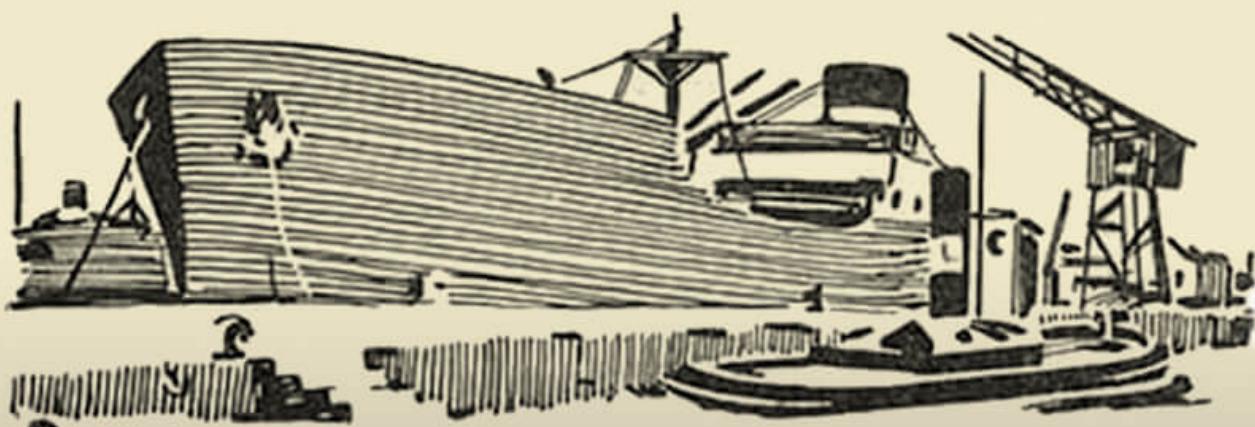


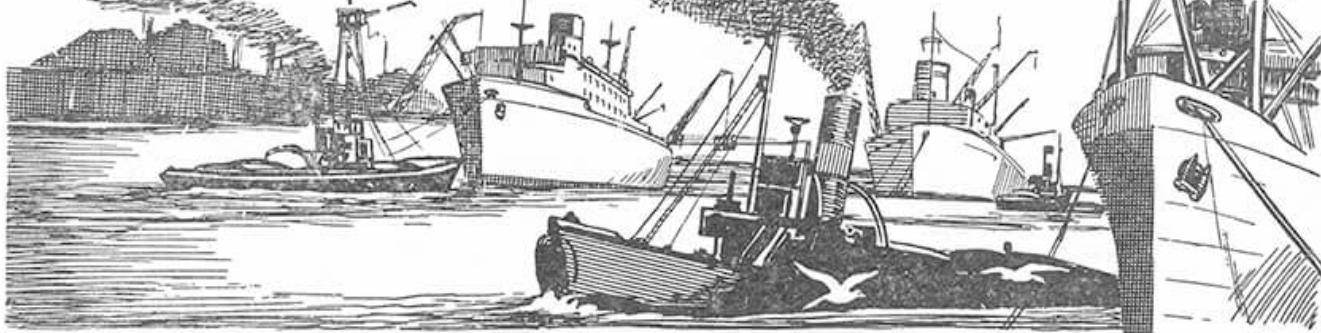
# NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1974

Αρ. Φύλλου 933/692

# NAYTIKA XPONIKA



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 933/692

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
Α.Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

**ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1974

## Η ΜΟΝΗ ΛΥΣΙΣ

Τὸ δέ τονίσαμεν ἐπαγειλημμένως: Κάθε συζήτησις, ἀλλὰ πρὸ παντὸς καθεύδει ὑποχώρησις εἰς τὰς προβάλλομένας ἐκάστοτες ἐκδιαστικὰς ἀξίωσεις τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν διὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα πρέπει γὰρ ἀποκρούεται ὡς ἀνοίκειος παρέμβασις: ξένων συμφερόντων εἰς τὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα τοῦ ἐλληνικοῦ Κράτους καὶ τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας.

‘Η Δ.Ο.Μ. — δο αὐτόχλητος δῆθεν προστάτης τῶν ναυτικῶν — εἶναι: ἔχθρὰ τῆς Ναυτιλίας μαζί. Ξένα συμφέροντα, τῶν ἀνταγωνιστῶν μαζί, ἔξυπηρετεῖ. Τὰ κίνητρα τῆς ἀναμίξεως τῆς εἰς τὰ ναυτιλιακά μαζί πράγματα εἶναι καταφανῆ. Εἰς οὐδὲν ἄλλο ἀποβλέπουν παρὰ εἰς τὴν παρεμβολήν ἐμποδίων εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸν πειραιωτικὸν τὴν συγκρινούσαντος της

Καὶ πρὸ τῆς ὑπέρ κάθε ὅριον προσκλητικότητος τῶν παρεμβάσεων τῆς Δ.Ο.Μ., ἀλλη ὁδὸς δὲν ἀπομένει διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀμυνομένην ἀπαραγράπτων δικαιωμάτων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως της, ἀπὸ τὴν προσωνύμην εἰς τὴν Δικαιοσύνην.

“Η συντονισμένη τοικύτη ένέργεια τοῦ Έλληνικοῦ Έφοπλισμοῦ καὶ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου ἐπισάλλεται τὸ ταχύτερον νὰ ὀργαγωθῇ καὶ εἰς κάθε περίπτωσιν ἐκδιαστικῆς τύνος παρεμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. γὰρ ἔκδηλωθῇ. Τὸ δίκαιον κείται, ἀγαμψισθῆταις, μὲ τὸ μέρος μας. Τὸ δεδικασμένον τῶν γορθηγικῶν καὶ ὅλλαγδικῶν δικαστηρίων, ἀπὸ πολλῶν ἡδη ἐτῶν προσεπικυρώγει: τὰς γνωμοδοτήσεις ἔξειναν νομικῶν ἐπὶ τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς ἔνα πλοῖο, καλυπτόμενα μὲ τὴν σημαίαν χώρας παραδοσιακῶν γκυανιστίου.

μένη, ώς κακώς έξειλεσσεται, θά μάς φέρη εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Θὰ καταστήσῃ τὴν Ναυτιλίαν μικρὸν ποχείριον τοῦ κ. Μπλάου καὶ τῶν συντρόφων του. Ήρδες στιγμὴν ἐπιστεύθη διτὶ ἡ παρουσία αὐτῆς ἐπειτέλη θεῖα τῆς πρὸ ἑτῶν συστάσεως εἰς τὸ Λονδίνον παρὰ τῷ Κομμίτη κοινοῦ Ταμείου (Pool).<sup>3</sup> Αμύνης κατὰ τῶν ἔκδιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. Πλὴν τὸ Ταμείον διελύθη, πρὶν ἡ ἀκόμη λειτουργήσῃ εἰς μίαν ὑπόθεσιν τοῦ κ. Ι. Κ. Καρρᾶ, ἐνῷ εἶχεν ἐπιτευχθῆ καὶ ἡ πλήρης συμπαράστασις τῆς Η.Ν.Ο.

Τώρα, όν τὸ Ταμεῖον Ἀμύνης ὑφίστατο, ὃν οἱ ἐφοπλισταὶ —ὅλοι καὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων— συνεισέφερον, θὰ εἴχε σχηματισθῆ τὸ σεβαστὸν ἔκεινο κεφάλαιον, διπερ θὰ ἦτο ἀρκετὸν καὶ τὰ ἐκδιαζόμενα ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. σκάφη γὰρ ἀποξηγμώνωνται διὰ τὰς καθιστερήσεις των καὶ γὰρ καθίσταται: δυνατὴ ή διεξαγωγὴ τῆς κάθε κατὰ περίστασιν δίκης, διπού θὰ ἐκρίνετο ἀναγκαῖον, ἵνα τὸ δεδικτικεύον ψειτύγωμεν.

Το Ταξιδεύον αυτό θά είχεν έναγάγει  
ηδη ἀπὸ πολλῶν ἔθνοσμάδων τὰ κομιου-  
νιστικά στοιχεῖα τῆς Αὐστραλίας, ἃτινα  
ἔστραφησαν κατὰ τῶν ἐλληγικῶν πλοίων  
καὶ θά είχε προπαρασκευάσει τὴν ἀμυναν  
κατὰ πάσης δύο δήποτε ἀλλούσι ἐπιθέσεως  
τῶν δρυγάνων τῆς Δ.Ο.Μ.

"Εχομεν πρόσφατον παράδειγμα τῶν καλῶν ἀποτελεσμάτων τῆς τοιαύτης — τῆς μόνης πού μᾶς ἀπομένει — τακτικῆς. Είναι ή απόφασις τοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, εἰς τὸ ὄποιον προσέψυγον οἱ "Ἐλληνες" ίδιοικοτήται τοῦ "Θεομάννα". Απαγορεύει τὸ Ἀγώτανον Δικαστήριον τῶν "Ὕ. Πολιτειῶν τὴν ἀνάμμιξιν — τὸ πίκετ — τῶν ἀμερικανικῶν ἐργατικῶν δργανώσεων εἰς τὰ τῶν ἔνγων πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων των. Τὴν ταυτόσημου ἀπόφασιν ειμεθα δέσμαιοι, διτι καὶ εἰς ἄλλα ἔνα Δικαστήρια θὰ ἐπιτύ-

χωριεν προσφεύγοντες, ἀν μάλιστα ἔχωμεν καὶ τὴν συμπαράστασιν τῆς Π.Ν.Ο., τῆς δηοίας τὸ κύρος ἐκτίθεται, ὅταν τὰ ὄργανα τῆς Δ.Ο.Μ. δὲν ἀναγγωρίζουν τὴν «κάρταν» τῆς καὶ τὰς συλλογικάς της συμβάσεις.

Αλλ' έστω καὶ τώρα, πρὸ τῶν ἀμέσων κινδύνων ποὺ ἐπιπειλούην τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀπὸ τοὺς ἔχθρούς αὐτοῦ, τοὺς ξένα συμφέροντα ἔξυπηρετοῦντας — τὸ τονίζομεν δὲν εἰσιτέρως — ή στενὴ συνεργασία τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος καὶ η ἐπανασύστασις τοῦ Ταμείου Ἀμύνης ἐπιβάλλονται ἐκ τῶν πραγμάτων. "Ας προέλθουν, ή "Εγωσὶς τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Κομιτήτη εἰς τὰς ἀναγκαίας ἐνεργείας. "Ας κληθοῦν δὲνοι γὰρ συμμετάσχουν. Κοινὰ γάρ τὰ συμφέροντα. "Ας εἰσφέρουν τὰ υλικὰ μέσα διὰ τὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς κατὰ χώρας νομικούς καὶ ἂς ἐπιδιώξουν τὴν συνεργασίαν μὲ τὴν Π.Ν.Ο. "Η ἀμύνη, ή κοινὴ ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων, σύμπαγτος τοῦ ναυτιλλομένου κόσμου, θὰ μάς φέρῃ πρὸς τὴν πάγκοινον ἀναγνώρισιν τῶν δικαίων τῆς Ναυτιλίας μας, πρὸς τὴν ἔδραίων τῆς θέσεώς της, πρὸς τὴν ἀπαλλαγὴν της ἀπὸ τοὺς ἐκδικασμούς τῆς ΔΟΜ, οἵτινες, σημειωτέον, κατ' οὐδεμιᾶς ἄλλης ἔθνους τῆς Ναυτιλίας στρέφονται, παρὰ μόνον κατὰ τῆς ἐλληνικῆς. Αὐτὴν εἶναι τὸ κάρφος εἰς τὰ δημιατα τῶν ἀνταγωνιστῶν μας καὶ αὐτὴ κατὰ τὴν Δ.Ο.Μ. εἶναι εὐάλωτος διὰ γὰρ ἐπιτυχάνη τὰς παραγόμους εἰσφοράς (χαράτσι), τὰς δηθεγμένης οὐ πέρι τῶν γενικῶν ἐπιβαλλομένας.

Καὶ καταλήγομεν : Τὰ πράγματα ἔ-  
φθισσαν εἰς τὸ μὴ περαιτέρω. Οἱ γαυλω-  
ταὶ ἀξιοῦν ἥδη πρὸ πάσης χρονογαυλώ-  
σεως ἐλληνικοῦ πλοίου τὴν «μπλὲ κάρ-  
ταν» τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ὅχι τῆς Π.Ν.Ο.

Σχετικῶς μὲ τὰ ἀνωτέρω ἐλάβομεν καὶ  
τὴν κάτωθι ἐπιστολήν :

ΑΞΙΟΤΙΜΕ Κ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ,

Την 28ην Μαρτίου ό Γραμματεὺς τῆς τοπικῆς ναυτεργατικῆς ὄργανώσεως τῆς Αὐστραλίας ἀνήγγειλεν εἰς τὸν πλοιάρχον σκάφους τῆς «Αἴγιες» ὅτι ἐπεβλόθη ἡ ἀπανό-

ρευσις τού ἀπόπλου λόγω τῆς δῆθεν «ΕΛΛΙΤΤΟΥΣ» συνθεσεως τοῦ πληρώματος. "Μτοι ἀπήτησε πληρωμα ἔξ 28 μελῶν, συμπειραιωμανομένου και του πλοιάρχου, ἀντί τῶν 23 τῶν προβλεπεμένων υπό της ἐγκριτικής πράξεως νηολογησεως και πράγματι ὑπρετούντων εἰς το πλοιον. Ἐπίσης, ἐκπροσωπος τοῦ ἐν λόγῳ σωματείου ἀπήτησε διανομην εἰς το πληρωμα ἀναδρομικῶν μισθών ελεειπόντων.

Διὰ παντος τρόπου κατεδείχθη ἡ νόμιμος σύνθεσις του πληρώματος κατά τοὺς Ἑλληνικοὺς νομοὺς και δεδομένης τῆς αὐτοματοποιησεως του πλοιού. Ουδεν ἀποτελεσμα.

Και ἐν όψει της μεγάλης καθυστερησεως οι πλοιοκτηται, ἐν γνωσει τῶν πιθανῶν συνεπιών, ὑπεκυφαν, κατεβαλον μισθοὺς ἐλλειπόντων και ἡδη ἀποστελλουν τὸ ἐπιπλέον πλήρωμα.

Γνωρίζομεν τὰς πιθανὰς ἀντιρρήσεις ἐτέρων πλοιοκτητῶν. Παρά ταύτα, ὡς ὁδηγον μας εχομεν τὰς σχέσεις μας, ὡς και τὰς σχέσεις ὀλοκληρου της Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, προς τὴν διεθνή πελατειάν, ητοι

τοὺς διαφόρους ναυλωτάς και χρονοναυλωτάς. Πιστεύουμεν ὅτι δυνάμεθα νὰ κινήσωμεν τὸν μηχανισμὸν τῆς δικαιούσης ἀκόμη και ἐν Αὔστραλια. Και προτείνομεν :

Νὰ δημιουργηθῇ, διὰ συνεισφορᾶς τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀποθεματικὸν κεφάλαιον, ὥπερ θὰ καλύψῃ τὰ ἔξοδα συνεπείᾳ τοιούτων πράξεων τῶν ἀριστερῶν ναυτεργατικῶν σωματείων ἐνώπιον τῶν δικαιορίων μέχρι και τοῦ ἀνωτάτου διαθέμου.

Πρόσφατοι ἀποφάσεις ἀμερικανικῶν δικαιοστηρίων ἐπὶ παρομίων περιπτώσεων παρέχουν ἀπίδιας ἐπιτυχοῦς ἀντιμετωπίσεων τοῦ προβλήματος τούτου. 'Απομένει, συνεπῶς, ἡ συμφωνία και ἡ ἀπὸ κοινοῦ ἐνέργεια ὥλων τῶν ἐνδιαφερομένων.

'Ἐλπίζομεν ὅτι, τὸ μέγεθος τοῦ προβλήματος καταδεικνύει ἀφ' ἐαυτοῦ τὴν ἀνάγκην ἀμέσου ἐνέργειας.

Μετὰ τιμῆς,

«ΑΙΓΑΙΣ» Ναυτική Ἐταιρία

Πειραιεύς, 29 Μαρτίου 1974

προσέλευσιν, τί θὰ κάμη ἡ Ναυτική 'Εκπαίδευσις τὴν ηγεμόνην προσφοράν; Ποῦ θὰ φοιτήσουν οι πολλαπλάσιοι τῶν κενῶν θέσεων ὑποψήφιοι; Νὰ τοὺς φράξωμεν τὴν εἴσοδον και νὰ τοὺς στρέψωμεν πρὸς ἄλλας ἀπασχολήσεις θὰ είναι ἔγκλημα διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

#### ΜΙΑ ΝΕΑ ΣΧΟΛΗ

'Ιδού διατί προβάλλει ἡ ἀνάγκη μιᾶς νέας Σχολῆς. Εἰς νέος 'Ασπρόποργος. Σχολὴ συνδυάζουσα τὴν ἀκταίδευσιν και τῶν τριῶν κλάδων, δυναμένη νὰ δεχθῇ μεγανάριθμὸν ἐσωτερικὸν μαθῆταν και παρέχουσα διὰ τοῦ πλήρους και ἀρτίου ἔξοπλισμοῦ τῆς, ὥλο τὰ σύγχρονα μέσα διδασκαλίας. Πρέπει νὰ εύρισκεται ὅχι μακράν τῆς περιοχῆς Πρωτευούσης, ἐξ ἡς προέρχεται τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ὑποψήφιών. 'Απὸ τῶν Μεγάρων μέχρι τοῦ Μαραθῶνος, προσφέρουν, ἀσφαλῶς, τὰς ἀπαραίτητους ἀκτάσεις τὰ 'Αττικὰ παράλια. Διὰ τὴν συντήρησίν της ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, τὸ νῦν εὑρωστὸν κεφάλαιον ναυτικῆς ἀκταίδευσεως ὑπεραρκεῖ. 'Απόκειται δὲ εἰς τὴν ὄρμοδιαν ὑπηρεσίαν ὅπως τὴν φέρη ἀκταίδευτικῶν εἰς τὸ ὑψος τῶν σημερινῶν ἀπατήσεων.

'Απομένει, ὅμως, τὸ πρόβλημα τῆς ἀνοικοδόμησέως τῆς. Χρήματα πολλὰ θὰ χρειασθοῦν διὰ νὰ γίνη δύως τὴν θέλει ἡ Ναυτιλία. Οὔτε τὸ Κ.Ν.Ε. οὔτε οἱ ἄλλοι ὑφιστάμενοι πόροι, δύνανται νὰ καλύψουν τὴν δαπάνην. Χρειάζεται ἡ μεγάλη χειρονομία. Κράτος και ἐφοπλισμός, πρέπει νὰ συνδυάσουν τὰς προσπαθείας των. Αἱ Δημόσιαι 'Επενδύσεις ἔχουν ούσιωδης δοθῆση τὴν ναυτικήν μας παιδείαν και δύνανται ἀκόμη νὰ τὴν ἐνισχύσουν. Παραλλήλως, ὅμως, ὁ ἐφοπλισμὸς πρέπει νὰ τὸ θεωρήσῃ ὡς ἔργον του, ἀφοῦ ὑπὲρ αὐτοῦ ἀποβλέπει και δι' αὐτὸν ἐργάζεται. 'Ο εἰς ἡ οι πολλοὶ εὐεργέται θὰ συνέσουν τὸ δόνομά των ὅχι μόνον μὲ μίαν λαμπράν νέαν σχολήν, ἀλλὰ μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτικῆς ἀκταίδευσεως.

Τοὺς προμηθεῖς και τὴν φοράν αὐτὴν διὰ τὴν Ναυτική 'Εκπαίδευσιν ἀναζητῶμεν. "Αν ἀπὸ τοῦδε προγραμματίσωμεν τὴν ναυτικήν ὑπερσχολήν, θὰ χρειασθῇ μία πενταετία, τούλαχιστον, ἀν μη και περισσότερον διὰ τὴν ἀπόκτησίν της. 'Οραματισθῶμεν τὴν θέσιν της Ναυτιλίας μας, ἀσφαλῶς και τῆς σημερινῆς καλύτεραν, και ἀς ἀρχίσωμεν νὰ σχεδιάζωμεν τὴν αὔριον και τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως. Πρώτοι οι ἐνδιαφερόμενοι...

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΣ

Ούδεποτε ἔζημιώθησαν οι προμηθεῖς. 'Ακόμη και εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὅπου τὸ δυσδιάγνωστον τῆς αὔριον και τὸ αἰφνίδιον τῶν ἐναλλαγῶν, ἀποτελούν τὸν κανόνα, ἡ ὥρη της προβλεψις εστάθη πάντοτε ἡ λυδία λιθος τῆς ἐπιτυχίας.

'Αναφερόμεθα πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὴν ναυτικὴν ἀκταίδευσιν. 'Εάν δὲν ὑπῆρχεν ἡ πρόδειλεψις χρησιμοποιήσεως τῶν ὑπολοίπων τοῦ Α.Ο.Κ.Π. και συστάσεως τοῦ Κ.Ν.Ε. εἰς μίαν ἐποχὴν περιωρισμένων ἀναγκῶν της Ναυτιλίας, δὲν θὰ ὑπῆρχεν ὁ 'Ασπρόποργος και αἱ ἄλλαι δημόσιαι σχολαὶ διὰ νὰ ἀποδίδουν στελέχη, εἰς ἣν ἐποχὴν αἱ ἀνάγκαι ὑπερεπληθύνθησαν και διωγκώθησαν. Μὲ πιεσματικὴν ἐπιμονὴν τότε εἶχομεν ὑποδείξει τὴν σύστασιν τῶν ναυτικῶν φυτωρίων ὡς μόνην λύσιν εἰς τὸ πρόβλημα τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. 'Ο Σκαραμαγκᾶς, αἱ Οίνουσαί, ἡ Σύρος, ἡ Πρέβεζα ἥχησαν ἀρχικῶς, ὡς καινὰ δαιμονία. 'Αλλ' ἡ ἔξελιξις και ἡ πράξις ἐδικαιοδόγησαν τὴν ἐμμονὴν και κατηξιωσαν τὸ ἔργον.

Και σήμερον πάλιν χρειάζονται νέαν πρό-

βλεψιν αἱ περιστάσεις. 'Απὸ τὴν μίαν πλευρᾶν ὁ στόλος, διαφράστης ὁγκούμενος, ἔχει ἀνάγκην πολλῶν και ἵκανων ἀνθρώπων. 'Απὸ τὴν ἄλλην, ἡ ἀπόδοσις τῶν ὑφισταμένων ναυτεκπαιδευτικῶν ἰδρυμάτων ἔχει φθάσει εἰς τὸ ὄριον τῆς δυναμικότητός των. 'Υπάρχει, λοιπόν, πρόβλημα. Και ἀνευ προνοίας η θὰ μείνῃ ἀλιτον η θὰ καταστῇ δυσχερέστερον.

'Η μετανάστευσις, μεταβαλούσα ρυθμόν, ἀφίνει ἡδη πολλὰ περιθώρια προσελκύσεως πρὸς τὴν θάλασσαν. Αἱ χιλιάδες τῶν ἀποφοίτων τοῦ Γυμνασίου, οἱ ὄποιοι εύρισκουν κλειστάς τὰς πύλας τῶν ἀνωτάτων σχολῶν πληθαίνουν συνεχῶς και αύξανουν ἐπομένως τὸ ποσοστὸν τῶν δυναμένων νὰ στραφοῦν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὸ δὲ επάγγελμα τοῦτο, βελτιωθὲν και βελτισμένον καθημερινῶς, προσφέρει σήμερον, ἀναμφισβήτως, πολλά. Προσδοφόρον ὅσον ἐλάχιστο, διαφράστης ἀνοικτὸν εἰς τὴν προσφοράν, ἀνετον εἰς συνθήκας ἀσκήσεως και διαφράστης ἀσφαλέστερον.

'Αλλ' ἀν οι προμηθησέντες παράγοντες δημιουργήσουν τὸ ἀπαραίτητον κλίμα διὰ μίαν σοδαρῶς ηγεμόνην μεγαλυτέρων

## "ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

**DAWOOD & Co.**

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :

"SHIPDAWOOD" MADRAS

# Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

## ΠΕΝΙΧΡΑ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

**ΓΕΝΕΥΗ.** ("Εκτακτος άνταπόκρισις"). — Μέχρι τής στιγμής καθ' ή γράφεται η παρούσα άνταπόκρισις, ή άναφερομένη είς τάς έργασίας τής Διασκέψεως τής Ούνταντ είς την Γενεύην, δύο, δηλαδή, έβδομαδας αφ' όσου ή Διάσκεψις ήρξατο τών έργασιών της διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ «Κώδικος Λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν», τίποτε τὸ συγκεκριμένον ἀποτέλεσμα ἐπετεύχθη μεταξὺ τῶν άντιπροσωπειῶν, αἵτινες ρίζικός διαφωνούν ἐπὶ ώρισμένων βασικῶν σημείων τοῦ σχεδίου.

'Επρόκειτο, τὴν τρίτην καὶ τελευταίαν έβδομαδά τῆς Διασκέψεως νὰ ὑποδηληθῇ εἰς τὴν δόμελειαν ή πλήρης τῶν έργασιών τῶν ἐπιτροπῶν ἔκθεσις.

Εἰς τὸ ὑφος τοῦ πίνακος τῶν μὴ ἐπιλύθεντων ζητημάτων παραμένει τὸ θέμα τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων μεταξὺ ἀνεπτυγμένων καὶ υπαναπτυκτών χωρῶν.

Αἱ 77 ἀντιπεσσόμεναι χώραι ἐπιμένουν καὶ πρωθυπουργὸς ἀγωνίζομεναι τὴν παρ' αὐτῶν προτεινομένην φορμούσαν τῶν 40+40+20.

'Η ἀντίδρασις, ἐξ ἄλλου, τῶν ναυτιλιακῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν εἶναι καὶ αὐτὴ ζωρά. Βασικὴν ἡ διαφωνία, ρίζις, δεβαίως, νὰ λείπουν αἱ πολλαὶ συμβιβαστικαὶ λύσεις, ἀναλόγως τῶν ιδιαιτέρων συμφερόντων τοῦ ἔκαστου προτείνοντος. 'Η σύγχυσις, κατ' ἀκολουθίαν, ἐπιτείνεται.

Καὶ πρὸ τῆς τοιαύτης ρευστῆς καταστάσεως, τῆς ἐπικρατούσης εἰς τοὺς κύκλους τῆς Διασκέψεως, δύο ὑποθέσεις ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὸ τέρμα αὐτῆς δυνατὸν νὰ διατυπωθοῦν. 'Η πρώτη: Αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, πιθανὸν τελικὸν νὰ δεχθοῦν τὴν νορθηγικὴν πρότασιν διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν κατές 40% τῶν φορτίων τοῦ ἔξωτερικοῦ τῶν ἐμπορίου, ἀφιεύνων τῶν 60% εἰς τὴν ἐλευθέρων κρίσιν τῶν παραληπτῶν. Καὶ δευτέρα δυνατότης, ἡ καὶ πιθανωτέρα: Νὰ συνεχισθοῦν αἱ συζητήσεις καὶ εἰς τὸ τέλος τῆς Διασκέψεως, μὲ παράτασιν μιᾶς έβδομαδός τῶν συνεδριάσεων, νὰ ὄργανωθῇ μία ψηφοφορία

ἐπὶ τοῦ σχεδίου τοῦ Κώδικος ἐφ' ἔκάστης παραγράφου καὶ ἄρθρου αὐτοῦ.

Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις πρέπει τις νὰ ἀνησυχῇ διὰ τὸ αἴσιον τέρμα τῆς Διασκέψεως καὶ διὰ τὴν δυνατότητα ἐφαρμογῆς ἐνὸς συστήματος, ὥπερ θὰ τείνῃ νὰ προδιαγράψῃ τὸ μέλλον τῶν παγκοσμίων διὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν θαλασσίων μεταφορῶν!

\* \* \*

'Ο νορθηγικὸς Τύπος, παρακολουθῶν ἀμεσώτερον τὰς ἔργασίας τῆς Διασκέψεως, ἀναφέρεται εἰς τὴν συμφωνίαν Μεγ. Βρετανίας, 'Ελλάδος, Σκανδιναϊκῶν χωρῶν καὶ 'Ολλανδίας ὥπως μὴ ἀποδεχθοῦν τὸ σχέδιον τοῦ Κώδικος. Θὰ παραμείνουν ἐκ τὸς τῶν περὶ αὐτὸν συζητήσεων.

Πρότασις σχετικὴ μὲ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ σχεδίου, κατὰς τὴν ὥποιαν ὁ Κώδικις δὲν θὰ ἔτιθετο ἐν ἴσχυι πρὶν η κυρωθῇ ἀπὸ 24 χρας, ἀντιπροσωπευόντας, τούλαχιστον, τονός τριάκοντα ἑκατομμυρίων εἰς πλοῖα γραμμῶν, προεκάλεσε τὰς ζωηροτάτας διαμετρυτίας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, αἵτινες καὶ κατηγόρησαν τοὺς προτείναντας ἐπὶ κακῆς πίστει.

Τὸ ὑποδεικνύμενον τοννᾶς τῶν 30 ἑκατ. τόννων, ἀποτελεῖ τὰ 45% τοῦ παγκοσμίου, ὥπερ ὑπολογίζεται εἰς 70 ἑκατομ. τόννων.

Τὸ πρόβλημα, πάντως, τοῦ πῶς καὶ πότε θὰ τεθῇ ἐν ἴσχυι ὁ Κώδικις εἶναι ἀπὸ τὰ δυσχερέστερα. Αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, θεωροῦν κάθε περὶ τοννᾶς πρότασιν ὡς ὑπεκφυγήν, ἵνα ὁ Κώδικις μὴ τύχῃ ποτὲ ἐφαρμογῆς. Τορπιλλίζεται, δηλαδή, ἡ Διάσκεψις.

\* \* \*

Νεώτεραι πληροφορίαι ἀναφέρουν διὰ τὸ σχέδιον Κώδικος ἐποόκειτο νὰ τεθῇ ὑπὸ ψηφοφορίαν, μὲ τὴν ἀποκήνη, δῆμως, δῆλων τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἔσαιρουμένης τῆς Γαλλίας, τῆς Ισπανίας καὶ τῆς Τουρκίας. "Ολος ὁ ἄλλος ναυτικὸς κόσμος ἀπέγει. Αἱ 77 χώραι τοῦ Τρίτου Κόσμου ἀπεμονώθησαν.

πλοίων θὰ δυνηθοῦν νὰ κρατηθοῦν εἰς τὰ παρόντα ἐπίπεδα.

Μεγάλαι δανειακαὶ τοποθετήσεις εἰς τὰς διομήνικας χώρας προβλέπονται ἀπὸ τὸ συστηματικόν ἧδη κρήμα τῶν ἐμιράτων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Εὔκταίας ἡ «ἀνακυκλισία» αὐτὴ τῶν τεραστίων αὐτῶν κεφαλαίων, μὲ τὸ εὐεργετικὸν διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν ἀποτέλεσμα.

Διαπιστούται, δῆμως, ἡ ἀσυμφωνία ἡ κρατοῦσα μεταξὺ τῶν ισχυρῶν παραγωγικῶν χωρῶν. 'Η ἐπιτευξίς τῆς συνεργασίας θὰ ἀποκτήσῃ μακράν διαδικασίαν καὶ ἐν τῷ μεταξὺ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον καὶ ἡ Ναύλοι, κατ'

ἀκολουθίαν, ὑψηλότεροι.

Καὶ θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ — τονίζουν οἱ "Αγγλοι ναυλομεστῖται" — διὰ τὴν εὐημερία τῆς Ναυτιλίας ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν δύκον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ γενικῶς τὴν κίνησιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Καὶ ἐφ' ὅσον πιθανολογεῖται ἡ κάρψις τῆς ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς εἰς δῆλας τὰς μεγάλας διομήνικας χώρας καὶ ὁ δύκος τῶν μεταφορῶν συρρικνύεται, εἶναι δύσκολον νὰ ισχυρισθῇ τις διὰ τοῦ οἰκονομίας καὶ αἱ ἀξίαι τῶν

τιλίσ θὰ ὑποστοῦν σκληρὰ δοκιμασίαν. Οὕτω, κατὰ τοὺς "Εγκαρ, Φόρρεστερ, διαγράφεται ἡ αὔριον καὶ τῆς Ναυλαγορᾶς.

## ΤΑ ΕΝΤΥΠΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Διαμαρτύρονται αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιρις τοῦ Πειραιῶς διὰ ἀπὸ τριμήνου δὲν ὑπάρχουν διδιά λιμενολογίων πρὸς πώλησιν εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον. 'Εκπρόσωπος ἔταιρις κατεχούσης στόλον ὑπερπεντήκοντα σκαφῶν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον προσεφέρθη νὰ ἐκτυπώσῃ φύλλα ἡμερολογίου διὰ λογαριασμὸν τῆς Κώδικος τοῦ Κώδικος τοῦ Ν.Α.Τ. Τοῦ άναλογούν ποσός εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀλλὰ συνήντησε τὴν ἄρνησιν τοῦ Λιμεναρχείου, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν διὰ τὸ πρόκειται περὶ διατειμημένων ἐντύπων τοῦ Ν.Α.Τ.

Πληροφορούμεθα, ἐπίσης, διὰ τὰ λιμεναρχεῖα ἔξωτερικοῦ δὲν διαθέτουν ἔντυπα ναυτολογίου. Τοιουτοτρόπως, οἱ πλοίαρχοι δὲν δύνανται νὰ προσοῦν εἰς ἀνανέωσιν καὶ πολλάκις ὑπόβαλλονται εἰς πρόστιμον διότι, ἐν τῷ μεταξύ, τὸ προηγούμενα ναυτολόγια ἔχουν καταστῆ ληξιπρόθεσμα.

'Η ὀλιγωρία ταλαιπωρεῖ, εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ ἑλληνικὸν πλοίον. 'Η ἐκτύπωσις ἐντύπων ἡμερολογίου καὶ ναυτολογίου δὲν ἀπαιτεῖ σοθαρά τινα διπάνην· περὶ ἑσδόμου πρόκειται, ὅχι εὐκαταφρονήν. Εἰς μίαν Ναυτιλίαν ὡς ἡ ίδικη μας εἶναι ἀνεπιτέρητον νὰ δημιουργούνται ἀνωμαλίαι ἐκ τοῦ μηδενός.

## ΔΙΑ ΤΟΥ ΣΟΥΖ

Τὸ προσεχὲς ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουζ μὲ τὸ 38 ἔστω ἀρχικὸν βύθισμα, θὰ ἀποκαταστήσῃ διὰ μόνον τὸ παλαιὸν μεταφορικὸν κύκλωμα μὲ τὴν "Απω Ανατολὴν καὶ τὴν Αὔστραλίαν, ἀλλὰ καὶ διευκολύνῃ τὰς μεταφορᾶς σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν Ινδίαν πρὸς τὴν Ανατολὴν Εύρωπην ὡς καὶ τὰς έξ Αὔστραλίας σιδηρομεταλλεύματος, γαιάνθοσακος καὶ βωξίτου πρὸς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην.

Αἱ ἀποστάσεις Αὔστραλίας — Νοτίου Εύρωπης, αἰσθητῶς συντέμονται, μὲ οἰκονομίαν εἰς τὸ μεταφορικὸν κόστος καὶ τὰ ἀκριβά μπώνερς διὰ πρώτας ὥλας, αἵτινες εἰς τὸ παρελθόν δὲν εἶχον προορισμὸν τὴν Εύρωπην.

Ἐλάχιστα διὰ εἶναι τὰ μπάλκ κάρριερς που δὲν θὰ διατητούν τὴν Διώρυγα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεβαίως, δημιουργίας τῆς Αὔστραλίας Εύρωπης διὰ τὰς έξ Αὔστραλίας συμβάλλουν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῶν ταξίδιων.

\* \* \*

Τὰ 9.515 δολ. ἡμερησίως — τούς πρὸς 18 δολ. τὸν τόνον κατὰ μῆνα — που ἐπλήρωσεν η Κουβέιτ Σίππιγκ εἰς σκάφος 16. 100 τόν., διὰ ταξίδιον ἀπλούν, ἀποτελούν πρεόρ, καταδεικνύοντας τὴν συνεχίζομένην Ἑλλεψιν "κτουητέκερς" διὰ τὰς τακτικὰς

# KOREAN CREWS

Contracting, manning, administration and control — Shipping agents and brokers

Most reliable and speedy service

KOREA MARINE CORPORATION

President Yong Kuk Kim

P. O. Box 315, Busan, Korea

Phones : 43-5132

43-6353

42-0616

Cable : "KIMACO" Busan  
Telex : KIMACO 3539P

γραμμάς με παράδοσιν 'Απριλίου εις τὸ Κόντινεντ.

"Οχι δύλιγότερον καλὸς ναῦλος ὁ πληρωθεὶς ὑπὸ τῆς NYK τῶν 8,30 δολλ. κατὰ τὸννον καὶ μῆνα εἰς ἔνα μὲ φορτωτῆρας 22.000 τόν. μπάλκ κάρριερς διὰ δύο ἔτη.

\*\*\*

'Ανησυχίαι διὰ τὴν ἄνετον ἀπασχόλησιν τῶν πολλῶν μεγάλων VLCC σκαφῶν ἡρχίσαν νὰ διαγράφωνται. Τῶν μικροτέρων τάνκερς ἡ ἐργασία προεξοφλεῖται καλὴ καὶ μετὰ τὴν ἄστριν τοῦ πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μπούκοτάζ. Καλύτεροι, πράγματι, ναῦλοι δι' αὐτὰ πληρώνονται, ἐνῷ καὶ τὸ διαθέσιμον τοννάς εἰς μικρὰ πλοῖα δὲν κρίνεται ὑπερβολικόν.

## ΠΕΡΙ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

'Η Αἴγυπτος, ὡς ιδιοκτήτρια μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων θαλασσίων διόδων τοῦ κόσμου, θὰ πρέψῃ τὸ πᾶν διὰ τὴν εύρετέρων δυνάτην χρησιμοποίησιν αὐτῆς τὸν διεθνῆ Ναυτιλίας, ἐδήλωσεν ὁ πρόεδρος τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος κ. M. Μασχούρ.

Διὰ τὴν ὑλοποίησιν τῆς ὑποσχέσεως αὐτῆς, ἡρχίσαν ἡδη αἱ ἐργασίαι τῆς ἀποκαταστάσεως εἰς τὸ κεντρικὸν καὶ νότιον τμῆμα τῆς Διώρυγος. Τεχνικὸς ἑξοπλισμὸς ἀπομακρυνθεὶς κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἔχθροπραξιῶν ἐπανεφέρθη εἰς τὴν θέσιν του καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Πόρτ - Σαΐδ θὰ ἔχῃ πλήρως ἐκκαθαρισθῇ ἐντὸς τῶν ημερῶν, δύστε νὰ δεχθῇ, πρώτα κατὰ σειράς της σκάφη τῆς Δυνάμεως 'Ασφαλείας τῶν 'Ηνωμ. 'Εθνῶν.

Ος πρὸς τὰ 15 ἀποκεκλεισμένα πλοῖα, τὰ δυοῖς παραμένουν ἐντὸς καὶ πλησίον τῆς Πικρᾶς λίμνης ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου τοῦ 1967, σχεδιάζεται ἡ μετακίνησίς των πρὸ τῆς ἀποδόσεως τῆς Διώρυγος εἰς τὴν κυκλοφορίαν. Ταῦτα θὰ μεταφερθοῦν νοτίοις, πρὸ τὸ Σουέζ, διότι ἡ δόδος αὐτὴ παρουσιάζει δύλιγότερο ἐμπόδιο καὶ μεγαλυτέρων συντομίαν ἐν συγκρίσει μὲ τὴν πρὸς Πόρτ - Σαΐδ μετακίνησιν.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Διώρυγος, ἥτις προβλέπεται νὰ περατωθῇ ἐντὸς ἔξαμηνου, θὰ δύνανται νὰ τὴν διαπλέουν σκάφη μέχρις 70 χιλ. τόννων. Εἰναι γνωστόν, ἔξ αλλου, διότι ἔχει ἀποφασισθῇ διαπλάτυσις καὶ ἐκβάθυνσις διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῶν συγχρόνων μεγάλων δεξιμενοπλοίων καὶ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ περίπου τοῦ 'Ακρωτηρίου. 'Η προστάτιψις αὐτῆς, δι' ἥν θὰ ἀπαιτηθῇ μία ἔξαετία, θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς δύο τριετεῖς φάσεις. Μετὰ τὴν πρώτην ἡ Διώρυξ θὰ δύναται νὰ δεχθῇ πλοῖο ἑκτοπίσματος 150 χιλ. τόννων, μετὰ δὲ τὴν δευτέραν, πλοῖα διπλασίου περίπου ἑκτοπίσματος. 'Υπολογίζεται, ἔξ αλλου, διότι ἐν πλήρες ἀποδόσει θὰ δυνηθῇ νὰ ἐχυπηρετῇ 80 σκάφη μηρησίων.

## ΠΛΗΣΙΑΖΕΙ ΤΟ ΤΕΛΟΣ:

'Ιδού, λοιπόν, διότι καὶ ἡ κρουαζιέρα, ὡς τελευταῖον καταφύγιον τοῦ χειμαζόμενου ὑπερωκεανίου, ἡρχίσει νὰ πλησιάζῃ τὸ ἀδιέξοδον. Πανταχόθεν ἀκούνται οἱ τριγυμοὶ ἐνὸς οἰκοδομήματος ἐπὶ τοῦ ὅποιον τόσα πολλὰ είχον στηριχθῆ μεταπολεμικῶς διὰ τὴν ἐπιδίωσιν τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας.

Τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου κρούουν θυρωδῶδες αὐτῆς τὴν φοράν οἱ ἀρμάδιοι κύκλοι τῆς Δανίας, ἀποδεικνύοντες διότι δῆλα σχέδιον τὰ κρουαζιέροπλοια τελούν σήμερον ὑπὸ πώλησιν. 'Η Χόλλαντ - 'Αμερικά ἀντιμετωπίζειν οἰκονομικά δυσχερεῖς χάρις εἰς τὴν δαπανηρὰς περιή τῶν κρουαζιέρων. Αἱ μεγάλαι δρεπανικαὶ ἐταιρίαι, ἡ Κιούναρ, ἡ P & O, ἡ Κλάρκον καὶ ἡ Σόου - Σάβιλ ξεχασαν ἀνυπολόγιστα ποσὰ εἰς τὸν ἔδιον τομέα. Εἰς τὴν Νορβηγίαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ 'Εξιλόρερ' ἀπεφάσισαν τὴν πώλησίν του καὶ εἰς τὴν Δανίαν ἡ DFDC ἔχει νὰ moi-

ράσῃ μερίσματα εἰς τοὺς μετόχους της ἀπὸ τοῦ 1970.

'Ἄλλος τὸ κακὸν δὲν σταματᾷ ἔως ἔδω. Διότι ἀκολουθεῖ ἡ ἀδυναμία ἐξευρέσεως ἀγοραστῶν, ἡ ὅποια προοιωνίζει περαιτερώ χρηστούς. Οὕτω, εἰς τὴν Δανίαν, τὸ πρόβλημα τῶν 1.300 μετόχων τῶν ὑπερωκεανίων «Πρίν - Χέντρικ» καὶ «Ντιστόκερερ» δὲν ἔγκειται πλέον εἰς τὰς μεθόδους διατηρήσεως τῶν σκαφῶν, ἀλλ' εἰς τὸν ὀλιγότερον δύνυντον τρόπον ἀποξενώσεως ἀπ' αὐτῶν. Καὶ ἐφ' ὅσον ηζήσης δὲν ὑπάρχει, ἡ οἰσιδήποτε τιμὴ, ηζίς θὰ τοῖς προσφερθῇ θὰ εἶναι ἡ προτελευταία λύσις πρὸ τῆς ὄριστης διαύλουσεως.

Θλιβερά τῷ ὅντι διαπιστώσεις. Διότι ἡ γενεύ μας εἶναι δύνσκολον νὰ φαντασθῇ Ναυτιλίαν ἄνευ ὑπερωκεανίων. 'Οπως ἀκριβῶς οἱ ναυτικοὶ τοῦ παρελθόντος αἰώνος ἦτο ἀδύνατον νὰ φαντασθούν τὰς θαλάσσας χωρὶς κλίπερς ἢ δρόμωνας.

## ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Δὲν ὑπάρχει Ναυτιλία οἰσαδήποτε ναυτικῆς χώρας εἰς τὸν Κόσμον, ποὺ νὰ μὴ ἀντιμετωπίσῃ, κατὰ κάπιον τρόπον, ἀνεπάρκειαν πληρωμάτων. Καταφανῆς ἡ φυγὴ ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἰς δῆλα τὰ κράτη, τὰ κατέχοντα τὸ μὲν σημαντικὸν ὄγκον τοννά, τὸ δὲ διομηχανίαν σταθερῶς ἀναπτυσσομένην, ίκανὴν νὰ παράσχῃ ἄνετον τὴν ἀπασχόλησιν.

Παντοῦ οἱ ἑφοπλισταὶ καταβάλλουν κάθε προσπάθειαν προσελκύσεως τῶν περισσοτέρων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διὰ τῆς βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν ἐργασίας —μισθοδοσία, πρόνοια, ἀδειαί— καὶ διὰ τῆς παροχῆς ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν καλυτέρων ὅρων διαβιώσεως.

"Αν τις παρακολουθήσῃ τὰς παρεχομένας ἀνέσεις εἰς τὰ πληρωμάτα τῶν σκανδιναϊκῶν, ίδια, πλοίων, καὶ γνωρίσῃ τὰς προτεινομένας βελτιώσεις ἐνδιαιτήσεως, θὰ πεισθῇ ὅτι ἀνέπιστρητη παρήλθη καὶ ἡ ἐποχὴ τῆς πλάρωξ», τῶν κοινῶν διαμερισμάτων —ὑπερωτηρίων— ἀκόμη καὶ τῶν λοιπῶν κοινοχρήστων χώρων διὰ τὴν διαβίωσιν τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων.

Τώρα εἰς τὰ συνήθως μεγάλα νεότευκτα σκάφη, μὲ τὸ δύλιγαριθμότερον πλήρωμα, καὶ κάθε ναυτικὸς τοῦ κατωτέρου πληρώματος ἢ καὶ ἀξιωματικὸς τοῦ ἐπιτελείου τοῦ πλοίου— ἔχει τὴν ἀδιατέρων του καμπίναν μὲ τὰ ἀναγκαιούντα ἐρμάρια, ἀκόμη δὲ καὶ τὸν ἔδιον χώρων τουαλέττας. Μικρὰ ἡ διπάνη πρὸ τῶν καλῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς ιαύτης διαρρυμίσεως τῶν χώρων διὰ τὰ πληρώματα. Τὸ μέγεθος τῶν πλοίων παρέχει τὴν πλήρη πρὸ τοῦ εὐχέρειαν.

Κάποτε καὶ ἡμεῖς, ἔστω καὶ δραστηροῦντες, θὰ φθάσωμεν εἰς τὴν τοισύτην ἀντιμετώπισιν τοῦ πλοίου— ἔχει τὴν ἀδιατέρων του καμπίναν μὲ τὰ ἀναγκαιούντα ἐρμάρια, τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ περιθάλψεως θὰ ἀποτελέσουν τὰ κίνητρα —μαζὶ μὲ τὴν δωρεὰν παιδείαν— διὰ νὰ μᾶς ἔλθουν οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς νέους που ἄλλοτε μετηνάστευον.

'Επιτιθάλλεται, ὅμως, νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῆς καλῆς αὐτῆς τροπῆς τῶν μεταναστευτικῶν πραγμάτων καὶ πρὸς τοῦτο χρειάζεται ἡ κατάλληλος προπαγάνδα, μαζὶ μὲ τὴν ἐκ παραλλήλου βελτιώσιν τῶν συνθηκῶν ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

λυτισμένην καὶ ἄνετον διαρρύθμισιν τῶν χώρων τοῦ πληρώματος. Θὰ ἔχουν τὸ τὸ θετικῶς ἐλκυστικὸν νὰ προσφέρουν εἰς τὰ πληρώματα των. Θὰ τοὺς φέρουν ἐγγύτερον πρὸς τὸ ἐπάγγελμα.

Δὲν εἰσάγομεν διὰ τῶν ἀνωτέρω συστάσεων καὶνό δαιμόνια εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Απλῶς τὴν φορὰν τῶν πραγμάτων ἀκολουθοῦμεν καὶ ὑποδεικνύομεν διὰ τὸ ὄφελον διάποικησίαν πρώτην ἐνδείκνυται. 'Ακολουθοῦμεν τὰ παραδείγματα τῶν ἄλλων. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

## ΕΠΩΦΕΛΗΘΩΜΕΝ

Οἱ τελευταῖοι στατιστικοὶ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῆς μεταναστευσεως, οἱ ἀναφέρομενοι εἰς τὸ 1973, καταδεικνύουσι τὴν αἰσθητήν μείωσιν τοῦ ρεύματος τῆς ἐντεῦθεν φυγῆς τῶν 'Ελλήνων ἐργατῶν. "Οχι μόνον οἱ παλιννοστοῦντες ήσαν περισσότεροι, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐντεῦθεν φεύγοντες δύλιγότεροι.

'Η Οἰκονομία μας, πράγματι, ὡς ἀπεδειχθή, εἶχε ἀνάγκην τῶν πολυτίμων αὐτῶν ἐργατικῶν χειρῶν. 'Η ἐλλειψίς των κατέστη τελευταίως καταφανής. Μᾶς ἔφερε τοὺς ἐγχρώμους.

Τὴν Ναυτιλίαν ὅλως ἀδιατέρως ἐνδιαφέρει τὸ εὐχάριστον αὐτὸν γεγονός τῆς μειώσεως τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος. 'Η καποιαὶ αὔνεσις, μὲ τὴν ὅποιαν τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀνεπάρκεια τῶν κατωτέρων πληρωμάτων ἀπὸ τὴν μείωσιν αὐτήν κυρίως προήλθε. Δὲν ἐκαλύφθησαν, δεναίων, αἱ ἀνάγκαι, ἀλλ' ὅπωσδηπότερο ή παραπρομένη προσφορὰ ἐλληνικῶν ἐργατικῶν χειρῶν διά την Ναυτιλίαν εἶναι ἀνακουφιστική.

Καὶ μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ προσφορὰ αὐτὴν ἔτι περισσότερον, διότι προσδοκάται ὅτι ἡ βαθμιαία καλύψις τῶν κενῶν εἰς ἀνάτερα στελέχη —τοὺς ἀξιωματικούς— ἀπὸ αὐτὴν μέλλει νὰ προέλθῃ. "Οταν θὰ παύσουν —ὅπως τούτο διαφαίνεται— οἱ νέοι νὰ ἀναζητοῦν τὸν ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμὸν τῶν διὰ τὴν διαμερισμάτων —ὑπερωτηρίων— ἀκόμη καὶ τὸν πληρωμάτων προϋποθέσεων, διότι πιστεύομεν διὰ τὴν βελτιώσιτος τῶν δρων ἐργασίας, τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ περιθάλψεως θὰ ἀποτελέσουν τὰ κίνητρα —μαζὶ μὲ τὴν δωρεὰν παιδείαν— διὰ νὰ μᾶς ἔλθουν οἱ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς νέους που ἄλλοτε μετηνάστευον.

'Επιτιθάλλεται, ὅμως, νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῆς καλῆς αὐτῆς τροπῆς τῶν μεταναστευτικῶν πραγμάτων καὶ πρὸς τοῦτο χρειάζεται ἡ κατάλληλος προπαγάνδα, μαζὶ μὲ τὴν ἐκ παραλλήλου βελτιώσιν τῶν συνθηκῶν ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

## NAYTERGATIKA

Εἴθισται ἐπὶ ταῖς ἑορταῖς τοῦ Πάσχα καὶ τῶν Χριστουγέννων νὰ παρέχεται ἐπὶ τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας χρηματικὴ ἐνίσχυσις εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς.

Τὸ ψήφισμανον καθεστώς προέβλεπε τὴν παροχὴν τῆς οἰκονομικῆς αὐτῆς ἐνισχύσεως εἰς τοὺς ἔχοντας πενταετή ὑπηρεσίαν. Τελευταίως, ὅμως, τὸ ἐπίδομα θεοπίζεται νὰ παρέχεται εἰς τοὺς ἔχοντας δεκαετή ὑπηρεσίαν καὶ ἀπὸ τῆς τελευταίας ἀπολύτερως τρίμηνον διάστημα ἀντὶ τῶν δύο, ὡς πρότερον.

Παράκλησις ὑποβάλλεται εἰς τὸν κ. Σκιαδόπουλον, ὅπως διετάξῃ τὴν προποτίσιαν τοῦ σχετικοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος, ἀφιεμένων τῶν προσόντων εἰς πενταετίαν καὶ δίμηνον ἀπόλυτων.

## Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

### I A T R O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs  
in Buenos Aires, Argentina  
Vicente Lopez 2602—2<sup>o</sup> A  
Buenos Aires Tel.: 85-3943  
Cables: Salivaras - B. Aires : 30-0590

# ΤΟ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. Π. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Δια τῆς κατωτέρω δημοσιευμένης ἐπιστολῆς τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου πρὸς τὸν κ. R. G. Sutton, Γραμματέα τῆς Κόνφερανς "Απω" Ἀνατολής, ἐκφράζεται ἡ ἀγανάκτησις τοῦ διακεκριμένου ἐφοπλιστοῦ μας διὰ τὰς πρὸς αὐτὸν ἀνοικείους προτάσεις, ἵνα ἐπιτρέψῃ ἡ Διάσκεψις τὴν σύστασιν τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς.

Εἰς τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ὅπως ἡ Ναυτική Ἐλλάς, καθ' ἡ δικαιούται, ἀποκτήσῃ τὴν ἔθνικήν της γραμμὴν ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὴν τόσον ζωτικὴν περιοχὴν τῆς "Απω" Ἀνατολῆς, ἡ ἀπάντησις, μετὰ τὰς τόσας ἀρνητικάς συζητήσεις, ἔρχεται νὰ προσεπικυρώσῃ τὴν περὶ μονοπώλιον ἀπὸ ωρισμένας ξένας ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν κρατούσαν ἀντίληψιν. Αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν κλοιὸν τοῦ μονοπώλιου προσπαθεῖ τῷρα νὰ διασπάσῃ καὶ ἡ Διάσκεψις τῆς Οὔνταντ εἰς τὴν Γενεύην. Καὶ κατ' αὐτὸν τοῦ μονοπώλιου ἀγνώνεται ὁ κ. Καλλιμανόπουλος.

"Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ, ἀρκετὸν διεξαδική, θέτει τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των. Κάθε ἀμερόληπτος συζητητὴς θὰ ἀναγνωρίσῃ ὅτι τὸ δίκαιον κείται πρὸς τὴν πλευράν μας. "Η ὑπόθεσις τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς "Απω" Ἀνατολῆς καλύπτει, καθ' ἡμᾶς, γενικώτερα συμφέροντα τῆς ἔθνικῆς ἡμῶν Οἰκουμένης. Αἱ συναλλαγαὶ μας πρὸς τὴν Ἰσπανίαν καὶ τὴν Κίναν ἀναπτύσσονται μὲν ζωηρότατον ρυθμὸν. Τὸ ἑλληνικὸν πλοίον γραμμῆς, αὐτὰς τὰς συναλλαγὰς θὰ διευκολύνῃ καὶ ὡς προαγάγῃ. 'Αμεσώτατον, κατὰ σύντειαν, τὸ ἐνδιαφέρον μας διὰ τὴν σύστασιν τῆς ἔθνικῆς γραμμῆς, τὴν ὥποιαν μετὰ τόσης θέρμης προσπαθεῖ νὰ ἐγκαινιάσῃ ἡ «Ἐλληνική».

"Ιδοὺ καὶ ἡ ἐπιστολὴ πρὸς τὸν κ. Sutton: "Αγαπητὲ κ. Σοῦτον,

Τὰ μέλη σας γνωρίζουν πολὺ καλῶς, ὅτι οἱ ἐπιβαλλόμενοι περιορισμοὶ κατὰ τῆς ἔνδεχομένης ἀποδοχῆς τῆς ἑταῖρίας μας ὡς μέλους τῶν διασκέψεων σας, σκοπὸν ἔχουν νὰ καταστήσουν μίαν τοιαύτην γραμμὴν οἰκονομικῶν αὐτοκτονίαν. Παρὰ δὲ τὸ γεγονός ὅτι προσεφέρθημεν ἑκούσιως νὰ περιορίσωμεν τὴν δραστηριότητά μας κατὰ τὰ πρώτα 2—3 ἔτη εἰς 12 ἀναχωρήσεις ἐτησίως, περιορίζοντες, ταῦτοχρόνως, τοὺς πλόδους μας εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τὴν Μαύρην Θαλάσσην, ἀπλίζοντες ὅτι ἡ γραμμὴ αὐτὴ θὰ ἀπεδεικνύετο βιώσιμος, ὑμεῖς παρατηρεῖτε ὅτι αἱ «διάσκεψεις» δεν θὰ ἡρούντο τὴν συμμετοχὴν μας ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι τὰ πλοία μας θὰ ἀσχολούντο εἰς τὰς ἔθνικὰς μας μεταφοράς.

Δύνασθε, παρακαλούμενοι, νὰ μᾶς ὑποδείξητε μίαν ναυτικὴν ἑταῖριν τακτικῶν γραμμῶν, οἰσασθῆποτε ἔθνικότητος, ἔστω καὶ τῶν πλέον βιομηχανοποιημένων χωρῶν, τῆς ὁ-

ποίας ἡ δραστηριότης περιορίζεται εἰς τὰς ἔθνικὰς τῆς μόνου μεταφοράς; 'Αντιθέτως, ἔχουν ὑποπέδει εἰς τὴν ἀντίληψίν μας ἑταῖροι — μέλη τῶν διασκέψεων σας, τῶν ὅποιων τὰ δρομολόγια, ἀτινα ἀνακοινούνται μέσω τοῦ τύπου, δὲν περιλαμβάνουν οὐδένα ἔθνικόν των λιμένα.

"Ἐπιθυμούμενος ὥπως τὰ μέλη σας ἀναθεωρήσουν τὴν στάσιν των ἔναντι ἡμῶν. Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ συνεχίσουν νὰ ἀρνοῦνται εἰς τὴν Ἐλλάδα, ἐν κατ' ἐδοχήν ναυτικούν "Ἐθνος, τὸ δικαίωμα νὰ μετέχῃ εἰς τὰς μεταφοράς μεταξὺ Μεσογείου καὶ "Απω" Ἀνατολῆς.

Αἱ διασκέψεις σας, διὰ τῆς ἔναντι ἡμῶν στάσεώς των, συνεχίζουν νὰ ζημιώνουν ἀνεπανορθώτως τὴν συνεργασίαν τῶν θαλασσίων τακτικῶν γραμμῶν, καταδεικνύουσαι εἰς τοὺς παγκοσμίους ἐμπορικοὺς κύκλους ὅτι αἱ «κόνφερας» ἐπιζητοῦν τὴν μονοπώλησιν των παγκοσμίων μεταφορῶν, ἀσχέτως τῶν γενικῶν μεταπολεμικῶν ἔξελίσσεων ἀνά τὴν Υδρόγειον.

"Ο γράφων ἀνεμίχθη εἰς τὴν ναυτιλίαν πρὸ ἐξήκοντα ἐῶν, ὡς ὑπάλληλος ἐνὸς πρακτορείου πλοίον τακτικῶν γραμμῶν. 'Ἐν συνεχείᾳ, ἡ σχολήθη ὁ ἴδιος μὲ τὴν πρακτορείουν ἑταῖριν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τελικῶς, τὸ 1934 ὥρισε τὴν ἑταῖριν αὐτὴν, ἦτις ἀσχολεῖται ἀποκλειστικῶς εἰς τακτικὰς γραμμάς. Τυγχάνομεν μέλη εἴκοσι μιᾶς διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες καλύπτουν τὰς κυριωτέρας γραμμάτων μας. Κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν, παρελάθομεν 12 νεοτεκτάκτης λαΐνερς ἄτινα ἔναυπηγήθησαν εἰς Φιλανδίαν καὶ Ἐλλάδα καὶ προσφάτως προέβημεν εἰς τὴν ἀγορὰν ἐτέρων δύο σκαφῶν τῆς Χόλλαντ - Ἀμερικαν Λαΐν. 'Ο στόλος μας ἀπαρτίζεται ἀπὸ 40 πλοίοι, ἀνήκοντας ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν ἑταῖριν μας. 'Ἐλλησιζομεν δὲ, ἀντιλαμβανόμενοι τὰς ἀσχολίας μας, θὰ παύστε νέο μᾶς ὑποβάλλετε μὴ ἐμπορικὰς προτάσεις. Δὲν ζητοῦμεν τὴν φιλανθρωπίαν σας. 'Ἀπλῶς ἀπαιτοῦμεν δὲ, ἡ Ἐλλὰς δικαιούται — δηλαδή, μίαν διώσιμον τακτικὸν γραμμῆς μεταξὺ Μεσογείου καὶ Μαύρης Θαλάσσης καὶ "Απω" Ἀνατολῆς, περιλαμβανομένης τῆς Ἰσπανίας. 'Ο νίος τοῦ γράφοντος κ. Γρηγόριος Π. Καλλιμανόπουλος, Γενικὸς Διευθυντής τῆς Ἐταιρίας, θὰ είναι εἰς τὸ Λονδίνον τὴν ἐδδομάδαν ἦτις ἔρχεται τὴν πρώτην 'Απρίλιον καὶ δύνασθε νὰ ἐπικοινωνήσητε μετ' αὐτοῦ μέσω τῆς Fenton Steamship Company Ltd., ἢ τοῦ ξενοδοχείου «Κλάριτζ», ἐὰν πιστεύετε ὅτι μία συνάντησις θὰ ἥτο ἐπιθυμητὴ δι' ἡμᾶς, σχετικῶς μὲ τὰ προαναφερθέντα.

Μετὰ τιμῆς  
Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Υόρκη, 14.3.74

## ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Ο ΚΡΑΙΣ

"Ιδοὺ ὅτι ἔφθασε καὶ παρῆλθεν ἡ 4η 'Απριλίου καὶ ὁ Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ἐτέθη αὐτομότως εἰς ἔνεργειαν, παρελόντος τοῦ ἔξαμνην ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του.

Τὸ κακόν, δῆμος, είναι ὅτι δὲν ἔτεθη ὀλόκληρος ἐν Ισχύι ἀλλὰ μόνον ἐν τμῆμα αὐτοῦ καὶ μάλιστα ἐν τμῆμα ἀκαθόριστον, τοῦ ὁποίου ὁ προσδιορισμὸς ἀπαιτεῖ ἔρευναν καὶ ἐρμηνείαν. Ως ἀπλοῦν παραδειγματικόν, ἔστι τὸ ἄρθρο 3—4 τίθενται ἐν ίσχυΐ, τὸ ἄρθρο 5—7 δχι, τὸ ἄρθρο 8—11 ναὶ, τὸ ἄρθρο 12 δχι, τὸ ἄρθρο 13 ναὶ καὶ οὕτω καθ' ἔξης. Καὶ τούτο, διότι ὅσα ἄρθρα προβλέπουν τὴν ἔκδοσιν Διατάγματος ἡ 'Αποδέσσεως, θὰ τεθοῦν ἐν ἔφαρμογῇ ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν πράξεων τούτων. Τὰ Διατάγματα, δῆμος, δὲν ἔχεδοθησαν. 'Επομένως, διὰ τὸ μέχρι τῆς ἐκδόσεως τῶν χρο-

τάγματος. Καὶ οὕτω καθ' ἔξης.

Δὲν χρειάζεται νὰ είναι κανεὶς γομικὸς διὰ νὰ ἔννοησῃ ὅτι ἡ κατάστασις αὕτη δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραταθῇ. "Η ἡ ισχὺς τοῦ κώδικος πρέπει νὰ ἀναβληθῇ ἡ ἡ ἔκδοσις τῶν ἐκτελεστικῶν του διατάγματων νὰ ἐπισπευσθῇ. Μέση λύσις δὲν ὑπάρχει.

## Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Εἰς ἔνα ἔξαιρετικῶς καλαίσθητον τεῦχος πεντίκοντα σελίδων, ἡ 'Εθνική Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος ἐμφανίζει τὸν ἀπολογισμὸν τοῦ ἔργου της ἐντὸς τῆς τριετίας τοῦ 1971 — 1973, καθ' ἥν τὴν ἔξουσίαν τοῦ 'Ιδρυματος

ησκει, κατά την πρώτην αύτης θητείαν, ή παρούσα διοίκησις μέ επί κεφαλής τὸν Διοικητὴν κ. Χρήστον 'Αχην.

'Η ἀνάπτυξις τῶν ἔργασιῶν τῆς Τραπέζης, ή ἐπέκτασις αὐτῆς εἰς τὸν διεθνῆ χώρον καὶ η συμβολή της εἰς τὴν διοικητικὴν συγκρότησιν τῆς χώρας, συνιστοῦν τὸ τρίπτυχον τῶν ἐπιτευγμάτων τῆς περιόδου.

Τὸ ἐνεργητικὸν τῆς Τραπέζης ἀνήλθεν εἰς 115 δισεκατοντά, λόγουσί της τριετίας, ἐδιπλασισθησαν αἱ καταθέσεις ἐσωτερικοῦ καὶ ἐπιταπλασιάσθησαν αἱ εἰς συνάλλαγμα τοιαῦται. 'Ανάλογος ὑπῆρχεν η αὔξησις τῶν ιδίων κεφαλαίων τῆς Τραπέζης, τῶν χορηγήσεων τῶν καταστάματων ἔξωτερικοῦ, τοῦ χαρτοφυλακίου τῶν χρεωγράφων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χρηματοδοτηθέντων πελατῶν. Τέλος, τὰ καταβλήντα διὰ μερίσματα ποσά, ἀνήλθον ἀπὸ 300 εἰς 392 ἑκατοντά. δρχ. διὰ τὴν χρῆσιν τοῦ 1972.

Τὸ ἐντυπωσιακότερον, ὅμως, χαρακτηριστικὸν τῆς τριετίας, ὑπῆρχεν, ἀσφαλῶς, η ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τῆς Τραπέζης εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δι' ης ἐδραιώνει τὴν θέσιν τῆς ὡς ἰδρυμάτος παγκοσμίου ἀκτινοβολίας. Διὸ τῆς ἰδρυσεως 11 νέων μονάδων εἰς διαφόρους ἔνας χώρας ἔφθασεν, ὡς χαρακτηριστικός σημειούται, νὰ ἐκπροσωπήσῃ τοὺς 31 μονάδαν εἰς 29 πόλεις 9 χωρῶν ἐπὶ 4 ἡπείρων. Τὸ ἐπιστέγασμα δὲ τῆς τοιαύτης προσπαθείας ἀπέτελεσεν η ἀγορὰ τοῦ 16ωροφου μεγάρου εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ τὸν 12ωρόφου εἰς Σικάγον, νὰ ὄποια φιλοδοξοῦν, παραλλήλων, νὰ καταστοῦν τὰ κέντρα τῆς αὐτόθι ἐλληνικῆς παρουσίας.

Τὸ τρίτον σκέλος συνιστᾶ η χρηματοδότησις τῆς ἔθνικῆς διοικητικῆς καὶ τῶν ἄλλων παραγωγικῶν κλαδῶν τῆς χώρας. 'Η πιστωτικὴ πολιτικὴ τῆς 'Ἐθνικῆς Τραπέζης περιέλθει τὴν ύποστηριξιν 700 ἐπενδυτικῶν προγραμμάτων ὕψους 8 δισεκ. δρχ. Εἰδικῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν, η ἐνίσχυσις τοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ κεφαλαίων κινήσεως καὶ ἀγοράς, ναυπηγήσεις, μετασκευάς καὶ ἐπι-

σκευάς πλοίων, ὑπερέβη τὸ ισόποσον τῶν 9 δισεκ. δρχ. καὶ προσέθεσεν εἰς τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον 185 σκάφη συνολικῆς ἀξίας 415 ἑκατ. δωλαρίων.

'Εάν εἰς τὸ ἀνωτέρω δασικὰ θέματα προστεθῇ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῆς λειτουργίας τῶν διαφόρων μονάδων τῆς Τραπέζης, η ριζικὴ κτιριακὴ ἀνασυγκρότησις, η βελτίωσις τῆς θέσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἀκόμη η συμβολὴ αὐτῆς εἰς τὸν πνευματικὸν τομέα, (βραβεῖα, καλλιτεχνικὴ ἀκόδεσις, λευκώματα κ.λπ.), δυνάμεθον νὰ ἔχωμεν μίαν σαφῆ καὶ ἐπιδιλητικὴν εἰκόνα τοῦ ἔργου τῆς τριετίας, ὡς ἀναλυτεῖς εἰς τὸ κυκλοφορῆσαν τεύχος καὶ ὑπογραμμίζεται διὰ τῶν διαγραμμάτων καὶ τῆς λαμπρᾶς εἰκονογραφῆσεως ἡ ὄποια κοσμεῖ τὰς σελίδας του.

Δὲν εἶναι συμπτωματικὸν διὰ τὴν πολυσχιδῆ ταύτην δραστηριότητα τῆς Ε.Τ.Ε. καλύπτει η διοικητικὴ θητεία τοῦ κ. Χρ. 'Αχη. Λίαν εφήμερης γνωστοῦ εἰς τοὺς οἰκονομικοὺς κύκλους ἐκ τῆς ιδίας αὐτοῦ ἐπινειχηρηματικῆς δράσεως, ἀλλὰ καὶ ιδιαιτέρως, εἰς τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας, ἐκ τῶν κόλπων τῆς ὥποιας προέρχεται, ἡδύνηθι διὰ τῶν ἀναμφισβήτητων προσόντων του, τῆς ἀρτίας ἐπιστημονικῆς του καταρτίσεως, σχεῖ μόνον νὰ σταθῇ εἰς τὸ ὑψος τῶν ἀναγκῶν τοῦ πρώτου πιστωτικοῦ ἰδρύματος τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς προώθησιν καὶ ἐντυπωσιακὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔθνωφελοῦς ἔργου του.

## H «ΝΑΥΣΙ»

"Ἐχομεν ὑπ' ὄφιν μας τὸν γενικὸν συγκεντρωτικὸν ιστολογισμὸν τῆς χωρούσης πρὸς τὴν περιτέρω διεύρυνσιν τῶν ἔργασιων τῆς ὑποδειγματικῆς ναυτικῆς σιδηροδιοικησίας, τῆς «Ναυσί». Δὲν μᾶς συγκινοῦν τὰ καθαρά της κέρδη, ἀνερχόμενα εἰς 8.326.630 δραχ., δυσον η θετικὴ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος πρόσδος, ὄφειλομένη εἰς τὴν προσέλ-

κυσιν μεγαλυτέρου ὄγκου ἐπισκευῶν πλοίων.

Καὶ τονίζομεν τούτο διὰ νὰ ἀποδεῖξωμεν πόσον πλουτοφόρος πηγὴ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας εἶναι η ἐπισκευαστικὴ διοικητικὴ καὶ ὄπόσον πεδίον ἀναπτύξεως δι' αὐτήν υφίσταται, ἀν η ἐπίλυσις τῶν προβλημάτων της ἀντεμετωπίζετο ἀποφασιστικῶς.

Τὸ γε νῦν ἔχον, τὸ κύριον της πρόβλημα —διὰ τὴν διοικητικὸν τοῦ Περάματος τούλαχιστον— ἔγκειται εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὅποιου ἐπετράπη νὰ κινηθῇ. Συγκεκριμένως, η «Ναυσί», η ὄργανωσις, η πανθομολογουμένως προέχουσα τεχνικῶν διοικητικία ναυτικῶν ἐπισκευῶν, ἀσφυκτὶς εἰς τὸν παραχωρήντας νὰ εἴται αὐτὴν χώρον, μὲ τὸ μικρὸν πρὸς τὴν θάλασσαν μέτωπον. Αἱ πρόσδοσοι αὐτῆς —αἱ εἰς συνάλλαγμα σημειωτέον— θὰ ήσαν πολλαπλάσιαι, ἀν αἱ ἔγκαταστάσεις ἀνεπτύσσοντο εἰς εύρυτερον χώρον, διὰ νὰ δυνηθῇ καὶ τὴν παραγωγικότητα αὐτῆς νὰ προωθήσῃ.

Τώρα η «Ναυσί» κατώρθωσε νὰ συγκεντρώσῃ ἔδω ἐργασίαν ἀνοτέρας τεχνικῶς κλάσεως καὶ νὰ κερδίσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν ἐπίλυσιν οἰουδήποτε τεχνικοῦ προβλήματος τῶν πλοίων του. Μέγα τὸ κέρδος, ἀν ληφθῇ υπ' ὄφιν, στὶ μέχρι πρὸ τινων ἔτῶν οἱ ἐφοπλισταί μας θέωρουν τὴν ἔδω διοικητικίαν ἐπισκευῶν, ὡς ὄπλην συγκέντρωσιν συνεργείων διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ χάλυβος.

## TO «MENTITEPPANEAN SKA-Y»

"Αν τοῦ «Μεντιτερράνεαν Σῆ» η μετασκευὴ εἰς ὄχηματαγωγὸν-ἐπιβατηγὸν ἔξωτερικον γραμμῶν δικαίων ἐχαρακτηρίσθι ὡς τελεία, τιμῶσα τὰς ἐλληνικὰς χειρας ποὺ την ἐπεχείρησαν, θὰ πρέπει εἰς τὸν ὑπερθετικὸν δασμόν, ὡς ὑπερτελεία, νὰ θεωρηθῇ η ἡδη διενεργουμένη μετασκευὴ τοῦ δευτέρου άδελφοῦ πλοίου, τοῦ «Μεντιτερράνεαν Σκά». Μὲ τὰς ἀνωτέρω συνοπτικάς δηλώσεις, ἐπιφυλακθεὶς διὰ τὰς λεπτομερείας, ὁ ἐπιβλέπων τὴν μετασκευὴν "Ελλην ναυπηγός, ἐξέφρασε τὸν ἐνθυμιασμόν του διὰ τὴν συντελούμενην ἐργασίαν.

Τὸ «Μεντιτερράνεαν Σκά» θὰ είναι ἔτοιμον νὰ ἀναλάβῃ τὰ ταξίδια του ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου. 'Εν υπερεντάσει ἀπόδοσεως τὸ ἔργον τῆς μετασκευῆς ἀποπερατώνται.

Τὸ νέον ἐπιβατηγὸν-ὄχηματαγωγὸν διανοίγει διὰ τοῦ μέλλοντος νὰ ἐκτελέσῃ δρομολογίου του νέους όριζοντας εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν μας μὲ τὴν Δύσιν. Τὸ δρομολόγιόν του θὰ συνδέσῃ τὴν Ἀγκώνα μὲ τὰς Πάτρας καὶ κατ' ἐπέκτασιν μὲ τὴν Κρήτην καὶ τὴν Ρόδον.

Καταφανής η πρωτόδουλος προσπάθεια τοῦ Οἰκου Μιχ. Καραγεώρη, νὰ ἀποκτήσουν αἱ δύο μεγαλόνησοι ἀπ' εὐθείας συγκοινωνίαν μὲ τὴν Δύσιν καὶ διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων, ἀπένα εύκολωτερον καὶ ἀμεσώτερον θὰ μεταφέρουν τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν προϊόντα μας, ἐνῷ καὶ η τουριστική μας προσπάθεια θὰ ἔχει πρετεῖται.

## ΟΙ ΚΟΛΟΣΣΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Αὔξανονται καὶ πληθύνονται οἱ ναυτιλιακοὶ κολοσσοὶ τῆς "Απω Ανατολῆς. 'Εάν οι κ.κ. Πάο καὶ Τούνγκ τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐκπροσωπούν σήμερον τοὺς 'Ηρακλεῖς τοῦ ὄγκωδους κινεζικού ναυτικοῦ στέμματος, η Σάνκο φαίνεται ὅτι περισσότερον παντὸς ἄλλου, θὰ ἀναλάβῃ τὸν ρόλον τοῦ "Ατλαντος εἰς τὴν στρίξιν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλιακῆς οὐρανοσφαίρας.

Διαθέτουσα ηδη στόλον 13 ἑκατ. τὸν. d.w., προβλέπει ἐντὸς τριετίας νὰ τὸν διπλασιστήσῃ, καλύπτοντας υπὸ τὴν σημαίαν της 310 πλοίων, συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 25 ἑκατ. τὸν. d.w. Θὰ χρειασθῇ πρὸς τούτο ὅπως μέχρι τοῦ Μαρτίου 1977 προσθέσῃ εἰς τὸν στόλον της 154 νέα πλοία 12.

# Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

## A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

### ● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ  
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

### ● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΛΗΡΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

### ● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ  
— ΔΙΑΒΕΤΟΜΕΝ 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 ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

### ● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

### ● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546  
ΤΗΛ. ΔΥΝΗΣ ΕΜΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (EMOUGE PIRAEUS)

870.000 τόν. d.w. Έκ τού συνόλου τούτου, πήρχισεν ήδη νά κατασκευάζῃ είς ιαπωνικά ναυπηγεία 16 πλοία - μαμμούθ, παραδοτέα τμηματικώς είς τά τέλη Μαρτίου έκαστου τών μέχρι τού 1977 έτών. Συνολική δαπάνη 182.264 έκατ. γιεν. Έξ αύτών θά καλύψη ή ίδια έκ τών κεφαλαίων της ποσόν 42.864 έκατ. καὶ τὸ ύπόλοιπον θά δανεισθῇ έκ διαφόρων ὄλλων πηγῶν χρηματοδοτήσεως. Όμολογιαι είς δημοσίαν ἔγγραφην θὰ ἔκτεινον. 'Αναφέρεται μάλιστα ὅτι ηδη ἔξευρε τα 100 δισεκατ. διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ναυπηγήσεως 8 VLCC καὶ ἐνός μικτοῦ 150.000 τόν. d.w. Σημειωτέον ὅτι η Σάνκο είναι ή μόνη έκ τῶν μεγάλων ἑφοπλιστικῶν συγκροτημάτων τῆς Ιαπωνίας ή ὅποια δὲν τυγχάνει οἰκονομικῆς κρατικῆς βοηθείας. Τέλος, διὰ νὰ συμπληρωθῇ ὁ ὀριθμός τῶν 154 πλοίων, η Σάνκο προτίθεται νά χρονοναύλωση 138 μεγάλα σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 8.540.000 τόν. d.w.

Τὰ ἑκατομμύρια καὶ τὰ δισεκατομμύρια εἰς τὴν ναυτιλίαν ἔπαισαν πλέον νὰ θεωροῦνται ἐντυπωσιακά ποσά. Οἱ ιδιώται ναυτικοί μεγιστάνες παίζουν νέε ὀριθμούς πρὸ τῶν ὅποιων ἔθαμβοῦντο ἄλλοτε τὰ κράτη. Δι' αὐτὸ καὶ ἐπροτάθη ή ἀλλαγὴ τῆς στατιστικῆς ἀπεικόνισεως. Καθὼς μάλιστα αἱ σημάδαι ἔπαισαν σχεδὸν νὰ ἐκφράζουν ἑπακριώς τὴν ἔθνικότητα τῆς πλοιοκτησίας, ή παγκόσμιος ναυτιλιακὴ κλίμαξ θὰ ήτο δικαιοτέρα ἐξαὶ παρείχε τὴν δύναμιν τῶν στόλων οὐχὶ κατὰ κράτη ἄλλα κατ' ἄπομα η ἀταρικούς διμίλους.

#### INTEPTANKO · ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Ομοφώνως η συγέλευσις τῶν ἀνεξαρτήτων ἑφοπλιστῶν πετρελαιοφόρων, τῶν συγκροτούντων τὴν 'Ιντερτάνκο, —ἀντιπροσωπεύει αὐτὴ τὸ 70% τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς τάκερς (120 έκατομ. τόν. d.w.)— ἐνέκρι-

νε τὴν ύπό τῆς εἰδίκως κατὰ Δεκέμβριον τοῦ παρελθοντος ἔτους συσταθείσης επιτροπῆς, ὑποβληθείσαν εκευσιν περὶ τῶν ληπτῶν μέτρων πρὸ αντιμετώπισιν τῆς δυσκόλου εκ τῶν χρονοναύλωσεων καταστάσεως. Εδημιουργήθη αὐτῇ ἐκ τῆς πτώσεως τῶν νομισματικῶν ἀξιῶν, μετὰ τὴν ἔγκαταλειψιν τῆς ισοτιμίας του Μπρεττον-Γούντς καὶ επιδεινωθείσα διὰ τῆς ύψωσεως τῆς τιμῶν τῶν καυστιμῶν. Προκαλεῖ ηδη ζητήματα υπάρξεως διὰ τοὺς πλοιοκτητας δεξαμενοπλοιων, τῶν χρονοναύλωσεων πρὸ τῆς κρίσεως του 1973.

Κατὰ τὸ διάστημα τῶν πεντήκοντα τελευταίων ετῶν, λεγει η εκευσι, η χρονοναύλωσις επαιξε κεφαλαιωδὴ ρολὸν εἰς τὸ τομεατῆς μεταφορᾶς πετρελαιων. Χάρις εἰς αὐτὴν, αἱ ἀταριαὶ πετρελαιούς ήδυνηθήσαν νὰ ἐξασφαλισουν τὴν ἀναγκαιότατην ἔκαστοτε χωρητικότητα, χωρὶς νὰ προδουν εἰς ναυπηγικὰς επενδύσεις, πράγμα όπερα επέτρεψε νὰ διαθέσουν τὰ κεφαλαία τῶν εἰς ἀνάζητησις πηγῶν, ἔγκαταστασιν διυλιστηριῶν κλπ. Παραλλήλως, χάρις εἰς τὴν χρονοναύλωσιν ἡδυνήθη καὶ ὁ ἑφοπλισμός νὰ προδῇ εἰς τὴν ἀναγκαίαν ἀνάπτυξιν τοῦ στολού τῶν ταυκερός καὶ νὰ δημιουργήσῃ οὕτως ἔνα παράγοντα σταθερότητος εἰς τὴν ἰκανοποίησιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ παροντος καὶ τοῦ μελλοντος. Φαίνεται ὅμως, ὅτι ἐπ' ἐσχάτων η ἐμπιστοσύνη εἰς τὸ σύστημα τούτο ἐκλονίσθη καὶ τὸ μέσον τῆς χρονοναύλωσεως κινδυνεύει νὰ σταματήσῃ. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι ὅτι αἱ ἀταριαὶ πετρελαιούς πρὸ τοῦ μελλοντος νὰ θυσιάσουν τὸ σημαντικότερον μέρος τῶν κεφαλαίων τῶν εἰς τὴν ναυπηγήσιν ιδιοκτήτων στόλων καὶ νὰ ύπαχθοῦν εἰς ὅλας τὰς διακυμάνσεις τῆς παγκοσμίου ναυλαγοράς.

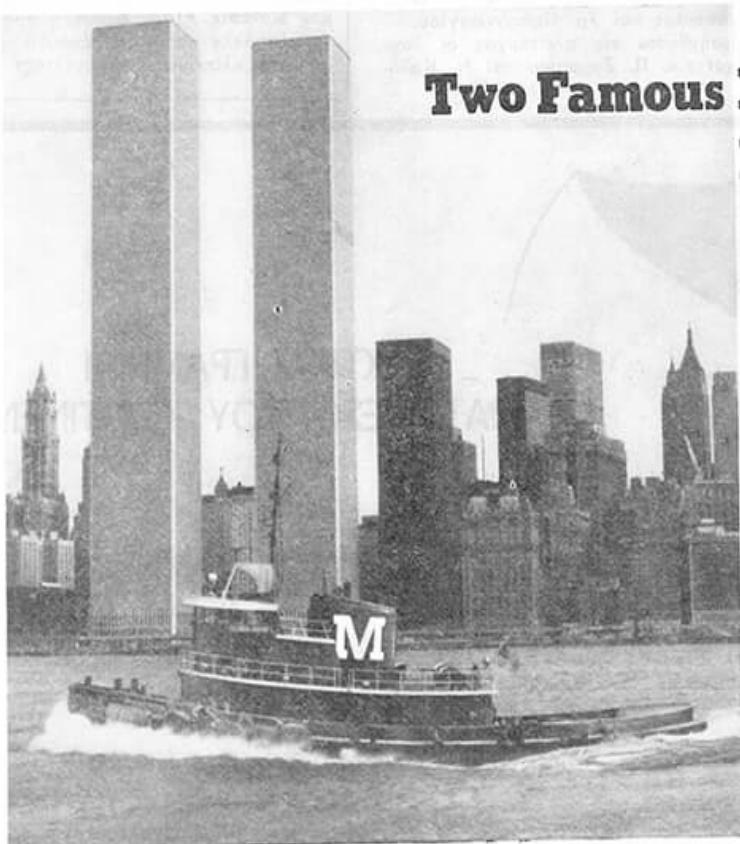
Ἐξ ἄλλου, η συνέλευσις τῆς 'Ιντερτάνκο ἔλαβεν εὐχαρίστως υπ' οψίν τὸ γεγονός ὅτι πολλαὶ εύρωπαὶ ἀταριαὶ πετρελαιούς ἐξεδήλωσαν πλήρη κατανόησιν τῶν συνεπε-

ῶν τῆς ύποτιμήσεως καὶ ἐφάνησαν πρόθυμοι εἰς τὴν παροχὴν διευκολύνσεων ἐπιτρεπουσῶν εἰς τοὺς ἐκναυλωτὰς νὰ ἐκτελέσουν τὰς συμφωνίας τῶν. Τὸ 1973 ή 'Ιντερτάνκο υπεχρέωθη ν' ἀποδεχθῇ ὥπας η κλίμαξ Γουόρλντσκεὶλ κινήται ἐπὶ τῇ δάσει τῶν πραγματικῶν ἔξόδων ἐκμεταλλεύσεως. Κατόπιν τούτου πολυάριθμοι ἐφοπλισταὶ ἔξενοιωσαν τὰ σκάφη τῶν διὰ συνεχῆ ταξίδια, ἐν τῇ πεποιθήσει ὅτι αἱ τιμαὶ τῆς Γουόρλντσκεὶλ θὰ μεταβάλλωνται ἐν συναρτήσει μὲ τὰς τιμὰς τῶν καυστίμων. 'Απεδειχθῇ, ἐν τούτοις, ὅτι μέτρα τινὰ ληφθέντα διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν τιμῶν τῆς κλίμακος, ἐβασίσθησαν ἐπὶ τιμῶν καυστίμων ἐντελῶς ἔκτος τῆς πραγματικότητος. 'Ενώπιον τούτου η συνέλευσις τῆς 'Ιντερτάνκο πρώτων μὲν διεπίστωσεν ὅτι η 'Ἐπιτροπὴ Γουόρλντσκεὶλ τοῦ Λονδίνου ἀπέτυχεν εἰς τὴν ἐκπλήρωσην τῶν υποχρεώσεων τῆς καὶ δεύτερον ἀπεφάσισε τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην καὶ ὑπόδειξιν τῶν ἀναγκαίων πράσεων διὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ ύφισταμένου συστήματος.

#### ΑΞΙΟΘΑΥΜΑΣΤΑ

Είναι πράγματα ἀξιοθαύμαστοι αἱ περιοδικαὶ ἐκδόσεις τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἀταριαίων μας, πρῶτων διότι ἀποτελοῦν καθ' ἐστατάς ἐκδοτικάς ἐπιτυχίας καὶ δεύτερον, διότι ἡδυνήθησαν νὰ πραγματοποιήσουν τὴν μετὰ τοῦ ταξίδευσης προσωπικοῦ τακτικήν ἐπικοινωνίαν.

Βλέπομεν μὲ πόσην ἐπιμέλειαν τὸ «ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΑΣ» τοῦ ὄμιλου Νιάρχου, παρακολούθει τὰ προβλήματα τῶν στελεχῶν τοῦ πλοίου, μὲ πόσην φροντίδα προσποτεῖ νὰ ἐνημερώσῃ, νὰ διδάξῃ, νὰ ψυχαγωγήσῃ καὶ νὰ προβάλῃ ἀκόμη τὰ μέλη τῶν ἐπιτελείων καὶ τῶν πληρωμάτων, παρέχον πρὸς τούτο μίαν ποικίλην ὅλην καὶ πᾶσαν εὔκαι-



#### AGENT IN GREECE

National Hellenic American Line, 83 Kolokotroni Street, Piraeus

## Two Famous Landmarks of New York Harbor

A continuously expanding Moran fleet has kept pace with the soaring skyline of New York for more than a century. By providing the power, experience, and versatility to efficiently and economically meet the full range of the port's transportation needs, Moran has helped make the Port of New York a leader in world commerce.

### Moran Towing & Transportation Co., Inc.

"The Best  
in the  
Business"



One World Trade Center  
Suite 5335 New York, New York 10048

ρίαν έπαφης και συνεργασίας.

Βλέπομεν άκόμη εις τὸ «ΔΕΛΦΙΝΙ» τῆς ἑταῖρίας Καραγάρηργη, τὴν καθημερινὴν σχέδον, ἐπαφὴν μὲ τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν μηχανικόν, μὲ τὸν θερμαστὴν καὶ τὸν θαλαμηπόλον. Ἀλληλογραφία, ἐπιστολαί, φωτογραφίαι, ρεπορτάζ, ἔρωτήματα... Ἀγωνιὰ σχεδὸν ὡν ναύτης, διότι τὸ πλοῖον του καὶ δὲν διστάζει ὁ ἀσύρματος ν' ἀποστείλῃ τὸ διήγημα ἢ τὰς ὑποδείξεις του. Διακρίνομεν εὐχερῶς εἰς τὰς σελίδας του τὴν θερμὴν ἀτμόσφαιραν, τὴν κατανόησιν καὶ τὴν συνεργασίαν καὶ παρακολουθοῦντες τὰς δισφορικὰς ἀπόφεις καὶ τὰς ἐνημερωτικὰ σχόλια ἑκτιμῶντας ἀπολύτως καὶ τὴν ίδεαν καὶ τὴν ἑκτέλεσιν. Καὶ ἐπὶ τὴν εὐκαιρία εὐχαριστοῦμεν θερμῶς τὴν σύνταξιν διὰ τὰ ὑπὲρ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» σχόλια. Ἡ ἑκτίμησις τοῦ ἔργου εἶναι ἀμοιβαία.

### Η «ΕΙΣΒΟΛΗ»

Τὸ Ν.Α.Τ. ἡρνήθη τὴν σύμβασιν ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων των εἰς δέκα σκάφη «υπόπτου» πλοιοκτησίας, κυπριακὰ κατὰ τὸ πλείστον. Τὰ Ἑλληνικὰ συμφέροντα δὲν ἀπεδεικνύοντο ἐπὶ τῆς σχετικῆς ἐπ' αὐτῶν ἔρευνης. Καὶ σημαίνει τούτο, ὅτι ὑπερδιακόσιοι «Ἑλληνες ναυτικοὶ δὲν ὡν ναυτολογηθοῦν ἀνασφάλιοι» ἐπὶ πλοίων ζένης, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, ιδιοκτησίας. «Ἄν τὸ μέτρον τῆς ἐπισταμένης ἔρευνης τῶν προσερχομένων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον ἢ τῶν συμβεδλημένων μὲ τὸ NAT ὑπὸ ζένην σημαίνει πλοίουν, ἐλαφραίνετο πρὸ ἐτῶν, ἢ «εἰσβολὴ» τῶν ἀλλοδαπῶν συμφέρονταν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν χώρον θὰ εἴχε προληφθῆ καὶ χιλιάδες ιδικῶν μας πληρωμάτων δὲν θὰ ἔξυπρέτουν — ὥπερ τὸ πλοίον ἔξυπρετοῦν — τὰς ὑπόπτους ζένων ἐφοπλιστῶν ἐπιδιώχεις.

«Ἐστω καὶ ἄργα τὸ μέτρον τῆς ιδιαιτέρας ἔρευνης ἐφ' ἕκαστης αἰτήσεως ἥρχισεν ἀποδίδον, χωρίς, δεδιώκων, νὰ ὀλοκληρωθῆται, ἐφ' ὅσον δὲν ἐπεκτείνεται ἡ ἐφαρμογὴ του καὶ ἐπὶ τῶν ηδη ἔγγεγραμμένων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον ἢ συμβεδλημένων μὲ τὸ NAT σκαφῶν. Ὑπάρχουν πολλά, πάμπολλα, διὰ τὰ ὅποια τὰ ζένα συμφέροντα

ἔχουν ἐπισημανθῆ ἀπὸ τοὺς κινουμένους ὡπωσδήποτε περὶ τὸν κόσμον τῶν ναυτιλογιμένων.

### Ο. Κ. Π. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΥΠΑΡΧΗΓΟΣ ΤΟΥ Λ.Σ.

Διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος προήχθη, κατ' ἐκλογὴν, εἰς ἀρχιπλοίαρχον καὶ ἐποπθετήθη ὑπαρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὁ πλοιάρχος κ. Παν. Ἀναστασίου.

Ο νέος ὑπαρχηγὸς τοῦ Λ.Σ. ἐγεννήθη εἰς Κέρκυραν. Τὸ ἔτος 1946 εἰσήχθη εἰς τὴν Σχολὴν Λιμενικῶν Δοκίμων ἐκ τῆς ὅποιας ἀπεφοίτησε τὸ 1948. Ὑπηρέτησεν εἰς διαφόρους λιμενικὰς ἀρχὰς ἐσωτερικοῦ καὶ Διευθύνσεις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, διετέλεσε δὲν διευθυντὴς Λιμενικῆς Ἀστυνομίας, Οἴκου Ναύτου, NAT, Διευθύνσεως Διοικήσεως, ΓΕΝΕ κλπ. Όμιλει τρεῖς ζένας γλώσσας (ἀγγλικήν, γαλλικήν καὶ ιταλικήν), ἐφοίτησεν εἰς διαφόρους σχολὰς μετεκπαιδεύσεως καὶ ἔτυχε πλείστων τιμητικῶν διακρίσεων, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιλαμβάνεται καὶ τὸ Χροσοῦν Ναυτικὸν Μετάλλιον, τὸ ὅποιον τοῦ ἀπενεμήθη δι' ὅλως ἐξαιρέτους ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Δι' ἑτέρων Προεδρικῶν Διατάγμάτων :

● Προήχθη εἰς ὑποναύαρχον, τιθέμενος ἐκτὸς ὄργανικῆς θέσεως, ὁ ἀρχιπλοίαρχος κ. Γρ. Μαζαράκης, λόγω ἐπιλογῆς νεοτέρου του ως Ἀρχηγοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

● Προήχθησαν εἰς ἀρχιπλοίαρχους, τιθέμενοι ἐκτὸς ὄργανικῆς θέσεως, οἱ πλοιάρχοι κ.κ. Κυρ. Ανεμογιάννης, Ἀνδρ. Χρονόπουλος, Γ. Σερέτης, Ν. Φωκᾶς, Ο. Ἀντανασιώτης.

● Προήχθησαν εἰς πλοιάρχους οἱ ἀντιπλοίαρχοι κ.κ. Αθ. Σωτηρόπουλος, Βασ. Τζαβάρας, Βασ. Πιπιλῆς καὶ Ιωάν. Χρυσανθάκόπουλος.

● Προήχθησαν εἰς ἀντιπλοιάρχους οἱ πλωτάρχαι κ.κ. Γεώργ. Παΐσιος, Ἀλκ. Βαρελάς, Παντ. Ρήγας, Δημ. Ἡλιάδης, Δημ. Γιαννακόπουλος καὶ Τρ. Παπαγεωργίου.

● Προήχθησαν εἰς πλωτάρχας οἱ ὑποπλοίαρχοι κ.κ. Π. Ζαχαρίου καὶ Ν. Καλογήρου.

### ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἡ «Ενωσις Ἐφοπλιστῶν προεκήρυξε διαγωνισμὸν μεταξὺ τῶν ἐπὶ βρεταννικῶν πλοίων ὑπηρετούντων, διὰ τὴν δράσευσιν τῆς καλυτέρας εἰκονογραφημένης παραστάσεως ἀναφερομένης εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Ειδικότερον τὸ θέμα τῆς τοιάτιας παραστάσεως (τῆς ὅποιας ἐνδιαφέρει κυρίως ἡ ίδεα καὶ οὐχὶ ἡ καλλιτεχνικὴ ἀπόδοσις) πρέπει ν' ἀναφέρεται ἀποκλειστικὸς εἰς τὴν καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἐπισήμανσιν τοῦ κινδύνου τῶν ἀτυχημάτων καὶ δῆ τῶν κινδύνων ἐπ τῷσεων συνεπείᾳ διλιθρότητος, προσκομιστῶν κ.λπ. ἢ εἰς τοὺς κινδύνους ἐκ τῆς χρήσεως μηχανημάτων, ἐργαλείων κ.λπ.

Ἐὰν ὁ διαγωνισμὸς ἦτο διεθνῆς θὰ ἡδύνατο νὰ μετάσχουν ἐπιτυχῶν πολλοὶ ίδιοι «αἱ ναυτικοὶ». Ἀλλὰ δὲν εἰναι. Διὰ τοῦτο δὲν θὰ ἦτο ἀσκοπὸν νὰ προεκρύψεται παρόμοιον διαγωνισμὸν ἡ ίδικη μας «Ενωσις Ἐφοπλιστῶν» ἡ ἄλλη ἀρμοδιὰ ὄργανωσις. Θὰ ἀπέδιδεν, ἵσως, ἐντυπωσιακάς προειδοποίησις διὰ τοὺς ἐπὶ τοῦ πλοίου καθημερινοὺς μικροὺς κινδύνους. Διότι οἱ ζῶντες τοὺς κινδύνους αὐτοὺς εἶναι καὶ οἱ πλέον ἀρμόδιοι νὰ τοὺς ὑποδείξουν. «Ἀλλωστε, οὔτε ἡ ίκανότης οὔτε ἡ παρατηρητικότης μᾶς λέπει. Πολὺ περισσότερον ἡ φαντασία. 'Ἐπ' ἐσχάτων, μάλιστα, ἐπλήθυναν οἱ πρὸς τὰς τέχνας καὶ δῆ τὰς εἰκαστικὰς διαθέτοντες τὰς ὥρας τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου σχολῆς των. Αὐτοὶ θὰ ἡδύνατο νὰ συνδυάσουν τὸ τερπνὸν μετὰ τοῦ ὠφελίου. 'Η παροιμία λέγει: «εἰ μὴ φυλάσσεις μικρὰ ἀπολεῖς τὰ μείζονα». Ἀρκεῖ δοσι μετάσχουν νὰ ἴδουν τὴν σοδαράν πλευράν τοῦ θέματος καὶ νὰ μὴ ἀφῆσουν νὰ ὑπερισχύῃ ἡ πατροπαράδοτος σκωπτικὴ μας διάθεσις. «Ισως δοηθῆσῃ πρὸς τοῦτο μία ἄλλη παροιμία λέγουσα «γέλως ἀκαριος, κλαυθμάτων παραίτιος».

ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ  
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

**EMPROS LINES**

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦ.: 4172.984 - 4173.538 - 4171.582  
TELEX : 212 371 - 212 152 - 212 387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCIE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A.,  
ANTWERP, BELGIUM.  
INTRAHAG.M.B.H., RUHRORT, GERMANY.  
TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.  
C. STEINWEG, ROTTERDAM, HOLLAND.  
AMINE GAZAWOU & SONS, BEIRUT.  
SARK EXPRESS, TURKEY.  
GOTH & CO. LTD., ZURICH, SWITZERLAND.

Η ΕΤΑΙΡΙΑ  
**ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**



Εύχεται εἰς τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον

ταξιδεύοντας ναυτικοὺς

καὶ τὰς ἐνταῦθα οἰκογενείας των

**Καλὰ ταξίδια**

**καὶ Καλὸ Πάσχα**

---

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

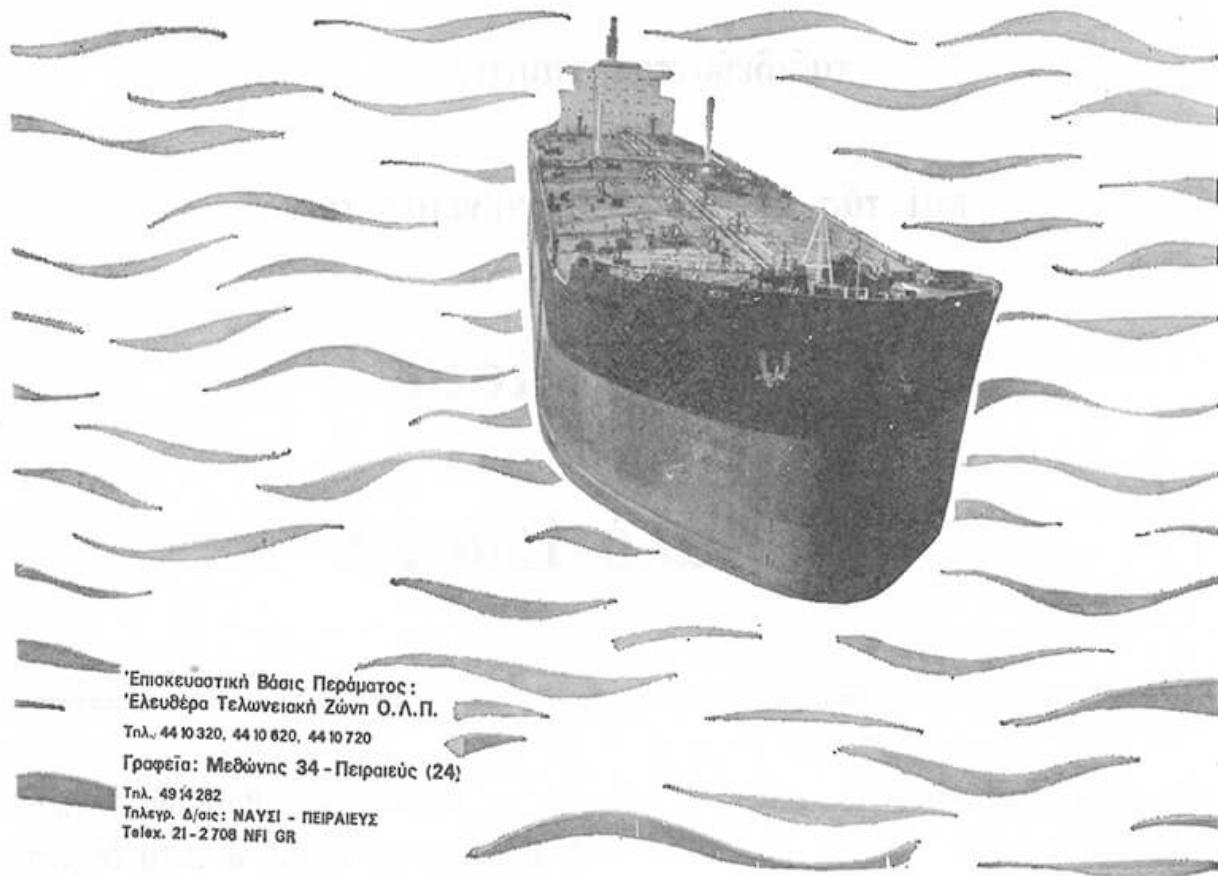
Colocotronis Building, Piraeus  
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli  
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)  
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.  
Telegrams: Colocotron, Greece



**NAYSI A.E.**

Γενικαὶ Ἐπιοκευαὶ Πλοῖων

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



'Επιοκευοστικὴ Βάσις Περάματος:  
'Ελευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεθώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

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

## ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΤΟ ΕΠΙΜΟΝΟΝ ΑΙΘΜΑ

# ΚΑΘΙΕΡΟΥΤΑΙ Ο ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ

- ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ
- ΕΠΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ
- ΤΡΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

### Τὸ ὑψος τῶν παρεχομένων αὐξήσεων

Έκοινοποιήθη πρὸς τὴν "Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν 'Ομοσπονδίαν τὸ σχέδιον τοῦ Νομοθετικοῦ Διαστάγματος περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ὡς τοῦτο συνετάχθη ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, βάσει τῶν ὅσων συνεζητήθησαν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ταμείου.

Τὰ ἄρθρα 7 — 13 — 14 — 15 καὶ 16 τοῦ ἐν λόγῳ Διαστάγματος, ἀναφέρονται ἰδιαιτέρως εἰς τὰς τῆς καθιερώσεως τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, ὡς ἡδη τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» προσανήγγειλαν.

Αὐτά, ἀκριβῶς, τὰ ἄρθρα δημοσιεύμονεν κατωτέρω μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν οἰσασθήποτε, εἰς τινα σημεῖα τροποποιήσεως των, ἃν τούτο ἥθελε κριθῆ ἀναγκαῖον:

**ΑΡΘΡΟΝ 7.** 'Υπολογισμὸς συντάξεων: Τὸ ἄρθρον 31 τοῦ Νόμου 3170)1955 «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου», ὡς ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Νόμου 4502)1968 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διαστάξεων τοῦ Ν. 3170)1955 (ΦΕΚ 76 Α') «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» καὶ προσθήκης ἔτέρων τινῶν διαστάξεων», ἀντικαθίσταται ὡς ἔξῆς:

1) Ἡ χορηγουμένη σύνταξις ὑπολογίζεται ὡς ἀκολούθως:

α. Λαμβάνεται ὑπὸ ὅφιν ἡ ἐκ τῶν παρὰ τῇ 'Υπηρεσίᾳ Ναυτικῶν Μητρώων τηρουμένων οἰκείων μητρώων τῶν ναυτικῶν προκύπτουσα «πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία» τοῦ ἡσφαλισμένου, ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς σταδιοδρομίας του μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀποκρότησεως του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

β. Εἰς τὴν ὡς ἄνω ὑπηρεσίαν προστίθεται, ὡς «πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία» καὶ ἡ μέχρι τῆς 28ης Ὁκτωβρίου 1926 διανυθεῖσα ὑπηρεσία ἐν τῷ Π.Ν. (πλὴν τῆς πλέον τοῦ ἐνὸς μηνὸς δι' ἔκστον ἔτος ἀναρρωτικῆς ἀδείας, τοῦ συνεπείδης ἀνυποταξίας ἐκτιθέντος ἐπὶ πλέον χρόνου, τοῦ χρόνου λιποταξίας, τοῦ χρόνου ἐκτίσεως ποινῆς ἐν ναυτοφυλακῇ καὶ τοῦ χρόνου ἀγρίας δι' ἀπολύτως ἡ διὰ προσκαίρου παύσεως), ὑπὸ τὴν ἰδιότητα στρατευτικοῦ, ἐθελοντοῦ, ἐφέδρου, ἐπιτάκτου ἢ ἐπικούρου, ναύτου, ὑπαξιωματικοῦ ἢ ἀ-

ξιωματικοῦ.  
γ. Ἡ ὡς ἄνω ὑπηρεσία, ἀναλόγως τῶν πλοίων ἐφ' ὃν ἐκτήθη, χωρίζεται εἰς τρεῖς κατηγορίας πλοίων, περὶ ὃν ὁ ἀμέσως κατωτέρω πίναξ I, ὁ δὲ εἰς ἡμέρας χρόνος, ὃν διήνυσεν ὁ ἡσφαλισμένος εἰς ἑκάστην τῶν τριῶν τούτων κατηγοριῶν,

πολλαπλασιάζεται ἐπὶ τὸν ἀντίστοιχον «συντελεστὴν σταθμίσεως ὑπηρεσιῶν», τῶν ὑπὸ τὰς εἰδικότητας ἀλιέως καὶ μεμονωμένου ἐργάτου θαλάσσης κτηθεισῶν ὑπηρεσιῶν, λογιζομένων ὡς διανυθεισῶν ἐπὶ πλοίων ιστιοφόρων - πετρελαιοκινήτων.

### ΠΙΝΑΞ I

	Κατηγορία πλοίων	Συντελεστὴς σταθμίσεως ὑπηρεσιῶν
A	'Ιστιοφόρα - πετρελαιοκίνητα - θαλαμηγοὶ μέχρι 100 κ.ο.χ.	0,9
B	Ποντοπόρα, ἥτοι πλοῖα, ὃν ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων καθορίζεται ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων εἰς ἔξηνον νόμισμα, δι' ὑπηρεσίας κτηθεισῆς ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου 1948 καὶ ἐφ' ἔξης.	1,3 προκειμένου περὶ ΔΞ 1,2 προκειμένου περὶ μὴ ΔΞ
G	Λοιπὰ πλοῖα, ἥτοι πλοῖα φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγά, μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὴν πρηγουμένην κατηγορίαν, Μότορσπιτς, Ρυμουλκά, Ναυαγοσωστικά, Πορθμεῖα, Θαλαμηγοὶ ἀνω τῶν 100 κ.ο.χ. κ.λπ.	1,1

δ. Τὰ οὕτω προκύπτοντα γινόμενα ἀθροίζονται, τὸ δὲ ἀθροισμά των πολλαπλασιάζεται, ἀναλόγως τῆς συνολικῆς πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἡσφαλισμένου, ἐπὶ τὸν ἀντίστοιχον συντελεστὴν προσαυξήσεως συνολικῆς πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἐπομένου ὑπὸ ἀριθ. II πίνακος.

### ΠΙΝΑΞ II

Συνολικὴ πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία			Συντελεστὴς προσαυξήσεως συνολικῆς πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας.
Μέχρι	9.000	ἡμέραι	
ἀπὸ	9.001—9.500	>	1,00
>	9.501—10.000	>	1,050
>	10.001—10.300	>	1,100
>	10.301—10.500	>	1,150
>	10.501 καὶ ἄνω	>	1,200
			1,250

ε. Τὸ ὡς ἀνωτέρω προκύπτον γινόμεν διαιρεῖται διὰ τοῦ ἀριθμὸν 15.000. Κατὰ τὴν διαιρέσιν διατηροῦνται τέσσαρα δεκαδικά ψηφία, ἄνευ ἐτέρας προσεγγίσεως.

Τὸ πηλίκον τῆς διαιρέσεως ταύτης, τὸ

ὅποιον, εἰς περίπτωσιν καθ' ἦν ὑπερβαίνει τὸν ἀριθμὸν 0,8000, λογίζεται διὰ τὸν περαιτέρω ὑπολογισμὸν τῆς συντάξεως ὡς 0,8000, πολλαπλασιαζόμενον ἐπὶ τὸν κατὰ τὴν ἐπομένην παράγρ. 2 προκύπτοντα συνταξιοδοτικὸν μισθόν, δίδει

1500 ANCHORS

— 3000 TONS CHAINCABLE

WITH CERTIFICATES

130 ELECTRIC WINCHES — 45 DIESEL GENERATORS A.C. &  
140 STEAM WINCHES — 130 STEAM PUMPS  
45 WINDLASSES — 85 ELECTRIC PUMPS A.C. & D.C.

DECKCRANES — LIFEBOATS — ACCOMMODATION LADDERS —  
PACKAGE BOILERS — ETC. — ETC.

**STOCKS  
LARGE**

with certificates  
available for prompt supply  
new & reconditioned

**WILLEM POT B.V.**

ASK FOR OUR  
STOCKLIST!

τὴν μηνιαίαν σύνταξιν τοῦ ναυτικοῦ.  
Ἐάν τὸ τελικὸν ποσὸν τῆς συντάξεως  
περιέχῃ καὶ δεκαδικά ψηφία, ταῦτα θεω-  
ροῦνται ἀκεραία μονάς, ἐὰν εἰναι ἵστημι  
ἀνώτερα τοῦ ἡμίσεως αὐτῆς, παραλείπον-  
ται δέ, ἐάν εἰναι κατώτερα τοῦ ἡμίσεως  
ταῦτα.

2) Πρός ἔξευρεσιν τοῦ ἀναλογούντος εἰς τὸν ναυτικὸν συνταξιοδοτικὸν μισθοῦ, λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψιν ὁ μέσος ὄρος τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν τῶν ἀντιστοιχούντων εἰς τοὺς βαθμὸύς τῆς εἰδίκότητος ναυτολογίας σεως τοῦ ναυτικοῦ κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἰς ἡ εἰργάσθη κατὰ τὸ τελεγοραῖον πρὸ τῆς ἀποχωρήσεώς του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶς καὶ ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως 24 μῆνου πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας, ἀνεξαρτήτως τῶν ναυτικῶν προσόντων αὐτοῦ.

Εἰς ἣν περίπτωσιν ὁ οὕτω προκύπτων συνταξιοδοτικὸς μισθὸς εἶναι κατώτερος τοῦ μέσου ὅρου τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν, τῶν ἀντιστοιχούντων εἰς τὰ ναυτικά πρόσοντα, ἐξέκτητο να ναυτικὸς κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικὸν ἐπαγγέλματος χρονικὸν διάστημα ἀναδρομικῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ μετρούμενον μέχρι συμπληρώσεως εἰκοσιτεσάρων μηνῶν πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας κατὰ κατηγορίας πλοίου, εἰς ὃ εἰργάζεται κατὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο 24μηνον, ὡς συνταξιοδοτικὸς μισθὸς θεωρεῖται ὃ ἀντιστοιχῶν εἰς τὰ ναυτικά πρόσοντα, ἐφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα ἐν προκειμένῳ ὑπ' ὄψιν ναυτικά πρόσοντα ἀπέκτησεν ὁ ναυτικὸς τρία (3) τούλαχιστον ἡμερολογιακῷ ἔτη πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐκ τοῦ ναυτικὸν ἐπαγγέλματος, ὡς τοιαύτης θεωρούμενης τῆς τελευταίας ἐκ τοῦ πλοίου ἀποδύσεως.

ΠΩΣ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Ο συνταξιοδοτικός μισθός κατά κατηγορίας πλοίων και ειδικότητα — από του Α' Πλοιάρχου μέχρι του ναυτόπαιδος — καθορίζεται εἰς μακρὸν πίνακες λεπτομερῶς ἀναφέροντα τὰς κατηγορίας και τὰς ειδικότητας.

λόγῳ ἐλλείφεως χώρου, παραλείπομεν τὴν καταχώρισιν τοῦ πίνακος, ἀναφέρομεν δῶμας βασικά τινα στοιχεῖα αὐτοῦ. Οὕτω, ὃ οἱ πλοιάρχος καὶ ὁ μηχανικὸς τῆς Α', κατηγορίας πλοίων, ὡς ταῦτα ἀντέρω ἀ-



# **ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.**

## **SHIPBROKERS**

## CHARTERING

- DRY CARGO
  - TIMECHARTER
  - TANKER CHARTERING

TELEPHONES: 41.17611-14

**(FOUR LINES)**

## SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
  - DEMOLITION
  - ALL FLOATING MATERIAL

TELEX: 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

## CONTRACTING

- PRACTICALLY, EVERY TYPE AND SIZE, DIRECTLY WITH ALL MAJOR BUILDERS IN THE WORLD

**CABLES:**

ACHAIKASHIP

καθ' ήν ηγήσθησαν διά τών νέων συλλογικών συμβάσεων οι μισθοί, όλοποιείται δε έφ' δύσον τό μέσον τούτο ποσοστόν αύξησεως τών μισθών, είναι κατώτερον τού ἀπαιτουμένου διά τὴν ἐξίσωσιν τῆς προβλεπομένης ἀνωτάτης συντάξεως τοῦ N.A.T. πρὸς τὴν τοι-αύτην τοῦ Ἀρχιπλοιάρχου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, περιοριζομένου ἐν ἐναντίξ περιπτώσει εἰς τοῦτο.

Διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω μέσου ποσοστοῦ αὔξησεως τῶν συντάξεων λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ἡ ὄργανη σύνθεσις πληρωμάτος ποντοπόρου φορτηγοῦ πλοίου 15.000 τόννων d.w. ἡ καθοριζομένη διά τοῦ ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου 1954 B.D. περὶ συνθέσεως πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 4.500,01 τόννων d.w. καὶ ἀνω».

2) Δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. ἔγκρινομένης ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁρίζεται ἑκάστοτε τὸ ποσὸν τῆς χορηγητέας παρὸς τοῦ N.A.T. κατωτάτης συντάξεως, ἀνεξαρτήτως τοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος N.D. προκύπτοντος ἐκ τῶν ὑπολογισμῶν ποσοῦ συντάξεως. Τὸ κατώτατον τούτῳ ὄριον εἰς οὐδεμίων περίπτωσιν δύναται νὰ είναι μεγαλύτερον τοῦ ἐνὸς ἕκτου τῆς ἑκάστοτε προβλεπομένης ἀνωτάτης συντάξεως τοῦ N.A.T.

ΑΡΘΡΟΝ 14ον. Κατάργησις εἰδικῆς προσαυξήσεως συντάξεων: Καταργεῖται ἡ ὑπ' ἀριθ. 323(12)70)21.11.70 (ΦΕΚ 858 )28.11.70 Τεύχος Β') Κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας «περὶ αὔξησεως τῶν συντάξεων N.A.T.», δι' ἡς παρέχεται αὔξησις τῶν ἑκάστοτε καταβαλλομένων συντάξεων κατὰ 300 δραχμάς.

ΑΡΘΡΟΝ 15ον. "Εννοια μισθοῦ: 'Η παράγραφος 2 τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ N. 3170) 1955 ἀντικαθίσταται ως ἀκολούθως:

2) Ὡς μισθός ἐπὶ τοῦ ὁποίου ὑπολογίζονται αἱ τακτικαὶ μηνιαῖαι εἰσφοραὶ θεωρεῖται ὁ διὰ τῶν ἐν ισχύι ἑκάστοτε συλλογικῶν συμβάσεων ἡ ἐλλείφει τοιούτων συμβάσεων ὁ δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὅπουργοῦ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ὥριζόμενος, ἐπηυξημένος:

- α.—Κατὰ τὸ ἐπίδομα Δεξαμενοπλοίου.
- 6.—Κατὰ τὸ ἐπίδομα Κυριακῆς ἀργίας.
- γ.—Κατὰ τὸ ἐπίδομα ἀδείας, καὶ
- δ.—Κατὰ τὸ ἐπίδομα ὑπερεινασίου ὑπηρείας ἡ δύναμις ἑορτῶν, ὡς ἀπαντα τὰ ἀνωτέρω ἐπιδόματα καθορίζονται ἑκάστοτε ὑπὸ τῶν ἐν ισχύι συλλογικῶν συμβάσεων.

Αἱ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος N.D. δεδουλεύονται εἰσφοραὶ πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ ἐπιδόματος δεξαμενοπλοίων καλῶν ἑδεβαιώθησαν καὶ εἰσιν καταβλήτεαι αἱ δὲ καταβληθεῖσαι δὲν ἐπιστρέφονται ἐκτὸς ἐὰν ἔχῃ ἐκδοθῇ ἀμετάκλητος δικαστικὴ ἀπόφασις.

ΑΡΘΡΟΝ 16ον. Τακτικαὶ εἰσφοραὶ συμ-

βεβλημένων πλοίων: 1) Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ παρόντος, αἱ τακτικαὶ εἰσφοραὶ τῶν ὄπιογραμμένων Ἐλλήνων ναυτικῶν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίον ὑπὸ δένην σημαίαν ἀσφαλιστικῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. ἀντιστοίχως δὲ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἡ πλοιοκτήτων ὥριζονται εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τοῦ ναυτικοῦ τοῦ ὑπηρετούντος ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ τὴν αὐτὴν εἰδικότητα ως κάτωθι:

- α. Πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 150 κόρων: εἰσφορὰ πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ 12%, εἰσφορὰ ναυτικοῦ 8%.
- 6. Πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρων: εἰσφορὰ πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ 15%, εἰσφορὰ ναυτικοῦ 10%.

2) Αἱ ἐν τῇ παραγράφῳ 1 ὥριζονται τακτικαὶ εἰσφοραὶ δύνανται νὰ αὐξάνωνται δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὅπουργοῦ μετὰ γνώμην τοῦ Δ.Σ. καὶ τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

"Ἄλλ" ίδου καὶ κάποια ἀνάλυσις τῶν διατάξεων τοῦ Νομοθετήματος, σύντομος ὀπωσδήποτε καὶ ἐκ τῶν ἐνόντων. Ἡ πληρεστέρα μελέτη αὐτοῦ ἀλλοίος δέδοται.

Μελετάται ὑπὸ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τὸ σχέδιον Νομοθετικοῦ Διατάγματος περὶ τροποποίησεως τῆς νομοθεσίας περὶ N.A.T. καὶ πιστεύομεν ὅτι θὰ προέλθῃ καλὸν ἐκ τῆς διατυπώσεως τῶν ἀπόφεων τῶν δύο ἀμέσως ἐνδιαφερομένων ὄργανώσεων.

Γνωρίζομεν, ὅτι ἡ βελτίωσις καὶ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ταμείου καὶ τῶν συντάξε-

ων τῶν ναυτικῶν, ἀποτελοῦν θέματα, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦν τὴν "Ἐνώσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, καὶ, ως πιστεύομεν, αἱ διατάξεις, αἱ ὥριζονται διάπιστοι θὰ τύχουν τῆς ὁμοθύμου ἐπιδοκιμασίας τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Τὸ ὑπὸ φήμισιν Νομ. Διάταγμα εἶναι τὸ δεύτερον —μετὰ τὸ νόμον 4502)1966— νομοθέτημα, ποὺ τροποποιεῖ βασικὰς διατάξεις τοῦ N. 3170)1955, πρωτοτυπεῖ δέ, διότι καθορίζει νέον τρόπον ὑπολογισμού τῶν συντάξεων καὶ, φυσικά, ἀναθεωρήσεως



GYRO COMPASS



GREEK RADIO ELECTRONIC COMPANY  
MONROVIA (BRANCH OFFICE)



RADIO TELEGRAPH  
RADIO TELEPHONE VHF - SSB



SATELLITE NAVIGATION



RADAR



ECHO SOUNDER  
FISH FINDER



FACSIMILE - RECORDER



OMEGA - LORAN

EXCLUSIVE AGENT FOR SERVICE OF  
**JRC**  
*Japan Radio Co.*  
HOKUSHIN ELECTRIC WORKS LTD.

τῶν ήδη ἀπονεμομένων.

Τὸ μέγεθος μιᾶς συντάξεως θὰ ἐπηρέαζεται : α) ἀπὸ τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων, ἐπὶ τῶν ὄποιών πραγματοποιεῖται ὁ συντάξιμος χρόνος, β) ἀπὸ τὴν συνολικήν ναυτικήν ὑπηρεσίαν καὶ γ) ἀπὸ τὸ ύψος τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐκφράζεται διὰ τῆς ὑπαγωγῆς ἐκάστης ναυτικῆς εἰδικότητος, διαμούν καὶ κατηγορίας εἰς εἰδικὸν συνταξιοδοτικὸν μισθόν.

Τὸ Σχέδιον τοῦ Ν.Δ. προβλέπει ὅτι ὁ ναυτικὸς θὰ λάθῃ τὰ 80% τοῦ συνταξίμου μισθοῦ του, ὅταν πραγματοποιήσῃ 25ετή (+1 ἡμέρα) ὑπηρεσίαν ἐπὶ δ) πλοίων, 26ετή (+1 ἡμέρα) ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων κλπ. Ὁ μέγιστος συνταξιοδοτικὸς μισθὸς είναι τοῦ πλοιάρχου Α' καὶ Μηχανικοῦ Α', εἰς δραχ. 12.500 καὶ ὁ ἔλαχιστος 3.500 διά τοὺς ναύτας π) καὶ i) φ. Ἡ μεγίστη δὲ σύνταξις ἀνέρχεται εἰς δρ. 10.000 καὶ ἡ ἔλαχίστη 2.800 ἀντιστοίχως (φυσικὰ πρόκειται περὶ τῆς συντάξεως τοῦ ίδιου τοῦ ναυτικοῦ, διότι ἡ τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ είναι κατητέρᾳ).

Διὰ μιᾶς διατάξεως-κλειδὸς αἱ συντάξεις θὰ ἀναπροσαρμόζωνται αὐτομάτως, ἐφ' ὅσον οἱ μισθοὶ ἐνεργείας τῶν ναυτικῶν τῆς Ποντοπόρου Ναυτιλίας θὰ αὔξανωνται διὰ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων. Τὸ γε νῦν ἔχον ἡ φήσισις τοῦ νέου Νομοθετήματος καὶ μόνη ἀπόφερει αὔξησιν τῶν καταβαλλομένων συντάξεων κατὰ 13%. Ἡ ἐφαρμογὴ δὲ ὅλων τῶν διατάξεων περὶ παροχῶν (ἀναγνώρισις συνταξιμῶν χρόνων κλπ.) τοῦ νομοθετήματος τούτου, προκαλεῖ αὔξησιν τῶν δαπανῶν τοῦ 'Ιδρυματος διὰ συντάξεις κατὰ ποσοστὸν 10% (ἢ δρ. 92.000.000 ἐπεισίως).

Ἡ δαπάνη αὕτη ἀντιμετωπίζεται δι' αὔξησεως τῶν ἐσόδων τοῦ 'Ιδρυματος ἐξ εἰσφορῶν καὶ διὰ τῆς παρ' αὐτοῦ ἀναλήφεως τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως τῶν διὰ θαλάσσης καὶ μεταξὺ ἐλληνικῶν λιμένων διακινουμένων διὰ παντὸς τύπου πλοίου ἐπιβατῶν. Ἡ αὔξησις τῶν ἐσόδων ὑπολογίζεται εἰς 23% (ἢ περὶ τὰ 230.000.000 ἐπεισίως).

Θὰ πρέπει νὰ προσθέσωμεν, ὅτι ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ 23% τῆς αὔξησεως τῶν νέων ἐσόδων καὶ τοῦ 10% τῆς αὔξησεως τῶν διὰ τὰς συντάξεις δαπανῶν, δὲν κατα-

λείπει περιθώρια ἀποθεματικῶν, ἀπλῶς δὲν χειροτερεύει τὴν ἥδη ψιφισμένην ἀλλειματικὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ Ταμείου. Συνεπῶς, τὸ θέμα τῆς οἰκονομικῆς δελτιώσεως τοῦ NAT θὰ πρέπει νὰ είναι πάντοτε ὑπὲν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ πρέπει νὰ μὴ ἔγκαται εἴσουν τὴν ἀναληφθείσαν προσπάθειαν τῆς δελτιώσεως ταύτης. Ἡ Ναυτιλία μᾶς ἔχει συνθίσει εἰς ἐκπλήξεις διακυμάνσεων.

\* \* \*

Καὶ ἐνῷ αὕτη είναι εἰς γενικὰς γραμμὰς ἡ διάρθρωσις τοῦ νόμου, ώρισμέναι σκέψεις πιστεύομεν ὅτι θὰ ἀποτελέσουν θετικὴν καὶ ἐποικοδομητικὴν συμβολὴν εἰς τὴν καλυτέραν δυνατήν διαιρόφωσιν τοῦ τόσου ἐνδιαφέροντος νέου Νόμου τοῦ Ν.Α.Τ. Καὶ πρὸ παντὸς νομίζομεν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου δὲν πρέπει νὰ προκαλέσῃ διαφανίας, καὶ ἀμφισθήτησις, ἀλλὰ νὰ ἔχεισθαι ἡ ἀδιατάρακτον τὴν πραγμάτωσιν τοῦ στόχου του.

Φρονούμεν, δηλαδὴ, ὅτι ἡ συνάρτησις τῆς αὐξήσεως τῶν συντάξεων πρὸς τὸ μισθοδόγιον τῶν φ) γῶν πλοίων κάτω τῶν 15.000 τόνων d.w. θὰ πρέπει νὰ ἐπανεξετασθῇ. Εἰναι εὐνόητον. ὅτι δὲν ἀποτελεῖ σταθερὸν παράγοντα τὸ μισθοδόγιον τοῦτο, διότι οὐδὲν ἐμποδίζει ἀντὶ αὐξήσεως μισθοῦ —εἰς ἐποχὰς ἵσχυντων ἀγελάδων τῆς Ναυτιλίας— νὰ δοθῇ ἐναὶ ἔκτακτον ἐπίδομα. 'Αντιστρόφως, μία ψήφη ἀυξήσεως τῶν μισθῶν τῆς κατηγορίας τῶν ἀνωτέρω πλοίων, θὰ προκαλέσῃ αὔξησιν συντάξεων καὶ ἑκείνων, οἱ ὄποιοι ἔχουν συντάξιμον ὑπηρεσίαν Α' ἢ Γ', ἐνῷ τὰ ἀντίστοιχα μισθοδόγια τῶν πλοίων τῶν κατηγοριῶν τούτων δὲν συνεισφέρουν εἰς τὴν γενικὴν αὔξησιν τῶν συντάξεων. ᩩ αὐτόματος αὔξησις τῶν συντάξεων, ἐὰν αὕτη πρέπει νὰ ἔχειται ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν μισθῶν, μᾶλλον θὰ πρέπει νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸν μέσον ὅρον τῶν διδομένων αὐξήσεων δι' ὅλων τῶν ὑπογραφομένων συλλογικῶν συμβάσεων.

Αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ μιᾶς νέας βάσεως, τὴν ὄποιαν συνθέτει ὁ μισθός, τὸ ἐπίδομα δ) πλοίων, τὸ 11% τῶν Κυριακῶν, τὸ ἐπίδομα ἀδείας καὶ τὸ ἐπίδομα ὑπερενίασίου ὑπηρεσίας. Καὶ τὰ μὲν δύο πρώτα ἐπιδόματα (δ) πλοίων καὶ Κυριακῶν) σήμερον είναι σταθερά, τὰ ἔτερα δύο, πῶς θὰ ὑπολογισθοῦν, δεδομέ-

νου ὅτι ταῦτα δὲν δίδονται «προ ταύτῳ» (παρό μόνον τὸ τῆς ὑπερενίασίου ναυτικῆς ὑπηρεσίας, ἀλλὰ διὰ τοὺς 13ον καὶ ἐπομένους μῆνας);

Ἄναλυτικώτερον : Ἄδειας δικαιούνται οἱ συμπληροῦντες τούλαχιστον ἔξ (6) μῆνας συνεχῆ ναυτολόγησιν. 'Αρα ὁ ὑπολογισμὸς θὰ ἀρχίζῃ μετὰ τὸν 7ον μῆνα. Πῶς θὰ ἔξαριθμούται τούτο, ἀφοῦ τὸ ναυτολόγιον θὰ ἔχῃ ἡδη —λήγαντος τοῦ ἔξαμηνον— ἀντικατασταθῇ; Τὸ αὐτὸ καὶ διὰ τὸ ἐπίδομα τῆς ὑπερδωδεκαμήνου ὑπηρεσίας, ὅτε, μᾶλιστα, θὰ πρέπει νὰ ἐρευνῶνται τρία ναυτολόγια.

Θὰ πρέπει δὲ νὰ ὑπενθυμίσωμεν, ὅτι ἡ μέση διάρκεια τῆς ναυτολογίας τῶν ἀξιωματικῶν είναι ὁκτώ (8) μῆνες ἐπέσιως καὶ τῶν πλημμάτων ἔξ (6) μῆνες καὶ 20 ἡμέρας ἐπέσιως. Ποία είναι ἡ ἐκ τῶν ἐπιδομάτων τούτων ὠφέλεια τοῦ Ταμείου;

Διὰ τοῦ νέου Ν.Δ. αὐξάνονται αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφοραὶ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, προκειμένου περὶ πλοίων συμβεβλημένων. Αὗται, διὰ μὲν τοὺς πλοιοκτητὰς ἀναδιβάζονται εἰς 15%, διὰ δὲ τοὺς ναυτικοὺς εἰς 10%. Είναι, δημος, λίσαν ἀμφίβολον, ἂν ἡ αὔξησις αὕτη θὰ ἀποδώῃ μεγαλύτερα ἔσοδα ὑπὲρ τοῦ Ταμείου. 'Υπάρχει ἡ εὐχέρεια τῆς ἀπεριορίστου ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται καὶ ἡ μείσωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συμβάσεων ἀσφαλίσεως. Θὰ πρέπει νὰ ὑπομήνησωμεν, ὅτι πολαιότερο οἱ ναυτικοὶ ἐπροτίμων νὰ εἰσπράττουν τὰς ἐφοπλιστικὰς εἰσφορὰς μετὰ τῶν μισθῶν των καὶ νὰ μὴ ἀσφαλίζωνται εἰς τὸ NAT. Είναι δελεαστικὸν τὸ 25%, ὅταν πρόκειται περὶ ποσοῦ, τὸ ὄποιον —μὲν τὸν νέαν βάσιν ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσφορῶν— θὰ ὑπερβαίνῃ διὰ τὸν ναύτην τὸ ποσὸν τῶν 25 λιρῶν μηνιαίων. Καὶ ἂς μὴ λησμονήται πῶς αἱ ἀνάγκαι τῶν ἐργαζομένων είναι πάντοτε ἀμεσοί καὶ οἱ μακροπρόθεσμοι προγραμματισμοί ξένοι πρὸς τὴν ψυχολογίαν τῶν μισθοσυστηρήτων.

\* \* \*

Καὶ ὀλίγα τινὰ περὶ τῆς συνθέσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. Είναι δέδαιον, ὅτι τὸ ὑπουργεῖον ἐπαγρυπνεῖ πάντοτε ἐπὶ τῶν συμφερόντων τοῦ Ταμείου, ἀλλ' είναι ἐπίσης ὁρθόν, ὅπως νὰ ὑπεύθυνος διοίκησης τοῦ 'Ιδρυματος θέτῃ ὑπὲν τοῦ ἐποπτεύοντος ὑπουργείου πλήρως μελετημένας ἀπόψεις. Τὸ γεγονός, ὅτι ἀποφάσεις δύνανται νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ δύο μόνον μελῶν τοῦ Δ.Σ., τοῦ Ταμείου, δυσδόπτητος καὶ ἀνάγκαι τῶν μέλων ταῦτα ὁρθοφρονοῦν, ἡ ὑπαρχίας μειοψηφίας δὲν πρέπει νὰ παρορθαται.

Τὸ NAT —ἀναμιγνύομενον ἡδη καὶ ἐπὶ τὴν αἴσθησιν ιδιωτικῆς ἀσφαλίσεως, ως ἡ τῶν ἐπιβατῶν— ὁργανισμὸς ιστορικὸς μὲν μεγίστην οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν καὶ ζωτικωτάτην διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀποστολήν, διὰ πολλοὺς λόγους συμφέρει νὰ ἔχῃ πολυαριθμότερον Δ.Σ. Αἱ συζητήσεις πρέπει νὰ ἔχουν τούτον τὸ θέματα ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ οὐδὲν ἐποικοδομητικώτερον τοῦ διαλόγου καὶ τῆς δασκάλου τῶν διατυπουμένων ἀπόψεων.

Ἐνδεχομένως νὰ ὑπάρχουν καὶ ἔτερα πρὸς διερεύνησιν θέματα. 'Η σημασία τοῦ νέου Νομοθετήματος ἐπιβάλλει τὴν ὄρθοτερην σκοπούμετραν διατύπωσιν του. Κάτιον τὸ ούσιαστικὸν καὶ τὸ ἀποφασιστικὸν πρέπει νὰ ἀποδώσῃ. Δεδομένου ὅτι ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἔχει ἡ ἀρίστη τῶν προθέσεων, παρουσιάζεται καλὴ εὐκαιρία εἰς Y.E.N. μία 'Επιτροπὴ ἐξ ἑκπροσώπων τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. Νά αἰκούσουν τὰς ἀναγκαῖας διεκριτήσεις τῶν συντακτῶν τοῦ Ν.Δ. καὶ νὰ διατυπώσουν τὰς προτάσεις των. 'Έχομεν τὴν πεποίθησιν, ὅτι θὰ προέλθῃ νομοσχέδιον δρεστὸν παρ' ὅλων.

# The UK P&I Club (Bermuda)

Συμμετέχοντα πλοια ἄνω τῶν 65 ἑκατομμυρίων τόννων γκρὸς ὑπὸ 67 σημαίας.

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

'Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 4646. Τελέξ: 885 271 Τηλεγραφήματα: Mutuality London.

## META THN EPILAGYSEN TOU SYNTAEIODOTIKOY

Θὰ ἐπιδιωχθῇ περαιτέρω βελτίωσις  
τῆς προστασίας τοῦ Οἴκου Ναύτου

ΠΝΟ: Η ΠΕΡΙΟΔΑΣ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ ΝΑ ΑΝΕΛΩΗ ΕΙΣ ΥΨΗΛΑ ΕΠΙΠΕΔΑ

Ἡ παρεχομένη ὑπὸ τοῦ Οἴκου Ναύτου προστασία πρός τοὺς ναυτικούς μας καὶ τὰς οἰκογενείας των πρέπει νὰ δελτιωθῇ ἔτι περαιτέρω καὶ νὰ προσεγγίσῃ, ἡ καὶ νὰ ὑπερκεράσῃ ἀκόμη, τὴν περίθαλψιν τὴν ὅποιαν παρέχουν τὰ ἀσφαλιστικά ἴδρυματα τῶν τραπεζούπαλλήλων καὶ ἄλλων κατηγοριῶν ἔργαζομένων, οἵτινες ἔχουν ἐπιτύχει ὑψηλὸν ἐπίπεδον προστασίας.

Τὰ ἀνώτερα ἐδήλωσεν ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας κ. Σωτ. Κατσαρός, ὁ ὄποιος ἐτόνισεν ὅτι ἡ διοίκησις τῆς ΠΝΟ, μετὸ τὴν ἐν ὅψει ὁριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ συνταξιοδοτικοῦ προβλήματος, θὰ ἐπιδιωθῇ εἰς συστηματικήν προσπάθειαν διὰ τὴν περαιτέρω δελτιώσιν τῆς παρεχομένης προστασίας ὑπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου.

Ἡδη, εἶπεν ὁ κ. Κατσαρός, ἡ Ναυτικὴ Ὀμοσπονδία μελετᾷ τὰ ισχύοντα εἰς τοὺς ἀσφαλιστικούς ὄργανοις τῶν τραπεζούπαλλήλων καὶ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ ΟΤΕ, προκειμένου νὰ προβῇ εἰς τὰς ἐνδεικνυούντας εἰσηγήσεις. Πρώτιστον, πάντως, θεωρεῖ τὴν γενικευσιν τοῦ οἰκογενειακοῦ ιατροῦ, μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὅποιαν ἔσμείωσεν ἡ ἔφαρμογή του, ἀπὸ πλευρᾶς ἔξυπητήσεως τῶν ἡσφαλισμένων, εἰς τὴν περιοχὴν Ἀθηνῶν.

Βασικῆς σημασίας θεωρεῖ, ἐπίσης :

• Τὴν κωδικοποίησιν καὶ τὴν ἀναμόρφωσιν τῆς περὶ Οἴκου Ναύτου νομοθεσίας, ώστε νὰ προσαρμοσθῇ αὐτῇ εἰς τὰς σημερινὲς ἀπαιτήσεις παροχῆς ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ιατροφαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περίθαλψιν.

• Τὴν ἀνέγερσιν νέου κτιρίου διὰ τὴν στέγασιν τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν ιατρείων τοῦ Οἴκου Ναύτου εἰς τὸν Πειραιά.

• Τὴν δημιουργίαν μεγάλης δυναμικότητος Ναυτικοῦ Νοσοκομείου, ἐφωδιασμένου μὲ τὰ πλέον σύγχρονα μέσα, διὰ τὴν ἀποτελεσματικωτέρων νοσοκομειακήν περίθαλψιν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

• Ο κ. Κατσαρὸς ἐτόνισεν ὅτι, ἐάν προκύψῃ θέμα δαπανῶν, οἱ ναυτικοί εἰναι πρόθυμοι νὰ συνεισφέρουν διὰ τῆς ἀναλογούντος τῶν ιεσφορῶν τὸν πρὸς τὸ NAT. Καὶ ὑπεγράμμισεν ὅτι ἡ Π.Ν.Ο. ἐντάσσει τὴν δελτιώσιν τῆς παρεχομένης προστασίας ὑπὸ τοῦ Οἴκου Ναύτου εἰς τὸ πλέγμα τῶν κινητῶν, τὰ ὅποια θεωροῦνται ἀπαραίτητα διὰ τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἀναγκαίου εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἔργατικοῦ δυναμικοῦ.

## Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Ἡ προστασία τὴν ὅποιαν παρέχει σήμερον ὁ Οἴκος Ναύτου εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των περιλαμβάνει ιατρικὴν περίθαλψιν, χορήγησιν φαρμάκων, ἀκτινολογικὰς καὶ γενικῶς ἔργαστηριακάς ἐξετάσεις, νοσοκομειακήν περίθαλψιν, πρόσθετον περίθαλψιν, παροχὰς εἰς χρήμα καὶ δαπάνας μεταφορᾶς καὶ κινήσεως.

• Η ιατρικὴ περίθαλψις παρέχεται ἀνευ συμμετοχῆς τοῦ ἡσφαλισμένου εἰς τὰς δαπάνας εἰς τὸ ιατρεῖα τοῦ Οἴκου Ναύτου, εἰς τὰ ἰδιωτικὰ ιατρεῖα τῶν ιατρῶν τοῦ Οἴκου Ναύτου, εἰς τὰ ιατρεῖα τῶν ιατρῶν εἰδικοτήτων ἢ τῶν κατὰ πρᾶξιν καὶ περίπτωσιν ιατρῶν οἱ ὄποιοι εἰναι συμβεβλημένοι μὲ τὸν Οἴκον Ναύτου, εἰς τὰ παραρτήματα τοῦ Οἴκου Ναύτου εἰς τὰς διαφόρους πόλεις, εἰς τὰ ἀγροτικὰ ιατρεῖα καὶ τοὺς ὑγειονομικούς σταθμούς καὶ εἰς τὴν οἰκίαν τοῦ ἀσθενοῦς, ὅταν δὲν ἐπιτρέπεται ἡ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ μετακινηθῇ.

• Η χορήγησις τῶν φαρμάκων γίνεται

ἀπὸ τὰ συμβεβλημένα μὲ τὸν Οἴκον Ναύτου φαρμακεία, κατόπιν συνταγῆς τῶν ιατρῶν τοῦ ἢ τῶν ιατρῶν τῶν ἀγροτικῶν ιατρείων καὶ τῶν ὑγειονομικῶν σταθμῶν, μὲ συμμετοχῆς τῶν ἡσφαλισμένων εἰς ποσοστὸν 30% ἐπὶ τῆς ἀξίας των.

• Αἱ ἀκτινολογικαὶ καὶ ἔργαστηριακαὶ ἐν γένει ἑξετάσεις διενεργούνται εἰς τὰ ιατρικὰ ἔργαστηρια τοῦ Οἴκου Ναύτου ἢ τῶν συμβεβλημένων ιατρῶν, ἀνευ συμμετοχῆς τῶν ἡσφαλισμένων εἰς τὰς δαπάνας.

• Ή νοσοκομειακὴ περίθαλψις παρέχεται κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ Νοσηλευτικὸν "Ιδρυμα Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς τὰ δημόσια ἢ δημοτικὰ νοσοκομεῖα, εἰς τὰ νοσοκομεῖα κοινωφελῶν ιδρυμάτων καὶ εἰς τὰς ιδιωτικὰς κλινικὰς μετὰ τῶν ὅποιων εἰναι συμβεβλημένος ὁ Οἴκος Ναύτου, ἀνευ συμμετοχῆς τῶν ἡσφαλισμένων εἰς τὰς δαπάνας νοσηλείας. Ἐπιτρέπεται, ἐπίσης, ἡ νοσηλεία εἰς μὴ συμβεβλημένα νοσοκομεῖα, εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως αὐτὴν ὁ Οἴκος Ναύτου καταβάλλει μόνον τὰς δαπάνας τὰς ὅποιας θὰ κατέβαλεν ἐάν ὁ ἀσθενῆς ἐνοσηλεύετο εἰς συμβεβλημένον νοσοκομεῖον.

• Ή πρόσθετος περίθαλψις περιλαμβάνει ἡλεκτροθεραπείαν, μιχανοθεραπείαν, φυσιοθεραπείαν κλπ., τὴν χορήγησιν ὅμματου αλιών, ἀκουστικῶν, βαρηκοῖας, ζώνας, κηλεπιδέσμους, ὀρθοπεδικῆς εἰδῆς καὶ μηχανήματα καὶ ἀναπτηρικὰ ὄχηματα, μὲ συμμετοχῆς τῶν ἡσφαλισμένων κατὰ 30% εἰς τὰς δαπάνας.

• Αἱ παροχαὶ εἰς χρῆμα περιλαμβάνουν τὸ ἐπίδομα λουτροθεραπείας, τὸ δούλημα τοκετοῦ καὶ τὰ ἔξοδα κηδείας.

• Οἱ ἀξιωματικοὶ Α' τάξεως νοσηλεύονται εἰς τὴν Βα' θέσιν. Οἱ ὑπόλοιποι ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των, ὡς καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἀξιωματικῶν Α' τάξεως νοσηλεύονται εἰς τὴν Ββ' θέσιν. Τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τῶν νοσηλεύονται εἰς τὴν Γ' θέσιν.

• Δικαίωμα προστασίας ἀπὸ τὸν Οἴκον Ναύτου ἔχουν οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοί, οἵτινες ἔχουν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἢ μηνῶν ἐντὸς τῆς τελευταίας διετίας καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των, τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας του, τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας του, τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας του, οἱ συνταξιούχοι ναυτικοί, οἱ ναυτικοί οἵτινες ὑπέβαλον αἴτησιν συνταξιοδήσεως καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των, τὰ μέλη οἰκογενείας ναυτικού τὰ ὄποια ὑπέβαλον αἴτησιν συνταξιοδήσεως λόγω θανάτου τοῦ ἡσφαλισμένου, τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας ναυτικού, ὁ ὄποιος ἀπέθανεν ἢ ἔχει φανισθεί κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ πλοίον, ἐφ' ὃσον ὑπέβαλον αἴτησιν συνταξιοδήσεως καὶ τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας θανάτου ναυτικού, τὰ ὄποια δὲν δικαιούνται συντάξεως, ἔχουν ὅμως διδιλάριον ἀσθενείας.

Ἡ ὑποχρέωσις τοῦ Οἴκου Ναύτου νὰ καταβάλῃ τὰς δαπάνας νοσηλείας διαρκεῖ μέχρι τῆς ἀποθεραπείας τοῦ ἀσθενοῦς ἔστω καὶ ὃν ἐν τῷ μεταξὺ λήξῃ ἡ ισχὺς τοῦ διδιλαρίου ἀσθενείας.

Δ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

SHIPCHANDLERS  
NEPTUNO

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

TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones: 722679 and 25476

LOURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS: Agências Apollon, Lda.  
AEROMAR  
N. Kassimatis, Lda.  
Vitória, Lda.

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,  
AT MOÇAMBIQUE

SUPPLIERS OF: PROVISIONS, DECK AND ENGINE STORES, WITH THE  
ASSISTANCE OF A GREEK SHIPPING ENGINEER

the only greek company of shipchandlers

STOCKISTS OF: Johnnie Walker, John Haig and White Horse Whisky, Marlboro, Kent, Winston and Rothmans Cigarettes.

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

.... SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS ....

"AMEROID" SERVICE

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς  
Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

'Ισογειον M2 300 μὲ ήμιόροφον M2 200.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

# **HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.**

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE

# 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: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181  
NIGHT TELEPHONES: ( 882.321 - 21.841 - 25.391  
                      ( 836.474 - 478.734 - 53.064

SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

## 'Η δραστηριότης της έταιρίας "ΣΕΡΕΣ"

# ΠΡΟΣ ΝΕΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

- Η ΚΑΤΑΠΛΗΣΣΟΥΣΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ κ. Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΥ
- ΠΟΛΥΠΛΕΥΡΑΙ ΑΙ ΕΝΑΣΧΟΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ● ΥΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ

Μέ την άνησυχον καὶ ρηξικέλευθον προσωπικότητα τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ αἱ στήλαι αὐτοὶ ἔχουν καὶ ἐπανάληψιν ἀσχοληθῆ. 'Η πολυσχιδῆς δραστηριότης του τὸν θαυμασμὸν πράγματι προκαλεῖ.

Γνωσταὶ αἱ ἐπιτυχίαι του εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον, ὃπου πρωτοπόρος ἀνεδείχθη μὲ τὴν ἐπινόησιν τῶν εἰνὶ μπάλκ κάρριερ». Παγκοσμίως ἐκρίθησαν ὡς πολύτιμοι μεταφορικαὶ μονάδες· εἶναι περιζήτητοι.

Ο στόλος τῆς ἔταιρίας «Σέρες» ἀποτελεῖται σήμερον ἀπὸ 66 σκάφη μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου, συνολικῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος περίπου 660 χιλ. τόν. d.w. Τελοῦν ἐπίσης ὑπὸ παραγγελίαν 17 σκάφη, τόννων d.w. 1.480.000 —τρία δεξαμενόπλοια τῶν 260.000 τόν. d.w. εἰς Χακοντάτε, δύο τῶν 130.000 τόν. d.w. εἰς Ναμούρα, τρία τῶν 82.500 τόν. d.w. εἰς Χακοντάτε καὶ ἐν τῶν 40.000 τόν. d.w. εἰς Σασέμπο. 'Ἐπίσης, τέσσαρα μπάλκ κάρριερς τῶν 28.500 τόν. d.w. εἰς Χακοντάτε, δύο τῶν 26.500 τόννων d.w. εἰς Ναμούρα καὶ δύο «εἰνὶ μπάλκ κάρριερς» τῶν 3.100 τόν. d.w. εἰς Χακοντάτε. "Απαντα θὰ ἔχουν παραδοθῆ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1976. Οὕτω, πρὸ τοῦ 1977 ἡ μεταφορική ἴκανότητος τοῦ στόλου του κ. Γεωργίου Π. Λιβανοῦ θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 2 ἑκατ. τόν. d.w., τὸ σύνολον δὲ τοῦ στόλου αὐτοῦ θὰ ἀποτελήσαιται ἀπὸ σκάφη νεαράς σχετικῶς ἡλικίας, ἐφωδιασμένα διὰ τοῦ πλέον συγχρόνου ἔξοπλισμοῦ.

Πλήρης ἐπιτυχῶν εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας, ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός, ἐπεκτείνει, ἐν συνεχείᾳ, τὴν δραστηριότητά του πρὸς νέας κατευθύνσεις. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ιδρύονται διάφοροι θυγατρικοὶ ἔταιροι τῆς «Σέρες», ἔκστη τῶν ὅποιων καλύπτει καὶ μίαν τῶν νέων δραστηριοτήτων.

Πραγματοποιουμένην ἥρχισεν ἡδη ἡ πρώτη ἐπιδιωξίς τοῦ κ. Λιβανοῦ —ἡ ἀνέγερσις πολυωρόφου μεγάρου εἰς Πειραιᾶ, ὃπου καὶ θὰ μεταφέρῃ ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην τὴν διεύθυνσιν τῶν ἐπιχειρήσεων του. 'Ως τοπο-

σωρινῶς στεγάζεται εἰς τὴν 'Ακτὴν Μιαούλη, ἀργότερον δὲ θὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ ιδιόκτητον μέγαρον.

'Ιδρυθη, ἐπίσης, καὶ τελεῖ ἡδη ἐν λειτουργίᾳ ἐργοστάσιον κατασκευῆς ἀνταλλακτικῶν πλοίων, ἐπὶ τῶν ὁδῶν Παπαστράτου καὶ Δογάνης. Πρὸς ἐπέκτασιν δὲ τῶν ἐργασιῶν τοῦ ὡς ἄνω ἐργοστασίου ἡγοράσθη εἰς Μάνδρας 'Ελευσίνος οἰκοπεδικὴ ἔκτασις 25 στρεμμάτων. Εἰς τὸν χῶρον αὐτὸν προγραμματίζεται ἡ ἀνέγερσις μεγαλύτερου ἐργο-



Τὰ προσωρινὰ Τουριστικὰ Γραφεῖα «Σέρες» ἐπὶ τῆς 'Ακτῆς Μιαούλη.

θεσίᾳ ἐπελέγη ἡ 'Ακτὴ Ξαβερίου. 'Η κατασκευὴ τοῦ κτίριου, τὸ ὅποιον θὰ είναι ἐκ τῶν πλέον συγχρόνων ἐν Ἑλλάδι, ἀνέτεθη εἰς τοὺς ἀρχιτέκτονας κ.κ. Βουρέκαν καὶ Πεταλάν. Προβλέπεται νὰ περατωθῇ ἐντὸς 15 μήνου.

Παραλλήλως, ἡ ἔταιρία «Σέρες» συνέστησε προσφάτως εἰς Πειραιᾶ ταξιδιωτικὸν καὶ τουριστικὸν γραφεῖον, τὸ ὅποιον προ-

στασίου κατασκευῆς ἀνταλλακτικῶν, μὲ προσποτικὴν κατασκευῆς καὶ ἐμπορευματοκιβώτιον (κοντέΐνερς).

"Ἐπερον τομέα τῆς ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος τῆς ἔταιρίας «Σέρες» ἀποτελεῖ ἡ προσφάτως ίδρυθείσα «Σέρες Κοντέΐνερς Σέρβις» —μοναδικὴ ἐν Ἑλλάδι πλήρως ἐξωπλισμένη κινητὴ μονάς ἐπισκευῆς κοντέΐνερς. 'Η μονάς αὐτὴ εἶναι ἔγκατεστημένη ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, κατόπιν σχετικῆς ὁδείας τοῦ ΟΛΠ, καὶ ἀναλαμβάνει τὴν ἐπὶ τόπῳ ἐπισκεψὴν τῶν κοντέΐνερς, ἀπόφευγομένης οὕτω τῆς μεταφορᾶς τῶν εἰς ἐργοστάσια μακράν τοῦ λιμένος. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἐπιτυγχάνεται οἰκονομία χρόνου καὶ δαπανῶν. "Ηδη, ἡ «Σέρες Κοντέΐνερς Σέρβις» συνεργάζεται μὲ τὰς μεγαλύτερας ἔταιρας διακινήσεως κοντέΐνερς μέσω τοῦ Πειραιῶς (N.Y.K., 'Αμερικαν "Έξιπτ", Μερχάριο, "Ιντερπούλ κλπ.).

"Ἐπιτροσθέτως, ἡ «Σέρες» ἰδρυσε τὴν ἐταιρίαν ἥλεκτρονικῶν όργάνων πλοίων G.R.E.C.O. (Greek Radio Electronic Company), ἥτις, πλαισιωμένη ἀπὸ τεχνικοὺς ἐκπατιδεύθεντας εἰς 'Ιαπωνίαν, ἀναλαμβάνει τὴν ἐγκατάστασιν, συντήρησιν καὶ ἐπισκευὴν ἥλεκτρονικῶν όργάνων παντὸς τύπου. Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας πολύτιμος ἡ συμβολὴ της. 'Η G.R.E.C.O. ἀντιπροσωπεύει ἀποκλειστικῶς ἐν Ἑλλάδι τὰς ἔταιριας Japan Radio Company καὶ Hokushin Electric Works.

Ἐπίσης, τελεῖ ὑπὸ ἰδρυσιν εἰς Μέγαρα μονάς παραγωγῆς κρέατος, ἐλεγχομένη ὑπὸ θυγατρικῆς ἔταιρίας τῆς «Σέρες».

Τέλος, ἡ ἔταιρία «Σέρες» διατηρεῖ τὴν γνωστὴν 'Μίνιν Λάϊν', ἥτις ἀπασχολεῖ 5 "μίνιν μπάλκ κάρριερς" εἰς ἐνδομεσογειακὰς τακτικὰς γραμμάς.

Καὶ ἡ ἐκρηκτικὴ πρωτοβουλία τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ δὲν σταματᾷ εἰς τ' ἀνωτέρω. "Ἐπεται συνέχεια...



Τὰ κινητὴ μονάς ἐπισκευῶν κοντέΐνερς «Σέρες Κοντέΐνερς Σέρβις» ἐπὶ τῷ ἔργῳ, ἐντὸς τῆς 'Ελευσέρας Ζώνης τοῦ λιμένος.



Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

# SOUTOS (HELLAS) MARITIME CORP.

KAI AI ΘΥΓΑΤΡΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ:

**TECHNOMAR Co. LTD.**

**TECHNOSTEEL Co. LTD.**

Εύχονται

εἰς τοὺς Ἑλληνας ναυτιλλομένους

καὶ εἰς πάντα συνεργαζόμενον μετ' αὐτῶν

**Καλὸ Πάσχα**

ΝΕΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΑΠΟ 1/5/74

**ΟΔΟΣ ΕΥΠΛΟΙΑΣ & ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4510813 • 4517701 • 4524971

TELEX: 212467 SPSR GR.

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "SHIPSURVEY"

## ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΘΕΜΑ

## ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Τὸ ιστορικόν, ἡ συγκρότησίς των, ἡ σημειωθεῖσα ἀνάπτυξις καὶ αἱ ἐπιπτώσεις

## ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ κ. B. N. ΜΕΤΑΞΑ

Ἐξόχως ἐνδιαφέρουσαν, δύον καὶ ἐπίκαιρον, μελέτην ἐδημοσίευσε πρό τινος ὁ κ. B. N. Μεταξᾶς, πρώτος ὑφηγητής διὰ τὰ οἰκονομικὰ τῶν μεταφορῶν τοῦ Τεχνικοῦ Κολλεγίου τοῦ "Ἡλιον τοῦ Λονδίνου καὶ ὑφηγητής διὰ τὰ ναυτιλιακὰ οἰκονομικὰ τοῦ Κεντρικοῦ Πολυτεχνείου τοῦ Λονδίνου. Ἡ μελέτη ἀναφέρεται εἰς τὸ πολυσυζητηθὲν παγκοσμίως θέμα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Ο συγγραφεὺς, ἔγγυτερον κείμενος πρὸς τὰ πράγματα, ἔστορει τὰς σημειωθείσας περὶ τὰς «σημαίας εὐκολίας» ἐξελίξεις, ἀναφέρεται εἰς τὰ αἴτια τῆς πρὸς αὐτὰς στροφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ προσβαίνει εἰς πλήρη τοῦ θέματος ἀνάλυσιν, καθὼς καὶ ἐκτίμησιν τῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς δομῆς τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Τὸ πρώτον τμῆμα τῆς μελέτης τοῦ κ. Μεταξᾶς δημοσίευσεν κατωτέρω, μὲ τὴν συνέχειαν τοῦ δευτέρου μέρους αὐτῆς εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος, ἐλλείψει χώρου.

Σκοπὸς τῆς παρούσης μελέτης εἶναι ἡ διεύπτωσις τοῦ προβλήματος, ὁ καθορισμὸς τοῦ μεγέθους του καὶ ταυτοχρόνως ἡ ἑξεύρεσις τῶν σημείων, ἀτινα χρήσουν ἐρεύνης, πρὸ τῆς ὑποβολῆς προτάσεων, ὡς πρὸς τὴν ἀκολουθητέαν τακτικήν.

## ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Αἱ μετακινήσεις τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὅπο τὴν μίαν σημαίαν εἰς τὴν ἄλλην, χρονολογοῦνται ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς δημιουργίας τῶν συγχρόνων κρατῶν καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις παλαιότερον. Ἐπὶ παραδείγματι, μεταξὺ 1760-80 οἱ πλοιοκτῆται (κυρίως οἱ Ἰρλανδοί), οἱ ὅποιοι διέμενον εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἔχρησιμοι οὖν τὴν γαλλικὴν σημαίαν. Διὰ τῆς συμφωνίας Κιουτσούκ-Καΐναρτζῆ, ὑπογραφεῖσης τὴν 21ην Ιουλίου 1774 (ἐνῷ ἡ Ἑλλὰς εύρισκετο ὑπὸ τὸν θῶμανικὸν ζυγόν), ἐπετρέπετο εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα νὰ φέρουν τὴν ρωσικὴν σημαίαν. Ἐπὶ πλέον, ὑπάρχουν ιστορικὰ στοιχεῖα, ἀτινα ἀποδεικνύουν ὅτι κατὰ τὴν δεκαετίαν τοῦ 1770 ὥρισμένοι 'Υδραιοὶ πλοιοκτῆται κατώρθωσαν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἔκδοσιν διπλῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων διὰ τὰ πλοῖα των, τουρκικῶν καὶ ρωσικῶν, τὰ ὅποια καὶ ἐπεδείκνυν ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Ὡς διαπιστούμαται ἀπὸ τὸν πίνακα 1, οἱ Ἑλληνικῆς καταγωγῆς πλοιοκτῆται ἔχουν κατὰ καιρούς χρησιμοποιήσει τὰς σημαίας πολλῶν χωρῶν.

Κατὰ τὴν πρώτην δεκαετίαν τοῦ παρελθόντος αἰώνος τὰ 'Ἐπτάνησα, ἀγγλικὸν τότε προτεκτοράτον, κυρίως δὲ αἱ νῆσοι Κεφαλληνία καὶ Ἰθάκη, ἀπετέλουν μικρὰ κέντρα ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ ὁ ιστορικὸς τῆς Ἐπτανήσου Π. Χιώτης ἀναφέρει:

«Τὸ γόντρον τῆς ἐμπορικῆς σημαίας τῆς μικρᾶς αὕτης Πολιτείας (δηλ. τῆς Ἐπτανήσου) ἐκρατεῖτο ὑψηλά. Ὁ βασιλεὺς τῆς Νεαπόλεως, τὸ Κράτος τῆς Γενούν καὶ ἡ Αὔλη τῆς Ρώμης ἐζήτησαν ἀπὸ τὴν γερουσίαν νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν σημαίαν τοῦ Κράτους τῶν Ιονίων πρὸς διαφύλαξιν τοῦ ἐμπορίου των ἀπὸ τὴν πειρατείαν. Ἡ γερουσία, δῆμος, ὄρθις ἐνεργήσασα, ἡρνήθη νὰ παραχωρήσῃ τὸ προνύμιον τούτο.

Ἐξ ἄλλου, περὶ τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰώνος, πολλοὶ Βρετανοί πλοιοκτῆται ὑψωνον ἐπὶ τῶν πλοίων των τὴν σημαίαν τῆς Νορβηγίας καὶ :

«Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ποτοσπαγορεύσεως εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, δὲς ὀπτυγορεύετο διὰ νόμου ἡ προσφορὰ οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων, τὰ ἀμερικανικὰ ἐπιβατηγὰ «Ρεζολιούτ» καὶ «Ρηλάιαν» ἐπωλήθησαν εἰς παναμαϊκὴν ἐταιρίαν, σχηματισθεῖσαν πρὸς τὸν σκοπὸν

δέον νὰ ἀναζητηθοῦν ἐντὸς τῶν πλαισίων τοῦ πολιτικού οἰκονομικοῦ περιβάλλοντος τῆς ἐποχῆς μας.

Ὑπάρχουν δύο σημεῖα τὰ διόπιστα ὅφελομεν νὰ ἀναφέρωμεν πρὶν χωρήσωμεν εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ δρου «σημαία εὐκολίας».

Εἰς τὸ πίνακα 1 ἀναφέρονται αἱ διάφοροι σημαῖαι αἵτινες ἔχρησιμοι οἴηθησαν ὑπὸ ἐφοπλιστῶν ἀλληλικῆς καταγωγῆς εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς δεκαετίας τοῦ 1960. Τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν σχετικῶς μικρῶν περιόδων, τοιαῦται σημαῖαι ὡς η τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς 'Αργεντινῆς ἔχρησιμοι οἴηθησαν παρ' Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῆ διτὶ αἱ σημαῖαι αὗται μετετράπησαν εἰς «σημαίας εὐκολίας».

## ΠΙΝΑΞ I

## ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

Σημαία	1960	1961
'Αριθ. τόν. γκρός πλοίων	'Αριθ. τόν. γκρός πλοίων	
Ελλάς ...	817	5.574.621
Αιθερία ...	414	4.773.032
Παναμᾶς ...	177	1.247.642
Η.Π.Α. ....	91	857.852
Αιθανός ...	81	376.068
Όνδοδόρα ..	16	180.980
Καναδᾶς ..	9	105.632
Ν. 'Αφρική	6	45.093
'Αργεντινή .	2	18.770
Ιατλία ...	2	24.920
Κόστα Ρίκα	15	48.421
Αιθιοπία ..	2	3.123
Γαλλία ....	1	2.895
Ορθουγουάπη	1	1.833
Αίγυπτος .	1	415

Πηγή: «Ναυτικά Χρονικά» Ιης 'Ιανουαρίου 1968. Σύνολον τοννάς ἐλληνικῆς πλοι-

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

Γενικός Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης  
Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480  
Α. ΝΥΧΑΣ » 446.983

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

## ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:  
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

οκτησίας και διαχειρίσεως είς τό τέλος του 1961, περίπου 16 έκατ. τόν. γκρός.

Ο πίναξ δὲ δεικνύει ότι κατά την περίοδον 1930—1960 ή βρετανική σημαία (νησιώγια του 'Ηνωμένου Βασιλείου) έχρησμοποιείτο εύρεως ύπό έλληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Ή χρησιμοποίησης της βρετανικής σημαίας, καθώς καὶ τινων ἐκ τῶν ἀναφερομένων είς τὸν πίνακα I σημαίαν, προσέφερεν εἰς τὰς ἑλληνικής καταγγής ναυτιλιακάς ἔταιρίας ἀμεσα καὶ ἔμμεσα ὄφέλη. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς βρετανικής σημαίας τὰ ὄφέλη αὐτὰ ἡσαν πιστοδοτικά διευκολύνσεις, πιθανότητες ἔξεργεως καλυτέρου ναύλου ιδιαιτέρως είς τὴν ἀγορὰν τῶν λάινερς, ἀποδοτικάρεα φορτο-εκφόρτωσις εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς ὑφλίου, καλὴ νομοθεσία καθορίζουσα σαφῶς κατά τὸ μᾶλλον ἢ ἡτον τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἔναντι τοῦ ναυτεργάτου καὶ πεπειραμένη κρατικὴ μηχανὴ ἥτις ἡτο ἀπίθανον νὰ προκαλέσῃ καθυστερήσεις ἐν λιμένι, συνεπείᾳ ἀνεπαρκούς χειρισμοῦ τῶν ὑποθέσεων τοῦ πλοίου.

Τὰ ιδιωτικά ὄφέλη ἄτινα προέκυπτον ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν σημαιῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ, ιδιαιτέρως ἀμέσως μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον, ἡσαν παραμοίας φύσεως. "Ἐνα πλοίον τύπου λίμπερτο ήδύνατο νὰ ἀγοράσῃ εἰς ἄκρως χαμηλὴν τιμὴν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν παραμονῆς του ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Αἱ ἐπιχορηγήσεις ἡσανον τὰ ἔσοδα τῆς ἔταιριας, ἐνῷ παραλλήλως, παρεχωρούντο εύκολων πιστώσεων μὲν λογικὴ ἐπιτοκία τόσον εἰς τὴν περίπτωσιν ὑψώσεως τῆς ἀμερικανικῆς, ὅσον καὶ τῆς καναδικῆς σημαίας. Ή χρήσις τῆς σημαίας τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τινων ἄλλων χωρῶν, ἀντιπροσωπεύει τὰς προσπαθείας διαρρήξεως τοῦ φράγματος τῆς διακρίσεως. Πάντως, ἀπασιοί αἱ προσαναφέρθεισαι σημαῖαι ἀντιπροσωπεύεσσαι χώρας χαρακτηρίζομέναις ἀπὸ τὴν ὑπαρξίν ἀσφαλείας καὶ οἰκονομικοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτιλιῶν των καὶ Κυβερνήσεις ικανᾶς νὰ ἐπιβάλουν, εἰς εύρυτέραν ἢ μικροτέραν κλίμακα, ἔθνικοὺς καὶ διεθνεῖς κανονισμούς.

Τὸ δεύτερον σημεῖον τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ ἀναφερθῇ εἰς τὸ στάδιον αὐτό, εἶναι ὅτι ἡ ὑπαρξία τοῦ στόλου τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἔχει σοδαράς κοινωνικάς, πολιτικάς καὶ στρατιωτικάς ἐπιπλοκάς, αἵτινες καθίστανται σοδαρώτεραι καθώς αὔξανει συν-

εχῶς τὸ μέγεθος τοῦ στόλου αὐτοῦ.

'Ἐν τούτοις, εἰς τὴν παρούσαν μελέτην θὰ ἀσχοληθῶμεν, κυρίως, μὲ τὴν οἰκονομικὴν πλευράν τοῦ θέματος. Περιττὸν νὰ εἴπωμεν, τάντως, ὅτι μία ὄρθη συζήτησις προϋποθέτει συμφωνίαν ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τοῦ ὄρου «σημαία εὐκολίας».

#### ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Τὰ ἀκόλουθα κοινὰ χαρακτηριστικὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔκθεσιν Ρόστντεϊλ:

α) 'Ἡ χώρα νηολογήσεως ἐπιτρέπει πλοιοκτησίαν ἢ καὶ ἔλεγχον τῶν ἐμπορικῶν της πλοίων ἀπὸ μὴ ιθαγενεῖς.

β) 'Ἡ Ἑγγραφὴ εἰς τὰς νηολόγιες εἶναι εύχερης. "Ἐνα πλοίον δύναται νὰ νηολογηθῇ εἰς ἐν προξενείον τοῦ ἔξυπερικού. 'Ἐξ ἴσου σηματικὸν εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὴν εὐχέρειαν νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ νηολόγιον ὀποτεδήποτε ἐπιθυμία.

γ) Οὐδέποτε ἡ μηδαμηνὸς φόρος ἐπιβάλλεται ἐπὶ τῶν ἔσοδων τοῦ πλοίου. Συνήθως, τὰ μοναδικὰ σχετικὰ ἔξοδα εἶναι τὸ ἐφ' ἄπαξ καταβαλλόμενον δικαίωμα νηολογησεως καὶ ἐν ἐπήσιον τέλος ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ τοννάζ. Μία ἐγγύησις ἡ συμφωνία, ἀφορώσα τὸν μελλοντικὸν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοίου, δίδεται ἐπίσης εἰς τινας περιπτώσεις.

δ) 'Ἡ χώρα νηολογησεως εἶναι μίσ μικρὰ δύναμις ἀνευ ἔθνικων ἀπαιτήσεων διὰ τὸ προβλέπομενον μέλλον ἐφ' ὅλων τῶν νηολογημένων παρ' αὐτὴν πλοίοιν, ἀλλὰ αἱ ἀπολαβαὶ ἀπὸ τὰ μικρὰ εἰσπραττόμενα τέλη δύνανται, εἰς περίπτωσιν νηολογησεως μεγάλου τοννάζ, νὰ είναι σημαντικαὶ καὶ νὰ ἔχουν ούσιαστικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα καὶ τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν ἔξωτερικοῦ τῆς χώρας.

ε) 'Ἐπιτρέπεται ἐλευθερώας ἡ ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων δι' ἀλλοδαπῶν καὶ, στο 'Ἡ χώρα νηολογησεως δὲν διαθέτει οὔτε τὴν ισχὺν οὔτε τὸν κατάλληλον διοικητικὸν μηχανισμὸν διὰ νὰ ἐπιβάλῃ ἔθνικοὺς ἡ διεθνεῖς κανονισμούς, οὐδὲ ἔχει τὴν δύναμιν ἡ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐλέγχῃ τὰς πλοιοκτητρίας ἔταιριας.

'Ἡ γνώσις τῶν χαρακτηριστικῶν αὐτῶν καὶ ἡ πρακτικὴ των σημασία ἀποτελοῦν δι-

σικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν κατανόησιν τοῦ προβλήματος. Πάντως, πιστεύουμεν ὅτι μία προσπάθεια νὰ προσδιορίσωμεν τὰς σημαίας εὐκολίας ἀκριβέστερον θὰ ὑποβοήθησῃ εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῆς συζήτησεως. Τοιουτορόπως, θὰ ἐπεθύμουμεν νὰ ἐπισύρω τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ ἀκολούθου ὄρισμοῦ, ὅστις μᾶς δίδει τὴν δυνατότητα νὰ ἀνιχνεύσωμεν τοὺς συγκεκριμένους στόχους τῶν ἔταιρών ἀιτίνες σήμερον καταφέγουν εἰς τὰς σημαίας εὐκολίας καὶ τοὺς παράγοντας οἱ ὄποιοι ὠδηγήσαν εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ «καθεστώτος τῆς ἀσυνδοσίας».

«Σημαίαι εὐκολίας δύνανται νὰ χαρακτηρίσθων ἀνευ οὐ θεοτικῶν σημαίασι τῶν κρατῶν ἐκείνων εἰς τὰς νηολόγιες τῶν ὄποιών καταφέγουν οἱ πλοιοκτήται διὰ νὰ ἀποφύγουν: (α) τὰς οἰκονομικὰς ὑποχρεώσεως καὶ (β) τὰς συνθήκας καὶ τοὺς ὄρους ἀπασχολήσεως, οἱ ὄποιοι θὰ ἐπεβάλοντο εἰς τὰ πλοία των ἐὰν ἡσαν ἐγγεγραμμένα εἰς τὰς έθνικά των νηολόγια.»

Εἰς τὴν μελέτην ταύτην, ἡ ναυτιλιακὴ ἐταιρία ἡτοις ἀκολουθεῖ τὴν τακτικὴν τῆς ὑφώσεως σημαίας εὐκολίας θὰ θεωρήται ὡς τὸ λαμβάνον ἀποφάσεις σῶμα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ἀπωτέρων στόχων —ἥτοι, αὐξήσιν τῶν κερδῶν καὶ μείσωσιν τοῦ κόστους διαχειρίσεως. Συνεπώς, δέον νὰ λεχθούν ὀλίγα τινὰ περὶ τῆς φύσεως καὶ θέσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρών ἀιτίων αἱ ὄποιαι χρησιμοποιούν σημαίας εὐκολίας.

Θὰ ἡτοι, ἵσως, εὐλογον νὰ ἀρχίσωμεν τὰς παρατηρήσεις μας ἀναφερόμενοι εἰς τὸ ἄρθρον τοῦ καθηγητοῦ Κάλντορ ὑπὸ τὸν τίτλον «Η Ἰστορροπία τῆς Ἐπιχειρήσεως».

«Δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ αὐξήσις τῶν συντονιστῶν μιᾶς ἐπιχειρήσεως παραδίλλως μὲ τὴν αὐξήσιν τῆς δραστηριότητος εἰς ἐτέρους τομεῖς. Βασικὸν στοιχεῖον τοῦ συντονισμοῦ εἶναι ὅτι ἐκάστη ἀπόφασις δέον νὰ λαμβάνεται ἐν σχέσει πρὸς ἡδη ληφθεῖσας ἡ μελλούσας νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις. 'Ως ἐκ τούτου, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ εἰς καὶ μόνον θύμων νοῦς».

Πολλαὶ ναυτιλιακαὶ ἔταιρισαι καλύπτουσαι τὸν στόλον των ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας εύρισκονται εἰστέτι εἰς τὸ ἀρχικὸν στάδιον ἀναπτύξεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἀπασιοί αἱ σοδαραὶ ἀποφάσεις ἀ-

**SOL**  
*Always at  
your service*



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL."

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

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

GOTHENBURG

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

φορώσαι είς ἐπενδύσεις, ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων, πολυδιπάνους ἐπισκευάς, ἔλογην σημαίας, κ.λπ. λαμβάνονται παρ' ἑνὸς καὶ μόνον ἀτόμου, αἱ δὲ ἀπόψεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖριας ταυτίζονται.

Εἰς ἄλλας περιπτώσεις, ἐνδέχεται νὰ μην είναι ὁ ἑφοπλιστής ὅστις λαμβάνει τὰς ἀποφάσεις, ἀλλὰ εἰς μικρός ἀριθμός συμ-  
πλοιοκτητῶν. Ἄλλα καὶ τότε είναι γεγονός  
ὅτι οἱ λαμβάνοντες τάς σοβαράς τὰς ἀποφά-  
σεις, ἔχουν ὑπ' ὅψιν των ἀπάσας τάς ἐναλ-  
λακτικάς λύσεις. Τοιουτοτρόπως, ώς καὶ  
εἰς ἐπιχειρήσεις ἔτερας μορφῆς, η οὐσια-  
στική διασείρισις μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐται-  
ρίας είναι ἔργον ἐνός ή δύλιγων ἀτόμων καὶ  
δέν δύνεται νὰ ἐπεκταθῇ παραλλήλως πρὸς  
ἄλλους τομεῖς.

Πάντως, υπάρχουν πρόσθετοι λόγοι οδηγούντες είς την υπόθεσιν ότι, είς γενικάς γραμμάς, τὰ περιθώρια διαχειριστικής ποικιλίας είς μίαν έταιρίαν τῆς όποιας ὁ στόλος καλύπτεται υπὸ τάξης σημαίας εύκολίας, είναι στενότερα πάσης ἄλλης ἐπιχειρήσεως — περιλαμβανομένων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων αἵτινες καλύπτονται υπὸ τὴν ἔθνικὴν τῶν σημαίαν. Τὰ αἵτια ταῦτα δύνανται νὰ καταστοῦν ἔμφατη διάστυποι μὲν ἔξετάσεως τῆς μορφῆς ὄργανώσεως τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς ἔδρας αὐτῆς.

Ο έφοπλιστής (είς ή καὶ περισσότεροι) σχηματίζει μίαν παναμαικήν ἑταιρίαν, συνήθως δι' ἔκστοτον τῶν σκαφῶν του. Ή παναμαική ἑταιρία ἀντιπροσωπεύεται νομίμως εἰς Παναμᾶ, κατοδάλλουσα ὥρισμένον ἐτήσιον τέλος. Ή παναμαική ἑταιρία ὑποδάλλει πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Παναμᾶ, τῆς Κόστα Ρίκας, τῆς Λιβερίας ή τῆς Ὀνδούρας (ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως) αἱτησιν ἔγγραφης τοῦ ἐλέγχομένου ὑπὸ αὐτῆς πλοίου εἰς τὰ ἔθνικά νηολογία τῆς χώρας. Περιττὸν νά εἴπωμεν ὅτι ἄπασαι αἱ δισταπώσεις δύνανται νά διεκπεραιωθοῦν, καὶ διεκπεραιούνται, δι' ἀλληλογραφίας ἀπὸ τὸ Λονδίνον, τὴν Νέαν Υόρκην, τοὺς Παρίσιους, τὸν Πειραιά, τὴν Γένοβαν κ.ο.κ. Ὡς ηδη ἀνεφέρθη, αἱ οἰκονομικαὶ ὑποχρεώσεις τῆς ἑταιρίας πρὸς τὴν χώραν νηολογήσεως τοῦ πλοίου (ἥτοι, τέλη νηολογήσεως, ἔξοδα γραφειοκρατικά, φορολογία ἐπὶ τοῦ τοννᾶς κ.λπ.), είναι σχετικῶς ὀσήμαντοι. Ἀποδεῖ καὶ ἐν σκάφος ἀγορασθῇ, δύναται νά τελῆ ὑπὸ τὴν διασχίρισιν ἐνός, δύο ή καὶ περισσότερων πρακτορειακῶν γραφείων, ἀτιναδρούν ως ἀκέπρωστοι τῶν πλοιοκτητῶν ἢ πράκτορες καὶ ἐδρεύουσαν εἰς τὰ διάφορα ναυτιλιακά κέντρα τῆς ὑδρογείου.

Αἱ «πλοιοκτήτριαι ἐταιρίαι» καὶ οἱ «πράκτορες ἡ ἐκπρόσωποί» των δὲ δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς βασικὸν κριτήριον διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν πραγματικῶν διαιχειριστῶν καὶ πλοιοκτητῶν — ἥτοι, τὴν πραγματικὴν ἐταιρίαν. Σχετικῶς, μεγάλοι στόλοι ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ὡς, ἐπὶ παραδίγματι, τῶν Κ. Όναστη, Νιάρχου, Λεμού καὶ Λιθανοῦ «ἀνδήκουν» εἰς πολλάς παναγιακάς ἐταιρίας. Καθὼς ἀναφέρει ὁ δρ Στούρμεϋ:

«Τά στοιχεία της ἀληθοῦς πλοιοκτήσιας τῶν σκαφῶν ἀνήκοντων εἰς τὰς μικρὰς αὐτὰς ἐταιρίας καὶ νηολογημένων εἰς τὴν Μονροδίαν, τὸ Πουέρτο Λίμον, ἢ τὸν Παναμᾶ είναι τὰ ἔθνικότης τῶν γενικών πρακτόρων τῶν ἐταιριῶν, τὸ σύστημα δύναμιτολογίας τῶν πλοίων καὶ τὸ ἐμ-βλῆμα τῆς καπνοδόχου. Οὐδὲν ἔξ αὐτῶν τῶν στοιχείων είναι ἀποκαλυπτικὸν ἀφ' ἑαυτοῦ, ἐνδέχεται δὲ ἀκόμη καὶ ὅταν ἀπαντα τὰ ὡς ἄνω στοιχεῖα δεικνύουν πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν νὰ μὴν είναι ἐνδεικτικὰ τοῦ πραγματικοῦ πλοιο-κτήτου».

Δεν ύπάρχει συγκεκριμένη έδρα της πραγματικής ναυτιλιασκής ἐταιρίας πλοίων ύπο σημαίας εύκολιας.<sup>9</sup> Η γεωγραφική θέσης ἀπό τὴν ὥποισαν ὁ ἐφοπλιστής διαιχθίζεται στούλον την. Οὐτόκειται εἰς ἄλλαγην ἀνά-

ΕΝ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙ ΠΡΟΣ ΤΟ 1972

ΤΟ 1973 ΑΙ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΗΥΞΗΘΗΣΑΝ ΚΑΤΑ 11%

ΑΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τό ύπερπόντιον έμπόριον κατά το 1973 ήγειρθη κατ' ογκον ύπτω ρυθμὸν ἐντονώτερον τοῦ προηγουμένου ἔτους. Αἱ τελευταῖαι ἑκ-  
τιμῆσεις ἀναφέρονται εἰς αὐξησιν 11% ἔναν-  
τι τῶν 7% τοῦ 1972.

"Ομως η άνάπτυξις του άποθ θαλάσσης παγκοσμίου έμποριου κατά το 1973 σημειώνεται κατά τους πρώτους κυρίως έννεα μήνας. "Αν και παρέρχεται χρόνος πριν ή οι έκαστοτε έπιβαλλόμενοι περιορισμοί είς το παγκόσμιον έμπόριον έπιτρέψουν τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων, θὰ πρέπει νὰ ύπολογίσῃ τις ὅτι η ταχεία άνάπτυξις τῶν διάθαλάσσης μεταφορῶν ηρχεισ περιοριζομένη

άπό τού τέλους τού 1973.

Βάσει τών έκτιμήσεων του νορβηγικού οίκου Feorlney & Egers ή αυξήσις τών μεταφορών πετρελαίου κατά τό 1973 ύπολογιζεται εις 11% ή και έλαφρως άνωτέρα του μέσου όρου τής τελευταίας δεκαετίας (10,5%). Ή άσυνθήτης ζήτησις τοννάς θά πρέπει νά άποδοθή εις τάς μεγαλύτερας μεταφοράς κατά τόνουν-μίλια τού άργον πετρελαίου. Αυξήσις κατά τόνουν-μίλια 14%. Μακρύτεραι αι άποστάσεις τών ταξιδιών έπεσημαίνοντο κατά τό 1973. Δύσκολος, πάντως, ή πλήρης έκτιμησις τών σχετικών διαπιστώσεων.

Ο δύκος τῶν εἰς χῦμα μεταφορῶν τῶν πρώτης ἀνάγκης ξηρῶν φορτίων ηὗξθη σημαντικῶς διὰ διαφόρους λόγους. Πρῶτον διότι ἡ αὐξησις τῆς παραγωγῆς χάλυβος ἔξηκολούθησε σημειουμένη μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Ἀποτέλεσμα ή αὐξησης τῶν φορτίων αἰδηπομεταλλεύματος καὶ γαιάνθρακος.

Η νέχμενή, έξι άλλων, παραγωγή τών διοικητικών χωρών είλη τόν αντίκτυπό της είς τὴν ζωηρότητα τών ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Περισσότεραι αἱ ἀπαιτούμεναι πρώται ὅλαι. Αἱ μεταφοραὶ τῶν δημητριακῶν ἔξηκολουθησαν, ἐπίσης, ἀναπτυσσόμεναι. Μόλις κατὰ τὸ β' ἔξαμηνον τοῦ ἔτους ἐνεφάνισαν ποιάν τινα συμβίκνωσιν.

"Οπως συνήθωσαν μεμβραίνει ύπο καταστάσεις «μπούμ» ή αυξησίς τῶν χύδην μεταφορῶν διὰ τὰ φορτία πρώτης άνάγκης (μεταλλεύματα, δημητριακά, γαιαίνθρακες κλπ.) εἰς

τάννους-μίλια έσημείωσε τὸ ὅφος τῆς αὐξήσεως τῶν 16% ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου ετούς 1972.

Σημαντική ἐπίσης ἡ αὐξησίς τῶν γενικών καὶ εἰδικῶν φορτίων. Καὶ τούτο προεκάλεσε τὴν ζῆτησιν τοῦ εἰδικευμένου τοννάς πλοίων· κοντένερς, ρό-ρό καὶ γενικώς πλοίων γραμμῆς.

Ο παγκόσμιος στόλος των φορτηγών πλοίων ήταν 11% μεγαλύτερη κατά το 1973 κατά 12% (περίπου 47 εκατομ. τόν. d.w.) έναντι των 10% διά το 1972 και 11% διά τη 1971 και 1970.

Κάθε προηγούμενον ρεκόρ ύπερηκοντίσθη από τάς παραδόσεις νεοτεύκτων τοννάς κατά τη 1973 (53 έκατομ. τόν. d.w.) κατά όκτω δόλια έκατομμύρια περισσότερον έναντι του 1972. Η αυξήσις οφείλεται κυρίως εἰς τὰ πετρέλαιοφόρα. Τών νεοτεύκτων τάκερων αι παραδόσεις, από 20 έκατομ. τόν. d.w. τών προηγούμενών τριάντα έτών, άνηλθον είς 28 έκατομ. τόν. τὸ 1973. Τοῦ τοννάς τών λοιπών κατηγοριών αι παραδόσεις συγκρίνονται πρός έκείνας του 1972. Μικρά η αύξησις.

"Η παράδοσις μικτών σκαφών ένεφαίνεται αυξηστινή, με έπιβραδυνόμενον οδηγό τὸν ρυθμόν, ἔναντι τῶν προηγουμένων ἑταν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1973 ἐπὶ σύνολοικού παγκοσμίου τοννάκι πετρελαιοφόρων, μικτών σκαφών καὶ λοιπῶν διά χύδηρο φορτία σκαφών ἀνω τῶν 10.000 τόνων d.w. αἱ ἀναλογίαι συμμετοχῆς εἰς τὸ σύνολον ὑπελογίζοντο εἰς 48%, 8% καὶ 20% ἀντιστοίχως (τὸν ὑπολοίπον 24% ἀναφερομένων εἰς ειδικευμένων διαφόρων μεταφορών σκάφων).

Η καθαρά αύξησης κατά το 1973 του παιγκοσμίου φορτηγού στόλου, έχαιρουμενών των πετρελαιοφόρων, τών μικτών και τών μπάλκι κάρριερ, υπέλογιζετο είς 4%, χωρίς το ποσοστό τουό γά ύποδεικνύ τάς επελθούσας μεταβολάς είς τήν συγκρότησιν τού ειδικευμένου παιγκοσμίου τοννάζ. Αι μεταβολαί άνεφέρουν δχι είς τήν αύξησην του μεγέθους τών σκαφών, δύοσι είς την μεταβολήν τών τύπων. Προεξάρχουν, πάντως, τὰ πλοία-κοντέινερ, ρό-ρό (αύξησης 30%).

πάσαν στιγμήν. 'Ο πλοιοκτήτης καὶ ὁ διαχειριστὴς ἐνδέχεται νὰ είναι μέλος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ μεσιτικοῦ οἴκου, δοτὶς ἐνεργεῖ διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητηρίων εἰς τὰ διάφορα ναυτιλιακὰ κέντρα, ἢ νὰ διαμένῃ εἰς μίαν κοσμοπολιτικὴν περιοχὴν, ως ἡ Νότιος Γαλλία, ἢ πράστιον τῆς Νέας Ύόρκης, ἢ μίαν νῆσον τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν, ἢ εἰς τὴν θαλαμηγόν του, ἢ, ως γεγονός, εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τῶν Γῆς ἀρκεῖ νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἐπικοινωνήσῃ ἐλεύθερώς διὰ παθιτελεφόνους, τέλεες κ.λπ., μὲ τοὺς διευθυντάς του.

φωνού, τελείς καὶ μὲν, μὲν τοις περισσότεροις τοῖς Ἀλλαγές τῆς ἔδρας τῆς πραγματικής ἐπιχειρήσεως καὶ πολλάκις τοῦ μηχανισμοῦ της (ἐκπρόσωποι καὶ πράκτορες) δύνανται νὰ λάβουν χώραν διὰ διαφόρους λόγους: ἀποφυγὴ φορολογίας, ἔτερα ἐπαγγελματίαι ἢ σχολίαι, κοινωνικαὶ ἀπαιτήσεις τοῦ πολυυσύνητημένου «Τζέτ - σέτ», κ.λπ.

Είναι γεγονός ότι αἱ ἑφόπλισται τῶν σχετικῶν μεγάλων στόλων ὑπὸ σημαίας εὐ-  
κολίᾳ ὑποκαθίστωνται εἰς ὥρισμένας πε-  
ριπτώσεις ὑπὸ τῶν διευθυντῶν των, οἱ ὄ-  
ποιοι ἔχουν συνήθως μικρὰ οἰκονομικά συμ-  
φέροντα εἰς τὴν ἐπιχείρησιν καὶ ἔχουν τὸ  
δικαίωμα νὰ λαμβάνουν ἀποφάσεις εἰς πε-  
ριπτώσεις ὡς οἱ περιωρισμένου χρόνου  
ναυλούσι, ἐπισκευαῖ, κ.λπ. Πάντως, ἐφ' ὅ-  
στον ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὅλης ἐπιχειρή-  
σης δὲν δύνανται νὰ λάθουν συνασπό-  
σται.

ποφάσεις ἐπηρεαζούσας τὸ μέλλον τῆς ἐταιρίας.<sup>1</sup> Έκάστη σημαντική ἀπόφασις λαμβάνεται ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἄλλας ἀπόφασεις ἡ λογθεῖσας ἢ ἔνδεχομένας νόμοι ληφθούν.<sup>2</sup> Εν τελικῷ δὲ ἀναλύουσει, εἰναι ἡ ἀπόφασις ἐνὸς μικροῦ ὅριθμου ἀτόμων ἢ ἐνὸς καὶ μόνον ιθύνοντος νοῦ.

Συνεπώς, τὸ γεγονός ὅτι δὲν ὑπάρχει συγκεκριμένη ἔδρα τῶν ἐταιριῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας καὶ τοῦ μηχανισμού των, περιορίζει τὴν δυνατότητα διαχειρίσεων τῆς ἐπιχειρήσεως ἐν συγκρίσει πρὸς ἔτερας ἐπιχειρήσεις, περιλαμβανομένων τῶν στόλων ὑπὸ τὰς ἑθνικάς των σημαίας· Ὡς γεγονός, ὑπάρχουν περιπτώσεις ὅπου ἡ διαχειριστικὴ Ικανότης ἀντλεῖται ἀπὸ ἔναν καὶ μόνον ἄτομον τὸ ὅπιον εἶναι ἀναντικατάστατον. Τοιουτόρπωτας, ἡ ἐνδεχομένη ἀποχώρησις τοῦ «καραβούκου» ἀπὸ τὴν σκηνὴν ἀκολουθεῖται ἀπὸ βαθείας μεταβολῆς εἰς τὸ δομήν τῆς ἐπιχειρήσεως, αἵτινες ὁδηγοῦν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ στόλου ἡ ἀκόμη καὶ τὴν διάλυσιν τῆς ἐπιχειρήσεως.

“Υπὸ τὰς παρούσας συνήκας, εἰς ἐκ τῶν σημαντικωτέρων τομέων ἐρεύνης πρέπει νὸν εἶναι ὁ ἀντίκτυπος τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἐπὶ τὴς δομῆς καὶ τῆς ὄργανώσεως τῶν ἀνεξαρτήτων ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν καὶ τῶν ἔθνηκῶν στόλουν.

## ΟΙ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΑΓΩΝΕΣ

# Η συμβολή του Έμπορικου Ναυτικού εἰς τὴν Ἐπανάστασιν τοῦ 1821

ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΒΟΖΕΜΠΕΡΓΚ

‘Ως κατ’ ἔτος, οὕτω καὶ τὸν ἐφετεινὸν πανηγυρικὸν τῆς 25ης Μαρτίου εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ἀστροπόργου, ἔξεφόνθησεν ὁ καθηγητὴς τῆς Σχολῆς κ. Κυρ. Βόζεμπεργκ. Γνωστὸς διὸ τὴν εὐρεῖαν μόρφωσιν καὶ τὴν στωματίαν ὁ φιλόδοξος καθηγητὴς κ. Βόζεμπεργκ, προσφέρει πολύτιμον ἀληθῆς ἔργον εἰς τὴν δημοσίαν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν σχέδον ἀπὸ τῆς συστάσεώς της, οἱ δὲ πολυτηρεῖς μαθηταὶ του εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν, διατηροῦν θαθεῖαν τὴν ἀνάμνησιν τῆς διδασκαλίας του. Τὴν φορὰν αὐτὴν ὁ ὄμιλητης, Χίος ἐκαταγωγῆς καὶ στενῶς συνδεόμενος μετὰ τῆς ἡλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ἀφιέρωσε τὸν πανηγυρικὸν εἰς τὸ προσφιλές θέμα τῆς συμβολῆς τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἐθνικὴν πολιγγενειαν. Μεστὸς εἰς εἰκόνας καὶ ἐννοίας ὁ λόγος δίδει, ἐντὸς τῶν περιωρισμένων χρονικῶν δρίων μιᾶς ὀμιλίας, τὴν πλήρη διαδρομὴν τῆς ἡλληνικῆς ναυτικῆς δραστηριότητος κατὰ τὴν προηγηθεῖσαν τῆς ἐπαναστάσεως ἐποχὴν καὶ κατὰ τοὺς ἀγῶνας τῆς ἐθνεγερίας. Τὸ κύριον Ἰστορικὸν μέρος τῆς ὀμιλίας, εὐγενῶς παραχωρηθὲν ἡμῖν, δημοσιεύομεν κατωτέρῳ.

Ἐκατοντάδες κατ’ ἔτος ρητόρων, ἐθνικὸν ἀποιόντων χρέος, ἔξαριστον τὴν σημασίαν τῆς σημειοῦντος ἐπετείου καὶ ἐν τῷ διεξόδῳ τῶν πτυχῶν τοῦ Ἀγώνος τοῦ Εἰκοσιένα, τοῦ πνεύματος καὶ τῆς ἐρμηνείας του, μὲ ίδιαιτέρων ἔμφασιν τονίζουν τὸν κατὰ ἔργαντα ἀγῶνα τῆς ἐπαναστάσεως, ἐνῷ δευτερογενῆς ἐμφανίζεται ὁ πραγματικὸς παράγων τῆς ἐπιτελέσεως τοῦ θαυμαστοῦ ἔπους τοῦ εἰκοσιένα, τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Εἶναι δογματικῶς ἀληθές, ὅτι ἀνευ τοῦ Ναυτικοῦ οὔτε νὰ πραγματωθῇ θά ἡδύνατο ἡ Ἐπανάστασις οὔτε καὶ νὰ ἐπιτιθῇ σὸν καὶ ὅτο ἐπιτυχῆ.

Τὸ Ναυτικὸν τῆς Ἐπαναστάσεως ὑπῆρξεν ὁ Κύριος συντελεστὴς τῆς Ἐθνικῆς ἀπελευθερώσεως καὶ πατήρ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐλευθερίας.

Ἐν τῷ μέτρῳ τῶν ταπεινῶν μου δυνάμεων καὶ εἰς τὰ χρονικὰ ὥρια, ἐνὸς πανηγυρικοῦ τὸν ὅποιον περιορίζει τοῦ χρόνου τὸ μετρητόν, θὰ σκιαγραφήσω τὸν ρόλον τοῦ Ναυτικοῦ τῆς ἐπαναστάσεως καὶ τὴν τεραστίαν συμβολὴν του εἰς τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἔπους.

‘Ἀπέχω τῆς προθέσεως νὰ ὑποτιμήσω τὸ ἔργον τῶν ἀγωνιστῶν τῆς ἔργας, πιστεύω, ὅμως, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ἐλευθερία ἀνεδύθη

ἐκ τοῦ κύματος καὶ εἰς ἑκείνους, ποὺ τοσάκις ἔμυθρόδαμαν μὲ τὸ αἷμά των τὸν ἀσπρὸ τοῦ ἀφρὸ ἀνήκουν τὰ πρεσβεῖα τιμῆς.

Διὰ νὰ συλλάβῃ τις τὸν ρόλον τοῦ Ναυτικοῦ τῆς ἐπαναστάσεως καὶ τὸ ἀπίστευτον εἰς δύκον θυσιῶν καὶ ἀγώνων ἔργον του, εἴναι ἀνάγκη νὰ κάμῃ μίαν ἴστορικὴν ἀνασκόπησιν καὶ ἵδη πῶς ἥρχισεν ἡ γένεσις καὶ πῶς συνετελέσθη ἡ συγκρότησις καὶ δημιουργίας του.

‘Ηδη πρὸ τῆς Ἀλώσεως τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τὸ Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν εἶχε διαστύθη, ὅταν τὰ ναυτικώτερα τμῆματα τῆς Ἐλλάδος εἶχον περιέλθει εἰς τοὺς Ἐνετούς, Γενουάτας καὶ Τούρκους. ‘Ο Ἑλληνικὸς ναυτικὸς ναυτικός πληθυσμὸς ἦταν παρὰ ταῦτα παρών, εἰς τὸν Ναυτικὸν στίθιον καθ’ δουλοὺς τοὺς ἀπὸ τῆς ἀλώσεως μέχρι τῆς ἀπελευθερώσεως τοῦ Εθνους χρόνους.

Οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ συνεχίζουν τὸν ναυτικὸν τοὺς διον, δηλὶ ἔξ ἀνάγκης ἐκλογῆς ἐπαγγέλματος, ἀλλὶ ὡς συνέχειαν μακριώνος παραδόσεως καὶ ἐθνικοῦ διώματος. ‘Ο Ἑλληνικὸς ναυτικὸς κόδσμος κατ’ ἀδισείστους ἴστορικάς ἀποδείξεις οὐδέποτε ἐγκατέλειψε τὴν θάλασσαν καὶ τελικῶς ἐπέτυχε κατὰ τὸν ΙΗ αἰώνα τὴν δημιουργίαν Ἐλληνικοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Οἱ Ἑλληνες ἐπέτυχον τὴν δημιουργίαν ταύτην χωρὶς προστατευτικούς νόμους, ἀνέυ ἐθνικῆς σημαίας καὶ χωρὶς ἐθνικὰ φορτία. Οἱ Τούρκοι αὐθένται ἐκμεταλλεύμενοι τὸ ναυτικὸν δαιμόνιον καὶ ἐμπειρίαν τῶν Ἐλλήνων στρατολογοῦν ἀξιωματικούς καὶ πληρωματα ἐκ τῶν 43ῶν ἐλληνικῶν ναυτικῶν θεμάτων, ὅπως εἶχον δονομάσει τὰ κατ’ ἔξοχὴν ναυτικά τμῆματα τοῦ Ἑλληνικοῦ χώρου τῆς Αὐτοκρατορίας.

Κατὰ τὴν σύγκρουσιν τοῦ Χριστιανικοῦ Κόσμου τῆς Δύσεως μὲ τὴν Οὐθωμανικὴν Αὐτοκρατορίαν εἰς τὴν ναυμαχίαν τῆς Ναυτάκτου τὸ 1571, εἰς 25.000 ἀνδρας ἀνήρχετο ἡ Ἑλλήνων δύναμις ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν τοῦ Τουρκικοῦ Στόλου καὶ εἰς 8.000 τὰ ἔξ αὐτῶν θύματα. ‘Ἐλλήνως ἀπέτελον τὴν ψυχὴν τοῦ Τουρκικοῦ Στόλου καὶ ἔστω καὶ κατ’ ἔξαναγκασμὸν εἶχον τὴν εύκαιριαν νὰ ζοῦν εἰς ναυτικὸν κλίμα.

‘Ἡ ὑποταγὴ τῶν Ιονίων Νήσων εἰς τοὺς Βενετούς ὀφέλησε τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ναυτικοῦ. Εἰς τὴν Κεφαλληνίαν, Ζάκυνθον καὶ Ιθάκην ἐκτίσθησαν ἐκατοντάδες πλοίων καὶ ἥνθισε τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον.

‘Ἡ ἀσκησὶς τῆς πειρατείας ὑπῆρξεν ἄλλη μορφὴ ἀπασχολήσεως Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Κατὰ τὸν 12ον αἰῶνα ἡ πειρατεία εἰς τὴν Μεσόγειον ἐίχε καταστῆ ἐνδημικὴ νόσος καὶ εἰς 90 ὑπελογίζουν τὰ Ἑλληνικὰ πειρατικά. Τὰ πλοῖα ταῦτα ἀπετέλουν προσφιλές καταφύγιον Ἐλλήνων ναυτικῶν, διότι πλὴν τῆς κερδοφόρου πλευρᾶς ήσαν μέσον Ἐλευθερίας καὶ ἀποφυγῆς τῆς Ἐνετικῆς καὶ Τουρκικῆς ἐπιστρατεύσεως.

Οἱ Ἑλληνες ἀρχομένου τοῦ 18ου αἰῶνος λαμπάνουν μέρος δι’ ἐλληνοκτήτων πλοίων εἰς τὸ διεθνὲς ναυτικὸν ἐμπόριον. Ἐπωφελούμενοι συνδρομὴν εὐνοϊκῶν συνθηκῶν καὶ παραγόντων ἀδημοιύρησην μέγα τολάσσιον ἐμπόριον καὶ ἰδρυσαν τὰς ὄνομαστὰς παροικίας τῆς Βιένης, Τεργεστῆς, Βενετίας, Μεσηνῆς, Νεαπόλεως, Λιδόρου, Γενούης, Μασσαλίας, Μάλτας καὶ Ὁδησσοῦ, ὡς καὶ τὰς παραδουναβίους παροικίας τοῦ Ιασίου, Γαλαζίου καὶ Βρατίλας.

Κατὰ τὸν αἰῶνα ἑκεῖνον ἐμφανίζονται εἰς τὴν Ἐλλάδα συμπαροίας ἐκτεταμένου ἔξαγωγικού ἐμπορίου διακομίζοντες φορτία εἰς χώρας τῆς Μεσογείου δι’ ἐλληνοκτήτων πλοίων. Εἰς τοῦτο συνέδαλον καὶ οἱ Ἀγγελοί, οἱ ὄποιοι ὑπέδελπον τὴν γαλλικὴν θαλασσίαν Ισχύν καὶ μονοπωλιακὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὑπὸ τῶν Γάλλων εἰς τὸν χώρον τῆς Οὐθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας.

‘Ἄπο τοῦ 1785 ἡ μεταφορὰ χυλείας εἶχε πειριθεί μονοπωλιακῶν εἰς τὰς χειρας τῶν Ἐλλήνων. ቬ Κέρκυρα, ἡ Πρέβεζα, τὸ Μεσολόγγι καὶ τὸ Γαλαξείδιον εἶχον καταστῆ σφύζουσσαι ἐστίαι ἐπιχειρήσεων ναυτικοῦ ἐμπορίου.

Τὸ ἔτος 1656 συμπίπτει μὲ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Υδρας. Κατὰ τὴν διαδρομὴν τῶν ἔτῶν ἡ Υδρα, αἱ Σπέτσαι, τὰ Ψαρά, ἡ Κάσος, ἡ Μύκονος καὶ ἡ Ἀνδρος ὡμοίαζον πρὸς μικρὰ ἀφανῆ κρατίδια. Τεράστιον μειονέκτημα τῆς τότε Ἐλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἦτο ἡ ἐλειψις ἐθνικῆς σημαίας, σὺν τῷ χρόνῳ, δημος, μὲ ἐνθάρρυνσιν τῶν Ἀγγλῶν, ὅπουσαν ἀγγλικάς καὶ φίλικάς τῶν Ἀγγλῶν σημαίας, συναγωνιζόμενοι σύτω τὰς γαλλικὰς μεταφορὰς καὶ διειδύνοντες εἰς τὸ διεθνὲς ναυτικὸν ἐμπόριον.

‘Ἡ εὐνοϊκὴ διὰ τοὺς Ἐλληνας συνθήκη τοῦ Κιουτσούκ Καΐναρτζῆ συναφθεῖσα τὴν 17ην Ιουνίου 1774, ἐσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν δόλοκληρωτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σιτομεταφορῶν ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων. Τὰ πλοῖα τῶν ὑποδύοντων Ἐλλήνων ἐστερούντο μέσων ἀσφαλείας καὶ ἀμύνης κατὰ τῆς πληγῆς τῆς ἐποχῆς, τῆς πειρατείας. Πρὸ τῆς ἀνάγκης αὐτῆς τὰς Ἑλληνικὰ πλοῖα ἥρχισαν νὰ ἔσοπλιζωνται μὲ πυροβολικὸν καὶ πολὺ συχνὰ ὑπερεύοντα εἰς ἀλθεῖς ναυμαχίας, αἵτινες κατέληγον ὑπὸ αὐτῶν χάρις εἰς τὴν εύφυχίαν καὶ τόλμην τῶν πληρωμάτων ναυτικήν ἐμπειρίαν, κοινὸν συμφέρον καὶ κοινὴν πρόλευσιν.

Αἱ κατὰ θάλασσαν ἑκεῖναι συγκρούσεις ἀκριβότατοι πολλάκις εἰς αἷμα, προσφέροντες εἰς τοὺς Ἐλληνας πολιτιτοπάτην ἐμπειρίαν ναυτικοῦ πολέμου. Ἅσκούντο εἰς τὴν χρῆσιν τῶν ὅπλων, τοὺς κινδύνους καὶ τοὺς πολεμικοὺς χειρισμοὺς τῶν πλοίων, πάντα δὲ ταῦτα ἀπετέλεσαν τὸν σπόρον τοῦ ναυτικοῦ ἀγωνιστικοῦ πνεύματος τῶν Ἐλλήνων, ποὺ ἐξειλίχθη εἰς πρωταρχικὸν συντελεστὴν τῆς ἐπιτυχίας τῆς ἀπελευθερωτικῆς ἐπαναστάσεως.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 19ου αἰῶνος ἡ ἀναδημιουργία τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἔχει δόλοκληρη καὶ πλουσία ἀποσαίνει ἡ συγκομιδὴ τῆς εὐεργετικῆς συνθήκης τοῦ Κιουτσούκ Καΐναρτζῆ.

‘Ο ρυθμὸς τῆς ζωῆς γίνεται όλοντεν ταχύτερος καὶ ἐντονώτερος. Οἱ Ἑλληνες ναυτικοί, πλὴν τῶν τεραστίων κερδῶν, ποὺ ἀπετέλουν προσφιλές καταφύγιον Ἐλλήνων ναυτικῶν, ναυτικὴν καὶ πολεμικὴν τεχνικὰς γνώσεις, ναυτικὴν καὶ πολεμικὴν πλουσίαν πετρίων καὶ ἀρχίζουν νὰ ἐπιζητοῦν καὶ πνευματικὴν μόρφωσιν, ἡ ὅποια ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀφύπνισην τῆς ἐθνικῆς των συνειδήσεως.

‘Ἡ δρίθουσσα μαχῶν καὶ ἡρωισμῶν προε-

Gas Free and Petroleum

Inspectors

**CHEMIONAFTIKI O. E.**

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET  
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727 - 4513.846  
A.O.H. 917.847 - 4513.846

παναστατική δράσις τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ συνθέτει τὴν Ναυτικὴν 'Ιστορίαν τοῦ ύποδούλου "Εθνους καὶ τὸν πρόλογον τοῦ ναυτικοῦ ἐπους τοῦ Εικοσιένα.

"Η περίοδος ἔκεινη ἀπέτελε τὸ πολεμικὸν φροντιστήριον εἰς τὸ ὅποιον ἔξεπαιδεύθησαν καὶ ἔξεκολαφθησαν αἱ θρυλικαὶ ναυτικαὶ μορφαὶ τοῦ Παπανικολῆ, τοῦ Κανάρη, τοῦ Τομπάζη, τοῦ Οίκονόμου καὶ τοῦ σιδηροῦ ναυάρχου Α. Μιαούλη, τοῦ Νέλσωνος τοῦ 'Ελληνικοῦ Ναυτικοῦ.

Εἰς τὰς ἔλληνικὰς κοινότητας ιδρύθησαν σχολεῖα, τὰ ὅποια ἀπέβησαν θερμοκήπια εἰς τὰ ὅποια ἐπιμελῶς ἐκαλλιεργούντο τὰ ἄνθη τῆς ἔθνικῆς συνειδήσεως τῆς 'Ελληνικῆς 'Ιστορίας καὶ ἐφοδιγίζετο ὁ πόθος τῆς 'Αναστάσεως τοῦ 1813.

Τὸ 1813 ἡ δύναμις τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν Γάλλον ἀκαδημαϊκὸν Πουκεδίλι ἀνήρχετο εἰς 611 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 153.080 τόννων.

"Η προετοιμασία τοῦ 'Εθνικοῦ 'Αγώνος τοῦ Εικοσιένα ἥρχισε μὲ τὴν ἀφύπνισιν τῆς ἔθνικῆς συνειδήσεως, ἡ ὅποια ὑπῆρχε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μελέτης ὑπὸ τῶν ὑπὸ ζυγὸν 'Ελλήνων τῆς 'Ιστορίας τῶν προγόνων των καὶ ὁ πόθος νὰ φανούν ἄξιοι ἔκεινων ἀπόγονοι.

Οἱ πρῶτοι ἔθνικοι πυρήνες, ἀνεψήσαν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ δι' αὐτῶν διωχτεύθησαν εἰς τὰς νῆσους καὶ τὴν ἐνδοχώραν. Οἱ 'Ελληνες ναυτικοὶ μεταξὺ θαλάσσης καὶ ούρανοῦ ἡσθάνοντο ἐλεύθεροι. 'Εθεώρουν τὰ καταστρώματα τῶν πλοίων ἀλεύθερα ἐλληνικά ἔδαφον. 'Επὶ τῶν πλοίων ἀναβιοῦν αἱ ἔθνικαι παραδόσεις καὶ οἱ θρύλοι τῆς 'Αρχαίας 'Ελλάδος. 'Απὸ τὰς ἀναγνώσεις Ιστορικῶν φυλαδίων ὑπὸ τοῦ γραμματικοῦ τοῦ πλοίου ἐπληροφορούντο οἱ ταπεινοί 'Ελληνες ναυτικοὶ τὴν δόξαν τῆς 'Αρχαίας Πατρίδος των, ἡ δὲ καρδία των ἐφέλεγετο ἐκ τοῦ πόθου νὰ δουν τὴν 'Ελλάδας ἀναγεννημένην καὶ ἀλευθέραν.

Εἰς τὴν ἀφύπνισιν τῆς ἔθνικῆς τῶν 'Ελλήνων συνειδήσεως συνετέλεσε ἡ διὰ τῆς θαλασσίας δόδον προσέγγισις καὶ γνωμία τοῦ ὑπερόχου πνευματικοῦ πολιτισμοῦ τῆς Δύσεως καὶ τοῦ ἀλευθέρου δίου των. 'Εθαύμαζον τὰ ἀγάθα τῆς 'Ελευθερίας, τὴν προ-

στασίαν τοῦ πολίτου, τὴν ἀπονομὴν τῆς δικαιοσύνης, τὴν εἰς πάντας προσιτὴν παιδείαν, τὴν ἐλευθέρων ἐκλογὴν ἐπαγγέλματος, τὴν μὲ τὰς ἐπιστήμας ἀπασχόλησιν καὶ τὴν κατὰ δούλησιν σταδιοδρόμισιν.

Τὰ ἀγάθα αὐτὰ ἔξήλωσαν νὰ μεταλαμπαδεύσουν εἰς τὴν δούλη τοῦ Πατρίδα. 'Απὸ τὴν ἔντονον ναυτιλιακὴν δραστηριότητά των οἱ "Ελληνες ἐπλούτισαν καὶ ἀπεταμίευσαν τεράστια κεφάλαια, χάρις εἰς τὰ ὅποια κατέστη ἐφίκτη ἡ χρηματοδότησις τοῦ μακροχρονίου ἀγώνος.

Μόνον ἡ "Υδρα ἀπὸ τοῦ 1811 - 1814 εἶχεν ἀποκομίσει 8.460.350 τάλληρα, ἀνάλογα δὲ ἡσαν καὶ τὸ κέρδη τῶν ἀλλων ναυτικῶν νήσων. 'Επειδὴ λόγω συνθηκῶν δουλείας δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἔχουν πολεμικὸν ναυτικὸν οἱ "Ελληνες, ἀμα τῷ ἐκρήξει τῆς 'Επαναστάσεως, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν συνεκρότησε τὰς πολεμικὰς μοίρας τοῦ 'Αγώνος.

Αἱ μοῖραι ἔκειναι ἔνοιαμάχουν ἀλλὰ καὶ συγχρόνων ἔξησφάλιζον τὸν ἐπιστιμονὸν τῶν εἰς τὴν ξηράν παχομένων ἀδελφῶν δυνάμεων. 'Η συμβολὴ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ υπῆρχε τεραστία διότι ἀπεστέρησε τὸν τουρκικὸν στόλον τῶν ἐξ 'Ελλήνων ἐμπέιρων πληρωμάτων του καὶ τὸν περιήγαγεν εἰς δεινὴν μοίραν, διότι τὰ τουρκικὰ πλοῖοι ἐστέρησαν τῆς ψυχῆς καὶ τῆς δυνάμεως ποὺ τὰ ἔκεινει.

Τὸν στόλον τῆς 'Επαναστάσεως συνεκρότησαν κυρίως αἱ μονάδες τῶν ναυτικῶν νήσων. 'Η "Υδρα παρεχώρησε 90 πλοῖα, αἱ Σπέτσεις 60, τὰ Ψαρά 50 καὶ η Κάσος 60.

Η χρηματοδότησις ἐγίνετο ἀπὸ τὰς στέρνας τῶν Καραβοκυραίων. Αἱ ἀπώλειαι τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν ἀγώνα ήγγισαν τὰ ὅρια τῆς δόλοκληρωτικῆς καταστροφῆς διότι ἐκ τῶν 600 πλοίων ποὺ διέθετεν ἡ 'Ελλάς προεπαναστατικῶν, ἐπέζησαν μόνον 50. Τὸ ἀσήμαντον ἔκεινο ὑπόλοιπον ὑπῆρχεν ὁ πυρήν τοῦ ἀλεύθερου 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ποὺ ἔξειλίχθη σὺν τῇ παροδῷ τοῦ χρόνου εἰς τὸ σημερινὸν νέον ἐλληνικὸν θαύμα τῆς Ναυτιλίας τῶν 44.000.000 τόννων.

Η εἰς χρήμα ἀποτίμησις τῶν ζημιῶν εἶναι ἔξαιρετικῶς δύσκολος. 'Εκ τῶν ἀπόζημωσεων, ποὺ ἔξητησαν οἱ πλοιοκτῆται ὡρισμένων νήσων, ἀποκτώμεν ἀδράνι εἰκόνα τῆς

οἰκονομικῆς θυσίας καὶ τοῦ σύγκου τῆς καταστροφῆς.

"Υδραὶ 10 ἑκ. χρυσᾶ γαλλ. φρ. Σπειτιώται 5 ἑκατ. 570 χιλ., Ψαριανοὶ 2 ἑκ. καὶ Κάσοι 1 ἑκατ. 100 χιλιάδες φράγκα. Εἰς τὰ ποσά ταῦτα δέον νὰ προστεθοῦν τὰ τεράστια διαφυγόντα κέρδη ἔνεκα τῆς πολυετοῦς ἀπουσίας τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐκ τοῦ θαλασσιού στίβου καὶ τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς.

Αὕτη ὑπῆρξεν ἡ ναυτικὴ δύναμις τῆς 'Ελλάδος, ἡ ὅποια ἐδημιούργησε τὴν ναυτικὴν ἐποποιίαν τοῦ Εικοσιένα. 'Εμπορικὰ πλοῖα διαιώσις μετατραπέντα εἰς πολεμικά, ἀλλ' ἐπηρωμένα μὲ λεοντοθύμους ναύτας, αὐτοδιδάκτους ἀξιωματικούς καὶ αὐτοσχεδίους ναυάρχους καταναυμαχοῦν τὸν στόλον κραταῖς Αύτοκρατορίας. Εἰς κοινὸν ἀγώνα μὲ τοὺς ἀδελφούς ἀγώνιστάς τῆς ξηρᾶς, μὲ δύο καρδίας καὶ ἔνα κτύπον, μὲ τόλμην καὶ εὐφύσιαν μέχρι παραφροσύνης, διδάσκουν τοὺς καταπλήκτους ἔχθρους καὶ συκοφάντας Δυτικούς, ὅτι οἱ στρατοὶ καὶ οἱ στόλοι διαλύνονται, ὅταν προσκρούουν ἐπὶ τοῦ θάλασσαν τοῦ θηράν.

Τὸ θρυλικὸν κατόρθωμα τῆς Ναυμαχίας τοῦ Γέροντα, τὰ Δερβενάκια, τὸ Μεσοδόγγι, ἡ ὀλόμαυρη Ράχη τῶν Ψαρῶν καὶ οἱ φλόγες τῶν δαυλῶν τῆς 'Ερεσσοῦ, τῆς Χίου καὶ τῆς 'Αλεξανδρείας, φωτίζουν τὰ σκοτεινὰ κείμενα τῶν μισελήνων Μέτερνης καὶ Γιέντης πρὸς τὴν «Φίλην Τουρκίαν» καὶ ἀχρηστεύουν τὰς τεχνικὰς συμβουλάς τῶν "Αγγλῶν πρὸς τὸν Τούρκον 'Αρχιναύαρχον.

Ανάγκη ἴσως ἀποτελεῖ νὰ τονίσω, ὅτι ἐν τῇ ἔξαρσει τῆς συμβολῆς τοῦ ἀθανάτου Ναυτικοῦ μας, ἀπέχω πάσης προθέσεως νὰ ὑποτιμήσω τὸ ἔργον καὶ τὴν θυσίαν τῶν ἡμέρων ἀγωνιστῶν τῆς ξηρᾶς.

Η ἑπανάστασις τοῦ Εικοσιένα εἶναι ιστορικὸν δίπτυχον ποὺ συνέθεσαν ὁ πράσινος ἐλληνικὸς λόγγος καὶ τὸ γαλανὸν ἐλληνικὸν κύμα. Τὸ Εικοσιένα ἔχαρισεν εἰς τὸ "Εθνος τὴν Ἐλευθερίαν του, ὑπὸ τὴν ζείδωρον πνοὴν τῆς ὅποιας ἐπέτυχε τὴν ἔθνικήν του ἀναβίσιν καὶ τὴν πολιτικήν καὶ κοινωνίην του ἀναβιάρθρωσιν, καταλαβόν τὴν ἀνήκουσαν εἰς αὐτὸν θέσιν μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων έθνων.

# 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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΣΥΓΧΡΟΝΙΖΟΜΕΘΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ός και προφορικώς σάς έξηγησα, ή πείρα μου ώς μηχανικού, έργασθεντος έπι σειράν έτών εις Πειραιά, άρχικώς εις τὰ Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, μετά ταῦτα δὲ ως τεχνικός διευθυντής μεγάλων ναυτιλιακών έταιρών, έπιθεωρήτης Νηογνώμονος και νῦν διατηρών τεχνικών γραφείου, μὲ διθέσεν εἰς τὴν ιδέαν σπώρα, τὸν ἡδη ὑπάρχοντα μηχανικὸν έξοπλισμόν τοῦ γραφείου μου, πλουτίσω δι' ἐνὸς συγχρόνου ήλεκτρονικού ἔγκεφαλου διὰ παντὸς εἰδούς ναυπηγικάς μελέτας, τὰς ὁποίας και ἀνάλιτικάς σάς ἀναφέρου εἰς ίδιατέραν ἐσώκλειστον σελίδη.

Ός θὰ γνωρίζετε και υμεῖς, οὐδὲν ἔκ τῶν ἐν Πειραιεὶ ὑπάρχοντα τεχνικῶν γραφείων ή ναυτικῶν ὄργανώσεων διαθέτει τοιούτου εἴδους ήλεκτρονικὸν μηχάνημα, μολονότι ἡ ἀναγκαιότητος του καθίσταται καθημερινῶς πλέον αἰσθητή, λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν προσορμιζομένων εἰς τὸν λιμένον τοῦ Πειραιῶν και τοὺς πέριξ αὐτοῦ λιμένας πλοίων, προκειμένου ταῦτα νὰ ὑποστοῦν ὥρισμένας ἐπιθεωρήσεις, ἀπίσκευάς, μετρήσεις, μετατροπᾶς και μετασκευάς, αἰσθάνομαι δὲ ἐν προκειμένῳ εὔτυχῆς ποὺ κατέληξα εἰς τὴν ἀπόφασιν μου αὐτήν, διότι εἰμαὶ πλέον ἡ δέβαιος, ὅτι μὲ τὴν ἐπιτυχίαν εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς ὁ ήλεκτρονικὸς ἔγκεφαλος θὰ κατακτήσῃ τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον τῆς Ἑλλάδος, διὰ τρεῖς βασικούς λόγους :

α) Διὰ τὸ ἀλάνθαστον τῆς μελέτης.  
β) Τὴν μεγάλην οἰκονομίαν χρόνου (ἄν σημειωθῇ ὅτι διὰ μίαν ναυπηγικήν μελέτην IMCO 69 Grain Loading, διὰ τὴν ὅποιαν ἀπαιτεῖται προσεκτική ἐργασία 2½ μῆνων, αὐτὴ πλέον θὰ διεκπεραιώνεται ἐντὸς μόλις 15 ἡμερῶν).  
γ) Διὰ τὸ χαμηλότερον κόστος δαπάνης.

Ἄπο πλευρᾶς Νηογνώμονων οὐτοὶ πλέον θὰ ἀπαλλαγοῦν ἐκ τοῦ περιττοῦ κόπου και τῆς ἀπωλείας χρόνου νὰ ἀποστέλλουν τὰ εύρημά των ἐπιθεωρήσεων και μετρήσεων των εἰς τὰς ἔδρας τῶν γραφείων των τοῦ ἔξωτερικοῦ προκειμένου νὰ ἔχουν τὴν ἔγκυρον ἀπαιτουμένην ναυπηγικήν μελέτην.

Πρὸς τούτο ἡδη εὐρίσκομαι εἰς συζητήσεις μὲ τοὺς ἐν Πειραιεὶ ἀντιπροσώπους τῶν Νηογνώμονών ἐπιδιώκων τὴν ἀπὸ μέρους των ἐπίσημον ἔγκρισιν τῶν προγραμμάτων τοῦ μηχανήματος.

Σημεῖω ὅτι, διὰ τὴν ἀγοράν, ἐγκατάστασιν και θέσιν εἰς λειτουργίαν τοῦ ἐν λόγῳ μηχανήματος, ἡ ὅποια θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ Ιης Ἀπριλίου 1974, ὁμοῦ μετὰ τῶν ἐτέρων Ultrasonic Magna - Flux και ἄλλων μηχανημάτων τοῦ γραφείου μου, ίδρυσα ἑταῖρίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ultrasonic and Inspection Services Limited».

Περαίνων, εὐλεπτῶν ὅτι, μὲ τὴν δοήθειαν και τοῦ ὑμετέρου ἐγκρίτου περιοδικοῦ, εἰς τὸ ὅποιον τόσα πολλὰ ὄφειλε ὁ ναυτικός κόσμος τῆς Ἑλλάδος, θὰ δυνηθῶ, διὰ τῶν νέων ἐπαναστατικῶν τεχνικῶν μεθόδων, αἱ ὅποιαι θὰ ἐπιτευχθοῦν διὰ τοῦ ήλεκτρονικοῦ ἔγκεφαλου, νὰ συμβάλλω κι' ἔγω εἰς τὴν πρόοδον τῆς Ναυτιλίας μας.

Διατελῶ μετ' ἔξαιρέστου τιμῆς,  
**ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΠΟΛΙ**

Πειραιεύς, 1 Ἀπριλίου 1974

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- 1) GRAIN LOADING
- 2) IMCO 69
- 3) SOLAS 60
- 4) INCREASING OF DRAFT
- 5) FREE BOARD CALCULATION
- 6) MIDSHIP SECTION CALCULATION
- 7) CONVERSION OPEN / CLOSED SHIP-TERDECK
- 8) AND ALL OTHER VESSEL'S DESIGN CALCULATION
- 9) PROGRAMS WHICH MAY CONCERN
- 10) NEW CONSTRUCTIONS

## ΠΡΟΣ ΤΙ ΑΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΙ :

Ἀξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Ἐνῷ σᾶς ὄφειλετε ἔνα μεγάλο εύχαριστῶ ἀπὸ δόλους τοὺς ναυτικούς διὰ τὸ ἐνδιαφέρον σας διὰ τὰς συντάξεις τῶν ναυτικῶν και τὸν ΟΙΚΟΝ ΝΑΥΤΟΥ μετ' ἐκπλήξεως ἐδιάβασα εἰς τὸ ἐγκρίτου περιοδικόν σας τῆς 1(4)74 (σελίδα δύο), ὅτι ἐφοπλιστῆς και μάλιστα εὑρύτατης ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας, δισανασχετεῖ κάτως διότι πρόκειται νὰ αὔξηθοιν αἱ συντάξεις και εὐνόητον εἶναι νὰ αὔξηθοιν αἱ εἰσφοραί, ὅταν εἶναι γνωστὸν στοὺς πάντας, ὅτι οἱ ναυτικοί λαμβάνουν συντάξεις ἀνεπαρκεῖς διὰ νὰ ζήσουν μὲ αὐτάς, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν και τῶν ταλαιπωρειῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος και

ἐπὶ πλέον τοῦ γεγονότος, ὅτι ὅταν ὁ συνταξιούχος ναυτικός δὲν δύναται νὰ ἔχασκῃ-ση ἄλλο ἐπάγγελμα. Τόσο οι συντάξεις, δύον και ἡ περιθωρίας πρέπει νὰ δελτιώθουν σημαντικώς, δεδομένου ὅτι τόσοι και τόσοι ἄλλων χερσαίων ἐπαγγελμάτων λαμβάνουν συντάξεις ίκανοποιητικάς.

Εὐχαριστώ πολὺ  
**Γ. ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ**  
ΧΙΟΣ

## ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ἀξιότιμε κ. Διευθυντά,

Δὲν ὑπερβάλλετε καθόλου εἰς σᾶς ἀναφέρετε εἰς τὸ τελευταίον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» περὶ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. Ἐκπρωτωπών γνωστήν ἑταῖρίαν εἰς τὰς συναλλαγάς της μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. και ιδιαιτέρως μὲ τὴν ὑπηρεσίαν ἀσφαλίσεως τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἔχω πλείστα σᾶς παραδείγματα νὰ ἀναφέρω περὶ τῆς ταχύτητος μὲ τὴν ὅποιαν διεκπεραιώνονται αἱ ὑποθέσεις ὅχι μόνον τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖριῶν ἀλλὰ και τῶν ναυτικῶν μας ἀπὸ τὸ πράγματι ὀλιγάριθμον προσωπικόν τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ὅποιον δὲν φείδεται οὔτε κόπων οὔτε θυσιῶν, προκειμένου νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ὑπηρεσίας.

Καὶ είναι ὄρθον, ὡς ὑποδεικνύουν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», νὰ ἀμειφθῇ ἡμίκως και ὀλικῶς αὐτὴ ἡ προσήλωσις τῶν ὑπαλλήλων εἰς τὸ καθήκον.

Ἄλλα πέραν αὐτοῦ, ἡ διοίκησις τοῦ Ι-δρύματος ὄφειλε νὰ ἀντιμετωπίσῃ και τὸ θέμα τῆς ἀριθμητικῆς ἐπαρκείας τοῦ προσωπικοῦ εἴτε διὰ τῆς προσλήψεως νέων ὑπαλλήλων, εἴτε διὰ τῆς καθιερώσεως συνεργειών, ὥστε, παραλλήλως πρός τὴν τρέχουσαν ἐργασίαν νὰ ὑπάρχῃ πλήρης ἐνημέρωσις εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῆς δραστηριοτήτος τοῦ Ν.Α.Τ.

Δὲν ἀναφέρω τὸ ὄνομά μου, διὰ νὰ μὴ νοιμισθῇ ὅτι διὰ τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων μου ὑπὲρ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ., ἐπιδιώκω ποιῶν τινα προσωπικὴν ἐξυπηρέτησιν, ἀν και τούτο παρέλκει, δεδομένου ὅτι τὸ προσωπικόν ἐξυπηρετεῖ τοὺς πάντας, ὡς ἀνέφερον ἡδη, μὲ ταχύτητα και εὐγένειαν.

Μετὰ τιμῆς  
**ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ**

Πειραιεύς, Ἀπρίλιος 1974



Σειρήνες Πλοίων  
Κατασκευῆς τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ

Ἀντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή  
**ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.**

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

## UNITED "SHIP CHANDLER" THOUMAS M. N.

15 BOULEVARD PINET LAPRADE

CABLE ADRESS "THOCO" - DAKAR

PHONE | OFFICE 230-07 - DAKAR  
HOME 331-52 - DAKAR

TELEX N° 546 SENEGAM SG - P.O. BOX 2037 DAKAR  
ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΣΙΝ ΤΟΥ κ. ΜΠΑΜΠΗ ΜΠΕΚΑΤΩΡΟΥ

DAY AND NIGHT SERVICE  
FOR LAUNDRY AND FRESH PROVISION DECK - STORES

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀπευθυνθῆτε:

ZAGORAN KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΝ, ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 16 - ΤΗΛ. 425924



## Time for your Essomarine® checkup, Lady.

Essomarine lube service includes periodic laboratory inspection of your ship's system oil. As an extra service, we try to remind your chief engineer when samples are due.

To do this, our offices worldwide have devised various systems to tell us when samples should be submitted. These include color-coded display boards.

card index systems—in one case the use of a computer

It's all part of our service to your Lady of the Sea. For more details, call on Essomarine.



THE SIGN OF SERVICE

Bonds  
Stores

# CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΚΑΤΟΠΙΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

## ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τό Ισχυρότερον (3500 HP) και πλέον σύγχρονον (κατασκευής Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικόν/ρυμου

κόν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ έλληνικά χωρικά υδατα.

### ΑΙΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις  
35/39 'Ακτή Μισούλη - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS  
TELEX.: 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:  
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κενά τάξ μή δργασίμους δρας:  
8946.107, 8028.592, 9916.866,  
& 4513.890

### ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" - LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

# 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

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

## ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ - ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

### Τὰ τέλη προσορμίσεως, παραβολῆς κ.ἄ.

Νέος Κανονισμός και νέα τιμολόγια δικαιωμάτων του Ο.Λ.Π., θά ισχύουν, μετά διμηνίου περίπου, όπότε ή σχετική άποφασίς του Ο.Λ.Π. μετά την έγκρισή της και υπό τού άρμοδιού υπουργού, θά δημοσιευθῇ εἰς τὴν «Έφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως».

Μὲ τὸν νέον Κανονισμὸν ρυθμίζονται τὰ δικαιώματα προσορμίσεως, παραβολῆς, πρυμνοδετήσεως και ἐλλιμενισμοῦ τῶν πάσης φύσεως πλοίων, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

● Τὰ δικαιώματα προσορμίσεως καθορίζονται ως ἀκολούθως:

- α) Ἐπὶ ναυπηγημάτων γενικῶς ἔξωτερικοῦ ἀνὰ κόρον δρχ. 0,80.
- β) Ἐπὶ κρουαζιεροπλοίων γενικῶς ἀνὰ κόρον δρχ. 0,80.
- γ) Ἐπὶ ναυπηγημάτων ἑκτελούντων ἀποκλειστικῶς γραμμάς ἐσωτερικοῦ ἀνὰ κόρον δρχ. 0,20.
- δ) Ἐπὶ ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν ναυπηγημάτων ἐπεκτεινόντων τὰ δρομολόγια τῶν και εἰς λιμένας ἔξωτερικοῦ ἀνὰ κόρον δρχ. 0,40.

● Τὰ δικαιώματα παραβολῆς :

- α) Ἐπὶ ναυπηγημάτων γενικῶς ἔξωτερικοῦ δρχ. 2,50 ἀνὰ πόδα, ἡμερησίως.
- β) Ἐπὶ κρουαζιεροπλοίων γενικῶς δρχ. 2,50.
- γ) Ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἑκτελούντων ἀποκλειστικῶς γραμμάς ἐσωτερικοῦ δρχ. 0,60.
- δ) Ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων ἑκτελούντων ἀποκλειστικῶς γραμμάς ἐσωτερικοῦ δραχμ. 0,40.
- ε) Ἐπὶ ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἑκτενόντων τὰ δρομολόγια τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικό δρχ. 1.—

● Τὰ δικαιώματα παροπλισμοῦ :

- α) Διὰ τὰ ἐπ' ὄγκυρά δρχ. 0,15.
- β) Διὰ τὰ ἐν πριμνοδετήσει δρχ. 0,25.

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING  
HELLASMAR S.R.L.**

CONSTANTINO VALAOURIS  
Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES  
BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: DANBE 121094

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Αἱ θέσεις παραμονῆς τῶν παροπλιζομένων πλοίων (ἀργούντων) όριζονται αἱ περιοχαὶ "Ακρας Κυνοσούρας Σαλαμῖνος, ὁ ὄρμος Ἀμπελακίων και ἡ μεταξὺ Σαλαμῖνος και Περάματος περιοχὴ".

● Τὰ δικαιώματα ἐλλιμενισμοῦ :

- α) ΕΓ - ΟΓ (πορθμεῖα) δρομολογημένα εἰς τὴν γραμμὴν Περάματος και νῆσου Σαλαμῖνος δρχ. 600.
- β) Ἐπιβατηγὰ ναυπηγήματα δρομολογημένα εἰς τὰς γραμμὰς Κεντρικοῦ Λιμένος ἢ Περάματος και νῆσων Σαλαμῖνος και Ἀγκιστρίου δρχ. 200.
- γ) Πλωτοὶ γερανοί, ύδροφόροι, πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βιδοκόροι, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος δρχ. 2.000.
- δ) Πλωτὰ συνεργεία χρησιμοποιούμενα δι' ἐπισκευάς ναυπηγημάτων, ἀνεξαρτήτως ἐὰν φέρουν μόνιμον ἢ φορτὸν ἔξοπλισμόν, ως και φορτηγίδες μεταφορᾶς βυθοκορημάτων, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος δρχ. 600.
- ε) Φορτηγίδες και λοιπά πλωτὰ ναυπηγήματα μεταφορᾶς χρησίμων και ἀχρήστων ύλικῶν ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος δρχ. 300.
- στ) Ρυμουλκὰ και ναυαγοσωστικὰ ἀναλόγως τῆς πρωστηρίου αὐτῶν δυνάμεως, ως ἀκολούθως :

- i) Ἰπποδυνάμεως μέχρι 500 ἵππων δρχ. 300.
- ii) Ἰπποδυνάμεως ἀπὸ 501 ἵππων μέχρι 1.000 δρχ. 500.
- iii) Ἰπποδυνάμεως ἀπὸ 1.001 ἵππων μέχρι 2.000 δρχ. 800.

iii) Ἰπποδυνάμεως ἀπὸ 2.001 ἵππων και ἄνω δρχ. 1.200.

ε) Ειδικαὶ φορτηγίδες μεταφερόμεναι διὰ φορτηγιδοφόρων πλοίων τύπου «Λάζ» δρχ. 400.

Αἱ θέσεις τῶν πρὸς ἐπισκευήν, μετασκευὴν ἢ κατασκευὴν πλοίων, ώς και ὁ χρόνος παραμονῆς τῶν εἰς αὐτάς, καθορίζονται δι' ἀποφάσεως τοῦ γεν. διευθυντοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. Ἡ προτεραιότης, διὰ τὴν χορήγησιν θέσεως καθορίζεται ἀπὸ τὸν χρόνον κατάπλου τοῦ πλοίου, εἰς τὸν λιμένα, κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν :

● Εἰς ἐπιβατηγὰ τακτικῶν γραμμῶν, δι' ἐπιθέρωτην.

● Εἰς πλοῖα ἀλλων κατηγοριῶν, δι' ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν.

● Εἰς πλοῖα μετασκευαζόμενα.

● Εἰς πλοῖα πρὸς συνέχισιν κατασκευῶν, μετὰ τὴν καθέλκυσίν των ἐκ τῶν ιδιωτικῶν ναυπηγείων.

Τὰ δικαιώματα τῶν ἐπισκευαζομένων, μετασκευαζομένων και κατασκευαζομένων ύπολογίζονται ἐπὶ τοῦ δλικοῦ μῆκους των, δι' ἔκστον ἀγγυλικὸν πόδα και ἡμέραν, ως ἀκολούθως :

Ημέραι	Πρυμνοδετημένα	Παραδεθλημένα
α) 1 — 15	0,30	0,90
β) 16 — 30	0,50	1,50
γ) 31 — 60	1,00	3,00
δ) 61 — 90	1,50	4,50
ε) 91 — 180	2,00	6,00
στ) 181 — 360	3,00	9,00
ζ) 361 και ἄνω	4,00	10,00

### Ο ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Ἀπὸ 7ης τρέχοντος μηνὸς ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ὁ νέος Κανονισμὸς φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν και τιμολογίων τοῦ Ο.Λ.Π.

Δὲν πρόκειται νὰ διατυπώσωμεν κρίσεις ἐπὶ τούτου, ἐπιφυλασσόμενοι νὰ ἐκφράσωμεν τὰς ἀπόφεις μας κατὰ τὸ πρῶτον στάδιον τῆς ἐφαρμογῆς του, καθ' ὃ θὰ διαφα-

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

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

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

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

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

2800 Bremen, Am Wall 128/134 Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375

2850 Bremerhaven, Columbusbahnhof 11, P.O.Box 23, Teleph: 4 54 13/4

2880 Brake, Am Pier, P.O.Box 2187, Teleph: 33 50

2970 Emden, Neptunstrasse 15, P.O.Box 66, 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

νοῦν αἱ τυχὸν ἀτέλειαι καὶ τῶν ὁποίων θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ δελτίσισις.

Εἶχε καταστῆ κοινὴ συνείδησις, ὅτι τιμολογιακῶς ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἡτο εὐθηνότερος ὅλων τῶν μεσογειακῶν λιμένων, χωρὶς τούτο νὰ σημαίνῃ ὅτι τὸ τελικὸν κόστος τῆς φορτοεκφορτώσεως εἰς τὸν λιμένος.

Ἡ Ἐλλειψις ἔργατῶν, ἡ ἀνεπάρκεια χώρων πλευρίσεως καὶ ἀποθηκεύσεως, ἡ Ἐλλειψις μηχανικῶν καὶ πλωτῶν μέσων ἔδημοιούργουν καθυστερήσεις κατὰ τὸ στάδιον τῆς φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων, ὥστε εἰς πολλὰς περιπτώσεις, λόγω τῆς μακρᾶς παραμονῆς ἐμφόρτων τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα, οἱ εἰσπραττόμενοι ναῦλοι νὰ μὴ καλύπτουν οὔτε τὴν ἐντεῦθεν προκαλουμένην ζημιάν, τὴν πόποιαν ὑφίσταντο αἱ πλοιοκτήτριαι ἑταῖριαι.

Ἡ ἐπελθοῦσα σημαντικὴ δελτίσισις τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ΟΑΠ, καθὼς καὶ τῶν ἀπολαβῶν τοῦ ἐργαστικοῦ προσωπικοῦ τοῦ λιμένος, ἡ συμπλήρωσις τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος, θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ ΟΑΠ νὰ λάβῃ τὰ καταλλήλα μέτρα, ὥστε νὰ μὴ παρουσιασθῇ πάλι οὔτε τὸ φαινόμενον μακρᾶς παραμονῆς ἐμφόρτων πλοίων ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ ἡ ἔξυπηρτεις τῶν ἐλλιμενισμένων νὰ γίνεται μὲ δύσλογον καὶ ταχὺ ρυθμόν.

Μόνον οὕτω θὰ καταργηθοῦν καὶ οἱ ἐλάχιστοι ἀπομένοντες ἀπὸ τοὺς ἐπιβληθέντας ἐπιναύλους καὶ θὰ ἀποτραπῇ ἡ ἐπιβολὴ νέων τοιούτων.

Πρὸς τὸ παρὸν περιοριζόμεθα εἰς μίαν παρατήρησιν ἐφ' ἡς ἐφιστώμεν ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν διοικούντων τὸν λιμένα, ἀφορῶσαν τὴν διεξαγωγὴν καὶ τιμολόγησιν τῶν μεταφορτώσεων.

Ο κλάδος αὐτὸς τῶν λιμενικῶν λειτουργιῶν ἔχει μεγίστην σημασίαν καὶ διὰ τὴν ἔθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ διεθνὲς γόντρον καὶ κύρος τοῦ λιμένος.

Αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς μεταφορτώσεις ἐργασίαι καὶ πρὸ τοῦ νέου Κανονισμοῦ καὶ τιμολογήσεως διεισήγοντο πλημμελῶς, λόγω ἐλλείψεως πλωτῶν μέσων καὶ τὸ κόστος των ἦτο εἰς λίαν ὑψηλὸν ἐπίπεδον.

Διὰ τοῦ νέου τιμολογίου τὰ σχετικὰ δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ ηὔξηθησαν ἄνω τῶν 150%.

Ἐάν ἀποβλέπωμεν εἰς τὸ νὰ καταστήσωμεν τὸν πειραϊκὸν λιμένα κέντρον διεθνοῦς διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου πρέπει τὸ δόλον θέμα νὰ μελετηθῇ καὶ νὰ ἀντιμετωπισθῇ μὲ ριζοσπαστικότερα μέτρα.

Καθ' ἡμᾶς ἐνδείκνυται ἡ ναυπήγησις τούλαχιστον 30 φορτηγίδων ἀκόμη, ἐπὶ πλέον τῶν προγραμματισθέντων διὰ τοῦ τρέχοντος προϋπολογισμοῦ, ἡ ἀλλαγὴ τοῦ συστήματος διαχειρίσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τούτου καὶ ἡ ἐπιδιωξίς μειώσεως τῆς νέας καθορισθείσης τιμῆς.

Ἡ ἐπελθοῦσα, τέλος, δελτίσισις τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ΟΑΠ ἐπέτιζον ὅτι θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν Διοίκησιν αὐτὸν νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰ μεγάλα προβλήματα τοῦ ΟΑΠ, μεταξὺ τῶν ὅποιων πρωτεύουσαν θέσιν κατέχει ἡ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ διοικητικοῦ καὶ δργανωτικοῦ συστήματος, ὡς κατ' ἐπανάληψιν ἔχομεν τονίσει ἀπὸ τῶν στηλῶν μας.

## ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

"Ἐν ζήτημα τὸ ὅποιον ἀπαίτεῖται νὰ ἔξετασθῇ ἀπὸ κοινοῦ μεταξὺ ΟΑΠ καὶ Κεν-

τρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, είναι τὸ τῶν κατεσχημένων πλοίων. 'Ολονέν αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὰ ὅποια πρέπει ἀναγκαστικῶς νὰ ἀκινητοποιούνται εἰς τὰς θέσεις, ἀς διετάχθη ἡ κατάσχεσις. Καὶ φυσικά ἔντος τοῦ λιμένους δεδομένους ὅτι φυρούνται. 'Αλλὰ ἐφ' ὅσον αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν καταλαμβάνεται μέγας ζωτικός χώρος τῆς λιμενικῆς λεκάνης καὶ τούτος είναι εἰς ἕκ τῶν λόγων οἵτινες συμβάλλουν εἰς τὴν συμφρόσην.

'Ο ΟΑΠ, βεβαίως, δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα μετακινήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν. 'Αρμόδιον είναι τὸ λιμεναρχείον. 'Αλλὰ τὸ λιμεναρχείον δὲν καθίσταται ἐνήμερον τῶν ἀναγκῶν ἀγκυροβολίας.

Συνεπέσως, ἡ ἀνάγκη συνεργασίας ΟΑΠ καὶ λιμεναρχείου ἀνακύπτει ἀφ' ἑαυτῆς καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔξετασθῇ πρὶν ἔχωμε συμφρόσην ... ἀριθμούντων.

## «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» ΤΕΛΟΣ

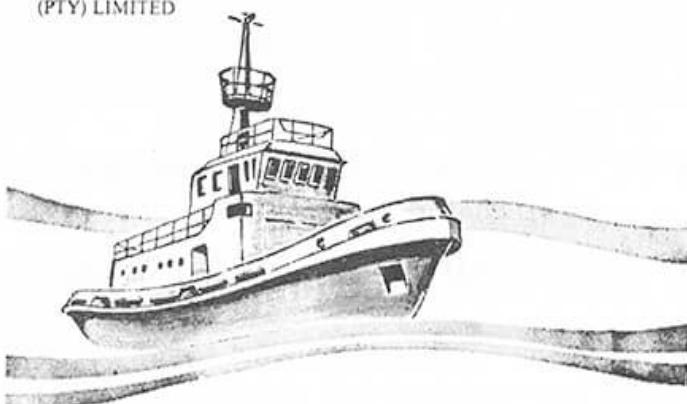
"Ἐλαβε τέλος ἡ περιλάλητος «ἰστορία» τῆς ἀνάλκυσεως τοῦ Ε)Γ «Ἄγαμεμνων» μὲ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ ΟΑΠ ὅπως καταβληθούν εἰς αὐτὸν 3.600.000 δρ., εἰς δολαρία ΗΠΑ 120.000.

Μὲ τὴν ἀνάμορφωσιν τῆς τιμῆς τοῦ δολαρίου προέκυπτε μία διαφορὰ 6.000 δολαρίων. Μὲ τὴν ἀνοδον, δύμως, τῆς τιμῆς τοῦ ίδιου χαρτονομίσματος ἔξηφανίσθη ἡ διαφορά καὶ οὕτως, ὁ ΟΑΠ ἔχει λαμβάνειν τὰ 3.600.000 δρ.

Παραλλήλως, ἥρθησαν καὶ αἱ κατασχέσεις, αἵτινες είχον ἐπιβληθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου, τακτοποιηθέντος ἡδη ἐνὸς θέματος, τὸ δόπιον παρ' ὅλιγον νὰ ζημιώσῃ διαρέως τὸν 'Οργανισμόν.

# \*Dorman Long Vanderbilt Corporation Limited and Dorman Long Swan Hunter

(PTY) LIMITED



# Repairs in South Africa

Represented also at Glasgow and Liverpool and in Denmark, Holland, Italy, Sweden and in Brazil.

\*FORMERLY DORMAN LONG (AFRICA) LIMITED

## ... AT CAPE TOWN

Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.  
Telex 5-7981 CT. Tel: 55-9471  
Cables: Dorlonsa, Bellville, Cape

*Representation in:*

LONDON: Swan Hunter Group Ltd.  
Tel: 01-283-3811 Telex: 887543  
NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.  
Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081  
PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.  
Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.

FRANCE: Asmarine S.A. Telex: Paris 29542  
Tel: 622-27-27 or 227-45-06

GERMANY: Dietrich D. Zoepfle  
Telex: 215005 Zogo D Tel: 330436/37

NORWAY: All except Bergen and West Norway.  
Halfdan Tangen A/S Tel: 22929 Telex:  
Kristiansand 16311

NORWAY: Bergen and West Norway:  
Birger Gjestland A/S Telex: Bergen 2041  
Tel: 14048

## ... AT DURBAN (also at East London) and Port Elizabeth)

\*Dorman Long Vanderbilt Corporation Ltd.  
Telex: 6-7328 DN Tel: 35-5921  
Cables "Dorlonsa" Durban

*Representation in:*

LONDON: Walter C. Jones & Co. Ltd.  
Telex: 885924 Tel: 01-600 8147

NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.  
Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081

PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.  
Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.

FRANCE: Asmarine S.A.  
Tel: 622-27-27 or 227-45-06 Telex: Paris 29542

GERMANY: Dietrich D. Zoepfle  
Tel: 330436/37 Telex: 215005 Zogo D

NORWAY: Halfdan Tangen A/S  
Tel: 22929 Telex Kristiansand 16311

# ΠΑΣΧΑΛΙΕΣ



το γράμμικα και νά πάρουμε τό αλλού από τους δικούς μας, μπαγιάτικο, ώς δυο μηνών και αύτό ήν σήμερη τήν καλωσύνη τό Γραφείο νά μηδε τό στείλη. Γιατί τές περισσότερες φορές, άντη νά έρθη τό γράμμικα πρός συνάντηση μας, έπρεπε έμεις οι ίδιοι νά απεδουμούμε πρός συνάντηση του, είτε στην Αγγλία είτε στη Νέα Υόρκη, όπου μάς περιμένει σε κάποιο κιβώτιο τού γραφείο του Έφοπλιστικού Γραφείου. Καὶ άν δὲν τό είχαν αφανισμένο τά ποντίκια.

—Λαυρέντη μου, είπε μάς κομμένη άνασσα, καλῶς τά δευτέρια. Σαν φέρνω μαντάτας εγκάριστα. Τώρα, πρό δέλγους, τηλεφωνήθηκε ή άνεψιά μας ή Φωτεινή μέν τὸν άντρα της. Βρίσκονται, λέει, άνοιγτά στο Κέντρο Τάσου, παγκίνοντας γιά την Ιαπωνία. Είναι άλλοι τους καλά και ίδιαίτερα δι Μιχάλης μας, ποδ μάς στέλνει: τά αεράσματά του και τίς ειδήσεις του γιά τήν καλή Ανάσταση. Νά μή μάς στανογρηστή, λέει, ή άπουσιά του και δι: στό έπομενο Ήσσαχα θά είναι κοντά μας, ποδ θά ξεχνά τότε και τό διπλωμά του.

—Τοτερά ή καπετάνιος προχώρησε και φίλησε στην παράσταση τόν άντρα της, ένων τά μάτια της είχαν γεμίσει μέ δάκρυα.

Ο καπετάν-Λαυρέντης πέταξε τότε τά ζάρια μέ κάποια άνακούφιση μέσα στό τάβλι, στην παραπομπή θρεπτικής τρεις - τέσσερες φορές, είπε έντα «Δέξα σοι δι Θεός» και σε συνέχεια άποτενίμενος στήν ουραία του:

—Ελλας τώρα. Ξανκέρασε μάς γιά τό εύχαριστο νέο.

Σέ λίγο, άλλειδάντιας τά έξειλα ποτηράνια μέ τό λικέν, ρότησε και έγιν μέ τή σερά μου τόν καπετάνιο:

—Γιά ένημέρωσε και μένα στά σχετικά. Καθώς καταλαβαίνω, πρόκειται γιά τό γιού μου τό Μιχαλάκη, ποδ ακολουθήσεις μαθήματα στήν ασκολή τής Ύδρες. Πότε κι: δέλας τελείωσε και πότε μπαράρχεσε γιά νά έρθει τώρα έκατο στο Κέντρο Τάσου; Έγιν νόμιζα πώς ήταν άκομα στήν ασκολή και μάλιστα έποικαζόμουν νά σε ρωτήσω πότε θά κάμουν τίς διακοπές του Ήσσαχα. Ήσσιμενά άπο στιγμή σε στιγμή νά τόν δούνα παρουσιασθή μέ τή στολή του, δημος πάντα, καμαρωτής - καμαρωτής...

—Τώρα παιά... καριεράσματα, άπαντης δι καπετάνιος. Τελείωσε από τό περασμένο καλοκαίρι και έψυγε άλμεσσαν. Τόν πήρε μαζί του ένας έξαλφος του και άνεψιδς μου καπετάνιος ποδ είναι μένα κανονιόργιο φορτηγό γιώτικο. Στήν άρχη στενοχωρεθήκαμε πολλ και περισσότερο ή καπετάνιος. Άλλα δέν κράτησε πολλ ή στενοχώρια μας, γιατί στό καράδι: τους έχουν ένα καλό και δυνατό τηλέφωνο, γιά νά μάς παίρνουν δύποτε θέλουν και από κάθε άπόσταση. Ετοι: τούς άκομης κάθε δέκα μέρες και κάποτε συντομέτερα νά μιλουν μέ τήν ίδια τους τή φωνή από κάθε σημείο τής Γης και νά τούς νοιώθουμε σάν νά είναι δηπλά μας οι ίδιοι. Ετοι, οδές άνησησες σάν νά είναι κακημοι χωρισμοι. «Δέξα σοι δι Θεός».

Καὶ πάλι: ξανασταυρώθηκα τρεις - τέσσερες φορές δι καπετάνιος, ξαναπιάνωντας τά ζάρια στά χέρια του.

—Γιά άκου έκατ... τηλεφώνημα από τό Κέντρο Τάσου, μονολόγης και έγιν μέ τή σερά μου!... Τηλεφώνημα από δέκα χιλιάδες μίλια και σε δύοις ήδη γουστάρεις! Στήν έπογη μας, καπετάν-Λαυρέντη, οδές ή σκέψη μας δέν έφθανε τόσο γρήγορα. Τότε, μόνο μέ τό διερίστα έπικοινωνόματα μέ τούς δικούς μας. Ταξιδεύομε μακριά από τό Θεό. «Επρέπε νά φθάσουμε στό πόρτο γιά νά στείλουμε

μέρες, φθάσουμε στήν Ηόλι, όπου κατάφεραν μ' ένα Ρωμηό ψύρχη νά στείλουν τηλεγράφημα στή γιαγιά μου και στή μάνα μου, δι: πέρασκαν από έκατη και έκατη στή φέτος ή Ήσσαχαλία ή θά μηδη έρη έλους συγκεντρωμένους στό σπίτι. Άλλα μισά τήν Ηόλι, δι καρδίς άρχισε νά ξεπέφτη και νά άλλαζη δραμολόγια. Πότε λεδάντες, πότε μαζιστρος και πότε κάλυμα γιά καλλά.

Καταλαβαίνεις τώρα τί σημαίνει κάλυμα και νά ταξιδεύουμε μπουγάδια, έκαποσταρές μίλια. Καταδάσκας τή δάρκη μας, τήν κάνωντες ρυμουλκό και από τόν Νότιο Ηόλι, άκομα. Τώρα, μάλιστα. Καὶ δι ναυτικός και ή φυμίλια του, κάνουν χρονισμένες και ένοιασκτες Ήσσαχαλίες. Ένων τότε... Ή μπουκά σου δέν πήγαντα στό σπίτιάν μας εύκαλη. Ο πόνος σου δέν ημέρας πάραστα στό λαμπό γιά νά άνακταστείται έκατη μέ τό πόνο σου και μέ τίς άνησυχίες σου. Τί νά γίνωνται, έλεγας, στό σπίτι μου; Σάν τί είδους Ήσσαχαλία κάνουν φέτος; «Άραγε έλλασκαν τό τελευταίο μου γράμμα; «Άραγε τό Γραφείο φιλοτιμήθηκε νά στείλη τά γρήματα ποδ έλλασκα έντολή, ή θά τήν περάσουμε και φέτος μέ δάκρυα και έφορσφρος;...

—Καὶ τό δικό μου τό μακρό μέ τέτοια πλακτύστει και τέτοιας παραλληλισμούς σκαρώνει, είπε τώρα και δι καπετάν-Λαυρέντης. Έκείνα τά παλιά θυμάματα τώρα και έγδη. Ήδη περάσαμε, στ' άλληθευτες έκατη μέ τή δουλειά μας, διάλκυρη ζωή. «Άλλ» δη: και τόσο έμεις. «Άν τραβηγμόθεα πιό πιό και δι μελετήσουμε τήν παληδόσεως ζωή τού πατέρα μας και τού παππού μας, θά συναντήσουμε περιστατικά φοβερά. Βλασφημίσεις δάνυσκα δι παππούς μου, τόν παρηγορήσεις δι πατέρας μου:

—Μή κάνεις έτοι: καπετάν-Λαυρέντη, τού έλεγε. «Έτοι: τόν έλεγε μέσα στό καράδι και δι: ήταν πατέρας του. Μή κάνεις έτοι: καπετάν-Λαυρέντη. Έχουμε πολλές ήδησιμες μπροστά μας και θά κάνουμε Ήσσαχαλία στό σπίτι μας. Θά γυρίση δι καρδίς. Δέν μπορεί. «Άνοιγε σίναι, μή τό έσχυνες.

—Άλλα ποι ή άλλαγή!... Τέτοιος Απρίλης και τέτοιας ήνοιη άχαρευτη, ποτέ δέν άκοδημήσεις. Κάλυμα, συνέχεια. Συκλί στρωτό ή θάλασσας. «Άλλας: καλοσιδερωμένο, μέρες και μέρες συνέχεια. Καὶ νά περιμένης τό λυτρωμό μέ τό διάρκεια και μέ τό κουπά, δι δάκρυος σώμα, διχτακδιοι: τόννοι, φορτωμένοι...

—Ημερομήνια και έρισια στό ήμεροδάγιο δι παππούς μου, ήμερομήνια και θλασφήμια.

—Μήν έξαργησεις: και μή γιαλί ή καρδιά σου, καπετάν-Λαυρέντη, δι πατέρας μου. Θάλασσα είναι. Νά περιμένουμε και τά τέτοια. Έχουμε άκομα ήμέρες. Θά φθάσουμε δύκαιρα και θά κάνουμε τήν Ήσσαχαλία μας καθώς ποτ πρέπει.

—Δέν τόχιο δέ τίποτα άλλο —έλεγε δι παππούς μου— δύο στό δέτοι τόσες έγνοιες και μ' κάτι το καταρχαίμενο τό τηλεγράφημα από τόν Ηόλι. Είχαμε μπροστά μας μήδια καρδί και θά έδεσαν κάμπτο τά λεγκόμενά μας. Τώρα, κοντεύομε νά φέμε τό μήδια και έρισκόμαστε άκομα μεταξύ Τένεδο και Μούδρο. Αύριο, Κυ-

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ  
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

ριακή των Βασιών και την άλλη το Πάσχα, δημοσίου σε όλη την πόλη να τραβάται άκρια κουπή από τη δύρκη...

Μετά το Μούδρο, έκανε πώς σημάνθηκε λιγότερος ο Γρέγος και τὸ καράδι είπε νὰ ξεκινήσῃ. Οι μακαράδες άρχισαν τὰ μακαρίσματα. "Οχι, δημος, και πολλά πράγματα. Τὸ «Ταξιάρχης» δέ ποδιμε πώς έπαιρνε ως δύο-τρία μίλια. Πάνωτος, προγωρισθείσα. Ήρετος τὸ Κάδο Νέρο τὴν Μεγάλη Τρίτη και τὴν Μεγάλη Τετάρτη δριούσκοταν ἀνάμεσα Τίμια και Κάδο Κολόνας. "Εκεὶ συνάντησαν μιὰ φωρδάρκα και δὲ παπούδης μου πήρε ἀπόφαση νὰ στείλη στὸ σπίτι μας, στὸ υψηλό πάτερά μου πᾶπα τὸ Λαζάρο. "Έδωσε κάτι στὸ δέρμα φωρδάς και τὸν πήραν μαζὶ τους ως τὴν στεργιά. "Έδωσε κοντά του και πολλὰ πράγματα ποὺ είχε ἀπὸ τὴν Ρωσία γιὰ τὸ σπίτι και γιὰ τὴν γιορτή. "Ετοι, ήσυχας. Γιατὶ τὸ μεγαλύτερό του ἀλλαγῆσαν ήταν ή ἀνηραχίαν και ή φωτιά που θὰ άναψε στὸ σπίτι τὸ τηλεγράφημα τῆς Πόλης. Ήδης θὰ έγγονοςσαν ἔκει μιὰ τέτοια ἀργοπορία και σὰν τὶ Πασχαλιά θὰ έκαναν μὲ τέτοια ἀνεπήγητη καθυστέρηση τὴν ἀνθρώπων τους.

"Πήρε, λοιπόν, ὁ πατέρας μου τὸν αἰδηρόδρομο ἀπὸ τὸ Λαζάρο και τὸ ίδιο δράμο έφθασε στὸν Πειραιά. Ἀπὸ ἑκατέρι, μὲ τὴν «Γέρδα» τοῦ Λεούση, έφθασε στὸ σπίτι γιὰ νὰ τοὺς καθηγουχάσῃ. "Ήταν ἀνήμερα τὸ Μεγάλο Σάββατο. Στὶς ἐπομένεις τῆς γιορτῆς, μπρόσταν ἦτοι νὰ προστεθοῦν και τὰ δύορα τὴν Ρωσία Ζάχαρι, δούτυρο, λουκάνικα και τὰ τοικάδα. Άλκης, γιὰ τὴν γιαγιά μου, ένα φρέσιο σακκάνι μὲ γούνια στὸ γιακά ἀπὸ "Αστραχάν. Θαρρῷ πῶς τὸ δέλπιο και τῷρα στὰ μάτια μου. Σίγουρα και θὰ ήταν μεταχειρισμένο. Δεύτερη χέρι, καθίδης θὰ λέγαμε σήμερα, ποὺ τὸ προμηθεύμηκε δὲ παπούδης μου ἀπὸ κάποιο παλαιότατο τῆς Ρωσίας. "Εκείνης τῆς Ρωσίας.

"Ήταν, δημος, καθηγουχόντα και καλοσιδηρωμένο. Θυμάμαι ποὺ τὸ φέρεσε νὰ γιαγιά μου διέσωσε τὴν ἄλλη μέρα και πήγε στὴν "Ανάσταση". Κεράρισμα στὸ δρόμο σὰν καλοθρεύμενή φαράώνη μὲ τὸ γουναρικό της. "Εγώ ἔλαβα ένα ζευγάρι παπούτσια, μὲ θωρακισμένη τὴν πλώρη τους μὲ μπακιέρνια γαρνιτούρα. Καμάρωνα και ἄγρια σὰν τὴν μακαρίσμα τὴν γιαγιά μου και περιεστέρα.

"Πάντως, ἔστω και χωρὶς τὸν παπούδη μου, χρούμενην ἔγινε κι·" αὐτὴ νὰ Πασχαλιά και ἀπὸ τὶς χαρακτηριστικώτερες και ἀληγορήστες τῆς ζωῆς μου. "Ο παπούδης μου, κατάφερε νὰ φέρει στὸ σπίτι τὴν Κυριακὴν τοῦ Θωμᾶ, ἀφοῦ μπήκε, ἕπει τέλους, μὲ τὸ καράδι του στὸν Πειραιά.

"Και τῷρα ποῦ φθάσαμε!... συμπλήρωσε δινάρτερος, ἀλλ' ἀπόμαχος τῷρα κι·" αὐτὸς, καπετάν-Λαυρέντης, ἀνοίγοντας και πάλι τὸ τάθλι γιὰ νὰ ξαναπάίσῃ τὰ ζάρια και κουβεντούδη μὲ τὸ τηλέφωνο τῶν καραδίων ἀπὸ τὸ Κένηπ Τάουν!

#### ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

OFF: 220-326, 235-827, 236-036

**MARATOS & Co.**

(SHIPPING AGENTS)

**Ship Suppliers**

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"  
OFFERS TO ALL GREEK SHIPS  
THE BEST SERVICE,  
PROVISIONS AND STORES AT  
COMPETITIVE PRICES.

**KARACHI (West Pakistan)**

# 'Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

## ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΤΑ ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ, ἀλγηθινὰ καλλιτεχνήματα, χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ οὐλα σερδεῖν τὰ κράτη γιὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἀλληλογραφίας των και παριστοῦν διεξογμείωτα ιστορικὰ γεγονότα καθὼς χώρας η τοπιά των η διάφορες εἰκόνες ποὺ έχουν ίδιατερη τοπική σημασία.

"Ετοι κάθε χώρα φροντίζει νὰ δώσῃ σὰν παράσταση στὰ γραμματόσημά της, κατὶ τὸ ἀντιπροσωπευτικό. "Η Ἑλλὰς σὰν χώρα κατ'" έξοχήν νωντική, δὲν παρέλιψε, κατὰ καιρούς μὲ εύκαιρια πάντοτε μιὰ ιστορικὴ ἐπέτειο η ἀρτασιμό κάποιου γεγονότος νὰ μᾶς δώσῃ μὲ κάποιο γραμματόσημο κάθε φορά, ένα ουλασσινό θέμα.

"Η θάλασσας ἀποτελεῖ τὸ πιὸ χαρακτηριστικὸ στοιχεῖο τῆς πατρίδος μιας και γι·" αὐτὸς ἔκταπτηνη εἶναι, δημολογούμενος, η παράσταση της εἰς τὸ ἀληγονικὸ γραμματόσημο.

Τὰ ἀληγονικὰ ἀργονιάλια, τὰ νησιά, η θάλασσα και οἱ "Ελλήνες ποὺ δουλεύουν πάνω σὲν ἀπεραντούμηνη της, τὰ ἀληγονικὰ πλοία και η ἀληγονικὴ νωντικὴ ιστορία, ἀποτελοῦν πηγές ποὺ τὸ ἀληγονικὸ γραμματόσημο πήρε πάντοτε τὸ θέμα του.

Μιὰ σειρά ἀπὸ ἀληγονικὰ γραμματόσημα, πλακατέρα, ζητικά, θάλευσε κανείς, πρέδεινοι τῆς ἀληγονικῆς θάλασσινής ζωῆς σὲ κάθε γωνιά τοῦ κόσμου.

"Ετοι, οἱ μικρές αὐτὲς ἀπεικονίσεις, έδωσαν τὸ ίδιατερη γούνια τῆς πατρίδος μιας στὰ πέρατα τοῦ κόσμου, δημοσίευσαν δέντρα καθώς η θάλασσα και οἱ μικροί τούλαχιστον "Ελλήνες έχουν μιὰ στανή σχέσι· η δύσις ζοῦν και παλαίσθουν στὸ υγρό στοιχεῖο της.

"Άλλα πάντα κάποιο διαδύτερο κίνητρο μεσολάγησε στὴν ἀπεικόνιση τοῦ ἀληγονικοῦ νωντικοῦ θέματος ἐπάνω στὸ γραμματόσημο, μιὰ διαδύτερη ἀνότητα, θάλευσε κανείς, η δύσις πρέπει νὰ συνδέσῃ τὶς παράστασες μιὰς σειρᾶς μὲ κάποιο κοινὸ στοιχεῖο, φοτε νὰ δώσῃ τὴν κεντρική ίδέα αὐτῆς.

"Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο, στὴ σειρά τῶν θρύλων ποὺ ἔξεδθη κάποτε, ὑπήρχε μιὰ διλόκληρη ἀνότητης μὲ τὸν νωντικό της Επαναστάσεως. Ήρχε ἀπ' αὐτὸς, ὑπήρχε η ἀπεικόνιση τῆς νωντικής τοῦ Ναυαρίνου σὲ μιὰ ἀναμνηστική σειρά γραμματόσημων, μὲ τὶς εἰκόνες χωρι-

στὰ καθενὸς ἀπὸ τοὺς νωντικοὺς τῶν τριῶν ημιμένων σιδῶν ποὺ κατεναυμάχησαν τὸν τουρκοχιγιπτικὸ στόλο στὸ λιμάνι τῆς Πόλεως.

"Ομως, πέρα ἀπὸ τὴν κρατικὴ σκοπιμότητα, ποὺ ἔνδεχται νὰ ἔξυπηρτη ἡ ἐπιλογὴ τῶν παραστάσεων σὲ μιὰ σειρά γραμματόσημων, δὲν μπορεῖ νὰ ἀρνηθῇ κανείς, διτὶ αὐτὲς οἱ ίδιες οἱ παραστάσεις δίνουν τὸ ίδιατερη ἐκεῖνο γρυμά μιὰς χώρας, δημοσίευση συμβίνει· μὲ τὴν λαϊκὴ της τέχνη η τὴν δημιουργικὴ της ποίηση, ποὺ έχει πάντα μέσα της και στοιχεία ἀπ' τὴν ιστορία και τὶς ίδιατερες ἐκδηλώσεις η τὰ ἐπιτεύγματα τῆς χώρας αὐτῆς.

ΕΞΕΤΑΖΟΝΤΑΣ δισκ γραμματόσημα κατὰ καιρούς έχουν ἐκδοθῆ ἀπ' τὰ ἀληγονικὰ ταχυδρομεῖα, μοναδικὸ φορέα ἐκδόσεων, δημοσίευσιν· καθίσταται καὶ σὲ κάθε ἀλληλ χώρα, θὰ δομεῖς ὅτι πρῶτος γραμματόσημο στὸν εἰκόνα τοῦ δόποιον η θάλασσας ἐμπνεύσθηκε γιὰ πρώτη φορά, μολονότι δὲν είχε δημοσίη σχέσι μὲ τὴν νωντική μιας ιστορία, ήταν τὸ γραμματόσημο τοῦ θρύλου 1913, ἀναμνηστικὸ τῆς δραστικῆς προστήσεως τῆς Κρήτης στὴν "Ελλάδα". Παριστάνει τὸν πρώτη ἔπαρο τῆς ἀληγονικῆς σηματικής αὐτού νησάκιο τῆς Σούδας, έχωριστο γεγονός, ποὺ είχε γίνει στὶς 14 Φεβρουαρίου τοῦ 1913 πάνω στὸ ίδιο τὸ κοντάρι ποὺ πρὶν λίγη λεπτά είχε τὴν τούρκικη σημαία, μοναδικὸ σύμβολο τῆς ἐπικοριστικῆς τοῦ Σουλτάνου στὴ μεγαλύνησο.

"Αργότερα, η διωρυγὰ τῆς Κορίνθου ἀπεικονίστανται σὲ μιὰ σειρά μὲ τρεῖς παραλλαγές, μοναδικὸ τεχνικὸ ἐπίτευγμα τῆς ἐποχῆς ποὺ είχε δημοσίη σχέσι μὲ τὴν νωντική μιας ιστορίας στοιχείων.

"Αλλά πάντα κάποιο διαδύτερο κίνητρο μεσολάγησε στὴν ἀπεικόνιση τοῦ ἀληγονικοῦ νωντικοῦ θέματος ἐπάνω στὸ γραμματόσημο, μιὰ διαδύτερη ἀνότητα, η θάλευσε κανείς, η δύσις πρέπει νὰ συνδέσῃ τὶς παράστασες μιὰς σειρᾶς μὲ τὴν νωντική μιας αὐτῆς.

"Αλοιδύθησα μιὰ σειρά ἀπὸ τὴν μυθολογία μιας, ποὺ είχε πάλι σχέσι μὲ τὴν θάλασσα. Χαρακτηριστικὸ τῆς γραμματόσημου ηταν η παράσταση τοῦ γρυμάκαλλου κριοῦ μὲ τὸν Φρείξο και τὴν "Ελλήν ἐπάνω ἀπ'" τὸν "Ελλήνοποντο". Μιὰ σειρά, ἐν συνεχείᾳ, ποὺ δημοσίευσε η ιστορική, περιέλαβε πολλὰ νωντικά θέματα ἀπ' τὴν μυνική ἐποχή μέχρι και τὴν πρόσφατη ιστορία μιας.

"Η νωντική τῆς Σαλαμίνος ἀρχικὸ θέμα, η καταστροφὴ τοῦ ὄχρατον στὸλου έχει ἀπ-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

R. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

**Argonaut Suppliers (pty) Ltd**

12TH 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

της Κωνσταντινούπολης, η αναμνηστική σειρά της Ένωσης της Επιταγής, με τὸν κάρδο της Κερκίρας, τὸ κάστρο καὶ ἄλλες θαλασσινές παραστάσεις καὶ ἀκόμη ἀκαλοθήσεις μιὰ σειρά ἀπὸ ἑλληνικὰ νησιῶν ὅπως ἡ Σαντορίνη, τὸ ποντικονῆσος τῆς Κερκίρας, η Μόκονος, τὸ ἐπιθητικὸν λιμένι τοῦ Ἰπρακλείου, τὸ Μπούρτης τοῦ Ναυπλίου, τὸ Ἰκάριο πέλαγος καὶ τόσα διλλα.

Ἄλλα ἐπιστέγασμα σ' αὐτὴ τὴν ἀναγνώρισι τῆς ναυτικῆς ὑποστάσεως τῆς χώρας μας, ἀναγνισθήτηκα, ἀποτελεῖ ἡ μεγάλη σειρά ποὺ ἔξεδθη κατὰ τὸν ἑρτασμὸν γιὰ τὴν ἑγγραφὴ τοῦ κχιλιοστοῦ πλοίου εἰς τὰ ἑλληνικὰ νησολόγια.

"Ενα σύνολο πλοίων ἀπὸ ἀντιπροσωπευτικοὺς τύπους τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκυραίκης συνέθεσαν, ὁμολογουμένως, τὸ σύγχρονο μεγάλεσθιο τῆς ναυτικῆς μας δυνάμεως. Τὰ μεγάλα ἐπιστάτηγά ὑπερωκεάνια, τὰ σοῦπερ τάνκερς, τὰ τεράστια μπαρία καρριέρας, ποὺ δργώνευν τὶς θάλασσας καὶ τοὺς ὥκεανους φέρνοντας στὴν πρόμη τους τὴν ἑλληνικὴ σημαία, διπλῶς ἐνεφανίσθησαν σ' αὐτὴ τὴν σειρά, ἀπετέλεσαν, πράγματι, ἔνα φέρο τιμῆς στὴν ἑλληνικὴ θρυλικὴ ναυτικὴ ἵστοη.

ΑΛΛΑ καὶ ἡ ναυτικὴ ἱστορία καὶ ἄλλων χρονῶν, ἡ ἀληθῆς ἡ ἡ κατασκευασμένη, ἔχει ἐπιδυναμή νὰ προσδηλωθῇ διὰ μέσου τῶν γραμματοσήμων.

"Ἔτοι, ἡ ἱστορία τοῦ καραβίο, κωρίως, ποὺ εἶναι ἡ ὅδεις τοῦ πολεμικοῦ καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ ποὺ ἔδημοισούργησε τὴν παγκόσμιο ναυτικὴ ἱστορία, ἐμφανίζεται ἀνάγλυφη μέσον στὶς σειρὲς τῶν γραμματοσήμων διαφόρων χρατῶν.

"Ἔτοι, ἡ Ἀλγυπτος ἐπ' ἀκμαρία τοῦ Διεθνοῦς Συνεδρίου τῆς Ναυτιλίας ποὺ συνήλθε στὸ Κάιρο τὸ ἔτος 1926, ἔξεδως μιὰ σειρά γραμματοσήμων μὲ τὰ ἀρχαιότερα πλοία ποὺ ἐνεφανίσθησαν ποτὲ στὰ χρονικὰ τοῦ φιλοτελείου.

"Ἔτοι, πλοία τῆς ἐποχῆς τοῦ 1480 π.Χ. ἀπ'

αὗτα ποὺ γραμματοσήμων ἀπ' τὴν διαίλεσσα τῆς Λιγύπτου Χατεχεπούρ, κατὰ τὴν περίφημη ἐκστρατεία τῆς, στὴ γῆ τοῦ Νούντ, ποὺ ἦ θρόλος τὴν θάλεια στὴν Ἀραδία καὶ ἀπὸ τὴν ὥποις ἐκστρατεία ἐγύρισε γεμάτα γρυπάφι: καὶ ἐλεφαντοστόμη.

Λέγεται: διτὶ ἡ διαίλεσσα εὐχαριστήθηκε τόσο πολὺ, γι' αὐτὸν ἴσχει καὶ τὰ ζωγράφισαν στὸ διόγκωσ τοῦ Νεοῦ Μπαχάρι, κοντά στὶς θύρας τῆς Λιγύπτου. Μία ποὺ αὐτὲς τὶς εἰκόνες ἐγραμματοσήμη γιὰ μοντέλο τῶν ἀναμνησιακῶν καθῶν γραμματοσήμων.

"Ἐκεὶ ἄλλου, καὶ ὁ Λίθανος τὸ 1937 σὲ μιὰ προσπάθεια νὰ ἀποδειγμῇ ἡ συνέχεια τοῦ ναυτικοῦ κράτους τῶν Φοινίκων, ἔξεδως μιὰ σειρά γραμματοσήμων μὲ ἀρχαὶ φοινικικὰ πλοία. Μία διήρηγη εἶναι: ἡ μία παράστασις μὲ δύο σειρές κουπιών ἐμφανεῖς, ἐπάνω ἀπ' τὴν εἰκόνα τοῦ τότε προέδρου τῆς Δημοκρατίας καὶ σὲ ἔνα ἄλλο γραμματοσήμῳ ἔνα πλοίο μὲ κατάρτη καὶ ἔμβολο ποὺ μακτεύει κανεῖς καὶ τὴν παρουσίας ἔνδει κουπιό ποὺ γραμματεύει: γιὰ δοάκι.

"Η Ἰταλία τὸ ἔτος 1937 ἐπιζητοῦσα νὰ ἀποδειξῇ τὸ «Μάρε Νόστρουμ», ἐπ' ἀκμαρία τῆς δισεγγλιετηρίδος ἀπὸ τὴν γέννησα τοῦ Καϊσαρος Ὁκταβιανοῦ Αδυούστου, ἔξεδως δύο γραμματοσήμων ποὺ δεσμεύνουν ρωμαϊκές γαλέρες καὶ ἀπεκάλυψαν, ὁμολογουμένως, πολλὲς λεπτομέρειες ἀπ' τὰ πλοία αὐτά. Πράγματι, οἷσαν πλοία ποὺ ἔξειλημένα, ἐν σχέσει μὲ τὶς πρώτες αἰγανιτικές γαλέρες. Εἴχαν ἔμβολο κάτω ἀπ' τὸ νερό καὶ δύο σειρές κουπιών, διοίσις, σὲ ἔξεγον ἐπίπεδο ἢταν τοποθετημένη ἡ γνωστὴ μὲ τὸ δονούμα ἀποστος.

"Η Τονησία καὶ αὐτὴ σὲ μιὰ προσπάθεια συνεχείας τοῦ πρώτου Καρχηδονικοῦ ναυτικοῦ κράτους, μᾶς παρουσίασε σὲ μιὰ σειρά γραμματοσήμων, διάφορες ποικιλίες τῆς καρχιδονῆς γαλέρες.

ΟΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΟΙ συνεχισταὶ τοῦ Θρύλου τῶν Βίκιγκς, τῶν γιδῶν τῶν Φιδρὸς διπλῶς μεταφράζεται, ἔθωσαν κατὰ καιρούς γραμματοσή-

μην μὲ παραστάσεις πλοίων, τοῦ ναυτικοῦ μεγαλίσιον τῶν μεγάλων αὐτῶν θυλασσοπόρων. Άπο τὰ γραμματόσημα κατά, ίδιαιτέρως ὅσα ἔξεδθησαν ἀπὸ τὴν Νορδηγία, δύχοις πολλές πληροφορίες γιὰ τὴν τεχνικὴ τῆς ναυπηγήσεως ποὺ ἀκολούθησαν στὸ δορρεὰ κατὰ τοὺς κρόνους τῶν Βίκιγκς.

"Η Φινλανδία τὸ ἔτος 1917 ἔξεδως γραμματοσήμων μὲ παραστάσεις πλοίων μᾶς νεωτέρας ἐποχῆς ὅπουλαδη ἀπότον ποὺ γραμματοσήμων στὸν πόλεμο μεταξὺ Σουηδίας καὶ Ρεινίσις τὸ ἔτος 1788.

"Η Ἰταλία καὶ πάλι: σὲ μιὰ ἔκτασι νὰ δημιουργήσῃ τὴν ναυτικὴ τῆς ἱστορία, περιέλαβε σὲ μιὰ ἔκδοση γραμματοσήμων παραστάσεις ἀπὸ δεντατικές γαλέρες. "Ο Δόγκος Βουκένταυρος ἐναφανίσθη μὲ πλούσια διακρίση: ἀντιπροσωπευτικὸς τοῦ ναυτικοῦ μεγαλείου τῆς νότης τῆς Ἀδριατικῆς.

Άμδυ γραμματοσήμων τῆς Μάλτας, μᾶς δεινούν τὸν τόπο τῆς γαλέρας ποὺ γραμματοσήμων οἱ ἵπποτες τοῦ τάγματος τοῦ "Άγιου Ιωάννου" στὶς ἀδιάκοπες ναυμαχίες τους, ἐναντίον τῶν Τούρκων γιὰ τὴν κυριαρχία τῆς Μασσαρίου.

Τὰ ισπανικὰ γραμματόσημα, δείχνουν γαλέρες τῆς Ιδίας περίποτος ἐποχῆς. "Έχουν παραστάσεις ἀπὸ τὴν διάρκειαν τοῦ ἐμφύλιου πολέμου, ἀπὸ τὴν ναυμαχία τῶν Εγιαλάδων, τὴν γνωστὴν ὡς ναυμαχία τῆς Ναυπάκτου, στὴν δούλιαν οἱ Χριστιανοὶ ἐνίκησαν τοὺς Τούρκους.

"Άλλα καὶ ἡ Τουρκία ἀκόμη προσεπάθησε μὲ τὰ γραμματοσήματά της, νὰ ἀποδειξῇ τὴν ναυτικότητά της.

"Ἔτοι, μᾶς παρουσίασε τὴν γαλέρα «Καντίργκα», ὁ πάγκος τῆς δούλιας βρίσκεται Φηλᾶ στὸ κέντρο τοῦ πλοίου. "Η Καντίργκα εἶναι ἐδακτιφέρουσα γιατὶ εἶναι ἡ μόνη γαλέρα ποὺ ἔχει συντηρηθῆ ἀπ' τὴν ἐποχὴ ποὺ κατεκενάσθη. Άλλες γνωρίζουμε τὴν ἀκριβὴ ἡμιερυμηνία κατασκευής, πιστεύεται διτὶ ἐναυπηγήση ἐπὶ Μούρμεθ τοῦ Δ' 1648—1687. Πάντως, βρίσκεται καλοδιατηρημένη στὸ ναυτικὸ Μουσεῖο τῆς Κωνσταντινουπόλεως.

**Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ**



# Η TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Εῦχεται πρὸς τοὺς Ἀξιωματικοὺς  
καὶ Πληρώματα τῶν πλοίων της  
καὶ τὰς Οἰκογενείας των  
καθὼς καὶ τοὺς ἀπανταχοῦ  
Ἐλληνας Ναυτιλλομένους

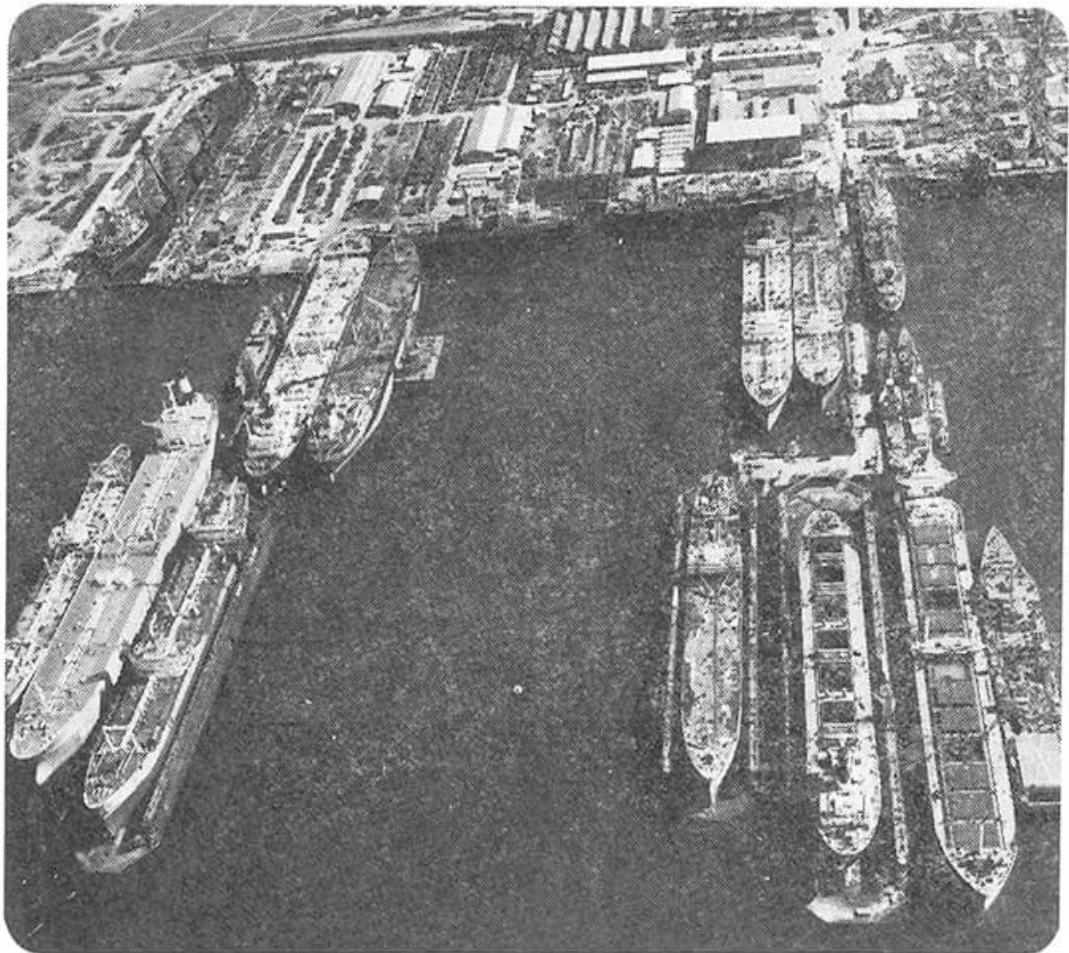
ΚΑΛΟ ΠΑΣΧΑ

**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

## Oils for cylinders: what should be the proportion of additives for a TBN of 70?

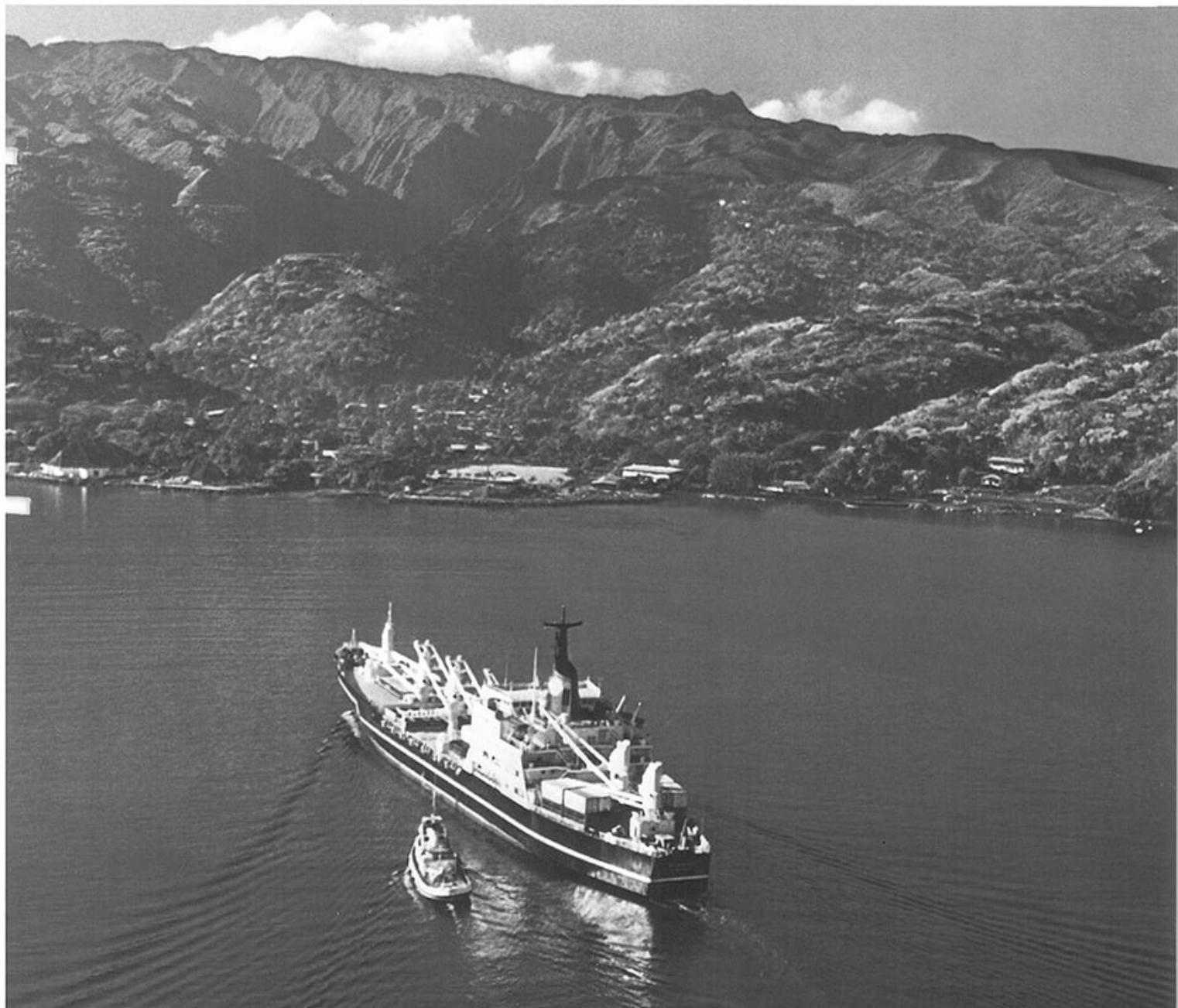
**9 cylinders, lubricated with Talusia, set out for a trouble-free voyage.**

Dupuy-Compton TAL 01



Rotterdam

**After 12000 hours they arrive for a hitchfree overhaul.**



Stretch the time between engine overhauls.

Plan your maintenance overhauls accurately.

Sail safe in the knowledge that mechanical and chemical wear rate to cylinder-liners, pistons and rings will be reduced to an unparalleled minimum.

Make maintenance work easier by keeping your engine spotlessly clean.

This you can achieve by lubricating your cylinders with Talusia oils.

Their additive content is only 10% for a TBN of 70. It is solely because the main additive is calcium acetate that such a result is possible.

It is dispersed in the base oils by a patented peptisation technique which produces, not an emulsion, but a pseudo-solution.

Thermal stability up to 700°C/1292°F, high neutralization speed : the calcium acetate guarantees Talusia oils performance.

**TALUSIA 90% lubricating oils for a TBN of 70.**

OCEAN OIL, London / COOP, Cairo  
ANTAR P.A./CALVO SOTELO/GOLDEN FLEECE/NYNÄS/PETROLIMPEX/ROL-MONTEDISON/SACOR  
Supplies and service coordinated around the world by "International Marine Service".

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Θέματα άσφαλιστικοῦ δικαίου

### Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΠΙΖΟΜΕΝΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΟΥ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η άσφαλισις τού ἐλπιζομένου κέρδους τού ναυλωτού συνδέεται πρός την ἀσφαλιστικήν δέσιν τού πλοίου. Εἰς προσφάτως ἔγερνεν δημόσια, αἱ ἀσφαλισταὶ εἶχον ἐκδώσει δύο ἀσφαλιστήρια συμβόλαια, καλύπτοντα τὸ κέρδος ὅπερ προσεδέδικτο ὡς ναυλωτῆς ἐκ τῆς ναυλώσεως τού πλοίου. Στηριζόμενος ἐπὶ τῆς διατυπώσεως τῶν ἀσφαλιστηρίων ὡς ναυλωτῆς δημόσιας τὴν πληρωμὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἡ ἀπώλεια τού κέρδους τού αἰτιαν εἰχε τὴν ἀπώλειαν τού πλοίου, θεωρηθέντος κατὰ συμφωνίαν μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τού πλοίου, ὅτι τοῦτο ἀπετέλει «συμφωνημένη πλασματικὴ ἀπώλειαν». Τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον τού ναυλωτού ἐκάλυψεν ἀσφαλιστικῶς τὰ κέρδη τοῦ ἐπὶ ἔντος, ὅπερ ἀπετέλει τὴν ἀσφαλιστικῶς καλυπτομένην περίοδον. Τὸ ἀσφαλισμένον ποσὸν ἀνήρχετο εἰς δολλαρία 250.000 ὅπερ ἐδέχθησαν νὰ καταβάλουν οἱ ἀσφαλισταὶ τού ναυλωτού, χωρὶς νὰ ἔξετάσῃ ἐαν ἡ ζημία αὐτοῦ εκ τῆς ἀπώλειας τού πλοίου ἀνήρχετο εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις τού κινδύνου τού κέρδους τού ναυλωτού καθίσταται ἐνεργὸς εἰς ἄς περιπτώσεις τὸ πλοίον ἀπολεσθῆ πραγματικῶς ἡ καταστῆ πλασματικὴ ὀλικὴ ἀπώλεια δυνάμει συμφωνίας ἡ ἄλλως. Προβλέπουν ἐπίσης τὰ ἀσφαλιστήρια αὐτοῦ τού εῖδους ὅτι εἰς ἡν περιπτώσιν ἥθελεν ἐπέλθει συμβιβασμὸς μεταξὺ τού πλοιοκτήτου καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τού πλοίου, οἱ συμβιβασμὸς οὗτος θὰ θεωρηται ὡς ἐμπίπτων εἰς τὰς ἀνατέρω περιπτώσεις, δεωρουμένουν ὅπερ ἔχει ἀπόδειξις ἀπώλειας τού πλοίου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἡ ὅποια προσφάτως ἐνεφανίσθη τὸ πλοίον, προσήραξε καὶ μετὰ τὴν προσάρξιν, ὁ πλοιοκτήτης ἔζητε πάρα τῶν ἀσφαλιστῶν τού πλοίου νὰ θεωρηθῇ τοῦτο πλασματικὴ ὀλικὴ ἀπώλεια. Ἡ προσάρξις αἰτίαν εἶχε λόγον καλυπτόμενον ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστήριων συμβολαίων τού πλοίου. Τὸ πλοίον ἀνειλκύσθη καὶ ἐρυμουλκήθη εἰς ιαπωνικὸν λιμένα πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν ζημιῶν καὶ μεταφόρτωσιν τού φορτού.

Συμφωνῶς πρὸς τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια τού πλοίου, πλασματικὴ ἀπώλεια συνέτρεχεν ἐαν αἱ ζημίαι ὑπερέβαινον τὴν ἡσφαλισμένην δέσιαν αὐτοῦ, ἡτις ἐν προκειμένῳ ἀνήρχετο εἰς Λ.Α. 140.000. Ἡ ἐκτίμησις τού πλοιοκτήτου περὶ τού ποσού τῶν ζημιῶν ἀνήρχετο εἰς Λ.Α. 142.539. Κατόπιν τούτου, ὁ πλοιοκτήτης προσέβαλεν ἀξιωτῶν πλασματικῆς ὀλικῆς ἀπώλειας τού σκάφους καὶ προέβη εἰς δῆλωσιν ἐγκαταλείψεως αὐτοῦ εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς. Οἱ ἀσφαλισταὶ, ὅμως, εἶχον ἐκτίμησει τὰς ἐπισκευαῖς εἰς Λ.Α. 79.300 καὶ συνεπῶς ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀπέκρουσαν τὴν δῆλωσιν ἐγκαταλείψεως τού σκάφους, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐδῆλωσαν ὅτι ἀργούνται δτούτο ἀποτελεῖ πλασματικὴν ὀλικὴν ἀπώλειαν.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο οἱ ἀσφαλισταὶ τού πλοίου ἐπληροφόρησαν τὸν πλοιοκτήτην ὅτι θὰ ἡσσαὶ διατεθειμένοι γὰ ἀντιμετωπίσουν περίπτωσιν μερικῆς ζημιᾶς τού πλοίου ὑπὸ τὸν ὄρον ν' ἀποσύρῃ ὁ πλοιοκτήτης καὶ τὴν

λήθη ὑπ' αὐτοῦ πρὸς διάλυσιν ἀντὶ Λ.Α. 46.880.

Τὸ σαφές, ὅμως, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τού πλοίου κατέβαλον τὰ ὑπ' αὐτῶν καταβληθέντα ποσά ἐπὶ τῆς δέσει μερικῆς ζημιᾶς εἰς τὸ πλοίον καὶ οὐχὶ πλασματικῆς ἀπώλειας αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον μάλιστα ὁ πλοιοκτήτης εἶχε προηγουμένως ἀνακαλέσει τόσον τὴν περὶ ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς δῆλωσιν, ὅσον καὶ τὴν ἀξιωσίν του ἐκ τῆς πλασματικῆς ὀλικῆς ἀπώλειας τοῦ σκάφους.

Παρὰ ταῦτα, οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν ὅτι ἡ συμφωνία εἰς ἦν προήλθον οἱ ἀσφαλισταὶ τού πλοίου μετὰ τοῦ πλοιοκτήτου ἀπετέλει συμφωνίαν ἡ συμβιβασμὸν ἐπὶ δέσεως πλασματικῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου καὶ ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ἐπρεπε νὰ λειτουργήσῃ τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον αὐτῶν διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τοῦ ἐλπιζομένου κέρδους ἐκ τῆς ναυλώσεως. Τούτο δεδιώκεις ἡρημήσαν οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν ναυλωτῶν καὶ τὸ ζῆτημα ηχθῇ ἐνώπιον ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου ὅπερ ἔκρινεν, ὅτι ἐπὶ τῇ δέσει τῶν ἐγγράφων ἀποδεικνύεται ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ πλοίου εἶναι γενικὴν ἀδερφίαν ἐκ Λ.Α. 25.625. Ο πλοιοκτήτης διετήρησε τὴν κυριότητα ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον ἐπωρηθέντος κατατέλεισαν μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ πλοίου, ὅπερ ἀπετέλει «συμφωνημένη πλασματικὴ ἀπώλειαν».

## Έλληνικὴ Νομολογία

### ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΣ

( ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΣΦ. ΜΕΤΡΩΝ )  
ΑΡΙΘΜΟΣ 484/1974

Δικαστής: ὁ Πρόεδρος Πρωτοδικῶν κ. Π.  
Παπαδημητρόπουλος

Δικηγόροι: Δ. Ξενογιανακόπουλος, Ε.  
Σταυριανάκου, Γ. Κολύμβας.

● 'Αναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἐπὶ πλοίου.  
—Πέρας αὐτῆς διὸ μεταγραφῆς τῆς κατακυρωτικῆς περιλήψεως εἰς τὰ νηολόγια, ἀποβολῆς τοῦ ὄφειλέτου καὶ ἐγκαταστάσεως τοῦ τελευταίου ὑπερθεματιστοῦ.— 'Υστέρα ἀναστολὴ ἐκτέλεσεως τῆς κατακυρωτικῆς περιλήψεως δὲν είναι δυνατή, διότι συνιστά ἀνατροπὴν τῆς συμπληρωθείσης ἐκτέλεσεως, δι' ἥν δὲν ἔχει δικαιοδοσίαν τὸ Μονομελὲς Πρωτοδικεῖον.

1.— 'Ἐπειδὴ εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν ἐκτίθεται ὅτι τῇ ἐπιστεύεται τοῦ πρώτου τῶν καθ' ὃν καὶ εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ' ἀριθ. 568) 1973 ὥριστικῆς ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τούτου, κηρυχθείσης προσωρινῶν ἐκτελεστῆς, ἐξεπλειστηριάσθη κατὰ τὴν 10ην(2)1974 τὸ εἰς τὸν αἴτησιν ἀνήκον ἐπιβατηγὸν πλοῖο-

ον «Α», ἀναδειχθέντος ὑπερθεματιστοῦ τοῦ δευτέρου τῶν καθ' ὃν, ὅτι ὁ τελευταῖος ἐκονινοποίησεν εἰς τὸν αἴτησιν, τὴν 1)3)74, ἀντίγραφου ἔξι ἀπογράφου τῆς ὑπὸ τοῦ υπαλλήλου ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ συμφωνίαν Σ.Γ. ἐκδοθείσης ὑπ' ἀριθ. 3052)23.2.1974 περιλήψεως κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως μετ' ἐπιταγῆς πρὸς ἐκτέλεσιν αὐτῆς, ἢτοι παράδοσιν τοῦ πλειστηριασθέντος πλοίου εἰς αὐτὸν καὶ ὅτι τὰς δέσεις ἐπισπευδομένης κατ' αὐτοῦ ἐκτέλεσεως τῆς εἰρημένης περιλήψεως (ἀποτελούσης τίτλου ἐκτελεστὸν), ὁ αἵτησιν ἡσκησεν ἀνακοπὴν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτου περὶ ἀκυρώσεως τῆς ἐκτέλεσης τοῦ πλειστηριασμοῦ. Βάσει τούτων διώκεται ἡ ἀναστολὴ τῆς ὡς ἀνω ἐκτέλεσεως μέχρις ἀκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ἐκκρεμούσης ἀνακοπῆς. 'Η αἵτησις αὐτῆς εἶναι νόμιμος, ἐρειδομένη ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ 938 ἐν συνδιασμῷ πρὸς ἀριθμού 933 τοῦ Κ.Πολ. Δ., δι' ὃ καὶ ἐρευνητέας κατὰ τὴν προκληθέντος ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ. Βάσει τούτων διώκεται ἡ ἀναστολὴ τῆς ὡς ἀνω ἐκτέλεσεως μέχρις ἀκδόσεως ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ἐκκρεμούσης ἀνακοπῆς. 'Η αἵτησις αὐτῆς εἶναι νόμιμος, ἐρειδομένη ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ 938 ἐν συνδιασμῷ πρὸς ἀριθμού 933 τοῦ Κ.Πολ. Δ., δι' ὃ καὶ ἐρευνητέας κατὰ τὴν προκληθέντος ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ. Βάσει τούτων διώκεται ἡ ἀναστολὴ τῆς ὡς ἀνω ἐκτέλεσεως μέχρις ἀκδόσεως ἀποφάσεως, ἀφοῦ ἡ δέση εἶναι τοῦ πλειστηριασμοῦ ἐκτέλεσης ἐπεραστῶν ηδη διὰ τῆς συντάξεως τῆς περὶ τοῦ ἀνω πλειστηριασμοῦ ἐκθέσεως καὶ οὕτω δὲν ὑπάρχει πλέον περιθώριον ἀναστολῆς αὐτῆς.

2.— 'Ἐπειδὴ ὁ δεύτερος τῶν καθ' ὃν, κα-



**"CATALINA" LTD**  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ  
‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν  
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ  
ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

τὰ τὴν ἐπ' ἀκροστηρίῳ συζήτησιν, ισχυρίσθη ὅτι ἡ ἑκτέλεσις τῆς περὶ ἡς πρόκειται περιλήφεως τῆς περὶ κατακυρώσεως ἑκθέσεως εἶχε συντελεσθῇ διὰ τῆς ἔγκαταστάσεως αὐτοῦ εἰς τὸ περιελθόν αὐτῷ διὰ τοῦ πλειστηριασμοῦ πλοίον καὶ τῆς ἀποβολῆς ἐξ αὐτοῦ τοῦ αἰτοῦντος (ὁφειλέτου) διὰ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ. Ἡ βασιμότης τοῦ Ισχυρισμοῦ τούτου προκύπτει ἐκ τῆς ὑπὸ τοῦ δευτέρου τῶν καθ' ὃν νομίμως προσκομισθεῖσης ὑ' ἀριθ. 1929] 5.3.1974 ἑκθέσεως «ἀποβολῆς καὶ ἔγκαταστάσεως» τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ τῶν ἐν Πειραιεῖ Πρωτοδικῶν Φ.Κ. Οὕτω ἔλληξ τὸ στάδιον ἑκτέλεσεως (συνισταμένης εἰς μίαν καὶ μόνην πρᾶξιν) τῆς εἰρημένης καὶ καταχωρισθείσης πρότερον (τὴν 23.2.1974) εἰς τὸ οἰκείον νηολόγιον περιλήφεως (δλ. ἄρθρ. 992 παρ. 1, 1005 παρ. 2, 943, 944 τοῦ Κ.Πο.Δ.). Ἐντεύθεν ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις περὶ ἀναστολῆς τῆς ἑκτέλεσεως ταύτης εἶναι ἀνεύ ἀντικειμένου, μὴ ἔχοντος σημασίαν τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ἑκτέλεσις ἐγένετο μετὰ τὴν κατάθεσιν καὶ τὴν ἐπίδοσιν τῆς αἵτησεως ταύτης μη ἀναστελλούσης αὐτοκίαώς την ἑκτέλεσιν, δὲν εἶχεν ἐκδοθῆ σημείωμα (κατ' ἀφαρμογὴν τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 938 Κ.Πο.Δ.) ἐμποδίζον ταύτην μέχρις ἑκδόσεως τῆς παρούσης ἀποφάσεως. Κατὰ ταῦτα, ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις δέν νὰ ἀπορριφθῇ, μὴ ἔχοντος δικαιοδοσίαν τοῦ Δικαστηρίου ἐν τῇ παρούσῃ διδικιστίᾳ νὰ ἐπαναφέρῃ, ὡς αλτεῖται ὁ αἰτῶν διὰ τοῦ σημειώματός του τὰ πράγματα εἰς τὴν προτέραν κατάστασιν, τούτεστι νὰ ἀνταρέψῃ τὴν συντελεσθείσαν ἀναγκαστικὴν ἑκτέλεσιν, οὐδὲ νὰ διατάξῃ ὅλο το πρόσφορον μέτρον, ἐνδειγμένον κατὰ τὴν κρίσιν του, πρὸς προστασίαν τῶν δικαιωμάτων τοῦ αἰτοῦντος, δεδομένου ὅτι ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις δὲν ἔχει ὡς ἀντικειμένον τὴν διάταξιν ἀσφαλιστικῶν μέτρων ἐν τῇ ἐνοίᾳ τῶν ἄρθρων 682 ἐπ. Κ.Πο.Δ.

#### Παρατηρήσεις Ν.Χ.:

Μετὰ τὴν σχεδὸν ὀλοσχερῆ κατάργησιν τοῦ Δεκάτου Τίτλου τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου περὶ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως ἐπὶ πλοίον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 58 τοῦ Εἰσαγωγικοῦ Νόμου τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, ἡ προσδολὴ τῆς ἐπὶ πλοίον ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσης ὑπάγεται πλέον εἰς τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, μὲ διστικὴ διάταξιν ἐκκινήσεως τὴν τοῦ ἄρθρου

992 ΚΠΔ, ἡ ὥστε ὅριζει ὅτι αἱ περὶ κατασχέσεως ἀκίνητων διατάξεις ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ κατασχέσεως πλοίον.

Τὰ χρονικὰ ὥρια ἐντὸς τῶν ὥστων ὁ ὄφειλτης ἡ τρίτος ἔχων ἔννομον συμφέρον δύναται παραδεκτῶς νὰ προσθάλῃ τὰς πράξεις ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως, ὥριζονται ἐν ἄρθρῳ 934 ΚΠΔ, μὲ τελευταίαν τοιαύτην πρᾶξιν τὴν σύνταξιν ἑκθέσεως πλειστηριασμοῦ καὶ κατακυρώσεως.

Μὲ σχετικὸν θέμα ἀσχολεῖται ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου, ὅπερ ἐκλήθη ν' ἀναστέλλῃ τὴν ἑκτέλεσιν τῆς τελευταίας πράξεως τῆς ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως, ἡτοι τῆς ἑκθέσεως κατακυρώσεως. Τούτο, ἐκτὸς τῆς

ἀσκηθείσης ἀνακοπῆς (ἄρθρον 933 ΚΠΔ), προϋποθέτει ὅτι δὲν ἔχει ἑκτελεσθῇ ἡ τελευταία αὐτὴ πρᾶξις. Ἐν προκειμένῳ ὥστως ἡ ἑκτέλεσις προέκυπτε οὐ μόνον ἐκ τῆς εἰς τὰ νηολόγια ἔγγραφῆς αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς πραγματικῆς ἀποβολῆς τοῦ ὄφειλτον καὶ ἔγκαταστάσεως τοῦ τελευταίου ὑπερθεματιστοῦ εἰς τὸ ἑκπλειστηριασθὲν πλοίον.

Ἐντεύθεν παρέπεται, ὅτι ἑκτελεσθείσης οὕτω τῆς κατακυρώσικῆς περιλήφεως, ἐνδεχομένη ἀναστολὴ αὐτῆς θὰ συνίστα, ὡς ὥριζος δέχεται ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις ἀνατροπὴν τῆς συντελεσθείσης ἀναγκαστικῆς ἑκτέλεσεως, περὶ οὐ στερείται δικαιοδοσίας τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου.

## Αγγλικὴ Νομολογία

● **Ρύπανσις τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαϊσου.**— Διαζευκτικὴ διατύπωσις ἐν τῷ νόμῳ περὶ εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου ἡ τοῦ πλοιοκτήτου.— Καταδίκη ἀμφοτέρων διὰ παράβασιν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως καὶ τοῦ κυρώσαντος ταύτην νόμου.— Δὲν ἀποκλείεται ἐκ τῆς διαζευκτικῆς διατυπώσεως.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Κεντρικοῦ Ποινικοῦ Δικαστηρίου τοῦ Λονδίνου κατεδικάσθη πλοιοκτήτρια ἑταῖρια καὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου εἰς δαρεὺ πρόστιμον διὰ ρύπανσιν τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαϊσου. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἡ ήσκήθη ἔφεσις καὶ ἐπὶ τῆς ἐφέσεως ταύτης ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἐκρινεῖν ὡς ἔχει:

Κατὰ μῆνα Αὔγουστον 1970, τὸ περὶ οὐ ἐπρόκειτο πλοίον ὑπὸ ἀγγλικὴν σημασίαν κατὰ τὸ διάπλουν ἀπὸ Πόρτο "Άρθουρ εἰς Νέαν Υόρκην, ἀπέβαλεν εἰς τὴν θάλασσαν ποσότητα πετρελαϊσου ἀναμίκτου μὲ δῦωρ, εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Νέας Σκωτίας.

"Ἐν ἔτει 1955, ἡ 'Άγγλια προσεχώρησεν εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν πρὸς Πρόληψιν τῆς Ρυπάνεως τῆς θαλάσσης διὰ Πετρελαϊσου, ἡ ὥστε προβλέπει ὡρισμένας ζώνας εἰς τὰς ὥστες πρᾶξις ἀπαγορεύεται ἡ ἀπόρριψις πετρελαϊσου ἡ πετρελαιοειδούς μείγματος. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν ἡ ἀπόρριψις ἐγένετο ἐντὸς τοιαύτης ἀπηγορευμένης ζώνης. Μετὰ τὴν προσχώρησιν εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν ταύτην, ἐδημοσιεύθη ἐν 'Άγγλης περιπτώσεις εἰς τὰς ὥστες πλοίον τι εἶναι ἐγγεγραμμένον εἰς τὰς ἀγγλικὰ νηολόγια, χωρὶς ὁ πλοιοκτήτης νὰ εἶναι κάτοικος 'Άγγλιας, ὅπότε δὲν δύναται νὰ κατηγορηθῇ ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν Ποινικῶν Δικαστηρίων, δύναται, δημοσιεύσης οὐτε ὁ νόμος τοῦ 1955 ἐδημοιύρησαν σχετικῶς νέαν τινὰ δικαιοδοσίαν.

"Υπάρχουν περιπτώσεις εἰς τὰς ὥστες πλοίον τι εἶναι ἐγγεγραμμένον εἰς τὰς ἀγγλικὰ νηολόγια, χωρὶς ὁ πλοιοκτήτης νὰ εἶναι κάτοικος 'Άγγλιας, ὅπότε δὲν δύναται νὰ κατηγορηθῇ ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν Ποινικῶν Δικαστηρίων, δύναται, δημοσιεύσης οὐτε ὁ νόμος τοῦ 1955 ἐδημοιύρησαν σχετικῶς νέαν τινὰ δικαιοδοσίαν.

"Υπάρχουν περιπτώσεις εἰς τὰς ὥστες πλοίον τι εἶναι ἐγγεγραμμένον εἰς τὰς ἀγγλικὰ νηολόγια, χωρὶς ὁ πλοιοκτήτης νὰ εἶναι κάτοικος 'Άγγλιας, ὅπότε δὲν δύναται νὰ κατηγορηθῇ τὴν ποινικὴν κατηγορίαν. 'Εάν, δημοσιεύσης οὐτε ἡ διεθνής σύμβασις οὐτε ὁ νόμος τοῦ 1955 ἐδημοιύρησαν σχετικῶς νέαν τινὰ δικαιοδοσίαν.

"Η νομοθετικὴ ἔξουσία ὥρθως ἀντιμετωπίζει τὰς ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ὡς ἐν ἐκ τῶν πλεόν σοβαρῶν δεινῶν τῆς συγχρόνου ἐποχῆς καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου ἐκρινεῖν ὅτι καὶ ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ πλοιοκτήτης, δέννων νὰ εἶναι ὑπεύθυνοι, ἀνεξαρτήτως πάσης σκέψεως περὶ ὑπάρξεως δόλου. 'Άλλως, δέν δύναται τις νὰ ὑποθέσῃ διὰ τὸν πλοιοκτήτην θάλασσην τῆς θαλάσσης τοιαύτης ποινικῆς κατηγορίας κατὰ τὸν ἑτέρουν ἐάν συντρέχουν λόγοι δικαιολογούντες τὴν ἀσκησιν τῆς κατὰ τὸν ἑτέρουν ποινικῆς ἀγωγῆς.

"Η νομοθετικὴ ἔξουσία ὥρθως ἀντιμετωπίζει τὰς ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ὡς ἐν ἐκ τῶν πλεόν σοβαρῶν δεινῶν τῆς συγχρόνου ἐποχῆς καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου ἐκρινεῖται ὅτι καὶ ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ πλοιοκτήτης, δέν δύναται τις νὰ ὑποθέσῃ διὰ τὸν πλοιοκτήτην θάλασσην τῆς θαλάσσης τοιαύτης ποινικῆς κατηγορίας κατὰ τὸν ἑτέρουν ἐάν συντρέχουν λόγοι δικαιολογούντες τὴν ἀσκησιν τῆς κατηγορίας τοιαύτης ποινικῆς ἀγωγῆς.

"Η νομοθετικὴ ἔξουσία ὥρθως ἀντιμετωπίζει τὰς ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ὡς ἐν ἐκ τῶν πλεόν σοβαρῶν δεινῶν τῆς συγχρόνου ἐποχῆς καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου ἐκρινεῖται ὅτι καὶ ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ πλοιοκτήτης, δέν δύναται τις νὰ ὑποθέσῃ διὰ τὸν πλοιοκτήτην θάλασσην τῆς θαλάσσης τοιαύτης ποινικῆς κατηγορίας κατὰ τὸν ἑτέρουν ἐάν συντρέχουν λόγοι δικαιολογούντες τὴν ἀσκησιν τῆς κατηγορίας τοιαύτης ποινικῆς ἀγωγῆς.

"Η νομοθετικὴ ἔξουσία ὥρθως ἀντιμετωπίζει τὰς ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ὡς ἐν ἐκ τῶν πλεόν σοβαρῶν δεινῶν τῆς συγχρόνου ἐποχῆς καὶ διὰ τὸν λόγον τούτου ἐκρινεῖται ὅτι καὶ ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ πλοιοκτήτης, δέν δύναται τις νὰ ὑποθέσῃ διὰ τὸν πλοιοκτήτην θάλασσην τῆς θαλάσσης τοιαύτης ποινικῆς κατηγορίας κατὰ τὸν ἑτέρουν ἐάν συντρέχουν λόγοι δικαιολογούντες τὴν ἀσκησιν τῆς κατηγορίας τοιαύτης ποινικῆς ἀγωγῆς.

## ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:  
Ν. Κ. ΤΟΜΑΖΟΣ  
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

**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

ΤΕΛΕΞ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

# You can call on London's financial expertise in Akti Miaouli as well as St. Mary Axe

London is still the centre of the financial world. And in the heart of that world is Williams & Glyn's Bank, at St. Mary Axe.

But Williams & Glyn's now have a representative office in Piraeus, run by Ted McMahon, at the corner of Akti Miaouli and Filellinon.

So, whichever centre you operate from, a call will connect you with the British bank that has been closely associated with Greek shipping for over 50 years.

What's more, you'll be dealing with the bank that has the strongest traditional ties with Greek shipping, and a new standard of service to offer.

Which means you'll be getting the best of both worlds. The old and the new.

## WILLIAMS & GLYN'S (GREECE) CO. LTD.

61 Akti Miaouli and 1 Filellinon, Piraeus  
Tel: 451 6428, 451 8314 and 451 6767. Telex: 212055

## WILLIAMS & GLYN'S BANK LTD.

22 St. Mary Axe, London EC3A 8DD  
Tel: 01-283 5401. Telex: 885227

# 'Η Ναυτική Έργασία

**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ**

**ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ**

## ΠΕΡΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

### ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΚΑΙ Η ΕΠ' ΑΥΤΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΟΣ ΘΕΣΙΣ

'Εξ αφορμής δημοσιεύσης άποφάσεως του Εφετείου 'Αθηνών, πλέον, σχετικής με την έφαρμογή των Ελληνικών Συλλογικών Συμβάσεων 'Έργασίας καὶ ἐπὶ τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίον, ἐπανερχόμεθα καὶ αὐτίς ἐπὶ τοῦ ἐπομάχου τούτου θέματος.

Οὕτω, διὰ τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως ληφθείσης κατὰ πλειοψήφιον τῶν μελῶν τοῦ Δικαστηρίου ἐκρίθη ὅτι οἱ ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ οἱ ὑπηρετούντες ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῶν σημαίαν, δὲν ὑπάγονται εἰς τὰς Ελληνικὰς Συλλογικὰς Συμβάσεις Ναυτικῆς 'Έργασίας, ἐκτὸς ἀντιθέτου συμφωνίας, περιλαμβανομένης εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως. 'Ἐν προκειμένῳ, ἀντίθετος ὑπῆρξεν ἡ ἀποφίση τῆς μειοψηφίας τοῦ Δικαστηρίου δι' ἡς ὑπεστηρίχθη ὅτι αἱ ἐν λόγῳ Συλλογικαὶ Συμβάσεις ἔχουν ἐφαρμογήν καὶ ἐπὶ τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Συγκεκριμένως, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ἐπὶ διαφορᾶς ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ, ναυτολογηθέντος μὲ συμπεφωνημένον μισθὸν κατώτερον τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς οἰκείας Συλλογικῆς Συμβάσεως, ἐνῷ, συγχρόνως, εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ὑπῆρχε συμβατικὴ ὑπαγωγὴ εἰς τούτην μόνον ὡς πρὸς τὰ ἐπιδόματα.

Εἰδικότεροι δὲ ἀλλοδαποὶ ναυτικοί, ναυτολογηθεῖς ὡς λιπαντής εἶχε συμφωνήσει διὰ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως μισθὸν ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 55 μηνιαίων, τῆς οἰκείας Συλλογικῆς Συμβάσεως ἔχουσης πρόβλεψιν διὰ μεγαλύτερον μισθὸν καὶ προσέτι δι' ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὰ ἐπιδόματα εἰς τὴν αὐτὴν ἀτομικὴν σύμβασιν εἶχε περιληφθῆ φράσις ἔχουσα ὡς ἔξης : 'περιλαμβανομένων τῶν ἐπιδομάτων 10% δεξαμενοπλοίων καὶ 11% Κυριακῶν ὡς καθορίζονται εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Σύμβασιν 'Έργασίας.

Κατὰ ταῦτα, τὸ δικαστήριον ἀπέδεκθη τελικῶς ὅτι ὡς πρὸς τὸν μισθὸν δὲν ἔχει ἐφαρμογήν ἡ Ελληνικὴ Συλλογικὴ Σύμβασις καὶ συνεπῶς ὁ ἀλλοδαπὸς ναυτικὸς δικαιούται τοῦ συμφωνηθέντος μισθοῦ τῶν 55 λιρῶν 'Αγγλίας, ὡς πρὸς τὰ ἐπιδόματα δικαιούται τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, διότι οὕτω συνεφωνήθη διὰ τητοῦ ὅρου τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως.

Ἐγκυροὶ νομικοὶ κύκλοι σχολιάζοντες τὴν ὄντωτέρω ἀπόφασιν τοῦ Εφετείου 'Αθηνῶν κατόπιν καὶ τοῦ ἔγερθεντος θέματος ἔξ αφορμῆς τῆς προσφάτου γνωμοδοτήσεως τῆς Ολομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους δι' ἡς ὑπεστηρίχθη ἀντίθετος πρὸς τὴν ἐν λόγῳ ἀπόφασιν ἀποφίσης, ἀποδέχονται καὶ οὗτοι τὴν ισχὺν τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐπὶ τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, εἰς περίπτωσιν μὴ συμβατικὴ ὑπαγωγὴ τῆς ναυτολογήσεως τῶν εἰς τὴν Ελληνικὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν παραλληλιζόμενοι μὲ τὴν γνωμόδοτησι τοῦ Ν.Σ.Κ.

Οἱ αὐτοὶ κύκλοι τὴν τοιούτην θέσιν των στηρίζουν ἐπὶ διάταξεως τοῦ ἄρθρου 83 τοῦ ΚΙΝΔ κατ' οὐδὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν περὶ πληρώματος διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ, ἀλλὰ ἐπεκτείνεται εἰς ὅλοκληρον τὴν Ελληνικὴν Ναυτεργαστικὴν Νομοθεσίαν, τῆς ὥστος μέρος ἀποτελούν καὶ αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις Ναυτικῆς 'Έργασίας.

Περαιτέρω τονίζεται ὅτι, ἡ ἐρμηνεία αὕτη συμφωνεῖ πρὸς τὴν λογικήν, πλήρως δὲ ἐναρμονίζεται καὶ πρὸς τὸ αἰσθῆμα τοῦ Δικαίου, ἐνῷ δὲν προσκρούει εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Α.Ν. 3276)1944 καθ' ἥν αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις δεσμεύουν ἀπαντας ἐν γένει τοὺς "Ελληνας πλοιοκτήτας καὶ ἐργάτας θαλάσσης, πληρώματα πλοίων ἀνικόντων εἰς τὴν κατηγορίαν ἥτις προεβλέθη ὑπὸ τῶν Σ.Σ., πρὸς δὲ ὑπὸ διώρισμένας προϋποθέσεις καὶ τρίτους, μέλη μὴ συμβληθεισῶν ὀργανώσεων ἢ ἄλλα πρόσωπα.

'Εξ ἄλλου, προστίθεται ὅτι, ἐφ' ὅσον αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις ἀποτελούν κανόνας Δικαίου καὶ ἐν προκειμένῳ τοῦ Ναυτεργατικοῦ Δικαίου, ὃ δὲ ΚΙΝΔ καθιερώει ὡς διέπον τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ, τὸ Δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, δὲν ὑπάρχει ἀπαγόρευσις ἐφαρμογῆς τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐπὶ τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Προσέτι, τὸ ἀντίθετον θὰ ἀπετέλει ἔξαίρεσιν

ἐκ τοῦ βασικοῦ γενικοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος περὶ ἔξομοιώσεως τῶν ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν.

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ -

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑΝ ΤΗΣ ΒΑΡΕΙΑΣ  
ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ  
ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΔΕΝ ΕΜΠΙΠΤΕΙ  
Η ΚΛΟΥΣΤΕΡΗΣ ΣΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ  
ΕΙΣΦΟΡΩΝ

'Η καθυστέρησις καταβολῆς τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἐνὸς μηνὸς εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, δὲν ἀποτελεῖ βαρεῖαν παράδασιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ σύτε καὶ λόγον διὰ τὴν ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 74 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Εἰς τὴν ἀνωτέρω κρίσιν ἥχθη τὸ 'Εφετεῖον 'Αθηνῶν, καθ' ὅσον, ως τεκμαίρεται ὑπὸ τῶν διστάξεων τῶν ἄρθρων 29 ἔως 40 καὶ 43 παράγραφος 1 τοῦ νόμου 3170)55 περὶ NAT, ὁ ναυτικὸς δὲν στερεῖται τῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τοῦ NAT παροχῶν, λόγω καθυστέρησεως καταβολῆς τῶν ἀσφαλιστικῶν πρὸς αὐτὸν εἰσφορῶν. 'Η σχετικὴ ἀπόφασις ἀφορᾷ εἰς περίπτωσιν καθ' ἡ ναυτικὸς κατήγγειλεν εἰς λιμένα τῆς Εὐρώπης τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ὅτι ὁ πλοίαρχος ὑπέπεσεν εἰς βαρεῖαν παράδασιν τῶν ἐξ αὐτῆς ὑποχρεώσεών του καθυστέρων τὴν εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, καταβολὴν τῶν εἰσφορῶν ἀσφαλίσεως αὐτοῦ.

Οὕτω, εἰς τὴν ἀπόφασιν ἀναφέρεται ὅτι μόνον πρόφασιν πρὸς ἐπιδίωξιν τῆς διακοπῆς τῆς παροχῆς τῆς συμφωνηθείσης ἐργασίας του ἀπετέλεσεν ἡ τοιαύτη αἰτιασίς τοῦ ναυτικοῦ, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν ὅτι οὐδέποτε διεμπαρτυρήθη διὰ τὴν τοιαύτην καθυστέρησιν οὗτος πρὸ τῆς ἡμέρας τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως, σύτε ἔξητης τὴν καταβολὴν τῶν καθυστερούμενων εἰσφορῶν.

'Εξ ἄλλου, σύτε κατήγγειλε τὴν σύμβασιν ἀσφαλίσεως τὸ NAT, ἀλλ' οὔτε ἀπετέλεσεν ἡ τοιαύτη καθυστέρησις λόγον στερήσεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ μέλλον τῶν ὑπὸ τοῦ NAT προβλεπομένων παροχῶν οἰσασδήποτε φύσεως, διότι αἱ κείμεναι περὶ NAT διστάξεις δὲν προβλέπουν τοιούτον τι.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἡ ἐν λόγῳ καθυστέρησις ὡς ἀποτελούσα διαρέσην ἐκ μέρους τοῦ πλοίαρχου

παράδασιν τῶν ἔναντι τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ καθηκόντων του, ἐν τῇ ἔννοιᾳ ὅτι αὐτὴ δικαιολογεῖ τὴν ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 74 τοῦ ΚΙΝΔ.

### ΜΙΣΘΟΣ

ΜΙΣΘΟΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΗ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΟΣ  
ΠΡΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΔΟΥ ΜΗΝΟΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν ὁ ἀπολύμενος 'ἄμοιβαί συναινέσει' ναυτικός, πρὸ τῆς παρόδου μηνὸς ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως του, δικαιούται, συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ τοῦ μισθοῦ καὶ τῆς τροφῆς ὁλοκλήρου τοῦ μηνός.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀπόδοσιν τῆς ἐπιστραφείσης ὑπὸ τοῦ ἀπολύμενος εἰς τὸν πλοίαρχον προκαταβολῆς.

Συγκεκριμένων, ὁ ἐγείρας τὴν ἀγωγὴν ναυτικὸς προσληφθεῖς διὰ συμβάσεως ἀρρίστου χρόνου ἐπὶ πλοίου τῆς ἐναχθείσης ἐταιρίας εἰργάσθη ἐπὶ χρόνον ὀλιγώτερον τοῦ μηνός, λυθείσης μετὰ ταῦτα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀμοιβαία συναινέσει.

'Επομένως, οὕτως εἶχεν ἀξίωσιν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ καὶ τῆς τροφῆς ὁλοκλήρου τοῦ μηνός, κατ' ὅρθην ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῆς διστάξεως τοῦ ἄρθρου 60 τοῦ ΚΙΝΔ.

Οὕτω, ὁ πλοίαρχος ἀδικαιολογήτας ὑπέχρεωσε αὐτὸν νὰ τοῦ καταβάλῃ τὰ πέραν τῶν 13 ἡμερῶν κατὰ τὰς ὁποίας εἰργάσθη χρήματα, τὰ ληφθέντα ἐπὶ τῆς προκαταβολῆς τοῦ μισθοῦ κατὰ τὴν ναυτολογήσιν.

Περαιτέρω εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τονίζεται ὅτι, ἐκ τῆς τοιαύτης ἐνεργείας τοῦ πλοιαρχοῦ, ἐγεννήθη ἀξίωσις τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας περὶ ἀπόδοσεως τῆς ὡς ἄνω παροχῆς λόγω ἀδικαιολογήτου πλούτισμοῦ.

### ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΥ  
ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ.  
ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ

'Η ἄρνησις ἐκτελέσεως ὑπὸ ναυτικοῦ ἐργασίας, ἔστοι καὶ λόγω καθυστέρησεως ἐκ τεχνικῶν δυσχερειῶν τῆς πληρωμῆς τοῦ μισθοῦ τοῦ πληρώματος καὶ ἡ ὑποκίνησης πρὸς ἄλλα μέλη τοῦ πληρώματος δι' ὅμοίσαν ἄρνησιν, συνιστούν πειθαρχικὰ παραπτώματα.

'Αποδειχθέντων τῶν παραπτωμάτων αὐ-

τῶν ἐξ ἀποσπασμάτων τῶν ἡμερολογίων μηχανῆς καὶ γεφύρας, θεωρημένων ὑπὸ τῆς Προξενικῆς 'Αρχῆς, ὁ οὕτω ἀπολυθεῖς ναυτικός δὲν ἐδικαιώθη ἀποζημιώσεως.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούν κρίσιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἐπὶ περιπτώσεως καθ' ἦν ναυτικός ὑπηρετῶν ὡς θεματιστής ἐπὶ φορητοῦ πλοίου ἄνω τῶν 4.500 τόνων d.w. ὅχι μόνον ἡρήθη ἐπανειλημμένως νὰ ἐκτελέσῃ ἀντεθείσαν εἰς αὐτὸν ἐργασίαν ὑπὸ τοῦ πρότου μηχανικοῦ, ἀλλὰ παρότρυνεν καὶ ἀλλούς νὰ μὴ ἐργάζωνται.

Τὰ παραπτώματα ἀπεδειχθέσαν ἐκ τῶν ἀποσπασμάτων τῶν ἡμερολογίων μηχανῆς καὶ γεφύρας εἰς τὰ ὅποια ἀνεγράφησαν καθ' ὃν χρόνον ἀκριβῶς ἔλαβον χώραν καὶ ἐθεωρήθησαν μεταγενεστέρως ὑπὸ 'Ελληνικοῦ Προξενείου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ ναυτικὸς ἀπελύθη στερηθεὶς τῆς ἀποζημιώσεως συμφώνων πρὸς τὰ ἄρθρα 72 καὶ 75 παρ. 2 τοῦ ΚΙΝΔ ἐκ τῶν ὀποίων σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὁ ναυτικὸς οὐδὲν μιαδιάς δικαιούται ἀποζημιώσεως διὰ τὴν καταγγελίαν τῆς ναυτικῆς συμβάσεως ἐργασίας, ἐὰν η καταγγελία δικαιολογήται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ.

### ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΥ  
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ  
ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας, ή παραγραφὴ ἀξιώσεων κατὰ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, πρὸς ἀναγνώρισιν ὑπὸ αὐτοῦ καταβαλλομένης παροχῆς, συντάξεως ἡ ἐφ' ἀπαξ ἀποζημιώσεως, λαμβάνει χώραν, μετὸ πάροδον πενταετίας ἀπὸ τῆς γενέσεως των, δηλαδὴ ἀφ' ἡ στιγμῆς συντρέχουν αἱ κατὰ νόμον προϋποθέσεις εἰς ἑκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν.

Δι' ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὸ συνταξιοδοτικὸν δικαίωμα τῶν ἐμμέσων ἡσφαλισμένων τοῦ NAT, ητοι τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 34 τοῦ Νόμου 3170)55, προσώπων τῆς οἰκογενείας τοῦ θανάτους ἡσφαλισμένου ἡ συνταξιούχου, γεννᾶται ἀπὸ τοῦ θανάτου καὶ διὰ τοῦ θανάτου, τοῦ ἀμέσως ἡσφαλισμένου ναυτικοῦ, ἐκ τοῦ ὀποίου ἔλκουν τὰ δικαιώματά των καὶ παραγράφεται μετὰ πάροδον πενταετίας ἀπὸ τοῦ θανάτου του. Κατὰ ταῦτα, σύνταξις λόγω θανάτου χορηγεῖται ἐφ' ὅσον ὁ θανὼν κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου του, ἐδίκαιουτο συντάξεως ἡ εἶχε συμπληρώσει ναυτικὴν ὑπηρεσίαν 180 μηνῶν τούλαχιστον.

# mini line

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ)  
ΕΚ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ — ΓΕΝΟΥΗΣ — ΛΙΒΟΡΝΟΥ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ  
διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ

καὶ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ — ΜΑΣΣΑΛΙΑ — ΓΕΝΟΒΑΝ — ΛΙΒΟΡΝΟ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ

διὰ πλοίων 'Ελληνικῆς σημαίας, κατασκευῆς 1970,

M/V MINI LEAD — M/V MINI LAMP — M/V MINI LAUD — M/V MINI LINK — M/V MINI LASS

3.000 τόνων d.w., διαθέτοντα γερανούς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 30 τόνων ὡς καὶ φυκτικοὺς χώρους.

'Ωσταύτως διαθέτομεν εἰς τοὺς κ.κ. εἰσαγωγῆς CONTAINERS τῶν 20 ποδῶν ὑπὸ λίαν εύνοϊκοὺς όρους.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ : ἀπὸ BENETIAN — ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ — ΡΙΓΙΕΚΑΝ  
διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ καὶ τάναπαλιν

Γενικοὶ Πράκτορες Μεσογείου: ΓΕΩΡΓΙΟ Σ. Α. ΚΑΛΛΙΤΣΗΣ ΔΙΑΔΟΧΟΙ Α.Ε.

'Ιακώδου Δραγατόστη 8, Δημοτικόν Θέατρον - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

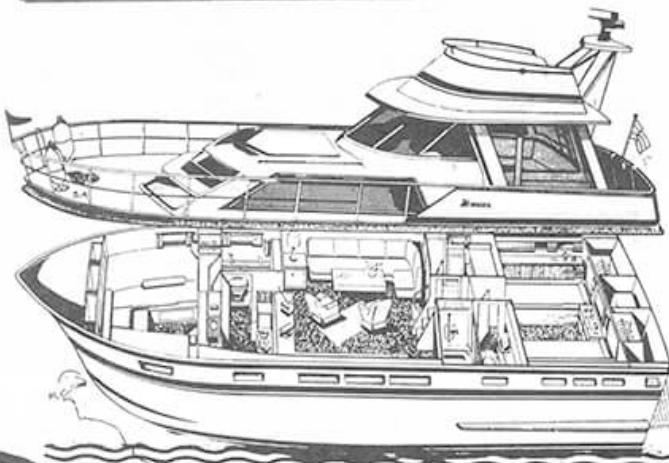
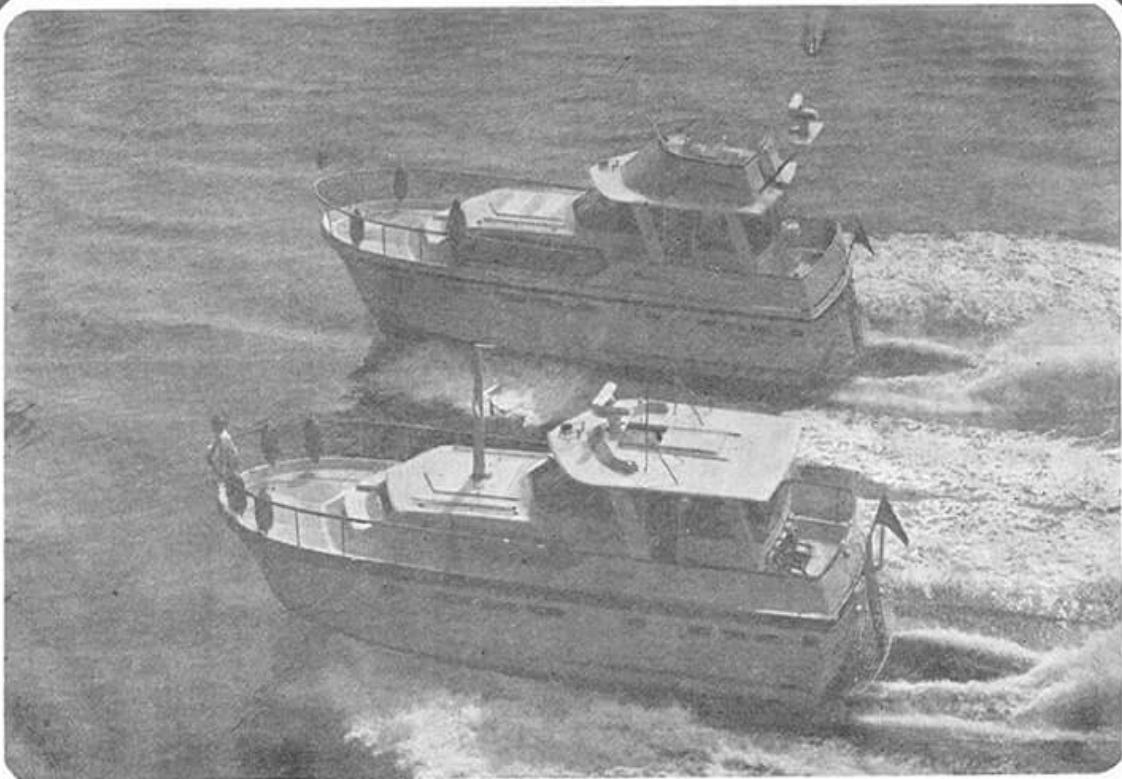
Τηλέφωνα: 476.424, 478.576, 477.767, 421.107, 421.313. ΤΕΛΕΞ 21.2442, 21.2652

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: MINI CARRIERS HELLAS LTD — MONROVIA (BRANCH OFFICE)

Μέγαρον Ναυτιλίας, 'Ακτή Μισούλη καὶ Σκουζέ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφ.: 4523.612 - 13 - 14 - 15 - 16, 4523.534 Τηλεγρ. Διεύθυνσις: MEDMINI

Τέλεξ: 212.257 CHSE GR — 212.606 SHPC GR



- Μήκος 13,50 μ.
- Πλάτος 4,55 μ.
- Μηχαναλ DIESEL 2X275 BHP VOLVO PENTA
- Γεννήτρια DIESEL (ONAN) 6,5 KW
- Μεγιστική ταχύτης 23 κόμβω/ώρα
- Δυανυσμένη άποστοσίς δινευ όνεφδισμένου 500 μλλιά
- Δύο όνεξόρητα σαλόνια
- Ένδιαιτησίς 6-8 έπιβατών εις τρεις όνεξαρτήτους καμπίνας
- Δύο όνεξόρητα WC
- Δύο όνεξόρητα SHOWER



## ancora 44...

**'Επί τέλους...!** ένα σκάφος ειδικώς σχεδιασμένο και μελετημένο σε κάθε του λεπτομέρεια διά νά άντιμετωπίση μὲ άριστα άποτελέσματα τάς ειδικάς καιρικάς συνθήκας τῶν Έλληνικῶν θαλασσῶν και γενικῶς τῆς Μεσογείου.

"Ένας έξαιρετος συνδυασμός σκάφους άσφαλοῦς, πολυτελοῦς και ταχυπλόου,  
κατασκευασμένου έξ όλοκλήρου στήν Γερμανία  
ἀπό FIBRE GLASS

Ρωτήστε τήν τιμή του και θὰ έκπλαγήτε

Διδο οιδαρούς άγοραστάς άναλαμβάνομεν δινευ ούδεμιάς ύποχρεώσεως, έκ μέρους τῶν άγοραστῶν, δλο τὰ έξοδα μεταβάσεως εις τὰ ἐν Γερμανία Ναυπηγεῖα και δοκιμήν τοῦ σκάφους εις τήν Βαλτικήν.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ TECHNOMAR Ε.Π.Ε.  
ΤΟΜΠΑΖΗ 12 - ΤΗΛ.: 45.10.813 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - TELEX 212467 (SOUTOS GROUP OF COMPANIES)



"Απαντά τά ναυπηγεία εύρισκονται ύπό την φάσιν έκσυγχρονισμού και ή ναυπηγική αύτών ικανότης θέλει αύξηση. Κατά τάς τελευταίας δύο δεκαετίας ή γιουγκοσλαυϊκή αύτη διομηχανία σημαντικής ανάπτυξιν, έπιτυχουσα νά καταλάβη τή 11ην έως την 12ην θέσιν έπι της διεθνούς κλίμακος, τούτο δε συγχειν ως συνέπεια την αύξησην παραγωγής βοηθητικών και έτερων έφοδιών υπάρχων τούτων τών ναυπηγείων η υπό έξιδικευμένων έργοστασίσιν.

Η αφόρωσα τάς έρευνας και άναπτυξιν δραστηριότητος κατευθύνεται ύπό τον κεντρικού τμήματος τής 'Οργανώσεως τών Ναυπηγείων, ητις συντονίζει τά προγράμματα και τάς πρωτοβουλίας τών ναυπηγείων, ένω σημαντικόν έργον και εις τάς δεξαμενάς δοκιμών αναλαμβάνεται υπό τον 'Ινστιτούτο Μπροντάρσι.

Ο γιουγκοσλαυϊκός έμπορικος στόλος κατά τό τέλος του 1972 άπετελείτο έκ 280 σκαφών, συνολικής ολικής χωρητικότητος 2.295.922 τόνων d.w. Κατά τήν διάρκειαν τού έτους ηύξινη μόνον κατά 1%. Ειδικότερον προστέθησαν 6 σκάφη νεοναυπηγητά και άπεκτηθησαν 10 σκάφη έξι άγοράς, ένω 10 σκάφη έπωληθησαν ή διετέθησαν πρός διάλυσιν. Η έπιβράδυνσις είναι προφανής και άπό τή πλευράς μέσης ήλικιας του στόλου, ητις, ένω το 1968 ήτο 8 έτη, το 1972 ήτο 8,7 έτη. Η σύνθεσης τού στόλου έμφανιζεται μειονεκτική: Σκάφη ξηρού φορτίου 58%, σκάφη χύδην φορτίου 22%, δεξαμενόπλοια 15%. Δέν ψύστανται υπερδεξαμενόπλοια και ή μεταφορική ικανότης τών σκαφών χύδην φορτίου δέν φαίνεται οικονομική.

Ηδη εύρισκονται ύπό ναυπηγησιν διά τήν γιουγκοσλαυϊκήν σημαίαν 16 σκάφη, συνολικής ολικής χωρητικότητος 351.000 τόνων. Έκ τών σκαφών, δμως, αύτών ούδεν ναυπηγείται εις γιουγκοσλαυϊκά ναυπηγεία. Τά σκάφη αύτά ναυπηγούνται εις 'Ισπανίαν, Ιταλίαν, Γερμανικήν Δημοκρατίαν και Ιαπωνίαν.

Κατεστρώθησαν σχέδια διά τήν αύξησην τού στόλου και υπολογίζεται οτι ή έθνική Ναυτιλία θά είναι εις θέσιν νά δεχθή νέα χωρητικότητα έκ μέρους τών έθνικών ναυπηγείων μέ προφανές πλεονέκτημα διά τήν οικονομίαν τής χώρας.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Ο Αμερικανικός Νηογνώμων ένεταξε κατά τό 1973 εις τή δύναμιν τών παρ' αύτῷ πλειονημένων σκαφών 1.531 νεότευκτα πλοία 12.942.000 τόν. d.w. Αύξησης 8% έναντι τού 1973. Τούτο άνεκοινώθη ά-

πό τόν πρόεδρον τού Νηογνώμονος κ. Ρόμπερ Γιούγκ κατά τήν Γενικήν Συνέλευσιν, τήν συνελθουσαν εις Νέαν Υόρκην τήν 19ην Μαρτίου.

Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1973 ήσαν ταξινομημένα εις τόν Νηογνώμονα 10.221 σκάφη, 119.580.000 τόν. d.w. Και έτελουν υπό ταξινόμησιν 2.961 σκάφη, μέλλοντα νά ναυπηγηθούν εις 38 χώρας, τόν. d.w. 54.278.000. Αύξησης εις σκάφη 21,8% και εις τονάς 32,3%.

'Εκ τών υπό ναυπηγησιν καθ' δύον τόν Κόσμον τάνκερς 254 τόν. d.w., 42.247.000, θε ταξινομηθούν παρά τών 'Αμερικανικώ Νηογνώμονι. Είκοσι επίσης υγραεριοφόρα.

## ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ :

Εις άνακατατάξεις υπόκειται τό ναυτιλιακών πρόγραμμα τών 'Ηνωμένων Πολιτειών. Μολονότι τέσσαρα μόλις έτη έχουν παρέλθει άπό τής έφαρμογής τού προγράμματος Νίξον — τό όποιον άπεβλεπεν εις τήν διέπιστησης άναδιωσιν τού άμερικανικού έμπορικου στόλου και τήν έξιδον τών άμερικανικών ναυπηγείων έκ τής χειμερίας νάρκης — ή κατάστασις δέν είναι τόσον ίκανοποιητική δύον σανεμένετο.

Εις πρόσφατον 'εκλειστήν διάσκεψιν, εις τήν όποιαν έλασθον μέρος έκπρόσωποι τής Ναυτικής Διοικήσεως, τών πλοιοκτητών και τών ναυτεργατών, υπεβλήθησαν αι πρώται προτάσεις περί άλλαγής τής ναυτιλιακής πολιτικής.

Έξ δσων έγένοντο γνωστά, οι μεγαλύτεροι έφοπλιστικοί οίκοι ήσαν υπέρ τής ίδεας διατηρήσεως τού προγράμματος τού 1970 έπι τίνα έτη, ή τούλαχιστον υπέρ τής βαθμιαίας άλλαγής του. "Άλλοι ύπεστήριξαν τήν άμεσον μεταβολήν ναυτιλιακής πολιτικής τής κυβερνήσεως, τονίζοντες διη, ή μεγαλύτερα συμμετοχή τών άμερικανικών σκαφών εις τάς έθνικά των μεταφοράς είναι σημαντικότερα τών ναυπηγηκών έπιχορηγήσεων.

Άπό φορολογικής άπόψεως, προετάθη ή κατά 10% άπαλλαγή τών έπεινόσεων — πλέον τού υπάρχοντος 7% — εις ναυπηγικάς έγκαταστάσεις. 'Επίσης, έδόθη φορολογική πίστωσης έκ 5% εις τού προμηθευτάς.

Διά νά προσελκυθή εις τήν άμερικανικήν σημαίαν τό υπό ένας σημάδις άμερικανικών τονών, προετάθη ή φορολογική άπαλλαγή ώρισμένων έσδων τών ναυτιλιακών έταιριων.

Παρόμοιαι μεταβολίαι συνεστήθησαν διά τάς έπιχορηγήσεις τών ναυπηγήσεων, τά τοκοχρεωλύσια και τάς υποθήκας τών νεοτεύκτων.

Προετάθη, έπίσης, ή δημιουργία Διεθνών Ναυτιλιακών 'Οργανισμών Πωλήσεων, οι ά-

ποιοι θά έπετρεπον εις τούς 'Αμερικανούς έφοπλιστάς νά απολαμβάνουν τών πλεονεκτημάτων τών σημαίων ένυκλίας, μέ σκάφη ναυπηγηθέντα εις 'Ηνωμένας Πολιτείας και φέροντα τήν άστερόεσσαν.

Τέλος, έγένετο ή πρότασις, δηως έπιτραπή εις τούς διαχειριστάς μπάλκ κάρριερς και δεξαμενοπλοίων υπό ένας σημαίας νά διατηρήσουν τάς ένας σημαίας, άπολαμβανοντες ταυτοχρόνως τά άφελή τού προγράμματος έπιχορηγήσεων. Αύτη είναι μία άλλαγή, ητις άπο μακρού προεβάλλετο υπό τών ένδιαφερομένων έφοπλιστών.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΕΡΓΙΑΝ

'Αναπόφευκτος φαίνεται πλέον ή άπεργία τών 'Ιαπώνων ναυτικών. Αι ήμεραι παρέχονται χωρίς νά έπιτευχθή μία φιλική διεύθετησης τών άπαιτήσεων τών ναυτεργατών δι' αύξησεις εύρειας κλίμακος.

Τήν ήμεραν λήξεως τής προηγουμένης συλλογικής συμβάσεως (31 Μαρτίου), ή 'Ενωσης 'Ιαπώνων Ναυτικών άπέρριψε προσφοράν τών έφοπλιστών δι' αύξησην τού μισθολογίου κατά 26.000 γιεν (40 λίρες 'Αγγλιας).

Η 'Ενωσης άπαιτει αύξησην έκ 50.744 γιεν κατά μέσον δρον, ήτο 42% έπι τής ληξάσης συλλογικής συμβάσεως, άφορώσης εις ναυτικούς υπηρετούντας έπι ποντοπόρων πλοίων.

Επιτροπή τών μελών τής 'Ενωσεως Ναυτεργατών συνεσέκθη διά νά καθορίση τήν ήμερομηνίαν ένάρξεως τής άπεργίας και τήν άκολουθητέαν τακτικήν.

Οι ιαπωνικοί έφοπλιστικοί κύκλοι και αι ναυτιλιακοί έταιρισι λαμβάνουν προληπτικά μέτρα, ναυλώνοντες δον τό δυνατόν περιστάσεις ένα σκάφη, διά νά άντιμετωπίσουν τήν άπεργίαν.

Οι έμποροι έπισπεύδουν τάς φορτώσεις των διά νά άποφύγουν καθυστερήσεις έκ τής άπεργίας.

Βάσει προσφάτων στοιχείων, αι μεγάλαι ιαπωνικοί έταιρισι τακτικών γραμμών έναλλωσαν ήδη περί τά 60 ένα σκάφη.

## ΙΤΑΛΙΑ

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Η έπελθοντα συμφωνία διά τήν άνανέωσιν τής συλλογικής συμβάσεως (άπο 113)74 μέχρι 31/12/1975, παρέχει ώρισμένας νέας αύξησεις εις τάς άποδοχάς τών ναυτικών, αίτινες κατά μέσον δρον ύπολογίζονται εις 65.000 λιρετών μηνιστίων κατ' άτομον.

## N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB

CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

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

Κατά τήν συμφωνίαν αυτήν, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ δεκάτου τρίτου μισθοῦ θὰ περιλαμβάνονται καὶ αἱ ἡμέραι ἀναπαύσεως ἐν τῇ ἔνορᾷ ἡ ἀναμονῆς ναυτολογῆσεως. 'Η ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου διὰ τὸν δεκάτον τέταρτον μισθοῦ θ' ἀρχίσῃ ἀπὸ 1.1.1975. 'Η ἀποζημίωσις ἀσθενείας ἵστη πρὸς τὸν βασικὸν μισθοῦ, θὰ παρέχεται δι' ἀσθενείας ἐκδηλουμένας μετὰ 24 ἡμέρας ἀπὸ τῆς ναυτολογῆσεως. Οἱ μισθοὶ καὶ τὰ ἐπιδόματα ἀκριβείας δίου θὰ ἐκφράζονται εἰς εἰκοσιν ἑκατὸν τοῦ μηνιαίου μισθοῦ καὶ οὐχὶ εἰς τὰ τριακοσία, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν δὲ τῶν ἡμερῶν ἀναπαύσεως καὶ τῶν ἀποδοχῶν ἡμερῶν ἀργίας λογιζόνται εἰς εἰκοστᾶ-ἕκτα ἀπὸ 1.1.1975.

'Ο μηνιαῖος μισθὸς αὐξάνει κατὰ 7.000 λιρεττῶν διὰ τὸν ναυτόπαιδα, 14.000 διὰ τὸν ναύτην, 18.000 διὰ τοὺς τρίτους, 20.000 διὰ τοὺς δευτέρους καὶ 22.000 διὰ τὸν Α' μηχανικόν. Τέλος, ἡ συμφωνία προβλέπει ἐφ' ἀπαξ ἐπιδόματα ἀπὸ 18.000 μέχρι 43.000 λιρεττῶν ἀναλόγως τοῦ διεθεμοῦ.

#### Ο ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Κονφι-  
τάρμα (Ἐθνικῆς Ὀμοσπονδίας τῶν Ἐλευθε-  
ρῶν Ἐφοπλιστῶν), διόπειτε τελευταί-  
ως εἰς Γένοβαν, ὑπεργάμισεν διτὶ ὁ ρόλος  
τοῦ ἐλευθέρου ἰταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ, καθορί-  
ζεται ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ, διὰ τῶν 4.000.  
000 περίπου τόννων ὀλικῆς χωρητικότητος,  
τῶν εὐρισκομένων ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγ-  
γελθέντων εἰς τὰ ἰταλικὰ ναυπηγεῖα, ἀδι-  
φόρων τῶν δυσκόλων συνθηκῶν ὥφ' ἀς ἐργά-  
ζεται ὁ ἰδιωτικὸς ἐφοπλισμὸς ἐπὶ τῆς διε-  
θνούς ἀγορᾶς, ἡ δύναμις τῆς Ἱταλικῆς Ναυ-  
τιλίας θὰ ὑπερβῇ εἰς τὰ ἔγγυς ἐλάχιστα  
ἔτη τὸ δρόμον τῶν 12.500.000 τόννων, διόπειτε,  
κατὰ τὰς ἐπισήμους ἐκτιμήσεις, θεωρεῖται  
ὡς ἀναγκαῖον διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ίσοσκέ-  
λισιν τοῦ ἰσοζυγίου τῶν πληρωμῶν ναύλων.

Τὸ Συμβούλιον ἀσχολούμενον ἐπὶ τῶν σχε-  
δίων τῆς ἀνοικοδομήσεως τῶν ναυτικῶν ὑπ-  
ρεσιῶν πρωταρχικῆς ἔθνικῆς σημασίας, ἀπί-  
να τελούν ὑπὸ συζήτησιν καὶ ἐνώπιον τῆς  
Γερουσίας, ἀπέκρουσε τὰς δεδουλώσεις τὰς  
δασιζομένας ἐπὶ δεδουλένων ἐλλιποῦν συμμε-  
τοχῆς τῆς ἰταλικῆς σημασίας εἰς τὰς ἔθνικὰς  
μεταφοράς, δεδιασμένεις ἀποβλεπτούσας εἰς τὸ  
νὰ καταδείξουν κατὰ τρόπον ὄρατον διὰ γυ-  
μνοῦ ὀφθαλμοῦ τὴν ἐλλιπῆ μετοχὴν τοῦ ἰδιω-  
τικοῦ στόλου καὶ τοῦτο διὰ νὰ ὑποστηρίξουν  
τὴν ἀνάγκην μαζικῆς ἐπεμβάσεως τοῦ κρατι-  
κοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὰς μεταφοράς ἐμπορευ-  
μάτων στερεῶν καὶ ὑγρῶν. Τὸ Συμβούλιον, ἀντιθέτως,  
ἀπεκάλυψεν διτὶ ἡ μεταφορικὴ ικα-  
νότητὸς τοῦ ἰταλικοῦ στόλου πλησίαζει ἡδη  
νὰ καλύπτῃ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας, ὅπως  
τοῦτο ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ ἐλλείμματος τοῦ  
ἰσοζυγίου τῶν ναύλων, ὅπερ κατὰ τὸ 1972  
ὑπῆρχεν ἵστον κατ' ὅλην τοῦ 10%  
τῶν καταβληθέντων ναύλων διὰ τὰς ἰταλικὰς  
εἰσαγωγάς. Τὸ ἰσοζυγίον τοῦτο θὰ είναι πλή-  
ρως τὸ τρέπον, διότε θὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ  
κατὰ τὰ προσεχῆ ὀλίγα ἔτη τὸ ὑπὸ ναυπήγη-  
σιν σκάφη ἡ τὰ σκάφη τὰ παραγγελθέντα  
διὰ λογαριασμῶν τοῦ ἰδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ.  
'Η χώρα ἱκανοποιεῖται, ὑπεργάμισε τὸ  
Συμβούλιον, ἔστω καὶ διὸ τὰ σκάφη ἐκτε-  
λοῦν μεταφοράς διὰ λογαριασμῶν τοῦ ἑξα-  
τερικοῦ, ἰσοφαρίζουσαι διὰ τῶν εἰσπραττο-  
μένων ναύλων ἑκείνους οἵτινες δαπανῶνται εἰς  
ἕνεα σκάφη, πραγματοποιοῦντα μεταφοράς  
δι' ἔθνικῶν λογαριασμῶν.

Τὸ μικρότερον κόστος μεταφορᾶς ἐπιτυγ-  
χάνεται ἀφιεμένης εἰς τοὺς εἰσαγωγεῖς καὶ  
τοὺς ἔξαγωγεῖς τῆς δυνατότητος ἐπιλογῆς  
τῶν μᾶλλον συμφερόντων σκαφῶν.

Τὸ Συμβούλιον τὴν Κονφιτάρμα ὑπέδειξε  
τὴν προσθήκην ἀναγκαίων συμπληρώσεων  
τοῦ νομοσχεδίου, λαμβάνον ὅπ' ὅψη διτὶ ἡ  
ὑφισταμένη κατάστασις δὲν εὔνοει τὴν ἀνά-  
πτυξιν φορτηγοῦ στόλου μὲν κρατικῆς συμ-  
μετοχῆς, δι' ἐπιχορηγῆσεων αἵτινες δὲν εἴ-  
ναι ἀναγκαῖαι, εἰς δάρος τοῦ ἐλευθέρου ἐφο-

πλισμοῦ. Αἱ ἐπιχορηγῆσεις θὰ ἔπρεπε νὰ ἐ-  
πιφύλασσονται δι' ἐλαχίστας εἰδικᾶς περι-  
πτώσεις καὶ θὰ ἔπρεπε νὰ είναι σαφῶς καθω-  
ρισμέναι.

#### ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ ΕΠΑΝΑΚΑΜΠΤΟΥΝ

'Η ἐκστρατεία τῆς Βρετανικῆς Ναυτικῆς  
Ὀμοσπονδίας νὰ προσελκύσῃ ἐνέργειαν εἰς  
τὴν θάλασσαν τοὺς ἔγκαταλείψαντας τὸ ἐ-  
πάγγελμά των ἀξιωματικούς τοῦ Ἐμπορι-  
κοῦ Ναυτικοῦ ἀπέδωσεν, ἐν μέρει, θετικὰ ἀ-  
ποτέλεσματα. 'Ανω τῶν 500 ἀξιωματικῶν  
ἐπέτρεψαν εἰς τὸ ὄρχικόν των ἐπάγγελμα.

'Ως ἐδήλωσεν ἐκπρόσωπος τῆς Ὀμοσπον-  
δίας, ἡ ἀντίδρασις τῶν ἐνθαρρυντική, ἀλλὰ τὸ μέτρον είναι μόνον προσωρινόν διὰ νὰ καλυφθοῦν αἱ ἐλλείψεις, κυρίως, ὑποπλοιάρχων καὶ ἀνθυποπλοιάρ-  
χων.

'Ελπίζεται, πάντως, ὅτι εἰς τὸ μέλλον θὰ  
ὑπάρχῃ ἐπάρκεια ἀξιωματικῶν, ώστε νὰ μὴν  
ἀναγκάζονται αἱ ἐταιρίαι νὰ ἀνακαλοῦν ἐκ  
τῆς ἀδειας τῶν ἀξιωματικούς ὅταν πρόκει-  
ται νὰ ἀποπλεύσῃ ἐν σκάφος.

'Ἐν τῷ μεταξύ, τόσον ἐκ μέρους τῆς Ὀ-  
μοσπονδίας ὃσον καὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν  
ἐνώσεων τῶν ἀξιωματικῶν ἐμπορικοῦ ναυτι-  
κοῦ, Ἑζητῆρη ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Ἔγκρι-  
σεως Μισθῶν (Pay Board) — καὶ ἀναμένε-  
ται ἀνύπομπως ἡ ἔγκρισις — ὅπως ἐπιτρα-  
πῇ ἡ παραχώρησις μιᾶς ἡμέρας ἀδειας εἰς  
τοὺς ἀξιωματικούς διὰ κάθε δύο ἡμέρας ἐρ-  
γασίας. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἐπίζεται  
ὅτι θὰ πάνηται ἡ διαρροὴ ἀξιωματικῶν πρὸς  
τὰ χερσαῖς ἐπαγγέλματα.

Πρὸς τὸ παρόν, παρὰ τὸ γεγονός διτὶ ἡ  
κατάστασις περόλιτια, ἔξακολουθεῖ νὰ ὑ-  
πάρχῃ ἐλλείψις ἀξιωματικῶν καταστρώμα-  
τος. 'Αντιθέτως, παρατηρεῖται μία σχετικὴ  
ἐπάρκεια ἀξιωματικῶν μηχανῆς. Πάντως, ἡ  
ἐπάνοδος τῶν ἀπὸ μακροῦ ἀπασχολουμένων  
εἰς τὴν ἔρηταν ἀξιωματικῶν, θὰ δημιουργή-  
σῃ προδῆματα ἰκανότητος. Θά ἀπατηθῆ-  
ται, νὰ παρακολουθήσουν οἱ ἀξιωματικοί  
αὐτοὶ εἰδικὰ σεμινάρια διὰ νὰ ἐπαναφέρουν  
εἰς μνήμην τὰ ὄσα ἐγνώριζον εἰς τὸ παρελ-  
θόν καὶ νὰ διδαχθοῦν ἐπὶ ὄρισμένων νέων  
συστήματων, ἀφορώντων, κυρίως, εἰς τὸν αὐ-  
τοματισμὸν.

#### ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ QE2

Συνεκλόνισε, θεβαίως, τὸ ἐν μέσῳ ὠκεα-  
νῷ ἀτύχημα τοῦ QE2, χωρίς, δῆμως, καὶ νὰ  
προκαλέσῃ τὴν σκανδαλοθηρικὴν διάθεσιν  
τοῦ παγκοσμίου Τύπου.

"Όλα ἔγιναν μὲ τάξιν καὶ συνυπέπειαν ἀπὸ  
τὴν πλοιοκτήτηραν ἐταιρίαν — τὴν Κιουνάρτ  
— καὶ αἱ πολλαὶ ἐκστοτάδες τῶν ἐπὶ τοῦ  
σκάφους περιηγήτων δύμαλων διεπεραιώθη-  
σαν ἐπὶ τοῦ πρὸ τοῦτο ναυλωθέντος νορβη-  
γικοῦ κρουαζιέροπλοίου «Sea Venture». Αὐ-  
τὸν καὶ τοὺς μετέφερεν εἰς τὰς Βερμούδας.

Τὸ ἀτύχημα ἀπεδόθη εἰς τὴν ἀνάμειξιν  
ὑδατοῦ θαλασσίου καὶ καυσίμου πετρελαίου  
εἰς τὸ σύστημα τῆς προθεμάσεως τοῦ λε-  
βητοστασίου.

Αἱ συνδικαὶ ζημίαι τῆς ἐταιρίας ἐκ τοῦ  
ἀτύχηματος ὑπολογίζονται εἰς 500.000 λι-  
ρῶν 'Αγγλίας — ἐπιστροφαὶ εἰσιτηρίων,  
ναύλου τοῦ «Sea Venture», ἐκμίσθωσις δύο  
ρυμούλων τὰ ὅποια ἐρρυμούληκσαν τὴν  
«Βασιλίσσαν» εἰς Βερμούδας καὶ τῶν ἀερο-  
σκαφῶν ἀτινας θὰ μετέφερον τοὺς ἐπιβάτας  
ἀπὸ τὰς Βερμούδας εἰς Νέαν Υόρκην. 'Εξ  
δύο τῶν δαπανῶν αὐτῶν, μόνον 50.000 λι-  
ρῶν — τὸ κόστος ἐπισκευῆς — καλύπτονται  
ἀσφαλιστικῶς.

Μόλις πρὸ ἡμερῶν, διὸ πρόδερος τῆς Κι-  
ούναρτ κ. Βίκτωρ Μάθιους, ἔξέφραζε τὴν  
ἐλπίδα διτὶ τὰ κέρδη τοῦ QE2 κατὰ τὸ τρέ-  
χον ἔτος, θὰ ἐφθαναν τὸ ἐκστοτμύριον λιρῶν.  
Τώρα, ἀπλῶς, ἐλπίζει διτὶ τὸ 1974 δὲν θὰ  
είναι ἐπιζήμιον.

**ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΕΙΑ  
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ**

**Γ. ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ** A.

ΓΡΑΦΕΙΑ:  
**ΑΧΑΡΝΩΝ 42**  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
**822.483 - 822.572 - 820.445**

**ΧΥΤΗΡΙΑ ΧΑΛΥΒΟΣ**

**"Αγκυρα  
HULL STANDARD**

Κατασκευασθείσα  
διά τὸ  
**ΚΑΤΑΔΡΟΜΙΚΟΝ «ΕΛΛΗΝ»**  
Βάρους 5.000 Kgs.

**ΑΙ ΑΓΓΥΡΑΙ ΜΑΣ  
ΕΙΝΑΙ AI  
ΚΑΛΛΙΤΕΡΑΙ**

**Έγκεκριμέναι ύπο :**

**1. AMERICAN BUREAU  
OF SHIPPING**

**2. LLOYD'S REGISTER**

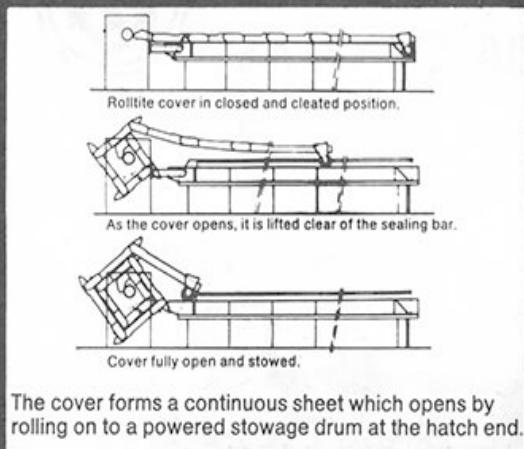
**Κατασκευάζομεν  
ϊλας τὰς  
κατασκευάς  
ἀπὸ χυτόν  
χάλυβα.**

**Η πείρα μας  
τῶν 20 ἑτῶν  
ἐγγυᾶται  
τὴν πιστότητα  
καὶ ποιότητα τῶν  
κατασκευῶν μας.**

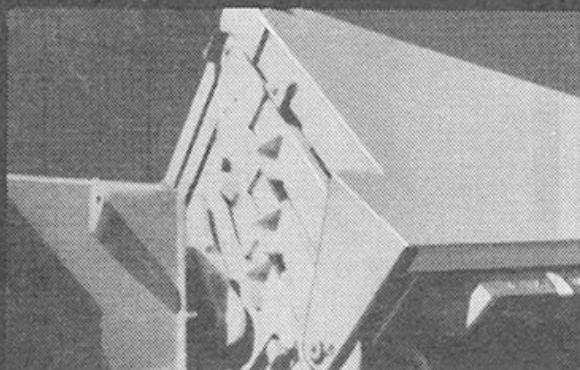
# rolltite®

NOW SPECIFIED FOR AN  
**SD 14**

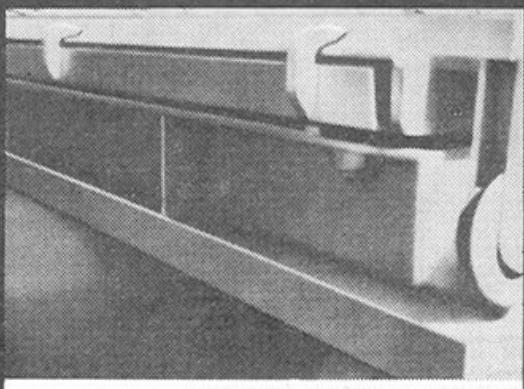
**The self-cleaning hatch cover with continuous sealing.**  
**One seaman has only to push one button to close a cover from**  
**fully stowed to the seagoing condition. Opening is equally simple.**



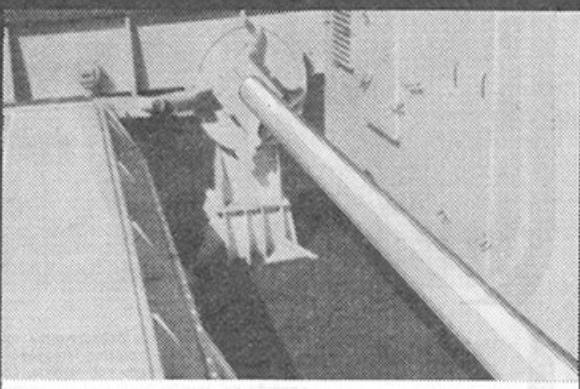
The cover forms a continuous sheet which opens by rolling on to a powered stowage drum at the hatch end.



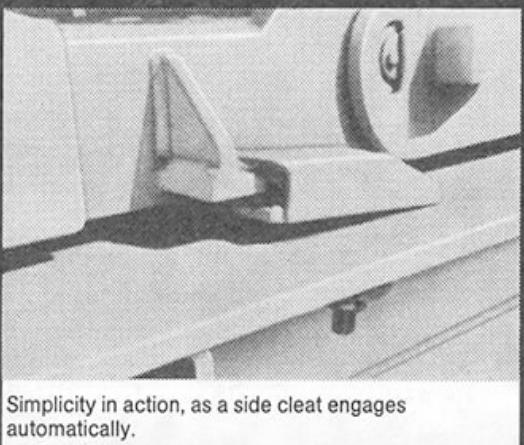
Close-up of the cover coiled on the stowage drum.



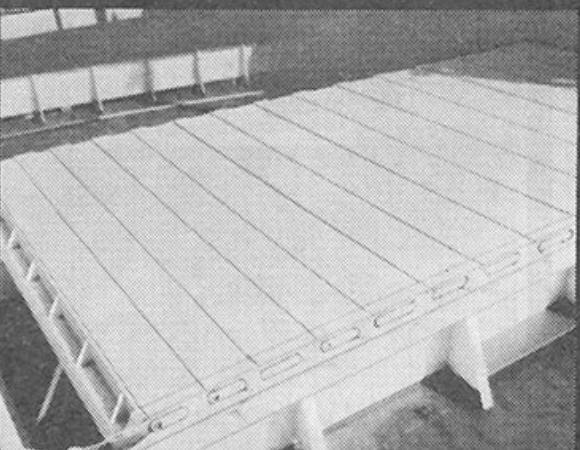
Hatch end remote from stowage, showing the cover closed and cleated by its own action.



View at the stowage end with the cover fully closed - the cleating is automatic all round the cover.



Simplicity in action, as a side cleat engages automatically.



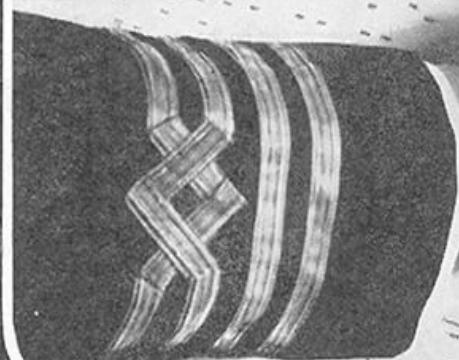
MacGregor's self-cleaning self-powered **ROLLTITE** concept simplifies automation for weatherdeck hatch covers . . . using the opening and closing action of the cover itself to operate the vital cleating action.

A seaman has only to push one button to open the hatch fully from the closed seagoing condition. And it's closed the same way. This saving of crew labour at peak times, ie. entering and leaving port, is complemented all year round by the equipment's minimal maintenance needs.

Among **ROLLTITE** installations already in service are covers for 38 metre long x 12 metre wide hatches . . . recent contracts include the weatherdeck hatch covers for an Austin and Pickersgill SD14 vessel. **ROLLTITE** hatch covers are patented world-wide.

**MacGREGOR**  
Cargo transfer and access equipment

# ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



Στιγμίστυπον ἀπό τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ πετρελαιοφόρου σκάφους, "ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ", 73000 τον. D.W. τῆς ἑταιρείας Νικολάου Λύρα ἐπὶ τοῦ ὅπου ἔγένοντο: καθαρισμὸς ὄρδων, χρωματισμὸς ὄλοκληρου τοῦ πλοίου, ἐπισκευὴ πηδαλίου, γενικὰ ἐπισκευαὶ ἐπὶ τῆς κυρίᾳ μηχανῆς καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἐγκατάστασις ἔνας γεννητρίας, διντικατάστασις καὶ ἐπισκευὴ δικτύων, μετατροπαὶ καὶ ἐπισκευαὶ χώρων ἐνδιαιτήσεως πληρώματος κ.λ.π.



Ναυπηγήσεις, Μετασκευαί, Επισκευαί, Βιομηχανικαί κατασκευαί

## ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281 - 22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσις  
Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μιαούλη 65, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική  
Διεύθυνσις, Neorion Piraeus.

HNOMENON ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London Wall London EC2Y 5AB - Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall - London.

HNOMENAI ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 - Tel. 838-6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

# NAYTIKI XRONIKA



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄ μ πι τ ζά ν: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν, ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) νεοαγορασθέν, 3.020 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἐλόπις» (κ. Ἀλέξ. Βιτζηλούσιος).

2. «Ρ ἡ γ κ α λ Σ κά ου τ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορδηγικὸν «Mary Stoves» νεοαγορασθέν, 13.283 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀργοναύτης». (Ρήγκαλ Μαρίνα).

3. «Ρ ιο ν τὲ Τ ζ αν εἴρ ο: Φορτηγὸν (πρώην ὄνδουριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) νεοαγορασθέν, 4.860 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Τσάμπιον Μπαΐη» (κ. Χρ. Βλάχος).

4. «Ἐ μ μ α ν ο υ ἡ Κ: Μπάλκ κάρριερ (πρώην δελγικὸν «Loverall»), νεοαγορασθέν, 11.840 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Νέα Νηνεμία» (κ. Ἀλ. Ράπτης).

5. «Ι ο ν ίς: Ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγόν, ναυπηγούμενον, 2.400 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν κ. Ἐλένην Σπ. Παύλου (Ὀδυσσεύς Ε.Π.Ε.).

6. «Σ ίλ έρ Κ λά ου ν τ: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.023 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Σίλερ Κλάουντ» (κ. Στ. Νταϊφάς).

7. «Λ ο γ ι α λ τ υ: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανόν, Κορφοῦ Ἀϊλαντ), 9.045 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Λόγιαλτυ» (κ. Μιχ. Τσικόπουλος).

8. «Κ λ ε ι ω: Φορτηγὸν (πρώην νορδηγικὸν «Lisianner», νεοαγορασθέν, 8.791 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Κλειώ» (κ. Κων. Ἀνδριόπουλος).

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

«Υπὸ τῆς ἑταίριας «Κίρκη» (κ.κ. Ἀφοὶ Λαναρά - Παράσχη) παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἐρικοπεργκούς δύο δεξαμενόπλοια πετρελαιίου παραγώγων πετρελαιίου τῶν 31.400 τόν. d.w. ἔκαστον. Τιμὴ περὶ τὰ 15 ἑκατ. δολ. ἔκαστον. Παράδοσις τέλη 1975 τὸ πρώτον, ἀρχὰς 1976 τὸ δεύτερον. Ἀμφότερα θα ύψωσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

Τὰ ὡς ἄνω σκάφη δύνανται νὰ μεταφέρουν ἄπαντα τὰ παράγωγα πετρελαιίου, εἶναι δὲ δυνατὴ ἡ ταυτόχρονος μεταφορά 10 διαφόρων παραγώγων χωρὶς κίνδυνον ἀναμίξεως τῶν. Θὰ διαθέτουν τέσσαρα ἀντλιοστάσια, ἔκαστον τῶν ὅποιων θὰ συνδέεται μὲ δλας τὰς δεξαμενάς φορτίου δι' ίδιαστηρας γραμμῆς. Τοιουτορόπως θὰ είναι δυνατή ἡ ταυτόχρονος ἐκφόρτωσις τεσσάρων διαφόρων φορτίων.

Σημειώτεο ὅτι τὰ παραγγελθέντα πλοῖα

σαν ἁδδομάδα ἡ τρόπις ἐνὸς σκάφους ΟΒΟ τῶν 270.000 τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Βαλέκο» ('Αφοὶ Βαλμᾶ καὶ Α. Οικονομάκης).

Εἰς τὴν τελείων τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος παρέστη ὡς ἐκπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν ὁ ναυπηγὸς κ. Γεώργιος Μ. Φουστάνος.

Τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταίριαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

### ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Τὸ λιθεριανὸν φόρτσιου «Vera Venture» 13.246 τόν. γκρός, 22.230 τόν. d.w. τοῦ 1973, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταίριας «Ἑλικών» διὰ πελάτας τῆς ἀντὶ 9 ἑκατομ. δολλ.

— «Η ἑταίρια Μιχαήλ Α. Καραγεώργους ἐπωλήσεν εἰς ἀγοραστὰς τῆς Σιγκαπούρης τὰ φορτηγά «Ἀρίστανδρος» 11.513 τόνων γκρός, 18.560 τόν. d.w. τοῦ 1972 καὶ «Ἀρίστιππος» 11.514 τόν. γκρός, 18.558 τόν. d.w. τοῦ 1973.

— Εἰς ἀγοραστὰς τῆς "Απω Ανατολῆς" ἐπωλήθη ἀντὶ ποσοῦ γύρω τοῦ ἐνὸς ἑκατομ. δολλαρίων τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Μεντιτερράνεαν Κλίφ» 4.267 τόν. γκρός, 6.186 τόν. d.w. τοῦ 1959.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Lidfold» 12.601 τόν. γκρός, 20.750 τόν. d.w. τοῦ 1959 ἡγοράσθη παρ 'Ελλήνων ἀντὶ 2.5 ἑκατ. δολλαρίων. Παράδοσις Δεκέμβριον ἐ.ἔ. ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς "Απω Ανατολῆς" τὸ φορτηγόν «Ἀδελφότης» 8.846 τόν. γκρός, 14.150 τόν. d.w. τοῦ 1956. Τιμὴ πωλήσεων δολ. 2.1 ἑκατομμύρια.

— "Ἄγγλοι ἡγόρασαν ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1.5 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ φορτηγόν «Σῆ Γιούνιον» 8.060 τόν. γκρός, 10.812 τόν. d.w. τοῦ 1950.

— Τὸ φορτηγόν «Ἀντονύ» 6.859 τόνων γκρός, 9.129 τόν. d.w. τοῦ 1959 ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς Σιγκαπούρης ἀντὶ 2.1 ἑκατομμύριων.

— Τὸ φορτηγόν «Ἀγιος Σπυρίδων» 9.930 τόν. γκρός, 14.560 τόν. d.w. τοῦ 1957 ἐπωλήθη εἰς τὴν ἑταίριαν «Ναυαρίνο» (κ. Τσικόπουλος) ἀντὶ δολ. 2.1 ἑκατομ.

— "Ηγοράσθη τὸ ὀλλανδικὸν μότορσιπ «Bunko» 499 τόν. γκρός τοῦ 1956 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ἀγγελική Κ.». Σημαία Ἑλληνική.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορσιπ «Heathergate» 639 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Βουλκάν».

— Ἐπίσης ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Capello» 500 τόν. γκρός τοῦ 1953. Μετωνομάσθη «Χρόνης 2». Σημαία Ἑλληνική.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας φορτηγόν «Leila» 2.666 τόν. γκρός τοῦ 1954 ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιώτα Σ.». Κυπριακὴ σημαία.

— Ἐπωλήθη εἰς ἔνα συμφέροντα τὸ φορτηγόν «Ἀρχων Χερουσείμ» 5.605 τόν. γκρός τοῦ 1954 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Five Hills».

### ΤΑ «NAYTIKI XRONIKA»

ἐκδίδονται ἐνωρίτερον λόγω  
τῆς παρεμβαλλομένης ἑօρτης  
τοῦ Πάσχα.

τύπου SD - 14 φορτηγὸν «Ἀθανασία». Σημαία Ἑλληνική.

— "Υπὸ τοῦ Οίκου Βαρδινογιάνη παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι τὸ 120.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Κρήτη Σάνα», τὸ δεύτερον μιὰς σειρᾶς τριῶν ὀδελφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ ὡς ἄνω Οίκου εἰς Μιτσουμπίσι. Τὸ σκάφος ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

— Τὴν 3ην τρέχοντος μηνὸς παρελήφθη ἀπὸ τὰ δανικὰ ναυπηγεῖα Ὁντένεσ τοῦ Λίντο, τὸ ὑπερδεξαμενόπλοιον «Ἀτλάντικ» «Ἐμπρες», 286.000 τόν. d.w., πλοιοκτησίας τοῦ Οίκου Γ.Σ. Λιβανοῦ. Μηχαναί: ἀποστρόβιλοι Στάλα Λαβάλ 33.000 πίπων. Ταχύτης ὑπηρεσιακή, 15 μίλια.

### ΕΤΕΘΗ Η ΤΡΟΠΙΣ ΤΩΝ 270.000 TON.

Εἰς τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα «Πούλα Οὐλγιανικ» ἐτοποθετήθη τὴν παρελθοῦ-

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

### OLYMPIC SHIPCHANDLERS

DIRECTOR: ATHANASSIOS MAMZERIDIS

Deck and Engine Stores, Laundry Bonded Stores

TARAGONA : P.O.Box 425

Telephones : 211492, 211446

After Office Hours 213097, SHOP. 214457

CABLES : BONSHIP  
TELEX N. 56414

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ δανικὸν φορτηγὸν «*Thiota Dan*», 4.040 τόν. γκρός τοῦ 1956 καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «*Ηλίας Κ.*».

—Ἐπίσης παρελήφθη τὸ ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «*Pacific Bridge*», 44.795 τόν. γκρ. τοῦ 1967 καὶ μετωνομάσθη «*Πετίγκο*». Λι- δεριανὴ σημαία.

—Τὸ νεοαγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*Treecarne*», 8.523 τόν. γκρός τοῦ 1959 πα- ρελήφθη. Μετωνομάσθη «*Γκόλντεν Αρρόου*». «*Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.*

—*Υψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαία τὸ πα- ραληφθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «*Engel- sheim*», 7.224 τόν. γκρός τοῦ 1963. Μετω- νομάσθη «*Ατλαντίς*».*

### ΑΓΟΡΑ «ΒΑΛΜΑ»

«*Η ναυτικὴ ἑταῖρία «Βαλμᾶς» προέδη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ σουσδικοῦ δεξαμενοπλοίου «Οκλαχόμα» 44.000 τόννων d.w., ναυπη- γήσεως τοῦ 1962. Τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς ἀγοραστάς ἐντὸς τοῦ τρέχον- τος μηνὸς. «*Ηγοράσθη ἀντὶ 9.450.000 δολ- λαρίων.**

Τὸ «*Οκλαχόμα*» ἔχει ηδη χρονοναυλωθῆ.

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «*Αιγίς Σάγ- κα*», 8.469 τόν. γκρός τοῦ 1949 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

—Εἰς Κινέζους διαλυτὰς ἐπωλήθη ἐπί- σης τὸ κυπριακὸν μπάλκ κάρριερ «*Μαρι- τσάνη*», 6.859 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «*Γεώργιος Μ.*», 10. 928 τόν. γκρός τοῦ 1948 ἐπωλήθη εἰς Γι- ουγκοσλαύους διαλυτάς.

—Εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτὰς ἐπωλή- θη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «*Έκτωρ*», 2.643 τ. γκρός τοῦ 1950.

—Τὸ χαρακτηρισθὲν ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια λόγῳ πυρκαϊδῆς ἐπιβατηγὸν «*Φίλιππος*» ἐπω- λήθη πρὸς διάλυσιν.

### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «*Έλπις*» 4.669 τόν. γκρός τοῦ 1951 μετωνομάσθη «*Χρήστος*».

—Ἐπίσης μετωνομάσθη εἰς «*Σανδίκτωρ*» τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «*Βίκτωρ*» 8.805 τόν. γκρός, τοῦ 1957 καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Τὴν αὐτὴν ἡμέραν, 11ην Ἀπριλίου, δύο εὐτυχὴ γεγονότα ἔλαβον χώραν εἰς τὴν Ια- πωνίαν, διὰ τὸν Οἶκον Μιχ. Καραγεώργη, παρισταμένων τοῦ πατρὸς κ. Μιχ. Καρα- γεώργη μετὰ τῆς συζύγου του. Τὸ μὲν ἀπὸ ταῖς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσοῦ θὰ καθελκυθῇ τὸ τύπου Κόνκορντ φορτηγὸν τῶν 18.460 τόννων d.w., ὅπερ θὰ ὀνομασθῇ «*Άριστοτέλης*», τὸ δὲ θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖσαι Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τὸ τύ- που «*Φόρτσιουν*» μπάλκ κάρριερ «*Θεανώ*» 22.300 τόν. d.w. «*Ετερα* ἔξι τύπου Κόνκορντ σκάφη ἔχει νὰ παραλάβῃ ἀκόμη ὁ Οἶκος Μ. Καραγεώργη. Σημαία ἑλληνικὴ.

### ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἔλα- βε τὴν ἀπόφασιν νὰ προετοιμάσῃ τὴν ἔκδο- σιν ἐνὸς «*Οδηγοῦ Ασφαλείας* τῶν Τάνκερς. Κατὰ πρόσφατον σύσκεψιν ἐμπειρογνωμόνων καὶ τοῦ ἀνωτέρου Ἐπιμελητηρίου, ἀπεφασί- σθη ὅπως ὁ ὑπὸ ἔκδοσιν ὀδηγὸς δασισθῇ καὶ ἐπὶ τῆς πείρας ἐκ τῶν παρουσιασθέντων ἀτ-

χημάτων ἐπὶ τῶν πλοίων, ἄτινα μεταφέρουν ὑγροποιημένα ἀέρια χύδην.

Πρὸς τούτο, τὸ Ἐπιμελητήριον ἀπηγόνει σχετικὴν ἔγκυλιον πρὸς δόλα τὰ μέλη του, τὰ δόποις ἔχουν ἡ διαχειρίζονται πλοῖα τῆς κατηγορίας ταύτης, ὅπως παρέχουν σχετικὰ στοιχεῖα, ἀδιακρίτως τοῦ μεγέθους τοῦ ἀτ- χήματος.

Εἰς περίπτωσιν ἀναφορᾶς ἀτυχήματος τί- νος πρέπει ἡ ἀναφορά ταῦτη νὰ συνοδεύε- ται καὶ ἀπὸ τὰ ἐπόμενα στοιχεῖα :

- Τύπος πλοίου.
- Μεταφερθὲν φορτίον.
- Περιστάσεις, ύψος ἡ ἐλασθε χώραν τὸ ἀ- τυχήματος.
- «*Η* ἀκριβῆς φύσις τοῦ ἀτυχήματος.
- «*Η* αἵτιος τοῦ ἀτυχήματος (ἐφ' ὅσον δύνα- ται νὰ ἔξακριθη).
- Τὰ λόφθεντα μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἐπα- ναλήψεως τοῦ εἶδους τούτου τοῦ ἀτυχ- ἀματος.

Παρέχεται δὲ ἡ διαβεβαίωσις, ὅτι αἱ λη- φθοσόμεναι πληροφορίαι ἐκ τῶν πλοιοκτη- τῶν ἡ διαχειριστῶν τῶν πλοίων τούτων, θὰ είναι ἄκρως ἐμπιστευτικαὶ καὶ οὐδόλως ἀνα- κοινωσίμοι.

### ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ — ΙΤΕΑΣ

«*Ἐκ τῶν ναυπηγείων Περάματος τῶν Η- νωμένων Ναυπηγείων Περάματος — Ιτέας, καθειλκύσθη τὴν 2αν Ἀπριλίου τὸ φορτηγὸν χύδην φορτίον καὶ ἐμπορευματοκιβώτιων «*Στυλιανὸς Τ.*», 5.200 τόν. d.w., πλοιοκτη- σίας τῆς E.A.N.E. Νίτζι. Τὸ σκάφος θὰ πα- ραδοθῇ περὶ τὰ μέσα Μαΐου.*

Εἰς τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεία ἥρχισεν ἡ ναυ- πηγησις ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ - ὀχηματαγωγοῦ ἀνοικτοῦ τύπου καὶ μιᾶς φορτηγίδος, ἐντὸς τῶν ἡμερῶν δὲ θὰ τεθῇ ἡ τρόπις δύο φο- ρτηγῶν ἐκ σειρᾶς δέκα ἀδελφῶν πλοίων τῶν



## M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ήλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

‘Ελληνικὴ Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
MIDDLE EAST AGENTS  
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST



τών ναυτιλιακών έταιριών και πρακτορείων, δύον και έκ μέρους τών ναυτικών, δημιουργούν είς τούς ίδιους τούς ναυτικούς και την προσενικήν "Αρχή πλείστας δυσκολίας και προβλήματα, δεδομένου ότι τά τέλη θεωρήσεως τών διαβατηρίων και τά έξοδα παραμονής αύτών δέον νά καταβληθούν είς ξένον συνάλλαγμα όπερ, λόγω τών υφισταμένων συναλλαγματικών διατυπώσεων και περιορισμών, δέν διαδέτουν αί προξενικά Αρχαί.

Πέραν τούτου, αί ένταυθα προξενικά 'Αρχαί τών χωρών τού Περιοκού Κόλπου και της 'Αφρικής, μετά μεγάλης δυσκολίας και κατόπιν πολλαπλών διατυπώσεων και άπαραιτήτως τή ήμετέρα παρεμβάσει, χορηγούν τάς σχετικάς θεωρήσεις είσοδου είς τάς χώρας των, δι' δέ δέον δημάνεται μέριμνα διά τήν λήψιν τών σχετικών θεωρήσεων εισόδου είς τάς χώρας προορισμού των, πρό τής έξ 'Ελλαδος άναχωρήσεως τών ναυτικών.

Συνιστάται, δην, δημάς καταβληθῆ μέριμνα ήνα περιέλθουν, εί δυνατόν, τά άνωτέρω είς γνώσην τών ένδιαφερούμενών ναυτιλιακών έταιριών και πρακτορείων πρός άποφυγήν δυσαρέστων συνεπειών.

#### ΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΥΠΡΟΥ

Κατά τήν έποισίαν γενικήν συνέλευσιν τού Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου, ή έκλεγεσσα Διοικούσα 'Επιτροπή διά τό διαχειριστικόν έτος 1974—1975 κατηρτίσθη είς Σώμα ώς άκολούμωσ: Οι κ.κ. Γιάγκος Μ. Λουϊζίδης, Τ.Κ. 145, Λεμεσός, πρέδρος, Πρόδρομος Παπαδασιλείου, Τ.Κ. 97, 'Αμμόχωστος, άντιπρόεδρος, Ούμπερτο Μαντούνη, Τ.Κ. 47, 'Αμμόχωστος, έπιτ. γραμματεύς, "Ακης Χρυσοστόμου, Τ.Κ. 84, 'Αμμόχωστος, έπιτίμος ταμίας, Νίκος Στεφάνου, Τ.Κ. 31, 'Αμμόχωστος, σύμβουλος, "Αδωνις Παπαδόπουλος, Τ.Κ. 336, 'Αμμόχωστος, σύμβουλος, Νίκης Κίρζης, Τ.Κ. 18, Λεμεσός, σύμβουλος, Βάρης Μιχαηλίδης, Τ.Κ. 245, Λεμεσός, σύμβουλος.

#### ΟΙ ΑΠΟΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΜΑΡΤΙΟΝ

'Εκ τής 'Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων τού ύπουργειού 'Εμπορικής Ναυτιλίας άνεκοινώθη στα κατά τόν μήνα Μάρτιον 1974 άπεγράφησαν υπό τών Λιμενικών 'Αρχών τής Χώρας 1.207 νέοι, προτιθέμενοι νά άκολουθησουν τό ναυτικόν έπαγγελμα.

#### ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ'

Έξεδόθησαν τά άποτελέσματα τών έξετάσεων τής περιόδου Μαρτίου διά τήν άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως είς τάς δημόσιας έπετυχον, κατ' άλφαθητικήν.

σειράν, οι κατωτέρω:

'Αγαπούσης 'Εμμ., 'Αρχοντάκης 'Εμμ., 'Αντωνιάδης Μιχ., 'Αγγελής 'Ιωάν., Βαρδάρας Νικ., Βάρρης Μιχ., Βελούδης Μιχ., Βλάχος Θεόδ., Βασταρδής 'Αρ., Βασιλόπουλος Γρηγ., Βουλγαρέλης Στ., Γαλιτόπουλος Ι., Γραμματίκας 'Ηρ., Γιαννάτος Γεώργ., Γιαννόπαππας 'Ιωάν., Γαλώνης Κυρ., Γιαντσής Χατζ., Γρίβας 'Ιωάν., Γρίβας Νικ., Διδάχος 'Ηλ., Διαπούλης Νικ., Δάγιασης 'Αντ., Ζαννίκος 'Ελευθ., Ζυγούρης 'Αθαν., Ζαχαράτος Χρ., Ιακωβάτος Γερ., Καγκάς Διον., Κόλοιδης Μπ., Κωνσταντάρας Εύάγγ., Κατρακίδης Γεώργ., Καφιέρης Δημ., Κυριαζής Δ., Καζάκης Νικ., Καλλίκης 'Ανδρ., Κούμας Γ., Κατσαρίδης Χρ., Κλειδάς Δημ., Κοντορούσης 'Αλέξ., Κατσαπαντέρας Κων., Κασμάς Κων., Καλαγκίδης Ζαν., Καλυδιώτης Παν., Κοτσαρίνης Λάμπρ., Καμούστος Κοσμ., Κιακούτης 'Αντ., Καραμπάσης Κων., Κυριακού Εύάγγ., Κριατσούλας Φώτ., Καρτσώνακης 'Ιάκ., Καλαμάς Γεώργ., Κριτούλης Δημ., Κόλλιας Νικ., Κοφινάς 'Αναστ., Καλομάνης Χρ., Κουτζούκης 'Ασημ., Καρακατσάνης Στ., Λιόδαρης 'Ιω., Λιόδιος 'Ανδρ., Λάδδας 'Αντ., Λαιμός - Μανιάκης Γεώργ., Λογαράς Στέφ., Μαρούσης 'Αναστ., Μουταπόπουλος 'Ιω., Μαθισιώδης Στ., Μπεθάνης Βύρ., Μιμίδης Γεώργ., Μακρής Νικ., Μιταζίκης Κων. - Γερ., Μάρκου Μην., Μουσάς Μιχ., Μακρυγιάννης 'Ιωσ., Μωισάνης Νικ., Μαρίνος 'Ιωάν., Μανιάς Φώτ. - Νικ., Μάρκου Νικ., Μαρκόνιος Στ., Μπένος Γεώργ., Μπάλλας Παν., Μακρωνώτης Λαυρ., Ντούμας Μην., Νομικός 'Ιωάν., Ξενάκης Γεώργ., Παπαδόπουλος Κων., Πασχάλης Νικ., Πάχου 'Ιωάν., Παλιούρης Γεώργ., Πάλλης Εύ., Πέρρος Χαρ., Πετρίδης Παντ., Παρτσαλάκης Δημ., Παπαδάκης Στ., Παγουλάτος Α., Πελεκάνος Λουκ., Παπαδόπουλος Στ., Παταράκης Π., Πετράκης Νικ., Ποδιάς 'Ιω., Παρασκευόπουλος Παν., Πατρωνίδης Χρ., Πετρίδης Γαβρ., Ρουμελιώτης Φώτ., Ραφωμάνης Βλασ., Ρόρης Κων., Σπανός 'Ισιδ., Σαχτούρης Μίλτ., Σαΐντανης Μιχ., Σιάγκος 'Αγγ., Σιάνος Κων., Τσακονίτης Εύάγγ., Τουρβᾶς 'Ηλ., Τσαλίκης 'Ιωάν., Τατάνης Κοσμ., Τσάκος Νικ., Τσιτισάνης Εύάγγ., Τσαδίρης Βασ., Φούντας Γεώργ., Φράγκος 'Ιωάν., Φραγκισκάτος Νικ., Φραγκιάς Μιχ., Φοράδης Μιχ., Ψάλλης 'Αλέξ., Σταμούλης Μιχ.

Ραδιοτηλεγραφηταίς Β': 'Επίσης είς τάς έξετάσεις διά τήν άποκτησιν διπλώματος Ραδιοτηλεγραφητού Β' τάξεως, τής περιόδου Φεβρουαρίου, έπετυχον, κατ' άλφαθητικήν σειράν, οι κατωτέρω:

'Ανδρόνικος Ν., 'Ανδρουσάδης 'Ανδρ., Βαγιάνος Νικ., Βασιλάκος Εύάγγ., Γιαννάρου Μαρία, Γεώργαρος Δημ., Δρακοντής Θωμάς, Διαμαντής Ειρήνη, Δημητράτος Δημ., Ζέρβας 'Αγγελήκη, Καρπούζης Τριαντ., Κουρκουανάσιος 'Αθαν., Καραδημητρίου Δημ., Λαζαρίδης 'Ιωάν., Λαμπριανός 'Ελευθ., Μαυρέλος Στ., Μουζάνης Νικ., Ματζόνιας 'Ιωάν., Ντούμης Γεώργ., Νικηφορίδης Στ., Πε-

ρουκάκης Στ., Πλυστάκα 'Αργυρώ, Σκιτζής 'Ιωα., Σφυρίδης Γεώργ., Τάντης Σπ., Παύλ., Τσέρκη Μαρία, Ψαρράκης Δημ., Καραστατήρας Θεόδ.

Οικονομικοί 'Αξιωματικοί Α': Εις τάς έξετάσεις διά τήν άποκτησιν διπλώματος Οικονομικού 'Αξιωματικού Α', τής περιόδου 'Ιανουαρίου, έπετυχον οι 'Ελευθερίου Γεώργ., και Σκούπτης Εύάγγ.

Οικονομικοί 'Αξιωματικοί Β': Εις τάς έξετάσεις διά τήν άποκτησιν διπλώματος Οικονομικού 'Αξιωματικού Β', τής περιόδου Μαρτίου, έπετυχον οι Πετροβίκης Νικ., Σκούπηρης 'Ιωάν., Ψυχογιός Σπυρ., και Λογοθέτης Μιχ.

#### Έκδόσεις

ΑΕΩΝ. ΒΕΝΤΟΥΡΗ - ΝΙΚ. ΠΕΤΡΟΓΙΑΝΝΗ

#### «ΤΟ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΟΙΟΝ ΚΑΙ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ ΑΥΤΟΥ»

'Υπό τόν άνωτέρω τίτλον έκυκλοφόρησε άπό τόν Ναυτικὸν 'Εκδοτικὸν Οίκον Ν. Σταυριδάκη μία θαυμασία, τῷ δητι, έργασία δύο ναυτίλων άξιωματικών, τών κ.κ. Λ. Βεντούρη και Νικ. Πετρογιάννη.

Εις τάς ύπερπεντακοσίας σελίδας τού πρωτούπου αύτού έργου, έπιχειρεταί μία εύρυτάτη διείδυσης είς τόν «κόσμον» τού δεξαμενοπλίου, περιλαμβάνουσα άναλυσιν και άντιμετώπισην τών προβλημάτων του, τόσον άπό έπιστημονικής ζητούντων και άπο πρακτικής ναυτιλιακής άποφεως.

Είναι οι συγκινητικώς έμφανής ή τεραστία προσπάθεια τών συγγραφέων διά τήν παρουσίασιν συνειδήσου έργου, σκοπούντος είς τήν άποτελεσματικωτέραν έκμετάλλευσιν τών συγχρόνων πλωτών μέσων και είς τήν παροχήν «χείρας δοθείας» είς τούς άξιωματικούς τού 'Εμπορικού Ναυτικού.

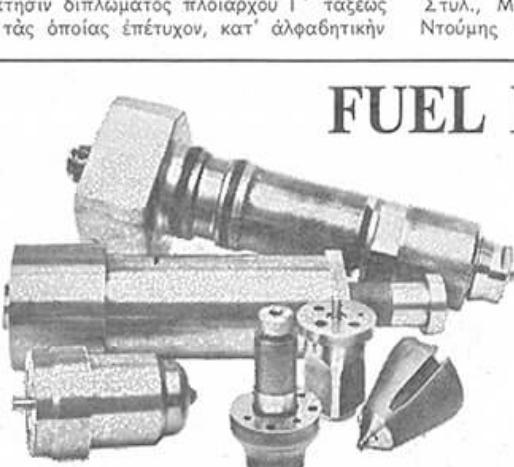
Παρά τήν πρόλογον έκφραζομένην μετριοφρούσην τών συγγραφέων είναι λίαν άμφισσολον έαν είς τήν παγκόσμιον διδύλιογραφίαν άπανταται σύγγραμμα ισάξιον τού σχολιαζομένου. Τό έργον άξιζε νά τύχη τής προσοχής όλων τών άσχολουμενών με τά θέματα τής Ναυτιλίας, διότι άποτελεῖ πολύτιμον σύμβουλον και δοθέν.

Δ. Χ. Τ.

ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

#### “SIR EDWARD FITZGERALD LAW”

'Έκ τών νεοελλήνων και δή τών παροικών τήν πρωτεύουσαν, έλάχιστοι είναι οι γνωρίζοντες περι 'Εδουαρδού Λώ, τίποτε περισσότερον άπό τήν άμβων μικράν όδον είς τό κέντρον τής πόλεως. Καὶ είναι



## FUEL INJECTION PROBLEMS ?

If you need spare parts or reconditioning for Fuel Valves / Fuel Pumps / Nozzles for all types of Main and Auxiliary Engines contact:

EVAN LTD

Loudovikou 1, Pireas, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for :

MARIN INDUSTRI AB

Sönehagsgatan 1, S-414 51, Gothenburg, Sweden, Phone : 031/42 21 00

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΡΓΚΟ ΛΗΝΤΕΡ** (λ.): 'Επειθεωρήθη είς Σπέτζια πρός διακρίνωσιν ζημιών έκ ναυσιπλοΐας είς πάγους ἀς υπέστη τὴν 9ην Μαρτίου. Παρετηρήθησαν ζημιάι είς τὴν Ελικα, τὸ πρόστεγον καὶ τὴν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ αἰτίνες θὰ συμπληρωθοῦν κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ σκάφους είς Πειραιά.

**ΑΤΑΛΑΝΤΗ**: 'Αφίχθη είς Βαλπαραΐζο τὴν 18ην Μαρτίου μὲ ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας. Διενηργήθη ἐπιθεώρησις. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 21ην Μαρτίου διὰ Σήρνες.

**ΒΕΡΖΑ** (κ.): 'Απὸ Καζαμπλάνκα διὰ Γκράνδιλ μὲ 2.600 τόνους φωσφάτων, προσέκρουσεν ἐπὶ βράχων καὶ ἔβυθοισθη τὴν νύκτα τῆς 26ης πρὸς 27ην Μαρτίου, ἐν μέσῳ πυκνῆς θύμχλης. Τὸ 15μελὲς πλήρωμα καὶ μία ἐπιθατὶς διεσώθησαν ὑπὸ πλοιοσίου καὶ διεπεραϊώθησαν εἰς τὴν ξηράν. Τὸ σκάφος ἔβυθοισθη ἔξωθι τῶν θρεπανικῶν ἀκτῶν.

**ΓΙΑΛΤΟΝ**: 'Επειθεωρήθη είς Ρόπτερνταμ τὴν 27ην Φεβρουαρίου, ἐν σχέσει πρὸς ζημιάς ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης τὴν 17ην Φεβρουαρίου, ὡς καὶ παλαιοτέρας ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ.

**ΕΙΡΗΝΗ Κ.**: Κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας, ἀπώλεσε τὴν 14ην Μαρτίου ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας ἔξωθι τῆς Βεγγάζης. Συνεπέια τούτου δὲν ἐπετράπη ἡ εἰσόδος του εἰς τὸ λιμένα καὶ ἡ ναυγάκηθήν νὰ πλεύσῃ εἰς Αύγυνσταν, διποὺς ἀφίχθη τὴν 18ην Μαρτίου. 'Ετοποθετήθη ἀμοιβός δεξιὰ ἄγκυρα καὶ λαβούν προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ἀξιόπλοιας ἀπέπλευσε τὴν 27ην Μαρτίου διὰ Βεγγάζην πρὸς ἐκφόρτωσιν.

**ΕΚΤΩΡ** (κ.): Συνεκρούσθη τὴν 3ην 'Απριλίου μετὰ τοῦ δανικοῦ διζελεπλοίου «Ρίκκε Μπέβα». Δὲν ἔγνωσθη ἐάν υπέστη ζημιάς.

**ΧΟΥΛΗΣ**: Τὴν 3ην 'Απριλίου ἀφίχθη εἰς Χουλέθα μὲ ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον. 'Εκεῖθεν ἐρρυμούλκηθη εἰς Φερρόλ πρὸς δεξαμενισμόν.

**ΙΠΕΝΕ Ι** (π.): Τὴν 21ην Μαρτίου συνεκρούσθη ἔξωθι τῆς Δουνκέρκης μετὰ τοῦ γερμανικοῦ διζελεπλοίου «Μάρους», ὑπόσταν ζημιάς εἰς τὰ ἐλάσματα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. Τὸ σκάφος εύρισκοτεν ἐν πλῷ ἀπὸ Κιουρασάα διὰ Γάνδην, ἔμφορτον. Κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς Γάνδην ἐπειθεωρήθη καὶ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐπλευσεν εἰς Φλώσιγκ δι' ἐπισκευάς.

**Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ**: 'Επειθεωρήθη ἐν

δεξαμενῇ εἰς Ἀμβέρσαν λόγῳ ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας τὰς ὁποίας ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν προπάτου ταξιδίου του ἀπὸ Δουνκέρκη εἰς Βιτόρια. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 23ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὸ Χάμπτον ρόδος.

**KOMMANTEP ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ**: 'Απὸ Μίνα ἀλ Φαχάλ διὰ Γκότεμπουργκ, μὲ πλήρες φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου, ύπεστη δλάβην εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἡγκυροβόλησεν εἰς πλάτος 49.57' βόρειον καὶ μῆκος 01.52' δυτικὸν τὴν 27ην Μαρτίου.

**ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ**: Μετὰ τὸ πέρας ἐπισκευῶν (ἰδὲ τεύχος 1.4.74) ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀκαπούλκο, διὰ θάλατταν 25ην Μαρτίου ύπεστη ἐν νέῳ δλάβην εἰς τὴν μηχανήν εἰς πλάτος 21.24' βόρειον καὶ μῆκος 108.31' δυτικόν. 'Εμισθώθη ἀμερικανικὸν ρυμαυλικὸν τὸ ὅποιον ἀφίχθη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ σκάφους τὴν 28ην Μαρτίου. Τὸ σκάφος, μὲ πλήρες φορτίον πετρελαίου κατημθύνετο εἰς Λάς "Αντζέλες.

**ΜΑΙ·Υ·ΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ** (λ.): Εἰς Νεάπολιν, ἐπειθεωρήθη λόγῳ ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας μεταξὺ 16ης καὶ 21ης 'Ιανουαρίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Χιούστον δι' Ἀλεξανδρειαν. Παρεπτηρήθησαν ζημιάι εἰς τὸ πηδάλιον, τὰ διαφράγματα, τὸ κατάστρωμα, κλπ. 'Απαιτεῖται δεξαμενισμός.

**ΜΑΡΙΩ** (λ.): Συνεκρούσθη τὴν 1ην 'Απριλίου εἰς Μισσισιππήν μετὰ φορτηγίδος καὶ ὑπέστη ὅπην εἰς τὴν δεξιάν πλευράν. 'Εν συνεχείᾳ τὸ σκάφος, τὸ ὅποιον μετέφερεν 29.261 τόνους θωξίτου προστήραξεν. 'Η ἀνέλκυσί του κρίνεται δυσχερής.

**ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ** (κ.): 'Επειθεωρήθη ἐν δεξαμενῇ εἰς Ἀμβούργον πρὸς διακρίνωσιν ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας ὃς υπέστη τὴν 2αν καὶ 3ην Μαρτίου ἐν πλῷ ἀπὸ Ἀγαδίρ διὰ τὸν ὡς δάναον λιμένα. 'Ετελέσθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ.

**ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ**: Εἰς Λισσαβονίνα τὴν 27ην Μαρτίου, ἀνεκοινώθη ὅτι ἐτελοῦντο ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανήν ἐπὶ ζημιῶν τὰς δύοις ὑπέστησης πυρκαϊδῶν τὴν 21ην 'Ιανουαρίου ἐν πλῷ.

**ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.**: 'Αφίχθη εἰς Σαίν Ναζαίο καὶ ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν ἐκ μέσους τοῦ Σάλβατζ 'Ασσοσιέτσον λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸ κύτος.

**ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ** (λ.): 'Υπέστη ζημιάς εἰς τὸν στοιβιλούμποτρό την 28ην Μαρτίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Βανκούμπερο διὰ Τεργέστην. Τὸ σκάφος ἀφίνθη εἰς Τεονέστην τὴν δινή 'Απριλίου καὶ ἀνελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ αἰτίνες ἐπερατώθησαν τὴν δινή 'Απριλίου.

**ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ**: 'Αφίνθη εἰς Μποοντώ τὴν 11ην Μαρτίου, ἀπὸ Πλότ Αθηναίου, μὲ ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας. 'Επισκευαὶ ἐτελέσθησαν ἐπ' ἀνκύρα.

**ΣΗ ΛΑ·Ι·ΟΝ**: 'Υπέστη ἐλλειψὴς ζημιῶν κατόπιν ποσοδούμπεως τοῦ δημερληπτού ιού «Ταυτηποιστάν» ἐπ' αὐτοῦ εἰς Γκρέιβσεντ τὴν 3ην Μαρτίου.

**ΦΑΕΘΩΝ**: 'Απὸ Γιοκονάμα, ἀφίνθη εἰς Ντόρμπετον τὴν 19ην Μαρτίου μὲ ζημιάς εἰς τὴν γεννητήριαν No. 1. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ.

**ΧΡΥΖΑΝΘΗ** (π.): 'Απὸ Κάρηκ 'Αιλαντ διὰ Φιλαδέλφειαν, ἔμφορτον, προστήραξεν εἰς ἀπόστασιν 20 μιλίων τοῦ ἀκρωτηρίου Μαΐη (Νέα 'Υερσέν) τὴν πρώισαν τῆς 2ας 'Απριλίου. 'Ανειλκύσθη τὴν ἐπομένην πρώισαν ὄντες ζημιῶν καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του δι' Ιδίων μέσων.

**CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.**  
Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase  
TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR  
D. GOUNARI 2  
PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ο νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εὑρε τὴν πλήρη του ἑφαμογήν, κατά τὸ διαρρέουσαν α' 10ήμερον τοῦ Ἀπριλίου, εἰς τὸν νευραλγικὸν τομέα τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ὅπως καὶ εἰς τὴν "Ἀπω Ἀνατολήν. Οἱ φορτωταὶ —τῶν δημητριακῶν ιδιαιτέρως— ἐπέτυχον διὰ τῆς ἀποχῆς τῶν ἀπὸ τὴν ἄγοράν νά μετατρέψουν τὴν ζητήσιν τονῶν εἰς ὑπερπροσφοράν. Ἀποτέλεσμα: Κάθετος πτῶσις τῶν ναύλων κατὰ πέντε δῆλα δολλάρια ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν (21 δολ. πρότερον, 16 δολ. φίο πρὸ τινῶν ἡμερῶν) καὶ ἀνάλογος μείωσις τῶν πρὸς Ἰσπανίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον ναύλων (δολ. 28 φίο ἔναντι τῶν 34). Τῶν γαιανθράκων ἐπίσης, οἱ ναύλοι ἐσημείωσαν ἔκπτωσιν.

Καὶ ἄλλαι ἄγοραὶ ἐκ συμπαθητικῆς ἑκδηλώσεως πρὸς τὴν δασκαλήν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ἐνεφάνισαν χαρακτηριστικὴν χαλαρότητα.

Καὶ οἱ φορτωταὶ ἐπαφελούμενοι τῆς προκληθείσης συγχύσεως ἥρχισαν προσφέροντες ναύλους ἔτι κατωτέρους —δολ. 13,50 ἀπὸ Κόλπον διὰ τὴν Ὀλλανδίαν— μὴ ἀποδεκτούς, δεβασίων, ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Τὰ τάιμ τοσάρτερες, δῆμος, ἔξακολουθοῦν νὰ σημειώνουν ρεκόρ μισθωμάτων, τόσον διὰ τὰ μπάλι κάρριερ, δῆμον καὶ διὰ τὰ τύπου λάινερ σκάφη. Εἰς πολλὰς τῶν περιπτώσεων αἱ χρονοναύλωσεις ἐκτείνονται εἰς μακρὰ —μέχρι διετίας— χρονικὰ διαστήματα, εἰς τρόπον ὅστε νὰ κρατηθῇ τὸ μεταφορικὸν κόστος εἰς τὸ αὐτὸ ἐπίπεδον, χωρὶς τάς πληθωριστικὰς αὐξήσεις.

Καὶ τὸ πᾶν ἔχαρτάται τῷρα ἀπὸ τὴν ἀπεργίαν τῶν Ἰσπανῶν ναυτεργάτῶν. "Ἄν αυτὴν κηρυχθῇ, ἡ ἄγορά θὰ μεταβάλῃ πλήρως τὴν σημειώνην πρὸς τὴν κατιούσαν ροπήν. Θὰ περισωθῇ ἡ κατάστασις, ἡ ἄλλως, λόγῳ τῆς ἀποχῆς, προβλεπομένη ὅτι θὰ ἐστρέφετο κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν.

"Ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι, κατὰ τὸ α' 10ήμερον τοῦ μῆνος Ἀπρίλιον :

**BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ:** 'Απὸ τὸν Κόλπον δίλγονται σχετικῶς αἱ ναυλώσεις διὰ δημητριακά, μὲν ναύλους χαμηλοτέρους τοῦ ἐπιπέδου τῶν 21 δολ. φίο διὰ τὸ Κόντινεντ. Σκάφος 23.000 τόν. διὰ Μάτιον ἐδέχθη τὰ 16 δολ. (φίο) ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ γερμανικοὺς λιμένας Β. Θαλάσσης δολ. 16,25 φίοτ ('Απρίλ.). Γάνδην - Ἀμβούργον ρέιντζ δολ. 18 φίοτ. Γένοβος (Μάρτιον) 16.000 τόν. δολ. 30,50 φίοτ. 'Απὸ τὸν Κόλπον αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις μὲ χαμηλοτέρους διαδοχικῶν ναύλους, μέχρι τῶν 16 δολ. φίο. Διὰ τὴν Ἀλεξανδρειαν δολ. 38 φίο ('Απρίλ.). Διὰ τὴν Ἰσπανίαν δολ. 28 (φίο) ἔναντι τῶν προηγουμένων 34 δολ. φίο δι' Ἀπρίλιον - Μάτιον. Διὰ Ταρραγκόνα δολ. 17,50 φίο ἔναντι 23 δολ. προηγουμένων.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπτά φορτία 10 - 12.000 τόν. ἔκαστον ἀπὸ Μάτιον μέχρι Νοέμβριον δολ. 21,50 φίοτ. Διὰ Δουνκέρκην - Ἀμβούργον ρέιντζ ('Απρίλ.) 12.500 τόν. δολ. 40 φίοτ. 'Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Βηρυτού ('Απρ.) 39.000 τόν. δολ. 90.000 κατ' ἀποκοπὴν φίο, 5.000 τόν. ἐκφόρτωσις. Λισσαβόνα δολ. 24 φίο ('Απρίλ.). Διὰ Τίλιμπουρου ἀ.φ. δολ. 14 φίο (25.000 τόν.).

Διὰ γαιάνθρακας χαμηλότεροι ἐπίσης ναύλοι. Τὰ 18,85 δολ. ἐπληρώθησαν δι' Ἰσπανίαν 45.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. ('Απρ.). Διὰ Μπιλμπάρο ('Απρίλ.) 25.000 τόν. δολ. 16,85, μὲ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Σιδηρομετάλλευμα: 'Απὸ Σέβεν "Αἰλαντς διὰ Κόλπον δολ. 6,75 φίο ('Απρίλ.). Τάραντα 60.000 τόν. δολ. 9,75 (φίο).

Φωσφάτα: 'Απὸ Τάμπα διὰ Ρότερνταμ ('Απρίλ.) 33.000 τόν. δολ. 16,40 φίο καὶ ἀπὸ Κόλπον δι' Ἰνδίαν ('Απρίλ.) 28.000 τόν. δολ. 63,05 φίοτ. "Ορυζας ἀπὸ Κόλπον διὰ Σαΐγκον 10.000 τόν. δολ. 83, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

**NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ:** Περιωρισμένη ἡ ἔργασία διὰ δημητριακά. Ναύλοι σταθερώτεροι. 'Απὸ Πόρτο 'Αλέγκρε, μὲ συμπλήρωσιν Río Γκράντες ντὸ Σούλ διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον ρέιντζ ('Απρίλ. - Μάτιον) 22.000 τόν. δολ. 30 φίο. 'Απὸ Τουμπαρά διὰ τὸ Κόντινεντ 150.000 τόν. δολ. 5,25 (Μάτιον). 'Απὸ τὸ Πλείστ διὰ τὴν Ἰσπανίαν Μεσογείου δολ. 34,25 μικρὰ σκάφη, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μέρσεϋ ('Απρίλ. - Μάτιον) δολ. 38, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Βενεζουέλαν δολ. 33,50, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. "Ολαι αἱ ναυλώσεις μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν.

**BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ:** Σιτηρά ἀπὸ ἀμερικανικά διὰ Μπαντάρ Σαπούρ ('Απρίλ.) 25.000 τόν. δολ. 36 φίοτ. Διὰ Μπαγκλαντές δολ. 28 φίο 28.000 τόν. ('Απρίλ.). 'Ελαιοσπόροι ἀπὸ Βανκούμερ δι' Ἰσπανίαν 18.000 τόν. καὶ ἀποκοπὴν 500.000 δολ. φίοτ ('Απρίλιον). Λιπάσματα ἀπὸ Βανκούμερ δι' ἀνατ. ἀκτὴν Ἰνδίας δολ. 52,50 φίοτ (Μάτιον - Ιούνιον). Θεῖον ἀπὸ Βανκούμερ δι' Ἰμιγχάμ (Μάτιον) 16.000 τόν. δολ. 37,75 φίοτ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Περουβίαν δι' Ἰσπανίαν (Μάτιον) 120.000 τόν. δολ. 10 φίο.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ:** Δημητριακά ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν (ἀνατολ. λιμένες) δι' Ἰσπανίαν (Μάτιον) δολ. 26 φίο. 'Απὸ Δυτ. Αὔστραλιαν διὰ Ντάρ ές Σαλάμ δολ. 36 ('Απρίλ.) μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν. 'Απὸ Νότ. Αὔστραλιαν διὰ Κολόμπο δολ. 38,50, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (14.000 τόν.). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Πόρτ Χέντλαντ διὰ τὴν Ἰσπανίαν (Μάτιον) δολ. 16,15 φίο. Διὰ τὸ Κόντινεντ, ('Απρίλ.) 100.000 τόν. δολ. 9,75 καὶ 9,25 φίο καὶ Μπακάρ (Γιουγ.) 100.000 τόν. δολ. 10,50 φίο ('Απρίλ.). 'Απὸ Ντάρμπιερ διὰ Κίναν δολ. 18 φίο. 28.000 τόν. ('Απρίλ.).

Ζάχαρις ἀπὸ Φιλιππίνας διὰ Β. Αμερικήν δολ. 29 φίο 9.000 τόν. ('Απρίλιον - Μάτιον).

'Απὸ τὴν Νότ. Αφρικήν πολλαὶ ναυλώσεις δι' ἀραβόσιτον δι' Ἰσπανίαν καὶ Ἀγγλίαν. Φορτία διὰ Φορμόζαν 400.000 τόν. ἀπὸ Ιη Μαΐου καὶ Βενεζουέλαν 250.000 τόν. μέχρι Σεπτεμβρίου. Δι' Ἀγγλίαν λίρ. 13,25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάτιον). Διὰ Πειραιᾶ (Μάρτιον - Απρίλ.) 14.500 τόν. δολ. 27,50, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ Ἰσπανίαν δολ. 30,35 μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Μεσόγειος: Λιπάσματα ἀπὸ Μαν-

φεντόνιας η Γέλα δι' Ἰνδίαν δολ. 59 φίος, 4.300 τόν. ('Απρίλ.). Διὰ Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 30 ('Απρίλ.) φίοτ 12.000 τόν. 'Απὸ Κωνσταντζαν - Βραζιλίαν - Γαλάται διὰ Θεσσαλίαν, Πειραιᾶ, Βόλον, Καλαμάτα 2.800 τόν. σίτος δολ. 13 ('Απρίλ.).

Κόντινεντ: Χάλυψ ἀπὸ Αμερικανικό διὰ Τζέντα 2.600 τόν. δολ. 58 φίος. Γαιάνθρακες ἀπὸ Πολωνίαν δι' Ἰταλίαν δολ. 8,60 φίο 50.000 τόν. (Μάρτ. - Απρίλ.). Κώκας ἀπὸ Γύνης η Γκτάνσκ διὰ Τσιτταγόκγ ('Απρ.) δολ. 475.000 κατ' ἀποκοπὴν 10.000 τόν. φίοτ, μὲ 1.000 τόν. 750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

**ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ:** 'Αμειώτος ὁ ρυθμὸς τῶν τάιμ τοσάρτερες. Μισθώματα ὑψηλά, ἀσταθῆ πάντως. Πολλαὶ ναυλώσεις διὰ χρονικάς περιόδους. Προσφορὰ τονῶν 'Απω 'Ανατολήν εἰς σκάφη 20 - 30.000 τόνων. Ζήτησις τουητηρές δι' εύρωπατικὸν λιμένων. Διὰ χρονικάς περιόδους: Σκάφος 29.811 τόν., τοῦ 1973, διὰ δύο ἔτη (Μάιον - Ιούν.) παράδοσις Κόντινεντ δολ. 7. Σκάφος 29.955 τόν. τοῦ 1963 ἀμεσος παράδοσις 'Ατλαντικὸν δολ. 7,30 διὰ δύο ἔτη. Σκάφος 57.000 τόν. τοῦ 1968, τέλος 1974 διὰ δύο ἔτη δολ. 5,25. Σκάφος 22.224 τόν. τοῦ 1969, παράδοσις 'Ισπανίαν (Μάιον - Ιούνιον) διὰ 22-24 μῆνας δολ. 8,30. Σκάφος 21.976 τόν. διὰ 12 μῆνας, παράδοσις Μεσόγειον ('Απρίλιον) δολ. 9. Σκάφος 33.375 τόν., τοῦ 1963 διὰ 10 - 12 μῆνας, δολ. 8,61, παράδοσις 'Απρίλιον Κόντινεντ. Σκάφος 40.650 τόν., τοῦ 1971 διὰ 3 - 4 μῆνας, παράδοσις Αύστραλιαν μετὰ Απρίλιον, ἐπαναπαράδοσις Εύρωπην, δολ. 11,50 τόν τόνων.

Πολλαὶ ναυλώσεις διὰ ταξίδια: Κυκλικὸν 'Ατλαντικὸν, παράδοσις ἀμεσος 'Αμβέρασην, δολ. 9.000 ἡμερησίων, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, σκάφος 20.996 τόν., τοῦ 1965. Δι' ὑπερπατλαντικὸν κυκλικὸν σκάφος 16.047 τόν., τοῦ 1972, δολ. 11.000 ἡμερησίων, πλέον 1.500 δολ. δι' ὑπερωρίας. Σκάφος 15.000 τόν. ἀπὸ Βρέμην διὰ Λορέντζο Μαρκές δολ. 8.650 ἡμερησίων. Ταξίδιον διὰ Δυτ. Ιταλίαν, μέσω Μαύρης Θαλάσσης, παράδοσις 'Απρίλιον Σύρου, σκάφος 17.340 τόν., τοῦ 1958, δολ. 7.325 ἡμερησίων. Σκάφος 15.111 τόν., τοῦ 1971, παράδοσις 'Ισπανίαν, μέσω 'Ανατολ. Μεσογείου, 'Απρίλιον, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ δολλάρια 7.000. Ταξίδιον μέσω Βρετ. Κολομβίας, μὲ παράδοσιν N. Ισπανίαν, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ δολ. 12, σκάφος 26.874 τόν., τοῦ 1970.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΩΝ

Πλήρης ἀπραξία. Πρὸς τὴν κατιούσαν ἡ ναυλαγορά. 'Ενθαρρυντικὸν πῶς σημεῖον ἡ ζήτησις των τονῶν διὰ τάιμ τοσάρτερες. Τὸ διαθέσιμον τονῶν συστηρεύεται εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ ἡ ἄγορά τελεῖ ὑπὸ τὴν πίεσιν του. Δύσκολος ἡ θέσις τῶν μεγάλων σκαφῶν. Τὸ 60 - 65 τοῦ Γουόρλντσκεϊ (5.50 - 6,50 δολ.) ἐπληρώθησαν εἰς VLCC σκάφη.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν χαμηλότεροι οἱ ναύλοι. Διὰ Β. Αμερικήν W 225 διὰ μέτρια σκάφη καὶ 175 διὰ τὰ 30 χιλιάδων τόνων.

Μικρὰ σκάφη ἀρκετὰ ἔχονταν οὐαλώθησαν καὶ ἡ ζήτησις συνεχίζεται. Δύο τῶν 40 χιλ. τόν. διὰ τρία ἔτη ἀπὸ τὸν Ιούνιον 1974 ἐπληρώθησαν τὸ ισόποσον τῶν W 175.

**MERCANAVES  
(CYPRUS) LIMITED**  
SHIPPING AGENTS AND BROKERS

6 EVRIDIPOU STR., FAMAGUSTA, TEL. 66418. Cables: MERCANAVES FAMAGUSTA

10 KOUMANDARIAS STR.

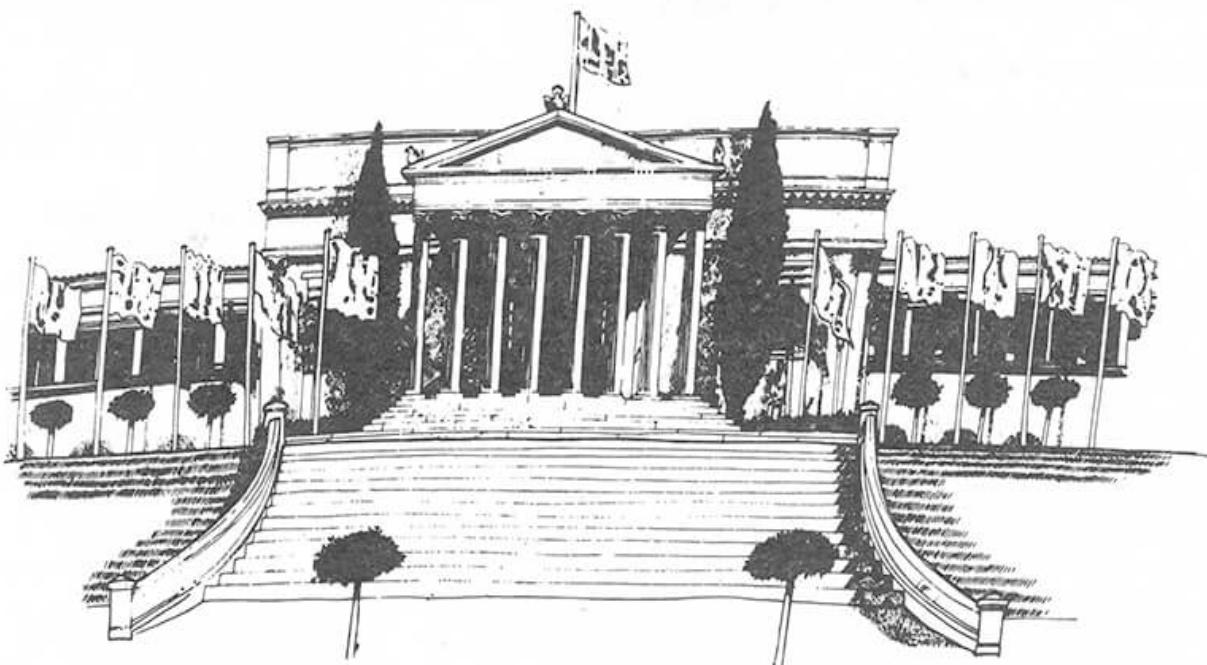
P.O. BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES - LIMASSOL





# POSEIDONIA 74

International Shipping Exhibition

Athens 3-9 June 1974

Market-place of  
the world's largest  
Merchant Marine



Sponsored by:  
Association of Shipowners of  
Greek Passenger Ships.  
Greek Chamber of Shipping.  
Greek Ministry of Mercantile Marine.  
Greek Shipping Co-operation Committee.  
Union of Greek Shipowners.  
And the 30 leading Greek Shipowners.

Organised by:  
Maritime Presentations Limited  
Fairfax House,  
Colchester CO1 1RJ  
England  
Telephone 0206 45121  
Telex 98517 Disop Colchest

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ (είς τάιμ ποάρτερ): Λιμένας Κόλπου, 32.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν, δολ. 21, φιότ, Μαρτίου 28 — 'Απριλίου 5.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερς), 27.000 τόν. γεννημάτων, Λισσαδώνα, δολ. 25, φιότ με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 5—15.

ΣΠΑΡΤΑ: Λιμένας Κόλπου, 14.000 τόν. γεννημάτων διατ. απτήν Μερικού, δολ. 17,25, φιότ με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, δύο συνεχή ταξιδίων, Εποχές 'Απριλίου 4—15.

ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.): Τέρρα, Τάμπαν, Χιούστον 14. 500 τόν. λιπαρμάτων, Ρίο Γκράντε (Βραζιλία), δολ. 40,75, ένα λιμένα φορτώσεως, δολ. 41,25 δύο, φιότ, Απριλίου 1—15.

ΒΕΝΘΙΣΚΙΜΗ: Λιμένας Κόλπου, 28.000 τ. φωσφότων χύμα, 'Ινδιαν, δολ. 63,05 δύο, 27. 500 τόν. εις τα δολ. 64,20 φιότ, με 2.000) 1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—30.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ (λιθ.): 'Αγ. Λαυρέντιον, 39.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων, Βριτόν, δολ. 900.000 φιότ, με 5.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 1—15.

ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Λιμένας Κόλπου, 24.000 τόν. γεννημάτων, Ταρρακόνα, δολ. 23, φιότ, 'Απριλίου 15—25.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Λιμένας Κόλπου, 14.500 τ. γεννημάτων, Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 22, φιότ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—25.

ΑΥΓΗ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 14.500 τόν. γεννημάτων, Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 23, φιότ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 5—15.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ: Λιμένας Κόλπου, 14.000 τ. d.w. φορτίου χονδραλέυρων (764.000 κ.π.) Λισσαδώνα — Δουγκέρκην ρέιντ, δολ. 405.500 φιότ, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 2—15.

ΣΗΝΙΚ (μικτόν λιθ.): Πόρτ Καρτίε, 50.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ, δολ. 9,75, δύο, 10. δολ. 10, ένα λιμένα 'Αμερίσης, Ρόττερνταμ και Τίλμπουρο, δολ. 10,50 φιότ, Μαΐου 1—10.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν λιθ.): Πόρτ Καρτίε, 50.000 τόν. γεννημάτων, 'Ολλανδίαν, δολ. 9,75, δύο, 10. δολ. 10, ένα λιμένας δολ. 10,50 φιότ, Μαΐου 19—29.

ΧΑΤΖΑΝΑ: Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερς), 25.000 τόν. γεννημάτων, γερμανικού λιμένας Βορείου Θαλάσσης, δολ. 16,25

φιότ, 'Απριλίου 15—30.

ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ: Λιμένας Κόλπου, 34.000 τόν. γεννημάτων, 'Αλεξανδρειαν (32 π.), δολ. 38, φιότ, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 6—15.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Τάμπαν, 13.000 τόν. χελωνών μετάλλου, Ρόττερνταμ, δολ. 15, έάσις 49 π. φιότ, 'Απριλίου 22—Μαΐου 2.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ (είς τάιμ ποάρτερ): 'Αγ. Λαυρέντιον, 25.000 τόν. γεννημάτων, Τόμπουρο, δολ. 14, φιότ, 'Απριλίου 10—18.

ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν, λιθ.): Πόρτ Καρτίε ή Μπαί Κομά, 61.000 τόν. γεννημάτων, 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ, δολ. 9,50, ένα λιμένα φορτώσεως, δολ. 9,85 δύο, φιότ, Μαΐου 10—20.

ΗΡΩ: Λιμένας Κόλπου, 35.000 τόν. έλ. φορτίου χονδραλέυρων, 'Άδριατικήν, δολ. 635.000 φιότ, 'Απριλίου 13—22.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου, 19.000 τόν. γεννημάτων, Βενεζουέλαν, δολ. 21,50, με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 20—30.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΦΑΛΚΟΝ (λιθ.): Ρίο Γκράντε, 21.000 τόν. γεννημάτων, 'Άμερισργον, δολ. 29, φιότ με 2.500 14.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, δολ. 3.000 έξτρα ασφάλιστρα, 'Απριλίου 27 — Μαΐου 10.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: 'Ανω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπούένος 'Άρες, 12.000 τόν. γεννημάτων, Ισπανικούς λιμένας Μερογέλου, δολ. 34, 25, με 2.000 τόν. γκρός φορτώσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 10—15.

ΑΛΜΑ (κ.): 'Ανω λιμένας, Ρίζερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπούένος 'Άρες, 12.000 τόν. γεννημάτων, Ισπανικούς λιμένας Μερογέλου, δολ. 34, 25 με 2.000 τόν. γκρός φορτώσιν, δύον Σήφορντ Ντόκ, δολ. 37,50 με 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 20—Μαΐου 6.

ΜΙΧΑΗΛ ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.): Ούρι θορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπούένος 'Άρες 11—11.500 τόν. γεννημάτων, Πορτογαλίαν, δολ. 36,50, έλ. έκφρτωσιν, με 2.000) 1.000 τ. φορτοεκφρτωσιν, 'Απριλίου 15—30.

ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ: Ούρι θορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπούένος 'Άρες, 10. 500 τόν. γεννημάτων, Πολωνίαν, δολ. 34,50 έλ. έκφρτωτικών με 2.000) 1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, δύον Πορτογαλίαν, δολ. 33,50 με 1.000

τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 20 — Μαΐου 5.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.): Ούρι θορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπούένος 'Άρες, 10.000 τόν. γεννημάτων, Βενεζουέλαν δολ. 33,50, έάν χύμα και είς σάκκους, δολ. 34,25, έάν μόνον χύμα, έλ. έκφρτωσιν, 2.000) 1.000 τ. φορτοεκφρτωσιν 'Απριλίου 20 — Μαΐου 5.

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (λιθ.): 'Ανω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπούένος 'Άρες, 13.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν, δολ. 34 με 2.000 τ. γκρός φορτώσιν, δύον, έλ. έκφρτωσιν, δύον Πορτογαλίαν, δολ. 36, με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΥΝΘΙΑ (λιθ.): Βαγκούθερ, 18.000 τόν. θρογγωλωρικής ποτάσσης, διατόλη, απτήν 'Ινδιάς, δολ. 52, φιότ, με 6.000) 1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαΐου 25—Ιουνίου 30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ (λιθ.): 'Αμερικανικούς λιμένας Βορ. Ειρηνικού, 25.000 τόν. γεννημάτων, Μπαντούρ Σαπούρ, δολ. 36, φιότ, με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 1—15.

ΝΟΤΟΣ (λιθ.): Βαγκούθερ, 16.000 τόν. θείου, 'Ιμπιγχαρ, δολ. 37,75, φιότ με 1.000) 2.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Απριλίου 1—10.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ: Βαγκούθερ, 15.000 τόν. θρογγωλωρικής ποτάσσης διατόλη, απτήν 'Ινδιάς, δολ. 52, φιότ, με 6.000) 1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Μαΐου 1—15.

## ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ: Κωνοτάντζαν, Βραΐλαν, Γαλάτη, 2.800 τόν. σίτου θεσαλονίκην, Πειραιά, Βόλον, Καλαμάτα, δολ. 13, με 1.500) 2.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Πειραιά, 1.000 τόν. Καλαμάταν, 1.500 τόν. εις έπισταλιας, δολ. 1.800 δύο έπισταλιας, 'Απριλίου 11—20.

## ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΦΕΡΑΙΟΣ (λιθ.): Νότιον Αδστραλίαν, 14.000 τόν. σίτου, Κοιλόμπο, δολ. 38,50 με 1.500 τόν. γκρός φορτώσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 20—25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΛΑΙΤΥ (μικτόν λιθ.): Πόρτ Χέντλαν 100.000 τόν. μεταλλευμάτων, 'Αμερίσαν — 'Αμερίσργον ρέιντ, δολ. 9,25, δύον Τόραντο ή Μπακάρ, δολ. 9,75 φιότ, 'Απριλίου 10—

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ: Πόρτ Έλλεισπεθ, 26.000 τόν. μαγγανέζης, Βουλάντην, δολ. 21,90 φιότ με 8.000) 5.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Απριλίου.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΑΙΑΞ (λιθ.): 23.727 τόν. d.w. (1.010.000 κ.π. 13 μί. 50 τόν. φιούδελ δύλ), δολ. 9,250 ή μετοποίσιος, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς Κωνοτάντζαν, 'Απριλίου 10—28, έπανωπαράδοσις μετά την άναχώρησην τοῦ πιλότου εἰς δυτ. Ιταλίαν μέσω ρωσικῶν λιμένων Μαύρης Θαλάσσης.

ΒΟΡΡΑΣ (λιθ.): 17.340 τόν. d.w. (14—14% μί. 52 τόν. φιούδελ δύλ), δολ. 7.325 ή μετοποίσιας, παράδοσις Σύρου 'Απριλίου 5—15, έπανωπαράδοσις δυτ. Ιταλίαν, μέσω Μαύρης Θαλάσσης.

ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.): 17.440 τόν. d.w. (14 μί. 44 τόν. φιούδελ δύλ), δολ. 13,50, πλέον δολ. 1.000 μπινιάρων δύλ, υπερωρίας, ένα κυκλικὸν ταξίδιον Βορείου 'Ατλαντικοῦ, παράδοσις διαπλέοντας Κένη Παπούσιον, Μαρτίου 28—'Απριλίου 10, έπανωπαράδοσις Ιταλίαν.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ: 36.549 τόν. d.w. (1.745.000 κ.π. 14% μί. 40 τόν. φιούδελ δύλ και 1 τόν. ντηζέλ δύλ), δολ. 9,10, ταξίδια 3—4 μηνών, παράδοσις Ισπανίαν, 'Αγ. Λαυρέντιον, 'Απριλίου — Μάιον.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 67.760 τόν. d.w. (2.676.690 κ.π. 15 μί. 57 τόν. φιούδελ δύλ και 3 τόν. ντηζέλ δύλ), δολ. 5,75, ταξίδια 3—4 μηνών, παράδοσις Ισπανίαν, 'Απριλίου 20 — Μαΐου 10.

ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΘ (είς τάιμ ποάρτερ): 15.000 τόν. d.w. (670.000 κ.π. 14% μί. 23 τόν. φιούδελ δύλ και 1 1/2 τόν. ντηζέλ δύλ), δολ. 10.600 μητοποίσιως, πλέον δολ. 1.500 μπινιάρων δύλ, έπανωπαράδοσις Μεσσηνίου.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 23.150 τόν. d.w. (1.065.400 κ.π. 15—15% μί. 33—35 τόν. φιούδελ δύλ και 2 τ. ντηζέλ δύλ), δολ. 15,65, παράδοσις δυτ. και δύον είσιον Επιστρέψαν, 'Απριλίου 16—22, έπανωπαράδοσις διαπλέοντας Πόρτ Καμπούς (Μουσκάτη), μέσω Περιοχού Κόλπου.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.): 13.030 τόν. d.w. (590.000 κ.π. 14—14% μί. 22 τόν. φιούδελ δύλ και 1 1/2 τόν. ντηζέλ δύλ), δολ. 8.000 μητοποίσιως, πλέον δολ. 1.000 μπινιάρων δύλ, έπανωπαράδοσις παρά-

## ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ

### ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΑΘΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΣ : Ηλλαγάς Τραπέζης 8 (εναντι Κεντρικού Τελωνείου, δημισθεν Ναυτιλιακού Εθνικής Τραπέζης)  
Τηλέφωνο 4522-673

δοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου είς Μπιλμπού, 'Απριλίου 5-15, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Πόρτ Καμπούς (Μουσκάτ), μέσω Περσικού Κόλπου.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ (λιθ.):** 38.819 τόν. d.w. (1.748.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8,50, ένα κυκλικόν ταξίδιον θερινού Ειρηνικού, παράδοσης 'Ιαπωνίαν, Μαρτίου 24.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ·Π·Σ (λιθ. εις τάμι τοάρτερ):** 27.007 τόν. d.w. (1.036.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 10, παράδοσης 'Ιαπωνίαν 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

**ΠΩΔΑΚΡΑΟΥΝ:** 9.450 τόν. d.w. (521.000 κ.π. 12½-13 μιλ. 17-18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.070 ήμερησιώς, παράδοσης Ρόπτερνταμ, 'Απριλίου 16-23, έπαναπαράδοσης αντού, Μεσόγειον.

**ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ:** 12.593 τόν. d.w., 589.000 κ.π. 13 μιλ. 17-18 τόν. φιούσε διλ, δολ. 7.675 ήμερησιώς, παράδοσης Ρόπτερνταμ, 'Απριλίου 26-30, έπαναπαράδοσης Σιγκαπούρην — 'Ιαπωνίαν ρέντες.

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III:** 25.524 τόν. d.w. (33. π. 0) 18 ίντ.), (1.195.387 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9,50, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την άναχρωσην του πιλότου είς νότιον 'Ιαπωνίαν, 'Απριλίου 5-8, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον σύχι αντολικώτερον της δυτ. 'Ιταλίας.

**ΒΟΥΛΑ:** 12.306 τόν. d.w. (12 μιλ. 15 τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 7.050 ήμερησιώς, παράδοσης Γιβραλτάρ έποιμος, έπαναπαράδοσης λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού, 'Αινδράσαν, 'Αιμδόργυρον ρέντες, Ισπανικών λιμένας Μεσογείου, μέσω Κωνσταντίας, Χιλής.

**ΕΥΝΟΙΑ (φρήτον):** δολ. 4.500 ήμερησιώς, ταξίδια 22-26 μηνών, παράδοσης 'Ιαπωνίαν Μαΐου 10-Ιουνίου 10.

**ΑΚΜΩΝ (ex VARNA):** 24.833 τόν. d.w. (33 π. 9½ ίντ.) (1.183.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 7,50, ταξίδια 24-26 μηνών, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ, Μάτιον - Ιονίου.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.Λ. (εις τάμι τοάρτερ):** δολ. 15.050 τόν. d.w. (699.000 κ.π. 13½ - 14 μιλ. 19 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8.650 ήμερησιώς, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Βρέμην, 'Απριλίου 5-15, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Λορέντζο Μάρκες, μέν κατεύθυνσιν πρός νότον.

**ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιθ.):** 15.034 τόν. d.w. (781.000 κ.π. 13 μιλ. 18-19 τόν. φιούσε διλ), και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.625 ήμερησιώς, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης 24 ώρας πρό της άφιξεως εις λιμένα νοτ. 'Ιαπωνίας 'Απριλίου 20 - Μαΐου 10, ταξίδια 4-6 μηνών, όψιμον ναυλωτών 6-8 μηνών δολ. 5.525.

**ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λιθ. εις τάμι τοάρτερ):** 28.741 τόν. d.w. (1.174.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9, παράδοσης διαπλέοντας έκ νοτίου 'Ιαπωνίας 'Απριλίου 20 - Μαΐου 2, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

#### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΑΙΟ

**ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.):** Καραϊβικήν, 18.000 τόν. Κόπα Ρίκαν, Γουορλντσκέλ 365, 'Απριλίου 2.

**ΑΕΛΛΩ (λιθ.):** Βαγκούσερ, 33.000 τόν. Πόρτκαν, Γουορλντσκέλ 165, 'Απριλίου 19.

**ΓΚΑΛΑΖΥ:** Περσικόν Κόλπον, 40.000 τ. μέρος φορτίου, Μοντεβίδεο, Γουορλντσκέλ 230, 'Απριλίου 1.

**ΜΙΝΩΣ (λιθ.):** Ενδομεσογειακόν ταξίδιον, 33.000 τόν. Γουορλντσκέλ 205, τέλος Μαρτίου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ:** Φάσ, 37.000 τόν. Ρόπτερνταμ, Ροστόκ, Γουορλντσκέλ 280, 'Απριλίου 10.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΑΚΟΝ (λιθ.):** Περσικόν Κόλπον, 48.000 τόν. Βομβάνη, Γουορλντσκέλ 325, Μαρτίου 27.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιθ.):** Περσικόν Κόλπον, 27.000 τόν. Γουορλντσκέλ 65, Μαρτίου 29.

**ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ:** Περοικόν Κόλπον 27.000 τ. ινδίαν, δύο συνεχή ταξίδια, Γουορλντσκέλ 300, 'Απριλίου 6.

**ΚΥΜΟ (λιθ.):** Περσικόν Κόλπον (35 π. 6 ίντα, 80θιαμα): Ταΐθαν, Γουορλντσκέλ 215, δράχας 'Απριλίου.

**ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ:** Ινδονησίαν, 17.000 τ. 'Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέλ 325, 'Απριλίου 17.

**ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.):** Δυτ. 'Αφρικήν άκτοπλοικόν και δυτ. 'Αφρικήν δι' ήμερησιώς δικτής 'Ατλαντικού, 18.000 τόν., δύο συνεχή ταξίδια, Γουορλντσκέλ 300, 'Απριλίου 2.

**ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκωτινιαύκην Μεσόγειον, Γουορλντσκέλ 175, μέσα 'Απριλίου.

**ΑΣΩΠΟΣ (π.):** Περσικόν Κόλπον, 50.000 τ.

μέρος φορτίου ήμερησιώς, λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 150, 'Απριλίου 14.

**ΙΩΑΚΟΣ:** Περσικόν Κόλπον, 19.000 τόν. 'Απωνίαν, Γουορλντσκέλ 325, 'Απριλίου 5.

**ΚΙΝΓΚ ΠΗΑΕΥΣ (λιθ.):** Μαύρη Θάλασσαν, 33.000 τόν. 'Ιαπωνίαν, γύρω τόν 21 δολαρίων, δράχας 'Απριλίου.

**ΣΤΟΛ ΡΑ'ΙΝΟ:** Καραϊβικήν 19.000 τόν. καθρός Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσκέλ 300, 'Απριλίου 2.

**ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ:** Μεσόγειον 35.000 τόν. καθρός ήμερησιώς, λιμένας Ακτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 200, δμεσος φόρτωσις.

**ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** 51.480 τόν. d.w. (15½ μιλ. 95 τόν. φιούσε διλ), τάμι τοάρτερ τριών έτων, δολ. 4.90 παράδοσης Ντωρμπιαν, 'Απριλίου.

**ΙΘΑΚΗ ΣΕ·Υ'ΛΟΡ:** Μεσόγειον, 18.000 τόν. καθράρα 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 305, δμεσος φόρτωσις.

**ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ:** Καραϊβικήν, 38.000 τόν. ήμερησιώς, λιμένας Ακτής 'Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 210, 'Απριλίου 4.

**ΜΑΝΤΟ Ζ:** Λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν, 30.000 τόν. Βραζιλίαν δολ. 15.

**ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ (π.):** Μεσόγειον, 39.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 215, 'Απριλίου 5.

**ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (λιθ.):** Μεσόγειον 18.000 τόν. καθράρα 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ήμερησιώς λιμένας Ακτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 250, 'Απριλίου 6.

**ΠΛΑΙΑΙΜΩΝ (λιθ.):** Καραϊβικήν, 20.000 τόν. ήμερησιώς λιμένας Ακτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 250, δύον όηπλης θερμότητος, Γουορλντσκέλ 265, 'Απριλίου 3.

**ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (π.):** Περοικόν Κόλπον, 35.000 τόν. Μπανάνα, Γουορλντσκέλ 230, τρία συνεχή ταξίδια, τέλος 'Απριλίου.

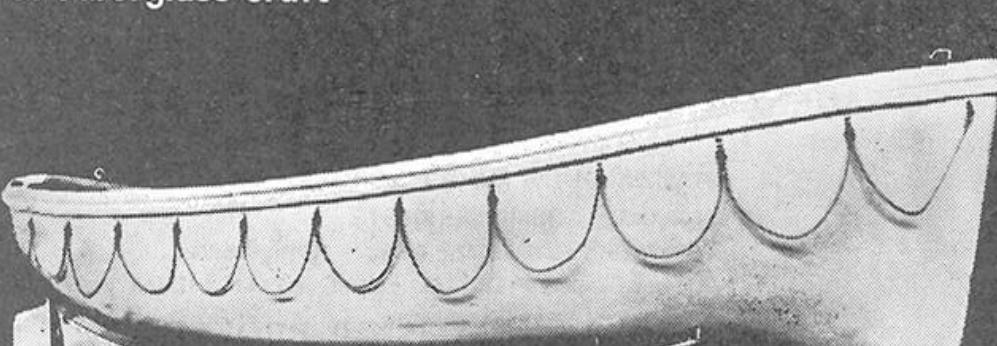
**ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** Νιγηρίαν, 50.000 τόν. ήμερησιώς λιμένας Ακτής 'Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 172½, 'Απριλίου 16.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ.):** Νιγηρίαν, 46.000 τόν. ήμερησιώς λιμένας Κόλπου, ήμερησιώς 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 210, 'Απριλίου 5.

**ΣΠΑΡΤΑΝ ΑΗΝΤΕΡ (λιθ.):** 20.956 τόν. d.w. (14 μιλ. 27 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8,10, ταξίδια 3-4 μηνών, 'Απριλίου 20.

**ΜΑΡΙΑ (λιθ.):** Περσικόν Κόλπον, 40.000 τ. Ταΐθαν, γύρω τόν 200 τής Γουορλντσκέλ, 'Απριλίου 3.

**Lifeboats...  
from the largest maker  
of Fiberglass craft**



**olympic yachts s.a.**

LIFEBOATS MOTOR, HAND - PROPELLED OR ROWING OF  
VARIOUS SIZES.

Also Available:

- a. Pure pivot gravity davits
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.

OLYMPIC YACHTS S.A.

MAKERS OF FIBERGLASS CRAFT UP TO 85 FEET (26 m.)

INSTALLATIONS

The Lavrion Shipyard offers facilities for storage,  
launching, docking, repairs, conversion and servicing  
crafts up to 50 tons.

Office - Showroom: ZEA MARINA, PIRAEUS TEL. 4510.211/2/3 Shipyard: LAVRION, ATTICA, TEL. 0292-5782/3

TELEX: 21217 OLYA GR. cables : OLYMPELCO PIRAEUS

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

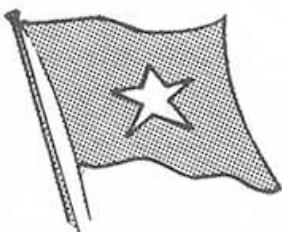
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» WU 62-725 »

» RCA 222654 »



# Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ  
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ

**AGEMAR**  
AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.  
34132 - TRIESTE  
PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A  
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE  
TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 29784 - 38262  
TELEEX: INTERNATIONAL 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

# NDSM

## ΣΤΟ AMSTERDAM

Τὸ Ναυπηγεῖο ποὺ προσφέρει κάθε έξυπηρέτησι πού χρειάζεται ἔνα πλοϊο. Ἐχει 4 δεξαμενές διὰ πλοϊα μέχρι 7000 τόννους. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διά καθαρισμούς τῶν τάν τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐχει ὀρκετούς μώλους μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μέ ἄτμο, μὲ πεπισμένο ἀέρα, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διὰ πυροσβεστικές ἀνάγκες καὶ μὲ ἡλεκτρισμόν.

Ἐχει ἐλασματουργεῖο δυναμικότητος 15 τόννων ἡμερησίως δι' ἐπισκευάς λαμαρινῶν. Πλῆρες μηχανουργείον δι' ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη περά σὲ μηχανές DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητήρες παντός τύπου. Ἐπισκευαὶ λεβήτων παντός τύπου καὶ ἀντικατάστασις σωλήνων. Μιὰ ξεχωριστὴ εἰδικότης τοῦ Ναυπηγείου είναι ὅλαις αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΟΗΤΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 - TELEX 212601 & 02 ΕΙΤΕ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ AMSTERDAM ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

# Ημερολόγιο τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ .....	60	6646	δύ. Γέραστάρ 30)3 διά. Ν. "Υόρκην	ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	54	7234	εἰς Ντόρντρεχτ 27)3
ΑΒΕΜΑΡΙΑ .....	62	11048	ά. Δάντιαν 1)4 δι' Ἀλεξάνδρειαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ .....	55	3003	ά. Σφάλι 13)3 διά. Βεγγάζην
ΑΓΑΘΩΝ .....	65	12191	ά. Βανκούθερ 21)3 διά. Ἰταλίαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ .....	58	9878	εἰς Σάντος 26)3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	70	10008	ά. Γκλογκ 27)3 διά. Χιλήν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΐ'ΛΟΤ .....	57	8266	ά. Σεμπού 19)3 διά. Φορμόζαν
ΑΓΑΠΗ .....	68	35477	ά. Σέβεν "Αἴλ" 1)4 διά. Χιούστον	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ .....	57	8192	ά. Τριβαντρουμ 16)3 διά. Κολόμπο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) .....	69	10006	ά. Νιούκαστλ 28)3 διά. Τσίμπα	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪ'ΟΥΕΡ .....	58	7949	ά. Ἀμβέρσαν 16)3 διά. Σρί Λάνκα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	59	15859	ά. Φιλαδέλφειαν 29)3 δι' Ἀρούμπα	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	56	8192	ά. Ρ. Χάνα 24)1 διά. Μασσαλίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	62	9536	ά. Σιγκαπούρειαν 27)3 διά. Ντακάρ	ΑΛΙΚΗ .....	53	8453	ά. Λ. Πάλμας 31)3 "Απαπα" λάγκος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	11048	ά. Καζαμπλάνκα 24)3 Κωνσταντζαν	ΑΛΙΚΗ Ι. Π. .....	70	10011	ά. "Άντεν 30)3 διά. Μουσκάλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	εἰς Παρανάγκους 29)3	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ .....	62	9092	ά. Αμέρεσαν 22)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	54	1585	ά. Κονιόν πολιν 18)3 διά. Μ. Θάλασσαν	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.) .....	54	16210	ά. Παναμά 22)3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ. .....	58	2667	ά. Πειραιά 30)3 δι' Ἀμπρούστον	ΑΛΚΗΣ .....	60	2269	ά. Ρότερνταμ 23)3 δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	63	10200	ά. Ντακάρ 26)1 διά. Κίναν	ΑΛΚΗΣΤΙΣ .....	45	3911	ύπὸ παραλαβὴν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ .....	59	5728	ά. Καράτα 27)3 διά. Κολόμπο	ΑΛΚΑΜ .....	60	9959	εἰς Παρανάγκουα 30)3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....	57	11630	ά. Σιγκαπούρην 17)3 δι' Ἰνδονησίαν	ΑΛΚΥΟΝΙΣ .....	73	13631	εἰς Βομβάνη 20)3
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.) .....	56	20686	ά. Κάρυψη "Αἴλ" 7)3 δι' Ἀμβέργον	ΑΛΚΥΩΝ .....	53	1886	εἰς Κόπερ 2)4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	ά. Λειδέσιον 31)3 διά. Ρ. Ιανέτρον	ΑΛΚΥΩΝ .....	49	5048	εἰς Τακοράντι 1)4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	63	11222	ά. Βανκούθερ 21)3 δι' Ἰαπωνίαν	ΑΛΚΥΩΝ .....	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	54	8796	ά. Χάμπιπον 21)3 διά. Μεζικόν	ΑΛΜΑΡ .....	47	5441	ά. Βρέμην 20)3 διά. Βραζιλίαν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....	57	10332	ά. Λάς Πλάμας 28)3 δι' Ἰνδίαν	ΑΛΜΠΙΡΕΟ .....	57	3817	ά. Κολόμπο 28)3
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ .....	61	12847	εἰς Βομβάνη 21)3	ΑΛΜΥΡΤΑ .....	51	2133	ά. Πειραιά 22)3 δι' Ἰταλίαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	68	20527	ά. Μουροφάν 19)3 διά. Μορμουγκάδο	ΑΛΤΙΣ .....	70	9868	ά. Βαλαρού 2)4 διά. Π. Τζάλς
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	51	7066	ά. Ἀμβέργον 27)3 Σιγκαπούρην	ΑΛΜΑΖΩΝ .....	48	5021	ά. Μπουάλα 19)3 διά. Πειραιᾶ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8279	εἰς Πειραιά ἀπὸ 20.7.73 (ἐπισκευα)	ΑΛΜΑΛΙΑ .....	49	3261	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	62	16565	ά. Ντακάρ 24)2 διά. Μαντράς	ΑΛΜΑΡΥΛΙΣ .....	56	4693	ά. Παναμά 1)4 διά. Νουμέα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	ά. Αμέρεσαν 30)3 Ρότερνταμ	ΑΛΜΕΡΣΑ .....	58	4231	ά. Πειραιά 31)3 διά. Σμύρνην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	εἰς Γκλογκ 25)3	ΑΛΜΟΥΡΓΟΝ .....	52	7267	εἰς Κωνιόν πολιν 20)3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	60	19797	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΜΒΡΑΚΙΚΟΣ .....	60	4492	εἰς Πειραιά ἀπὸ 30.7.73
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	ά. Πειραιά 1)4 διά. Λύμπεκ	ΑΛΜΕΙΟ (δ.) .....	54	26249	ά. Παναμά 30)3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	51	1988	εἰς Κόμπη 2)4	ΑΛΜΕΙΚΑΝ ΜΑΡΚ .....	71	1563	ά. Κόμπη 2)4 διά. Πουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV .....	70	15345	ά. Νιούστεν 21)3 διά. Σαγκούντο	ΑΛΜΕΙΚΑΝΙΣ (Λάντερ) .....	52	16485	ά. Κιουρασάδο 1)4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	55	8254	εἰς Γλένσοβ 21)3	ΑΛΜΕΙΩΝ (δ.) .....	53	11466	ά. Χάρηρην 29)3 διά. Βοστώνην
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	57	9924	ά. Γιβραλτάρ 27)3 διά. Βενετίαν	ΑΛΜΙΛΑ .....	72	13166	ά. Ντώμπιαν 1)4 διά. Τσιγκτάο
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	53	2641	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΜΟΡΓΟΣ .....	61	14073	ά. Τιλαδέλφειαν 24)3 διά. Μπιλμπάδο
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	59	8929	εἰς Λονδίνον 19)3	ΑΛΜΠΕΛΟΣ .....	47	2191	ά. Σαδόνια 25)1 διά. Βηρυτόν
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΗΣ .....	56	7989	ά. Κέηπη Τάουν 21)3 διά. Μαντράς	ΑΛΜΠΙΤΖΑΝ .....	67	3020	ύπὸ παραλαβὴν
ΑΓΚΝΙΚ .....	54	6177	ά. Πειραιά 19)3	ΑΛΜΣΤΕΡΝΤΑΜ .....	52	3653	ά. Ρότερνταμ 30)3 διά. Πειραιᾶ
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	10008	ά. Ντρόπταν 23)3 διά. Βομβάνην	ΑΛΜΥΔΑΛΙΑ .....	57	8727	ά. Βενετίαν 25)3 διά. Βομβάνην
ΑΔΩΝΙΣ .....	59	12180	ά. Λέγκορην 25)3 διά. Γιβραλτάρ	ΑΛΜΥΝΑ .....	49	3831	εἰς Αμέρεσαν 21)2
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....	58	9048	ά. Κέηπη Τάουν 1)4	ΑΛΜΥΝΤΑΣ .....	70	10006	ά. Όλμπιαν 11)3 διά. Κίναν
ΑΕΤΟΣ .....	56	8799	εἰς Πουσάν 18)2	ΑΛΜΥΝΩΝ .....	53	10699	ά. Γιβραλτάρ 13)3 διά. Πειραιᾶ
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ .....	51	4664	ά. Μπάρη 27)3	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΙΐΣ .....	74	14300	ά. Λ. "Αντζελες 29)3 διά. Κούς Μπ.
ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ .....	52	4615	ά. Τριπόλιν Λιθόν 28)1	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΥΝΤ .....	65	39035	εἰς Ράς έ Σιδέρ 27)3
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	9000	εἰς Ρότερνταμ 30)3	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣ .....	64	38996	ά. Χερβούργον 19)1 διά. Νταμάν
ΑΘΗΝΑ .....	59	8132	ά. Λεμεσόν 3)3	ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ .....	73	14000	ά. Κολόμπο 25)3 δι' Αδστραλίαν
ΑΘΗΝΑΙ .....	53	3575	εἰς Σάντος 2)4	ΑΝΑΜΑΡΙΑ .....	58	8952	ά. Λαττάκια 23)3
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	2863	ά. Πάτρας 23)3 διά. Χάμπον π. Ρ.	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	7965	ά. Τομάπα 2)4 διά. Μορμουγκάδο
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.) .....	58	16695	εἰς Νορρεσόντημ 30)3 διά. Πειραιᾶ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ .....	66	23571	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	53	11457	ά. Μορμόσα 26)3 διά. Βομβάνην	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε. .....	59	11969	εἰς Φρίπορτ 29)3
ΑΘ. ΟΡΑΐ'ΖΟΝ (δ.) .....	58	13551	ά. Πειραιά 16)3 διά. Καλούς Λιμένας	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ .....	56	8818	ά. Ντώμπιαν 28)3 διά. Μπ. "Αύρες
ΑΘΩΝ .....	45	13570	ά. Βαλτιμόρη 24)3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ .....	67	21423	ά. Φρίμαντλ 31)3 διά. Βανκούθερ
ΑΘΩΣ .....	69	10008	ά. Χαράπα 2)4	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΡΗ .....	73	11905	ά. Ντας "Αἴλ 25)2 διά. Χάρηρην
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12450	εἰς Μπιλπάτρα ὑπὸ συμπλήρωσιν	ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ δ. .....	69	99460	ά. Χαλούλ "Αἴλ 22)3 διά. Γιοκασάδ
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΐ-ΣΝΤΟΜ .....	72	11702	ά. Γιοκοχάμαν 30)3 διά. Τακόμα	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.) .....	72	11905	ά. Κάργκη "Αἴλ 10)3 διά. Λάντις "Εντ
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝ .....	60	13165	ά. Παναμά 3)2 διά. Ντάρειν	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.) .....	72	11905	ά. Φός 16)3 διά. Μπαχρέν
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟΐ'Κ .....	74	12498	ά. Ιμπριγκάμ 25)3 διά. Κίναν	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ .....	68	21399	ά. Παναμάδ 29)3
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΑΝΤΟ .....	71	15387	ά. Παναμά 18)2	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	69	21399	ά. Βανκούθερ 31)3
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟ .....	61	13993	ά. Λαμπάδη 16)2 διά. Κίναν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.) .....	70	98983	ά. Ρότερνταμ 27)3 διά. Φορκάντος
ΑΙΓΓΙΣ ΑΗΝΤΕΡ (δ.) .....	66	46486	ά. Λημπάρηδην 29)3	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ .....	73	32781	ά. Γιοκοχάμαν 28)3 διά. Καναδών
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤY .....	59	10373	ά. Γιοκοχάμα 4)3 διά. Χασικάκη	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ .....	73	13753	ά. Παναμά 13)3 διά. Θεσσαλονίκην
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΞ-Ι'Ζ .....	72	11702	ά. Βαλτιμόρη 30)3	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΐ'ΟΝ δ. .....	70	105855	ά. Ρ. Τανόύρα 2)3 διά. Π. ντε Μπούδ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ-Ι'ΒΕΡΥ .....	71	15387	ά. Γιοκοχάμα 16)3	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.) .....	70	99460	ά. Ακρωτήριον Κ.Ε. 18)3 Φινάρητ
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝY .....	70	15387	ά. Μπρούνομπουτελ 8)3 διά. Ροστόκ	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) .....	69	99849	ά. Κάρηκ "Αἴλ 24)3 διά. Γιοκασάδ
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ .....	69	9355	ά. Κολούμπια 29)3 δι' Ἰαπωνίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.) .....	72	79869	ά. Ντάβ "Αἴλ 17)3 δι' "Ιμινχάρη
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΐ'ΜΤ .....	70	9200	ά. Παναμά 11)3 διά. Φορμόζαν	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.) .....	69	98983	ά. Ρότερνταμ 13)3
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΕΤ .....	63	21609	ά. Πόρτη τέλη Μπούκ 2)4 διά. Σάροχ	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) .....	70	107091	ά. Ρ. Τανόύρα 14)3 Μίλφ Χάφεν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	15387	ά. Γιοκοχάμα 2)4	ΑΝΔΡΟΣ ΓΡΑΝΣΠΟΡΤ 72)2	63	33375	ά. Καουσιάνυχ 22)2
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΥΠ .....	71	11285	ά. Λασόνιον 31)3 διά. Γουασάρην	ΑΝΕΜΟΣ (μικόν) .....	70	2867	ά. Θέσιον 9)3 δι' "Ανάμπα
ΑΙΓΓΙΣ ΣΩΝΙΚ .....	73	12498	ά. Λαύριον 24)3 διά. Γουασάρην	ΑΝΕΜΩΝΗ .....	45	7072	ά. Μίζουνια 30)1 διά. Σαγκάνην
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΐ'Κ .....	71	11525	ά. Μπρούνομπουτελ 2)4 Γκάλεστον	ΑΝΖΙ (δ.) .....	61	22053	ά. Φός 28)3 διά. Μπάνιας
ΑΙΓΓΙΣ ΤΑΐ'ΦΟΥΝ .....	68	16702	ύπὸ παραλαβὴν	ΑΝΘΕΜΙΟΣ .....	70	10006	ά. Χάμπον ρ. 1)4
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΐ-ΝΤ .....	70	9025	ά. Αδελαΐδην 14)2 διά. Κίναν	ΑΝΗ Λ. .....	54	3726	ά. Χάπιαν 5)1 δι' Αθύοσταν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΟΦΥ .....	68	53944	ά. Φούνες 23)3 διά. Ν. "Ορλέανην	ΑΝΚΑΡΑ .....	53	4635	ά. Βιλαδέλφεια 28)3 διά. Φορμόζα
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΟΗ .....	69	9355	ά. Σιρόπουλος 30)3 διά. Βανούθερ	ΑΝΝΑ .....	60	16826	ά. Γιβραλτάρ 25)3 διά. Βρέμην
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ .....	61	13058	ά. Ορλέανη 24)2 διά. Λομπίτο	ΑΝΝΑ Β. .....	54	3807	ά. Γαττάκια 13)3
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11285	ά. Λίκον 2)4 διά. Λομπίτο	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	74	9000	ά. Σάντερλαντ 2)4 διά. Συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΗΓΥΠΤΟΣ .....	45	3805	ά. Αλεξανδρείαν 23)3	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ. .....	57	5728	ά. Γένοβη 16)3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) .....	65	40043	ά. Φόλειαν 23)3 διά. Περσικόν	ΑΝΝΑΙΝΙΣΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤ. .....	46	8047	ά. "Απαπα" λάγκος 17)3
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Π. Ελίζαμπεθ 26)3 δι' Ἰαπωνίαν	ΑΝΝΕΙΑI .....	44	13768	ά. Φιλαδέλφεια 28)3 διά. Φορμόζα
ΑΙΜΙΔΙΑ Γ. .....	54	2488	ά. Αλεξάνδρειαν 6)3 Τρίπ. Λιθύης	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ. .....	72	42093	ά. Γούρε 13)3 διά. Κέρδος Αϊλ
ΑΙΜΙΔΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ .....	66	14449	ά. Π. Κελάγη 13)3 διά. Λονδίνον	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. .....	65	19758	ά. Μουτσούρε 19)3 διά. Βρέμην
ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΗ .....	58	8368	ά. Ρούεν 21)3 δι' Ανκόνα	ΑΝΝΟΥΛΑ .....	71	10	

ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.) .	58	12676	Ξ. Ρ. 'Ιανέριο 29)3 διά Σάντος δ. Παναμά 28)3	
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ .	58	4684	δ. Παναμά 2)4	
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΒ (δ.) .	58	20958	Ξ. Χόγκ Κόγκ 8)2	
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ .	62	6929	δ. Παναμά 28)3	
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ .	61	6932	Ξ. Ρότερντα� 3)4 διά 'Αμερικήν	
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ .	57	4714	Ξ. Ντάριεν 22)3	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ .	67	16210	Ξ. Ντάριεν 25)2 διά Βραζιλίαν	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ .	61	6619	Ξ. Λαύριον 14)3 διά Μεξικόν	
ΑΡΑΜΙΣ .	70	9868	Ξ. Σιγκαπούρην 13)11 διά Σαγκάην	
ΑΡΑΝ .	70	9870	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 14)3 διά Δανιαν	
ΑΡΑΕΟΣ .	56	1965	Ξ. Μπάραν 26)3	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .	53	3376	εις 'Αμερικήν όποι 20)12	
ΑΡΓΟΛΙΣ .	56	8823	Ξ. Σλοβένφερ 25)3	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	61	13553	Ξ. Ν. 'Υόρκην 29)3 διά 'Ασσάμπι	
ΑΡΓΟΣ .	69	9868	Ξ. Κορίπον 20)2 διά Κίναν	
ΑΡΓΥΡΩ .	59	8775	Ξ. Χάρδην 14)4 διά Μεξικόν	
ΑΡΓΩ .	64	2763	Ξ. Λαύριον 14)3 διά Κωνσταντζαν	
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ .	58	10397	Ξ. Βορμάνη 28)3 διά Ντόρμπαν	
ΑΡΓΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ .	57	10376	Ξ. Γιουσούσκε 30)3 διά Καναδάν	
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ .	58	10371	Ξ. Μπέρια 22)3	
ΑΡΕΤΗ .	73	13691	Ξ. Κόμπε 12)1 διά 'Αθάνα	
ΑΡΕΤΗ Σ .	45	4578	Ξ. Πάρτγκτον 11)3	
ΑΡΕΤΟΥΣΑ .	58	618	Ξ. Ντακάρ 25)3 διά Πειραιά	
ΑΡΗΣ .	70	9868	Ξ. Βανκούβερ 22)3	
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .	69	9038	Ξ. Γιουραλάρ 25)3 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΑΡΙΑΝΑ .	73	23134	Ξ. Τούμπα 29)3 διά Ν. 'Ελλάζαμπεθ	
ΑΡΙΕΑ .	53	6037	Ξ. Μπαντίρμα 18)3	
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ .	62	12038	Ξ. Φριμαντ 21)1 διά Κίνα	
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .	56	8753	Ξ. Ιντούν 24)3 διά Μουτσούρε	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	69	9305	Ξ. Μπέρια 28)3	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	72	11722	Ξ. Βανκούβερ 17)3	
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	68	10009	Ξ. Κολούμπια ρ. 27)3	
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) .	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	63	28029	Ξ. Χάμπον ρ. 31)3	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	62	10421	Ξ. Τοκούλα 24)3 διά 'Ισπανίαν	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	57	10348	Ξ. Παναμά 3)3 διά Χιλήν	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ .	57	6452	Ξ. Τζακάρταν 28)3	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	58	8677	Ξ. Κοραμάρ 21)3	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	69	10009	Ξ. Βανκούβερ 16)3 διά Κίναν	
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ .	56	8995	Ξ. Χόγκ Κόγκ 26)3 διά Σατγάκόν	
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ .	58	8920	Ξ. Κολούμπια ρ. 14)2 'Ανατολήν	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ .	74	11500	Ξ. Βανκούβερ 21)3 διά 'Ισπανίαν	
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ .	74	11300	εις 'Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν	
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ .	60	10631	Ξ. Σεπάτη 23)3	
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ .	59	8814	Ξ. Σιγκαπούρην 14)3 διά Χόγκ Κόγκ	
ΑΡΙΣΤΟΝ .	59	10613	Ξ. Σιγκαπούρην 4)3 διά Ρότερνταμ	
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ .	58	7661	Ξ. Μπιζέρταν 27)3	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	44	4856	Ξ. Σεβάνναν 29)3	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	69	24599	Ξ. Σαδάναν 1)4 διά Μάλταν	
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .	57	10609	Ξ. Γόνυια 2)4 διά Νόρτεχαμ	
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .	57	10609	Ξ. Κ. Τάουν 5)3 διά Φορμύδαν	
ΑΡΙΩΝ .	73	13635	Ξ. 'Αμερικών 26)2 διά Μπιγκόκ	
ΑΡΚΑΔΙΑ .	54	8825	Ξ. Πειραιών 26)3	
ΑΡΚΑΜΑΡΕ .	59	9003	Ξ. Γλασκώνων 29)3	
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ .	60	6930	Ξ. Ντόρμπαν 2)4 διά Λιβερπούλ	
ΑΡΚΑΣΗ .	69	3251	Ξ. Καζαμπλάνκα 28)3	
ΑΡΜΑ .	58	9364	Ξ. Ντόρμπαν 23)3 διά 'Ειδονιμάσιθ	
ΑΡΜΑΤΑΝ .	71	9212	Ξ. 'Αμερικών 28)3	
ΑΡΜΟΝΙΑ .	73	23144	Ξ. Κούς Μπ. 8)3 διά 'Ισπανίαν	
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .	54	12986	Πόρτ. Τζέφερσον 31)3	
ΑΡΜΟΝΙΑ .	61	9443	Ξ. 'Αμερικών 31)3	
ΑΡΟΣ .	48	3783	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΡΠΑ .	55	3972	Ξ. Καντή 1)4 διά Μαρπιτανός	
ΑΡΡΑΣ (δ.) .	53	13459	Ξ. Φριπόρτ 26)3 διά 'Αλεξανδρειαν	
ΑΡΤΑ .	57	10067	Ξ. Παναμά 20)3 διά Βρέμην	
ΑΡΤΑ .	55	1875	Ξ. Πειραιών 23)3 διά Δυρράχιον	
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ .	58	9603	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 30)3	
ΑΡΤΕΜΙΣ .	62	15781	Ξ. 'Αμερικών 22)3	
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ(ΗΝΗΣ δ.) .	63	36139	Ξ. Τριπούλιν Λιθάνου 2)4	
ΑΡΤΕΜΩΝ .	57	5452	Ξ. Τεργέστην 2)4 διά Πειραιά	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .	63	15929	Ξ. Ζεμπρόγκε 28)3 διά Ντουλούθ	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ .	53	1552	Ξ. Σμύρνην 22)3 διά Πειραιά	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ .	59	9013	Ξ. Μουρόρην 27)3 διά Ναχότκα	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .	66	16142	Ξ. Σίνευ 1)4	
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ .	72	42253	Ξ. Πόρτλαντ 23)3 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΑΡΧΟΝΤ ΜΙΧΑΗΑ .	51	7594	Ξ. Βιρτούων 1)4 διά Λάρινακα	
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ .	48	2577	Ξ. Καράπτο 23)12	
ΑΣΠΑΣΙΑ .	64	4701	Ξ. 'Αμερικών 31)3	
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ .	53	4787	Ξ. Πειραιά 11)2 διά 'Ανάμπα	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .	60	11128	Ξ. Κωνιών πολίν 24)3	
ΑΣΠΙΔΟΣ .	59	9303	Ξ. Ρουέν 23)3	
ΑΣΣΙΟΣ .	63	13461	Ξ. Πόρτα Αικόνων 2)4	
ΑΣΤΕΡΙ .	65	6200	Ξ. Πλάσινθον 23)3	
ΑΣΤΗΡ .	74	13600	Ξ. Τόκιο 1)2 υπό συμπλήρωσιν	
ΑΣΤΗΡ (δ.) .	50	12338	Ξ. Παναμά 1)4 διά Μανιζανίλο	
ΑΣΤΡΕ .	50	8827	Ξ. Βομβάνη 29)3	
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .	58	12624	Ξ. Φορταλέζα 27)3	
ΑΣΤΡΟ .	56	16253	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 18)3 διά Βενεζούελαν	
ΑΣΤΡΟΝ .	52	1939	Ξ. Τριπούλιν Λιθάνου 9)3 διά Βεγγαζήν.	
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .	60	3890	Ξ. Ρότερνταμ 31)3	
ΑΣΤΥΝΑΞ .	56	6156	Ξ. Μπρούνιουπολ 25)3	
ΑΣΤΥΓΙΑΛΑΙΑ .	55	1916	Ξ. Πειραιώ 17)3 διά Σούδα	
ΑΤΑΛΑΝΤΑ .	66	6235	Ξ. Παναμά 27)3 διά Σηρρες	
ΑΤΕΝΕΙΑΔΑ .	66	11944	Ξ. Γιοκούγα 28)3 διά Βανκούβερ	
ΑΤΖΙΔΙΑΥ .	49	4641	Ξ. Λ. Πλάμας 21)3 διά Σιγκαπούρην	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) .	57	25172	Ξ. Ν. 'Υόρκην 20)3 διά Γκρότον	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΦ .	55	1941	Ξ. Κούσιγκ 21)3 διά Κουάντανου	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ .	57	25154	Ξ. Ν. 'Υόρκην 2)4	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .	63	15921	Ξ. Βανκούβερ 26)3	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .	64	15977	Ξ. Μόνταρ 22)3	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ .	70	9426	Ξ. Π. 'Αρεάνας 14)3 διά Ειρηνικόν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ .	63	7224	Ξ. Εμέν 31)3 διά Κιέλον	
ΑΤΑΛΑΣ .	52	7224	υπό παραλαθήν	
ΑΤΡΕΥΣ .	66	1598	Ξ. Πειραιώ 1)4	
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.) .	53	13675	Ξ. Γκάλιθεστον 8)3	
ΑΤΤΙΚΑ (δ.) .	60	29741	Ξ. Σαδάναν 27)2 διά Ρ. Τανούρα	
ΑΤΤΙΚΟΝ .	53	6160	Ξ. Αμέρισον 20)3	
ΑΥΓΗ (δ.) .	51	15784	υπό παραλαθήν	
ΑΥΑΙΣ .	72	16600	Ξ. Παναμά 22)3 διά 'Ισπανίαν	
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (όπερ.) .	40	26314	Ξ. Παναμά 26)3 διά Σαουθθάμπτον	
ΑΥΡΑ .	62	10323	Ξ. Σιγκαπούρην 6)1 διά Χοινάκγκ	
ΑΥΡΑ .	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΥΡΑ .	45	1589	Ξ. Σιγκαπούρην 6)1 διά Χοινάκγκ	
ΑΦΟΒΟΣ .	68	35477	Ξ. Οζάκαν 30)3 Κέιπ Κουβιέρ	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡY .	41	4879	Ξ. Λ. Πλάμας 4)3 διά Σ. Πέντρο	
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ .	58	8331	Ξ. Αγ. Βικέντιον 25)3 διά Ρότερνταμ	
ΑΧΙΛΛΕΥ .	56	31571	Ξ. Σάροχ 13)3 διά 'Αρζού	
ΑΧΙΛΛΕΥ .	65	21506	Ξ. Κωνιών πολίν 27)3	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π .	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚ(ΗΝΗΣ δ.) .	60	29967	Ξ. Ντόρμπιταν 22)3 διά Περσικόν	
ΒΑΡΗΣ .	56	20022	Ξ. 'Αλεξανδρειαν 1)4 διά Λίθανον	
ΒΑΡΕΣ .	56	4048	Ξ. 'Αλεξανδρειαν 12)3	
ΒΑΣΙΑ .	56	4029	Ξ. Καζαμπλάνκα 22)3	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ .	62	10741	Ξ. Σιγκαπούρην 5)3 διά Ρότερνταμ	
ΒΑΣΙΛΗΣ .	43	5331	Ξ. Ντόρμπιταν 2)4 διά Μπέρια	
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ .	57	10189	Ξ. Μπρέμερφόδεν 23)3 Θεοσαλονίκην	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) .	65	40043	Ξ. Σιδώνα 2)4 διά Θεοσαλονίκην	
ΒΑΣ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ .	56	21716	Ξ. Νασάου 2)4 διά Μπατάσαν	
ΒΑΣ. ΦΕΙΔΕΡΙΚΗ .	27	16435	Ξ. Πειραιά διά 5)1 (έπικεια)	
ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ .	66	35280	Ξ. Ειώθωσι Μομπάσα 26)3	
ΒΑΣΩ .	65	4707	Ξ. 'Αμερικών 1)4 διά Αγίουπορος	
ΒΕΓΚΑ .	60	2914	Ξ. Λάργανος 31)3 διά 'Αμπιλχωστον	
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ .	72	16606	Ξ. Κ. Τάουν 6)3 διά 'Αλεξανδρειαν	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ .	56	3068	Ξ. 'Αμπέροαν 26)3	
ΒΕΡΓΩ (μικτόν) .	72	57527	Ξ. Βιττόρια 19)3 διά Δουνκέρκην	
ΒΕΤΑ .	43	1845	εις Πειραιά διά 5)1 (έπικεια)	
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ .	48	3930	Ξ. Αμπέροαν 30)3	
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ .	56	8773	Ξ. Λ. Πάλιας 23)2 διά Κόμπε	
ΒΙΚΤΩΡ .	60	1315	Ξ. Μπαχρέιν 29)3 διά Μπέρια	
ΒΙΚΥ ΛΑΜ .	57	3951	Ξ. Καράται 6)3 διά Θεοσαλονίκην	
ΒΙΟΔΗ Λ. ΝΟΥΛΛΑΝΔΡΗ ΖΗ .	72	11981	Ξ. Τέμπλη. Μπ. 30)3 διά Περσικόν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ .	58	8510	Ξ. Απιτζάν 26)3 διά Μομπάσαν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ .	49	2334	Ξ. Κωνιών πολίν 9)3	
ΒΙΡΑ .	56	7841	Ξ. Τακοράντι 28)3	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ .	54	8251	Ξ. Μεάπολιν 27)3	
ΒΟΡΙ .	57	7727	Ξ. Μομπάσα 19)3 διά Κοσίν	
ΒΟΡΡΑΣ .	58	2266	Ξ. Λούδινον 16)3 διά Βηρυτόν	
ΒΟΥΛΑ .	58	8334	Ξ. Ριγέκαν 25)3	
ΒΡΑΧΟΣ (δ.) .	51	18259	Ξ. Βανκούβερ 27)3 διά Μπαγκλαντές	
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (όπερωκ.) .	32	18254	Ξ. Κόπερον 25)3 διά Σίδνευ	
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ .	56	8414	Ξ. Στυκαπούρην 23)2 διά Σίδνευ	
ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ .	59	9374	Ξ. Αμπέροαν 26)3 διά Κοντινέν	
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ .	61	10276	Ξ. Σίδνευ 11)3 διά Τσίμπα	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.) .	52	18588	Ξ. Πολίτη 28)3	
ΓΑΛΗΝΗ (δ.) .	58	16357	Ξ. Νόρθπορτ 28)3	
ΓΑΛΗΝΗ .	60	10186	Ξ. Παναμά 26)2 διά Σιγκαπούρην	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ .	60	12006	Ξ. Μπέρια 6)3 διά Λάντες "Εντ	
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.) .	53	13649	Ξ. Μπόνι 23)3 διά Λαντές "Εντ	
ΓΕΜΕΛΟΣ .	62	11082	Ξ. Ωρίου 15)3 δι	

ΓΟΥΩΔΑΤΕΡ	54	4389	Ε. Λά Γκουλέτ 30)3	ΕΛΑ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Τζέντα 23)3 διά Πόρτ Σουδάν
ΓΟΥΩΡΡΕΝ	50	6554	άργει είς Σιγκαπούρην από 27)12	ΕΛΑ. ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Ν. 'Υόρκη 27)3 διά Κουζίτ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Ρ. Τανόρα 26)3 διά Σαρέάχ	ΕΛΑ. ΛΩΡΕΑ	60	7293	ά. Βάλσι Μπ. 19)3 διά Ν. 'Υόρκη
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	Ε. Μπαντάρ Σαπούρ 9)3	ΕΛΑ. ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Λαττάκιο 16)3
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ώπο παραλαβήν	ΕΛΑ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ά. Ουρκην 2)4
ΔΑΦΝΗ	73	19451	ά. Λ. 'Αντζέλες 2)4 διά Μπαλμπά	ΕΛΑ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Κέηπ ισαύν 1)4
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ά. Σιγκαπούρην 29)3 διά Φουκουγιάμα	ΕΛΑ. ΠΑΓΩΝΗΡ	62	6659	ά. Λιούστον 24)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Παναμά 9)3 διά Κίνα	ΕΛΑ. ΠΡΑΙΝΤ	71	10327	ά. Ντόρμπαν 27)3 διά Κορμασάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Ρεσιφ 5)3 διά Μασέλιο	ΕΛΑ. ΣΑΝ	72	10327	ά. Ντόρμπαν 30)3 διά Χιούστον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. 'Αμβούργον 29)3 διά Σάν Χουάν	ΕΛΑ. ΣΗ	72	10327	ά. Σαδάννα 2)4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ε. Πειραιά 24)3	ΕΛΕΜΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	ά. Ν. 'Ορλεάνην 23)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Ράς Τανόρα 1)4	ΕΛΑ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Βενετίαν 21)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	54	8712	ε. Τζανάρτα 22)3	ΕΛΑ. ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Ν. 'Υόρκην 2)4 διά Τζιμπούτι
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ.	63	16417	ε. Ν. 'Ορλεάνην 26)3	ΕΛΑ. ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)3
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.)	64	16417	ά. Χάμπτον 29)3 διά Χιούστον	ΕΛΑ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Αρεντζ Μάρκες 2)4
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ε. Τζανάρτα 31)3	ΕΛΑ. ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 24)3
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ε. Σλοεχάφεν 21)3	ΕΛΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ά. Νταμάρ 25)3 διά Ντουμπάλι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Βενετίαν 26)3 διά Πειραιά	ΕΛΑ. ΦΑΙΘ	72	10327	ά. Πόρτ Σουδάν 29)3 διά Καλκούττα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Ξέρον 28)3 διά Δουνκέρκην	ΕΛΑ. ΧΗΡΟ	57	7068	ά. Μασσαλίαν 30)3
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Βανκούμπερ 23)3 διά Ιαπωνίαν	ΕΛΕΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Πειραιά 21)3 διά Μήλον	ΕΛΛΗ	62	12808	ά. Γιεραλτάρ 29)3 διά Χουέλθα
ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676	ά. Ντακάρ 24)3 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	44	13488	ά. Μπ. 'Άρηρες 28)3	ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτερ)	32	18564	ά. Ωκλαντ 27)3 διά Πόρτ Βίλλα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Βανκούμπερ 26)3 διά Ιαπωνίαν	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Κων/πολίν 27)3 διά Κωνσταντζάν
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ά. Παναμά 28)3 διά Τόκιο	ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Μίρι 27)3 διά Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Κων/πολίν 12)3	ΕΛΜΑΝΙ	66	8937	ά. Μουρορά 17)3 διά Μελβούρην
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΓΟΥΣΗΣ	71	10007	ά. Αθέλατθαν 27)2 διά Κίναν	ΕΛΜΟΝΑ	62	12229	ά. Σάντος 24)3 διά Τρίνινταν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ά. Ρ. 'Ιανέρον 23)3 διά Παρανάγκουα	ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ά. Παναμά 26)3 διά 'Αγγίλιαν
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Σάντος 13)3 διά 'Αλγέριον	ΕΠΙΔΑ	46	3472	ά. Αμέρεσαν 30)3
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Πειραιά 23)3 διά Καζαπλάνκα	ΕΠΙΣ	71	9885	ά. Γιοκούάμα 26)3 διά Βανκούμπερ
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ά. Πειραιά 31)3	ΕΠΙΣ	51	4669	ίδες: ΕΡΗΣΤΟΣ ως μετωνομάσθη
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥ	62	5138	ώπο παραλαβήν	ΕΜΜΑΝΙ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	ά. Λαττάκια 20)3
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘ	66	8132	ά. Παναμά 13)1 διά Κίναν	ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	άπο παραλαβήν
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	ά. Φατέκ Τέρμιναλ 10)3 Τενερίφην	ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛ. δ.	57	21185	ά. Άρχον 27)3 διά Τούζπαν
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Ναπιέρ 2)3 διά Τακομάτ	ΕΜΠΑ	55	2555	ά. Συμρην 27)3 διά 'Αμδούργον
ΔΙΑΣ	46	3851	ά. Μπρούνισποτε 25)3 διά Τζέντα	ΕΠ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ μικ.	65	37469	ά. Χιροχάτα 16)3 διά Μίλενη Μπαΐ
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	ά. 'Αντεν 5)3 διά Ν. 'Αφρικήν	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ά. Ντακάρ 20)3 διά Ντώρμπαν
ΔΙΩΝΗ	57	9722	ά. Μπαγκόχη 13)3 διά Σιγκαπούρην	ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Σαίγκον 25)3
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Γιεραλτάρ 14)3 διά Χάμπτον ρ.	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Λόρδ 'Αντζέλες 22)3 διά Τούμπα
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ε. Χόγκ Κόγκ 24)3	ΕΡΑΤΟ	69	12754	εις Δουνκέρκην 24)3
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ά. Γένοβα 16)3 διά Μπ. 'Άρες	ΕΡΑΤΟ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Κόπερβικ 23)3 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΕΡΙΝΙΩ	57	10323	ε. Γάνην 30)3
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Πάλμας 31)3 διά Ρ. 'Ιανέρον	ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ά. Βηρυτόν 27)3 διά Θεσ/νίκην
ΔΥΡΟΣ	46	2271	ε. Χάρταν	ΕΡ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.)	52	15848	ά. Αντεν 6)3
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Μπουενές 'Άρες 16)2 Β. Κορέαν
ΔΩΡΑ	52	7675	ά. Ρ. Γκράντε 26)3 διά Σάντος	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	21119	ά. Μπρούνισποτε 3)3
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	ά. Παναμά 29)3 διά Φρήπορτ	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Μπάρα 18)3
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Φιλαδέλφειαν 23)3 διά 'Αρούμπα	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ε. Σαδόνια 2)4
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	ε. Ντώρμπαν 23)3	ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	56	12754	ε. Θεσ/νίκην 23)3
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	ά. Πειραιά 17)2	ΕΥΤΕΝΙΑ	67	9854	ά. Μπ. 'Άρες 20)3 διά Ρότερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ε. Κ. Τάουν 18)3	ΕΥΤΕΝΙΑ Γ.	59	8526	ά. Μορμουγάδο 28)3
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	51	4472	ά. Κων/πολίν 4)3	ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	55	10053	ά. Μορμάρα 29)3 διά Μογκαντίσιο
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	ε. Φλόωνγκα 26)3 διά Σιγκαπούρην	ΕΥΤ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	58	12417	ά. Καράκας Μπαΐ 31)3
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Γιεραλτάρ 11)3 διά Ντώρμπαν	ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Κιουρασόδα 22)1 διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ά. 'Αλεξάνδρειαν 21)3 διά Λίθην	ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Κων/πολίν 24)3 διά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Μανιλάτα 26)2 διά Βανκούμπερ	ΕΥΕΑΠΙΣ	51	4177	ά. Γιεραλτάρ 29)3 διά Καζαπλάνκα
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Σιοκοχάμα 2)4 διά Βακαγιάμα	ΕΥΗ	70	10006	ά. Μπ. 'Άρες 19)1 διά Ρότερνταμ
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούμπερ 21)3 διά Κίνα	ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	ά. Καζαπλάνκα 16)3
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Φρήμαντλ 11)3 διά Σαγκάνη	ΕΥΗ Λ.	67	14800	ά. Παναμά 17)3 διά Φορμόζαν
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. Ντακάρ 16)3	ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ά. Φιλαδέλφειαν 30)3
ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	88686	ά. Κιουρασόδα 2)4 διά Περσικόν	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13168	ά. Πόρτ Κελάγκ 20)3
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Λονδίνον 25)3	ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	54	12423	ά. Πειραιά 14)4
ΕΛΕΝΗ	47	2577	ά. Σιγκαπούρην 3)4 διά Κολόμπο	ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	άπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ	47	1891	ά. Γιεραλτάρ 8)12 διά Πειραιά	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Σιμονοσέκι 24)3 διά Βανκούμπερ
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	έωθι Σάουθεντ 3)4	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. Πόρτ Λινκολν 1)3 διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	63	9804	ά. Αντζέλες 24)3 διά Ταγκάτο	ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	49	11389	ά. Κων/πολίν 28)3	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ά. Γκέραλτον 25)3
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Λορ. Μάρκες 29)3	ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373	ά. Λονδίνον 31)3
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. Σιγκαπούρην 29)3 διά Μορμουγάδα	ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	60	6288	ά. Κόμπε 2)4 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ά. Φιλαδέλφεια 22)3	ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	60	6288	ά. Τσάρλεστον 30)3 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Μπατάρ 'Αμπας ½ διά Ινδίαν	ΕΥΡΥΠΛΟΣ	59	8643	ά. Παναμά 30)3 διά Λονδίνον
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	ά. Καλκούττα 31)3 διά Μαντράς	ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	57	8596	ά. Αμδούργον 16)1 διά Τσάρλεστον
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8886	ώπο παραλαβήν	ΕΥΡΥΤΩΝ	60	8643	ά. Χόγκ Κόγκ 23)3 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Μπ. 'Άρηρες 12)3 διά Κίνα	ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	ά. Χούλλα 2)4
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Μπ. 'Άρηρες 12)3 διά Κίνα	ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Σπίτεντ 21)3 διά Σάντος
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Πιοκοχάμα 30)3 διά Σημάττη	ΕΦΗ	55	5008	ά. Λονδίνον 27)3 διά 'Αστόντ
ΕΙΝΑ	51	3917	ά. Ταόρλεστον 30)3	ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Δουνκέρκην 20)3 διά Πειραιά
ΕΙΣΙΑΒΕΤ	49	4605	ά. Πειραιά 27)2	ΖΑΝΕΤΤΑ III (δ.)	53	10919	ά. Βόλον 8)3 (έποκενα)
ΕΙΣΙΑΒΕΤ Κ.	53	4332	ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά Όζάκα	ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Ήστ Λόντον 3)4
ΕΙΑΤΑ	64	4701	ά. Γκουαγιακίλ 31)3 διά Κρίστομπα	ΖΗΝΩ	68	9582	ά. Μπρισμπάτην 31)3 διά Φορμόζαν
ΕΙΑΚΑΙ	60	2123	ά. Γιεραλτάρ 24)3	ΖΙΝΙ	37	5613	ά. Πουάντ Νούάρ 20)3
ΕΙΑΣΑΣ (δ.)	66	4339	ά. Πειραιά 25)3	ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Βερτόν 23)3 διά Πόρτ Τζεντίλ
ΕΙΑΣΑΣ	56	4380	ά. Κων/πολίν 16)3 διά Κωνσταντζάν	ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	ά. Πόρτ Λινκολν 29)3 Μαυρίκιον
ΕΙΑΣΑΣ	48	2548	ά. Τζιμπούτη 26)3 διά 'Ακαμπα	ΖΟΥΓΡΟ	66	3320	ά. Πειραιά 27)1 (έποκενα)
ΕΙΑΣΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Σάντος 27)3	ΖΟΥΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ά. Φρημάντλ 11)3 διά Κίναν
ΕΙΑΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΑΛΗΑ	72	8987	ά. Ν. 'Ορλεάνη 31)3 διά Χιούστον	ΖΩΗ	39	1266	ά. Ρανκόρον 31)12 διά Φόβο
ΕΙΑΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ά. Ρότερντα 30)3 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Πόρτλαν 23)3 διά 'Ελ. Παλίτο
ΕΙΑΛ. ΓΚΛΟΥΡ	56	7510	ά. Πειραιά 28)3 διά 'Αινκόνα	ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ά. Ντώρμπαν 21)3 διά Μανίλα
ΕΙΑΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Ντώρμπαν 1)4	Η Β Η</			

ΗΒΗ .....	68	28744	δ. Παναμᾶ 26)3
ΗΑΙΑΣ (δ.) .....	56	19178	ά. Ν. 'Άροπην 8)3 δι' 'Αρούμπα
ΗΑΙΑΣ .....	47	3575	ά. Σύρου 28)3 διά Βόλον
ΗΛΙΟΣ .....	57	4499	ά. Λάς Πάλμας 27)3 διά Ντεμεράρα
ΗΡΑ .....	55	7782	δ. Γεραλτάρ 21)3 διά Γκάλθεστον
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ .....	54	4723	έ. Λονδίνον 2)4
ΗΡΩ .....	65	23535	ά. Ρότερνταμ 26)3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΗΣΤΑΡ .....	57	9473	έ. Αμβέρσαν 1)4
ΗΤΟΝ (δ.) .....	53	13224	έ. Βομβάρη 23)3
ΗΦΑΙΣΤΟΣ .....	66	21374	ά. Πλότες 30)3 διά Ριγιέκαν
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. ....	57	4904	ά. 'ΟΞελόσουντ 25)3 διά Λύμπεκ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ .....	53	5781	έ. Ρεοφ 1)4
ΘΑΣΙΤΗΣ .....	56	8046	ά. Ντακάρ 28)3 διά Μούπασσαν
ΘΕΑΓΕΝΗΣ .....	45	5031	δ. Γεραλτάρ 20)3 διά Πειραιᾶ
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ. ....	58	9603	ά. Αμβέρσαν 16)3 διά Π. 'Ελιζαμπεθ
ΘΕΑΝΩ .....	74	14300	έ. Τόκιο όποι συμπλήρωσιν
ΘΕΑΝΩ .....	57	8677	έ. Σιγκαπούρην 1)4
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) .....	57	12629	ά. Παναμᾶ 28)3 διά Γκουαγιανίλα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ .....	57	1325	ά. Τζάκονσονθαλ 28)3 R. 'Ιανέριον
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.) .....	60	20450	έ. Τζιμπούτι 31)3
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.) .....	61	21894	ά. Οδύ Σεΐδη 20)3 "Αϊλ δι' Γκραίν
ΘΕΟΔΟΧΟΣ .....	59	10801	ά. 'Αιμέρσον 24)3 Πούντα 'Αρέννας
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.) .....	54	13157	ά. 'Ηστχαμ 26)3 διά Μεσόγειον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ. ....	50	1507	έ. Πειραιᾶ από 29)6)71
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ .....	56	3649	έ. Λορ. Μάρκες 31)3
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.) .....	60	20962	έ. Κίγκοτον 2)4
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΑΙΒΑΝΟΥ .....	63	15929	έ. Χάμπτον ρ. 2)4
ΘΕΟΦΟΡΟΣ .....	62	25157	ά. Π. 'Ελεξαμπεθ 31)3 Σιγκαπούρην
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) .....	53	8995	ά. Π. Μπούκορ 20)3 διά Τζακάρταν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) .....	50	8065	έ. Π. Μπούκορ 21)3
ΘΕΩΡΙΣ .....	65	7068	ά. Τεμπλατόρια 19)3 διά Βραζιλίαν
ΘΗΡΑ .....	62	14151	έ. Βαλπαράσο 31)3
ΘΗΡΑΙΟΣ .....	35	2680	έ. Κων. πολιν 25)3
ΘΩΜΑΣ Α. ....	58	8078	δ. Γεραλτάρ 28)3 Καζαπλάνκα
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ (δ.) .....	58	18297	ά. Ν. 'Ύρκην 21)3 δι' 'Αρούμπα
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ .....	63	15965	ά. Ντώρμπιταν 2)4 δι' 'Ινδιαν
ΙΑΣΩΝ .....	70	11489	έ. Κ. Τάουν 25)3
ΙΕΡΑΣ (μικτό) .....	66	41207	έ. Κάργκ 'ΑΙΛ 23)3
ΙΖΟΜΠΕΑ .....	57	9746	ά. Θέουτα 13)3 Βιζακαπατνάμ
ΙΘΑΚΗ .....	68	9066	ά. Μπουένος 'Αρρες 4)3
ΙΘΑΚΗ — ΚΑΘΑΡΑ .....	62	6933	έ. Μπλάφ 31)3
ΙΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ .....	54	2731	ά. Καζαπλάνκα 27)3 διά Διέπην
ΙΘΑΚΗ ΣΕΥΛΔΟΡ (δ.) .....	59	12575	ά. 'Αιμέρογον 23)3 διά Γεραλτάρ
ΙΚΑΡΟΣ .....	70	10886	ά. Μπ. 'Άρρες 31)3 διά Ραβένναν
ΙΚΑΡΟΣ .....	68	11670	ά. Παναμᾶ 2)4 διά Λ. 'Αντζελες
ΙΚΤΙΝΟΣ .....	69	11489	έ. Μπράουνστιλ 1)4
ΙΛΑ. ΚΟΙΚΟΥΝΗΣ (δ.) .....	65	42204	έ.θωστα Ντώρμπιταν 2)4
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) .....	52	8633	ά. Σιγκαπούρην 29)3 διά Τζακάρταν
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	ά. Τζάκονσθαλ 12)3 δι' 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΚ .....	57	9367	έ. Βούλσην 23)3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ .....	65	8364	έ. Σάντος 2)4
ΙΡΙΣ .....	54	6042	έ. Μπ. 'Άρρες 1)4
ΙΣΑΒΕΛΑ .....	55	7578	έ. Σιδνεύ 17)2
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.) .....	57	13734	έ. Γιοκοχάμα 31)3
ΙΣΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.) .....	65	39011	ά. Γουνίτα 'Αϊλ 31)3 διά Μπιλμπάο
ΙΤΑΛΙΑ .....	46	6727	έ. Πειραιᾶ 29)3
ΙΩΑΝΝΑ (δ.) .....	45	9918	έ. Βανκούβερ 1)4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) .....	56	12230	έ. Πειραιᾶ 6)3
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	59	3162	ά. Λονδίνο 29)3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ....	59	8564	έ. Πειραιᾶ 20)3
ΙΩ. ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗΣ δ.	64	39051	ά. Σιγκαπούρην 10)3 Τρίνινταν
ΙΩΑΝ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	67	20568	ά. Σακάδι 25)3 διά Μορμουγκάο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ .....	55	8799	ά. Ντώρμπιταν 2)4 δι' 'Ιανέριαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ....	69	9073	ά. Τούρλεστον 26)3 διά Βηρυτόν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.) .....	57	12614	ά. Μπόταν Μπ. 16)3 διά Περσικόν
ΙΩΝ .....	71	11506	έ. Φιλαδέλφεια 5)4
ΙΩΝΙΚΟΝ .....	57	9176	έ. Ρ. 'Ιανέριον 28)3
ΙΩΝΙΚΟΥ Β. (δ.) .....	58	10077	ά. Δουκέρηπην 28)3 διά Ρουέν
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) .....	58	13316	ά. Ρότερνταμ 31)3 διά Μπιλμπάο
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	69	30695	ά. 'Αιμέρσαν 23)3 Χάμπτον ρόδς
ΚΑΒΑΚΟ .....	53	5589	έ. Ρουέν 27)3
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ .....	61	10934	ά. Μπ. 'Άρρες 29)3 Β. Κορέαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.) .....	60	22780	έ. Σιγκαπούρην 19)3
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.) .....	57	13268	ά. Ρότερνταμ 31)3 δι' 'Αιμδύργον
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ .....	60	9486	ά. Μπάχια Μπλάνκα 20)2 Κ. Τάουν
ΚΑΒΟ ΔΕΩΦΙΝΗ .....	60	10934	ά. Σάντος 23)3 διά Μπ. 'Άρρες
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ .....	54	8559	έ. Μπάρεν 30)3
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ .....	55	8564	ά. Σιγκαπούρην 30)3 διά Κίναν
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ .....	57	11089	έ. Κων. πολιν 28)3 διά Κωνσταντζαν

ΚΑΘΡΙΝ Α. ....	70	16306	έ. Μη. "Άρρες 26)3
ΚΑΙΤΗ .....	65	23523	έ. Βαλτιμόρη 22)3
ΚΑΙΤΗ .....	54	3817	ά. Παναμᾶ 29)3 διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΑΒΡΙΑ .....	53	7179	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΑΧΑΡΙ .....	59	6406	ά. Τακοράντι 25)3
ΚΑΛΙΡΡΟΗ .....	59	8860	ά. Σιγκαπούρην 28)3 διά Μπάραν
ΚΑΛΛΙΤΟΝΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	71	9074	ά. Βανκούμερ 23)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. ....	55	6216	ά. Ντόρμπιταν 24)2 διά Μπαρανκίλα
ΚΑΛΤΕΞ Κ. ΤΑΟΥΝ δ.	58	13491	ά. Ντόρμπιταν 29)3
ΚΑΛΥΨΩ .....	51	7154	ά. Γεραλτάρ 21)3 διά Πειραιᾶ
ΚΑΛΥΨΩ .....	67	12949	έ. Πειραιᾶ από 18.3.73 (έπισκεψι)
ΚΑΛΥΨΩ .....	54	8184	ά. Μπρούνιμπούτελ 13)3 διά Βίσμαρ
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ .....	53	6553	ά. Μαρικίκιον 27)3 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) .....	57	12630	έ. Λίθερπούλ 23)2
ΚΑΝΤΩΝ .....	56	10271	ά. Θέουτα 19)3 διά Γκάλθεστον
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.) .....	62	1562	έ. Σάντος 13)3
ΚΑΠΕΤΑΝ .....	50	4876	έ. 'Απατα)λόγκος 19)1
ΚΑΠ. Α. ΜΥΑΔΩΝΑΣ .....	57	2805	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ .....	67	16098	ά. Μίλνερ Μπ. 13)3 διά Κασίμα
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ .....	68	9031	ά. Ήτακάρ 16)1 διά Σιγκαπούρη
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ .....	58	4838	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ .....	68	24801	έ. Βανκούμερ 1)4
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ .....	50	5120	έ. Ρεοφ 30)3
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	71	30193	ά. Μιζούσιμα 18)3 διά Χιλήν
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.) .....	71	42196	ά. Βιλλιμούχαν 23)3 διά Μπόνι
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ .....	68	24668	ά. Κόμπε 30)3 διά Βανκούμερ
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι. ....	68	15355	ά. Νιούκαστλ 19)3 διά Ναγκόγια
ΚΑΠ. ΛΕΜΟΣ .....	67	24734	έ. Ράραντα 25)3
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.) .....	62	18411	ά. Φρήπορ 1)4 δι' 'Αρούμπαν
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ .....	69	9044	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)3 διά Δανίαν
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Μ.Λ. δ.	62	39169	ά. Κ. άλ. 'Αμάγια 28)3 Μ. Χάφεν
ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ .....	58	9724	έ. Σιγκαπούρην 14)3
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ .....	74	16000	ά. Πρ. Ρούπερ 1912 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠ. ΥΑΡΡΟΣ .....	66	16164	έ. Αμβούργον 30)3
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ .....	65	15932	ά. Παναμᾶ 2)4 διά Τσιγκτάρ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ .....	72	16366	ά. Παναμᾶ 22)3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	58	10885	ά. Τσέκα 29)3 διά Κέπεμ
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	60	8717	ά. Μόζι 2)4 διά Χιροσίμα
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.) .....	55	12495	έ. Βερακρούζ 2)4
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....	59	8401	ά. Σιγκαπούρην 28)3 διά Καλκούτταν
ΚΑΠΤ. ΔΑΙΑΣ .....	67	12473	ά. Λαττάκιος 21)3
ΚΑΠΤ. ΜΑΓΙΑΚΑΛ .....	62	6219	ά. Θέουτα 13)3 διά Λαττάκια
ΚΑΠΤ. ΜΑΓΙΑΚΑΛ .....	62	9229	ά. Βανκούμερ 30)3 διά Λύτελτον
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. Σ.ΛΥΡΑΣ δ.	67	12459	έ. Τσιγκτάρ 21)3
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ (δ.) .....	47	9956	έ. Σαντάντερ 13)3
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α. ....	61	13437	ά. Βανκούμερ 25)3 διά Λύτελτον
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Λ. ....	66	19827	έ. Βανκούμερ 7)3 δι' 'Ινδίαν
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ .....	58	6403	έ. Κολόμπο 27)3
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ .....	65	18442	έ. Μπρούνιμπούτελ 24)3
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ .....	64	3885	ά. Λ. Πλάμας 29)3 Σάν Πέντρο
ΚΑΡΙΝΑ .....	56	3194	έ. Γιανέριον 15)3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.) .....	54	12551	ά. Γιανέριον 29)3 διά Βοστώνη
ΚΑΡΟΛΟΣ .....	54	2336	ά. Θέουτα 13)3 διά Λαττάκια
ΚΑΡΟΣ .....	47	8288	ά. Μπ. 'Άρρες 19)3
ΚΑΡΡΑΣ .....	68	25084	ά. Βανκούμερ 30)3 διά Ιταλίαν
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ .....	48	2401	έ. Πασαγίες 22)3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	ά. Πόρτο 'Αλεξάνδρε 24)3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	ά. Λισσαδώνα 1)4
ΚΑΣΟΣ .....	56	3401	έ. Πασαγίες 22)3
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ .....	51	2959	έ. Αιθίες 27)3
ΚΑΣΣΕΑ .....	53	5603	έ. 'Αθίες 27)3
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) .....	73	16563	έ. Λαντσκρόνα 21)3
ΚΑΣΤΡΑΚΙ .....	71	9870	ά. Γιοκοχάμα 23)3 διά Μελδούνην
ΚΑΤΕ Ν. Α. ....	65	18723	ά. Μπελέκερι 27)3 διά Γιοκοχάμα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	58	2739	ά. 'Αλεξάνδρειαν 8)1 δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. ....	56	6334	ά. Λάς Πάλμας 3)3 διά Κασιούγκ
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ .....	64	4702	ά. Γκουαγιακίλ 31)3 διά Κρίστομπαλ
ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗ (δ.) .....	65	47434	ά. Αϊλ δι' Γκραίην 21)3 διά Περσικόν
ΚΑΤΙΝΑ .....	55	10682	ά. Θέουτα 2)4 διά Ταέκα
ΚΑΤΡΙΝ .....	58	11969	έ. Χάμπτον ρόδης 19)3
ΚΕΑ .....	58	13996	ά. Γιοκοχάμα 9)3 διά Τόκιο
ΚΕΑ .....	55	2683	ά. Καζαπλάνκα 29)3 διά Ρωσίαν
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ .....	58	10995	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)3
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ .....	71	9868	ά. Τόρ Μπαϊ 24)2 διά Σαγκάπην
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ .....	58	13700	ά. Δάντσις 3)4 διά Τερνόύζεν
ΚΕΡΚΗΣ .....	47	2131	έ. Άλεξάνδρειαν 23)3
ΚΕΡΚΥΡΑ .....	48	4030	ά. Μπ. 'Άρρες 23)3 διά Πειραιᾶ
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) .....	54	8904	έ. Πειραιᾶ 27)2
ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) .....	55	10553	ά. Αγ. Βικέντιον 23)3 Μπ. 'Άρρες

ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΠΑ - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέστα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

</div

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ . . . . .	55	8564	ά. Σιγκαπούρην 21)3 διά Σαγκάρην	ΛΙΑΗ Μ. . . . .	57	7110	έ. Οδης Κάσηρ 25)3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ . . . . .	55	2730	έ. Ρότερνταμ 3)4	ΛΙΔΙΚΑ . . . . .	60	8562	έ. Ραγκούν 28)3
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	61	14982	έ. Ρίο 'Ιανείρου 12)3	ΛΙΜΠΑΝΟΝ . . . . .	52	4435	ά. Βρέμην 29)3 διά Πειραιών
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΙΣ . . . . .	56	8362	ά. Νιώρημπαν 1913 διά Μπ. 'Αμπάς	ΛΙΝΔΟΣ . . . . .	62	10883	ά. Λας Πάλμας 31)3 διά Μογκαντίσιο
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ . . . . .	70	103012	ά. Βερντον 20)3 διά Φοκάντας	ΛΙΝΤΑ . . . . .	60	14302	ά. Μπ. "Άρες 2)2 Ρότερνταμ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ . . . . .	57	9153	έ. 'Αμβερσάρην 28)3	ΛΙΝΤΑΚΙ . . . . .	59	2126	έ. Ν. 'Υόρκη 27)1 (έπισκευα)
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	63	15740	ά. Βανκούμπερ 31)3 διά 'Αγγίλαν	ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ . . . . .	54	4785	έ. Φορταλέσα 28)3
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ . . . . .	58	11156	δ. δάκρωτ. 26)3 διά Ρότερνταμ	ΛΙΣΣΑΒΩΝ . . . . .	56	4819	ά. Λ. Πάλμας 14)3 διά Λομπίτο
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ . . . . .	63	15378	δ. Παναμά 11)3 διά Κασίμα	ΛΟΒΕΡΣΑΝ . . . . .	57	6494	έ. 'Αμβέρσαν 2)4
ΚΙΓΚ ΣΗΝΟΡΘ . . . . .	64	17050	ά. 'Αμβερσάρην 24)3 διά Βαλτιμόρην	ΛΟΓΙΑΛΑΚΟΥ. (δ.) . . . . .	55	25317	έ. Ωρώμπαν 1)4
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΟΥ . . . . .	67	12624	έ. Μάτσαρον 24)3	ΛΟΓΙΑΤΥ . . . . .	69	9045	ύπο παραλαθήν
ΚΙΜΩΛΟΣ . . . . .	64	7891	έ. Ναπελ 28)3	ΛΟΚΡΙΣ . . . . .	72	16560	δ. Παναμά 12)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΙΜΩΝ (δ.) . . . . .	61	16068	ά. Χιούδοντ 2013 διά 'Αρούμπαν	ΛΟΝΔΙΝΟΝ . . . . .	50	2696	ά. Πειραιά 25)3 διά Κόντινεντ
ΚΙΝΙ (δ.) . . . . .	61	25409	ά. Ρός Τανόφρα 12)3	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ . . . . .	57	8985	έ. Χονκάγκ 25)2
ΚΙΡΙΝ . . . . .	56	9403	έ. Ν. 'Ορλεάνην 30)3	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ . . . . .	64	6548	έ. Μόπτιλ 2)4
ΚΙΣΜΕΤ II (δ.) . . . . .	65	36870	ά. Φορκάντος 19)3 διά Πόρτλαντ	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ . . . . .	61	3142	ά. 'Υμουντεν 22)3 Κωνστάντζαν
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Σακά 21)3 διά Κέρ 'Αλ 'Αμάγια	ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. . . . .	68	39617	ά. Λ. Πάλμας 30)3 Κούδα "Ιμποε
ΚΛΑΥΔΙΑ . . . . .	66	10601	ά. Κιουρασό 24)3 διά Μπ. "Άυρες	ΛΟΥΓΙΣ . . . . .	54	6103	ά. Τόκιο 22)2 διά 'Ακαζούτλα
ΚΛΑΥ-ΝΤΦΕΡΘ	64	5711	έ. Μπλούθ 2)3 (έπισκευα)	ΛΟΥΚΑΣ Ν. . . . .	72	13637	ά. Μουρόδραν 9)3
ΚΛΕΙΟ . . . . .	58	8791	ύπο παραλαθήν	ΛΥΔΙΑ . . . . .	57	4486	ά. 'Αμβέρσαν 2)4 διά Πειραιά
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ . . . . .	42	2269	ά. Πλαθά 15)2 διά Βεγγάζην	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) . . . . .	52	18306	ά. Πλότσε 25)3 διά Τρίπ. Λιθανίου
ΚΛΥΤΑ (δ.) . . . . .	58	22187	έ. Σιγκαπούρην 3)4	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.) . . . . .	58	16371	ά. Βίλμιγκτον 1)4 διά 'Αρούμπα
ΚΟΜΕΤ . . . . .	72	9885	ά. Γκέλογκ 7)3 διά Σαγκάτην	M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ . . . . .	69	25168	έ. 'Αμβερσάρην 29)3
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΔ. (δ.) . . . . .	56	20855	ά. Τέμπλ Μπαίν 20)3 Πόρτ ντε Μπούκ	ΜΑΪΗ ΕΡΑ (δ.) . . . . .	58	21291	ά. Κάρυκ "ΑΙΔ. 2)3 Λάντς "Εντ
ΚΟΝΚΡΝΤ ΖΓΑΗΜ . . . . .	58	5402	ά. Κάσι 23)3 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	63	15929	δ. Παναμά 21)2 διά Ταϊθάν
ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΛΑΒ . . . . .	64	6275	ά. Ν. 'Υόρκην 31)3 διά Βαρκελώνη	ΜΑΙΡΗ . . . . .	68	22391	έ. Πόρτ 'Ελλάζπεθ 31)3
ΚΟΜ. ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ δ. . . . .	66	78785	ήγκυρ. 49.57 Β. - 01.52 Δ. 27)3	ΜΑΙΡΗ . . . . .	57	10687	ά. Κάρτιφ 20)3 διά Μουρμάνοκ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	58	10011	ά. Σιγκαπούρην 1)2 διά Β. Κορέαν	ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ . . . . .	60	12091	εις Χόχι Κόργ από 8)12 (έπισκευα)
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ . . . . .	73	39219	έ. Νάρδικ 31)3	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.) . . . . .	62	1734	έ. Φάλευ 29)3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ . . . . .	72	39453	ά. Δουνκέρκην 26)3 διά Μονρόδια	MΑΙΡΗ X. . . . .	56	8297	ά. Κ. Τάουν 21)3 διά Κοραμόσηρ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ . . . . .	68	23258	ά. Βανκούμπερ 28)3 διά 'Ιαπωνίαν	ΜΑΙΡΟΥΛΑ . . . . .	63	14203	έ. Ρότερνταμ 23)3
ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (δ.) . . . . .	56	16341	ά. Σιγκαπούρην 30)3 διά Περισκόν	ΜΑΚΑΛΛΑ . . . . .	55	1517	ά. Γιβραλτάρ 2)4 διά Χάθρην
ΚΟΡ. ΚΟΛΟΚ)ΗΗΣ δ. . . . .	66	44895	ά. Λάς Πάλμας 30)3 διά Νέονα	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ά. Μ. 'Αχματή 8)3 διά Μοντεβίδεο
ΚΟΡΙΝΘΙΚ . . . . .	59	10914	ά. 'Ησα Λόντον 27)3 διά Θεσσαλίην	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	55	3865	έ. Πόρτ Ρόγιαλ 1)4
ΚΟΡΦΑΙΤΙΣΣΑ . . . . .	52	1384	ά. Βενετον 2)4 διά Τσιτάζια	ΜΑΛΒΙΝΑ . . . . .	58	2990	ά. Μπλιμπάσ 18)3 διά 'Οράν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) . . . . .	57	12360	ά. Πειραιά 23)3 διά Αδγόσθαν	ΜΑΝΑ (δ.) . . . . .	55	11430	έ. Ταιτακόγκ 17)3
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.) . . . . .	64	34872	ύπο παραλαθήν	ΜΑΝΕΣ . . . . .	55	8526	ά. Ρότερνταμ 30)3 διά Μπιλμπάσ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.) . . . . .	64	28349	έ. Λός 'Αντζελες 2)4	ΜΑΝΘΟΣ Μ. . . . .	58	1591	έ. Μασαλάλ 29)3
ΚΡΕΜΟΝ . . . . .	65	1505	ά. Αμερεπταν 28)3 διά Σκούτσαρ	ΜΑΝΑ . . . . .	71	16004	έ. Παναμά 23)3
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ . . . . .	58	3914	έ. Ν. 'Ορλεάνην 31)3	ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.) . . . . .	51	1022	εις Ν. 'Υόρκην από 28)11 (έπισκ.)
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) . . . . .	74	42470	έ. Λαζάν (Κεμπέκ) ύπο συμπλήρωσιν	ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑΙΝΤ . . . . .	55	1799	έ. Πειραιά 1)4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) . . . . .	73	42470	ά. Ράς Τανόφρα 21)3	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ . . . . .	59	3206	έ. Πειραιά 31)3
ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ (δ.) . . . . .	74	63000	έ. Γιοκοχάμα 26)3	ΜΑΝΤΩ Υ. (δ.) . . . . .	72	17432	έ. Μπούλεν Μπαίν 31)3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.) . . . . .	73	63000	ά. Ράς Τανόφρα 4)3	ΜΑΡΑΜΠΟΥ . . . . .	57	1962	ά. Βρέμην 15)3 διά 'Αλγερίου
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	73	42470	ά. Τέμπλ Μπαίν 21)3 διά Περισκόν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.) . . . . .	51	16440	έ. Ταμπίκο 16)3
ΚΡΙΟΣ . . . . .	59	16989	ά. Βαλπαραΐζ 20)3 διά Σάν 'Αντνέον	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	66	18231	έ. Παναμά 14)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΚΡΟΥΣΕ-ΙΝΤΕΡ Κ. δ. . . . .	66	78785	ά. Κάρυκ "ΑΙΔ. 24)3 Ράς άλ Χαφζ'	ΜΑΡΓΑΡΕΤ . . . . .	53	3334	ά. Βενετία 28)3 διά Π. Νουάρ
ΚΥΘΗΡΑ . . . . .	52	5153	ά. Σαλέρνο 27)3 διά Καρέρα	ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ . . . . .	60	8497	ά. Νανέμπο 14)1 διά Κούθαν
ΚΥΗΝΟΣ . . . . .	57	13895	έ. Ν. 'Ορλεάνην 30)3	ΜΑΡΘΑ (δ.) . . . . .	49	10123	έ. Σεβόνα 27)3
ΚΥΚΑΔΕΣ . . . . .	57	5252	έ. Λοιδίνον 29)3 διά Κων)πολιν	ΜΑΡΙ . . . . .	74	9400	ά. Νακάρ 9)3 διά Μπάραν
ΚΥΠΡΟΣ . . . . .	45	3799	έ. Λοιδίνον 28)3 διά Κων)πολιν	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	66	18569	έ. Κων)πολιν 26)3 διά 'Ινδιαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ . . . . .	49	2032	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς	MΑΡΙΑ . . . . .	61	10333	ά. Σιγκαπούρην 23)2 διά Σαγκάτην
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .	67	29851	ά. Παναμά 1)4	ΜΑΡΙΑ . . . . .	62	9455	έ. Μασέιο 7)3
ΚΥΡΙΑΚ . . . . .	72	33072	ά. Σουπέρια 18)2 διά 'Εμδεν	ΜΑΡΙΑ . . . . .	70	9101	έ. Παναμά 26)3
ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ . . . . .	66	20516	ά. Μπρέμερχαφεν 19)3	ΜΑΡΙΑ III . . . . .	53	825	ά. 'Αμβέρσας 6)2 διά Ρότερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ . . . . .	62	14150	ά. Λισσαδώνα 16)3 διά Χιούστον	ΜΑΡΙΑ B. . . . .	55	3597	εις 'Αμβέρσαν 16)2 (έπισκευα)
ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ δ. . . . .	58	12492	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 31)3	ΜΑΡΙΑ E. (δ.) . . . . .	52	10607	ά. Λαύριον 21)2 διά Πειραιών
ΚΩΣΣ . . . . .	56	3430	ά. Λουάντον 31)3	ΜΑΡΙΑ K. . . . .	70	9069	ά. Σεμαράγκ 14)3 διά Τσιρέπον
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ . . . . .	68	9084	ά. Ντακάρ 4)3 διά Κίναν	ΜΑΡΙΑ N. . . . .	73	13631	ά. Βανκούμπερ 6)3
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	67	15355	ά. Γιβραλτάρ 30)3 διά Μπρίτζπορτ	ΜΑΡΙΑ ΞΥΑΛ . . . . .	67	9365	ά. Γκοκόχαμα 30)3 "Αγ. Φραγκίσκο
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ . . . . .	53	5921	ά. Πειραιά 18)3	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ . . . . .	62	11033	ά. Κων)πολιν 26)3 διά Κωνστάντζαν
ΚΩΣΤΗΣ . . . . .	56	8474	ά. Μπ. 'Άυρες 25)3	ΜΑΡΙΑΝΘ Κ. (δ.) . . . . .	59	12939	έ. Μπ. 'Άυρες 23)3
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ . . . . .	54	4862	ά. Αμπιτζάν 22)3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ . . . . .	73	17432	ά. Μπ. 'Άυρες 30)3 διά Λιθύν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ . . . . .	65	14088	ά. Καρούσιογκ 5)3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ . . . . .	62	14047	έ. Παναμά 7)3 διά Κάουσιογκ
ΚΩΤΣΟΣ Μ. . . . .	62	11419	έ. Σαδάννα 1)4	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ. . . . .	62	11229	ά. Ταματάθε 19)3 διά Λισσαδώνα
ΛΑΕΡΤΗΣ . . . . .	56	10542	ά. Λός 'Αντζελες 11)3 διά Μανζανίλο	ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) . . . . .	50	16485	ά. Λαύριον 24)1 διά 'Αλιξέριου
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ . . . . .	56	8108	ά. Σιγκαπούρην 16)3 διά 'Αμβερσόγ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.) . . . . .	55	13095	ά. Χάμπτον p. 28)3 διά Τζάρτζασουν
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ . . . . .	53	7645	ά. Ρότερνταμ 14)3 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΜΑΡΙΓΩ . . . . .	72	9885	ά. Μορμουγκάο 18)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΛΑΙΔΟΝ ΟΦ ΔΗΛΩΣ . . . . .	49	2273	ά. Ντακάρ 24)3 διά Λόριεντ	MΑΡΙΓΩ . . . . .	47	6125	έ. Πειραιά 23)3
ΛΑΙΔΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ 54	54	3315	ά. Λάς Πάλμας 12)3 διά Νουαντιμπού	ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ . . . . .	68	10016	ά. Π. Λινχόλ 1)4 διά Κίναν
ΛΑΙΚΥ . . . . .	45	2430	ά. Καραγάνην 2)4	ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ. . . . .	61	10692	δ. Παναμά 23)12
ΛΑΜΠΡΟΣ . . . . .	57	6132	ά. Ταταγκόγκ 19)3	ΜΑΡΙΓΩ R. . . . .	69	10839	έ. Αιγαλεάν 16)3
ΛΑΡΡΥ Λ. . . . .	70	16306	ά. Ν. Ντάρεν 23)2	ΜΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	65	8362	έ. Πειραιά 27)3 διά Νιγηρίαν
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ . . . . .	48	1553	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.) . . . . .	67	44219	έ. Αιγαλεάν 17)3
ΛΑΤΩ . . . . .	52	4207	ά. Αμπιτζάν 20)3 διά Φεραιάτ	ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ Μ. (δ.) . . . . .	53	15789	έ. Χριδάνταθ 3)4
ΛΑΕΑΝΔΡΟΣ . . . . .	62	10514	ά. Ρότερνταμ 16)3 διά Σφάδε	ΜΑΡΙΛΥΝ Λ. . . . .	68	14800	ά. Βαλπαραΐζ 29)3 διά Σδ Νίκολας
ΛΕΖΙΝΑ (δ.) . . . . .	58	21986	ά. Κων)πολιν 25)3 διά Μ. Θάλλασσαν	ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	48	1857	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΝΑ (δ.) . . . . .	51	11250	ά. Βουλένην 11)3	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ . . . . .	63	15364	ά. Γκέλογκ 27)3 διά Νιούκαστλ
ΛΕΝΑ . . . . .	54	3895	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΝΑ Λ. . . . .	65	19805	έ. Βανκούμπερ 24)3
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. . . . .	61	8783	ά. Σιγκαπούρην 24)3 διά Φουσίκι	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.) . . . . .	58	12676	έ. 'Αμβέρσαν 1)4 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΛΕΣΒΟΣ . . . . .	73	3000	έ. Πέραμα ύπο συμπλήρωσιν	ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ . . . . .	59	12149	έ. Μαντράς 28)2
ΛΕΣΤΕ (δ.) . . . . .	61						

ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	Ε. Σιγκαπούρην 31)3	ΜΠΟΝΙ (δ.)	57	27990	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 18)2 (ἐπισκευασί)
ΜΑΡΝΤ. ΕΞΠΟΡΤΕΡ	57	6079	Ε. Ναπέρ 29)3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	56	10101	δ. Φρητάουν 24)3 διὰ Τέξας
ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΡΤΕΡ	58	6079	Ε. Χονολούλου 1)4	ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	δ. Μοντεβίδεο 1)4 διὰ Ρούζιρο
ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ	61	6095	Ε. Ν. 'Υόρκην 17)3	ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΣΕΙΝΤ	51	10203	εἰς Σιγκαπούρην ἀπὸ 26)9)73
ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕΪΝΤΕΡ	67	1401	Ε. Μομπιάλ 20)3	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ε. 'Αμπιτζάν 25)3
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	60	19663	Ε. 'Αμδούργον 16)3	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	51	6022	δ. Μάλτα 20)3 διὰ Τρίπ. Λιθβός
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	Ε. Ντακάρ 15)3 διὰ Κίναν	ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	δ. Λιοσαθώνα 22)2 διὰ Πειραιά
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	Ε. Πόρτ ντε Μπούκ 23)3 διὰ Μπάνιας	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ε. Ρ. 'Ιανέρον 25)3
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	Ε. Γιεραλτάρ 19)3 διὰ Μπ. 'Αύρες	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ε. Βόνια 1)4
ΜΑΡΩ	73	32511	Ε. Πόρτ Χεντλαν 31)3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	49	9025	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 19.2.72
ΜΑΡΩ	51	1871	ὑπὸ παραλαβήν	ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	47	9957	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5.11.70
ΜΑΣΣΙΑΙΟΝ (δ.)	59	20674	Ε. Φιλαδέλφειαν 25)3 διὰ 'Αρούμπαν	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Ντόριμπαν 2)4 διὰ Περισκόν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	Ε. Χόγκ Κόρκ 27)3	ΜΥΡΤΟ	54	4427	δ. Ν. 'Ορλεάνη 22)3 διὰ Θουλίνο
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	Ε. Πόρτ Κελάρκ 18)3 διὰ Ρόττερνταμ	ΜΥΣΩΝ	51	4029	δ. Παναμᾶ 15)3 διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	Ε. Γκάλεστον 20)3	ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	ε. 'Αμπιτζάν 22)3
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	Ε. Σάντος 31)3 διὰ Καζαμπλάνκα	Ν. ΓΕΟΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	δ. Μ. 'Αχμαντ 20)3 διὰ Μοντεβίδεο
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	Ε. Τέμα 26)3 διὰ Τακοράντι	Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	ε. Βιζακαπατίνιαν 13)3
ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ	65	32168	Ε. Γιεραλτάρ 27)3 διὰ Βιλεμοχάφεν	ΝΑΝΣΗ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ	57	4225	ε. Φιλαδέλφειαν 31)3
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	Ε. Θεούτα 28)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	68	3960	ε. Νιούκαστολ 31)3
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	Ε. Βανκούμπερ 19)12 διὰ Κίναν	ΝΑΤΑΛ	72	8849	ε. Λομπίτο 31)3
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	Ε. 'Αμπέροαν 30)3	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	δ. Τέιμπλ Μπ. 18)3 δι' 'Αμπιτζάν
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	Ε. Μασσαλίαν 25)3	ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	δ. Ντουμπάι 15)3 διὰ Ντόρμπαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	Ε. Βακαγίαν 29)3	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	2627	προσφ. 43.43B—28.38 16)12
ΜΕΙΑΙΑΛΑ	52	1699	Ε. Τρίπ. Λιθάνου 19)2 διὰ Βιρυτόν	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΡΟΥ	55	3329	ε. Ραγκούν 30)3
ΜΕΙΑΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11)11	ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ	53	35340	ε. Σιγκαπούρην 24)3
ΜΕΙΑΙΤΩΝ	68	10017	Ε. Λάς Πάλμας 12)3 διὰ Βούρδην	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	δ. 'Αμπέροαν 22)3 δι' 'Αλγερίου
ΜΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	47	1700	εἰς μεσσεγιακάς μεταφορές	ΝΑΥΣΙΚΑ	51	2372	εἰς μεσσεγιακάς μεταφοράς
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 25)3	ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	δ. Γκαέτα 22)3 διὰ Κύπρου
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	εἰς Ίννοσίμα υπὸ συμπλήρωσιν	ΝΑΥΤΙΔΑΣ	54	3596	ε. Ρουέν 28)3
ΜΕΣΣΗΗΝΙΑ	60	14269	Ε. Γουέπα 24)3 διὰ Γιοκοχάμα	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	δ. Γιοκοχάμα 17)3 διὰ Τόκιο
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17840	Ε. Λασούπαν 24)3 διὰ Σιγκαπούρην	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	δ. Χάμπτον ρ. 31)3 δι' 'Αρούμπα
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΕΝ. (δ.)	70	17840	Ε. Ντόρπαν 17)2 δι' ΗΠΑ	ΝΕΑ ΔΥΑ	54	3534	δ. Τούνιδα 26)3 δι' 'Αλγερίου
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	Ε. Χόγκ Κόρκ 31)3 διὰ Σιγκαπούρην	ΝΕΔΑ	57	8181	δ. Καζαμπλάνκα 28)3 διὰ Τρέπορτ
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ὑπὸ παραλαβήν	ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	δ. Ρ. 'Ιανέρο 28)2 διὰ Φάο
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	Ε. Ν. 'Υόρκην 20)3 δι' 'Αρούμπα	ΝΕΜΑ	58	10794	ε. 'Ιμπούχαμ 23)3 διὰ Καζαμπλάνκα
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	Ε. Χονολούλου 22)3 Πούλο Μπούκομ	ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ε. Φώλεϋ 2)4
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	Ε. Ράς Τανώρα 28)3	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Ντόρμπαν 23)3 διὰ Ρίθελ Πλέιτ
ΜΕΣ. ΛΑΜΒΙΣ (δ.)	72	17700	Ε. Πούλο Μπούκομ 31)3 διὰ Χ. Κόγκ	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	δ. Ντάρπαν 27)3
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	Ε. Πούλο Μπούκομ 2)4	ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	54	10944	δ. Μ. Χάφεν 3)4 δι' Εισοδιμάυθ
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	Ε. Φιλαδέλφειαν 28)3 δι' 'Αρούμπα	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Μουρούραν 10)3 δι' Ίννοσίμα
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	Ε. Γιοκοχάμα 12)3 διὰ Μιζουσίμα	ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	δ. Λάρνακας 2)9 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	Ε. Ρουέν 26)3 διὰ Κιουρασόδ	ΝΕΦΟΣ	56	7911	ε. Σιγκαπούρην 23)3 διὰ Μπαγκούκ
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	Ε. Κασίμα 30)3 διὰ Σιγκαπούρην	ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	δ. Τζένταν 29)3 δι' Αστραπίλαν
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	Ε. Πούλο Μπούκομ 24)3 διὰ Χονολούλ.	ΝΗΑΡ. ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Βομβάνη 30)3 διὰ Ρ. Τανώρα
ΜΕΣ. ΤΟΛΗ (δ.)	65	51412	Ε. Γιεραλτάρ 6)3 διὰ Ράς Τανώρα	ΝΗΡΗΣ	71	9426	δ. Γιοκούσουκα 25)3 Ν. Ηουεστίνιστερ
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	Ε. Πούλο Μπούκομ 25)3 διὰ Γιοκασίτι	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	δ. Μπρούνωντελ 9)3 διὰ Κάρλασμαν
ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ε. Αλεξανδρείαν 14)3	ΝΗΣΟΣ ΚΕΟΛΑ (δ.)	53	9803	Σάρρος 17)3
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	Ε. Ταϊταγκόν 1)4	ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ε. Βομβάνη 23)3
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	Ε. Τζάρτζουσαν 2)4	ΝΙΚΑΙΟΛΑΣ Δ. Λ.	69	9038	δ. Αμδούργον 6)3 διὰ Σιγκαπούρην
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	Ε. Ρίο 'Ιανείρου 2)4 διὰ Μπάνου	ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	δ. Ρόττερνταν 2)4 διὰ Αμπερίου
ΜΙΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	9200	Ε. Σιγκαπούρην 19)3 διὰ Λουδίνιον	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Κανούσουκα 26)3 διὰ Καυσιούγκ
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	Ε. Κόρπους Κρίστα 24)3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	δ. Κων/πολιν 31)3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	Ε. Μπ. 'Άρδες 30)3 διὰ Ρόττερνταμ	ΝΙΚΟΣ	51	6987	ε. Σιγκαπούρην 5)2 διὰ Τσινάμπο
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δ. Αλεξανδρείαν 31)3 διὰ Λιθύην
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΝΕΡ	71	1598	Ε. Ταϊπού 30)3 διὰ Ματάνζας	Ν. Ι. ΒΑΡΑΙΝΗΣ	71	65347	ε. Τενερίφην 7)3 διὰ Ρ. Τανώρα
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝ	70	1582	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ	55	10722	ε. Αμδούργον 15)3
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1580	Ε. Γιοκοχάμα 23)3 διὰ Κεελάγκ	ΝΙΚΥ	58	9087	δ. Μάρπιρ 2)4 διὰ Μομπάσαν
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1582	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΙΝΗ	62	28651	ε. Χάμπτον ρ. 31)3 διὰ Παναμᾶ
ΜΙΝΙ ΛΑΑΚ	69	1560	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΠΑΛ ΆΛΚΙΜΟΣ	63	7280	ε. Σάντος 21)3 διὰ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΛΑ	70	1591	ε. Σάντος 1)4	ΝΟΡΔΑ. ΦΡΟΣΤ	58	4106	ε. Σεμπρούγκε 26)3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1572	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΔΑΡΟ	48	2462	δ. Τοιτσενίκα 14)3 διὰ Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	Ε. Βιτόρια 22)3 διὰ Μπέλεμ	ΝΟΡΔΑΡΜΑΡΚ	51	2758	ε. Στοκχόλμη 25)3
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	Ε. Πουνταρένας 23)3 διὰ Ν. 'Ορλεάνην	ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ε. Ιννοσίμα 3)4
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	Ε. Αντοφαγκάστα 30)3 Κουντέρο Μπ.	ΝΟΡΘ ΒΑΙ'ΚΑΟΥΝΤ	60	10235	δ. Ν. 'Ορλεάνην 18)3 διὰ Μπορντά
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	Ε. Βαρκελώνη 26)3 διὰ Πειραιᾶ	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	δ. Μπωμόντ 9)3 διὰ Λά. Γκουάρια
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	Ε. Μπρόκες 21)3	ΝΟΡΘ ΚΑΛΥΝΤΕΣ	58	10662	δ. Κίγκοτον 23)3 διὰ Σ. Τόμας
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	Ε. Τεργέποντ 29)3 διὰ Βεγγάζην	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Γιοκοχάμα 2)4 διὰ Περισκόν
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	Ε. Κόμπε 21)3 διὰ Κασιούσηγκ	ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ	59	12390	δ. Καντίς 1)4 δι' Ακατόύπλαν
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	δ. Θέσια 24)3 διὰ Κωνιστάνζαν
ΜΙΝΙ ΛΟΟΝ	71	1563	Ε. Κίγκοτον 28)3 Νέαν 'Ορλεάνην	ΝΤΑΠΑΣΚΟΥΣ	54	4487	δ. Ρόττερνταν 31)3
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝ	71	1592	ε. Αμμοχώστον 1)4	ΝΤΑΡΑ	53	4234	ε. Σύμρηντη 21)3 διὰ Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	Ε. Α. 'Ορλεάνη 27)3	ΝΤΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	δ. Γιεραλτάρ 18)3 διὰ Νερούπον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 24)3	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚΟ ΚΟΛ.	65	32060	δ. Ντωρμπαν 30)3 διὰ Περισκόν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	Ε. Αντοφαγκάστα 19)3 Μπαλμπόρα	ΝΤΑΥΝ. Σ. ΣΥ'ΛΟΡ(δ)	57	11945	δ. Χόγκ Κόρκ 26)3 διὰ Περισκόν
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΛ	57	5176	ε. Τοκεντέρον 22)3
ΜΙΝΙ ΛΟΟΝ	71	1563	Ε. Μίκη 21)3	ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	δ. Τακοφάντη 27)3
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	εἰς μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΤΩΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	63	13751	δ. Ντάρπαν 19)3 διὰ Αιστερίταν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	Ε. Κίγκοτον 28)3 Νέαν 'Ορλεάνην	ΝΤΩΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	57	5725	δ. Σέλλ Χόφεν 1)4 διὰ Περισκόν
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 24)3	ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	69	9072	ε. Μαντράς 25)3 διὰ Ρόττερνταμ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ	70	1592	Ε. Ρίο Χάνια 23)3	ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ.	59	13381	ε. Βενετίαν 27)3
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	Ε. Κόμπε 16)3 διὰ Κεελάγκ	ΝΤΟΡΙΚ ΦΛΕΙΜ.	72	16300	ε. Βανκούμπε 31)3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ	71	1564	Ε. Χόγκ Κόρκ 26)3 διὰ Κεελάγκ	ΝΤΩΝΤ. ΚΟΛ(ΗΝΗΣ	65	25476	δ. Πάρτη 20)3 διὰ Ντάριεν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1592	Ε. Κόμπε 22)3 διὰ Κεελάγκ	ΞΕΝΗ	55	1965	δ. Χόγκ Κόρκ 19)3 διὰ Καντάνα
ΜΙΝΙ ΛΩΔ	71	1594	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 22)3 διὰ Ντεμαράρα	ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	17500	ε. Οζάκαν διὸ συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Τοισάρτη 31)3 διὰ Βεγγάζην	ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	δ. Ράς Τανώρα 25)3 Σάν Σεμπαστ

ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ ..	65	18451	Ε. Βαλένθια 29)3	ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) .....	53	12514	ά. Κολούμπια ρ. 15)3 διά Πακιστάν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ ..	61	16622	ά. Ρόττερνταμ 31)3	ΠΟΘΗΤΗ .....	53	8647	ά. Σάντος 29)3 διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ ..	66	3941	δ. Κων(πολιν) 31)3	ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.) .....	54	10970	έ. Πειραιά 3)3
ΟΥΑΓΚΑ .....	55	3944	ε. "Αιγαίοραν 31)3	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) .....	55	10374	δ. Κων(πολιν) 28)3
ΟΥΜΠΕΝΑ .....	56	4966	ά. Λόμπα 22)3 διά Αιγαίοργον	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ .....	53	5772	έ. Θέουταν 1)4 διά Ρεσίφ
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	53	4069	εξωθι Ντόρμπιταν 27)3	ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ .....	61	4207	δ. Κούς Μη. 11)3 διά Σ. Ναζαίρ
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ .....	63	15377	δ. Κων(πολιν) 25)3	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ .....	43	14425	έ. Ν. "Ορλέανην 21)3 διά Σ. Ναζαίρ
ΟΥΤΕ .....	49	2102	ά. Τουσόντασφλικ 25)2 διά Τρίπολιν	ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ .....	62	10163	έ. Λ. "Αντζέλες 1)4
ΠΑΙΑΝ .....	60	9317	ά. Ντόρμπιταν 22)3 διά Ρόττερνταμ	ΠΟΝΓΚΑΛ .....	64	3902	ά. Τενερίφη 12)1 διά Ντώρμπιταν
ΠΑΙΚΙΝ (δ.) .....	58	23607	ε. Ντόντζες 29)3	ΠΟΠΗ .....	38	2562	ά. Κων(πολιν) 27)1 διά Κωνστάντζαν
ΠΑΚΑΛΑ .....	47	6702	ά. Πειραιά 4)3 διά Γκάντια	ΠΟΡΤΟ (δ.) .....	42	1587	ά. Γιανταλάρ 18)3 διά Θεσσαλονίκην
ΠΑΛΜΥΡΑ .....	58	5720	ά. "Αιγαίοραν 30)3 διά Ρίο Ιανέτρου	ΠΟΥΚΟΥ .....	73	18892	ά. Κολούμπια ρ. 13)3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΝΗΣ ..	73	8953	ε. Πόρτ Κελάγκ 28)2	ΠΡΙΑΜΟΣ .....	65	20529	ά. Μόντιλ 18)3 διά Π. "Ορντάς
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	51	5170	δ. Χονδουλού 12)3	ΠΡΙΑΜΟΣ .....	51	4788	ά. Κων(κούμπερ 1)3
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	52	1295	ε. Θεσνίκην 2)3	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ .....	64	40098	ά. Ρ. "Τανόρα 31)3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ ..	56	10523	ά. "Ελευσμέρ Πόρτ 17)3 διά ΗΠΑ	ΠΡΙΓΚ. ΣΟΦΙΑ (δ.) .....	59	43373	ά. Λ. Πάλμας 3)3
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ .....	44	2872	δρογή εις Πόλουν από 28)6)71	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ .....	53	5690	ά. Μ. Χάρκουρτ 13)3 διά Κοτόνου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ ..	57	10508	ε. Κελάγκ 24)3	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ .....	65	21379	δ. Παναμά 22)3
ΠΑΝΑΓΙΑ Π .....	47	2576	ά. Πειραιά 5)2 διά Λιθόνην	ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) .....	59	13606	ά. Νουμέα 31)3 Σιγκαπούρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	55	10135	δ. Σασμόπιο 14)3 διά Τοινθαγκτάο	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .....	68	35491	ά. Χάμππον ρ. 29)3 διά "Αρούμπα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ .....	57	10493	ε. Τοινθαγκόν 18)3	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ .....	70	9868	ά. Βηρυτού 1)4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ ..	58	9367	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 27)2	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ .....	50	7464	έ. "Ελσίνκι 22)3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ .....	71	3646	έ. Ρόττερνταμ 1)4	ΠΡΟΣΩ .....	68	34640	ά. Χάμππον ρόδις 25)3
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ ..	72	16452	δ. Παναμά 21)1 διά Ντάρεν	ΠΡΩΤΕΥΣ .....	68	42202	έ. Βιττόρια 28)3
ΠΑΝΤΚΡΙ .....	49	2641	ά. Βιρτούτον 26)3 διά Πειραιά	ΠΡΩΤΩΤΥΣ 2 .....	50	2372	ά. Πειραιά 28)3 διά Δυρράχιον
ΠΑΝΔΩΡΑ .....	61	11925	δ. Μπρονομπούτελ 22)3 διά Τάμπα	ΠΤΟΛΕΑΜΟΙΣ .....	62	10165	ά. Γιοκοχάμα 30)3 "Αγ. Φραγκίσκον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ .....	54	7853	ε. Μπιλιάρδο 31)3	ΠΩΛΙΝΑ .....	53	2379	ά. Κόπερ 6)3 διά Γκαετά
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ ..	73	35545	ά. Κιοφαρζού 26)3 διά Νέπουν Τέρη:	ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ .....	51	6724	ά. Σουραπάγια 25)2 "Αιγαίοργον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ .....	61	16561	δ. Καζαμπλάνκα 28)3 διά Λούντερτης	ΡΑΦΑΗΛ Μ. .....	54	5431	ά. Πειραιά 7)3 διά Ανάμπα
ΠΑΝΩΡΑΙΑ .....	53	2731	ά. Ταξδόου 20)2 διά Μπαγκόγκ	ΡΕΑ .....	71	9025	ά. Σίδνεο 11)3 διά Χίλιν
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ .....	57	8992	ε. Ντόρμπιταν 23)3 διά Λιθερπούλ	ΡΕΙΓΠΙΝΑ .....	54	1203	ά. Λιοσσάδων 31)3 διά Μπορντώ
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.) ..	53	15882	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΕΖΟΔ. ΚΟΛ(Η)ΗΣ δ. .....	58	13093	ά. Βοστώνην 28)3 διά "Αρούμπα
ΠΑΡΑΛΟΣ .....	72	10716	έ. Λορ. Μάρκες 24)3	ΡΕΘΥΜΝΟΝ .....	66	1127	ά. Λουάντα 27)3 διά Μπόμπα
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ .....	57	7751	ε. Σιγκαπούρην 10)3	ΡΕΝΑ .....	55	8902	ά. Ρόττερνταμ 29)3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	57	8184	ε. Ντόρμπιταν 21)3 διά Μπάραν	ΡΕΝΑ Κ. .....	57	8620	ά. Ντόρμπιταν 2)4
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.) .....	59	23607	δ. Παναμά 2)4	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ .....	56	13383	έ. "Αιγαίοραν 30)3
ΠΑΡΟΣ .....	61	13912	δ. Παναμά 23)3 διά Κασσιούγκ	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ .....	60	11616	ά. Ρ. "Ιανέτρον 20)3 διά Σίδνεο
ΠΑΣΙΩΘΑ (μικτό) .....	71	80225	ά. Ράς Τανόρην 16)3	ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ (δ.) .....	57	23693	έ. Φριπόρτ 14)3
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΛΙΦ .....	56	6156	ε. Σιγκαπούρη 4)2 διά Κίναν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ .....	65	13283	άπο παραλαβήν
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ. ..	66	44411	ε. Κ. Τάουν 25)3	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ' .....	63	16810	έ. Ν. "Υόρκην 29)3
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ. ..	64	49997	ά. Σιγκαπούρην 3)4 διά Περσικόν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ .....	61	23548	έ. Βίγκο 31)3 διά "Αμοτερνταμ
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.) ..	65	31768	ε. "Αιγαίοργον 28)3	ΡΗΝΟΥΑ .....	70	9069	έ. Ιλόδιο 31)3
ΠΑΤΡΙΣ (Άδνερ) .....	50	16259	ά. Φραμάντη 1)4 διά Σίδνευ	ΡΙΒΑ .....	63	10399	έ. "Αιμέροραν 29)3
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Δ. .....	62	11076	έ. Ν. "Ορλέανην 27)3	ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΤΙΡΟ .....	57	4860	άπο παραλαβήν
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .....	71	16306	ά. Ναγκόντα 20)3	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ .....	55	7790	ά. Σάντος 30)3 διά Ροζάριο
ΠΕΙΡΑΙΑΣ .....	62	15861	ά. Μπάνιας 16)3 διά Ροστόκ	ΡΙΟΔΟΣΤΟ (δ.) .....	60	20416	έ. Χιούτον 25)3
ΠΕΙΡΑΙΑΣ .....	62	1510	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΟΖΑΡΙΑ .....	64	4699	έ. Π. Λίμον 22)3
ΠΕΛΛΑ .....	58	27372	ά. Εκσρεβάς ρίθερ 19)3 Κόρπους Κρ.	ΡΟΖΑΡΙΟ .....	71	9077	ά. Σόγκ Κόγκ 27)3 Σιγκαπούρην
ΠΕΛΛΟΥ .....	55	7508	έ. Ρόττερνταμ 30)3	ΡΟΖΕΔΕΝ .....	54	2676	ά. Γιανταλάρ 19)2 διά Τρίπολιν
ΠΕΛΟΥ .....	59	1863	ά. Σιμώρην 24)3 διά Ρόττερνταμ	ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ .....	56	8858	ά. Λιοσσάδων 3)3 διά Καλκούταν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) .....	59	23607	ά. Φιλαδέλφειαν 31)3 διά Φορκάντος	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ .....	45	3863	ά. Φελιέτούσι 31)3 διά "Αιγαίοργον
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	48	1594	ά. Τόνιδην 24)3 διά Ταραγκόνα	ΡΟΥΜΑΝΙΑ .....	54	3654	έ. Λαττάκιος 12)3
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. μικτ. ..	55	17999	ά. Έστακάντα 25)3 Π. Κορτές	ΣΑΒΒΑΣ (δ.) .....	59	20514	έ. Μέλαντα 31)3
ΠΕΡΙΑΧΟΥΣΣΕ .....	72	8978	ά. Λέικ Ταράρ 30)3	ΣΑΒΙΔΚΟ .....	38	1770	έ. Μπαρελέτα 11)3
ΠΕΡΙΑΕΥΚΗ (δ.) .....	54	10916	ά. Πειραιά 30)3 διά Βραζίλιαν	ΣΑΒΙΝΑ (δ.) .....	56	21081	έ. Σιγκαπούρην 29)3 διά Περσικόν
ΠΕΡΑ ΚΡΗ .....	58	8466	δ. Παναμά 3)3 διά "Αλγερίαν	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	57	8604	ά. Λονδίνον 2)4 διά Σρί Λάνκα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	63	10868	έ. "Αγ. Βικέντιος 28)2 διά ΗΠΑ	ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ .....	61	11317	έ. Μοριουγκάρα 27)3
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ .....	62	9908	έ. Κολούμπια ρίθερ 1)4	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	66	16334	ά. Κόμπε 18)12
ΠΕΡΕΣΕΠΟΙΔΑΣ (δ.) .....	63	33462	έ. Ν. "Υόρκην 31)3 διά "Αρούμπαν	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ .....	60	11117	ά. Βανκούμπερ 18)3 διά "Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ .....	73	2930	ώπο παραλαβήν	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.) .....	58	20750	ά. Βανκούμπερ 1)4 διά Σιγκαπούρην
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.) .....	52	16083	ά. Πειραιάς 24)3 διά Μέγαρα	ΣΑΜΟΣ .....	66	17208	ά. Αλεξάνδρειαν 24)3 Νέαν "Ορλέανην
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.) .....	51	14535	δ. Κων(πολιν) 27)3 διά Κωνστάντζαν	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ .....	69	1559	ά. Οριακόλιτοβικ 28)3 Σαντβίκεν
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.) .....	45	10375	ά. Μπιζέρταν 22)3	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ' .....	71	5764	ά. Φριτάουν 29)3 διά "Αμπιτζάν
ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.) .....	54	20746	έ. Πειραιάς 28)3	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ .....	71	19084	ά. Χάρδην 2)4 διά Ρόττερνταμ
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.) .....	54	20781	ά. Πειραιάς 26)3 διά Κωνστάντζαν	ΣΑΝ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕ (δ.) .....	56	11792	ά. Κακογκάδα 2)4 διά Ναούρου
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.) .....	54	20745	ά. Κων(πολιν) 27)3 διά Κωνστάντζαν	ΣΑΝΑΡΙΝΑ .....	53	2873	ά. Λεμεσόν 3)4
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.) .....	56	12161	ά. Τής 31)3 διά Μεοδύγειον	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ .....	62	5218	ά. Λαττάκιος 9)3 διά Σφάδε
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.) .....	54	12107	ά. Σέλλ Χάρφεν 28)3 διά Μεοδύγειον	ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ .....	63	13841	ά. Τούμπα 30)3 διά Σετουμπάλ
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.) .....	57	12257	ά. Τής 30)3 διά Μεοδύγειον	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ .....	73	8922	ά. Κολούμπια ρ. 1913 διά Κορέα
Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ. ..	58	20592	ά. Ντόρμπιταν 24)3	ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ .....	71	9038	ά. Ρ. Γκράντε 1)4 διά Ροζάριο
ΠΗΛΑΕΔΑ .....	69	10016	ά. Βασικτιμόρη 28)3 διά Πασακαγούλα	ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ .....	48	5957	έ. "Αιμέροργον από 30)4)71
ΠΗΛΕΥΣ .....	50	2282	ά. Γδυνίας 2)4 διά Σαντάρνε	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	71	9038	ά. Νεάπολιν 25)3 διά Σφάδε
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) .....	58	23607	ά. Ν. "Υόρκην 30)3	ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ .....	63	11445	ά. Παναμά 1)10
ΠΗΝΕΑΠΟΗ ΙI .....	61	10072	έ. Τάουν 27)3	ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ .....	73	8849	έ. Σιγκαπούρην 2)4
ΠΗΝΕΑΠΟΗ II .....	56	9045	ά. Πειραιάς 27)3	ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ .....	60	8772	έ. Βανκούμπερ 1)4
ΠΗΤΕΡ Α. .....	61	13437	ά. Βακατιμόσσιο 27)3 Λ. "Αντζέλες	ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ .....	72	9038	ά. Απατα(λάγκος 26)3
ΠΙΝΔΑΡ .....	72	20045	ά. Χαϊνάκγ 5)1	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ .....	68	11364	ά. Λ. "Αντζέλες 2)4 διά Πόρτλαν
ΠΙΣΤΙΣ .....	73	13631	έ. Νταμπιέρ 16)3	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ .....	54	6571	ά. Ρ. "Ιανέρον 24)3 διά "Αιγαίοργον
ΠΙΤΡΙΑ .....	72	9462	ά. Μπορτώ 22)3	ΣΑΝΧΟΟΥΠ .....	72	9427	άπο παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ .....	71	3551	ά. Όξκων 26)3 διά "Ιαπωνίαν	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ .....	72	16604	ά. Μπεμεργάφεν 31)12 διά Κίνα
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ .....	72	3551	ά. Όξκων 29)3 διά Κουσιγκ	ΣΑΡΜΠΟ .....	57	2396	ά. Ντάρμπιταν 28)3 διά Λονδίνον
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ .....	72	3446	ά. Βενετίαν 31)3	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	57	8889	έ. Κάντλα 14)3
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ .....	69	3654	ά. Σιγκαπούρην 14)3 διά Γουαμπάτα	ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.) .....	56	12355	ά. Θέουταν 1)4 διά Βοστώνην
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ' .....	72	3551	ά. Τεργιστών 31)3	ΣΑΡΩΝΙΣ .....	65	1129	έ. Γιουρόπορτ 15)1 διά Ταραγκόνα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΑΡΙΤ .....	70	3654	ά. Χόρη Κόγκ 16)3 διά Σαγκάτην	ΣΑΣ .....	40	5360	ά. Κακινάντα 30)3 διά Ντώρμπιταν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ .....	73	9350	ά. Π. "Αρθουρ 1)4 διά Χιούστον	ΣΕΡΙΦΟΣ .....	58	1	

ΣΗ ΛΑΙ' ΌΝ	53	6504	Ε. Λοινήν 30)3 διά Γδύνια ά. Μελέδούρην 18)3 διά * Αδελάτισαν	TETA M. (δ.)	60	20058	δ. Κων(πολιν 1)4 διά Κωνστάντζαν ά. *Ωλιμπαν 23)3 διά Κίναν
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	Ε. Πουσάν 22)2	TZANIS A.	69	10009	ά. Λ. *Αντζελες 23)3 διά *Ιντσόν ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά Σαβόνα
ΣΗ ΡΕ' ΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Μπελίγκαμ 21)3 Μπουεναθεντούρα	TZANTE MPAI-Y	72	9246	δ. Παναμά 3)3 διά * Αλγερία ά. Σιγκαπούρην 29)3 διά Τοιταγκόκυ
ΣΗ ΤΑ' ΙΝΤΖΕΡ	73	13631	Ε. Θελεναρτ 11)3	TZENH GIWTA	57	9760	ά. Καμπίντα 27)3 Φιλαδέλφειαν ά. Βασιλείου 29)3 διά Τζελένη
ΣΗ ΤΑ' ΙΝΤΖΕΡ	71	10010	Ε. Λονδίνον 29)3	TZELDENI (δ.)	53	12367	ά. Κόμπη 1)4 διά * Ιταλίαν ά. Βασιλείου 29)3 διά Τζελένη
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	Ε. Ρουέν 25)3 διά Γδύνια ά. Νεκοτέσε 25)3 διά Πειραιά	TZENH KOLOKYNHES δ	65	42109	ά. Βοστώνη 28)3 διά Γένοβα ά. Σάροχ 27)3 διά * Αλγεκέθρας
ΣΗΜΕΙ' ΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	δ. Σιγκαπούρη 26)3 διά Βαλένθια ά. Κων(πολιν 23)3 διά Μ. Θάλασσαν	TZENH L.	68	9855	έξωθι Πόρτ Ελλαπεθ 3)4 ά. Βομβάνη 19)3 διά Γδύνια
ΣΙΩΩΝΙΑ	68	10016	ά. Γιοκούαμα 9)2 διά Συντάκη ά. Ντεμάραρτ 30)3 διά Μαρακάμπια	TZEOPTZIAN ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	έ. Ντάριεν 21)2 ά. Πόρτ ντε Μπούκ 3)4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	8800	δ. Ητακάρ 6)3 διά Βομβάνη ά. Κων(πολιν 23)3 διά Μ. Θάλασσαν	TZINA M. (δ.)	63	27952	ά. Ανάμπα 30)3 ά. Λερ. Μάρκες 24)3
ΣΙΑΒΕΡ Α' ΙΑΝΤ	58	11452	ά. Βομβάνη 19)3 διά Γδύνια ά. Βομβάνη 25)3 διά Γδύνια	TZOANNA	55	6632	ά. Φερρόδ. 24)2 ά. *Αρτροσάν 25)2
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	ά. Γιοκούαμα 9)2 διά Συντάκη ά. Ντεμάραρτ 30)3 διά Γιορταλάτρη	TZONNY B.	56	10016	ά. Νιώριμπαν 2)4 διά Καλκούτταν ά. Ν. *Ορλεάνην 31)3 διά Βεραρκούζ
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Λιθερόπατ 25)3 διά Γιορταλάτρη ά. Ντούρμπαν 4)3	ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Γκάλεστον 24)3 ά. Τιτάχομ
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά. Αλεξανδρειαν 28)3	TITIKA (δ.)	66	4314	ά. Νιώριμπαν 2)4 διά Καλκούτταν ά. Μ. Αχαντι 31)3 διά * Αντεν
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά. Μ. Αχαντι 31)3 διά * Αντεν ά. Φραγκίσκον 21)3 Σιγκαπούρη.	TITIKA XALAKOYSEN	71	8976	ά. Ν. *Ορλεάνην 31)3 διά Βεραρκούζ ά. Γκάλεστον 24)3
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	56	13825	ά. Λατσ 30)3	ΤΟΓΚΟ	73	8927	ά. Αμέρερσαν 16)3 διά Κ. Τάουν ά. Παναμά 2)3 διά Γασιούγκ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	ά. Λορ. Μόρκες 22)3	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Νακάλι 12)3 διά Π. Καμπέλλο ά. Μπασάρ 17)3 διά Θεσσαλονίκην
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. Λ. Πάλμας 28)3 διά Βαλένθια ά. Λιθερόπατ 25)3 διά Γιορταλάτρη	ΤΟΛΙΔΗΣ	59	6995	ά. Βανκούδερ 9)3 ά. Παναμά 2)4 διά Σουάσκο
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά. Μ. Αχαντι 31)3 διά Γιορταλάτρη	ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Σιγκαπούρην 13)2 ά. Λερ. Μάρκες 24)3
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά. Ν. Αχαντι 31)3 διά Γιορταλάτρη	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Βαντόριαν 25)2 ά. Νιώριμπαν 2)4 διά Καλκούτταν
ΣΙΣΙΣΥ	60	7563	ά. Μ. Αχαντι 31)3 διά Γιορταλάτρη	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	ά. Ν. *Ορλεάνην 31)3 διά Βηρυτόν ά. Εμδεν 30)3
ΣΙΣΙΣΥ	54	1832	ά. Μ. Αχαντι 31)3 διά Γιορταλάτρη	ΤΟΥΛΑ Ν.	53	3411	ά. Σιγκαπούρην 3)4 ά. Ν. *Ορλεάνην 31)3 διά Βηρυτόν
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ά. Μ. Αχαντι 31)3 διά Γιορταλάτρη	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Ν. *Ορλεάνην 31)3 διά Βηρυτόν
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Βουλάνην 19)3 διά Πουάντ Νουάρ	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Εμδεν 30)3
ΣΙΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Σαλτ Τζάρ 24)3	ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	ά. Σιγκαπούρην 3)4 ά. Μπασάρ 17)3 διά Καλκούτταν
ΣΚΑΠΓΟΥ-ΙΝΤ	70	9077	ά. Ντάρμπαν 14)3 διά * Εισθμάνουθ	ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	ά. Μπασάρ 17)3 διά Καλκούτταν ά. Τούλα Ν.
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	ά. Παναμά 24)3 διά Κεμπέκ	ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Κόμπη 13)3 διά Κασσίμα ά. Αμέρερσαν 3)4 διά Φορκάντος
ΣΚΑΠΑΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Μοντεβίδεο 25)3 διά Μπόνι	ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	63	31831	ά. Νακάλι 12)3 διά Ν. Όρλεάνην
ΣΚΑΠΑΜΠΕ'Ι. (δ.)	60	12927	ά. Ντιαμάντε 3)4 διά Μπ. *Αύρες	ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	66	44895	ά. Κοκούρα 30)3 διά Παναμά
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗΣ	71	9085	ά. Αγ. Φραγκίσκον 2)4	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Π. ντε Μπούκ 21)3 διά Μπαχρέν ά. Τερέπαν 2)4
ΣΚΑΠΑΡΙΒΕΡ (δ.)	57	11978	ά. Φρόπορτ 26)3 διά άλλοδαπούς	ΤΣΗΦΟ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ	64	52868	ά. Νιγκάτα 14)3 Ν. *Ορλεάνην
ΣΚΑΠΡΟΥΟΝΤ	50	11502	ά. Μπέρταν 31)3	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Σημάτη 11)3 διά Μπουεναθεντούρα
ΣΚΑΠΧΙΑΛ	61	12012	ά. Κων(πολιν 26)3 Κωνστάντζαν	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Σημάτη 11)3 διά Μπουεναθεντούρα
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Κων(πολιν 26)3 Κωνστάντζαν	ΦΑΙΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ά. Ρουέν 29)3 διά Πά. Παλίς
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Νιώριμπαν 19)3
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	69	9057	ά. Μοντεβίδεο 3)4 διά Μπ. *Αύρες	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. Νιώριμπαν 18)3 διά * Ινδίαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Ντάρτον 25)3	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Καλάσ 29)3 διά Ν. Όρλεάνην
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά. Φρέπορτ 26)3 διά άλλοδαπούς	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	άπο παραλαβήν
ΣΚΥΤΩΝ	58	10067	ά. Κοατζακόλακος 31)3 διά Ιμπαν	ΦΑΙΔΩΝ	58	6861	ά. Νιώριμπαν 19)3
ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ά. Κων(πολιν 1)4 διά Κωνστάντζαν	ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Παναμά 23)2
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Σιγκαπούρη 2)4 διά Βηρυτόν	ΦΑΛΟΜΟΥΘ	59	9830	ά. Βιζακατανάμ 23)3
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Γιοκούαμα 7)3 Μπουεναθεντούρα	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά. Νιώριμπαν 15)3 διά * Ινδονησίαν
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Γιοκούαμα 7)3 Μπουεναθεντούρα	ΦΑΣΤ ΓΙΟΥ-ΙΝΤ	47	3247	ά. Διέπην 25)3
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ντεμάραν 26)3 διά Ιαπωνίαν	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Αμέρερσαν 30)1 διά Τρίπολιν
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	ά. Βοστώνην 3)11	ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ	44	2742	ά. Κων(πολιν 12)1 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά. Δρέπανον 21)2	ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	ά. εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Πουέρτο Μπάριος 16)2	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Μαντράς 31)3
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Γιοκούαμα 7)3 Μπουεναθεντούρα	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ά. Δουνκέρκην 16)3 διά * Ινδονησίαν
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Δ. Πάλμας 10)3 διά Κωνστάντζαν	ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΤΙΚΣ	69	12748	ά. Μπάροπαν 27)3
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά. Φρέπορτ 14)3 διά Βηρυτόν	ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Νιώριμπαν 1)4 διά Τορόντο
ΣΟΦΙΑ Β.	57	6595	ά. Τακάρ 12)3 Σουραμπάγια	ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛ(ΝΗΣ δ	62	31050	ά. Βιλελμαχάρεν 24)3
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Τιλαδέλφεια 12)3 Γιορταλάτρη	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Γλασκών 3)4
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Πειραιά 2)4 διά Θεσσαλονίκην	ΦΙΛΙΠΠΑ	62	9662	ά. Δ. Ελλαπεθ 28)3 διά * Ινδίαν
ΣΟΦ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	ά. Μπέρτα 3)4 διά Γδύνιαν	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Νιώριμπαν 15)3 διά * Ινδονησίαν
ΣΠΑΛΛ. ΕΝΤΖΙΝΕΡ	50	6354	ά. Μ. Χάρην 25)1	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Διέπην 25)3
ΣΠΑΛΛ. ΚΑΠΤΑΙΝ	56	5720	ά. Μ. Χάρην 25)1 διά Καλκούτταν	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Π. Λάτα 1)4 διά Κίνα
ΣΠΑΛΛ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά. Ν. Χάρην 25)1 διά Βαλένθια	ΦΙΩΡΑ Ν.	73	17540	άπο παραλαβήν
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά. Ν. Χάρην 25)1 διά Γιορταλάτρη	ΦΙΩΡΙΝΑ	56	10210	ά. Δ. Μαγκαλόρεν 28)3 διά Γκιέν
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Ν. Χάρην 25)1 διά Βαλένθια	ΦΙΩΡΙΤΑ	49	3625	ά. Κοατζακόλακος 23)3 διά Λαττάκια
ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	ά. Ντάρτον 25)3 διά Αδστραλίαν	ΦΕΡΕΤΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Ρότερνταμ 8)3 διά Ντουμπάι
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	ά. Ντεμάραν 26)3 διά Αδστραλίαν	ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛ(ΝΗΣ δ	62	31050	ά. Ν. *Ορλεάνην 14) διά Κωνστάντζαν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά. Ντεμάραν 26)3 διά Μομπάσαν	ΦΙΛΙΠΠΗ	58	10687	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΒΑΝΤΟ	70	17840	ά. Ντεμάραν 26)3 διά Σασέμπο	ΦΡΕΣΤ ΚΟΥΗΝ	61	12618	ά. Ν. Πάλμας 26)3 διά Γκιέν
ΣΤΕΛΙΑΣ	57	8971	ά. Γιοκούαμα 28)3 διά Κ. Κριστι	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Αμέρερσαν 25)3 διά Απιντάν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Ν. Κελάγκ 11)3 διά Βηρυτόν	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Ρ. Ιανέρο 1)4
ΣΤΕΛΛΑ 2	68	22118	ά. Νιώριμπαν 13)3 διά * Αλγερίον	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Νιού Γουέστμινστερ 2)4
ΣΤΕΛΛΑ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Νιώριμπαν 13)3 διά Βαλένθια	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Λ. Μάρκες 13)3 διά Απιντάν
ΣΤΕΛΛΑ ΛΙΔΥ	73	14667	ά. Ναγκόυαν 23)3 διά Βαλκούδερ	ΦΡΟΣΟΣ	70	18633	ά. Φουκουγάμα 2)3 διά Μπουούν
ΣΤΕΛΛΑ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Ντεμάραν 3)4 διά Π. Τζεντίλ	ΦΩΤΕΙΝΗ Κ.	70	9069	ά. Κολόμπο 22)3
ΣΤΕΤ. ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	20709	ά. Ντεμάραν 3)4 διά Π. Τζεντίλ	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Νιώριμπαν 12)3 διά Περσικόν
ΣΤΕΤΑΛΛ. ΕΝΤΖΕΡ	57	8971	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	10492	ά. Χακοντάτε 24)3
ΣΤΕΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Μασσαλίαν 22)3	ΦΙΟΚΟΥΑΜΑ	56	11283	ά. Σιοκούάμα 31)3
ΣΤΕΤΙΛΛΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	2794	ά. Μασσαλίαν 22)3	ΦΙΩΝΗΣΥ	67	32878	ά. Μπαχρέν 24)3 Σιγκαπούρην
ΣΤΕΤΙΛΛΑ ΡΑΝΝΕΡ	66	2432	ά. Μασσαλίαν 22)3	ΦΙΑΧΑΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Ν. *όρκην 12)3 διά Γιορταλάτρη
ΣΤΕΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Μαριώντας 2)3 διά Καναδᾶ	ΦΙΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Λ. Πάλμας 29)3 διά * Αντεν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	ά. Μπεράρτα 2)3 διά Κ. Τάουν	ΦΑΡΙΕΤ	54	21006	ά. Μπαχρέν 4)3 διά Μπαγκλαντές
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ά. Μπεράρτα 2)3 διά Καναδᾶ	ΦΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	ά. Κακινάτα 31)3
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Μπεράρτα 2)3 διά Καναδᾶ	ΦΑΡΟΥΛΑ	55	1790	ά. Μπογκάντα 2)3 διά Μπαγκλαντές
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ά. Μπεράρτα 2)3 διά Καναδᾶ	ΦΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Ελεξανδρειαν 29)3

# Tα ύπο ζένας σημειώσεις

(Πλοία σημειώμενα δι' αστερίσκου (\*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Ι.)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.) . . . . .	62	11098	ά. Βαλτιμόρην 26)3 διά Τάμπα	ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.) . . . . .	56	1802	ά. Λονδίνον 28)3 διά Βηρυτόν
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. . . . .	56	12231	ά. Ντακάρ 22)3 διά Κρέμε	ΑΛΚΥΩΝΙΑ . . . . .	70	11826	ά. Βανκούμπερ 21)3 δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	64	10472	ά. 'Ιντσόν 16)3 δι' Αλάσκαν	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) . . . . .	67	46401	ε. Κέιπ Τάουν 2)4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ . . . . .	64	15867	έ. 'Αλεξάνδρειαν 21)3	ΑΛΜΑ (κυπρ.) . . . . .	41	9097	ε. Μη. "Άρρες 30)3
ΑΓΝΗΝΩΡ . . . . .	71	9884	δ. Παναμά 2)3 διά Κουσίμο	ΑΛΜΠΑ (δ.) . . . . .	61	22671	δ. Κάργκ "Αιλ. 2)4 διά Βομβάνη
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) . . . . .	56	20153	έ. Γκόδε 3)4	ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.) . . . . .	53	12540	δ. Γιεραλάτρ 14)3 δι' Αλγερίου
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) . . . . .	54	8120	ά. Λ. Πάλκας 14)1 δι' Αθάναν	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.) . . . . .	58	13023	ά. Ν. 'Υόρκην 23)3 δι' Αρούμπα
ΑΓ. ΣΚΕΨΗΝ (κ.) . . . . .	58	3837	ά. 'Αμερίσσαν 28)3 διά Ταρτούς	ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.) . . . . .	54	13145	ε. Φερρόδ. 25)3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)* . . . . .	56	1749	ά. Νίκη 23)3 διά Τζίζελ	ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.) . . . . .	55	12717	δ. Τσουναδή 2)4 διά Σιθνέυ
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β (δ.) . . . . .	56	20140	ά. Ν. 'Ορλέανην 16)3 δι' Ελλάδα	ΑΛΜΠΡΙΣΙΑΣ (δ.) . . . . .	55	14121	ά. Καλλάδ. 2)4 διά Μολέντο
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) . . . . .	51	8377	ά. Καζαμπλάνκα 28)2 διά Κούθα	ΑΛΠΑ (κυπρ.) . . . . .	43	9159	ε. Μη. "Άρρες 2)3 δι' Αθάναν
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) . . . . .	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) . . . . .	57	3826	ε. Ρόττερνταμ 3)4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) . . . . .	56	15881	ά. Βιζαντινάν 20)3 διά Περσικόν	ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.) . . . . .	51	11169	ά. Σουάμπα 24)3 διά Κάντλα
ΑΔΕΦΟΣ; . . . . .	50	11693	προσήρ. "Αγ. Λαυρέντιον 26)12	ΑΜΑΡΥΑΙΣ (κ.) . . . . .	56	8959	ε. Καντί 31)3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) . . . . .	73	18328	ά. Ρ. Τανόύρα 8)3	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) . . . . .	74	39.000	ά. Ράς Τανόύρα 22)3
ΑΕΛΩ (δ.) . . . . .	57	20745	ά. Πρότραχν 28)3 Π. Κουσίλλο	ΑΜΠΕΡ (κ.)* . . . . .	62	10493	ε. 'Αμερίσργον 13)3
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) . . . . .	54	1202	έ. Κιουρασά 31)3	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) . . . . .	56	2198	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΖΟΥΜ ΜΕΝΤ (λιθαν.)	49	4113	ά. Βιρτόν 29)3 διά Σπέτζια	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.) . . . . .	57	2238	ε. Ν. 'Ορλέανην 1)4
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* . . . . .	53	2059	έ. Ρουέν 25)3				
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ (κ.) . . . . .	56	13669	έ. Πειραιά 26)2				
ΑΘΕΝ (κ.) . . . . .	46	3921	ά. Γιεραλάτρ 20)3 διά Βεγγάζην				
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.) . . . . .	51	6338	ά. Τακόρατη 27)3 διά Ντουάλα				
ΑΘΕΝΣ . . . . .	70	8825	έ. Κοατζακοάλκος 19)3				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) . . . . .	54	5130	ά. Γιεραλάτρ 1)4 διά Γαλλίαν				
ΑΘΗΝΑ (μικτόν) . . . . .	64	30682	ά. 'Αμερίσσαν 23)3 δι' Έλ. Παλίτο				
ΑΘΗΝΑ (κ.) . . . . .	51	2178	έ. Κύκκοτον 2)4				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ . . . . .	68	16319	ά. Κων/πολιν 24)3 δι' Οδησσόν				
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .	67	44708	ά. 'Αμπιτζάν 19)3 διά Κουσίν 'Αιλ.				
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	72	106623	ά. Φώλειο 16)3 διά Μ. Αχαντί				
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) . . . . .	61	31869	ά. Γιεραλάτρ 26)3 διά Βιλεμπούφεν				
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) . . . . .	62	9943	ά. Μασέϊο 26)1 διά Συρίαν				
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. . . . .	51	8675	ά. Κων/πολιν 2)4				
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) . . . . .	56	20207	ά. Γιεραλάτρ 27)3 διά Πειραιά				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ· . . . . .	59	8724	ά. Σιγκαπούρην 15)3 δι' Εδρώπων				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. . . . .	55	10027	ά. Φιλαδέλφεια 1)4 διά Μόμπιλ				
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν) . . . . .	67	48747	ά. 'Άγ. Βικέντιον 1)4 δι' Υμουνίεν				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.) . . . . .	59	28693	ά. Βανκούμπερ 24)3 διά Καμπέκ				
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (κ.) . . . . .	58	8571	ά. Ντακάρ 4)3 διά Περσικόν				
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.) . . . . .	57	8814	έ. Μπαντάρ 'Αμπά 17)1				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΐΤ (κ.) . . . . .	57	8160	ά. Παναμά 21)3 δι' Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.) . . . . .	69	9025	ά. Παναμά 27)3				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.) . . . . .	57	8361	ά. Ντακάρ 26)3 δι' Εύρωπην				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΖ. (κ.δ.)* . . . . .	68	8294	ά. Φώλειο 2)4 διά Στενούγκοαν				
ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣ (κ.) . . . . .	53	7544	ά. Νίκητά 17)3 διά Σαγκάνην				
ΑΙΓΙΣ ΦΕΐΜ (κ.) . . . . .	69	9241	ά. Τούμπα 31)3				
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.) . . . . .	57	5943	ά. Παναμά 5)3				
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (κ.) . . . . .	61	24871	έ. Κεντρίκ 2)4				
ΑΙΘΑΙΑΙΑ . . . . .	52	7787	ά. Κορίνθο 16)3				
ΑΙΘΡΑ . . . . .	57	10044	έ. Βαλδίο Μπαΐ 2)4				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ . . . . .	71	15666	ά. Ταμπά 2)4 διά Ναγκόγια				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖ. . . . .	58	10018	έ. Ν. 'Ορλεάνην 31)3				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΑΝ . . . . .	71	15672	ά. Ούμπη 29)3 δι' Αγ. Φραγκίσκον				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΗ (κ.) . . . . .	58	926	ά. Θεσσαλονίκην 23)3 διά Μήλον				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ . . . . .	58	10020	έ. Χιρόχατα 30)3				
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.) . . . . .	52	2517	έ. Πειραιά 6)2				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.) . . . . .	47	3346	ά. Λ. Πάλκας 30)3 διά Θεσσαλονίκην				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.) . . . . .	65	35324	ά. Ν. 'Υόρκην 20)3 δι' Αρόμπαν				
ΑΙΓΡ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.) . . . . .	56	7712	ά. Μοχαΐμπετς 31)3 Π. Καμπέλλο				
ΑΙΓΡ. ΓΚΡΕ'ΙΣ (κ.) . . . . .	56	7120	ά. Καντίς 23)3 διά Κωνσταντζαν				
ΑΙΓΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.) . . . . .	56	2500	έ. Ηράκλειο 1)4 δις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΙΓΡ ΠΡΑΐΝΤ (κ.) . . . . .	55	9278	ά. Λομπίτο 1)4				
ΑΙΓΡ. ΣΙΝΣΕΡ. (μ.κ.)* . . . . .	59	17948	ύπο παραλαβήν				
ΑΙΓΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)* . . . . .	57	11897	ά. Μπ. "Άρρες 19)3 διά Ραθέννα				
ΑΙΓΡ. ΣΤΑΡΙΤΥ (κ.) . . . . .	54	7835	ύπο παραλαβήν				
ΑΙΓΡ. ΣΗ (κ.) . . . . .	58	5109	έ. Αιλέρπουλ 4)4				
ΑΙΓΡ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ. . . . .	53	12407	έ. Βούλην 20)3				
ΑΙΓΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.) . . . . .	52	6196	έ. Βούλην 25)3				
ΑΙΤΖ. ΑΓΛΑΝΤ (μικτό) . . . . .	72	57802	ά. Γιεραλάτρ 22)3 διά Ρ. Τανόύρα				
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.) . . . . .	71	57830	ά. Τανόύρα 21)3				
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. . . . .	69	51627	ά. Τείλη Μη. 29)3 διά Περσικόν				
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ . . . . .	67	32644	ά. Χάριπον ρόδε 2)4				
ΑΙΤΖ. ΝΕΙΤΟΥΝ . . . . .	67	32644	ά. Γουέμπια 9)2 διά Π. Βέσμε				
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ . . . . .	66	22362	ά. Φορς 27)3 διά Βαλτιμόρην				
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν) . . . . .	73	57800	ά. Σιγκαπούρην 10)3 διά Ντουμάτ				
ΑΙΤΖ. ΣΚΑ· . . . . .	66	22362	ά. Ρ. 'Ιανέριο 29)3 Ρόττερνταμ				
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ . . . . .	65	18452	ά. Βρήμη 25)3				
ΑΚΜΠΑΡ . . . . .	58	9005	ά. Βρέτοντην 28)3				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ . . . . .	68	25433	έ. Νεάπολιν 31)3				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΑΙΟΥ . . . . .	68	25433	ά. Παναμά 20)2 διά Κίνα				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ . . . . .	68	25433	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)3 δι' Ιταλίαν				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ . . . . .	67	27168	ά. Βανκούμπερ 29)3				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ· . . . . .	68	25433	ά. Παναμά 13)2 διά Ντάρεν				
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ . . . . .	68	25168	έ. Σύρον 20)3				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ . . . . .	68	25155	ά. Παναμά 24)1 δι' Ειρηνικόν				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) . . . . .	58	23307	ά. Βατλιμόρην 21)3				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .	70	8825	έ. Βοστόνηρη 1)4				
ΑΚΡΩΤΗΡΙ (κ.)* . . . . .	52	7168	έ. Ντακάρ 27)2				
ΑΚΤΗ (δ.) . . . . .	56	10287	ά. Κιουρασάδ 22)3 διά Π. Όρνταζ				
ΑΚΤΙΣ (κ.) . . . . .	55	8828	ά. Βανδώπαν 25)3 διά Μη. Άρρες				
ΑΛΑΜΑ (κ.) . . . . .	57	11929	ά. Γιοκχάμα 15)3 δι' Αθάναν				
ΑΛΕΑ (π.) . . . . .	73	7824	ύπο παραλαβήν				
ΑΛΕΞ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ . . . . .	58	10499	ά. Σιγκαπούρην 12)4 διά Μπαγκούκη				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.) . . . . .	56	20926	ά. Μη. Μασάρ 2)4 διά Ντ. "Αίλαντ				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Δ. (κ.) . . . . .	53	1231	έ. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞ. ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .	68	44646	ά. Γιεραλάτρ 7)3 δι' Ιαπωνίαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)* . . . . .	55	12380	ά. Γιεραλάτρ 31)3 διά Ταμπίκο				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) . . . . .	47	2097	ά. Τρίπ. Λιθάνου 26)2 Τρίπ. Λιθώνης				
ΑΛΑ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.) . . . . .	55	8280	έ. Ραγκούν 26)3				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.) . . . . .	57	3143	ά. Παναμά 30)3 διά Γκουαγιακή				
ΑΛΕΞΗΣ* . . . . .	51	2983	έ. Ν. 'Ορλεάνην 29)3				
ΑΛΕΞΙΑ (κ.) . . . . .	56	2299	ά. Γένοβαν 2)4 διά Μάλταν				
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ . . . . .	67	14845	ά. Βιζαντινά 19)2				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ . . . . .	68	16320	ά. Καζαμπλάνκο 26)3				
ΑΛΙΝΤΑ (δ.) . . . . .	58	13010	ά. Τάν 20)3				
ΑΛΙΩΘ (κ.)* . . . . .	56	1803	ά. Μπαχρέιν 2)4				
ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.)* . . . . .	60	3333	ά. Γιεραλάτρ 4)12				
ΑΛΚΑΜΑ* . . . . .	66	27985	ά. Βιτόρια 29)3 δι' Αμερίσσαν				

ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ά. Αμέρεραν 29)3 διά Σάντος	G. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Ρόπτερνταμ 12)3 διά Κάρηγκ "Αίλ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Της 14) διά "Αρζού"	Γ. ΧΟΝΟΦ (δ.)	71	100175	ά. Κουελίτ 27)3 διά "Ιαπωνίαν
ΑΥΓΗ	56	10312	ά. Π. Καμπέλλο 30)3 διά Χιούστον	Γ. ΧΟΡΑ·ΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	έ. Ρόπτερνταμ 2)4
ΑΥΤΑΔΕΘΟΣ (κυπρ.)	56	8136	ά. Γκίλιπτορ 22)3 διά "Ιαπωνίαν	ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	ά. Σημάτη 19)3 διά Γιοκοχάμα
ΑΦΡ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)*	54	2952	ά. Λ. Πάλμας 4)3 διά Κάμπαρ	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	ά. Θέουτε 3)4 διά Μπρίτζπορτ
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Σιγκαπούρην 13)3 διά "Αντζέλες	ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	ά. Ν. "Υόρκην 13)3 διά Γκάλθεστον
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.)	54	18504	έ. Πόρτ "Αρδουρ 24)3	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	έ. Πειραιά 29)3
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	έ. "Αλεξάνδρειαν 26)3	ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	ά. Ρόπτερνταμ 2)4 διά Βενεζουέλαν
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	έις Νεάπολιν από 26)6)73	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	ά. "Αμέρεραν 28)3 διά Λαττάκια
ΒΑΣΙΛΙΑΣ (δ.κ.)	58	12369	ά. Γιοκοχάμα 2)4 διά Σασέμπο	ΔΕΦΙΑΡΙΑ (κ.)	62	12116	δ. Γιβραλτάρ 21)3 διά "Ιταλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	55	10464	ά. Στάνλουρ 30)3 διά Λάρνε	ΔΕΦΟΙ	68	8796	ά. Ν. "Ορλέανην 31)3 διά Μεζικόν
ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	51	8150	ά. Καντίς 3)4	ΔΕΣΠΩ ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	ά. "Αμέρεραν 23)2 διά Ντουμπάι
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	έις μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΗΛΟΣ *	59	9493	ά. "Αμπιτζάν 24)3 διά Σάν Πέντρο
ΒΕΦΝΙΑ (κ.)	52	6576	ά. Βαρκελώνην 30)1 διά Λαττάκια	ΔΗΜΗΤΗΡΗΣ Κ. (κ.)	47	1651	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΑΤΑ *	57	10311	έ. "Επιφέρας 4)4	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38172	ά. Δ.δ. "Αντζέλες 12)3 διά Κούρε
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)*	53	12897	ά. Ν. "Υόρκην 2)4 διά Τέμπα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	έ. Ταμπίκο 31)3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Πειραιάς 2)3 διά Αύγούσταν	ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	έ. Θεσινίκην 19)3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	ά. Παναμά 21)2	ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (κ.)	52	8202	έ. Ρεοφ 16)3
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	ά. Σπαλάτον 3)3 διά Τρίπ. Ιλιώνς	ΔΙΩΝΗ (δ.)	52	12523	ά. Σπαλάτον 31)3 διά Μπάνιας
ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)*	55	8623	ά. Σίκα 12)12 διά Καουσιούπ	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Ντώρμπαν 24)3 διά Περσικόν
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	ά. "Αμπιτζάν 25)3 διά Ντουάλλα	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	έ. Ρόπτερνταμ 2)4
ΒΙΚΤΩΡ	57	8622	μετων. «ΣΛΝ ΒΙΚΤΩΡ»	ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	έ. Ν. "Ορλέανην 30)3
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ά. Μόμπιλ 4)3	ΔΡΥΜΟΣ (κ.)*	60	13471	ά. Μπιλμπάσ 30)3 διά Χάθρην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	ά. Αμέρεραν 3)4 διά Βρέμην	ΔΩΔΩ Ι (π.)*	56	2709	έ. Ντακάρ 3)3
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Ν. "Οδελάνην 31)3 Ρόπτερνταμ	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	έ. Μασέλιο 16)3
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	ά. Μαζατλάν 20)3 διά Γκουαγιάμας	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	έ. Ράς Τανόύρα 30)3
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	44	10499	έ. "Ωληπαν 26)3	ΔΩΤΩ	68	35191	έ. Νταμπιέρ 3)4
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	53	7613	ά. Σιγκαπούρην 24)1 διά Μπάσραν	Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	έ. Παναμά 8)3
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	έις μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΒΡΟΣ	63	15983	έ. Γένοβα 26)3
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	Σύρον 13)3	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ά. Φιλαδέλφεια 11)3 διά Π. Καμπέλλο
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	έ. Πειραιά 10)3	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Χάθρην 6)3 διά Περσικόν
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	δ. Επιβατώπατρ 3)4 διά Νιουχάφεν	ΕΚΟΥ·Τ' (δ.)*	52	15623	έ. Μπέλεμ 20)3
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	έ. Μπέλφαστ 2)4	ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	72	4801	έις Ντεμεράρα 3)4
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	έ. Ντώρμπαν 1)4	ΕΛ ΙΝΚΑΣ (δ.)	53	2007	ά. Τόνιδε 31)3 διά Κόρκ
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	54	8720	έ. Βιζακαπονάν 2)4	ΕΛΑΣΙΑ (κ.)	57	8206	ά. Καμαίδι 6)3 διά Χανικάγκ
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Χέο Πόιτ 23)1 Ιαπωνίαν	ΕΛΑΓΚΡΕΚΑ (κ.)	58	4782	ά. Κόρκ 3)4 διά Γουώτερφορντ
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Π. ντε Μπούκ 5)3 Λά Σκίρα	ΕΛΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ ΙΙ (κ.)	52	2553	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Μαυρικίουν 28)3 διά "Αγγλίαν	ΕΛΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	ά. Ρουέν 19)3	ΕΛΕ·Ι·ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κων(πολιν 27)3 διά Πειραιά
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)	55	8343	ά. Καουσιούρηκ 19)3	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.)	57	15729	ά. Σιγκαπούρην 21)3 διά Μπαλίκαπαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Οζάκα 20)3 διά Σακάτ	ΕΛΕΝΑ *	67	27989	έ. Χάμπτον ρόδη 27)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	55	1750	ά. Αμέρεραν 4)4	ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	έ. Καζαμπλάνκο 31)3
ΓΕΩΡ. Β. (κ.)	49	2755	έ. Αμέρεραν 10)3	ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	έ. Γουώτροπορτ 2)4
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	έ. Βίλελμπαχφεν 24)3	ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ά. Λοινδον 22)2 διά Βηρυτόν
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	έ. Κωνσταντζαν	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	έ. Βομβάνη 12)2
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	68	9071	ά. Παναμάς 3)3 διά Σαπέλεν	ΕΛΕΝΙΑ (κ.)*	63	5206	ά. Χόγκ Κόρκ 11)3 διά Τανζόγκ Μανι
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)	54	9646	ά. Παρανάγκουρ 31)3 διά Ρ. Γκράντε	ΕΛΕΝΗΜΑ (κ.)	58	5759	έ. Σιγκαπούρην 28)3
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Ντιαμπάνη 30)3	ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	ά. Κούν 28)3 διά Μιθάρα
ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (κ.)	54	8603	ά. Σιγκαπούρην 22)2 διά Β. Κορέαν	ΕΛΙΝΕΑ (κ.)	50	4675	ά. Βενετίαν 9)2 διά Μανφρεντόνια
ΓΙΟΥΡΓ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ	58	4509	ά. Γκούλε 29)3	ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Πουάντ Νουάρ 19)2 διά Λίμπρεβιλ
ΓΙΟΥΡΓ. ΣΚΑΥ (κ.)	55	1275	ά. Βαλτιμόρη 23)3	ΕΛΙΝΙΑ (κ.)	57	6309	ά. "Αντεν 24)3 διά Ντακάρ
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ (κ.)	60	4246	ά. Καζαμπλάνκα 22)3 διά Νιγριάν	ΕΛΙΝΙΑ 2 (κ.)	52	8194	ά. Λορ. Μαρκές 24)3 διά Κολόμπο
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	ά. Κάριναρ 2)4 διά Ιαπωνίαν	ΕΛΙΝΗ	56	10312	ά. Σιγκαπούρην 1)3 διά Εύρωπη
ΓΚΑΙΑΥ ΛΟΙΗΘ (κ.)	59	27725	ά. Ρ. Τανόρα 29)3 διά "Ιαπωνίαν	ΕΛΛΗΝΙΔΑ *	66	9597	έ. Πούλα 3)4
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.)	59	2763	έ. Γιελεράτ 4)4	ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	66	10013	ά. Πόρτ Λίνκολν 20)2 διά Κίναν
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	57	5083	ά. Ν. "Ορλέανη 23)3 διά Τάμπα	ΕΛΛΗΝΕΛΑ (κ.)	51	4847	έ. Πειραιά 26)1 (έπισκεψι)
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Πειραιά 9)2 διά Βεγγάζη	ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Βικτόρια 26)2 διά Τσάλλαν
ΓΚΛΑΙΡΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. Σιγκαπούρην 20)3	ΕΛΛΕΠΑΛΔΑ (κ.)	54	6503	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Σαγκάνη
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ (κ.)	59	8523	ά. "Αίλ δρ Γκραΐη 4)4 Περσικόν	ΕΛΑΝΙΑ (κ.)	58	8374	έ. θέση 36.26 Β. — 179.22 Δ. 23)3
ΓΚΡ. ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	ά. Γάνην 1)4	ΕΛΑΝΤΑΙΑ (κ.)*	65	8085	ά. Ντακάρ 14)2 διά Δυρράχιον
ΓΚΡ. ΤΖΑΙΗΣΟΝ (δ.)	59	22762	ά. Σόνευ 4)3 διά "Αρούμπαν	ΕΑΝΤΙΑ (κ.)	55	6515	ά. Ναγκόγια 13)2 διά Χανικάγκ
ΓΚΡΟΥΝΤ ΓΟΥΙ·Σ (κ.)	56	6778	ά. Σιγκαπούρην 6)3	ΕΑΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	ά. Ναγκόγια 13)2 διά Χανικάγκ
ΓΚΡ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	56	11025	ά. Ν. "Ορλέανη 28)3	ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ά. Λάς Πάλμας 20)2 διά "Αθάναν
ΓΚΡ. ΝΑΒΙΓΚΕ·ΙΤΩΡ (δ.)	57	26032	ά. Μπ. Μπάλκος 21)3 διά Περσικόν	ΕΑΖΟΥΜΠΟ (κ.)	65	7456	ά. Συμίου 2)3 διά Β. Κορέαν
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ (δ.)	66	23570	ά. Σιγκαπούρην 27)3 Λ. "Αντζέλες	ΕΑΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	ά. Γιοκούρα 28)1 διά Κ. Φλάτερου
ΓΚΡΕ·Ι·Σ (κ.)	55	2999	έ. Αστάκια 6)3	ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	59	5224	ά. Σιγκαπούρην 14)3 διά Κουάντουσον
ΓΚΡΕ·Ι·Τ ΛΑΚ (κ.)	52	4423	δ. Παναμάς 21)3 διά Γκουαγιάκιλ	ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Μαυρικίουν 25)3 διά Βιζαγκαπονάν
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	έ. Γένοβα 24)3	ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	ά. Βανκούδερ 19)3 διά Παναμά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	έ. Ζαμπόγκος 27)2	ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	48	26180	ά. Ράς Τανόύρα 3)3
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	55	3006	ά. Μπέλεμ 20)2 διά "Ικούτος	ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (κ.)*	57	9820	ά. Παναμάς 29)3 διά Όυλσάν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Βανκούδερ 21)3 διά "Ιαπωνίαν	ΕΞ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)	63	10863	έ. Μπ. "Άρες 2)4
ΓΟΥΕΣ ΗΓΚΑ μετ.	63	4313	ά. Ν. "Ορλέανη 19)3 διά "Αλεξάνδρειαν	ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	70	70619	ά. Βιλέμοσχαφέν 24)3 διά "Αίλ δρ Γκραΐην
ΓΟΥΙ·ΑΣ·ΠΑ·ΜΠΟΥΑ	70	11025	ά. Γκήλογκ 1)4 διά Ιαπωνίαν	ΕΠΙΚΟ (μικτόν)	58	30380	έ. Ριο "Ιανέπριο 31)3
Γ. ΑΙΝΤΗΑ (δ.)	57	26032	ά. Ν. "Ορλέανη 28)3	ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	έ. Μαντράς 2)4
Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	55	27278	ά. Παναμάς 25)3 διά Ναχόντκα	ΕΡΑΣΜΙΑ (κ.)	53	17354	έις μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ δ.*	54	27278	ά. Ρ. Ιανέριο 14)3 διά Φάσο	ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	έ. Πειραιά 2)4 διά Ιαπωνίαν
Γ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (δ.)	54	27277	ά. Γ. Πάλμας 16)3 διά Μ. Χάρεν	ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	έ. Βενετίαν 25)3 διά Νίκε
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (δ.)	53	21284	ά. Γ. Πειραιάς 24)3 διά Πόρτλαντ	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	έις μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΙΝΣΠΕΡΙΟΝ (δ.)	55	25489	ά. Ντόπνες 20)3 διά Μπόνυ	ΖΗΝΩΝ (δ.)	68	10775	έ. Μασσαλίαν 31)1 (έπισκεψι)
Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	57	25490	ά. Ερμέν 26)2	ΖΙΖΗ (κ.)	59	3917	έ. Σάντο Ντομίλγκο 25)3
Γ. ΙΝΤΕΛΤΖΕΝΣ (δ.)	57	25537	ά. Παναμάς 26)2 διά Ναχόντκα	ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	έ. Χόγκ Κόρκ 4)3 διά Σαγκάνη
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ.	57	26032	ά. Κ. διά "Αμάγιαν	ΖΙΠΟΥΝΑΣ	59	4226	έ. Τσαγκουαράμας 25)3 διά ΗΠΑ
Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝ (δ.)	58	25225	ά. Κιασσόδ 30)3	ΖΙΤΑ (κ.)	70	15665	έ. Ν. "Ορλέανην 30)3
Γ. ΙΝΕΓΚΟΣΙΕ·ΙΤΩΡ	68	22513	ά. Φρημαντ 26)3 διά Αλεξάνδρειαν	ΖΩΗ (δ.)	67	43231	έ. Ράς Τανόύρα 27)2
Γ. ΙΝΕ·ΙΜΠΟΡ	68	23064	ά. Νταμπάρ 15)3 διά Ιαπωνίαν	ΖΩΗ Γ.	57	3829	έ. Μπάραν 29)3
Γ. ΙΝΕ·ΙΤΣΑΡ	67	23064	ά. Νταμπάρ 23)2 διά				

ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Κ. Τάουν 30)3 διά Περισκόν	ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ ....	58	13257	ε. Ρ. Ιανέριο 22)3
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	49	1395	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ ....	54	11743	δ. Παναμά 17)2
ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	53	4314	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ά. Πειραιά 28)3 διά Μπάνιας
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	58	3839	ά. Λουσάνα 29)3	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	ά. Ντόρμπιταν 19)3 διά Ρίθερ Πλέιτ
ΛΑΣ (κ.)	56	23880	ά. Κιουραδάο 19)3 διά Π. Καρντόν	ΜΙΡΕΙΓ'	57	6205	ε. Μανφρέντονα 13)3
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	56	1544	ά. Γένοβα 2)4	ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	δ. Παναμά 7)3 διά Κούδαν
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	3506	ά. Φόνες 27)3 διά Φιλαδέλφειαν	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993	ά. Θέουτα 3)4 διά 'Αμερίσαν
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ά. Ν. 'Υδρην 2)4 διά Μπέιρα	ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	δ. Γιεραλτάρ 2)4 διά Δάνταιχ
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	ά. Παναμά 20)3 διά Νουμέα	ΜΙΧ. ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)	60	8493	ε. Σαλαβάδορ 27)3
ΛΕΣΛΙ (κ.)	65	2411	ά. 'Αμερίσαν 29)3 διά 'Αλγέριον	ΜΙΧΑΝΑ (δ.)	59	26737	ά. Χόρ άλ. Αμάγια 31)3 διά 'Ινδιαν
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Σιγκαπούρων 24)2 διά Β. Κορέλαν	Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 6.	65	28313	ά. Βαμδάνη 29)3 Μένα 'Αχμαντή
ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΧΑΝΑ Λ. (δ.)	53	11289	ά. Τζεντα 26)3 διά Ρ. Τανόρα
ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ά. 'Αμερίσαν 26)3	ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	51	3386	ε. Αίσουργον 3)4
ΛΙΑΝΑ (λιαν.)	42	2881	άργει εις Πειραιάς από 8)2)71	ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ε. Μασαλίαν 27)3
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. Βάρρη 20)3 διά Λουάντα	ΜΠΑΖΑΙΙ ΙΙΙ ....	67	18459	ε. Άρισθρον 28)3 διά Βαλτιμόρην
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Βανκούμπερ 30)3 διά Κίνα	ΜΠΑΛΑΙΚ ΣΚΑΪ' (κ.)	62	1087	ά. 'Αιμέρσαν 21)3 διά Βηρυτόν
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Ρουέν 27)3	ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242	ε. 'Αθηναν 12)2
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Βούδανη 2)4 διά Περισκόν	ΜΠΑΡΜΠΕΓΚΑΙΝΤ	61	6751	ε. Ν. 'Υρκην 25)3 διά Βεγγάζην
ΛΟΥΣΙΟΣ*	71	27958	ά. Βιττόριο 21)3 διά Μπρεμεράχεν	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ε. Πειραιά 25)3
ΑΥΔΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	ά. Α. Βικέντιον 18)3 διά 'Ιταλίαν	ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ (κ.)	52	1333	άργει εις Πειραιάς από 1,4,72
ΑΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Τζεππέλη Ντανά 25)3 Βιελμουσάφεν	ΜΠΕΡΗ ΜΑΙΚΕΛΣ	65	4303	ά. 'Αιμέρσαν 2)4 διά Τρίπολιν
ΑΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά. Τεργέστην 3)4 διά Ράς ές Σιδέρη	ΜΠΗΝΒΕΡ (δ.)	57	4636	ε. Φιλαδέλφειαν 25)3 διά Μπράς ρ.
ΑΥΡΙΚ	64	29396	ά. 'Αιμέρσαν 19)3 διά Μ. 'Ορλεάνη	ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	20464	ά. Ανακόρτες 2)4 διά Γιοκοχάμα
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Γιούροπορτ 23)3	ΜΠΟΝΝΑΡΠΤ (κ.)	58	22779	ε. Πειραιά 2)4 διά Κύπρον
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά. Ν. 'Υρκην 25)3 διά 'Αρούμπα	ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	3399	ε. Κάρδιφ 2)4
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ά. Άλεξανδρειαν 1)4 διά Πειραιά	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	64	1226	ε. Ρ. Γανούρα 14)3
ΜΑΓΚΝΟΙΑ (κ.)	51	7126	ά. Μόζι 27)3 διά 'Αθαναν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	59	34056	δ. Γιεραλτάρ 10)3 διά 'Αδγούσταν
ΜΑΓΩΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Βενετίαν 1)4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ. (π.)	48	22844	ε. Φρήταουν 24)3 διά Τέξας
ΜΑΙΡΙ Κ. (κ.)	65	19816	ά. Παναμά 10)3 διά 'Ιαπωνίαν	ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	2086	δ. Γιεραλτάρ 1)3
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ' (κ.)	55	21577	ά. Σπέτζια 18)3 διά Τρίπ. Λιθόνες
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Μενάνη 9)3	ΜΠΡΑΙΚΑ (κ.)	58	1308	ά. Μάλταν 3)4 διά Πειραιά
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ά. Πειραιά 25)3	ΜΠΡΙΓΙΑΝ	51	3669	ε. 'Αμμύνωσταν 15)3 διά 'Ασποντόν
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Βανκούμπερ 1)2 διά Κίναν	ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2633	ε. Ρότερνταμ 3)4
ΜΑΙΗΦΟΥ ΛΟΓΙΑΠΤΗ	54	12123	ά. Παναμά 3)4	ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	2510	ε. Ν. 'Ορλεάνην 21)3
ΜΑΙΗΦΟΥΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	ά. Ιλότολο 2)3	ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	39617	ε. Σουκάτ 17)3 διά Ντουμάλ
ΜΑΙΗΦΟΥΡ ΣΠΕΝΤΟΡ	53	15685	ά. Νεπόλιν 22)3	ΜΥΡΩΝ	64	28395	ά. Δουνιέρην 14)3 διά Π. Νουάρ
ΜΑΙΥΦΑΛΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	ά. Κάνταλην 16)3	ΜΥΡΩΝ	64	17487	ε. Γιοκασίοι 28)3
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά. Π. ντε Μπούκ 9)3 διά Σάροχ	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ ....	67	11026	ε. Σαβάνναν 2)4 διά Ν. 'Υρκην
ΜΑΝΤΕΑΙΞΝ	69	4994	ά. Βέρρεταν 2)4 διά Πειραιά	ΜΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	ά. Τέιμπλ Μπ. 21)3 διά 'Αιλ άφ. Γκρ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Γιόρπορπτ 2)4	ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	ε. Κοσταζακόλκος 16)3
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	δ. Γιεραλτάρ 25)3
ΜΑΝΔΑΛΗ Μ. (κ.δ.)	54	12948	ά. Πειραιά 21)2	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	ά. Ντακάρα 13)3 διά Νουακότ
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	ά. Πουσάν 19)3	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΒΩΝ (κ.δ.)	54	19993	ά. Ν. 'Υρκην 1)3 (έπισκ.)	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)	51	1348	ε. Σαβάνναν 2)4 διά Ν. 'Υρκην
ΜΑΡΑΒΩΝΙΑΝ	43	15028	ά. Χάλιφας 29)3 διά Συρίαν	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	ε. Τζάκοσονθι 22)3
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	ά. Σεβίλην 26)3 διά Τένες	ΝΕΔΑ (κ.)*	61	1460	δ. Καζαμπλάνκας 28)3 διά Τρέπορτ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά. Αντελέσες 28)3 διά Ναγκασάκι	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ε. Πειραιάδ 8)3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	ά. Πειραιά 29)3	ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648	ά. Βαλτιμόρην 31)3 διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)	56	8378	ά. Ακαπούλκο 22)12	ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ά. Λα Παλίς 21)2 διά Βεγγάζην
ΜΑΡΓΚΟ	62	8951	ά. Ασύρην 24)3 διά Π. Σουδάν	ΝΕΓΙ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	ά. Σάροχ 27)3 διά Ράς Λανούφ
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071	ά. Χιούστον 21)2 διά 'Αλγέριον	ΝΕΠ. ΕΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ε. Σάροχ 8)3 διά Πειραιών
ΜΑΡΘΑ (κ.)	52	2240	ά. Αλεξανδρειαν 24)3 διά 'Αγγυλίαν	ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΕΣ (δ.)	56	19821	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 31)3
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Λ. Πάλιας 7)3 διά Περισκόν	ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΙΣΙΠ (δ.)	55	23930	δ. Γιεραλτάρ 24)3 διά Ν. 'Υρκην
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	ά. Ν. 'Υρκην 27)12	ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	δ. Παναμά 10)3 διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Βανκούμπερ 1)4	ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ	56	3990	ε. Πούντ Νουάρ 22)3
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	ά. Ρ. Τανόρα 5)3	ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	ά. Εμδεν 26)3 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)*	57	1176	ά. Σιγκαπούρην ρ. 17)3	ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	ά. Ρότερνταμ 3)4 διά Φώλεθ
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	49231	ά. Ε. Βεγγάζην 20)3	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ά. 'Αμουσιή Μπαίλ 30)3 διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	ά. Ε. Πάλιας 24)3 διά Περισκόν	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	64	10864	ά. Λάρυγκ 'Αιλ. 26)3 διά Σακκάδι
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	ά. Οδός 22)3 διά Ροστόκ	ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	ε. Ν. Όρλεάνη 15)3 διά Μορόβια
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Γιεραλτάρ 9)3	ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (δ.)	62	12334	ε. Κάραμπα 21)3 διά Κούδα
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)*	58	3897	ε. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Λέγκορ 31)3	ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	ε. Τάραντο 21)3 διά Κούδα
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	ά. Αλεξανδρειαν 29)3 διά 'Αλγέριον	ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	ε. Σαντάρα 21)3 διά Κούδα
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Γιοκοχάμα 2)4	ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	ε. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΑΚ (κ.)	54	6856	ά. Καζαπιάνκα 11)4 διά Γαλάτοι	ΝΙΚΟΑ	68	9034	δ. Γιεραλτάρ 31)3 διά Πόρτα Καρτίε
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	55	12597	ά. Ταϊπάνηκ γρόδης 2)4	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396	ά. Πόρτα Λιμον 14) διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	ά. Ράσ. Σουκόν 20)3	ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ ...	68	86521	ά. Κάρυκ 'Αιλ. 17)3 διά Λαντς 'Εντ
ΜΑΡΙΠΑΤΡΑ (δ.κ.)	55	11193	ά. Καρπάτοι 14) διά 'Αγγυλίαν	ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	δ. Κωνπολίν 26)3 διά Κωνσταντζάν
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	50	15747	ά. Σαντάντα 13)3	ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827	ε. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	51	10216	ά. Ράγκονδ 30)3 διά Ντουμάτ	ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	ά. Νάντα 21)3 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	ά. Σιγκαπούρην 25)3	ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΤΡ. ....	53	5789	ε. Τεργέστην 27)2
ΜΑΡΙΣΑΡ (κ.δ.)	51	7977	άργεις εις Πειραιάδ 15)2	ΝΙΤΣΕΔ (δ.)	71	16563	μεταναστών Πόλιν 26)3 διά Κιουρασάο
ΜΑΡΙΣΠΑ (δ.κ.)	53	21602	ά. Σκίτσα 31)3 διά 'Αλεξανδρειαν	ΝΟΡΔΑΡΝ ΑΙΓΙΣ (κ.)	60	4113	ά. Ντουσάφεν 1)4 διά Καναρ. Νήσους
ΜΑΡΙΣΟΥΕΡΤΕ (κ.)	55	6856	ά. Κούν 7)3	ΝΟΡΔΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	ά. Πόρτλαν 25)3 διά Πούντα Κουσιόλ
ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΣΑΜΠΙ	73	3500	ά. Σιγκαπούρην ρ. 28)3 διά 'Αμερίσαν	ΝΟΡΔΑ. ΗΓΚΑ ηετ.	63	44	ά. Πόρτα Λιμον 26)3 διά Πόρτα Καρτίε
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	37	5272	ά. Ρεντί 17)12 διά Ντωρμπαν	ΝΟΡΔΟΓΡΟΥΙ-ΝΤ	70	11328	ά. Καράκας Μπαίλ 27)3
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.)	55	6859	ά. Σιγκαπούρην 25)3	ΝΟΡΠΟΔΕΛΣ (κ.)*	54	20915	ά. Βαλτιμόρην στρ. 30)11 (έπισκ.)
ΜΑΡΙΟ	65	17238	προσ. εις Μισαστήπην 1)4	ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Πούντ Νουάρ 21)3
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	2011	ά. Παναμά 1)4	ΝΟΤΟΣ	58	12339	ά. Μόζι 21)3 διά Βανκούμπερ
ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)	59	13596	ά. Π. Εσκούδι 1)4 διά 'Αρούμπα	ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	ά. Σπέτζια 25)3 διά Δυρράχιον
ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573	ά. Σιγκαπούρην 24)4	ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ά. Νεάπολιν 26)3
ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	ά. Καρπάτοι 29)3 διά Ντωρμπαν	ΝΤΑΣΤΡΟΥΝΤΗΣ (δ.)	54	11911	ά. Κιουρασάο 2)4
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Ταϊνόρα 10)3 διά Ρίθερ Πλέιτ	ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	ά. Γιοκοχάμα 25)2 διά Βανκούμπερ
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά. Γιεραλτάρ 8)1 διά Χοινκάνγκ	ΝΤΕΛΦΙΝ	57	21340	ά. Ντακάρ 28)3 διά Περισκόν

ΗΓΚΑ .....	72	9980	δ. Παναμά 29)3 Λ. "Αντζέλες		7641	α. Στεπτίνον 18)3 διά Βίσμαρ
ΗΓΚΑ III (π.)*	51	2979	δ. "Απατα" Δράγκος 2)4		20564	δ. Παναμά 31)3 διά Νιγηρίαν
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)*	56	4040	ε. Δουνκέρκην 1)4		2340	ε. Λουάντα 23)3 διά Π. Χάρκοφρ
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	δ. Μόμπιλ 2)4 διά 'Αρούμπα		7011	εις Πειραιάς από 24.1.72
ΗΡΑ .....	48	4574	δ. Κίγκοτον 10)3 Σάντο Ντομίγκο		8447	ε. Σάφι 27)3
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	68	11364	ε. Χιόστον 24)3		4537	α. Ρ. Σελάτα 112 διά Λιθύην
ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	44	14540	ε. Βαλτιμόρη 16)3 (έπισκ.)		56	α. Ταράκετον 30)3 διά 'Αρούμπα
ΘΑΛΕΙΑ .....	57	2349	δ. Αμερίσιον 3)4 διά Τόνιδα		15802	α. Γιοκάσι 22)3 διά Ντάμπρεν
ΘΑΛΗΣ (δ.)	61	13360	δ. Ντόρπαν 21)3 διά Ράς Τανόρα		11755	α. Μιράντα 27)3 διά Στάνλοου
ΘΑΡΡΟΣ .....	57	10316	δ. Σιγκαπούρην 21)2 διά Ρόττερνταμ		10173	δ. Παναμά 23)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΦΕΝΤΗΩΝ (δ.)	57	20414	ε. 'Αιμοδύρην 23)3		17180	α. Φιλαδέλφειαν 26)2 Γιθραλτάρ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	63	31581	ε. Ντάς Άιλ 6)3		20667	ε. Βοστώνη 2)4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ *	65	27960	δ. Γουέπα 15)3 διά Φόβς		12597	α. Μη. "Άρες 2)4 διά Λιθύην
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	56	3799	δ. Θεύτα 14)3 διά Ντόρπαν		13533	ε. Όρλεάνην 30)3
ΘΕΟΜΗΤΡΑ III .....	59	15314	δ. Μορμουγκάδο 22)3 διά 'Ιαπωνίαν		24333	ε. Ιμμιγχαμ 30)3
ΘΕΟΜΠΙΛΑ .....	53	2920	δ. Ντακάρ 28)3 διά 'Αμπιτζάν Τέρμη		16563	ε. Λισσαδώνα 26)1 (έπισκ.)
ΘΕΟΝΥΜΩΣ (π.δ.)	59	29141	δ. Χάρδηρν 22)3 διά 'Εκοφίσοκ Τέρμη		44867	α. Γιθραλτάρ 30)3 διά Πειραιάδ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	δ. Στάλαντερ 17)3 διά 'Εκοφίσοκ Τ.		21131	α. Τζεμπέλ Νταν 25)3 διά Μιζουσίμα
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Δ. (κ.)*	59	1219	εις μερογειακάς μεταφοράς		29797	α. Πειραιά 26)2
ΘΕΤΙΣ .....	74	39500	δ. Παναμά 21)2 διά Καλντέρα		20487	α. Ρόττερνταμ 1)2 διά 'Αθάναν
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	ε. Βαρκελώνη 2)4		9723	α. Πειραιά 5)3 διά Βόλον
ΘΗΡΕΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ Δ.	59	21323	ε. Σιγκαπούρην 3)4		3858	α. Ν. 'Ορλεάνην 26)3 διά Χιούστον
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	δ. Μ. 'Αχαρνι 2)4 Σάλ Χάφεν		3714	α. Βηρυτόν 30)3 διά Πειραιάδ
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	δ. Γκάλιεστον 21)3		8328	α. Ρ. Τανόρα 6)3
ΙΑΣΩΝ (κ.) .....	54	11160	ύπο παραλαβήν		56	α. Τενερίφην 1)4 διά Χάρηρην
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	53	12504	ε. Σάρχο 26)3		58	ε. Σιγκαπούρην 17)3
ΙΙΑΙΑΣ (δ.) .....	59	13223	δ. Λιούδοντον 20)3 διά Γιθραλτάρ		58	ε. Λαπάκια 10)3
ΙΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ .....	59	4381	δ. Παναμά 1)4 Άλα Σέλμπα			
ΙΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ *	66	7643	ύπο παραλαβήν			
ΙΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΑ *	66	7643	ύπο παραλαβήν			
ΙΙΑΚΟΝ ΤΑΚ .....	59	4378	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23)3			
ΙΙΑΜ *	68	27989	α. Π. Κεμπλάς 5)3 διά Πειραιάδ			
ΙΙΜΒΡΟΣ (κ.) .....	63	3436	α. Χάμπιον ρ. 1)4 διά Μεξικόν			
ΙΙΙΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	δ. Βαλτιμόρην 2)4 διά Βενεζουέλαν			
ΙΙΙΕΓΚΡΙΤΙ (κ.) .....	48	2854	δ. Πουνταρένας 18)3 διά Σαλίνα Κρ.			
ΙΙΟΚΑΣΤΗ (κ.) .....	38	5496	δ. Μαδέρα 30)3 διά Κούδα			
ΙΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	δ. Τενερίφην 30)3 διά Περσικόν			
ΙΙΟΝ. ΔΗΝΤΕΡ	67	20959	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28)4			
ΙΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ .....	64	13516	ε. Λονδίνου 4)4			
ΙΙΟΝ. ΠΑΙΩΝΗΡ .....	66	20959	ε. Λονδίνου 4)4			
ΙΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ .....	63	13517	α. Φιλαδέλφιεν 29)3 διά Σ. Ναζαρία			
ΙΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	δ. Κων/πολιν 1)3 διά Κωνσταντζέναν			
ΙΙΟΝΙΚ (δ.) .....	66	45280	δ. Νεάπολιν 2)4 διά Κούδα "Ιμπο"			
ΙΙΟΥΑΙΑ Κ. (κ.) .....	49	1032	εις μερογειακάς μεταφοράς			
ΙΙΡΕΝΕ Ι. (π.) .....	56	1820	ε. Φλάσικ 26)3 (έπισκεψαν)			
ΙΙΡΙΣ (κ.) .....	59	8479	α. Κολούμπια ρ. 21)3 διά Κορέαν			
ΙΙΣΜΗΝΗ (κ.) .....	44	7141	α. Μαδέρα 16)3 διά 'Αθάναν			
ΙΙΩΑΝΝΑ .....	69	15869	ε. Σάντος Μάρτα 20)2			
ΙΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.) .....	47	2280	δ. Τρίπ. Αιθάνου 14)3 διά Τασκά			
ΙΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	δ. Κων/πολιν 24)3 διά 'Οδησσόν			
ΙΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	εξώθι Τούτοιτζια 29)3			
ΙΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	α. Π. Χώροκοπερού 18)3 Περσικόν			
ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	δ. Τάμπα 20)3 διά Λόγκ Χάρμπορ			
ΚΑΙ'Υ. (κ.)*	43	3466	δ. Θεσσαλονίκη 7)12 διά Πειραιά			
ΚΑΛΛΗ (π.) .....	51	1923	δ. Βομβάνη 253 διά Πολωνίαν			
ΚΑΛΗΔΩΝΙΑ (μικτ.)	67	34498	δ. Παναμά 11)3			
ΚΑΛΗΗ .....	57	8774	εις μερογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΛΛ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	60	12246	ε. 'Αλεξανδρείαν 27)3			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	δ. Κάργκα 'Αιλ 19)3 διά Λισσαδώνα			
ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΝΤ. δ.	54	11909	ε. "Οάχαμας Νές 29)3			
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.) .....	52	8111	δ. Γιθραλτάρ 19)2 διά 'Αθάναν			
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) .....	52	8197	ε. Ρόττερνταμ 28)3			
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	δ. Τσούτζια 9)3 διά Τομπρού			
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)*	64	1763	δ. Τομπού 16)3 διά Μπαγκόκ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	63	16984	δ. Βαλτιμόρην 25)3 διά Χάλιφας			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.π.	57	24854	δ. Νιούκαστλ 9)3 διά Ναγκόργια			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .....	68	23663	δ. Παναμά 30)3 διά 'Ιαπωνίαν			
ΚΑΠΠΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ κ.*	58	10978	δ. Τσεκά 1)4 διά Καζαμπλάνκα			
ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠΡ. (κ.)	56	3379	δ. Χάζφ 8)3 διά 'Αστοντόν			
ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΡΚΕΣ κ.	57	3373	δ. Χάζφ 2)4			
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.*	61	8505	ε. Στεπτίνον 2)4			
ΚΑΠΤ. ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	56	20899	δ. Ν. 'Ορλεάνην 13)3 'Αλεξανδρείαν			
ΚΑΠ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ.*	57	9060	ε. Στεπτίνον 26)3			
ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ.	55	18995	δ. Μορμουγκάδο 24)3			
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.) .....	47	3340	ε. Πειραιά 1)4			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	δ. Ντουμπάτι 17)3			
ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ Δ.	52	7597	ε. Ντακάρ 23)3			
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΒΟΓ. δ.*	56	14839	ε. Σιγκαπούρη 1)1			
ΚΑΡΙΝΑ .....	69	9072	δ. 'Αλεξανδρείαν 28)4 Κωνσταντζέναν			
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.) .....	55	21075	δ. Κολόμπο 31)3 διά Κεελάγκ			
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)*	54	2716	εις Λισσαδώνα από 27.8.71			
ΚΑΡΠΑΘΟΣ .....	55	5879	δ. Σάντος 22)3 διά Λονδίνον			
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) .....	57	2467	δ. Γδανσία 18)3 διά Σούδα			
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) .....	58	14606	δ. Χόγκ Κόγκ 29)3 διά Ρ. Τανόρα			
ΚΑΣΣΟΣ (π.δ.) .....	55	11498	δ. Λισσαδώνα 3)4 διά Λουάντα			
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.) .....	53	57	δ. Παναμά 31)3 διά Νιγηρίαν			
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) .....	57	2340	δ. Λουάντα 23)3 διά Π. Χάρκοφρ			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011	εις Πειραιά από 24.1.72			
ΚΑΤΙΑ (κ.) .....	55	8447	ε. Σάφι 27)3			
ΚΑΤΙΝΑ Δ. (κ.δ.) .....	56	10339	α. Ταράντα 27)3 διά Ντάμπρεν			
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.) .....	58	11755	α. Μιράντα 23)2 διά 'Ιαπωνίαν			
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.) .....	57	10173	α. Λισσαδώνα 21)3 διά Πειραιάδ			
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.) .....	57	17180	α. Φιλαδέλφειαν 26)2 Γιθραλτάρ			
ΚΕΡΟ (δ.) .....	52	20667	ε. Βοστώνη 2)4			
ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)*	59	12597	α. Μη. "Άρες 2)4 διά Λιθύην			
ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.) .....	58	13533	ε. Όρλεάνην 30)3			
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) .....	59	24333	ε. Ιμμιγχαμ 30)3			
ΚΗΦΕΥΣ (δ.) .....	71	16563	ε. Λισσαδώνα 26)1 (έπισκ.)			
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	44867	α. Λισσαδώνα 26)3 διά Λισσαδώνα			
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) .....	56	21131	α. Φιλαδέλφειαν 26)4 Γιθραλτάρ			
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) .....	64	29797	α. Τζεμπέλ Νταν 25)3 διά Μιζουσίμα			
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) .....	58	20487	α. Πειραιά 26)2			
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	α. Ρόττερνταμ 1)2 διά 'Αθάναν			
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.) .....	48	3858	α. Πειραιά 5)3 διά Βόλον			
ΚΙΜΩΝ .....	52	3714	α. Ν. 'Ορλεάνην 26)3 διά Χιούστον			
ΚΙΝΑΡΟΣ .....	49	8328	α. Βηρυτόν 30)3 διά Πειραιάδ			
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) .....	56	23232	α. Τανόρα 6)3			
ΚΙΤΙΟΝ (κ.) .....	59	7030	α. Τενερίφην 1)4 διά Χάρηρην			
ΚΙΤΣΑ (κ.) .....	54	9519	ε. Σιγκαπούρην 17)3			
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.) .....	58	5854	ε. Λαπάκια 10)3			
ΚΛΑΙΡΙΧΛ Δ. (δ.) .....	54	12782	εις Κιουρασάας από 2)2			
ΚΛΕΑΝΘΗΣ .....	59	10400	α. Χάμπιον ρόδος 29)3 διά Βρεστόν			
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.) .....	51	8079	α. Σιγκαπούρη 22)2 διά Κίναν			
ΚΛΕΩΝ (δ.) .....	59	16217	α. Τάιν 22)2 διά 'Οδησσόν			
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ε. Ν. 'Ορλεάνην 26)3			
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΔΙΟΥΤ	70	25139	α. Φιλαδέλφειαν 26)3 διά Λισσαδώνα			
ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΑΛΕΝ	57	8545	α. Μπαντάρ 27)3 διά 'Ιαπωνίαν			
ΚΟΡΑΗΣ .....	60	10530	α. Μόμπιλ 27)3 διά 'Ιαπωνίαν			
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ Δ. (π.)	55	43122	α. Τεργέστην 20)3 διά Ράς ές Σιδέρη			
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)	55	1216	α. Βαλέντινα 6)3 διά Βαρκελένων			
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	α. Πόρτλαντ 20)3			
ΚΟΡΙΝΘΟΣ .....	56	6370	ε. Κοπερ 1)4			
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ *	51	2491	άργει εις Πειραιάδ			
ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ .....	72	16313	ε. Λόδης 10)3 διά Βρ. Κολομβίαν			
ΚΟΡΣΑΙ' Ρ	62	15000	α. Σίδνευ 24)3			
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ	69	9045	εις Έορχην 1)4 διά Βιττόρια			
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	ε. Γιοκοχάμα 29)3			
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	ε. 'Αιμερόσαν 15)2 (έπισκ.)			

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.) .....	54	2227	ε. 'Αμβούργον 15)3 (έπισκευαι)	ΠΕΡΑΜΑ (κ.) .....	50	2194	ά. Λουάντα 23)3 δι' 'Οδέντο
ΟΛΗΤΕΜΠΟΥΡΓΟΥ Κ. ....	50	1439	ε. Ρότερνταμ 2)4	ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) .....	41	6464	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.) .....	58	13093	ε. Μένα 'Αχιμαντί 25)3 διά Μοντεβίδεο	ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	72	10349	ε. Γιοκοχάμα 3)4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) .....	62	11270	ε. Φρήντατ 30)3	ΠΕΡΙΚΛΑΣ (π.δ.) .....	51	1077	εις μεταφοράς Μεσογείου — Δ. 'Αφρικ.
ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	72	106123	ε. Κουδετή 3)4	ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙΟΝ .....	64	10865	ά. Ρότερνταμ 4)4 διά Σουηδίαν
ΟΛ. ΑΘΛΕΤ (δ.) .....	69	97468	ε. Μπρουνομπούτελ 19)3 Κουδήν "Αϊλ.	ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.) .....	56	15852	ά. Ράς Γανούρα 27)3
ΟΛ. ΑΓΙΣ (δ.) .....	54	17999	ε. Βαγκαρέλ 28)3 διά Σιγκαπούρην	ΠΕΤΙΤΙΚΟ *	67	44795	ά. 'Αιμέροαν 31)3 διά Ρότερνταμ
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) .....	70	98726	ε. Γιεραλτάρ 14)3 διά Ράς Τανούρα	ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) .....	57	7843	ε. Καζαπλάνκε 1)4 δι' 'Αλγύριον
ΟΛ. ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.) .....	70	97206	ε. Γιουροπόρτ 31)4 διά Μπ. Μασάρ	ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65	65	41255	ε. Χονόλουλού 31)3
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) .....	70	97206	ε. Σεμπρουγκέ 11)3 διά Περσικόν	ΠΑΙΣΙΚΕΣ (δ.) .....	50	17763	ε. Γιουροπόρτ 2)4
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) .....	70	98566	ε. Φορκάντος 25)3 διά Γιουροπόρτ	ΠΑΙΑΤΥΙΕΡΑ (κ.)* .....	67	48747	ά. Πόρτο Σαλαΐρ 18)3 Μπρεμερχάφ.
ΟΛ. ΑΝΤΕΒΙΣΙΟΥΡ θ. ....	70	97466	ε. Γιεραλτάρ 3)4 διά Τάρσον	ΠΑΙΟΝΙΚΟ (μικτόν) .....	67	7059	ά. Μπεντι 12)3 διά Σιγκαπούρην
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.) .....	70	98566	ε. Βέλλαμπαχέρεν 1)4 Μίλφ. Χάφεν	ΠΑΙΟΝΙΚΟ (κυπρ.) .....	59	10918	ε. Λός 'Αντέλες 23)3
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.) .....	70	96627	ε. Φορκάντος 30)3 διά Φρήπορτ	ΠΑΙΩΝ .....	68	35191	ά. Σασέπιτο 25)3 διά Νταπιέρ
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.) .....	70	96679	ε. Νας 'Αλιάντ 2)4	ΠΑΙΕΤΙΚ (μικτόν) .....	66	33291	ά. Λορ. Μάρκες 16)3 διά Βρέμην
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΩΝ δ. ....	72	106123	ε. Λάς Πάλμας 11)3 διά Ράς Τανούρα	ΠΑΙΟΝΙΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) 72	75102	ά. Δουνέρχην 30)3 διά Χάμπον ρόδς	
ΟΛ. ΒΑΛΛΕΥ (δ.) .....	54	13652	ε. Ρότερνταμ 2)4	ΠΑΙΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)* .....	54	5671	ά. 'Αλεξάνδρειαν 30)3
ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.) .....	54	20453	ε. Σιγκαπούρην 19)3 διά Π. Σαμπού	ΠΑΙΑΔΩΡΑ .....	56	8325	ε. Μασσαλίαν 27)3
ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.) .....	54	20495	ε. Ν. 'Ορλέανη 29)3	ΠΑΙΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) 71	80194	ά. Μένα 'Αχιμαντί 3)3 διά Π. ντε Μπούκ	
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.) .....	65	38607	ε. Μόνον 24)3 διά Γιουροπόρτ	ΠΑΙΤΟΣ (κ.)* .....	70	1662	ά. Γδύνια 28)3 διά Βίσαμπ
ΟΛ. ΓΚΕΙΤΣ. ....	64	32380	ε. Σιγκαπούρην 22)3	ΠΑΙΟΤΟΣ (δ.) .....	58	16258	ά. Σέλλ. Χάρες 3)4 διά Γανδην
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.) .....	65	32478	ε. Χιμέτ 30)3	ΠΑΙΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κ.) .....	62	5355	ά. Κων(ο)πολιν 16)3 διά Μπουργκάς
ΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	64	38598	ε. Τρίπολιν Λιθάνου 1)4 Τεργέστην	ΠΑΙΤΑΜΙΑ (κ.)* .....	49	1011	ά. Τσιότζια 21)2 διά Τρίπολιν
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.) .....	65	32407	ε. Πειραιά 1)4	ΠΑΙΝΕΝΤΗΣ (δ.)* .....	57	21682	ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά Σοργκ
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.) .....	65	38607	ε. Λιοσσάδων 28)3 διά Ντακάρ	ΠΑΙΡΑΜΟΣ (κ.) .....	45	5786	ά. Ντουμπάι 29)3 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΟΛ. ΓΗΓΑ (δ.) .....	58	27602	ε. Σαίντ Τζόν 22)3 διά Κάρυκ 'Αιλ.	ΠΑΙΡΙΘΕΥΣ (π.) .....	64	5916	ά. Καντίς 12)3 διά Κάρπους Κριστί
ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	50	24741	ε. Γιεραλτάρ 30)3 διά Ρότερνταμ	ΠΑΙΡΙΤΗΣ (δ.) .....	59	9633	ά. Μπ. 'Άθρες 15)3 διά Ρότερνταμ
ΟΛ. ΑΕΤΙΚ (δ.) .....	54	17999	ε. Αμπιτζέν 11)3 διά Κούδα 'Ιμπος	ΠΑΙΡΙΠΠΙΤΗΣ (δ.) .....	52	10188	ά. Τεργέστην 3)4
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) .....	72	128561	ε. Κουδετή 26)3 διά Μίλφ. Χάφεν	ΠΑΙΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)* .....	48	2224	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	72	126027	ε. Γιεραλτάρ 4)4 διά Βρέστην	ΠΑΙΡΟΦ ΗΑΙΑΣ .....	58	8369	ά. 'Αιμέροαν 2)3 διά Π. Καθάλλο
ΟΛ. ΜΠΡΙΑΙΑΝ (δ.) .....	73	128561	ε. Γιουροπόρτ 31)3	ΠΑΙΡΟΦΑΟΣΤΟΛΟΣ κ. ....	56	8130	ά. Πούσαν Νούάρ 29)3 δι' Εύρώπην
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .....	55	13709	ε. Πειραιά 13)3	ΠΑΙΡΟΚΑΛΗΤΟΣ (κ.) .....	44	7984	ε. Πεικάν 24)3
ΟΛ. ΝΤΕΙΓΑ (δ.) .....	54	18476	ε. Σιγκαπούρην 31)3 διά Βαγκαρέ	ΠΑΙΡΟΜΑΧΟΣ (κ.) .....	56	9218	ε. Χινκαγκ 26)3
ΟΛ. ΠΑΙΩΝΗΡ .....	66	15625	ε. Κουδετή 29)3	ΠΑΙΡΙΑ .....	72	10382	ά. Κουδετή 30)3 διά Δ. Αδστραλίαν
ΟΛ. ΠΑΑΜ .....	65	15577	ε. Γιεραλτάρ 26)3	ΠΑΙΔΙΑΣΤΡΩΝ (π.)* .....	46	1921	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛ. ΠΑΙΕΡΕΥ .....	68	15809	ε. Πλαναμά 20)3 διά Τόκιο	ΠΑΙΒΕΝΣ (κ.) .....	47	8039	ά. Ρότερνταμ 14)2 διά Κούθα
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .....	65	15179	ε. Κουδετή 27)3	ΠΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.) .....	52	1346	ά. Ρότερνταμ 29)3
ΟΛ. ΠΕΡΑ .....	65	15671	ε. Μορουγκάδα 25)3	ΠΑΙΡΑΦ ΜΠΑΡΓΚΕΝ 50	1516	ά. Σλούσικι 14)3 διά Γκάντια	
ΟΛ. ΠΙΓΙΣ .....	69	15688	ε. Πλαναμά 10)3	ΠΑΙΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)* .....	73	142055	ά. Τέμπηλ Μπαίν 24)3 διά Ρότερνταμ
ΟΛ. ΠΡΑΙΝΤΕΡ (δ.) .....	60	32008	ε. Ντόρπαν 26)3 δι' 'Ιταλίαν	ΠΑΙΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)* .....	56	1384	ά. Νεπολιν 31)1 διά Λέγκορ
ΟΛ. ΡΟΚ (δ.) .....	59	32007	ε. Ράς Τανούρα 11)3	ΡΕΑ .....	66	11859	ά. Βαλαρόπ 15)3
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.) .....	55	18790	ε. Λός 'Αντείρε 28)3 διά Σαλβαντόρ	ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.) .....	54	11647	ά. Πειραιά 15)3
ΟΛ. ΣΑΚΑΥ (δ.) .....	55	13934	ε. Πλαναμά 24)3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΡΕΙ-ΠΑΙΝΤΕΡ (δ.) .....	57	20778	ά. Σαλβαντόρ 29)3 δι' 'Οζάκα
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.) .....	54	13665	ε. Πόρτλαντ 22)3 δι' 'Αρούπιτα	ΡΕΙ-ΦΕΝΕΣ (κ.) .....	46	8070	ά. Βαλένθια 14)3
ΟΛ. ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ δ. ....	59	37958	ε. Φιλαδέλφειαν 17)3 διά Κούδα 'Ιμπος	ΡΕΖΟΠΟΥΙΟΤ .....	59	19047	ά. Ν. 'Ορλέανη 24)3 δι' 'Αματερνταμ
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....	60	37744	ε. Τεργέστην 31)3 διά Περοκόν	ΡΕΝΙΑΣΙΔΑΝΣ .....	55	2376	ά. Νασσάδων 31)3 διά Σάν Χούν
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....	63	30574	ε. Φιλαδέλφειαν 28)3 διά Κάρυκ 'Αιλ.	ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ (κ.) .....	56	1990	ά. Πειραιά 30)3 διά Τόνιδα
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.) .....	64	30581	ε. Αμπιδύρον 2)4	ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν) .....	51	12540	ά. Σαντάντερ 1)4 διά Ζεεμπρούγκε
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΜ .....	65	15179	ε. Βαλτιώπορην 28)3 διά Βομδάνην	ΡΗΝΟΥΛΑ (π.) .....	48	1515	ά. Νεάπολιν 9)3 δι' Αδγόσταν
ΟΛ. ΦΑΙΩΜ (δ.) .....	65	27602	ε. Κόρ 'Αλ 'Αμπαγια 1)4 διά Βομδάνην	ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν) .....	71	77049	ά. Ράς Τανούρα 26)3 διά Βραζίλιαν
ΟΛ. ΦΕΙΩΜ (δ.) .....	65	47493	ε. Χάρην 2)4	ΡΙΟ ΜΑΡ .....	65	16334	ά. Κων(ο)πολιν 17)3 διά Νοθορωσιακή
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) .....	64	15808	ε. Κόλασην 2)4 διά Κωνστάντζαν	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. ....	56	9026	ά. Λονδίνον 22)3
ΟΛ. ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) .....	55	16741	ε. Βιτόρια 31)3 διά Κωνστάντζαν	ΡΟΔΑΝΘΗ Α. (κ.)* .....	24	5262	ά. Σπαλάτον 26)2 Τρίπολιν Λιθύης
ΟΝΕΣΤΙ (κ.) .....	47	1593	ε. Εράκαν 1)4	ΡΟΖΑ Τ. (κ.) .....	54	1970	ά. Μάλτα 29)3 διά Βεγγάζην
ΟΝΤΑ (δ.) * .....	58	13012	ε. Καμάρδ 22)3 διά Βενετίαν	ΡΟΘΕΝΣ (κ.) .....	46	8106	ά. Π. 'Άθρες 28)3 δι' Αθάναν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	56	21090	ε. Πόρτ Ήρινς 3)4 (κρουαζ.)	ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .....	56	21208	ά. Πλαναμά 25)3 δι' άν. άκτην ΗΠΑ
ΟΡΕΑΝΤ .....	56	11267	ε. Σιγκαπούρην 22)2	ΡΟΛΛΕ (δ.) .....	55	19853	ά. Χάρην 30)3
ΟΡΙΚΟ (δ.) .....	58	12668	ε. Ν. 'Βούρην 26)3 δι' 'Αρούμπιτα	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν) .....	71	77049	ά. Κόρ διλ 'Αμπαγια 13)3 Ρ. 'Ιανέρον
ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.δ.) .....	42	2501	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΟΥΓΙΑ (κ.) .....	67	2486	ά. Σπετένην 2)4 δι' 'Αγγίλαν
ΠΑΓΙΝ (δ.π.) .....	45	14351	ε. Κοσταζακόλακος 22)3 διά Τούζπαν	ΡΟΥΗΝ ΜΑΪ'ΚΕΛΣ κ. ....	63	7311	ά. Πλαναμά 14)2 διά Φορμόζαν
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) .....	57	12881	ε. Πρόδιντες 23)3 διά Ν. 'Ορλην	ΡΥΘΜΟΣ .....	57	10316	ά. Μαυρικίουν 26)3
ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.) .....	56	8674	ε. Ν. 'Ορκην 30)3	ΡΩΜΥΓΙΑ (δ.) .....	59	21275	ά. Ν. 'Υρκην 24)3 δι' 'Αρούμπιτα
ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ. ....	50	5304	ε. Θέσσαλα 24)3 διά Βηρυτόν	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.) .....	50	17791	ά. Πρόδιντες 19)1 διά Κιουρασό
ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) .....	50	8280	ε. Τεματάδε 2)4	ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)* .....	58	3065	ά. Δάντσιχ 25)3 διά Ντακάρ
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ε. Τεργέστην 2)4	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.) .....	59	29486	ά. Φιλαδέλφειαν 2)4 διά Λά 'Εστακάντα
ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.) .....	49	5414	ε. Ντακάρ 22)3 διά Σερία	ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ .....	65	32349	ά. Σουινόστζικε 1)4
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.) .....	52	4589	ε. Καράστα 22)3	ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) .....	57	20686	ά. Γιεραλτάρ 3)4 διά Σουάλιμπα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.) .....	48	1977	ε. 'Αλεξάνδρειαν 28)3 διά Λιθόγην	ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ ΙΙ (δ.) .....	54	9755	ά. Γιεραγκόκ 2)4 διά Σουάλιμπα
ΠΑΝΑΙΤΩΛΑΙΚΟΝ .....	60	7758	ε. Σιγκαπούρη 27)2 διά Μπαγκόγκ	ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ ΙΙΙ (δ.) .....	54	20907	ά. Ν. 'Ορλέανη 30)3
ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (δ.) .....	54	7017	ε. 'Αλεξάνδρειαν 29)3	ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.) .....	59	8671	ά. Μπ. 'Αμπα 15)3 δι' Αθάναν
ΠΑΝΑΧΑΙ'ΚΟΝ (δ.) .....	63	30408	ε. Φώλει 3)4 διά Χάρην	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) .....	56	16973	ά. Πλαναμά 30)3 δι' Ειρηνικόν
ΠΑΝΑΧΑΡΤΟΝΣ (δ.) .....	50	6307	ε. Σύρον 24)3 δι' 'Ιταλίαν	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ ΙΙ (δ.) .....	53	12279	ά. Λισσαδώνα από 18)1
ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΤΙ Υ. ....	64	1992	ε. Γένοθα 28)3 δι' 'Αρζού	ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ .....	56	8715	ά. Ντάρα ές Σαλαΐ 27)3
ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ Ζ. ....	67	1959	εις μεταφοράς Καραθίκης	ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΟΛΑΣ .....	57	16334	ά. Φιουμισίνο 29)3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (δ.) .....	61	8801	ε. Λείσερ 31)3 διά Λισσαδώνα	ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) .....	65	2641	ά. Πορά παραλαθήν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΓΑΣ κ. ....	54	10600	ε. Σιγκαπούρη 27)2 διά Μπαγκόγκ	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (κ.) .....	50	1439	ά. Βάρρι 23)3
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (δ.) .....	49	4727	ε. Σφάλ 16)3 διά Τρίπολιν	ΣΑΙΝΤ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.) .....	58	12975	ά. Σουάπιμπα 19)3 δι' 'Ινδονησίαν
ΠΑΠΑΓΕΩΡΤΗΣ (κ.)* .....	59	5445	ε. Θέσσαλαν 14)3 διά Σάντα Μάρτα	ΣΑΙΝΤ ΒΙΚΤΩΡ (κ.) .....	57	8805	ά. Λίθερπουλ 28)3 διά Βρέμην
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)* .....	58	5445	ε. Αμπιδύρογ 30)3 διά Σαλβαντόρ	ΣΑΙΝΤ ΣΑΝΤΑΙ ΙΝ (κ.) .....	59	2958	ά. Ήστ Λόντον 3)4
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) .....	51	8919	ε. Βενετίαν 24)3 διά Σαλβαντόρ	ΣΑΙΝΤ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π. ....	53	2006	ά. Πάτρας 20)2
ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.) .....	54	20900	ε. Φιλαδέλφεια 25)3 διά Γιεραλτάρ	ΣΑΙΝΤ ΚΑ			

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ .....	69	12061	ά. Μπόκο Γκράντε 22)3 διά Τάμπα ΣΗΒΙΟΥ .....	61	13083	ε. Μορμουγκάρο 1)4																																																																								
ΣΗΠΕΡΑ (κ.) .....	52	4699	ε. Ρουέν 26)3																																																																											
ΣΗΤΡΕΙΤ-ΝΤΕΡ (δ.κ.) .....	58	12617	ά. Τζάκονσβιλ 28)3 διά 'Αρούμπα ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.δ.) .....	56	8267	ά. 'Οζάκιαν 25)3 διά Κούθα ΣΗΦΟΡΝΤ .....	53	3071	προήρη, είς Μπαραχόνη 2)4																																																																					
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.) .....	58	4840	ά. Μορμουγκάρο 10)3 διά Πολωνίαν ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.) .....	58	4839	ε. Σιγκαπούρην 28)3 διά Σαγκάην																																																																								
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ' (κ.) .....	51	6974	ά. Λελεζάνδρειαν 23)3																																																																											
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.) .....	56	4827	ε. Σιγκαπούρην 23)2 διά Κίναν ΣΙΝΙΚ (μικτόν) .....	65	33287	ά. Ν. 'Ορλεάνην 2)4 διά Μόμπιλ ΣΙΝΤΥ .....	70	18287	ά. Κόμπη 27)3 διά Βανκούφερ ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ* .....	52	4386	ε. Λίβερπούλ 4)4																																																																		
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ .....	54	4169	ε. Ρότερνταμ 1)4																																																																											
ΣΚΑΥΛΑΡΚ .....	63	12273	ά. Μόρπιλ 21)3 διά Ρότερνταμ ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.) .....	59	8786	ε. Σαΐντ Τζών 1)4 διά 'Αθαναν ΣΚΙΡΟΝ .....	64	17487	ά. Τενερίφην 16)3 διά Λορ. Μάρκες																																																																					
ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.) .....	57	7655	ά. Ταματάθε 31)3																																																																											
ΣΟΝΙΚ (μικτόν) .....	62	28387	ά. Λισσαδόνα 27)3 διά Χάμπτον ρόδος ΣΟΡΟΚΟΣ .....	62	29632	ά. Νιουκάστολ 30)3																																																																								
ΣΟΥΕΡΤΕ .....	57	10661	ε. Ρίον 'Ιανέριον 24)3																																																																											
ΣΟΥΑΤΑΝΑ (κ.) .....	57	1739	ά. Ρότερνταμ 23)3 διά Μάλτα ΣΟΥΝΙΟΜ .....	62	10708	ε. Γλασκώβην 19)3																																																																								
ΣΟΦΙΑ (κ.δ.) .....	53	1843	ά. Ρότερνταμ 2)4 διά Τρίπολιν ΣΟΦΙΑ Κ. .....	57	10739	ά. Φρέτασον 25)3 διά Καμπίνα ΣΠΑΡΓΑ .....	69	8825	ε. Παναμά 2)4																																																																					
ΣΠΑΡΤΑ (π.) .....	56	1743	ά. Λονδίνον 1)4 διά 'Αμστερνταμ ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ δ. ....	56	13322	ά. Ν. 'Υόρκην 19)3 διά Χάλιφας ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΗΝΤΕΡ δ.* .....	58	13284	ά. Μπιλμπάρο 29)3																																																																					
ΣΠΑΡΤΑΝ ΔΟΡΝΤ (δ.) .....	53	12992	ά. Ν. 'Υόρκην 1)4 διά 'Ελ. Παλίτο ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.) .....	57	20683	ά. Τέλιπα Μπαΐν 19)3 διά Φάσο ΣΠΥΡΟΣ (κ.) .....	39	1454	ά. Αλεξανδρειαν 23)3																																																																					
ΣΠΥΡΟΣ (δ.) .....	64	34827	ά. Μπέλνιγκαν 6)3 διά Γιοκοχάμα ΣΠΥΡΟΣ (δ.) .....	65	31428	ε. Φιλαδέλφειαν 31)3																																																																								
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ. ....	56	30709	ε. Ρ. 'Ιανέριο 1)4																																																																											
ΣΤΑΛΔ (κ.) .....	53	7353	ά. Μομπάσα 29)3 διά 'Ακαμπα ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.) .....	52	10407	ά. Μη. 'Άρες 30)3 διά Κιουρασό ΣΤΕΛΛΑ (κ.) .....	55	3398	ε. Σαλβαντόρ 2)4 ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) .....	50	1517	είς μεσογειακάς μεταφοράς ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.) .....	52	2039	ε. Λά Παλίς 31)3 ΣΤΕΦΑΝΙΑ .....	60	10733	ε. Ξόγκ Κόγκ 22)3 ΣΤΗΜΩΝ (κ.) .....	55	2224	ά. Ρότερνταμ 31)3 ΣΤΟΙΚ (μικτόν) .....	71	71208	ά. Γκότεμπουργκ 15)3 διά Περσικόν ΣΤΟΙΑ ΑΙΖΙΑΝ (δ.) .....	60	13481	ά. Αμερέρσον 26)3 διά Ν. 'Υόρκην ΣΤΟΙΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.) .....	56	10945	ά. Κ. Τάουν 26)3 διά Ρότερνταμ ΣΤΟΙΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ (δ.) .....	60	12497	ε. Σιγκαπούρην 16)3 ΣΤΟΙΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ. ....	53	8031	ά. Θέσσαλο 2)4 ΣΤΟΙΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.) .....	54	11582	ε. Σλοεχάφεν 28)3 ΣΤΟΙΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.) .....	52	11113	ά. Α. Πάλιμα 22)3 διά Ντώρμπαν ΣΤ. ΠΑΣΣΑΝΤΕΝΑ (δ.) .....	57	12461	ά. Ν. 'Ορλεάνη 31)3 διά Μπομόντ ΣΤΟΙΑΤ ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.) .....	58	12436	ά. Βοειδάνη 30)3 διά Σιγκαπούρην ΣΤΟΙΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.) .....	60	12668	ά. Ντώρμπαν 28)3 διά Κ. Τάουν ΣΤΟΙΑΤΕΡΖΟ * (κ.) .....	46	1831	ε. Γιοκοχάμαν 29)3 ΣΤΡΥΜΟΝ .....	69	16320	ά. Παναμά 4)2 διά Σαγκάην ΣΥΜΗ .....	53	5339	ά. Κόρη 20)3 διά Ν. 'Ορλεάνην ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) .....	72	70508	ά. Τανόφαρα 19)3 διά Γιοκοχάμα ΣΥΝΠ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ. ....	53	1764	ε. Μασσαλίαν 28)3 ΣΥΝΠ. ΤΡΕΙΤ-ΝΤΕΡ (κ.) .....	50	1776	ε. Βηρυτόν 29)3 ΣΥΡΙ .....	68	9024	ά. Σ. Τζών 27)3 διά Χιούστον ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.) .....	53	1092	ά. Καλάρ 30)3 ΣΩΤΗΡΙΑ Π. (κ.δ.) .....	56	3839	ά. Αμέρερσον 2)2 διά Τρίπολιν
ΤΑΙΝΑΡΟΝ .....	55	8880	δ. Κων)πολιν 1)4																																																																											
ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.) .....	57	9294	δ. Παναμά 17)2 διά 'Αδάνα ΤΑΡΑ Ε. (κ.) .....	58	2897	δ. Πασάγιες 18)3 ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ. ....	64	43921	δ. Πολωνίαν 19)3 διά Μπαχρέλιν ΤΑΣΟΣ Β. (δ.) .....	57	21450	δ. 'Εσκουνίν 21)3 διά 'Αρούμπα ΤΕΚΤΟΝ (δ.) .....	55	15807	ά. Μ. Αχμαντί 17)3 διά Μ. Χάφεν																																																															
ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ. ....	57	24008	ε. 'Αλγκεθίρας 19)2 ΤΕΤΙΕΝ (κ.) .....	63	11081	ε. 'Οταρού 29)3 διά Βανκούφερ ΤΖΑΡΑ (κ.) .....	50	3343	ε. Σύρου 16)3 ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.) .....	61	7558	ε. Μπελαδάν 12)3 ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.) .....	57	21831	ε. Χιούστον 28)2 διά 'Αρούμπαν ΤΖΕΝΝΥ (κ.) .....	52	2823	ε. Σάρι 30)3 διά Νάντην ΤΖΕΝΥ .....	69	9072	ά. Λ. Μάρκες 31)3 διά Νίγκατα																																																									
ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.) .....	58	1223	ά. Μπόκο Γκράντε 22)3 διά Τάμπα ΤΖΩΝΝΥ (κ.) .....	57	1223	ε. Μορμουγκάρο 1)4																																																																								
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) .....	56	8267	ε. Ρουέν 26)3																																																																											
ΤΗΑΝΕΙΚΗΣ (κ.δ.) .....	53	3071	ά. Τζάκονσβιλ 28)3 διά Κούθα ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.) .....	53	12627	ά. Πλάμας 31)3 διά Μασέλιο ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)* .....	59	12821	ε. Σιγκαπούρην 2)4 διά Περσικόν ΤΟΞΟΜ .....	64	31331	ε. Σιγκαπούρην 2)4 διά Περσικόν ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΛ ΟΡΟ .....	73	15382	ε. Φιλαδέλφειαν 26)3 ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.) .....	57	8077	δ. Παναμά 13)3 διά 'Αδάνα ΤΟΥΛΑ (κ.) .....	53	8257	δ. Αιξίος 13)3 διά Κολόμπο ΤΟΥΡΜΠΑΝΟ (κ.) .....	56	10541	δ. Ρότερνταμ 28)3 διά Κούθα ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτό) .....	61	16591	δ. Ρ. 'Ιανέριον 19)3 διά 'Ερμεν																																																			
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.) .....	59	29566	ε. Ν. 'Υόρκην 11)3 ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	63	31743	δ. Γιούροπορ 13)3 διά Μπόνο ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	61	31012	ε. Σιγκαπούρην 31)3 ΤΡΕΥΑ (κ.) .....	47	5417	είς μεσογειακάς μεταφοράς ΤΡΙΝΤΕΝ (δ.) .....	67	34501	ά. Τζεπτέλ Ντανά 30)3 'Ιαπωνίαν ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	64	28311	ά. Πόρτλαντ 31)3 διά Κούθα 'Ιμπος ΤΡΙΤΩΝ (δ.) .....	54	11913	ά. Φρέτασον 2)4 διά Κόνακρου ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) .....	60	10470	ά. Ναγκασάκι 11)2 διά Τσινάμπο ΤΡΟΠΙΚ (δ. ....	66	45255	ά. Ρ. Πλέι 18)3 διά Κορύνα ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.) .....	55	11991	ά. Μ. 'Αχμαντί 18)3 Μοντεθίδεο ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....	57	23664	ά. Φρήπρος 1)4 ΤΣΕΡΤΚΟΥ' (π. ....	57	1177	ε. Κίγκε Λόν 27)3																																										
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) .....	55	21088	δ. Παναμά 2)4 διά ΗΠΑ ΥΖΟΝΑ (κ.) .....	52	3256	ε. Ραδέννα 22)3 ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.) .....	49	11771	δ. 'Αμστερνταμ 23)3 διά Πειραιά ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.) .....	48	6771	είς Στοκχόλμην από 6)2																																																																		
Φ. Α. ΝΤΑΙΒΙΣ (δ. ....	71	105784	είς Ρ. Τανούρα (αποθήκη) ΦΑΙΑΣ .....	45	13849	ε. Κόνσταντζαν 30)3 ΦΑΛΚΟΝ .....	43	13548	ά. Βικέντιον 27)3 δότη Ρότερνταμ ΦΑΝΝΥ* .....	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς ΦΑΝΤΟΜ (δ.) .....	57	21910	ά. Καλέ 31)3 ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.) .....	60	8742	ε. Μακόρις 16)3 ΦΕΡΑΙΟΣ .....	56	10423	ά. Π. Λινκολν 23)3 διά Κεύλανην ΦΙΛΕΙΑΟ ΤΙΑΝΟ (δ. ....	63	46382	ά. Μόρας ρ. 17)3 διά Σ. Κρουσ ΦΙΝΤΕΛΑΙΟ ΤΙ (δ. ....	57	12683	ε. Γιούροπορ 30)3 διά Μπαχρέλιν ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ. ....	59	15914	ά. Κασιμά 26)3 διά Σιγκαπούρην ΦΙΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ .....	70	11024	δ. Παναμά 29)3 διά Π. λα Κρουζ ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (κ. ....	51	2193	είς μεσογειακάς μεταφοράς																																										
ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ. ....	55	12632	δ. Κων)πολιν 2)4 διά Τουάψη ΦΛΩΡΑ II .....	60	5044	ε. Λάς Πλάμας 3)4 ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π. ....	43	6338	ά. Ταμπικό 12)3 διά Τάμπα ΦΟΙΝΙΣ Ι (δ. ....	54	13972	ε. Τέμα 2)4 ΦΟΡΤΣΟΥΓΙΤΥ (δ. ....	53	10945	ά. Μπαρμπάντος 1)4 Ν. 'Ορλεάνην ΦΟΥΑΜΑΡ ΤΡΕΙΤ-ΝΤΕΡ	49	2358	ά. Πειραιά 12)1 διά Τρίπολιν ΦΟΥΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.) .....	48	1845	ε. Πειραιάς 30)3 ΦΟΥΑΣΚΑΙ-Σ (κ. ....	67	3971	ά. Π. Χάρκουρτ 20)3 διά Μπάτα ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.) .....	56	3405	ά. Τέμα 31)3 διά Λοισάντα ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	63	10382	ά. Κοραμσόρ 28)3 διά 'Ιαπωνίαν ΦΟΥΛΑΒΙΑ (κ. ....	56	10360	ά. Τόρ Μπ. 12)2 διά 'Αδάναν ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) .....	68	44646	ά. Μπαχρέλιν 18)3 διά 'Ιαπωνίαν																																										
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ κ.δ. ....	53	12377	ε. Φρήτασον 3)2 ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ (κ.δ.) .....	50	10315	ά. Σάλτ "Εντ 30)3 διά Κούθαν ΧΑΡ. ΒΕΝΙΣΕΛΟΥ δ. ....	59	21357	ά. Ολύμπια 30)3 διά Δουνκέρκην ΧΟΑΝΙΣ (κ.) .....	56	2986	ά. Χάμπτον ρ. 2)4 διά Κόντινεντ ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ* .....	44	14875	ε. Βαλτιμόρην 29)3 ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ* .....	44	12646	ε. Λ. 'Αντζελες 26)3 ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) .....	58	10352	ε. Σακάτ 26)3 διά Ναχότα ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) .....	58	8116	ε. 'Ιμπιγχαμ 14)3 διά Πειραιά ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ. ....	59	29141	είς Κείπ Μπαΐ 3)3 ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ. ....	71	16275	ε. Μορμουγκάρο 30)3 διά 'Ιαπωνίαν ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) .....	71	113780	ε. Τέμπη Μπ. 13)3 ΧΡΥ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ. ....	66	41066	ά. Κάρυκ "ΑΙ. 24)3 Τρίνινταν ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ. ....	59	8050	ά. Σάντος 22)2 διά Μπάραν ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ. ....	63	9190	ά. Χόγκ Κόγκ 4)4 Σιγκαπούρην ΧΡΥΣΩ (κ.) .....	58	1929	ε. Λισσαδόνα 29)3 ΧΩΚ .....	57	11912	ά. Μορμουγκάρο 3)3 διά 'Ιαπωνίαν																														
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.) .....	60	29086	ε. Κουνταματσού 25)3 ΟΚΕΑΝΟΣ .....	67	28021	ά. Νάρβικ 1)4 διά Ρότερνταμ																																																																								

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΩ:

\*Εβδόπης - Διευθυντής  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ  
'Ορφέως 18 - Ν. Σηρόνη

\*Επί της θέσης  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ  
Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός

Διευθυντής Τυπογραφείου  
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ  
Κρήτης 77, 'Αγία Βαρβάρα

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 334

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1974

### The Only Solution

As we have stressed so often in the past, any discussion of and any retreat before the extortionate demands of the I.T.F. with regard to Greek ships should be rejected out of hand as an unwarranted interference by foreign interests in the sovereign rights of the Greek state and Greek shipowners.

The I.T.F., as the self-styled protector of "oppressed" seamen, is the enemy of Greek shipping. It serves foreign interests — the interests of our competitors. The motives behind its interference in our shipping affairs are more than obvious. They are merely aimed at placing obstacles in the way of the development of Greek shipping and reducing its competitive ability.

And in view of the extreme provocation of the I.T.F. in this respect, Greek shipping has no other recourse in defending its sovereign rights than to seek redress in a court of law.

It is absolutely necessary for our shipowners, in conjunction with the Greek maritime unions, to organize themselves on this basis and to take the I.T.F. to court every time it threatens or takes action against a Greek ship. Right is on our side. There are precedents in our favour in Norwegian and Dutch court cases and foreign legal experts have already expressed the opinion that the I.T.F. has no right to interfere in the affairs of ships flying the flags of traditionally maritime countries.

What has been lacking so far has been collective action by our shipowners and such action is needed now more than ever if the situation is to be prevented from getting completely out of hand.

At one time, it had been thought that something would have been done through the institution of a Defence Pool by the Greek Shipping Cooperation Committee in London. But this Pool was prematurely dissolved before it was even able to help in a case involving the J. C. Carros firm and in spite of full support from P.N.O.

Now, if this Defence Pool existed and if all Greek owners had assisted it, a sizable fund would have been created by which ships threatened by I.T.F. boycotts could have been indemnified and court costs could have been met.

The U.S. Supreme Court has already handed down a decision banning the picketing of foreign-flag ships by the American unions and there is no doubt in our mind that other foreign courts would come to the same conclusion, particularly if P.N.O. support was at hand and if the P.N.O. felt more strongly about I.T.F. interference in matters that belong purely to P.N.O. jurisdiction.

Even now it is not too late to take action against enemies who are obviously intent on undermining Greek shipping and are acting purely in the interests of our competitors. Our shipowners should join forces, reconstitute the Defence Pool, recruit P.N.O. support and present a common front against the I.T.F. which, it is to be noted, does not take action against any other merchant ships except those controlled by Greek interests.

Things have come to a pretty pass when

charterers will not charter a Greek-controlled ship unless the I.T.F.'s blue card and not P.N.O.'s is produced.

### The "Invasion"

N.A.T. has refused to insure the Greek crews of ten vessels deemed to be of "suspect" ownership, most of them registered in Cyprus. The owners could not prove, to N.A.T.'s satisfaction, that the ships were indeed controlled by purely Greek interests. As a result, some two hundred Greek seamen who might have been employed on these vessels will be preserved for our own ships.

If N.A.T. had looked into the true ownership of foreign-flag ships some years ago, the "invasion" of Greek shipping by foreign interests could have been checked and the employment of Greek crews by these interests could have been prevented.

Still, better late than never and we are sure that when N.A.T. starts investigating ships that have already insured their crews with it, many more will be found, owned by camouflaged foreign interests.

### A Welcome Trend

The latest statistics on emigration show a decline in the number of Greek workers leaving the country to work abroad and a rise in the number of workers who are returning home.

This is a welcome trend and its favourable repercussions on shipping have already been felt. Lower deck crews are no longer as hard to find as they were a year ago. They are still by no means abundant but the shortage is no longer critical.

It should be noted, also, that it is from these lower deck crews that our officer material will be forthcoming.

As we have said time and time again, this is a golden opportunity that should not be lost. Something should be done immediately about improving working conditions, pensions and medical care so that newcomers to the shipping scene will not be disenchanted when they compare such benefits to those enjoyed by workers in other trades.

### World-wide Crew Shortage

There is no merchant navy in the world that is not plagued, in some way or another, by the shortage of crews. It would seem that everywhere in the world, people are no longer interested in working on ships.

Shipowners everywhere are trying to attract crews by making living and working conditions on board as pleasant as possible.

Gone are the days when lower deck seamen were housed in common quarters in the foc'sle. Today, every manjack on board has his own cabin and his own private toilet.

The expense of such fittings is minimal

compared to the advantages to be gained. Also, the large size of modern vessels provides ample space.

Our shipowners should bear this in mind when ordering newbuildings.

### Far East Monopoly

Mr. P. G. Callimanopoulos has been waging a private war against the conference monopolies for as long as we can remember. His latest battle is against the Far Eastern Freight Conference which has so far denied membership to Hellenic Lines in its attempt to establish a national cargo line between Greece and the Far East.

It is these monopolistic tactics by the conferences that the UNCTAD Conference in Geneva is trying to eliminate.

Mr. Callimanopoulos, in a letter to the Secretary of the Far Eastern Freight Conference, which is published below in its entirety, states his case forcefully and his arguments need no comment. What should be added, however, is the fact that the more general interests of Greece make it mandatory for the country to maintain a regular cargo line to the Far East if our trade with Japan and China is to be developed and promoted to its fullest extent. The matter, therefore, becomes one of national importance and concerns every one of us.

#### MR. CALLIMANOPoulos' LETTER

March 14, 1974

Mr. R. G. Sutton, Secretary  
For Eastern Freight Conference  
Stone House  
128 - 140 Bishopsgate  
London EC2M 4JE, England

Dear Mr. Sutton:

We received your telex of March 8th.

Your members know very well that the restrictions against our eventual admission as a member of your conferences would render such a service a financial calamity. On the other hand we volunteered to restrict our activities for the first 2/3 years to twelve sailings per year and to confine our trading to Mediterranean and Black Sea Ports in the hope that such a service could just prove viable.

Against this you say that the conferences have not denied our participation on terms in our National trade.

Will you please point out to us any shipping line of any Nationality even of the most industrialized countries confining its activities to only its National trade. We have even noticed in the business press that members of your conferences are not including in their schedules any of their own National ports!

We wish your members to reconsider their attitude in our regard. They cannot possibly continue to deny to Greece, a par excellance Maritime Nation, the right to participate in the trade between Mediterranean and the Far East.

Your conferences, by their attitude in our regard, continue to irreparably harm the

line shipping fraternity by demonstrating to the trading world that conferences are seeking to monopolize the world's trade irrespective of the general post war developments in the world.

The writer commenced in shipping business sixty years ago as an employee in a firm of agents of cargo liners. Subsequently he acted as agent for regular cargo liner companies and he finally in 1934 formed this company which developed itself exclusively to regular cargo services. We are members of twenty-one liner conferences and freight agreements covering our major line services. In the last two years we took delivery of twelve cargo liners which we built in Finland and Greece and we have just purchased two more vessels from the Holland American Line making a wholly owned fleet of forty vessels. We hope you will appreciate in view of our activities that you should not anymore make to us unbusinesslike propositions. We are not asking for charity. We just demand what Greece is entitled to have — that is a viable service between Mediterranean and Black Sea and the Far East including Japan. The writer's son, Mr. Gregory P. Callimanopoulos Managing Director of the Company will be in London the week of April 1st and can be contacted through the Fenton Steamship Company Ltd. or at Claridge's if you feel a meeting is desirable for us to reach an accommodation to the foregoing effect.

Very truly yours,  
HELENIC LINES LIMITED  
P. G. Callimanopoulos

## The National Bank

The National Bank of Greece has just issued a handsome volume covering the Bank's activities from 1971 to 1973 under its present Board of Directors, presided over by Mr. Christos Achis.

The book concerns itself with the development of the Bank's business, its extension overseas and its contribution to the country's industrialisation.

The Bank's assets stood at 115 billion drachmas at the end of this 3-year period. Drachma deposits had doubled and foreign currency deposits had marked a sevenfold increase. Results were equally spectacular for practically all of the Bank's other activities but the most impressive achievement of all was the Bank's emergence as a financial institution of international stature.

Eleven new branches were opened in countries abroad and the Bank now has 31 branches in 29 cities in 9 countries in 4 continents. The crowning feature of this achievement was the purchase in New York of a 16-story building and a 12-story building in Chicago which aspire to become focal points of the Greek communities in these cities.

With regard to the financing of the country's industry, the Bank has given support to 700 investment programmes totalling eight billion drachmas while in the field of shipping it has advanced the equivalent of nine billion drachmas in working capital, purchases, shipbuilding orders, conversions and repairs and has been instrumental in adding 185 ships worth 415 million dollars to our merchant fleet.

At the same time, the Bank has modernised both its buildings and its operational procedures, improved conditions for its personnel and done much in the cultural field as well with prizes and various high-quality publications.

It is not a coincidence that this remarkable progress was made under the governorship of Mr. Christos Achis. He is a well-

known personality in the world of finance and well known in shipping circles as well from his activities in that field of endeavour. His considerable experience and erudition, as well as his outstanding abilities have not only stood him in good stead in his important position but have enabled him to make the most of the Bank's potential as a bulwark of Greece's economy.

## The "Mediterranean Sky"

A sister ship to the "Mediterranean Sea" is being converted by the Karageorgis firm to serve the line from Ancona to Patras with extensions to Crete and Rhodes.

To be named "Mediterranean Sky", the vessel will be a passenger and car ferry with a garage large enough to take lorries as well. It should do much to facilitate exports from Crete and Rhodes to West European destinations.

## American Bureau of Shipping Reports Increase in Activity During 1973

During 1973, the American Bureau of Shipping classed 1,531 new vessels of 12,942,000 deadweight tons, an increase over 1972 of 8.0 percent in deadweight tons, it was announced at the annual meeting of the American Bureau of Shipping held in New York today (March 19).

Under ABS classification as of December 31, 1973, there were a total of 10,221 vessels of 119,580,000 deadweight tons, reported Robert T. Young, ABS Chairman and President.

At the first of the year, there were 2,961 vessels under contract to be built in 38 countries to the American Bureau of Shipping classification. These vessels, totalling 54,278,000 deadweight tons, represent an increase of 21.8 percent in vessels and 32.3 percent in deadweight tons over the previous year, said Mr. Young.

A vigorous growth in container certification was reported. During 1973 some 27,500 containers were contracted to ABS certification. Since ABS initiated this service a few years ago, approximately 105,000 containers have been built or are contracted to be built to its certification. In 1973 ABS also certified 14,800 containers of 51 designs

**TURKEY**

WE ARE YOUR AGENTS, BROKERS  
IN TURKEY

**ARMAK**  
GENERAL TRANSPORT & TRADING CO.

OWN OFFICES IN ALL  
TURKISH PORTS

HEAD OFFICE: IZMIR  
Ali Cetinkaya Blv. 2  
POB - 926, Tel. 41859, Telex. 52199

PLEASE DO NOT HESITATE  
TO CONTACT US FOR FURTHER  
INFORMATION

in accordance with United States Custom Requirements for containers under the TIR convention. At the close of 1973 ABS had classed 13 LASH ships and 3 SEABEE ships, and has requests for the classification for 7 additional LASH vessels. And during 1973, ABS classed 475 LASH barges bringing the number classed to 1,875.

In his message, the ABS Chairman noted that the construction of offshore mobile drilling units continues at a strong pace and that the American Bureau of Shipping is maintaining its position of prominence in this field. As of December 31, 1973, 108 offshore mobile drilling units had been classed by ABS and 59 mobile drilling units contracted to ABS classification with an additional 17 proposed units in the process of being reviewed by the technical staff.

Mr. Young highlighted the involvement of the American Bureau of Shipping with the development of energy carrying vessels citing that on January 1 of this year, there were 254 tankers totalling 42,247,000 deadweight tons under contract to be built to ABS classification and that five LNG carriers were on order in France to ABS classification and fifteen LNG carriers were contracted or to be contracted to ABS classification in the United States.

"Among the most challenging Research and Development projects in progress," stated Mr. Young, "is the development of a computer program for generating scantlings and hull girder section modulus for oil, ore, and bulk carriers in accordance with our 'Rule' requirements. For this project, numerous data from our published 'Rules' were programmed for users of the software, namely our surveyors in the technical offices of ABS. This computer program will be accessible to these surveyors in our worldwide network of technical offices by teletype terminals. With such accessibility at London, Tokyo, or New York, for example, a more rapid plan approval service can be provided."

In 1973 the American Bureau of Shipping investigated the stiffness of the thrust bearing and reduction gear foundations on high-speed vessels. This study incorporated both the ABS DAISY finite element analytical system of computer programs and hull girder vibration computer programs in conjunction with shipboard measurements. These studies confirmed the reliability of the computational techniques used by ABS and advanced the capability of ABS to calculate, in the early design stages, both the vibratory characteristics and the relative deflections of a propulsion unit and its foundations. In related work, ABS used its developed computer programs to conduct analyses of shafting alignment and whirling and torsional vibrations on various propulsion systems.

Mr. Young reported a steady growth in the activity of ABS Worldwide Technical Services, Inc. By the end of 1973, ABSTECH was engaged in 710 assignments, over seven times the number of the prior year and ABSTECH had expanded its services in the petroleum industry including design, review, test, and inspection of specialized equipment used in association with offshore mobile drilling units, pumping stations, undersed and overland pipelines, and sea terminals.

## New Agency for Aucona

AUCONA S.A. have announced their appointment as General Agents in Spain for the CHINESE OCEAN SHIPPING COMPANY (COSCO), of the People's Republic of China. A number of vessels belonging to this Company, have already effected calls at Spanish ports.