΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (κ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 317½, Ίουλου 31.

ΠΕΝΝΑΝΤ (π.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. Νόρδερον ήταν, Γουορλντσκέλ 317½, Αδγούστου 2.

ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. Παναμάν, Γουορλντσκέλ 345, Ίουλου 26.

ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (λιθ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 330, Αδγούστου 1.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ.): 43.727 τόν. d.w. (16½ μιλ. 100 τόν. φιούσε διλ) δολ. 5.50, Γουορλντσκέλ 162.5, ταξίδια 30 μηνών, παράδοσις Αδγούστουν.

ΑΚΤΗ (λιθ.): Καραϊβικήν 15.500 τόν. Αλμπανία, Γουορλντσκέλ 340, Ίουλου 27.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ.: Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου Γουορλντσκέλ 322½, Αδγούστου 7.

ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΦΑΡΑ: Δύο συνεχή ένδοκαραθή ταξίδια 30.000 τόν. Γουορλντσκέλ 325, Ίουλου 28.

ΜΑΛΑΓΙΑ (π.): Νιγηρίαν 27.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 310, Αδγούστου 4.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 310, Ίουλου 30.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτόν λιθ.): Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 105.000 τόν. Γουορλντσκέλ 290, Ίουλου 30.

ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ.): Μεσόγειον 18.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέλ 306½, Αδγούστου 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΝΑ (λ.): Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 29.000 τόν. Γουορλντσκέλ 260, Αδγούστου 3 και έν συνεχεία άπο Μεσόγειον διάλ.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Περσικόν Κόλπον 80.000 τ. Μεσόγειον, Γουορλντσκέλ 290, Ίουλου 28.

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

### (BUNKERS)

## PETROBRAS

### ΤΟ ΣΗΜΑ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ

### ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ:

### ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

### PANAMAR SHIPPING AGENCIES S.A.

### ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

### ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4525.976 / 4529.146

*Huiyngis τῶν Ἑληνικῶν Πλοιών*

ΑΒΑΝΣ	60	6646	Δ. Ντακάρ 13)7 διά *Αμπιτζάν Κ. (Κων)πολίν 8)7 διά Κωνσταντζαν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	62	11048	Δ. Ρίο Γκράντε 6)7 διά Γένοβαν
ΑΓΑΘΩΝ	65	12191	Ξ. Μπουενιθεντόρα 20)6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	Ξ. Ν. *Ορλέανην 14)7
ΑΓΑΠΗ	69	10006	Δ. Ναγκόμια 20)6 διά Σάν Χουάν Δ. Πειραιά 12)7 διά Γκρέτα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	Ξ. Σχάπτη 12)7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	Ξ. Πασάγιες 6)7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	Δ. Σάντος 9)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	Δ. Ρόττερνταμ 10)7 διά *Οράν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	Δ. Μπρούνομπούτελ 6)7 διά Ροοτόκ
ΑΓΓΕΛΙΑΝΑ	63	10200	Δ. Τσιτισέλεκια 26)6 διά Τάραντα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	Δ. Ράχ Τανόρα 24)6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	Δ. Ράχ Τανόρα 24)6
ΑΓΓΑΙΑ	44	1920	Ξ. Πειραιά 14)7
ΑΓΓΑΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	Δ. Τζακοσούθι 6)5 διά *Αρούμπα Δ. Μπάχια Μπλάκαν 1)7 διά Ρόττερ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	Δ. Παναμά 3)7 διά *Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	Δ. Παναμά 23)6 διά Ειρηνίκον
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	Δ. Μασέλο 7)7 διά *Οδρόσον
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	Δ. Συγκαπόρην 4)7 διά Κέιπ Τάουν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	55	3021	Δ. Βιτόρια 12)7 διά Μπρεμερχάφεν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΡΕΑΣ	68	20527	Ξ. Σάντος 29)6
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	51	7066	Ξ. Χάμπον ρόδες 13)7
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	61	10493	Ξ. Χάμπον ρόδες 13)7
ΑΓΓΙΟΣ ΤΕΩΡΓΙΟΣ	66	8279	Διό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΤΕΩΡΓΙΟΣ	45	2430	Δ. Θεούτα 13)6 διά Μπαγιόν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	Δ. Παναμά 15)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	8267	Δ. *Αμέρεραν 25)5 διά Φλώσιγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	Δ. Καράτο 29)5 διά *Ινδονησίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	Ξ. Ρέντμπουργκ 8)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	Δ. Πόρτ Κελάγκ 11)7 διά *Αμέρεραν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558	Δ. Νιούπορτ 17)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	Δ. *Ολέλουσον 10)7 διά Στοκχόλμην
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	57	9924	Δ. Γιοκοχάμαν 20)6 διά ΗΠΑ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	53	2641	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	50	5421	Δ. Παρανάγκουα 7)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	56	7989	Δ. Βανκούθερ 7)7 διά *Άτω *Αιατολήν
ΑΓΓΙΚΗ	52	6177	Δ. Πουέρτο Καμπέλο 3)7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	55	7967	Δ. Τούλαν 7)7 διά Ντώρμπαν
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	Δ. Θερόντα *Αίλαντ 17)7 διά Κίναν
ΑΔΕΦΩΤΗΣ	56	8846	Δ. Δάντονι 25)6
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	Δ. Γνώνια 21)6
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	Δ. Λάς Πάλμας 11)6 διά *Άμδούργον
ΑΕΤΟΣ	56	8799	Δ. Ντόρμπαν 17)6 (έποκευα)
ΑΘΑΛΗΝΙΚΟΛΑΣ	52	4615	Δ. Άλεξανδρειαν 18)6 διά *Έλλαδα
ΑΘΑΝΑΣΟΣ	51	4664	Δ. Θεούτα 30)6
ΑΘΕΝ	51	2966	Δ. Άλεξανδρειαν 30)6
ΑΘΗΝΑ	59	8132	Δ. Κελάδο 6)7 διά Μπ. *Άρες
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	Δ. Θεούτην 7)7 διά Βάρναν
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	Δ. Ν. *Ορλέανην 6)7
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	55	10027	Δργεῖ εἰς Πειραιά δάπ 9 *Ιουλ. 1972
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	Δ. *Άμδούργον 17)7
ΑΘ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.)	53	11457	Δ. Μελταν 21)7
ΑΘ. ΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	58	13551	Δ. Τάμπα 3)7 διά Μπάχο Γκράντε
ΑΘΛΟΝ	45	13570	Δ. Γένοβαν 10)7
ΑΘΩΣ	69	10008	Δ. Σιγκαπόρην 13)7 διά *Άδστραλίαν
ΑΙΑΣ	50	3910	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	Δ. *Αμέρεραν 17)7
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ	71	15387	Δ. Ν. *Υόρκην 23)6
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	Δ. Φιλαδέλφειαν 16)7
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	69	9355	Δ. Φιλαδέλφειαν 25)6 διά Φρέντρικαταν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙΟΥΕΡ	54	9337	Δ. Κολόμπο 17)7
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΪΝΤ	70	9200	Δ. Ναγκόμια 12)7
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	Δ. Γιοκοχάμαν 9)7 διά Βανκούθερ
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	Δ. Γιοκοχάμαν 14)7 διά Σημάτη
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΙ'Κ	71	11525	Δ. Πρίνι Ρούμπερτ 24)5 διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤ	70	9025	Δ. Γιρβαλτάρ 13)7
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΝΟ	69	9355	Δ. Πόρτ Αθώρου 16)7
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	Δ. Σιουνοσεκί 17)7 διά Σασέμπο
ΑΙΓΝΟΝΙΣΩΤΗΣ	63	12314	Δ. Νάρδινον 17)7 διά Τήνη
ΑΙΓΝΥΤΟΣ	45	3805	Δ. Λουδίνον 18)7 διά Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	Δ. Σιδώνα 16)7 διά Θεσγίκην
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	57	28774	Δ. Πόρτ Ελάζεμπετ 3)7 διά *Ιαπωνίαν
ΑΙΜΙΑΙΔΑ Γ.	54	2488	Δ. *Αυδέρσαν 18)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΜΙΑΙΔΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	Δ. Ντακάρ 12)7 διά Μωρίσιους
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	Δ. Παναμά 1)7 διά Κίναν
ΑΙΟΛΟΣ	51	7860	Δ. Μπ. *Άρες 13)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙ'ΡΗΝΗ' Σ ΛΑΚ	59	2722	Δ. Καζαμπλάνκα 14)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	Δ. Καντά 27)6
ΑΙΤΩΛΙΑ	61	14269	Δ. Γιρβαλτάρ 15)7 διά Μπ. *Άρες
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	Δ. Σινεύει 17)7 διά Μπριουμπάτην
ΑΚΟΥΡ	53	17676	Δ. Μόμπιλ 8)7
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	Δ. Σάφι 9)7
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	Δ. Τσάρλεστον 4)7 διά Βηρυτόν
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	Δ. Βηρυτόν 17) διά Ν. *Υόρκην
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	Δ. Πειραιά 14)7
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	Δ. *Άλεξανδρειαν 15)7
ΑΚΡΟΝ	52	6336	Δ. Κορίνθη 4)7 διά Λά *Υιούν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	14500	Δ. Μπ. *Άρες 17)6
ΑΚΤΙΣ	55	8828	Δ. Κολόμπο 19)5 διά Β. Κορέαν
ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	Δ. Πειραιά 20)6
ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	Δ. *Εισβολεμάσιον 17)7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	59	9735	Δ. Πούλο Μπούκον 16)7 διά *Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	47	2097	Δ. Παλέρμο 3)7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	Δ. Ν. *Ορλέανην 5)7
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	39	3375	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	Δ. Λά Γκουλέτ 11)7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	55	3003	Δ. Πόρτο Τόρες 5)7 διά Λειψύνη
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	Δ. Πενάγκ 26)6 διά Γένοβαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΛΟΤ	57	8266	Δ. Δουνικέρην 6)7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	57	6646	Δ. Ντακάρ 13)7 διά *Αμπιτζάν Κ. (Κων)πολίν 8)7 διά Κωνσταντζαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΥΕΡ	58	7949	Δ. Πόρτ Σουδάν 6)7 διά Ντακάρ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡ.	56	8192	Δ. Μπενιά 5)6
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	53	8453	Δ. Τακαράντι 11)7 διά Βαλένθια
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	Δ. Ντητρόπ 11)7
ΑΛΙΟΘ	56	1803	Δ. Θεσγίκην 11)7
ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	Δ. Ρόττερνταμ 1)7 διά *Άρούμπα
ΑΛΚΗΣ	60	2269	Δ. *Αμέρεραν 16)7 διά Τρίπολιν
ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	Δ. Σαλάνναν 9)7 διά Παρανάγκουα
ΑΛΚΜΑΝ	60	9959	Εις Ναγκόγια υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	14100	Δ. *Άλεξανδρειαν 4)7 διά Τρίπολιν
ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	Δ. Ντουάλα 8)7 διά Πουάλι Νουάρ
ΑΛΚΥΩΝ	49	5048	Δ. Ντουάλα 8)7 διά Πουάλι Νουάρ
ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΜΑΡ	47	5441	Δ. Μπρούνομποτελ 4)7 διά Γδύνια
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	Δ. *Αμέρεραν 18)7 διά Πειραιά
ΑΛΜΥΡΤΑ	51	2133	Δ. Γκάντια 29)6 διά *Άλγεριον
ΑΛΤΙΣ	70	9868	Δ. Σάν Νικόλας 16)7 διά Μπάχια Μη.
ΑΛΦΑ	39	1830	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	Δ. Ντακάρ 23)6 διά Ντουάλα
ΑΜΑΛΙΑ	49	3261	Εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚ.	57	11122	Δργεῖ Πειραιά δάπ 17 *Ιουλ. 1972
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	Δ. Λίθανον 13)7 διά Σμύρνην
ΑΜΒΟΥΡΤΟΝ	52	7267	Δ. Ρουέν 12)7 διά Μερσίνα
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	Δ. Ρουέν 12)7 διά Μερσίνα
ΑΜΕΘΥΣΤ	70	10006	Δ. Λιθέρπούλα 16)7
ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	Δ. Ν. *Υόρκη 16)7 διά *Άρούμπα
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	Δ. Κόμπια 17)7 διά Πουάλι
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙ'Ν	71	1564	Δ. Χόγκ Κόγκ 13)7 διά Κασιούόγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙΣ	71	1560	Δ. Ζάρκαν 17)7
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	70	1592	Δ. Χόγκ Κόγκ 12)7 διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάτιν)	52	16485	Δ. Βερμούδας 16)7
ΑΜΕΡΙΦΩΝ (δ.)	53	1466	Δ. Πρόδιτεντ 16)7
ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13166	Δ. Κολούμπια ρίθερ 17)7 διά Κίναν
ΑΜΟΡΓΟΣ	61	14073	Δ. Χιούστον 29)6
ΑΜΠΕΟΛΟΣ	47	2191	Δ. Μεσοήινα 30)6
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	Δ. Πειραιά 10)7
ΑΜΥΓΔΑΛΑ	57	8727	Δ. Μαντράς 29)6
ΑΜΥΝΑ	49	3831	Δ. Σαντόντ 6)7
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	Δ. Παναμά 3)6 διά Κίναν
ΑΜΦΙΩΝ	53	10699	Δ. Παλέρμο 13)6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΑΓΚΕΑ ΆΜΠΙΣΙΟΝ	57	8636	Δ. Σάντος 9)7 διά Μαντάρ Σαπούρη
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΒΙΝΤ.	57	8634	Δ. Κολόμπο 14)7
ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΑΙΗΘ	57	8636	Δ. Σάντος 24)6 διά Μπανάρ
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	Δ. Γένοβαν 16)7 διά Βαρκελώνη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	Δ. Παναμά 4)7 διά Μπουεναστόύρα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	Δ. Φουκουίγια 11)7 διά *Αμέρεραν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	52	2039	Δ. Γιβραλτάρ 15)7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	50	2706	Διό παραλαβήν
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	5919	Δ. Παναμά 10)7 διά Σάν Σαλαδόρ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	67	21423	Δ. Στόντοντ 16)7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΑΡΑΣ	73	114000	Δ. Γιοκοσίαν 5)7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΑΝ	69	99460	Δ. Ποκασία 3)7 διά Περικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ)	72	119505	Δ. Κέιπ Τάουν 12)7 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	Δ. Ράς Τανόρα 17)7 διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	Δ. *Αμαγκάου 26)6 διά Αστραλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	Δ. Χάμπον ρόδες 15)7 διά *Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	Δ. Χάρκ Αίλαντ 16)7 διά Πιουρόπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	Δ. Πόρτ Χέλνταν 24)6
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	Δ. Πόρτ Κελάγκ 5)7 διά Νιούπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ (δ.)	70	105855	Δ. Ράς Τανόρα 25)6 διά Τρίνινταν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	Δ. Ρόττερνταμ 11)7
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	Δ. Χάρκ Αίλαντ 22)6 διά Ρόττερντ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	Δ. Ράς Τανόρα 5)7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	Δ. Περικόν 27)6 διά *Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	Δ. Ρόττερνταμ 5)7 διά Περισκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	Δ. Πόρτο Σαλαζάρ 5)7 διά Κάρδιφ
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	63	33375	Δ. Βακαγίου 26)6 διά Περισκόν
ΑΝΕΜΩΝΗ	45	7072	Δ. *Άγ. Βικέτιον 14)7 διά Ν. *Αμερ.
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	Δ. Περισκόδ 8)7 διά Νούμέα
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	Δ. Βαλαρόδ 6)7 διά Ταϊβάν
ΑΝΘΗ Λ.	54	3726	Δ. Πόλον 24)6
ΑΝΚΑΡΑ	53	4635	Δ. *Άλεξανδρειαν 17)7 διά Λίθανον
ΑΝΝΑ	60	16826	Δ. Ραβέναν 23)6 διά Ντουλόδ
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	Δ. Θέουτα 25)6 διά Πουέρτο Βέλμε
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	Δ. Κέιπ Τάουν 5)7 διά Βέρμην
ΑΝΝΑ Φ.	48	4804	Δ. Σιγκαπόρην 25)3)72
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΜΙ.	46	8047	Δ. Χάρφα 17)7 διά Γάζα
ΑΝΝΕΑΙ (δ.)	54	13768	Δ. Σιγκαπόρην 15)6 διά Ν. *Αμερ.
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	Δ. Φιλαδέλφειαν 14)6 διά Περισκόν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	Δ. Νιούπορτ 17)7

ΑΟΥΡΩΡΑ 11	68	15353	Ε. 'Ιντσόν 3)6	
ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Πόρτ Κελάγκ 24)6 δι' 'Αμδέρσαν	
ΑΠΟΔΗΜΟΣ (δ.)	56	11792	δ. Ν. Υόρκην 19)5 δι' 'Αρούμπτα	
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	Ε. Πόρτ Καρτί 9)7	
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	57	22479	ά. Τουμπρούκ 21)6 δι' 'Ελλάδα	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Ντόρμπαν 11)7 δι' 'Εβρώπην	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	Ε. Φρήτασον 16)7	
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	Ε. Παλέρμο 2)7	
ΑΠΟΛ. ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	58	12676	Γ. Ν. 'Ορλεάνην 13)7	
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ-	62	6929	ά. Δάς Πάλμας 12)7 διά Λομπίτο	
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	δ. Παναμά 10)7	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	Ε. Βαλτιμόρων 26)6	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	Σ. Κέιπ Τάουν 13)7	
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Μπριζιπάνη 10)7 διά Χάρτεπουλ	
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Γιοχοχάμαν 17)7 διά Λιοσσαθώνα	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	53	3376	ά. Βηρυτόν 16)7 διά Πειραιά	
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	δ. Παναμά 14)7	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Δάς Πάλμας 15)7 διά Κίναν	
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Βανκούσθερ 22)6 διά Κίναν	
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	τ. Κλιβελάντ 16)7 διά Σικιγγο	
ΑΡΓΩ	64	2763	δ. Γιρβαλτάρ 17)7	
ΑΡΕΤΗ	73	14000	είς Τόκιο υπό συμπλήρωσιν	
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Δάς Πάλμας 14)7 διά Ντακάρ	
ΑΡΗΣ	70	9868	ε. Μόντρεαλ 16)7	
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	Ε. Πόρτ οφ Σπαίην 6)7	
ΑΡΙΑΝΑ	73	22500	είς 'Οζάκα υπό συμπλήρωσιν	
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Κέιπ Τάουν 5)7 διά Τοινάμπο	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	56	8753	Ε. Ρουέν 12)7	
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	71	11721	ά. Μόντρεαλ 1)7 διά Τσάλινα	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	46	7783	ά. Γιαδάτα 17)7 διά Ναγότκα	
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	58	10226	ά. Μπέρα 16)7 διά Ντάρ ες Σαλάμ	
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	72	11722	ε. Πόρτ 'Αλφρεντ 17)7	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	72	11722	ε. Κεμπέκ 13)7	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Σιγκαπούρην 12)6 δι' 'Αμδέρσαν	
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	28029	ά. Σέδεν "Αϊλς 11)7 διά Βαλτιμόρην	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	62	10421	δ. Τακόμα 26)5 διά Γιοκοχάμαν	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Αμπαντάν 12)7	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ε. Σασσαβάππον 3)7 (έπισκευα)	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	58	8677	ά. Μουσουρά 15)6 διά Μανύλαν	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Σιογκάμα 5)7	
ΑΡΙΣΤΙΛΟΣ	56	8995	ά. Παναμά 2)7 διά Μανζανίλο	
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	δ. Ντούρερ 7)7 διά Σάντος	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	60	8583	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 10)7	
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	71	11722	ά. Φουκουγιάμα 7)7 διά Φιλαδέλφειαν	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	δ. Σαδόνια 20)6 διά Σύρον	
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	59	8814	ε. 'Αϊό 6)6 (έπισκευα)	
ΑΡΙΣΤΟΝ	59	10613	είς Βίλεμποταν πέρα 22 Μαΐου	
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	58	7661	ά. Κέιπ Τάουν 10)7 δι' 'Αντεν	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Πασακαγκόλα 21)6 δι' 'Ιράν	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	7456	δ. Τζιμπούτι 24)6 διά Βραζιλίαν	
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	57	10609	ά. Σιγκαπούρην 39)6 δι' 'Ευρώπην	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ε. Ρότερνταν 6)7	
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Μπ. 'Άρρες 7)7 διά Δουβλίνον	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	δ. Θεούτα 23)6 διά Κων/πολιν	
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Φιλαδέλφειαν 9)7 διά Πειραιά	
ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	ε. Ρότερνταν 12)7	
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Φουάκι 11)7	
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ε. Βομβάνη 28)5	
ΑΡΟΣ	48	3783	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΠΑ	55	3972	ε. Μασασάλαν 17)7	
ΑΡΡΑΣ (δ.)	53	13459	ώπο παραλαβήν	
ΑΡΤΑ	57	10067	ά. Γκάλιεστον 11)7	
ΑΡΤΑ	55	1875	δ. Μπρούνουποτελ 3)7 δι' Ούμεα	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ II	58	9603	ά. Σιγκαπούρην 7)6 διά Β. Κορέλων	
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Ντόρμπαν 10)7 διά Κωνσταντζέαν	
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	ε. Κέιπ Τάουν 16)7	
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Ντόρμπαν 10)7 διά Κέιπ Τάουν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Ντόρμπαν 10)7 διά Κέιπ Τάουν	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ε. Πάπενμπουργκ 25)6 (έπισκευα)	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Βιτόρια 11)7 διά Τακοράντι	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Κοκόρα 14)7 διά Ναγότκα	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Ρότερνταν 30)6 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΚΡΩ μ.	72	42253	ά. Μουτούρη 14)7 δι' Ιννοσίμα	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	7594	ε. Τσιταγκόκ ρόδος 13)6	
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	54	5605	ε. Ρί. 'Ιανέρο πέρα 11)3	
ΑΣΜΠΙΟΥΡΗ	56	10542	δ. Παναμά 20)6	
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	48	4701	ε. Σιγκαπούρην ρόδος 10)Μ	
ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4787	ά. Αμδέρσργον 21)6 (έπισκευα)	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	δ. Γιβραλτάρ 16)7	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11228	ά. Πειραιά 15)7	
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	ε. Θρή ρίθερς 30)6	
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Γιοκοχάμαν 12)7 διά Μορμουγκάο	
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ε. Παναμά 10)7	
ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	ε. Παλέρμο ρόδος πέρα 9)5	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Μπάχια Μπλάνκα 3)6 λά. Πλάτα	
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ε. Γιβραλτάρ 12)7 διά Σαντάντερ	
ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Κων/πολίν 16)7	
ΑΣΤΥΑΜΑΣ	56	6156	ά. Σιγκαπούρην 24)6 διά Κίναν	
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	δ. Ντόρερ 18)7	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Γένοβαν 11)7	
ΑΤΕΝΕΙΑ	66	11944	ώπο παραλαβήν	
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	4641	ά. Ντόρμπαν 27)6 δι' 'Υεμένην	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	57	25172	ά. Ν. 'Υόρκην 8)7 δι' 'Αρούμπαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΦ	55	1941	ε. Σιγκαπούρην ρόδος 15)7	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Χάλιφας 22)6 διά Βενεζουέλαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Βανούδερ 11)7 διά Κόντινεντ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Φουκουγιάμα 16)7 διά Χαλί Πόιντ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Κιουραδό 16)7 δι' 'Αρφικήν	
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	53	13675	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)7 διά Πούντα Καρ.	
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Φιλαδέλφειαν 29)6 διά Μπόνιν	
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	δ. Παναμά 7)7 διά Κωνία/πολίν	
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Μπόκος Γκράντε 20)6 δι' 'Αλγέριον	
ΑΥΑΙΛΣ	72	16600	ε. Λονδίνον 18)7	
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ.)	40	26314	ά. Κέιπ Τάουν 10)7 δι' 'Ωκλαντ	
ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΥΡΑ	45	1589	δ. Μπρούνουποτελ 17) διά Ρόδον	
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Κέιπ Κουβίε 8)7 διά Κασίμα	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	41	4879	ά. Λάς Πάλμας 10)7 διά Χαλκίδα	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΟΝ	58	8331	ε. Γιβραλτάρ 15)7	
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	56	31571	ά. Σαλεύδορ 12)7 διά Σάρ Σεμπασ.	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Ταμάνο 17)6	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	60	29967	ε. Ούμ Σατό 9)7	
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. Σύρον 28)6	
ΒΑΣΙΑ	56	4029	ά. Γκότεμπουργκ 5)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	54	8603	ά. Λισσαθώνα 16)7 διά Ρουέν	
ΒΑΣΙΛΕΙΑ Κ.	39	4866	ε. Χούλι 13)7	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ε. Μόντρεαλ 14)7	
ΒΑΣΙΛΗΣ	43	5331	ά. Ντακάρ 25)6 διά Μομπάσα	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Σιγκαπούρην 3)7 διά Β. Κορέλων	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Τζεμπέλ Ντανά 1)7 διά Γαλλίαν	

# ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

ΑΛΛΑΓΗ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ

ΑΠΟ 22 ΙΟΥΛΙΟΥ Ο ΝΕΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΕΙΝΑΙ

0291-4351

'Από της ίδιας ήμέρας τίθεται είς λειτουργίαν και σύστημα έπικοινωνίας δι' έπιλογής σκευής λαθήσεως του τηλεφωνικού κέντρου, ήτοι:

'Επιλέγεται πρώτον ο άριθμός 0291 - 435

και κατόπιν ο τριψήφιος έσωθερικός άριθμός (αν είναι γνωστός είς τὸν καλούντα) τοῦ μεθ' οὐ έπιδιώκεται ή σύνδεσις,

- |                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| Π.χ. Γραμματεία | 0291-435-351        |
| Προσωπάρχης     | 0291-435-394        |
| Λογιστήριον     | 0291-435-345        |
| Δεξαμενισμοί    | 0291-435-374        |
| 'Επισκευαί      | 0291-435-313        |
| Ναυπηγήσεις     | 0291-435-391        |
| Προμήθειαι      | 0291-435-303 κ.ο.κ. |

Σημ.: Οι άριθμοι τηλεφώνων του Γραφείου 'Αθηνῶν δὲν μεταβάλλονται.

ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	56	21716	ά. Ναυσάρου 16)7				
ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	27	16435	ε. Νεάπολις 19)7				
ΒΑΣΟΣ ΓΕΩΡΓ.	(δ.)	66	35280	ά. Κιουρασό 8)7 διά Φορκάντος			
ΒΑΣΟΣ		65	4707	δ. Παναμά 15)7 διά 'Αμερικής			
ΒΕΓΚΑ		60	2914	ε. Καζαμπλάνκα 15)7			
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ		72	16606	ε. Ροζάριο 15)7			
ΒΕΡΓΩ (μικτόν)		72	57527	ε. Νταρμπαν 16)7			
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ.		48	3930	ε. Τζιμπούτι 16)7			
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ		56	8773	ά. Λονδίνον 23)6 διά Καλκούτταν			
ΒΙΚΤΟΡΙΟΣ ΚΩΔ.	8.	58	13186	ά. Μένα 'Αχμαντ 12)7			
ΒΙΚΥ ΛΑΜ.		57	3951	ά. 'Αυθέρσαν 18)7 διά Ρόττερνταμ			
ΒΙΟΛ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		72	119811	ά. Κουβέιτ 5)7 διά Λάντς 'Εντ			
ΒΙΟΛΕΤΤΑ		58	8510	ε. Πειραιά 16)7			
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		49	2334	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΒΙΡΑ		56	7841	ε. 'Ειδονασούθ 12)7			
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		54	8251	ά. Γενεβαίαν 10)7 διά Ταχοράντι			
ΒΙΡΜΑ		54	6229	ά. Σάντος 5)7 διά Ρόττερνταμ			
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		44	1923	ε. Βρέμην 15)7			
ΒΟΡΙ		57	7727	ύπο παραλαβήν			
ΒΟΡΡΑΣ		48	2266	ε. Γδόνια 15)7			
ΒΟΥΛΑ		58	8334	ά. Νταρμπαν 8)7 διά Κόντινεντ			
ΒΡΑΧΟΣ (δ.)		51	18259	ε. Σουάμπα 13)7			
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (υπερωκ.)		32	18254	δ. Παναμά 16)7 διά Σαουθάμπτον			
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ		56	8414	ε. Ναγκούγια 10)7			
ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ		59	9374	ά. Λισσαβώνα 6)7 διά Πόρτ Λίμον			
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ		61	10276	ά. Κολούμπια ρίθερ 17)7			
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		61	18588	ε. Πειραιά 27)6 (επισκεψια)			
ΓΑΛΑΤΑ		52	2676	ά. 'Αμερικήν 10)7 διά 'Αστοντόν			
ΓΑΛΑΝΗΝ (δ.)		58	16357	ε. Νιού Μπίλφορντ 6)7			
ΓΑΛΑΝΗΝ		60	10186	ά. Ρίο 'Ιανέριο 15)7 διά Μπ. "Άρες			
ΓΑΛΙΣΣΑ (δ.)		54	20417	ά. Πουέρτο λα Κρούζ 3)7 διά Τουζέπαν			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		60	12006	ε. Κοντρέκερ 16)7			
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		53	13649	ε. Μπόννα 11)7			
ΓΕΜΕΑΟΣ		62	11082	ά. Σηάπτα 14)7 διά Σαγκάνη			
ΓΕΡΑΝΙΑΝ		56	6424	ά. Ρεύνιδον 16)7 διά Λορ. Μάρκες			
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		46	2016	ά. Θεσσαλίην 9)7 διά Βρέμην			
ΓΕΡΟΣ (δ.)		56	20776	ά. Ταϊταγκόκυ 16)7 διά Πειραιών			
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ		67	15421	ά. Νταρμπαν 11)7 διά Βραζιλίαν			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		60	23451	ά. Γιουροπόρτ 17)7 διά 'Εμπεν			
ΓΕΩΡ. Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ		62	14849	ε. 'Ολάκαν 14)6 διά Χανιάνγκ			
ΓΕΩΡ. Β. (δ.)		61	18796	ά. Σιγκαπούρην 10)7 Πούλο Σαμπού			
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ		56	9070	ά. Χάδρην 16)7 διά Δουνκέρκην			
ΓΕΩΡΓ. Μ. (δ.)		48	10928	ε. Κων. πολιν 1)7			
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)		58	16605	ε. Γκοτεμπούργκ 12)6			
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ		70	10006	ά. Φρέμαντλ 16)7 διά Κίναν			
ΓΕΩΡ. ΞΥΑΣ		70	18634	δ. Πλανάδη 17)7			
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ		69	10006	ά. Κολούμπια ρίθερ 11)7 διά 'Ιαπων.			
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		70	19162	ε. Γδόνια 16)7 διά ΗΠΑ			
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		43	7176	άργει είς Πειραιά από 10)1)81			
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ.	(δ.)	60	41982	ά. Ράς Ταϊράφα 10)7			
ΓΙΑΛΑΤΟΝ (δ.)		61	15979	ά. Τζάσσανθιλ 14)7 διά Τρίνινταν			
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ		58	2875	ε. Πλανάδη 11)7			
ΓΙΑΝΝΗΣ		63	11194	ά. Μπαγκόκ 2)7 διά Ρόττερνταμ			
ΓΙΑΝΝΗΣ		52	6033	ε. Βομβάρι 1)6			
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.		65	21374	ε. Ραέναν 9)7			
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)		65	28648	ε. Πόρτ "Αρθουρ 11)7			
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ		44	7223	ά. Βεράκρους 1)7 διά Ταμπίκο			
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.)		60	29120	ά. Φιλαδέλφειαν 1)7 διά 'Αρούμπα			
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝ		67	13091	δ. Παναμά 9)7			
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ		67	12957	ύπο παραλαβήν			
ΓΙΟΥΝΙΤΗ		71	9508	ά. Μανίλαν 12)7 διά Σιγκαπούρην			
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		52	8129	ε. Γκολφίτο 2)7 διά Μπαλιμπά			
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ.		53	4481	ε. Ρουέν 15)7			
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ δ. 53		11713	ά. Τής 17)7 διά Μεσόγειον				
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ		50	6012	ά. Μπρούνιμπούτελ 13)7 Νόρκοπιγκ			
ΓΚΑΙ'Υ ΦΑΙΘ		55	5700	ά. 'Αμερικήν 19)6 διά Τζιμπούτι			
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ		55	5394	ά. Ρόττερνταμ 13)7 διά Τζιμπούτι			
ΓΚΑΛΑΞΥ		45	3312	ά. Κων. πολιν 25)6 διά Κονσταντζαν			
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ.	61	28917	ά. Πειραιών 1)7 διά Γαλλίαν				
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ. 64		50758	ε. Γιεραλάτρη 9)7 διά Αύγουσταν				
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ		51	6076	ά. Μπάρρι 11)7			
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)		55	10999	ά. Κων. πολιν 14)7			
ΓΚΙΚΑΣ		48	2358	ά. Πόλον 16)6 διά Δ. 'Αφρικήν			
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΓΝΤ.		60	8150	ά. 'Αμπιζάν 15)6			
ΓΚΛΟΥΡΥ		52	2077	ά. Φιλαδέλφειαν 12)6 διά Λοντόντερου			
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)		71	65347	ίδε ΝΙΚΟΣ 1. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ			
ΓΚΟΑ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ		73	17000	είς Μουρόραν ύπο συμπληρωσιν			
ΓΚΟΑΝΤ. ΗΓΚΑ (δ.)		56	21049	ά. Ναγκούγια 8)7 διά Πειραιών			
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ		71	12959	ά. Σηάπτα 13)7			
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΟΣ		68	11148	ά. Παναμά 16)6			
ΓΚΟΑΝΤ. ΛΑΝΣ		69	11148	ά. Ρίο Γκράντε 15)7			
ΓΚΟΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ		66	11536	ά. Παναμά 15)6 διά Σαγκάνη			
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΝΤ.		72	12959	ά. Μανίλαν 25)6 διά Κίναν			
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΠΗΡ		72	12959	ά. Νταρμπαν 8)7 διά 'Ιαπωνίαν			
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ		54	6782	ά. Σάντος 29)6 διά Σαγκάνη			
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ		68	10396	ά. Ρόττερνταμ 10)7 διά Μπ. "Άρες			
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ		72	12959	ά. 'Ολάκαν 11)7 διά Ναγκόγια			
ΓΚΟΑΝΤ. ΦΑΙΣ		69	11148	ά. Ντάρμπατ 12)7 διά Κίναν			
ΓΚΟΑΝΤ. ΛΑΚ		61	7865	ύπο παραλαβήν			
ΓΚΟΑΝΤ. ΦΡΕΝΤ		70	9917	ά. Έ. Ν. 'Ορλεάνην 17)7			
ΓΚΟΑΝΤ. ΧΟΟΥΠ		62	7888	ά. Ραέναν 14)7			
ΓΚΡΑΝ. ΚΑΝΑΡΙΑ		57	2885	ά. Ρόττερνταμ 17)7 διά Τενερίφην			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		57	9132	ά. Λες Πάλμας 13)7 διά Β. Κορέαν			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ.		63	15373	ά. Βανκούμερ 16)7			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ		62	15389	ά. Ναγότκα 29)6			
ΓΚΡΑΝΤΟΝ		66	9805	ά. Βοστώνην 1)7			
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		52	11914	ά. Πειραιά 12)7 διά Ρόττερνταμ			
ΓΚΡΕΙ'Σ Σ. Α.		71	16306	ά. Κασιούγκ 9)7 διά Γκάλθεον			
ΓΚΡΕΜΠΕΡΣΤΡΟΥΜ		71	3646	ά. Κων. πολιν 13)7			
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ		58	10139	ά. Φάλιμουθ 13)7 διά Κλαπίνετα			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ		72	19426	ά. Κρόφτον 13)7			
Γ. ΑΧΙΛΕΥΣ		73	19420	ά. Τάιμπα 8)7 διά Κρόφτον			
Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)		54	27287	ά. Σιγκαπούρην 10)7 διά Περσικόν			
Γ. ΜΑΡΙΝ		73	19426	είς Πόρτ 'Ελλαζεπ άπο 11)4			
Γ. ΝΙΟΥΣ		68	22531	ά. Παναμά 13)7			
Γ. ΝΟΜΑΝΤ		68	22531	ά. Λέπτη Μπαλη 13)6 διά Κίναν			
Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		58	25888	ά. Ριγέκαν 14)7 διά Μπάνιας			
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ		54	4389	ά. Ρόττερνταμ 17)7			
ΓΟΥΩΡΡΕΝ		50	6554	ά. Χιόδοτο 30)6			
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV		72	9070	ά. Νταρμπαν 12)7 διά Ν. 'Υόρκην			
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		62	9951	ά. Παναμά 16)7			
ΔΑΜΩΝ (δ.)		55	11573	ά. Βανκούμερ 16)7 διά Σαγκάνη			
ΔΑΝΑΟΣ		43	1845	άργει είς Πειραιά από 20)6)7			
ΔΕΚΕΣΑΝ		56	10483	ά. Αντοφαγκάτα 14)7 διά Σαγκάνη			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		60	11489	ύπο παραλαβήν			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		59	9312	ά. Λόδ. 'Αντελεσές 8)7 διά Κόμπε			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		71	9085	ά. Κλήθελαν 15)7 διά Ντουλούθ			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II		52	7307	ά. Μπρούνιμπούτελ 12)7 διά Πειραιά			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)		65	35619	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)7			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.		54	8712	ά. Νταρμπαν 9)6			
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ	δ.	63	16417	ά. Βομβάρη 18)6			
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)		64	16417	ά. Κάντλα 18)6			
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		61	16417	ά. Αμπερταντ 1)7			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		68	9583	ά. Σιγκαπούρην 20)5 διά Κορέαν			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		56	8636	ά. Σαθανάν 11)5 διά Χιούστον			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		55	5397	ά. Πειραιά 8)7			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		44	13488	ά. Μπ. "Άρες 17)6			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		63	10523	ά. Ρόττερνταμ 10)7 διά Ρίο Γκράντε			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		49	3948	ά. 'Ιοκεντερόν 5)5 διά Καράτσι			
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ		71	16226	ά. Ν. 'Υρκην 15)7			
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		52	8790	ά. Δουβλίνον 12)7 διά Λιθερπούλ			
ΔΗΜΟΣ		54	4486	ά. Πειραιά 15)6			
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ		71	10007	ά. Μουτσούρη 15)6 διά Κίναν			
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		58	16277	ά. Σάροχ 7)7			
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		59					

ΕΚΤΩΡ	44	2524	Ε. Τρίπολιν (Λιθόνης) 27)6	
ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	88866	ά. Κύριτον 29)6 διά Περισκόν είς Πειραιάδ. άπο 11)2)72	
ΕΛΕΝΑ	63	1196	είς "Απαπά Λάγκος" 10)7	
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Κοσιν 11)7 διά Περικόν	
ΕΛΕΝΗ (δ.)	52	12239	ά. Μασσαλίαν 13)7 διά Βεγγάζην	
ΕΛΕΝΗ (δ.)	58	2739	είς Μπαταρά "Αμπάς" 8)7	
ΕΛΕΝΗ	47	2577	ά. Πόρτ Τζετέλ 5)7 διά Ντακάρ	
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Ντακάρ 2)7 διά Σαγκάνην	
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	63	9804	είς Ριγκαν 7)7	
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	49	11389	ά. Μπέρα 3)7	
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	είς Αιλεπούλαν 16)7	
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	είς Βενετίαν 15)7	
ΕΛΕΝΗ Τ.	46	1588	δ. Παναμά 2)7	
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	δ. Παναμά 7)7	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17900	δ. Παναμά 15)7 διά Ταιταγκόκυ	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8886	ά. Ντάρμπαταν 15)7 διά Ταιταγκόκυ	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	2581	δ. Κων)πολιν 29)6 διά Μ. Θάλασσαν	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Λός "Αντέλεες 10)6 διά Χίλην	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	60	10530	ά. Σάντος 17)7 διά Ταΐθαν	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	δ. Παναμά 12)7	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Κ.	53	4332	ά. Θέουτα 15)7 διά Βηρυττόν	
ΕΙΔΙΤΑ	64	4701	είς "Αμβέρογον 17)7	
ΕΙΛΑΚΙ	60	2123	δ. Παναμά 17)7 διά Ν. "Υόρκην	
ΕΙΛΑΣ (δ.)	66	43399	ά. Πειραιά 15)7 διά Μάνανας	
ΕΙΛΑΣ	56	4380	ά. Φιλαδέλφειαν 9)7 διά Τάμπα	
ΕΙΛΑΣ	48	2548	είς Καράτσι 15)7	
ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	είς Μπουλόθ 8)7	
ΕΙΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΑΑ	72	9101	ά. Κολόποι 17)7 διά Ν. "Ορλεάνην	
ΕΙΛ. ΓΚΛΟΥΡ	56	7510	είς Κέιπ Τάουν 12)7	
ΕΙΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Καλκούταν 16)7 διά Ν. "Αρλεάνην	
ΕΙΛ. ΚΑΡΠΕΙΡ	72	9897	είς Νταμάνι 14)7	
ΕΙΛ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	είς Χάμπτον ρόδος 16)7	
ΕΙΛ. ΑΩΡΕΑ	60	7293	ά. Ντάρμπαταν 11)7 διά Τζιμπουτί	
ΕΙΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	είς Ρότερνταν 18)7	
ΕΙΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ-ΤΟΡ	72	9070	είς Μομάσα 7)7	
ΕΙΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	είς Ν. "Ορλεάνην 17)7	
ΕΙΛ. ΠΑΙ-ΙΩΝΗΡ	62	6659	ά. Ντάρμπαταν 10)7 διά Ν. "Ορλεάνην	
ΕΙΛ. ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	71	11201	είς Ν. "Ορλεάνην 16)7	
ΕΙΛ. ΣΑΝ	72	11201	ά. Ν. "Υόρκην 13)7 διά Π. Σουδάν	
ΕΙΛ. ΣΗ	72	11200	ά. Τζιμπουτί 12)7 διά Βομβάνη	
ΕΙΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	είς Πειραιά 13)7	
ΕΙΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	είς Ν. "Υόρκην 4)7 διά Καλκούτταν	
ΕΙΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Ντάρμπαταν 18)7	
ΕΙΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Ντάρμπαταν 16)7	
ΕΙΛ. ΤΣΑΛΑΜΕΝΤΖΕΡ	72	9101	ά. Κουβείτ 12)7 διά Ταϊταγκόκυ	
ΕΙΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9101	ά. Νταμάνι 14)7	
ΕΙΛ. ΦΑΙΝΗ	72	11200	ά. Πόρτ Έλλαζπετ 8)7	
ΕΙΛ. ΧΗΡΟ	57	7068	είς Ν. "Υόρκην 14)7	
ΕΙΛΕΡΕΟΣ	52	2778	ά. "Αλεξανδρείαν 15)7 διά Βεγγάζην	
ΕΙΛΗΗ	62	12808	ά. Φιλαδέλφειαν 16)7	
ΕΙΛΗ ΙΙ	47	2389	είς Κων)πολιν 28)6 διά Βουλγαρίαν	
ΕΙΛΗΝΗΣ (λάδινερ)	32	18564	είς Νασάδουν 16)7	
ΕΙΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Χιούστον 9)7	
ΕΙΛΜΟΝΑ	62	12229	ά. Λός "Αντέλεες 13)7	
ΕΙΛΟΝΑ	25	4011	ά. Βενετίαν 16)6 διά Βαρκελώνην	
ΕΙΛΠΙΔΑ	46	3472	είς Χιούστον 11)7	
ΕΙΛΠΙΔΑ	54	6559	άργει είς Πειραιά	
ΕΙΠΙΣ	71	9885	είς "Οζάκαν 17)7	
ΕΙΠΙΣ	51	4669	είς Πειραιά 11)7	
ΕΙΠΙΣ	50	2577	ύπό παραλαβήν	
ΕΙΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	είς Τακοράντι 7)7	
ΕΙΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛ. δ.	57	21185	ά. Περιοκόν 9)7 διά Σιγκαπούρην	
ΕΙΜΠΑ	55	2555	είς Ρότερνταν 17)7	
ΕΙΠΙΚ ΚΟΛΟΚ. μικτ.	65	37469	ά. Ράς Τανόρα 12)7	
ΕΙΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Σικάγο 17)7	
ΕΙΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Ντακάρ 11)7 διά "Αμπαντάν	
ΕΙΡΑΤΟ	69	12754	ά. Μελβούρνην 18)7	
ΕΙΡΑΤΩ	66	2999	είς Βενετίαν 17)7	
ΕΙΡΙΝΙΩ	57	10323	ά. Πουέρτο Μάριος 9)6	
ΕΙΡΙΟΝΗ	61	9068	ά. Σιγκαπ. ρόδος 17)6 διά "Ακαζούτλα	
ΕΙΡΟ-ΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	52	15848	ά. Ντάρμπαταν 2)7 διά "Ινδίαν	
ΕΙΣΠΕΡΙΣ (δ.)	58	12168	είς Ραθέναν 13)7	
ΕΙΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Κριστοπόλα 8)7	
ΕΙΤΕΣΙΑΝ (δ.)	56	16341	είς Μπιζέρτα 11)7	
ΕΙΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	είς Πειραιά 21)6	
ΕΙΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Ντουμπάτι 7)7 διά Σομαλίαν	
ΕΙΥΑΝΙΑ (δ.)	56	12754	ά. Κόπερ 16)7	
ΕΙΥΤΕΝΙΑ	67	9854	ά. Σιγκαπούρην 11)7 διά "Ιαπωνίαν	
ΕΙΥΓΕΝΙΑ Ι.	59	8526	ά. "Αντοφαγάκωτα 6)7 διά Σαγκάνην	
ΕΙΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	ά. Θέουτα 5)7 διά Ν. "Ορλεάνην	
ΕΙΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	είς Μπαχρέιν 15)7	
ΕΙΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	58	12417	ά. Σαβάναν 16)7 διά Κιουρασό	
ΕΙΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	είς Ρίο Ιανέρο 17)7	
ΕΙΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Χιούστον 21)6 διά Ρίο Γκράντε	
ΕΙΥΔΟΚΙΑ	48	3198	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΙΥΕΑΠΙΣ	51	4177	ά. Μπρούνωντουλ 7)7 διά Ρίγα	
ΕΙΥΗ	70	10006	είς Πόρτ Καρπετ 17)7	
ΕΙΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	ά. Σάντος 9)7 διά Σατηγκόν	
ΕΙΥΗ Λ.	67	14800	ά. Τακαμασόν 5)7	
ΕΙΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ύπο παραλαβήν	
ΕΙΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	είς Τόκο ίππο συμπλήρωσιν	
ΕΙΥΝΑΙΑ	62	10321	είς Παράνια 12)7	
ΕΙΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	ά. Τρίπολιν (Λιθόνης) 27)6	
ΕΙΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	58	12417	ά. Κύριτον 29)6 διά Περισκόν	
ΕΙΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	1196	είς Πειραιάδ. άπο 11)2)72	
ΕΙΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Κοσιν 11)7 διά Περικόν	
ΕΙΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Μασσαλίαν 13)7 διά Βεγγάζην	
ΕΙΥΕΑΠΙΣ	51	4177	ά. Μπαταρά "Αμπάς" 8)7	
ΕΙΥΗ	70	10006	ά. Ντακάρ 2)7 διά Σαγκάνην	
ΕΙΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	είς Ριγκαν 7)7	
ΕΙΥΗ Λ.	67	14800	ά. Μπέρα 3)7	
ΕΙΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ά. Μπέρουλ 16)7	
ΕΙΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Τόκο ίππο συμπλήρωσιν	
ΕΙΥΝΑΙΑ	62	10321	είς Παράνια 12)7	

**THE LONDON**  
**STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.**  
(ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)

**ΔΙΑ ΝΑΥΛΩΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ**

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams: Bilbrough London EC3N 4AT

Walsingham House, Seething Lane.

LONDON EC3N 4AT

Telephone : 488 4971  
TELEX : 886394

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ . . . . .	55	8799	ά. Σιγκαπούρην 17)7 διά Καράτοι	KΕΑ . . . . .	58	13996	Έ. Πόρτο 'Αλεύκρε 17)7
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. . . . .	69	9073	ά. Χιμέζι 13)7 διά Σιγκαπούρην	KΕΙΠ ΑΒΑΝΤΙ . . . . .	55	2683	ά. Τενερίφην 18)7 διά Μπ. "Αύρες
ΙΩΑΚΟΣ (δ.) . . . . .	57	12614	ά. Ντόβερ 7)7 διά Η. 'Υόρκην	KΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ . . . . .	58	10995	Έ. Δάντον 11)7
ΙΩΝ . . . . .	71	11506	έ. Χορεουσαν 10)7	KΕΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑΙ . . . . .	71	9868	έ. Αρτροσαν (Ν.Α.) 17)7
ΙΩΝ . . . . .	57	9176	έ. Ρεοφ 17)6	KΕΡΚΗΣ . . . . .	58	13700	ά. Βιτόρια 17)7 διά Ρόττερνταμ
ΙΩΝΙΚΟΝ . . . . .	58	10077	ά. Λάς Πάλμας 22)6 διά Λένινγκραντ	KΕΡΚΥΡΑ . . . . .	47	2131	στεγ. Ραβίταν 19)7 διά Μπαντίρμα
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) . . . . .	58	13316	έ. 'Αμερέραν 18)7	KΕΦ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) . . . . .	55	10553	ά. Καντίς 10)7 διά Πειραιά
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	69	30695	ά. Πειραιά 12)7	KΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) . . . . .	54	8904	εις. 'Αδελέσουν 15)7
ΚΑΒΑΚΟ . . . . .	53	5589	δ. Γιεραλτάρ 12)7 διά 'Αλεξάνδρειαν	KΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ . . . . .	56	8362	έ. Μακάλ 16)7
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ . . . . .	46	9695	δ. Παναμά 3)7	KΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ . . . . .	70	103012	δ. Γιεραλτάρ 4)7 διά Περσικόν
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ . . . . .	61	10934	δ. Κολόμπο 14)7	KΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ . . . . .	57	9153	ε. Μπέρας 28)6
ΚΑΒΟ ΑΣΤΡΑΠΗ . . . . .	55	8046	έ. Τζακάρτα 17)7	KΙΓΚ ΑΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	63	15740	δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.) . . . . .	60	22780	έ. Καντίς 30)6	KΙΓΚ ΜΙΝΩΣ . . . . .	58	11156	έ. Τόκιο 14)7
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.) . . . . .	57	13268	δ. Γιεραλτάρ 17)7 διά 'Αμρούργον	KΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ . . . . .	63	15378	έ. Βενετίαν 13)7
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ . . . . .	60	10934	δ. Παναμά 1)7	KΙΓΚ ΣΝΟΡΟ . . . . .	64	17050	δ. Μπρέμερχαφεν 14)7 διά Τζακονθίλ
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ . . . . .	51	7311	έ. Φριτάνου 16)7	KΙΜΩΛΟΣ . . . . .	64	7891	έ. Σλόχαφεν 30)6 (έπικευαν)
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ . . . . .	54	8559	έ. Ντακάρ 3)7	KΙΜΩΝ (δ.) . . . . .	61	16068	έ. Φωλεύ 18)7
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ . . . . .	55	8564	έ. Πόρτο Αλεύκρε 10)7	KΙΡΙΝ . . . . .	61	25409	ά. Μένα 'Αχματί 9)7 διά Γένοβαν
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ . . . . .	57	11089	έ. Βίλμπικτον 14)7 Π. "Εθεργκλείντς	KΙΣΜΕΤ II (δ.) . . . . .	56	9403	έ. Παρανάγκουε 4)7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ . . . . .	55	8564	έ. Σάντος 13)6	KΙΣΜΕΤ II (δ.) . . . . .	65	36870	δ. Περσικόν 3)7 διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΑΘΡΙΝ Α. . . . .	70	16306	έ. Τούμπα 16)7	KΛΑΙ·ΝΤ ΟΡ . . . . .	60	8210	ά. Μάρπρο 3)7 διά Πουέρτο "Ορντά
ΚΑΙΤΗ . . . . .	65	23523	ά. Χάμπον ρόδος 20)6 διά 'Οδησσόν	KΛΑΣΙΚ (μικτόν) . . . . .	73	70500	ά. Περσικόν 28)6 διά Γερμανίαν
ΚΑΙΤΗ . . . . .	54	3817	όποια παραλαβήν	KΛΑΥΔΙΑ . . . . .	66	10601	ά. Ντώρμπαταν 11)7 διά Γοιαγκόγκ
ΚΑΛΑΒΡΙΑ . . . . .	53	7179	δ. Κων(πολιν) 25)6	KΛΕΟΠΑΤΡΑ . . . . .	42	2269	ά. Βαλένθια 6)7 διά Λέγκορν
ΚΑΛΑΧΑΡΙ . . . . .	59	6406	δ. Ρόττερνταμ 18)7 διά Π. Χάρκουρτ	KΛΥΤΙΑ (δ.) . . . . .	58	22129	ά. Ν. 'Υόρκη 5)7 διά Αρούμπα
ΚΑΛΙΡΡΟΗ . . . . .	59	8860	έ. Πόρτο Τόρες 4)8	KΟΑΝ . . . . .	53	5606	έ. Βρέμην 16)7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ . . . . .	71	9074	έ. Πόρτο Λίνκολν 17)5 διά Κίναν	KΟΜΕΤ . . . . .	72	9885	ά. Παναμά 8)7 διά Σαγκάνη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. . . . .	57	6216	έ. Τζιμπούτη 9)7	KΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ. . . . .	66	78785	ά. Σιγκαπούρην 7)7 διά Περσικόν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ . . . . .	51	7154	ά. 'Απαπαλάγκος 3)7	KΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	58	10011	ά. Παναμά 11)7 διά Ειρηνικόν
ΚΑΛΥΨΩ Ν. . . . .	55	1799	έ. Ρόττερνταμ 16)6	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ . . . . .	72	39453	ά. Μονρόδια 16)7 διά 'Ολλανδίαν
ΚΑΛΥΨΩ Ν. . . . .	54	8184	ά. Σάντος 10)7 διά Βηρυτόν	KΟΝΚΑΡ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ . . . . .	68	23258	ά. Γουέπιτα 13)6 διά Π. Βέσιμε
ΚΑΛΠΑΝΟΥΓΓΑ . . . . .	53	6553	έ. Σάντος 16)7	KΟΝΚΕΡΟΠ ΚΟΛ. (δ.) . . . . .	56	20855	ά. Ντώρμπαταν 8)7 (έπικευαν)
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) . . . . .	57	12630	δ. Παναμά 9)7 διά Τάλαρα	KΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΛΑΒ. δ. . . . .	64	6275	ά. Λάς Πάλμας 14)7 διά Γένοβαν
ΚΑΝΤΩΝ . . . . .	56	10271	έ. 'Ακαστόλια 19)6	KΟΡΑΦΙΑΝ . . . . .	58	44895	ά. Τείμπλ Μπατή 8)7 διά Περσικόν
ΚΑΝΤΑΙΝΑΡΟΝ . . . . .	57	1550	ά. Θεούτα 11)7 διά Λόριεντ	KΟΡΙΝΘΙΚ . . . . .	59	9292	έ. Κορούνα 11)7
ΚΑΝΤΑΙΤΟΣ (δ.) . . . . .	62	1562	έ. θεούτα 11)7 διά Λόριεντ	KΟΡΙΝΘΙΚ . . . . .	59	10914	ά. Λονδίνον 11)7 διά Περσικόν
ΚΑΠ. Α. ΜΥΔΩΝΑΣ . . . . .	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΟΡΥΤΑΣ (δ.) . . . . .	41	3475	ά. Μονρόδια 16)7 διά 'Ολλανδίαν
ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ . . . . .	67	16098	εις μεσογειακάς μεταφοράς	KΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ . . . . .	52	1384	ά. Γουέπιτα 13)6 διά Π. Βέσιμε
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	68	9031	ά. Μίλνερ Μπαϊ 5)7 διά Ρόττερνταμ	KΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.) . . . . .	64	28349	ά. Ντώρμπαταν 8)7 (έπικευαν)
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	58	4838	όποια παραλαβήν	KΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ . . . . .	65	1505	έ. Κότκα 11)7
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	68	24801	ά. Πόρτο Γουάλκοτ 17)7 Βακαγιάμα	KΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	73	42470	ά. Φόρπορτ (Μπ.) 12)7 διά Π. Βέσιμε
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ . . . . .	50	5120	ά. Ταράστον 16)7 διά Ρεοφ	KΡΟΥΣΕΣ ΙΝΤΕΡ Κ. δ. . . . .	59	16989	ά. Μίλφορν Χάφεν 29)6 Περσικόν
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ . . . . .	71	30193	ά. Πόντη Σέντραλ 16)7 διά 'Ιαπωνίαν	KΡΟΥΣΕΣ ΙΝΤΕΡ Κ. δ. . . . .	66	78785	ά. Παναμά 2)6 διά Κίναν
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.) . . . . .	71	41296	ά. Τέακηλ Μπαϊ 6)7 διά Περσικόν	KΥΔΩΝΙΑ . . . . .	59	1616	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	68	24668	ά. 'Αμρούργον 6)7 διά Κ. Μεξικοῦ	KΥΘΗΡΑ . . . . .	52	5153	ά. Πειραιά 4)7 διά Τούνιδα
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι. . . . .	68	15355	έ. Χιούστον 29)6	KΥΘΝΟΣ . . . . .	46	3648	ά. Πειραιά 20)6
ΚΑΠ. ΛΕΜΟΣ . . . . .	67	24734	ά. Γιεραλτάρ 6)7 διά Χιούστον	KΥΘΝΟΣ . . . . .	57	13895	ά. Μπαχρέλιν 7)7 διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.) . . . . .	62	18411	ά. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 11)7	KΥΚΛΑΔΕΣ . . . . .	57	5252	ά. Τενερίφην 15)7 διά Καμπεντέλο
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ . . . . .	69	9044	έ. Γιεραλτάρ 17)7 διά 'Αμερέραν	KΥΠΡΟΣ . . . . .	45	3799	ά. Κων(πολιν) 15)7
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ. . . . .	62	39169	έ. Γιεραλτάρ 25)6 διά Περσικόν	KΥΡΑ ΕΛΕΝΗ . . . . .	49	2032	ά. 'Αλεξάνδρειαν 23)6 διά Λισύνη
ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ . . . . .	58	9724	έ. Μπρουσινούτελ 11)7 Μπ. "Αύρες	KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .	67	29851	όποια παραλαβήν
ΚΑΠ. ΣΥΡΡΟΣ . . . . .	66	16164	ά. Κούιντέρο 20)6	KΥΡΙΑΚΗ . . . . .	72	33072	ά. Κακογκέδα 15)7 διά Νταμπιέρ
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ . . . . .	65	15932	ά. Νιούπορτ 10)7 διά Κή Σουέστ	KΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ . . . . .	66	20516	ά. Γιεραλτάρ 18)7 διά Πομπιόν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ . . . . .	72	16366	ά. Γκάλθεστον 6)7	KΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ . . . . .	51	2942	ά. Λάς Πάλμας 14)7 διά Κίτη Τάουν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ . . . . .	58	10885	ά. Σέθεν 'Αιλς 17)7 διά Λιθερπούλ	KΩΝΣΤΑΝΤΙΑ . . . . .	62	14150	ά. Κων(πολιν) 8)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΤΑΓΑΝΗΣΗ . . . . .	46	4576	ά. Ντακάρ 11)7 διά Λιθερπούλ	KΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΗΑΣ δ. . . . .	58	12492	ά. Όρλεάνη 17)7
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ . . . . .	60	8717	ά. Χιούστον 14)6 διά Μασάσσουα	KΩΣ . . . . .	56	3430	ά. Λομπίτο 11)7 διά Λισασθώνα
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) . . . . .	55	12495	ά. Ρουέν 12)7	KΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ. . . . .	48	2036	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ . . . . .	59	8401	έ. Γιεραλτάρ 8)7 διά 'Ιταλιαν	KΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ. . . . .	68	9084	ά. Ντακάρ 6)7
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ . . . . .	60	8493	έ. Βομβάρη 23)6	KΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	67	15355	έ. Μόντρεαλ 15)7
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ . . . . .	62	1948	έ. Καζαμπλάνκα 15)7	KΩΣΤΑΦΩΡΑ . . . . .	53	5921	ά. Λισασθώνα 8)7 διά Χάμπον ρόδος
ΚΑΠΤ. ΜΑ·Ι·ΚΑΛ . . . . .	62	9229	ά. Σιγκαπούρη 6)7 διά Κίναν	KΩΣΤΗΣ . . . . .	56	8474	ά. Κοατζακούλχος 2)7
ΚΑΣΣΕΑ . . . . .	51	2959	έις μεσογειακάς μεταφοράς	KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ . . . . .	54	4862	ά. Σουηδίες 23)5 διά Μίρι
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	53	5603	ά. Σάντος 15)7 διά Μπ. "Αύρες	KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ . . . . .	65	14088	ά. Φιλαδέλφειαν 17)7 Μόρεχεντ Σίτυ Σορέλ 17)7
ΚΑΣΤΡΑΚΙ . . . . .	71	9936	έ. Σιγκενί 13)7	KΛΕΙΔΑΣ . . . . .	56	10542	ά. Σάντος 17)7
ΚΑΤΕ Ν. Α. . . . .	65	18723	έ. Γιοκοχάμαν 22)6 διά Κορέλαν	KΛΙΔΑΗ ΗΡΑ . . . . .	56	8108	ά. Εσκούμινς 5)7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. . . . .	56	6334	έ. Αναστέραν 17)7 διά Α. Πλάτα	KΛΙΔΑΗ ΟΥΤΕ . . . . .	53	7645	ά. Αγ. Βικέντιον 16)7 Παρανάγκουα
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ . . . . .	64	4702	έ. 'Αμβούργον 11)7 διά Σάν Χουάν	KΛΙΔΑΗ ΟΥΤΕ . . . . .	54	22785	ά. Αγ. Βικέντιον 16)7 διά Σκίκντα
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ. . . . .	65	47434	έ. Ρας Τανόφρα 3)7 διά Γενόβαν	KΛΙΔΑΗ ΣΗΓΕΡΤΗΣ Μ. . . . .	47	2685	ά. Κων(πολιν) 7)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.) . . . . .	54	11647	έ. Χάμπον ρόδος 15)7	KΛΙΔΑΗ ΣΧΑΛΚ. . . . .	72	8972	ά. Παναμά 13)7 διά Ειρηνικόν
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	55	10682	έ. Νιούπορτ 16)7	KΛΙΔΑΗ ΔΑΛΩΝΙΔΑΣ Δ. . . . .	66	28776	ά. Νεύρα 8)7 διά Καναδά
ΚΑΤΡΙΝ . . . . .	58	11969	ά. Μπωμόντ 5)7 διά Τάμπα	KΛΙΔΑΗ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ . . . . .	65	15738	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)7 διά Ρόττερνταμ
				KΛΙΔΑΗ ΑΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. δ. . . . .	59	12773	ά. Πορτ 'Αλφρεντ 10)7 Κιουράσιο
				KΛΙΔΑΗ ΑΗΤΩ (δ.) . . . . .	53	12577	ά. Κοοΐ 7)7 διά Περσικόν
				KΛΙΔΑΗ ΑΙΒΟΡΝΟ . . . . .	52	4995	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)7
				KΛΙΔΗ . . . . .	64	4701	ά. 'Αμερέραν 30)6 διά Π. Λίμον



**magnus** HELLAS A.E.

ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΙΣ ΜΑΝΔΡΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ) ΤΟ 28<sup>ο</sup> ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ECONOMICS LAB INC. ΠΛΗΡΗΣ ΣΕΙΡΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΝ. ΧΗΜΙΚΑ ΔΙΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ, ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ, AIR CONDITIONING ΚΑΙ ΆΛΛΑ. ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ 477976 – 426798. ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 – TELEX 212465

ΛΙΑΗ Μ.	57	7110	δ. Μπρούνιμπουτελ 22)6 διά Καράτοι	ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19805	ε. Λός "Αντζελες 21)6	
ΛΙΑΙΚΑ	60	8562	α. Κορίτο 6)7 διά Κόμπε	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ε. Ν. "Ορλέανην 30)5	
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4439	εις Πειραιά από 28)5	ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	δ. Σιγκαπούρην 12)6 διά Γουαμπόκα	
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΑ.	51	6338	α. Τακοράτη 8)7 διά 'Αμδέρσαν	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ε. Λενίνγκραντ 21)6	
ΛΙΝΔΟΣ	62	10885	α. Ρίο Γκράντη 6)7 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΚΑ Λ.	68	36365	ε. Σεβέν "Αίλαντς 17)7	
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ε. Πόρτ Λινκούλ 19)7	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	α. Μιζουσίμιν 11)7 διά Τσουντζίν	
ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	59	2129	α. Νέαπολιν 18)7 διά Κόπερ	ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	α. Θεσσαλονίκην 3)7 διά Βόλον	
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4785	α. Ρόττερνταμ 19)7 διά Φορταλέτσα	ΜΑΡΑΠΙ	(δ.)	59	20827	α. Περσικόν 24)6 διά Λά Πλάτα
ΛΟΓΙΑΛ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ε. Τεργελότην 6)7	ΜΑΡΝΤ. ΕΞΠΟΡΤΕΡ	57	6079	δ. Τακόμα 3)7 διά Σίδνευ	
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	α. Λός "Αντζελες 11)7 διά Βανκούσθερ	ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΡΤΕΡ	58	6079	ε. Λεϊξ Σαΐν Φράνσις 13)7	
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Φελιστόδευ 6)7	ΜΑΡΝΤ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ	67	1170	ε. Γκάλφπορτ 13)7	
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	α. Τειναγκάτο 16)7 διά Σαγκάνη	ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ	61	6095	δ. Μπριμπαΐην 30)6 διά Τάπτα	
ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Ράς Τανόύρα 13)7	ΜΑΡΝΤ. ΡΗΦΕΡ	67	1170	ε. Μόντρεαλ 16)7 διά Κενόσα	
ΛΟΥΓΙΣ	54	6103	α. Τζεμπούτη 16)6 διά Σάντος	ΜΑΡΟΥΑΙΟ	60	19663	ε. Ρόττερνταμ 19)7	
ΛΟΥΚΑΣ Η.	72	14000	α. Γιοκοχάμα 18)7 διά Βανκούσθερ	ΜΑΡΟΥΑΙΟ Β.	50	1694	άργει εις Πειραιά από 25)1)71	
ΛΟΥΣΥ	57	7478	α. Σιγκαπούρην 7)6 διά Ρουμανίαν	ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	δ. Μπρούνιμπουτελ 16)7 διά Κίναν	
ΛΥΔΙΑ	57	4486	α. 'Αμδόργιον 18)7 διά Πειραιά	ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	ε. Τέμα 14)7	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	α. Μπάνιας 14)7 διά Κωνσταντζαν	ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ε. Γιουροπόρτ 8)7	
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	α. Φάλιμοι 10)7 διά 'Αρούμπα					
ΛΥΡΙΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	54	7701	α. Κιουρασάδο 14)7 (σημ. Κόπρου)					
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Κωνιάπολιν 14)7	ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ (δ.)	59	20674	δ. Παναμά 16)7	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	70	2867	δ. Κωνσταντινούπολιν 12)7	ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	δ. Ρόττερνταμ 13)7 διά "Ιμπιγχαμ	
ΜΑΙ' ΕΡΑ (δ.)	58	21291	α. 'Αμδόργιον 3)7 διά Πειραιών	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Σάντος 9)7 διά 'Αμπατάν	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	α. Τοιμάτα 10)7 διά 'Οίτα	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Σάντος 12)6	
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Δάνταιχ 14)7	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ε. Τεμπλαντόρα 17)7 διά ΗΠΑ	
ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Νάρδιας 18)7 διά Κάρδιφ	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΑ. δ.	65	32168	ε. Φλαδέλφειαν 16)7 διά Π. 'Ορντάς	
ΜΑΙΡΗ ΣΥΑΛ.	60	12091	α. Σιγκαπούρην 27)6 διά Κόμπε	ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ε. 'Αγ. Φραγκίσκον 12)7	
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	α. Πορτ Τζέρομ 16)7 Στενούγκουντ	ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ε. Βανκούσθερ 26)6	
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Νιούσπορτ 14)7	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	α. Κολούμπια ρίθερ 16)7 "Ινδονησίαν	
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	α. Μάλταν 8)7 διά Λατάκια	ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	α. Σορλή 28)6 διά Μόντρεαλ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	α. Πειραιών 5)7 διά Λιθερπούλ	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	α. Ν. Ορλέανη 14)7 διά 'Αμδόργιον	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	όποια παραλαβήν	ΜΕΛΙΔΑΛΛΑ	52	1699	α. Κοπεγχάγην 9)7 διά Πειραιά	
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	δ. Ν. "Ορλέανην 7)7 διά Σαλβαδόρ	ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	α. Κέιπ Τάουν 13)7 διά 'Αγγλιαν	
ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	εις Τσαταγκόκη από 11)5	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Τσαγκουαράμας 11)7 Ντεμεράρα	
ΜΑΝΕΣ	55	8526	α. Σιγκαπούρην 13)7 διά 'Ασσαμπ	ΜΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	47	1700	α. Τούκο 14)7 διά Λιθόνη	
ΜΑΝΗ	57	10044	ε. Σμύρνην 3)7	ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	δ. Παναμά 17)7 διά 'Αρούμπα	
ΜΑΝΘΟΣ Μ.	58	1591	ε. Μασσαλίαν 14)7	ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ε. Λός "Αντζελες 11)7	
ΜΑΝΝΑ	71	16004	α. Ν. "Ορλέανη 17)7 διά Μόρπιλ	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17840	α. Ωκλαντ 16)7 διά Μαυρυκανούτ	
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	51	11022	α. Πειραιών 14)7 διά 'Ισθμιαν					
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ε. Πειραιά 16)7					
ΜΑΝΤΟ V (δ.)	72	17432	δ. Παναμά 17)7 διά Ειρηνικόν					
ΜΑΝΩΛΗΣ	50	3912	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	α. "Ειδέν 10)7 διά Νεάπολιν					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	α. Σιδήνα 13)7 διά 'Ελλάδα					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	α. Κομπε 13)7 διά Σιγκαπούρην					
ΜΑΡΓΑΡΕΤ	53	3334	α. Θεόνταν 15)7 διά Μπέλεμ					
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	49	4311	α. Λός Πλάμας 11)7 διά Ρίο Γκράντε					
ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	α. Βρέμην 19)6					
ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	α. Γένοβαν 17)7					
ΜΑΡΙ	58	4219	α. Βρέμην 17)7					
ΜΑΡΙ ΧΑΝΑΡΗ	66	18569	α. Γιοκοχάμαν 17)7					
ΜΑΡΙΑ	62	9455	ε. Ντάρ ές Σαλάν 7)7					
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Γιοκοχάμαν 14)7					
ΜΑΡΙΑ III	53	825	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΜΑΡΙΑ B.	55	3597	ε. Αστόντε 2)7					
ΜΑΡΙΑ E. (δ.)	52	10607	ε. Μπ. Άρρες 14)7					
ΜΑΡΙΑ K.	70	9069	ε. Σλουσική 14)7					
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13600	δ. Κωνιάπολιν 4)6 διά Κωνσταντζαν					
ΜΑΡΙΑ ΣΥΑΛ.	67	9365	α. Κακογκάδα 9)7 διά Πειραιών					
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	εις Γιοκοχάμαν από 23)5					
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	α. "Αλεξανδρειαν 9)7 διά Πειραιά					
ΜΑΡΙΑΝΗ Κ. (δ.)	59	12939	α. Χάμπτον ρόδες 18)7					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σάρχον 15)7 διά Πόρτ ντε Μπούχ					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ε. Σάν Βισέντε 13)7					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	11229	α. Μομπάρα 9)7 διά Μεξικό					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	50	16485	α. Πειραιών 16)7 διά Σιδώνα					
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.)	55	13095	α. Τζακονθιλ 9)7 διά 'Αρούμπα					
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	δ. Παναμά 14)6 διά Κολον					
ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	α. "Ειδόμιασθ 6)7 διά Χάμπλτον					
ΜΑΡΙΓΩ ΤΕΜΕΛΟΥ	68	10016	α. Κολούμπια ρίθερ 8)7 διά 'Ιαπωνιαν					
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	όποια παραλαβήν					
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ε. Μπάτα Μπλάνκα 14)7					
ΜΑΡΙΕΑ	55	5118	δ. Θέρανταικ "Αίλ 15)7 Συγκαπούρην					
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	δ. Παναμά 13)7 διά 'Ιντισόν					
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	δ. Ντάρμπαν 5)7 διά Μπάσαρν					
ΜΑΡΙΕΝΑ M. (δ.)	53	15789	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14800	ε. Κάρδιμαν 14)7					
ΜΑΡΙΝΑ	56	6907	εις 'Αμδόργιον από 9)4					
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ε. "Ωλημπαν (Δ.Α.) 13)7					

# FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

## REPRESENTATIVES FOR

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

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

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO

503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740

SAN PEDRO, CALIF. 90731

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

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

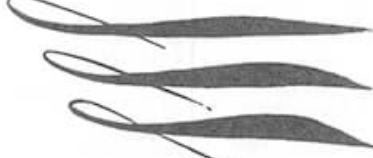
MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

ΜΙΝΙ ΑΕΝΣ . . . . .	71	1562	ά. Σγυκαπούρην 11)7 δι' Ιαπωνίαν	ΝΟΠΑΛ ΛΑΚΙΜΟΣ . . . . .	63	7280	έ. Ταμπίκο 14)7
ΜΙΝΙ ΑΕΩ . . . . .	70	1591	έ. Βηρυτόν 17)7	ΝΟΡΔΑΝΤΕΡ . . . . .	51	2352	δ. Μπέλεμ 18)7 διά Λίθερπου.
ΜΙΝΙ ΑΗ . . . . .	71	1562	έ. Σιμίζουν 15)7	ΝΟΡΔΛΟΡ . . . . .	48	2462	ε. Ραβέναν 10)7
ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ . . . . .	70	1592	είς μεταφοράς Φόρτ Πήρς	ΝΟΡΑΜΑΡΚ . . . . .	51	2758	ά. Χάρηη 15)7 διά Ντακάρ.
ΜΙΝΙ ΑΗΝΤ . . . . .	70	1592	έ. Κων(υπολ) 16)7	ΝΟΡΑΠΑΡΤΝΕΡ . . . . .	51	3917	ά. "Αγ. Βικέντιον 13)7 δι' Αμαζόνας
ΜΙΝΙ ΑΗΦ . . . . .	71	1584	ά. Τόκιο 4)9 διά Γιοκοχάμαν	ΝΟΡΑΧΑΙΝΤ . . . . .	48	2401	έ. Ντακάρ 15)7
ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ . . . . .	72	1580	ά. Γιοκοχάμαν 22)6 διά Κελλάγκ	ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ . . . . .	60	10235	ά. Μόμπιλ 2)7 διά Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΑΙΔΑΚ . . . . .	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ . . . . .	57	10904	έ. Κοσταζακόλκος 30)6
ΜΙΝΙ ΑΙΔΑ . . . . .	70	1590	ά. Σγυκαπούρην 11)7	ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ . . . . .	58	10662	έ. Μπιζέρτα 18)7
ΜΙΝΙ ΑΙΜΙΤ . . . . .	71	1563	ά. Γιάπ 8)6 διά Νταντιάνας	ΝΟΡΘ ΚΙΚ . . . . .	66	25820	δ. Μονρόβια 7)7 διά Ρουμανίαν
ΜΙΝΙ ΑΙΜΠΡΑ . . . . .	70	1592	ά. Μπράουνσβιλ 10)7 διά Γκουάρα	ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.) . . . . .	59	12390	έ. Μπαντάρ Μαχάρ 15)7
ΜΙΝΙ ΑΙΝΚ . . . . .	71	1592	έ. Μασσαλίαν 17)7	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ . . . . .	59	8646	ά. Πόρτ Αρθουρ 30)6 διά Ρόττερν.
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ . . . . .	71	1562	έ. Ν. "Ορλέανην 14)7	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ . . . . .	58	8639	έ. Ριο Γκράντε 9)7 διά Βάριναν
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤΟ . . . . .	71	1564	έ. Ντεμεράρα 13)7	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ . . . . .	61	15092	έ. Βεραρκόρις 12)7
ΜΙΝΙ ΑΙΦΤ . . . . .	70	1582	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ . . . . .	64	6548	έ. Ν. "Υόρκην 17)7
ΜΙΝΙ ΑΟΒ . . . . .	72	1564	ά. Σγυκαπούρην 11)7 δι' Ιαπωνίαν	ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ . . . . .	62	15110	έ. Μπ. "Άρες 12)7
ΜΙΝΙ ΑΟΓΚ . . . . .	71	1563	ά. Κόπτη 17)7 διά Μασάν	ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙΤ . . . . .	59	12256	ά. Βρέμην 16)7 διά Λομπίτο
ΜΙΝΙ ΑΟΟΨ . . . . .	71	1563	ά. Σγυκαπούρην 12)7 δι' Ιαπωνίαν	ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ . . . . .	54	4487	έ. "Αμπούσων 15)7 διά Βιτρότον
ΜΙΝΙ ΑΟΡΝΤ . . . . .	69	1565	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΑΡΑ . . . . .	53	4234	ε. Πειραιά 17)7 δι' Ισπανίαν
ΜΙΝΙ ΑΟΡΥ . . . . .	71	1598	έ. Ν. "Ορλέανη 24)6	ΝΤΑΥ ΝΑΜΙΚ ΚΟΛ . . . . .	65	32060	δ. Γιεραλτάρ 17)7 διά άργος
ΜΙΝΙ ΑΟΤ . . . . .	71	1584	ά. Μπαρμάτανος 16)7 διά ΗΠΑ	ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΔΑ . . . . .	57	5176	ά. Χιούστον 11)7 διά Ματαντί
ΜΙΝΙ ΑΟΤΖΙΚ . . . . .	70	1592	έ. Μόρεχεντ Σιτού 7)7	ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ . . . . .	61	13198	ά. Κρίστιας "Άλι 17)7 διά Λύτελτον
ΜΙΝΙ ΑΟΤΟΥΣ . . . . .	70	1591	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ . . . . .	63	13751	έ. Τάιν 12)7
ΜΙΝΙ ΑΟΥΞ . . . . .	71	1594	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΑ. δ. . . . .	64	31040	ά. Μπόννη 15)7 διά Λίθερπουλ
ΜΙΝΙ ΑΩ . . . . .	71	1594	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΗΦΕΝΤΙΕΡ ΚΟΑ. δ. . . . .	55	8821	α. "Αντεν 16)7 διά Περσικόν
ΜΙΝΙ ΑΩΝΤ . . . . .	70	1592	έ. Βενετίαν 16)7	ΝΤΙΝΟΣ Μ. . . . .	56	8159	δ. Παναμά 14)7
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ . . . . .	70	1584	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ . . . . .	52	9210	έ. Ρότερνταμ 16)7
ΜΙΝΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	57	8889	έ. Μόμπιλ 17)7	ΝΤΟΛΛΥ . . . . .	55	3266	ά. Μασσαλίαν 17)7 Πόρτ ντ. Μπούκ
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	66	22241	ά. Μουστούρη 20)5 διά Λ. "Αντζελες	ΝΤΟΜΙΝΑ . . . . .	54	8063	ά. Ντώμπραν 10)7 διά Σατίγκον
ΜΙΧΑΗΑ Ε . . . . .	56	8905	ά. Ριο Γκράντε 11)7 διά Γένοβαν	ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	57	7285	ά. Μόντεραλ 17)7
ΜΙΧΑΗΑ Κ . . . . .	56	8046	ά. Βαρκελάνη 11)7 διά Λέγκορ	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΝΙΟΥ . . . . .	69	9072	ά. Μουστούρη 3)7 διά Βανκούμπερ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ. . . . .	71	124009	ά. Γιεραλτάρ 14)7 διά Περσικόν	ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ . . . . .	70	18662	έ. Ντουλούθ 11)7
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) . . . . .	58	22129	ά. Ράς Τανόρα 22)6	ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ . . . . .	59	13381	δ. Παναμά 8)7 διά Βραζιλίαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	68	23067	ά. Κερπέκ 10)7 δι' Ιταλίαν	ΝΤΟΡΙΚ ΦΑΕΙΜ . . . . .	72	16300	έ. Γένοβαν 15)7
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.) . . . . .	57	12317	είς Σαθάναν ἀπό 15)5	ΝΤΩΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚ. δ. . . . .	65	25476	ε. Πειραιά 12)7
ΜΙΧΑΗΑΣ Κ . . . . .	61	2535	ά. Πόρτ φρ. Σπαίνη 13)7 Βραζιλίαν	ΣΕΝΗ . . . . .	55	1965	ά. Ντακάρ 12)7 διά Μωρίσιος
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ . . . . .	61	12662	έ. Γιοκούμαν 16)7	ΟΔΥΣΣΕΥΣ . . . . .	50	2059	ά. Ντράμψιν 13)7 διά Πειραιᾶ
ΜΙΟΛΤΟΒΑ . . . . .	71	9101	ά. Βοστόνη 25)6	ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν) . . . . .	73	76000	ά. Ράς Τανόρα 29)6 Σάο Σεμπαστάο
ΜΟΜΠΙΑΤΙΑ (δ.) . . . . .	69	47958	ά. Ντάρμπαν 18)7 διά Περσικόν	ΟΘΩΝ . . . . .	57	9448	ά. Πειραιά 17)7 δι' Αλβανίαν
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) . . . . .	73	60900	είς Ίννοσίμα ύπό συμπλήρωσιν	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ . . . . .	62	11376	ά. Αμαγκασάκι 11)7 δι' Αυστραλίαν
ΜΟΝΙΚΑ Σ . . . . .	52	1950	ά. Συγκειτερέζαν 2)7 Κουάντονοου	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ . . . . .	66	22490	ε. Ραβέναν 12)7
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ . . . . .	54	4784	ά. Σάντος 15)7 διά Μπ. "Άρες	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΑΙΕΝΤΙΣΤ . . . . .	61	12784	ά. Σαιν Κρουά 30)6 διά Καρμόδ
ΜΟΣΚΑ . . . . .	57	2926	έ. Πειραιά 10)7	ΟΓΑ (δ.) . . . . .	54	12551	έ. Πειραιά 5)7
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΑΙΦ . . . . .	58	3724	ά. Χόγκ Κόγκ 6)6 διά Χούκ Μπαϊη	ΟΓΑ . . . . .	45	2095	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΝΙΓΚΑΡ ΠΟΛΥΞ . . . . .	58	8348	ά. Τσιταγκόκ 13)7 διά Τσάλνα	ΟΛΛΑΝΙΑ . . . . .	56	4380	δ. Γιεραλτάρ 13)7 δι' ΗΠΑ
ΜΠΑΡΙΝΓΚ . . . . .	56	6982	ά. Βομβάνη 3)7	ΟΛΥΜΠΙΑΚ (ὑπερωκ.) . . . . .	53	17434	ά. Σαιν Τόμας 18)7
ΜΠΑΡΜΑ . . . . .	56	4048	ά. Κων(υπολ) 11)7 διά Τεκιρνάγ	ΟΛΥΜΠΙΑ . . . . .	63	1196	ά. "Αιδεύδηγον 9)7 διά Μπαγιόν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ . . . . .	55	10013	ά. Σλουσίκι 12)7	ΟΛΥΜΠΙΑΣ . . . . .	55	4037	ά. "Ισκεντερόν 6)7 διά Μεροίνα
ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) . . . . .	57	12200	ά. Σγυκαπούρην 30)6 διά Γκουάμ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.) . . . . .	69	109579	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΡΟΥ ΜΕΝΤ . . . . .	62	5218	ά. Βιρτούσιον 13)7 διά Πειραιᾶ	ΟΛΥΜΠΙΑ . . . . .	72	12111	ά. Κόριτα 13)6 διά Τόκιο
ΜΠΑΡΟΥΜΑΟΥΘ . . . . .	57	27990	ά. Βανκούσθερ 16)6 διά Κίναν	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ . . . . .	53	1887	δ. Κων(υπολ) 3)7 διά Κωνοτάντζαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	56	10541	ά. Ν. "Ορλέανην 27)6	ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛ. (δ.) . . . . .	54	17888	έ. Σγυκαπούρην ρόδος 14)6
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ . . . . .	53	2756	ά. Σάντος 17)7 διά Μαΐδιμ	ΟΡΕΣΤΙΑ . . . . .	52	12110	ά. Σεμπρούγκη 1)7 διά Νταμάμη
ΜΠΟΥΡΝΑ ΤΖΕΙΝΤ δ. . . . .	51	10203	είς Καράποτο 1)4 (έπισκευα)	ΟΡΦΕΥΣ . . . . .	56	9942	ά. Μίκης 1)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ . . . . .	45	3450	είς Μπέλεμ από 31)5	ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ . . . . .	65	43921	έ. Σγυκαπούρην 2)7 δι' Αγγλίαν
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ . . . . .	51	6022	ά. Αιμέροναν 13)7 διά Φλωνιγκ	ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	65	18451	ά. Ν. "Ορλέανην 13)7 διά Ρότερνταμ
ΜΥΚΗΝΑΙ II . . . . .	54	5240	ά. Πειραιά 28)6 διά Κωνοτάντζαν	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	61	16622	ά. Ντούθερ 3)7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΥΡΙΝΙΑ Δ . . . . .	49	9025	άργει είς Πειραιά από 19)269	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ . . . . .	61	10966	ά. Ντούνεντ 18)7 διά Μπαλάφ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.) . . . . .	47	9957	άργει είς Πειραιά από 5)11)70	ΟΥΛΑΓΚΑ . . . . .	66	3941	ά. Αμπετζάν 6)7 διά Βαλενθία
ΜΥΡΤΙΔΩΤΙΣΣΑ . . . . .	57	9345	έ. Κόμπη 18)7	ΟΥΛΑΓΚΑ . . . . .	55	3944	ά. Τέμα 16)7 διά Λομπίτο
ΜΥΣΩΝ . . . . .	51	4029	ά. Λα Πολίς 11)7 διά Ντακάρ	ΟΥΜΠΕΝΑ . . . . .	56	4966	ά. Λισσαδών 3)7 διά Ντουάλα
ΜΩΡΗΑΣ . . . . .	53	6811	έ. Τέα 18)7	ΟΥΡΑΝΙΑ . . . . .	53	4069	ά. Σέτα 7)7 διά Λά Γκουάρια
Μ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) . . . . .	58	13152	ά. Ταματάβε 5)7 διά Λάς Πάλμας	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ . . . . .	63	15377	ά. Μπ. "Άρες 5)7 διά Λισσαδώνα
Μ. ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	59	11299	ά. Γιοκούμαν 14)7 διά Μιγκάτα	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ . . . . .	49	1697	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΑΣΜΑΣ ΑΙΓΑΛ . . . . .	50	5326	ά. Λας Πάλμας 14)6 δι' Ινδίαν	ΠΑΙΑΝ . . . . .	60	9317	ά. Κόλούμπια ρίθερ 15)7
ΜΑΝΑΓΙΑ ΑΙΓΑΛΙΟΝΤΕΡ . . . . .	57	16452	ά. Μόζι 11)7 δι' Αΐδι	ΠΑΙΑΝΙΚΟΝ (δ.) . . . . .	58	23607	δ. Κων(υπολ) 15)7 διά Νοβορασίου
ΜΑΝΑΓΙΑ ΤΥΧΗ . . . . .	58	12624	ά. Βαλτιμόρην 10)7 δι' Αρούμπα	ΠΑΙΑΝΙΡΗ (δ.) . . . . .	53	11309	έ. ΕΠΩΛΗΘΗ πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΜΑΝΑΓΙΑ ΤΥΧΗ . . . . .	54	3534	ά. Συμπεντίνη 15)7 διά Κέρκυραν	ΠΑΙΑΛΑ . . . . .	47	6702	ά. Καντίζ 15)7 διά Ντουάλα
ΜΕΔΙ (δ.) . . . . .	55	20678	ά. Πειραιά 8)7 διά Βιρυτόν	ΠΑΙΑΜΥΡΑ . . . . .	58	5720	ά. Μουτσούρη 3)6 διά Κορέαν
ΜΕΩΤΗΣ . . . . .	71	9082	έ. Μπ. "Άρες 14)7	ΠΑΙΑΝΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ . . . . .	73	9000	ά. Σάντερλαντ 19)7 διά Κοκιαί
ΜΕΠΤΟΥΝ . . . . .	54	7968	ά. Ντρωπάνη 10)7 διά Σαγκάνη	ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.) . . . . .	56	16250	μετωνομάσθιμ «ΑΣΤΡΟ»
ΜΕΡΙΝΑ . . . . .	63	1196	ήσε: ΟΛΥΜΠΙΑ ως μετωνομάσθιμη	ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	51	5170	ά. Βοιμάνη 15)7 διά Ντιρμπαν
ΜΕΣΤΩΡ . . . . .	68	25755	έ. Γιοκούμαν 15)7	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ . . . . .	52	1295	ά. Αιμέρον 22)6 διά Βόλων
ΜΕΣΤΩΡ . . . . .	48	3286	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΓΙΑ Μ . . . . .	44	2872	έ. Κείτ Τάουν 9)7
ΜΕΦΟΣ . . . . .	56	5611	ά. Παναμά 17)7 διά Π. Σομδάζα	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ . . . . .	57	10508	άργει είς Πόλων από 28)6)71
ΜΕΦΟΣ II . . . . .	71	9093	έ. Παναμά 2)7	ΠΑΝΑΓΙΑ Π . . . . .	47	2576	ά. Ν. "Ορλέανη 17) διά Πολωνίαν
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.) . . . . .	60	25471	έ. Βομβάνη 15)7	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ . . . . .	39	2456	ά. Μπάρρου 11)7 δι' Αρχάγγελον
ΝΗΡΗΣ . . . . .	71	9426	ά. Ήσος Λόντον 18)7 δι' Ιαπωνίαν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	55	10135	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ . . . . .	53	4968	έ. Παραλόβην 17)7 διά Κελλανέργκευτη	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ . . . . .	57	10493	ά. Μουτσούρη 3)6 διά Βόρεο
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΑ . . . . .	53	9803	ά. Ήγυελ 17)7	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ . . . . .	58	9367	ά. Κακ

ΠΕΛΟΨ	59	1863	ά. Αμεδούργον 17)9 διά Σμύρνην	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	58	20750	ά. Σιγκαπούρην 17)7 διά Περσικόν
ΠΕΝΤΕΑΘ (δ.)	59	23607	ά. Ν. Ύόρκην 14)7 διά Κιουρασάο	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Ντόρμπαν 12)7 διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	έ. Δουνκέρκην 5)7	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	71	5764	έ. Ντουάλα 4)7
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. μητ.	55	17999	έ. Ταραστάδε 15)7	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	52	1746	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8978	έ. Λόδς "Αντζέλες 17)7	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	58	9104	έ. Ροζάριο 8)7
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	58	8466	έ. Λομπίτο 13)7	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ά. Πούλα 11)7 διά Τεργέστην
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	δ. Μπρούνσμπουτελ 27)6 διά Γέδυνα	ΣΑΝΔΑΡΙΝΑ	53	2873	έ. Ίαγκα 17)7
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	α. Γκότεμπουρχ 13)7 διά Ούλοῦ	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Γιεραλτάρ 15)7 διά Ντακάρ
ΠΕΡΣΑ ΑΥΓΙΑ	58	2667	δ. Αμεδέρσαν 18)7 διά Σκίκνα	ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	57	10376	δ. Παναμά 15)7 διά Ειρηνικόν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	δ. Χάμπτον ρόδς 9)7 διά 'Αρούμπα	ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Βανκούμπερ 22)6 διά Ινδίαν
ΠΕΤΙΓΚΟ	65	22118	έ. "Εμέν 14)7	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	9000	δ. Παναμά 5)7 διά Βαλένθια
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	52	16083	έ. Ρότερτραν 15)7	ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	43	3466	ά. Λισσαδώνα 1)6 διά 'Αμερέρσαν
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	51	14538	έ. Πειραιά 9)7	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	58	10397	ί. Πόρτ Κελαγκ 15)6
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	45	10375	έ. Πειραιά 15)7	ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά. Ρειρ 17)7 διά Μασέλιο
ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	α. Τής 15)7 διά Μεσούγειον	ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	48	5957	έ. 'Αμεδούργον άπό 30)4)71
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	δ. Γιεραλτάρ 11)7 διά Μπάνιας				
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ά. Καζαμπλάνα 17)7 διά Σκίκνα	ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	52	4615	"Ιε: ΑΘΑΛΛΙΚΟΛΑΣ ώς μετανομ.
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ά. Πειραιά 14)7 διά Βρέμην	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά. Φιλαδέλφειαν 13)7
ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	δ. Γιεραλτάρ 15)7	ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ά. Κοκούρα 2)7 διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ά. Ρότερτραν 18)7 διά Μεσούγειον	ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	73	9100	ά. Αμεδούργον 13)7 διά ΗΠΑ
ΠΕΤΡΟΛΑ XIV (δ.)	41	3404	είς Σαουθάμπτον (έπισκευα)	ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Φρίτσουν 15)7 διά Γάνδην
ΠΕΤΡΟΛΑ XV (δ.)	62	1980	δ. Μπρούνσμπουτελ 25)6	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Ν. Όρλεάνη 19)6 διά Μπαχρέν
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ (δ.)	59	2149	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	έ. 'Αμεδούργον 18)7
ΠΕΤΡΟΛΑΣΦΑΛ (δ.)	52	2928	ύπο παραλαβήν	ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	58	10391	ά. Βούματην 15)7 διά Καλκούτταν
ΠΕΤΡΟΛΑΣΦΑΛ II (δ.)	52	2235	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΙΚ	72	16604	ά. Κόμπη 14)7 διά "Ιλιγκαν
ΠΕΤΡΟΣ	46	4119	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	δ. Παναμά 9)7 διά Κουτούκο
Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	58	20592	ά. Ρίο "Ιανέριο 27)6 διά Περσικόν	ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	θεούνην 6)7
ΠΗΛΑΕΑΣ	69	10016	δ. Παναμά 28)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. 'Αλεξάνδρειαν 5)7 διά Μήλον
ΠΗΛΑΕΥΣ	50	2282	έ. Πειραιά 13)7	ΣΑΣ Α	40	5360	ά. 'Αλεξάνδρειαν 10)7
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	58	23607	έ. Χάλιφα 16)7	ΣΕΝΕΓΚΑΛ	47	1835	ί. Τέμα 22)6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ά. Νακάλα 16)7 διά Μομπάσα	ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	δ. Παναμά 5)7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	έ. Πειραιά 1)7	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	50	8201	ά. Αμπεράρα 3)7 διά Κόλυτιγκ
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	δ. Παναμά 23)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9590	ά. Χούστον 12)7
ΠΗΝΑΡ	72	20045	ά. Ρότερτραν 16)7 διά Κίναν	ΣΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	59	11545	ά. Ντακάρ 25)6 διά Νουακότ
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ά. Ρίο Γκράντε 12)7	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9884	έ. Λόδς "Αντζέλες 18)7
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ά. Οταρού 9)7 διά Πειραιά	ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ'	50	2774	έ. Καράτσι από 1)1
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	10736	δ. Ρίο Γκράντε 23)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ	52	11206	ά. Λουέλα 12)7 διά Κοθαρχάρ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	13631	ά. Ρότερτραν 16)7 διά Κίναν	ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	δ. Μπρούνσμπουτελ 8)7 διά Στεττίνον
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ά. Γιοκοχάμαν 1)7 διά Χοινάκυ	ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13150	δ. Κωνυπολίν 27)6 διά Κίναν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Οζάκαν 17)7 διά Ναγκόκια	ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	10010	ά. Τάουνοβιλ 16)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΜ	72	3500	ά. Αντόντον 9)7 διά Χάρφα	ΣΗ ΣΑΛΑΛΕΝΤΖΕΡ	51	3904	έ. Τάγκε 17)7
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Κουναταμάσο 14)6 διά Σαγκάνην	ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Ντακάρ 8)7 διά Ήταίρεν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3551	έ. Αντόντον 6)7 διά Χοινάκυ	ΣΗΜΕΙΤ ΚΙΓΚ	73	2500	τις Φρέντρικοταν ύπο συμπλήρωσιν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Πειραιά 27)6 διά Ταϊγκάτιο	ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ά. Φιλαδέλφειαν 11)7 διά Μπέλφαστ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9400	ά. Σάντος 17)7 διά Παρανάγκουα	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	58	11452	ά. Τάνι 3)7 διά Μουρμάνστ
ΠΙΑΤΑΝΑ	54	1908	έ. Απαπα(λ)άγκος 20)6	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. Σιγκαπούρην 17)7 διά Εύρωπην
ΠΙΑΤΩΝ	59	8929	έ. Τοιταγκόδη 12)6	ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	51	2684	ά. Πενάγη 3)7 διά Γουαμπά
ΠΙΑΕΙΣ	63	10736	ά. Ζαμπόγκα 2)7 διά Κόντινεντ	ΣΙΑΒΕΡ ΛΕΙΚ	58	10974	ά. Ρίο "Ιανέριο 13)7 διά Γκιζόν
ΠΙΑΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	ά. Κιουρασάο 12)7 διά ΗΠΑ	ΣΙΑΒΕΡ ΝΙΩΝ	54	6635	ά. Μορμουγκάδο 4)7
ΠΙΟΥΘΗΝ	53	8647	ά. Παρανάγκουα 11)7	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Κουναταμάσο 14)7 διά Χοινάκυ
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΑΟΚ	54	12752	δ. Γιεραλτάρ 29)6 διά "Αγ. Λαυρέντιον	ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	δ. Παναμά 11)7 διά Λοιδίνον
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	έ. Ρίο Γκράντε 29)6	ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	52	4847	ά. Χιροχάτα 12)6 διά Χοινάκυ
ΠΟΛΟΥΧΟΥ	61	9956	ά. Αγ. Φραγκίσκον 1)7 διά Κίναν	ΣΙΜΟΣ	43	7275	έ. Σετουμπάλ άπο 24)8)72
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ά. Μπράκε 13)7 διά Μεσούγειον	ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ	49	4825	έ. Πειραιά 9)7
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Π. Αλέγκρε 10)7 διά Ταραγκόνα	ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Κολμπο 14)7 διά Περσικόν
ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ά. Αγ. Φραγκίσκον 10)7 διά Λαπάπετε	ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά. Τόκιο 8)7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	57	9797	ά. Χάρπατον ρόδς 7)5 διά Βραζίλιαν	ΣΙΣΣΥ	54	1832	ά. Μπαντάρ Σαπούρη 8)7
ΠΟΛΥΓΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ά. Χάρπατον ρόδς 7)5 διά Βραζίλιαν	ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ά. Παναμά 11)7
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ά. Αγ. Φραγκίσκον 14)7 διά Γοκοχ.	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά Μπ. Αθέρες
ΠΟΝΓΚΑΛ	64	3902	ά. Ναγκόκιαν 17)7 διά Χακάτα	ΣΚΑΠΑΙΟΥΝΤ (δ.)	53	3899	ά. Σικάριο 6)7
ΠΟΠΗ	38	2562	ά. Κωνατάντζεν 5)7 διά Κωνατάντζεν	ΣΚΑΠΑΙΕΙΚ	53	22566	έ. Σιγκαπούρην 16)7 διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ	53	1365	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΚΑΠΙΜΠΕΙ' (δ.)	60	12927	δ. Γιεραλτάρ 15)7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΚΑΠΙΜΠΡΗΖ	71	9085	έ. Πειραιά 16)7
ΠΟΥΚΟΥ	72	18900	ά. Πόρτ Ελίζαμπεθ 9)7 Λισσαδώνα	ΣΚΑΠΙΡΒΕΡ (δ.)	57	11978	ά. Γιοκοχάμαν 10)7 διά Σαγκάνη
ΠΡΑΙΝΤ ΟΦ ΚΑΝΤΙΑ	57	1739	ά. Λοιδόνιον 12)7 διά 'Ανατόντ	ΣΚΑΠΡΟΟΥΝΤ (δ.)	48	11502	ά. Σάροφ 14)7
ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20529	ά. Βακαγιάμα 26)6 διά Βανκούμπερ	ΣΚΑΠΙΧΑΛΑ	61	12012	ά. Ρότερτραν 18)7 διά Χάρηρην
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. 'Αμπερσαν 4)7 διά Λάγκουάρα	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	έ. Σάντος 16)7
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Ράς Τανόρι 15)7	ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΙΓΚ. ΣΩΦΙΑ (δ.)	59	43373	ά. Ε' Εκραβάς ρίθρες 8)7 διά Πόρτλαταν Με	ΣΚΛΕΡΙΟΝ	69	9057	έ. Καλκούτταν 10)7
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	έ. Πειραιά 14)7	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	έ. Ρίο "Ιανέριο 13)7
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Βανκούμπερ 19)6 διά Κίναν	ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Ν. Όρλεάνη 27)6 διά Ιατλίαν
ΠΡΟΣΕΤΟΣ	59	8401	ά. Βανκούμπερ 26)6 διά 'Ινδιαν	ΣΚΥΤΩΝ	60	10067	έ. Σάντος 22)6
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Μοντεβίδεο 13)7	ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΙ	57	4403	έ. Σιγκαπούρη ράδης 15)7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Χιούστον 14)5	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Ντρώπιαν 1)7 διά Βραζίλιαν
ΠΡΟΟΔΟΣ	43	4419	ά. Βιερόπολης 6)7 διά Πειραιά	ΣΟΥΖΑΝ	65	23241	ά. Ν. Όρλεάνη 15)7 διά Π. Ροάδες
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	δ. Γιεραλτάρ 17)7 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Λίβερπουλ 14)7 διά Π. Καρτιέ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	44	2088	έ. Θεοσινήκην 10)7	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Σιγκαπούρην 13)7 διά Μομπάσα
ΠΡΟΣΩ	68	34640	δ. Ντόρερπ 1)7	ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά. Λίβανον 27)5 διά Λιθόνην
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	50	42202	ύπο παραλαβήν	ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Τενέριφην 11)7 διά Λάς Πάλμας
ΠΤΟΛΕΑΙΜΑΣ	62	2372	δ. Μπρούνσμπουτελ 14)7 διά Πολωνίαν	ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3000	έ. Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν
ΠΩΛΙΝΑ	53	2379	ά. Χάρφα 11)7 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΟΦΙΑ ΚΟΑΟΚ.	62	14622	ά. Κωνατάν 18)6 διά Σάντος
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	51	6724	ά. Ντρόμπαν 28)6 διά Μπαγκούκ	ΣΠΑΛΛ. ΚΑΠΤΑΙΝ	56	5720	ά. Βανανία 14)7 διά Σάντος
ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	έ. Γένοβαν 13)7	ΣΠΑΡΤΑ	51	8684	έ. Αμδούργον 12)7 διά Βερακρούδ
ΡΕΑ	71	9025	έ. Θρήβες 7)7	ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	50	9959	έ. Τζακάρτα όπο 24)4
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ά. Σετουμπάλ 14)7 διά Χάρηρην	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	έ. Μόμπιλ 4)7
ΡΕΖΟΛΟΥΝΤ ΚΟΑΟΚ. δ.	58	13093	ά. Φαλέου 12)7 διά Πειραιά	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	έ. Σικάριο 11)8
ΡΕΝΑ Κ.	55	8902	ά. Οζάκαν 6)7 διά Βανκούμπερ	ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	έ. Βοιμάνη 11)7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	έ. Πόρτ Καρτιέ 18)7				

ΣΠΙΛΑΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	2794	ά. Αμπτζέν 8)7	ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	ε. Γκάλβεστον 29)6
ΣΠΙΛΑΥ ΡΑΝΝΕΡ	66	2432	ά. Τενερίφην 24)6 διά Ντακάρ είς Μ. "Ορλέανην από 4)5	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	προσήρ. είς 05.43 Ν. - 106.37 Α. 15)7
ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	δ. Φρήμαντ 17)7 διά Περσικόν	ΤΡΙΤΩΝ	72	16608	δ. Γιβραλτάρ 5)7 διά Κόλ. Μεσικού
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	δ. Παναμά 14)7	ΤΡΙΤΩΝ	55	6595	εις Πόλον από 2)10)72 (ΕΠΩΛ.)
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 14)7	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛ.	δ. 63	31831	ά. Ράς Τανούρα 11)7
ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.	58	12459	ά. Αμπτερνταμ 10)7 διά Ν. "Υόρκην	ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	ά. Περσικόν 29)6 διά Γαλλίαν
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΝΤΖΙ (δ.)	58	13409	έ. Τής 17)7	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	.. 64	52868	έ. Τρίνινταν 6)7
ΣΤΟΥΜΠΕΝΧΟΥΚ	64	4281	έ. Δουνκέρκην 12)7	ΤΥΧΗ (δ.)	.. 54	16210	ιδε: «ΑΛΚΑΙΟΣ» ως μετωνομάσθη
ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΔ	53	5616	α. Κέπι Τάουν 4)7 δι' Αμβούργον	ΤΥΧΟΣ (δ.)	.. 56	20332	ά. Ράς Τανούρα 3)7
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ε. Κωνιγκόλιν 7)7 δι' Οδησσούν	ΥΔΡΑ	.. 69	10964	ε. Χακάτα 7)7
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΙΕΩΝ	.. 71	11502	ά. Μόζι 18)7 διά Μπάγκ Κουρουμάγκ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΙΔΡΑ	.. 70	11489	ε. Βρέμην 5)7
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ε. "Αγ. Φραγκίσκου 14)7	ΦΑΙΔΩΝ	.. 66	15565	ά. Γιοκοχάμα 3)7 διά Τσινθαγκτάο
ΣΥΡΑ	66	12172	έ. Γένοβαν 19)6	ΦΑΙΗ II	.. 51	2428	ύπο παραλαβήν
ΣΩΤΗΡ	62	23539	δ. Μπρούνιμπουτελ 11)7 διά Λουλέα	ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	.. 60	13998	ά. Κωνιγκόλιν 14)6 διά Κωνιστάντζαν
ΤΑΙΝ ΟΡ	61	8198	δ. Πόρσηκρουν 25)6 διά Σαντάνα	ΦΑΣΤ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ	.. 47	3247	ά. Φλώσιγκ 12)7 διά Σορέλ
ΤΑΚΑ	58	11425	έ. Θεούνικην 9)7	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΡΤ II	.. 50	3139	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΚΗΣ	57	9294	έ. Καρπάτο 5)7	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΙΦΙΝ	.. 44	2742	ε. Πειραιά 15)7
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	έ. Λουδίνιον 15)7	ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	.. 53	2959	δ. Κωνιγκόλιν 14)8
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	9038	ά. Μουνταλέν 24)6 διά Τάμπα	ΦΑΩΝ	.. 59	3006	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Αμέρερσαν 17)7	ΦΕΙΔΙΑΣ	.. 73	21500	ε. Πειραιά 6)7
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Γιοκοχάμαν 16)7 διά Παναμά	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	.. 50	5317	ά. Στεττίνον 11)7 διά Δουνκέρκην
ΤΑΡΑ	61	4010	έ. Πειραιά 13)7	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΚ'Σ	.. 69	12748	ά. Σιγκαπούρων 8)6 διά Τσινάμπο
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Ν. "Ορλέανην 15)7 διά Καζαμπλ.	ΦΗΡΑΕΛΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	.. 62	31050	ά. Πόρτ Καρτιέ 13)7 διά Γάνδην
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	έ. Γιοκοχάμαν 12)7	ΦΙΛΙΑ	.. 58	10687	ά. Σικάγο 13)7 διά Ιταλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	56	8001	ά. Σάντος 7)7 δι' Αμβούργον	ΦΙΛΙΠΠΑ	.. 62	9662	ά. Λα Ρομάνια 2)7 διά Ριο Χάινα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΗ	57	7977	έ. Βίζαγκαπατάνιον 16)7	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	.. 53	3654	ύπο παραλαβήν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	έ. Γιοκοχάμαν 11)7	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	.. 71	20044	ά. Μιζουσίμα 12)9 διά Πόρτ Λάπτα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	20500	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν	ΦΑΩΡΙΝΑ	.. 56	10210	ά. Γανόνην 13)7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	.. 65	10979	τάμπα 16)7	ΦΑΩΡΙΤΑ	.. 49	3625	ά. Καρθαγένη (Κολ.) 10)7 διά Τάμπα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΙΦΤ	58	8465	έ. Αλεξάνδρειον 16)7 διά Σμύρνην	ΦΟΙΒΟΣ	.. 57	9949	ά. Τσινάμπο 25)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	έ. Σιγκαπούρην ρόδις 15)7	ΦΟΙΝΙΣ	.. 69	11489	ά. Ντώρμπαν 19)5 διά Β. Κορέαν
ΤΑΣΟΥΔΑ	46	3495	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	.. 60	13997	ά. Πόρτ φ Σπαΐν 9)7
ΤΑΥΡΟΣ	73	18000	έ. Βικτόρια (B.K.) 8)7 διά Κίναν	ΦΟΝΤΕΛΕ	.. 50	1338	ά. Σεβίλην 13)7 διά Καζαπιλάνκα
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	55	18747	ά. Πειραιά 14)7 δι' Αγγλίαν	ΦΟΥΑΜΕΝ	.. 66	2982	ά. Σάφι 14)7 δι' Απαπα/Λήγκος
ΤΕΑ	49	5632	έ. Λισσαδόνια 15)7	ΦΟΥΑΣΙΠ	.. 56	7712	ά. Σμύρνην 10)7
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	ά. Μόντιλ 16)7 διά Τρίνινταν	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	.. 67	3971	ά. Σαντάντερ 16)7 δι' Αμπτερνταμ
ΤΕΜΠΟ	43	3188	έ. Βομβάνη 17)6	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	.. 58	6838	ά. Πόρτ Κελάγκ 14)7
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Λάς Πάλμας 14)7 διά Μοντεβίδεο	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	.. 47	2475	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά. Πειραιά 14)7 διά Μήλουν	ΦΡΗΝΤΟΝ	.. 70	9865	ά. Μόντρεαλ 26)6 δι' Αλγύριον
ΤΕΡΡΥ	54	8097	έ. Τεργύστην 19)6	ΦΡΙΝΤΑ	.. 49	9694	εις ταξίδια Α. Μάρκες)Π. Ελίζεμπεθ
ΤΕΡΡΥ	55	7798	ά. Σιγκαπούρην 15)6 διά Κωνιστάντζι	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	.. 71	10010	ά. Γιοκοχάμαν 13)7 διά Α. Αντζελέαν
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Φιλαδέλφειαν 6)7	ΦΡΟΣΥΝΗ	.. 56	6834	ά. Απανταν 25)6
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Καλλάρο 3)4 διά Σαγκάην	ΦΡΟΣΩ	.. 70	18633	ά. Πόρτ Κελάγκ 17)6 δι' Αμβέρσαν
ΤΕΧΝΗ (δ.)	54	11250	έ. Σιγκαπούρην ρόδις 22)6	ΦΡΟΣΩ Κ.	.. 70	9069	ά. Ν. "Ορλέανην 18)7
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Πόρτ Κελάγκ 18)7	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	.. 65	40978	ύπο παραλαβήν
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ-Υ'	72	9246	έ. Τορόντα 16)7	ΦΩΤΕΙΝΗ	.. 57	10492	ά. Ρότερνταν 11)7 διά Περσικόν
ΤΖΕΗΝΗ ΓΙΩΤΑ	57	9760	έ. Πειραιά 16)7	ΧΑΙ-ΙΝΤΑ	.. 53	1184	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Τσιταγκόκ 29)6 διά Περσικόν	ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	.. 62	32878	έ. Λός Αντζελέας 15)7
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	42109	ά. Γουίντι Αίλαν 14)7 Γκάλφαχεν	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	.. 57	18815	ά. Ν. "Υόρκην 18)7 διά Γιβραλτάρ
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ά. Σμύρνην 7)7 διά Ναγκούγια	ΧΑΡΑΑ. Η. ΠΑΤΕΡΑΣ	.. 60	9319	ά. "Ηστ Λόντον 16)7 διά Ντώρμπαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	62	16563	ά. Μουρόρην 16)7	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	.. 54	21006	ά. Φατέχ Τέρμιναλ 17)6
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Βενετίαν 7)7 διά Μπάνιας	ΧΑΡΙΣ II	.. 55	4721	ά. Κωνιγκόλιν 15)7
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	έ. Κόπερ 17)7	ΧΑΡΟΥΛΑ	.. 55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΟΣ Π.	56	6553	εις Αμέρερσαν από 20)3	ΧΙΑΝ (δ.)	.. 56	20328	ά. Κρίστομπαλ 12)7 Πούντα Καρντόν
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14800	ά. Κασιούγκ 9)7 διά Ν. "Υόρκην	ΧΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ	.. 69	10016	έ. Σαλβαδόρ 14)7
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21185	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 18)7	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	.. 68	10016	ά. Μπάχια Μπλάνκα 15)7
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Θέουτα 9)7 διά Μακατάδ	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	.. 68	10121	ά. Μπάχια Μπλάκο 30)6 Βαλπαραΐζο
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Ρουέν 4)7 δι' Ιαπωνίαν	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	.. 69	10016	ά. Πόρτ Αρθουρ 13)7 διά Βεραρκόδ
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ά. Σιγκαπούρην 12)7 διά Κίναν	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	.. 67	10086	ά. Παναμά 27)6 διά Γιοκοχάμα
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	53	12962	ά. Μόντρεαλ 15)7	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	.. 69	10016	ά. Ποδλό Μπούκον 11)7 Αύστραλιαν
ΤΗΣ ΟΡ	60	8210	ά. Λιβερτουόλ 4)7 διά Βενεζουέλαν	ΧΙΑΝ ΣΕΥ-ΑΡ	.. 68	10121	ά. Γιοκοχάμαν 27) διά Καράτσι
ΤΙΝΑ Δ.	57	2569	ά. Μομπάσα 15)7 διά Μωρίσιος	ΧΙΑΝ ΣΗ	.. 69	10016	ά. Βαλπαραΐζο 5)7
ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ	43	4314	ά. Ριο Γκράντες 29)6 δι' Αμβούργον	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	.. 69	10016	ά. Καλούπια μίθερ 9)6 Φιλιππίνας
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	65	1971	έ. Ρότερνταν 9)7	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	.. 69	10016	ά. Χιούστον 12)7
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ά. Θάντερ Μπάι 12)7 διά Ρότερνταν	ΧΙΟΝ (δ.)	.. 54	16193	ά. Ρότερνταν 26)6 διά Μπάνιας
ΤΟΓΚΟ	73	9100	ά. Απαπα/Αγάκος 11)7 δι' Αμβούργον	ΧΙΟΝ	.. 49	1681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Λείδες 4)7 διά ρίθερ Πλέιτ	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	.. 56	2536	ά. Σαντάντερ 24)6 δι' Αλγύριον
ΤΟΛΜΗ	49	6971	εις Τσιταγκόκ 14)7	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	.. 56	8411	ά. Ντακάρ 7)8 διά Σιγκαπούρην
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	έ. Σιγκαπούρην 15)7	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	.. 69	28006	ά. Γιουροπόρτ 14)7 διά Π. Ορντάζ
ΤΟΛΟΦΩΝ	57	7751	ά. Ντακάρ 15)7	ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	.. 51	3856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Ντακάρ 11)6 διά Θεσίνη	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ	.. 54	7831	ά. Αστόντ 29)6
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Νταναμά 2)7	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	.. 49	3422	ύπο παραλαβήν
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	ά. Σέριος 6)7 διά Χονολουλού	ΧΩΚ (δ.)	.. 49	20060	ά. Ναγκόγια 13)7 λός Αντζελέας
ΤΟΥΛΑ Ν.	53	3411	ά. Θέουτα 9)7 διά Κροτόνε	ΩΚΕΑΝΙΣ	.. 71	10024	ά. Βανκούβερ 23)6 διά Κίναν
ΤΟΥΛΑ ΞΥΛΑ	56	8297	έ. Μορμουγκά 10)7	ΩΚΕΑΝΙΣ	.. 70	10006	ύπο παραλαβήν
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Κωνιγκόλιν 15)7	ΩΚΕΑΝΙΣ	.. 73	3717	ά. Σιγκαπούρην 15)7 διά Τεμπλαζάν
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Ν. "Ορλέανην 14)7				
ΤΡΙΑΙΝΑ	60	9486	ά. Σάντος 5)7 διά Μπάσραν				



# Tα ύπο δενας σημαντικας

(Πλοιά σημειωμένα δι' αστερίσκου (\*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Ι.)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.) . . . . .	62	11098	Ε. Γλασκώθην 2)7	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.) . . . . .	55	12380	ά. Φρήρηπορτ (Μπαχ.) 30)6 Κόντινεντ
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. 56	12231	Ε. Γιουρούπορτ 18)7	ΑΛ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.) . . . . .	55	8280	ά. Βαρκελώνη 12)5 δι' 'Αθάναν	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	64	10472	Δ. Βαλταραϊδού 13)7	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.) . . . . .	57	3143	ε. Σαδάνιναν 16)7
ΑΓΓΕΛΟΣ Π. . . . .	49	3718	δ. Μπρουνόμπουτελ 16)7 δι' 'Αλεξάν.	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Α. Σ. (κ.) . . . . .	60	10141	ά. Δουνκέρκην 21)6 δι' 'Ασσάμπι
ΑΓΗΝΩΡ . . . . .	71	9884	ε. Τσίπου 15)7	ΑΛΕΞΗΣ * . . . . .	51	2983	δ. Ν. 'Ορλέανην 15)7
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) . . . . .	56	20153	Δ. Νόρμπραν 2)7 διά Περσικόν	ΑΛΕΞΙ (κ.) . . . . .	56	2299	ε. Μπορντώ 9)7 διά Βενετίαν
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) . . . . .	54	8120	δ. Σύρον 30)6	ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ . . . . .	67	14845	ά. Νεάπολιν 4)7
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (κ.) . . . . .	51	2527	ε. 'Αμπέρσαν 18)7 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΑΙΚΑΜΩΝ . . . . .	68	16320	ά. Χιούστον 10)7
ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.) . . . . .	58	3837	δ. Χιόδοτον 8)7 διά Μακόρις	ΑΛΙΚΗ (π.) . . . . .	53	1320	ά. Σπαλάτον 12)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.) . . . . .	56	20140	ε. Σιγκαπούρην ρόδο 14)7	ΑΛΙΝΤΑ (δ.) . . . . .	58	13010	ά. Ιμπιγκαμ 13)7 διά Στοχόλμην
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) . . . . .	51	8377	δ. Βαρκελώνην 7)5 δι' 'Αθάναν	ΑΛΗΚΗΣΤΙΣ (κ.)* . . . . .	60	3333	δ. Κωνπολίν 28)6 διά Κωνσταντζάν
ΑΓ. ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.) . . . . .	43	7208	ε. Γερσίφ 27)6	ΑΛΚΑΝ * . . . . .	66	27985	ά. 'Αμπέρσαν 15)7 διά Βιτόρια
ΑΓ. ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.) . . . . .	43	55	δ. Γκέλα 6)7	ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.) . . . . .	56	1802	ε. Θεσσαλονίκην 11)7
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) . . . . .	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΚΥΩΝ (δ.) . . . . .	57	13637	ά. Παναμάδ 12)7 διά Π. Μιράντα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) . . . . .	56	1902	ά. Λεύκα Τσάρλ 13)7 δι' 'Αρούμπα	ΑΛΚΥΩΝΙΑ . . . . .	70	11826	ά. Βανκούβερ 11)7 δι' 'Ισπανίαν
ΑΔΕΑΦΟΙ . . . . .	50	15881	ε. Μερούπαν 18)7 διά Καλαί	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) . . . . .	67	46401	ά. Μένα 'Αχμαντ 3)7 δι' Αύστραλιαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ *	73	11693	ε. Πειραιά 14)6 (έπισκευαι)	ΑΛΛΑ (κυπρ.) . . . . .	41	9097	ε. Μπάρας 28)6
ΑΕΛΛΩ (δ.) . . . . .	53	17500	δ. Ραθέναν 30)6	ΑΛΛΑΠΙΑ (δ.) . . . . .	61	22671	ά. Βούμπαν 13)7 διά Περσικόν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.)* . . . . .	49	20745	ε. Κέιπ Τάουν 9)7 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΛΛΑΠΑΖΕΡΟ (δ.) . . . . .	55	14121	ε. Καράτοι 11)6
ΑΗΕΩΡΗΤΗΣ (κ.)* . . . . .	53	4113	δ. Σιγκαπούρην 17)7 διά Πειραιά	ΑΛΛΑΠΑΚΑΡΑ (δ.) . . . . .	53	12540	ά. Βερακρούζ 6)7 διά Λά Σαλίνα
ΑΘΕΝΗΣ (κ.) . . . . .	46	2059	ε. Νιούδιν 18)7 διά Καλαί	ΑΛΛΑΠΑΜΑΡ (δ.) . . . . .	58	13023	ά. Σαδάνιναν 13)7 δι' 'Αρούμπα
ΑΘΕΝΕΣ . . . . .	70	3921	ε. Πόρταν τέ Μπούκ 10)7	ΑΛΛΑΠΑΝΟ (δ.) . . . . .	54	13145	ά. Χάμιλτον ('Οντ.) 17)7 Μόντρεαλ
ΑΘΕΝΕΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) . . . . .	54	8825	δ. Σαίν Ναζάρι 4)7 διά Σάντος	ΑΛΛΑΠΑΡΟΖΑ (δ.) . . . . .	59	12717	ά. Βαλτιμόρην 30)6 δι' Α. Μπάιν
ΑΘΕΝΕΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) . . . . .	54	5130	ε. Λειζέσ 13)7 διά Πειραιά	ΑΛΛΙΠΙΟΝ . . . . .	69	15808	ά. Ρόκο Πότιν 8)7 Πότιν Κόμφορτ
ΑΘΗΝΑ (μικτόν) . . . . .	64	30682	δ. Ρόττερνταμ 12)7	ΑΛΛΑΤΑ (κυπρ.) . . . . .	42	7292	ά. Χόγκ Κόγκ 13)7 διά Κασσιόπη
ΑΘΗΝΑ (π.) . . . . .	51	2178	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΛΑΠΑ (κυπρ.) . . . . .	43	9159	δ. Πλαναμάδ 25)6
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ . . . . .	68	16319	δ. Κωνπολίν 8)7 διά Κωνσταντζάν	ΑΛΛΑΦΑΡΤ (κ.) . . . . .	57	3826	δ. Γιεραλτάρ 8)7 δι' 'Αμμόχωστον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .	67	44708	ε. Σιγκαπούρην 15)7	ΑΜΑΛΑΘΕΙΑ (δ.) . . . . .	51	11169	ε. Π. Έλιζαμπεθ 16)7
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	72	106623	δ. Κοιμέτ 14)7 διά Ρόττερνταμ	ΑΜΑΡΑΙΑΣ (κ.) . . . . .	56	8959	ε. Μπλιμπάδ 15)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) . . . . .	61	31869	ά. Γένοβαν 14)7 διά Ταρτούς	ΑΜΠΕΡ (κ.) . . . . .	62	10493	ε. Σορέλ 26)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) . . . . .	62	9943	δ. Κολομπό 13)7	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) . . . . .	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘ. ΝΗΓΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. . . . .	51	8675	δ. Ρόττερνταμ 6)6 διά Κούθαν	ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (δ.) . . . . .	54	11911	ά. Κουρασάο 1)7 διά Ρίο Χάνια
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) . . . . .	56	20207	ά. Πούερτο Μπαλά 9)7 διά Χιλήν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.) . . . . .	57	2238	ά. Άγκορ 12)7 δι' "Απαπα" Λάγκος
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ· . . . . .	59	8724	ε. Κόρπο 17)7	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β . . . . .	69	15869	ε. Βανκούβερ 15)7
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν) . . . . .	67	48747	δ. Χόδικ 2816 διά Ράς Αλαφί	ΑΝΔΟΡΑ (κ.) . . . . .	50	1784	ε. Μεσιπον 9)7
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.) . . . . .	58	8571	δ. Χάρρης 'Αιλαντ 6)7 διά Κίναν	ΑΝΔΡΙΑ . . . . .	53	4314	ά. Βοστώνη 9)6 διά Τουρκίαν
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙΣΤΟΝ Κ. ΤΖ. . . . .	72	11702	δ. Κεμπέκ 2)7 δι' 'Αγγλίαν	ΑΝΔΡΟΣ . . . . .	65	15597	ά. Σάντος 12)7 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.) . . . . .	57	8814	δ. Γιεραλτάρ 2)7 δι' 'Αθάναν	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ κ. . . . .	67	3891	ε. Σαίν Ζών 1)7 διά Π. Καμπέλο
ΑΙΓΙΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.) . . . . .	50	8469	ε. 'Αλεξάνδρειαν 16)7	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ . . . . .	68	21426	ά. Φιλαδέλφειαν 10)7 διά Γκάλθεστων
ΑΙΓΙΣ ΚΕΑΡ (κ.) . . . . .	55	7803	δ. Κωνπολίν 11)7 διά Κωνσταντζάν	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ . . . . .	68	21418	ά. Σάντος 13)7 διά Βιτόρια
ΑΙΓΙΣ ΛΑΙ·ΟΝ (κ.) . . . . .	57	8397	ε. Παναμέ 28)6 δι' Ειρηνικόν	ΑΝΝΑ (κ.) . . . . .	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΑΗΤΖΕΝΤ (κ.) . . . . .	58	8925	ε. Κάλιε 10)7	ΑΝΝΑ (δ.) . . . . .	57	25441	δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά Τεργέστην
ΑΙΓΙΣ ΑΟΓΙΑΛ (κ.) . . . . .	57	10405	ε. Σιγκαπούρην 10)7 διά Σαγκάνην	ΑΝΝΑ III (π.) . . . . .	53	2236	πόλον 8)7 διά εγγάζην
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙ·Τ (κ.) . . . . .	57	8160	ε. Τζιμπούτι 15)5 διά Κίναν	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ. μικτ.)	61	18482	δ. Βαλτιμόρην 15)7 δι' 'Αρούμπα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.) . . . . .	69	9025	ε. Γιοκοχάμαν 11)7 διά Βανκούβερ	ΑΝΩΝΣ (κυπρ. δ.) . . . . .	59	20935	ε. Μένα 'Αχμαντ 14)7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY (κ.) . . . . .	59	10373	ε. Ντακάρ 11)7 διά Νοβορωσίακην	ΑΝΤΑΡΕΣ II (π.δ.) . . . . .	57	12113	ά. Σέλλα Χάφεν 12)7 διά Κιουρασό
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤY (κ.) . . . . .	57	8361	ε. Ακαμπά 4)7	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ . . . . .	66	15597	ά. Ρόττερνταμ 30)6 Ρίθερ Πλέιτ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΙ·Ζ (κ.) . . . . .	72	11702	ε. Ντακάρ 22)6 διά Σαγκάνην	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.) . . . . .	44	3174	ά. Αλεξάνδρειαν 11)7
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΚΗΤΥ (κ.) . . . . .	52	7552	ε. Αλιεύρογρον 12)7	ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθαν.) . . . . .	48	6259	ά. Ντακάρ 10)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤY (κ.) . . . . .	58	10179	ε. Τάμπα 7)7	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.) . . . . .	53	8202	ε. Ρίο Γκράντε 12)7 διά Σ. Ναζάρη
ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.) . . . . .	49	8469	ε. Δουνέρηπ 2)7	ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ . . . . .	63	9733	ε. Σαλαδάρδ 15)7
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠY . . . . .	71	11285	ε. Γιοκοχάμαν 14)7	ΑΠΟΛΟΔΩΡΟΣ . . . . .	72	13120	ά. Φρίμαντλ 12)7 διά Ταιγκάτα
ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.κ.) . . . . .	53	12377	δ. Μπαχρέν 28)6 διά Λουιζιάνα	ΑΠΟΛΑΩΝ * . . . . .	72	27989	δ. Γιεραλτάρ 16)7 διά Μοιρόδια
ΑΙΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟΥ (κ.) . . . . .	58	9306	ε. Πειραιά 28)6 διά Σαίν Κρουά	ΑΠΟΛΩΝ II (π.δ.)* . . . . .	52	13120	ά. Σούραμπαγιας 8)7
ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣ (κ.) . . . . .	53	7544	δ. Πειραιά 14)7 δι' 'Ιταλίαν	ΑΠΟΛΩΝ II (π.δ.)* . . . . .	52	10224	ά. Γιοκοχάμαν 17)7 δι' 'Ινδιαν
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙ·Μ (κ.) . . . . .	69	9241	ε. Γιεραλτάρ 15)7 δι' 'Αθάναν	ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.) . . . . .	58	10369	ε. Γιοκοχάμαν 14)7 δι' 'ΗΠΑ
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.) . . . . .	57	5943	ε. Ντακάρ 9)7 διά Κίναν	ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ (δ.) . . . . .	63	29141	ε. Μένα 'Αχμαντ 15)7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ . . . . .	72	11225	ε. Βανκούβερ 3)7 δι' 'Ισπανίαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)* . . . . .	59	8837	ά. Λάς Πάλμας 25)6 διά Μπάραν
ΑΙΓΙΣ ΧΟΝΟΡ (κ.) . . . . .	58	9337	ε. Κωνπολίν 29)6 διά Κωνσταντζάν	ΑΡΑΓΚΟΝ . . . . .	39	3381	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κ.) . . . . .	51	5678	ε. Κόπερ 10)7	ΑΡΓΚΟΝ . . . . .	56	10180	ά. Ρόττερνταμ 14)7
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) . . . . .	61	24871	ε. Νταπόλιν 11)6 (έπισκευαι)	ΑΡΓΚΟΓΟΥΙΝΗΒ . . . . .	53	5215	ά. Κωνπολίν 7)7 διά Κωνσταντζάν
ΑΙΘΑΛΑΙΑ . . . . .	52	7787	ε. Νταρμπαν 16)7	ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ * . . . . .	58	3071	ά. Μαρακάπιο 28)6 (ΕΠΩΛ.)
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (κ.) . . . . .	71	15666	δ. Νανάρα 25)6	ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ . . . . .	61	9037	ά. Σαράντεν "Αιλαντ" 16)7 διά Κεμπέκ
ΑΙΓΙΣ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69	51627	ε. Αγ. Φραγκίσκον 16)7 διά Περσικόν	ΑΡΓΚΟΣΗ . . . . .	50	2973	ά. Ντόχα 24)6 διά Μπαχρέλιν	
ΑΙΓΙΣ ΜΟΝΑΡΚ . . . . .	67	32644	ε. Ντόβερ 18)7	ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ . . . . .	50	3059	ε. Πόρτ ω Πρίν 5)7
ΑΙΓΙΣ ΝΕΠΤΟΥΝ . . . . .	67	32644	ά. Λαρ. Μάρκες 7)7 διά Ναγκόγια	ΑΡΓΚΟΤΡΕ·ΝΤΕΡ δ. . . . .	57	15406	ά. Νέαπολιν 10)7 διά Λίθανον
ΑΙΓΙΣ ΝΥΜΦΗ . . . . .	66	22362	δ. Ντόβερ 17) διά Λας Πάλμας	ΑΡΓΟΛΑΙΣ (δ.) . . . . .	64	28131	ά. Μασσαλίαν 14)6
ΑΙΓΙΣ ΣΗ . (μικτόν) . . . . .	73	57800	ε. Χιροσίμα 6)7 διά Περσικόν	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ . . . . .	68	24894	ά. Βιτόριαν 16)7 διά Μπρέμερχαφεν
ΑΙΓΙΣ ΣΚΑΥ· . . . . .	66	22362	δ. Μπρούνομπουτελ 27)5 Π. Καρτιέ	ΑΡΟ (δ.) . . . . .	56	22670	ά. Φιλαδέλφειαν 12)7 δι' 'Αρούμπα
ΑΙΓΙΣ ΣΠΡΙΤΖ . . . . .	65	18452	ε. Ν. 'Ορλέανην 28)6	ΑΡΟΥΑΝΑ (π.) . . . . .	54	1960	ά. Μαριόσιος 12)7
ΑΙΓΑΔΗΜΟΣ . . . . .	72	13124	ε. Ν. 'Ορλέανη 16)7	ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.) . . . . .	48	3675	ε. Χούρ. Κόρη πόδ 13)5
ΑΙΚΜΠΑΡ . . . . .	58	9005	ε. 'Αμπρούγον 16)7 δι' ΗΠΑ	ΑΡΤΑ (κ.) . . . . .	56	1647	δ. Γιεραλτάρ 15)7 δι' 'Αλγέριον
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ . . . . .	68	25433	ε. Μπάχα Μπλάνκα 7)7 διά Ραθέναν	ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)* . . . . .	49	1594	ε. Πόρτ Τόρες 17)7
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ . . . . .	68	25433	ε. Βρέμην 27)6 διά Κόπτον ΗΠΑ	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II . . . . .	64	18000	ά. Τομπάτα 14)7 διά Βανκούβερ
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕ·Ι·Σ . . . . .	68	25433	ε. Καζαμπλάνκα 20)6 διά Κίναν	ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.) . . . . .	49	5841	ε. Μομπάσα 16)7
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛ . . . . .	67	27168	ε. Κωνπολίν 30)6 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.) . . . . .	52	8076	ά. Σιγκαπούρην 27)6 διά Πολωνίαν
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟ· . . . . .	68	25433	ε. Σιγκαπούρην 12)				

- |                         |    |       |                                      |                     |    |        |                                     |
|-------------------------|----|-------|--------------------------------------|---------------------|----|--------|-------------------------------------|
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ                | 72 | 11000 | Ε. Αυσέραν 15)7                      | G. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.) | 57 | 26032  | ά. Ράς Τανούρα 15)7                 |
| ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)    | 60 | 21138 | ά. Μπαχρέλιν 24)6 διά Πλάτα          | G. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)  | 58 | 25222  | έ. Γιοκογάμα 16)7                   |
| ΑΤΑ. ΗΓΚΑ               | 63 | 15977 | δ. Γιεραλτάρ 11)7 διά Μόντρεαλ       | G. ΚΑΙΤΙΝΕΣ (δ.)    | 69 | 41477  | ά. Κουβέιτ 14)7 διά Φιλαδέλφειαν    |
| ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)        | 68 | 40962 | ά. Χάρκη "Αλαν 30)6 διά Μομπάσα      | G. ΜΕΡΙΤ (π.δ.)     | 50 | 25305  | έ. Σιγκαπούρων 27)6 διά "Αγγλιαν    |
| ΑΤΑ. ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)    | 68 | 40962 | ά. Χάρκη "Αλαν 3)7 διά "Αγγλιαν      | G. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)      | 57 | 10546  | ά. Γιεραλτάρ 10)7 διά Φράγκο (Τέξ.) |
| ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ           | 54 | 16006 | ε. Ν. "Ορλεάνην 11)7                 | G. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)     | 57 | 20902  | ά. Γιεραλτάρ 12)7 διά Λιθόνη        |
| ΑΤΑ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ           | 66 | 15668 | έ. Φουκουγίμα 13)7                   | G. ΜΠΟΝΤ (δ.)       | 57 | 20533  | ά. Ράς Τανούρα 28)6 διά "Αγγλιαν    |
| ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)        | 68 | 48936 | ά. Περσικόν 37) διά Σάν Κρουά        | G. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ      | 67 | 22549  | ά. Γιεραλτάρ 10)7 διά Πειραιά       |
| ΑΤΑ. ΝΑΪΤ (δ.)          | 56 | 14839 | ιδέ: «ΚΑΡΙΜΠΑΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ»           | G. ΝΑΥΤΙΔΑΣ         | 67 | 23064  | ά. Καζαμπλάνκα 16)6 διά Τάτρεν      |
| ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)         | 64 | 38538 | ά. Γκάμπια 9)7 διά Μπόνιν            | G. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ     | 68 | 22513  | ά. Ναγκόγια 9)7 διά Νιγκάτα         |
| ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)       | 66 | 40884 | ά. Ράς Τανούρα 19)6                  | G. ΝΕΙΜΠΟΡ          | 68 | 23064  | ά. Βαλτιμόρην 10)7 διά Πασακαγούλα  |
| ΑΤΑ. ΤΖΕΝΕΡΑΔΑ          | 56 | 10066 | ά. Γάκηπα 12)7 διά Λιγκανά           | G. ΝΕΙΤΣΑΡ          | 67 | 23064  | ά. Γιεραλτάρ 13)7 διά "Αλεξανδρείαν |
| ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ             | 59 | 10389 | ά. Γιοκογάμα 25)5 διά "Ιλγκαν        | G. ΝΟΜΠΑΙΑΤΥ        | 67 | 22549  | ά. Τείμπη Μπαΐ 13)7 διά "Αλεξανδρ.  |
| ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ             | 60 | 10389 | ά. Σιγκαπούρην 12)7 διά Κ. Τάουν     | G. ΝΟΟΥΑΕΤΖ (δ.)    | 69 | 41477  | α. Τεργέστην 11)7 διά "Αρζού        |
| ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ           | 69 | 16291 | ά. Μ. "Ορλεάνη 28)6 Λεινυγκραν       | G. ΝΤΙΟΥΟΥΤ (μικτ.) | 71 | 51878  | ά. Ράς Τανούρα 6)7                  |
| ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ           | 69 | 16291 | ά. Παναχ 12)7                        | G. ΣΗ (δ.)          | 53 | 12843  | ά. Ράς Τανούρα 28)6                 |
| ΑΤΑ. ΧΗΡΟ               | 69 | 16320 | έ. Κακογάδα 16)7                     | G. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)   | 55 | 20165  | ά. Όκλαν (Ν.γ.) 3)7 διά "Αρούμπα    |
| ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ           | 69 | 16291 | ά. Σιγκαπούρην 16)7 "Αγ. Βικέντιον   | G. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)     | 54 | 20864  | ά. Περσικόν 7)7 διά Λισσαδώνα       |
| ΑΤΑ. ΧΩΚ                | 69 | 16291 | ά. Χάμπτον ρόδς 3)6 διά "Οδρόσον     | G. ΦΑΙΘΟ (δ.)       | 64 | 49437  | ά. Γιουροπόρτ 7)7 διά Περσικόν      |
| ΑΤΟΜΙΚ (δ.)             | 67 | 45321 | Ρίο "Ιανέριο 16)7 διά Περσικόν       | G. ΦΡΕΝΤΙΣΠ (δ.)    | 65 | 49437  | ά. Δ. "Αντζέλες 10)7 διά "Αλαμέντα  |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (κ.)            | 57 | 10032 | ά. Ριο "Ιανέριο 5)7 διά Ρότερνταμ    | G. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)     | 71 | 102326 | ά. Ντόθερ 8)7 διά Περσικόν          |
| ΑΥΓΗ                    | 56 | 10312 | ά. Κέιπ Τάουν 9)7 διά Γαλλίαν        | G. ΧΕΡΟ (δ.)        | 70 | 100175 | ά. Τείμπη Μπαΐ 12)7 διά Περσικόν    |
| ΑΥΓΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)      | 56 | 8136  | ά. Μουστούρε 21)6 διά Κωνσταντζαν    | G. ΧΟΝΟΡ (δ.)       | 71 | 100175 | ά. Γιουροπόρτ 17)7 διά Περσικόν     |
| ΑΦΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)*     | 54 | 2952  | ά. Αμερέρα 28)6 διά Λόμε             | G. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)    | 72 | 102300 | ά. Χόδικ 22)6 διά Περσικόν          |
| ΑΧΑΙΟΣ                  | 50 | 5455  | έ. Κριότομπαλ 8)7                    | G. ΓΡΑΝΑΔΑ          | 56 | 10180  | ά. "Αγ. Φραγκίσκον 9)7 διά Κίναν    |
| ΒΑΓΔΑΤΗ (κ.)*           | 56 | 3862  | ύπο παραλαβήν                        | G. ΓΡΑΝΙΚΟΣ (κ.)    | 48 | 7473   | κ. Κων/πολίν 14)7                   |
| ΒΑΛΛΙΑΝΤ                | 60 | 9088  | έ. Βερακρός 5)7                      |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)            | 48 | 4310  | έ. Μπάρα 29)6                        |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*        | 51 | 2501  | έ. Νεάπολης 26)6                     |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΡΗ (δ.)               | 53 | 18743 | ά. Χόδικ 4)7 διά Τάμπα (ΕΠΩΛ.)       |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)          | 58 | 12369 | ά. Μπαχρέλιν 18)6                    |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)           | 55 | 10464 | ά. "Ησηχα 13)7 διά Σάροχ             |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)      | 51 | 8150  | ά. Τακαράτη 13)7 διά Σάν Πέντρο      |                     |    |        |                                     |
| ΒΑΣΩ Μ. (κ.)            | 51 | 1019  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)          | 58 | 20958 | ά. Περισκόν 5)7 διά Μπαντρύ Μπαίν    |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)            | 52 | 6576  | ά. Σουδίνον 14)7                     |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΛΑΝΤΑ *               | 57 | 10311 | ά. Γιοκοχάμαν 29)6 Σάν Μάρκος        |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΝΟΥΣ (δ.)*            | 53 | 12897 | έ. Ριγιέκαν 29)6                     |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)          | 54 | 1202  | ά. Θεσσαλονίκην 23)6                 |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)        | 68 | 9070  | έ. Λατάκια 2)6                       |                     |    |        |                                     |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ             | 60 | 3068  | έ. "Απατά" Λάγκος 14)7               |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΒΗ (κ.)               | 34 | 2709  | ά. Γιεραλτάρ 16)7 διά "Αλεξανδρείαν  |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)*           | 55 | 8623  | ά. Σιγκαπούρην 7)7                   |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΚΗ (κ.)               | 52 | 2532  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΚΤΩΡ                  | 57 | 8622  | ά. Σάφι 28)6 διά Βραζιλίαν           |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ I              | 72 | 18953 | ά. Ν. "Ορλεάνη 13)7 διά "Αμδούργον   |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.)        | 62 | 23497 | ά. Ράς Τανούρα 3)7 Πόρ "Αρθουρ       |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)           | 58 | 11625 | έ. Νεάπολιν 17)7                     |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ                | 68 | 31093 | ή. Ρότερνταμ 10)7                    |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)        | 57 | 11554 | ά. Παναχ 14)9 διά "Ειρηνικόν         |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)           | 44 | 10499 | ά. Βίλμπικτον 13)7 διά "Αρούμπα      |                     |    |        |                                     |
| ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)          | 53 | 7613  | είς Ταϊγκάνγκ ρόδς 10)7              |                     |    |        |                                     |
| ΒΟΛΕΩΝ                  | 52 | 2589  | ά. Μπάχα Μπλάκα Βαλπαραΐζ            |                     |    |        |                                     |
| ΒΟΡΡΑΣ                  | 58 | 11677 | ά. Αμάχασον 14)7 διά Περιαϊ          |                     |    |        |                                     |
| ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)           | 56 | 4027  | ά. "Αμάχασον 14)7 διά Περιαϊ         |                     |    |        |                                     |
| ΒΡΙΣΗΣ (κ.)             | 57 | 4471  | ά. Λεμεσόν 15)7                      |                     |    |        |                                     |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ               | 56 | 8615  | ά. Πόρτ Κελάγκ 13)7 Ρότερνταμ        |                     |    |        |                                     |
| ΒΡΟΝΤΗ                  | 64 | 33245 | ά. Περισκόν 2)6 διά Πόρτλαντ (Με)    |                     |    |        |                                     |
| ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)        | 54 | 8720  | ά. Γιεραλτάρ 16)7 Κωνσταντζαν        |                     |    |        |                                     |
| Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ           | 68 | 24894 | ά. Π. & Πίερ 8)7 Μπ. "Άυρες          |                     |    |        |                                     |
| ΓΑΙΡΕΡΤΟΣ (δ.)          | 67 | 32231 | ά. Χόρ δλ. Αμάχια 29)6 Λισσαδώνα     |                     |    |        |                                     |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ                | 56 | 9537  | ά. Λά Παλίς 13)7 διά "Ιαπωνίαν       |                     |    |        |                                     |
| ΓΑΛΗΝΗ                  | 55 | 9415  | έ. Χάρφα 15)7                        |                     |    |        |                                     |
| ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)         | 55 | 8343  | ά. Λουάντα 10)7 διά Κέιπ Τάουν       |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)           | 63 | 30650 | ά. Χόδικ 30)6 διά Κιουρασό           |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.)         | 52 | 7503  | ά. Πειραιώ 9)6                       |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)           | 55 | 1750  | ά. Θεότα 8)7 διά Βενετίαν            |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. Β. (κ.)           | 49 | 2755  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)     | 66 | 30647 | ά. Ράς Τανούρα 29)6                  |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)        | 58 | 9483  | έ. Ντακάρ 26)6                       |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. ΚΑΛΛΙΑΝΗΣ κ.      | 50 | 3856  | προστήραζεν έξωθι Βεγγάζης 24)4      |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ. 68 | 60 | 9701  | ά. Παναχ 13)5                        |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)           | 54 | 9646  | ά. Λιβερπούλ 23)6                    |                     |    |        |                                     |
| ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)      | 54 | 7622  | ά. Ρότερνταμ 14)7 διά Γκέλα          |                     |    |        |                                     |
| ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ       | 58 | 4509  | ά. Ν. "Ορλεάνη 15)7 Π. Καμπέλο       |                     |    |        |                                     |
| ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ' (κ.)       | 55 | 12725 | ά. Βαλέντια 18)7                     |                     |    |        |                                     |
| ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ (κ.)       | 60 | 4246  | έ. Γκάλεστον 11)7                    |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.)            | 59 | 27725 | ά. Γιοκοχάμαν 14)7 διά Περσικόν      |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΘΟ (κ.)      | 57 | 2763  | ά. Ε'εργκλετής 10)6 Λέγκορν          |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΘΟ (κ.)      | 57 | 5083  | έ. Ν. "Ορλεάνη 15)7                  |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)      | 56 | 2635  | ά. Λισσαδώνα 10)7 διά Λά Γκουάτρα    |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΙΩΝΑ (δ.)             | 63 | 30650 | ά. Γιοκοχάμαν 9)7 διά Σιγκαπούρην    |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)        | 67 | 48747 | ά. Χουελέδα 4)9 διά "Εσκραβός ρίζερ  |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡ. ΑΡΡΟΥ (δ.)         | 59 | 23084 | ά. Ντακάρ 13)7                       |                     |    |        |                                     |
| ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.)           | 59 | 15397 | έ. Νεάπολιν 8)7 (έπισκενα)           |                     |    |        |                                     |
| ΓΚ. ΤΖΑΙΣΗΟΝ (δ.)       | 59 | 22762 | ά. Βοστώνη 10)7 διά "Αρούμπα         |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ· Σ' (κ.)     | 56 | 6778  | ά. Ντακάρ 25)6 διά Κίναν             |                     |    |        |                                     |
| ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)        | 56 | 8750  | ά. "Αγ. Φραγκίσκον 6)7 διά "Ωκλαντ   |                     |    |        |                                     |
| ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ κ.      | 56 | 8750  | έ. Σίδενθ 12)7                       |                     |    |        |                                     |
| ΓΚ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)       | 58 | 10707 | ά. Νιούπορτ 15)7 διά Σέθεν "Αίλες    |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ       | 57 | 8644  | έ. Μπάρα 15)7                        |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡ. ΕΜΠΛΕΜ             | 57 | 9340  | ά. Γιοκοχάμαν 17)7 διά Ινδίαν        |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡ. Α. ΛΗΤΖΕΝΤ         | 69 | 22998 | ά. Χιούστον 11)7 διά "Ιατλίαν        |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ             | 70 | 22992 | έ. Βατόδη 4)7                        |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡ. ΤΕΜΠΙΑ             | 66 | 23570 | ά. Πόρτ "Ελζαμπεθ 14)7               |                     |    |        |                                     |
| ΓΚΡΑΝ ΜΙΧΑΗΑ (κ.)       | 37 | 2409  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |                     |    |        |                                     |
| ΓΛΑΥΚΗ                  | 64 | 15240 | ά. Ντόθερ 18)7 διά "Αμδούργον        |                     |    |        |                                     |
| ΓΛΑΥΚΟΣ                 | 68 | 16320 | ά. Ντόθρην 15)7 διά Κωνσταντζαν      |                     |    |        |                                     |
| ΓΛΥΦΔΑ (κ.)             | 55 | 3006  | ά. Πόρτ δφ. Σπιναλ 17)7 Κολομβιάν    |                     |    |        |                                     |
| ΓΟΥΕΣΤΟΥΓΙ' ΙΝΤ         | 70 | 11329 | ά. Ν. "Ορλεάνη 13)7 διά Χιούστον     |                     |    |        |                                     |
| ΓΟΥΕΣ. ΗΓΚΑ μετ.        | 63 | 43    | ά. Γ. Βιολέρα 14)7 διά Λομπίτο       |                     |    |        |                                     |
| ΓΟΥΙ·ΑΙΣΑ'Ρ ΜΠΟΥΑ       | 70 | 11025 | ά. Βανκουέρ 6)7 διά "Ιαπωνίαν        |                     |    |        |                                     |
| Γ. Α'ΙΝΤΗΑΝ (δ.)        | 57 | 26032 | ά. Πόρτ ντε Μπούκ 17)7 διά "Αλγερίου |                     |    |        |                                     |
| Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)       | 55 | 27278 | έ. Σάρο 15)7                         |                     |    |        |                                     |
| Γ. ΓΚΑΙ·ΙΝΤΑΝ (δ.)      | 55 | 27278 | ά. Λάς Πάλμαν 27)6 διά Περισκόν      |                     |    |        |                                     |
| Γ. ΓΚΡΕΙ·ΙΣ (δ.)        | 54 | 27277 | ά. Μάλταν 8)7                        |                     |    |        |                                     |
| Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΣ (δ.)     | 53 | 21284 | ά. Ν. "Ορλεάνη 9)7 διά "Αρούμπα      |                     |    |        |                                     |
| Γ. ΓΝΣΠΡΙΣΕΙΩΝ (δ.)     | 57 | 25489 | ά. Γιεραλτάρ 10)7 διά Λέικ Ταρόλς    |                     |    |        |                                     |
| Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)        | 57 | 25490 | ά. "Αγ. Φραγκίσκον 17)7 διά Περισκόν |                     |    |        |                                     |
| ΕΑΥΓΚΗ                  | 64 | 15240 | έ. Τάγκο 14)7 διά Λονδίνον           |                     |    |        |                                     |
| ΕΑΥΓΚΟΣ                 | 68 | 16320 | έ. Σάντερλαντ 19)7                   |                     |    |        |                                     |
| ΕΑΥΓΕΔΑΙΣΜΟΣ (κ.)*      | 60 | 5006  | έ. Ρότερνταν 10)7                    |                     |    |        |                                     |
| ΕΥ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)      | 55 | 2472  | έ. Φλαδέλφειαν 13)7 διά Μαντράς      |                     |    |        |                                     |
| ΕΥΑΓΓΕΛΕΩΣ Ζ. (κυπρ.)   | 39 | 3971  | είς μεσογειακάς μεταφοράς            |                     |    |        |                                     |
| ΕΥΑΓΓΕΛΕΩΣ Μ. (π.)      | 49 | 1502  | ά. Κων/πολίν 7)7                     |                     |    |        |                                     |
| ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)            | 66 | 38339 | ά. Κέλι Τάουν 26)6 διά Μπαχρέλιν     |                     |    |        |                                     |
| ΕΥΕΝΓΕΙΑ (δ.)           | 64 | 64462 | ά. Ράς Τανούρα 5)7                   |                     |    |        |                                     |
| ΕΥΕΝΓΕΙΑ (δ.)           | 54 | 11208 | ά. Κούλ 5)7 διά Περισκόν             |                     |    |        |                                     |

ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (κ.) . . . . .	72	129260	ά. Περισκόν 22)6 διά Σαίν Κρουά	ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ . . . . .	65	18995	ά. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 10)7 Ποχάγκ
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	56	30158	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 17)7 διά Λιβόνη	ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.) . . . . .	47	3340	δ. Γιδραλτάρ 14)7 διά Νιγρίαν
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	70	96775	ά. Περισκόν 20)6 διά Σαίν Κρουά	ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ . . . . .	52	7597	ε. Ν. Όρλεάνην 22)6
ΕΥΔΡΩΗ (δ.) . . . . .	64	35410	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 17)	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΒΟΓ. δ.* . . . . .	56	14839	ε. Βομβάνη 12)7
ΕΥΗ Α. (κ.) . . . . .	62	5496	ά. Ντόρμπιταν 14)7 διά Μομπάσα	ΚΑΡΙΝΑ . . . . .	69	9072	ά. Θέουτα 4)7 διά Σάντος
ΕΥΚΑΕΙΔΗΣ (δ.) . . . . .	71	4412	ε. Βαρκελώνη 18)7	ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.) . . . . .	55	21075	δ. Γιδραλτάρ 9)7 διά Περισκόν
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.) . . . . .	55	19959	ε. Πειραιά 16)7	ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)* . . . . .	54	2716	ει. Λιασσώδων από 27)8)71
ΕΥΠΛΟΙΑ . . . . .	59	9003	ά. Μόζι 13)7 δι' Ινδονησίαν	ΚΑΡΠΑΘΟΣ . . . . .	55	5879	δ. Γένοβαν 17)7 διά Τέρα
ΕΥΡΥΛΑΟΣ * . . . . .	64	9727	ά. Άμπιτζαν 7)7 διά Βενετίαν	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) . . . . .	57	2467	ε. Πρίνς Σδαλ 7)7
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ * . . . . .	65	10290	ά. Σαίκι 14)7 διά Χοσσίμα	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .	58	14606	ά. Ράς Τανούρα 28)6
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.) . . . . .	43	2896	ά. Θέουτα 15)7 διά Ρένι	ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) . . . . .	73	16560	ε. Ιουροπόρτ 17)7
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.) . . . . .	65	10347	ε. Κοπεγχάγη 17)7	ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.) . . . . .	53	7641	ά. Γκότειμπουργκ 27)4 δι' Αθάναν
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)* . . . . .	51	10936	ά. Βενετίαν 18)7 διά Μοναφλόκονε	ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	57	20564	δ. Γιδραλτάρ 1)7 διά Φρήπορτ
ΕΦΥΡΑ (δ.) . . . . .	65	35406	ά. Γενόβαν 23)6 διά Ράς Τανούρα	ΚΑΣΤΡΕΝΤΑ (κ.)* . . . . .	49	49	ε. Βηρυτόν 9)7 διά Βεγγάζην
ΖΑΝ ΖΑΝ (κ.δ.) . . . . .	51	11373	ά. Ρόττερνταμ 17)7 διά Πειραιά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)* . . . . .	47	7011	άργει εις Πειραιά από 24)1)72
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.) . . . . .	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΙΑ (κ.) . . . . .	55	8447	ε. Καζαπιτλάνκα 13)7
ΖΗΝΩΝ (δ.) . . . . .	68	10775	ά. Μίζουλαν 3)7	ΚΑΤΙΝΑ (δ.) . . . . .	56	15802	δ. Τσάρλεστον 11)7 δι' Αρούμπα
ΖΙΖΗ . . . . .	59	3917	ά. Τεμπλάντρα 11)7 διά Βενεζουέλαν	ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.) . . . . .	53	10339	ά. Χιμέζι 13)7 διά Σακάντε
ΖΙΝΝΙΑ (κ.) . . . . .	52	7114	ε. Δάντσιχ 28)6	ΚΕΙ·Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.) . . . . .	58	11755	ε. Σταλόου 18)7 δι' Αργυρούν
ΖΙΠΟΥΝΑΣ . . . . .	59	4226	ε. Ταϊκουναράμας 13)7	ΚΕΝΤ (δ.) . . . . .	55	21054	μετανομάσθη ε' ΚΡΑΝΤ Γιόρκε
ΖΙΤΑ . . . . .	70	15665	ά. Μπρούναμπούτελ 8)7 δι' ΗΠΑ	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.) . . . . .	57	10173	ε. Καρφαγένην 3)7
ΖΩΗ (δ.) . . . . .	67	43231	ά. Μάλταν 22)6 διά Μ. ἐλ Μπρέγκα	ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.) . . . . .	57	17180	ε. Μουρόραν 17)7
ΖΩΗ Γ. . . . .	57	3829	ά. Ιδε: «Κονκόρντια Γκλέιντ»	ΚΕΡΟ (δ.) . . . . .	52	20667	δ. Γιδραλτάρ 10)7
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.) . . . . .	58	19417	ε. Σουμέησ 6)7	ΚΕΦ ΗΓΚΛ (κ.δ.)* . . . . .	59	12597	δ. Ρόττερνταμ 12)7 διά Πειραιά
ΖΩΛΕΙΑ . . . . .	72	9980	ά. Χάρηρην 14)7 διά Φόρτ ντε Φράνς	ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)* . . . . .	58	13533	δ. Γιδραλτάρ 16)7 διά Ρόττερνταμ
ΖΩΓΡΟΣ . . . . .	57	2979	ά. Κωνιάπολιν 3)7 διά Βενετίαν	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) . . . . .	59	24333	δ. Τόντζες 6)7 διά Νιγρίαν
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.) . . . . .	57	20414	ά. Κιουρασάδ 24)6 διά Π. λό Κρούζ	ΚΗΦΕΥΣ (δ.) . . . . .	71	16563	ά. Ν. Ύορκην 15)7 διά Κιουρασάδ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.) . . . . .	63	31581	ά. Λάς Πάλμας 15)7 διά Βαλένθια	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ. . . . .	66	44867	εις Σιγκαπούρην ρόδις από 8)5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ * . . . . .	65	27960	ά. Μπ. Αύρες 12)7	ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) . . . . .	56	21131	ε. Πειραιά 14)7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.)* . . . . .	57	13834	ά. Βίγκο 15)7	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) . . . . .	64	29797	ε. Κιουρασάδ 11)7 διά Φορκάντος
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.) . . . . .	56	3799	ά. Μόμπιταν 15)2 δι' Ονδούραν	ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ (δ.) . . . . .	58	20487	δ. Παναμά 17)7 διά Κιουρασάδ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ . . . . .	59	15314	ά. Γένοβαν 16)7 διά Γιδραλτάρ	ΚΙΚΗ (κ.δ.)* . . . . .	57	9723	ε. Καρπάτος 3)7
ΘΕΟΜΠΙΑΔΑ . . . . .	53	2920	ά. Παναμά 11)7	ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.) . . . . .	48	3858	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.) . . . . .	59	29141	ά. Μίλφορτ 18)7 διά Γουντίνα ΑΙΔ	ΚΙΜΩΝ . . . . .	52	3714	ά. Ν. Όρλεάνην 11)7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.) . . . . .	51	6618	ά. Βαρκελώνη 13)7 δι' Αθάναν	ΚΙΝΑΡΟΣ . . . . .	49	8328	ε. Μπ. "Άδρες 17)7 διά Πειραιά
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) . . . . .	58	26650	ά. Τής 5)7 δι' Εκοφίσκ	ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) . . . . .	56	23232	δ. Σιγκαπούρην 18)7
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)* . . . . .	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΙΤΙΩΝ (κ.) . . . . .	59	7030	ε. Δουνκέρκην 15)7
ΘΕΤΙΣ . . . . .	60	8461	ίδε: «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» μετωνυμάσθη	ΚΙΤΣΑ (κ.) . . . . .	54	9519	ε. Σάντος 9)7
ΘΗΡΑ (παν.) . . . . .	55	2740	ά. Γένοβαν 12)7	ΚΙΤΣΑΣ Σ. (κ.) . . . . .	58	5854	ά. Ντόρμπιταν 17)7 διά Βενετίαν
ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥΔ. . . . .	59	21323	ά. Μπαντάρι Μαχάρα 15)7	ΚΙΑΡΙΧΙΑ (δ.) . . . . .	54	12782	ε. Πειραιά 9)6 (έπισκευα)
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν.) . . . . .	66	40933	ά. Περισκόν 28)6 δι' Α. Φραγκίσκου	ΚΙΑΡΕΝΣΙΑ (δ.) . . . . .	60	22944	ά. Τσάρλεστον 11)7 διά Ρόττερνταμ
ΘΩΜΑΣ Κ. . . . .	61	14032	ά. Παναμά 27)6	ΚΙΑΕΝΘΗΣ . . . . .	59	10400	ά. Ντόρμπιταν 9)7 διά Ρόττερνταμ
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ. . . . .	53	12504	ά. Ντόρμπιταν 14)7 διά Βομβάνη	ΚΙΑΕΩΠΑΤΡΑ (κ.) . . . . .	51	8079	ά. Λάς Πάλμας 6)7 δι' Αθάναν
ΙΙΑΙΑΣ (δ.) . . . . .	59	13223	ά. Δούλκερην 1)7	ΚΙΑΕΩΝ (δ.)* . . . . .	55	16217	ε. Μαντράς 20)6
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ . . . . .	59	4381	ε. Γκάλφορπτ 13)7	ΚΙΟΜΕΤ (δ.) . . . . .	56	20219	ά. Αγ. Φραγκίσκου 6)7 δι' Ινδονησίαν
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ . . . . .	59	4378	ά. Ήσταγια 8)7 διά Μόντρεαλ	ΚΙΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ . . . . .	71	38847	ά. Νταμπίερ 5)7 διά Ρόττερνταμ
ΙΜΑ *	68	27989	ά. Γουάλκοτ 10)7 διά Πεσαντένα	ΚΙΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ . . . . .	70	25139	δ. Χιούδοτον 30)6
ΙΜΒΡΟΣ (κ.)* . . . . .	63	3436	ά. Αμέροαν 7)7 διά Πεσαντένα	ΚΙΟΝΚΡΝΤΙΑ ΓΚΑ. . . . .	57	3829	ε. Φλανδρείαν 15)7
ΙΝΒΙΚΤΑ . . . . .	44	12646	ά. Παναμά 12)7	ΚΙΟΝΚΡΝΤΙΑ ΓΚΑ. * . . . . .	57	8545	ά. Ν. Ύορκην 8)7 διά Μπάρων
ΙΝΤΚΡΑΜΑΡ . . . . .	54	5077	ε. Ταϊπέι 27)6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) . . . . .	67	43122	ά. Περισκόν 6)7 διά Ρόττερνταμ
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.) . . . . .	48	2854	ά. Μπέλεμ 5)7	ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) . . . . .	63	30705	ε. Χάλιφας 7)7
ΙΝΤΟΝ (κ.) . . . . .	57	3432	ε. Πειραιά 7)7	ΚΟΡΙΝΘΟΣ . . . . .	56	6370	ά. Ρίο Ιανέριο 13)7 διά Πειραιά
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.) . . . . .	38	5496	ε. Αλεξανδρείαν 15)7	ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ* . . . . .	51	2491	ε. Ριούντεριο 1)7 διά Πειραιά
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ. . . . .	65	30516	ε. Δούλκερην 13)7	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ . . . . .	72	16313	ε. Χακονιάτε 6)7
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	67	20959	ε. Σιγκαπούρην 9)7 δι' Ιαπωνίαν	ΚΟΡΣΑΙ·Ρ . . . . .	62	15000	ά. Παραντί 13)7 διά Κόμπε
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	64	13516	ε. Αμιτερνταν 9)7	ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΛΑΝΤ . . . . .	69	9045	ε. Σουραμπάγια 4)7
ΙΟΝ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ . . . . .	66	20959	ά. Ν. Όρλεάνην 9)7 διά Ρόττερνταμ	ΚΟΡΩΝΙΑ . . . . .	70	11826	ά. Π. Αλφρεντ 13)7 Π. Εσκουιδέλη
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ . . . . .	63	13517	ά. Γλασκώδην 13)7 διά Σέδεν ΑΙΔ	ΚΟΣΜΑΡ . . . . .	49	7378	ά. Παναμά 2)7 διά Κορίντο
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. . . . .	53	22531	ά. Παναμά 13)7	ΚΟΣΜΑΣ (μικτόν.) . . . . .	57	13760	ε. Αά Πλάτα 16)6
ΙΟΝΙΚ (δ.) . . . . .	66	45280	ά. Χάρηρην 8)7 διά Νεάπολιν	ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν.) . . . . .	57	30332	ε. Ράς Τανούρα 1)7 διά Ρίο Ιανέριο
ΙΟΥΛΙΑ Κ. (κ.) . . . . .	49	1032	ά. Αλεξανδρείαν 12)7	ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ . . . . .	44	14875	ά. Πόρτ Χάκουμπερον 11)7 διά Γεωργίαν
ΙΡΕΝΕ I. (π.) . . . . .	56	1820	ε. Αλεξανδρείαν 15)7	ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΕΑΣ (δ.) . . . . .	58	25271	ά. Λός Αντζελες 12)7
ΙΡΙΣ (κ.) . . . . .	59	8479	ε. Παρανάγκουα 6)7 διά Πολωνίαν	ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.) . . . . .	58	23102	ε. Κεμπέκ 16)7
ΙΣΜΗΝΗ (κ.) . . . . .	44	7141	ε. Αλεξανδρείαν 9)7	ΚΡΗΝΗΣ (δ.) . . . . .	57	24233	ά. Μπριούμπαίν 1)7 διά Περισκόν
ΙΩΑΝΝΑ . . . . .	69	15869	ά. Ντόρμπριτ 15)7 δι' Ισπανίαν	ΚΡΗΤΑΝ ΛΑ·Ι·Φ (κ.)* . . . . .	56	9943	ά. Μπριούμπαίν 14)9 δι' Ασταμπόλη
ΙΩΑΝΝΗΣ (π.) . . . . .	48	1845	ε. Ρεσίφ 16)7	ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.) . . . . .	47	1860	ά. Μπρούνομπούτελ 6)7 διά Ροστόκ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ . . . . .	68	16323	ά. Πρόσινταν 13)7	ΚΡΗΤΗ . . . . .	43	8433	ε. Κολόνπι 19)6
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ δ. . . . .	72	124257	ά. Χαλάνδη 7)7 διά Γιούροπορτ	ΚΡΙΟΣ II (κ.) . . . . .	48	6800	ά. Τακοράντη 11)7 διά Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑΛΑ . . . . .	56	16015	ά. Χάλιφας 10)7 διά Γουεστέρνη	ΚΥΚΝΟΣ (δ.) . . . . .	71	16563	ε. Μπάνιας 18)6 διά Βοριδήσιον
ΙΚΑΛΗ . . . . .	57	12151	ά. Κάντλα 20)6	ΚΥΜΟ (δ.) . . . . .	59	24369	ό. Πούντα Καρντόν 15)7 Κιουρασάδ
ΙΚΑΛΗ Ι (κ.) . . . . .	51	1923	ά. Σεπουάτη 14)7	ΚΥΝΘΙΑ . . . . .	71	11801	ε. Αλεξανδρείαν 28)6
ΙΚΑΛΗ ΙΔΔΟΝΙΑ (μικτ.) . . . . .	67	34498	ά. Φύλαδερφειαν 9)7 δι' Αρόυπτα	ΚΥΡΠΡΙΣ (κ.)* . . . . .	57	8935	ε. Μπάχια Μπλάνκα 15)7
ΙΚΑΛΗ . . . . .	57	8774	ά. Κέιτη Τάουν 15)7 διά Γκάλθεστων	ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	52	7415	ά. Βικέντιον 18)7 διά Χάιφα
ΙΚΑΛΗ ΙΚΑΡΙΩΝ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .	67	44708	ά. Ράς Τανούρα 27)6	ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)* . . . . .	54	8532	ά. Μόπιλ 11)7 δι' Ισπανίαν
ΙΚΑΛΗ . . . . .	57	8774	ά. Κέιτη Τάουν 15)7 διά Γκάλθεστων	ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.) . . . . .	59	4210	ά. Ρόττερνταμ 26)6 διά Τάιν
ΙΚΑΛΗ ΙΚΑΡΙΩΝ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .	67	44708	ά. Ράς Τανούρα 27)6	ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ (κ.) . . . . .	47	3213	ά. Ρουέν 11)7 δι' Αμπόχωστον
ΙΚΑΛΗ ΙΚΑΡΙΩΝ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .	57	11909	ά. Κιουρασάδ 9)7 διά Πρόσιντενς	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) . . . . .	64	34827	ά. Ρόττερνταμ 17)7 δι' Αρζού
ΙΚΑΛΗ ΙΚΑΡΙΩΝ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .	52	8111	ά. Πειραιά 12)7 διά Λάς Πλάμας	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.) . . . . .	57	7150	ά. Σιγκαπούρην 17)7 διά Γουαμπά
ΙΚΑΛΗ ΙΚΑΡΙΩΝ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .	52	8197	ά. Κόλμπο 1)7 διά Ντακάρ				

ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	ξ. Λαττάκιο 3)7	MONTANA .....	57	7655	* Ιδε: ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΓΚΡΕ-1·Σ
ΛΕΩΝΙ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ά. Τομπάτα 16)7 διά Συγκαπούρην	ΜΟΝΤΩΚ (κ.) .....	54	6902	ξ. Λάς Πάλμας 23)5
ΛΙΑΝΑ (λεβαν.)*	42	2881	άργει είς Πειραιάς από 8)2)71	ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.) .....	51	3385	ά. Λά Γκουλέτ 16)6 διά Γάνδην
ΛΙΛΑ (π.) .....	50	2734	ά. Πειραιάς 3)7 διά Βεγγάζην	ΜΠΑΖΙΑ III .....	67	18459	ξ. Μηδώριαν 16)7
ΛΙΠΣ .....	60	16968	ά. Γουεΐτα 15)7 δι' 'Εμδεν	ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ· (κ.) .....	62	1087	δ. Μπρόσναμπούτελ 29)6 Θεο(νίκην
ΛΙΡΙΑ (δ.)*	60	24484	ξ. Φιλαδέλφεια 17)7	ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.) .....	55	9242	δ. Τίστου 10)7 διά Σαγχάπην
ΛΟΙΠΑΝΤΑ (δ.) .....	57	20730	ά. Χάργη 'Αιλαντ 30)6 δι' 'Αγγλίαν	ΜΠΑΡΜΠΕΓΚΑΙΗΤ .....	61	6751	δ. Φρητάουν 15)7 διά Ντουάλα
ΛΟΥΣΣΙΟΣ *	71	27958	ά. Νόρντεγχαμ 4)7	ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ .....	56	1333	ξ. Τάραντα 26)6
ΛΥΔΙΑ Π. (κ.δ.) .....	51	9810	ξ. Ν. 'Ορλέανην 14)7	ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙ·ΚΕΑΣ .....	65	4303	άργει είς Πειραιάς από 1)4)72
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.) .....	58	27526	ά. Κιουραρά 15)7 διά Περσικόν	ΜΠΗΒΕΡ (δ.) .....	57	4636	δ. Τής 5)7 διά Μόντρεαλ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) .....	58	27466	ά. Τεργιέστην 15)7 διά Σιδήνα	ΜΠΟΝΑΡΝΓ (κ.) .....	58	20464	δ. Γιεράλταρ 13)7 διά Μπεζάια
ΛΥΡΙΚ .....	64	29396	ά. Παναμά 6)7 δι' 'Ισπανίαν	ΜΠΟΡΑ (κ.) .....	58	3399	ξ. Μάλταν 16)7
ΛΩΡΑΙΝ *	53	5579	δ. Μπρούνιστουντελ 7)7 λύμπεκ	ΜΠΟΡΑ (κ.) .....	58	1226	ά. Μπόστον (Λίνκς) 18)7
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑ (δ.) .....	67	44646	ξ. Ράς Τανόρα 4)7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) .....	64	34056	δ. Κέιτ Τάουν 5)7 διά Περσικόν
ΜΑΓΑΔΑ (κ.δ.)*	59	16808	ξ. Ν. 'Ορλέανην 11)7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ. (π.) .....	48	22844	ά. Φιλαδέλφεια 11)6 δι' 'Αρούμπα
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΙΣ (κ.) .....	47	5010	ξ. 'Αιμπόχωσταν 7)7	ΜΠΟΥΡΜΑ ΔΑΠΙΣ (δ.) .....	53	2086	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.) .....	51	7126	ξ. 'Εσκουμιν 6)7	ΜΠΡΑΤΗ ΜΑΙ·ΚΕΑΣ .....	55	21577	ξ. 'Άλεξάνδρεια 22)6
ΜΑΙ·ΙΟΣ (κ.) .....	52	8853	ά. Ρεσιφ 5)7 διά Σατηκόν	ΜΠΡΙΓΙΑΝ (κ.) .....	51	1308	δ. Θέσουτε 14)7 διά Σπέτζια
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.) .....	47	2879	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΡΟΥΝΣΙΝ (κ.)*	59	2633	δ. Πειραιάς 11)7 διά Λέγκορν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	60	13592	ξ. Φόνευν 19)7	ΜΥΘΙΚ (μικτόν) .....	67	4126	ξ. Μπαγιόν 7)7
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) .....	58	24065	ά. Τέμπηλ Μται 9)7 φιλαδέλφειαν	ΜΥΚΑΛΗ (δ.) .....	62	39617	ά. Ράς Τανόρα 16)6 διά Κορούνα
ΜΑΙ·ΣΤΡΟΣ .....	69	18923	ξ. Κέπι Τάουν 8)7	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.) .....	57	28395	ά. Κόμπη 1)7 διά Ντουμάι
ΜΑΙΗΦ. ΛΟΓΙΑΛΤΥ 8.	54	12123	ά. Αδύούσταν 14)7 διά Λάντς "Εντ	ΜΥΡΩΝ .....	64	25267	ά. Γιοκούάμε 29)6 διά Περσικόν
ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	ξ. Βενετίαν 10)7	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	67	17487	ά. Ρίο 'Ιανέριο 8)7 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ	53	15685	ξ. 'Αγ. Βικέντιον 12)7	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.* .....	62	11026	ξ. Σεπτούδ 16)7
ΜΑΙΥΦΑΟΥΕΡ Χ. (π.) .....	52	10856	ά. Ντώριπταν 7)7 δι' 'Ισραήλ	ΝΑΒΙΠΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ *	59	9354	ά. Μόντρεαλ 18)7 διά Κλήθελαντ
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.) .....	49	18082	ξ. 'Αιμβέραν 19)7	ΝΑΤΑ (δ.) .....	59	12149	ά. Σικάγο 14)7
ΜΑΝΤΕΛΕΙ·Ν.	69	4994	ξ. 'Αιμβόργον 18)7	ΝΑΥΑΡΙΝΟ .....	57	23785	ά. Μπόννυ 10)7 διά Δουνκέρκην
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)*	58	21738	ξ. Πειραιάς 16)7	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.) .....	65	9990	ξ. Λορέντζο Μάρκες 11)7
ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.) .....	52	2352	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΙ Ι (δ.) .....	52	36066	ξ. Χάρηκ 'Αιλαντ 8)7
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.) .....	54	19993	ξ. Πειραιάς 27)4 (επισκευα)	ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΙ ΙΙ (δ.) .....	52	20877	ά. Μομπάσος 16)7 διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	43	15028	ά. Σορέλ 19)6 διά Λένινγκραντ	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.) .....	69	9241	δ. Παναμά 2)7 διά Κίναν
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.) .....	61	1266	ξ. Κατάνια 25)3	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)* .....	51	1348	δ. Κων/πολιν 5)7 διά Τεργέστην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Παναμά 17)6 διά Κίνα	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) .....	58	24068	ά. Ν. 'Υρκην 14)7 δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.) .....	41	3307	δ. Κων/πολιν 12)7	ΝΕΔΑ (κ.) .....	61	1460	δ. Ντόβερ 30)6 διά Μήλον
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*	56	8378	ά. Γιοκούάμα 12)6 διά Χαινάνγκ	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)* .....	47	1531	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ξ. Ντώριπταν 10)7	ΝΕΜΕΟ (δ.) .....	54	10980	ά. Μίλφορτ Χάφεν 16)7 Κοπεγχάγην
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.) .....	63	11071	ά. Φρήμαντ 9)7 διά Αιμπαντάν	ΝΕΠ. ΑΝΓΙΒΑΝΣ (π.δ.) .....	58	29262	ά. Νόρθφορτ 10)7 διά Κιουρασόα
ΜΑΡΒΑ (κ.) .....	52	2240	ά. Λονδίνου 17)7 διά Μπιλμπάο	ΝΕΠ. ΕΓΓΑΛΑΝΤ (δ.) .....	72	54719	ά. Ράς Τανόρα 14)6
ΜΑΡΙΑ (δ.) .....	60	25190	ξ. Ράς Τανόρα 11)7	ΝΕΠ. ΕΝΕΡΓΥ (π.) .....	58	29141	ά. Φιλαδέλφειαν 18)7
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΣΕΛΟΥ 8.	56	12231	δ. Παναμά 16)7 Πούντα Καρντόν	ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΣ (δ.) .....	56	19821	ξ. 'Ολμπαν (Ν.Υ.) 18)7
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ξ. Γδονία 17)7	ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) .....	55	23930	ά. Φρηπορτ (Μπαχ.) 16)7
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.) .....	64	34827	ά. Περσικόν 21)6 διά Α. "Αντζελες	ΝΕΠΤΟΥΝ .....	67	15996	ξ. Κων/πολιν 14)7 διά Καζαμπλάνκα
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) .....	70	51602	ξ. Σλουσίκι 14)7	ΝΕΠΤΟΥΝ Δ .....	52	4386	ά. Λομπίτο 11)7
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΕΥ (δ.) .....	59	28693	ά. Ρήμαντ 9)7 διά Αιμπαντάν	ΝΕΠΤ. ΤΡΕ·ΝΤΕΡ κ. .....	56	3990	ά. Λάς Πάλμας 28)6 δι' 'Υεμένην
ΜΑΡΙΑΝ (κ.) .....	54	7933	δ. Κων/πολιν 18)6 διά Κωνστάντζα	ΝΕΡΕΙ·ΝΤΕ (δ.) .....	54	10944	ά. Λιθέρπουλ 16)7 διά Φωλέ
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)*	53	1044	ξ. Πειραιάς 10)7	ΝΕΣΤΟΣ .....	64	16073	ά. Μόμπιλ 16)7 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑΝΙΤΗ (κ.)*	44	2783	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΣΤΩΡ .....	54	4169	δ. Ντακάρ 12)7 δι' 'Αιμδόργον
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ξ. Μοριουγκάδα 12)7	ΝΕΤΤΟΥΝO (δ.)* .....	55	11018	ά. Νάντη 12)7 δι' Αδγούσταν
ΜΑΡΙΒΙΚ (δ.κ.) .....	55	20980	ξ. Ντώριπταν 9)7	ΝΕΦΕΑΗ (δ.) .....	58	24152	ά. Σέλλ Χάφεν 11)7 διά Μπόννυ
ΜΑΡΙΓΟ Τ. (κ.) .....	51	2354	ά. Τρίπολιν (Λιθόπ.) 5)5	ΝΕΦΕΛΗ (δ.) .....	64	10864	έ. Μπαγκόκ 10)6
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)*	57	5773	ύπο παραλαβήν	ΝΕΦΟΣ (μικτόν) .....	67	54502	έ. Γιούροπορτ 18)7
ΜΑΡΙΛΑΚ (κ.)*	54	6856	ύπο παραλαβήν	ΝΗΜΗΕΡΤΗΣ (δ.) .....	52	11234	ά. Π. Μιράντα 13)7 Βιλέμοχάφεν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΙΑ III (δ.) .....	55	12597	ά. Σουέζ 12)7 διά Περσικόν	ΝΙΚΑΙΑ (κ.) .....	55	11356	ά. Ντώριπταν 14)7 διά Καλκούτταν
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.) .....	54	20794	ξ. Ράς Σουκέρ 27)5	ΝΙΚΑΝΑ (κ.) .....	29	1943	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.) .....	56	1965	ά. Ρόττερνταμ 8)7 διά Πειραιάς	ΝΙΚΕ (κ.) .....	55	9689	ά. Λονδίνον 11)7 διά Κούδαν
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.) .....	50	15747	ά. ταξίδιας 'Ερωθράς Θαλάσσης	ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.) .....	44	2289	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) .....	51	10216	ά. Μπαλικάπταν 28)6 διά Ντουμάι	ΝΙΚΟΛΑ .....	68	9034	δ. Γιεράλταρ 10)7 δι' 'Αργεντινήν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	ά. 'Άλεξάνδρειαν 16)7 Μ. έλ. Χάρης	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	53	12396	ά. Σαθανάν 16)7 δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) .....	51	7977	ά. 'Αγ. Βικέντιον 11)7 Ρόττερνταμ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ .....	68	86521	ά. Χαθρην 14)7 διά Περσικόν
ΜΑΡΙΣΙΑΡΑ (κ.) .....	53	21602	είς ταξίδιας 'Ερωθράς Θαλάσσης	ΝΙΚΟΣ (κ.) .....	57	1600	ά. Σφαξ 7)7 διά Ραθέναν
ΜΑΡΙΤΑ·ΙΜ ΑΙΗΣ	72	3495	ά. Αιμβέραν 18)7 διά Ρόττερνταμ	ΝΙΚΟΦΕΟ (δ.) .....	52	12975	ά. Αγ. Φραγκίσκον 7)7 Λ. "Αντζελες
ΜΑΡΙΤΑ·ΙΜ ΤΣΑΜΠΙ*	73	3500	ά. Νέαν 'Υρκην 17)7	ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΤΡ. .....	53	5789	ξ. Μάλταν 21)6
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.) .....	53	11310	ά. Χάμπτον ρόδς 12)7 δι' 'Αρούμπα	ΝΙΤΣΑ (δ.) .....	71	16563	ά. Παναμά 18)7 διά Κιουρασόα
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.) .....	37	5272	ά. Τζέντα 16)7 δι' 'Ακαμπίτα	ΝΟΡΔΑΡΕΝ Α·Ι·Σ (κ.) .....	60	4113	ά. Χάθην 10)7 δι' 'Αιμπιζάν
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.) .....	55	6859	δ. Κων/πολιν 13)7 διά Σαθόνια	ΝΟΡΔΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....	58	20451	ά. Φρηπορτ (Μπαχ.) 15)7 Τρίνινταν
ΜΑΡΙΩ	65	17238	δ. Γιεράλταρ 17)7	ΝΟΡΔΑ. ΗΓΚΑ μετ. 61	44	14800	ά. Ν. 'Ορλεάνην 7)7 διά Πειραιάς
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ 61	61	12011	δ. Παναμά 9)7	ΝΟΡΔΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ δ. 58	18183	ά. Ράς άλ. Χαφζ 9)6 Άλα Πλάτα	
ΜΑΡΕΛΑΝΑ (κ.δ.) .....	59	13596	ά. Επιμήλ Μπαι 14)7 Μοντεβίδεο	ΜΕΣΙΣ (δ.) .....	59	22681	ά. Λισσαθώνα 17)7
ΜΑΡΝΑ (δ.) .....	54	16573	ά. Στυκαπόύρην 17)7 διά Περσικόν	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.) .....	47	2740	ά. Λέγκορν 12)7 διά Πειραιών
ΜΑΡΥΤΕΙΣΤΙΚΗ (κ.) .....	59	7742	ά. Γκάλεστον 29)6 διά Αιλαντ	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.) .....	47	10480	ά. Λέγκορν 12)7 διά Πειραιών
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.) .....	47	1420	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.) .....	51	12357	ά. Βομβάνη 15)7 διά Περσικόν
ΜΕΣΣΑΛΑ ΔΡΕΙΑ (κ.) .....	65	50798	ά. Στυκαπόύρην 7)6 διά Περσικόν	ΜΕΤΕΩΡΗ ΛΗΝΤΕΡ δ.	57	10396	ά. Πούερτο Καμπέλο 30)6
ΜΕΤΕΩΡΑ (κ.) .....	58	52757	ά. Πόρτ Γουάλκον 18)7 Μπαχαρέν	ΜΗΝΗΣΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ δ.	57	10396	ά. Βομβάνη 13)7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (κ.) .....	61	31387	ά. Γιοκάλια 13)7 διά Λόδ. 'Αντζελες	ΜΗΝΗΣΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20532	ά. Σιγκαπούρην 23)6 διά Κελλάγκ
ΜΗΝΑΟΣ (κ.) .....	50	3364	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΗΦΑΙΑΝΤ·ΑΙΝΤΕΡ δ.	60	19988	ά. Πόρ. Κεμπάλα 10)7 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ. 52	52	7731	ξ. Αιμπερνταν 15)7	ΜΗΦΑΙΑΝΤ·ΦΑΙΡΑ δ.	53	4352	ά. Μομπάσα 30)6
ΜΗΤΕΡΑ ΕΥΔΟΞΙΑ π.* 49	3934	ά. Δάντας 13)7 διά Ζογκουλντάγκ	ΜΗΦΟΔΑΚ (δ.) .....	59	20915	ά. Υόρκη 14)7 δι' 'Αρούμπα	
ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.) .....	51	8032	προσφορές πλήσιον Κωνστάντζας 16)3	ΜΗΤΟΣ (κ.) .....	50	2748	ά. Π. 'Αλεξάντρηταν 18)7 διά Ντώριπταν
ΜΗΤΗΕΡΑ Μ. (κ.) .....	59	5224	ξ. Ν. 'Υρκην 16)7	ΜΗΤΑ·Υ·ΝΑΜΙΚ (μικτ.) .....	56	30235	ά. Αύγουσταν 6)7
ΜΗΜΗ ΜΕΘΕΩΝ. (κ.) .....	56	5485	ά. Καλούπταν 13)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΜΗΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.) .....	68	9079	έ. Τζαμάκια 17)7
ΜΗΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΑ. κ.	68	9069	ά. Αιμδόργον 3)7 διά Κούδα	ΜΗΤΕΦΙΝ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	ά. Βομβάνη 15)7 διά Περσικόν
ΜΗΜΟΖΑ (κ.) .....	56	8782	ά. Λάς Πάλμας 1)7 διά Β. Κορέαν	ΜΗΤΕΡΠΥ ΙΝΤΕΡ δ.	58	10486	ά. Πούερτο Καμπέλο 30)6
ΜΗΝΑ (δ.) .....	56	21090	ξ. Κέπι Τάουν				

- |                      |      |        |   |                                   |                |       |                                     |                                  |
|----------------------|------|--------|---|-----------------------------------|----------------|-------|-------------------------------------|----------------------------------|
| ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)     | 70   | 98726  | ά. Φατέχ 7)7 διά Μίλφορντ Χάφεν         | ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.)                     | 54             | 20900 | ώ. Βαλτιστόν 10)7 δι' "Αρούμπα      |                                  |
| ΟΛ. ΛΑΛΑ-Ι-ΑΝΣ (δ.)  | 70   | 97206  | ά. Γιουκόχαμ 14)7 διά Σακάιντε          | ΠΑΡΙΣ (κ.)*                       | 51             | 1000  | έ. "Αλεξάνδρειαν 16)7               |                                  |
| ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)    | 70   | 97206  | έ. Βρέστην 12)7                         | ΠΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)                     | 53             | 5690  | ά. "Αμβέρσαν 15)7 δι' "Αλεξάνδρειαν |                                  |
| ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)       | 70   | 98566  | ά. Τέιμπλ Μπαιν 17)7 διά Περσικόν       | ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)                      | 56             | 1384  | ά. "Αμβέρσαν 18)7 διά Λιοσαδώνα     |                                  |
| ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.  | 70   | 97466  | έ. Γένοβαν 16)7                         | ΠΑΤΙ (κυπρ.)                      | 50             | 38116 | ά. Χάμποντ 5)7 διά Ρόδος 5)7        |                                  |
| ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)       | 70   | 98566  | ά. Τέιμπλ Μπαιν 11)7 διά Περσικόν       | ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.                      | 73             | 9000  | ά. Μαντράν 24)6 διά Ποντίσερο       |                                  |
| ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)      | 70   | 96627  | ά. Τέιμπλ Μπαιν 8)7 διά Περισκόν        | ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*                   | 55             | 5671  | έ. Σαντέρλαντ ώπο σημειώσων         |                                  |
| ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)      | 70   | 96679  | ά. Τέιμπλ Μπαιν 10)7 δι' "Αγγλιαν       | ΠΑΥΑΟΣ (κ.)                       | 53             | 7283  | έ. Πειραιά 12)7                     |                                  |
| ΟΛ. ΑΣΠΡΙΕ-Ι-ΣΩΝ δ.  | 72   | 106123 | ά. Τέιμπλ Μπαιν 18)7                    | ΠΕΛΛΗΝΗΟΝ (δ.)                    | 56             | 24251 | ά. Κέπι τάσου 24)6 Ρίζερ Χάμπερ     |                                  |
| ΟΛ. ΒΑΛΛΕΥ*          | (δ.) | 54     | 13652                                   | ά. Πουέρτο Μιράντα 15)7 Λιθερπουλ | ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) | 54    | 19444                               | ά. Σιγκαπούρην 30)6 διά Περισκόν |
| ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)       | 54   | 20453  | έ. Μάλταν 22)6 (επισκευαί)              | ΠΕΝΝΥ ΜΑ-Ι-ΚΕΛΣ                   | 59             | 7919  | ά. Λίβερπουλ 9)7 διά Μιλγουώνι      |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΑΦ (δ.)        | 54   | 20495  | έ. Μάλταν 16)7                          | ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)                   | 56             | 24502 | έ. Ν. Υόρκην 12)7                   |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΑΡΑΑΝΤ (δ.)    | 65   | 38607  | ά. Γιουροπόρτ 8)7 διά Φορκάντος         | ΠΕΡΑΜΑ (κ.)                       | 50             | 2194  | ά. Ταϊτιβατέκια 4)7 δι' "Αλγέριον   |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (δ.)    | 64   | 32380  | ά. Περισκόν 9)7 διά Γαλλίαν             | ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)                  | 41             | 6464  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΕ-ΙΤ (δ.)      | 65   | 32478  | ά. Πόρτλαντ (Με.) 17)6 διά Περισκόν     | ΠΕΡΓΑΜΟΣ                          | 72             | 10349 | δ. Παναμά 24)6 διά Π. Σομόδα        |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.)      | 64   | 38598  | ά. Ράς Τανόύρα 19)6                     | ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)                   | 51             | 1077  | εις μεταφοράς Μεσογείου - Δ. "Αφρ.  |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)       | 65   | 38607  | ά. Πόρτλαντ (Με.) 15)7                  | ΠΕΡΙΑΕΥΗ (δ.)                     | 54             | 10916 | Φρίπορτ (Μπαχ.) 17)7                |                                  |
| ΟΛ. ΓΚΡΕ-Ι-Σ (δ.)    | 65   | 32407  | ά. Βαγκαρέ 10)7 διά Περισκόν            | ΠΕΡΑ Α-Ι ΛΑΝΤ                     | 64             | 10865 | ά. Κολούμπια ριθέρ 14)7 διά Τιτάν   |                                  |
| ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)        | 58   | 27602  | ά. Ν. Υόρκην 17)7 δι' "Αρούμπα          | ΠΕΡΣΕΥΣ Ι (π.δ.)                  | 56             | 15852 | Τούδην 7)7 διά Ποντίνα Πάλμας       |                                  |
| ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.)      | 50   | 24741  | ά. Μανιλάν 3)7                          | ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)                     | 57             | 7843  | Βιζαντοπατινά 13)7                  |                                  |
| ΟΛ. ΑΕ-Ι-Κ (δ.)      | 54   | 17999  | ά. Μανιλάν 3)7                          | ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ               | 65             | 41255 | Σιγκαπούρην 8)7                     |                                  |
| ΟΛ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)      | 72   | 118000 | ά. Τέιμπλ Μπαιν 9)7 δι' "Αγγλιαν        | ΠΙΣΚΕΣ (δ.)                       | 55             | 17763 | Πειραιά 8)7                         |                                  |
| ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)       | 72   | 128000 | ά. Φόλερ 23)6 διά Περισκόν              | ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)                 | 67             | 48747 | ά. Ράς Τανόύρα 8)7 διά Γιουροπόρ    |                                  |
| ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)      | 55   | 13709  | έ. Κιουρασάο 17)7                       | ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)                    | 55             | 7059  | τρεις 20)6                          |                                  |
| ΟΛ. ΝΤΕ-Ι-Δ (δ.)     | 54   | 18476  | άργει εις Πειραιά άπο 6)4)72            | ΠΛΑΥΟΥΤΟΝ (κυπρ.)                 | 59             | 10918 | κ. Κωναρίαν 12)6 διά Μ. Θάλασσαν    |                                  |
| ΟΛ. ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ        | 66   | 15625  | έ. Μπ. "Άρρες 14)7                      | ΠΛΩΤΩΝ                            | 68             | 35191 | ά. Λόρ. Μάρκες 2)7 διά Τούμπα       |                                  |
| ΟΛ. ΠΑΑΜ             | 65   | 15577  | ά. Κέιτ Τάσου 9)7                       | ΠΟΕΤΩΚ (μικτόν)                   | 66             | 33291 | ά. Ράς Τανόύρα 2)7 διά Ρίο "Ιανέριο |                                  |
| ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ           | 68   | 15809  | ά. Γιβραλτάρ 14)7                       | ΠΟ-Ι-ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)             | 72             | 57102 | Πειραιώπορτ 2016 διά Περισκόν       |                                  |
| ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ        | 65   | 15179  | ά. Μπαντάρ Μαχάρ 7)7                    | ΠΟΛΑΜΑΙΡΗ (κ.)                    | 55             | 5671  | δ. Γιβραλτάρ 12)7 διά Π. Σουδάν     |                                  |
| ΟΛ. ΠΕΡΑ             | 65   | 15671  | έ. Τζάκονδιν 16)7                       | ΠΟΛΙΑΓΟΣ Β. (κ.)                  | 56             | 7871  | ά. Ντώρηπαν 17)7 διά Ρότερνταμ      |                                  |
| ΟΛ. ΠΙ-Ι-Σ           | 69   | 15688  | ά. Λείσεν 14)7 δι' "Αργεντινήν          | ΠΟΛΥΔΩΡΑ                          | 56             | 8325  | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |                                  |
| ΟΛ. ΠΡΑ-Ι-ΝΤ         | 67   | 15697  | ά. Μπαχρέν 18)7 διά Τελόκ "Άσερ         | ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)               | 71             | 80194 | ά. Σάφι 10)7                        |                                  |
| ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ         | 69   | 15808  | ά. Ταράρεστον 9)7                       | ΠΟΝΤΟΣ (κ.)                       | 70             | 1662  | δ. Περισκόν 28)6 διά Σάο Σεμπασιό   |                                  |
| ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ         | 69   | 15688  | ά. Κιουρασάο 3)7 διά Περισκόν           | ΠΟΝΤΟΣ (δ.)                       | 58             | 16258 | έ. Ζάνταντ 17)7                     |                                  |
| ΟΛ. ΡΑ-Ι-ΝΤΕΡ (δ.)   | 60   | 32008  | ά. Ράς Τανόύρα 16)7                     | ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)                      | 49             | 1011  | έ. Σέλλα Χάφεν 18)7                 |                                  |
| ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)      | 59   | 32007  | ά. Χόρ δλ. "Αμάρια 10)7 δι' "Ιταλίαν    | ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)                    | 57             | 21682 | ά. Φόλι 12)7 διά Πειραιά            |                                  |
| ΟΛ. ΡΟΚ (δ.)         | 54   | 17999  | ά. Κιουρασάο 11)7 δι' "Αρούμπα          | ΠΡΑ-Ι-ΝΤ ΦΦ ΜΟΡΕΑΣ                | 56             | 1706  | έ. Κέπι τάσου 29)6 δι' "Ιταλίαν     |                                  |
| ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)         | 55   | 18790  | ά. Σιγκαπούρην 14)7 διά Περισκόν        | ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)                      | 45             | 5786  | ά. Κορούνα από 27)3)72              |                                  |
| ΟΛ. ΣΚΑΥ*            | (δ.) | 55     | 13934                                   | ά. Μιλχάρεν 11)7 διά Βενεζουέλαν  | ΠΡΩΜΗΘΕΥΣ      | 64    | 5916                                | ά. Σάντος 14)7 διά Νονήνη        |
| ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)       | 54   | 13665  | ά. Πουέρτο Μιράντα 11)7 διά Ταμπικό     | ΠΡΩΜΗΘΕΥΣ (π.)                    | 59             | 9633  | έ. Σάντος 12)7 διά Τασταγκόκ        |                                  |
| ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.   | 59   | 37958  | ά. Γιβραλτάρ 20)6 διά Περισκόν          | ΠΡΩΜΠΙΤΥ (δ.)                     | 52             | 10188 | ά. Αμβούρην 17)7 διά Βρέμην         |                                  |
| ΟΛ. ΤΣΑΜΠΗΟΝ (δ.)    | 60   | 37744  | ά. Γιβραλτάρ 7)7 διά Περισκόν           | ΠΡΩΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)                   | 48             | 2224  | ά. Σάντος 15)7 διά Μπ. "Άρρες       |                                  |
| ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)     | 63   | 30574  | ά. Χόκη Κόρη 11)7 διά Περισκόν          | ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ                      | 58             | 8369  | ά. Αλεξάνδρειαν 15)7                |                                  |
| ΟΛ. ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)    | 64   | 30581  | ά. Χονολούλου 7)7 διά Σιγκαπούρην       | ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.                 | 56             | 8130  | ά. Παραναγκάουα 12)7 διά Λιοσαδώνα  |                                  |
| ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ           | 65   | 15179  | ά. Κωναρίαν 7)7 διά Μ. Θάλασσαν         | ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ (κ.)                 | 44             | 7984  | έ. Γόνιαν 12)7                      |                                  |
| ΟΛ. ΦΑΙΚΟΝ (δ.)      | 58   | 27602  | ά. Μπόννι 5)7 διά Μ. "Υόρκην            | ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)                   | 56             | 9218  | ά. Λάς Πλάμας 2916 διά Καράτοι      |                                  |
| ΟΛ. ΦΕ-Ι-Μ (δ.)      | 65   | 47493  | ά. Φός 18)7 διά Ράς ές Σιδέρ            | ΠΥΩΙΑ                             | 72             | 10382 | έ. Γιοκόχαμ 16)7                    |                                  |
| ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)     | 64   | 47493  | ά. Μασαλλάν 13)7                        | ΠΥΛΙΑΣΤΡΩΝ (π.)*                  | 46             | 1921  | έ. Πόρτ Κελάγη 10)7                 |                                  |
| ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερ.)  | 31   | 18563  | έ. Γένοβαν 16)7                         |                                   |                |       | εις μεσογειακάς μεταφοράς           |                                  |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)         | 55   | 16741  | ά. Πειραιά 1)2                          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΝΕΣΤΙ (κ.)          | 47   | 1593   | έ. Κίγκοτον (Τζαμ.) 16)7                |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΝΤΑ (δ.)            | 58   | 13012  | ά. Πόρτα Τόρες 10)7 διά Μ. "Υόρκην      |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)    | 58   | 21090  | ά. Πουάντ Νούάρ 23)6 διά Βενετίαν       |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΡΕΑΝΤ               | 56   | 11267  | έ. Γκάλβεστον 2)7                       |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΡΙΚΟ (δ.)           | 58   | 12668  | ά. Παναμά 10)7 διά Λός "Αντζελες        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΡΟΝΤΗΣ (λιβ.)       | 42   | 2881   | έ. Μεσογειακάς μεταφοράς                |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)     | 57   | 22006  | ά. Ν. "Υόρκην 5)7 δι' "Αρούμπα          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝ ΛΑ-Ι-ΟΝ (δ.)   | 70   | 79001  | ά. Χάρην 6)7 διά Περισκόν               |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ         | 56   | 9829   | ά. Ήστ Λόντον 17)7 διά Ταϊτάν           |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ-ΙΝ      | 66   | 12459  | ά. Κεπτέλ 18)7                          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ         | 63   | 11963  | ά. Πόρτ Άλεγκρε 30)6 δι' "Αμβούργον     |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ύπερ.)*  | 65   | 27645  | ά. Νασσάδον 17)7                        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΕΑΝΙΚΑ*            | 65   | 28101  | ά. Βιβραλτάρ 14)7 διά Α. Μπουκάναν      |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΣΑ (δ.)            | 56   | 23232  | ά. Πειραιά 7)7 διά Μ. "Υόρκην           |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΣΤΡΙΑ               | 59   | 10542  | ά. Μπ. "Άρρες 15)7 διά Μπ. Μπλάνκα      |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΥΑΝΣΙΣ (κ.)         | 58   | 3598   | ά. Ρίο "Ιανέριο 8)7 διά Ρίο Γκράντε     |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ*   | 71   | 11044  | ά. Όταρού 12)7 διά Βανκούφερ            |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΥΡΑΝΙΑ              | 55   | 1839   | έ. Βρέμην 15)7                          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΥΡΑΝΟΣ*             | 61   | 18484  | ά. Σιγκαπούρην 15)7                     |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΙΔΙΣ II κ.* | 38   | 2501   | έ. Κότκα 5)7                            |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑ-Ι-Ν (δ.π.)        | 45   | 14351  | ά. Ταμπικό 14)7 διά Κοατζακόλακς        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)        | 57   | 12881  | ά. Καράτον 13)7 διά Περισκόν            |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)         | 51   | 1362   | ά. Σαδόνας 11)7 διά Βεγγάζην            |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΜ (δ.)             | 54   | 11582  | ά. Γκρέιντζαμουθ 14)7 δι' "Αρχαρους     |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.)         | 56   | 8674   | ά. Ν. "Υόρκην 11)7                      |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ.   | 50   | 5304   | ά. Πειραιά 2)6                          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)    | 50   | 8280   | ά. Ρουέν 15)7                           |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ     | 58   | 10659  | έ. Ριγκέαν 3)7                          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)  | 49   | 5414   | ά. Γιουκόχαμ 5)7 διά Β. Κορέαν          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)      | 52   | 4589   | ά. Γιβραλτάρ 16)7 διά Σάφι              |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)   | 48   | 1977   | ά. Λάς Πλάμας 27)6 δι' "Αμπαντάν        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΑΠΙΩΤΙΚΟΝ         | 60   | 7758   | ά. Σιγκαπούρην 7)7 διά Ρότερνταν        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΑΧΑΡΑΝΤΟΣ (κ.)    | 50   | 6307   | ά. Χάρην πόδες 15)7 δι' "Αρούμπα        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΓΚ. ΤΙΟΥΝΤΙ       | 64   | 1992   | ά. Πειραιά 12)7 διά Ατατίκια            |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ*     | 67   | 1959   | έ. Λέγκορ 13)7                          |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)        | 61   | 8801   | έ. Δουβλίνον 12)7                       |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ             | 72   | 10600  | ά. Βανκούφερ 5)7 διά Κίναν              |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ-Ι-ΑΣ κ.  | 54   | 9618   | ά. Σιγκαπούρην 12)7 δι' "Ινδιαν         |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΦΑΝ (κ.)          | 54   | 5385   | ά. Κωναρίαν 1)7 διά Κωναστάντζαν        |                                   |                |       |                                     |                                  |
| ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)     | 49   | 4727   | ά. Κωναρίαν πολιν 30)6 διά Κωναστάντζαν |                                   |                |       |                                     |                                  |

# ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1932**

# ΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ZEA) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 476.435 • 476 628 • TELEX 212465-ATMA-GR.

ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)	52	13542	Ε. Κιουρασάο 17)7	ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	8880	ά. Βιζακαπατίνανά 8)7 Ντόρμπαν
ΣΑΜΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (π.)	71	5055	δ. 'Αιμδόργον 17)7 διά Βρέμην	ΤΑΜΑ (δ.)*	55	19674	δ. Γιεραλτάρ 13)8
ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΟΡΥ	64	18123	δ. Βρέμην 30)6	ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 7)7 διά Π. Νουάρ
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)*	56	1360	δ. Γκότεμποργκ 11)7 διά Μάλταν	ΤΑΡΣΕΥΣ ΗΙΙ (δ.)*	64	43921	ά. Σιδόνα 12)7 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ.	72	11506	δ. Παναμά 6)6 διά Σαγκάην	ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Φινλανδίαν 11)7 διά Σ. Κρούσ
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	72	11506	δ. Μπάχια Μπλάκα 12)7	ΤΕΚΤΟΝ (δ.)	55	15807	ά. Περσικόν 29)6 διά Λορ. Μάρκες,
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	50	1805	δ. Λοιδήνον 16)7 διά 'Ειθονμάσουθ	ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	ά. Πειραιά 9)7
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δ. Μόμπιλ 5)7 διά Σάντο Ντομίγκο	ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	ά. Βανκούβερ 9)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυρρ.)	50	1439	δ. Λουάντα 16)7 διά Βάρρι	ΤΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	ά. Πειραιά 16)7
ΣΑΜΑΣΤΑΣΑ (κ.)*	52	1824	δ. Σάρπινες 14)8	ΤΖΑΤΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	ά. 'Αιμδόργον 15)7
ΣΑΝΠΑΙ'Ζ (κ.)	59	2958	δ. Λουμπίτο 15)7	ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ά. Πειραιά 14)7
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	54	2006	δ. Νικάρε 6)7 διά Λέγκορν	ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	52	2823	ά. 'Αλεξανδρεία 2)7
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	δ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 15)7	ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Χοραμάδην 7)7
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	9966	δ. Σαβάνναν 15)7 διά Μπ. "Αύρες	ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	ά. Λάς Πάλμας 11)7 διά Σαπέλε
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	δ. Μασαλίαν 15)7	ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	54	19129	ά. Βομβάρην 13)7 διά Περσικόν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Κιουρασάο 3)7 διά Περιοικόν	ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	ά. Χορ. αλ 'Αρμαία 19)6 διά Χάδρην
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	53	5799	δ. Σιγκαπούρων 2)7 διά Σαγκάην	ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ά. Βιζακαπατίναν 22)5 διά Ναχότκα
ΣΑΟΥΘΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	δ. Χιούστον 11)7	ΤΗΑΕΓΟΝΟΣ (κ.δ.)	51	11110	ά. Γιεραλτάρ 15)9 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ δ.	58	21144	δ. Σιμότο 29)6 διά Περιοικόν	ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Ντάρμπαν 13)6
ΣΑΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379	δ. Πειραιά 10)7	ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	53	28798	ά. Μπάρι 5)7 διά Περσικόν
ΣΑΟΥΘ. ΉΓΚΑ μετ.	61	44	δ. Μάλταν 10)7 διά Λομπίτο	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Γιουροπόρ 16)7 διά 'Αιμδόργον
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	δ. Φιλαδέλφειαν 13)7 διά 'Αρούμπα	ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ά. Ράς Τανόρα 12)7
ΣΑΟΥΘ. ΖΑΝΑΙ-Τ δ.	58	19462	δ. Γιεραλτάρ 13)7 διά Πόντ 'Ιντιέν	ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Ντουμπά 14)7 διά Καράτσι
ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.)	72	1560	δ. Μόμπιλ 3)7 διά Γουατεμάλα	ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ά. Ντακάρ 15)6 διά Πόρτ Σουδάν
ΣΑΡΑΟΤΤΑ (κ.)	60	3899	δ. Ρούεν 12)7 διά 'Αθλες	ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ά. Κείτ Τάνον 8)7 διά Περσικόν
ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	δ. 'Αιμδέροαν 7)7 διά Κέπι Τάουν	ΤΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	54	12570	ά. Πειραιά 3)7 διά Αύγουσταν.
ΣΑΣΣΑ	72	9000	δ. Τής 18)7 διά Μπέρα	ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ά. Φιλαδέλφειαν 27)6
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	3570	δ. Ντάρερ 18)7 διά 'Οράν	ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Ν. 'Υόρκην 12)7 διά 'Αρούμπα
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	54	19053	δ. Τέιμπλ Μπαΐη 27)6	ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ά. Φιλαδέλφειαν 24)6 Κούνα "Ιμποε
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	δ. Λόδε 'Αντζελες 11)7 διά Σαγκάην	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	71	11055	δ. Ναγκούνια 17)7 διά Γιοκοχάμα	ΤΡΙΑΣ	53	5493	είς Ρόττερνταμ πάρο 29)1
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	δ. Ταραγκόνα 28)5 διά Βεγγάζην	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Σιγκαπούρων 11)7 διά 'Ινδονησίαν
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	δ. Οζάκιν 15)7 διά Χιούστον	ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.)	54	17672	ά. 'Αλεξανδρείαν 17)7
ΣΗΓΚΑΛ *	47	6507	δ. Βαλένθια 17)7	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Μασαλίαν 19)6 (έπισκευαν)
ΣΗΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	δ. Τρίνιαντ 7)7	ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	ά. Πούντα Κουσιόλο 7)7 διά 'Ηστχαμ
ΣΗΤΙΑ (κ.)	50	2424	δ. Κωνιτόπολιν 11)7 διά Κωνσταντζαν	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Βανκούβερ 1)7 διά 'Ιγκλαν
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΟΦΙΝ (κ.)	58	4840	δ. Κέπι Τάουν 7)7 διά Περιοικόν	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ράς Τανόρα 1)7 διά Τραμαντά
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	δ. Σουδίτια 22)5 διά Κίναν	ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	ά. Σιγκαπούρην 14)7 διά Περιοικόν
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ'	51	6974	δ. Κέπι Τάουν 15)7	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Ράς Τανόρα 8)5 δόρτλαν (Με)
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	δ. Γιοκοχάμα 17)7 διά Γιοκασίται	ΤΣΕΡΓΟΚΟΥ· (π.)*	57	1177	ά. Ριγιελάν 7)7 διά Πάτρας
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	45	5319	δ. Γιοκοχάμα 7)6 διά Γουαμπόδα	ΥΑΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Σεμερόμηγκε 28)6 διά Περιοικόν
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	δ. Τέιμπλ Μπαΐη 3)7	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	δ. Κων/πολιν 8)7
ΣΙΝΕΡΕΙΤΥ (δ.)	54	15463	δ. Ράς Τανόρα 11)7	ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	49	11771	δ. Κων/πολιν 5)7
ΣΙΝΤΥ	70	18287	δ. Σιμίζιο 11)7	ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ά. Ούμ Κέρα 30)6
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	57	944	δ. Μπρούνιμπουτελ 12)7 θεοσ/νήκην	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (κ.)	52	2715	ίδη 'ΑΙΜΙΔΑΙΑ'
ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΕΙΩ	57	984	δ. Ιμπιγκάμια 16)7				
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	δ. Βαλτιμόρων 7)7 διά Παραμαρίμπο				
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786	δ. 'Αιμδέροαν 28)4 διά 'Αθέναν				
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	δ. Ράς Τανόρα 8)7 διά Α. Μάρκες	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	είς Ράς Τανόρα (άποθήκη)
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤ. π.	57	3070	δ. Λάς Πάλμας 11)7 διά Βεμδάνην	ΦΑΕΩΝ (δ.)	45	15005	ά. Γιεραλτάρ 23)6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕΙ·Σ κ.*	57	7655	δ. Τής 5)7 διά Κρίστοπαλ	ΦΑΙΑΣ (δ.)	45	13849	ά. Μπ. 'Αύρες 5)7 διά Γένοβαν
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	δ. Ρόττερνταν 9)7 διά Χάπτον ρόδες	ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	43	13548	ά. Βιτόρια 7)7 διά Ροστόκ
ΣΟΝΟΚΟΣ	62	29632	δ. Π. Κέμπαλα 14)7 διά Χόλλα	ΦΑΛΛΟΜΟΥθ	59	9830	ά. Χιούστον 29)6
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	δ. Κωνιτόπολιν 9)7 διά Κωνσταντζαν	ΦΑΝΝΥ (δ.)	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	δ. Γιοκασίται 15)7 διά Γιοκοχάμια	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	ά. Ράς Τανόρα 29)6 διά Χαϊνάν
ΣΟΦΙΑ	65	14048	δ. Λάς Πάλμας 15)7 Πούντα Νουάρ	ΦΑΡΟΣ (δ.)	44	13854	ά. Ρόττερνταν 17)7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	δ. Πουέρτο Σούδα 2)6 διά Μεξικό	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*	60	8742	ά. Ασταμπούλ 15)8
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	δ. Κοντρέρ 16)7	ΦΕΡΑΙΟΣ (δ.)	56	10423	ά. 'Αιμδέροαν 25)6 (έπισκευα)
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	δ. Παναμά 25)3 διά Μανιλάν	ΦΙΛΙΚΟΣ (κ.)	44	1596	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΑ (π.δ.)	56	1743	δ. Συμύριν 9)7 διά Βαρκελώνην	ΦΙΛΑ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	47	2271	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ δ.	56	13322	δ. Μαράσουν 9)6 διά Μπέλεμ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	36	50872	ά. Σέλλα Χόρφεν 7)7 διά Ν. 'Αφρικήν
ΣΠΑΡΤΑΝ ΑΟΡΝΤ (δ.)	53	12992	δ. Ρεοίτ 15)7	ΦΙΝΤΕΑΙΟ (δ.)	67	3149	ά. Ρίο 'Ιανεών 6)12 διά Μπέλεμ
ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΝ (δ.)	57	20683	δ. Γκαέτα 8)7 διά Πειραιά	ΦΙΝΟΑ ΤΖΕ·Ι·Ν (δ.)	59	13972	ά. Περιον 21)6 διά Γαλλαν
ΣΠΡΙΝΓΚ ΦΛΑΟΥΕΡ	58	11006	δ. Σιγκαπούρην ρόδες 12)7 (ΕΠΩΛ.)	ΦΙΦΘΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Εσκουμιν 13)7 Γλασκώδην
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)*	39	1454	δ. Μπρούνιμπουτελ 12)7	ΦΙΛΑΜΠΙΚΟ (π.)	49	1502	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	δ. Γιουροπόρτ 27)6 διά Περιοικόν	ΦΙΩΡΑ ΔΙΙ	60	5044	ά. Τόκιο 11)7
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	δ. Ράς Τανόρα 2)7	ΦΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ·Ι·Τ π.	43	6338	ά. Ταμπίκο 5)7
ΣΤΑΥΡΟΣ Ν. ΙΑΡΧΟΣ	56	30709	δ. 'Αιμδόργον 30)6 διά Περιοικόν	ΦΟΙΝΙΞ (κ.)*	52	3955	ά. Λομπίτο 17)7 διά Μπόρμα
ΣΤΑΛΑΛ (κ.)	53	7353	δ. Μαντράς 13)7	ΦΟΙΝΙΞ Ι (δ.)*	54	13972	ά. 'Αιμδόργον 25)6
ΣΤΑΡ ΕΕΝΕ	70	14766	δ. Κούδη Μπαΐη 30)6	ΦΟΡΤΣΟΥ·ΤΥ (δ.)*	53	10945	ά. Πόρτο 'Αλέγκρε 12)7 Χοραμάδρ
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	64	14493	δ. Ντόρμπετα 13)7 διά 'Αργεντινήν	ΦΟΥΑΣΚΑΙ·Σ (κ.)*	67	3971	ά. Τέμα 14)7 διά 'Απαπα/Λάγκος
ΣΤΑΡ ΟΦ ΣΑΝΤΙΑ κ.*	51	4032	δ. Μπερμπέτα 30)6 διά Τζέντα	ΦΡΑΝΚΡΙΚΠ (κ.)	56	3405	ά. Αμπιτζάν 8)7
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	δ. Βαρκελώνην 16)7 διά Ρίθερ Πλέιτ	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Χοραμάδη 15)7 διά Μορμουγκάο
ΣΤΑΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Τζέντα 13)7	ΦΡΗ ΛΑΝΣΕΡ (κ. μικτ.)	59	17948	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 23)6
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Πειραιά 15)7 διά Σύρουν	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Ράς Τανόρα 16)7
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	60	10733	δ. Ν. 'Ορλέανην 12)7 διά Ντομινίκας	ΧΑΜΠΕΡΝΙΣ (κ.)	62	3200	ά. Φιλαδέλφεια 16)7 Π. Καμπέλο
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	δ. Τρόπτερα 4)7	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	ά. Κδμπ 7)7 διά Βραζιλίαν
ΣΤΟΙ ΑΙΓΑΙΝ (κ.δ.)	71	71208	δ. Πόρτ Καρπί 5)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΧΑΡ. ΒΕΝΙΣΕΛΟΥ δ.	59	21357	ά. Δάς Πλάμας 12)6 διά Ούμ Σαΐδ
ΣΤΟΑΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	δ. Μένα 'Αχιμαντ 24)6 διά Σιράχα	ΧΟΛΑΝΙΣ (κ.)	56	2986	ά. Καθαραγέντην (Κολ.) 1)7
ΣΤΟΑΙ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	δ. Σιγκαπούρ ρόδες 14)7 διά 'Ινδιαν	ΧΡΙΣΙΑΣ	51	1704	ά. 'Αιμδέραν 17)7
ΣΤΟΑΙ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.)	60	12497	δ. 'Αντιγκουά 7)7 διά Καράτσι	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Γιασάτρα 14)7 διά Μπόσουεν
ΣΤΟΑΙ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	53	8031	δ. Μόντρεαλ 5)7 διά Ρόττερνταμ	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ (κ.δ.)	58	8116	ά. Λιθέρπούλ 15)7
ΣΤΟΑΙ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	δ. Μιζουσίμια 3)7 διά Σαγκάην	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ (δ.π.)	59	29141	ά. Ράς Τανόρα 28)6
ΣΤΟΑΙ ΠΑΣΙΟΥΙΚ (δ.)	58	12436	δ. Κόμπιε 16)7	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Γ. Α.	71	16275	ά. Δάς 'Αντζελες 11)7 διά Γιοκοχάμια
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	δ. Άδες 'Αντζελες 10)7	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Χάρηκ 'Αιλαντ 11)6 διά Σ. Κρουά
ΣΥΜΗ	53	5339	δ. Μπ. 'Αύρες 6)7	ΧΡΥ. Ρ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Τρίνιανταν 3)7
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	62	70508	δ. Βιτόρια 1)7	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Πόρτ Σουδάν 16)7 Αδστραλίαν
ΣΥΝΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ.	53	1764	δ. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.*	63	9190	ά. Βαλτιμόρων 12)7 διά Τάφτ
ΣΥΡΙ	50	1776	δ. Μασαλίαν 4)7 διά Λεβδέντ	ΧΡΥΣΩ (κ.)	58	1929	ά. 'Απαπα/Λάγκος 26)6
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	9024	δ. Πόρτ Κέλαγκ 17)6 διά Ραθέναν	ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ά. Φρήριπας (Μπαχ.) 17)7
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	1092	δ. Γκουανιαλ 15)7	ΟΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Νταυτάδιο 25)6 διά Γκιζίν

**“NAYTIKA XPONIKA”**

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 -

ΙΑΝΟΚΤΗΣΙΑ - "ΙΑΝΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

*EnSíma - Aprendizaje*

**Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**

Final Page 5

## **ΚΩΣΤΑΣ ΔΟΥΚΑΣ**

Astronomical Transcripts

ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ

Τυπογραφικοί έγκταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 308

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1973

### Bilateral Agreements

A Russian economist, writing in a Soviet newspaper, has heaped praise on the Russian-American sea transport agreement. The interests of both countries have been protected, he says, by the requirement that one third of the sea trade between Russia and the U.S. be carried in U.S. bottoms and another third in Russian bottoms. The remaining third can be carried by third parties.

According to the writer, this distribution is the first positive solution that has been given to a world problem.

Those who have long believed in the freedom of sea transport have now come face to face with a development such as the Russian-American bilateral agreement, acceptable to the parties concerned.

All we have to say on this score is that if the principle of distributing cargoes on the basis of bilateral agreements is adopted and if the proposals of the Santiago Conference are accepted, then the merchant fleets of traditionally maritime countries which do not have any trade of their own to speak of (Norway, Greece) will be condemned to dissolution and oblivion.

### The Crew Shortage

Signs are still up outside shipping offices in Piraeus asking for ships' crews, from masters to scullery boys. Often, the ship for which the crews are needed is specified in terms of age and tonnage.

Some signs specify "Greek crews only" and these are more likely to attract Greek crewmen who are often reluctant to sail on the same ship with coloured men.

Meanwhile, shipping offices continue to "steal" crews from each other by offering higher wages. They can afford it at the present time when the freight market is booming. But will they be able to continue at this rate if it drops?

### The Officer Situation

Graduates of the merchant navy training schools are being offered £180 per month to sign on as third mates. Internal combustion chief engineers are being paid more than £600 per month, cooks £300 and radio officers as much as £400.

This is the result of the stiff competition among shipping firms in enticing officers from other firms with higher wages. It is bound to lead to an impasse. Those who succeed in getting their man in this way believe they have solved their problem. In actual fact, they have only compounded it. Sometimes, the officer concerned has hardly had time to sign on the new ship when he gets a better offer from another owner. The law of supply and demand reigns supreme in the manpower market of shipping. Demand is high and supply is short, so wages go up and up.

Meanwhile, the day will come very soon when there will be no supply and we would not be at least surprised to see a ship laid up for lack of officers and crew. We are not exaggerating by any means.

Our shipowners are still not doing anything about it. They have no solutions to offer other than the short-term solution of paying higher wages.

Nevertheless, some measures that could be taken to alleviate the situation are the following:

- 1) Not to grant Greek registry to ships older than 15 years old. Ships transferred to the Cyprus flag should not be able to insure their crews with NAT.

- 2) Shorten the sea time required for licences and facilitate those with prior sea time to obtain their licences.

- 3) Step up the publicity campaign to attract youngsters to sea careers, improve conditions on board and improve pensions, medical care, etc.

- 4) Specify minimum complement requirements.

We really cannot understand why our shipowners are facing the situation with apathy and not lifting a finger to push through any of the above measures. They are getting by now, but what of the future?

### Asiatic Crews

The port captain of a large Greek shipping firm has just returned from a tour of the Far East where he was sent to investigate the possibilities of using Asiatic crews on Greek ships.

Apparently, this interest is shared by British and Scandinavian shipowners. Lower deck crews are easily available but officers are more difficult to find. There are offices in the Philippines which undertake to man a ship entirely with Filipinos. Filipino officers are well trained and speak English. However, there are reservations with respect to using them because of their quarrelsome natures.

Koreans are not allowed to sign on foreign-flag ships. Japanese crews are good but expensive. The Indians are good too, but although wages for lower deck crews are reasonable, officers' wages are high. Many Pakistanis are available and some Greek owners are using them at the present moment and appear to be satisfied with them. Their wage scale is lower than ours.

No officers are available in Indonesia and Malaysia but there is an abundance of lower deck crews.

The general conclusion is that it is possible to make up a homogeneous crew from some areas, the Philippines for example, but such crews cannot be compared with Greek crews in terms of efficiency. More Asiatics are needed to perform the same work.

The port captain in question believes that higher wages should be paid to Greek lower deck crewmen so that more of them could

be attracted to ships. Shore wages are already higher than an AB's wages.

### The Maritime Bank

The National Bank of Greece is finally going ahead with its plans to set up a Maritime Bank. It is expected to open by the end of the year with a share capital that has been increased from \$10 to \$15 million with the participation of Germany's Deutsche Schiffahrts Bank, France's Banque de Suez et de l'Union des Mines, the Bank of Brazil and Japan's Dan-Ichi Kangyo Ban. A North American bank is also expected to participate.

The opening of the bank was delayed by the need to pass legislation allowing it free movement of capital. This legislation has now been enacted.

### Drachma Revaluation?

If the suggestions put forward by certain people regarding a revaluation of the drachma are acted upon, what will the effects be on Greek shipping in general?

In the first place, Greek crews will have to remit larger sums to their families in Greece to make up the same amount in drachmas they are sending at present. Ship repairs in Greece will become more expensive in terms of dollars and pounds. Supplies of local products will also become more expensive. Cargo liners, too, with home ports in Greece will have to make a larger outlay in dollars for their various needs whereas their revenues from freights will continue to be the same.

Cruise ships will face the same difficulties, since their rates are set in dollars whereas the larger part of their expenses is in drachmas.

In time, all these discrepancies will be adjusted but the losses will be considerable until such time as prices in drachmas and the cost of services to shipping are stabilised.

### The Karageorgis Building Programme

The orders for newbuildings placed by the M. Karageorgis firm in shipyards throughout the world are unprecedented in the annals of Greek shipping.

Moreover, the orders are all at fixed prices with delivery up to 1978 and credits of 80olo payable in eight years.

The orders are as follows:

- Four 154,000 dwt. tankers from the Gotaverken yards with delivery up to 1975.

- Six 16,500-ton 18-knot cargo liners with reefer space from the Weser yards.

- Fourteen Concord 19,000-tonners of which five have been delivered and nine

pending from the Mitsui yards.

— Eighteen cargo liners similar to those ordered in Germany. They are 16,500-tonners with delivery up to 1978 from Montreal yards.

Contracts have already been signed for the above and contracts for the ships listed below are to be signed within the next few days.

— Sixteen 30,000 dwt. fully automated product carriers at European yards.

— Four 70,000-ton bulk carriers with loaders at European yards.

— Four OBO's of 122,000 dwt. each at European yards.

This makes a total of 66 vessels aggregating about 2.5 million dwt. for a total cost of about \$900 million.

The Karageorgis firm has already applied for the Greek registry of thirteen of the ships described above. They are listed in detail in the Greek section of this issue.

ferences. Recently Mr. Bull of the Hoegh Line was telling me that for three years his Company was fighting as outsider in the trade between U.K. and West Coast of Africa. It is these most unfortunate incidents that brought about the interference in our business of the United Nations.

It is these monopolistic practices of the Closed Conferences that gave the impression to the world's trading community that undue advantage was taken of it and gave rise to the interference of the United Nations.

These Conferences most unfortunately followed the practices of the Empires, which ignored the developments in the world, were finally dissolved and left behind enemies out of their respective colonies.

The Closed Conferences must of necessity now realign themselves and try to make the best of the unfortunate developments of the U.N. interfering with our business to the extent of exercising rights of police over our activities. We must by all means defeat the impression of the world trading community that we have been unduly exploiting it and ensure in future its friendship rather than its enmity.

Sincerely,  
P. G. Callimanopoulos

New York, April 18, 1973

June 11, 1973

Mr. R. B. C. Farthing, Esq.  
Secretary General  
Committee of European National Shipowners' Associations  
30/32 St. Mary Axe  
London EC3A 8 ET England

Re : CONCILIATION F.E.F.C./HLL

Dear, Mr. Farthing :

The writer has received in Geneva your letter of June 4th and thank you.

We had expected that you could possibly contact the F.E.F.C. and eventually cause it to revise their attitude in regard to our outstanding applications for admission which are outstanding since May 7, 1971, notwithstanding the fact that the Greek Government notified all the conferences involved that in this case our Company was Greece's "National Line".

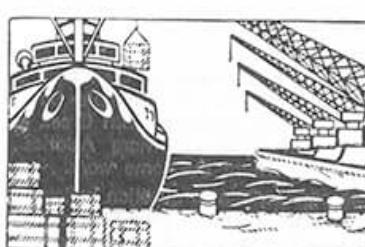
Unfortunately this has not been the case. At the Plenary Session in Geneva the Greek Delegation of which the writer was a member, made a statement as per enclosed copy and that delegation will eventually amplify Greece's position in connection with her experience with the Closed Conferences in discussions to follow.

Copy of the memorandum the writer had made to his colleagues in CENSA dated April 18th last which was sent out to them through your kind care was likewise handed to most of the delegations at the session.

Unfortunately both that statement and the statement made at the various C.E.N.S.A. meetings by the writer in connection with this Company's position in connection with our trading between the Mediterranean and South and East Africa and our application for membership to F.E.F.C. has had the same effect as described in a Greek saying, that is, "ringing a bell to the deaf or offering a drink to a drunk person".

Very truly yours,  
HELLENIC LINES LIMITED

P. G. Callimanopoulos  
General Manager



## The battle against the closed Conferences

### MR. P. CALLIMANOPoulos CONTINUES TO FIGHT

All alone, as far as the Greek side is concerned, Mr. P. Callimanopoulos has fought a long and persistent battle against the closed liner Conferences. This distinguished Greek shipowner has been present at all meeting and discussions, wherever held, on the subject. He has not ceased to pillory the monopolistic tactics of the Conferences and to press for the right of Greek shipping to participate in the liner pools.

Below are two documents which are highly revealing on the whole situation. The first is a memorandum addressed by Mr. Callimanopoulos to the Committee of European Shipowners and its members and the second is a letter from Mr. Callimanopoulos to the Secretary-General of this Organization.

Memorandum to the Members of CENSA in the matter of the Code of Practice of Shipping Conferences.

Gentlemen .

It is a really lamentable development that one sector of the shipping industry, that of regular cargo services, should in the near future be "policed" by the United Nations. It is as a matter of fact the rules of such policing that will be embodied in the "Code of Conduct of Conferences" which will finally have to be approved by the United Nations' Commission for Trade and Development, "Unctad" for short.

This most unfortunate development in that sector of the shipping industry has been brought about by the practices of the Closed Shipping Conferences, which did not align themselves with the recent developments in the world but continued to enforce medieval practices.

These monopolistic practices gave the impression to the world that undue advantage was taken of the world trading community.

The experience my Company, the Hellenic Lines, has had with the Closed Shipping Conferences constitutes an illustration of those Conferences' practices which most regrettably brought about the forthcoming policing of Shipping Conferences by the United Nations, policing of shipping which is termed to be the most adventurous enterprise.

My Company is serving the London area both inward and outward with four arrivals per month inward and four sailings outward, having substituted recently London so far as the inward trade is concerned by Felixstowe. We are serving that part of the U.K. since 1954. The president of the Port Board of London offered a plaque to our S/S "London" that is London in Greek, to commemorate the 35 years of service to the port of London by Hellenic Lines. Still the U.K./Mediterranean Conference rejected our application for membership. We are proud nevertheless to state that so far as the Mediterranean is concerned we are the largest car-

riers!! The Europe/South and East Africa Conferences likewise rejected our repeated applications for membership. We are nevertheless steadily maintaining that service since February, 1967 as ... Outsiders!! Notwithstanding the most drastic and unfair measures those conferences have taken against us. My Company became the most active shipping company in South Africa and as a matter of fact we have 22 to 23 calls at South African ports per month while those Conferences stated in writing to us that our interference in the South African Trade has been "unwanted and unwarranted", at a time never any vessel of any nationality had called at a Greek port to load cargo for South or East Africa, before the inauguration of our service.

Similar has been our experience with the Far Eastern Freight Conference and its allied ones, to whom my Company submitted applications for membership since May 7, 1971 without effect notwithstanding the fact that the Greek government notified these Conferences that in this case my Company was Greece's "National Line".

An attempt to bring about a solution through the Code of Conduct of Conferences as drawn up by CENSA also failed because those Conferences wanted to impose such restrictions in our trading that their acceptance would be tantamount to a "commercial suicide".

These deplorable cases have been brought to the notice of our colleagues in the Committee of European National Shipowners' Associations. We did not ask for support or protection from CENSA. It has not been our policy to ask for support by anyone. CENSA, however, should realize what the consequences of similar practices by the Closed Conferences would be. It is these monopolistic practices that came to the notice of Unctad and brought about Unctad's interference in the Shipping Conferences practices. CENSA ought to have pointed out to these Conferences what the consequences of their practices could have been, bring pressure to bear upon them and eventually cause all the Closed Conferences to realize that they ought to reconsider their policy in the matter of admission of new members.

Many other shipping companies must have had similar experiences with the Closed Con-