

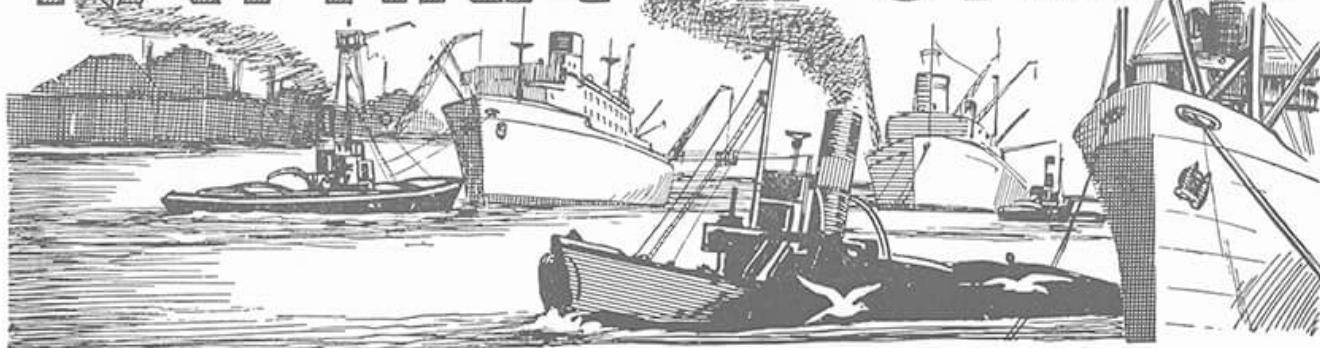
# NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1974

Αρ. Φύλλου 939/698

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 939) 698

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1974

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΑΤΩ

Διερωτώνται οι έφοπλισταί και μαζί μὲ αύτούς οι ναυλομεσίται: Μέχρι πού θὰ φθάσουν έκπτίποντες οι ναύλοι τού Βορείου, κατά πρότον λόγον, Ατλαντικού;

Μέχρι τούδε, ή έκπτωσις υπήρξε σημαντική. Ο πανικός κατέλαβεν ήδη τὴν ἀγοράν. Οι ναύλοι εξέπεσαν τόσον, ώστε ἀντις παραδεχθῆ τὴν σταθερότητα ἐγκαθισταμένη εἰς τὰ ἐπίπεδα αὐτά, ὁ παροπλισμὸς νὰ μὴ ἀποκλείεται ἀπὸ τὴν σκέψιν τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ περιθώρια ἐνεργητικοῦ ὑπολοίπου, ἀπὸ τὰς τελευταίας ναυλώσεις, είναι ἐλάχιστα.

Ἡ κατ' ἀποκοπήν, λ.χ., ναύλωσις διὰ στηρὰ τοῦ 48.000 τόνων μπάλκ κάρριερ «Μαράθα Μέλλοντυ», ἀπὸ Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν, ἔξιστοι πρὸς 10.800 δολ. τὸν τόνον. «Ἡδὶ η προσφορά 10 δολλαρίων ἐπηκούνθησε διὰ τὴν αὐτὴν μεταφοράν. Καὶ τὰ δέκα δολλάρια μόλις καλύπτουν τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ τὸ τοκοχρεωλύσιον διὰ τίνα σκάφη. «Ἐνα στάνταρν μπάλκ κάρριερ, 28.000 τόνων δύναται νὰ ἔχῃ ἔξοδα κινήσεως δολ. 7, προστιθεμένου δὲ τοῦ τοκοχρεωλύσιον, ἐλάχιστα νὰ ἀπομένουν περιθώρια κέρδους.

Οι ναύλοι, βεβαίως, διατηροῦνται εἰσέτι εἰς πλείστους ὄσους τομεῖς εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. Ό πληθωρισμός, ὅμως, σημαντικῶς περικοπεῖ τὸ κέρδος, τὸ πλοϊόν. Κατὰ τὸ 1971, τὸ κόστος κινήσεως μπάλκ κάρριερ, 25.000 τόνων, διὰ ταξίδιον Κόλπου - Ὀλλανδίας, ὑπελογίζετο εἰς τὰ 2.50 δολ. τὸν τόνον. Καὶ τότε οι ναύλοι είχον καταπέσει κάτω τῶν τριών δολλαρίων. Αποκλείεται, βεβαίως, ἡ ἐπανάληψις τῶν ναύλων τῶν τριών δολλαρίων. Δὲν ἀποκλείεται, ὅμως, ὁ ἐκπεσμὸς νὰ φθάσῃ καὶ κάτω τῶν δέκα δολλαρίων τὸν τόνον, ἀν τὰ δεξαμενόπλοια συνεχίσουν παραδιάζοντα τὴν ναυλαγοράν ξηρῶν φορτίων καὶ τὸν δημητριακῶν ἡ ζητησις παραμείνη εἰς τὰ τωρινὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα.

\*\*\*

Ἄξιοσημείωτον γεγονός τῶν τελευταίων μηνῶν ὑπῆρξεν ἡ ἄνευ προηγουμένου ἀποδοτική ἐκμετάλλευσις, ἀκόμη καὶ τῶν παρολίκων τουπητέρερ σκαφῶν. Καταφανής ἡ ἔλλειψίς των καὶ ὡς συνέπεια αἱ ὑψηλαὶ τιμαὶ τῆς ναυλώσεως τῶν. Τὰ μικρότερον μεγέθους ἥστατη περιζήτητα εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Βραζιλίας, διὰ τὴν μεταφοράν πρὸς τὸ Κόντινεντ δημητριακῶν, ἐνῷ καὶ αἱ χρονοναυλώσεις ἀπὸ τὰς ἔταιριας τακτικῶν γραμμῶν ἀθρόαι ἐκλεί-

οντο εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, διὰ ταξίδια ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν Ν. Αφρικήν, τὸν Περισκόν Κόλπον καὶ τὴν «Ἀπώ Ανατολήν».

«Ηρχισεν, ὅμως, τελευταίως καὶ διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ σημειούται ἡ κάμψις εἰς τὰ μισθώματα τῶν χρονοναυλώσεων. Ταῦμ ταῦτα διὰ ταξίδιον Εὐρώπης - Ν. Αφρικῆς, διὰ σκάφους καλοῦ ἐξοπλισμοῦ, 14.780 τόν., ἐπληρώθη δολ. 8.500 ἡμερησίως, 1.500 δολ. κάτω τῶν ὑψηλῶν τιμῶν τοῦ Μαΐου.

«Ἡ περαιτέρω πτώσις τῶν μισθωμάτων προεξοφλεῖται. Σημειούται, πράγματι, κάποιας ἀποσυμφόρησις τῆς κινήσεως εἰς γενικά ἀμπορεύματα, ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Β. Εὐρώπης. Παραμένουν, ὅμως, πρόθυμοι ναυλωταί, μὲ καλὰ μισθώματα, οἱ Κινέσι, διὰ διετεῖς χρονοναυλώσεις σκαφῶν τύπου SD 14, πρὸς \$ 9,50 - 10. Οι Ἰάπωνες ἐνδιαφέρονται διὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερ. Μισθώματα χαμηλότερα τῶν, πρὸ διμήνου, κρατούντων.

### ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ

Αἱ κατωτέρω ύπευθυνοὶ πληροφορίαι ἔρχονται νὰ ἔχηγήσουν τὴν σημειουμένην κρίσιν εἰς τὴν ναυλαγοράν τοῦ νορειομερικανικοῦ ιδίου τομέως.

«Ἀθρόαι, πράγματι, ἐπισημαίνονται ἀπὸ τίνος χρόνου ἀκυρώσεις συμβολαίων ἡ ἀναβολαὶ φορτώσεως ἀγορασθέντων ὑπὸ διαφόρων χωρῶν ἀμερικανικῶν προϊόντων. Βάμβας, σίτος, σόγια, ἀραβόσιτος, ἀλλὰ δημητριακά, χαλκός, είναι τὰ κυριώτερα εἰδῆ εἰς τὰ οποῖα ἀναφέρεται ἡ σημειουμένη ἀναταραχή. Αγορασταὶ ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν, τὴν Ἰταλίαν, τὸ Ἰσραὴλ, τὴν Νότιον Κορέαν, τὴν Φορμόζαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ τὸ Μεξικόν. Αἱ μεταπωλήσεις τῶν συμβολαίων τῶν μὲ χαμηλότεράς τιμᾶς είναι πλέον συνήθεις. Αἱ ζημιὲς ὑπολογίζονται εἰς δισεκατομμύρια δολλάρια.

Τῶν σιτηρῶν αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις εἰς τὴν πρώτην γραμμήν. Τὰ δίλιγα περυσινά ἀποθέματα, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν προσωρινὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἔξαγωγῆς τῶν σόγια καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς αὔξησεως τῶν ὀμερικανικῶν ἀποθέμάτων ἐδημιούργησαν μίαν ιδιότυπην κατάστασιν εἰς τὴν παγκόσμιον σιταγοράν. Αἱ ἔξαγωγαι ἐμφανίζονται ἡδη περιωρισμέναι.

«Ἴδου καὶ σχετικαὶ τινὲς πληροφορίαι: Πρὸ μηνῶν ἡδη, ἡ Ἰαπωνία ἔζητησεν ἀπὸ τὸν Καναδᾶν νὰ ἀναβολῇ ἡ φόρτωσις 150.000 τόν. σίτου ἀπὸ τοὺς μήνας Μάιον καὶ Ιούνιον εἰς τὸν Ιούλιον καὶ Αὔγουστον.

«Ἡ Φορμόζα θὰ παρελάμβανεν 100 χιλ. τόν. σίτου κατ' Ἀπρίλιον καὶ Μάιον. Ἡ φόρτωσις ἀνεβλήθη διὰ τὸν Σεπτέμβριον καὶ Οκτώβριον. Ἡ Νότιος Κορέα ἐπρόκειτο νὰ παραλάβῃ 300.000 τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου. Τώρα ἐπιχειρεῖται ἡ ἀναβολὴ τῶν φορτώσεων. Ἡ Ρουμανία ἔγρασεν 116 χιλ. τόν. σίτου ἀπὸ τὴν Αμερικήν, ὡς ἀπόθεμα κατὰ τῆς πιθανῆς κακῆς ἐγχωρίου ἐσοδείας της. Τώρα, ἔχουσα προσπτική καλυτέρας συγκομιδῆς, μετεπώλησε τὸν ἀμερικανικὸν σίτον.

Τὸ Μεξικὸν ἀνέδει τὴν παραλαβὴν ἀγορασθέντος πρὸ τριμήνου ἀραβοσίτου, ἐνῷ τὸ Ἰσραὴλ ἀνέβαλε ἐπίσης τὰς φορτώσεις ἐνὸς περίπου ἑκατομ. μπούσελς ἀραβοσίτου καὶ τεσσάρων ἑκατομ. μπούσελς ἀλλων δημητριακῶν ἀπὸ τὸ θέρος διὰ τὸ φθινόπωρον.

«Ἡ Ιαπωνία, ἡ μεγαλυτέρα εἰσαγωγικὴ χώρα, πωλεῖ ἡδη ἀραβόσιτον εἰς τὴν Εὐρώπην. Διακόσιαι καὶ πλέον χιλιάδες τόν. ἀραβοσίτου ἐπέστρεψαν ἑκατομ. εἰς τὴν Ιαπωνίαν εἰς τὴν Ἰταλίαν.

Καὶ αὐταὶ αἱ ἀνωμαλίαι —ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν αἱ μεγαλύτεραι— προεκάλεσαν καὶ τὴν ὑποτίμησιν τῶν προϊόντων. Πρὸ τινῶν ἐδημάδων ἡ Εὐρώπη, κατὰ πληροφορίας στεμπορικοῦ σίτου, ἐπώλει ἀμερικανικὰ σόγια. Αἱ τιμαὶ τῶν ζωτροφῶν ἔξεπεσαν.

Οἱ ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι ἀνησυχοῦν ἀπὸ τὰς ἔξελίξεις αὐτάς, αἵτινες παρεμποδίζουν τὴν ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Σχετικὰ διαβήματα πρὸ τὰς ἔνεας Κυβερνήσεις λαμβάνουν χώρων. «Ἄς σημειωθῇ ὅτι οἱ Ιάπωνες εἰσαγωγεῖς χαλκοῦ ἀπὸ διαφόρους χωρῶν, ὑφίστανται τεραστίας ζημίας, λόγω τῆς ἐπελθούσης ὑποτιμήσεως.

Καὶ ἀναφέρομεθα εἰς δόλας τὰς ἀνωτέρω πληροφορίαις διὰ νὰ ἔχηγήσωμεν, ἐν τινὶ μετρω, τὴν σημειουμένην ἀπὸ διμήνου περίπου ἀζητησαν τοντοῦς διὰ φορτώσεις γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου, ἐν συνδυασμῷ πάντοτε μὲ τὴν εἰσβολὴν τῶν δεξιανοπολοίων.

### ΕΝΩ ΆΛΛΟΥ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΙ

Τὸ Παλέρμον προπαρασκευάζεται, διὰ νὰ δεχθῇ τὴν ηδησημένην ἐπισκευαστικὴν κίνησιν, μετὰ τὴν ἐπανελειτουργίαν τῆς διώρυγος.

Μόνιμος δεξαμενή, ίκανη νὰ δεχθῇ σκάφη μέχρι 450.000 τόνων κατασκευάζεται. Ήδη είναι ἑτοίμη πρὸς λειτουργίαν, ἐντὸς τοῦ προσεχούς ἔτους. «Ἡ συμπλήρωσις τῆς θάλασσας διαβήματος εἰς τὸ Παλέρμον τὴν ίκανότητα μεγάλου ἐπισκευαστικοῦ κέντρου.

«Ἡ γιγαντιαία λεκάνη, μήκους 370 μ.

καὶ πλάτους 68 μέτρων, κατασκευάζεται διὰ λιθοδομῆς καὶ θὰ έξυπηρετήσαι τοῦ ἀνυψωτικῶν μέσων, τεσσάρων γερανῶν ἐπὶ τροχίων, ίκανότητος ἀπὸ 20 μέχρις 120 τόνων, μὲν μῆκος βραχίονος 70 μέτρων.

Μέ την προσαρμογὴν του εἰς τὸν γιγαντισμὸν τὸ Παλέρμου, ὅπερ ὡς ἡ τῆς γεωγραφικῆς του θέσεως εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς ἀκολουθουμένης πορείας τῶν δεξαμενοπλοίων, θὰ δυνηθῇ νέα κερδίσῃ τὸν συναγωνιστικὸν του ρόλον πρὸς τὰ λοιπὰ μεσογειακὰ κέντρα. Δέοντας νὰ σημειώθῃ, ὅτι ἐκ παραλλήλου, πλήρης προβλέπεται ὁ ἔξοπλισμὸς τῆς βάσεως τοῦ Παλέρμου εἰς σύγχρονα μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα, διὰ τὴν ἀνέτον ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Δεξαμενισμὸι καὶ ἐπισκευαι θὰ ἐκτελῶνται, διὰ τεχνικῶν μέσων, πλήρους καὶ ταχείας ἀπόδοσεως.

Καὶ ἀναφερόμεθα εἰς τὸ Παλέρμον. διὰ νὰ καταδείξωμεν πόσον ἡμεῖς ὑστεροῦμεν εἰς προπαρασκευήν, διὰ νὰ δεχθῶμεν τὴν ηὔξησην κίνησιν εἰς δεξαμενισμούς καὶ ἐπισκευάς, μετὸ τὴν λειτουργίαν τῆς διώρυγος. Τὰ ναυπηγήσαντα τὸ Σκαραμαγκά καὶ τῆς Ἐλευσίνος ἀντιμετωπίζουν ἀνυπαρβλήτους δυσχερείας, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ, ἀπὸ μακροῦ, καταρτισθέντος προγράμματος ἐπεκτάσεων των. 'Η βάσις τοῦ Περάματος ἔχει ἀφεθῆ εἰς τὴν γνωστὴν ἐγκατάλειψιν της, ἐνῷ τρεῖς, τούλαχιστον, πλωταὶ δεξαμεναὶ μᾶς χρειάζονται, τὸ ταχύτερον, ἵνα καλυφθοῦν αἱ ἥδη ὑφιστάμεναι ἀνάγκαι.

Λέγονται καὶ γράφονται, ἀτυχῶς, πολλά, χωρὶς τίποτε τὸ συγκεκριμένον νὰ ἐπιχειρήται. Τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος θὰ μᾶς εὔρῃ, ἀσφαλῶς, ἕκτος νυνφῶνος, ἐνὼν οἱ ἀνταγωνισταί μας — Παλέρμον, Μάλτα, Νεάπολις, Γένοβα, Μασσαλία καὶ Ἰσπανία — δραστηρίων, ὅλοι, προετοιμάζονται. Δεξαμεναὶ πολλαὶ καὶ μεγάλαι κατασκευάζονται.

Κάποιος πρέπει νὰ ἐπιδείξῃ ἐνδιαφέρον διὰ τὸ μέγα αὐτὸ θέμα τῆς οἰκονομίας μας. Καὶ πρῶτος ὁ κάποιος αὐτὸς πρέπει νὰ είναι μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων. "Ἄς μᾶς ὑποδείξουν τὸ δέον γενέσθαι.

## Η ΙΣΧΥΣ ΕΝ ΤΗ ΕΝΩΣΕΙ

Οἱ διαιμένοντες εἰς τὴν Βρεταννίαν "Ελλήνες ναυτιλόμενοι ἔκερδισαν τὴν ὑπόδεσίν των. Τὰ προκληθέντα, ὑπὲρ αὐτῆς, ἔντο-

να διαδήματα Χρηματιστηρίων, Τραπεζῶν, ἀσφαλιστικῶν ὄργανισμῶν καὶ ἄλλων ὄργανων τοῦ Λονδίνου, ἔπειτα τὴν Κυβέρνησιν νὰ ἀποσύρῃ τὸ περὶ φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἔκει ἐγκατεστημένων ἀλλοδαπῶν, διὰ τὰ ἔκ του ἔξωτερικοῦ κτώμενα ἔσοδα. Οἱ "Ελλήνες κατέδειξαν τὴν δύναμιν των. Η ἀναγνώρισις τῆς παραγωγικῆς τῶν συμβολῆς εἰς τὴν ἀγγλικὴν οἰκονομίαν ὑπῆρξε πανηγυρική. Ἀπεδείχθη πράγματι, ὅτι πολλὰ ὑπὲρ αὐτῆς εἰσέφερον τὰ ἐλληνικά ναυτιλιακά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, ἀσφαλῶς δὲ περισσότερα, ὅπως ἐτοίμασεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, τῶν ὄσων ἔσοδεύει αὐτὴ ή ἐλληνικὴ οἰκονομία, ὅπερ τὴν κίνησιν τῶν ποντοπόρων ἐλληνοκτήτων πλοίων.

"Ἐπερπετε νὰ προκληθῇ τὸ θέμα τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύσεως τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ ἀλλοδαπῶν, διὰ νὰ καταδειχθῇ περιτράνως ἡ βαθεῖα ἐκτίμησις τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος ἀπὸ τοὺς ὄρμοις τούς Κύκλους τοῦ Σίτου. Καὶ πιστεύομεν, ὅκαρδαντως, ὅτι κάθε ὑπόθεσις ἀναφερομένη εἰς τὰ γενικώτερα συμφέροντα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, θὰ ἐπιτυχήσῃ τὴν δικαίωσιν, ἐφ' ὅσον συλλογικὴ θὰ είναι ἡ ὑπεράσπισίς της καὶ συντονισμένη ἡ προβολὴ της.

"Ομως, οἱ "Ελλήνες θέλουν συνχῶν νὰ ἐμφανίζωνται ἀγύνοσύντες τὴν μεγάλην τῶν δύναμιν. Εἰς πλείστα ὥστα ζητήματα τῆς ἐπιχειρηματικῆς τῶν δραστηριότητος — ἀσφαλιστικά, φορολογικά, ἐκβιασμοῦ τῆς Δ.Ο.Π. κ.λπ.— δὲν προβάλλουν τὴν συλλογικὴν προσπάθειαν καί, τελικῶς, ἀδικοῦνται.

Τὸ ἀναφεύν φορολογικὸν θέμα καὶ ἡ ἐπ' αὐτοῦ δικαιωσίας ἔρχεται νὰ ἀποδείξῃ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνότητος καὶ τῆς συντονισμένης προσπάθειας τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Τὰ ζητήματά του θὰ ἐπιλύωνται πάντοτε, κατὰ τὸν καλύτερον, τὸν δικαιότερον τρόπον, ὅταν κοινάὶ τέμνονται αἱ κατευθύνσεις καὶ κοιναὶ ἐνέργειαι καταβάλλονται. "Η ισχὺς ἐν τῇ ἐνόσει.

## ΑΠΟΧΗ

Οὔτε ἐν δεξαμενόπλοιον δι' ἀκάθαρτον πετρέλαιον παρηγγέλθη ἀπὸ τοὺς Νορβηγούς ἐφοπλιστάς κατὰ τὸ α' ἔξαμνον τοῦ 1974. 'Ἐν ἀντιθέσει, τὸ 1973 αἱ παραγγελίαι καθ' ὅλον τὸν κόσμον ἔφθασαν τὰ 120 ἑκατομμ. τὸν. d.w., τὰ δὲ παραγγελθέντα σκάφη συνεποσούντο εἰς τοννάς πε-

ρισσότερον ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν τάνκερς, μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1971. Κατάδηλος ἡ ἐπιφύλαξις. Τὸ ἀδέβαιον μέλλον διὰ τὴν ἀποδοτικὴν ἐργασίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, τὸ προσεχές ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος, ὁ πληθωρισμὸς καὶ ἡ διαγραφομένη ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος ὑποχρέων τοὺς ἔφοπλιστὰς — ὅχι μόνον τοὺς Νορβηγούς — νὰ ἀπέχουν τῶν ναυπηγείων. Πλοία παραγώγων πετρελαίου, πλοία ὑγραεριοφόρα, μπάλκ - κάρριερς καὶ πλωταὶ ἔξδρας παραγγέλλουν.

Τὴς ἐπιφυλάξεως αὐτῆς ἔχαιρούνται αἱ πετρελαιοπαραγωγαὶ χώραι τῆς Μέσης 'Ανατολής. Διαθέτουν ἐν ὑπεραφθονίᾳ τὰ κεφαλαῖα. "Ηρχισαν ἀπὸ τίνος νὰ παραγγέλλουν μεγάλα καὶ μικρὰ δεξαμενόπλοια — 12 μεγάλα ὁ Σάχης τῆς Περσίας εἰς τὴν Γαλλίαν — ἐπιδιώκουσαι τὴν συμμετοχὴν διὰ τῶν ιδίων τῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίων. "Υπερείκοσι δεξαμενόπλοια ἔχουν ἡδη παραγγελθῆ καὶ αἱ πληροφορίαι ὅμιλοιν περὶ πεντηκοντάδος μεγάλων σκαφῶν. "Ιδωμεν, ὅμως, πῶς τὰ τόσα σκάφη θὰ ἐπανδρωθοῦν. Μέγα διὰ τὰ ἐμιράτα τῆς Μέσης 'Ανατολῆς τὸ πρόδημα αὐτό.

\* \* \*

Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀραβικῶν χωρῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν δεξαμενοπλοίων ἐπιβεβαιούται θεαματικῶς ἀπὸ τὴν πρόσφατον ἀπόφασιν τῆς Αραβικῆς Ναυτιλιακῆς Εταιρίας Μεταφορῶν Πετρελαίου, ὅπως κατὰ τὴν προσεχὴ Σεπτέμβριον δαπανήσῃ 2.000 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν πετρελαιοφόρων καὶ ὑγραεριοφόρων.

"Η ἑταῖρία εἰς τὴν ὁποίαν συμμετέχουν αἱ περισσότεραι πετρελαιοπαραγωγαὶ χώραι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου — πλὴν τοῦ 'Ιράν — ἔχει ἡδη παραγγείλει 5 δεξαμενόπλοια ἀξίας 320 ἑκατ. δολλαρίων.

Εἰς πρόσφατον συνέλευσιν, ἀπεφασίσθη ἡ αὐξησης τοῦ καταβληθέντος μετοχικοῦ κεφαλαίου ἀπὸ 100 εἰς 500 ἑκατ. δολλαρίων μέχρι τοῦ 1977.

## ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΟΝ ΜΕΝΟΣ

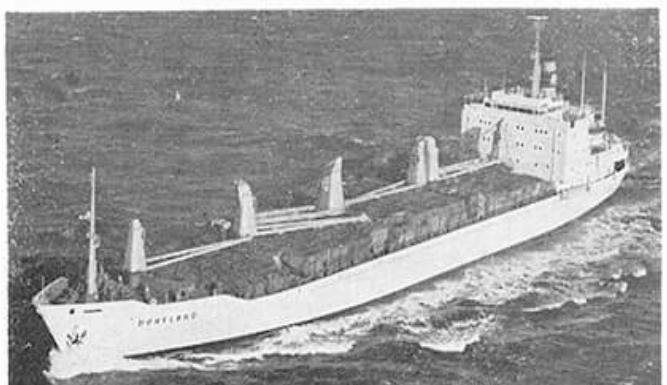
Προθυμότατοι ἀγορασταὶ οἱ "Ελλήνες. Παρόντες ἀνὰ πάσαν στιγμήν, εἰς κάθε εὐκαιρίαν διὰ τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένου πλοίου. Δάνεια ὑψηλότοκα, ἀκόμη καὶ μέχρις ὀλοκλήρου τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου συν-

**SOL**

*Always at  
your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL"



GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.  
Akti Miaouli 35 - 39  
PIRAEUS  
Tel. 4521 111 Telex 212557  
212558

άποτονται. Ασφάλεια τής τοιαύτης χρηματοδοτήσεως τό διάνυσμα πλοίου και τό πολυετές τάχιμη στάρτερ. Καθ' όλην την διάρκειαν αύτού, ή διαχειρίσις άνατίθεται εἰς τὸν κατ' ονομα πλοιοκτήτην.

Μέχρι τοῦδε ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ πληθωρισμού καὶ τῆς ἀνιούσης ναυλαγορᾶς ἡ «κομπίνα» τῆς τοιαύτης ἀγορᾶς ἀπεδείχθη ἐπιτυχής. «Αγνωστού, οἶμα, τί τέξεται ἡ ἀποιούσα καὶ ποία δύσκολος περίστασις ηθελε προκύψῃ κατὰ τὰ ταξίδια τοῦ ἐνυποθήκου σκάφους. Η αἰσιοδοξία καλύπτει τὴν ὑπόθεσην. «Ολα θὰ πάνε καλά...

Πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἄν καὶ ἄλλοι ξένοι ἐφοπλισταὶ ὑπὸ παρομοίας δανειοδοτικάς συνήκασ, προσδιόνους εἰς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκαφῶν. Προσδιόνου, ὀπωδόδηποτε οἱ «Ελληνες. Τὰ δελτία τῶν διαφόρων μεσιτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, τοῦ «Οσλο» καὶ τοῦ «Αμερικής, ἐμφανίζουν τοὺς Greeks εἰς τὴν πρώτην σειράν τῆς ἀγοραστικῆς κινήσεως. Πρὸ οὐδενὸς οἰκονομικοῦ ἐμποδίου δὲν ἐπιφύλασσονται. Ο τόκος — τὰ 13 καὶ 14% — δὲν τοὺς πολυστοκίζει. Ή πάση θυσία ἀπόκτησις τοῦ πλοίου τοὺς ἐνδιαφέρει. Ή ναυλαγορὰ εἶναι κατ' αὐτοὺς τῆς μιᾶς κατευθύνσεως. Τὴν ἀνιούσαν καὶ μόνον πορεύεται. Αγνοοῦν τὴν κατοιούσαν καὶ δὲν θέλουν νὰ βλέπουν τὰς συνεπειάς της. Ή τόλη των μέχρι τοῦδε ἐδικαιώθη. Διατί οχι καὶ αὔριον;

\*\*\*

Πρόθυμοι: πολλοὶ — μεταξὺ τῶν 'Ελλήνων, κυρίως — οἱ ἀγορασταὶ καὶ διὰ μικρά, ἀκόμη, κάτω τῶν 6.000 τόν. d.w. σκάφη. Αἱ τιμαὶ τῶν ὑψηλά. Ή ζημιὰ τῶν ζητησίες εἰς τὴν ναυλαγορὰν καὶ ὁ πληθωρισμὸς αἱ κύριαι ἀφορμαῖ:

Παραδείγματα: Σκάφος 2.700 τόν. d.w., μὲν ἐν κατάστρωμα τοῦ 1968, ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1973 δολ. 1.360.000. Σκάφος ἐν ἔτος πλαστούτερον, ἐπωλήθη τὸν 'Απρίλιον 1974 δολ. 1.530.000.

Σκάφος 499 τόν. γκρός σέλντερτέκερ, 1.300 τόν. d.w., τοῦ 1971, ἐπωλήθη, κατὰ Φεβρουάριον 1974, ἀντὶ 1.250.000 δολ. 'Άδελφον, εἰς τὴν πραγματικότητα, σκάφος ἐπωλήθη τὸν 'Απρίλιον δολ. 1.325.000, ἐνῷ κατ' Ιούνιον ἔξετιμάτο γύρω τοῦ 1.5 ἑκατομ. δολ.

## ΔΙΑΤΙ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ

Μᾶς γράφουν: «Τί ἄλλο καλύτερον θὰ ηδύναντο νὰ πράξουν οἱ ἐφοπλισταὶ —οἱ ἐν ἀναπτύξει κυρίως τελούντες— ἀπὸ τὸ νὰ ἐπενδύσουν τὰ δόλια ἡ πολλὰ διαθέσιμα κεφάλαια των καὶ νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς ἀνέτως προσφερομένης χρηματοδοτήσεως διὰ νὰ ἀγοράσουν ἔνα καλής καταστάσεως μπαλκά κάριερ ἥ καὶ ἔνα ἀπὸ τὰ περιζήτητα σέλτερντέκερ:

»Εἰς καὶ μόνος εἶναι ὁ λόγος τῶν ἀθρώων ἀγορῶν: 'Ο καλπάζων πληθωρισμός. "Οταν αὐτὸς αὐξάνεται ἐτησίως κατὰ 15—20%. "Οταν αἱ ναυπηγήσεις ἀποβαίνουν ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν ἀκριβότεραι. "Οταν αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἀνατιμῶνται σταθερώς. "Οταν τὰ νομίσματα ἐκπίπτουν καὶ τὰ χρηματιστήρια ἀξιῶν ἀκόμη καὶ ὁ χρυσὸς ὑποτιμῶνται, τί ἄλλο θὰ ηδύνατο εἰς ἔξι ἐπαγγέλματος ναυτιλλόμενος νὰ ἐπιδιώκει παρὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ μέσου τῆς ἐπιχειρήσεως του, τοῦ πλοίου;

»Καὶ ἐπὶ τέλους, ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη, ὅτι ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου, κανεὶς δὲν μετενόησε διότι ἡγόρασεν ἥ καὶ ἐναυπηγήσεν, ἐνῷ ἐτέθησαν εἰς τὸ περιβόριον οἱ μὴ τολμήσαντες. Αὐτοὶ εἶναι καὶ οἱ χαρένοι.

»Εἰσῆλθον, θεβαίως, εἰς τὸν χώρον τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως πολλοὶ ἄγευστοι τῶν πικριῶν καὶ τῶν ἀπογοητεύσεων τοῦ ἐπαγγέλματος. 'Η τελευταία, οἶμα, διετία καὶ αὐτοὺς τοὺς ἐδικαίωσεν ἐσταθροποίησε τὴν θέσιν των. Διατί νὰ μὴ συμ-

βῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ αὐτό; Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι διογκούνται. Παρὰ τὰς μεταπτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς χωρούμεν, ὅπως καὶ σεῖς τονίζετε, τὴν ἀνιούσαν. Αἱ καλαὶ περιστάσεις δὲν θὰ λείψουν. 'Αρκεῖ — καὶ τοῦτο ὑπογραμμίζεται — νὰ μὴ ἐκτίθεται εἰς ὑπέρμετρον, ὑψηλότοκον δανεισμὸν ὁ ἐπιχειρῶν τώρα τὴν ἀγορᾶν ἐνὸς πλοίου.

»Καὶ ἐπὶ τέλους, πῶς θὰ ἐνισχύσωμεν τὸν ἐφοπλισμὸν μὲ νέον αἷμα; Αὐτὸ κυρίως θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὰς τάξεις τῶν μοχθούντων ναυτιλλομένων. Θὰ ἀγοράσουν τὸ πρῶτον σκάφος, διὰ νὰ χωρήσουν, μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πρὸς τὸ δεύτερον, εἰς τὸ τρίτον καὶ σύτῳ καθεξῆς. «Ετος ἐδημιουργήθησαν καὶ οἱ μεγάλοι.

»Πρέπει, κατ' ἀκολουθίαν, νὰ ἐνθαρρύνωμεν καὶ νὰ διευκολύνωμεν διὰ παντὸς μέσου τοὺς νεοεισερχομένους; Τὸ πιθανότερον εἶναι νὰ ἐπιτύχουν. Αὐτὸ πρέπει καὶ νὰ εὐχώμεθα.

## ΑΙ ΑΠΕΙΛΑΙ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

«Η διοίκησις τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας προέβη εἰς ἐμπεριστατωμένην ἐνημέρωσιν τῶν ἀλληλιακῶν ἔταιριων ἐφ' ὥρισμένων πλευρῶν τοῦ λεγούμενου «ἀγώνος» τῆς Δ.Ο.Μ., ἐναντίον τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, διὰ νὰ γνωρίζουν πῶς ἔχουν τὰ πράγματα καὶ νὰ λαμβάνουν τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα προφυλάξεως:

»Υπογραμμίζει, σχετικῶς, η Π.Ν.Ο., ὅτι κατὰ τὴν ἀσκήσην μπούκοταὶ ἐναντίον πλοίου τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, η οικεία ὀργάνωσις τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπαίτη τὴν ὑπόρραφην εἰδικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, προβλεπούσης τοὺς ὄρους ἐργασίας καὶ τὸ μισθολόγιον τοῦ πληρώματος, τὸ ὄποιον, ἀπὸ τῆς ίης προσεχούς Σεπτεμβρίου θὰ αὐξήθῃ κατὰ 40% (περιλαμβανομένων τῶν ὑπερωριακῶν ἀμοιδῶν κ.λπ.). Παραλλήλως, η Δ.Ο.Μ. ἀξιοὶ τὴν καταβολὴν τῆς λεγομένης «εἰσφορᾶς προνοίας καὶ συνδικαλιστικῆς συνδρομῆς» ἔξ 60 Λ.Α., δι' ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος καὶ δι' ἔντος, ἡ ὁποία προκαταβάλλεται, συμφώνως δὲ μὲ ἀπόφασιν τῆς Διεθνούς 'Επιτροπῆς 'Αγώνος τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν, τὸ «χαράτσι» αὐτὸ προκειται νὰ αὐξηθῇ εἰς 72 Λ.Α.

»Ἐπίσης, η Π.Ν.Ο. ἐπισημαίνει, ὅτι ἐκ τῶν μέχρι σήμερον γνωστῶν, αἱ ὄργανωσις τῆς Δ.Ο.Μ., αἱ ὄποιαι εἶναι εἰς θέσιν

νὰ ἀσκοῦν (καὶ πράγματι ἀσκοῦν) μπούκοτας, είναι τῆς Αὐστραλίας, τῆς Σουηδίας, ἐν μέρει τῆς Φινλανδίας καὶ τοῦ 'Ισραήλ. Εἰς δὲν τοὺς τούς ἀλλούς λιμένας τῆς Εὐρώπης, τῆς 'Ασίας καὶ τῆς 'Αμερικῆς, οὐδεμίας ἐνόχλησις πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, ὑπὸ ξένας σημαίας, γίνεται, ἐφ' ὅσον ἔχουν ὑπογράψει συμβάσεις μετὰ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ τὴν «μπλὲ» κάρτα τῆς.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πάλη διεξάγεται εἰς τὴν ναυλαγοράν, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν κατεχόντων τὰ φορτία. 'Απὸ τὴν πλευρὰν τῶν ἐφοπλιστῶν, αἱ ψηλαὶ δοπάναι κινήσεως τῶν πλοίων τοὺς ὑποχρέωνται εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν φορτωτῶν, διὰ νὰ κινήστανται εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν φορτωτῶν, διὰ τὴν ἐκπτωσιν τῶν ναύλων, μέχρι τοῦ ἀνεπιτρέπου ζημιογόνου όριου. Οι ἐφοπλισταὶ πιπτεύουσαν, ὅτι προσωρινὴ εἶναι αὐτὴ ἡ ἀπότομος μεγάλη ἐκπτωσις τῆς ναυλαγορᾶς, ὀφειλομένη, κυρίως, εἰς τὴν τακτικὴν τῶν φορτωτῶν τῆς μη κυκλοφορίας ἐπαρκῶν διαταγῶν.

Οι φορτωταί, ἐξ ἄλλου, τονίζουν τὴν ἀνατόρθωσαν ἀνάγκην, ὅπως ἀργὰ ἡ γρήγορα καὶ τὰ ἔξιδα μεταφορᾶς ἀκολουθήσουν τὴν πρὸς τὰ κάτω στροφὴν τῶν τιμῶν ὅλων τῶν προϊόντων, τῶν ὁποίων ἡ ζήτησις ἔχει περιορισθῆ.

Γεγονός, πάντως, εἶναι, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν προϊόντων — δημητριακῶν καὶ ἄλλων — αἰσθητῶς ἔξεπεσαν, ἐνῷ τὰ προσφερόμενα πλοῖα εἰς μέγεθος εἶναι μεγαλύτερα καὶ εἰς ἀριθμόν περισσότερα, λόγῳ τῆς εἰσβολῆς εἰς τὰ ἡράκο φορτία τῶν μικτῶν πετρελαιοφόρων σκαφῶν.

\*\*\*

Δέκα ἑκατομμύρια τόννους σιτηρῶν θὰ εἰσαγάγῃ ἐφέτος — τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος — η Κίνα. Δύο καὶ ήμισυ ἑκατομ. τόν. περισσότερον τῶν εἰσαχθέντων κατὰ τὸ 1973 καὶ τὸ διπλάσιον τοῦ μέσου ὄρου τῆς δεκαετίας του 1960. 'Απὸ τὸν Καναδάν θὰ εἰσαγάγῃ τρίσια ἑκατομ. τόν. 'Απὸ τὰς 'Ηνεών. Πολιτείας αἱ φορτώσεις ἐπρόκειτο νὰ ἐπαναρρίσουν.

Η ἐφετεινή, πάντως, συγκομιδὴ δημητριακῶν φέρεται ἐλαφρῶς καλυτέρα, ἔναντι τοῦ 1973 (250 ἑκατομ. τόν.), χωρίς, οἶμας,

## Πληρεστέρα ἐξυπηρέτησις μὲ μικροτέραν δαπάνην

# ADDALY SHIPPING & TRADING AGENCY



HEAD OFFICE:

BENGHAZI - P.O.Box 2310  
Tel.: 93964 - 92111  
Cables: ADDALY

SHIPPING & CLEARING AGENTS  
COMMERCIAL REPRESENTATIVES  
LIBYA INSURANCE CO. BROKERS

BRANCHES :

TOBRUK - P.O.Box 34  
Tel.: 2417  
Cables: ADDALY

BETTER SERVICES WITH LESS EXPENSES

καὶ νὰ καλύπτῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ πληθυσμοῦ.

\*\*\*

Εὐχάριστα μηνύματα. Ο 'Οργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως τῶν Παριστάντων προσδοκᾶ, διὰ τὰ ἔξ κύρια μέλη του κράτη, ὑψηλότερον ποσοστὸν ἀναπτύξεως τοῦ ἔθνικοῦ των εἰσοδήματος, χαρηλότερον ποσοστὸν πληθωρισμοῦ καὶ μικρότερον ἐλλειμμα εἰς τὸ ἐμπορικὸν των ἴσοζύγιον, κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1975.

Διὰ τὴν Ἀμερικήν, τὴν Δυτ. Γερμανίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Βρετανίαν, τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν προβλέπεται μέση αὔξησης τοῦ ἔθνικοῦ προϊόντος κατὰ 3,7%, διὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1975, ἔναντι τοῦ ὑπολογιζομένου 0,5% διὰ τὸ 1974.

Εἰς τὸ μηδὲν προβλέπεται ἡ αὔξησης διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἔναντι 3,2% τοῦ 1974. Η Ἰαπωνία θὰ ἔχῃ τὸ ὑψηλότερον ποσοστόν, 7,2%, ἔναντι τοῦ 1,5% τοῦ 1974. Η Γαλλία 4,2% (4,7% τοῦ 1974). Η Γερμανία 4,2%, ἔναντι 2% τοῦ τρέχοντος ἔτους. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι 3% (μεῖον 0,5% τοῦ 1974) καὶ ἡ Βρετανία 1,2% (μεῖον 2% τοῦ 1974).

Ο πληθωρισμὸς θὰ περιορισθῇ διὰ τὰς κράτη, κατὰ μέσον ἑττίσιον ποσοστὸν 10, 2%, ἔναντι τῶν 13% διὰ τὸ 1974. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Δυτ. Γερμανία θὰ ἔχουν ποσοστὸν κατώτερον τοῦ 10%.

Η Μεγ. Βρετανία, μὲ τὸ ὑψηλότερον ποσοστὸν 18%, ἔναντι 14,5% τοῦ 1974. Η Ἰαπωνία μὲ 15,7% (24,7% τοῦ 1974).

Ἐξαιρουμένης τῆς Δυτ. Γερμανίας, ἡτοις θὰ ἔχῃ περίσσευμα 1,5 δισεκατ. δολ. εἰς τὸ ἐμπορικόν της ἰσοζύγιον, ἔναντι 5,5 δισεκατομ. δολ. τὸ 1974, ὅλαιι ἀλλαὶ μεγάλαιοι χώραι θὰ ἀντιμετωπίσουν ἐλλειμματα. Η Μ. Βρετανία, τὸ μεγαλύτερον διὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1975, 8,5 δισεκατ. δολ. (11 δισεκατ. δολ. τὸ 1974). Ἀκολούθεται ἀπὸ τὴν Γαλλίαν, μὲ 5,5 δισεκατ. δολ. (7,5 δισεκατ. δολ. τὸ 1974), τὴν Ἰαπωνίαν μὲ 5 δισεκατ. δολ. (7,5 δισεκατ. δολ. τὸ 1974) καὶ τὰς Ἡνωμέναις Πολιτεῖαις μὲ 4 δισεκατομ. δολ. (ἐν δισεκατομ. δολ. τὸ 1974).

\*\*\*

Δέκα περίπου ἑκατομμυρίων τὸν. d.w. μπάλκ κάρριερ πρόκειται νὰ παραδοθοῦν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, ἐντὸς τοῦ ἀπομένοντος χρονικοῦ διαστήματος, μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Καὶ τὸ γεγονός τούτο κρίνεται ἀρκε-

τόν, παρὰ τὴν παρουσίαν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, νὰ κρατήσῃ τὴν ναυλαγοράν διὰ τὰ ἥπατα φορτία εἰς ἐπίπεδα χαμηλά. Ἐπιτείνεται ἡ ὑπερπροσφορά.

\*\*\*

Διὰ τὴν ἑκτίμησιν τοῦ σημειουμένου ἥδη πληθωρισμοῦ εἰς τὸ τουνάκ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀναφέρονται καὶ αἱ συναφθεῖσαι παραγγελίαι εἰς τὰ ναυπηγεῖα, αἵτινες ὑπολογίζονται εἰς 185 ἑκατ., τὸν. d.w. ἡ τὰ 88% τοῦ ἐνεργείᾳ τουνάκ.

Ἀφαιρουμένων τῶν πιθανῶν διαλύσεων, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπολογίζεται νὰ αὐξηθῇ κατὰ 133.6 ἑκατομ. τὸν. d.w. μεταξὺ τοῦ Ἰανουαρίου 1974 καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1976, ἵνα τὸ δόλον αὐτὸ πρόσθετον τονάκ ἀπόρροφηθῇ ἀπὸ τὰς μεταφοράς, πρέπει ὁ δύγκος αὐτῶν νὰ αὐξηθῇ, μὲ βάσιν τοῦ ὑπολογισμοῦ εἰς τόνους - μῆλα, κατὰ 18% ἑπτοσίων. Ἐξαιρέσει τοῦ 1967 καὶ τοῦ 1968 (ὅταν τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος προεκάλεσεν, αἰφνίδιως, τὴν αὔξησην τῆς ζητήσεως δεξαμενοπλοίων κατὰ 25%), ἡ αὔξησης αὐτῆ τῶν 18% εἰναι ἀνωτέρα οἰσσόδηποτε σημειωθεῖσής κατὰ τὰ τελευταῖα 15 ἑταῖ καὶ ὑψηλοτέρα κατὰ 15% περίπου τῆς μεγίστης αὔξησεως, ἐπὶ τρία συναπτά ἔτη.

\*\*\*

Τὴν περίοδον τοῦ 1972, καθ' ἥν οἱ ναῦλοι τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων VLCC κατέπεσαν εἰς τὰ W. 15, ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν, βλέπουν καὶ πάλιν διαγραφούμενην οἱ περιστότερον διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάνκερς ἀπακιοδοξοῦντες. Τὸ θέρος τοῦ 1975 προβάλλεται ως τὸ χειρότερον, δεδομένων, ὅμως, τῶν ύψηλῶν τιμῶν τῶν μπώνκερς, δὲν δικαιολογεῖται, ὅπωσδηποτε, ἡ ἐκπτωσις νὰ φάση τὰ W. 30. Ο πληθωρισμὸς τῶν δεξαμενοπλοίων θεωρεῖται ἀναπόφευκτος καὶ διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος, ἐκτενόνεμος, ἴσως, καὶ μέχρι τοῦ 1976.

\*\*\*

**Χαρακτηριστικόν:** Διὰ μίαν διαταγὴν τῆς Ἀγκίπ, διὰ σκάφος 30.000 τ., ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ἀνατ. Ἀφρικήν, προσφέρθησαν, εἰς τὰς ἀρχὰς Ἰουλίου, δέκα σκάφη!

\*\*\*

Οἱ κρατοῦντες, τελευταίως, ναῦλοι διὰ τὰ δεξαμενόπλοια εἰναι οἱ κατώτεροι, τῶν τελευταίων δύο ἑταῖ, λαμβανομένων δὲ ὑπ' ὄ-

## NAYTIKA XRONIKA

φιν τῶν τιμῶν τῶν μπώνκερς καὶ τῶν συνεχῶν αὐξανομένων λοιπῶν ἔξοδων κινήσεως, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἡρχισαν ἀντιμετωπίζοντες τὸν προσωρινὸν, λόγω ἐπισκευῶν, παροπλισμόν, μέχρι τῆς βελτιώσεως τῶν ναυλών.

Ἐν τῷ μεταξύ, πολλῶν σκαφῶν τὰ τάιμ τούτων περιτίθενται. Προστίθενται, καὶ αὐτά, εἰς τὴν σωρείαν τῶν ἀναυλώντων.

\*\*\*

'Η πρὸς τὰ ἄνω πορεία τῆς ναυλαγορᾶς, η καθ' ὅλον τὸ 1973 συνεχισθεῖσα, ἔφθασεν εἰς τὸ ἀνώτατον, αὐτής, ὅριον κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1974. Τὸ κάθη σκάφος ἥπρου φορτίου ἱκανοποιητικὰ ἀπεκόμιζε κέρδη. Τὰ σέλτερντέκερς καὶ τὰ τουηντέκερς ἔγνωρισαν τὰς καλυτέρας ἡμέρας, ἐνώ τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερ ἀντιμετώπισαν τὸν συναγωνισμὸν τῶν μικτῶν σκαφῶν, ποὺ ἐγκατέλειψαν τὰ πετρέλαια.

'Αθρόαι αἱ ναυλώσεις διὰ ταξίδια καὶ διὰ τάιμ τούτων. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ Οἴκου Πλατού, οἱ ἐπιτευχθέντες ναῦλοι, εἰς τὸ τέλος ἐκάστου μηνός, διὰ 12μηνον τάιμ τούτων πετρέλαια εἶχον διὰ σκάφη:

- α) 38.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ, τοῦ 1966 (1.650 - 1.750.000 κυβ. πόδ.),
- β) 10.500 - 12.500 τόν. d.w. σέλτερντέκερ 5.600 ἕπποι:

ΔΕΚ. Ιαν. Φεβρ. Μάρτ. Απρ. Μάιος Ιούν.

α' δολ. 6.20 6.20 6.25 7.75 6.50 7.10 6.50

β' δολ. 8.00 8.50 8.00 9.00 10.00 10.75 10.50

## Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Απὸ τοῦ ἀνά χεῖρας τεύχους, καθιερούται εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» μία νέα στήλη, τιτλοφορουμένη «Πειραϊκή Ναυλαγορά». Θὰ ἀναφέρωνται εἰς αὐτή αἱ ναυλώσεις τῶν ἔλλοντοκτήτων πλοίων, αἱ συναπτόμεναι μέσω τῶν ναυλομεσιτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς, σσαι, βεβαίως, περιέρχονται εἰς γνῶσιν μας.

Θὰ ἐπιδιώξῃ ἡ στήλη μας αὐτή τὴν πληρεστέρων πως προβολὴν τῆς δραστηριότητος τοῦ Πειραικού Σίτου εἰς τὸν ζωτικὸν τομέα τῶν ναυλώσεων. Πολλαί, πράγματα, εἰναι αἱ κλειόμεναι, ἐν συνεργασίᾳ καὶ ναυλομεσιτικῶν γραφείων τῆς ξένης, μέχρι τῆς Ἰνδίας καὶ τοῦ Χόγκ - Κόγκ. Ἀρκεταὶ, ὅμως, δυνατὸν καὶ νὰ μάς διαφύγουν, ἐφ' ὅσον, κατ' ἀπαίτησιν τῶν πλοιοκτητῶν, δὲν ἀνακοινούνται. 'Ἐλπίζομεν, μὲ τὴν συμπάροστασιν, πάντως, τῶν ἔδω ναυλομεσιτικῶν γραφείων, ὅτι θὰ παρέχωμεν, ἀνά 150ήμερον, χρήσιμα στοιχεῖα, ἀπεικονίζοντα τὴν ἐκάστοτε θέσιν τῆς Πειραικῆς Ναυλαγορᾶς.

'Ιδιαίτερως ἐνδιαφέρουσαι πιστεύομεν νὰ εῖναι αἱ ναυλώσεις, αἱ ἀφορᾶσαι εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον. Ἐλάχισται, ἐξ αὐτῶν, ἀνακοινούνται μέχρι τοῦ σημείου ὡστε καὶ αὐτοὶ ἀκόμη οἱ μεσιτικοὶ οἰκοι, οἱ μὲν ἀσχολούμενοι ἀποκλειστικῶς μὲ τὰς ναυλώσεις μεσογειακῶν πλοίων, νὰ τελούν ἐν ἀγνοίᾳ τῶν ἐκάστοτε συνθηκῶν, ύφ' ἄς κινεῖται ἡ πειραικὴ ναυλαγορά.

Α' Μηχανικὸς (Ντῆζελ καὶ ἀτμοῦ), μὲ 10ετῆ πεῖραν, εἰς τὸν βαθμόν, μὴ δυνάμενος, ἐξ εἰδικῶν λόγων, νὰ ἔργασθῃ εἰς ποντοπόρα πλοῖα, ζητεῖ θέσιν εἰς πλοῖον ἢ οἰανόηποτε σχετικὴν ἀπασχόλησιν, μὲ ἔδραν τὸν Πειραιά.

Τηλέφωνον: 98.15.493.



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

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

## ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHahr

Head Office: "Alphaco Building"  
No. 154, Ferdowsi Ave., P.O. Box No. 290  
  
Cables: "ALPHA"  
Telex: 4014 DOURAGHI KOR  
Telephones: 2629 — 3185 — 4697

## ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τά κατά τὸν μῆνα Ιούνιον κλεισθέντα συμβόλαια, διὰ τὴν ναυπτήγησιν τάνκερς, είχον ὡς ἀκολούθως:

Χώραι	T.d.w.	Παράδ.	Κόστος εἰς δολ.	Κόστος δολ. κατά τὸν
Ιαπωνία	35.000	1976	14.16	404.55
Ιαπωνία	35.000	1976	14.16	404.55
Η.Π.Α.	90.000	1978	38.80	288.89
Η.Π.Α.	90.000	1978	38.80	288.89
Η.Π.Α.	90.000	1978	38.80	288.89
Η.Π.Α.	90.000	1979	38.80	431.11
Ιαπωνία	130.000	1976	26.55	204.22
Ιαπωνία	130.000	1976	26.55	204.22
Ιαπωνία	268.500	1978	53.10	197.76
Ιαπωνία	268.500	1978	53.10	197.76
Γαλλία	278.000	1977/8		
Γαλλία	278.000	1977/8		201.31
Δυτ. Γερμανία	318.000	1976/7		
Δυτ. Γερμανία	318.000	1976/7		

Σύνολον παραγγελθέντος τονιάς 2.419.000 τὸν. d.w., ἔναντι 1.000.000 τὸν. τοῦ Μαΐου καὶ 929.000 τὸν. τοῦ Απριλίου.

## ΠΕΡΙ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ Κ.Α.Π.

Μεταξὺ τῶν πολλῶν καὶ διαφόρων πιστοποιητικῶν καὶ ύπευθύνων δηλώσεων, τὰς δόποις τὸ N.A.T. ἀπαιτεῖ διὰ τὴν παρ' αὐτῷ ἀσφάλισιν τοῦ πληρώματος ἐνὸς ύπὸ ξένην σημαίαν ἐλληνοκτήτου πλοίου, εἶναι καὶ τὸ ἔξης:

'Απὸ τῆς Ιησού Ιουλίου 1974 διὰ πλοία ἀνω τὸν 1.500 κ.ο.χ., δέον νὰ ύποβληθῇ εἰς τὸ N.A.T. πιστοποιητικὸν τοῦ παρακολουθοῦντος τὸ πλοίον Νηογνώμονος ἢ ύπευθυνος δῆλωσις τοῦ πλοιοκτήτου (N.D. 105 τοῦ 1969) δι' οὐθὲ δεβαιούται ὅτι τὸ πλοίον διαθέτει κλειστὸν κύκλωμα τηλεοράσεως διὰ κασσετῶν, ρα-

διόφωνον, ραδιοπικάπ καὶ μαγνητόφωνον.

(Ἐφ' ὅσον δὲν πληροῦνται τὰ ἀνωτέρω, αἰτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων δὲν θὰ γίνωνται δεκταί.)

Καὶ διὰ μὲν τὰ πλοῖα, τὰ ἥδη τὴν ἀνάνεωσιν τῆς συμβάσεως μὲν τὸ N.A.T. αἰτοῦντα, ὃ περὶ ύπευθύνου δεβαιώσεως δρος, δυνατὸν νὰ ἔχῃ τὴν θέσιν του. Ο πλοιοκτήτης θὰ φροντίσῃ ἐν τῷ μεταξύ, νὰ ἐφοδιάσῃ τὸ σκάφος του μὲ τὰ ἀπαιτούμενα μέσα ψυχαγωγίας τοῦ πληρώματος.

'Ερωτάται, σύμως: Διὰ τὰ νεοαγοραζόμενα πλοῖα, τὸ πρῶτον μέλλοντα νὰ συμβλη-

θούν μὲ τὸ N.A.T., πῶς δύνανται οἱ πλοιοκτῆται τῶν νὰ προσούνται εἰς τὴν ύπευθυνον δῆλωσιν τοῦ N.D. 105 τοῦ 1969, ἀφοῦ δὲν ἔχουν παραδέσει εἰσέτι τὸ σκάφος, δὲν τὰ ἔχουν ἐπανδράσει καὶ δὲν γνωρίζουν, κατ' ἀκολουθίαν, ἐὰν τὸ κάθε νεοαποκτώμενον πλοίον ἔχει κλειστὸν κύκλωμα τηλεοράσεως κ.λπ.;

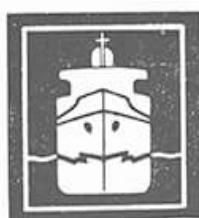
Εἰς ψευδὴ δῆλωσιν θὰ ἔξετίθετο ὁ πλοιοκτῆτης, μὲ δῆλας τὰς ποινικὰς συνεπείας, ἀν ύπεραφρε τὴν αἰτουμένην δῆλωσιν.

Τὸ N.A.T. θὰ ἡδύνατο νὰ ἀξιώσῃ τὴν δῆλωσιν τοῦ πλοιοκτήτου, ὅτι ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας θὰ ἔσπευδεν σύτος νὰ ἐφοδιάσῃ τὸ συμβεβλημένον πλοίον του μὲ τὰ αἰτούμενα μέσα ψυχαγωγίας. Θὰ εἴχε, κατ' ἀκολουθίαν, συνέπειαν ὁ προβαλλόμενος, ἀπὸ τὸ N.A.T. ὄρος καὶ θὰ διηκόλυνε, πρόγυματι, τὴν ἐκτέλεσί του.

Πρὸς τοὺς ἀρμόδιους ἀπευθύνεται ἡ παρατήρησις αὐτῆς.

## Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ

'Υπῆρξε λίαν ἐνθαρρυντικὴ ἡ ὑποδοχὴ τοῦ σχεδίου περὶ τῆς νέας Ναυτικῆς Ακαδημίας. 'Η ιδέα τῆς δημιουργίας ἐνὸς ἐπιβλητικοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ κέντρου εἰς πλησιόχωρον τῆς πρωτευόσθης χώρου, θεωρεῖται ὡς ἡ μόνη ριζικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος ἀναπτύξεως τῶν ναυτικῶν σχολῶν μας. 'Αντὶ τοῦ κατακερματισμοῦ τῶν δυνάμεων, ητις ὀδηγεῖ μοιραίως εἰς ὑποδιδασκόλη τῆς ἀποδόσεως, ἡ ἕρεμης μιᾶς νέας μεγάλης σχολῆς καὶ τῶν τριῶν δασικῶν κλάδων τοῦ πλοίου, θὰ δώσῃ τὴν θετικωτέραν ἀπάντησιν εἰς τὰς δικαίας ἀξιώσεις τῆς Ναυτιλίας. Διότι παρουσιάζει ἀναμφισβήτητα πλεονεκτήματα, τὴν ἀπουσίαν τῶν ὅποιων οὐχὶ ἀπαξ ἔχει αἰσθανθῆ ὁδυνηρῶς τὸ οἰκοδόμημα τῆς δημοσίας ναυτικῆς παιδείας. Τὰ ἀπαριθμούμενεν ἐνδεικτι-



GYRO COMPASS



GREEK RADIO ELECTRONIC COMPANY  
MONROVIA (BRANCH OFFICE)

MARINE BUILDING AKTI MIAOULI & SKOUZE 1 PIRAEUS  
TEL. 45.23.612-4 A.O.H. 400084 TELEX. 212606 SHPG. GR.

SERVICE • MAINTENANCE • INSTALLATION



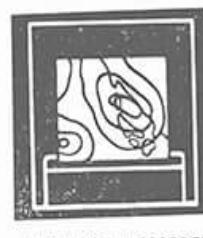
SATELLITE NAVIGATION



OMEGA - LORAN



RADAR

ECHO SOUNDER  
FISH FINDER

FACSIMILE - RECORDER

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

EXCLUSIVE AGENT FOR SALES AND  
SERVICE IN GREECE AND MIDDLE EAST OF  
**IRME**  
INDUSTRIE RADIOMECCANICHE ELETTRICHE

κώς, μή υπεισερχόμενοι είς λεπτομερείας: 'Η δυνατότης προσελκύσεως νέων έτης άστειρευτού παρά την πρωτεύουσαν μεγάλης περιοχής. 'Η έξαφάλισις διδακτικού προσωπικού ύψηλης στάθμης. 'Ενιαία κατεύθυνσις, διοικητική και έκπαιδευτική. Συγκέντρωσις πλουσίου τεχνικού έξοπλισμού. 'Ολιγάρτερα γενικά ξεσπά και όλιγαρτερον προσωπικόν.

Εύχαριστοι, έξ αλλού, είναι οι πληροφορίαι περί τού οικονομικού θέματος τὸ ὄποιον ἀποτελεῖ και τὴν βάσιν τῆς προσπαθείας. Τὰ χρήματα ταχέων και ἀνέτως θὰ ἔξερεθούν. 'Ο ἐφοπλισμός έχει ἀνάγκην τοῦ ἔργου και θὰ πλειοδότησῃ εἰς τὴν χρηματοδότησίν του, ἐνῷ είναι θέντον ὅτι και τὸ Κράτος δὲν θὰ μείνη ἀμέτοχον, θὰ ὑπάρξουν, ἀλλώστε, ικανά χρονικά περιθώρια μέχρι τῆς ὀλοκληρώσεως τοῦ ἔργου. 'Η ἔξερεσις τοῦ καταλλήλου χώρου και ἡ κατάρτισις τῶν σχεδίων θὰ ἀπαιτήσουν ἀρκετὸν χρόνον πρὶν τὴν ὁθονή λίθος. 'Η 'Ενωσις Ἐφοπλιστῶν, διαθέτει ὅλας τὰς δυνάμεις διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν. Αὐτὴ ἡς δώσῃ και τὸν ρυθμὸν τῆς προσόδου και τὴν μορφὴν τῆς Ναυτικῆς 'Α-καδημίας.

### ΕΥΜΕΝΕΣΤΑΤΗ ΑΠΗΧΗΣΙΣ

'Εδημοσιεύσαμεν, εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος, τὴν ἐπιστολὴν τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κ. Σκιαδοπούλου, ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ὑπηρεσίας τῶν μαθητῶν μηχανικῶν.

Εύμενεστάτη ὑπῆρξεν ἡ ἀπήχησις ἐκ τῆς εὐθαρσοῦς και δικαίας λύσεως. 'Ητο σφάλμα, βεβαίως, ἡ κατάργησις τῆς ἐργοστασικῆς ὑπηρεσίας διὰ τοὺς μαθητάς τῶν ιδιωτικῶν μηχανικῶν σχολῶν και ἐνείκε τὸν κίνδυνον ἀποβλέπτων τονεπειῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Δι' αὐτὸν ἡ ηναγκάσθημεν νὰ τὸ τονίσωμεν ιδιαιτέρως και νὰ ἐπικαλεσθῶμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ. 'Ομολογούμεν, ὅτι δὲν ἀνεμένουμεν τὸν ταχεῖτον τὸν ρύθμισιν. 'Η ἐπανεκτίμησις και κατανόησις τοῦ προβλήματος, ἡ ἀναγνώρισις τῆς ὄρθοτητος τῶν ὑποδείξεων και ἡ ἀμεσος λήψις τῶν μέτρων ἐπανορθώσεως, δὲν τακτοτοιεῖ, ἀπλῶς, τὸ δημιουργηθὲν ζήτημα, ἀλλὰ ἀποδεικνύει τὰς ἀρετὰς τῆς ὄρθης κρίσεων και τὸν θάρρους τῆς γνώμης, αἱ όποιαι συνιστοῦν τὰς βάσεις τῆς δικαιοσύνης.

Εύχαριστούμεν, λοιπόν, τὸν κ. 'Υπουργόν, διὰ τὴν σωτηρίαν παρέμβασιν. Εύχαριστούμεν, ἐπίσης, θερμῶς, διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς καλῆς πίστεως, ἥτις καθοδηγεῖ τὴν σκέψιν και τὴν γραφίδα μας εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

### ΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ

'Ἐγένετο λόγος, ἀνωτέρω, περὶ τῶν δυσμενῶν ἐκπαιδευτικῶν συνεπειῶν ἐκ τῆς κατανομῆς τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν. Καθὼς οἱ καθηγηταὶ και διδάσκαλοι τῆς ναυτικῆς Παιδείας οὔτε ὠρισμένη προέλευσιν ἔχουν οὔτε εἰς ειδικὰς σχολάς ἡ σεμινάρια πρετοιμάζονται διὰ τὸ ἔργον των, τὸ πρόβλημα τῶν ἐκπαιδευτικῶν ἐπιτελείων εὐρίσκει τὴν μόνη λύσιν, διὰ τῆς ἐπιλογῆς τῶν καταλληλοτέρων, εἰς τοὺς ὄποιους αἱ γνώσεις, η πείρα και ἡ ικανότης ἐδημιούρησαν ἐν ὅνμα εἰς τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας. 'Εφ' ὅσον τὰ περιθώρια τῆς ἐπιλογῆς αὐτῆς στενεύουν, ἐπὶ τοσοῦτον ἡ διοίκησις χωρεῖ εἰς λύσεις ἀνάγκης, τῶν ὅποιων τὸ ἀποτέλεσμα δὲν προδίδεται μὲν ἀμέσως, ἀλλὰ ἐκδηλούται μακροχρονίως, κατὰ τρόπον ἀποκαρδιωτικόν.

Δὲν ἀποτελοῦν ἀπλῆν θεωρίαν τὰ ἀνωτέρω. 'Ο οἰσοδήποτε, τελῶν εἰς ἐπαφὴν πρὸς τὴν ἐκπαιδευτικῶν ναυτικῶν στελεχῶν, εὐχερῶς διαπιστώνει τὴν ἀλήθειαν: Εἶναι ἡ γενικὴ διαφορά, εἰς τὸν μηχανικὸν τομέα, μεταξὺ τῆς ιδιωτικῆς και τῆς δημοσίας ναυτικῆς παιδείας. Εἰς τὸν τομέα τῶν πλοιάρχων, η διαφορά τῶν στελεχῶν «τῆς πλώρης», ἀπὸ τῶν ἀποφοίτων τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. 'Ακόμη η διαφορά τῶν κεντρικῶν ἀπὸ τῶν ἐπαρχιακῶν σχολῶν. 'Ισως, τέλος, και ἡ διαφορά ὡς ἐτὶ τῆς διαφορού μορφῆς των.

Αἱ τοιαυταὶ διαπιστώσεις ἔχουν γίνει κατ' ἐπανάληψιν, μολονότι, ὡς συνήθως, ἐλλείπουν τὰ στατιστικὰ δεδομένα τῆς θεμελιώσεως των. Τὸ εἰς τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., ἐνώπιον τοῦ ἀνώτατου διπλῶματος, ἔχισούμενον δυναμικόν, θὰ ἡδύνατο, ἐπὶ τὸν προκειμένον, νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν στατιστικὴν ἀνάλυσιν, τὰ πολυτιμότερα τῶν στοιχείων.

### ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ

'Ανεγγόνωσαμεν εἰς ἄρθρον τῆς τοπικῆς χιακῆς ἐφημερίδος «Η Πρόδοση», τὰς ἀνα-

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

μνήσεις και τὰς κρίσεις τοῦ δικηγόρου κ. Ν. Χαλκιά, περὶ τῶν βάσεων τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τὴν Χίον και τὰς Οἰνούσαις. Καὶ ἀνεμνήθημεν, πράγματι, ἡμερῶν ὥραιών, καθ' ἥν ἐποχὴν ἐτίθεντο τὰ θεμέλια τῆς συγχρόνου ναυτικῆς Παιδείας τῆς χώρας μας. 'Ησαν οἱ χρόνοι, καθ' οὓς, εἰς μίαν, ἀπὸ τὰς σπανίας ἐκείνας ἔξαρσεις δραστηριότητος, ἀμίλλης και πνεύματος συνεργασίας, ἀνηγέρθη, λίθον πρὸς λίθον, τὸ οικοδόμημα τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν, δι' ὃν ἡ Ἐλλάς ἡδυνήθη νὰ ὑπερπηδήσῃ τὸ φράγμα τῆς ἀδρανείας εἰς τὸν ναυτεκπαιδευτικὸν τομέα, διὰ νὰ καυχᾶται, σημερον, διτι κατέχει ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἀξίαν τῶν παραδόσεων και τῆς Ναυτιλίας της.

Καὶ μεταξὺ ὅλων ὄφείλομεν νὰ ἔξαρωμεν τὸ πνεύμα τῆς συνεργασίας, τὸ ὄποιον είχε πρυτανεύει. Κράτος, ἐφοπλισμός και ναυτικοί, είχον αἰσθανθῆ ὅτι ἐν μέγα ἔργον ἐπιτελεῖται και ἔπραξαν τὸ πάν, διὰ νὰ ἐκπηδήσουν, ἐπὶ πρὸς ἔν, τὰ λαμπρὰ ναυτεκπαιδευτικά μας ιδύματα και μεταξὺ μεταξύ, οἱ δύο περιλαμπροί δημόσιαι σχολαῖ τῶν πλοιάρχων τῶν Οἰνουσῶν και τῶν μηχανικῶν τῆς Χίου.

'Εχρεισθό, ἀλήθως, ὁ συντονισμὸς πολλῶν, ἐπὶ μέρους, προσπαθειῶν, η δὲ πρὸς τούτῳ κρατικὴ πρωτοβουλία και κατανόησις ἔπαιξαν, ἀναμφισθήτητως, τερράστιον ρόλον. 'Ισως δὲν τὸ συντονίζει, ὅσον πρέπει, ὁ φίλος ἀρθρογράφος. 'Αλλὰ, ἀπὸ τῆς ἀποτάσσεως τοῦ, ἐν τῷ μεταξύ, διαδραμόντος χρόνου, βλέπει τις, πολὺ καθαρότερα, πόσων και ποίων ἀρμοδίων ὑπηρεσιακῶν παραγόντων ἔχεισθη ἡ δραστηριότης, ἡ ἀγάπη πρὸς τὸ ἔργον και ἡ ἀποφασιστικὴ ἐπέμβασις, διὰ νὰ ἐπιλυθοῦν τὰ προβλήματα και νὰ ἀρθούν αἱ παντοειδεῖς δυσχέρειαι. Τοὺς ὄφειλει πολλὰ ἡ ναυτικὴ μας ἐκπαιδευσις και ἡ ἀνάμνησις τῶν ἀπαρχών της είναι, ὄπωδεστο, ἀτέλης ἡ λανθασμένη, ἄνευ τῆς εἰκόνος των.

### Η ΣΧΟΛΗ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

"Ετοιμα τὰ κτίσματα τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς Κεφαλληνίας. "Ανετα και ἀρίστης κατασκευής. "Ηναλώθησαν τὰ δώδεκα ἐκατομύρια δραχμῶν τοῦ κληροδοτήματος τοῦ ἀειμνήστος Γερασίμου Βεργωτῆ. 'Ο κ. Τάσος Ποταμιάνος, ὁ εἰσηγητής τῆς ιδέας τῆς σχολῆς, ἐπώπευε τοῦ ἔργου. 'Απομένει, τώρα, ὁ ἔξοπλισμὸς τῆς σχολῆς εἰς ὄργανα, ἐργαλεῖα και μέσα ἐνδιαίτησεως τῶν μαθητῶν. Διαπάνταν ἔξ εκατομμυρίων δραχμῶν προβλέπεται. Καὶ αὐτὴν, καθ' ἡ πληροφορούμεθα, θὰ ἀναλάβουν οἱ ἀνεψιοί τοῦ Γερ. Βεργωτῆ. 'Η σχολή, πάντως, δὲν θὰ είναι ἑτοίμη διὰ τὸ νέον σχολικὸν ἔτος. Διὰ τὸ ἐπόμενον, τὸ 1975, θὰ παραδοθῇ εἰς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, ἑτοίμη, πλέον, νὰ δεχθῇ τοὺς μαθητάς. Καὶ δεδομένου ὅτι θὰ είναι ἡ μόνη, διὰ τὴν Δυτικὴν Ἐλλάδα, ναυτικὴ σχολή, προβλέπεται ὅτι θὰ προσελκύσῃ τοὺς περισσότερους μαθητάς διὰ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτίλου. 'Η σύστασίς της ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην.

### ΑΛΛΟΥ ΤΑ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Eἰς τὴν Νορβηγίαν, ἡ ἔξερεσις ἀξιωματικῶν διὰ τὴν στελέχωσιν τοῦ ἐθνικοῦ στόλου ἔχει καταστῆ ὡστοστικῶς ἀδύνατος. Συμφώνως πρὸς τὰς δηλώσεις τοῦ ἐν "Οσλο διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς 'Εργασίας, ἡ κατάστασις, ὅσον και ἄνη το σοβαρά κατὰ τὸ παρελθόν, οὐδέποτε εἰκόνα φόστε εἰς τοσοῦτον κρίσιμον σημεῖον. 'Ως κυρία αἵτια θεωρεῖται ἡ γενικωτέρα στενότης τῆς ἐργατικῆς προσφορᾶς εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν και ἡ συνεπείᾳ ταύτης πληρωμὴ συνεχῶς ὑψηλοτέρων μισθῶν εἰς τὰς χερσαίας ἀπασχολήσεις.

Πρὸς τὸ παρόν, ἡ ἀντίδρασις πρὸς ἀν-

## CHIOS SUPPLIERS (PTY.) LTD. CAPE TOWN

W H O L E S A L E   S H I P C H A N D L E R S  
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

B O N D E D   W A R E H O U S E  
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ  
P R O V I S I O N S — C A B I N — D E C K — E N G I N E  
S E R V I C E   A R O U N D   T H E   C L O C K   I N C L U D I N G   P U B L I C   H O L I D A Y S

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ  
ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΕΟΡΤΑΣ

Γενικὸς Διευθυντής: Παντελής Ρούχος  
Διευθυντής: 'Αναστάσιος Σταῆς  
'Αντιπρόσωποι: Νίκη Ρούχου, Σ. Λεμῆς

ADDRESS :

INDUSTRY STREET,  
P.O.Box 285 PAARDEN EILAND  
CABLES : PANTELIS  
TELEX : 57 - 0268

U.K. AGENT: ARTHUR NICHOLSON LTD, 206/210 BISHOPSGATE  
LONDON EC2M. PHONES : (01) 2831897, (01) 6233215

PHONES :

518061, 514846, 523475  
NIGHT SERVICE:  
447024, 495045, 523475

τιμετώπωσιν τοῦ ἀδιεξόδου, ἔξεδηλώθη διὰ τῆς ἀναλήψεως, ὑπὸ τῆς ἀμροδίας 'Υπηρεσίας, μιᾶς ἐντατικῆς ἐκστρατείας εἰς τὴν ἐπαρχίαν, ἀποστοπούσης νὰ πείσῃ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, οἱ ὅποιοι ἔχουν ἀποσυρθῆ τῆς θαλάσσης, ὥπως ἐπανέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἔστω καὶ προσωρινῶς. "Ἄλλη λύσις, φυσικά, εἶναι ἡ προσστήρη πρὸς τοὺς ἔνοις. 'Ἄλλος καὶ ἔδην ὀντιμετωπίζεται, ἐπ' ἔσχατων, μειωμένην προσφορά, ίδιᾳ Ἰσπανῶν ναυτικῶν, λόγῳ τοῦ γνωστοῦ καὶ εὐρύτατα σχολιασθέντος νέου κανονισμοῦ, ὅστις ἀπαιτεῖ αὐτηρὰν γλωσσικὴν ἔξετασιν εἰς τοὺς νεοεστρεφομένους ἀλλοδαπούς.

Ἄντα εἰς τὴν ναυτικωτάτην Νορβηγίαν. "Ἄς μὴ παραπονούμεθα, λοιπόν, ἡμεῖς, διὰ τὰς δυσκολίας ἐπανδρώσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Χωρὶς νὰ παραγνωρίζωμεν τὴν διαφορὰν τῶν γενικωτέρων συνθηκῶν, πρέπει νὰ εἴμεθα ἱκανοποιημένοι, διότι ἡ μακράτων ναυτική μας παράδοσις ὑφίσταται ἔντονος, ἀκόμη, εἰς τὸν τόπον.

### Ο... ΜΥΘΟΣ

'Ἄλλα ἔφ' ὅσον ὁ λόγος περὶ νορβηγικῆς Ναυτιλίας, δὲν κρίνομεν ἀσκοπὸν νὰ σημειώσωμεν τὴν παρουσιούμενην, τελευταίως, εἰς τὸν χώραν αὐτήν, παράδοξον ἀντέτοιν μεταξὺ κυβερνητικῶν τινῶν ἀντιλήψεων καὶ τῆς θέσεως τοῦ ἐφοπλισμοῦ ὡς πρὸς τὴν παραγωγικὴν σημασίαν τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Παρ' ὅλον ὅτι πιστεύεται γενικῶς, ὅτι εἰς τὴν Νορβηγίαν οὐδεὶς θέτει ἐάμφιδόλω τὸν ρόλον τῆς Ναυτιλίας, ἐν τούτοις ὑπῆρχαν ὑπέθυνοι ἀνθρώποι, οἱ ὅποιοι ἀμφιστριῶν τὸν ρόλον αὐτὸν καὶ δὴ εἰς μίαν ἐποχὴν καθ' ἥν, εἰς ὅλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου, βιομηχανοποιημένα, ὑπανταπύκτους καὶ σοσιαλιστικάς, τονίζεται παντοιοτόπως ἡ σημασία τῶν ισχυρῶν ἐμπορικῶν στόλων.

Πράγματι, κυβερνητικοί, οἰκονομικοί καὶ δημοσιογραφικοί παράγοντες, ὄμιλοῦντες περὶ «ναυτιλιακοῦ μύθου», ισχυρίζονται ὅτι ἔχει ὑπερβαλλόντως ἔξαρθρη ἡ ιδιάζουσα συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ διερωτώνται περὶ τοῦ ἐνδεδειγμένου τῶν τεραστίων ναυτιλιακῶν ἐπενδύσεων τοῦ παρελθόντος καὶ ιδίᾳ τοῦ παρόντος καὶ τοῦ μέλλοντος. Ἡ ἀπασχόλησις μόνον 35.000 ἀνθρώπων, τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν ἀγορῶν

τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν χώραν, ἡ ἰσότης περίπου τῆς ἀποδόσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ τοῦ βιομηχανικοῦ κεφαλαίου καὶ ἀκόμη ἡ ἀμφισθήτησις τῆς συμβολῆς τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλάγματος εἰς τὴν ἔξαφάλισιν τοῦ ἴσοζυγίου τῶν πληρωμῶν, ὅδηγον εἰς τὴν σκέψιν περὶ τοῦ συμφέροντος τῆς στροφῆς τμῆματος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπενδύσεων πρὸς ἄλλους τομεῖς καὶ δὴ πρὸς πετραιοπαραγωγικά δραστηριότητας.

'Ἄλλος οὐτὴ εἶναι μόνον ἡ μία πλευρά. Καὶ ὅπωδή ποτε, οὐχὶ ἡ ὄρθοτέρα. Διὸ τοῦτο, δικαίως ὁ ἐφοπλισμὸς ἀντέταχθη κατὰ τῆς παραδοξολογίας. Διαπιστώνει, πρῶτον, τὴν ὀδυναμίαν καὶ τὴν ἀστικήν τῆς ἀνωτέρω ἐπιχειρηματολογίας, ἡ ὅποια, παρὰ τοὺς ὃν ἄνω ισχυρισμούς, δεχεται ὅτι ἡ ἔξαφάνισις τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας θὰ ἐσήμανε ἀληθῆ καταστροφὴν διὰ τὴν χώραν. Καὶ παρατάσσει, ἐν συνεχείᾳ, τὰ θετικὰ στοιχεῖα τῆς ναυτιλιακῆς συμβολῆς: "Οτι τὰ κεφάλαια τῆς Ναυτιλίας, προερχόμενα ἐκ τοῦ ἔξωτερού, δὲν θὰ είχον τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς νορβηγικῆς οἰκονομίας δι' ἄλλας δραστηριότητας. "Οτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας δὲν ἔγενετο εἰς βάρος τῆς ἀναπτύξεως ἐπέρωτας βιομηχανικῶν πηγῶν. "Οτι πολὺ ἐύκολωτερον ἡ Ναυτιλία ἔξασφαλίζει εἰς τὴν χώραν τὸ ἀναγκαῖον συναλλαγμα διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν εἰσαγωγῶν της. Καὶ τέλος, ὅτι ἡ Ναυτιλία, διατηροῦσσα τεράστια κεφάλαια, ὑπὸ μορφῶν πλοίων, διαδραμτίζει ρόλον ἔξαιρετικῶς χρήσιμον, εἰς ὅλοκληρον τὴν ἔθνηκήν κοινότητα. Προτιμέται ἡ ἐπένδυσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν ἐκ τοῦ πετρελαίου περισσευμάτων, παρὰ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην βιομηχανίαν.

Θὰ ἡδύνατο κανεὶς νὰ προσθέσῃ καὶ ἄλλα ἐπιχειρήματα. Κάτι γνωρίζομεν καὶ ἡμεῖς ἀπὸ παρομοίας προσπαθείας τοῦ παρελθόντος, πρὸς ἀπομυθοποίησιν τῆς ναυτιλιακῆς ισχύος, σημασίας καὶ συμβολῆς. Εὔτυχῶς, τοῦ παρελθόντος.

Μᾶς γράφουν, λοιπόν, διὰ νὰ τονίσουν πόσην σημασίαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ζωὴν τοῦ τόπου ἡρίσαν νὰ ἀποκτοῦν τὰ «Ποσειδώνια», πόσην καρποφόρον συνεργασίαν ἐπέφεραν εἰς τὸν τομέα τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν μας σχέσεων καὶ πόσα ἀκόμη ἀγαθά ἔκ της τοιαύτης προβολῆς καὶ ἐπαφῆς δύνανται νὰ προκύψουν διὰ τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τῶν δυνατοτήτων τῆς ἐκθέσεως.

Ἐν τῷ πλαστικῷ τῶν σκέψεων αὐτῶν προτείνονται διαφοροὶ ὑποδείξεις, μεταξὺ τῶν ὁποίων αἱ κυριωτέραι εἰναι ἡ ἐπὶ ἐπισημοτέρας βάσεως ὄργανωσις τῆς ἐκδηλώσεως, ἡ πράττασσις τοῦ χρόνου τῆς διαρκείας των, ἡ ἐπιστία ἐπαναληψίς των, ὁ συνδυασμός των πρὸς τὴν ναυτικὴν ἔδδομάδαν καὶ ἡ μεταφορὰ τῆς ἔδρας των εἰς τὸν Πειραιά.

Ταῦς θέτομεν ὑπὸ σφιν τῶν ἐνδιαφερομένων. 'Ημεῖς δὲν θεωροῦμεν ἀσκοπὸν τὴν παράτασιν τοῦ χρόνου τῆς ἀνέβεσσως εἰς τρόπον ὡστε νὰ ἐπιτραπῇ ἀνεσίς τις εἰς τὰς γνωριμίας, τὰς ἐπιφάσεις καὶ τὰς συνεργασίες. 'Ασθμαίνουστε σήμερον ἐμφανίζεται ἡ δῆλη κατάστασις καὶ ἡ ἐντὸς ὀλίγων ἡμέρων συμπίεσις τόσων γεγονότων καὶ ἐκδηλώσεων, ἔχασαντες τὰ περιθώρια πολλῶν ἄλλων εύκαιριών. 'Αντιθέτως, ἡ κατ' ἔτος ἐπανάληψη, νομίζομεν, ὅτι δὲν συνιστάται. Χρειάζεται πολὺς χρόνος διὰ μίαν καλὴν καὶ ἀρτίαν ὄργανωσιν, ἐνῷ ἡ διετία δὲν είναι χρονική ἀπόστασις μακρά ἡ ἀσύμφορος. "Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν πρὸς Πειραιά μετακίνησιν, θὰ εἴχομεν πάντα λόγον νὰ συνηγορήσωμεν ὑπὲρ τῆς προτάσεως, δεδομένης τῆς ἔξελίζεως τοῦ πρώτου λιμένος μας εἰς παγκοσμίου ἀκτινοβολίας ναυτιλιακού κέντρου. 'Υπὸ τὸν ὄρον, φυσικά, ὅτι θὰ προσεφέρετο ἡ κατάλληλος στέγη. 'Υπόρχει, ὅμως, ἡ δύναται νὰ ὑπάρξῃ συντόμως, ὁ ἀνάλογος χώρος, αἱ ἀναγκαῖαι ἐγκαταστάσεις καὶ ἡ λοιπὴ ὑποδομή; Τὸ Ζάππειον μέγαρον προσεφέρθη ἐπιτυχῶς μέχρι σήμερον. Ποιος, ὅμως, ὁ ἀντίστοιχος τόπος εἰς τὸν Πειραιά, δὲν μᾶς λέγουν οἱ ἐπιστολογράφοι μας. Εύκταίον, πάντως, είναι νὰ ἀκουσθοῦν καὶ πολλαὶ ἄλλαι γνῶμαι, ἵνα ἐκ τῆς συζητήσεως προκύψῃ ἡ ὄρθοτέρα.

### ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ

'Ἡ ἐπὶ σειρὰν ἥδη ἐτῶν ὄργανωσις τῶν «Ποσειδώνιων» καὶ ἡ ἀπὸ περιόδου εἰς περίοδον ἐπιτυχεστέρα λειτουργία των, ὅδηγον πολλοὺς ἐκ τῶν ζώντων τὰ σχετικὰ ἔμβατα, εἰς σκέψεις καὶ παρατηρήσεις διὰ τὴν ἀπὸ διαφόρων ἀπόψεων θελτίωσιν τοῦ θεσμοῦ.

### ΑΣ ΛΑΒΟΥΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΤΩΝ

Προσλαμβάνει ἔκτασιν ἡ ζήτησις ἐγκαταστάσεως κλειστοῦ κυκλώματος τηλεοράσεως εἰς τὰ πλοῖα. 'Η διὰ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐπιβολὴ τῆς σχετικῆς ὑπο-



# 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

8, IAK. DRAGATSI STREET, PIRAEUS (37), GREECE

χρεώσεως διὰ τὰ ἑλληνόκτητα συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ., θὰ ἐνισχύσῃ τὴν προσπάθειαν ὅπως οἱ ναυτίλοι μας ταξιδεύουντες ἀποκτήσουν μέσα τινὰ ψυχαγωγίας ἀποραίτητα. Σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ ὑποχρέωσις τῆς τηλεοράσεως θὰ φθάσῃ, πιστεύομεν, καὶ μέχρι τῶν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πλοιῶν.

"Εχομεν, ὅμως, τώρα, ποὺ εἶναι ἀκόμη ἐνωρίς, μίαν παρατήρησιν, οὐσιώδη καθ' ἡμᾶς, νὰ διατυπώσωμεν.

Τὸ ποιόν τῶν κασσετῶν ποὺ θὰ ἀποτέλλωνται εἰς τὰ πλοῖα, ποίος θὰ τὸ ἑλέγχη καὶ θὰ τὸ πληρώνῃ; Καθ' ἡμᾶς, ἀπὸ τοῦδε πρέπει τὸ ὑπουργεῖον νὰ ὄρισται μίαν ἐπιτροπὴν ἔξι ἀφοτιστικῶν, ναυτικῶν καὶ λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες θὰ ὑποδεικνύουν καὶ θὰ ἔγκρινουν τὰς πρὸς ψυχαγωγίας τῶν πληρωμάτων ἀποτελλομένας κασσέτας. Ἐπιμένομεν: Πρὸς ψυχαγωγίαν. Προσοχῆ, ἀκόμη, ιδιαίτερα, δέον νὰ καταβληθῇ εἰς τὴν ἐπίλογην τῶν μορφωτικῶν κασσετῶν, αἵτινες θὰ κυκλοφοροῦν μεταξὺ τῶν πλοίων μας, ἵνα καὶ αὐταὶ εἶναι αἱ κατάλληλοι - εὐηλπτοι - τὴν σκοπιμότητα τῆς ἐπιμορφώσεως καὶ μόνον ἔχουτερούσαι.

"Ἄς λάθουν, ἀπὸ τοῦδε, τὰ μέτρα τῶν οἱ ἀρμόδιοι.

### N.A.T. KAI ΔΗΜΟΣΙΟΝ

Κατὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ σχεδίου Νομοθετικοῦ Διατάγματος περὶ Ν.Α.Τ., ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἰδρύματος, ἐνεκρίθη ὡς ἔχει τὸ ἄρθρον 19, διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται ἡ προσαύξησις τῆς ὑπηρεσίας πολεμικῆς περιόδου 1941 - 44. Ὡς εἶναι γνωστόν, τὸ αἴτημα διὰ τὴν προσαύξησιν ταύτην εἶναι παλαιόν, κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, μάλιστα, εἰχε ψηφισθῆ σχετικὸς νόμος, ὁ ὅποιος, ὅμως, ἐν συνεχείᾳ, κατηργήθη. Τὸ αἴτημα ἐπανῆλθε μετὰ τὴν ἀπέλευθέρωσιν, ἀλλὰ τόσον τὸ ὑπουργεῖον Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, ὃσσον καὶ τὸ Ν.Α.Τ., ὑπετρίχιαν ὅτι ἡ σχετικὴ διαπάνω πρέπει νὰ βαρύνῃ τὸ Δημόσιον.

"Ηδη, καὶ πάλιν τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. διετύπωσε τὴν εὐχήν, ὅπως τὸ Κράτος ἀναλάβῃ τὴν ἐπιβάρυνσιν, ἥτις θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἀφαρμογῆς τοῦ προαναφερόντος ὄρθρου καὶ ἡ ὅποια ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀνέρχεται εἰς 40.000.000 δρ. ἐτησίως.

Νομίζομεν, ὅμως, ὅτι μὲ τὴν εὐχὴν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ., δὲν πρόκειται νὰ πεισθῇ τὸ Δημόσιον νὰ ἀνα-

λάβῃ τὴν προκύπτουσαν ἐπιβάρυνσιν. Πρέπει νὰ κινητοποιηθοῦν καὶ αἱ ἀφοτιστικαὶ καὶ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις, αἱ ὅποιαι νὰ τονίσουν εἰς τὸ Κράτος, ὅτι ἔναντι τῆς τεραστίας προσφορᾶς τῶν ναυτικῶν μας πρὸς τὴν χώραν, ἡ Πολιτεία ὄφειλε νὰ βοηθήσῃ τὸ ἀσφαλιστικὸν τῶν Ἰδρυμάτων. "Οχι δι' ἐπιχορηγήσεων, ὡς γίνεται μὲ πλείστα ἄλλα ταμεῖα, ἀλλὰ ἀπλῶς διὰ τῆς ἀποφυγῆς παρομίων ἐπιβαρύνσεων, ὡς καὶ διὰ τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῆς ὑπέρ τοῦ Δημοσίου φορολογίας.

### ΑΣΤΟΧΟΝ ΜΕΤΡΟΝ

Διαμαρτύρονται, εὐλόγως, οἱ πλοιοκτῆται τῶν «κόστερ» διὰ τὴν ἐπιβληθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου Δωδεκανήσου εἰσφορὰν μέχρις 20 δραχμῶν κατὰ τόννον ἐπὶ τῶν διακινουμένων ὑπὸ αὐτῶν φορτίων ἀπὸ καὶ πρὸς τὸ δωδεκανησιακὸν σύμπλεγμα. Διότι, ὡς ἀναφέρεται εἰς σχετικὸν τηλεγράφημα τῆς Ἐνώσεως τῶν πρὸς τὸ Νομάρχην Δωδεκανήσου, ἡ εἰσφορά αὐτῆς, διογκούσα τὸ κόστος μεταφορᾶς, θὰ ἐπιπέδη τελικῶς ἐπὶ τῶν «κόστερ», τὰ ὅποια εἶναι ηῆς βεβαρημένα μὲ υψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως λόγω τῶν ἀνατιμήσεων τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν ὑλικῶν καὶ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων καὶ τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν κ.λ.π. "Αμεσος συνέπεια τῶν ἀνωτέρω, προστίθεται, θὰ εἶναι ἡ διακοπὴ τῶν μεταφορῶν τῆς Δωδεκανήσου, αἱ ὅποιαι ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν, ἔχουπρετούνται ἀποτελεσματικώτατα καὶ μὲ εὐθηνὸν κόστος ὑπὸ τῶν «κόστερ».

"Ἐν ὅψει τοῦ κινδύνου αὐτοῦ ἡ ἀστόχως ἐπιβληθεῖσα εἰσφορά πρέπει νὰ ἀνακληθῇ ἀμέσως, ἐκ παραλλήλου δὲ νὰ διερευνηθῇ ἡ σκοπιμότης τοῦ ἡμέρου, δεδομένου ὅτι εἰς οὐδεμίαν ἄλλην περιοχὴν τῆς χώρας ἐθεσπίσθη παρομοία εἰσφορᾶ.

### ΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

"Η συνεχιζομένη ἐπεξεργασία τοῦ σχεδίου Νόμου περὶ Ν.Α.Τ. παρέχει, νομίζομεν, μίαν μοναδικὴν εύκαιριαν νὰ ἀντιμετωπίσῃ, ὄριστικῶς, καὶ τὸ γενικότερον πρόβλημα τοῦ προσωπικοῦ. Διότι εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἄνευ ἀρτίας στελεχώσεως

του, τὸ Ταμείον δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὸν προορισμὸν του, ἔστω καὶ ὡς ὑπάρχη ὑπόδειγματικὴ νομοθεσία περὶ αὐτοῦ.

"Η στελέχωσις, ὅμως, αὐτή, θὰ είναι ἀδύνατον νὰ ἐπιτευχθῇ, ἐάν δὲν θεσπισθοῦν διάφορα κίνητρα διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων ικανῶν ὑπαλλήλων καὶ διὰ τὴν περαιτέρω ὑποκίνησιν τοῦ ζήλου τῶν παλαιοτέρων, που πορτὰ τὸ γεγονός ὅτι μειονεκτοῦν, ἐν σχέσει μὲ τὸ προσωπικὸν ἐτέρων ἀσφαλιστικῶν ὄργανισμῶν, ἔξακολουθούν νὰ ἐργάζωνται μὲ εύσυνειδησίαν. Χαρακτηριστικῶς, ἀναφέρομεν, ὅτι οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Ν.Α.Τ., ἀποτελούντες, ἵσως, τὴν μοναδικὴν ἔξαρσεων μεταξὺ τῶν φορέων κοινωνικῆς πολιτικῆς, στερουνται ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως, ἔξερχομενοὶ δὲ τῆς ὑπηρεσίας, οὐδεμίας ἐτέρας παροχῆς, πλὴν τῆς συντάξεως, δικαιούνται, ἐνῷ εἶναι γνωστόν, ὅτι ὁ τελευταῖς ὁδοκαθαριστής λαμβάνει κάποιον ἐφ' ἄπαξ.

"Οφείλει, συνεπώς, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., νὰ ἐγκύψῃ, μὲ ἐνδιαφέρον, εἰς τὰ προδήματα τοῦ προσωπικοῦ καὶ νὰ δώσῃ τὰς ἐνδεικνυμένας λύσεις, ὡστε νὰ δημιουργηθοῦν, ἀπὸ τοῦδε, αἱ προϋποθέσεις οὐαλῆς λειτουργίας τοῦ Ἰδρύματος καὶ κατὰ τὸ μέλλον.

### ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

"Ἀπίστευτον καὶ ὅμως ἀληθινόν. Εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τύπον ἐδημοσιεύθη ἡ ἐπιστολὴ τὴν ὅποιαν ἡ Σουηδικὴ Ἐνώσις Ἐφοπλιστῶν τῶν Μηχανικῶν Ἐμπ. Ναυτικοῦ τῆς χώρας ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1974. Λέγει δὲ ἡ ἐπιστολὴ τὰ ἔξις ἀμίητα, ἐπὶ λέξει: «ἐπειδὴ ἀπὸ τοῦ Μαρτίου καὶ ἐντεύθεν συνήθησαν καὶ ἄλλαι συλλογικαὶ συμβάσεις μὲ ἀποδοχῆς ὑψηλοτέρους ἐπιπέδουν καὶ ἐπειδὴ ἡ «Ἐνώσις προϊθεν ἡδη εἰς αὐξήσεις τῆς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν γραφείων, κρίνει ὅτι ἡ κατάστασις αὐτῆς θὰ ἡδύναται νὰ καταστῇ πηγὴ ἀνεπιθυμήτων ἀνησυχιῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ δι' αὐτὸν προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ὅπως προτείνει εἰς τὸ Σωματεῖον τὴν ἀναθεώρησιν τῆς συμβάσεως τοῦ Μαρτίου ἐπὶ τὸ τέλει τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῆς μισθοδοσίας τῶν μηχανικῶν».

Δὲν γνωρίζομεν φυσικά ἐὰν καὶ ποίαν σκοπιμότητα καλύπτει ἐνδεχομένως ἡ ἐπιστολὴ. Ἄλλα καὶ μόνον τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἀφοπλισμὸς ἀνέλαβε μόνος του τὴν πρωτοβουλίαν τῆς αὐξήσεως, εἶναι χαρακτηριστικὸν τῶν ὄρων οἱ ὅποιοι διέπουν τὰς ἐργασιακὰς σχέσεις εἰς τὴν εὔτυχη ἐκείνην χώραν. Δὲν ἀπομένει εἰμὴ νὰ ἰδωμεν ἐπιστολὴν τοῦ Σωματείου λέγουσαν περίπου: «Ἐύχαριστούμεν θερμῶς διὰ τὴν πρότασιν ἀλλ' ἐν τῇ κατανοησὶ τῶν δυσχερειῶν τὰς ὅποιας ὡς ἐκ τῆς συνεχούς αὐξήσεως τῶν μισθῶν διέρχεται ἡ πλοιοκτηρία, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ἀρκεσθῶμεν εἰς τοὺς μισθῶν τοῦ Μαρτίου, μὴ ἐπιθυμούντες νὰ προσθέσωμεν περαιτέρω προβλήματα. Διαπελούμεν εύχεται πρὸς Κύριον κ.λπ.».

Παρ' ἡδην ἡ λαϊκὴ συναισθητικότης ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνταπόδοσιν τῶν εὐάρεστων λόγων, ἔχει ἀποτυπωθῆ εἰς τὴν γνωστὴν παροιμίαν «ὁ λόγος σου μὲ χόρτασε...». Πρακτικότερον, ἐν τούτοις, διὰ τοὺς Σουηδούς ναυτομηχανικούς θὰ ἦτο νὰ ἐχρησιμοποιούν τὴν ἀρχαίσαν ρῆσιν «πρὸς εὑ λέγοντας οὐδὲν ἀντειπεῖν ἔχω». Καὶ νὰ δεχθοῦν προθύμως τὴν αὐξήσην.

## ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS  
S. G. 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



## 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



# RHINE-SCHELDE-VEROLME

## Engineers and Shipbuilders

Rotterdam - The Netherlands

### REPAIRERS & DRY DOCK OWNERS

The RHINE-SCHELDE-VEROLME Group is a strong industrial combine, operating in the fields of General Engineering, Shipbuilding, Ship Repair, Tankcleaning and Electrical Engineering.

For shiprepairs and newbuilding contact one of the shipyards of the RHINE-SCHELDE-VEROLME Group.

Excellent facilities and good organisation guarantee the quickest possible turn-round of vessels submitted for repairs.

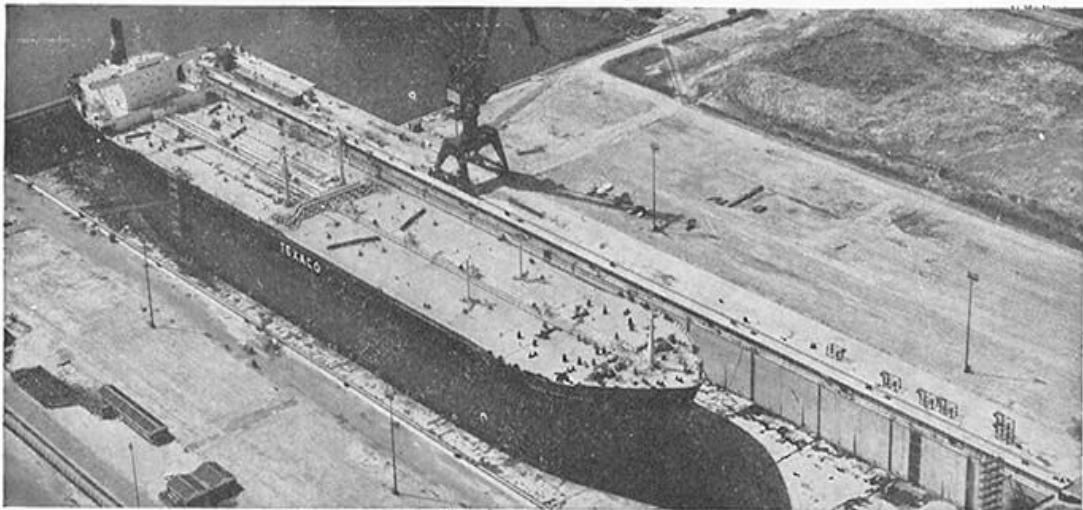
The Rotterdam Dockyard Co., Rotterdam	Tel. 010-879111
Royal-Schelde, Vlissingen	Tel. 01184-5555
Wilton-Fijenoord, Schiedam	Tel. 010-269200
Verolme Dock- and Shipbuilding Co. Ltd., Rotterdam	Tel. 010-162500
Netherlands Dock and Shipbuilding Co., Amsterdam	Tel. 020-213456
And subsidiaries.	

Building facilities for vessels up to any size.

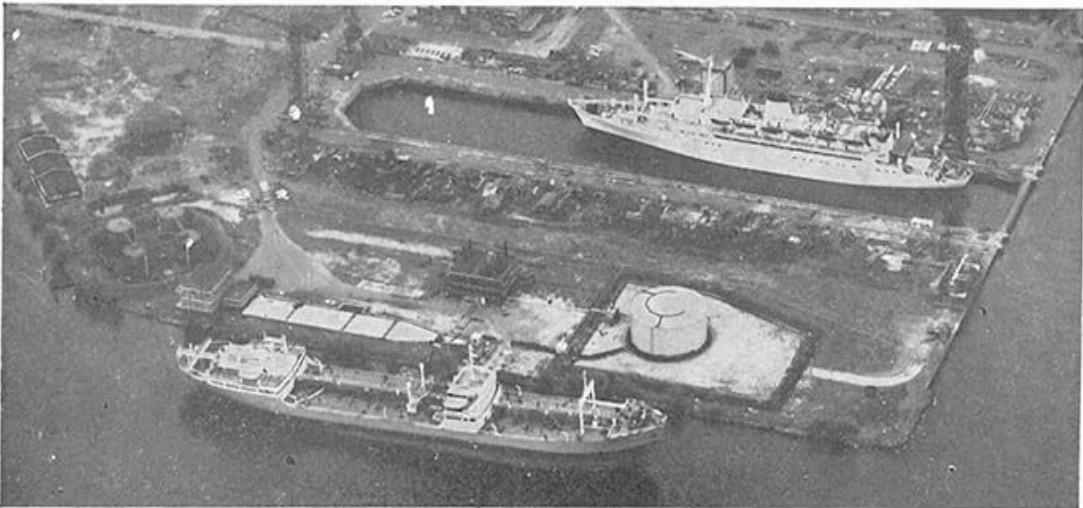
36 Repair dry docks: Capacity ranging from 1.500 to 500.000 dwt.

For carrying out voyage-repairs in the port of Rotterdam, including Botlek and Europort region: Wildock Service, Rotterdam, Tel. 010-161952

Night and day service, also during week-ends.



Verolme's graving repair drydock capable of accommodating ships up to 500.000 dwt.



View of N.D.S.M. repair dock and tankcleaning installation at Amsterdam.

Exclusive agents in Greece for the Group :

**Antoniadis - Atlas S.A.**

12, Akli Kondyli Street, Piraeus.

Tel. 4176.435, 4179.911/12, Telex 21-2601, 21-2602.

## Άλλως κινδυνεύει νὰ έκμηδενισθῇ

# ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΔΙΑ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΝ

'Η νεοπαγής έλληνική ναυπηγική βιομηχανίας κινδυνεύει νὰ έκμηδενισθῇ ἐὰν δὲν ξεσφαλισθούν εύνοϊκοὶ όροι χρηματοδοτήσεως της, ώστε νὰ άντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν. 'Η διαπίστωσις προέρχεται ἀπὸ τὸν πρόεδρον τῶν «Έλληνικῶν Ναυπηγείων», κ. Κών. Δρακόπουλον, ὃ διόπιος ἐπιστηματίνει σχετικῶς ὅτι εἰς ἄλλας χώρας, ὅπου η ναυπηγική βιομηχανία ἔχει μακράν παράδοσιν, αἱ οἰκεῖαι κυβερνήσεις χρηματοδοτοῦν ποικιλοτρόπως τὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις διὰ νὰ τὰς καταστήσουν διεθνῶς ἀνταγωνιστικάς. "Άλλωστε, ὑπογραμμίζει ὁ κ. Δρακόπουλος, ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τὴν χρηματοδοτήσεως τῆς έλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν ναυπηγησιν σειρᾶς ποντοπόρων πλοίων, προκύπτει ὅτι τὸ ὄφελος τῆς θερικῆς οικονομίας είναι τεράστιον, διότι ἔξασφαλίζεται οὕτω μία ἐκ τῶν μεγαλυτέρων πηγῶν εἰσροής ζένου συναλλαγμάτων.

### ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΟΡΟΙ

'Ομιλῶν προσφάτως διὰ τὴν ἐν 'Ελλάδι ἐπισκευαστικήν καὶ ναυπηγικήν δραστηριότητα ὁ κ. Δρακόπουλος εἶπεν ὅτι τὸ 1967 ἐθεοπίσθη ἔνα τολμηρὸν πρόγραμμα παροχῆς πιστώσεων διὰ τὴν ναυπηγησιν πλοίων, τὸ διόπιον προέβλεπε δεκαετή περίοδον ἀποπληρωμῆς τοῦ δανείου ἀπὸ τῆς θερικῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους μὲ ἑπτσιον τόκον 5,8% καὶ δανειοδότησιν μέχρι τοῦ 80% τῆς ἀξίας του. Δυστυχώς, παρερχομένου τοῦ χρόνου, οἱ ἀνωτέρω πιστωτικοὶ ὅροι ἐπεδεινώθησαν καὶ ἡδη ἐπαυσαν ὑφιστάμενοι. Οἱ ισχύοντες σήμερον ὅροι χρηματοδοτήσεως δὲν είναι ἀνταγωνιστικοί, δεδομένου ὅτι προβλέπουν ἑταῖσιον τόκον 11,5%, περίοδον ἀποπληρωμῆς 9 ἑτῶν καὶ μειωμένην χρηματοδότησιν μέχρι τοῦ 70% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, καθ' ἥν στιγμὴν αἱ περισσότεραι ναυπηγικοὶ χώραι είναι ίκαναι, ἀκόμη καὶ ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας, νὰ προσφέρουν πάγιον τόκον 7,5%, γεγονός τὸ διόπιον είναι ἀρκετὸν διὰ τὴν προσέλκυσιν παραγγελιῶν.

### Η ΩΦΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Διὰ νὰ ὑπογραμμίσῃ τὴν ὠφέλειαν τῆς θερικῆς οικονομίας ἐκ τῆς χρηματοδοτήσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ὁ κ. Δρακόπουλος ἀνέφερε τὰ ἀποτελέσματα τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ προγράμματος ναυπηγησιν εἰς τὰ «Έλληνικό Ναυπηγείο» 21 πλοίοι τύπου SD - 14, 6 πλοίοι τύπου SD - 14 λάινερς, 6 μπάλκι κάρροιες καὶ 5 πρόντακτο κάρροιες. 'Η συνολικὴ ἀξία τῶν πλοίων τούτων είναι περίπου 156.500.000 δολλάρια καὶ ἡ συνολικὴ πίστωσις ἀνέρχεται εἰς 117.300.000 δολλάρια περίπου, ἐκ τῶν ὅποιων μόνον τὰ 28.200.000 ήσαν εἰς ζένου συναλλαγματικοῦ κέρδους τῆς θερικῆς οικονομίας θὰ ἀνέλθῃ εἰς 129.200.000 δολλάρια.

"Ἐναντὶ τῆς χρηματοδοτήσεως αὐτῆς τὸ σύνολον τῶν ἀποπληρωμῶν, πάντοτε εἰς ζένου συναλλαγματικοῦ, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 157.400.000 δολλάρια, ἐνώ τὸ μέγιστον συναλλαγματικὸν ἄνοιγμα, τὸ διόπιον ἐπραγματοποιήθη τὸ 1972, ἀνήλθε μόνον εἰς 12.000.000 δολλάρια. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν συναλλαγματικοῦ κέρδους τῆς θερικῆς οικονομίας θὰ ἀνέλθῃ εἰς 129.200.000 δολλάρια.

### ΑΙ ΠΑΡΑΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΙ

"Άλλα πέραν αὐτῶν, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Δρακόπουλος, ἡ έλληνικὴ ναυπηγικὴ βιομη-

χῆς χρηματοδοτήσεως, ἡ νεοπαγής ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς χώρας, είναι καταδικασμένη εἰς ἔκμηδενισιν, μὲ ἄμεσον τεράστιον ἀντίκτυπον εἰς βάρος τῆς θερικῆς οικονομίας.

### ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Τὸ πρόβλημα τῆς ὑπὸ εύνοικοὺς ὅρους χρηματοδοτήσεως ἀφορᾷ δεδουλείας τὸ σύνολον τῆς έλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Αἱ μικρομεσαῖαι ὅμως ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς περιοχῆς Περάματος, Σαλαμίνος καὶ Ἐλευσίνος ἀντιμετωπίζουν καὶ ἔνα ιδιότυπον πρόβλημα, τὸ ὅποιον ἐδημιουργήθη κυρίως ἐκ τῆς ἀθρόας ζητήσεως διὰ ναυπηγήσεις παντός τύπου σκαφῶν τῆς δυναμικότητος των διὰ λογαριασμὸν ζένων πλοιοκτητῶν.

Πρόκειται, συγκεκριμένως, διὰ τὴν αἰτουμένην παρὸ τῶν ζένων ἐγγύησιν ἐκτελέσεως τῶν παραγγελιῶν. "Ηδη, ναυπηγικὴ ἐπιχειρησίας τοῦ Περάματος ἔθεσεν ὑπὸ ὅψιν τῶν ὄμοδίων ὑπηρεσιῶν ὅτι ἔλαβε προτάσεις ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ τὴν ναυπηγήσιν τεσσάρων ἀλιευτικῶν πρυμναίας σύρσεως, τεσσάρων φορτηγῶν χωρητικότητος 6.000 τόν. d.w. ἐκάστου (μὲ ὅψιό διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐτέρων τεσσάρων ὁμοίων πλοίων) καὶ δέκα ρυμουλικῶν συνολικῆς ἀξίας 58 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται δέχονται νὰ καταθέσουν τὴν ἀξία τῶν ἀνωτέρω πλοίων εἰς έλληνικὴν Τράπεζαν (5,6 ἑκατ. δολλ. διὰ τὰ τέσσερα ἀλιευτικά, 18 ἑκατ. δολ. διὰ τὰ τέσσερα φορτηγά καὶ 18 ἑκατ. δολ. διὰ τὰ ἐπόμενα τέσσερα διὰ τὰ ὅποια ὑπάρχει ὄψιον καὶ 17 ἑκατ. δολ. διὰ τὰ δέκα ρυμουλικά), ζητοῦν ὅμως ἐγγύησιν ἐκτελέσεως τῶν παραγγελιῶν.

Τὸ αὐτὸν πρόβλημα ἀντιμετωπίζουν καὶ ἄλλαι ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ Περάματος, ἐναπόκειται δὲ εἰς τὴν Κυβέρνησιν νό δώση τὴν ἀρμόδουσαν λύσιν, ὡστε νὰ μὴ ἀπολεσθῇ ἡ παρουσιαζομένη εὐκαιρία παραγωγικῆς καὶ ἀποδοτικῆς διὰ τὴν χρανταποσχολήσεως τῆς μικρομεσαίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

'Ενδιαφέρονται διὰ τὴν ναυπηγήσιν διαφόρων πλοίων ἐκδηλώνεται συνεχῶς ἀπὸ Εύρωπαίους ἐφοπλιστάς, ἀπὸ χώρας τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκου, ἀπὸ τὴν Ἀφρικήν καὶ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

Δ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

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

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog  
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger  
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex: 02 92832

## Η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

# ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΑ

### Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΙ Η ΑΥΡΙΑΝΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ

'Επί αιώνα καὶ πλέον, ὁ ἄνθραξ ἡτο κυρίαρχος παράγων εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῆς «Τρόμπη» Ναυτιλίας καὶ πρὸ τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἦτο ὁ κυριώτερος ἔξαγωγευς ἄνθρακος.

Μέχρι τὸ 1930, περίπου 32% τῆς παγκοσμίου ἐνέργειας, ἔξηρτάτο ἀπὸ τὸν ἄνθρακα, δῆτις, ἐπίσης, ἀπέτελε ἀπαραίτητον πρώτην ςύλην διὰ τὴν χημικὴν βιομηχανίαν.

Μετὰ τὸ 1945, ἡ ἀπονέκρωσις τῆς Μεγ. Βρεταννίας ὡς ἔξαγωγικῆς χώρας, συνέπεσε μὲ τὴν ἀναζήτησιν νέων κοιτασμάτων ἄνθρακος εἰς διαφόρους περιοχάς τῆς γῆς καὶ τῆς συνεπείᾳ τούτου αὔξησιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

'Η παγκόσμιος παραγωγὴ ἄνθρακος μεταξὺ 1960 καὶ 1972 ηὗξθη ἀπὸ 1970 εἰς 2.140 ἑκατ. τόννων, μὲ μέσην ἐτησίαν αὔξησιν 14 ἑκατ. τόννων περίπου.

Αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ ἄνθρακος ηὗξθησαν ἀπὸ 59 ἑκατ. τόννων τὸ 1965, εἰς 95 περίπου ἑκατ. τὸ 1971. Βάσει δὲ στοιχείων τοῦ Μαΐου 1974, ὁ ἄνθραξ καλύπτει, σήμερον, ποσοστὸν 20% τοῦ συνόλου τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων φορτίων.

Σήμερον, οἱ σπουδαιότεροι ἔξαγωγεῖς ἄνθρακος είναι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, ἡ Αὐστραλία, ἡ Πολωνία καὶ ἡ Ρωσία, οἱ δὲ μεγαλύτεροι εἰσαγωγεῖς είναι ἡ Ἰαπωνία, ἡ Ἰταλία, αἱ Σκανδινανίκαι χώραι καὶ ἡ Δυτ. Γερμανία. 'Η αὐξημένη ἀνάζητησις περισσοτέρων πρώτων ςύλων παραγωγῆς ἐνέργειας ἔνετειν τὰς προσποθείας διανοίξεων νέων ςύρχειων, μὲ συνέπειαν τὴν δημιουργίαν νέων ἔξαγωγικῶν κέντρων καὶ τὴν χρησιμοποίησιν νέων θαλασσίων ὅδων.

#### ΜΕΓΑΛΑ ΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΑ

'Εξαιρέσει τῶν σκαφῶν ἐκείνων, ἄτινα ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν διανομὴν ἄνθρακος μεταξὺ τῶν λιμένων ἐκφορτώσεως καὶ τῶν ἡλεκτροπαραγωγικῶν σταθμῶν, ιδιαιτέρας προτιμήσεως τυγχάνουν τὰ μεγάλα σκάφη



Σειρήνες Πλοίων

Κατασκευῆς τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων KOKOUMS

'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

μέχρι καὶ 120.000 τόν. d.w., συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν πλοίων τύπου «Παναμάξ», τῆς τάξεως τῶν 40 - 60.000 τ. d.w.

'Απὸ τοῦ 1970 καὶ ἐντεῦθεν, ὁ ἐτήσιος ρυθμὸς αὐξῆσεως τῶν συνολικῶν ὑπερποτίων μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος καὶ ἄνθρακος ἡτο, κατὰ μέσον ὄρον, 4,5%. 'Άλλο εἰς τὴν ἔκθεσιν «*«Υπερπόντιοι Μεταφοραὶ Σιδηρομεταλλεύματος καὶ Ἀνθρακος τό 1980»*», ἐκδοθεῖσαν τὸν Μάρτιον τοῦ 1973, ὑπὸ τοῦ Τμήματος Ἐρευνῶν ἐπὶ τῶν Θαλασσίων Μεταφορῶν τῆς Βρεταννικῆς Εθνικῆς Ενώσεως Ναυπηγῶν καὶ Ἐπισκευαστῶν, προβλέπεται συνολικὴ αὐξῆσις ζητήσεως τοῦντά μεταξὺ 1970 καὶ 1980, διὰ μὲν τὰς μεταφορὰς ἄνθρακος 51%, διὰ δὲ τὰς μεταφορὰς σιδηρομεταλλεύματος 87%!

Εἰς ἀπόσας σχεδὸν τὰς περιπτώσεις ὁ μεγαλύτερος ὄγκος τῶν φορτίων ἄνθρακος ἀναφέρεται εἰς φορτία κώκ, ἄτινα ἀκολουθοῦν τὸς διακυμάσεις τῆς προδηλωμένης παραγωγῆς ςύλιος εἰς τὴν Εὐρώπην, τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, ηὗτις τὸ 1970 ἀνῆκεν εἰς 162, 120 καὶ 93 ἑκατ. τόννων ἀντιστοίχως. Διὰ τὸ 1980 ὑπολογίζεται ὅτι οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι θὰ είναι 210, 120 καὶ 180 ἑκατ. τόννων ἀντιστοίχως. 'Ο ὄγκος τοῦ εἰσαγομένου εἰς τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας κώκ είναι μικρός, ἀλλὰ τὸ 1980 θὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Εὐρώπην περὶ τὰ 36 ἑκ. τόννων καὶ 90 ἑκατ. τόννων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

'Ο ὄγκος τοῦ μεταφερομένου ἄνθρακος πρὸς θέρμανσιν θεωρεῖται ὅτι παραμένει ἀμετάβλητος, ἀλλὰ περὶ τὸ 1980 ὑπολογίζεται ὅτι οἱ ἐτήσιαι μεταφοραὶ θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 22 ἑκατ. τόννων. Αἱ ὑπερπόντιοι μεταφοραὶ ἄνθρακος θὰ φθάσουν οὕτω τὰ 148 ἑκατ. τόννων, μὲ συνυπολογιζόμενου τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν χημικὴν βιομηχανίαν ἄνθρακος.

#### ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΑΝΘΡΑΚΟΣ

Μελλοντικῶς, αἱ εἰσαγωγαὶ ἄνθρακος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν θὰ συνεχίσουν νὰ αύξανωνται. 'Η παρούσα μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν ὀφείλεται εἰς τὴν κάμψιν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς Ἰαπωνικῆς οἰκονομίας. Αἱ ἔξαγωγαι ἄνθρακος ἀπὸ τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας ἀναμένεται νὰ μειωθοῦν, καθὼς οὐδέποτε ή τὴν ζήτησις πρώτων ςύλων παραγωγῆς ἐνέργειας διὰ νὰ ὑποκαταστήσουν τὸ ἀπαιτούμενον πετρέλαιον. 'Η Ἰαπωνία παραμένει ὁ σημαντικότερος παράγων εἰς ἀπαντας τούς ςύλοις σχετιζόμενους μὲ τὴν ζήτησιν σκαφῶν ἄνθρακος, λόγω τῶν εἰς κώκ ἀναγκῶν τῆς χώ-

ρας. 'Η Αὐστραλία συντόμως θὰ συναγωνίζεται τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας εἰς ἔξαγωγας ἄνθρακος, πολύποτουσα τούλαχιστον τὸ ἐν τρίτον τῶν παγκοσμίων ἔξαγωγῶν.

Αἱ καναδικαὶ ἔξαγωγαι ἄνθρακος, μολονότι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡσαν κατώτεραι τῶν προβλεφθεισῶν, ἀναμένεται νὰ φθάσουν τὰ 20 ἑκατ. τόννων ἐτησίως, μὲ ἔξαγωγικά κέντρα τούς λιμένας τοῦ Βανκούβερ καὶ τοῦ Πρίνς Ρούπερτ. Τὸ μῆκος τοῦ μέσου ταξιδίου ἄνθρακος εἶναι περίπου 4.800 μίλια - ἥτο μακρότερον, ἀλλὰ καθὼς αἱ ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας ἐμειώθησαν καὶ ηὗξθησαν αἱ ἐκ τῆς Αὐστραλίας καὶ τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου, τὸ μῆκος ταξιδίου περιωρίσθη.

Βάσει τῆς προσαναφερθείσης ἑκθέσεως, αἱ θαλάσσιοι ἀρτηρίαι, μέσω τῶν ὅποιων θὰ διακινηθοῦν τὰ μεγαλύτερα φορτία ἄνθρακος, τὸ 1980, θὰ είναι, προφανώς, μεταξὺ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν - Ἰαπωνίας, μὲ 196.000 τοννομίλια, Αὐστραλίας - Ἰαπωνίας μὲ 186.000 τοννομίλια καὶ Ἡνωμ. Πολιτειῶν - Εὐρώπης, μὲ 105.000 τοννομίλια.

Διὰ τὰ μεγάλα μπάλια κάρριερ, τὸ σοβαρότερον πρόβλημα εἶναι η ἔξευρεις φορτίων κατά τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἡ κατάστασις προβλέπεται νὰ χειροτερεύσῃ. 'Υπολογίζεται, ὅτι τὸ 1980 θὰ ύπαρξῃ ἐλλειψις 87 ἑκατ. τόννων φορτίων κατά τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν πρὸς Εὐρώπην. 'Ο ἀριθμὸς αὐτὸς εἶναι περίπου διπλάσιος τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1970. Τὰ ἀνθρακοφόρα, συνεπώς, θὰ ἀναζητοῦν φορτία αὐτοκινήτων, ξυλείας, θείου, βωξίτου, σίτου κ.λπ., τὰ πλείστα τῶν ὅποιων δὲν διακινοῦνται εἰς μεγάλας ποσότητας, ὡς τὸ σιδηρομετάλλευμα καὶ ὁ ἄνθραξ.

#### ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ ΚΑΙ ΑΝΘΡΑΞ

Καθὼς τὸ σιδηρομετάλλευμα καὶ ὁ ἄνθραξ ἀποτελοῦν φορτία διὰ τὰ μεγάλα μπάλια κάρριερ καὶ πολλὰ πλοία σαχολούνται εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτάς, τὰ δύο εἶδη φορτίων δύνανται νὰ προστεθοῦν, διὰ νὰ δώσουν όμοι ἐν σύνολον ἄνω τῶν 400 ἑκατ. τόννων περὶ τὸ 1980. Τὸ 1980, τὸ πλέον δημοφιλές μέγεθος πλοίων ἥτο μεταξὺ 40 καὶ 60.000 τόν. d.w., ἀλλὰ τὸ 1980 προβλέπεται ὅτι θὰ ύπαρξῃ μεγαλύτερα προτίμησις εἰς τὰ πλοία τῶν κατηγοριῶν 60 - 80.000 τόν. d.w καὶ 80 - 130.000 τόν. d.w. 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ύπαρχουν κατάλληλοι λιμένες φορτοεκφορτώσεως, θὰ ύπαρξῃ ζήτησις καὶ μεγάλων μικτῶν σκαφῶν τῆς τάξεως τῶν 130 - 200.000 τόν. d.w. Αἱ πλείσται τῶν ἑκάτεων καὶ προβλέψεων προδικάζουν, ὅτι η ζήτησις διὰ τὰ σκάφη τῶν 40 - 60.000 τόν. d.w. θὰ συνεχισθῇ. 'Ο σημαντικότερος δείκτης μεταβολῶν εἰς τὴν ζήτησιν τῶν διασφόρων μεγεθών πλοίων είναι η Ἰαπωνία καὶ πιστεύεται ὅτι τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν μπάλκ κάρριερ τῆς τάξεως τῶν 130.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω, θὰ σαχολήσαιεις μεταφορὰς πρὸς λιμένας τῆς Ἰαπωνίας.



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

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ  
**‘Η πείρα μας θὰ σᾶς ἔχει πηρετήση διὰ ταχεῖαν καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.**

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

# ΤΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

1. 'Ο νέος κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ἀφοῦ εἰς τὸ ὄρθρον 46 ἀπαριθμεῖ, μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ τὸ ναυτολόγιον, προβάίνει εἰς τὸ ἐπόμενον ὄρθρον 47 εἰς τὸν διὰ γενικῶν γραμμῶν προσδιορισμὸν τῆς ἐννοίας αὐτοῦ καὶ τοῦ τρόπου τῆς τηρήσεως του, ὡς ἀκολούθως:

«Εἰς τὸ ναυτολόγιον ἐγγράφονται τὰ διὰ συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας συνδεόμενα μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου. Ή ἀρμόδια λιμενική ἢ προξενική Ἀρχῇ προβαίνει εἰς τὴν ἔκδοσιν τοῦ ναυτολογίου, εἰς τὴν ἐνέργειαν μεταβολῶν ἐν αὐτῷ, εἰς τὴν ἀνανέωσιν αὐτοῦ ὡς καὶ εἰς τὴν θεώρησίν του ηπὶς ἐνέργειται κατὰ τὸν κατάπλουν, ἀπόπλουν ἢ ἐν περιπτώσει ναυαγίου τοῦ πλοίου».

2. Κατὰ τάῦτα, Ναυτολόγιον εἶναι τὸ δημόσιον θηλίον εἰς τὸ ὄπειον ἑγγράφεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου. Ἀποτελεῖ ἐν τέσσαρας κυρίων ναυτιλιακῶν ἑγγράφων τοῦ πλοίου. Κύριος σκοπὸς τοῦ ναυτολογίου εἶναι ὁ ἔλεγχος τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ἢτοι ἡ πιστοποίησις ἐκάστοτε ὅτι ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιβαίνουν οἱ κατ' ἀριθμὸν καὶ εἰδικότητα ἀναγκαιούντες ναυτικοὶ κατὰ τὰς περὶ συνθέσεως πληρωμάτων διατάξεις.

"Η καθιέρωσις τού ναυτολογίου παρ" ήμιν, όπηρε παλαιότατη. Ανφέρεται ηδη εις το πράτη περὶ Ναυτιλίας φυγήσατο τού κυβερνών μεταξύ τῶν κυρίων ναυτιλικῶν ἔγραφων, χρι- σμεύσεων διά την ἐγγραφὴν σχι μόνον τού πλη- ρωμάτος, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐπιστενῶν, ἀρχικῶς μὲν ὀνομαστὶ (Ψήφισμα Η' της 3.2.1828) ἐπειτα δέ μόνον κατ' ἀριθμὸν (Ψήφισμα 16/20.8.1828. Ράλλης, Β. 33. Φωτιάτης, Τά ναυτιλ. μέτρων του Καποδιστρίου σελ. 35). Βραδύτερον, τὸ διάταγμα τῆς 6.8.1834 ἐρρύθμισε τὰ τῆς τη- ρποσεως τού ναυτολογίου, εἰς τὸ ὅπιον ἐσ- μειοῦντο πάντες οἱ ἐπὶ τού πλοίου ἐπίβανον- τες, ἢτοι ἀξιωματικοί, ναυταῖ, ὑπέρτατοι, ἐπι- βάται (Ράλλης, Β. 33). "Ἐν συνεχείᾳ τὸ ΔΑΕΝ τού 1834 περιορίσθη τὴ χρήσιν αὐτού μόνον ἐπὶ τού πληρώματος (Χρυσανθόπουλος, σελ. 12). Ἀπὸ τῆς συστάσεως τού Ναυτικού "Απο- μορφικού Ταμείου, ἡ διά τῶν ναυτολογίων ἐφα- μοδεύσθη εἰσόπραξις τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν τού ναυτικοῦ, προσείλκυσε τὰ τῆς ρυμίσεως τού ναυτολογίου ἔντος της περὶ ΝΑΤ νομο- θεσίας τῆς ὅποιας ἐπέτοι μηδούσθη τὴν πο- λυκύμαντον τύχην (v. ΑΡΟΗ/1884, v. ΓΚΣΕΤ/1907, 3347/1925, v. 5449/1932, v. 3170/1955) ἐνώ παραλλήλως ἀνεγνωρίζετο ὑπὸ τού Ε.Ν. ὡς ὀποδεικτικον μέσον τῆς μισθώσεως τῶν ναυτῶν (Χρυσανθ., σελ. 91, Ράλλης, σελ. 178). Σημάντη τὰ τού ναυτολογίου ἀπό ἀπ- φεψας ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν διέπουν εἰς διατά- ξεις τού ὥρμων 19 καὶ 20 τού v. 3170 ὡς ἐπροποτιμή διά τού v. 4502/1966 καὶ τού v. 8.5/1969.

'Η φύσις τοῦ ναυτολογίου ὡς ναυτιλιακοῦ ἑγγράφου, ἀφ' ἐνὸς, καὶ ὡς συστατικοῦ ἢ ἀποδεικτικοῦ ἑγγράφου τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ἀφ' ἔτερου, ἀπετέλεσεν ἀπὸ μακροῦ ἀντικείμενον σοθαρῶν ἀμφιστήσεων, δεδομένης τῆς πολλαπλασίας, αὐτοῦ, χρησιμότητος καὶ τοῦ ἔνιασίου τύπου, ὑφ' ὃν ἐφαρμόζεται καὶ τηρεῖται παρ' ἡμῖν.

Εἰς τὸν ξένα νομοθεσίαν τὸ ναυτολόγιον (role d'équipage, crew-list, ruolo di equipaggio) είναι κατά κανόνα ὡς ἐπιστομὸς πίνακς τοῦ πληρώματος ἐνῷ παραλήπτης τρέπεται ἢ διαδικασία τῆς συμβάσεως πληρωμάτων (engagement, agreement, arruolamento). Βλ. αὐτό. B.I.T. Le contrat d'engagement des marins. Riptort, σελ. 83, 90. Brunetti, σελ. 173. Κρεμέζης, σελ. 43).

‘Ο κώδιξ ἐτόνισεν ίδιαιτέρως τὸ χαρακτήρα τοῦ ναυτολογίου ὡς δημοσίου ἐγγράφου, ἀποτελούντος ἔτισμον παλαιόγον τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, χρησιμεύοντα, κυρίως, διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς συνθέσεως αὐτοῦ (Ρόκας σ. 55). Πᾶς ἄλλος σκοπός τὸν

όποιον παραλλήλως ἔχουπηρετεῖ τὸ ναυτολόγιον, φέρει διὰ τὸ δημόσιον ναυτικὸν δικαιον παρεπόμενον χαρακτῆρα.

3. Όντας διάσημος στην πόλη της Αθήνας, ο Κάρολος Μπέρτον αποφασίζει να γίνεται φιλόποτος του Αρχαιολόγου Στράτου Λαζαρίδη. Ο Λαζαρίδης είναι ο μόνος που μπορεί να τον βοηθήσει στην αναζήτηση της απαγόρευτης πόλης της Κύπρου.

;) Νὰ συνδέεται διὰ συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας. καὶ

β) Νά είναι μέλος του πληρώματος. 'Ενταῦθα, ό δρος «πλήρωμα» λαμβάνεται υπό την εύρειαν ἔννοιαν αὐτοῦ, την περιλαμβάνουσαν το σύνολον των ἐπὶ τού πλοίου ἐργαζομένων προσώπων (Σπηλιόπουλος, σελ. 362, Ποταμιάνος, B 128, Καραβᾶς, σελ. 176). 'Εκ τού συνόλου τούτου καταχωρούνται είς το ναυτολόγιον μόνον οι συνδέομενοι μετά τού πλοιοκτήτου ή ἐφοπλιστού διά συμβάσεως ναυτικής ἐργασίας.

Η άναφορά του ἄρθρου 47 εις τὴν σύμβασιν ναυτικής ἐργασίας και οὐχὶ εἰς τὴν κατὰ τὴν ὄρολογίαν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. σύμβασιν ναυτολογήσεως, δὲν παρουσιάζει οὐσιώδεια, καίνη, ἐν προκειμένῳ διαφοράν. Διότι, ἀσχέτω τας τῆς γενικωτέρας ἐννοίας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας (Σκαρπέτης, σελ. 11), ἐὰν ὑποτεθῇ ὅτι ὁ κῶδις διὰ τῆς τοιαύτης διατυπώσεως ηθελεν ὅπως ἔγγραφωνται εἰς τὸ ναυτολόγιον καὶ οἱ διά προφορικῆς ἡ ἔγγραφου συμφωνίας προσληφθέντες ναυτικοί αὐτὴ αὐτὴ ἡ ἔγγραφη εἰς τὸ ναυτολόγιον μετατρέπει τὰς προσληψεις αὐτάς εἰς τυπικὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως.

Διερωτώμεθα έπει την είναι δυνατόν νά συνδέσται τις διά δυμάδεσσαν ναυτικής έργασις χωρίς νά είναι μηλός του πληρώματος ή και άντιθέτως νά είναι μηλός του πληρώματος χωρίς νά συνδέσται διά συμβάσεων ναυτικής έργασις. Η ἀπάντησης είει ἀμφότερος τας περιπτώσεις ἔξαρταίται ἐπειδή της ἑνότητας του πληρώματος, περι ή γενικός νομοθετικός δύστομος δέν ψήφισταιται, τών σχετικών ὄφρων χρησιμοποιουμένων ὅπερε προσοχής η κυριολεξίας (Καροβάδης, σελ. 125, Ν. Εἰσ., Ἐκδ. σελ. 19). Εἴναι δε χρόνος την στεγνήν εννοιών του πληρώματος υπό ή γράμματα μόνον τα είπει την υπέρτεσσι του πλοίου τετογμένα πρωπά τά κατεχωρία μένα εις τό κυνοτόλγιον και συνδέμουν διο συμβάσεων έργασις (Τσάγκαρης, σελ. 144. Γράφωρης, σελ. 37) τότε εις ἀμφότερος τά περιπτώσεις προσηγει οὐράντηκη ἀπάντησης.

Κατά ταῦτα, εἰς τὸ ναυτολόγιον ἔγγρά φονται πάντες οἱ διὰ συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας προσληφθέντες ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς παροχὴν ὑπηρεσίας οἰασθήποτε φύσεος, μὴ γινομένης διακρίσεως ματεᾶν καθαρῶν ναυτικῆς ὑπηρεσίας ὡς ἡ τῶν ναυτῶν ἢ βοηθητικῆς τοιωτῆς ὡς ἡ τῶν θαλα-

μηπόλων, μαγείρων κ.λπ., ἡ γενικωτέρας ἀκόμη φύσεως ὡς ή τῶν ιατρῶν, νοσοκόμων, κουρέων, μουσικῶν, ἔνεγκαν (κ.λπ.). (Τσάγκαρις, σελ. 145, Ἀγρόπολους, σελ. 32. Καραβάς, σελ. 176, Γράδαρης, σελ. 37. Ποταμιάνος Β. 129, Σκαρπέτης, σελ. 6. Ἀγαπητίδης, σελ. 11. Βλ. καὶ Riper, σελ. 78). Ἀντιθέτως, μὴ συνδέομενοι διὰ συμβάσεων ναυτικής ἐργασίας δὲν καταχωρίσαιεις τὸ ναυτολόγιον: ὁ πλοῦς (Ἀναστασίαδης, σελ. 153. Τσάγκαρις, σελ. 144. Γράδαρης, σελ. 37. Σκαρπέτης, σελ. 6), οἱ ἐργάται φορτοεκφορτώσεως, οἱ συνοδοί φορτίου, οἱ ἐπόπται τῶν ναυπηγείων, οἱ στοιβακταὶ κ.λπ. (Τσάγκαρις, σελ. 144. Σκαρπέτης, σελ. 6. Καμβύσης, σελ. 45) ἢ διαφόρως ἂν τινες τούτων θεωροῦνται ὡς μετέχοντες τοῦ πληρώματος (Σπηλιόπουλος, σελ. 362) ἢ ὥχι (Τσάγκαρις, σελ. 144—145. Γράδαρης, σελ. 37). Δεν καταχωροῦνται ἑπτίσεις διὰ τῶν αὐτὸν λόγων οἱ διέκτελεσιν ἐκτάκτου ἐργασίας προσλαμβανόμενοι ἐργάται η τεχνίται ξηράς ἔστω καὶ ταξιδεύοντες μετὰ τοῦ πλοίου.

Διὰ νὰ ἔγγραφή τις εἰς τὸ ναυτολόγιον δὲν είναι ἀπαραίτητον νὰ τυγχάνῃ ἀπογεγραμμένος ναυτικὸς κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις, διότι ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἐργασίας τῶν μη ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν περὶ ήτος τὸ ἄρθρον 56 τοῦ κώδικος, ἀφορᾶ εἰς ἐργασίαν ὑπὸ ιδιότητα ναυτικοῦ. Ἐπομένως είναι δυνατή ἡ ναυτολόγησις ἐπὶ τῇ βάσει ἄλλου, ἐκτὸς τοῦ ναυτικοῦ φυλαδίου, ἐπίσημου ἐγγράφου ταύτητος (δεύτιου, διαβαθμίου) ὑπὸ δονηθητήν ιδιότητα. Πρὸς τὴν ἀποψίν ταύτην συνάδει τὸν ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 87 τοῦ κώδικος καθ' ἣν τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων ἀποτελεῖται, πλὴν τῶν ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν καὶ ἐξ ἐπιστημόνων ἡ ἄλλων εἰδικῶν κεκτημένων τὴν οἰκείαν ἀδειανάσκησεως ἐπαγγέλματος, ὅστον καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ διατηρουμένου ἐν ισχύι ν.δ. 87) 1969 περὶ τροποποίησεως τῆς περὶ NAT νομοθεσίας, καθ' ἣν οἱ μη ἀπογεγραμμένοι ἡμεδαποὶ ναυτικοὶ οἱ ὑπρετοῦντες ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἐγγράφονται κανονικάς μὲν εἰς τὸ ναυτολόγιον ἔαν προσελήφθησαν ὑπὸ τεχνικήν ειδικότητα ἡ καταλαμβάνουν ὄργανικήν ἐν τῷ πλοίῳ θέσιν, εἰς ειδικάς δὲ σελίδας τοῦ ναυτολογίου ἔαν δὲν πληρούνται αἱ ὀντωτέρω πρυτανίσεις ('Εγκ. NAT 5500/2600) 5.2.69.

**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

χωρούνται κανονικῶς εἰς τὸ ναυτολόγιον, ἐφ' ὅσον συνδέονται διὰ συμβάσεως ναυτικῆς ἑργασίας, ἐφ' ἡς ἐπεκτείνονται αἱ περὶ συμβάσεως ναυτολογήσεως ἡμεδαπῶν διατάξεις τοῦ KINΔ (ἄρθρ. 83 KINΔ Ποταμίανος Β—112. Γράμματος, σελ. 81). Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ ὡς ἄνω ν.δ. 87) 1969, καθ' ἡς οἱ μὴ καταλαμβάνοντες ὄργανικὴν θέσιν ἡ ναυτικὴν εἰδικότητα ναυτικοῖ, καταχωρούνται εἰς ιδιαιτέρας σελίδας τοῦ ναυτολογίου, ὡς μὴ τελούντες ἐν ἀσφαλιστικῇ σχέσει μετά τοῦ NAT καὶ μὴ καταβάλοντες εἰσφοράς, δὲν ἀφορᾶ εἰς τὸ ἔξταζόμενον θέμα.

Εἰς τὸ ναυτολόγιον ἐγγράφεται καὶ ὁ πλοιάρχος καὶ μάλιστα πρώτος ἐξ ὄλων. "Ανευ πλοιάρχου δὲν νοεῖται πλοίον ἐν ἐνέργειᾳ καὶ ἐφ' ὅσον ἐξ ὄλλου τινὸς ἐγγράφου, δὲν προκύπτει ἐπισήμως ἡ πρόσληψίς του, ἡ ἐν τῷ ναυτολογίῳ καταχωρῆσίς του εἶναι ἀπαραίτητος. Ἐπιμένοντες ἐπ' αὐτοῦ, διότι ὁ κώδιξ δὲν ἀναφέρει εἰδικῶς τὸν πλοιάρχον, περιλαβόντες αὐτὸν εἰς τὴν γενικῶτεραν ἔννοιαν τοῦ πληρώματος. Πράγματι, ὑπὸ τὴν εὑρείαν ἔννοιαν τοῦ πληρώματος ἔντασσεται κατὰ κανόνα καὶ ὁ πλοιάρχος (Ἀναστασάδης, σελ. 123. Σκαρπέτης, σελ. 6. Καμβύσης, σελ. 44. Καραβᾶς, σελ. 176. Ποταμίανος, σελ. Β. 128. Γράμματος, σελ. 36) μολονότι ἡ νεωτέρα νομοθεσία τείνει εἰς τὸν ἀποχωρισμὸν αὐτοῦ ἐκ τοῦ ὑπολοίπου πληρώματος (πρόβλ. ἄρθρ. 37 καὶ 53 KINΔ καὶ ἄρθρ. 3 ν.δ. 654) 1970 περὶ ΠΠΚΕΝ καθὼς καὶ τὰ ἐκτελεστικὰ διατάγματα περὶ ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας ὑπ' ἄριθ. 36) 1967, 525) 1968 κ.λπ.) καὶ εἰς τὴν καθιέρωσιν τοῦ ὄρου «προσωπικὸν τοῦ πλοίου» ὡφ' ἧν ἔντασσονται πλοιάρχος καὶ πληρώμα (ἄρθρ. 2 ΚΕΦΠ. Τσούρης, Καν. Ἔργ. σελ. 12). Τὴν ὄρολογίαν τοῦ ὑπέτην φαίνεται υἱοθέτων καὶ ὁ κώδιξ (πρόβλ. ἄρθρα 87—89, 105, 130) ρητῶς μάλιστα ἀποχωρίζων τὸν πλοιάρχον τοῦ πληρώματος εἰς τὸ περὶ ποινικῶν καὶ πειθαρχικῶν διατάξεων μέρος Πέμπτον αὐτοῦ (ἄρθρ. 204. Ἀντωνιάδης, σελ. 5).

4. Ἐκτὸς τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω κυρίου σκοποῦ τοῦ ναυτολογίου ὡς ἐπισήμου καταλόγου τοῦ πληρώματος, τὸ ναυτολόγιον, ἀπό τὸ πλευρᾶς ἴδιωτικοῦ δικαίου, ἐπιτελεῖ ἔνα δεύτερον, βασικώτατον ρόλον, τὸν ρόλον τοῦ συστατικοῦ ἐγγράφου τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἡτοῖς, κατὰ τὰ ἄρθρα 37 καὶ 53 τοῦ KINΔ συντελεῖται διὰ τῆς καταχωρῆσεως εἰς τὸ ναυτολόγιον. Ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς συμβάσεως μισθώσεως ἑργασίας τοῦ ναυτικοῦ ὑφίσταται πλουσία διδιογραφία, ἀναφερομένη εἰς τὴν φύσιν τῆς συμβάσεως, τὸν συστατικὸν ἡ ἀποδεικτικὸν χαρακτῆρα τῆς ἐν τῷ ναυτολογίῳ ἐγγραφῆς, τὸν τρόπον τῆς ἀποδείξεως κ.λπ. (Βλ. σχ. Σκαρπέτης, σελ. 11 ἐπ. Καμβύ-

σης, σελ. 54—56. Τσάγκαρις, σελ. 143 ἐπ. Ποταμίανος, Β. 131) καθὼς καὶ ἐξ ἕτοι πλουσία νομολογία (ΑΠ 54) 1960, 156) 1940, 67) 1949, 499) 1962. Πρ. Πειρ. 3305) 1953, 998) 1954, 638) 1964. Πρ. Ἀθ. 9797) 1958, 609) 1963. Ἐν Τζιτζιλέρη — Μπαρτσακούλια, σελ. 44, Βένη, σελ. 10, Ἀνδριοπόλου, σελ. 13 ἐπ.) ἡτοῖς ὅμως ὡς ἀφορῶσα καθαρῶς εἰς τὸ ιδιωτικὸν δίκαιον δὲν θὰ μάς ὀπασχολήσῃ ἐνταῦθα.

'Ἐξ ὄλλου, κατὰ τὴν ισχύουσαν καὶ μὴ θιγομένην ὑπὸ τοῦ κώδικος νομοθεσίαν περὶ ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου (ἄρθρα 19 καὶ 20 ν. 3170) 1955 ὡς ἐτροπ. δι' ἄρθρου 8 ν. 4502) 1966 καὶ ν.δ. 87) 1969. Βλ. καὶ Ἀρ. Εἰσ. Ἐκθ. σελ. 5) τὸ ναυτολόγιον χρησιμεύει διὰ τὸν ὑπολογισμὸν καὶ τὴν δεδίαισην τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικοῦ πρὸς τὸ NAT καὶ τὰ λοιπὰ ἀσφαλιστικὰ ἰδρύματα (ταμεία προνοίας, κεφάλαια ἀσθενείας, ἀνεργίας κ.λπ.). Ἡ δὲ σημασία αὐτοῦ ἐν τῇ ἔξυπητησίᾳ τοῦ σκοποῦ τούτου ὑπῆρξε ποσούτον τοκαλαιώδης, ὥστε ἡ περὶ τὴν τήρησιν τοῦ ναυτολογίου διοικητικὴ διαδίκασία νὰ συσχετισθῇ ἀνέκαθεν μετά τῆς περὶ NAT νομοθεσίας.

Τελευταία χρησιμότατης τοῦ ναυτολογίου, οὐχὶ μικρᾶς σημασίας, εἶναι ἡ δι' αὐτοῦ παροχὴ τῆς ἀδείας ἀπόπολης τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ γενικώτερον ἡ διὰ τῶν θεωρήσεων καταπόλου παρακολούθησίς τῆς κινήσεως αὐτοῦ, περὶ ἡς θέλομεν ὅμιλήσει διεξοδικώτερον ἐτῇ ἐπομένη παραγράφῳ τοῦ παρόντος ἄρθρου.

5. Οἱ τύποι τοῦ ναυτολογίου, κατὰ τὸ ἄρθρον 46 παρ. 2 τοῦ κώδικος, καθορίζεται δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ, ὁρίζουσης ἄμα τὸν τρόπον τηρήσεως, τὰ ἐν αὐτῷ καταχωρούμενα στοιχεῖα καὶ τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων τῶν ὑποχρέων εἰς τὴν πρηστήραν ναυτολογίου.

'Αντιθέτως, κατὰ τὸ ἄρθρον 8 τοῦ ν. 4502) 1966 περὶ ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου ὁ τύπος τοῦ ναυτολογίου κατὰ κατηγορίας πλοίων ὁρίζεται διὰ κανονισμοῦ τοῦ NAT — τοῦ ὄπου μάλιστα τὸ ναυτολογίον ἀποτελεῖ διατετημένον ἔντυπον — ἡτοῖ διὰ διατάγματος προκαλουμένου παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, μετὰ γνώμην τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ NAT (ἄρθρ. 59 ν. 3170) 55). Δεδομένου ὅτι ἡ νομοθεσία περὶ NAT, μὴ θιγομένη ὑπὸ τοῦ κώδικος, ἔσπειρον μεταξύ τοῦ ναυτολογίου εἰς τὸν ΚΙΝΔ, φρονούμενος ὅτι ἡ περὶ τοῦ τύπου τοῦ ναυτολογίου εἰδικὴ διάταξις τοῦ ν. 3170 ὑπερισχύει τῆς νεωτέρας μὲν ὄλλα γενικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 46 τοῦ κώδικος κατὰ τὸν κανόνα lex posterior generalis non derogat priori speciali (Μπαλῆς, Γεν. Ἀρχ. σελ. 17).

Πλοία ὑπόχρεα πρὸς ἐφοδιασμὸν διὰ ναυτολογίου εἶναι, κατὰ τὴν περὶ NAT νομο-

θεσίαν, πάντα τὰ κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ KINΔ, ἀσχέτως ὅμως χωρητικότητος, ἡτοῖ πάντα πλοίον ἡ πλοιάριον προωρισμένον ὅπως κινήται αὐτοδυνάμως ἐν θαλάσσῃ (συνδυασμός ἄρθρων 1 καὶ 19 ν. 3170/1955). Εἰς ταῦτα ρητῶς περιλαμβάνονται καὶ τὰ κρατικὰ πλοῖα, ἐφ' ὅσον, φυσικά, διατηροῦν πλήρωμα ἐξ ἀνδρῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, οὐχί, ὅμως, τὰ πολεμικά.

Κατ' ἔξαιρεσιν, δυνάμει κανονισμῶν ἐκδεδομένων κατὰ τὴν διαδίκασίαν τοῦ νόμου, έχουν ἔξαιρεθῆ τῆς ὑποχρεώσεως ἐφοδιασμοῦ διὰ ναυτολογίου:

α) Αἱ κάτω τῶν 100 κόρων θαλαμηγοί, 6) ἐκ τῶν ἀλιευτικῶν, τὰ κάτω τῶν 5 κόρων πλοιάρια, τὰ συγκροτήματα κυκλικῶν δικτύων τῆς θοιθείας ἐντόνου φωτός, ἀσχέτως χωρητικότητος καὶ αἱ μηχανότροπαι μέχρι 30 κόρων, γ) τὰ τοπικῶν μεταφορῶν ιστιοφόρα ἡ μηχανοκίνητα πλοιάρια μέχρι 5 κόρων, ὡς τοιούτων μεταφορῶν νοούμενων τῶν μεταξὺ γειτονικῶν λιμένων ἡ ὄμωμα μη ἀπέχοντα πέραν τῶν 5 μιλίων καὶ δ) τὰ τοπικά ἐπιβατηγά μέχρι 10 κόρων.

Τὰ οὕτω ἔξαιρούμενα σκάφη, ὡς καὶ τὰ πλωτὰ ναυπηγήματα κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἔσφ. 6 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ KINΔ, δύνανται νὰ ἐφοδιασθοῦν προαιρετικῶς διὰ ναυτολογίου, ἐφ' ὅτι ναυτολογούνται οἱ ἐν αὐτοῖς ἔργαζομενοι ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί ('Εγκ. NAT 5500/2600/5.2.1969. 'Αλεξέπουλος, σελ. 88).

Κατὰ τὸ ἄρθρον 20 τοῦ ν. 3170 πᾶν πλοίον ὑπόχρεον ὅπως ἐφοδιασθῇ διὰ ναυτολογίου, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἐκπλεύσῃ τοῦ λιμένος ὃν μὴ προγομένως ἐφοδιασθῇ διὰ τοιούτου ναυτολογίου.

6. Τὰ ναυτολόγια, ἀποτελούντα διατετημένα ἔντυπα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, διατίθενται παρ' αὐτοῦ εἰς τὰ πλοῖα, μέσω τῶν λιμενικῶν ἡ προξενικῶν Ἀρχῶν. Διὰ τούτο εἰς τὴν δευτέραν παραγραφὸν τοῦ ἄρθρου 47 ὁρίζεται ὅτι τὰ ναυτολόγια ἔκδιουν αἱ λιμενικαὶ καὶ προξενικαὶ Ἀρχαὶ, αἱ ὄποιαι καὶ ἐνεργοῦν τὰς ἐγγραφάς. Αὗται, ἐπίσης, ἐνεργοῦν ἐπὶ τῷ ναυτολογίῳ τὰς θεωρήσεις καταπόλου καὶ προσδιόνους εἰς τὴν ἀνανέωσιν αὐτῶν κατὰ τὰς ὑπὸ τοῦ νόμου ὁρίζομένας προθεσμίας ἡ περιπτώσεις.

'Αρμοδία ἀρχῆ διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ ναυτολογίου εἴναι γενικῶς, πάστα «καυτιλιακὴ ἀρχὴ» ἡτοῖ ἐν μὲν τῷ ἑστερικῷ, αἱ πάστης τάξεως λιμενικαὶ ἀρχαί, ἐν δὲ τῷ ἑστερικῷ, αἱ παράλιοι προξενικαὶ ἀρχαὶ καὶ οἱ προξενικοὶ λιμενάρχαι (Ἄρθρ. 1 ν. 3170/1955). Ποιεῖ ὅμως εἰδικώτερον δύνανται νὰ ἐκδίωσι ναυτολόγια κατὰ τηγανορίας πλοίων ἡ νὰ ἐνεργώσῃ μόνον μεταβολὰς ἐν αὐτοῖς, ὁρίζεται κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ ἄρθρου 60 τοῦ ν. 3170 διὰ κανονισμῶν -

## 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

διαταγμάτων. Ό τι σχέτισε σήμερον τοιούτος κανονισμός (β. δ. 400/1961 ώς συνεπηληρώθη διὰ δ.δ. 406/1962, «Αλεξόπουλος, σελ. 89) περιορίζει τό δικαίωμα εκδόσεως ναυτολογίων διά πάν τοιούντων έν μὲν τῷ ἐσωτερικῷ εἰς τὰ Κεντρικά Λιμεναρχεῖα, Λιμεναρχεῖα καὶ Ὑπολιμεναρχεῖα, ἐν δὲ τῷ ἐξωτερικῷ εἰς τοὺς προξενικούς λιμενάρχας καὶ τὰς παραλίους προξενικάς ἀρχάς, ὃν προϊσταται ἔμμισθος «Ελλήνη πρόξενος. Ειδικῶς διὰ τὰ ἐκτελουόντα πλόας ἐσωτερικού σκάφου, Φορτηγά, ἐπιβατηγά, ἀλιευτικά, εἰς τὰς ἀνωτέρως ἀρχάς προστίθενται οἱ λιμενικοί σταθμοί καὶ ωρισμένοι ἐκ τῶν ὑπαλλήλων λιμένος.

Αἱ αὐταὶ ἄρχαι εἰναι ἀμρόδιαι διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ναυτολογίου, ἣτοι διὰ τὴν κατὰ τάς διατάξεις περὶ NAT ἐξόφλησιν καὶ ἀντικατάστασιν τοῦ ναυτολογίου. Ἡ ἀνα-  
νέωσις ἔνεργεται ὑποχρεωτικῶς ἀνά ἔξα-  
μηνον ἢ ἐπὶ τῇ μεταβίδεσse τῆς κυριότητος  
τοῦ πλοίου κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον τῶν  
πεντήκοντα ἑκατοστῶν, ἐνῷ ἐξ ἄλλου, τὸ  
ναυτολόγιον κατατίθεται εἰς τὴν Ἀρχήν,  
μη ἀνανεούμενον, έαν τὸ πλοῖον ἀποβαλλῃ  
τὴν Ἑλληνικὴν ἐθνικότητα, διαλυθῇ, ἀπο-  
σθῇ, κηρυχθῇ ἀνίκανον πρὸς πλούν ἢ τέλος  
ἔαν ὁ πλοίος αρχος αὐτοῦ ἀπολυθῇ ἀνευ ἀντι-  
καταστάτου (ἄρθρ. 1 ν.δ. 87/1969. Ἄλε-  
ξόπουλος, σελ. 89).

Αρμόδιοι, τέλος, διὰ τὴν ἐνέργειαν μεταβολῶν ἐπὶ τῶν ἐκδεδομένων ναυτολογίων, ητοι διὰ τὴν ἐν αὐτοῖς καταχώρισιν πράξεων ναυτολογίησεως ἡ ἀπολύτευσις ναυτικῶν, εἶναι πᾶσαι ἀνέξαιρέτως αἱ ναυτιλιακαὶ ἀρχαὶ κατὰ τὸ ἀνωτέρω ἄρθρον 1 τοῦ ν. 3170/1955.

Έπει τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω περὶ τῶν ναυτολογίων ἀρμοδιότητος, σοθαράν ἔξαιρεσιν ἐδήμουργησε τὸ ν.δ. 87/1969. Μέχρι τότε, ἀπηγορευετο εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ διενέργεια αἰασδήποτε ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου ἐγγραφῆς, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 53 ΚΙΝΔ ὅριζοντος ὅτι ἡ ἐγγραφὴ φί οὐκέτε τὸ ναυτολόγιον «ἐνέργειται ὑπὸ τοῦ λιμενάρχου ἢ τοῦ προξένου» (Ποταμιάνος, σελ. 132. Σκαρπέτης, σελ. 27). Εἰς ᾧ δὲ περιπτώσεις ὁ πλοίαρχος ἀναγκάζεται, κατὰ τὴν εὐχέρειαν τοῦ ἄρθρου 55 ΚΙΝΔ, εἰς πρόσληψιν ἡ ἀπότολμη ναυτικοῦ ἀνεύ τῆς συμπράξεως τῆς Ἀρχῆς, πρέπει νὰ ἐγγράψῃ τὴν μεταβολήν, ὡς οὐσιώδες περιστατικὸν (ἄρθρον 41 ΚΙΝΔ) μάνον εἰς τὸ ήμερολόγιον — καὶ τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον — ἐξ οὐ μεταφέρεται εἰς τὸ ναυτολόγιον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τοῦ λιμένος πρώτου κατάπλου. ('Εγκ. YEN 72905/14.1.1958 ἐν Δ. N. YEN 1958, σελ. 289. 'Εγκ. YEN 27580 /30.3.1963 ἐν Δ. N. YEN 1963, σελ. 493. Ματαράγκας, σελ. 116).

"Ηδη διά τού ἄρθρου 1 τού ν.δ. 87/1969 ἐπετράπη εἰς τὸν πλοίαρχον ὅπως ἀντικαθιστᾶ ὁ ἴδιος τὸ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον ἐφ' ὃσον παρῆλθεν ὑπερδωδεκάμηνον διάστημα ἀπό τῆς ἐκδόσεών του καὶ ἐφ' ὃσον δι' οἰονδήποτε λόγον, δὲν ἀντικατεστάθη κανονικῶν. Κατὰ ταῦτα, ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ τὰς ἀπολύσεις εἰς τὸ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον καὶ τὰς ναυτολογήσεις εἰς τὸ νέον, ὅπερ συμπληροὶ δι' ὅλων τῶν ἀναγκαίων ἔγγραφῶν, ὡς ἀκριβῶς ἡ λιμενικὴ ἀρχή. Ή παράλειψις μάλιστα τῆς ἐνεργείας ταῦτης χαρακτηρίζεται εἰς τῷ νόμῳ ὡς πειθαρχικὸν παράπτωμα (Βλ. καὶ ἔγκ. NAT 5500/2600/1969, κεφ. Θ').

Ο κώδικας όριζων ότι την έκδοσιν και άνανεωσιν τού ναυτολογίου ώς και τάς εν αύτώ μεταβολάς ένεργει ή λιμενική ή προξενική άρχη, άγνοει την ειδικήν ταύτην περίπτωσιν. Δεδομένου, όμως, ότι η περί NAT νομοθεσία δεν θίγεται υπό τού κώδικος, ή εν λόγω διάταξις τού σάρθρου Ι τού ν.δ. 87/1969 παραμένει εν ισχύι. "Άλλωστε και άντικειμενική, έχων θεωρηθῆ, πρός τάς διατάξεις τού κώδικος, κατισχύει ώς ειδικωτέρα.

**Ἐκ τῆς τοιαύτης τροποποιήσεως, ἥτις**

άφορη ειδικώς και ἀποκλειστικώς είς τὰ ὑπέρθωνδεκαμήνου λῆξεως ναυτολόγια, δὲν βίγεται, φρονούμεν, ἡ ὑφισταμένη, ὡς ἄνω, γενικὴ ἀπαγόρευσις τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐνεργείας μεταβολῶν ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου, διατηρουμένης τῆς διαδικασίας ἔγγραφῆς ἐν τῷ ἡμερολογίῳ καὶ μεταφορᾶς εἰς τὸ ναυτολόγιον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τοῦ λιμένος πρώτου κατάπλου. Κατὰ μείζονα λόγον, δὲν αίρεται ἡ ἀναρμοδιότης τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἔκδοσιν ἡ ἀνανεώσιν ναυτολογίων εἰς πάσαν ἄλλην περιπτώσιν, πλὴν τῆς ειδικῶς ὑπὸ τοῦ περὶ NAT νόμου προβλεπουμένης ἐξαιρέσεως. Ἡ διάταξις, ἄλλωστε, αὐτῇ, ὡς ἔξαιρετική, δέον νὰ ἐρμηνευθῇ στενῶς, ἀποκλειομένης τῆς ἀναλογικῆς ἐφαρμογῆς.

7. Κατά την ἐρμηνευομένην παράγραφον τοῦ ἄρθρου 47, η ὑπὸ τῆς ὁρμοδίαις λιμενικῆς ἀρχῆς θεώρησις τοῦ ναυτολογίου ἐνεργεῖται κατὰ τὸν κατάπλουν καὶ ἀπόπλουν τοῦ πλοίου.

Η πρόσβετος αυτή χρησιμότης τού ναυτολογίου, περὶ ἡς ἐποιῆσαν μνεῖαν καὶ ἀνωτέρω, συνιστά μίαν τῶν σπουδαιοτέρων ἐν τῇ πράξει ἀπόστολῶν τοῦ ναυτολογίου, δεδομένου ὅτι ἐν τῇ θεωρήσει ιδιαιτέρως τού ἀπόπλου ἔσαντλείται ἡ ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Ἀρχῆς παροχὴ ἀδείας ἀπόπλου εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, ἐφ' ὃσον ίδια ἀδεία ἀπόπλου ἡ ἔτερον ἀπόδημητριον ἕγγραφον οὔτε προβλέπεται σήμερον τούτη χορηγεῖται. (*Ἀντιναΐάθης*, σελ. 60, 63). Τὸ ναυτοδόγιον διαδέτει πρὸς τοῦτο εἰς τὰς τελευταίας αὐτοῦ σελίδας, τὰς λεγομένας θυρίδας καταπόλου. Εἰς ἑκάστην τούτων, ἀντιστοίχως, κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα ἡ λιμένα τῆς ἀλιδοπαθῆς ἔνθα ἔνδεινε Ἑλληνικὴ προενίκη *Ἀρχὴ* ἡ τὸν ἄξιον ἀπόπλουν, ὁ λιμενάρχης ἡ ὁ πρόξενος σημειοὶ τὴν ἡμερομηνίαν, τὸν λιμένα προελεύσεως ἡ προορισμοῦ καὶ βεβαιώνει ὅτι ἡ λέξην ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ τὸν σκοπὸν τῆς συνδυασμένης θεωρήσεως κατάπλου καὶ ἀπόπλου (*Ἀρχ.* Εἰσ. *Ἐκθ.* σελ. 12). Ιδιαιτέρως κατὰ τὸν ἀπόπλουν, ἡ *Ἀρχὴ* δὲν θεωρεῖ τὴν θυρίδα ἀπόπλου ἔαν δὲν βεβαιωθῇ ὅτι οὐδέμια ὑφίσταται ἐκκρεμότης ἡ ὑπόπρεωσις τοῦ πλοίου, οἰκονομικὴ διοικητική, τῆς ἀρνησεως αὐτῆς ίσουμένης πρὸς ἀπαγγελευσιν ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

"Η πρός Εεώρησιν τού ναυτολογίου προσκόμισις αὐτοῦ είς τὴν λιμενικήν ἢ προξενικήν Ἀρχῆν, ἐπιβάλλεται εἰς τὸν πλοιάρχον δυναμένο τοῦ ἄρθρου 126 τοῦ κώδικος, ἢ δὲ πρόρασις τῆς ὑποχρεώσεως ταῦτης, ἀποτελεῖ πειθαρχικὸν παράπτωμα προβλέπομενον ρητῶς εἰς τὸ ἄρθρον 246 τοῦ κώδικος. Ἡ ἀνευ ἀδείας, ὅμως, ἀναχώρησις τοῦ πλοίου (ἔξ ἐλληνικοῦ λιμένος, Ἀντωνιάδης, σελ. 64. Καμπίρης, σελ. 56) συνιστά τὸ ποινικὸν ἀδίκημα τοῦ ἄρθρου 234 τοῦ κώδικος.

Περί τού σπουδού της ειδήκης προβλέψων διότι την μετα το ναυάγιον θεωρήστον τού ναυτοδόγιον δεν ήδυνηθήμεν νά εύρουμε όλην έντηση σιν, πλὴν την εύνηγρομησίαν προς την άντιστοιχον διάστειαν τού αρθρού 57 τού ΚΝΔΑ, ωσδικαιολογία της όποιας άναφέρεται, εις τήν εισηγητικήν έκθεσιν, ή επαναληπτικήν ορθρώσην 332 ΕΝ. Πλὴν είς τού αρθρου 332 ΕΝ μητρονύμωνται μόνον τού ημεροδασίου (βλ., καὶ ἀρθρ. 48, 2 κωδικούς) καὶ συχι τον ναυτοδόγιον. Πάντας τοις, κατό τοις ψήφισμανενας δόχγιας, τό ναυτολόγιον εἰς την περιπόσιν αυτην, ἀφού εἴσω φιληπτή υπό τοις την επιλήφθεσην της άναρκοστεως 'Αρχης διαδινθάεται εἰς τό NAT διά τά περιπτώσεις (Μ.Ε. ΥΕΝ 33827/30.5.53 ἐν Δ. Μ. ΥΕΝ 1953, σελ. 337).

Ασχέτως τῆς ἀδείας ἀπόπλου, ή θεώρησις τοῦ ναυτολογίου κατά τὸν κατάπλουν καὶ ἀπόπλουν, ἔχησητε καὶ τὸν ἐλέγχον τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου, δεδομένου ὅτι τῆς σειρᾶς τῶν ἀλλεταλήλων θεωρήσεων, προκύπτει ἡ σειρὰ τῶν ταξιδίων, τῶν ἡμέρων πλοίου καὶ τῶν ἡμερών παραμονῆς ἐν λιμένι. Μολονότι ἡ παρακολούθησις αὐτῆς εἶναι δυνατὴ ἐκ τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, ἡ ἐκ τοῦ ναυτολογίου συναγομένη πλεονεκτεῖ, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι συνδυάζεται μετὰ τοῦ ἐλέγχου τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος καὶ ἀφ' ἑτέρου, διότι τὸ ναυτολόγιον ἔξοφλουμενὸν φυλάσσεται παρὰ τὴν ὑπηρεσία καὶ δὲν περιέρχεται εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ὡς τὸ ἡμερολόγιον. Ἡ χρησιμότητα τῶν οὕτω συναγομένων στοιχείων ἀναφένεται εἰς τὸ πλεῖστα θέματα διοικητικῆς φύσεως, ὡς π.χ. εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ἐνεργού θαλασσίας ὑπηρεσίας ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῶν περὶ ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος διατάξεων τοῦ κώδικος (ἀρθρον 78) ἡ τῆς ἀργίας τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν περὶ φορολογίας πλοίων διατάξεων (ἀρθρ. 11 καὶ 14 v. 1880-1951, ἀρθρον 6 ἀ.ν. 465/1968) κ.λπ. (Σκαρπέτης, σελ. 22).

### Ξ. Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## БІБЛІОГРАФІА

Αγαλοπούλου Χρ.: «Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιου», Αθήναι, 1960. Αλεξόπουλος Δ.: «Θέματα πλοιάρχων», Πειραιέως, 1966. Αναστασιάδης Η.: «Ελληνικὸν Ἐπιτορικὸν Δίκαιον», τόμος 2ος, Αθήναι, 1937. Ανδριόπουλος Ν.: «Ναυτεργατικά διαφορά», Αθήναι, 1971. «Αντωνιάδου Ε.»: «Ο νέος ΠΠΚΕΝ», Πειραιέως, 1973. Βέντη Κ.: «Ναυτεργατικά διαφορά», Αθήναι, 1964. Γράφαρη Β.: «Μελέται Ναυτικού Δίκαιου», Πειραιώς, 1964. Καμβόζ Δ.: «Η σύμβαση ναυτολόγησης», Αθήναι, 1962. Καυπήρ Γ.: «Ἐργασία Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν.Α.», Αθήναι, 1970. Καραβά Κ.: «Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον», Θεσσαλονίκη, 1956. Ματαράγκα Α.: «Ἐγχειρίδιον Ναυτικοῦ Δίκαιου», Αθήναι, 1960. Μπαλή Γ.: «Εγνατικά όρχα τοῦ Ἀ' Αστικοῦ Δίκαιου», Αθήναι, 1948. Ποταμιάνου Φ.: «Σοιχεῖα Ναυτικοῦ Δίκαιου», Αθήναι, 1963, 1966. Ράλλη Γ.: «Ἐργασία τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐπιτορικοῦ Δίκαιου», Αθήναι, 1863. Ρόκα Κ.: «Ναυτικὸν Δίκαιον», Αθήναι, 1968. Σχαρπέτη Β.: «Η σύμβαση ναυτολόγησης», Πειραιέως, 1960. Σπαλιόπουλος Κ.: «Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον», Αθήναι, 1948. Τζιζιλέρη - Μπαρτσάούλης: «Αἱ ναυτεργατικαὶ διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔΑ», Πειραιέως, 1969. Τσάγκαρης Η.: «Κῶδις Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δίκαιου», Πειραιέως, 1958. Τσούρη Γ.: «Ἐργασία Κανονισμοῦ «Ἐργασίας Φορτηγῶν Πλοίων», Αθήναι, 1971. Χροσανθοπούλου Ζ.: «Νομικοὶ «Οδηγοὶ τῶν ἐπιμορίων ναυτιλούμενων», Αθήναι, 1877.

## **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

## KAI KATAΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

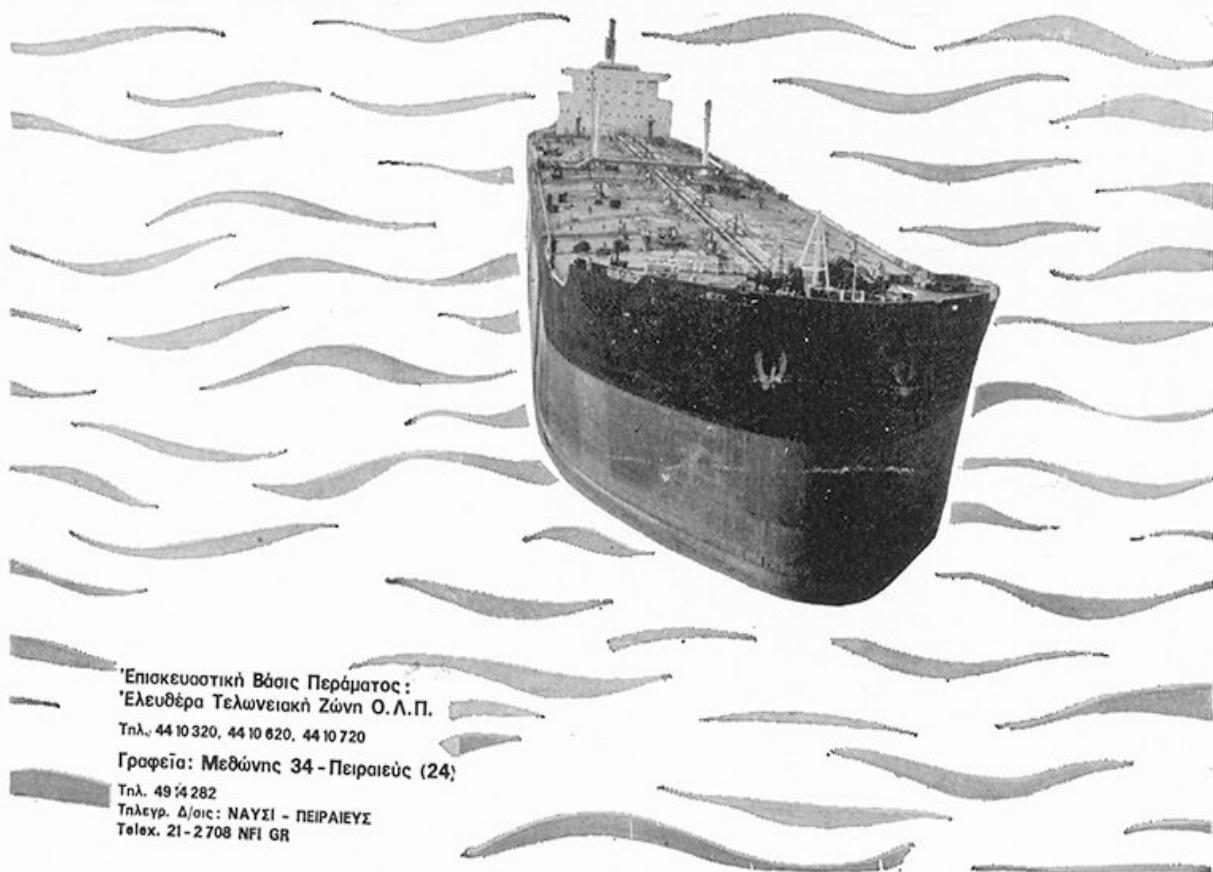
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
P. O. BOX: 210266



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.**

Γενικαὶ Ἐπισκευαὶ Πλοίων

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



Ἐπισκευοστικὴ Βάσις Περάματος:  
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/στ: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Telex. 21-2708 NFI GR





## ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

● Διά των έν λόγω μέτρων, σκοπεύται ό πληρης άπλυτεσμός των ύπαιτίων ρυπάνσεων και τηριορισμός των ρυπάνσεων, αι όποιαι μόναται νά προκληθούν, συνεπεία άπυρματος.

● Λαμβανομένου ύπ' οψιν, διτι αι διατάξεις, αι όποιαι άναφέρονται εις τάς «Ειδικάς Περιοχάς», δέον όπως τύχουν έφαρμογής μέχρι 1.1.1977, έπιδιάλεται όπως άπο τούδε ληφθούν τά άναγκαία μέτρα, ώστε έντος τής ήμερομηνίας ταύτης νά έχουν πλήρως κλιμακώθη αι ύπό τής νέας συμβάσεως προβλεπόμεναι ύποχρεώσεις και ειδικώτερον ή δημιουργίας άλιστου εύκολιώ ύποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων.

● 'Ανεξαρτήτως, διμως, τών ως ανω προληπτικών μέτρων, δέον όπως άναπτυχθή εις βραχύ χρονικόν διάστημα και ή ικανότης τών υπευθύνων, συμφώνως πρός τήν σχεδίασιν κατά τής ρυπάνσεως, πρός άποτελεσματικήν άντιμετώπισιν περιστατικών ρυπάνσεως εις τήν περιοχήν εύθυνης έκάστου.

## Η ΕΚΘΕΣΙΣ

'Η έκθεσις τών έμπειρογνωμόνων τού Ο.Η.Ε. — όμαδος "Αγγλων ύποτρόφων" — περί τού λιμένος Πειραιώς, υπεδήθη, ήδη, εις τήν διοίκησιν τού 'Οργανισμού, μετά άπο τρίμηνον έργασίαν, θάσει στοιχείων τά όποια παρεχώρησαν αι ύποτρεσίαι τού λιμένος. 'Η 'Επιτροπή αυτή, ως και έτεραι έπιτροπαι τού Ο.Η.Ε., διά παρεμφερείς έργασίας δέν προκαλεί τό ένδιαφέρον τών άρμοδίων λιμενικών παραγόντων, δεδομένους θι οι συντάκται τής έκθεσεως είναι άδυνατον νά γνωρίζουν τόν λιμένα, ως τόν γνωρίζουν οι "Ελληνες ειδικοί και δή ύψηλού έπιστημονικού έπιπέδου, ως ό καθηγητής τού Πολυτεχνείου κ. Δημ. Πίππας και οι διευθυνταί τών διαφόρων ύποτρεσιών τού 'Οργανισμού.

Μέ άντικείμενον τήν έν λόγω έκθεσιν έπραγματοποιήθη και ειδική σύσκεψις, τό ά-

ποτέλεσμα διμως τής όποιας ύπηρξε μᾶλλον άρνητικόν. Τό περιεχόμενον τής έκθεσεως έκριθη ως μή άνταποκρινόμενον εις τάς ίδιορυθμίας, τάς πραγματικάς άνάγκας και τήν μελλοντικήν έξελιξιν τού λιμένος, έν συνδυασμῷ πρός τήν ζήλην οικονομικήν κατάστασιν τής χώρας.

Και τούτο διότι μόνον οι "Ελληνες έπιστημονες και ειδικοί, δύνανται νά γνωρίζουν τά δασικά αυτά στοιχεία, τά όποια άποτελούν άντικείμενον τής καθημερινής έπαγγελματικής και έπιστημονικής ένασχολήσεως των.

Εις τό άρχειον, λοιπόν, ή έκθεσις τών ζένων ύποτρόφων.

## ΕΠΙΣΚΕΨΙΣ

'Ο λιμήν τού Πειραιώς ήρχισε νά προσελκύτη τό ένδιαφέρον ύπό τά άναπτυξιν χωρών, έξι έπόψεως μελέτης τών λειτουργιών του, διά σκοπούς τεχνικής έκπαιδεύσεως. Ούτως, διμάς σπουδαστών τού Ναυτικού Κολλεγίου 'Αλεξανδρείας, θά πραγματοποιήση δεκαήμερον έπισκεψιν εις τόν Πειραιά, άπο 5ης Αύγουστου μέχρι 14ης τού αύτού μηνός, μέ έν πλούσιον πρόγραμμα έπισκεψεων και μελέτης τών έπι μέρους δραστηριοτήτων τού λιμένος. Αι έπισκεψέις αύταν θά πραγματοποιηθούν εις τόν 'Επιβατικόν Σταθμόν, εις τάς μονίμους και πλωτάς δεξαμενάς εις τά «Σιλός», εις τό Μηχανολογιστικόν Κέντρον, εις τούς χώρους διαθέσεως τών έργατικών ομάδων, εις τόν σταθμόν «Κοντέΐνερς» και διά πλοιαρίου περιήγησης τού Κεντρικού Λιμένος και τού δρμού 'Αμπελακίων.

Οι ξένοι σπουδασταί θά έπισκεψθούν, έπισης, τά διύλιστρία τής «Μότορ 'Οιλ» και τάς έγκαταστάσεις τής διώρυγος, τά «Ελληνικά Ναυπηγεία» Σκαραμαγκά, ναυτίλιακά και ναυλωμεσιτικά γραφεία, ώστε ή ένημέρωσίς των νά γίνη έπι ναυτιλιακής βάσεως.

Τό εύλογον ένδιαφέρον τού Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς, προκαλεῖ, κατά τήν τρέχουσαν θερινή περίοδον, τό θέμα τής άσφαλείας και τής εύταξίας τών έπιβατηγών πλοίων. 'Η αυξησης τής έπιβατηκής κινήσεως εις τόν λιμένα Πειραιώς, ως και ή έξυπηρέτησις δεκάδων χιλιάδων τροχοφόρων, διά τών όχηματαγωγών, δημιουργούν μίαν νέαν κατάστασιν εις τό πλοίον και τόν λιμένα, ή όποια πρέπει νά άντιμετωπίζεται με ζήλως ύπευθυνον χειρισμόν.

Ούτω, τό Κεντρικόν Λιμεναρχείον άπεστει πρός τούς πλοιάρχους τών έπιβατηγών σκαφών, έγγραφον, διά τού όποιου ζητεῖ:

● Τήρησιν τών κανόνων άσφαλείας πλοίων και ναυσιπλοίας, ήτοι: Σωστικά - πυροσβεστικά μέσα, έχμαστιν όχημάτων, έλεγχον βάρους άνα τροχον μεταφερούμενου όχηματος, έρματισμόν πλοίου, μέριμνα, ώστε νά μή υφίστανται έλευθεραι έπιφάνειαι έλασίου εις τό μηχανοστάσιον, πρός άποτροπήν πυρκαϊών, έκτελεσιν, άνελλιπώς, γυμνασίων πυρκαϊάς, διαρροής και έγκαταλείψεως πλοίου, ως και έλεγχον καλής λειτουργίας τών στεγανών και πυριμάχων θυρών άσφαλείας τού πλοίου.

● Τήρησιν τών διατάξεων περί γραμμής φορτωσεως.

● Τήρησιν τών διατάξεων ένδιαφήσεως και ήδη τών άναφερομένων εις τήν καθαριότητα και έμφανσιν τών κοιτώνων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων τού πλοίου, πλήρη ξενοδοχειακόν έξοπλισμόν, ποιότητα προσφερομένων έδεσμάτων, άνάρτησιν τεθεωρημένων τιμολογίων κ.λπ.

● Τήρησιν τού κανονισμού περί μεταφορᾶς έπικινθνών ύλων διά τών πλοίων.

● Αύστρησιν τήρησιν τών διατάξεων περί ύπεραριθμών έπιβατων και έκτελεσιν τών έγκεκριμένων δρομολογίων.

● Τήρησιν τών διατάξεων τού κανονισμού περί άποφυγής συγκρούσεως πλοίων.



## M E D L I N E

Κοντέΐνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικός 'Αερισμός κυτών.

Έλληνική Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς και τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
MIDDLE EAST AGENTS  
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST



**Δ**ΕΝ εἶμι: συνταχματολόγος. Δὲν εἴμαι νομομαθῆ. Δὲν εἴμι: κάποιος δικαιοδόμενος. Δὲν παρουσιάζω περισσότερες γνώσεις όπως τὸ δύο οντων δύο ίσων τέσσερα απόγνωσηματική καὶ ἀπό τὸ τρόπων - τρώγεις - τρώγει, στὴν γραμματική.

„Αλλ᾽ οὐ μὴ μοι ἀπαγγείσθη νὰ ἐπιμένω στὸ δῆμο πλήρη τῶν δυομάτων τῆς Θρακοείας, τίποτα ἀλλο δὲν μπορεῖ νὰ μένη σταθερό καὶ ἀμετάβλητο στὴν ζωὴ τῶν ἄνθρωπων. Καὶ οἱ νόμοι καὶ οἱ συνήθεις καὶ οἱ μάδες καὶ θλεῖς οἱ συνθήκες τῆς ζωῆς μας, μεταβάλλονται: καὶ διαφοροποιοῦνται: ἀνάλογα μὲ τὴν ἔξιτην τοῦ χρόνου, μὲ τὶς ἐπιστημονικὲς ἢ τὶς τεχνικὲς προδόσους καὶ γενικά μὲ κάθε τεκτικὴν ἢ ἐκτεκτὴν ἀλλαγὴ κανόνουν, ἀναγκῶν ὡς ἀρεταῖσιν

Έδω και είκος: χρόνια, έθεσπισμένη για τὴν Νωτιλία μας μερικές «έγκριτικές», λεγόμενες «πράξεις». Ήσκν κάποια δικιολογημένα μέτρα προστατευτικά, τόσο για τὴν ἐνθάρρυνση στὴν διαχείριση τῶν πλοίων μὲ τὴ σημαία μας, ζῶ και γιὰ τὴν παρακίνηση τῶν ἀλλού ἐκείνων ποὺ ἐπέμεναν στὴν παραμονή στὶς ομηρίες εδυκάρικες, νὰ προσέλθουν στὴ γαλανδευκή.

"Αναμψισθήτε, τά μέτρα αυτά δὲν άστρηγκαν. Τούτο καθομολογεῖται: τώρα αφέστατο μὲ τὸ διάδημα τῆς Ἐνόδεως Ἐφοπλιστῶν στὸν οὐπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὸ συστῆμα νέον τὸν νέον υἱόν περὶ NAT καὶ περὶ «Συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ».

«Χάρις εἰς τὸ καθεστώς τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, λέγει τὸ ὑπόμνημα, εἰδομεν τὴν ὑπὸ ἀλληγορίᾳ σημαζίνουσαν τοιούτην τῶν πλοίων, ἢ ἀνέργωτα κατακροῦσσα».

Ἄλγθεστατο καὶ ἀναιριψισθήτητον. Ἀλλὰ περδλλῆκα, δικιοπολογοῦνται καὶ ἄλλα συμπεράσματα καὶ ἄλλα χριτήρια, διτοῦ. Σὲ κάθε πιπολογίαςιμο, μαζὶ τοῖς τοῦ θετικᾶς θεσμοῖς, προσθλλούνται καὶ τὰ ισθμιαὶ ἀρχητικά. Καὶ ἔργα τούτων τοῦτο στὸν νοῦ μας, ἀλλὰ καὶ ἐκτιμούνται μὲ λεπτομέρεια ἕλα τὰ διντίθετα ἄλλα, πίσσων ἀλγθεστάτα καὶ πίσσων ἀναιριψισθήτητα πακούλουθα, μπορούμε νά ποιήσεις, συμπληγρώντας τὸ ἀπόδειγμα τοῦ Ἑγμότεον:

«Χάρις στο καθεστώς τῶν ἐγκυρικῶν πράσων, εἰδομεν, θεσπίως, τὴν ἔλληνακήν Ναυ-

"Οσα ήσαν γύρω από την Ναυτιλίαν μας στο 1955 δεν συνεχίζονται καθι στο 1975. Η γενιά η κατάστασης τού πέπου μας στο 1955 πήρε εγών δόλτα μετά την είκοσιετία πού μεσο-άλλησε. Τι άπομεινε σταθερό; Τι άπομεινε δύνατο;

Τὰ καράδια τότε είχαν μέση χωρητικότητα  
Ο χιλιάδες τόννους τὸ καθένα, καὶ τὸ ἐπάν-  
τοναν τριάντα - τριανταρέντες νυκτικοί. Σή-  
ερα, μιλούσι γιὰ μέσον δρό μαραθώνιον στις  
τριάντα χιλιάδες τόννους τὸ καθένα, ἐπι προ-  
εντικά θυματάσσους μεγαλύτερα, ἀλλὰ μὲ δια-  
φοράς, τριακόσιους καὶ τετρακόσιους χιλιά-  
δες τόννους, δραματιζόμενοι καὶ καράδια τοῦ  
δὲ ἑκατομμυρίου τόννων στὸ ἔγγυτερο μέλ-  
λον.

Δέν νομίζω δὲ δις παράλληλα μὲ τὰ μεγάλα τῶν συμπάτων, συμβαδίζει καὶ ὁ ἀριθμὸς ὃν ναυτικῶν. Οὕτε καὶ πρέπει νὰ συμβαδίζῃ.

## «Ἐγκριτικὰ πράξεις»

Διαφορετικά, άνωθεν θὰ ἀπέδονται κάθε ἔργοναση σὲ χωρητικότητα. Τὴν ἀπλούστευσην, τὴν διευκόλυνσην καὶ τὴν ἐπιτάχυνσην στὶς ὑπερβολίες μεταχροῦσε ἐπίγειοιμ, μαζὶ μὲ τὸν σίκουρον καθότρο παράγοντας στὴ διαγείρεσσα.

"Ενας χλόος συντέλεστής, μετά τὴν εἰκοσαετία ποδ παρήλθε ὑπὸ τὸ καθεστώς τῶν ἐγκριτικῶν πρᾶξεων, εἶναι· καὶ τὸ ἥδη καθεστώς τοῦ κυβοματισμοῦ· Αποδεικτίζει· καὶ αὐτὸς τὴν συμβολὴν τῆς ἀνθρωπίνης ἔργωντος στὸν ναυτικὸν τομέα. Σχέσεστο αἴπειρηντα εἶναι· ἡ σύνθεσις πληρωματος στὰ μῖνι, λεγόμενα μπάλκαρριερ, τῶν τριῶν χιλιάδων τόννων, ἐπανδρουμένων σήμερα μὲ δύτιον μόνον ναυτικούς ἔναντι· τῶν εἰκοσι ποδ είχαν τὰ δριοιά τους στὸ 1955.

"Αν δὲ αὐτὴ ή μεγάλη μεταβολή δὲν μάς γίνεται: τώρα κισθητή, είναι: τό δέ: ή μεγάλη μεταβολή έχει: τόση άνωγκη ἀπὸ ναυτικούς, θωτα καὶ μ' ὅλα τὰ λεγόμενα μου, πάλι: δεν ἔπεικομη."

**Αλλὰ τί γίνεται μὲ τοὺς ἀπομάχους; Τί γίνεται μὲ τὰ κατάλοιπα αὐτὰ τῶν ναυτικῶν ἀπομαχέσων καὶ τὸς ναυτικὸς ἀναγένεται;**

Λύτορες, κκνένας ματαθίλισμός, κκνένας αύ-  
τοκινούμδας κκνένας καμπάνας κανιτομήδας δέν τους  
λιγοστεύει. Οι δέ ήδη παταχολούμενοι ναυτι-  
κοι τών έκαπτο χιλιάδων άτόμων, άργα ή γρή-  
γορά ήδη προσέλθουν έκει. Στήν παρατάξη των  
απομάχων. Είτε μὲ φυλλάδια γεμάτα ναυτολ-  
ικής, είτε μὲ λειψά, είτε μὲ χριστιανικής διατά-  
ξης, είτε μὲ τήν ἐπέκτικην τοῦ συστήματος  
ήδης «Διαδοχικῆς Ασφαλίσεως». Γιὰ δύος αύ-  
τούς, μόνον η επομένη μόνην απομαχία τους  
εἶναι δύσως τή διέξοδο. «Εφ' έσσον ζεῦν, θά είναι  
μόνιμοι πελάτες τοῦ Ασφαλιστικοῦ τους  
Γημαίου. Τοῦ NAT.

‘Αλλά γι’ αύτό το Ν.Α.Τ., πολὺ λίγο γνωστή καμίας δεν επικρίνει τις έγκυριτης πράξεις. Ειδικά δε το Ν.Α.Τ. δέχθηκε τό μαγνητώρο δάρος όπως την έφερμογή τους. Και σε οι αναλογίες έργατομένων και ποιμάνων κυτταμών είχαν κάποια σταθερή και κάποια δύνη με σχέση, προχωρούσαμε, δύο προχωρούμε, διάζοντας χαλινάρι: στο δύο των παρασημένων συντάξεων, θυγέτα ήν οι διοικητές συνθήκες και τα μισθολόγια των έργατομένων πατιρήνων διαφραστικούς δρόμους. Γιά το στόχο των συντάξειούχων και γιά τα στοιχεία τους, οι έγκυριτης πράξεις ήσαν πάντοτε άσταθλητη πορεύεσθαι και δεινά άστελνα.

Μέ τὴν κατακόρυφα ἔωγχοιμένην Νυκτίλια  
ς, έρδιζουμε τώρα πρὸς ἐπομένην εἰσοσ-  
τίκην. Βαδίζουμε διμος καὶ μὲ τὴν κάθετα με-  
μένη νυκτική μης παρτάξῃ.

Δέν όπέχει ο χρόνος δηπου ένας μεγάλος επικίνδυνος πόλεμος στήν τάξην έργων αποκατάστασης και αναπτύξεως ναυτικών θα προβληθεί. Ένδον, δηλα-  
τεί, ο χριστιανός των έργων αποκατάστασης, ο άντιτστάστης χριστιανών συντακτικούς  
οι άνεργοις. Κατά τότε;

Οι περὶ τὸ Ν.Α.Τ. ἀρίθμοι ἀρχισαν γὰ τινῶν τὰ ἀνηγγήτια τους προσαναρρόσματα. Ἐπειγρά πλεονεκτήματα τῶν ισολογισμῶν αἰμάζονται: νὰ ἀφῆσουν θέση στὰ ἀλλείμματα. Σύντοτε δὲν ἀποτελεῖ εὐφορία κωδικίστο καὶ ξερφωτό. "Ολοι μας τὸ δέλεποντας ξεκάθαρα. Εἰ δέλεπος: καὶ η "Ενωσις τῶν Εφοπλιστῶν ἀνηγγειεῖ:

...Επέδιλλατα: —λέγε:— ή δελτίωσις τῶν ντάχεσμον τοῦ NAT εἰς τὸ μέγιστον ἐπιτρέμενον ἐπίπεδον, ἀλλὰ... τὰ χέρια φυλλὰ ἀπὸ τῆς γκωνίας πολλάς.

"Ητοι, άναγκη νά βρεθη ο τρόπος δου και  
συλλος νά είναι χωρτάσις άλλα και ή πίτ-  
να μένη ακαίρια!... Όφελες κουδέντες. Λές  
και πάποις άλλος θά πρέπει νά φροντίσῃ γιά  
κατάλοιπα της ναυτικής έπιχειρήσεως.  
πάποις άλλος θά πρέπει νά έπιφερτισθη τό-  
σος τών άπονάγουν γνωτάνων.

Είτε τὸ θέλουμε, είτε δική, τὸ φροτίο αὐτοῦ ἡ εὐθύνη αὐτῆς, διδρόντες τὴν Ναυπλία καὶ τοὺς ἔργαζομένους ναυτικούς. Ἀπὸ αὐτούς τοὺς δύο πράγματες, παντούδηποτε, πάντοτε θὰ πνιγθεῖσσον οἱ πόροι: γιὰ τὰ δὲ ἀπομένους, «Ωστε, καὶ οἱ ἔγκριτικος πράξεις ἀπὸ αὐτῆς τὴν εὐθύνην θὰ πρέπει νὰ ξεκινηθοῦν καὶ νὰ κινοῦνται.

Κοντολογίς, και πρός να γίνη και πρός τα  
έκει ή άνωθεντήσις και διαταθολογίδ. Οι  
δύο πρόσω του NAT, πρέπει το ταχύτερο να συγ-  
χνονται με τις ανταγές των έπειρχομένων  
μεταβολών. Μεταβάλλεται και πρέπει να με-  
ταβάλλεται: το καθεστώς των συνθέσεων των  
πλοίων εξ προσωπικού δυναμικού. Μεταβολή ά-  
μεσως και στον πάρχαντα είσφορδς: έργοδός  
του πρός τα άσφαλτικά Ταμεία. Δικροτε-  
τή, άν κάποια φάσησουμε σε πρόδοτο νά ταξι-  
δεύουν τα πλοία χωρίς ναυτικούς, θα πρέπει  
νά δεχθούμε και διλοκληρωτική απαλλαγή των  
επαστοτών ήπο τοπορεώντες πρός τα Ασφαλ-  
ιστικά Ταμεία. Και οι υπομένοντες συντάξει-  
ούνται: Τα κατάλογα των παρελθόντος; Τι ήδη  
γίνει με αυτούς;

Η είσφορά ἐργοδότου δέσει τοννά τῶν πλοίων ἐπέρχεται: οὖν καθεστῶς ἀναπότετον. "Οὐκ θέλουν καὶ ἡδὲ ἐπιμένουν οἱ διαφρονοῦντες δι τούν γίγνη κατέ: τέτοιο, οὐκ προκλήθοιν ἀντικείμενον εν αὐτοῖς καὶ τοις διαφορῶν. Δέν τὸ φυτάζουμενον κατέ, διδομένουν δι πάρχει καὶ ἄλλη διέξοδος. Πάρχει καὶ ἄλλη θεραπεία τοῦ θέματος. Νὰ παρατηθούν, ἀλλοστάτη, οἱ ἐργάζομενοι νωκοτοι πάλης συμμετοχῆς τῶν ἐργοδότων πρὸς τὰ ἀσφαλιστικά τους Ταμεῖα καὶ δι τὰ ἀναλάδουν οἱ ίδειοι. 'Αλλὰ τότε, οτις ἑκάστοτε συλλογικές συμβάσεις ἐργασίας, πάνω στὰ μισθολόγια οὐ προστίθεται ἔνα ποσοτό δις τριάντα τοις ἑκατοντάριοι τὸν διαμερισμόν της.

τον, για τον αναφερόμενο σκοπό.  
Αλλά και ρόδος είναι, νομίζω, νά μεταφέρουμε τη συζήτηση σε σοβαρά καλούπια.

Τά Ασφαλιστικά Ταμεία τῶν νωριερῶν θὰ ἐπιβράχυνουν πάντοτε τὴν Ναυτιλία καὶ τοὺς ἔργαζομένους νωριερούς. Οὕτη ἀπλοχειρές σύ-  
ται ἀλλού εἴδους ὀπωτάλεως σὲ παροχὴ ἐπι-  
κτησθῶνται. Ἀλλὰ καὶ οἱ συνταξιοῦχοι, δπως  
καὶ ὅλος ὁ ἄλλος κόσμος, δικιοιοῦνται νὰ  
ἔχουν τὴν σύνταξή τους σταθερή καὶ μὲ τὴν  
ευτελή πάντοτε ἀγροτική ἀξία της. Τὸ νὰ  
νῷθην ὅμιλα ἡ σύνταξη γιὰ φυσιοτέρῳ καὶ  
άριο νὰ κατατάνῃ σῆτε γιὰ στραγγάλιο, είναι  
πάντασσετο. Όστε, σταθερὸς πόρος γιὰ τὸ  
NAT είναι: ἡ εἰσφορὰ δάσσει τοῦ τονών. Καὶ  
ὁ πόρος αὐτὸς νὰ συμβαθῇ πάντοτε μὲ τὸν  
συνταξιεστὴ τοῦ Ισολογισμοῦ τοῦ NAT στὸ θέ-  
ρον ΕΕΔΑ. Δικαιορετικά, τὸ πελάγωμα θὰ  
έίναι: ἀναπότελτο.

Βέβαια, καὶ τὸ νοικοκύρεια τῆς αγιματικῆς πεισούσιάς τοῦ θρύματος καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ του ἀπὸ τοὺς ἀκατανοήτους κρατικούς φόρους, οὓς πενήντα ἑκατομμύριον δραχμιδῶν τὸν χρόνον καὶ λεπτομερέστερη παρακολούθησε τῶν πατρούν, μποροῦν νὰ δογματίσουν τὴν κατάστασιν. „Ομως, βρεσιὸς λόγος είναι οἱ κεντρικοὶ σύροι. „Ολα τὰ ἄλλα είναι ἀλλοπίπερο αὐτὸι καζάνι. „Η συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν οργαζομένων, είναι τὸ πραγματικὸν καὶ τὸ συντριπτικόν μενον. „Ωστε, κακιδίς νὰ ἀπαλλαγῇ τοῦτο ἀπὸ τὸ ἁμαρτωλὸν καὶ ἀκατανόητο ἡμερα καθεστώτων τῶν ἐγκινεικῶν πράξεων. Αρκετὸν ἀνύψωσαν κάτες κατακύρωσαν τὴν ἀληθινὴν ὑπογειότητα τῶν πλοίων. Μή τις ἀγνοεῖς νὰ δηγογήσουν καὶ τὴν ἀλληγρικὴ κοσμοποιούσιενή ναυτικότητα πρὸς πλήρη ἔξαρσίνι. Ἀφοῦ κακεῖς δὲν διαφωνεῖ διτὶ τὸ θέμα σύνταξις γῆτας καὶ προστασία ἀνικανότητος, είναι τὰ κιωνωτέρα θέματα στὴν ἐπιδιώκεια κάθε ἐπαγγέλματος.

# Όπου κι ἄν ταξιδεύουν τά συμφέροντά σας ἡ CHASE MANHATTAN BANK Πειραιῶς εἶναι κοντά τους

"Οσο μακριά κι ἄν ταξιδεύουν τά πλοια σας η CHASE MANHATTAN BANK Πειραιῶς μπορεῖ νά τά έξυπηρετή. Γιατί από τόν Πειραιά οι ειδικοί μας — κ. D. MOLIN και κ. S. BOBOSHKO — όταν χρειαστήτε μεταφορά χρημάτων κινητοποιούν ἀμεσα τό διεθνές δίκτυο τών ύποκαταστημάτων τῆς CHASE MANHATTAN BANK. Τό δίκτυο πού άπλωνται στά κυριότερα λιμάνια τοῦ κόσμου, και έξυπηρετεί ἀπόλυτα τά συμφέροντά σας. Γιατί κάθε ύποκατάστημα τῆς προσωπικῆς σας Τράπεζας είναι ὁ προσωπικός σας ἀντιπρόσωπος σ' όποιο μεγάλο λιμάνι τοῦ κόσμου κι ἄν βρεθούν τά πλοια σας.

'Ακόμη οι ειδικοί μας μέ τήν πείρα τους στίς διεθνείς συναλλαγές και τήν ειδίκευσή τους στά ναυτιλιακά θέματα, αποφασίζουν μέ τή μεγαλύτερη ταχύτητα όταν έχετε ἀνάγκη δανείου.

'Αποφανίζουν μέ τήν ταχύτητα πού ταιριάζει στά πλοιοκτητικά συμφέροντα.



THE CHASE MANHATTAN BANK  
ἡ προσωπική σας τράπεζα  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 · ΤΗΛ. 4113711 · 9





# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΚΑΙ ΤΟ Ν.Δ. 356/1974

● Έξ αφορμής του είς τα «Ναυτικά Χρονικά» της 1ης Ιουλίου δημοσιευθέντος άρθρου του κ. Ν. Χαλκιά, φίλος νομικός μᾶς γράφει τα έξης:

Είναι άλληθές, ότι το Ν.Δ. 356/1974 διήγυρε τὸν κύκλον τῶν ἐκπροσώπων νομικῶν προσώπων, καθ' ὃν είναι δυνατόν νὰ ἔφαρμοσθῇ προσωποκράτησις. 'Ἄλλα αὐτὴ ὅρα εἰς τὴν εἰσπραξὶν τῶν δημοσίων ἑσδόνων. Τὴν προσωποκράτησιν ὡς εἰσπρακτικὸν μέσον ἑσδόνων τρίτων, ἐνὶς καὶ νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου, τὸ Νομοθετικὸν Διάτοκυμα 356/1974 θεωρεῖ ὡς κατ' ἔχαιρεσιν δυνάμενον νὰ λαμβάνεται μέσον εἰσπράξεως τῶν ἑσδόνων τούτων (ἄρθρον 91 παράγραφος 1, ἁδάφιον 2 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 356/74). 'Ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη, ὅσάκις, δηλαδή, πρόκειται νὰ ληφθῆ τὸ ὄντας προσωποκράτησιν μέσον τῆς προσωποκράτησεως, τότε δέον νὰ ζητηθῇ τούτῳ ὑπὲ τοῦ ἐνδιαφερομένου νομικοῦ προσώπου παρὰ τοῦ ἀρμόδιου ὄργανου ἀποκεντρώσεως, ὥπερ ἐπιτρέπει ἡ μὴ τὴν ἐνέργειαν τῆς προσωποκράτησεως.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καὶ ὅσάκις τοῦτο παραπέμπει ἑσδόνα αὐτῷ πρὸς εἰσπραξὶν εἰς τὰ δημόσια ταμεία, ἡ προσωποκράτησις δὲν χωρεῖ ἄνευ ἑτέρου, ἀλλὰ μόνον ἀφοῦ τηρηθῇ ἡ διαδικασία ἡτις ἔξετεθη ἀνωτέρω καὶ ἡ ὅποια ἐγκαταλείπει τὴν πρωτοδουλίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς διαδικασίας προσωποκράτησεως εἰς τὴν διοίκησην τοῦ Ν.Α.Τ. Εἰναι, ὅμως, βέβαιον, ότι ἡ διοίκησης τοῦ Ν.Α.Τ., χωρούσα μετὰ περισκέψεως εἰς τὴν λήψιν τοῦ ἔξοχος πιεστικοῦ τούτου μέτρου εἰσπράξεως, θὰ ποιήσηται φειδωλὴν χρῆσιν αὐτοῦ καὶ μόνον εἰς ἣν περίπτωσιν ἦθελον ἀποτύχει τὰ λοιπὰ εἰσπρακτικὰ μέσα.

"Οσον ἀφορᾷ ἡδη τὰς προσαυξήσεις ἐκπροθέσμου καταβολῆς, ταύτας ὀρίζει ὁ Νό-

μος περὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰς 1% μηνιαίως. 'Ἡ προσαύξησις αὐτῇ αὐξάνεται περαιτέρω, ἐὰν ἡ εἰσπραξὶς τοῦ χρέους ἀνατεθῇ εἰς δημόσιον ταμείον; Καταφατικῶς ἀπαντᾶ εἰς τούτο ὁ κ. Ν. Χαλκιάς, δηλονότι φρονεῖ, ότι ἡ προσαύξησις θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2%, ἀλλὰ τούτῳ δὲν πρικουρεῖται ἀπὸ τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 356/1974, διότι ἡ παράγραφος 5 τοῦ ἄρθρου τούτου προβλέπει, ότι ὑπόκεινται εἰς τὰς αὐτὰς προσαύξησεις καὶ τὰ διά-

τῶν δημοσίων ταμείων συνεισπραττόμενα μετὰ τῶν δημοσίων ἑσδόνων, ἔσοδα τῶν ἐν γένει νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου. Τοιαῦται περιπτώσεις συνεισπράξεως δημοσίου ἑσδόνου μετὰ ἑσδόνου ὑπὲ τρίτων, ὑπάρχουν ἐγκατάσπαρτοι εἰς διαφόρους νόμους.

Τὰ ἔσοδα, δημος, τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου δὲν συνεισπράττονται μετά τίνος δημοσίου ἑσδόνου, ἀλλ' αὐτοτελῶς καὶ δὲν είναι δυνατὸν νὰ χωρῆσῃ ἐφαρμογὴ τῆς πασαγράφου 5 εἰς τὴν εἰσπραξὶν τῶν ἑσδόνων τοῦ Ν.Α.Τ., δεδομένου ότι ἡ ἐν λόγῳ παράγραφος προβλέπει ἀλλην περίπτωσιν, περὶ ἣς δὲν πρόκειται εἰς ἣν περίπτωσιν τὸ δημόσιον ταμείον εἰσπράττει ἔσοδα τοῦ Ν.Α.Τ. 'Οθεν ἡ προσαύξησις ἐκπροθέσμου καταβολῆς ἀνέρχεται εἰς 1% μηνιαίως καὶ ὅταν τὰς ἔσοδα τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσπράττωνται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου περὶ δημοσίων ἑσδόνων.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

● Η φορολογικὴ μεταχείρισις πλοίων, ἐπεκτεινόντων τοὺς πλόας τῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. — Τὰ σιδηρὰ φορτηγὰ πλοία ἡηροῦ καὶ ύγρου φορτίου καὶ πλοία ψυγεία ἄνω τῶν 500 καὶ μέχρι 3.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, τὰ ἐπεκτείνοντα τοὺς πλόας τῶν εἰς λιμένας ἔξωτερικοῦ ἢ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ λιμένων ἔξωτερικοῦ, προκειμένου νὰ τύχωσι τῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων πρώτης κατηγορίας, δέον ὅπως ἐκτελώνται ἀπαραιτήτως πλόας μεταξὺ λιμένων ἔξωτερικοῦ, προκειμένου νὰ τύχωσι τῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων πρώτης κατηγορίας, δέον ὅπως ἐκτελώνται πλόας μεταξὺ λιμένων ἔξωτερικοῦ ἢ ὅσάκις ἐκτελοῦνται πλόας ἐν τῷ ἔσωτερικῷ νὰ ἐπεκτείνωσι τούτους τούτους πλόας καὶ εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ. Τὴν ἀνωτέρω διοικητικὴν λύσιν ἔδωσε τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. Ε. 5248)1092) Πολ. 261 τῆς 27.5.1974 ἐγκυκλίου του.

### ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΕΓΚΥΚΛΙΟΥ

'Η προαναφερομένη (ὑπ' ἀριθ. Ε. 5248) 1092) Πολ. 261 τῆς 27.5.1974 ἐγκυκλίος τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν διαλαμβάνει τὰ ἔξης:

1. Διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Κώδικος Φορολογίας Πλοίων (Β.Δ. 800) 1970) ὀρίζεται ότι, εἰς τὴν πρώτη κατηγορίαν φορολογίας τῶν πλοίων κατατάσσονται μεταξὺ τῶν ἀλλων:

- (a) Τὰ σιδηρὰ φορτηγὰ πλοία ἡηροῦ καὶ ύγρου φορτίου καὶ πλοία ψυγεία ἄνω τῶν 500 καὶ μέχρι 3.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος τὰ ἐπεκτείνοντα τοὺς πλόας τῶν εἰς λιμένας ἔξωτερικοῦ ἢ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ λιμένων ἔξωτερικοῦ καὶ,
- (b) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία τὰ ἐπεκτείνοντα τοὺς πλόας τῶν εἰς λιμένας ἔξωτερικοῦ ἢ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ λιμένων ἔξωτερικοῦ.

2. Βάσει τῶν ὧν ἀνω σαφῶν διατάξεων, τὰ προρρηθέντα πλοῖα, ἵνα ὑπαχθοῦν εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν, δέον ὅπως ἐκτελοῦν ἀπαραιτήτως πλόας μεταξὺ λιμένων ἔξωτερικοῦ ἢ ὅσάκις ἐκτελοῦντα πλόας ἐν τῷ ἔσωτερικῷ νὰ ἐπεκτείνουν τούτους τούτους ἀπαραιτήτως καὶ εἰς λιμένας ἔξωτερικοῦ.

Κατὰ συνέπειαν, ἐὰν εἰς τὴν διαχειριστικὴν περίοδον τὰ ὧν ἀνω πλοῖα ἐξετέλεσαν ἀποκλειστικῶς πλόας ἐν τῷ ἔσωτερικῷ χωρὶς νὰ ἐπεκτείνουν τούτους τούτους καὶ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ

ἡ πραγματοποίησαν μικτοὺς πλόας, ἡτοι ἀλλούς μὲν ἐκ τούτων μόνον μεταξὺ λιμένων τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀλλούς δὲ μεταξὺ λιμένων τοῦ ἔξωτερικοῦ ἄνευ ἐπεκτάσεως ἐν τῇ τελευταίᾳ περιπτώσει τῶν πλόων καὶ εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, δὲν θά φορολογούνται κατὰ τὴν περίοδον ταύτην, ὡς πλοῖα τῆς πρώτης κατηγορίας ἀλλὰ δάσει τῆς ισχυούσης διὰ τὰ πλοία δευτέρας κατηγορίας φορολογικῆς κλίμακος (ἄρθρον 10 τοῦ Κώδικος Φορολογίας Πλοίων Β.Δ. 800) 1970).

3. Συμφώνως πρὸς τὰ ἀνωτέρω τυγχάνει καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 150) 1974 γνωμοδότησις τοῦ Νομού Συμβούλιου τοῦ Κράτους, ἣν καὶ ἀπεδέχθημεν».

● Η σύμβασις ναυτικῆς πωλήσεως «ἐπὶ ἀφίξει» προσδιορίζεται ιδίᾳ ἐκ τῆς ἐμπειριοχομένης ρήτρας, ότι εἰς τὸ συμφωνηθὲν τίμημα περιλαμβάνεται ὁ ναῦλος καὶ τὸ ἀσφάλιστρον καὶ ἔτι εἰδικώτερον ἐκ τῆς προσθήκης της τῆς ρήτρας «FIOS».

Τὸν χαρακτῆρα τῆς ναυτικῆς πωλήσεως «ἐπὶ ἀφίξει» φέρει ἡ σύμβασις ἐκ τοῦ ὅλου περιεχομένου τῆς ὅποιας πτροκύπτει, ότι εἰς τὸ συμφωνηθὲν τίμημα περιλαμβάνεται ὁ ναῦλος καὶ τὸ ἀσφάλιστρον καὶ ἔτι εἰδικώτερον ἐκ τῆς προσθήκης της τῆς ρήτρας «FIOS» (ἐλεύθερον) ἡτις δὲν ἀπαιτεῖται ἐπὶ καταρτίσεως τῆς πωλήσεως «CIF».

Τοιαύτην δὲ μορφὴν ἔχουσης τῆς συμβάσεως (πωλήσεως ἐπὶ ἀφίξει) παρέπεται, ότι ὁ κίνδυνος περιέρχεται εἰς τὸν ἀγοραστὴν ἀπὸ τῆς εἰς τοῦτο παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος.

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς  
Τηλ. 4516-439

Ένοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Ίσογειον M2 300 μὲ ήμιόροφον M2 200.

## LARGE STOCKS

### ANCHORS

Winches	(150)	Windlasses	(40)
Deckcranes	(12)	Capstans	(10)
Generators	(50)	Pumps	(250)
Lifeboats	(25)	Accommodation	
Gangways	(10)	Ladders	(20)
Etc.			

New and reconditioned available for prompt supply with certificates

ASK FOR OUR STOCKLIST

## WILLEM POT B.V.

Rotterdam - 45 Stationsplein

Telex 22496

Phone : 11 98 70 (14 lines)

Grams : "Windlass"

τος καὶ συνεπώς ἡ πρὸ ταύτης ἐπελθούσα ζημία διδύνει τὸν πωλητήν. Τὰ ἀνάτερα ἔκρινε τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς (Πολυμ.) διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 4)912)1973 ἀποφάσεως του.

#### ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

'Η προσαναφερομένη (ὑπ' ἀριθ. 4)912)73) ἀποφάσις τοῦ Πολυμ. Πρωτοδικείου Πειραιῶς, διαλαμβάνει τὰ ἔξης:

«Ναυτικαὶ πωλήσεις εἰναι αἱ περιλαμβάνουσαι ἀπόστολὴν τοῦ πράγματος διὰ θαλάσσης, αἱ ὁποῖαι, συνεπώς, εἰναι τοιαύται ἔξ ἀποστάσεως. 'Η διὰ θαλάσσης μεταφορὰ ἀσκεῖ ἐπιδρασιν ἐφ' ὅλης τῆς σχέσεως τῆς πωλήσεως, ιδίᾳ δὲ ὡς πρὸς τοὺς κινδύνους καὶ τὰς δαπάνας ταύτης, ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν συμβαλλομένων. Σχετικὸς ἀνεπτύχθησαν, κυρίως ἐν τῇ διεθνεῖ συναλλαγῇ, ἐμπορικαὶ συνήθειαι, ρυθμίζουσαι διάφορα εἴδη ναυτικῶν πωλήσεων. Ἐκφράζομενοι ὑπὸ τῶν βασικῶν ρητρῶν «FOB» (Free on Board) = ἐλεύθερον ἐπὶ τοῦ πλοίου, «CIF» (Cost, Insurance, Freight = τιμὴ, ἀσφάλιστρον, ναῦλος) καὶ «ἐπὶ ἐκφορτώσει». 'Ἐπὶ τῆς πωλήσεως «FOB» ὁ πωλητὴς ὑποχρεοῦται νὰ παράσῃ τὸ πράγμα ἐπὶ τοῦ πλοίου, φέρει δὲ τὰς δαπάνας καὶ τοὺς κινδύνους μέχρι καὶ τῆς φορτώσεως. Κατὰ λέξιν λαμβανομένη ἡ ρήτρα «FOB» φαίνεται ρυθμίζουσα μόνον τὰς δαπάνας, ἐνῷ, ἀναμφισθῆτας, ρυθμίζει καὶ τοὺς κινδύνους, ὡς καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πωλητοῦ. 'Ἐπὶ τῆς πωλήσεως «CIF», ὁ πωλητὴς φέρει τὰς αὐτὰς δαπάνας, τὰς ὁποῖας φέρει καὶ ἐπὶ πωλήσεως «FOB», ἐπὶ πλέον δὲ καὶ τὰς τοιαύτας τοῦ ναύλου καὶ τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου. Εἰς ἀμφότερα τὰ ἀνάτερα εἶδη ναυτικῶν πωλήσεων, ὁ κινδύνος τοῦ πράγματος περιέρχεται εἰς τὸν ἀγοραστὴν ἀπὸ τῆς φορτώσεως, ὁ λιμὴν τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ καὶ τὸν τόπον τῆς παροχῆς, ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου τῆς κατοικίας τοῦ πωλητοῦ, κατὰ παρέκκλισιν δὲ τοῦ ἐφράμ 320 A.K. κανόνος, τὸ χρέος εἶναι κομίσιμον καὶ ὁ ἀγοραστὴς ὑποχρεοῦται εἰς προκαταβολὴν τοῦ τιμήματος. Βεβαίως, δι' εἰδικῶν ρητρῶν, δυνατὸν νὰ ἀναλάβῃ ὁ πωλητὴς μέρος τῶν μετὰ τὴν φόρτωσην κινδύνων, οὐδέποτε, δῆμως, τὸν κινδύνον τῆς διλκῆς καταστροφῆς τοῦ πράγματος, διότι, τότε, μεταβάλλεται ὁ χαρα-

κτῆρος τῆς πωλήσεως «FOB» ἢ «CIF», εἰς τοιαύτην «ἐπὶ ἐκφορτώσει», εἰδικώτεραν καὶ ἥδη γνωστὴν μορφὴν, τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ ἡ «πωλησις ἐπὶ ἀφίξει».

Ἐπὶ ταύτης (πωλήσεως ἐπὶ ἀφίξει), ἡ ρήτρα τῆς ὁποῖας συνήθως διατυποῦται «ἐλεύθερον» λιμένα ἀφίξεως, ἐπὶ τοῦ πλοίου, τοῦ καταστρώματος, τῆς προκυμαίας κ.λπ., ὁ πωλητὴς φέρει τὰς δαπάνας καὶ τὸν κίνδυνον μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως, ὑποχρεοῦται δέ, ἀναλόγως τῆς διατυπώσεως τῆς ρήτρας, εἰς ἐκφόρτωσιν καὶ φέρει τὰς δαπάνας ταύτης ἡ σύ, ὁ κίνδυνος περιέρχεται εἰς τὸν ἀγοραστὴν κατ' ἄρθρον 522, παρ. 1, A.K. ἀπὸ τῆς εἰς τοῦτο παραδόσεως ἡ κατ' ἄρθρον 524 ἀπὸ τῆς παραδόσεως εἰς τὸν περαιτέρῳ μεταφορέα ἐπὶ τοῦ πλοίου, τῆς προκυμαίας, κ.λπ., τόπος τῆς παροχῆς εἶναι ὁ λιμὴν τῆς ἐκφορτώσεως, τὸ χρέος εἶναι κομίσιμον καὶ ὁ ἀγοραστὴς ὑποχρεοῦται εἰς καταβολὴ τοῦ τιμήματος, ἔξαιρεσι ἀντίθετου συμφωνίας, ἀμα τὴ παραλαβὴ τοῦ πράγματος (Γαζῆς: ἐν Ἐρμ. A.K.: εἰς Εισαγ. εἰς ἄρθρα 513-573 ἀριθ. 78—93 καὶ ἄρθρα 513 ἀριθ. 80, 97, 103, 118 καὶ 121, 524 ἀριθ. 15 καὶ 25 καὶ 526 ἀριθ. 10). Κατ' ἀκολουθίαν τούτων τὸ δικαστήριον, ἔκτιμῶν τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπιδίκων συμβάσεως, κρίνει ὅτι αὕτη φέρει τὸν χαρακτήρα, οὐχὶ πωλήσεως «FOB», ὡς ισχυρίζεται ἡ ἐνάγου-

σα, οὐδὲ ἐν πάσῃ περιπτώσει τοιαύτης «CIF», ἀλλὰ «πωλήσεως ἐπὶ ὄφεις». Εἰς τὴν κρίσιν του ταύτην ἀγεται ἐκ τοῦ ὅλου περιεχομένου αὐτῆς, ιδίᾳ ἐκ τῆς ρήτρας ὅτι εἰς τὸ συμφωνηθὲν τίμημα περιλαμβάνεται ὁ ναῦλος καὶ τὸ ἀσφάλιστρον καὶ ἐπὶ εἰδικούς της πωλήσεως «CIF», δι' ἣν ἥρκει καθ' ἡ ἐρέθη, ὅπως συμφωνηθῇ ὅτι εἰς τὸ τίμημα περιλαμβάνεται ὁ ναῦλος καὶ τὸ ἀσφάλιστρον.

Τοιαύτην μορφὴν ἔχουσης τῆς συμβάσεως ταύτης (πωλήσης ἐπὶ ἀφίξει), παρέπεται ὅτι ὁ κίνδυνος τοῦ ἐπίδικου βαμβακοπόρου περιῆλθεν εἰς τὸν ἐναγόμενον ἀπὸ τῆς εἰς τοῦτο παραδόσεως του καὶ συνεπῶς ἡ πρὸ ταύτης ἐπελθούσα, κατὰ τοὺς ισχυρισμούς τοῦ ἐναγόμενου, διαβροχὴ τοῦ ἐμπορεύματος βαρύνει τὴν ἐνάγουσαν, ὁ ισχυρισμός τῆς ὁποίας ὅτι ἡ διαβροχὴ ἐπῆλθε μετὰ τὴν παραδόσιν, ἀποτελεῖ ἡτολογημένην ἀρνητινή της ἐλόγω ἐνστάσεως τοῦ ἐναγόμενου. 'Υπόχρεως, θήνε, ὁ ἐναγόμενος εἰς ἀπόδειξιν τοῦ ισχυρισμοῦ του τούτου διὰ παντὸς νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ διὰ μαρτύρων, ἡ ἔξετασις τῶν ὁποίων δὲν ἀπαγορεύεται νόμῳ (393 Κ. Πολ. Δικ.).»

## Άγγλικὴ Νομολογία

• 'Αμελής ρυμούλκησις πλοίου ὑπόσταντος ἀτύχημα ἐκ συγκρούσεως.— 'Αξιώσεις τοῦ κυρίου τοῦ ἐκ τῆς ἀμελοῦς ρυμούλκησεως βλαβέντος πλοίου καὶ τῶν κυρίων τοῦ φορτίου αὐτοῦ κατὰ τοῦ ρυμούλκου.— Αἴτησις τοῦ κυρίου τοῦ ρυμούλκου περὶ ἀναστολῆς τῆς προόδου τῆς διαδικασίας λόγω ἐλλείψεως δικαιοδοσίας τῶν δικαστηρίων.— 'Απόρριψις αὐτῆς.— 'Ερμηνεία τοῦ περὶ ἀπονομῆς τῆς δικαιοισύνης νόμου τοῦ 1956.

Παρὰ τοῦ δικαστηρίου ἐν Λονδίνῳ, οἱ ναυαγοσώσται τοῦ ὑπὸ σημαίαν Σουδάν πλοίου

«ΕΡΚΟΒΙΤ» ἔζητησαν τὴν παραπομπὴν εἰς δικαιησίαν ἡ ἐν πάσῃ περιπτώσει τὴν ἀναστολὴν τῆς διδικασίας ἀπαιτήσεων αἵτινες ἡγέρθησαν κατόπιν συγκρούσεως τοῦ πλοίου μὲ τὸ γερμανικὸν πλοίον «ΝΤΟΡΠΝΤΜΟΥΝΤ». Τὸ ναυαγοσωστικὸν κατέβαλε πολυμέρους προσπαθείας, παρὰ τὰς ὁποίας ἐδυνθίσθη τὸ πλοίον.

Ἡ σύγκρουσις ἔλαβε χώραν εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον τὴν 30.3.1970. Ρήγμα ἡ νοιοχθητική εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ», ὅπερ κατεκλύσθη ὑπὸ τῶν ύδατων. Τὸ ναυαγοσωστικὸν «ΡΟΤΕΖΑΝΔ» ἔσπευσεν εἰς δομήσειν καὶ ἐπὶ τῷ κατάπλῳ ὑπεγράφη ἐπ' αὐτοῦ συμφωνητικὸν τύπου Λόδη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» καὶ τῶν ναυαγοσωστῶν. Τὸ ναυαγοσωστικὸν ἤρξατο ρυμούλκουν τὸ πλοίον καὶ ἀργότερον τὸ προσήραξε δυνιζόμενον εἰς Κορούνα. Κατεβλήθησαν περαιτέρω προσπάθεια, ἀλλὰ τὸ πλοίον κατέστη δύλικὴ ἀπώλεια. Τὸ πλεῖστον τοῦ γενικοῦ φορτίου τοῦ πλοίου ἀπωλέσθη ἡ ὑπέστη ζημίας. Τὸ πλεῖστον τῶν ἀποσκευῶν πλοιάρχου καὶ πληρώματος ἀπωλέσθησαν. Τὸ φορτίον καταστρώματος ἀποτελούμενον ἦταν διαρείσιν μὲν ἐντομοκτόνον ἔχοντι εἰς τὴν θάλασσαν καὶ προύξενησεν ρύτανσιν τῆς θαλάσσης παρὰ τὰς ισπανικὰς ἀκτὰς καὶ ζημίας εἰς τὴν ἀλιείαν. Φαίνεται ὅτι περαιτέρω ρύπανσις ἔλαβε χώραν ἀπὸ πετρέλαιον χυθέν εἰς τὴν θάλασσαν.

Ἡ ισπανικὴ Κυβερνητικὴ διὰ λογαριασμὸν πολλῶν ἀλιέων, ἐστράφη κατὰ τοῦ πλοίου καὶ τῶν ναυαγοσωστῶν, ἀξιούσα ἀπόζημωσιν πολλῶν ἑκατομμυρίων λιρῶν. Τὸ ναυαγοσωστικὸν «ΡΟΤΕΖΑΝΔ» διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὴν κατάσχεσιν, κατέθεσεν ἐγγύησιν 600.000 λιρῶν.

Ἐνώπιον τοῦ ἀγγλικοῦ δικαστηρίου ἡ γέρθησαν τέσσαρες ἀγωγαῖς: 1) 'Υπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «ΝΤΟΡΠΝΤΜΟΥΝΤ» διὰ τὰς ἔκ τῆς συγκρούσεως ζημίας. 2) 'Υπὸ τῶν κυρίων τοῦ φορτίου τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «ΝΤΟΡΠΝΤΜΟΥΝΤ». 3) 'Υπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» ἐναντίον τῶν ναυαγοσωστικοῦ διὰ ζημίας προκληθείσας ἔξ ἀμελείας κατὰ τὰς σωστικὰς ἐνεργείας. 4) 'Υπὸ τῶν κυρίων τοῦ φορτίου τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» ἐναντίον τῶν ναυαγοσωστῶν

## 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 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

διά τάς ζημιάς εις τὸ φορτίον ἐξ ἀμελείας κατὰ τάς σωτικάς ἐνεργείας.

Οἱ ναυαγοσῶσται ἔξήτησαν τὴν παραπομπὴν εἰς διαιτησίαν ἢ ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὴν ἀναστολὴν τῆς προόδου τῆς διαδικασίας διά τὰς δύο τελευταῖς ἀγωγάς κατ' αὐτὸν. Ἐξέθεσαν ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ», καὶ ἡ εὐθύνη τῶν πλοιοκτητῶν αὐτοῦ ἔναντι τῆς ισπανικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης, γενεσιούργον καὶ ἀποκλειστικὴν αἵτιαν εἶχε τὴν σύγκρουσιν καὶ συνεπώς καθ' ἣν ἔκτασιν ἦθελε κριθῆ ὑπαίτιον διὰ τὴν σύγκρουσιν τὸ «ΝΤΟΠΝΤΜΟΥΝΤ» θά εὐθύνεται καὶ διὰ τὰς σχετικὰς ἀποζημιώσεις.

Οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «ΝΤΟΠΝΤΜΟΥΝΤ» ἀμυνόμενοι ἡμεροβῆτησαν τὴν αἵτιαν τῶν ζημιῶν καὶ προέβαλον ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» μετὰ τὴν προσάρξιν του καὶ ἡ ρύπανσις τῆς θαλάσσης, δὲν προεκλήθησαν ἐκ τῆς συγκρούσεως ἀλλὰ συνεπείᾳ διαμεσολαβησάστης ὑστέρας ἀμελείας τῶν ναυαγοσωστῶν. Προέβαλον ἀκόμη ὅτι καὶ ὃν τὸ «ΝΤΟΠΝΤΜΟΥΝΤ» εἶναι ὑπεύθυνον ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει τῆς συγκρούσεως, εὐθύνεται μόνον διὰ τὴν ἄμεσον ἐκ τῆς συγκρούσεως ζημιάν.

Οἱ ναυαγοσῶσται ισχυρίσθησαν εἰς ὑποστήριξιν τῆς αἴτησεώς των ὅτι τινὲς τῶν ἀπαιτήσεων δὲν ἐμπίπτουν εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Δικαστηρίου (νόμος περὶ ἀπονομῆς τῆς δικαιοισύνης τοῦ 1956) ἐνῷ ἀλλαὶ τῶν ἀπαιτήσεων ὑπάγονται εἰς διαιτητικὴν ἐπίλυσιν.

Αἱ σχετικαὶ διαιτάξεις τοῦ περὶ ἀπονομῆς δικαιοισύνης νόμου τοῦ 1956 ἔχουν ὡς ἔξης:

«Ἄρθρον 11. Ἡ ἀρμοδιότης τοῦ Δικαστηρίου ἐπὶ ναυτικῶν ὑποθέσεων ἥτοι τὸ δικαίω-

μα τοῦ συζητεῖν καὶ κρίνειν ἐπ' αὐτῶν, ἔχει ὡς ἔξης:... (δ) πᾶσα ἀπαίτησις διά ζημιῶν γενομένη ὑπὸ πλοίου (ε) πᾶσα ἀπαίτησις διά ζημιῶν προσγενομένη εἰς πλοῖον (στ) πᾶσα ἀπαίτησις διά ζημιῶν ἡ ἀπώλειαν φορτίου μεταφερομένου διά πλοίου (ζ) πᾶσα ἀπαίτησις προερχομένη ἐκ συμβάσεως σχετικῆς μὲ τὴν μεταφοράν πραγμάτων διά πλοίου ἡ ἀφορώσα εἰς τὴν χρήσιν ἡ τὴν μίσθωσιν πλοίου (η) πᾶσα ἀπαίτησις ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς.

Τὸ ἄρθρον 8 § 1 ὁρίζει ὅτι εἰς τὸν ὄρον «πράγματα» συμπεριλαμβάνονται καὶ αἱ ἀποσκευαῖ.

Ἐτέθη τὸ πρόβλημα κατὰ πόσον αἱ διάφοροι ζημιαὶ ὠφείλοντο εἰς τὸ ρυμουλκόν ἐν σχέσει αἵτιον πρὸς ἀποτέλεσμα. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου δὲν ὠφείλοντο εἰς τὸ ρυμουλκόν. Εἶναι ἀλλήλες, συνεχίζει ἡ ἀπόφασις ὅτι ἡ ἐκουσία προσάρξις λέγεται ὅτι συνετελέσθη ἀμελῶς ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ καὶ ὅτι ἡ ζημιά ἀπέρρευσεν ἐκ τῆς προσαράξεως. Οἱ ισχυρισμοὶ ούτοι ὅμως ἀπερρίφθησαν καὶ ἡ ἀπόφασις ἀνηνέγκη εἰς νομολογίαν χρονολογούμενην ἀπὸ τοῦ 1897 καὶ ἔκρινεν ὅτι αἱ σχετικαὶ ἀπαιτήσεις δὲν ἐνέπιπτον εἰς τὴν παραγραφὸν δ' τοῦ ἄρθρου 11.

«Οσον ἀφορᾶ τὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου «πράγματα μεταφερόμενα διά πλοίου» (παραγραφὸς ζ' τοῦ ἄρθρου 11) ὑπεστηρίχη ὅτι διά τοῦ ὄρου «πράγματα νοοῦνται μόνον τὰ φορτία ὑπάρχει δὲ καὶ σχετικὴ νομολογία παλαιοτέρα τοῦ ἀνωτέρω νόμου. Ἐν τούτοις, ὁ νόμος τοῦ 1956 ἄρθρον 8 § 1 ὁρίζει ὅτι νοοῦνται καὶ αἱ ἀποσκευαῖ διὰ τοῦ ὄρου τούτου. Γίθεται ὅμως τὸ ζῆτημα

κατὰ πόσον διά τοῦ ὄρου «ἀποσκευαῖ», νοοῦνται μόνον αἱ ἀποσκευαῖ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι αὐτὴ εἰναι ἡ ἔννοια τοῦ ὄρου, ἀποκλειομένων, συνεπῶς, τῶν ἀποσκευῶν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

«Οσον ἀφορᾶ τὸ συμφωνητικὸν τύπου Λόγον τοῦτο κατὰ κύριον λόγον ἀπέδειπτεν εἰς τὴν διάσασιν τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» καὶ ἡτο συμφωνητικὸν χρήσεως πλοίου (τοῦ ρυμουλκοῦ) συμφώνως πρὸς τὴν συνήθη καὶ φυσικὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου τούτου.

Οὕτω, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι διάλογος πρὸς ἡ ἀπαίτησις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» δι' ἀμελῆ ρυμουλκοῖν, δὲν ὑπάγεται εἰς τὰς παραγράφους ε' (πᾶσα ζημιά προσγενομένη εἰς πλοίον) καὶ ζ' (ἀπαίτησις προερχομένη ἐκ συμβάσεως ἀφορώσης εἰς τὴν χρήσιν τοῦ πλοίου).

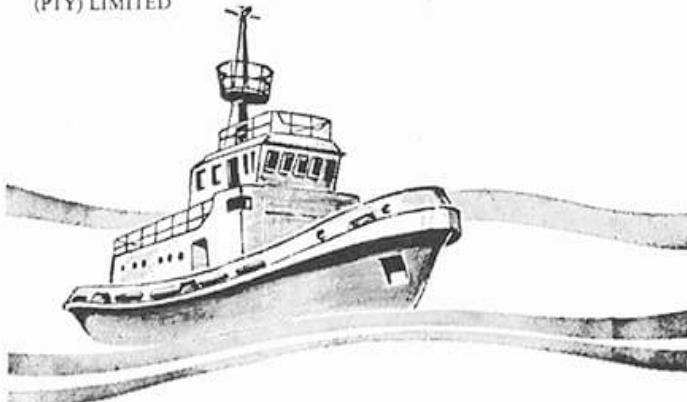
«Ἡ ἀπαίτησις ἐν τῇ αὐτῇ ἀγωγῇ τοῦ πλοιού καὶ τοῦ πληρώματος δὲν ὑπάγεται εἰς τὰς παραγράφους δ', ε' καὶ στ' τοῦ ἄρθρου 11.

«Ἡ ἀπαίτησις τῶν κυρίων τοῦ φορτίου τοῦ «ΕΡΚΟΒΙΤ» ὑπάγεται εἰς τὰς παραγράφους στ' καὶ ζ'.

Συνεπῶς ἡ αἴτησις τῶν ναυαγοσωστῶν περὶ ἀναστολῆς τῆς προόδου τῆς διαδικασίας ἀπερρίφθη, ὅσον ἀφορᾶ μὴ ὑπαγωγὴν τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων εἰς τὸν νόμον τοῦ 1956. Τὸ αὐτὸν αἴτημα ἐκ τοῦ νόμου περὶ διαιτησίας τοῦ 1950 προβαλλόμενον, ἀπερρίφθη ὁμοίως μὴ γενομένης δεκτῆς τῆς εἰς διαιτησίαν παραπομῆς λόγῳ τῶν ἐμφανιζομένων δυσχερῶν νομικῶν καὶ ούσιαστικῶν ζητημάτων.

## \*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 Zogg 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 Zogg D  
NORWAY: Halfdan Tangen A/S  
Tel: 22929 Telex Kristiansand 16311

# 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: 010 3020, 452 7485/6/7. 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 • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

## ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

### ΕΝΝΟΙΑ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

'Ενδιαφέρουσας απόφασης τού 'Εφετείου 'Αθηνών διευκρινίζει τὴν ἔννοιαν τού ἄρθρου 74 τού ΚΙΝΔ καὶ καθορίζει τὰς περιπτώσεις καθ' ἣς ὑφίσταται βαρεία παράβασις τῶν ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου. Κατά τὴν ἐν λόγῳ ἀπόφασιν, ὡς τοι-αύται παραβάσεις τοῦ πλοιάρχου νοοῦνται, πάσαι αἱ συνειδῆται πράξεις ἡ παραλείψεις τούτου, δυνάμεναι νὰ προκαλέσουν κίνδυνον τῆς ζωῆς ἢ τῆς ὑγείας του. Γενικώτερον δέ, ἡ παράβασις πάσης διατάξεως, ἡ οποία ἔχει τεθῇ πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ναυτικοῦ καὶ μάλιστα ἐκείνης ἡ οποία κατὰ τὴν καλὴν πίστιν καὶ τὰ συναλλακτικὰ ἡθη ἐπιβάλλει τὴν ἀμεσον τύχην τῆς σχέσεως. 'Ἐν προκειμένῳ ἡ ἀπαιτούμενη διαπίστωσις τῆς τοιαύτης παραβάσεως ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, δὲν ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν τῆς ἀσκήσεως τοῦ δικαιώματος ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ ἵνα κατὰ ἔνα τρόπον ἀσφαλή βεβαιοῦνται ἡ παράβασις αὐτὴ καὶ ὅταν εἶναι δυνατόν.

'Η βαρεία παράβασις τοῦ πλοιάρχου ἔγκειτο εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ ὑπῆρετι ὁ καταγγείλας τὴν σύμβασιν ναυτικός, ληφθέντος ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ δεξαμενοπλοίου. Ἐγένεντον ἔργασίαι ὁξυγονοκολλήσεως καὶ ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐπικίνδυνοι διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρώματος ὡς ἐκ τοῦ εἰδους τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. 'Ακόμη τὸ πλοίον δὲν διέθετε καὶ πλήρη σωστικά μέσα γεγονός τὸ οποίον ἐδεσαιώθη ἀπὸ προσκομισθεῖσαν σύστασιν τοῦ οἰκείου Νηρογνώμονος.

Πέραν δὲ τῶν ἀνωτέρω ἀπεδείχθη ὅτι καθυστερήθησαν καὶ ἀποδοχαὶ τοῦ καταγγείλαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ αἱ ὄποιαι κατεβλήθησαν μετὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως.

'Εξ ἄλλου, τὸ βάσιμον τῶν ἀνωτέρω παραβάσεων ἐδεσαιώθη καὶ ἀπό τὰς διαμαρτυρίας τῶν πλείστων μελῶν τοῦ πληρώματος.

Συνεπείδ τῶν ἀνωτέρω, ὁ ἀναφεράμενος εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τρόπος λύσεως τῆς συμβάσεως «ἀμοιβαία συνεναίσι», κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, δὲν ἀποδίδει τὴν πραγματικότητα, διότι δὲν εἶναι δυνατόν νὰ συναχθῇ ἀντίθετοι συμπέρασμα πρὸς τὰ προηγθέντα γεγονότα ἐκ τῶν ὄποιων ἀποδείκνυεται λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἔνεκα βαρείας παραβάσεως τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, τὴν ὄποιαν παράβασιν κατ' ἀντικειμενικήν κρίσιν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς καλῆς πίστεως καὶ τῶν συναλλακτικῶν ἡθῶν, συνιστοῦν αἱ ὥστε νόμοιν εἰς τὸν ὄποιον ἀνήνεχθησαν τὰ μέρη, ἀνεξαρτήτως τοῦ δικαίου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

### ΑΙΡΕΣΙΣ ΤΕΘΕΙΣΑ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΥ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

Εἰς περίπτωσιν προώρου καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ είναι νόμιμος ἡ στέρησης παλιννοστήσεως του, ὡς καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῶν ζημιῶν τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ δαπανῶν τῆς ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 330 καὶ 297 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος συμπληρωματικῶς ἐργαζομένων.

'Εν προκειμένῳ κατὰ κρίσιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνών, ἡ τεθεῖσα αἵρεσις ἐν τῇ καταγγελίᾳ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ὅπως ἀπολυθῆ καὶ ἀντικαταστῆται ἡ ὠρισμένον λιμένα, οὐδεμίαν ἔχει ἐπιρροήν ἐπὶ τῆς ισχύος τῆς καταγγελίας, διότι ἡ προσθήκη αἱρέσεως ἐν τῇ καταγγελίᾳ, εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῆς καὶ ίδια προκειμένου περὶ καταγγελίας συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας, ἐνθα προέχει ἡ ἔξευρεσις ἀντικαταστάτου ἔχοντος τὴν αὐτὴν εἰδικότητα καὶ τὰ αὐτὰ νόμιμα προσόντα πρὸς τὸν ἀπολυθόμενον, ὡς καὶ ἡ νόμιμος σύνθετις τοῦ πληρώματος καὶ ἡ ἀσφαλής πορεία τοῦ πλοίου, δι' ὃ πλοιάρχος ὑπέχει ποινικὴν καὶ πειθαρχικὴν εὐθύνην.

Συνεπείδ τῶν ἀνωτέρω λυθείσης τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ ἔναντιουμένου τοῦ πλοιάρχου καὶ ὅχι συναινέσει αὐτοῦ, ὡς ισχυρίσθη ὁ ναυτικός, δὲν δικαιοῦται ούτος τῆς ὑπὸ τῶν ἄρθρων 72 καὶ 73 τοῦ ΚΙΝΔ προβλεπομένης ἀποζημιώσεως καὶ συνεπώς, ἡ ἀγωγὴ ἡ διώκουσα τοισύτην ἀποζημιώσιν δὲν εἶναι δάστιμος καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀπορριπτέα.

### ΖΗΜΙΑ ΠΡΟΚΛΗΘΕΙΣΑ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΛΟΓΩ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΗ ΣΥΜΨΗΦΙΖΟΜΕΝΗ

Ζημίαι πλοιοκτήτου ἐκ καταβολῆς δαπανῶν προερχομένων ἀπὸ ἐγκατάλειψιν πλοίου ὑπὸ ναυτικοῦ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, θεωροῦνται, ἐν

άρχη, κατά κρίσιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν, ως προκληθεῖσαι ύπό τοῦ ναυτικοῦ κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας του καὶ βαρύνουν αὐτὸν.

Κατὰ ταῦτα, δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὸς ὁ συμψηφισμὸς ὡς μὴ ὑπάρχοντος δόλου τῆς ἀνταπαίτησεως τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τῶν ὡς ἀνωτέρω δαπανῶν πρὸς ὄφειλόμενον εἰς τὸν ναυτικὸν μισθόν. 'Η ἀνωτέρω ἀπόφασις ἀφορᾷ εἰς ναυτικὸν ὁ ὅποιος ἔγκατελειψε τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ ὅποιού ὑπῆρχει εἰς Νότιον 'Αφρικήν. Εδικώτερον, οὗτος συνελήφθη καὶ ὠδηγήθη εἰς ἑτέραν πόλιν, ἔνθα ὑπῆρχεν "Ἐλλην" πρόξενος. 'Ἐν συνεχείᾳ, παλινοστήθη εἰς 'Ελλάδα δημιουργηθέντων οὕτω ἔξδόων ἐκ τῆς ὅλης μετακινήσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον, λαβὼν ὑπ' ὄψιν, ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 664 τοῦ Α.Κ. ὁ ἐργοδότης δὲν δύναται νὰ συμψηφίσῃ ὄφειλόμενον εἰς τὸν μισθωτὸν μισθόν, ἐφ' ὅσον οὕτως εἶναι ἀναγκαῖος διὰ τὴν διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, πρὸς ἀπαίτησίν του καὶ ἀκόμη, ὅτι ἡ ζημία, ἐπροκειμένω, δὲν προεκλήθη ἐδόλου τοῦ ναυτικοῦ, διότι δὲν ἀπεδείχθη τοιούτον τι, ἔκρινε τελικῶς, ὅτι δὲν χωρεῖ συμψηφισμὸς τῶν σχετικῶν ἀπαίτησεων τῆς ἐταιρίας πρὸς τὸν ὄφειλόμενον πρὸς τὸν ναυτικὸν μισθόν.

### ΑΤΥΧΗΜΑ

**ΑΚΥΡΩΣΙΣ ΑΠΟΡΡΙΠΤΙΚΗΣ  
ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΕΩΣ  
ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ  
ΕΝΕΚΕΝ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΩΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΣ  
ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ**

Τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας ἡγεμόνων σεντ ἀπόφασιν τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Επιτροπῆς Συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ., δι' ἡς εἶχεν ἀ-

πορριφθῆ αἰτησίς συζύγου θανόντος ναυτικοῦ περὶ συνταξιοδοτήσεως του, λόγῳ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, ἥτοι ἐγκεφαλικῆς διασείσεως, ἐκ πτώσεως κατὰ πρυμνοδέτησιν τοῦ πλοίου, ὑπὸ ἐκτάκτους περιστάσεις. 'Αντιθέτως, ἥ 'Αναθεωρητικὴ 'Επιτροπή, ὡς καὶ ἡ προγενεστέρα ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ.) Ν.Α.Τ., ἀπέδωσαν τὸν θάνατον εἰς καρδιακὴν προσβολήν, μὴ φέρουσαν χαρακτήρα ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, διότι παρέλειψαν νὰ ἐκτιμήσουν στοιχεία περιεχόμενα εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ εἰς δικαστικὴν ἀπόφασιν, δι' ἡς ἐπεδικάσθη ἀποζημίωσις ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος.

Ἡ ἀρχικὴ αἰτησίς, συγκεκριμένως, ἀπερρίφθη, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ὅτι ὁ θάνατος τοῦ ναυτικοῦ ἐπῆλθεν ἐκ καρδιακῆς προσβολῆς καὶ ὅτι οὐδὲν ἐκτάκτον ἡ βίαιον συμβάν ἐλαβε χώραν, ὡστε νὰ ἐπιδράσῃ, δυσμενῶς, ἐπὶ τῆς ὑγείας του, καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας του. Κατὰ ταῦτα, τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας ἐδέχθη, ὅτι ἡ ὡς ἄνω ἀπόφασις δὲν αἰτιολογεῖται προστκόντως καὶ ὅτι δὲν ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν, κατὰ τὴν ἔκδοσιν τούτων, τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ἔνθα ἀναφέρεται ὅτι ἀπεκόπησαν τὰ σχοινία τοῦ πλοίου, ἔνθα ὑπῆρετο ὁ θανάτος, κατόπιν κυματισμού, προκληθέντος ἐξ ἑτέρου πλοίου καὶ ὅτι ἐκ μαρτυρικῶν καταθέσεων, ἐθεοβαθή ἡ πτῶσης τοῦ θανόντος ναυτικοῦ, κατὰ τὴν πρυμνοδέτησιν.

Περαιτέρω, τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας διεπίστωσεν, ὅτι ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν καὶ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Εἰρηνοδικείου 'Αθηνῶν, δι' ἡς ἐπεδικάσθη εἰς τὴν σύζυγον τοῦ θανόντος ἀποζημίωσις εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Νόμου 551) 1915 "περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἐξ ἀτυχήματος, ἐν τῇ ἔργασίᾳ, παθόντων ἐργατῶν".

### ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**ΑΜΟΙΒΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΔΙ' ΑΡΩΓΗΝ  
ΕΙΣ ΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ ΑΥΤΗΣ  
ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ**

Κατὰ κρίσιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν, δικαιούται ὁ πλοίαρχος τοῦ παρασχόντος ἀρωγὴν πλοίου, ἀμοιβῆς καὶ ἀνάκομη τὸ πλοίον τοῦτο καὶ τὸ κινδυνεύσαν ἀνήκουν εἰς τὸ αὐτὸν ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα καὶ ἀν ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀρωγοῦ πλοίου ἐνήργησε κατὰ τὴν παροχὴν τῆς διασώσεως, κατόπιν ἐντολῆς τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου του καὶ εἰς ἐκτέλεσιν διατεταγμένης ὑπηρεσίας.

Τὴν τοιαύτην κρίσιν του τὸ δικαστήριον ἐστήριξεν εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 247, ἐδ. 1 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., καθ' ἡν πᾶσα πρᾶξις ἐπιθλασσίου ἀρωγῆς ἡ διασώσεως πλοίου, ἐφ' ὅσον ἔσχεν ὠφέλιμον ἀποτέλεσμα, παρέχει δικαίωμα εὐλόγου ἀμοιβῆς.

Ωσαύτως, κατὰ διάταξιν τοῦ ἄρθρου 254 τοῦ αὐτοῦ κώδικος, ἀν δὲν ἐπιτευχθῇ συμφωνία περὶ ταύτης, μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων, τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου κατὰ τὰς περιστάσεις, λαμβάνοντος τούτου ὡς βάσιν κατὰ πρῶτον λόγον:

Τὸ ἐπιτευχθὲν ἀποτέλεσμα, τὰς προσπαθείας καὶ τὸ ζῆλον τῶν βοηθησάντων, τὸν κίνδυνον τὸν ὄποιον διέτρεξε τὸ βοηθηθὲν πλοίον, οἱ ἐπιβάται, τὸ πλήρωμα καὶ τὸ φορτίον, οἱ σῶσται καὶ τὸ διασώσαν πλοίον.

'Επίσης, λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ὁ διατεθεὶς χρόνος, τὰ ἔξοδα, εἰς ἀνέπεδλήθησαν, αἱ ζημίαι αἱ ὑπέστησαν οἱ σῶσται, ἡ ἀξία τοῦ ὑλικοῦ, τοῦ ἐκτεθέντος παρ' αὐτῶν καὶ, κατὰ δεύτερον λόγον, ἡ ἀξία τῶν διασωθέντων πραγμάτων κατὰ τὸν χρόνον τῆς διασώσεως, ἥτοι μετὰ τὴν πάροδον τοῦ κινδύνου.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

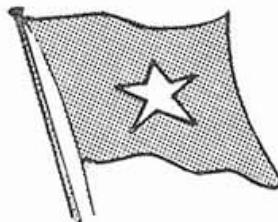
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

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

## "ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

# DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

CABLE ADDRESS:  
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

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

TELEX: INTERNATIONAL 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

## COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,

London, EC3A 2AP

Telephone: 01-480 6666

Telex: 888639

Telegrams: Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus

2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli

Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)

Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.

Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

# INTERNATIONAL RED HAND

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ — ΕΠΙΒΛΕΨΙΣ / ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΔΩΡΕΑΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ : ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛ. 4176435, 4176628. TELEX 21-2601



# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΙΝ

"Εξ έκ τών μεγαλυτέρων ναυτιλιακών έταιριών της Ιαπωνίας συνδιασκέπονται εις Τόκιο έπει της δυνατότητος τυποποιήσεως του βασικού σχεδίου των ύπερδεξαμενοπλοίων άτινα θά ναυπηγθούν από τού 1976 και μετέπειτα.

"Υπολογίζεται ότι περί τά τέλη Αύγουστου θά έχη έπειθει συμφωνία μεταξύ τών έξ έπει τών προδιαγραφών τού τυποποιημένου σκάφους, ούτως ώστε θά δύνανται νά άρχισουν τάς συζητήσεις μετά τών ίδιων μεγαλιών ιαπωνικών ναυπηγείων τό άργοτεν έντος τού Σεπτεμβρίου.

Διά πρώτην φορά εις την Ιαπωνίαν ή άλλαχού ναυτιλιακά έταιρισι προσπαθούν νά τυποποιήσουν τάς προδιαγραφάς τών σούπερ τάκερς μεταξύ των.

"Η ίδεα προήλθεν από τήν άποφασιν τού IMCO όπως άπαντα τά δεξαμενόπλοια τά παραγγελλόμενα από της Ιης Ιαπωνίας 1976 και έκτοτε, είναι έφωδιασμένα με ίδιαιτέρας δεξαμενάς έρματος.

"Η άποφασις τού IMCO θά άναγκαστη τά ναυπηγείων νά τυποποιήσουν τά σχέδιά των. Οι έξ άποδέπουν εις την ένοποιόν των άπαιτήσεών των, ως πλοιοκτητών, έπι ένδος τυποποιημένου σχεδίου ύπερδεξαμενοπλοίου, ώστε αι άπαιτήσεις αύται θά δύνανται νά συμπεριληφθούν εις τάς τροποποιήσεις τών ναυπηγών.

"Ιδιαιτέρα έμφασις θά δοθῇ σπως αι νέαι προδιαγραφαί έφαρμοσθούν έπι ένδος τυποποιημένου τάκερ, όπερ θά έκτελη ταξίδια μεταξύ Περσικού Κόλπου και Ιαπωνίας.

"Ο κάθε πλοιοκτήτης θά δύναται νά έπιλεξη τό τοννά, τήν πρωστήριον μηχανήν και τάς διαστάσεις τού σκάφους του. Έπιπροσθέτως, τά ναυπηγείων δὲν θά παρεμποδίζωνται από τού νά χρησιμοποιήσουν τά μέσα αι άτινα έκαστον έξ αύτών διαθέτει — δεξαμενάς, γερανούς κ.λπ.

"Έκ τών άνωτέρω συνάγεται, οτι τά τυποποιημένα σχέδια τών έξ θά περιλαμβάνουν περισσότερας τής μιάς σειράς προδιαγραφών, εις τρόπον ώστε έκαστη έταιρια θά δύναται, κατά διάκρισιν, νά έπιλεξη τόν τύπον τόν ίδιον κρίνει ως πλέον συμφέροντα.

"Η πρόθεσις τών πλοιοκτητών είναι, δημοιοί οι κανονισμοί τού βασικού σχεδίου και τού ναυπηγικού συστήματος είναι έκεινοι οίτινες θά άποδώσουν τήν μεγίστην δυνατήν οικονομίαν και άσφαλειαν διά τούς πλοιοκτητάς.

"Τό ναυπηγικόν σύστημα, τό ίδιον έπιλεξεται νά μεθετήσουν άπαντα τά ιαπωνικά ναυπηγεία, είναι τό έφαρμοςόν του τών ναυπηγείων Σουμιτάμο εις Όπαμά, δεδομένου οτι τά δεξαμενόπλοια, άτινα κατεσκευάσθησαν διά τού συστήματος αύτού, δὲν παρουσιάζουν ρωγμάς, ως συχνά συμβαίνει εις έξ οίτινες σημειά τών δεξαμενοπλοίων, ά-

τινά κατεσκευάσθησαν διά άλλων μεθόδων.

Εις τό παρελθόν, έκαστη ιαπωνική ναυτική έταιρια παρήγγειλε, κατά κανόνα, εις έν συγκεκριμένον ναυπηγείον, μετά τού διποίου διετήρει στενούς δεσμούς. Η τακτική αύτη είχεν ωρισμένα πλεονεκτήματα. Σήμερον, ίμως, ή κατάστασις άναγκάζει τούς πλοιοκτήτης νά διαπραγματεύνωνται με πλόλα ναυπηγεία και τούτο θά έδημοι ωργεί περιπλοκάς, έαν τά ναυπηγεία υιοθέτουν διαφόρους προδιαγραφάς και ναυπηγικά συστήματα, άνευ συντονισμού.

## ΔΙΑ ΤΩΝ ΔΟΡΥΦΟΡΩΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟ·Ι·Α

"Η Ναυτική Διοίκησις τών Η.Π.Α. θά έπιχειρήση έλεγχον τής άποδοτικότητος τών συγχρόνων συστήματων τηλεπικοινωνίας και ναυτιπλοίας τών χρησιμοποιουμένων υπό τών έμπορικων πλοίων, μέσω προσφάτως έκτοξεύετος από τό Άκρωτηριον Κανάρερα δορυφόρου.

Κατόπιν συμφωνίας μετά τής ΝΑΣΑ, ή Ναυτική Διοίκησις θά χρησιμοποιήση τόν δορυφόρον, διτις έξετοξεύθη τήν 30ήν Μαΐου, εύθυν ίμως ώστε την έργη εις τροχιάν.

Βάσει τού σχεδίου, δύο έμπορικά σκάφη θά έφοδιασθούν διά άκρων σταθμών άναμεταδόσεως (relay terminals) και τό Κέντρον Ναυτιλιακού Συντονισμού, τού Έθνικού Κέντρου Ναυτιλιακών Έρευνων, εις Κίγκς Πόιντ, θά έπεξεργασθούν τάς διαδικασίας λειτουργίας και χρησιμοποιήσεως μιάς ειδικής συχνότητος έκπομπής εις τά μακρά κύματα (two-way L-band) διά τόν έξυπηρέτησιν τών έμπορικων πλοίων.

Αι νέαι συσκευαί, αιτίνες προβλέπεται νά λειτουργήσουν έντος τού τρέχοντος μηνός, θά τοποθετηθούν έπι τον φορτηγούδορού «Λάξ Ατλαντικού» και τού πλοίου — κοντένερ «Άλμέρικαν Αϊτ». Άμφοτέρα άσχολούνται εις τήν γραμμήν τού Βορείου Ατλαντικού, μεταξύ Ήνωμένων Πολιτειών και Δ. Εύρωπης.

## ΠΡΟΣ ΤΑ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΑ

Δραστικαί μεταβολαί εις τά τής έκμεταλλεύσεως τών πλοίων θέλουν λάβει χώρων έντος τού άμεσως προσεχούς μέλλοντος, ώς συνέπεια τής ύψηλής τιμής τών μπώνκερ. Αι ταχύτητες θά μετριασθούν και τά μικρότερά ίπποδυνάμεων πρωστήρια μέσα θά ποιηθετούνται εις τά νεότευκτα σκάφη.

Αύτά προλέγουν οι "Αγγλοι τεχνικοί, οι έγκυψαντες εις τήν μελέτην τού ζητήματος. "Ηδη, τά καυσίμα, εις πλείστας περιπτώσεις, καλύπτουν τά 40% τού δλου κόστους κινήσεως τών πλοίων, έναντι 16 - 18%, πρό

έτους. Και ώς άποτέλεσμα ή οψώσις τών ναύλων.

Εις ένα τυπικόν σκάφος γύρω τών 20.000 τόν., περιορισμός κατά 2.000 ίππους τής δυνάμεως τού πρωστήριον συστήματος, θά ήδηνταν νά προσδιορίσησεν γύρω τών 190 κιλ. λιρών, ταχύτητα μειωμένη κατά 1 μιλ. και περιορισμόν είς τήν κατανάλωσιν καυσίμων κατά 10%, δι' ένα δεδομένον ταξιδίου.

"Η τάσις κατασκευής βραδυτέρων σκαφών θά τείνη νά έπικρατήση εις τά πλοία χύδην φορτίων. Δι' αύτά ό χρόνος τού ταξιδίου είναι διαγένεταις άποληρον ύπολογίσιμος, παρά διά τά σκάφη μεταφοράς βιομηχανοποιημένων προϊόντων.

"Η τάσις, έπισης, πρός τά μεγαλύτερα πλοία θά συνεχισθή. Ήφέλεια θά προκύψη εις καύσιμα κατά τόννον - μίλιον, έκ παρατηλήου με τήν αύξησιν τής χωρητικότητος.

Τό ύψηλο κόστος τών καυσίμων (40% - 100% τών τιμών τού 1973) θά άδηγηση, άναπτρότερως, τήν τεχνολογίαν πρός τά άτομοκίνητα έμπορικά σκάφη. Μέ τά άκριβά μπώνκερ έπιτρέπεται ή σύγκρισης πρός τά άτομοκίνητα σκάφη, ύπό τήν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ρυθμίσεως τών προφυλακτικών, κατά λιμένας, μέτρων.

## ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

"Η εισροή θαλασσίου θύματος εις τό φρεάτιον άλνσεων τών άγκυρων, είναι έν πρόβλημα ίποιον άντιμετωπίζει κάθε πλοίον — από τό μικρότερον άκτοπλοικόν μέχρι τό μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον. Πολλοί πλοιοκτήται δέχονται τήν κατάστασιν ώς άναγκαν κακόν, ένω, άλλοι, διαθέλεονται τήν σοδαρότητα τών προσβλημάτων διαβρώσεως, έπιτυχησάντων προστασίαν τινά διά τής χρησιμοποιήσεως μεταλλικών καλυμμάτων. Ή τοποθέτησί των, ίμως, είναι δυσχερής και έπι πλέον δέν έπιλουν πλήρως τό πρόδηλημα, δεδομένου οτι περιορίζουν μέν, άλλα δέν άποκλείουν τελείως τήν είσροην θαλασσίου θύματος.

Τήν άπαντησιν εις τό πρόδηλημα δίδει τό «Σήλραϊτ», έν εύκαμπτον κάλυμμα, έπινοθήθην ύπό Νορβηγών.

"Ο προστατευτικός δακτύλιος «Σήλραϊτ» είναι κατασκευασμένος έπι πλαστικού έπενδεμάτου διά άλστοκικού εις τό κέντρον και τήν περιφέρειαν. Καθώς είναι εύκαμπτος, ποιηθετήται εύχερώς πέριξ τής άλνσου άγκυρας. Διά τής είσαγωγής άέρος εις τόν δακτύλιον, ούτος διογκούται άκτινοις και έξασφαλίζει πλήρη κάλυψη πέριξ τής άλνσου και τού σωλήνων καθόδου τής άλνσεως. Λόγω τής άλστοκικότητος τού καλύμματος, ή άλσος δύναται νά συσφιγχθή άνευ κινδύνου θραύσεως του.

"Τό «Σήλραϊτ», οπερ διατίθεται εις έξ διαφορετικά μεγέθη, δύναται νά έπισκευασθή διά «βουλκανιζάτερ», εις περίπτωσιν ζημίας — παρά τήν άνθεκτικότητα τών ύλικων κατασκευής του.

# ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ '1932

## ΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ZEA) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4176.435 - 4176.628 • TELEX 212601 & 02 - ATMA-GR.



## ΓΑΛΛΙΑ

### ΤΟ ΕΝΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΛΑΛΟ

Τό «Φράν», από τού φθινοπώρου παροπλίζεται. Ή έχει 36 έκατομ. δολ. κρατική έπιχορηγήσις του διακόπτεται. Αι ζημιαί είκ της έκμεταλλεύσεως του, λόγω τών άκριδών καυσίμων, είναι τεράστιαι. Ή πλουσιωτέρα έταιρια δεν είναι δυνατόν να τάς βαστάση. Τό δλον έλλειμμα έκ της έκμεταλλεύσεως τού υπερωκεανιού θά άνελθη, διά τό 1974, εις 10 έκατομ. λίρας Αγγλίας.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ

Τήν Ιην Μαΐου, ή δύναμις τής ιδιωτικής πλοιοκτήσιας άμερικανικής Ναυτιλίας άνηρχετο εις 569 ωκεανοπόρα σκάφη και 202 αυτόπρωθουμένα τών Λιμνών, ένεργη ύπηρεσιά. Δύναμις 13.3 έκατ. τόν. d.w.

Τάνκερς 235. Φορτηγά συνήθη ξηρού φορτίου 172. Πλοιά - κοντέινερς και μοναδοποιημένων φορτίων 134. Μπάλκ κάρριερς 22 και έξι μικτά έπιβατηγά - φορτηγά. Τά Μεγάλων Λιμνών — ανώ τών 1.000 τόν. γκρός — συνεποσύνη εις 2.5 έκατομ. τόν. d.w.

Τήν Ιην, έπίστης, Μαΐου, έτέλουν ύπο κατασκευήν η παραγγελίαι 89 σκάφη — 68 τάνκερς, 11 μοναδοποιημένων φορτίων, 7 μπάλκ κάρριερς και τρία ρόλ - όν ρόλ - οφ. Σύνολον τονάζ 6.1 έκατ. τόν. d.w., άξιας 3.5 δισεκατ. δολ.

## ΙΣΡΑΗΛ

### Η ΖΙΜ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΖΕΤΑΙ

Ός άνεκοινώθη εις Χάϊφαν, έξ αρμοδίων πηγών, ή ύπο τού Κράτους έλεγχομένη έταιρια «Ζίμ» εισήλθεν εις την δευτέρων φάσιν τού προγράμματος έκσυγχρονισμού, ητις άποδέλει εις την βαθμίσιαν έκποίσην τών παλαιών συμβατικών σκαφών και την άντικατάστασήν των διά νεοεύκτων.

Τό 1970, η έταιρια κατέστρωσεν ένο πρόγραμμα ναυπηγήσεως 30 σκαφών, συνολικού κόστους 350 έκατ. δολαρίων. Τά 30 πλοιά τού προγράμματος — τό όποιον ηδη βαίνει πρός την ληξίν του — περιελάμβανον:

### Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

#### ΙΑΤΡΟΣ

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

2 πλοιά ρό - ρό, 13 πλοιά - κοντέινερς και 15 τάνκερς και μπάλκ κάρριερς. Σύνολον τόν. d.w. 1.2 έκατομ.

Έπιπροσθέτως, ή έταιρια διαθέτει έτερα 42 πλοιά, κυρίως συμβατικού τύπου, συνολικής χωρητικότης 800.000 τόν. d.w. Αύτα είναι τά σκάφη, άτινα ή έταιρια σκοπεύει να έπικοινωση. Τινά άνηκουν, άποκλειστικώς, εις την κρατική έταιριαν. Τά άλλα είναι χρονοναυλωμένα, ώς έπι τό πλείστον, διά μίαν 15ετίαν.

Τά πλοιά αύτά θά άντικατασταθούν, έντος τών άλιγνων προσεχών έτών, διά 4 - 5 συγχρόνων συμβατικών πλοιών, άτινα ή έταιρια σκοπεύνται να μεταφέρουν πολὺ μεγαλύτερα φορτία, θά είναι ταχύτερα και ό χρόνος παραμονής των, έντος τών λιμένων, θά είναι περιωρισμένον.

Διά τήν κάλυψιν τών κυμαινομένων μεταφορικών άναγκών τού Ισραήλ, ή έταιρια θά προδαίνη, μελλοντικώς, εις βραχυχρονίους χρονοναυλώσεις. Πρός τό παρόν, αι άναγκαι και καλύπτονται διά τής ναυλώσεως 35 πλοιών, 300.000 τόν. d.w.

Ίδιαιτέρως δέον νά έχαρη τό γεγονός, ζότι άπο τού 1970 ή «Ζίμ» δέν έτυχεν ούδεμιάς οικονομικής κρατικής άρωγης. Έπι πλέον, τό 1973 άπέφερε καθαρά κέρδη 6 έκατ. δολαρίων έπι συνόλου έσόδων 300 έκατ. δολαρίων. Διά τό τρέχον έτος, τά έσοδα ύπολογίζεται να άνελθουν εις 350 έκατ. δολ.

### Η ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Έκπρόσωποι τής έταιριας, έρωτηθέντες, κατ' αύτάς, κατά πόσον η προσεχής έπανα-

λειτουργία τής διώρυγος ένδεχεται νά έπιρεάση τάς έργασίας τής «Ζίμ», άπηντησαν ζτι δὲν γνωρίζουν. Πιστεύεται, πάντως, ζτι θά είναι συμφερώτερον να έκφορτώνωνται τά έμπορευματοκιβώτια εις τόν λιμένα τού Ειλάτ, έπι τής Ερυθρᾶς Θαλάσσης και νά μεταφορτώνωνται εις τήν Μεσόγειον, μεταφερόμενα έκει δόκιμως, παρά νά καταβάλουν τά ψηλά διόδια, άτινα προφανώς θά χρεώνωνται διά τόν διάπλουν τής διώρυγος. Κατά τό τρέχον έτος, ύπολογίζεται ζτι περι τάς 50 - 60.000 τόν. φορτίων θά μεταφερθούν δόκιμως άπο τόν λιμένα τού Ειλάτ εις τήν Χάϊφαν ή τό Αστρόντ, έπι τής Μεσογείου.

Οσον αφορά τήν έπιδρασιν έπι τής έπαναλειτουργίας τής διώρυγος, έπι τών έργασιών τού «Ζίμ», οι ιθύνοντες τής έταιριας ζτιμιτεωπίζουν τά έξης ένδεχόμενα:

Πρώτων, ή Αίγυπτος θά έπιτρέψη (ιωσιώπο τήν πίεσιν τών Αμερικανών), τά ύπο τήν ισραηλινήν σημαίαν πλοιά νά διαπλέουν διώρυγα ώς τάκτικοι πελάται.

Δεύτερων, ή Αίγυπτος θά έπιτρέψη τήν διόδον εις πλοιά ναυλωμένα ύπο τού Ισραήλ, άλλα ύπο ζένην σημαίαν και τρίτον, ή Αίγυπτος θά έπιτρέψη τόν διάπλουν ούδετέρων πλοιών, φερόντων ισραηλινά φορτία. Ή περίπτωσις μή χορηγήσεως άδειας διελεύσεως ισραηλινών φορτίων μέσω τής διώρυγος, ύπο οιανδήποτε μορφήν, ούδολως έξετάζεται.

Έκαστη τών τριών πιθανοτήτων θά έχη ζημεσον έπιδρασιν έπι τών μελλοντικών σχεδίων τής «Ζίμ». Περαιτέρω, ύπάρχει τό ένδεχόμενον υιοθετήσεως, ύπο τής Αιγύπτου, έν αρχή, τής μίας περιπτώσεως και, άργοτερον, άλλης, άναλογως τού έπικρατούντος πολιτικού κλίματος.

\* \* \*

Τά δύο όχηματαγωγά - έπιβατηγά τής Ζίμ «Νίλι» και «Ντάν», είναι προσωριμούσεια εις τόν λιμένα τής Χάϊφας, δηπου και άναμενουν τούς άγοραστάς. Από τού Ιανουαρίου τρέχ. έτους, έχουν κατόπιν άπορσεως τής κυβερνήσεως, παροπλισθή. Αι ζημιάι έπι τής έκμεταλλεύσεως των ύπηρεξαν σημαντικαί. Και είς τό γεγονός ζτι καθυστερημένη ύπηρεξαν ή άπόφασις τού παροπλισμού, άποδίδεται ή μή έξεύρεσις άγοραστων. Ή κρίσις τών πετρελαίων και, κατ' άκολουθίαν, τών έπιβατηγών σκαφών, προεκάλεσαν τήν έπιφύλαξην τών άγοραστών και πρώτων τών Ελλήνων, κατά τάς έκ Τέλ - Αθίβ πληρο-

## FOR DRYDOCKING

### BATAAN SHIPYARD CORPORATION

#### EXCLUSIVE AGENTS :

### ADAMSON (PHIL.) INC.

Ship Agents, Brokers

PRESIDENT: ALEXANDER A. ADAMOPOULOS

ADDRESS: P. O. Box 1606, MANILA PHILIPPINES

TELEPHONES: 40-14-60, 47-71-54

TELEX: ITT 742-01-01 ADAMSON, EASTER PN 3257

φορίας. Πάντως, έξικολουσθούν προσφερόμενα πρός πώλησιν.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΗ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Ο έμπορικός στόλος των 70 χωρών του τρίτου, λεγομένου, κόσμου, υπελογίζετο, εἰς τάς ὄρχας τοῦ ἔτους, κατά τὸ Ἰνστιτούτον ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας τῆς Βρέμης, διτὶ ἀνήρχετο εἰς 2.090 σκάφη — 300 τόνων γκρός καὶ ἄνω — συνολικῆς γκρός χωρητικότητος 16.2 ἑκατομ. τόνων. "Ήτο ηὔξησης, ἐναντὶ τῆς 1ης Ἱανουαρίου 1974, κατὰ 159 σκάφη (1.9 ἑκατομ. τόν. γκρός), ήτοι κατὰ ποσοστὸν 13,5%, ἐνῷ ἡ αὔξησης τοῦ παγκόσμιου ἔμπορικού στόλου ἔφθασεν, ἐντὸς τῆς διετίας, εἰς 17,1%. Παρὰ τὰς εἰδήσεις περὶ χειραφετήσεως τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου ἀπὸ τὴν κηδεμονίαν τῶν ναυτιλιακῶν προηγμένων κρατῶν, διαπιστώται διτὶ καθυστερημένη ὑπῆρξεν ἡ προσπάθεια τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως τῶν 70 χωρών τοῦ τρίτου κόσμου.

Κατὰ τὸ Ἰνστιτούτον τῆς Βρέμης, εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὁ παγκόσμιος ἔμπορικός στόλος ἀπρτίζετο ἀπὸ 30.078 σκάφη (277.1 ἑκατομ. τόν. γκρός) καὶ ἡτο ηὔξησης, ἐντὸς διετίας, κατὰ 650 μονάδας (40.5 ἑκατομ. τόν. γκρός).

Ἡ συμμετοχὴ τῆς Ναυτιλίας τῶν ἀναπτυσσόμενών χωρῶν εἰς τὸ παγκόσμιον τονάζ, ἔξαιρουμένων τῶν χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ μπλὸν καὶ τοῦ τονάζ τῶν σημαιῶν εὐκολίας, ἐμειώθη, ἀπὸ 6% εἰς τὰς ὄρχας τοῦ 1972, εἰς 5,8% εἰς τὰς ὄρχας τοῦ 1973.

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

Κατὰ τὴν στατιστικὴν ἀνασκόπησιν ἐπὶ τῶν παγκόσμιών ναυπηγήσεων τοῦ «Μότορσπι», Μάιος 1974 — ἔξαιρουμένων τῶν κατασκευῶν εἰς τὴν Ρωσίαν, τὴν Κίναν καὶ

τὴν Ἀνατ. Γερμανίαν — ἀνῆλθον εἰς 2.795 σκάφη, ἄνω τῶν 2.000 τόν. d.w., συνολικῆς χωρητικότητος 230.026.501 τόν. d.w. Αὔξησης κατὰ 27%, ἐντὸς ἔτους, εἰς τονάζ (597 σκάφη, 63 ἑκατομ. τόν. d.w.).

Ἡ Ἱαπωνία κατέχει τὰ σκῆπτρα, μὲ τὰ 48% τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς. Μάιος 1973: 654 σκάφη, 75.514.380 τόν. d.w. Τάνκερς 341, τόν. d.w. 62.343.650. Μάιος 1974: 957 σκάφη, τόν. d.w. 108.576.760.

Ἡ Σουηδία διατηρεῖ τὴν δευτέραν θέσιν — 23% — μὲ 139 σκάφη, 21.212.500 τόν. d.w. Ἐξ αὐτῶν, 120 τάνκερς, 19.268.550 τόν. d.w.

Ἡ Δυτ. Γερμανία ἀκολουθεῖ, μὲ 182 σκάφη, 14.080.180 τόν. d.w.

Τὴν τετάρτην θέσιν κατέλαβεν ἡ Ἱσπανία, μὲ 13.558.900 τόν. καὶ τὴν πέμπτην ἡ Μ. Βρετανία, μὲ 12.989.480 τόν. (172 σκάφη).

Αἱ στατιστικαὶ, ἀναφέρομεναι εἰς τὰς παραγγελίας μιὰς δεκαετίας κατὰ τρίμηνον, ἐμφανίζουν τὴν καταπληκτικήν ἀνάπτυξιν τῶν ναυπηγήσεων.

Εἰς τὰς παραγγελίας, μέχρι τοῦ Μαΐου 1974, τὰ δεξαιρεύοντα ἀναφέρονται μὲ 1.282 σκάφη, 188.717.700 τόν. d.w. καὶ τὰ λοιπά, πλὴν τῶν τάνκερων, μὲ 1.533 σκάφη, 41.309.407 τόν. d.w.

## ΠΟΛΩΝΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Σημαντικὴν αὔξησην τῆς ναυπηγικῆς τῆς παραγωγῆς ἐντὸς τῆς προσεχούς τριετίας προγραμματίζει ἡ Πολωνία.

Μετὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν, ἡ Πολωνία είναι ἡ δευτέρα ναυπηγικὴ χώρα, μεταξὺ τῶν κομμουνιστικῶν κρατῶν καὶ ἡ 13η παγκόσμια.

Ίδιαιτέρως εύνοούνται ἀπὸ τὸ νέον πρόγραμμα τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γόνυιας, ὅπου αἱ ἐπενδύσεις θὰ τριπλασιασθοῦν. "Ηδη ἀνηγγέλθη, διτὶ τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα πρόκειται,

συντόμως, νὰ ἀποκτήσουν δευτέραν μόνιμον δεξαμενήν, ἀφήνεται δὲ νὰ ἐννοηθῇ, ὅτι σοβαρότεραι ἐπεκτάσεις θὰ λάβουν χώραν μελλοντικῶς.

Τούτο θὰ αὐξήσῃ, σημαντικῶς, τὴν ναυπηγικὴν παραγωγὴν τῆς χώρας — ητὶς ύπολογίζεται εἰς 1 ἑκατομ. τόν. d.w., ἐπησίως — καὶ θὰ συμβάλῃ, ούσιωδῶς, εἰς τὴν ἀνοδὸν τῶν ἔξαγωγῶν τῆς βιομηχανίας, ἡτὶς καλύπτει, ἡδη, τὸ 17% τοῦ συνόλου τῶν βιομηχανικῶν ἔξαγωγῶν τῆς χώρας.

Κατὰ τὰς ὑφισταμένας πληροφορίας, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γόνυιας πρόκειται νὰ ἀποκτήσουν τὸν πλέον σύγχρονον αὐτόματον ἔσοπλισμόν. "Ενῷ αἱ ἐπενδύσεις θὰ τριπλασιασθοῦν — ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν σημερινὴν ἀξίαν τῶν ἐγκαταστάσεων — τὸ ἔργατον τονικῶν προσωπικὸν θὰ αύξηθῃ μόνον κατὰ 20%.

Ἐκπρόσωπος τῶν ναυπηγείων ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ προσέλκυσις ἔργατοιν δυναμικοῦ παρουσιάζει σοβαρὰ προβλήματα. Οἱ μισθοὶ τῶν μὴ εἰδικευμένων ἔργατων — τῆς τάξεως τῶν 264 δολαρίων, μηνιαίως — δὲν εἶναι ἐπαρκῶς ἀνώτεροι ἀπὸ ἑκείνους τῶν ἔργοστασίων, ὅποτε νὰ προσελκύσουν τοὺς ἔργατας εἰς τὴν σκληρὰν ἔργασίαν τῶν ναυπηγείων.

Οἱ μισθοὶ τῶν ἔξειδικευμένων ἔργατων, ἐξ ἄλλου, ἀντικατοπτρίζουν τὴν ἔλλειψιν καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν. Εἰδικευμένος ἡλεκτροσυγκολλητής λαμβάνει βασικὸν μηνιαίον μισθὸν ἵσσον πρὸς 564 δολάρια. "Ο μισθὸς αὐτὸς ἀντιτοιχεῖ, ούσιαστικῶς, μὲ τὸν μισθὸν ἐνός ἐκ τῶν διευθυντῶν τῶν ναυπηγείων.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος, τὰ ναυπηγεῖα ἴδρυσαν ἴδιας τεχνικὰ σχολάς, ὅπου ἐκπαιδεύονται καὶ μετεκπαιδεύονται περὶ τοὺς 300 ἔργατας, ἐπηρίως.

"Ως ἀνέκοινώθη, ἡ νέο μόνιμος δεξαμενὴ θὰ ἔχῃ ίκανότητα εἰσδοχῆς πλοίων μέχρι 200.000 τόν. d.w. "Οταν θὰ ἔχῃ περατωθῆ, θὰ δύναται νὰ κατασκευάσωνται, ἐντὸς αὐτῆς, σκάφη τοῦ μεγίστου μεγέθους, δυνάμενα νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν Βαλτικήν.



## Philadelphia Ship Maintenance Co., Inc.

- \* Personalized Ship Repair Services available every day of the year — Day or Night — at Pierside or Anchorage.
- \* Skilled marine craftsmen and modern equipment to perform repairs for fast and efficient turn around — or to travel with ship anywhere U.S.A. East Coast and Gulf Ports.
- \* Main Engine Repairs (Diesel or Steam) — Boiler Repairs and Cleaning — Pump Repairs (any type) — Refrigeration Repairs — Electric Motor Repairs (any make or size) — Pipe Renewals and/or Repairs (any metal — shape or size) — Steel Plate Fabrication and Installation (any shape or size) — Winch Repairs (electric — hydraulic — steam).
- \* Painting and Sandblasting.
- \* Tank and Hold Cleaning.
- \* Ceiling — Refitting — Securing of Cargo.
- \* Major Languages spoken.
- \* Distributor for Cordobond Strong - Back Products.

FOR FURTHER INFORMATION PLEASE CONTACT OUR GREECE REPRESENTATIVES

**"SEVENTEEN" MARITIME S. A.**

3, AKTI MIAOULI, PIRAEUS — TELEPHONE 421.235, 425.862 — TELEX: 2118, 2178

# Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΟΥ ΡΩΣΙΚΟΥ E.N.

## Δομή και δραστηριότης του στόλου

Τὸ σοβιετικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν παρουσίασε σημαντικὴν ἔξειδιν, ἐπιτοθεῖσαν κατὰ τὸ 1973. Εἰκόνα τῆς δραστηριότητός του ἐδωσεν εἰς τελευταίαν συνένευξιν τοῦ ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. Σημεῖοι τινὰ αὐτῆς παραθέτομεν κατωτέρω:

«Τὸ ἐμπορικὸν μας ναυτικὸν ἐπέτυχε σημαντικὰ ἀποτελέσματα, ἡ ἀπόδοσίς του ηὗξηθη κατὰ τὸ 1973, ἐν παραδοῇ πρὸς τὸ 1972, κατὰ 8%, εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, πλέον τοῦ 6% εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ ἐργασίας συντηρήσεως καὶ 7,5% εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τὰς ἐπισκευάς. Ἀξιοσημείωτοι μεταβολαὶ ἐπήλθον εἰς τὴν δομὴν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν.

Ἡ ὅλη καριέρα τῆς σοβιετικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, κατὰ τὸ 1973, ἔφασε τὰ 13,5 ἑκατομμύρια τόνων. Τὰ ὑπὸ σοβιετικῆς σημαίαν σκάφη προστίγγισαν εἰς 88 λιμένας 11 σοσιαλιστικῶν χωρῶν, 269 λιμένας 75 ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, 763 λιμένας 23 κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν, μεταφέροντα πλέον τῶν 109,5 ἑκατομ., τόνων ἐμπορευμάτων καὶ πραγματοποίησαν τὰ 27.000 εἰσπλους, εἰς 1.120 λιμένας 109 χωρῶν.

Κατὰ τὸ 1973 ἐδημιουργήθησαν διάφοροι νέαι γραμμαί: Ἡ «Μπαλτατλάντικα», συνδέουσα τοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης καὶ τοὺς Κόντινευτ πρὸς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν Η.Π.Α., Ἡ «Μπαλτλέβαντ», μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Κόντινευτ καὶ τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς, Ἡ «Βικάκη», μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς, τοῦ Κόντινευτ καὶ τῶν τοιούτων τῆς Κεντρικῆς Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ. Ἡ «Φέσκο Στρέιτς Οὐασίφικο», μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Μαλαισίας, τῆς Σιγκαπούρης καὶ τῶν λιμένων τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῶν Η.Π.Α. καὶ τοῦ Καναδᾶ.

Εἰς τὴν Ἀπωλ. Ἀνατολῆς, εἰς τὸν Μέγα Βορρᾶν καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Κασπίας Θαλάσσης, ἡ ἀποτοποίηση εἶναι ἔκτος συναγωνισμού, πλέον τῶν 76 ἑκατομ. τόν. ἐμπορευμάτων, μεταφέροντοι εἰς αὐτήν, ἐπησίως, ἐπαρκοῦν διὰ νὰ δώσουν τὴν ίδεαν τῆς ση-

μασίας τῆς ἀκτοπλοίας, δι' αὐτὰς τὰς περιοχάς.

Πρὸ δόλιγου, ἀκόμη, καιροῦ, ἡ ναυσιπλοΐα διεκπερτεῖ πρακτικῶν εἰς πολλὰ σημεῖα τῆς Ἀπωλ. Ἀνατολῆς, διαρκοῦντος τοῦ ἔτους. Ἡ θέσης ἐν ὑπηρεσίᾳ τῶν ἰσχυρῶν παγοθραυστικῶν, ἐπέτρεψε τὴν ἔξασφάλισιν τῆς εἰσόδου τῶν πλοίων εἰς πολυαριθμούς λιμένας, διαρκοῦντος ὁλοκλήρου τοῦ ἔτους. Γιγαντιαῖον πορθμεῖον, ναυπηγηθὲν τὸ παρελθόν ἔτος, συνδέει τὸν λιμένα τοῦ Βανίο καὶ Κχόλμος πρὸς τὸ Σακχαλί.

Σκάφη εἰδικῶν διαρρυθμισμένα, ἵνα ὀδηγοῦνται ὑπὸ ἀτομικῶν παγοθραυστικῶν, ὥπερ τὸ «Λένιν», εἰσπλέουν τακτικῶν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Τίνκα, Τίκσι, Ἰγκάρκα καὶ ὄλλους βορείους λιμένας. Τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ὡς καὶ τῶν παγοθραυστικῶν, διακρίνονται διὰ τὴν ὑποδειγματικὴν ἀριθμητικὴν ἀνωτερότητα.

Ἡ ἀκτοπλοΐα ἐν τῷ Εὔξεινῳ Πόντῳ καὶ τῇ Ἀζοφικῇ Θαλάσσῃ, ἔξασφαλίζει διακίνσιν ἐμπορευμάτων, ἀνερχομένων εἰς πλέον τῶν 20 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐπησίως.

Αἱ διὰ μεταφέρονται μεταφοραὶ προώδευσαν κατὰ τὸ 1973, 1.2 ἑκατομ. τόν. ἐμπορευμάτων μετεφέρονται δι' 108.000 ἐμπορευματοκιβώτια, προτόπου τύπου. Ἡδη τὸ 60% τῆς δηλητικής σημαντικῆς τῶν γενικῶν φορτίων είναι ἐμπορευματοκιβώτιοποίησιμα ἐν τῷ ἐμπτιρίῳ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως - Μεγάλης Βρεταννίας. Ἐχουν δημιουργήθη τακτικαὶ γραμμαὶ, ἔξυπηρετούμεναι ὑπὸ γραμμῶν πλοίων ἐμπορευματοκιβώτιων. Τὸ 1973 33.021 ἐμπορευματοκιβώτια διηλθοῦν ὑπὸ διαμετακόδισιν διὰ τῆς Σιδηρίας, τὸ δὲ 1974 πρόκειται νὰ μεταφερθῶν ὑπωρκηπευτικά ἐκ τῆς Ἀραβικῆς Δημοκρατίας τῆς

Αιγύπτου καὶ τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας εἰς Μόσχαν, δι' ἐμπορευματοκιβώτιων ψυγείων.

Τὸ σοβιετικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν συνεπληρώθη, κατὰ τὸ 1973, δι' 81 φορτηγῶν σκαφῶν, συνολικῆς μεταφοροκῆς ἱκανότητος 710.000 τόν. d.w. Τινὰ τῶν ἀνά σκαφῶν ἐναυπηγήθησαν εἰς σοβιετικά ναυτικεία, ἐπειρα δὲ προέρχονται ἐκ ναυπηγήσεων εἰς ναυπηγεία τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας, τῆς Πολωνίας, τῆς Ούγγαριας, τῆς Ρουμανίας, τῆς Βουλγαρίας, τῆς Γιουγκοσλαβίας, τῆς Φιλανδίας καὶ ἐτέρων εἰσέτι χωρῶν.

Ἐδόθησαν, ἐπίσης, παραγγελίαι, πρὸς ναυπηγήσην σκαφῶν, προορίζομένων διὰ τακτικᾶς γραμμᾶς ἑσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ. Ὁ νέος τύπος σκάφους, 20.000 τόν. d.w. περίπου, ταχύτητος 22 καὶ 25 κόμβων καὶ πλέον, δυνάμενος νὰ δεχθῇ 1.350 ἐμπορευματοκιβώτισις τῶν 20 ποδῶν, εὑρίσκεται ὑπὸ ναυπηγήσιν, σκάφη δὲ παρόμοια, δυναμικότητος 730 ἐμπορευματοκιβώτιων καὶ ταχύτητος 20 κόμβων, εὑρίσκονται ὑπὸ ναυπηγήσιν εἰς τὴν Ἀνατολικήν Γερμανίαν.

Ἀπὸ τοῦ 1973, τὰ ναυπηγήσια τῆς Ἀνατ. Γερμανίας σκαφοῖς τὴν Σοβιετικήν «Ενώση» διὰ σκαφῶν 12.000 τόνων, δυναμένων νὰ μεταφέρουν 350 ἐμπορευματοκιβώτια τῶν 20 ποδῶν, ὑπὸ ταχύτητα 18,5 κόμβων.

Ἐν Γαλλίᾳ ἐναυπηγήθη σειρὰ φορτηγῶν σκαφῶν μὲν δύο καταστρώματα, 4.200 τόν., περίπου ταχύτητος 17 κόμβων, ἀτίνα θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν ἡ 235 ἐμπορευματοκιβώτια τῶν 20 ποδῶν ἢ 300 ὄχηματα.

Τὰ μπάλια κάρριερς εἰναι ὀλικῶν χωρητικήτων 23, 32 καὶ 50.000 τόν., ταχυτήτων δὲ 14 - 15 κόμβων. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη τοῦ τύπου αυτοῦ ἔχουν ναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγήσια τῆς Σοβιετικῆς «Ἐνώσεως».

Ἐτερα σκάφη θέλουν συμπληρώσει τὸν στόλον ἡγρίων φορτίων, εἰδικώτερον πολλὰ σκάφη, μεγάλους καὶ μέσου τοντά, πρὸς μεταφορὰν ψυλείας, ψυγεία 22 κόμβων, διὰ τὴν μεταφορὰν κρεάτων, ὑπωρῶν καὶ ἐτέρων εὐπαθῶν φορτίων.

## Οἱ ὄροι ἐργασίας ἐπὶ τῶν Σοβιετικῶν σκαφῶν

Διὰ τοὺς σχεδιαστὰς καὶ κατασκευαστὰς τῶν σοβιετικῶν σκαφῶν, ἀποτελεῖ θέμα ἔξαιρετικῆς σπουδαιότητος τὸ νὰ δυνηθοῦν

καὶ παράσχουν τὸ μέγιστον τῆς εύμαρίας, τόσον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν, δόσον καὶ τὴν ἐργασίαν τῶν πληρωμάτων.

Διὰ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος παρέχονται θαλαμίσκοι μονοκλῖνοι ἡ δίκλινοι. Βεβαίως, θὰ ἡτο δυνατόν νὰ σχεδιασθοῦν μόνον μονόκλινοι θαλαμίσκοι, ἀλλὰ πολλοὶ ναυτεργάται προτιμοῦν νὰ ζοῦν εἰς θαλαμίσκον μεθ' ἐνὸς συντρόφου. Οἱ κανόνες ὑγιεινῆς προβλέπουν ὡς ἐλαχίστην ἐπιφάνειαν διὰ μονόκλινον ἐπιφάνειαν τὰ 4,2 τετρ. μέτρα καὶ διὰ δίκλινον τὰ 6 τετρ. μ. Οἱ θαλαμίσκοι δέονται νὰ εἰναι καλῶν φωτισμένοι, νὰ διαθέτουν κλιματισμὸν καὶ νὰ εύρισκονται εἰς σημαντικὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου.

Οἱ Σοβιετικοὶ ναυτεργάται ἐκτελοῦν ἡ μερησίων δύο τετράωρους περιόδους ἐργασίας, μὲν ἐνδιάμεσον χρόνον διακοπῆς 8 ώρων. Εἰς τὴν Σοβιετικήν «Ἐνώσιαν, ὁ Κώδιξ Ἐργασίας προβλέπει ἐθδομάδα ἐργασίας 41 ώρων, ἀλλὰ μὲ τὴν σύμφωνον γνώμην τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων θαλασσοπλοίας καὶ ποταμοπλοίας εἰσίχθη ἐπὶ τῶν σκαφῶν ἡ ἐθδομάδα ἐργασίας 49 ώρων. Διὰ τὴν 8ώρων αὐτὴν ἐκτακτον ἐργασίαν ἔχει ἀναγνωρισθῆ ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν αὐξησίς ἐπὶ τοῦ ώρομισθίου. Διὰ τὰς ὑπερωρίας, αἵτινες πραγματοποιοῦνται κατὰ τὰς Κυριακάς, ἀντιστοιχεῖ μία ἡμέρα ἀναπάύσεως. Οὕτως, εἰς τὰς ἔξαιρετέας ἡμέρας προστίθενται αἱ Κυριακαὶ, κατὰ τρόπον δῶσε τὸ σύνολον τῶν ἔξαιρετέων ἡμερῶν διὰ τοὺς περίπου μῆνας. Ἐπικείται ἡ ἐφαρμογὴ νέου συστήματος ἔξαιρετών ἡμερῶν διὰ τοὺς Σοβιετικοὺς ἐργάτας θαλασσῆς, παρομοίου πρὸς τὸ ηδη θεσπισθέν διὰ τὰς λετο-

# The UK P&I Club (Bermuda)

Συμμετέχοντα πλοια ἄνω τῶν 65 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός 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.

νικάς ναυτιλιακάς ἑταίριας, εἰς ἄς, μετὰ 4 καὶ ἡμισυ μῆνας ἐργασίας, ἐπακολουθεῖ εἰς καὶ ἡμισυ μὴν ἔξαιρετέων ἡμερῶν.

Διαρκούσης τῆς παραμονῆς τῶν σκαφῶν εἰς μεγάλους λιμένας τῆς χώρας, τὸ ναυτολογιμένον πληρώμα εἶναι ἀλεύθερον νάξος ἔξελθη τη εἰς τὴν ξηράν, ἀντικαθιστάμενον, διὰ τὴν περίοδον τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς, εἰς τὴν θέσιν του, ὑπὸ εἰδικοῦ πληρώματος, τοῦ ἀποκαλουμένου «πληρώματος προσωρινῆς ἀντικαθιστάσεως», διὰ τοῦ σκάφους διὰ τὸ ἐπερχόμενον ταξίδιον.

Πρὸς ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος παρέχεται δωρεάν ἐνδυμασία ἐργασίας καὶ τὰ σχετικά εἰδή προστασίας. Οὐτω π.χ. οἱ ἐργαζόμενοι ἐν τῷ τμήματι τῆς μηχανῆς, λαμβάνουν δωρεάν ὑποδήματα, μὲν δερμάτινα πέλματα. Ἐάν ἡ ἐνδυμασία ἐργασίας φθαρῇ πρὸ τοῦ καθωρισμένου χρόνου, οὐχὶ ὑπαιτιούτη τοῦ ναυτεργάτου, ἀντικαθίσταται δωρεάν.

Ιατροφαρμακευτική καὶ νοσοκομειακή περιθάλψις παρέχεται πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης δωρεάν. «Ἐάν ἐργάτης θαλάσσης ἀσθενήσῃ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ καὶ παρουσιάζει ἀνάγκην νοσοκομειακῆς περιθάλψεως εἰς θεραπευτικὸν ἴδρυμα, ἀπαντά τὰ ἔξοδα, περιλαμβανομένων καὶ τὸν μετὰ τὴν ιασίν δαπάνων παλινωστήσεως, καταβάλλονται ὑπὸ τοῦ Δημοσίου. Ὁ ἀσθενήσας ναυτεργάτης ἔξακολουθεῖ μισθοδοτούμενος, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἀσθενείας του.

Ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγών ὑφίστανται ἐργαστήρια εἰδικοτήτων, ὡς χειρουργείον, ραδιογραφίας, ὀδοντιατρικὸν ἐργαστήριον καὶ νοσοκομείον 20 κλινῶν. Ἐπὶ ἕκαστον σκάφους ὑφίσταται ὑποχρεωτικῶς ἀπομονωτήριον. Ἐπὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ὑφίσταται αἴθουσα Ιατρικῆς ἐπισκέψεως καὶ διαμέρισμα ἀπομονώσεως.

Διαρκουσῶν τῶν διακοπῶν, τὸ ναυτεργατικὸν συνδικάτον ὑθετεῖ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀδειούχου ναυτεργάτου τὰ ἔξοδα διαμονῆς καὶ τροφῆς εἰς οἴκους νοσηλείας ἢ ἀναπαύσεως δωρεάν ἢ ὑπὸ εύνοϊκούς ὅρους (ἔκπτωσις 30%). Παρὰ ταῖς ναυτιλιακαῖς ἑταῖραις λειτουργοῦν σταθμοὶ ἀναπαύσεως, χρησιμοποιούμενοι κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον διάστημα δύο ταξιδίων, ὡς καὶ οικοτροφεῖα, οἵκοι ἀλιέων καὶ τουριστικοὶ σταθμοί.

Ἀπαντά τὰ σκάφη διαθέτουν αἰθούσας μετὰ κινηματογραφικῆς ἔγκαταστάσεως καὶ συσκευῆς τηλωφίας, βιδλιοθήκας ἐμπλουτιζομένας δαπάναις τῶν συνδικάτων. «Ηδη, δι' ἀπαντά τὰ σκάφη, μεγάλης ἀκτοπλοΐας, εἶναι ὑποχρεωτική ἡ ὑπαρξία αἰθούσης ἀθλοπαιδιῶν καὶ δεξαμενῆς κολυμβήσεως. «Η

προμήθεια τῶν ἀθλητικῶν ἐφοδίων ἐνεργεῖται δαπάναις τῶν συνδικάτων.

Δὲ ὑφίσταται ναυτεργάτης τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Σοβιετικῆς «Ενώσεως, ὅστις νὰ μὴ ἔχῃ συμπληρώσει σπουδάς εἰς ναυτικὴν σχολήν, δαπάναις τοῦ Δημοσίου. Πολλοὶ ἔχουσι αύτῶν, μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν ἐκ τῶν κατωτέρων ναυτικῶν σχολῶν, παρακολουθοῦν, δι' ἀλληλογραφίας, μαθήματα ἀνωτέρων ναυτιλιακῶν ἵνατοιύτων. Ἡ ἐκπαίδευσις, κατὰ κανόνα, είναι δωρεάν, οἱ δὲ δι' ἀλληλογραφίας φοιτηταὶ χρησιμοποιοῦν, ἀνευ οὐδεμίας πληρωμῆς, τὰ ἀπαιτούμενα, διὰ τὰς σπουδάς των, ἔχγειρίδια καὶ βιδλία.

Εἰς τούς ἐπιθυμουμένας ἐκ τῶν ὡς ἄνω φοιτητῶν νὰ προετοιμασθοῦν δι' ἔξετάσεις, παρέχεται ἀδεια ἐπὶ κατασθοῦ ἀποδοχῶν. Κατὰ τὴν ἀποδοχὴν εἰς τὰ ἡμερήσια μαθήματα τῶν ναυτιλιακῶν ἱνατοιύτων, οἱ ναυτεργάται ἀπόλαμβανον δικαιώματος προτεραιότητος. Οὐτοί, ὡς καὶ πάντες οἱ λοιποὶ φοιτηταὶ, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν σπουδῶν, λαμβάνουν μισθὸν καταβαλλόμενον ὑπὸ τοῦ Δημοσίου.

Εἰς τὴν Ρωσίαν ἐδήμιουργήθη εύρυ δικτυον κρατικὸν ὄργανων ἐπιθεωρήσεως, διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν διρῶν ἐργασίας. Ο ἀνώτατος ἐλεγχος ἔχει σκοπὸν νὰ ἔγγυαται τὴν νομιμότητα ἐν τῷ πεδίῳ τῆς ἐργασίας, δι' ἀναπαύσεως ὑπὸ τὴν σοβιετικὴν ποδιγέτησιν. Τὰ καθήκοντα κρατικοῦ ἐλεγχου ἐπὶ τῶν δρῶν ἀσφαλείας τῆς ἐργασίας καὶ τῆς ὑγείας τῶν ἐργαζομένων μετεβιβάσθησαν εἰς τὰ συνδικάτα καὶ τοὺς ἔξ αύτῶν ἔξαρτωμένους τεχνικοὺς ἐπιθεωρητάς.

Ἐν τῷ πλασίῳ τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς τῶν συνδικάτων τῶν ναυτεργατῶν τοῦ θαλασσίου καὶ ποταμίου ἐμπορικοῦ στόλου, λειτουργεῖ τμῆμα ἐλεγχου ἐργασίας. Τούτο τούτο μετέχουν τεχνικοὶ ἐπιθεωρηταὶ ἀπλαίστοις τῶν συνδικάτων τῶν τεχνικῶν ἐπιθεωρητῶν καὶ ἐργάζονται ὑπὸ τὰς ὁδηγίας των.

## Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1919

### ● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
- ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

### ● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

### ● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 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 ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΣΙΟΝΑΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

### ● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546  
ΤΗΛ. Δ.Ν.Σ.Σ. «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING  
HELLASMAR S.R.L.  
CONSTANTINO VALAOURIS  
Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
GENERAL SHIP SUPPLIES  
BONDED STORES - IMPORT EXPORT  
TELEGRAMS: "HELLASMAR"  
TELEPHONES: 311384  
TELEPH. NIGHT: 321616  
P. O. BOX: 3233  
BUENOS AIRES - ARGENTINA**



# ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

## ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων  
μέχρι 75.000 Τ.Δ.Β.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Άκτη Μιαούλη 65, Τηλ.  
45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική  
Διεύδυνσης, Neorion Piraeus.

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

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:  
United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

# NAYTIKI AKAI



## 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. «Σ τὸ λατ. Χὶ π π ο»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν «Darien»), νεοαγορασθέν, 12.060 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν Χίππο (Αιγαῖς Ν.Ε.Π. Ε.).

2. «Μίνι Λύμπο»: Ναυπυγούμενον μπάλκ κάρριερ, 1.599 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἑλμίνι Λύμπη» (Σέρρες).

3. «Ιντέγκριτο»: Φορτηγὸν (πρώην κυριακόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα), 2.947 τόν. γκρός, τοῦ 1948, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ναδασσεβεντήνη» (κ. Μιχ. Τσικόπουλος).

4. «Πέτρολα Χίχο»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Slanishen», νεοαγορασθέν, 20.207 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀδριάνη» (κ. Ι. Λάστης).

5. «Άργολικός Γκάλφο»: Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Faro», νεοαγορασθέν, 9.938 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀργολικὸς Γκάλφο» (κ. Ηλ. Άλαγογιάννης).

6. «Σπύρος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην παναματικὸν «Venus Bounty»), νεοαγορασθέν, 14.799 τόν. γκρός, τοῦ 1953 (κ. Εὐάγ. Ποθητός).

7. «Ελκάντια»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Shinkoh Maru»), νεοαγορασθέν, 1.994 τόν. γκρός, τοῦ 1972, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αζουρμάρις» (κ. Λεων. Μελάς).

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 28ην Ιουνίου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (οἶκος Γ. Σ. Λιβανοῦ), τὸ 259.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Ἀτλαντικό Μπάρον». Τὸ σκάφος αὐτὸν εἶναι τὸ πρῶτον ὅπερ κατεσκευάσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιουντάι τῆς Νοτίου Κορέας. Ἀδελφὸν σκάφος, τὸ «Ἀτλαντικό Μπάρονε», τελεῖ ηδη ὑπὸ συμπλήρωσιν.

— Τὸ τελευταῖον 10ήμερον τοῦ Ιουνίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα Χαρίμα τοῦ Τόκιο τὸ 22.300 τόν. d.w. τύπου «φόρτσιον» μπάλκ κάρριερ «Ἀναγκελ Γκλόρου», ἀνῆκον εἰς τὸν οἶκον Α. Ἀγγελικούση. Τὸ σκάφος ὑψώσε τὴν κυανόδευκον.

— Τὴν παρελθούσαν ἔβδομάδα παρελήφθη ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Μαΐνυμπρεῖς» (οἶκος Ν. Γ. Λιβανοῦ) τὸ 26.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἄιλαν Μάρινερ», ὅπερ ἐναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ναμούρα. «Ψύωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν.

— Τὴν 24ην τρέχοντος μηνὸς παραλαμβάνεται εἰς Τόκιο, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισι-

τούς πλοιοκτήτας των θὰ πραγματοποιηθῇ τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον. Τὰ ὑπόλοιπα θὰ παραδίδωται ἀνὰ διμήνιον.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ Ἡνωμένα Ναυπηγεῖα Περάματος - Ἰτέας ἀνέλαβον τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ ὁχηματαγωγοῦ, ἀνοικτοῦ τύπου διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀνωμένου Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας Θάσου. Ἡ παράδοσις τοῦ σκάφους προβλέπεται ὅτι θὰ πραγματοποιηθῇ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους.

Ἐξ ἄλλου, προχωροῦν αἱ ἐργασίαι, διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ναυπηγείου τῆς Ἰτέας. «Ἡδη ἥρχισεν ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων πολιτικοῦ μηχανικοῦ, τὰ ὅποια εἶναι τῆς τάξεως τῶν 35.000.000 δραχμῶν.

Ἡ νέα μονάς, ὡς γνωστόν, θὰ ἀρχίσῃ τὴν δραστηριότητά της μὲν ναυπηγήσεις, βραδύτερον δὲ θὰ ἐπιδοθῇ καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπισκευῶν.



### ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΕΞΟΦΛΗΣΕΩΣ

Ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ ἐνέκρινε τὴν ἐπὶ ἔξαμηνον ἀναστολὴν τῆς ἔξοφλησεως μιᾶς, ἐπὶ τῶν καταβλήτεων, ἐντὸς τοῦ 1974, δύο τοκοχεωλυτικῶν ἔξαμηνιαίων δόσεων, ἔξυπητητήσεως δανείων, χορηγηθέντων ὑπὸ Τραπεζῶν ἡ πιστωτικῶν ὄργανων διαφόρους ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ τὴν ναυπηγήσιν, μετασκευὴν ἡ ἐπισκευὴν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Διὰ πλοίο τεθέντα ἐν λειτουργίᾳ, μετὰ τὴν 30ην Σεπτεμβρίου 1973, διὰ τὰ ὅποια ὑφίσταται ὑποχρέωσις καταβολῆς, ἐντὸς τοῦ ἔτους 1974, μόνον ἀπλῶν τόκων, ἡ ἀναστολὴ ἀφορᾷ εἰς τόκους ἐνὸς δραχμοῦ.

Ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναστελλομένη τοκοχεωλυτικὴ ἡ ἐκ τόκων δόσης θὰ καταβληθῇ ὁμοῦ μετὰ τῆς ἀμέσως ἐπομένης τοκοχεωλυτικῆς ἡ ἐκ τόκων δόσεως τοῦ δανείου.



### ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ «ΑΔΩΝΙΣ»

Διαιτησία μὲν ἐπιδιαιτητὴν τὸν πρόεδρον τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας κ. Δήμητραν ἀπεφάνθη ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ δρομολογίου τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ἄδωνις», τῆς ἑταίριας Καθουνίδου εἰς τὴν γραμμὴν Χίου - Μυτιλήνης.

Κατὰ τὴν ἀπόφασιν, τὸ «Ἄδωνις» «θὰ προτιμᾶται: 1) Εἰς ἑκάστην ὑπὸ τοῦ Νόμου 6059 προβλεπομένην δρομολόγησιν (χειμερινὴν ἡ θερινήν), παντὸς ἐτέρου πλοίου, μὴ διαθέντος συμπλεκτικῶς τὰ αὐτά προσόντα, ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίας καὶ καταλληλότητος καὶ διὰ τὸ προνόμιον τοῦτο θὰ ἐ-

### ΕΙΣ ΤΑ ΗΝΩΜΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ἀρχάς Σεπτεμβρίου θὰ καθελκυσθῇ εἰς τὸ ἐν Περάματι ναυπηγεῖον τῶν Ἡνωμένων Ναυπηγείων Περάματος - Ἰτέας, τὸ πρῶτον ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν δέκα φορτηγῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν Νορδηγῶν ἐφοπλιστῶν.

Εἰς τὰς ἀρχὰς Ὁκτωβρίου, θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ καθέλκυσις τοῦ δευτέρου καὶ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους τοῦ τρίτου καὶ οὕτω καθ' ἔχης, δεδομένου διὰ τὰ ναυπηγήσις τῶν ἐλύγων σκαφῶν λαμβάνει χώραν ἐν σειρᾷ.

Ἡ παράδοσις τοῦ πρώτου σκάφους εἰς

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. 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



### "Ποσειδώνια '74"

Οι κ.κ. Π. Χυπολίας, I. Τριανταφυλλίδης, άρχιμηχανικοί του όμιλου Σ. Νιάρχου μετά τού κ. I. Μαντζουράνη.

### GAMLEN CHEMICALS Sybron Corporation ATHENS MARKETING Ltd.

Υψηλάντου 183 - Πειραιεὺς 7.

Γενικοὶ Ἀντιπρόσωποι

Τηλ. 417-3107 — 4112-552/3

TELEX : 21 28 79 A.M.C. GR.

φαρμοοσθή εἰς τὴν κατὰ τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πλαισιοκτήτου δρομολόγησιν τοῦ πλοίου εἰς οἰσανδρήποτε γραμμήν. Καὶ 2): "Οτι ἡ συνδρομολόγησις τοῦ πλοίου «Αἰολίς», ὑστερούντος τοῦ «Ἀδωνίς» κατὰ τὸ προσὸν τῆς ἥλικίας εἰς τὴν γραμμήν Πειραιῶς - Χίου - Μυτιλήνης, μετ' ἐπιστροφῆς, ἔκστην Τρίτην, Πέμπτην, μὲ διαφορὰν ἀναχωρήσεως μιᾶς ὥρας, δὲν εἶναι νόμιμος, ὡς μὴ ἀναφερομένων τῶν συγκεκριμένων συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, ὦφ' ἄς δὲ ἡτο κατὰ νόμουν ἐπιτρεπτὴ αὐτὴ καὶ 3), ὅτι ἡ ἐπιτραπέσια συναναχώρησις τοῦ πλοίου «Σαπφώ», μετὰ τοῦ πλοίου «Ἀδωνίς», κατὰ Κυριακήν, ἐκ Μυτιλήνης - Χίου, εἶναι ἀναιτιολόγητος, μὴ ἀνα-

φερομένων τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, αἵτινες, κατὰ νόμουν, θὰ ἐπέτρεπον τοῦτο".

#### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Ηγοράσθη, παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 11.260.000 δολ., τὸ ἀτμοκίνητον ιστιανικὸν δεξαμενόπλοιον «Sardineros», 33.221 τ. γκρός, 54.760 τόν. d.w., τοῦ 1966 καὶ παρελθόμ. Μετωνυμάσθη «Λεωνίδας». Σημαία λιβεριανῆ.

— "Ἐλλήνες ἡγόρασαν, ἐπίσης, τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Globtik Sun», 33.526 τόν. γκρός, 54.760 τόν. d.w., τοῦ 1961. Τιμὴ γύρω τῶν 11 ἑκατ. δολ.,

Τὸ Ναυπηγεῖο πού προσφέρει κάθε ἑξηπρέτησι πού χρειάζεται ἕνα πλοίο. Ἐχει 4 δεξαμενές διά πλοια μέχρι 70.000 τόνους. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διά καθαρισμούς τῶν τάνκ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐχει ἀρκετούς μώλους μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μὲ ἀτμό, μὲ πεισμένο ἀέρα, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διά πυροσβεστικές ἀνάγκες καὶ μὲ ἡλεκτρισμόν.

— "Ἐχει ἐλασματουργείο δυναμικότητος 15 τόνουων ἡμέρσιως δι' ἐπισκευάς λαμπαριῶν. Πλῆρες μηχανουργείον δι' ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη πειρα σὲ μηχανές DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητήρες παντός τύπου. Ἐπισκευαὶ λεβήτων παντός τύπου καὶ ἀντικατάστασις σωλήνων. Μιὰ ἔχωριστή εἰδικότης τοῦ Ναυπηγείου είναι ὀλαιαὶ ἐπισκευαὶ τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.

συμπεριλαμβανομένου τάιμ τοσάρτερ, εἰς τὴν Εχον.

— Τὸ δηζελοκίνητον αίγυπτιακὸν φορτηγὸν «Spreewald», 5.714 τόν. γκρός, 7.369 τόν. d.w., τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ θά παραληφθῇ τὸν Αὔγουστον.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστάς ἰστιανούς τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Hras», 4.574 τόν. γκρός, 7.820 τόν. d.w., τοῦ 1948.

— Ἡγοράσθη τὸ νορδηγικὸν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Benoil», 12.329 τόν. γκρός, 19.680 τόν. d.w., τοῦ 1957. Τιμὴ δολ. 3.150.000. Παραλαβὴν Ὁκτώβριον.

— Τὰ λιβεριανὰ φορτηγά «Αύγη», 10.312 τόν. γκρός, 15.444 τόν. d.w., τοῦ 1956, «Εσπερος», 10.317 τόν. γκρός, 15.405 τ. d.w. καὶ «Θάρρος», 10.316 τόν. γκρός, 15.404 τόν. d.w., τοῦ 1957, ἐπωλήθησαν μεταξὺ Ἐλλήνων, ἀντὶ 6.000.000 δολ., συνολικῶς.

— Μεταξὺ Ἐλλήνων ἐπωλήθη, ἐπίσης, τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κίτσα», 9.519 τόνουν γκρός, 13.650 τόν. d.w., τοῦ 1954, ἀντὶ 1.000.000 δολ., ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται.

— Τὸ νορδηγικὸν μότορσπιτ «Skaoonang», 854 τόν. γκρός, 1.240 τόν. d.w., τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 170.000 δολ.

— Τὸ λιβεριανὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Velos», 12.724 τόν. γκρός, 20.236 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ δολ. 1.800.000.

— "Ἐλλήνες ἡγόρασαν τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Holger Sictos», 498 τ. γκρός, 790 τόν. d.w., τοῦ 1956 καὶ τὸ παρέλασον. Μετωνυμάσθη «Γεώργιος Φ.». Σημαία ἐλληνική.

— Μεταξὺ Ἐλλήνων ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Δεκατρία», 1.977 τόν. γκρός, 3.500 τόν. d.w., τοῦ 1957. Τιμὴ πωλήσεως γύρω τῶν 840.000 δολλαρίων.

— Τὸ μπάλκ κάρριερ «Αιμιλία Λοβέρδου», 14.456 τόν. γκρός, 23.851 τόν. d.w., τοῦ 1966, ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 7.2 ἑκατ. δολ., συμπεριλαμβανομένου τάιμ τοσάρτερ, μέχρις Ιουνίου - Ιουλίου 1975, εἰς τὰς λίρας 2.25.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Θεοκράτης», 3.799 τ. γκρός, τοῦ 1956 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Khorfakan».

— Ἡγοράσθη τὸ ὀλλανδικὸν μότορσπιτ «Cornelia B. III», 500 τόν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ παρελθόμ. Μετωνυμάσθη «Παράβολος ΙΙ». Σημαία ἐλληνική.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ βελγικὸν μπάλκ κάρριερ «Tielrode», 11.908 τόν. γκρός, τοῦ 1966 καὶ μετωνυμάσθη «Γεώργιος Κ.». "Υψωσε τὴν καυανόλευκον.

— "Ἐπισής, παρελήφθη τὸ ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Eredine», 23.121 τ. γκρός,

# NDSM

## ΣΤΟ AMSTERDAM

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΩΤΗΣ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 - TELEX 212601 & 02 ΕΙΤΕ ΚΑΤ' ΕΥΟΕΙΑΝ ΕΙΣ AMSTERDAM ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

τού 1968 καὶ ὑψώσεις τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.  
Μετωνομάσθη «Τάρπον Σέντινελ».

— Τὸ ἀγορασθὲν δανικὸν μότορσπιτ «Mogens S.», 500 τόν. γκρός, τοῦ 1953, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Φάνης Σ.» καὶ ὑψώσεις τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Σῆ Μπρίζ» καὶ ὑψώσεις τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Ingeborg II», 499 τ. γκρός, τοῦ 1953.

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του (ξένα συμφέροντα), τὸ φορτηγὸν «Ἀλέξανδρος», 9,735 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Hong Hoi».

— Τὸ πωληθὲν λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ἀκμπάρ», 9,005 τόν. γκρός, τοῦ 1958, παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Golland Express».

#### ΑΙ ΔΙΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Γέρος», 20,776 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐδαν, ἀντὶ δολ. 174 κατὰ τόν. ἐλ. χωρητικότητος.

— Ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς τὸ φορτηγὸν «Παναγία Μ.», 2,872 τόν. γκρός, τοῦ 1944.

— Τὸ φορτηγὸν «Βιολέττα Μ.», 2,334 τ. γκρός, τοῦ 1949, ἐπωλήθη εἰς Τούρκους διαλυτάς.

#### ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «Καμπανούλα», 6,718 τόν. γκρός, τοῦ 1953 ὑψώσεις τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κένταυρος», 10,173 τόν. γκρός, τοῦ 1957, μετωνομάσθη «Μαρβέλλα». Ἡ κυπριακὴ διετηρήθη.

— Τὸ φορτηγὸν «Σίσυφος», 1,832 τόννων γκρός, τοῦ 1954, μετωνομάσθη «Διώνη».

— Εἰς «Κορώνα Ἀντάρες» μετωνομάσθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ιθάκα Τρέντερ», 12,504 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Μετωνομάσθη εἰς «Ἀστρο Μάρινερ» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κάπτο Ενετερπράϊζ» 3,379 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Ἄθροισα διαγραφαὶ συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοίων, κυρίοις λόγῳ πωλήσεως, παρετερήθησαν τὸν Ἰούνιον.

Συγκεκριμένως, κατὰ τὸν διαρρεύσαντα μῆνα διεγράφησαν, συνολικῶς, 37 συμβεβλημένα πλοῖα, ἐκ τῶν ὅποιων:

● 26, λόγῳ πωλήσεως, μὲ τὰς ἀκολούθους ἡμερομίας μεταβιβλάσεως: «Ἐνα τὸν Ἱανουάριον τοῦ τρέχ. ἔτους, δύο τὸν Φεβρουάριον, ἐνα τὸν Μάρτιον, τρία τὸν Ἀπρίλιον, 11 τὸν Μάιον, ἐνα τὸν Ἰούνιον καὶ ἐπτά κατὰ τὰ ἔτη 1972 καὶ 1973.

● Δύο, λόγῳ καταγγελίας τῆς συμβάσεως.

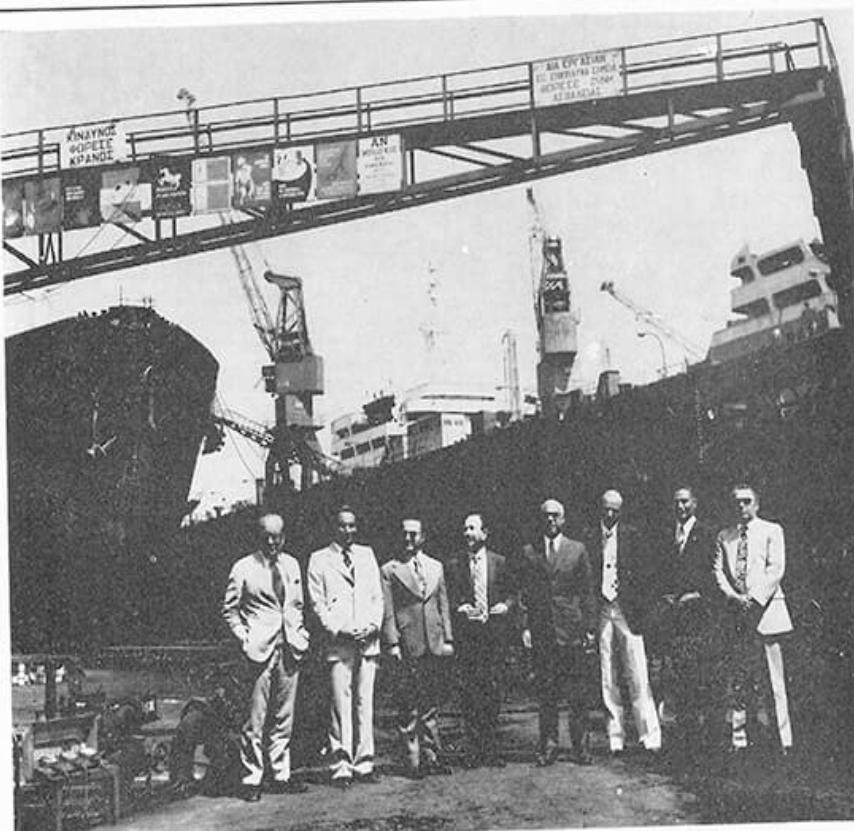
● Δύο αιτήσει τοῦ ἐκπροσώπου.

● Τέσσαρα λόγῳ βυθίσεως.

● Τρία λόγῳ ὑψώσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας.

Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὸ τρέχον 15θήμερον, οὐδεμίᾳ νέᾳ σύμβασις ἀσφαλίσεως ὑπεγράφῃ εἰς τὸ NAT ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ

## ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



‘Ο ἐπισκεφθεὶς ἐπισήμως τὴν Ἑλλάδα ἀρχηγὸς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Αἰγαίου ναύαρχος Φουάτ Ζικρύ, μετέθη εἰς τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ καὶ ἐνημερώθη ἐπὶ τῶν δυνατοτήτων τῆς χώρας μας εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα. Ἀνωτέρω, στιγμού τυπου ἀπὸ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ Αἰγαίου ἐπισήμου, εἰς τὸ ὅποιον διακρίνονται (έκ δεξιῶν πρός ἄριστερά) οἱ κ.κ. Π. Βόσσος, πλοιάρχος τοῦ πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, Μ. Μανσούρ, πρός άριστερά, Κων. Δρακόπουλος, πρόεδρος τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Αἰγαίου, Χρ. Καλδῆς, τεχνικὸς γενικὸς διευθυντής τῶν Ναυπηγείων, Λεμεσού, Β. Μάντζαρης, ἀντιπλοιάρχος τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, Τζ. Φάχμυ, ναυτικὸς ἀκόλουθος τῆς αἰγαίπτιακῆς πρεσεβείας καὶ Κ. Μπρισιμιτζάκης, διευθυντής Τύπου καὶ Δημοσίων Σχέσεων τῶν Ναυπηγείων.

Κ. Μ. Λεμοῦ), ἐπλεύρισεν εἰς τὸν λιμένα Μπράκε, ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Βέζερ, ἐσημειώσαντεν ἓν νέον ρεκόρ — ἥτο τὸ μεγαλύτερον σκάφος, τὸ ὅποιον εἰσήλθεν ἐμφόρτον εἰς Μπράκε.

Τὸ μικτὸν σκάφος μετέφερε 47.000 τόν. κριθῆς ἀπὸ τὸν Ἀγιον Λαυρέντιον. Ἡ πραγματικὴ χωρητικότης τοῦ σκάφους εἶναι 60.000 τόν. φορτίου, ἀλλὰ τὸ περιωρισμένον βιθύσμα τοῦ λιμένου δὲν ἐπέτρεπε τὴν πλήρη φόρτωσίν του.

Τὸ «Ποέτικ» ἡσχολήθη ἐπὶ ἔτη εἰς μεταφορὰς πετρελαίων, ἀλλὰ καθὼς ἡ ἀγορὰ μετεβλήθη ὑπὲρ τῶν σκαφῶν ξηρού φορτίου, ἀπεσύρθη ἀπὸ τὰ πετρέλαια καὶ εἰσήλθεν εἰς τὰ ξηρά φορτία.

Εἰς τὰς μεταφορὰς γευνημάτων, τὸ «Ποέτικ», είναι εἰς γίγας, δοτὶς δύναται νὰ προσφέρῃ χαμηλοτέρους ναύλους ἀπὸ τὰ συνήθη σκάφη, ἀτίνας ἀσχολούνται εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτάς. Ὑπολογίζεται, ὅτι ἐκ μόνης τῆς προαναφερθείσης μεταφορᾶς, προέκυψεν οἰκονομία τῆς τάξεως τῶν 350.000 μάρκων.

# MERCANAVES (CYPRUS) LIMITED

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

6 EVRIPIDOU 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



# Έκδόσεις

ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΟΛΕΒΑ

## «ΑΙ ΜΕΤΑΣΥ 1970-73 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ»

Ο καθηγητής και ηδη πρύτανις της 'Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς κ. I. Χολέβας, συνεχίζουν τό συγγραφικόν αὐτού ἑργον εἰς τὸν ιδιαίτερον τομέα τῶν θαλασσινῶν μεταφορῶν, ἔξεδωσεν εἰς ἀνάτυπον τεύχος τὴν ύπό τῷ ἐπικεφαλίδι τίτλον μελέτην, ἡτις εἶχε δημοσιευθῆ εἰς τὸ πανηγυρικὸν τεύχος τῆς Σχολῆς τὸ ἐκδόθεν «πρὸς τιμὴν Εὔσταθίου Μαργαρίτη».

Ἡ μελέτη χωρίζεται συστηματικῶς εἰς τρία μέσον. Εἰς τὸ πρώτον γίνεται ἡ θεωρητικὴ διερεύνησις τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως τῶν θαλασσινῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν ὡς καὶ ἡ ἀνάλυσις τῶν οἰκονομικῶν κύκλων καὶ τῶν φάσεων αὐτῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὸ δεύτερον μέσον, ἐντὸς τῶν οὕτω διαγραφέντων θεωρητικῶν πλαισίων τοποθετεῖται ἡ ναυτιλιακὴ πραγματικότης τῶν ἑτῶν 1970—1973 καὶ παρακολουθεῖται ἐκ τῶν σύνεγγυς ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἀρχῶν τοῦ 1970, ἡ κρίσις 'Οκτωβρίου 1970—'Οκτωβρίου 1972 καὶ ἡ ἀνάκαμψις τοῦ 1973, ἀναλυμένων ἐν ἀρχῇ τῶν αἵτινων ἐκάστης φάσεως, ἐν συνεχείᾳ δέ, θεμελιούμενών τουτών ἐπὶ τῆς ἐκθέσεως τῶν στοιχείων τῆς γενικωτέρας οἰκονομίας καὶ τῶν ἔξελίξεων τῆς Ναυτιλίας κατὰ κλάδουν αὐτῆς καὶ καθ' ἕκαστον τῶν ύπὸ ἔρευναν ἐτῶν. Εἰς τὸ τρίτον, τέλος, μέρος, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἔξαγονται πολυάριθμα συμπεράσματα ἀνιάστως προκύπτοντα ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς γενομένης θεωρητικῆς καὶ ἐμπειρικῆς ἐρεύνης καὶ ἀφ' ἑτέρου, εἰς τὴν διὰ τὸ μέλλον προοπτικὴν διαγράφονται τὰ δυσμενῆ καὶ τὰ εὐμενῆ στοιχεῖα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στοιχείων εἰναι δυνατή ἡ πρόβλεψις τῶν τυχῶν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ προσεχές μέλλον.

Θὰ ἡτο παραλειψις νὰ μὴ μηνημονεύθῃ ἡ θρησμότης τῶν παραστατικῶν διαγραμμάτων ἐν τῇ θεωρητικῇ ἐρεύνῃ, ιδιαιτέρως δὲ τῶν ὑπερπενθήκοντα στατιστικῶν πινάκων τῶν παρεχόντων τὴν πλήρη εἰκόνα τῶν ἔξελίξεων εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας.

NIK. ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗ

### «ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ»

Μολονότι, ἐκτὸς τοῦ στενοῦ ναυτιλιακού κύκλου, τὰ «Ἄσφαλιστικά θέματα» τοῦ προέδουσον τῆς 'Ενωσεως 'Ασφαλιστικῶν 'Εταιριῶν κ. Nik. 'Άδαμαντιάδη, θίγοντα τὰς περισσοτέρας πτυχάς τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐν 'Ελλάδι, πασσούσταζον, ὥπωσδήποτε, γενικώτερον ἐνδιαφέρον, δι' ὅλους τοὺς κλάδους τῶν μεταφορῶν.

Ἡ ἑργασία εἶναι διηρημένη εἰς 6 κεφάλαια, ἔξι ὡν τὸ πρώτον, ἀναφέρεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ιδιωτικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, παρέχον μίαν σαφεστάτην εἰκόνα τῆς ἀσφαλιστικῆς καταστάσεως εἰς τὴν χώραν μας καὶ τῶν κυρίων, αὐτῆς, προβλημάτων. Τὰ λοιπὰ κεφάλαια ἀναφέρονται εἰς θέματα, ὡς ἡ θέσις τοῦ κλάδου μεταφορῶν, ὁ ἀσφαλιστικός θεσμός, ὁ συναγωνισμὸς καὶ ἡ συνεργασία ἐν τῇ ἀσφαλιστικῇ ἀγορᾷ, τὰ προβλημάτα ἀσφαλίσεως εἰς τὰς βιομηχανικὰς ζώνας καὶ ἡ ἀσφαλίσις εἰς τὴν σύγχρονην οἰκονομικὴν κοινωνίαν.

Τὸ βιβλίον τοῦ κ. 'Άδαμαντιάδη δὲν ἔχει πρόθεσην ἐπιστημονικοῦ συγγράμματος. Ὁς ὁ ίδιος σημειοῖ εἰς τὸν πρόλογον, ἀποτελεῖται ἀπὸ σημειώσεις, δημοσιευμένες ἢ μή, ἐπὶ τῶν καθημερινῶν ἀσφαλιστικῶν προβλημάτων καὶ ἀπὸ καταγραφῶν παραπτήσεων καὶ σκέψεων, δημιουργουμένων κατὰ τὴν ἐνέργον ἄσκησιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἐπαγγέλματος. Διὰ τὸ λόγον αὐτὸν, δὲν συνιστᾶ μειονέκτημα οὐτε ἡ μερικὴ ἐπικάλυψις οὐτε ἡ ἐλλειψις συστηματικῆς κατανομῆς τῆς ὥλης. 'Αντιθέτως, ἀποτελοῦν, ἀναμφισβήτητα πλεονεκτήματα, ἡ πλήρης κατοχὴ καὶ ὁ ἄνετος χειρισμὸς τοῦ θέματος, καθὼς καὶ ἡ ἀπλότης καὶ ἡ σαφήνεια τῶν κειμένων. Καὶ κάτι τελευταῖον: 'Η χρησιμοποίησις τῆς ἀπλῆς δημοτικῆς, εἰς θέμα ἐπιστημονικόν, σχι μόνον δὲν ἔδηλη προσέδωσεν εἰς αὐτὸν ἐνάργειαν καὶ παραστατικότητα, οὐχὶ τὴν συνήθη.

### «ΔΕΛΦΙΝΙ»

'Εκυκλοφόρησε τὸ φύλλον τοῦ Μαΐου 1974 τῆς γνωστῆς περιοδικῆς ἐκδόσεως τοῦ 'Ομίλου Καραγεώργη, ἡ ὥποια ἔφθασεν, ἦδη, εἰς τὸ 44ον τεύχος της. Προηγούντων αἱ περιγραφαὶ τῆς ἐσωτερικῆς κινήσεως τοῦ 'Ομίλου, ὅπως ἡ δημιουργία τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐταιρίας «Ἐλληνικὴ Πίστη», ἡ μετασκευὴ τοῦ «Μεντιτερράνιαν Σκάου» κ.λπ. 'Εξ ἄλλου, ἡ συνεργασία τῶν ναυτικῶν, καταποτιστικά σχόλια καὶ ἐνδιαφέροντα ἄρθρα συμπληρούν τὰς σελίδας τοῦ ὥραιον περιοδικοῦ. Χάρη μιέσθιται αἱ φωτογραφίαι τῶν ἔξωφύλλων.

### «ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ»

'Ελάδομεν τὸ 2ον τεύχος (Μαΐου - 'Ιουνίου) τοῦ ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον περιοδικοῦ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης. Πρόκειται περὶ τῆς προσφάτως ἀναμορφωθείσης διμηνιαίας ἐκδόσεως τῆς 'Υποδιεύθυνσεως Δημοσίων Σχέσεων τῆς Τραπέζης, ἐκδόσεως ἡ ὥποια ἀποτελεῖ, πράγματι, ὑπόδειγμα ἐπιμελείας καὶ καλαισθησίας.

'Η αὐτοδιογραφικὴ ἀναδρομὴ τοῦ κ. I. M. Παναγιωτοπούλου, πλαισιουμένη μὲ ἐν διήγημα, ποίημα καὶ δοκίμιον τοῦ ἐκλεκτοῦ λο-

γοτέχου, μελέται περὶ κεραμεικῆς, περὶ τοῦ Κρυστάλλου καὶ μία ἀνασκόπησις τῆς πνευματικῆς ζωῆς, κοσμού, κυρίως, τὰς σελίδας τῆς «Συνεργασίας», ἐνῷ ἀρθρα περὶ τοῦ χρηματοδοτικοῦ θέματος, τοῦ τουρισμοῦ καὶ τῶν πλέον ἐνδιαφερουσῶν τραπεζιτικῶν εἰδήσεων, καλύπτου τὸν οἰκονομικὸν χώρον τοῦ περιοδικοῦ, ὅπερ κλείει μὲ τὴν ἀπεικόνισιν τῆς ἐνδοτραπεζιτικῆς κινήσεως. 'Ημεῖς, τέλος, σημειούμενοι ιδιαιτέρως τὸ ὥραιον ναυτικού ποίημα τῆς πρώτης σελίδος.

## ΠΕΝΩΗ

### ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΕΛΙΣΣΗΝΟΣ

'Ο θάνατος, ἀφήρετε προώρως τὸν 'Ιωάννην Μελισσηνόν. Περιθώρια ἔργου χρησίμου είχεν ἀκόμη νὰ ἐπιτελέσῃ. Εἰς δεκαετηρίδας προσμετράται ἡ ἔδω καὶ εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν, ἡ ἀξία ιδιαιτέρως μνείας, ἐθνωφελῆς δράσις του ὡς ἀνωτέρου ἀξιωματικοῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, κατὰ τὸν Β' Παγ-



κόσμιον Πόλεμον. Τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικόν, ἐν συνεχείᾳ, τὸν ἔκερδοισεν. 'Εγγνώσιεν, ἐπὶ συναπτὰ ἔτη τὴν ἀνήσυχον δραστηρία τοῦ μεταστάτος.

Κατείχει τὰ πράγματα τοῦ πλοίου, τὸ πολύτυχον τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του — τοῦ ἐπιβατηγοῦ, ιδιαιτέρως, τοῦ ὥποιου καὶ τὰ προβλήματα ἐπισταμένως ἐμελέτησεν, ὅσον δύλιοι παρ' ἥμιν.

Παντού, σπουδαὶ καὶ ὀντὸν ἐτάχθη, ὁ ἀείμνηστος Μελισσηνός ἐπετέλεσε πλήρως τὸ καθήκον του. Εύθὺς τὸν χαρακτήρα, ὀλοκληρωτικῶς τίμιος, εἰς τὴν σκέψιν καὶ τὰς πράξεις, λαμπρὸς ἐπιτελικὸς ἀξιωματικός, ἐκέρδισε τὴν βαθεῖαν ἐκτίμησιν ὅλων, ὅσων τὸν ἔγνώσιαν καὶ ηύτυχησαν νὰ συνεργασθοῦν μὲ αὐτὸν.

'Οτρόρος μελετητής τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας, συνέγραψε πολυσελίδους μελέτας διὰ τὰς ζητήματα της, τοῦ ἐπιβατηγοῦ, ιδίας, πλοίου. Τὸ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἐτιμήθησαν μὲ τὴν τακτικὴν συνεργασίαν τοῦ 'Ιωάννου Μελισσηνοῦ. 'Ο θάνατος του μᾶς ἀποστέρει ἐνός καλού φίλου, ἐνὸς ἐπιλέκτου τεχνικοῦ συνεργάτου. Δυσαναπλήρωτον τὸ κενόν. 'Ο 'Ιωάννης Μελισσηνός ήτο παρὸν εἰς κάθε ἀναφούμενον, περὶ τὸ πλοίον, ζήτημα. Τὰ πάντα ἔγνωριζεν, ἐφ' ὅλων τῆς ἐνημερωμένους.

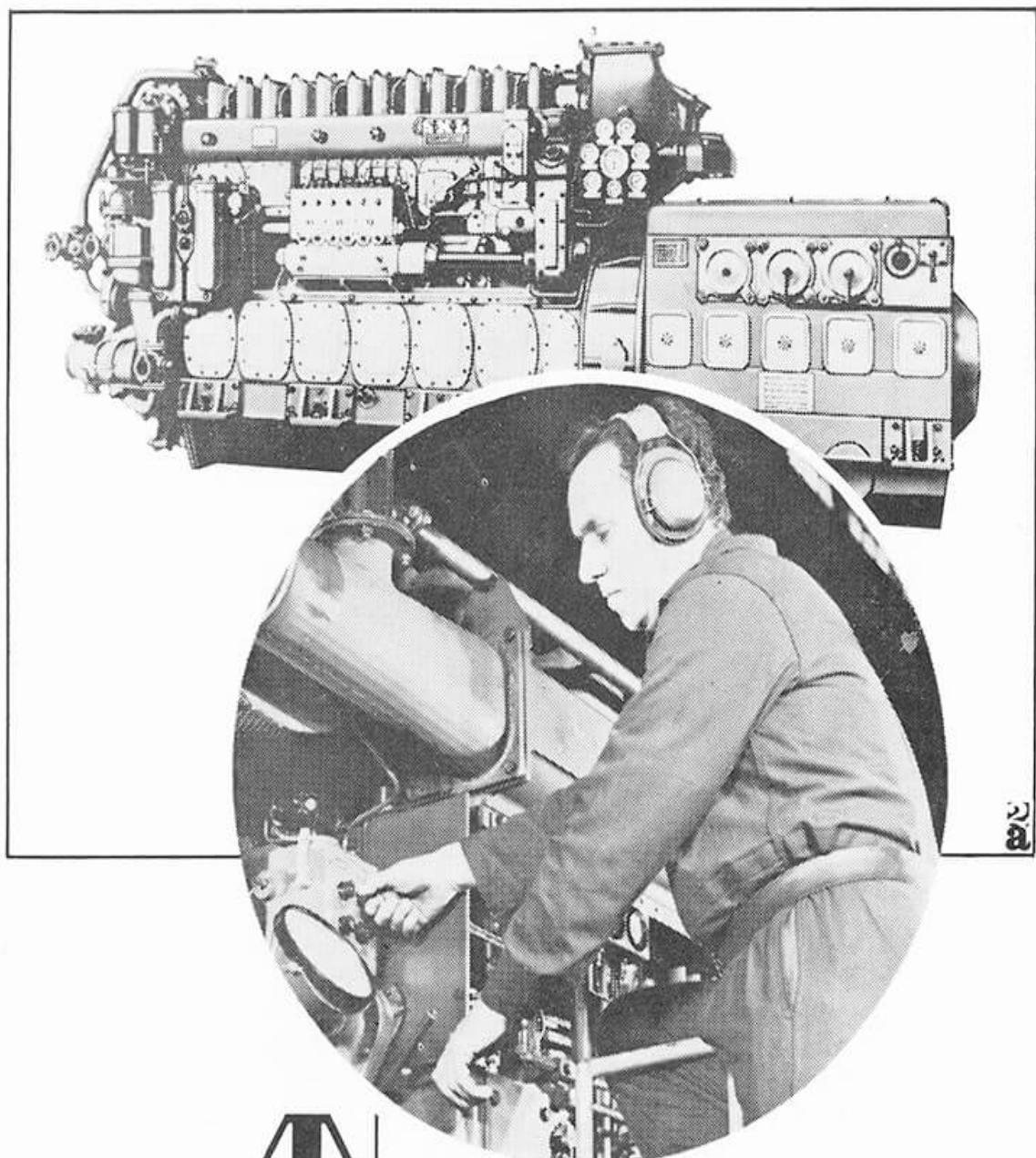
Ηύτυχησε νὰ ἔδη τοὺς δύο ιούς του λαμπτρούς ἐπιστήμονας, ἀρισταὶ ἐγκατεστημένους. Είναι ἡ μόνη παρηγορία διὰ τὴν πεφιλημένην σύζυγόν του, πρὸς τὴν ὥποιαν, ὅπως καὶ εἰς τοὺς ιούς του, διαβιάζουμεν τὰ θερμά μας συλλυπητήρια.

**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



**VEB SCHWERMASCHINENBAU  
"KARL LIEBKNECHT"  
MAGDEBURG**

— KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN  
UND INDUSTRIEANLAGEN —

EXPORTEUR:  
**TechnoCommerz**

DDR – 108 BERLIN,  
JOHANNES-DIECKMANN-STRASSE 11–13  
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΤΕ ΤΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ ΜΑΣ ΣΤΗ ΦΩΙΝ. ΕΚΘΕΣΙ ΛΕΙΨΙΑΣ (MESSEGELÄNDE, ΑΙΘΟΥΣΑ 4)  
ΑΠΟ 1 - 8. 9. 1974

### Σκληραί δοκιμαί Υψηλή άπόδοσις

**ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ SKL:** εις τὸν τομέα τῶν κινητήρων πρώσεως πλοίων ή ζευγῶν ηλεκτροπαραγωγῆς ἐπὶ τῶν σκαφῶν, εἰς τούς σταθμούς παραγωγῆς ηλεκτρικῆς ἐνέργειας, εἰς κίνησιν σιδηροδρόμων, ή σταθμῶν ἀντλήσεως, και ὅλα πεδία χροισμοποίησεως, οι ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ SKL ἀποτελοῦν τὸ σύμβολο τῆς ἔμπιστοσύνης.

Τέστ κατά τὴν ἔξελιξιν τῶν ἀκριβεῖς δοκιμαὶ ύλικῶν, αὐστηρὸς ἐλεγχος κατά τὴν κατασκευὴν, προστιθέμενα εἰς τὰς γνώσεις και τὴν πείρα εἰ-

δικευμένων μηχανικῶν, ἀποτελοῦν μία σταθερὴ βάσι διάκαλη ποιότητα και ὑψηλὴν ἄποδοσιν. Ἀπόδοσι ή ὁποία ἔχει ἀποδεῖξει εἰς ὅλας τὰς Ἡπείρους, τὶ σημαίνει ἔνας ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ SKL: οἰκονομία ἐμπιστοσύνη - ὑψηλὰ περιθώρια ἀποδόσεως.

Κατασκευάζομεν διχρόνους και τετραχρόνους Δηζελοκινητήρας ισχύος ἀπό 30 ἕως 10.000 PS και Δηζελογεννητρίας ἀπό 30 ἕως 1100 KVA.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤ/ΠΟΙ:

**ΓΕΜΚΟ  
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ-ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Ε.**  
Λεωφ. Ἀθηνῶν 33-35  
Ἀθῆναι 208 τηλ. 364.771-5



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



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ:** Την νύκτα της 27ης 'Ιουνίου, ένω εύρισκετο παραδειλημένον είς Μίδεσμπρω, έξερράγη πυρκαϊά είς το φορτίο τού κύτους Νο 5. Παρά τό γεγονός ότι έλειτούργησεν αύτομάτως τό σύστημα ραντισμού, άπτηθη η συμπαράστασις της τοπικής πυροσβεστικής υπηρεσίας διά την καταστολήν του πυρκός, δηπερ έτεθη ύπό έλεγχον την έπομένην. 'Ανω τών 50 πυροσβεστών έλασον μέρος είς την προσπάθειαν, δύο δὲ έξ αύτών έτραυματίσθησαν. Λόγω της υπηργής θερμοκρασίας, ύπεστησαν κάμψεις τά πλευρικά έλάσματα πλησίον τού μηχανοστάσιου.

**ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ:** Κατά την αφίξιν του είς 'Αμδέρσαν την 17η 'Ιουνίου άπό Σαγκάνη, προσήραξεν έντος του ποταμού Σέλντ. 'Ανελκυσθέν, άφιχθη είς 'Αμδέρσαν όπου έπειθεωρήθη και άνελήθησαν μηνινούς.

**ΑΛΜΑΡ:** 'Από Κόρκ διά Σάντος με φορτίον 10.000 τόνων λιπαρούς, ύπεστη ζημίας είς τὸν κύλινδρον Νο 4 τῆς πρωστηρίου μηχανής, τὴν 3ην 'Ιουλίου είς άποστασιν 460 μιλών ἐν τού λιμένος Καντίς, δηπού τὸ σκάφος κατηύθυνθη δι' έπισκευάς.

**ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.):** 'Από Περσικούν Κόλπου διά Νότιον 'Αμερικήν με φορτίον νάφθας και ἀγάκας, ύπεστη διαρροήν είς τὸ μηχανοστάσιον είς πλάτος 17.03' δόρειον και μῆκος 57.50' ἀνατολικὸν τὴν 4ην 'Ιουλίου και ἔζητησεν ὥμεσον δονθείαν ρυμουλκοῦ. Κυρία και βοηθητικὴ μηχανὴ ἐκτὸς λειτουργίας. Κακοκαρία ἐπεκράτει είς τὴν περιοχὴν. Τὴν 7ην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ ὕδωρ είς τὸ μηχανοστάσιον είχε φθάσει ύψος 5 μέτρων. Τὸ ρυμουλκὸν «Γκρόνιγκεν» ἀφίστησεν τὴν πλησίον τού σκάφους τὴν ἐσπέραν τῆς 7ης 'Ιουλίου και ἀνέλασε χθη πλησίον τού σκάφους τὴν ἐσπέραν τῆς 7ης 'Ιουλίου και ἀνέλασε τὴν ρυμουλκυσίν τού εἰς τὸν κόλπον τοῦ 'Ουάν δάσει συμφωνητικοῦ λόιδους 'εποւε περού περαί.

**ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ:** Συνεκρούσθη εἰς Καράτσι την 22η 'Ιουνίου μετὰ

## Θαλάσσια ἀτυχήματα

τοῦ δηγελοπλοίου «Ισάρκο». 'Υπέστη κάμψιν τῶν έλασμάτων τῆς πρώρας. Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν. Τὴν 29η 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ Περιοκὸν Κόλπου.

**ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΛΟΡΥ:** Κατά τὴν διέλευσίν του ἐκ Παναμᾶ, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ΟΒΟ «Μπιόρν Ράγνε» τὴν 30ην 'Ιουνίου. 'Αμφοτέρα ύπεστησαν ἔκτεταμένας ζημίας. 'Ανελήθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐπὶ τοῦ έλληνικοῦ σκάφους εἰς Κρίστομπαλ.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ:** 'Ενω παρελάμβανε καύσιμα εἰς Λάρνακα τὴν 7ην 'Ιουνίου, έξερράγη πυρκαϊά, λόγω διαρροῆς καυσίμων εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ πῦρ κατεστάλη ἀφοῦ προεκάλεσεν ωρισμένας ζημίας.

**ΑΡΑΞΟΣ:** 'Απὸ 'Ερυθρὰν Θάλασσαν διὰ Μπάσραν, ἀφίχθη εἰς Τζιμπούτι τὴν 27η 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ανελήθησε ἐπιθεώρησις και ἐπισκευαῖ.

**ΑΡΤΑ:** Προερχόμενον ἐκ Πειραιῶς, προσήγγισεν εἰς Λισσαδῶνα τὴν 25ην 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 29η ἀπέπλευσε διὰ Λαυδέα.

**ΒΙΚΤΩΡ:** 'Απέπλευσεν ἐκ τοῦ λιμένος Καράτσι τὴν 21η 'Ιουνίου δι' 'Ασσάμπη, ἀλλ' ύπεστη διάληψη εἰς τὴν μηχανήν και ἐπέστρεψεν εἰς τὸν λιμένα ἀπόπλου τοῦ πῦρ τὴν 26ην 'Ιουνίου. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ και ἀπέπλευσεν ἐνέου τὸν μεθεπομένην.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.:** 'Ηγυροδόλησεν ἔξωθι τοῦ Τούξπαν λόγω ζημιῶν εἰς τοὺς λέδητας. Τὸ σκάφος ἦτο ἀκύδερνητον και ἐρρυμουλκήθη εἰς Βερακρούζ δι' έπισκευάς, αἵτινες προβλέπεται ὅτι θά διαρκέσουν ἐπὶ μακρόν.

**ΕΛΛΑΚΙ:** Κατά τὴν προσόρμισίν του εἰς Καζαμπλάνκαν τὴν 3ην 'Ιουλίου, οἱ κάρδοι ρυμουλκήσεως περιεπλάκησαν εἰς τὴν Ἑλικὰ τοῦ σκάφους προκληθείσης οὕτω ζημίας εἰς τρία πτερύγια τῆς Ἑλικοῦ.

**ΕΡΙΝΙΟ:** 'Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Κολόμπο. 'Ως ἀνεκοινώθη τὴν 3ην 'Ιουλίου τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς πλάτος 06. 15' νότιον και μῆκος 48. 45' ἀνατολικὸν, μὲ ἀνώμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

**ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ:** Μὲ φορτίον πετρελαίου, προσήραξεν εἰς Πούνα τοῦ Καλέρα (Κολομβία) τὴν 25ην 'Ιουνίου. Μετ' ἀποτυχεῖς προσπαθείας ἀνελκύσεως του, ἔξεφόρτωσε μέρος τοῦ φορτίου και ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην ἀνευ δονθείας. Τὸ σκάφος ἐπέλευσεν εἰς 'Αρούμπατα ἀνευ ἐμφανῶν ζημιῶν.

**ΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ (λ.):** Προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Μισσισιππῆ τὴν 30ην 'Ιουνίου και ἀνειλκύσθη τὴν μεθεπομένη μὲ τὴν δονθείαν ρυμουλκοῦ.

**ΚΑΝΑΡΗΣ:** Μὲ πλῆρες φορτίον πετρελαίου προσήραξεν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ 'Ορινόκο τὴν 26ην 'Ιουνίου λόγω διάληψης τοῦ συστήματος πτερυγίου πηδαλίου. Εἰς τὴν περιοχὴν ἐπεκράτει σφοδρὰ κακοκαρία και ὄρατότης μηδέν. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως του τὴν 26ην και τὴν 27ην 'Ιουνίου ἀπέτυχον.

**ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ:** Κατά τὸν ἀπόπλου τοῦ ἐκ Λονδίνου τὴν 28ην 'Ιουνίου ἀπάλωσε τὴν δεξιὰν ἀγκυραν. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του δι' Ἀλεξανδρείαν.

**ΚΟΣΜΟΓΚΑΖ II:** Τὸ μεταφορᾶς ὑγροποιημένου ἀερίου σκάφος ύπεστη πυρκαϊάν εἰς τὸν λιμένα τῶν Χανίων τὴν 27ην 'Ιουνίου. Κατεστράφησαν δλοσχερῶς τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος και ἡ γέφυρα. Τὸ σκάφος ἔχει κλίσιν 10. λόγω δῦστος εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Η δεξαμενὴ Νο 1 περιείχε ποσότητα φορτίου ἡπιας ἔξεφορτώθη εἰς 'Ελευσίνα μετὰ τὴν ἔκει ρυμουλκησίν του τὴν 2αν 'Ιουλίου. Κατά τὴν ἔκρηξιν ἔτραυματίσθησαν πέντε ἐκ τῶν ἐπτὰ μελῶν τοῦ πληρώματος. Προφανῶς, τὸ σκάφος θά χαρακτηρισθῇ διλικὴ ἀπώλεια.

**ΛΕΝΑ:** 'Αποπλεύσαν ἐκ Βομβάς τὴν 21ην 'Ιουνίου διὰ Κάντλα, μὲ πλῆρες φορτίον πετρελαίου, ύπεστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν και ἐπέστρεψεν εἰς Βομβάν τὴν ιδίαν ἡμέραν δι' έπισκευάς, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὄπιστων ἀπέπλευσεν ἐνέου τὴν 28ην 'Ιουνίου.

**ΛΗΔΑ:** 'Υποστάν διάληψης τὴν 26ην 'Ιουνίου λόγω δύστος τοῦ φορτίου πετρελαίου, ύπεστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν και ἐπέστρεψεν εἰς Βομβάν τὴν 27ην 'Ιουνίου. Λόγω δύστος τοῦ φορτίου πετρελαίου, ύπεστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν και διαρροής εἰς τὸ ἀντλιοστάσιον. Απαιτούνται έπισκευαὶ.

**ΜΙΝΩΑ (κ.):** Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν 7ην 'Ιουλίου εἰς πλάτος 37. 31' δόρειον και μῆκος 16. 55' ἀνατολικὸν και ἔξεπιε σῆμα κινδύνου. 'Αμερικανικὰ πολεμικὰ σκάφη ἔσπευσαν πρὸς δονθείαν και τὸ Ιταλικὸν δηγελόπλοιον «Βικτώρια» παρέλασε δύο γυναῖκας και ἔν παιδίον. Τὴν ἐπομένην ἀνειλκήθη τὸ σῆμα κινδύνου

## ON KEPPEL COURSE ... full steam ahead for full service

- \* Established 1859.
- \* 6 drydocks to take on vessels up to 40,000 dwt.
- a 150,000 dwt. drydock will be ready in 1976.
- \* Undertakes engine, hull and electrical repairs.
- \* Complete modern facilities manned by skilled personnel.
- \* 3,000 workforce working 7 days a week.
- \* All types of repair including major damage on tankers, cargo ships, dredgers, etc. Caters also for the offshore industry and anchorage work.



**Keppel Shipyard (Private) Limited.**

P.O. Box 2169, Singapore. Tel: 631711. Cable: Keppeldok.  
Telex: RS 21367.

SUBSIDIARY/ASSOCIATE COMPANIES:  
Singapore Slipway & Engineering Co. (Pte) Ltd.  
Far East-Levingston Shipbuilding Limited  
Western Eagle (Private) Limited.

και άνεκοινώθη ότι τὸ πλήρωμα ήτο σῶον.

**ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ:** Συνεκρούσθη μετά τοῦ δηγελοπίου «Ελένα Χούζμαν», τὴν 23ην 'Ιουνίου. Τὴν ἐσπέραν τῆς 26ης ἀφίχθη εἰς Στεττίνον, ὅπου ἐπεθεωρήθη. Ζημίαι εἰς τὰ ἔλασματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

**ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ:** Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐμφόρτου ταξιδίου τοῦ ἀπὸ τὸ Λένινγκραντ διὰ Τσιτιταβέκια, ὑπέστη τὴν 24ην 'Ιουνίου ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν καὶ προστήγησεν εἰς Λισανδρία, τὴν ἐπομένην, δι' ἐπισκευάς, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὄποιων ἀπέπλευσε τὴν 3ην 'Ιουλίου, διὰ τὸ προορισμὸν τοῦ.

**ΣΚΟΡΠΙΟ:** 'Αφίχθη εἰς Καρθαγένην τὴν 26ην 'Ιουνίου, μὲν ζημίας εἰς τοὺς λέβητας.

**ΣΤΟΛΤ ΑΡΓΩ:** 'Αφίχθη εἰς Μπουένος "Αὔρες τὴν 16ην 'Ιουνίου, μὲν φορτίον πετρελαίου καὶ ζημίας εἰς τὰς ἀντλίας φορ-

τίου. 'Επισκευαὶ θὰ λάβουν χώραν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν.

**ΦΑΛΚΟΝ (λ.):** Ἐπεθεωρήθη εἰς 'Αμδούργον, κατόπιν ἐκρήξεως εἰς τοὺς κλιβάνους ἀμφοτέρων τῶν λεβητῶν, ἥτις ἔλαβε χώραν τὴν 14ην Μαΐου, ἐν πλῷ, ἀπὸ τὸ Ρίο Γκράντε, δι' 'Αμδούργον. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 2αν 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Ρίο Γκράντε.

**ΧΙΑΝ:** 'Αφιχθὲν εἰς Μισισιπῆ, τὴν 25ην 'Ιουνίου, ἡγκυροβόλησε καὶ ἥρχισε τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐκ πετρελαίου φορτίου του εἰς φορτηγίδας. 'Αργότερον ἀπεκόπη ἡ μία ἄκυρα καὶ τὸ σκάφος προσῆραξεν. 'Ανειλκύσθη δύο ὠρας ἀργότερον καὶ τὴν 27ην ἐπλευσεν εἰς Λουζιάνα, δι' ἐκφόρτωσιν τοῦ ὑπολοίπου φορτίου του.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ηρχισεν ἡδη σημειουμένη κάποια σταθεροποίησις τῶν ναύλων εἰς τὰ κατώτατα ὅρια, ποὺ ἔφθασαν, τοῦ Β. 'Ατλαντικοῦ, κατά κύριον λόγον. 'Η γενικὴ ὄψις τῆς ναυλαγορᾶς ἐνεφάνισε ζωρόττα διὰ τὰ παντὸς εἶδους φορτία. Τὸ α' δεκάμερον τοῦ 'Ιουλίου διαπιστώμαται περισσότερον ἐλπιδοφόρον, παρὰ τὰς δλίγας πράξεις διὰ ναυλώσεις σιτηρῶν ποὺ ἐκλείσθησαν. Τὰ 10 δολ. φίο διὰ σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν, ἐπανελήφθησαν, ἐνῷ καὶ οἱ ναύλοι σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων, ἐκ Β. 'Αμερικῆς διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν αἰσθητῶς ἔξεπον (γαιανθρακες μὲ φόρτωσιν Αὐγούστου 32.000 τόν. δολ. 22. φίο καὶ μέσφ Κέπτη 85.000 τόν. δολ. 14. ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, σπότ καὶ σιτηρά 'Ιουλίου 23.500 τόν. δολ. 19.50 φίο).

"Η ἐκπτωσις, ὅμως, τῶν γαύλων ἥρχισεν ἐπεκτεινομένη καὶ πρὸς τοὺς ὄλλους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς (Ν. 'Αμερικήν, Νότ. Αφρικήν καὶ τὰ τάξιν τοσάρτερες).

Πολλά, πάντως, θὰ ἔξαρτηθον διὰ τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ τὴν πορείαν τῶν ναύλων διὰ τὰ πετρέλαια καὶ τὴν παραμονῆν ἢ τὴν ἔξοδον τῶν μικτῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰ ἔρηρά φορτία.

Διερωτῶνται οἱ περὶ τὴν ναυλαγοράν: Ποιά ἡ πορεία αὐτῆς; 'Η ἐκπτωσίς τῆς θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν συνήθη, λόγῳ τῆς θερινῆς ἐποχῆς, χαλάρωσιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἢ εἰναι ἡ ἀπαρχὴ μᾶς καταρρέουσεως, ἔχουσης ἀμεσον σχέσιν μὲ τὴν παρατηρουμένην ἐκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὄλλων.

Εἰδικώτερον διὰ τὸν σῖτον, ἡ σπουδὴ διὰ τὴν δημιουργίαν ἀπόθεμάτων, ἡ σημειωθείσα ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1973, τείνει νὰ παρέλθῃ ἃν δὲν παρήλθεν. Εἰς τὴν Κίναν καὶ τὴν 'Ινδίαν ἐστηρίζοντο αἱ καλαὶ προβλέψεις. Αἱ ἀνάγκαι τῶν εἰναι ἀρκεταὶ διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ τόσου προσφερομένου τοννά;

Οἱ ἐφοπλισταὶ πιστεύουν εἰς τὸ προσωρινὸν τῆς σημειουμένης ἐκπτωσεως τῆς ναυλαγορᾶς. 'Η σταθεροποίησις τῆς θὰ είναι τὸ πρώτων βῆμα πρὸς τὴν ἐπάνοδον εἰς βελτιωμένα ἐπίπεδα ναύλων.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τομεῖς, εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

**BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ:** 'Ολιγαὶ αἱ ναυλώσεις διὰ σιτηρά, μὲ φορτώσεις 'Ιουλίου. 'Απὸ Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ ἐκπίποντες οἱ ναύλοι, ἔφθασαν τὰ 10 δολ. φίοτ 'Ιουλίου, 25.500 τόν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τελευταία ναυλώσεις δολ. 19.50 φίοτ 'Ιουλίου, 23.500 τόν. Ταρραγκόνα δολ. 11.50 φίο. 4.50 δολ. κάτω, ἐντὸς τριών ἑδδομάδων. Διὰ Β. Κίναν 'Ιουλίου δολ. 32.00 - 34.00 μὲ 4.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Σαίν Ναζαίρ 20.500 τόν. Αὔγουστος, δολ. 13.60 καὶ 14 φίο. Διὰ Ν. Ζηλανδίαν 13.500 τόν. βαρέα γεννήματα δολ. 40 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιουλίου. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντς διὰ Πολωνίαν κριθῆ, 'Ιουλίου, δολ. 16.80 φίο, 20.000 τόν. Σιτηρά δολ. 14.25 'Ιουλ. φίο, Β. 'Ιαπωνίαν δολ. 15.00 φίοτ, τόν. 22.000 'Ιουν. - 'Ιουλ. Διὰ Κίναν 41.000 τόν. δολ. 29.75 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιουλ.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας περιωρισμένη ἡ κίνησις. Διὰ Λισανδρώνα - 'Αμδούργον ρέιντς, 'Ιουλίου 10.300 τόν. δολ. 236.000 κατ' ἀποκοπὴν φίοτ. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν σπότ. 27.500 τόν. πρὸς 17 δολ. καὶ 9 δολ. διὰ τὴν συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιου φίοτ. Διὰ τὴν Βαλτικήν 'Ιουλίου δολ. 24.25 καὶ 14.25 ἀντιστοίχως φίοτ. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιου διὰ τὴν Κίναν ἀρκετά φορτία δολ. 31 - 32 φίοτ 'Ιουλίου - Αὔγουστον.

'Απὸ Πόρτ Καρτίε διὰ Ρόττερνταμ σιτηρά 75.000 τόν. 'Ιουλίου δολ. 6.50 φίοτ. 'Απὸ Σέδεν 'Αιλαντς διὰ Γκιχόν 65.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Ιουλ. δολ. 6.17 φίο.

Γαὶ ἀνθρακες: Οἱ ιάπτωνες φορ-

τωταὶ ἐπωφελήθησαν τῶν χαμηλῶν ναύλων. Πλεισταὶ σσαι αἱ πράξεις. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν μέχρι καὶ τῶν 16.95 δολ. ἐλ. ἐκφόρτ. — ἀπὸ 22.50 δολ. — ἀρχὰς 'Ιουλίου 50.000 τόν. Μικτῶν 85.000 τόν. 'Ιούλ. δολ. 14. Συμβόλαιον διὰ 12 τριμηνιαῖς φορτώσεις Πάναμας μέγεθος ἀπὸ 'Ιαν. - Μαρ. 1975 πρὸς 13.45 ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Γλασκώνην 'Ιούλ. δολ. 13.50 καὶ Μπιλμπάν δολ. 8.70, φορτ. 35.000 τόν. 'Ιούλ. - Αὔγουστον.

Λιπάσματα:

'Αμμωνία. Φωσφάτα ἀπὸ Κόλπου δι' 'Ινδίαν μετρία σκάφη δολ. 63.75 φίοτ. 'Ιούλ. - Αὔγουστον.

Κάκω πετρελαίου ἀπὸ Κόλπου δι' 'Ινδεργόρκυρτον 'Ιούλ. 52.50 τόν. λιρ. 19.50 φίο. 'Απὸ Πόρτ 'Αρθουρ δι' 'Ολλανδίαν - Βέλγιον 36.000 τόν. δολ. 10.15 φίο. 'Ιούλιον

**NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ:** 'Απὸ Βραζιλίαν δημητριακά διὰ τὸ Κόντινεντ 15.000 τόν. 'Ιούλ. δολ. 25.50 φίοτ. Σάκχαρις ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες διὰ Μπαντάρ Σαπούρι πρόμητ δολ. 58.00 φίο, 10.000 τόν.

'Απὸ τὸ Πλείστη ἀρκεταὶ ναύλωσεις. Διὰ Ντάρ - εἰς - Σαλάμι τάκερ 15.500 'Ιούλ. δολ. 33.50. Διὰ τὴν 'Ινδίαν τάκερες δολ. 28 καὶ 29 'Οκτώβριον. Διὰ Μπέλφαστ δολ. 31.00 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Βόρ. Κορέαν ἀπὸ δολ. 55 - 61.50, μαναλόγως θέσεως καὶ μεγέθους μὲ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἀνώ όρους. Διὸ Φορμόζαν δολ. 49.80 'Ιούλ. - Αὔγ. μικρὰ σκάφη Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ Νεκοτσέα, συμπλήρωσις Μπάχια Μπλάνκα 17.600 τόν. δολ. 43.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούλ.

**BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ:** Σιτηρὰ ἀπὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ Κίναν 'Ιούλ. δολ. 29.00 φίοτ, 20.000 τόν. καὶ Αὔγουστον 31.50 φίοτ, σκάφη 30 - 35.000 τόν.

'Απὸ ἀμερικ. λιμένας διὰ τὴν 'Ινδίαν λιπάσματα 12.500 τόν. Αὔγ. δολ. 50 φίο. Διὰ Ν. Κορέαν Αὔγ. δολ. 21.00 ἐξ ημέραι γκρός φόρτ., 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., 25.000 τόν. Αὔγουστον.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - NOT. Αφρική:** Σιτηρὰ ἀπὸ Δυτ. Αύστραλιαν δι' 'Αλεξάνδρειαν 27.000 τόν. δολ. 38.75 Αὔγ. 'Απὸ Νότ. Αύστραλιαν διὰ Ναχόντκα 14.000 τόν. δολ. 27.50, ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούλ. Γαιανθρακες ἀπὸ Χέν Πόιντ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 11.60 φίο 70.000 τόν. Αὔγ. καὶ δολ. 9.20, τόν. 100.000 φίο 'Ιουλίου. Σιδηρομετάλλευμα: Πόρτ Σεντλαντ διὰ Τάραντα μέσα 'Ιουλίου 110.000 τόν. δολ. 9 φίο. 'Απὸ Ντάμπιπερ διὰ τὸ Κόντινεντ 'Ιουλ. - Αὔγ. 100.000 τόν. δολ. 8.85 φίο. Διὰ Τάραντα καὶ 'Ελευθίνα 70.000 τόν. δολ. 10 φίο 'Ιουλ. 'Απὸ Κέιπ Λάμπερτ δι' 'Ολλανδίαν 'Ιουλ. 100.000 τόν. δολ. 8.00 φίο.

Σάκχαρις ἀπὸ Φίτζι "Αιλαντς δι' 'Αγγλίαν (27 πόδ. καὶ 9 ἵντσ.) μικρὰ σκάφη λιρ. 18.62½ μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 750 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Κουζαλαντ δι' 'Αγγλίαν λιρ. 17 - 12½, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Μαντράς διὰ Κολόμπο 'Ιουλ. 10.000 τόν. δολ. 21.95, μὲ 800 τόν. γκρός

## 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

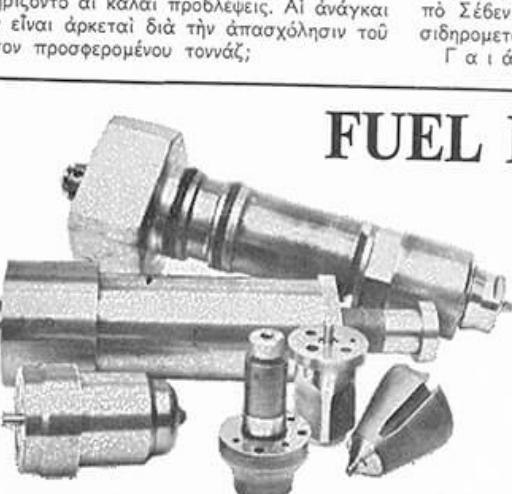
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for :

MARIN INDUSTRI AB

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

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S



φόρτ. και 750 έλ. έκφόρτ. 'Από Μαυρίκιον δι' 'Αγγλίαν 'Ιούλ. 14.800 τόν. λίρ. 13.55 φίστ.

'Από Νότιον Αφρικήν άφαδόσιτος δι' 'Ιαπωνίαν 'Ιούλ. δολ. 32.00 τρεις λιμένας 2.000 τόν. γκρός φόρτ., 2.500 τόν. έλ. έκφόρτωσιν.

'Από Ντωρμπαν σάκχαρις διά Β. 'Αμερικήν 'Ιούλ. 15.000 τόν. δολ. 25.50 φίστ και 'Ιαπωνίαν λίρ. 13.50 'Ιούλ. 15.000 τόν. φίστ. Σιδηρομετάλλευμα άπό Πόρτ Ελίζαμπηθ διά Δυτ. 'Ιταλίαν 40.000 τόν. δολ. 12.00 φίστ 'Ιούλ.

'Ανθρακίτης και γενικά άπό Β. Κορέαν ή Κίναν διά Κωνστάντζαν 'Ιούν. - 'Ιούλ. 13.700 τόν. δολ. 700.000 φίστ.

'Από Μονράδια διά Πόρτ Τάλμποτ 'Ιούλ. 50.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα λίρ. 2.50 φίστ.

'Από την Μεσόγειον, λιπάσματα, άπό Σπαλάτον διά Σρί Λάνκα 'Ιούλ. 6.000 τόν. δολ. 76.00 φίστ. 'Από Μπιλμπάρι διά Βραζιλίαν 'Ιούλ. 12.000 τόν. δολ. 28 φίστ. 'Από Ιταλ. 'Αδριατικήν δι' 'Ινδίαν 8.500 τόν. λιπάσματα δολ. 4.00 φίστ.

'Από το Κόντινεντ: Λιπάσματα άπό 'Αμερικήν - 'Αμβούργον ρέιντζ δι' 'Ινδίαν 10.427 τόν. δολ. 65.00 φίστ. 'Από Ανατ. Γερμανίαν λιπάσματα δι' 'Ινδίαν δολ. 70.00 τόν. 9.000 φίστ. Γαιανθρακες άπό Πολωνίαν διά Δυτ. 'Ιταλίαν 33.000 τόν. 'Ιούλ. δολ. 7.50 φίστ. Γενικά άπό Χούλ και 'Αμβούργον διά Βάρ. Κορέαν 'Ιούλ. 14.400 τόν. λίρ. 489.000 φίστ.

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Αισθητώς όλιγωρεις αι χρονοναύλωσεις. Μισθώματα ένων υποχωρήσει. 'Ολίγα τά μακράς διαρκείας. Σκάφος 15.000 τόν., τού 1971, (Κινέζοι) δολ. 9.83 τόν. διά δύο έτη. Φρήντομ τού 1970 (Κινέζοι) δολ. 9.95. Σκάφος 77.250, τού 1968, διά πέντε έτη, παράδοσις Κόντινεντ 'Οκτώβρ. 1975 - 'Ιαν. 1976 δολ. 4.05 τά πρώτα τρία έτη και 4.30 τά ύπόλοιπα. Σκάφος 27.884 τόν. διά τρία έτη δολ. 7, παράδοσις 'Ιούλ. - Αύγ. 'Ιαπωνίαν.

'Ολίγα σχετικώς και διά ταξίδια. Παράδοσις 'Ιαπωνίαν δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, 'Ιούλιον, είς 'Ιαπωνίαν σκάφος 15.750 τόν. 1960, δολ. 5.800, πλέον 1.200 δολ. κατά μηνα άδει - τάιμ.

Παράδοσις 'Απω Ανατολήν: Ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Μπανκόκ 'Ιούλιον, σκάφος 12.631 τόν. τού 1959 δολ. 4.000 τόν. ήμέραν, συμπεριλαμβανομένων άδει-τάιμ. Σκάφος 28.703 τόν. τού 1969 ταξίδιον Μπόστον - Γκάλεστον, παράδοσις Ν. Κορέαν, οπότι, δολ. 8.25.

Παράδοσις Κόντινεντ: Ταξίδιον 'Ιαπωνίας μέσω Πολωνίας, παράδοσις 'Ιούλ. δολ. 11.50, 22.000 τόν., τού 1973. Σκάφος 21.593

τού 1970, ταξίδιον Περσικόν, 'Ιούλ. - Αύγ. έπαναπαράδοσις Πόρτ Καμπίος, δολ. 12.75. Σκάφος 16.800 τόν., παράδοσις Ρότερντεντα, ταξίδιον άπλούν, δολ. 8.950, πλέον 1.600 δολ. άδει - τάιμ.

Σκάφος 16.800 τόν., τού 1969, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Μπέιρα, δολ. 6.750 ήμερησίως, με 1.500 δολ. μηνιαίως άδει - τάιμ. Σκάφος 15.190 τόν. τού 1971, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, 'Ιούλ. - Αύγ. δολ. 6.300 ήμερησίως, πλέον 1.100 μηνιαίως άδει-τάιμ.

Σκάφος 16.800 τόν., τού 1969, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Μπέιρα, δολ. 6.750 ήμερησίως, με 1.500 δολ. μηνιαίως άδει - τάιμ. Σκάφος 15.190 τόν. τού 1971, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, 'Ιούλ. - Αύγ. δολ. 6.300 ήμερησίως, πλέον 1.100 μηνιαίως άδει-τάιμ.

## •

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Υπό την πίεσιν της ογκώδους άναυλώτου χωρητικότητος και με την έλλειψην έπαρκων φορτών διά την άπτασχολησήν της, οι ναύλοι των δεξαμενοπλοίων κατέπεσαν εἰς τά ορια της ζημιάς. Τὰ μεγάλα σκάφη ά-

σφαλώς ζημιώνουν εἰς τὰ προσφερόμενα διά τὰ VLCC σκάφη W. 37½ άπό Περσικόν Κόλπον διά την Δύσιν, δέκα μονάδες κάτω προηγουμένων ναυλώσεως μέσα 'Ιουλίου. 'Η ζημιάς άσφαλής, Τὸ οριον τῆς καλύψεως τῶν έξόδων τοῦ ταξιδίου ύπολογίζεται εἰς W. 53½. Εἰς 25 ύπελογίζοντο τὰ δι' 'Ιουλίου άναυλωτα, VLCC. Σκάφος 72.000 τόν. άμεσου φορτώσεως άπό Κόλπον διά Λισσαβώνας έπληρωθή διά μέρος φορτίου 50.000 τόν. εἰς τὰ W. 72½, ναύλος έξισωμένος διά πλήρεως φορτίον εἰς τὰ W. 45.

'Από την Καραϊβικήν διά Β. 'Αμερικήν, μέτρια σκάφη W. 110 - 120 'Ιουλ.

'Από Κόντινεντ - 'Αγγλίαν δι' 'Ιαπωνίαν 48.000 τόν. δολ. 10.50 'Ιουλίου.

'Ελάχισται αἱ χρονοναύλωσεις. Σκάφος 39.000 τόν., άπό Νοέμβριον διετές τάιμ τσάρτερ πρός 4.65 δολ. τὸν τόνον μηνιαίως.

## ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέσω τῶν ναυλομεσιτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιώς ἐκλείσθησαν προσφάτως αἱ κάτωθι ναυλώσεις:

**TZΩΝΝΥ Β.** (τάιμ τσάρτερ): 15.025 τ. d.w. (720.000 κ.π., 13,5 μήλ., 20 τόν. φιούελ οἴλι καὶ 1½ τόν. ντηζελ οἴλι, ναυπηγήσεως 1957) δολ. 5.275 ήμερησίως, παράδοσις Μπαγκόγκ, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, 'Ιουλίου 5.

**A-I-PHΝΣ ΧΟΟΥΠ** (κ.): Σαβάνναν, 7.200 τόν. άργιλον άγγειοπλαστικής, Γένονθαν, δολ. 56 φίο, 1.500) 1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1—18.

**ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ**: Βάρων, 7.500 τόν. γεννημάτων, 'Αλγέριον, δολ. 22,50 φίος, 900) 900 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 26 — 'Ιουλίου 7.

**A-I-PHΝΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ** (κ.): Πόιντ Νουάρ, 12.500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος, Πολωνίαν, δολ. 23 φίο, με 5.000) 2.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1—15.

**A-I-PHΝΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ** (κ.): 'Ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἀνωτέρω ταξιδίου. 'Ανατ. Γερμανίαν 13.000 τόν. ποτάσης χύμα, 'Ινδίαν, δολ. 70, με 1.200) 800 τόν. φορτεκφόρτωσιν.

**ΓΚΑΛΑΞΥ**: Νότιον 'Ιαπωνίαν, 3.300 τ. γύψου χύμα, Ματαντί, δολ. 31.000 φίος, 'Ιουνίου.

**ΕΛΛΑΕΡΟΣ**: Μπουργκάς, 4.100 τόν. γεννημάτων, Βαρκελώνη, δολ. 20, 'Ιουνίου.

**MINI ΛΑΣΣ**: Κατανία, 2.950 τόν. σιδηροί ράβδοι, Ντέριτζε, δολ. 16, 'Ιουνίου — 'Ιουλίου.

**MINI ΛΑΜΠ**: 'Αλικάντε, 2.950 τόν. γεν-

νημάτων, Βεγγάζην, δολ. 23,75 φίος, δάσις εἰς λιμὴν φορτώσεως εἰς έκφορτώσεως, 'Ιουλίου.

**MINI ΛΕ·ΙΚ**: 'Αλικάντε, 2.950 τόν. γεννημάτων, Βεγγάζην, δολ. 23,75 φίος, δάσις εἰς λιμὴν φορτώσεως εἰς έκφορτώσεως, 'Ιουλίου.

**MINI ΛΑΣΣ**: 'Ελ 'Ασιούν, 2.950 τόν. φωσφάτων, Γκαέτα, δολ. 25 φίος, 'Ιουλίου.

**MINI ΛΑΜΠ**: 'Ελ 'Ασιούν, 2.950 τόν. φωσφάτων, Γκαέτα, δολ. 26,50 φίος, 'Ιουλίου — Αύγουστον.

**ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I** (δεξ.): Ρίβερ Πλέιτ, 18.000 τόν. γεννημάτων, 'Ινδίαν, δολ. 32,75, Αύγουστον.

**ΔΙΔΩΝ**: Νόρκοπιγκ, 7.500 κ.μ. ξυλείας, Πόρτ Σουδάν, δολ. ἀνὰ κ.μ., λάινερ τέρμης, 'Ιουλίου 5—22.

**ΣΟΦΙΑ Β.**: Μπαγκόγκ, 12.000 τ. δρύζης εἰς σάκκους, Ντάρ ές Σαλάμ, δολ. 26, με 750) 750 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 10—20.

**TANKER**: Ρίβερ Πλέιτ, 21.000 τόν. γεννημάτων, 'Ιταλίαν, δολ. 22,80 φίος, 'Ιουλίου.

**ΑΤΕΝΑΛΙΑ**: Μπόκα Γκράντε, 18.500 τόν. λιπασμάτων, Σαίν Ναζαίρ) Μπαγιόν, δολ. 28,50 φίο, 'Ιουλίου.

**ΑΤΕΝΑΛΙΑ** (τάιμ τσάρτερ): Ταξίδιον ἀνατολ. ἀκτῆς Νοτ. 'Αμερικῆς — 'Ιταλίας, φορτίον σόγιας, δολ. 9.375 ήμερησίως, παράδοσις Ρίο 'Ιανέιρο, Αύγουστον, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν.

## DEFS NORDANA LINE

## ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

**ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέστα, φαρικά, τυριά, φρούτα) ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ**

Προσεχεῖς &ναυαγρήσεις ἐκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MICHIGAN" 12—19/7  
M.V. "MISSOURI" 9—16/8  
M.V. "MANITOBA" 29/8—4/9

Αναμένονται εἰς Πειραιάδ:

M.V. "INGER SKOU" -- 19/7/74  
M.V. "MICHIGAN" -- 13/8/74  
M.V. "MISSOURI" 11/9/74  
M.V. "MANITOBA" 30/9/74

Αἱ ἀνωτέρω ήμερομηνίαι ὑπόκεινται εἰς ἄλλας γὴν ἀνευ προειδοποίησεως.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

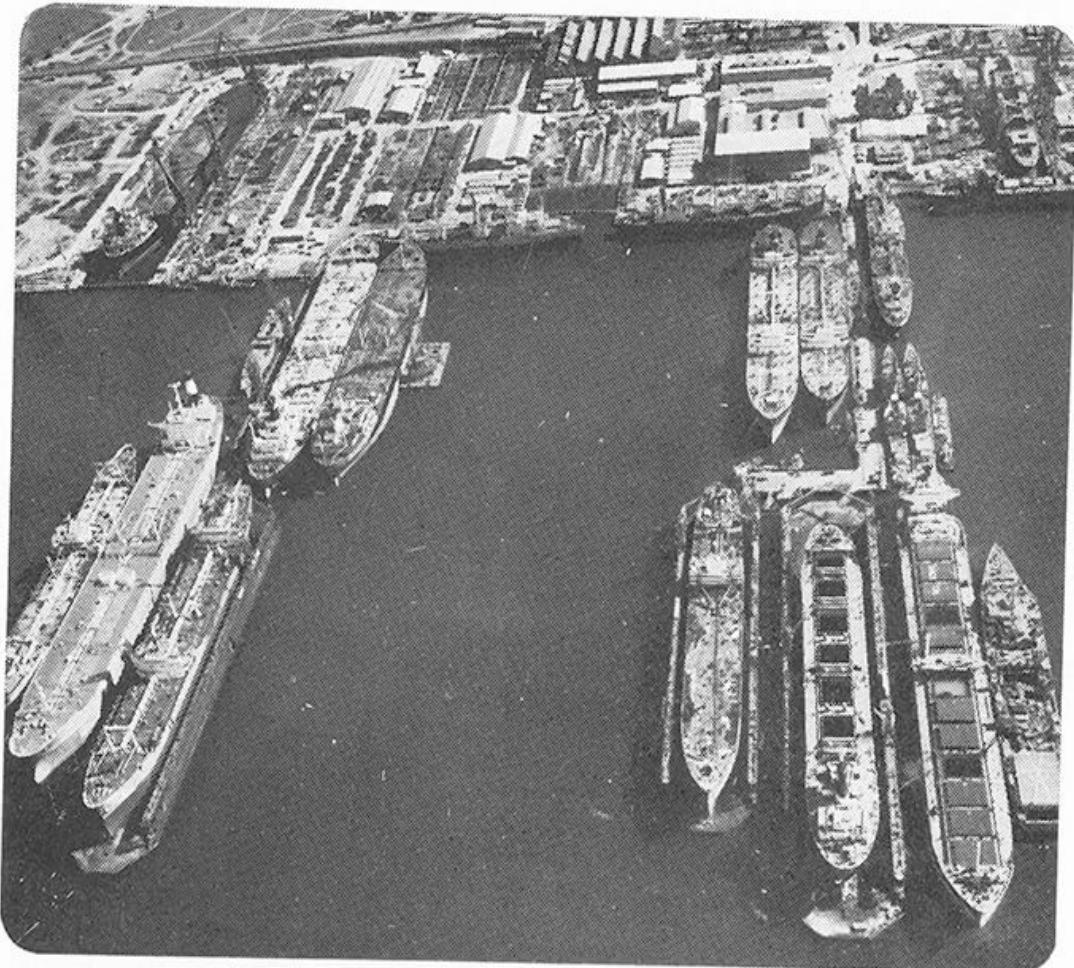
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα : 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ : 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

**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

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΛΟΥΣΣΙΟΣ** (λιθ.): Κέμπεκ, 48.000 τόν. γεννημάτων Γιουροπόρτ δολ. 9, φιοτ, 'Ιουλίου 7 - 12.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ** (λιθ.): Χάμπιτον ρόδος 36.000 τόν. γαυανθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 20, έλ. έκφορτωτικών, όφιδον Κόλπου δολ. 21.50, φιοτ, με 10.000)10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 9 - 25.

**ΜΥΘΙΚ** (μικτόν λιθ.): Μισσισιππην 56.000 τ. γεννημάτων Γιουροπόρτ δολ. 12 φιοτ, 'Ιουλίου 8 - 15.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ** (λιθ.): 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) 22.000 τόν. γεννημάτων Βόρ. 'Ιαπωνίαν δολ. 15, φιοτ, με 2.500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 28 - 'Ιουλίου 6.

**ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ**: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού 23.300 τόν. παλαιοισθρών 'Ιαπωνίαν, δολ. 37.75, φιοτ, Αύγουστου 1 - 31.

**ΑΡΙΩΝ**: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού 21.000 τόν. παλαιοισθρών 'Ιαπωνίαν δολ. 38.10, φιοτ, Αύγουστου 10 - 30.

**ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ**: Λιμένας Κόλπου 16.500 τ. λιπαρομάτων 'Ινδιαν δολ. 63.75, φιοτ, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 22 - Αύγουστου 5.

**ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ**: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) 20.000 τόν. κρήμης Πολωνίαν δολ. 16.80, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 1 - 10.

**ΑΧΙΛΛΕΥΣ**: Χάμπιτον ρόδος, Βαλτιμόρην, Φιλαδέλφειαν, 30.000 τόν. γαυανθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 21.50, όφιδον 34.000 τόν. δολ. 20.25, έλ. έκφορτωτικών, 'Ιουλίου 10 - 24.

**ΦΑΕΘΩΝ**: Λιμένας Κόλπου 15.500 τόν. φοσφάτων 'Ινδιαν δολ. 63.75, φιοτ, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 15.

**ΕΒΡΕΩΣ** (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) 23.800 - 24.000 τόν. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 14.25 φιοτ, με 2.500 τ. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 9 - 18.

**ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΟΠΕΡ** (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. γεννημάτων Κίναν δολ. 32, με 2.000 τόν. έλ. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 10 - 31.

**ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ** (εἰς τάιμ τούρτερο) "Αγ. Λαυρέντιον, οδός Βορείτερον του Μόντρεαλ 26.500 τόν. σίτου Σαχαράν - Ντάρειν ρέντιν δολ. 32, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 10.

**ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ** (λιθ.): "Αγ. Λαυρέντιον 37.500 τόν. σίτου Σαχαράν - Ντάρειν ρέντιν δολ. 31, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 12 - 20.

**ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ**: Χάμπιτον ρόδος 35.000 τόν. γαυανθράκων, Μπιλιπάο, δολ. 8.70, φιοτ, 'Ιουλίου 22 - Αύγουστου 5.

**ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ** (λιθ. εἰς τάιμ τούρτερο): Λιμένας Κόλπου, 25.000 τόν. γεννημάτων, Ταραχώνα, δολ. 11.50, φιοτ, όφιδον Αύγουστου.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ**: Χάμπιτον ρόδος ή Βαλτιμόρην, 35.000 τόν. γαυανθράκων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 18, δύο λιμένας φορτώσεων ή δύο έκφορτώσεων 35 σύντετης Εξτρα, έλ. έκφορτωτικών, 'Ιουλίου 29 - Αύγουστου 10.

**ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ**: Λιμένας Κόλπου, 13.500 τόν. γεννημάτων Νέαν Ζηλανδίαν, δολ. 40 ένα λιμένα έκφορτωσεων δολ. 40.35 δύο φιοτ, με 1.000 τόν. έκφορτωσιν 'Ιουλίου 10 - 20.

**ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ**: "Αγ. Λαυρέντιον, 14.500 τόν. σίτου, 'Ινδιαν δολ. 55, 1.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 18 - 31.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ** (εἰς τάιμ τούρτερο): Χάμπιτον ρόδος, 35.000 τόν. άνθρακος, 'Ιαπωνίαν, δολ. 20, έλευθερος έκφορτωσις, 'Ιουλίου 15 - 25.

**ΝΤΟΡΙΑΝ** (λιθ.): Νόρφολκ, 13.500 τόν. γεννημάτων 5% σακχαροχόρτου σδγιας, Λεμεσόφυρ ή Αμμόδωστον, δολ. 25 φιοτ, 1.500 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 25.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ** (δ.): "Ενα ή δύο λιμένας ούδι βορείτερον Σάντα Φέ, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες ή Μπάχια Μπλάνκαν, 17.000 τόν. γεννημάτων, Βουζάνην, Κάνταλαν, Μαρδράς, δολ. 31.50, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφορτωσιν. Αύγουστου 1 - 15.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ**: Σάντος, 12.000 τόν. δρόζης, εἰς σάκκους, Νταρά, δολ. 31.50, φιοτ, με 1.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 4 - 18.

**ΕΠΙΚ** (μικτόν λιθ.): Πλον 'Ιανερίου, 45.000 τόν. μεταλλευμάτων, Ολλανδίαν, δολ. 14.50, φιοτ, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 5.

**ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ** (λιθ.): Ούδι βορείτερον τοῦ Σάντα Λούεντζο, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 15.500 τόν. γεννημάτων, Μπέλφαστ, δολ. 31, έλ. έκφορτωτικών, με 2.000)3.000 τόν. φοτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 30.

**ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ** (δ.): "Ανω λιμένας ούδε πλέον, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 18.000 τόν. γεννημάτων, Δάρη - έξ - Σαλάμα, δολ. 34, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλευθ. έκφορτωσιν, δάργις, 'Ιουλίου.

**ΕΛΠΙΔΑ**: Βραζίλιαν, 6.000 τόν. άραβοσίτου, Αδριατικήν, δολ. 34, φιοτ, με 1.000 τόν. φόρτω-

σιν, 1.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 1 - 15. **ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ** (δ.): Ρίζερ Πλέιτ, 18.000 τόν. γεννημάτων, Βόρ. Κορέαν, δολ. 55, έλ. έκφορτωτικών, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - 31.

**ΑΝΤΩΝΗΣ** (εἰς Σαρωνία μικτόν): Πουέρτο Όρντας, 25.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος, Βαλέντιναν και Σεγκούντο δολ. 10, 'Ιουλίου 4 - 10.

**ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ**: "Ανω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 14.000 τόν. γεννημάτων, Ταϊθάν, δολ. 49.50, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 25 - Αύγουστον.

**ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ**: Ούδι βορείτερον Σάντα Φέ, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες ή Μπάχια Μπλάνκαν, 10.500 τόν. άραβοσίτου, 'Αλεσβίαν, Λίρας 14.75, φιοτ, με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 12 - έπισταλίας, Αύγουστον 25 - Σεπτεμβρίου 15.

**ΣΟΥΝΙΟΝ** (λιθ.): Ρίζερ Πλέιτ, 15.000 τόν. άραβοσίτου Ταϊθάν, δολ. 49.75, φιοτ, με 2.000)1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

**ΠΕΝΝΥ ΜΑΙΚΕΛΣ** (λιθ.): Μπουένος 'Άρες, 10.500 τόν. σαχαράρων, εἰς σάκκους, Μπαντάρ Σαπούρ, δολ. 58, φιοτ, με 750)750 φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 30.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (εἰτ. "Ανδρος"): "Αλι λιμένας Ρίζερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 21.000 τόν. γεννημάτων Ταϊθάν, δολ. 49.75, φιοτ, με 2.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

**ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.** (εἰς Vera Ventura): Νεκοτέλεν με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν, 17.600 τόν. φορτίου νότιον 'Ιαπωνίαν, δολ. 43.50, όφιδον πλήρειας φορτίου Μπάχια Μπλάνκαν 50 σύντετης δλγώτερον, έλ. έκφορτωσιν, με 2.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 12 - 26.

**ΕΥΤΥΧΙΑ Κ.** (δεξ.): Ούδι βορείτερον Σάντα Λούεντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 15.500 τόν. γεννημάτων Ντάρειν, δολ. 33, 50, έλ. έκφορτωσιν 2.000 τόν. έξτρα άσφαλτους πειριζόμενης δολ. 1.25, έκφορτωτικώς γέμα συριγνωμάτων, 'Ιαπωνίας τών πλοιοκτητών, 'Ιουλίου 31 - Αύγουστον 10.

**ΣΟΥΝΙΟΝ** (λιθ.): Ρίζερ Πλέιτ, 15.000 τόν. άραβοσίτου Ταϊθάν, δολ. 49.80, φιοτ, με 2.000)1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

**ΠΕΝΝΥ ΜΑΙΚΕΛΣ** (λιθ.): Μπουένος 'Άρες, 10.500 τόν. σαχαράρων εἰς σάκκους Μπαντάρ Σαπούρ, δολ. 58 φιοτ, με 750)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 30.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (εἰτ. "Ανδρος"): "Ανω λιμένας Ρίζερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 21.000 τόν. γεννημάτων Ταϊθάν, δολ. 49.75 φιοτ, με 2.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ**: Πολώνιαν, 33.000 τόν. γεννημάτων, δοτ. 13.000 τόν. άραβοσίτου, τρεις λιμένες 'Ιαπωνίας δολ. 31, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 28.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ**: Πολώνιαν, 33.000 τόν. γεννημάτων, δοτ. 13.000 τόν. γεννημάτων, τρεις λιμένες 'Ιαπωνίας, συμπεριλαμβανομένης της 'Οκινάνας, δολ. 32, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, όφιδον 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 50 σύντετης δλγώτερον, δολ. 4.000 τόν. έπισταλίας, 'Ιουλίου 15 - 28.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΕΗΦ** (λιθ.): Κέπι Τάουν, Ντάρμπιταν, Πόρτ Λόντον, Πόρτ Λίβερπουλ, Ντάρμπιταν, 14.250 - 15.200 τόν. άραβοσίτου Βενεζουέλαν, δολ. 29, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - 28.

**ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ**: Δάνσιγκ 14.500 τ. θεούς 'Ινδιαν, δολ. 65, φιοτ, με 5.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστοι 1 - 20.

**ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ**: Πόρτ Λούι (Μαυρίκιος), 13.000 τόν. σαχαράρων, λουδίνον - Λίθερπουλ - Γκρήνοκ, λίρας 13.50, φιοτ με 900)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 10 - 15.

## ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΗΒΗ**: Ντάμπιρ, 55.000 τόν. μεταλλευμάτων 'Ιαπωνίαν, δολ. 7.50 φιοτ, 'Ιουλίου.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ** (μικτόν λιθ.): Ντάμπιρ, 100.000 τόν. μεταλλευμάτων, Κόντινεντ, δολ. 8.85, φιοτ, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

**ΝΤΕΡΜΠΥ** (λιθ.): Μπαγκόκ με συμπλήρωσιν Κο Σιχάγκ, 13.200 τόν. ζαχαρών εἰς σάκκους, Μπαντάρ Σαπούρ δη Αμπάς, δολ. 36,

**ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΡΙΟΝ**: Ενοδήμοτον μέγαρον πολυτελούς κατασκευής με άπασας τάς συγχρόνους άνεσις κείμενον εν Πειραιεί έπι τών έδων Φιλελήνων 12 και Νοταράδ 135 είς περιοχήν Τελωνείου Πειραιώς καὶ εἰδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED, ώς καὶ έτερων Τραπεζών τῆς 'Ελλάδος, NATIONAL OF GREECE SHIPPING BRANCHE, 'Ιονικῆς καὶ Αιακῆς Τραπεζῆς τῆς 'Ελλάδος Ναυτιλιακὸν NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.), κατάλληλον άποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακᾶς ἐπιχειρήσεις.

Ειδικώτερον ένοικιάζονται: ύπογειος αἴθουσα (145,38 Μτ) ισόγειος αἴθουσα - κατάστημα (141 Μτ) μετὰ μεσοπατώματος αἴθουσας σρόφοι Α, Β, Γ, Δ καὶ Ε ἀνὰ (232 Μτ) έκαστος ώς καὶ αἴθουσα - σρόφος Σ.Τ. (156,16 Μτ).

**ΠΑΝΗΡΟΦΟΡΙΑ**: Μιχαήλ Δημ. Παπαθανασίου, δικηγόρον, δόδος Γαμβέττα 12, Αθήναι, τηλ. 618-640 καὶ 623-977 ώρα 6-8 μ.μ.

φίος με 1.000)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 10-15.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ**: Βρετ. Κολομβίαν, 35.000 τόν. σίτου Ντάριεν — Σαγκάνη ρέιντζ, δολ. 30.50, φιοτ με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ** (κ.δ.): 'Αμερικανικούς λιμένας Βορ. Ειρηνικού, 29.000 τόν. κρίθης νότιον Κορέαν δολ. 19, με 1.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου.

**ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ**: Βρετανικήν Κολομβίαν, 20.000 τόν. σίτου, δρόρ. Κίναν, δολ. 29, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, τέλος 'Ιουλίου.

**ΚΑΤΖΕΙΑΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ**: Βρετ. Κολομβίαν, 30.000 τόν. γεννημάτων Κίναν δολ. 29, φιοτ, με 2.000 τόν. έκφορτωσιν, τέλος 'Ιουλίου.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ** (κ.δ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικού, 31.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν δολ. 20, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. έλ. έκφορτωσιν.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ** (κ.δ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικού, 31.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν δολ. 20, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. έλ. έκφορτωσιν.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ** (κ.δ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικού, 31.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν δολ. 20, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. έλ. έκφορτωσιν.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ** (κ.δ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικού, 31.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν δολ. 20, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. έλ. έκφορτωσιν.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ** (κ.δ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου 'Ατλαντικού, 31.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν δολ. 20, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. έλ. έκφορτωσιν.</

δια 3—5 μηνών, παράδοσις δταν και δπου είναι έτοιμον εις Ιαπωνίαν, Ιουλίου 1—15, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

**ΑΛΚΥΩΝΙΣ:** 22.000 τόν. d.w. (1.087.000 κ.π. 14½ μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 11,50, παράδοσις Βέλγιον άρχας Ιουλίου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μέσω Πολωνίας.

**ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ:** 13.400 τόν. d.w. (13½ μιλ. 17 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 4.900 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχρονία τού πιλότου εις Φιλιππίνες Ιουλίου 15—25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον ουδή ματωλικώτερον της Σικελίας, μέσω Ιαπωνίας και Μεγ. Αιγαίνων.

**ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ** (ερήμων 1970): δολ. 9,95, ταξίδια δύο έτών, έναρξες Νοέμβριον.

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV:** 16.550 τόν. d.w. (12 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 6.550 ήμερησίων, έν μυκλώτικο ταξίδιον Νόρδερν τού πιλότου εις Φιλιππίνες Ιουλίου 15—20, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον ουδή ματωλικώτερον της Σικελίας, μέσω Ιαπωνίας και Μεγ. Αιγαίνων.

**ΕΛΕΝΗ Η:** 14.000 τόν. d.w. (661.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.700 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.250 μηνιαίων δι' υπερωρίας, ταξίδια 3—5 μηνών, παράδοσις Σιμονούσκι Ιουλίου 7—15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, άμερικ, λιμένας Ατλαντικού.

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ:** (λιθ.): 12.631 τόν. d.w. (577.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 19—20 τόν. φιούελ διλ και 3½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 4.000 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας πλοηγικών σταθμών Σιμονούσκι, Ιουνίου 28—Ιουλίου 10, έπαναπαράδοσις Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντ, μέσω Μπαγκόδη.

**ΓΑΛΗΝΗ:** 15.750 τόν. d.w. (691.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.800 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.200 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην τού πιλότου εις νότιον Ιαπωνίαν, Ιουλίου 8—30, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Μεσόγειον ουδή ματωλικώτερον του Πειραιώς.

**ΣΗ ΕΞΠΟΡΕΙΡ** (λιθ.): 14.050 τόν. d.w. (617.290 κ.π. 14 μιλ. 21—22 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 7.200 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχρονία τού πιλότου εις Ρότερνταμ, Ιουλίου 2—5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχρονία τού πιλότου εις Λάγος.

**ΑΡΙΔΑΝΗ (SD-14):** δολ. 7.200 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις δταν και δπου είναι έτοιμον εις Ρότερνταμ, Ιουλίου 12—15, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΡΑΙΖΟΝ** (λιθ.): 28.703 τ. d.w. (1.307.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8,25, έτοιμος παράδοσις νότιον Κορέαν, έπαναπαράδοσις Μπότστον — Γκάλεστον ρέιντ.

**ΘΑΣΙΤΗΣ** (εις τάξι τούρτερ): 11.180 τόν. d.w. (545.000 κ.π. 12½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ), δολ. 4.850 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, έτοιμος παράδοσις διαπλέοντας Λορέντο Μαρκές, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Π. Κάμπος ή διαπλέοντας 'Αδεν, μέσω άνατολικής άκτης νοτιού Αμερικής και Περιοικού Κόλπου ή Ερυθράς θαλάσσης.

**ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ.** (λιθ.): 28.560 τόν. d.w. (1.306.000 κ.π. 15½ μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9, πάλεον δολ. 150.000 δρόμων, παράδοσις Μπάχια Μπλάνκα, Ιουλίου 10—18, έπαναπαράδοσις άμερικ, λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού, Κόντινεντ, μέσω Περού.

**ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ:** 10.780 τόν. d.w. (518.000 κ.π. 12½ μιλ. 18 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 6.500 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.000 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις Σάντος Ιουλίου 4—8, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, δυτ. Μεσόγειον.

**ΙΩΝ:** 16.800 τόν. d.w. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8.950 ήμερησίων δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχρονία τού πιλότου εις Ρότερνταμ Ιουλίου 7—10, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περιοικού Κόλπου.

**ΚΟΡΩΝΙΑ** (λιθ.): 19.183 τόν. d.w. (31 π. 3½ ίντο.) (936.000 κ.π. 15 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8,50, ταξίδια τριών έτών, παράδοσις 'Αφρικήν Αδγουστον — Σεπτέμβριον.

**ΙΚΤΙΝΟΣ:** 16.800 τόν. d.w. (780.000 κ.π.

17½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ), δολ. 6.750 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις Ναγκασάκι — Σιμονούσκι ρέιντ Ιουλίου 10—17, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάσου—Μπέρρος ρέιντ.

**ΦΩΡΑ Ν.:** 28.303 τόν. d.w. (33 π. 8½ ήντσ.) (1.346.337 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 7.50, παράδοσις διποπλέοντας Επτερνταμ, Ιουλίου 6, ταξίδια δύο έτών.

**ΜΠΑΖΙΑ III (λιθ.):** 31.400 τόν. d.w. (1.480.116 κ.π. 14—14½ μιλ. 31—32 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9, παράδοσις διποπλέοντας Επτερνταμ, Ιουλίου 1, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν μέσω Ρίθερ Πλάτι.

**ΕΛΕΝΗ Η:** 14.000 τόν. d.w. (661.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.700 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.250 μηνιαίων δι' υπερωρίας, ταξίδια 3—5 μηνών, παράδοσις Σιμονούσκι Ιουλίου 7—15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, άμερικ, λιμένας Ατλαντικού.

**ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ:** 18.560 τόν. d.w. (829.000 κ.π. 16—16½ μιλ. 33½ τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 6.300 ήμερησίων, πάλεον δολ. 1.100 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσις Ιαπωνίαν Ιουλίου 20 — Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

**ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ** (λιθ.): Καραϊβικήν, 32.000 τόν. άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουόρλαντσκείλ 167½, Ιουλίου 5.

**ΜΑΛΑΓΙΑ (π.):** Μεσόγειον 27.000 τόν. άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουόρλαντσκείλ 132½, Ιουλίου 6.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ.:** Καραϊβικήν, 62.000 τόν. άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουόρλαντσκείλ 140, Ιουνίου 29.

**ΠΕΛΛΑ:** Περιοικόν Κόλπον, 48.000 τόν. άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, λιμένας Κόλπου, Γουόρλαντσκείλ 82½, Ιουλίου 13.

**ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (λιθ.):** Περιοικόν Κόλπον, 85.000 τόν., Γιουγκοσλαβίαν, Γουόρλαντσκείλ 87½, Ιουλίου 15.

**ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ** (λιθ.): Περιοικόν Κόλπον, 215.000 τόν., 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλαντσκείλ 52½, Ιουλίου 7.

**ΝΤΕΣΤΙΝΥ (λιθ.):** Καραϊβικήν, 28.000 τόν. Κόστα Ρίκα, Γουόρλαντσκείλ 220, Ιουλίου 2.

**ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.):** Κάμη - μπάι Τσένι, 34.000 τόν., 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Μεσόγειον, Γουόρλαντσκείλ 145, Αρχάς Ιουλίου 1.

**ΤΥΧΟΣ:** Καραϊβικήν, 33.000 τόν., ύψηλής θερμότητος, άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 150, Ιουλίου 4.

**ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ:** Καραϊβικήν, 24.000 τόν. άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 160, έποιμ φόρτωσις Σαλντ Κρουά, Γουόρλαντσκείλ 170, Ιουνίου 29.

**ΓΙΟΥΝΙΩΝ ΦΑΙΗΤ:** Περιοικόν Κόλπον, 40.000 τόν., μέρος φορτίου, Μομπάσαν, Γουόρλαντσκείλ 95, Ιουλίου 6.

**ΕΥΔΩΡΗ (λιθ.):** Περιοικόν Κόλπον, 70.000 τ. Μεσόγειον, Γουόρλαντσκείλ 62½, Ιουλίου 12.

**ΚΙΝΗ:** Περιοικόν Κόλπον, 35.000 τόν. Μοχαΐντια, Γουόρλαντσκείλ 95, έποιμ φόρτωσις.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιθ.):** Ντουμάτ, 80.000 τόν., Τρίνινταν, Γουόρλαντσκείλ 60.

**ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ:** Περιοικόν Κόλπον, 45.000 τόν., μέρος φορτίου, Μοντεβίδεο, Γουόρλαντσκείλ 102½, Ιουλίου 10.

**ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ντουμάτ 120.000 τόν., Τρίνινταν, μέρος φορτίου, Γουόρλαντσκείλ 60, Ιουλίου 15.

**ΕΒΕΛΥΝ:** Μεσόγειον, 19.000 τόν., 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, άμερικ, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 160, Ιουλίου 4.

**ΧΙΑΝ:** Σαλντ Κρουά, 33.000 τόν., άμερικαν, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουόρλαντσκείλ 125, Ιουλίου 4.

**ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ.):** Καμπίνα, 80.000 τόν. Λειζέρες και ή Λισσαδόνα, Γουόρλαντσκείλ 85, Ιουλίου 15.

**ΠΑΥΛΟΣ Β.:** Κωνστάντζαν, 25.000 τόν. καθρός και διάκριτα Ντακάρ, Γουόρλαντσκείλ 150, διάμοσος φορτώσις.

**ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.):** Μίλφορν Χάφεν, 19.000 τόν., καθράρια 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Γουόρλαντσκείλ 155.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ:** Σιγκαπούρην, 30.000 τόν. νάφα, Ιαπωνίαν, Γουόρλαντσκείλ 190, Ιουλίου 15.

**ΝΤΟΝΤΑΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ:** Περιοικόν Κόλπον, 30.000 τόν., μέρος φορτίου, Ντάρ ές Σαλάμ, Γουόρλαντσκείλ 90, φύιν πλήρες φορτίου 50.000 τόν., Γουόρλαντσκείλ 75, άμεσος φορτώσις.

**ΓΙΑΝ. ΖΥΛΑΣ:** 'Αγγλία (Κόντινεντ), 48.000 τόν., Ιαπωνίαν, δολ. 10,50, τέλος Ιουλίου.

# 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

# Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

ΑΒΑΝΣ .....	60	6646	ξ. Φιλαδέλφεια 23)6		ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ .....	57	2306	ξ. Ντόριτρεχτ 4)7
ΑΒΑΞ .....	62	11048	ξ. Γένοβα 27)6		ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ .....	59	3379	ά. Βιρτζίν 30)6 διά Βεγγαζήν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ .....	65	12191	είς θέσιν 15.50 B. - 41.00 Δ. 8)6		ΑΚΡΑ ΣΟΥΜΙΟΝ .....	60	4623	ά. Ταφρέστον 25)6 διά 'Αλγέριον
ΑΓΑΘΩΝ .....	70	10008	ά. Σύδηπε 4)6 διά 'Ιαπωνίαν		ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ .....	55	3356	δ. Γιβραλτάρ 1)7 διά N. 'Υρκην
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	68	35477	ξ. Ρότερνταμ 2)7		ΑΚΡΙΤΑΣ .....	71	9868	ά. Κολούφιτα ρ. 25)6 διά 'Απω 'Αν.
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	ξ. 'Αντοφαγκάστα 1)7		ΑΚΡΟΝ .....	52	6336	άργει εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 24)1
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) .....	59	15859	ά. 'Υρκη 27)6 διά 'Αρούμπα		ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	72	13638	δ. Παναμά 21)6 διά Χιούστον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	62	9536	ά. Πόραγκουρον 1)6 διά Κίναν		ΑΛΕΚΟΣ .....	58	1088/	ξ. Ληθ 27)6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	11048	ά. Σάφι 10)6 διά 'Αγαδίρ		ΑΛΕΚΟΣ .....	57	10389	ά. Δάντοιχ 30)6 διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	ά. Αμεδόργον 2)7		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	55	3986	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	54	1585	ά. Τοιτζία 14)6 διά Τρίπολιν (Λιθ.)		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β. ....	62	7797	ξ. Κοραμάρ 20)6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ. ....	58	2667	ά. Γιβραλτάρ 30)6		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	62	7797	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	63	10200	ξ. Καράται 20)6		ΑΛΕΞΗΣ Γ. ....	39	3375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ .....	59	5728	ξ. Τοιταγκόκ 27)6		ΑΛΟΔΙΑ .....	74	1533	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....	57	11630	ά. Σιγκαπούρην 2)6 διά 'Αργεντινήν		ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	54	22000	εἰς Έλευσίνα υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.) .....	56	20686	ά. Μίλω. Χάφεν 3)7 διά Γιβραλτάρ		ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	55	7234	ξ. Σάμορη 21)6
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	ά. Γκάλεστον 19)6		ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ .....	55	3003	ξ. Δουνκέρκην 26)6
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	63	11222	ξ. Βανκούμπερ 6)6		ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ .....	58	9878	ξ. Πειραιά 13)6
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	54	8796	ξ. Χάμπτον ρόδς 26)6		ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΤ'ΙΑΤΟΥ .....	57	8266	ξ. Λά Παλίς 1)7
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....	57	10332	ξ. 'Ησο Λόντον 28)6		ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΤΩΝΗΡ .....	57	8192	ά. Χάρρην 21)6 διά Κρίστομπαλ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ .....	56	1749	ά. Νίκαια 25)6 διά Τζιτζέλι		ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ .....	58	7949	δ. Κωνσταντινούπολιν 3)7 διά Ρωσίαν
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ .....	61	12847	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)7 διά Βραζιλίαν		ΑΛΙΑΚΜ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	56	8192	ά. Ρότερνταμ 14)5
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	68	20527	ά. Χακοντά 6)6 διά Γουέπιτα		ΑΛΙΚΗ .....	53	8453	ά. Λούνεν 27)6 διά Ντουάλα
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ .....	51	7066	ξ. Μαυρίκιον 1)7		ΑΛΙΚΗ Ι. Π. ....	70	10011	ά. Μουσούρη 2)7 διά Ντάτρεν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8279	εἰς Πειραιά από 20)7)73		ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ .....	62	9092	ά. Παρανάγκουα 1)7 διά Ρότερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	62	16565	ά. Πόρτ 'Ελλιζαμπεθ 24)6		ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.) .....	54	16210	δ. Παναμά 25)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	ά. Σιγκαπούρην 30)6 διά Μανιλάν		ΑΛΚΗΣ .....	60	2269	ξ. Αμδόργυρον 3)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	ά. Σιγκαπούρην 15)1 διά Β. Κορέαν		ΑΛΚΗΣΤΙΣ .....	45	3911	ὑπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	60	19797	ά. Νταμπέρ 19)6 διά Ντάτρεν		ΑΛΚΜΑΝ .....	60	9959	ά. Παρανάγκουα 2)7 Ν. 'Ορλεόνην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΛΚΥΟΝΙΣ .....	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 26)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	ά. Λούνεν 3)5 διά Τρίπολιν		ΑΛΚΥΩΝ .....	53	1886	ξ. Τοιτζιταβένια 30)6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	70	15345	ξ. Σπάτζα 23)6		ΑΛΚΥΩΝ .....	49	5043	δ. Γιβραλτάρ 29)6 διά Ντακάρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV .....	53	11558	δ. Παναμά 29)5		ΑΛΚΥΩΝ .....	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	55	8254	δ. Γιβραλτάρ 23)6 διά Σαγκάνην		ΑΛΜΑΡ .....	47	5441	ξ. Ελαφί Καντζ 4)7
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	52	4615	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΛΜΠΙΡΕΟ .....	57	3817	ά. Γιβραλτάρ 30)6 διά Ρότερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	59	8929	ξ. Λονδίνον 27)6		ΑΛΜΥΡΤΑ .....	51	2133	ά. Τοιτζία 19)6 διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ .....	56	7989	ά. Αμδόργυρον 26)6		ΑΛΤΙΣ .....	70	9868	ξ. Τόκιον 28)6
ΑΓΚΝΙΚ .....	54	6177	ά. Ααρχόχους 2)7 διά 'Ααμπεράς		ΑΜΑΖΩΝ .....	48	5021	ά. Ντακάρ 24)6 διά Βαρκελώνην
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. ....	58	4840	ά. Τεργέστην 26)6 διά Σάντα Μάρτα		ΑΜΑΛΙΑ .....	49	3261	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	10008	ά. Σάντα Φε 28)6		ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	56	4693	δ. Παναμά 21)6
ΑΔΩΝΙΣ .....	59	12180	ά. Ίμιγκχαμ 22)6 διά Μεγ. Λίμνας		ΑΜΒΕΡΣΑ .....	58	4231	ξ. Πειραιάδ 2)7
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....	58	9048	ά. Αμδόργυρον 19)6 διά Ντώρμπαν		ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ .....	52	7267	ά. Ίμιγκχαμ 29)6 διά Μεροίνα
ΑΕΤΟΣ .....	56	8799	ξ. Στεττίνον 3)7		ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ .....	60	4492	εἰς Πειραιά από 3)7)73
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ .....	51	4664	ξ. Πειραιά 28)6		ΑΜΕΔΙΟ (δ.) .....	54	26249	δ. Μπούλεν Μπαΐν 18)6
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	8915	ξ. Κέλι Τάσον 19)6		ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ .....	71	1563	ά. Κόπτη 29)6 διά Πουσάν
ΑΘΗΝΑ .....	59	8132	ξ. Φιλαδέλφειαν 18)6		ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ) .....	52	16485	ά. Βερμούδα 1)7 (κρουαζ.)
ΑΘΗΝΑI .....	53	3575	ξ. Θεσ'νικην 23)6		ΑΜΕΡΦΟΙ (δ.) .....	53	11466	ά. Τέμα 1)7
ΑΘΗΝΑI .....	56	2863	ξ. Πειραιάδ 21)6 διά Ν. 'Υρκην		ΑΜΙΛΑ .....	72	13166	ά. Μουροράν 13)5 διά 'Ενσενάντα
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.) .....	58	16695	ξ. Πόρτ 'Αρθουρ 26)6		ΑΜΟΡΓΟΣ .....	61	14073	ά. Φλώσιγι 9)7 διά Σορέλ
ΑΘ. ΓΚΛΟΥΡY (δ.) .....	53	11457	ά. Λάς Πάλμας 26)6 διά 'Α. Γερμανίαν		ΑΜΠΕΛΟΣ .....	47	2191	ξ. Ριγάλεαν 5)6
ΑΘ. ΟΡΑΙΩΝ (δ.) .....	58	13551	ά. Φιλαδέλφεια 1)7 διά 'Αρούμπαν		ΑΜΠΙΤΖΑΝ .....	67	3020	ά. Τακοράντι 2)6 διά 'Αμπιτζάν
ΑΘΔΟΝ .....	45	13570	ά. Τεργέστην 27)6 διά Καέν		ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ .....	52	3653	ξ. Κων(η)πολίν 30)6
ΑΘΩΣ .....	69	10008	ξ. Ντάρ ές Σαλάμ 24)6		ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ .....	57	8727	ά. Κάντα 23)6 διά Ντώρμπαν
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ξ. Τής 26)6		ΑΜΥΝΤΑΣ .....	49	3831	ά. Αστόντον 4)7
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΙΣΤΟΜ .....	72	11702	δ. Παναμά 27)5 διά Σαγκάνην		ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΚΑΡΟΥ .....	74	13361	ά. Κόπτη 28)6
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝT .....	60	13165	ά. Χόγκ - Κόγκ 18)6 διά Σαγκάνην		ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΙ'ΙΣ .....	74	13361	ά. Κλήθεκαντ 26)6
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟΙΚ .....	74	12498	ξ. Ικίκ 2016		ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΥΝΤ .....	65	39035	ά. Κόρπους Κριστι 26)6
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ .....	71	15387	ά. Γάνδην 1)7 διά Λουέλα		ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	74	13200	ά. Μουροράν 14)6 διά Μόντρεαλ
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ .....	61	13993	ά. Αμδέρσαν 17)6 (έπισκευα)		ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣ .....	64	38996	ξ. Τρίνινταντ 24)6
ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.) .....	66	46486	ξ. Ρότερνταμ 1)6		ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ .....	73	13361	ά. Βρέμην 26)6
ΑΙΓΓΙΣ ΔΙΝΚ .....	74	20000	εἰς Καντί ίπο ου πο μπιλήρωσιν		ΑΝΑΜΑΡΙΑ .....	58	8952	ά. Καλκόστα 6)6
ΑΙΓΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ .....	74	12498	εἰς Μπιλπάδο ίπο ου πο μπιλήρωσιν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	74	33003	ά. Ναγκόγια 28)6 διά Βανκούμπερ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ .....	59	10373	ά. Ντακάρ 17)6 διά Σαγγάνην		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	7965	ά. Ντώρμπαν 29)6 διά 'Αγγλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΙΛΕΙ .....	72	11702	ά. Ντακάρ 23)6 διά Κίναν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	66	23571	ά. Π. Εντάλνατ 28)6 διά Κόμπε
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙ·ΒΕΡΥ .....	71	15387	ά. Σιγκαπούρην 7)6 διά 'Αργεντινήν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ .....	50	2706	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝY .....	70	15387	ά. Σιγκαπούρην 5)6 διά 'Αργεντινήν		ΑΝΔΡΕΑΣ Ε. ....	59	11969	ά. Φιλαδέλφειαν 11)6 διά Ματάντζας
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΟΦΥ (δ.) .....	68	53944	ὑπό παραλαβήν		ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ .....	56	8818	ά. Ρότερνταμ 21)6 διά Περιπορτ
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΘΟ .....	69	9355	ά. Ντητρόπ 29)6		ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.) .....	70	99460	ά. Φόρκαντος 27)6 διά Φρίπορτ
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ .....	61	13058	ά. Παναμά 24)6 διά Σιδηνεύ		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) .....	69	99849	ά. Σιγκαπούρη 22)6 διά Περισκόν
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11285	ά. Ντώρμπαν 23)5 διά Νουμέα		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.) .....	72	79869	ά. Ράς Τανούρα 28)5 διά 'Ισπανίαν
ΑΙΓΓΙΤΟΣ .....	45	3805	ξ. Ρότερνταμ 30)6		ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΑΣ (δ.) .....	69	9983	ά. Ράς Τανούρα 16)6 Μίλο. Χάφεν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) .....	65	40043	ά. Χόγκ 3)7 διά Μπαχρέν		ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) .....	70	107091	ά. Μίλαρο 25)6 διά Κόριθνον
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ξ. Κούρε 29)6		ΑΝΔΡΟΣ ΓΡΑΝΣΠΟΡΤ .....	72	13758	ά. Λας Πάλμας 17)6 διά 'Ασιόν
ΑΙΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	74	16000	ά. Κοκούρα 4)7 διά Τοκάι		ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν) .....	63	33375	δ. Παναμά 27)6
ΑΙΜΙΑΙΑ Γ. ....	54	2488	ά. Κων(η)πολίν 8)6 διά Πειραιά		ΑΝΕΜΟΣ .....	70	2867	ά. Λιοσασδάνια 2)7 διά Ροστόκ
ΑΙΜΙΑΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ .....	66	14449	ά. Ντακάρ 13)6 διά Κίναν		ΑΝΖΙ (δ.) .....	61	22053	ά. Μπον 29)6 διά Λάντς 'Εντ
ΑΙΟΙΔΑΝ ΓΟΥ·ΙΝΤ .....	60	8368	ά. Γιβραλτάρ 9)6 διά 'Ανκόνα		ΑΝΘΩΜΙΟΣ .....	70	10006	ά. Λός Πάλμας 28)6 διά Ματαράνι
ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΗ .....	58	9292	ά. Βαλτιμόρων 27)6 διά Σουδίνον		ΑΝΘΩΝ Α. ....	54	3726	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΟΛΟΣ .....	71	9885	ά. 'Αντοφαγκάστα 8)6 Κόστα Ρίκα		ΑΝΚΑΡΑ .....	53	4635	ά. Γιβραλτάρ 29)5 διά Ισπανίαν
ΑΙΓΡΗΝ ΣΤΑΡ .....	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΝΑ .....	60	16826	ά. Γιβραλτάρ 29)5 διά Ισπανίαν
ΑΙΓΡΗΝ·Σ ΛΑΚ .....	59	2722	ά. Αμδέρσαν 1)7 διά 'Αλγέριον		ΑΝΝΑ Β. ....	54	3807	ά. Νορκόπικ 21)6
ΑΙΓΡΗΝ·Σ ΣΑΞΕΣ .....	65	22118	ά. Γάνδην 27)6 διά Μουρμάνοκ		ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	74	9000	ά. 'Αμδέρσαν 31)5 διά Κοραμάρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	62	11063	ά. Ντώρμπ					

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ .	67	24829	Ξ. Κρίστουπαλ 1)7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ .	71	30193	Ξ. Πόρτ Σέντλαντ 3)7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΓΚΣ .	58	9585	Ξ. "Ηστ Λόντον 3)7 διά Μπέρια
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ .	59	9584	Ξ. Ντώρμπταν 3)7 διά Μπέρια
ΑΝΤΖ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ .	63	20625	Ξ. Παναμά 1)5 διά Σαγκάνη
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .	57	12558	Ξ. Γιουροπόρτ 1)7 διά Σκάρεμπεκ
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ .	57	10741	Ξ. Γιεραλτάρ 28)6 διά Μεξικόν
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ .	72	12110	Ξ. Βαλντίβια 15)6 Κουντέρο Μπαιν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .	63	14047	Ξ. Μπρούντουτελ 21)6 διά Καναδάν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .	59	24716	Ξ. Ν. "Ορλέανην 1)7
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) .	57	22130	Ξ. Φιλαδέλφειαν 1)6 Κάρυκ "Αϊλαντ
ΑΝΤΥ .	56	10748	Ξ. Γεωροπόρτ 3)7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β. .	51	1545	Ξ. Αμεδώργον 26)6 διά Χάζαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ .	50	2167	εις Πειραιά από 4)472
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ .	61	10952	Ξ. Χόγκ - Κόγκ 28)6 διά Κ. Τάουν
ΑΟΥΡΟΡΑ II .	68	15353	Ξ. Γκουαγιάκαν 29)6
ΑΠΕΕ .	73	16397	Ξ. Ντώρμπταν 24)6 διά Ρίο Ιανέριο
ΑΠΟΛΛΩΝ .	70	18662	Ξ. Μπάχια Μπλάνκα 2)6
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.) .	57	22479	Ξ. "Ηράκλειον 6)6 διά Σαντορίνη
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	61	11127	Ξ. Χακάτα 29)6
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	54	7321	Ξ. Απατα Δάγκων 28)6
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) .	59	21617	Ξ. Σιγκαπούρην 7)6 Πούλο Σαμπούδ
ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .	58	12676	Ξ. Σάντος 28)6 διά Ν. "Ορλέανην
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ .	58	4684	Ξ. Παναμά 31)5 διά Τόκιον
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΒ (δ.) .	58	20958	Ξ. Ή. "Υόρκιν 6)6 διά Αρούμπταν
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ .	62	6929	Ξ. "Οζάκαν 28)6 διά Ντεσάν
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ .	61	6932	Ξ. Γόνια 14)6 διά Σμύρνην
ΑΠΟΛ. ΣΤΑΜΠΙΟΝ .	57	4714	Ξ. Π. Μπολιάρ 28)6 Ν. Ζηλανδία
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ .	67	16210	Ξ. Χονγκαγκ 24)6 διά Βανκούβερ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. .	61	6619	Ξ. Ρότερνταμ 3)7
ΑΡΑΜΙΣ .	70	9868	Ξ. Γιέρ . 3)7 διά Κίναν
ΑΡΑΝ .	70	9870	Ξ. Παναμά 30)6 διά Τάμπα 30)6
ΑΡΑΞΟΣ .	56	1965	Ξ. Τζιμπούτι 27)6 διά Μπάραν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .	60	9938	οπό παραλαβήν
ΑΡΓΟΣΙΔ .	56	8823	Ξ. Παναμά 14)6
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	61	13553	Ξ. Ρίο Γκράντε 25)6 διά 'Αμεδώργον
ΑΡΓΟΣ .	69	9868	Ξ. Μασαϊλαν 29)6
ΑΡΓΥΡΩ .	59	8775	Ξ. Κων(πολιν 23)6 διά Κωνστάντζαν
ΑΡΓΣ .	64	2763	Ξ. Ραθέννα 5)4 διά Μπιζέλα
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ .	58	10397	Ξ. Ν. "Ορλέανην 17)6 Πασακαγούλα
ΑΡΓΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ .	57	10376	Ξ. Βανκούβερ 20)6
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ .	58	10371	Ξ. Ντώρμπταν 20)6
ΑΡΕΤΗ .	73	13691	Ξ. Σιγκαπούρην 20)6 διά 'Αμερέσαν
ΑΡΕΤΗ Σ. .	45	4578	Ξ. Λομπτίτο 29)6
ΑΡΕΤΟΥΣΑ .	58	618	Ξ. Ντακάρ 23)6 διά Πειραιά
ΑΡΗΣ .	70	9868	Ξ. Βανκούβερ 25)6 διά Κίναν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .	69	9038	Ξ. Ρότερνταμ 28)6
ΑΡΙΑΝΑ .	73	23134	Ξ. Λιοσαδώνια 14)6
ΑΡΙΕΑ .	62	12038	Ξ. Βανκούβερ 21)6
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ .	56	8753	Ξ. Ιντσού 24)3 διά Μουτσούρε
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .	69	9305	Ξ. Π. Καμπέλο 21)6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	72	11722	Ξ. Σιμονάσκι 2)7 διά Ναγκόγια
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	68	10009	Ξ. Ιντσού 15)6
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) .	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΑΣ .	63	28029	Ξ. Νταμπίερ 3)6 διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	62	10421	μεταν. «ΕΥΕΠΑΙΔΗΣ ΕΡΑ».
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ .	57	10348	Ξ. Χόγκ - Κόγκ 3)7 διά Τόκιο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ .	57	6452	Ξ. Σιγκαπούρην 25)6 διά 'Ιράν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	58	8677	Ξ. Κόμπε 8)6 διά Βανκούβερ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	69	10009	Ξ. Τσακόδηκ 20)6
ΑΡΙΣΤΙΔΑΙΟΣ .	56	8995	Ξ. Μπέρια 25)6
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ .	58	8920	Ξ. Μπαχρέιν 29)5 διά Μπέρια
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ .	74	11514	Ξ. Γιοκάχαν 3)7
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ .	74	11513	Ξ. Ναγκόγια 28)6
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ .	60	10631	Ξ. Σιγκαπούρην 26)6
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ .	59	8814	Ξ. Χόγκ - Κόγκ 6)4
ΑΡΙΣΤΟΝ .	59	10613	Ξ. Σιγκαπούρην 21)6 διά Μπαγκόκ
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ .	58	7661	Ξ. Παναμά 21)6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΝΗΣ .	44	4856	Ξ. Ν. "Ορλέανην 30)6 διά Λίθανον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	69	24599	Ξ. Γιεραλτάρ 28)6 διά Λ. Μπουκάναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	74	12000	εις "Οζάκαν όπο συμπλήρωσιν.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .	57	10609	Ξ. Σιγκαπούρην διά Μπαγκόκ
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .	57	10609	Ξ. Μπάραν 24)6
ΑΡΙΩΝ .	73	13635	Ξ. Πόρτ Κελάγκ 10)6 διά Νιούπορτ
ΑΡΚΑΔΙΑ .	54	8825	Ξ. Γιεραλτάρ 2)7
ΑΡΚΑΜΑΡΕ .	59	9003	Ξ. Λορ. Μάρκερ 18)6 διά Λά Πλάτα
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ .	60	6930	Ξ. Σάροι 6)6 διά 'Ινδιαν'
ΑΡΚΑΣΗ .	69	3251	Ξ. Αμέρεραν 29)6 διά 'Αλγερίου.
ΑΡΜΑ .	58	9364	Ξ. Βιτόρια 29)6
ΑΡΜΑΤΑΝ .	71	9212	Ξ. Τζιμπούτι 30)6 διά 'Αμεδώργον
ΑΡΜΟΝΙΑ .	73	23144	Ξ. Λώντσετον 25)6 διά 'Ιγιο Μισίμα
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .	54	12986	Ξ. Σίνεν 3)7 διά Κιουρασάο
ΑΡΜΟΝΙΑ .	61	9443	Ξ. Λουάντα 18)6
ΑΡΟΣ .	48	3783	Ξ. Ρίο Γκράντε 28)6 διά Κόπερ
ΑΡΠΑ .	55	3972	Ξ. Ρεοφ 3)7 διά Μανάους
ΑΡΠΑ ΣΑΝ .	57	5540	Ξ. Παναμά 11)6 διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΡΑΣ (δ.) .	53	13459	Ξ. Θέουτα 18)6 διά Χιούστον
ΑΡΤΑ .	57	10067	Ξ. "Ακαζόντλα 8)6
ΑΡΤΑ .	55	1875	Ξ. Λιοσαδώνια 29)6 διά Λουλέα
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ .	58	9603	Ξ. Κ. Κρίστι 6)6 διά Π. Καμπέλλο
ΑΡΤΕΜΙΣ .	62	15781	Ξ. Μπαντάρ Σαπούρ 5)6
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. .	63	36139	Ξ. Φατέχ Γερμινά 27)6
ΑΡΤΕΜΩΝ .	57	5452	Ξ. Σάντος 28)6 διά Μπ. "Αύρες
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .	63	15929	Ξ. Ριγιέκο 8)6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .	53	1552	Ξ. Πειραιά 27)6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ .	63	22798	Ξ. Νέοντα 8)6 διά Πουέρτο Όρητάς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. .	60	10142	Ξ. Παρανάγκουα 26)6 διά Γλασκώθην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ .	59	9013	Ξ. Σακάι 30)6 διά Σακάλτε
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .	66	16142	Ξ. "Αμερέραν 22)6 διά Χιούστον
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ. .	72	42253	Ξ. Παναμά 14)6
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ .	51	7594	Ξ. Κατάνια 11)6 διά Σφάλη
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ .	48	2577	Ξ. "Αμπού Ντάμπι 27)7
ΑΣΠΑΣΙΑ .	64	4701	Ξ. "Αλερέσαν 22)6 διά Χιούστον
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ. .	53	4787	Ξ. Τακοράντι 19)6 διά Πόρογκρουν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .	60	11128	Ξ. Βαν(πολιν 26)6
ΑΣΠΙΛΟΣ .	59	9303	Ξ. Μόντρεαλ 25)6 διά 'Αλγερίου
ΑΣΣΙΟΣ .	63	13461	Ξ. Φιλαδέλφειαν 30)6
ΑΣΤΕΡΙ .	65	6200	Ξ. Παναμά 21)6
ΑΣΤΗΡ .	74	13600	Ξ. Αμέρεραν 29)6 διά Χόρτεν
ΑΣΤΗΡ (δ.) .	54	12338	Ξ. Μαζατλάν 28)5 διά Γκουαγιάμας
ΑΣΤΡΕ .	50	8827	Ξ. Μελβούρην 29)5 διά 'Αιλάτ
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .	58	12624	Ξ. Ραδέννα 11)6
ΑΣΤΡΟ (δ.) .	56	16253	Ξ. Τζακονθιλ 26)6 διά Βενεζουέλαν
ΑΣΤΡΟΝ .	52	1939	Ξ. Τρίπολη (Λιθόνις) 27)6
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .	60	3890	Ξ. 'Αιμδόργον 26)6 διά Σμύρνην
ΑΣΤΥΑΝΑΣ .	56	6150	Ξ. Ντάρμπταν 11)7 διά Τζακάρταν
ΑΣΤΥΓΙΑΛΑΙΑ .	55	1916	Ξ. Πειραιά 30)6 διά 'Ιτέαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .	66	6235	Ξ. Κόπερ 15)6
ΑΤΕΝΕΙΑ .	66	11944	Ξ. Ν. 'Ορλέανη 24)6
ΑΤΖΙΔΙΑΤΥ .	49	4641	Ξ. 'Ακαζόντλα 3)6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) .	57	25172	Ξ. Ν. 'Υόρκην 24)6 διά 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΛΙΦ .	55	1941	Ξ. Πενάγκ 2)7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ. .	57	25154	Ξ. Βαλτιμόρη 23)6 διά Καρθαγένην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .	63	15921	Ξ. Κρήτην 23)6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .	64	15977	Ξ. Γιεραλτάρ 22)6 διά Ν. 'Ορλέανην
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .	70	9426	Ξ. Ηνίσθαν 29)6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .	63	7224	Ξ. Ρότερνταμ 28)6 διά Κόγκομεν
ΑΤΡΕΥΣ .	62	7224	Ξ. Έμδεν 30)6 διά Λύπτεκ
ΑΤΡΕΥΣ .	74	13600	εις Τόκιον υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΡΕΥΣ .	66	1598	Ξ. Πειραιά 18)6
ΑΤΤΙΚΑ (δ.) .	60	29741	Ξ. Ράς Τανόρα 22)6
ΑΤΤΙΚΗ .	66	3320	Ξ. Μπέρια 2)7
ΑΤΤΙΚΟΝ .	53	6160	Ξ. Κων(πολιν 20)6 διά Κωνστάντζαν
ΑΥΓΗ (δ.) .	51	15784	οπό παραλαβήν
ΑΥΛΙΣ .	72	16600	Ξ. Λισσαδώνα 21)6 διά Σιδένευ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ύπερ.) .	40	26314	Ξ. Κ. Τάουν 25)6 διά Σιδένευ
ΑΥΡΑ .	62	10323	Ξ. Λιθερπούλ 18)6
ΑΥΡΑ .	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ .	45	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΟΒΟΣ .	68	35477	Ξ. Οζάκαν 1)7 διά Κείπ Κουθιέρ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .	41	4879	Ξ. Πειραιά 28)6 διά Χαλκάρ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ-ΙΩΝ .	58	8331	Ξ. Ν. 'Ορλέανην 30)6 διά Ν. 'Αμερ.
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ .	54	2945	Ξ. 'Απατα'Λάγκος 24)6 Π. Νούάρ
ΑΧΙΛΛΕΤ . (δ.) .	63	31571	Ξ. Φρήπορτ 1)7 διά Σάροχ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ .	65	21506	Ξ. Γιεραλτάρ 15)5 διά Μεζικόν
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π. .	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. .	60	29967	Ξ. Τέμπηλ Μπαΐ 24)6
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.) .	56	20022	Ξ. Άλεξανδρειαν 30)6
ΒΑΡΕΣ .	56	4048	Ξ. Ισκεντερόυδην 26)6 διά Δανίαν
ΒΑΣΙΑ .	56	4029	Ξ. Πειραιά 8)6
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. .	62	10741	Ξ. Σουραμπάγια 11)6
ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΤΣΙΚΗΣ .	54	5331	Ξ. Μαντοστερ 7)6
ΒΑΣΙΛΙΣΗ ΚΑΤΣΙΚΗΣ .	57	10189	Ξ. Σιγκαπούδην 5)6 διά 'Αμεδώργον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) .	65	40403	Ξ. Γιεραλτάρ 1)7 διά 'Αμεδώργον
ΒΑΣΙΛΙΚΗΑΝ .	54	2006	οπό παραλαβήν
ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ .	56	21716	Ξ. Χάπτων ρόδος 2)7 (κρουαζ.)
ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ .	27	16435	εις Πέραμα
ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ. .	66	35280	Ξ. Ρότερνταμ 12)5 (έπισκευα)
ΒΑΣΩ .	65	4707	Ξ. Αμεδώργον 27)6 διά Τζακόνθιλ
ΒΕΓΚΑ .	60	2914	Ξ. Σύρον 14)6 (έπωληθη)
ΒΕΛΟΣΙΤΥ .	69	5630	Ξ. Κ. Τάουν 17)6
ΒΕΝΘΟΣΙΚΗΜ .	72	16606	Ξ. Γκάλθεστον 24)6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ .	60	3068	Ξ. Σάρι 24)6 διά Πολωνίαν
ΒΕΡΙΟ . (μικτόν) .	72	57527	Ξ. Δουνκέρχην 29)5
ΒΕΤΑ .	43	1845	Ξ. Γκαετά 5)6 διά Τρίπολιν (Λιθόνις)
ΒΙΚΑΜ ΝΑΒΙΓΚ .	48	3930	Ξ. Πειραιά 30)6 διά Σαδόνα
ΒΙΚΑΜ ΣΤΑΡ .	56	8773	Ξ. Μπονόκημ 24)6 διά Α. Γερμανίαν
ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. .	62	13186	Ξ. Κείτ Τάουν 1)7
ΒΙΚΥ .	60	1315	Ξ. Καράτοι 28)6 διά 'Α

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΓΚΑΙΓ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	55	5394	ά. Ρόττερνταμ 25)6 διά 'Ασσάμπι Χονούλου 16)6 διά 'Αντίγκουα	
ΓΚΑΛΑΞ	54	17357	ά. Χονούλου 16)6 διά 'Αντίγκουα	
ΓΚΑΛΑΞ	45	3312	ά. 'Αλεξανδρέαν 6)6	
ΓΚΑΛΑΚ	61	28917	εις 'Αμβούργον από 16)5 (έπισκ.)	
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ	64	50758	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 22)6 'Ινδονησία	
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Λάς Πάλμας 28)6 διά Θεσνίκην	
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53	6000	ά. 'Α. Βικεντίου 18)6 Ντ ές Σαλάμη	
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	55	10999	δ. Κων/πολιν 22)6 διά Κωνοτάντζαν	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥΝ.	58	12168	ά. Π. 'Αλφρεντ 22)6 Μόντ Λούδης	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕΙΝΤ.	60	15010	δ. Ντώρμπαν 19)6 διά Μπάρον	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΠ. (δ.)	60	22944	ά. Βιλμπούτον 10)6 διά 'Αρούμπαν	
ΓΚΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ	66	45161	ά. Λάς Πάλμας 2)7 διά Περισκόν	
ΓΚΑΟΡΥ	52	2072	ε. Κόπερ 15)6	
ΓΚΟΛ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ε. Χιούστον 20)6	
ΓΚΟΛΤ. ΗΓΚΑ. (δ.)	56	21049	ε. Σιγκαπούρην 24)6	
ΓΚΟΛ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 28)6 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΓΚΟΛΤ. ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 16)6	
ΓΚΟΛΤ. ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Βατιμπόν 21)6	
ΓΚΟΛΤ. ΔΑΝΣ	69	11148	δ. Παναμά 17)6 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16700	δ. Παναμά 11)6	
ΓΚΟΛΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Παναμά 8)6 διά Κίναν	
ΓΚΟΛΤ. ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	δ. Γιοκοχάμαν 30)6 διά 'Οναχάμα	
ΓΚΟΛΤ. ΣΠΗΡ	72	12959	δ. Παναμά 27)4 διά Κίναν	
ΓΚΟΛΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Μπ. 'Άθερς 15)6 διά Λίθερπουλ	
ΓΚΟΛΤ. ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	δ. Παναμά 19)6 διά Κίναν	
ΓΚΟΛΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Ν. 'Νόριν 1)7	
ΓΚΟΛΤ. ΦΑΙΣ.	69	11148	ε. Γιοκοχάμαν 2)6	
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	ε. Καρπάτοι 25)6	
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	63	26940	δ. Γιεραλτάρ 27)6 διά Βενεζουέλαν	
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9917	ά. Ντακάρ 15)6 διά Κίναν	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Γιοκοχάμαν 23)6 διά Σηπάττη	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ.	62	7888	ε. Κοραμπάρ 19)6	
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. 'Αλεβέρσα 28)5 διά 'Αλγέριον	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Καλκούτα 24)6	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ.	63	15373	ά. 'Εμπεν 29)6 διά Σικάγον	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ.	62	15389	ε. Χαμπτον ρόδος 2)7	
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Λ. 'Αντζέλες 21)7 'Αγ. Φραγκίσκο	
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	52	19194	ε. Πειραιά 24)6 διά Θεσνίκην	
ΓΚΡΕ'Σ Λ.	71	16306	ά. Πειραιά 6)6 διά Κίναν	
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ε. Γιοκοχάμαν 2)7	
ΓΟΡΓΩ	58	9474	ε. Κων/πολιν 29)6	
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ε. Ντώρμπαν 20)6	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Ντώρμπαν 30)6	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426	ά. Ορλεάνην 29)6	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	73	19426	ε. Ν. 'Ορλεάνην 1)7	
Γ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ	73	19420	ε. Λισσαβών 7)6	
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	ε. Πειραιά 27)6	
Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18627	ά. Πόρτ ω Πρίνς 30)6 Λά Ρομάνα	
Γ. ΠΡΟΣΙΠΕΚΤ (δ.)	74	18627	εις Σαραμαγκάν όποι συμπλήρωσιν	
ΓΟΥΟΥΤΕΡ	54	4389	ά. Λαγκουάτ 5)6 διά Λιθέην	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Τερέλερτον 3)7 διά Χιούστον	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ε. Λάς 'Αντζέλες 13)6	
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	όποιο παραλαβήν	
ΔΑΦΝΗ	73	19451	δ. Γιεραλτάρ 28)5 διά Βαρκελώνηγ	
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	δ. Παναμά 3)7 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	δ. Παναμά 9)3 διά Κίναν	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. αστοιδύγ 9)6 διά 'Ινδονησίαν	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Ντούλιού 19)6	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ε. Πειραιά 2)7	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	65	35619	ά. Μπωμόντ 26)6 διά Κ. Τάουν	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	54	8712	ά. Τζακάρταν 24)6 διά Σιγκαπούρην	
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ	63	16417	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)6 διά Βενετίαν	
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	64	16417	ε. Τσιταγκόχ 2)6	
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	ε. Γάνηην 29)6	
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Λασούτκα 28)6 διά Αδστραλίαν	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Μορόβιτα 27)6	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. 'Αμβερσάν 2)7 διά Πειραιά	
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ε. Βανκούμερ 27)6 διά 'Ιαπωνίαν	
ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ε. Ρόττερνταν 5)7	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. Φ.	63	18826	ά. Τζακόνθιλ 2)7 διά Χιούστον	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676	ά. Κων/πολιν 17)6 διά Βάρναν	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	44	13488	ά. Καλούπιτα ρίθερ 18)6 διά 'Ιράν	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Ντώρμπαν 21)6 διά 'Ιαπωνίαν	
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)6 διά Μόμπιλ	
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Σέπτε 28)6	
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)6 Πασκαγκούλα	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ε. 'Αλεξανδρέαν 26)5	
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕ'Σ	65	5255	ά. Τάουν 28)6 διά Σικάγον	
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ε. Μασάτο 23)6	
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ε. Κων/πολιν 24)6	
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΟ	62	5138	ε. Μπιλμπάρο 8)6 (έπισκευα)	
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘ	66	8132	ά. Σιγκαπούρην 3)5 διά Λονδίνον	
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	ά. Τενερίφην 11)6 διά Ντουμπάν	
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Αιμπούριον 2)7 διά Λέθαντ	
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Πουνταρένας 18)6	
ΔΙΑΣ	46	3851	ε. Ραθένα 21)6	
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	ά. Τερένουζεν 11)6 διά Τζακάρταν	
ΔΙΩΝΗ	57	9722	ε. Κέπτ Τάουν 26)6	
ΔΙΩΝΗ	54	1832	όποιο παραλαβήν	
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Φόνες 28)6 διά Μπουεναθόνταρ	
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Ντώρμπαν 22)6 διά Κωνοτάντζαν	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ε. 'Αλεξανδρέαν 30)6	
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ε. Μπουένας 'Αρερς 24)6	
ΔΡΥΣ	63	22211	δ. Παναμά 26)6 διά 'Ιανεν	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. 'Αμβερσάν 31)6 διά Ρίο Γκράντε	
ΔΥΡΟΣ	46	2271	μετων. 'ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.'	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΩΡΑ	52	7675	ε. Ακαζόύτα 15)6	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	ά. Σικάγον 26)6	
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ε. Βανκούμερ 2)7	
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΜ.	72	16398	ά. Χακοντάτα 16)6 διά Παναμά	
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	ε. Πειραιά 12)6	
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Λείσον 26)6 διά Στένουγκσαν	
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά Περισκόν	
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	ε. Πειραιά 23)6	
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Σαφί 23)6 διά Μπράκε	
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	ε. Κον/ν 30)6	
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Ντώρμπαν 22)6 διά Λάντς "Εντ	
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ε. 'Αλεξανδρέαν 18)6	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Πόρι Κελάγκ 13)6 διά Ρόττερνταμ	
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ά. Μπάχια Μπλάνκα 26)6 διά Κίναν	
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ε. Πειραιά 25)6	
ΕΛΑΩ	68	19667	ά. Βανκούμερ 19)6 διά Κίναν	
ΕΛΦΙΝΑ	73	14969	ά. Πρίν Ρούπερτ 15)5 διά Κίναν	
ΕΛΓΑΝΝΗ	70	12791	ά. Χόγκ - Κόργκ 25)6 διά Μπιντούλου	
ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	8886	ά. Ράς Τανόρρε 20)6 Μίλφ. Χάρεν	
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ε. 'Ειδονάθου 28)6	
ΕΛΕΝΗ	47	1891	ά. Γιεραλτάρ 8)12 διά Πειραιά	
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ε. Κίλιγκχολμ 3)7 διά Μίλφ. Χάρεν	
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	63	9804	ε. Μουτσύουρε 18)6 (έπωληθη)	
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Αμέρεσαν 19)6 διά Κορίντο	
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. 'Οζάκα 1)7 διά Βιζακαπατανάμ	
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ε. 'Απαπα/Δάγκος 10)6	
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Μομάσα 31)5 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	ά. 'Α. Φραγκίσκον 26)6 Μπαγκλαντές	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8884	ά. Κολόμπο 29)6 διά Ντώρμπαν	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Μπρόσιντορπτ 20)6 Λενιγκραντ	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Ντώρμπαν 24)6	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ά. Λ. 'Αντζέλες 18)6 Γκουέιμας	
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Βανκούμερ 16)6	
ΕΛΙΝΑ	51	3917	ά. Κίγκοτον 12)6 Π. 'Εθεργκλέιντς	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ε. 'Ιπσουαίτς 28)6	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ά. Καζαππλάνκα 23)6 διά 'Ιπσουαίτς	
ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Παναμά 2)7 άλιθην	
ΕΑΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ά. Παναμά 21)6	
ΕΛΛΑΚΙ	60	2123	ά. Παναμά 21)6	
ΕΛΛΑΣ	66	4339	ά. Πειραιά 30)6 διά Ταρούς	
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Γιεραλτάρ 22)6 Χάμπτον ρόδος	
ΕΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΗΑ	72	8987	ά. Μασαλλαν 29)6 διά Ν. 'Αφρικήν	
ΕΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	7298	ά. Ντώρμπαν 21)6 διά Τέντον	
ΕΛΛΑΣ ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	ά. Πειραιά 22)6	
ΕΛΛΑΣ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Πόρτ Ελίζαμπεθ 18)6 Νόρκην	
ΕΛΛΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Χάμπτον ρόδος 2)7	
ΕΛΛΑΣ ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	ά. Κολόμπο 2)7 διά Κοσίν	
ΕΛΛΑΣ ΛΑΡΕΑ	60	7293	ά. Χάμπτον ρόδος 2)7 Ν. 'Ορλεάνην	
ΕΛΛΑΣ ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Πειραιά 24)6 διά Πειραιά	
ΕΛΛΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8947	ά. Μασαλάθα 26)6 διά Ν. 'Υόρκην	
ΕΛΛΑΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Μομάσαν 29)6	
ΕΛΛΑΣ ΠΑΙΟΝΗΡ	62	6659	ά. Μπέρα 27)6 διά Χιούστον	
ΕΛΛΑΣ ΠΑΡΑΙΝΤ	71	10327	ά. Βιζακαπατάνη 29)6 Γκάλπορτ	
ΕΛΛΑΣ ΣΑΝ	72	10327	ά. Ντουμπάτη 30)6	
ΕΛΛΑΣ ΣΗ	72	10327	ά. Ντουμπάτη 29)6	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	ά. Μουράσα 3)7 διά Μπέρια	
ΕΛΛΑΣ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Μουράσα 3)7 διά Τέλεντα	
ΕΛΛΑΣ ΣΠΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Τέλεντα 21)6	
ΕΛΛΑΣ ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Βρυτόν 28)6	
ΕΛΛΑΣ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Ν. 'Υόρκην 28)6 διά Σουδάν	
ΕΛΛΑΣ ΣΖΑΛΕΝΤΖΕΡ	72	8937	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3	

ΕΦΗ	55	5008	Ε. Ρόπτερνταμ 30)6
ZANET	56	4529	Σ. 'Ασοντόν 27)6
ZANETTA II (δ.)	53	10919	δ. Παναμά 24)6
ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	32700	εις Μαϊζόρου υπό συμπλήρωσην
ZAPATΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Βρέμην 11)6 διά Κ. Τάουν
ZΗΝΩ	68	9582	ά. Τακόμα 17)6 διά Γιοκοχάμαν
ZINI	37	5613	ά. 'Απαπα(Λάγκος 29)6
ZΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Καράκας Μπαΐν 30)6
ZONTA (δ.)	52	11516	ά. Καράται 29)5
ZΩΓΡΑΦΙΑ Y.	71	9885	ε. 'Ολμπιαν 14)6
ZΩΗ	39	1266	ε. Καράται 2)7
ZΩΗ ΚΟΔΑΚ. (δ.)	53	15899	δ. Παναμά 16)5
ZΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ε. Σιγκαπούρη 17)6 διά Ντάρμπαν
HΒΗ	70	2867	ά. Τρίπολιν (Λασόνης) 23)6 διά Σφάξ
HΒΗ	68	28744	δ. Παναμά 17)6
HΑΙΑΣ	47	3575	ά. Σύρου 28)6 διά Βόλον
HΑΙΟΣ	57	4499	δ. Γιθαράταρ 15)6 διά Π. Καμπέλλο
HΡΑ	55	7782	ά. Γιοκοχάμαν 29)5 διά Σατάγκον
HΡΑΚΕΙΟΝ	54	4723	δ. Γιθαράταρ 30)6 διά Κων(πολιν
HΡΩ	65	23535	ε. Χάμπτον ρόδς 27)6
HΣΤΑΡ	57	9473	ε. Ντώρμπαν 18)6
HTON (δ.)	53	13224	ε. Γιοκοχάμαν 28)5
HΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Γιθαράταρ 26)6 διά Τάμπα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ε. Λούδερ 28)6
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Μαρπαρίτας 29)6 διά Βραζιλίαν
ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046	ε. Ντώρμπαν 3)7 διά Ρίον 'Ιανέριον
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ε. 'Απαπα(Λάγκος 28)6
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ε. Ντώρμπαν 28)6
ΘΕΑΝΩ	74	13699	ε. Σμύρνης 29)6
ΘΕΑΝΩ	57	8677	ά. Λάς Πάλμα 24)6 διά Βρέμην
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	εδώθι Πούντα Γκάλερα 26)6
ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	57	1325	δ. Παναμά 17) δι. 'Ικικ
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ε. Ντώρμπαν 10)5
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	ά. Ούμ Σαΐδ 26)6 "Αιλ οφ Γκραίνη
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	59	10801	ά. Βαλτιμόρη 11)6 Χιούστον (Έπωλ.)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	54	13157	ε. Πόρτ ντε Μπούν 1)
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	56	3649	ά. Σιγκαπούρη 5)5 δι. 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΠΑΙΑΣ (δ.)	60	20962	ά. Ν. 'Υόρκην δι. 'Αρούμπαν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Πόρτ Χώκαμπερ 21)6 Μπρούνοβικ
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Νιγκάτα 1)5 διά Ταχυπάνα
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑ (δ.)	53	8995	ε. Σιγκαπούρη 1)7 διά Τζακάρταν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Π. Μπούκον 28)6 διά Σουραμπάγια
ΘΕΩΡΙΣ	65	7068	ά. Σικάγον 16)6
ΘΗΡΑ	62	14151	ά. Λάς 'Αντζελες 19)6 Ταλκαρουάνο
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	δ. Κων(πολιν 17)6 διά Βάρναν
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	δ. Πειραιά 19)6 διά Βόλον
ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	δ. Πειραιά 2)7 διά Καλιάρι
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Ν. 'Υόρκην 3)7 δι. 'Αρούμπαν
I A	71	9426	ά. Πρίνα Ρούπερτ 15)6 διά Β. Κορέαν
IΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ε. Τάραντα 22)6
IΑΣΩΝ	70	11489	ε. 'Αμβρεάν 25)6
IΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Ρας Τανόρα 18)6
IΖΟΜΠΕΛ	57	9746	ά. Ντώρμπαν 3)7 διά Μπ. 'Άρες
IΘΑΚΗ	68	9066	ά. Πόρτ Κελάγκ 9)6 δι. 'Οσολ
IΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Ρόπτερντα 10)6 (έπισκευαί)
IΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	54	2731	ά. Διέπτην 3)6 (έπωλήθη)
IΘΑΚΗ ΣΕ'ΥΛΑΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Χιούστον 20)6 διά Π. Σουδάν
IΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. 'Αγ. Βικέντιου 2)7
IΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. 'Αμβούργον 27)6 δι. 'Ελσίνκι
IΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Τσιγκάτο 7)5
IΛΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.)	65	42204	ά. Γιθαράταρ 2)5 διά Ν. 'Υόρκην
IΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ε. Σιγκαπούρην 26)5 διά Τζακάρταν
IΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	48	2947	ά. Παναμά 2016 δι. Εισηνικόν
IΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	δ. Βίλμιγκτον 1)7 διά Σ. Κρουά
IΟΝΙΚ	57	9367	ε. Μπρέμερχφεν 23)6
IΟΥΔΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Μπ. 'Άρες 7)6
IΡΙΣ	54	6042	ε. Ντώρμπαν 21)5 διά Ντακάρ
IΣΑΒΕΛΑ	55	7578	ε. 'Οζάκον 24)6
IΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	57	13734	δ. Παναμά 13)6
IΣΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.)	65	39011	ε. Γουίντα 'Αιλ 3)7
IΤΑΙΑ	46	6727	ε. Πειραιά 2)6
IΩΑΝΝΑ (δ.)	45	9918	ά. Π. 'Ιανέριον 30)6 (έπωλήθη)
IΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	εις Πειραιά πάνω 6)3 (έπισκευαί)
IΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ά. Ντόθερ 26)6
IΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ά. Βιζαντινά 24)6 Καλκούταν
IΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	64	39051	ά. Σταδάκηρε 24)6 διά Περούκον
IΩΑΝΝ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	67	20568	ά. Π. 'Ελλαζεπτε 20)6 'Ιαπωνίαν
IΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	ά. Χόγκ Κόγην 19)6 δι. 'Ινδοκίναν
IΩΑΝΝΗΣ Σ. Ζ.	69	9073	ε. Αμπού Νταπι 1)7
IΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	ά. Τόκιμα 27)6 διά Ντάρεν
IΩΝ	71	11506	ά. Ισασδάνη 2)7
IΩΝΗ	57	9176	ε. Ρόπτερντα 20)6
IΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	δ. Γιθαράταρ 30)6 δι. 'Αμστερνταμ
K ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Παναμά 30)4
KΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Γιθαράταρ 22)7 δι. 'Αρμπατάς
KΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Μπ. 'Άρες 12)6 διά Λισσαβόνα
KΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.)	60	22780	ά. Κων(πολιν 1)7 διά Πειραιά
KΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	57	13268	ά. Π. Νουάρ 8)6
KΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ε. Γάνδην 30)6
KΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Παναμά 5)6
KΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	54	8559	ε. Μπατάρ 'Αμπάς 23)6
KΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	55	8564	ε. 'Αντον 19)
KΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ε. Ρόπτερντα 3)6
KΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Αμπιτζαν 2)6 διά Ντουάλα
KΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Αμβέρσαν 22)6 διά Σιγκαπούρην
KΑΘΩΡΙΝ Α.	70	16306	ά. Παναμά 2)7 δι. 'Ιαπωνίαν
KΑΙΤΗ	65	23523	ε. Βρέμην 28)6
KΑΙΤΗ	54	3817	ά. Κων(πολιν 30)6 διά Κωνσταντζαν
KΑΛΑΒΡΙΑ	53	7179	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. 'Αμβούργον 3)7
KΑΛΙΡΡΟΗ	59	8860	ά. Λ. Μαρκές 7)6 δι. 'Αμπα
KΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ε. Σασέμπον 15)6
KΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	ά. Βούδανη 19)6
KΑΛΤΕΕ Κ. ΤΑΪΥΝ	58	13491	ά. Λ. Μάρκες 17)6 διά Μπ. Μασάρ
KΑΛΥΜΝΟΣ	51	7154	ε. 'Απαπα(Λάγκος 25)6
KΑΛΥΨΩ	67	12949	εις Πειραιά πάνω 18)3)73
KΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	ά. Βούδανη 10)5
KΑΝΑΡΗΣ (δ.)	57	12630	προσφέρεν εις 'Ορινόκο 26)6
KΑΝΤΩΝ	56	10271	δ. Παναμά 12)6 διά Μπουεναθεντούρα
KΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	68	1825	ύπο παραλαβήν
KΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	ά. Καρβαγένην 25)6 διά Μπετζάτα
KΑΠ. Α. ΜΥΩΝΑΣ	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ	67	16098	ά. Οζάκα 17)6 δι. Αθοτραίλαν
KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Χεριούνταν 24)6 δι. Ούμεα
KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4838	ύπο παραλαβήν
KΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	68	24801	ά. Φρηματλ 7)6
KΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Χάμπτον ρ. 2)7 διά Παναμά
KΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Βαγκαρέ 21)6 διά Περσικόν
KΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Ρόπτερντα 30)6
KΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	15355	ά. Βιζακαπατάνη 24)6 διά Τοίμπα
KΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	ά. Ν. 'Υόρκην 2)6 δι. Αρούμπα
KΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Αμβέρσαν 3)7 διά Βίλμιγκτον
KΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. δ.	62	39169	ά. Μπόνι 19)6 διά Βιλμέσαφεν
KΑΠ. ΣΥΛΑΣ	58	9724	ά. Θεούτα 22)6 διά Μπουεναθεντούρα
KΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	ά. Πρίνς Ρούπερ 5)5 δι. Ιαννίναν
KΑΠ. ΨΑΡΟΣ	66	16164	ά. Ρ. 'Ιανέριο 1)7 διά Κωνσταντζαν
KΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Χονολουλού 1)5 διά Τοίμπα
KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ά. Παναμά 23)6
KΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ά. Τσέκα 28)6
KΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Χιροσίμα 9)6 διά Χονολουλού
KΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ά. Αμδούργον 30)6
KΑΠΤ. ΕΙΡΟΝΑΣ	59	8401	ά. Ντώρμπαν 27)6 διά Ρ. Πλέιτ
KΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ά. Θεσσαλονίκην 19)6 διά Μπούρκας
KΑΠΤ. ΜΑΤΙΚΑ	62	9229	ά. Ντώρμπαν 27)6 διά Κ. Τάουν
KΑΠΤ. ΠΑΝΤ. Σ.ΛΥΡΑΣ	67	12459	ά. Τσιναγκάτο 23)6
KΑΠΤ. ΤΣΩΝ Λ.	61	13437	ά. Φρηματλ 17)6 διά Ρόπτερνταμ
KΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19827	ά. Ντώρμπαν 29)6 διά Βοστόνην
KΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	53	6403	ά. Μπέρια 28)6
KΑΡΑ ΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. Βανκούμπερ 2)7 διά Ν. 'Ορλεάνην
KΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ά. Λ. Πάλμας 28)6 διά Τζεντίλ
KΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Ρόπτερντα 29)6 διά Τρίπολιν
KΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	54	12551	ά. Λάς Πάλμας 28)6 διά Τρίπολιν
KΑΡΟΛΟΣ	54	2336	ά. Πειραιά 13)6 διά Λαττάκια
KΑΡΟΣ	47	8288	ά. Πειραιά 22)6 διά Κωνσταντζαν
KΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)6
KΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ά. Λονδίνον 28)6 διά Αλεξάνδρειαν
KΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Ε. Χεντλαντ 2)7
KΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Ρίδ. 'Ιανέριο 23)6
KΑΣΟΣ	56	3401	ά. Λομπίτο 3)7
KΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KΑΣΣΕΛ	53	5603	ά. Τάουν 19)6
KΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Μίλφορντ Χάφεν 1)7
KΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ά. Βανκούμπερ 19)6
KΑΤΕ Ν. Λ.	65	18723	ά. Σαγκάπην 29)6
KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. Γιθαράταρ 28)6
KΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6634	ά. Κεελάγκ 4)6 δι. Αδστραίλαν
KΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ά. Παναμά 17) δι. 'Αμδούργον
KΑΤΙΝΑ	55	10682	ά. Γιθαράταρ 30)6 διά Νεάπολιν
KΑΤΙΡΙΝ	58	11969	ά. Υμουντεν 30)6
KΕΑ	58	13996	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)6 διά Χιούστον
KΕΑ	55	2683	ά. Σάντος 28)6 διά Μπ. 'Άρες
KΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Ήστ Λόντον 2)7 διά Μομπάσα
KΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Κορίντα 12)6 διά Κίνα
KΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ	58	13700	ά. Δάντον 28)6
KΕΡΚΗΣ	47	2131	ά. Τεργέστην 16)5 διά Βεγγάλην
KΕΡΚΥΡΑ	48	4030	ά. Λάς Πάλμας 3)7 διά Σαλαντόρ
KΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Ιμπινχα 2)7
KΕΟ ΦΑΛΟΚΝ	55	10553	ά. Πειραιά 29)6
KΕΡΕΑ	61	14982	ά. Γιθαράταρ 21)6 δι. 'Ινδιαν
KΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Ντώρμπαν 18)6
KΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. Αμδεράν 3)7 διά Βαλδίς Μπ.
KΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Φορτέλετα 28)6
KΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ά. Τζιμούτη 29)6 διά Τζεντά
KΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Σαν Αρεντζ 27)6
KΙΓΚ ΣΗΝΟΡΩ	64	17050	ά. Αιλέρσαν

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΚΥΠΡΟΣ .....	45	3799	ά. Λονδίνον 29)6 διά Πειραιά
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ .....	49	2032	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ .....	67	29851	ά. Χουάσο 5)6 διά Φουκουγιάμα
ΚΥΡΙΑΚΗ .....	72	33072	δ. Παναμά 7)6
ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ .....	66	20516	ά. Γάνδην 8)6 διά Βιτόρια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ .....	62	14150	έ. "Αμπανάν 25)6
ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ .....	58	12492	ά. Π. "Αρδουρ 3)6 διά Ραθέννα
ΚΩΣ .....	56	3430	έ. Λισσαδάνω 2)6
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ. .....	68	9084	ά. Βανκούβερ 24)6 διά Κίναν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ .....	67	15355	ά. "Οζάκα 22)6 δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΚΩΣΤΑΦΑΡΑ .....	53	5921	ά. Μόντρεαλ 28)6 δι' "Άλγεριον
ΚΩΣΤΗΣ .....	56	8474	ά. Μπ. Μασάρ 1)7 διά Ντόρμπιταν
ΚΩΣΤΗΣ .....	54	4862	ά. "Αγ. Βικέντιον 22)6 διά Ρεύνιον
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ .....	65	14088	ά. "Εμπέν 23)6
ΚΩΤΣΟΣ Μ. .....	62	11419	έ. Μπριαμπάην 21)6
ΛΑΕΡΤΗΣ .....	56	10542	δ. Παναμά 2)7
ΛΑΙΑΗ ΗΡΑ .....	56	8108	δ. Γιεράλταρ 23)5 δι' 'Αλθανίαν
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ .....	53	7645	έ. 'Ανάμπα 27)5
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΔΗΔΟΣ .....	49	2273	ά. Μπακάρ 22)6 διά Νουακότ
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ .....	54	3315	έ. Παντέξ 16)6
ΛΑΚΥ .....	45	2430	ά. Πειραιά 27)5 διά Βαλόνα
ΛΑΜΠΡΟΣ .....	57	6132	έ. Λ. Μάρκες 3)7
ΛΑΡΡΥ Λ. .....	70	16306	έ. Σαγκάνη 6)5
ΛΑΣ ΠΑΛΑΜΑΣ .....	48	1553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΤΩ .....	52	4207	ά. Ρ. Γκράντε 23)6 διά Πολωνίαν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ .....	62	10514	ά. Κολόποι 27)6 διά Ντόρμπιταν
ΛΕΖΙΝΑ (δ.) .....	58	21986	ά. Λ. Πάλμας 13)5 διά Κόμπε
ΛΕΝΑ (δ.) .....	51	11250	ά. Βούθην 28)6 διά Κάντλα
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. .....	61	8783	έ. Σιγκαπούρην 26)5 διά Κόντ
ΛΕΣΒΟΣ .....	73	3000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΣΤΕ (δ.) .....	61	22785	έ. Πειραιά 30)6
ΛΕΥΤΕΡΗΣ .....	58	8695	ά. Ρότερνταμ 27)6 διά Κούθα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ. .....	47	2685	ά. Κων.)πούλι 21)6
ΛΕΩΔΑΜΑΣ .....	58	8466	έ. Πουέρτο Καμπλέο 14)6
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ. .....	72	8972	έ. 'Αλεξάνδρειαν 1)7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. .....	66	28776	δ. Παναμά 4)6
Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ .....	65	15738	ά. Π. Κελάγκ 20)6 διά Μπορτώ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	57	7478	ά. Π. Αύρες 25)6
ΛΗΤΟ (δ.) .....	53	12577	ά. Μ. γιτ. Πλάτα 4)7 Μπ. Μπλάνκα
ΑΗΝΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 8.59 .....	59	12773	ά. Ντόρμπιταν 24)6 διά Τσιταγκόκ
ΑΙΒΟΡΝΟ .....	52	4995	έ. Χάμπτον ρόδς 21)6
ΛΙΔΗ .....	64	4701	έ. 'Αμπέρσαν 23)6
ΛΙΔΗ Μ. .....	57	7110	ά. Κακινάντα 8)6 δι' "Ειδονάμουθ
ΛΙΔΙΚΑ .....	60	8562	ά. Σιγκαπούρην 26)6 δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΑΝΟΝ .....	52	4435	ά. 'Αμπεργον 5)7 διά Βρέμην
ΛΙΝΔΟΣ .....	62	10883	έ. Κέιπ Τάουν 16)6
ΛΙΝΤΑ .....	60	14302	έ. Τοκυούγιάμα 6)7
ΛΙΝΤΑΚΙ .....	59	2120	ά. Μίλρ. Χάρφεν 5)7 διά Σ. Λδρενς
ΛΙΝΙΕΝΣΤΑΙΝ .....	54	4785	έ. Κούνιτος 6)6
ΛΙΣΣΑΒΩΝ .....	56	4819	έ. Πειραιά 25)6
ΛΟΒΕΡΣΑΝ .....	57	6494	ά. "Αιστερνταμ 28)6 δι' 'Ακαζούτλα
ΛΟΓΙΑΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.) .....	55	25317	ά. Γιεράλταρ δι' 'Αργεντινή
ΛΟΓΙΑΤΥ .....	69	9045	ύπό παραλαβήν
ΛΟΚΡΙΣ .....	72	16600	ά. Ροζάριο 28)6 διά Μπ. "Αύρες
ΛΟΝΔΙΝΟΝ .....	50	2696	έ. Πειραιά 1)7
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ .....	57	8985	ά. Γένθαν 4)7 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ .....	64	6548	ά. Λά. Παλλίς 2)7 διά Χάρην
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ .....	61	3142	ά. Καζαμπλάνα 3)7 διά Μασσαλίαν
ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. .....	68	39617	ά. Σιγκαπούρην 28)6 διά Περισκόν
ΛΟΥ·Ι·Σ .....	54	6103	έ. Σιγκαπούρην 2)7
ΛΟΥΚΑΣ Ν. .....	72	13637	ά. Τζάκονθι 2)7 διά Τάμπα
ΛΥΔΙΑ .....	57	4486	ά. 'Αμπέρσαν 5)7 διά Πειραιά
ΛΥΚΑΒΗΤΙΣ (δ.) .....	52	18306	έ. "Αγ. Βικέντιον 2)7

ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.) .....	58	16371	έ. Ρότερνταμ 9)6
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ .....	69	25168	έ. Χάρην 4)7
ΜΑΙ· ΕΡΑ (δ.) .....	58	21291	ά. Μπέλφαστ 28)6 διά Γιεραλτάρ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	63	15929	δ. Παναμά 7)6
ΜΑΙΡΗ .....	68	22391	έ. Π. 'Ελιζαμπεθ 13)6
ΜΑΙΡΗ .....	57	10687	ά. Θιλαδέφειαν 2)7
ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ .....	60	12091	έ. Χόγκ - Κόρκ από 8)12 (έπικ.)
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.) .....	62	1734	ά. 'Αμπέρσαν 6)7 διά Πόρτ Τζέρομ
ΜΑΙΡΗ Χ. .....	56	8297	ά. 'Αμπαντάν 28)4
ΜΑΙΡΟΥΛΑ .....	63	14203	δ. Παναμά 3)7
ΜΑΚΑΛΛΑ .....	55	1517	ά. Δουβλίνον 27)6 διά Βηρυττόν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ά. Κακογκάθα 23)6 δι' 'Ιννοσίμα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ .....	58	8299	ύπό παραλαβήν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ .....	55	3865	ά. Χάρην ρόδς 16)6 'Ελ. Σαλαντόρ
ΜΑΛΒΙΝΑ .....	58	2990	έ. Μπιλμπάρο 28)6
ΜΑΝΑ (δ.) .....	55	11430	ά. Σιγκαπούρην 11)6 διά Κίναν
ΜΑΝΕΣ .....	55	8526	ά. Ντακάρ 26)5 διά Σαγκάνη
ΜΑΝΟΣΟΣ Μ. .....	58	1591	έ. Πειραιά 2)7
ΜΑΝΝΑ .....	71	16004	έ. Νιού Γουεστμίνστερ 2)7
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.) .....	51	11022	έ. Ήστχαν 25)6
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ ΠΡΑ·ΙΝΤ	55	1799	ά. Σαβένα 18)6 διά Λισσαδώνα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ .....	59	3206	ά. 'Αμπέρσαν 27)6 διά Πειραιά
ΜΑΝΤΟ. Β. (δ.) .....	72	17432	ά. Κιουρασάο 23)6
ΜΑΡΑΜΠΟΥ .....	57	1962	ά. Ρότερνταμ 29)5 διά Πειραιά
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ II (δ.) .....	51	16440	δ. Κων.)πούλι 20)6 διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	66	18231	έ. Ρότερνταμ 5)7
ΜΑΡΤΚΑΡΕΤ .....	53	3334	ά. Ταραγκόνα 4)6 διά Τέμα
ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ .....	60	8497	ά. Γιοκοχάμα 5)7 δι' Όυνο
ΜΑΡΘΑ (δ.) .....	49	10123	ά. Ρότερνταμ 23)6 διά Ρίθερ Πλέιτ
ΜΑΡΙ .....	74	8925	έ. Δάντσικ 18)6
ΜΑΡΙ .....	58	4219	έ. Λιθερπούλ 7)7
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ .....	66	18569	έ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 30)6
ΜΑΡΙΑ .....	61	10333	έ. Νιγκάτα 26)6
ΜΑΡΙΑ .....	62	9455	ά. Παναμά 3)7 δι' 'Αμπού Ντάμπι
ΜΑΡΙΑ .....	70	9101	ά. Πειραιά 13)6 διά Λαύριον
ΜΑΡΙΑ III .....	53	825	ά. 'Αμπέρσαν 3)7 διά Μπιλμπάρο
ΜΑΡΙΑ B. .....	55	3597	έ. Γάδην 29)6
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. .....	74	17500	εἰς "Οζάκαν ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.) .....	52	10607	έ. Πειραιά 30)6
ΜΑΡΙΑ Κ. .....	70	9069	ά. Ν. 'Ορλέανην 26)6 Ν. 'Αφρικήν
ΜΑΡΙΑ Ν. .....	73	13631	ά. 'Αμπούργον 3)7 διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ .....	67	9365	έ. Γιοκοχάμαν 27)6
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ .....	62	11033	έ. Τζέναν 3)7
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.) .....	55	10989	ά. Ν. 'Ορλέανην 26)6 διά Χιούστον
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.) .....	59	12939	ά. Πειραιά Μασάρ 26)6 διά Μεξικόν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) .....	73	17432	ά. Μπαντάρ Μασάρ 26)5 διά Ρ. Πλέιτ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ. .....	62	14047	έ. Φουκουγιάμα 26)5 διά Ρ. Πλέιτ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) .....	50	16485	έ. Πειραιά 21)6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.) .....	55	13095	έ. Βίλμιγκτων 5)7
ΜΑΡΙΓΩ .....	72	9885	έ. Βανκούβερ 28)6
ΜΑΡΙΓΩ .....	47	6125	έ. 'Αμπέρσαν 6)7
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	68	10016	έ. Ν. 'Υόρκην 1)7
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ. .....	61	10692	ά. Νταμπίερ 20)6 διά Ντάρεν
ΜΑΡΙΓΩ Ρ. .....	69	10839	ά. Πλαναμάς 28)6
ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	65	8362	έ. Σάντος 5)7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ E. .....	61	8951	έ. Μπαχρέιν 1)7
ΜΑΡΙΖΑ .....	59	3775	έ. Βαρκελώνην 29)6
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.) .....	67	44219	έ. Γένοβα 16)6

## RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2

TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015

TELEX : 261619

## CHARTERING INSURANCE &amp; BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ &amp; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΜΑΡΙΔΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	ά. Μπάνιας 16)6 διά Πλότος	
ΜΑΡΙΔΥΝ Δ.	68	14800	ε. Τάμπα 21)6	
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ε. Κόπερ 30)6	
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19805	ε. Τοιγκτά 13)6	
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ε. Τέμα 30)6	
ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ	59	12149	δ. Γιεραλτάρ 3)7 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	ά. Βανκούβερ 24)6 διά Κίναν	
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Πουσάν 20)6 διά 'Αν. όχτη ΗΠΑ	
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Τσίμπα 21)6 διά Ναγκόγια	
ΜΑΡΛΕΝ	51	1851	ά. Κορούπα 23)6	
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Σιγκαπούρην 11)6 διά Π. Σαμπού	
ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ	67	1401	ά. Βαλταράζι 24)5 Μπουεναθεντόύρα	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	ε. Σιγκαπούρην 22)4	
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	ε. Πειραιά 19)6	
ΜΑΡΥΖΙΖΑ	70	15806	ά. Κοκούρα 4)7 διά Κασσιούγκ	
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Σακάτι 4)6 διά Γκόθε	
ΜΑΡΩ	51	1871	ε. Λούθηνος 6)7	
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	όπο παραλαβήν	
ΜΑΣΣΙΔΙΟΝ (δ.)	59	20674	ά. Ρ. Γκράντε 4)7 διά Φάσ	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ε. Τάγκα 2)7	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Μούτσας 5)7	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Βανκούβερ 1)7	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ε. Λισσαβώνα 25)6	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Παραμαρίπο 26)6	
ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ. 65	32168	ά. Βιλέμπριχφεν 3)7		
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Σιγκαπούρην 18)4 διά 'Ιαπωνίαν	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Π. Κελάνγκ 3)7 διά 'Οσλο	
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ε. Ρόττερνταμ 3)7	
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	δ. Παναμά 26)7 διά 'Αγγλίαν	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Τερέγγην 14)6 διά 'Αλγερίαν	
ΜΕΛΙΛΛΑ	52	1699	ά. Θεούτον 30)6 διά Ριπόστο	
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Σιγκαπούρην 5)7 διά Ρ. Τανόύρα	
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Βομβάνη 8)6 διά Μέρτρα	
ΜΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	47	1700	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Μαδέρα 15)3 διά Βόλον	
ΜΕΣΟΣΟΛΓΙ (δ.)	74	60900	ά. Κ. 'Αϊλ 10)6 διά Λ. 'Αντζελες	
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ε. Σιγκαπούρης 28)4	
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17840	ά. Ξόχη Κόρη 1)7	
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Μπ. Μαράρ 26)6 διά Σιγκαπούρην	
ΜΕΣ. ΑΙΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Μ. Μπουκού 30)6 διά Μίσσουίμα	
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ρόττερνταμ 27)6 διά Καραβίτην	
ΜΕΣ. Γρή (δ.)	71	17718	ά. Ν. 'Υόρην 5)7 διά 'Αρούμπα	
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Γιοκάσια 3)7 διά Π. Μπουκού	
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Σιγκαπούρην 24)6 διά Μόντα Μπ.	
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΥ (δ.)	72	17700	ά. Π. Μπουκού 21)6 διά Περικόν	
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Κάργκ 'Αϊλ 22)6 διά Σιράχα	
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Π. 'Αλφρέδον 5)7 διά 'Αρούμπα	
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Χονολουλού 1)7	
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17718	ά. Καράκας Μπ. 3)7	
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Βαγκαρελ 26)6 Σιγκαπούρην	
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Κιουρασόδ 4)7 διά Π. Καρντόν	
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Π. ά. Πιέρ 9)6	
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Γιοκάσια 3)7 διά Π. Μπουκού	
ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ά. Τρίπ. Λιθών 21)6	
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	εξωθ. Ταϊταγκόκ 1)7	
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Γλασκώθην 25)6 διά Μόμπιλ	
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Άρούμπα 1)6 διά 'Ινδιαν	
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Ρόττερνταμ 4)7 διά Κίναν	
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	16413	ά. Κασσιούγκ 12)6 διά Τσαρλέστον	
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μπ. 'Άρδες 14)6	
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. 'Εθερτον 20)6 διά Μόμπιλ	
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΝΕΡ	71	1598	ά. 'Ετεν 24)6	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΙ·ΟΝΕΣ	72	1580	ά. Κελάρκ 23)6	
ΜΙΝΙ ΛΑ·ΙΤ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Σαβάνα 3)7	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	ά. Πειραιά 19)6 διά 'Ισπανίαν	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ά. Ταϊταγκόκ 26)6	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)2 διά Δομ. Δημ.	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)6 Π. Εσκουίζελ	
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. 'Αντοφαγκάστα 28)6 Κουντέρο	
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ά. Καλκούτα 11)3 διά Ταϊταγκόκ	
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Σύρου 15)6	
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Καλκούτα 3)7	
ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΚ	70	1591	ά. Πειραιά 28)6 διά 'Ισπανίαν	
ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κομπ. 5)7	
ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΝ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΕ·ΙΣ	69	1572	εις Ταϊταγκόκ άπο 8)5	
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Ταϊταγκόκ 26)6	
ΜΙΝΙ ΛΕΟ ..	70	1591	ά. Αμρούχωτον 28)6 διά Μασσαλίαν	
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Μαρακάπιο 26)6	
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ά. Φούτι Μτ. 2)7	
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 5)7	
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ά. Καλκούτα 4)7 διά Ταϊταγκόκ	
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Ξόχη Κόρη 5)7 διά Μανιλά	
ΜΙΝΙ ΛΙΑΑΚ	70	1591	ά. Σακάτι 30)6 διά Σαγκάνη	
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	70	1590	ά. Σιμύου 29)6	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Γκουάνι 23)6	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)7	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ά. Λάρνακα 26)6 διά 'Αμπωχάστον	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)7 διά 'Αμπωχάστον	
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	εις Ταϊταγκόκ άπο 24)10	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ά. Κόμπε 4)7 διά Γιοκοχάμα	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	69	1565	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Σάντο Ντομάγκο 2)7	
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Βαλτιμόρην 18)6 διά Ματάνζας	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Μπωλόνη 29)6 διά Κιουρασό	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ά. Ταϊταγκόκ 20)6	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ	71	1564	ά. Χόρκ Κόρη 3)7 διά Μανιλά	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1590	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ά. Κόμπε 5)7 διά Κεελάργκ	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)6	
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ντεμεράρα 1)7	
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ά. Πειραιά 5)7	
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν. 'Ορλ. 20)6 διά Δομ. Δημ.	
ΜΙΣ. ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Π. 'Ελλίζαμπεθ 4)7 διά 'Ισπανίαν	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	27000	εις 'Εμδεν όπο συμπλήρωσιν	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ. 71	124009	ά. Κάργκ 'Αϊλ 26) διά Χόδικ		
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)6 διά 'Αρούμπα	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ά. Γάνδην 19)6 διά Π. 'Ορντάς	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Πειραιά 25)6 διά Μπουγκάς	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	12662	ά. Κ. Τάουν 13)6 διά 'Ινδιαν	
ΜΟΛΝΤΟΒΑ	71	9101	ε. Μασσαλίαν 3)7	
ΜΟΜΠΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Χάρηκ 'Αϊλαντ 4)6 Φιλαδέλφειαν	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Σιγκαπούρην 26)6 διά 'Οσάσε	
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Ταβάνου 4)7 διά Καντόνα	
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Πειραιά 2)7 διά Θεούλικην	
ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ά. 'Αμπέρσαν 27)6 διά Τσαλάνα	
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ά. Παναμά 8)6 διά 'Αμδούργον	
ΜΠΑΡΙΝΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Ντάρρη 4)6 διά Σαλάμ 30)6	
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ε. Ρόττερνταμ 6)7	
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Λονδίνον 30)6	
ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	ε. Ν. 'Υόρκην 5)7	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	56	1010:	ά. Φρήτασιν 3)7 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	ε. Μοντεβίδεο 26)6	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙ·ΜΤ δ.	51	10203	ά. Καράτσι 3)7 διά Περσικόν	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3454	ά. Μπαγιάδων 29)6	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ά. 'Αμπέρσαν 3)7 διά Σάντερλαντ	
ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	εις Πειραιά άπο 9)5 (έπισκεψια)	
ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	δ. Κωνιτόν 3)7 διά Κωνστάντζαν	
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ά. Ν. 'Υόρκην διά Τζερτζάσου	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Ντάρμπιταν 6) διά Μητζέπας	
ΜΥΡΤΟ	54	4427	δ. Μπρουνισμπούτελ 29)6 Νορκόπιγκ	
ΜΥΣΩΝ	51	4029	ε. Μπρεμερχάφεν 27)6	
ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	εις Πειραιά άπο 17)4 (έπισκεψια)	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 30)6 Μη. Μασάρ	
Ν. ΖΩΙΡΑΦΙΑ	59	11299	ε. Μαυρίκιον 13)6	
ΝΑΝΣ ΜΑΙΚΕΛΣ	57	4225	ά. Ρόττερνταμ διά Νιούκαστλ	
ΝΑΕΟΣ Α'ΙΛΛΑΝΤ	68	3960	ά. 'Ιντσόν 16)5 διά Πουαδίν	
ΝΑΤΑΛ	72	8849	ά. Χάρτεπολη 5)7 διά Βρεμίν	
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ά. 'Αμπέρτζαν 20)6	
ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	είς θέσιν 48,40 Β. - 04,52 Δ. 16)6	
ΝΑΥΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Μόρι 3)7 διά 'Οζάκαν	
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ δ.	73	35340	ά. Γιεραλτάρ 4)7 διά 'Αλεύρον	
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. Μπαγιάδων 29)6	
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	54	3596	ά. Γλασκώθην 7)7	
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)6 διά 'Ιαπωνίαν	
ΝΑΥΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Βαλτιμόρην 1)7 διά 'Αρούμπαν	
ΝΕΑΔΑ	57	8181	ά. Κωνιτόν 14)6 διά Πειραιά	
ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 25)6 διά Φάσ	
ΝΕΣΤΩΡ	51	8684	ά. Δουνκέρκην 11)6 διά Συρίαν	
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Σαντάντερ 21)6	
ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Τάύν 4)7 διά Κόλπον Η.Π.Α.	
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Ρουέν 22)6	
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Πόρτο 'Αλεύροκρε 23)6 διά Βάρνα	
ΝΕΡΕΙ·ΝΤΕ (δ.)	54	10944	ά. Σάλτη 'Εντ 6)7	
ΝΕΣ				

ΟΛΓΑ .....	45	2095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	56	4380	Ε. Φιλαδέλφεια 5/7
ΟΛΥΜΠΙΑ (Οπέρων.) .....	53	17434	εἰς Πειραιά δάπ. 24)3
ΟΛΥΜΠΙΑ .....	63	1196	Ε. Πειραιά 20)6
ΟΛΥΜΠΙΑ II .....	58	5326	Ε. Βηρυτόν 5)7
ΟΛΥΜΠΙΑΣ Δ' ΑΡΜΟΡ (δ.) .....	69	109579	ά. Τούμπα 30)6 διά Περσικόν
ΟΛΥΝΘΙΑ .....	72	12111	ά. Ναυγκόρια 1916 διά Σακάντε
ΟΜΠΕΡΧΑΛΟΥΖΕΝ .....	53	1887	ε. Σπέτζια 22)6
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.) .....	65	38858	ε. Κεμπέκ 1)7
ΟΡΕΣΤΗΣ .....	58	1122	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΡΕΣΤΙΑ .....	72	12110	δ. Παναμά 26)6 διά 'Αγγλιαν
ΟΡΦΕΥΣ .....	56	9942	δ. Κ. Τάουν 20)6 διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ. .....	65	38710	ά. Σιγκαπούρη 6)7 διά Περακόν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	65	18451	δ. Παναμά 4)6 διά Λ. "Αντέξεις
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ .....	61	16622	ά. Ταϊγκάτα 29)6 διά Φουκουγιάμα
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ .....	66	3941	ά. Βενετίαν 2)7 διά Μπιζέρτα
ΟΥΜΠΕΝΑ .....	56	4966	ά. Λούπιτο 21)6 διά 'Αμεριδρυον
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	53	4069	ε. Μπέρια 4)7
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. ....	63	15377	ά. Θάντερ Μπ. 20)6 "Αμοτερνταμ
ΣΥΤΕ .....	49	2102	ά. Λιβερπούλ 14)6 διά 'Αρχάγγελον
ΠΑΙΑΝ .....	60	9317	ά. Μπ. Σαπούρη 25)6 Κορασιάρ
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.) .....	58	23607	δ. Γιβραλτάρ 29)6 διά Σιδώνα
ΠΑΛΜΥΡΑ .....	58	5720	ε. Δουθλίνο 25)6
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	8953	ά. Σιγκαπούρη 23)6 διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	51	5170	ά. Παρανάγκουα 2)7 διά Λ. 'Αλγέριον
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	52	1295	ά. Γκέφλε 17)6 διά Κλαπέντα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ .....	56	10523	ά. Τίμα 29)6 διά Ταρακόντι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ .....	57	10508	ε. Καλκούτα 18)6
ΠΑΝΑΓΙΑ Π. ....	47	2576	ά. Λονδίνον 3)7 διά 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	55	10135	ά. Γιβραλτάρ 5)6 διά Κωνσταντζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ....	57	10493	ε. Σασέμπιο 22)6 (έπισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ .....	58	9367	ά. 'Οζάκα 22)6 διά Βανκούμπερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ. ....	71	3646	ά. Κωνσταντζαν
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	72	16452	ά. Ντώρμπαν 28)6 διά Γάνδην
ΠΑΝΚΡΙ .....	49	2641	δ. Κων. πολιν 23)6 διά Πειραιά
ΠΑΝΔΩΡΑ .....	61	11925	ά. 'Αιμέρσραν 28)6 διά 'Αμστερταμ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ .....	54	7853	ε. 'Αιμδόύργον 5)7
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ .....	73	35545	ε. Κισαράζοδ 2)7
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩR .....	61	16561	ξωθι. Π. 'Ελλασμπεθ 18)6
ΠΑΝΩΡΑΙΑ .....	53	2731	ε. Γιαθάτα 30)6
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ .....	57	8992	ά. Ντώρμπαν 23)6 διά Κοραμσάρ
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.) .....	53	15882	ε. Πειραιά 10)6
ΠΑΠΥΡΟΣ .....	74	12959	εἰς Σιμιζού υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ. ....	57	7751	ά. Σιγκαπούρη 31)5 διά Κ. Τάουν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	57	8184	ε. Καλκούτα 1)7
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) .....	59	23607	ε. Πουέρτο Λά Κρούζ 28)6
ΠΑΡΟΣ .....	61	13912	ε. Λορ. Μάρκες 19)6
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν) .....	71	80225	ά. Ρ. Τανούρα 9)6 διά Τενερίφην
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΑΙΦ .....	56	6156	ε. Ντουμπάι 10)6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ. ....	66	44411	ά. Κάργκ "ΑΙΔ 13)6 διά Πολωνίαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ. ....	64	49997	ε. Πιοκοχάμα 29)5 διά Σιγκαπούρην
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΑ. (δ.) .....	65	31768	ε. Γιβραλτάρ 5)7
ΠΑΓΡΙΣ (λάτινερ) .....	50	16259	ε. Σιγκαπούρην 6)7
ΠΑΤΡΙΣ .....	62	11076	ε. Χιούστον 17)6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α. ....	71	16306	ε. Φιλαδέλφειαν 5)7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .....	51	15861	ά. Πειραιά 16)5 διά Κωνστάντζαν
ΠΕΙΡΑΙΑΣ .....	62	1510	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΛΑ (δ.) .....	58	27372	ά. Ρ. Τανούσα 23)6
ΠΕΛΛΑ .....	47	5923	ε. Πειραιά 18)6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) .....	57	20687	δ. Πιαναμά 16)5
ΠΕΛΟΨ .....	55	7508	ά. Πόρτ Αρδους 20)5
ΠΕΛΟΨ .....	59	1863	ε. 'Αλεξανδρειαν 3)7
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) .....	59	23607	ά. Ν. 'Ορλεάνη 8)6 διά Φρήπορτ
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	48	1594	ά. Βαρκελώνη 20)6 διά Γένοβα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. μικτ. ....	55	17999	ε. Χόλυρουντ 13)6
ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....	72	8978	ά. Τζακάρτα 26)6 διά Παντζάκ
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.) .....	54	10916	ε. Ρεοφ 1)7
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	63	10868	ά. Ντώρμπαν 18)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	62	9908	ε. Σιγκαπούρην 5)6 διά Ρόττερνταμ

You get  
what you  
need not  
what's available



Supply to all  
continental ports



Agent for Greece: EV. XENARIOS - Piraeus TELEX: 2773 - Tel. 4813562 — 6510620

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

### Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant  
Import - Export

2 Hamburg Freeport  
Alter Wandrahm 4  
Phone 33 7551  
Telex 2161 675

23 Kiel  
Hauptgüterbahnhof  
Tonberg 15  
Phone 68 42 60  
Telex 292 787

## ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΥ)  
ΧΡΥΣΩΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή έκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΑΘΗΝΑΙ, TELEX 2773 - ΤΗΛ. 4813.562 - 6510.620

- I. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 9 δρ κλ | Ποιότης C30 (ινώδ. σ)κ 26 κλ. πρ. 3,30 δρ. κλ.
- » ΒΡ τ Μαγν. ινώδ. σ)κ 25 κλ πρ 4,50 δρ κλ | » F33 Φίλτρων ινώδ. σ)κ 20 κλ πρ 16 δρ κλ
- II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΑΜΗ-ΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X12, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 15 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 29 Η ΠΑ.
- III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: CT INDA.  
Σ/Κ 35 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 6,50. ( ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ ).

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (6.)	63	33462	ά. Φιλαδέλφεια 18)6 δι' 'Αρούμπα	
ΠΕΡΣΕΥΣ	73	2930	ύπο παραλαβήν	
ΠΕΤΡΟΛΑ II (6.)	52	15083	έ. Πειραιά 27)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ III (6.)	51	14538	ά. Μπιζέρτα 27)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (6.)	45	10375	έ. Πειραιά 30)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ V (6.)	54	20746	έ. Πειραιά 15)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ VI (6.)	54	20781	έ. Πειραιά 27)7	
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (6.)	54	20745	έ. Πειραιά 47)	
ΠΕΤΡΟΛΑ IX (6.)	56	12161	δ. Γιβραλτάρ 28)6 διά Μεσόγειον	
ΠΕΤΡΟΛΑ X (6.)	54	12107	ά. Τής 6)7	
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (6.)	55	12101	έ. Πειραιά 30)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (6.)	57	12257	έξωθι Γιβραλτάρ 28)6 διά Πειραιά	
ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (6.)	58	20207	ύπο παραλαβήν	
Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.	58	20592	ά. Μπ. Μηλώνα 23)6 διά Τσιταγκόγκ	
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	έ. Βανκούβερ 26)6	
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ά. Πειραιά 28)6 διά Δυρράχιον	
ΠΗΛΙΟΝ (6.)	58	23607	έ. Πόλιν ά. Πέρη 27)	
ΠΗΜΕΛΟΠΗ	61	10072	ά. Π. Σουδάν 4)7 διά Μαυρίκιον	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	9045	έ. Μασσαλίαν 3)7	
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	ά. Νιούσκατ 2)7 διά Μανίλα	
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	έ. Ντάρεν 18)5	
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	έ. Νταμπιέρ 10)5	
ΠΙΣΤΙΣ (6.)	73	1317	έ. Λιθερπούλ 21)6	
ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ά. Κλήβελαν 2)7	
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ά. Κ. Κελάγκα 2)7 διά Τσαπτόγκ	
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟ	72	3551	ά. Σιγκαπούρην 4)7 διά Ντάρεν	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	ά. 'Αστόντ 4)7	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ά. Σιγκαπούρην 8)6 διά Χοινάγκ	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ	72	3551	έ. 'Αστόντ 30)6	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Χόγκ Κόρκ 4)7	
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	έ. Κ. Τάουν 30)6	
ΠΙΑΤΑΝΑ	54	1908	έ. Ρότερνταμ 6)7	
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	έ. Λορ. Μάρκες 22)6	
ΠΛΕΙΟΝΗ (6.)	53	12514	έ. Λορ. Μάρκες 3)7	
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	έ. Σάντος 5)7	
ΠΟΛΙΚΟΣ (6.)	54	10970	έ. Βομβάρη 266	
ΠΟΛΥΒΟΣ (6.)	55	10374	ά. Κ. πολίν 30)6	
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Σάντος 13)5 δι' 'Αλγερία	
ΠΟΛΥΝΕΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 22)6	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ά. Σουνιουσία 3)7	
ΠΟΛΥΦΤΟΝ	62	10163	ά. Λ. "Αντζέλες 7)5 διά Γιοκοχάμα	
ΠΟΠΗ	38	2562	ά. Θεσσαλονίκη 19)6	
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	ά. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΟΡΤΟ (6.)	55	20060	έ. Ν. 'Ορλεάνη 2)7	
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. Μασέιο 27)6	
ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20529	ά. Ντάρμπαν 19)6 διά Κωνστάντζαν	
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Πειραιά 5)7 διά Παλέρμο	
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Ράς Τανόρα 2)7	
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	έ. Σάντος 27)6	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	έ. Παναρά 16)4 διά Κίναν	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (6.)	59	13606	έ. Μοντεβίδεο 3)7	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	έ. Χέντλιαν 28)6	
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Σαλβαντόρ 12)5 διά Χοινάγκ	
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΤ	50	7464	ά. Λάς Πάλμας 4)7 δι' 'Ινδιαν	
ΠΡΟΣΩ	68	34640	έ. Βακαγιάμα 17)	
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Βιτόρια 24)6 διά Βαλτιμόρην	
ΠΤΩΛΕΑΜΑΙΣ	50	2372	έ. Δάντσικ 2)7	
ΠΩΔΙΝΑ	62	10165	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 26)6 'Ιαπωνίαν	
ΠΩΔΙΚΡΑΟΥΝ	51	2379	ά. Μπιλμπάο 28)6 δι' 'Αστόντ	
ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	5431	ά. 'Αλεξάνδρειαν 29)6	
ΡΕΑ	71	9025	έ. Ντουμπάι 3)7	
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ά. Λιοσιάδωνα 4)7 διά Λάς Παλλίς	
ΡΕΖΟΑ. ΚΟΛ/ΝΗΣ δ.	58	13093	ά. Κεμπτερ 27)5 διά Σάρνια	
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	έ. Λούπιτε 4)7	
ΡΕΝΑ	55	8902	έ. 'Ηστ Λόντον 28)6 'Ιαπωνίαν	
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	έ. Εθνί Ντάρμπαν 27)6	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. Κων/πολίν 16)6 δι' 'Οδησσόν	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά. Χάλιψεις 2)7 διά Σαδάνναν	
ΡΗΓΚ.ΡΕΙΝΤΖΕΡ (6.)	57	23693	έ. Πειραιά 29)6	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Αμβούργον 22)6 διά Μελβούρνη	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΫ*	63	16810	ά. Σιγκαπούρην 20)6 Ρ. 'Ιανέριον	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	έ. Λισσαδώνα 25)6	
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	έ. Ρότερνταμ 5)7	
ΡΙΒΑ	63	10399	έ. Γιοκοχάμα 27)6	
ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	ύπο παραλαβήν	
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ά. Ρότερνταμ 25)6 διά Τουρκίαν	
ΡΟΔΟΣΤΟ (6.)	60	20418	έ. Ν. 'Ορλεάνη 9)7	
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. Άδ. Παλλίς 30)6	
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9071	έ. Παναμά 8)6	
ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	ά. Μαδέρια 24)6 διά Π. Καμπέλλο	
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	έ. Βρέμην 30)6	
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	έ. Λονδίνον 2)7	
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	έ. 'Αμβούργον 2)7	
ΣΑΒΒΑΣ (6.)	59	20514	ά. Σιγκαπούρην 3)7 δι' 'Ινδονησίαν	
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ά. Ταραγκόνα 18)6 διά Σκίκντα	
ΣΑΒΙΝΑ (6.)	56	21081	έ. Παχαρέην 4)7	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	έ. Μοντάρεν 27)6	
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ	61	11317	ά. 'Οζάκα 30)4 διά Βόρεο	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Κακογκάδα 20)5 διά Κασίμα	
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Παναμά 5)7	
ΣΑΛΑΜΙΣ (6.)	58	20750	ά. Λός 'Αντζέλες 26)6	
ΣΑΜΟΣ	66	17208	έ. Όλτα 1)7	
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Μπρόνομπούτελ 3)7 Νορκόπιγκ	
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ	71	5764	έ. Ρότερνταμ 5)7	
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	έ. Ρότερνταμ 6)7	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	έ. Σάντος 5)7	
ΣΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (6.)	56	11792	έ. Ράς Τανόρα 26)5	
ΣΑΝΑΡΙΝΑ	53	2873	ά. Λεϊσέες 3)7	
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	έ. Γάνδην 29)6	
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. 'Αμβούργον 21)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. Κ. Τάουν 21)6	
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά. Ρ. Γκάντε 5)7 διά Μπ. 'Αύρες	
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	έ. Σπλέζια 23)6	
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ά. Παναμά 4)6 διά Κίναν	
ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΟΥ	73	8849	ά. Λίθερπουλ 25)6 διά Λ. Μάρκες	
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	έ. Μπάραν 24)6	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	72	9038	ά. Καμπίνα 21)6 διά Π. Νουάρ	
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	έ. Νητρόποιτ 21)6	
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Ρ. Γκράντε 18)6 δι' 'Αμβούργον	
ΣΑΝΧΟΟΡΠ	72	9427	έ. Ντεμέράρα 3)7	
ΣΑΝΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗ	72	16604	έ. 'Αιμέροραν 14)6	
ΣΑΡΜΠΙΟ	57	2396	ά. Π. Λίμον 10)6 διά Πέντρεγκαλ	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	έ. Κων/πολίν 21)6 διά Κωνστάντζαν	
ΣΑΡΩΝΙΣ (6.)	56	12355	έ. Πειραιά 24)5	
ΣΑΣ	40	5360	ά. Μπορτώ 20)6 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	δ. Γιβραλτάρ 28)6	
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Βηρυτόν 26)6 διά Πειραιά	
ΣΗ ΛΑΙ·ΟΝ	53	6504	ά. Λιθερπούλ 16)5 διά Σαγκάλη	
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	έ. Ξωθιών 'Ηστ Λόντον 27)6	
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	έ. Ν. 'Ορλεάνη 1)7	
ΣΗ ΤΑΙ·ΓΚΕΡ	73	13631	έ. Βενετία 28)6	
ΣΗ ΤΑΙ·ΝΤ	71	10010	έ. Ναγκόγια 5)7	
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	έ. Σιγκαπούρην 21)6	
ΣΗΜΕΙ·ΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	έ. 'Αμβερσαν 6)7	
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ά. Λας Πάλμας 22)6	
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	έ. Ριγέκαν 24)6	
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΔΑΝΤ	58	11452	δ. Κων/πολίν 26)6 Μαύρην Θάλασσαν	
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. Ντώρμπαν 30)6 διά Κωνστάντζαν	
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	έ. 'Αμβερσαν 3)7	
ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	έ. Σιγκαπούρην 29)4 διά Ντάρεν	
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά. Ταπτίκο 19)6 διά Γκαζάουετ	
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (6.)	54	15463	ά. Ράς Τανούρα 4)7	
ΣΙΝΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. Μοντπάσα 17)6	
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	έ. 'Αλεξάνδρειαν 2)7	
ΣΙΡΟΚΟ (6.)	58	18287	ά. Τέιππλ Μπ. 14)6 διά Χουέλθα	
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά. Ούμπεδάλιο 3)7 διά Στόρτ	
ΣΙΣΥΝΟΣ	54	1832	μετων. 'ΔΙΩΝΗ'	
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ά. Παναμά 29)5 διά Γκουαγιάμας	
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά. Πειραιά 3)7 διά Χάιφαν	
ΣΙΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Λισσαδόνα 28)6 διά Βουλώνη	
ΣΙΚΑΠΟΥ ΙΝΤ	70	9077	ά. Λισσαδόνα 28)6 διά Βουλώνη	
ΣΙΚΑΠΕΙ·Κ	53	3899	έ. Βαλθισόνη 26)6 διά Βουλώνη	
ΣΙΚΑΠΙΔΑΙΟΥΝΤ (6.)	61	22566	ά. Κεμπέτ 23)6 διά Σύρου	
ΣΙΚΑΠΙΜΕΙ· (6.)	60	12927	έ. 'Αμβούργον 27)6 διά Αμουαίη Μπ.	
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ά. Θέουτα 26)6 διά Β. Κόρεαν	
ΣΚΑΠΧΙΛΛ	61	12012	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 28)6	
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Χάιφα 1)7 διά Σάντος	
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΚΑΕΡΙΟΝ	69	9057	ά. Μπ. "Αύρες 29)6 διά Βόλαν	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Χάρηη 30)6 διά Ρότερνταμ	
ΣΚΟΡΠΙΟ (6.)	57	26032	ά. Γιβραλτάρ 17) διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΣΚΥΤΩΝ	58	10067	ά. Λ. Πάλμας 1)7 διά Β. Κόρεαν	
ΣΟΒΕΡΕ·ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ά. Παναμά 26)6 διά Π. Λίμον	
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Τρίπολιν Λιδάνου 1)7	
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Βανκούβερ 24)6 διά Δανίαν	
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Ρ. 'Ιανέριον 5)7 Σ. Νικολας (Αρ.)	
ΣΟΥ·Ι·Φ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Πειραιά 25)5 διά Βόλαν	
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Σ. Ντομίγκο 15)6 διά Κίγκον	
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (6.)	53	12962	έ. Βοστώνη 3)7 διά Κίγκον	
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά. Τρίπολιν Λιθώνης 14)6	
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά. Σαθάναν 23)6 Π. "Εβερυκλέιντς	
ΣΟΦΙΑ	60	8310	έ. Γιοκοχάμα 30)6	
ΣΟΦΙΑ Β.	50	5455	ά. Αμπερτέεν 4)7	
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά. Πόργκρουν 22)4 διά Ταύλανδην	
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Αμβερσαν 2)7 Σαλντάντα Μπ.	
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	έ. Ντόρ	

ΣΥΝΤΟΜΙΑ .....	57	2204	ύπο παραλαβήν		ΦΑΙΔΩΝ .....	58	6861	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς ἄλλοδιπούς
ΣΥΡΑ .....	66	12172	δ. Παναμά 28)6		ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ .....	60	13998	δ. Παναμά 3)7 διά Ταλκαχουσάνο
ΣΥΡΟΣ .....	64	3902	ε. Ν. Ύρκην 4)7 διά Π. Λίμον		ΦΑΛΜΟΥΘ .....	59	9830	δ. Ναγκόρια 26)6 δι' "Αντεν
ΣΩΤΗΡ .....	62	23539	ε. Φιλαδέλφειαν 25)6		ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ .....	52	5461	δ. Συγκαπούρην 8)6 δι' Εύρωπη
ΤΑΚΑ .....	58	11425	ε. 'Αγιερέροχ 27)6		ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.) .....	74	23000	εἰς Σασέμπο υπό συμπλήρωσιν
ΤΑΚΤΙΚ (δ.) .....	74	105700	ά. Ρ. Τανούρα 15)6 διά Σεμπαστιάνο		ΦΑΣΤ ΓΟΥΙ·ΝΤ .....	47	3247	ε. 'Ασντόντ 1)7
ΤΑΜΑΡΑ .....	60	4735	ε. Αμμογωστον 4)7		ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ .....	50	3139	δ. Πειραιά 16)6 διά Βόλον
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ .....	72	8927	ε. Σαυραμπάγιας 9)6		ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ .....	53	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΝΙΑ .....	57	3598	ε. Βηρυτόν 5)7		ΦΕΙΔΙΑΣ .....	73	19747	ξεωθι Π. 'Ελιζαμπεθ 21)6
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ .....	71	9078	δ. Παναμά 3)7 διά Κίγκοτον		ΦΕΙΔΙΣΤΥ .....	50	5317	ε. 'Ακαζόρτλα 10)6
ΤΑΡΑ .....	61	4010	δ. 'Αμμογωστον 28)6 διά Χάργουντς		ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕ·ΙΚΣ .....	69	12748	ε. Σουάνην 4)7
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) .....	58	13581	δ. Παναμά 12)6 διά Μιζουσίμα		ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ .....	69	12748	δ. 'Αμφέρσαν 6)7 διά Σικάγον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ .....	71	9995	ε. Καλκούττα 3)7 διά Νιώρημπαν		ΦΗΑΡΕΣ ΚΟΛΙΝΗΣ δ. .....	62	31050	ε. Π. ντε Μπούκ 4)7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ .....	56	8001	ε. Νιουμπάι 1)7		ΦΙΛΙΑ .....	58	10687	δ. Βαλτικόδην
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ .....	68	23121	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 26)6 δι' Ιαπωνίαν		ΦΙΛΙΠΠΑ .....	62	9662	ε. Λειβεσ 29)6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ .....	57	7977	δ. Σιγκαπούρην 23)6 διά Μομάσαν		ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ .....	53	3654	δ. Μόμπιλ 20)6 δι' Ελλάδα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ .....	72	9995	ε. Ταματάθε 19)5 διά Σαγκάνη		ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ .....	51	2193	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ .....	73	19420	ά. Σιγκαπούρην 29)6 διά Μπ. Σαπούρ		ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ .....	71	19747	ά. Τοίμπα 25)6 διά Βιζαπατάνιμ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ .....	65	10979	ά. 'Αμβούργον 3)7 διά Δάντουχ		ΦΙΛΩΡΑ Ν. .....	73	17540	ά. Ρότερντημ 6)7 δι' ΗΠΑ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ·Ι·ΦΤ .....	58	8465	δ. Παναμά 30)3		ΦΙΛΩΡΙΝΑ .....	56	10216	ά. Βανκούβερ 27)6 δι' Ινδίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ .....	68	11025	ά. Σιγκαπούρην 4)7 διά Τελόκ "Άγερ		ΦΙΛΩΡΙΤΑ .....	49	3625	ά. Σαδόνα 3)7 διά Ντακάρ
ΤΑΥΡΟΣ .....	73	17646	δ. Παναμά 1)7		ΦΟΙΝΙΞ .....	69	11489	ε. Ρότερνταμ 6)7
ΤΕΑ .....	49	5632	ε. Σιγκαπούρην 4)7		ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ .....	60	13997	ε. Γένοβα 5)6
ΤΕΑΜΑΩΝ .....	56	9236	ε. Χιούδοτον 10)6		ΦΟΝΤΕΛΕ .....	50	1338	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΝΕΡΙΦΗ .....	53	8648	ά. Θεσσαλονίκη 22)6 "Απατα" Λάγκος		ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΓΟΥ·Ι·Σ .....	49	1849	ά. Θέσια 4)7 δι' 'Ασντόντ
ΤΕΡΠΙΔΑΝΔΡΟΣ .....	53	2990	δ. Ρουέν 20)6 δι' 'Οράν		ΦΟΥΛΑΜΕΝ .....	66	2982	ά. 'Αμπιτζάν 20)6 δι' Ιαπωνίαν
ΤΕΡΡΥ .....	55	7798	ε. Μπ. Μπλάνκα 1)7		ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ .....	67	3971	ά. Σάρφι 28)6 δι' "Απατα" Λάγκος
ΤΕΤΑ Μ. (δ.) .....	60	20058	ά. Γκρέμπεργκρικ 27)6 Μ. 'Αχιαντί		ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ .....	56	6838	ε. Μπ. "Άθρες 27)5
ΤΕΤΗ Ν. .....	69	10009	ά. Χάρκ Κόκ 1)5 διά Χούγκναμ		ΦΡΕ·ΙΤΣ ΚΟΥΗΝ .....	61	12618	ε. Καλούμπιτα ρ. 25)6
ΤΖΑΝΙΣ Α. .....	68	14800	ά. 'Αμερερόντα 3)7		ΦΡΗΝΤΟΝ .....	70	9855	ά. Βανκούβερ 17)5 διά Κίναν
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ·Υ .....	72	9246	ά. Σιγκαπούρην 28)6 διά Κίναν		ΦΡΙΝΤΑ .....	49	9694	ε. Γιεραλτάρ 4)7
ΤΖΕΝΗ ΓΙΩΤΑ .....	57	9760	ε. Αλεξανδρεία 2)7		ΦΡΟΝΗΣΙΣ .....	71	10010	ά. Βανκούβερ 24)6 δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.) .....	53	12367	ά. Αγ. Φραγκίσκων 19)6 Ταϊταγκούκ		ΦΡΟΣΥΝΗ .....	56	6834	ά. 'Αμπαντάν 26)6 διά Κωνστάντζαν
ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ. .....	65	42109	ά. Φιλαδέλφειαν 1)7 δι' 'Εσκράδος ρ.		ΦΡΟΣΩ .....	70	18633	ά. Κόμπε 4)7 διά Κουνσάν
ΤΖΕΝΗ .....	59	9855	ά. Γένοβα 4)7 διά Νουμέα		ΦΡΟΣΩ Κ. .....	70	9069	ά. Κασσιοπίγη 20)6 Γκρήν Μπαίη
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΈΚΛΟΡΥ .....	62	16563	ά. Ν. 'Υρκη 21)6 διά Γένοβα		ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.) .....	65	40978	ά. Μίρι 14)6 δι' ΗΠΑ
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.) .....	63	27952	ε. Σπέζια 4)7		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε. .....	70	10492	ά. Παναμά 17)5
ΤΖΩΑΝΝΑ .....	55	6632	ε. Πειραιά 25)6		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε. .....	70	11283	ε. Μορμουγκάρα 21)6
ΤΖΟΥΑΙΔΑ .....	68	14800	δ. Παναμά 19)6 διά Λιμάδ		ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.) .....	62	32878	ε. Λός "Αντζελες 1)7
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.) .....	56	21185	ε. Μασαλίαν 14)4 (Έπικενεα)		ΧΑΜΣΙΝ (δ.) .....	57	18815	ά. Π. Τόρες 16)6 διά Σουειτίνα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ .....	71	20045	ε. 'Αμφέρσαν 7)7		ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	60	9319	ά. "Ηστ Άρτον 11)6 δι' 'Αγγλίαν
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	70	9074	ά. Αύξ Πάλμας 3)7 διά Λειβεσ		ΧΑΡΙΕΤ (δ.) .....	54	21006	ά. Ανακόρτες 22)6 διά Γιοκοχάμα
ΤΖΩΝΝΥ Β. .....	56	10016	ε. Μπαγκόκ 29)6		ΧΑΡΙΞ ΙΙ .....	55	4721	ε. Λίθερπουλ 29)6
ΤΗΘΥΣ .....	73	3717	ε. Γιοκοχάμα 1)7		ΧΑΡΟΥΛΑ .....	55	1790	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ .....	43	4314	ά. Καλκούτα 27)6 διά Μαντράς		ΧΑΤΖΑΝΑ .....	65	20484	δ. Γιεραλτάρ 12)6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΤΙΤΙΚΑ (δ.) .....	66	1971	ε. Ν. 'Ορλέανην 3)7		ΧΙΑΝ (δ.) .....	56	20328	ά. Ν. 'Ορλέανην 30)6
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ .....	71	8976	δ. Παναμά 18)6 διά Μπαγκόκ		ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ .....	69	10016	ε. Καλκούττα 25)1
ΤΟΓΚΟ .....	73	8927	ε. Λομπίτο 26)6		ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	68	10016	ε. Βαλένθια 30)6
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ .....	64	15597	δ. Παναμά 2)7		ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ .....	68	10121	ά. Σεμπού 13)5 διά Τολέδο (Φίλιπ.)
ΤΟΛΜΙΔΗΣ .....	59	6995	ε. Λέγκορντ 3)7		ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ .....	69	10016	ε. Γιοκοχάμα 23)6
ΤΟΝΥ .....	55	8562	ά. Χιούδοτον 6)5		ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	67	10086	ε. Πρίνς Ρούμπερτ 3)7
ΤΟΕΟΤΗΣ .....	74	19000	εἰς Σιμίου ύπο συμπλήρωσιν		ΧΙΑΝ ΣΑΝ .....	69	10016	ε. 'Οταροδ 19)6
ΤΟΕΟΤΗΣ .....	71	9082	ε. "Ηστ Άρτον 5)7		ΧΙΑΝ ΣΕΥ·ΔΟΡ .....	68	10121	ε. Βερακρούδ 2)7
ΤΟΡΝΑΝΤΙΟ (μικτόν) .....	69	41687	ά. Ντάς "Αίλ 17)6 διά Π. ντε Μπούκ		ΧΙΑΝ ΣΗ .....	69	10016	ά. Βανκούβερ 10)6 διά Κορέα
ΤΟΥΛΑ Ν. .....	53	3411	εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13)2		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	69	10016	ά. Τσιμπά 30)6
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	56	2863	ε. Πειραιά 1)7		ΧΙΑΝ ΣΙΛΛ .....	69	10016	ά. Λ. Μάρκες 1)7 δι' Οζάκα
ΤΡΕ·ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ .....	59	18586	ε. Ν. 'Ορλέανην 29)6		ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ .....	57	8487	δ. Γιεραλτάρ 3)7
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	57	10492	ε. Ρ. Γκράντε 3)7		ΧΟΠ .....	55	1681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	57	9930	ε. Κολόμπο 29)6		ΧΟΥΑΝΙΤΑ Χ. (δ.) .....	54	11450	ά. Μπ. "Άθρες 30)6 διά Γένοβα
ΤΡΙΤΩΝ .....	72	16606	ά. Λ. Μάρκες 11)6 Ρότερνταμ		ΧΡΗΣΤΟΣ .....	51	4669	ά. Ντακάρ 10)6
ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ. .....	63	31831	ά. Λ. Πάλμας 2)7 διά Γιούροπορτ		ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. .....	57	1793	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ. .....	66	44895	ά. Πόρτλαντ 2)7 διά Φορκάντος		ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.) .....	56	11977	ά. Φιλαδέλφεια 26)6 διά Ρότερνταμ
ΤΣΑΡΙΤΥ .....	57	8486	ά. Γδύνια 13)6 διά Στεττίνον		ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.) .....	60	19300	ε. Σιγκαπούρην 2)7
ΤΣΗΦΟ ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ. .....	64	52868	ά. Λ. Πάλμας 22)6 διά Περσικόν		ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΙΛΗ .....	56	8411	ά. Γένοβα 1)7 διά Δυρράγιον
ΤΥΧΟΣ (δ.) .....	56	20332	ά. Ν. 'Υρκην 25)6 δι' 'Αρούμπα		ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΣΙΜΠΙΛΗ .....	28006	ά. Μόμπιλ 26)6 διά Π. 'Ορπιάς	
ΥΔΡΑ .....	69	10964	ε. Κόθιτσαν Μπ. 1)7		ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	51	3856	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ .....	68	9382	ε. Κάντλα 13)5		ΧΡΥΣΟΥΛΑ II .....	49	3422	ά. Τρίπολιν (Λιθύης) 26)6
ΦΑΕΘΩΝ .....	71	11502	ά. Λ. 'Αντζελες 29)6 διά Χάμπτον ρ.		ΩΚΕΑΝΙΣ .....	71	10024	ά. Κολούμπια ρ. 21)6 δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ .....	70	11489	ε. "Ηστ Άρτον 21)6 διά Βενεζουέλαν		ΩΚΕΑΝΙΣ .....	73	3717	ε. Πόρτ Κελάγι 3)7
ΦΑΙΔΡΑ .....	66	15565	ά. Φρήμαντλ 11)6 διά Σαδάνων					
ΦΑΙΔΡΑ Ε. .....	54	13981	ά. Καράκας Μπ. 19)6					

# Tα υπό Sevastopolis

(Πλούτι σημειώσεις δι' αστερίσκου (\*) δέν είναι συμβεβλημένα με τὸ Ν.Α.Τ.)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.δ.) . . . . .	62	11098	ά. 'Αμθέρσαν 30)6 διά Μόμπιλ		ΑΛΙΝΤΑ (δ.) . . . . .	58	13010	ά. Ρόττερνταμ 3)7 διά Μιλάζ.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. 56	12231	έ. Λας Πάλμας 4)7		ΑΛΙΟΘ (κ.)* . . . . .	56	1803	ά. Σιγκαπούρην 30)6 διά Κουΐν "Ατλ	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	64	10472	ά. Βακαγιάμα 26)6 διά Περσικόν		ΑΛΚΜΑΝ • . . . . .	66	27985	ά. 'Αμθέρσαν 6)7 διά Σουίνουσκι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ . . . . .	64	15867	δ. Γιεραλτάρ 25)6 διά 'Αλεξάνδρειαν		ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.) . . . . .	56	1802	ά. 'Αμπούχωστον 1)7 διά Βηρυτόν
ΑΓΗΝΩΡ . . . . .	71	9868	ά. Σαν Χούν 21)6 διά Η.Π.Α.		ΑΛΚΥΩΝ (δ.) . . . . .	57	13637	έ. Μ. 'Υφρκην 7)6
ΑΓΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) . . . . .	56	20153	δ. Μπλεφαστ 6)6 διά Τζεμπέλ Ήτανά		ΑΛΚΥΩΝΙΑ . . . . .	70	11826	έ. Λός 'Αντζελες 29)6
ΑΓΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) . . . . .	54	8120	ά. Λονδίνον 9)5 (έπωλήθη)		ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) . . . . .	67	46401	δ. Γιεραλτάρ 29)6 διά Μπαχρέν
ΑΓΓ. ΣΚΕΨΗ (κ.) . . . . .	58	3837	ά. Σαθόνα 3)7		ΑΛΜΑ (κυπρ.) . . . . .	41	9097	έ. Μπουένος 'Αύρες 1)7
ΑΓΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.) . . . . .	56	20140	δ. Παναμά 14)6 διά Τσιμπα		ΑΛΜΠΑ (δ.) . . . . .	61	22671	έ. Μπανάρ Λασάρ 2)7
ΑΓΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) . . . . .	51	8377	έ. Λονδίνον 24)6		ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.) . . . . .	53	12540	ά. Τούνια 25)6 διά Σκικντα
ΑΓΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) . . . . .	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.) . . . . .	58	13023	έ. Λός 'Αντζελες 2)7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) . . . . .	56	15881	ά. Καράτον 6)7 διά Περσικόν		ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.) . . . . .	55	12717	ά. Σουάμπα 2)7 διά Νουμέα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) . . . . .	73	18328	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 27)6 Π. 'Αλφρεντ		ΑΛΜΠΡΙΣΙΑΣ (δ.) . . . . .	55	14121	ά. Κιουρασόδ 29)6 διά Εύρωπην
ΑΕΛΛΩ (δ.) . . . . .	57	20745	έ. Πειραιά 22)6 (έπισκεψαι)		ΑΛΠΑ (κυπρ.) . . . . .	43	9159	ά. Μπ. 'Αύρες 26)5 διά 'Αθανά
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) . . . . .	54	1202	ά. Κιουρασάο 25)6 Πουέρτο Μπάριος		ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) . . . . .	57	3826	ά. Λά Γκουνέτ 2)7 διά Βεγγαζήν
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* . . . . .	53	2059	ά. Τάραντα 14)6		ΑΛΜΑΘΕΙΑ (δ.) . . . . .	51	11169	ά. Καλόμπιο 25)6 διά Ραγκούν
ΑΘ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ (κ.) . . . . .	56	13669	ά. Ν. 'Υδρ.π. 27)6 διά Βενεζούελα		ΑΜΑΡΥΑΙΣ (κ.) . . . . .	56	8959	ά. 'Αμθέρσαν 11)6 διά Καντίς
ΑΘΕΝ (κ.) . . . . .	46	3921	ά. Θεούτα 27)7 διά Σαλντ Μάλο		ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.) . . . . .	74	36911	ά. Τούμπα 29)6 διά Περσικόν
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.) . . . . .	51	6338	έ. Τής 2)7		ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.) . . . . .	56	20899	έ. Ντιαμάντε 3)7
ΑΘΕΝΣ . . . . .	70	8825	ά. Χάμπτον ρόδος 26)6 Πορτογαλίαν		ΑΜΠΕΡ (κ.)* . . . . .	62	10493	ά. Πενάγκ 13)6 διά Κούβαν
ΑΙΓΕΝ ΝΤΑΙΗ (κ.) . . . . .	54	5130	ά. Νούμερα 11)6		ΑΝΑΠΜΕΛΑ (κ.) . . . . .	56	2198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΘΗΝΑ (μικτόν) . . . . .	64	30682	ά. Παλούδα 2)7 διά 'Αμθέρσαν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.) . . . . .	57	2238	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)7 Πουέρτο Ρέμας
ΑΙΘΗΝΑ (κ.) . . . . .	51	2178	ά. 'Αμθέρηργον 27)6 διά Σαλβαντόρ		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ. (κ.) . . . . .	69	15869	ά. Φραγκιαντλ 27)6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ . . . . .	68	16319	έ. Βαλτιμέρην 2)7		ΑΝΔΟΡΑ (κ.) . . . . .	50	1784	έ. Καντίς 29)6
ΑΙΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .	67	44708	ά. Λάς Πάλμας 20)6 διά Περσικόν		ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)* . . . . .	50	3345	δ. Κων/πολιν 26)6 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΙΘ. Σ. ΜΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	72	106623	ά. Χαλούν 'Αλ. 21)6 Λιθέρπουλ		ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.) . . . . .	56	8274	ά. Λάς Πάλμας 5)6 διά Ντουμπάι
ΑΙΘΗΝΙΑΝ (δ.) . . . . .	61	31869	ά. Τεργέστην 28)6 διά Σιδώνια		ΑΝΔΡΟΣ . . . . .	65	15597	ά. Ρ. 'Ιανέριο 29)6 'Αγκρα ντός Ρέις
ΑΙΘΗΝΙΑΝ (κ.) . . . . .	62	9943	ά. Ντρώμπαν 24)6 διά Καλκούταν		ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ Κ . . . . .	67	3891	ά. Π. δρ. Σπαιτην 27)6 διά 'Ιστανιαν
ΑΙΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ δ. 51		8675	ά. Γιεραλτάρ 18)5 διά Μπορώντα		ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ . . . . .	68	21426	ά. Ρίο Γκράντε 25)6 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) . . . . .	56	20207	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)7		ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ . . . . .	68	21418	ά. Μόντρεαλ 30)6 διά Πολωνίαν
ΑΙΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ· . . . . .	59	8724	ά. Τζακάρταν 28)6 Οιτζούνγκ Παντάγκ		ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)* . . . . .	58	12239	δ. Παναμά 28)6 διά Κόμπε
ΑΙΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. . . . .	55	10027	ά. Πειραιά 5)7 διά 'Ιταλίαν		ΑΝΚΟ ΤΡΑΝΣΟΣ . . . . .	61	12702	έ. Γιοκοχάμα 3)7
ΑΙΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (κδ) . . . . .	58	11879	ά. Ντηρότιδ 26)6		ΑΝΝΑ (κ.) . . . . .	47	2503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΘΗΝΙΚ (μικτόν) . . . . .	67	48747	έ. Γένοβα 1)7		ΑΝΝΑ (δ.) . . . . .	57	25441	ά. 'Αμθέρσαν 6)7 διά Μπόνιν
ΑΙΘΗΝΟΥΑ (δ.) . . . . .	59	28693	ά. Ντάς 'Αιλαντ 28)6 'Ανακόρτες		ΑΝΝΑ III (π.) . . . . .	53	2236	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙ·Σ (κ.) . . . . .	58	8571	ά. Σάντος 20)6 διά Ρόττερνταμ		ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.μ.) . . . . .	61	18482	εἰς θέσιν 17.37 Β. - 58.11 Α. 7)7
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.) . . . . .	57	8814	ά. Σιγκαπούρην 23)4 διά Σαγκάνην		ΑΝΝΟΣ (κυπρ. δ.) . . . . .	59	20935	ά. Θεούτα 27)6 διά Κιουρασό
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)* . . . . .	67	22146	ά. Τόκιο 28)6		ΑΝΤΑΡΕΣ II (π.δ.) . . . . .	57	12113	ά. Ντώρμπαν 1)7 διά Βάλθις Μπαίν
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙ·Τ (κ.) . . . . .	57	8160	ά. Κων/πολιν 27)6 διά Μ. Θάλασσαν		ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (δ.) . . . . .	66	15597	έ. Φουκουγιάμα 18)4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΕΡ (κ.) . . . . .	69	9025	ά. Παναμά 14)6 διά Κούδα		ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.) . . . . .	44	3174	ά. Λά Παλλίς 29)6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.) . . . . .	57	8361	ά. Μτακάρ 17)6 διά Σαγκάνην		ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κυπρ. δ.) . . . . .	50	3647	έ. Κνυ/πολιν 20)6
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΤΙΑΣ (κ.δ.)* . . . . .	68	8294	ά. Χιούστον 20)5 διά Π. δρ. Σπαίην		ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ (κ.) . . . . .	63	9733	ά. Ταλκαχούναν 23)6 Λαρ. Μάρκες
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)* . . . . .	66	22611	ά. Τσιμπα 3)7 διά Τόκιο		ΑΠΟΛΛΩΔΩΡΟΣ . . . . .	72	13120	ά. Ναγκόνια 1)7 διά 'Άδελαιδαν
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙ·Μ (κ.) . . . . .	69	9241	ά. Λιθέρπουλ 6)7		ΑΠΟΛΛΩΝ . . . . .	72	13120	ά. Βικτόρια (Β.Κ.) 30)6 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΞ (κ.) . . . . .	57	5943	ά. Κεμπέτ 25)6 διά 'Αρούμπαν		ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.) . . . . .	58	10369	ά. Βομβάν 20)6 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) . . . . .	61	24871	ά. Κιουρασάο 14)6 διά Τάμπαν		ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.) . . . . .	63	29141	ά. Αγ. Φραγκίσκον 19)6 Περσικόν
ΑΙΓΚΑΛΑΙΑ . . . . .	52	7787	ά. Αμδούργον 30)6 διά Ρουέν		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.) . . . . .	59	8837	ά. Ντακάρ 18)6 διό Κίναν
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΑΡΧΩΝ . . . . .	71	15666	ά. Ράς Τανούρα 23)5		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.) . . . . .	43	1589	ά. Κων/πολιν 1)7 διό Κωνστάντζαν
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΕΝΤΖ . . . . .	58	10018	ά. Μέλτα 27)6		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) . . . . .	39	3381	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΣΑΝ . . . . .	71	15672	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 30)6		ΑΡΑΓΚΟΝ . . . . .	56	10180	ά. Σαδόνη 25)6 διό 'Ανάμπα
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΣΚΙΠΠΕΡ . . . . .	58	10020	ά. Σεβίλην 16)6 διά Κεμπέκ		ΑΡΓΚΟ ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	65	25293	έ. Βαλτιμόρην 1)7
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΤΣΑΡΙΤΥ . . . . .	54	7835	ά. παραλαβήν		ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ *	58	11201	έ. Γένοβα 5)6
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ. . . . .	53	12407	ά. Λουάντα 23)6 διό 'Αμθέρηργον		ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ *	61	9037	έ. Κολομπια ρίθερ 20)6
ΑΙΓΚΑΛΑΙ ΧΟΟΥΠ . . . . .	52	6196	ά. Θεούτα 28)6 διό Τσαρλέστον		ΑΡΓΚΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ . . . . .	53	18743	ά. Πόρτλαντ (Με) διό Τρίνινταν
ΑΙΤΖ ΑΙΓΑΝΤ ΜΙΚΤΩ . . . . .	72	57802	ά. Τογιάμα 24)6 διά Μ. Αμπτούλαν		ΑΡΓΚΟ ΠΟΛΛΟΥΣ . . . . .	66	25291	ά. Κόμπη 11)6 διά Σάν Νίκολας
ΑΙΤΖ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.) . . . . .	71	57830	ά. Τζεμπέλ Ντανο 30)6 διό Μερανίαν		ΑΡΓΚΟΡΕ·ΙΝΤΕΡ δ . . . . .	57	15406	έ. Δουνκέρκην 30)6
ΑΙΤΖ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 2)7 διό Ντουμπάι		ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	64	28313	ά. Ν. 'Ορλεάνη διά Κιουρασό
ΑΙΤΖ ΜΟΝΑΡΚ . . . . .	67	32644	ά. Υλουίνεν 3)7 διό Κή Γκουέστ		ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ . . . . .	68	24894	ά. Ρίο Γκράντε 25)6 'Αιμδόργον
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ . . . . .	67	32644	ά. 'Αμθέρσαν 28)6		ΑΡΕΤΗ (κ.) . . . . .	57	8560	ά. Παναμά 27)6 διό Κούδαν
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ . . . . .	66	22362	έ. Φρήρορτ (Μπαχ.) 4)7		ΑΡΗΣ (κ.) . . . . .	54	9561	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 3)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) . . . . .	74	63000	εἰς Χιρόσιμα ύπο συμπλήρωσιν		ΑΡΗΣ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ Κ.* . . . . .	56	8782	ά. Κ. Τάουν 28)6 διό Καράτοι
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν) . . . . .	73	57800	ά. Ντουάρι 21)6 διό 'Ελ. Σεγκούντο		ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (κ.δ.) . . . . .	62	25672	ά. Σιγκαπούρη 28)6 διό Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖ. ΣΚΑ· . . . . .	66	22362	ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)6 διό 'Αιμποτέρνταμ		ΑΡΙΑΝΑ (κ.) . . . . .	57	5237	ά. Ρόττερνταμ 28)6 διό Καέν
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ . . . . .	65	18452	ά. Χάρμπον 2)7 διό 'Ισπανίαν		ΑΡΙΕΣ (π.δ.) . . . . .	54	13432	ά. Παναιάδ 2)7 διό Μαντζανίο
ΑΚΙΑΝΑ (κ.) . . . . .	55	7510	ά. Παρανάγκους 23)6 διό Βενετία		ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) . . . . .	62	25211	ά. Κουβέτη 30)5 διό Γκότεμπουργκ
ΑΚΙΜΠΑΡ . . . . .	58	9005	μετων. «ΓΚΛΑΛΑΝΤ ΕΞΠΡΕΣ»		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.) . . . . .	35	992	ά. 'Αιμδόργον 4)7
ΑΚΟΥΑΓΚΑΜ . . . . .	68	25433	ά. Γιοκοχάμα 28)6 διό Βανκούβερ		ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.) . . . . .	56	10242	ά. Τιράνταμ 4)7
ΑΚΟΥΑΓΚΑΡΥ . . . . .	68	25433	ά. Γιεραλτάρ 29)6 διό Κωνσταντζαν		ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .	55	2289	ά. Γένοβα 3)7 διό 'Ασκελόν
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ . . . . .	68	25168	ά. Αλεξανδρείαν 13)5		ΑΡΙΩΝ . . . . .	61	4460	ά. 'Αιμδόργον 5)6 διό Μπαρανκίλα
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ . . . . .	68	25155	ά. Βανκούβερ 11)5 διό 'Ιαπωνίαν		ΑΡΜΑΡ (κ.) . . . . .	54	9559	ά. Πειραιά 25)5
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) . . . . .	58	23037	ά. Γιεραλτάρ 17)6 διό ΗΠΑ		ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.) . . . . .	67	45376	ά. Φιλαδέλφεια 14)6 διό Καύκα 'Ιμπος
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .	59	14722	ά. Σαντάρε 23)6		ΑΡΟ . . . . .	58	7906	ά. Μανακάρα 30)6
ΑΚΤΗ (δ.) . . . . .	70	8825	ά. Βαλτιμόρειον 26)6		ΑΡΟΖΑ (κ.) . . . . .	56	10066	ά. Κιουρασάο 30)6 διό Μπαρανκίλα
ΑΚΤΙΣ (κ.) . . . . .	55	10287	ά. Τερνόντεν 28)6 διό Χάμπτον ρ.		Α			

ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ .....	60	10389	Ε. Παρανάγουσα 1)7		G. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.) .....	58	25222	ά. Σαλβαντόρ 16)6	Σ. Σεμπαστιάδο
ΑΤΑ. ΧΕΑΜΣΜΑΝ .....	69	16291	ά. Ρότερνταν 22)5		G. ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.) .....	69	41477	ά. Ράς Τανύρα 2)7	
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ .....	69	16291	Ε. Γένοβα 3)7		G. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) .....	58	10546	δ. Παναμά 30)6	
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ .....	69	16320	δ. Παναμά 1)7 διά Κίναν		G. ΜΠΙΟΥΤΥ .....	57	20902	ε. Πειραιά 2)7	
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ .....	69	16291	Ε. Ίντσον 14)6		G. ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	57	20533	ε. Σιγκαπούρην 6)7 διά Περσικόν	
ΑΤΑ. ΧΩΚ .....	69	16291	Ε. Γόννα 26)6		G. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	67	22549	ε. Φιλαδέλφεια 25)6	
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) .....	67	45321	δ. Γιθραλτάρ 24)6		G. ΝΑΥΤΙΔΟΣ .....	67	23064	δ. Γιθραλτάρ 5)7 διά Πειραιά	
ΑΥΓΗ .....	56	10312	Ε. Σάντος 1)7		G. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ .....	68	22513	ε. Πειραιά 23)6	
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) .....	56	8136	δ. Παναμά 22)5		G. ΝΕΙΤΣΑΡ .....	67	23064	ε. Ελλάζαπε 28)4 διά Ιαπωνίαν	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ .....	60	9088	ά. Π. δφ Σπαήν 29)6 διά Περού		G. ΝΙΟΥΣ .....	68	22531	ε. Αμαγκαάκι 1)7 διά Αδστραλίαν	
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.) .....	54	18504	ά. Αλεξάνδρειαν 6)7		G. ΝΟΜΑΝΤ .....	68	22549	δ. Παναμά 26)6	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.) .....	48	4310	Ε. Αλεξάνδρειαν 14)6		G. ΝΟΜΠΙΑΤΥ .....	67	22549	ά. Κακογάθα 26)6 διά Νταμπέρ	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)* .....	51	2501	εις Νεστορίου από 26)6)73		G. ΝΟΥΑΛΕΤΣ (δ.) .....	69	41477	ά. Γιοχοχάμα 16)6 διά Γουαλάλα	
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.) .....	58	12369	δ. Οκρίνια 3)7 διά Απαπα/Λάγκος		G. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.) .....	71	51878	ά. Γένοβα 3)7 διά Κίναν	
ΒΑΣΩ ΜΕΘΕΩΝΙΤΗ (κ.) .....	51	8150	Ε. Κολόπο 6)6		G. ΝΤΟΥΑΛΙΤ (μικτ.) .....	70	51878	ά. Γιούροπορτ 13)6 διά Π. Όρντας	
ΒΑΣΩ Μ. (κ.) .....	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς		G. ΣΗ (δ.) .....	53	12843	εις Πειραιά από 26)12	
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.) .....	52	6576	Ε. Όπια 27)5		G. ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ (δ.) .....	55	20165	δ. Κων/πολιν 27)6	
ΒΕΑΝΤΑ* .....	57	10311	Ε. Γιοκόχαμα 5)7		G. ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΠΙΡΙΤ δ.	58	25888	ε. Γιοχοχάμα 21)6	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)* .....	53	12897	Ε. Τοάρετον 30)6		G. ΙΖΑΣΓΙΣ (δ.) .....	54	20864	ά. Μίζουσίμα 19)4 διά Περού	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) .....	54	2842	δ. Γιθραλτάρ 28)6 διά Χαλκίδαν		G. ΦΑΙΘ (δ.) .....	64	49437	δ. Γιθραλτάρ 4)7 διά Γιοχοχάμα	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.) .....	68	9070	δ. Παναμά 15)5 διά Κούθα		G. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) .....	65	49437	ά. Φός 23)6 διά Ρ. έ. Σιδέρη	
ΒΙΒΗ (κ.) .....	34	2709	Ε. Ζαντάρ 23)6		G. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.) .....	71	102326	ά. Τέιππλ Μπαή 24)6	
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)* .....	64	4281	Ε. Βρέμην 25)1		G. ΧΕΡΟ (δ.) .....	70	100175	ά. Κάρυκ 'Αιλ 20)6 διά Φός	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I .....	72	18953	ά. Φιλαδέλφειαν 27)6 διά Μόμπιλ		G. ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	71	100175	ά. Φρηπορτ (Μπ.) 20)6 διά Περού	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) .....	58	11625	ά. Μπ. Άύρες 25)6 διά Καλκούταν		G. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) .....	72	102300	ά. Γιούροπορτ 13)6 διά Περού	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	68	31093	εις Βαλτιμόρην 3)7 διά Π. Όρντας		G. ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	ε. Χονολουλού 2)7	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.) .....	57	11554	Ε. Μόντρεαλ 3)7		G. ΓΡΑΝΑΔΑ .....	56	10180	ά. Ντακάρ 25)6 διά Σέτε	
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.) .....	44	10499	ά. Αλεξάνδρειαν 18)6						
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.) .....	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΒΟΡΡΑΣ .....	58	11677	ά. Αμέρσορχ 29)6 διά Καράται						
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.) .....	56	4027	ά. Βηρυτούν 17) διά Δουσκέρην						
ΒΡΙΣΗΣ (κ.) .....	57	4471	ά. Αμπούχωνταν 27)6 διά Βηρυτού						
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .....	56	8615	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 24)6						
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) .....	64	33245	ά. Λ. Πάλμας 13)6 διά Ν. ές Σαλάμ						
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) .....	54	8720	Ε. Καλκούττα 5)7						
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	68	24894	ά. Ρότερνταν 26)6 διά Χάμπτον ρ.						
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .....	64	32231	ά. Μ. 'Άχαντι 3)7 διά Μοντεβίδεο						
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	56	9537	ά. Βενετία 5)7 διά Ραθέννα						
ΓΑΛΗΝΗ .....	55	9415	ά. Μπαγκόκ 2)7 διά Σιγκαπούρην						
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .....	63	30650	ά. Κολούμπα ρ. 24)6 διά Ιαπωνίαν						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) .....	55	1750	ά. Σεβίλην 2)7 διά Ρότερνταν						
ΓΕΩΡ. Β. (κ.) .....	49	2755	ε. Πειραιά 12)6						
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....	66	30647	ε. Παναμά 24)6 διά Έλ. Σεγκούντο						
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.) .....	58	9483	ά. Πάλμας 22)6 διά Α. Ίνδιας						
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ κ.	68	9071	ε. Παναμά 11)6 διά Κούθα						
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.) .....	54	9646	ε. Βανκούσθερ 3)6						
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.) .....	54	7622	ά. Ρ. Γκραντε 5)7 διά Γδύνια						
ΓΙΟΒΑΝΑ (κ.)* .....	53	10699	ά. Ραθέννα 7)6 διά Σ. Κρουσά						
ΓΙΟΥΝΤΗ (κ.) .....	54	8603	ά. Κελάγκα 24)6 διά Λ. Άντζελες						
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ .....	58	4509	ά. Θρηπάνου 26)6 διά Σαπέλλη						
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ' (κ.) .....	1275	4246	ε. Πειραιά 30)6						
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ (κ.) .....	60	2426	ά. Τάραντα 8)6 διά Γιθραλτάρ						
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.) .....	54	2666	ά. Μπιζέρτα 28)6 διά Κων/πολιν						
ΓΚΑΙΥ' ΛΟΥΣΑΣΚ ιδ.δ.	69	27725	ε. Γιθραλτάρ 21)6 διά Μερσίνο						
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.) .....	59	2763	ά. Θουτα 7)6 διά Ματάντι						
ΓΚΑΛΑΞ ΦΑΙΘ (κ.) .....	57	5083	ά. Ν. 'Ορλεάνην 23)6 διά Τάρπα						
ΓΚΙΚΑΣ (κ.) .....	48	2358	ε. Κων/πολιν 2)7 διά Κωνστάντζαν						
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) .....	63	30650	ε. Γιοκόχαμα 1)7						
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) .....	67	48747	ά. Βιλέμοχάφεν 15)7 Λ. Μπουκάναν						
ΓΚΟΛΝΤΕ ΑΡΡΟΟΥ κ.	59	8523	ά. Ρότερνταν 28)6						
ΓΚ. ΑΡΡΟΥ (δ.) .....	59	23084	ά. Β. Γιθραλτάρ 3)7 διά Μπ. Μασάρ						
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.) .....	59	15397	ά. Ρότερνταν 7)7						
ΓΚ. ΤΖΑΙΗΣΟΝ (δ.) .....	59	22762	ά. Προβίτεν 4)6 Νιού Μπέντφορτ						
ΓΚΟΥΝΑ ΓΟΥ'ΙΣ (κ.) .....	56	6778	ά. Κίγκουτεν 28)6 διά Ρουμανίαν						
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΣ (κ.) .....	56	8750	ά. Αμπιτζάν 18)6						
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΕΙΤΟΡ κ.	56	8750	ά. Ν. 'Υόρκην 1)7						
ΓΚ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) .....	58	10707	ά. Σάντος 5)7						
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ	57	8644	ά. Κόπεις 28)6						
ΓΚΡ. ΛΗΤΖΕΝΤ .....	69	22998	ά. Ντόρμπαν 14)6 διά Ιαπωνίαν						
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ .....	70	22992	ά. Ντόρε 18)6 διά Βιττόρια						
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ .....	66	23570	ά. Γκουάν 29)6 διά Χή Πόιντ						
ΓΚΡΕΙ'Σ (κ.) .....	55	2999	ά. Καντίς 16)6 διά Βέρακρού						
ΓΚΡΕΙΤ ΛΑΚ (κ.) .....	52	4423	ά. Αμπιτζάν 25)5						
ΓΛΑΥΚΗ .....	64	15240	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)6 διά Χιούστον						
ΓΛΑΥΚΟΣ .....	68	16320	ά. Μπέλεν 26)5 διά Ικίτος						
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.) .....	55	3006	ά. Ναγκόγια 3)7 διά Λ. Άντζελες						
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ.* .....	61	12593	όπο παραλαβήν						
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)* .....	62	12148	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)6						
ΓΟΥΕΣ, ΗΓΚΑ μετ. 63	43	14313	ά. Μάλτα 14)6						
ΓΟΥΕΣ ΓΑΣΑΙΡ' ΜΠΟΥΑ .....	70	11025	ά. Νιούσκατλ 28)6 διά Ιαπωνίαν						
Γ. ΑΙΝΤΗΑΔ (δ.) .....	57	26032	ά. Γιθραλτάρ 27)6 διά Ν. 'Ορλεάνην						
Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) .....	55	27278	ά. Κάρυκ 'Αιλ 23)5 διά Χιούστον						
Γ. ΓΚΑΙΝΤΑΝ (δ.) .....	55	27278	ά. Μοντεβίδεο 5)7 διά Περσικόν						
Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ δ.* .....	54	27278	ά. Γιοκοχάμα 31)5						
Γ. ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.) .....	54	27277	ά. Λ. Άντζελες 18)6 Κάρυκ 'Αιλ						
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.) .....	53	21284	ά. Σιγκαπούρην 2)7 διά Ρ. Τανύρα						
Γ. ΙΝΣΠΕΡΙΟΝ (δ.) .....	57	25489	ά. Τέιππλ Μπ. 5)6 διά Χιούστον						
Γ. ΙΝΤΑΣΓΡΥ (δ.) .....	57	25490	ά. Αρίκα 20)6						
Γ. ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) .....	57	25357	ά. Ντάς 'Αιλ 2)7 διά Φιλαδέλφειαν						
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ.	57	26032	ά. Γιθραλτάρ 18)6 διά Ισαρήλ						

## CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Bonds  
Stores

ΚΑΤΟΠΙΝ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

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

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΕΝΕΡΓΤΖΥ (δ.)*	48	26180	Σ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 4/7	IΩΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ . . . . .	63	13517	ά. Μπάνι 19/6 διά Καναδά
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (κ.)*	57	9820	ά. Ρόττερνταμ 27/6 διά Μεγ. Λίμνας	IΩΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ά. Γερμανία 18/6 διά Τσάρλεστον
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	70	70619	ά. Αγ. Βενέτιον 23/6 διά "Ιανινίας	ΙΟΝΙΚ (δ.) . . . . .	66	45280	δ. Γερμανία 5/7 διά Τεργέστην
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	ά. Γιουρούπορτ 6/7 διά Ρ. "Ιανέριο	ΙΡΕΝΕ Ι. (π.) . . . . .	56	1820	ά. Σ. Ντομίγκο 24/6 διά Λ. Μίνας
ΕΠΙΚΟ (δ.) . . . . .	60	12898	ά. Ντώριταν 24/6 διά Τσιταγκόδυκ	ΙΡΙΣ (κ.) . . . . .	59	8479	δ. Μπροσβίσιμποτελ 19/5 διά Κούθα
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.) . . . . .	55	2472	ά. Θέουτα 2/7 διά Χάρφαν	ΙΣΜΗΝΗ (κ.) . . . . .	44	7141	έ. Ρουέν 19/6
ΕΡΜΗΣ	72	16055	ά. Ρόττερνταμ 4/7 διά "Ιμιγκαμ	ΙΩΑΝΝΑ . . . . .	69	15869	ά. Ν. "Υόρκην 30/6 διά Παναμά
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	ά. Τεργέστην 29/6 Μ. ἐλ. Μπρέγκα	ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ . . . . .	68	16323	δ. Τσέκα 26/6 διά Μπουργκάς
ΕΡΟΙΚ	64	29396	ά. Ν. "Ορλεάνην 3/7 διά "Αμερικήν	ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) . . . . .	67	44846	έ. Γιοκοχάμες 12/5
ΕΡΟΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	ά. Ρόττερνταμ 3/7 διά Καέν	ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.) . . . . .	72	124257	δ. Γιουρόπορτ 5/6 διά Μ' "Αχμαντί
ΕΣΠΕΡΟΣ . . . . .	57	10317	ά. Ρόττερνταμ 5/7 διά Καλάζ	ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	ά. Χάλιφας 30/6 διά Φρήπορτ
ΕΥΑ . . . . .	57	4023	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 3/7 διά Κοραμάρ	ΚΑΙ· (κ.)*	43	3466	δ. Πειραιά 2/7 διά Τρίπολιν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	ά. Παρανάγκουα 15/6 διά Ρόττερνταμ	ΚΑΛΗ (π.) . . . . .	51	1923	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	ά. Πειραιά 23/5 (έπισκευα)	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.) . . . . .	67	34498	ά. Ν. "Ορλεάνην 3/7 διά Χάρπον π.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.) . . . . .	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΛΗΗ . . . . .	57	8774	ά. Νάπτες 26/5 διά Λορ. Μάρκες
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) . . . . .	66	38339	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΛ. ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.) . . . . .	60	12246	ά. Λονδίνον 3/7 διά Δυτ. "Αρκτήν"
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) . . . . .	64	34827	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 4/7	ΚΑΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ . . . . .	67	44708	β. Βιλελουχάρεν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) . . . . .	54	11208	ά. Μίλφ. Χάρφεν 6/7	ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙ·ΠΤ. . . . .	54	11909	έ. Σιγκαπούρην 26/6
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) . . . . .	72	129260	ά. Πούδη Μπούκου 14/6	ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.) . . . . .	52	8111	ά. Τομπάτα 1/7 διά Κούθαν
ΕΥΓ. ΜΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	56	30158	ά. Ντακάρ 22/6	ΚΑΜΠΙΑΝΟΥΔΑ (κ.) . . . . .	53	6718	ώπ. παραλαβήν
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . . .	70	96775	ά. Άντεν 16/6 διά Ράς Γκαρίμπ	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) . . . . .	52	8197	έ. Τοιταγκόκη 19/6
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) . . . . .	64	35410	ά. Χάρηκ "Αίλ." 27/6 διά Τάραντα	ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.) . . . . .	55	2303	ά. Γένοβα 16/6 διά Βεγγάζην
ΕΥΗ Α. (κ.) . . . . .	62	5496	ά. Γιβραλτάρ 3/6 διά Μπαχρέν	ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.) . . . . .	64	1763	ά. Φριμαντλ 1/7 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.) . . . . .	71	4412	ά. Τζιμπάρ 17/6 διά "Ελάτ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ . . . . .	63	16984	έ. Πειραιά 1/7
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.) . . . . .	55	19958	ά. Π. ντε Μπούκ 2/7 διά Χάθην	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ δ.π. . . . .	57	24854	ά. Ν. "Ορλεάνην 27/6 διά Τζάκονθιλ
ΕΥΡΥΛΛΟΣ *	64	9727	ά. Γκάλιδεστον 26/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ . . . . .	68	23666	έ. Μπατάρη Σαπούρη 21/6
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	ά. Σιμπενίκ 4/6 διά Αύγουσταν	ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠΡ. (κ.) . . . . .	56	3379	ιδέ: «ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΝΕΡ»
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.) . . . . .	65	10347	ά. Ντουνεντίν 28/6 διά Σακάντε	ΚΑΠΠΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ κ. . . . .	58	10978	ά. Καζαμπλάνκα 28/6 διά Τσέκα
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	ά. Μπ. "Άρδες 29/5 διά "Αθάνα	ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΡΕΣ κ. . . . .	57	3373	ά. "Αστόντ 1/7
ΕΦΥΡΑ (δ.) . . . . .	65	35406	ά. "Αλεξάνδρειαν 15/6	ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ. . . . .	61	8505	ά. Λ. Μάρκες 24/6 διά Λίθερπουλ
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.) . . . . .	56	1437	ά. Ράς Τανόρα 21/6	ΚΑΠ. Δ. ΓΡΙΚΕΡΟΣ κ. . . . .	57	9060	ά. Βιζαποτανά 3/7 διά Κ. Τάουν.
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.) . . . . .	49	2806	ά. Δάς Πάλμας 1/7 διά "Αμπιτζάν	ΚΑΠ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ . . . . .	65	18995	ά. Σουνιόσκι 5/7 διά "Αμβέρσαν
ΖΗΝΩΝ (δ.) . . . . .	68	10775	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΤ. ΗΛΙΑΣ δ.π. . . . .	57	24854	ά. Ντάρμπαν 9/6 διά Ντακάρ
ΖΙΖΗ . . . . .	59	3917	ά. Τουλώνα 21/5 διά Μασσαλίαν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ. . . . .	55	3837	ά. Βαλδίς Μπαΐ 3/7
ΖΙΝΝΙΑ (κ.) . . . . .	52	7114	ά. Ν. "Ορλεάνην 29/5 διά Π. "Ορντάς	ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΣΑΒΑΡΗΣ . . . . .	52	7597	έ. "Αμβέργον 1/6 (έπισκ.)
ΖΙΠΟΥΝΑΣ *	59	4226	ά. Μόντρεαλ 1/7 διά "Αθάναν	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΒΟΓ. δ. . . . .	56	14839	εις Σιγκαπούρην άπό 11/1 (έπισκ.)
ΖΙΤΑ . . . . .	70	15665	ά. Ν. "Ορλεάνην 4/7 διά Κίναν	ΚΑΡΙΝΑ . . . . .	69	9072	έ. Μαντράς 14/5
ΖΩΗ (δ.) . . . . .	67	43231	ά. Ν. "Υόρκηη δι: "Αρούμπαν	ΚΑΡΜΕΝ . . . . .	53	5789	εις Τορλέστον άπό 3/4
ΖΩΗ Γ. . . . .	57	3829	ά. Μπ. Μπλάνκα 26/6 διά Ρ. Τανόρα	ΚΑΡΝΤΙΟ Β.δ. . . . .	55	21079	ά. Κόμπη 21/6 διά Σουνίμπα
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.) . . . . .	58	19417	ά. Μπουένος "Άθρες 30/6	ΚΑΡΠΑΘΟΣ . . . . .	55	5879	έ. Βεστέρας 29/6
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Καζαπλάνκαν 10/7	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) . . . . .	57	2467	έ. Λονδίνον 2/7
ΗΓΚΑ ΗΙΙ (π.)*	51	2979	ά. Λός "Αντζελες 28/6 διά "Αμβέργον	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .	58	14606	έ. Ράς Τανόρα 4/7
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)*	56	4040	ά. Επωληθή είς άλλοδαπούς	ΚΑΣΤΑΙΑ (κυπρ.) . . . . .	53	7641	ά. Κολόποι 30/6
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.) . . . . .	60	15403	ά. Πειραιά 5/7	ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	57	20564	ά. Ασσάμπ 24/5 διά Μασάδα
ΗΣΤΡΟΥΙΝΤ	68	11364	ά. Κριστομπαλ 1/7	ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.) . . . . .	49	2340	ά. Πουαν Νουάρ 6/6 διά "Οθέντο
ΗΣΤΡΟΥΙΝΤ ΗΤΕΡ. (π. μετ. 63) 44	44	14540	ά. "Απάντα Λάγκος 25/6 Π. Χάρκουρτ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011	έ. Πειραιά άπό 29/1.72
ΘΑΛΕΙΑ . . . . .	57	2349	ά. Ντακάρ 26/6 διά Ρουέν	ΚΑΤΙΑ (κ.) . . . . .	55	8447	ά. Γιβραλτάρ 27/6 διά Ντακάρ
ΘΑΛΗΣ (δ.) . . . . .	61	13360	ά. Καράτοι 22/6 διά Περσικόν	ΚΑΤΙΝΑ (κ.) . . . . .	59	4537	ά. Αμβέργον 27/6 διά Τόνιδα
ΘΑΡΡΟΣ . . . . .	57	10316	ά. Φρήπορτ 3/7 διά Κοσταζακόλας	ΚΑΤΙΝΑ (δ.) . . . . .	56	15802	έ. Χάρπον ρόδας 3/7
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.) . . . . .	57	20414	ά. Ν. "Υόρκη 21/6 διά "Αρούμπαν	ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.) . . . . .	53	10339	ά. Καζιμά 27/6 διά Ντάρεν
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.) . . . . .	63	31581	ά. Μπ. Μπλάνκα 26/6 διά Ρ. Τανόρα	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.) . . . . .	57	20173	μετων.: «ΜΑΡΒΕΛΛΑ»
ΘΕΟΔΩΡΟΣ *	65	27960	ά. Κισαράρος 30/6 διά Νταμπιέρ	ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.) . . . . .	57	17180	ά. Σακάντε 28/6 διά Περσικόν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III . . . . .	59	15314	ά. Τσάλιαν 2/7	ΚΕΡΟ (δ.) . . . . .	52	20667	ά. Πειραιά 28/6 διά "Ασκελόν
ΘΕΟΜΠΙΛΑ . . . . .	53	2920	ά. Πόρτο Τόρες 19/6	ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.) . . . . .	59	12597	ά. Θέουτον 25/6 διά Αύγουσταν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.) . . . . .	59	29141	ά. Σταβάνγκερ 26/6	ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.) . . . . .	58	13533	έ. Λεγκόρι 3/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) . . . . .	58	26650	ά. Θέουτα 24/6 διά Ροστόκ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) . . . . .	59	24333	έ. Τοιταγκόκη 2/7
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	ά. Εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΗΦΕΥΣ (δ.) . . . . .	71	15653	ά. Πούλο Μπούκομ 1/7 διά Α. Μπαΐ
ΘΕΤΙΣ . . . . .	74	39500	ά. Πόρτο Σαλαζάρ	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ. . . . .	66	44867	εις Λισσαβώνας άπό 28/1 (έπισκ.)
ΘΗΡΗΑ (παν.) . . . . .	55	2740	ά. Κων/πολιν 22/6	ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) . . . . .	56	21131	έ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Ντάρμπαν
ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21323	ά. Λ. Πάλμας 23/6 διά Μασσαλίαν	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) . . . . .	64	29797	ά. Γιοκούάμα 7/6 διά Περσικόν
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	ά. Κακούραδα 3/7 διά Κίναν	ΚΙΓΚ ΠΛΗΕΥΣ (δ.) . . . . .	58	20487	εις θείαν 10.51 Β. - 56.20 Α. 1/7
ΘΩΜΑΣ Κ. . . . .	61	14032	ά. Βενετίαν 21/5	ΚΙΚΗ (κ.) . . . . .	57	9723	ά. Κίγκατον (Τζ.) 12/6 διά "Αθάνα
ΙΑΣΩΝ (κ.) . . . . .	54	1160	όπ. παραλαβήν	ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.) . . . . .	48	3858	δ. Κων/πολιν 10/6 διά Μ. Θάλασσαν
ΙΑΣΩΝ ΚΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	53	12504	ίδε «ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡΕΣ»	ΚΙΜΩΝ . . . . .	52	3714	παναμά 4/7
ΙΑΙΔΑΣ . . . . .	59	13223	ά. "Ιμινγκχ 21/6 διά Βενεζουέλαν	ΚΙΝΑΡΟΣ (δ.) . . . . .	49	8328	έ. Πειραιά 2/7
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ . . . . .	59	4381	ά. Πόρτ Λίμον 14/6	ΚΙΝΙΩΝ (κ.) . . . . .	59	23232	ά. Χόγκ - Κόγκ 20/5 διά Περσικόν
ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟΙ*	66	7643	ά. Ν. "Ορλεάνην 2/7	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.) . . . . .	59	9519	ά. Λείδες 2/7
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ ΙΙ . . . . .	66	7643	ά. Γιοκούάμα 22/6 διά Κασσιούγκ	ΚΙΛΑΙΡΧΙΑ Δ. . . . .	54	5854	έ. Καράτοι 1/7
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ . . . . .	59	4378	ά. Πειραιά 28/6	ΚΙΛΕΩΝ (δ.) . . . . .	59	12782	έ. Πόρτ Σουδάν 5/7
ΙΑΜΑ *	68	27989	ά. Γιοκούάμα 28/6	ΚΟΛΕΩΝ (δ.) . . . . .	59	16217	ά. Καράκας Μπαΐ 30/6
ΙΜΒΡΟΣ (κ.) . . . . .	63	3436	ά. Γιβραλτάρ 3/7 διά Βιτόρια	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. Γκάλιβεστον 22/6
ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ . . . . .	54	5077	ά. Ν. "Ορλεάνην 24/6 διά Χιούστον	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	έ. Βιτόρια 17/6 διά Δουνκέρκην
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.) . . . . .	38	5496	ά. Θέουτα 6/6 διά Τρόπολιν Λιθόνια	ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ . . . . .	57	8545	ά. Νεάπολιν 24/6 διά Κατάνια
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ά. Δάντον 10/6	ΚΟΡΑΗΣ . . . . .	60	10530	ά. Κουβέλι 4/7
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ . . . . .	67	20959	ά. Αρθρού 2/6 διά Μπόνι	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.) . . . . .	67	43122	ά. Σάντος 5/7 διά Τόνιδα
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ . . . . .	64	13516	ά. Βαλτιμόρου 3/7	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.) . . . . .	55	1216	έ. Πειραιά 25/6
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	66	20959	ά. Καρβαγγένην 2/7	ΚΟΡΙΝΘΟΣ . . . . .	63	30705	έ. Μάλτα 11/6
ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ . . . . .	66	20959	ά. Φιλαδέλφειαν 4/7 διά Βρέμην	ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ * . . . . .	51	2491	ά. Χόρηκ "Αίλαντ 11/6 διά "Αμβέργον
				ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ . . . . .	72	16313	ά. Σάντος 4/7 διά Πειραιά
				ΚΟΡΣΑ·Π'	62	15000	ά. Νιούκατλ 16/6 διά "Ιαπωνίαν

DIRECTORS

STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)

M. STAMATIO ELEFTERIU

ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	ά. Κοκπιτ 2)7 διά Ταϊταγκόφ/κ	ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19993	έ. Γκάλεστον 25)6	
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ	57	12316	ά. Ρειφ 30)6 διά Παρανάγκουα	ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΜ	43	15028	έ. Βατλιμόρφη 26)6	
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ	57	12106	έ. Μπαλό Τερμ. 30)6	ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	ά. Σεβίλην 2)7 διά Τενές	
ΚΟΡΩΝΑ	7L	11826	ά. Βανκούζερ 25)6 διά Ν. Αφρική	ΜΑΡΒΕΛΛΑ (κ.)*	57	10173	ά. Ν. Όρλεανην 20)6 διά Τάμπα	
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)*	49	3378	έ. Μοντεζίθεο 3)7	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Παναμά 28)6	
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	ά. Γερασίταρα 24)6 διά Κίναν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	έ. Πειραιά 13)6	
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. Πειραιά 30)6 διά Αδγούσταν	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*	56	8378	εις 'Ακαπούλκο από 22)12	
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	57	30332	δ. Γιεραλτάρ 1)7 διά Ρ. Ιανέρο	ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣ. κ.*	56	3928	δ. Γιεραλτάρ 26)6 διά 'Ισπανίαν	
ΚΟΣΤΑΣ ΤΕΑΣ	(δ.)	58	25271	ά. Φρηπόρτ 30)6 διά Βενεζουέλα	ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	έ. Τρίπολην (Λιθανίου) 21)6
Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ά. Μντρεάλ 15)6 διά Σικάγον	ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071	έ. Πειραιά 5)7	
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ά. Βανκούζερ 5)7 διά Μάλιν	ΜΑΡΘΑ (κ.)	52	2240	ά. Λονδίνον 6)7 διά Τύνιδα	
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	ά. Λεϊκ Ταύρις 30)6 Κιουρασόσ	ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Τζεμπέλ Ντανά 29)5 διά Σακάι	
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑ'Ι·Φ (κ.)	56	9943	ά. Ν. Όρλεανην 26)6 διά Αλένον	ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	6	12231	έ. Ν. Υόρκην 28)6 διά 'ΕΑ. Παλίτο	
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.*	57	13110	έ. Σιγκαπούρην 5)7 διά 'Ινδονήσιαν	ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	έ. Φρήμαντλ 17)6	
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά Ντουμάτ	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	δ. Γιεραλτάρ 15)6 διά Ρ. Τανούρα	
ΚΡΗΤΗ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	ά. Μπωμόντ 2)7	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Ν. Όρλεανην 26)6 Ν. Αφρικήν	
ΚΡΗΤΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	56	8477	έ. Σάντος 4)7	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	έ. Μιαράλετα 26)5	
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ	* 58	8547	ά. Λός 'Αντζελες 3)7	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	49231	ά. Μαλάγκα 4)7 διά Ταρτούς	
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	47	1860	ά. Λέξαντερ 7)6	ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	όποιο παραλαβήν	
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	δ. Γιεραλτάρ 1)7 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	έ. Βενεζία 25)6	
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	δ. Παναμά 29)6 διά Γκουάιμας	ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Τρίπ. Λιθίνης 23)6 διά Πειραιά	
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	δ. Μπρούνουμπούτελ 2)7	ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	47	2783	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ά. Κελέγκη 12)6 διά Περσικόν	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Λέγκορν 28)6 διά Ν. Όρλεανην	
ΚΥΝΟΙΑ	71	11801	ά. Βανκούζερ 7)6 διά 'Ινδιαν	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά. Χιούστον 19)6 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	5759	έ. Δουκέπρεπην 30)6	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	21685	έ. Αύγουστα 27)6	
ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)*	57	11978	ά. Λάρ. Ρομάνα 21)6	ΜΑΡΙΒΙΚΗ (κ.δ.)	57	12810	ά. Σουραμπάγια 10)6 διά νημινχαμ	
ΚΥΡΑΒΑΝΟΙΑ (κ.)	54	8532	ά. Ντρόμπιαν 3)6 διά 'Ινδιαν	ΜΑΡΙΑΙΑΚ (κ.)	54	6856	ά. Καζαμπλάνκα 26)6	
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	έ. Αγ. Φραγκίσκου 1)7	ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	55	12597	ά. Κουβέτη 4)7 διά Κίναν	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	έ. Αλεξάνδρειαν 29)6	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΧΑ (κ.δ.)	54	20794	εις μεταφοράς 'Ερυθρᾶς θαλάσσης	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Αιμούργον 5)7 διά Φορκάντος	ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛΑ (δ.κ.)	55	11193	έ. Πειραιά 11)6	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	έ. Αιμέρσρουν 25)6	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	50	15747	εις μεταφοράς 'Ερυθρᾶς θαλάσσης	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	έ. Παναμά 23)6	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	51	10216	ά. Π. Σαπούδη 27)6 διά Σανταν	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ.	(κ.)	58	8847	έ. Πειραιά 24)6	ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	ά. Αιθερπούλη 6)7 διά Συρίαν
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	έ. Χάρηρην 2)7	ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	ά. Αιθερπούλη 6)7 διά 'Ειδονμάσιθ	
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	53	6836	έ. Ηάντλια 21)4	ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.κ.)	53	21602	ά. Σκικνίτα 1)7 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦ (δ.)	53	11230	εις Πειραιά από 1)3 (έπισκενα)	ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΤΣΑΜΠ	73	3500	έ. Χάμπτον ρ. 27)6 διά Φιλαδέλφειαν	
ΛΑΙΙ'ΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ.	50	2494	ά. Λαπλίς 29)5 διά Νουακότ	ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	37	5272	ά. Ν. Υόρκην 2)7	
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Γκάλεστον 6)6 διά 'Εκραθός Ρ.	ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Σάντερλαντ 6)7 διά άΝ. 'Ορλεάνην	
ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.)	56	12553	ά. Κορόνα 30)6 διά Ντακάρ	ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	ό. Παναμάς 3)7	
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Γιεραλτάρ 22)6 διά Μπ. Μασάρ	ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)*	59	13596	ά. Β. Ελλασπεθ 4)7 διά Καρθαγένην	
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Ζουετίνα 8)6 διά 'Ισπανίαν	ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573	ά. Ούμ. Σαΐδ 27)6 διά Ταματάθε	
ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468	ά. Νταμάπερ 28)6 διά Κίναν	ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	ά. Πόργκορην 15)6 διά Καράτοι	
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	έ. Μπαχρέπιν 4)7	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Πόρ. Τανόρα 3)6 διά 'Ισπανίαν	
ΛΑΝΤ (κ.)	49	4939	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	έ. Πόρος Σουδάν 26)6	
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	ά. Τζένταν 18)6 διά Σαφάγκα	ΜΕΤΑΣ (δ.)	67	43231	ά. Τζεμπέλ Ντανά 3)6 διά Φώλευ	
ΛΑΡΙΓΚΟ (κ.)	58	3839	ά. Λευκάντα 28)6 διά Ταματάθε	ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	58	29139	ά. Σιγκαπούρην 4)7 διά Ντουμάτι	
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880	ά. Γιεραλτάρ 21)6 Σάρ. Σεμπεστιάδο	ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	ά. Παναμάς 3)7 διά Ειρηνικόν	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Μόλτα 25)6 διά Σφάξ	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	έ. Πειραιώς από 26)4	
ΛΑΣΤΡΙΤΟΝΙ (κυπρ.)	56	3506	έ. Μελδόβουρην 12)6	ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	66	39617	ά. Ρ. Τανόρα 31)5 διά Μίλφ. Χάφεν	
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Ντάρμπαν 28)6 διά Γένοβαν	ΜΕΛΩΔΟΥ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	έ. Πειραιώς 29)6	
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	έ. Πόροι της Μπόκ 1)7	ΜΕΛΑΤΕΜΙ	56	7986	έ. Πειραιώς 27)6	
ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	έ. Τόνιδα 13)6 (έπισκενα)	ΜΕΡΙΝΙ (κ.)*	45	3948	όποιο παραλαβήν	
ΛΕΞΑΙ (κ.)	65	2411	ά. Αμβέρσαν 12)6 διά 'Αλγέριον	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ά. Πειραιά 2)7 διά Πάτρας	
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	έ. Ρίο Γκράντας 3)7	ΜΕΣΙΣ (δ.)	59	22681	ά. Ράς Τανόρα 28)6	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)*	45	2058	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	έ. Μεσσαλίας μεταφοράς	
ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ά. Μάλτα 1)7	ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (π.δ.)	59	30187	ά. Αμέρεραν 13)6 Μπάχο Γκράντε	
ΛΙΑΔΑ (π.)	50	2734	έ. Μπανάντα 23)6	ΜΕΣΣΗΜΙΑ (κ.)	48	1420	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Βανκούζερ 3)5 διά Κίναν	ΜΕΣΣ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Ράς Τανόρα 28)6	
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	έ. Γέδονια 21)6	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	61	31387	ά. Όθασε 21)6 διά Αμπερνταμ	
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	57	20730	έ. Χάρηκ 'Αιλ. 2)7	ΜΙΔΑΣ (κ.)	46	4119	ά. Κων/πολιν 9)6 διά Κωνστάντζαν	
ΛΟΥΣΣΙΟΣ*	71	27958	ά. Γένοβαν 28)6 διά Κεμπέκ	ΜΗΔΑΟΣ (κ.)	50	3364	ά. Λάτιο 1)7	
ΛΥΔΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	ά. Γκάλεστον 2)7 διά Ν. Όρλεανην	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	ά. Λάς Πάλμας 30)5 διά 'Αθάνα	
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Αγ. Βικέντιου 2)7 διά Μπωμόντ	ΜΗΤΕΡΑ ΕΥΔΟΞΙΑ π.	49	3934	ά. Τρίπολην (Λιθανίου) 12)6	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά. Παραλίας 2)7 διά 'Αμβερσογ	ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	59	5224	ά. "Αντεν 30)6 διά Χοντέιντα	
ΛΥΡΙΚ	64	29396	ά. Λός 'Αντζελες 23)6	ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝ.	56	5485	έ. Μπαντάρ 1)6 διά Αμπάτας 16)6	
M. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ράς Τανόρα 4)6	ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΑ.	68	9069	ά. 'Αμβερσον 13)6 διά 'Αθάνα	
ΜΑΓΓΑΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά. Ν. Υόρκην 27)6 διά 'Αρούμπαν	ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305	ά. Πειραιά 27)6 διά Κων/πολιν	
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ά. Ριο Γκράντη 19)6	ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	έ. Πειραιά 7)6	
ΜΑΓΚΝΑ ΛΙΚΟΛΙΑ (κ.)	51	7126	ά. Π. δ. Σπαίνη 10)6 διά Κούβαν	ΜΙΝΑ (δ.)	56	21090	ά. Σιγκαπούρην 2)7 διά Περσικόν	
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Ντάρμπαν 2)7	ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	39	3486	έ. Αντόνην 20)5	
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. Βανκούζερ 19)6	ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	ά. Μπρούνουμπούτελ 3)6 διά 'Ινδιαν	
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	έ. Μπωμόντ 2)7 διά Παραλίας	ΜΙΝΩΔΑ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Οκρίκε 23)6 διά 'Απατα/Λάγυκος	ΜΙΝΩΔΑΝ ΤΣΕΦ	54	11743	ά. Βίττόρια 31)7 διά Λίθερπουλ	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ά. Ν. Όρλεανην 24)6 Ταϊταγκούκ	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ά. Πειραιά 24)5 διά Η.Π.Α.	
ΜΑΙΤΣΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Χάρηρην 3)7	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	έ. Σεμπρούνγκε 11)6 διά Γιεραλτάρ	
ΜΑΙΗΦ. ΛΟΓΙΑΛΤΥ δ.	54	12123	ά. Γιεραλτάρ 3)7 διά Ρότερνταμ	ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	ά. Παναμά 29)5	
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΙΤΟΡ	53	16010	ά. Προτο 'Αλεγκρε 5)7	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993	ά. Κων/πολιν 1)7 διά Σαλίνα	
ΜΑΙΥΨΦΑΛΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10855	ά. Λορ. Μάρκες 4)7 διά Λ. Πάλμας	ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	ά. Μπρούνουμπούτελ 30)6 διά 'Αλγέριον	
ΜΑΛΑΓΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά. Αλεξάνδρειαν 1)7 διά Γαλλίαν	ΜΙΧ. ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)	60	8493	ά. Βρέμην 25)6 διά Σάντος	
ΜΑΝΤΕΛΕΙΝ	69	4994	ά. Γιεραλτάρ 3)7 διά Ρότερνταμ	ΜΙΧΑΗΛΑ (δ.)	59	26737	ά. Ν. Υόρκην 29)6	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	έ. Αμέρεραν 27)6 διά Πειραιά	Μ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313	ά. Χάρηκ 'Αιλαντ 19)6 Γιουροπόρ	
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	έ. Μπωμόντ 2)7 διά Πειραιά	ΜΙΧΑΗΛΑ Δ. (δ.)	53	11289	ά. Ράς Τανόρα 26)6	
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948	έ. Πειραιά 8)6 διά 'Αμβερσογ	ΜΟΣΧΑΝΘ (κυπρ.)	51	3386	ά. Μπρούνουμπούτελ 11)6 διά Ζαΐρ	

**COULOUTHROS LTD.**

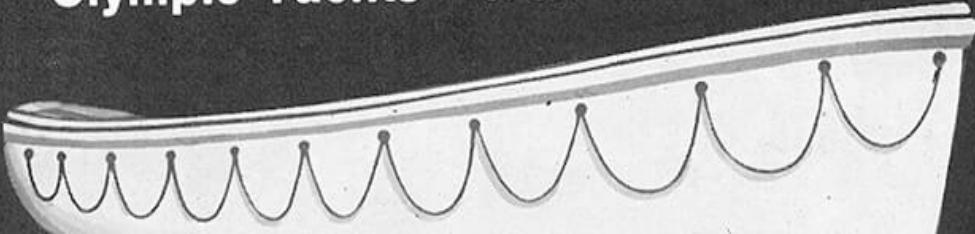
58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3  
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3  
TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON  
TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

**COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.**</p

ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	δ. Γιθαράταρ 3/7 διά Μασσαλίαν
ΜΠΑΖΙΑ III	67	18459	ά. Ταραγκόνα 28/6
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΪ (κ.)	62	1087	ά. Ταινιταβέκιο 5/7 διά Λισσαδώνα
ΜΠΑΡΑΚΑ (κ.)	55	9242	ά. Ντάρειον 15/6
ΜΠΑΡΜΠΕΓΚΑΙΗΤ	61	6751	ά. Ν. "Υόρκην 27/6 διά Φρητάουν
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Πειραιάς 3/7 διά Χαλκίδα
ΜΠΕΛΑ ΚΡΟΥΣ (κ.)	56	1333	έ. Βηρυτός 26/6
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙΚΕΛΣ	65	4636	ά. "Ιμμιγχαμ 27/6 διά Μόντρεαλ
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Πόρτ Αρθουρ 3/7 Μπράς Ρίζερ
ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779	έ. Χοντολούλαδ 2/7
ΜΠΟΝΝΑΡΤ (κ.)	58	3399	έ. Λεμψόν 3/7
ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226	έ. Τάραντα 3/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ (δ.)	64	34056	ά. Σιγκαπούρην 30/4 διά Περσικόν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	6.	22844	ά. Τρίπολη (Λιβανό) 29/6 Ριγιέκαν
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	ά. Ρίο Ιανέαρο 27/6 διά Λιβόνη
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ (κ.)	55	1308	ά. Βηρυτόν 19/6 διά Βαρκελώνην
ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	58	3669	ά. Λευπόν 4/7
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	51	2633	δ. Γιθαράταρ 29/6 διά Μπαγιόν
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	ά. Σουτόβαλ 2/7 διά Ρότερνταμ
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	39617	ά. "Αμετράντα 28/6 Ν. Ορλεάνην
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	ά. Χιμέζι 3/7 διά Ντουμπάι
ΜΥΡΤΩ *	59	10400	ά. Ρότερνταμ 24/6 διά Καράτοι
ΜΥΡΩΝ	64	17487	έ. "Ακαπά 14/6
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	έ. Σουραμπάγια 17/6
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	ά. Μπ. "Άρες 1/6 διά Γένοβαν
ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	δ. Γιθαράταρ 27/6 διά Ροστόκ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	ά. Ν. "Ορλεάνην 1/7 διά Χιούστον
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	65	36066	ά. Τέιμπλ Μπαϊ 21/6 διά Περσικόν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	69	9241	ά. Ρότερνταμ 1/6 διά Κούθαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	έ. Χιούστον 10/6
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ά. Νάντην 2/7 διά Κενίτρα
ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648	έ. Πειραιά 28/5
ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ά. Πούντα Καρπόν 28/6 Καμπάνα
ΝΕΙΤ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	ά. Μόντρεαλ 2/5 διά Σ. Τόμας
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ά. Νόρθπορτ 2/7 διά Πούντα Πλάμας
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	ά. Νόρθπορτ 5/6 διά Κιουρασάδ
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΕΣ (δ.)	56	19821	ά. Φήρπορτ (Μπ.) 3/7 Ν. Ορλεάνην
ΝΕΠ. ΦΡΕΝΙΣΙΠ (δ.)	55	23930	ά. Φιλαδέλφειαν 4/7
ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	ά. Λ. "Αντζελες 23/6 διά Γιοκοχάμα
ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.	56	3990	δ. Γιθαράταρ 5/7 διά Δ' Αφρικήν
ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	ά. Μόντρεαλ 25/6
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	έ. Νέαπολιν 29/6
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	έ. Χιούστον 26/6
ΝΕΦΕΛΗ	64	10864	ά. Σιγκαπούρην 13/6 διά Ρότερνταμ
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	ά. Ντουμπάι 2/7 διά Τοινινόν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργεις είς Πειραιάς 23/12
ΝΗΓΗΡΤΗ (κ.)*	58	3897	ά. Μπωμόντ 28/6 διά Αμπιτζάν
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	ά. Θέουτα 29/5 διά Ναναμά
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	είς μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ά. Γιθαράταρ 28/5 διά "Αγ. Ιωάννην
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396	ά. "Αμοτεράντα 26/5
Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	68	86521	ά. Ντόβερ 5/7 διά Γκρέμπουργκ
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Σύμενον 26/6 διά Κιόδες
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	έ. Ιεπενόφορς Μπαγκλαντές
ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827	ά. Λά Παλίς 2/7 διά "Αλγερίον
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	ά. Παναμά 30/6 διά Γκόδες
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563	ά. Σουδάμια 6/7 διά Τσαμπόκ
ΝΟΔΑΡΕΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4113	έ. Βρέστον 30/6
ΝΟΡΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	έ. Βιλεμούσαφέν 2/7
ΝΟΡΑ. ΓΗΓΑ ΜΕΤ.	63	44	14800
ΝΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ	58	18183	ά. Μπάνιαν 2/7 διά Μερόνα
ΝΟΡΑ. ΚΟΝΚΕΣΤ	58	18180	ά. Μ. "Αχαντι 29/6 διά "Άδεν
ΝΟΡΑ. ΝΑΙΑΝΤ	67	22549	ά. Γιθαράταρ 25/6 διά Βενεζουέλαν
ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ (δ.)	64	38649	έ. Τεργέστον 3/7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ά. Φιλαδέλφιαν 22/6 διά Π. Όρνταζ
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	έ. Φάλμουθ 28/5
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	56	18210	ά. Κ. Τάουν 17/6 διά Περσικόν
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΝ (κ.)	51	1435	ά. "Αμέθεραν 2/7 διά "Αγαδίρ
ΝΟΡΘΓΟΥΙΝΤ	70	11328	έ. Τέμα 2/7
ΝΟΡΝΤΦΕΛΣ (κ.)*	54	4352	ά. Κούκλετ 20/6
ΝΟΡΦΟΔΑΚ (δ.)	59	20915	ά. Γιθαράταρ 24/6 διά "Ιαπωνίαν
ΝΟΤΟΣ (κ.)	58	2748	έ. Δάντοις 3/7
ΝΟΤΟΣ	58	12339	ά. Δάντοις 16/5 διά "Ινδίαν
ΝΤΑΡΑΙΝΤΙΚ (κ.)*	55	1863	έ. Μπαγκλαντές 29/6
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ά. Πιούπινο 22/6 διά Τομπρούκ
ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911	ά. Κιουρασάδ 2/7 διά Γκόδες
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	ά. Σουδάμια 6/7 διά Τσαμπόκ
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	ά. Κάρυκ "Αίλ 22/6 διά "Αντεν
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	έ. Τάκαρτα 2/7 διά Ογιόγκυ Παντ.
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672	έ. Ν. "Υόρκην 26/6
ΝΤΗΖΕΡΠ ΛΗΝΤΕΡ	5.	20728	μετων.: «ΚΩΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ»
ΝΤΗΖΕΡΠ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	ά. Μ. Σαούδ 2/6 διά Σιράχα
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988	ά. Νιούκστολ (Αδ.) 12/6 Ιαπωνίαν
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ά. Σουάμπα 23/6 διά Κίναν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826	ά. Βούδανη 29/6 διά Φάρες
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	56	11669	ά. Ορλεάνην 2/7
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ά. Σιγκαπούρην 18/6 διά Ντουμπάι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ά. Μπανάρ Μαχάρ 15/5
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ά. Ν. "Ορλεάνην 26/6
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ά. Μίρη 24/6 διά Σαγκάνη
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	ά. "Αντεν 30/6 διά "Αγ. Βικέντιον
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	ά. Φιλαδέλφεια 22/6 διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ά. Κρίστουπαλ 1/7 διά Μπαλμπόκα
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	ά. Αμοτεράντα 27/6
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Ήτς 5/7 διά Ζουετίνα
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΑΝΤΕΝΗΜΠΟΥΡΓΚ κ.*	50	1439	ά. Αμοτεράντα 30/6
ΟΛΥΜΠΙΑ (κ.)	58	13093	ά. Ντώρμπατ 3/7 διά Κ. Τάουν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Ντώρμπατ 24/6 διά Μπ. "Άρες
ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Σιμότουσ 14/6 διά Κουόν "Αίλ
ΟΛ. ΑΘΑΛΕΤ (δ.)	69	97468	ά. Κουέλιτ 20/6 διά Χάρην
ΟΛ. ΑΙΣ (δ.)	54	17999	έ. "Ηστ Λόντον 4/7
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέιμπλ Μπ. 4/7 διά Τρίνινταν
ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Τέιμπλ Μπ. 28/6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ά. Ρ. Τανόύρα 23/6 διά Μίλφορντ Χ.
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Κουέλιτ 22/6 διά Χάρην
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Τέιμπλ Μπ. 19/6 διά Λιέρπερουλ
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Χάρην 21/6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	ά. ΜΠ. Χάρεν 3/7 διά Μπ. Μασάρ
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	έ. ουάθι Ντώρμπατ 2/7
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ δ.	72	106123	ά. Κ. δλ. "Αιαγία 23/6 διά "Ελλάδα
ΟΛ. ΒΑΛΕΙ'Υ (δ.)	54	13652	δ. Ιτανομάδ 27/5 διά Ιαπωνίαν
ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 28/6 διά Κιουρασάδ
ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	ά. Ν. "Ορλεάνη 27/6 διά Κιουρασάδ
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ά. Καράκας Μπ. 2/7 διά Π. Φορτίν
ΟΛ. ΓΚΕΙΜΣ (δ.)	64	32380	έ. Σιγκαπούρην 20/6
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ά. Μ. Χάρεν 12/6 διά Νιγηρίαν
ΟΛ. ΓΚΛΟΡΙ (δ.)	64	38598	ά. Ράς Τανόύρα 17/6
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	65	32407	είς Πειραιάς από 1/4 (έπισκευα)
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	έ. Πόρτλαντ 28/6
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	έ. Πειραιάς 28/6
ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	50	24741	έ. Ρ. Τανόύρα 16/6
ΟΛ. ΛΕΙΓΚ (δ.)	54	17999	ά. Ν. "Υόρκην 25/6 διά Λά Σαλίνα
ΟΛ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	72	128561	έ. ξωθι Μπέρι Χέντ 6/7
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέιμπλ Μπ. 9/6
ΟΛ. ΜΠΡΙΔΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ά. Φόλερ 26/6 διά Μπαχρέιν
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	ά. Λάς Πάλμας 23/6
ΟΛ. ΝΤΕΙΛΑ (δ.)	54	18476	ά. Σιγκαπούρην 23/6 διά Κουόν "Αίλ
ΟΛ. ΠΑΙΩΝΗΡ	66	15625	ά. Τοίμπα 29/6 διά Βανκούδερ
ΟΛ. ΠΑΑΜΑ	65	15577	ά. Παναμάδ 15/6
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ά. Ν. "Όρλεάνη 27/6 διά Μπαντόν Ρ.
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	έ. Άλεξανδρειαν 11/6
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ά. Ν. "Ορλεάνη 8/5 διά Αλεξανδρειαν
ΟΛ. ΠΙΓΙΣ	69	15688	έ. Καναρίν 1/7
ΟΛ. ΠΡΑΙΝΤ	67	15697	ά. Μπαχρέιν 21/6 διά Βραζίλιαν
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	έ. Ροζάριο 2/7
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Παναμάδ 25/6
ΟΛ. ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	50	60	23008
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	52007	ά. Βαρελάντερ 23/6 Κάρυκ "Αίλ
ΟΛ. ΡΟΚ (δ.)	54	17999	ά. Σαλδαντώρ 4/7 διά Μπέλεμ
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	ά. Ντώρμπατ 30/6 διά Περσικόν
ΟΛ. ΣΚΑΪ (δ.)	55	13934	ά. Γιθαράταρ 4/7 διά Ροστόρ
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	έ. Γιουροπόρτ 9/6 (έπισκευα)
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ δ.	59	37958	ά. Γιουροπόρτ 4/7 διά Κιουρασάδ
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	έ. Σιγκαπούρη 22/6 (έπισκευα)
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΙΡΥ (δ.)	64	30581	ά. Κιουρασάδ 22/6
ΟΛ. ΦΑΕΩΝ	65	15179	ά. Κιουρασάδ 22/6
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	58	27602	έ. Πειραιάς 5/6
ΟΛ. ΦΕΙΜ (δ.)	55	47493	ά. Μποννι 23/6 διά Χόδικ
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ά. Τζ 5/7 διά Αμβούργον
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	16741	ά. Ντόντζες 21/6 διά Μπάχο Κράντε
ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ά. Παναμάδ 19/6
ΟΝΤΑ (δ.)	58	13012	ά. Καλκούταν 3/7 διά Σιγκαπούρην
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (δ.)	56	21090	ά. Σιγκαπούρην 15/6 διά Απερικόν
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	ά. Καράτοι 5/7
ΟΡΙΚΟ (δ.)	58	12668	ά. Ν. "Υόρκην 4/5
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	42	2881	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	22006	ά. Βανκούδερ 30/6 διά Πόρτλαντ
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ·ΙΟΝ (δ.)	70	79001	ά. Ράς Τανόύρα 2/7
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	56	9829	έ. Ναγκόγια 5/7
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	65	21833	ά. Πα

ΠΕΝΝΥ ΜΑΪΚΕΛΣ *	59	7919	ά. "Αγ. Βικέντιον 29)6 διά Σάντος ύπο παραλαβήν	
Π. ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ *	54	3895	ά. Μορμουγκάο 25)6 διά Ντώρμπαν	
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	ά. Ρίο Ιανέριο 19)5	
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	56	2194	ά. Ρίο Ιανέριο 19)5	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Τομπάτα 26)6 διά Γιοκοχάμαν	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	51	1077	είς μεταφοράς Μεσογείου - Δυτ. Αφρ.	
ΠΕΡΑ Α'ΙΑΝΤ	64	10865	ά. Ντώρμπαν 18)6 διά Ιαπωνίαν	
ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.)	56	15852	ά. Σιγκαπούρη 30)6 διά Κίναν	
ΠΕΤΙΓΚΟ *	67	44795	δ. Παναμά 25)6	
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	57	7843	δ. Γιεράλταρ 6)5 διά 'Αθάνα	
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	ά. Λάρνακα 27) διά Μπάνιας	
ΠΕΤΡ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Ν. Υόρκην 8)6 διά Χάργκ "Αίλαντ	
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763	δ. Γιεράλταρ 28)6 διά Χάρφαν	
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. Βιτόρια 19)6 διά Γκιζόν	
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)*	55	7059	ά. Χόκην - Κόργκ 1)7	
ΠΛΟΥΤΟΜ (κυπρ.)	59	10918	ά. Χάρπιτον ρόδος 17)6 διά Παναμά	
ΠΛΩΤΩ	68	35191	ά. Χάρπιτον ρόδος 5)7	
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291	ά. Ν. Ορλεάνην 4)7	
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	ά. Βιτόρια 26)6 διά Ριγιέκα	
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	56571	ά. Ντώρμπαν 10)6	
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	56	8325	ά. Μασσαλίαν 3)7	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	ά. Ρόπερτρατ 27)6	
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)*	70	1662	ά. Αγίερσαν 3)7 διά Βρέμην	
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	ά. Ρόπερτρατ 6)7	
ΠΟΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ (κ.)	62	5355	ά. Θεούτα 24)6 διά Σάντα Μάρτα	
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)*	49	1011	ά. Πειραιά 24)6	
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.δ.)*	57	21682	ά. Ανακόρτες 29)5 διά Γιοκοχάμα	
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	ά. Κάργκ "Αίλ 21)6 διά Φιουμισίνο	
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	ά. Πειραιά 28)5 διά 'Ισπανίαν	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	ά. Αθήλες 24)5	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	59	9633	ά. Ήστ Λόντον 2)7	
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	52	10188	ά. Μομπάσα 2)7	
ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)*	48	2224	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	58	8369	ά. Ρόπερτρατ 29)5 διά Κόλπον ΉΠΑ	
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	ά. Αιδούργον 2)7	
ΠΡΩΤΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	ά. Αθάνα 23)6	
ΠΡΥΘΙΑ	72	10382	ά. Φιλαδελφεια 25)6 διά Σάντος	
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ά. Αλεξανδρίεαν 19)6	
ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.)	52	1346	ά. Πειραιά 27)6 διά Αλγέριον	
ΡΑΛΦ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ	50	1516	ά. Κάνδην 29)6 διά Βαλένθια	
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.δ.)*	73	142055	έξωθι Σάνσυντ 7)7	
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1384	ά. Αμέρερχαν 28)5 διά Πειραιά	
ΡΕΑ	66	11859	ά. Ν. Ορλεάνην 8)6 διά Χιούστον	
ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.)	54	11647	ά. Βενετία 18)6	
ΡΕ·Ι·ΝΤΖΕΡ (δ.)	57	20778	ά. Ρ. Ιανέριον 3)7	
ΡΕ·Ι·ΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	ά. Ρόπερτρατ 10)5 διά 'Αθάνα	
ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ	55	2376	ά. Ν. Υόρκην 26)6 διά Γεσατεμάλα	
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ· (κ.)	56	1990	ά. Ρόπερτρατ 13)6 διά 'Αλγέριον	
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	51	12540	ά. Νασάρου 4)7	
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Ναγκασάδη 18)6	
ΡΙΑ Μ.*	52	3714	ά. Ν. Ορλεάνην 3)7	
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ά. Βομβάν 4)6	
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	ά. Μπ. "Αύρες 3)5	
ΡΟΔΑΝΘΗ Α. (κ.)*	24	5262	ά. Ελεάνδροειαν 1)7	
ΡΟΖΑ I. (κ.)	46	1970	ά. Μπρούνσιποτελ 30)6 διά 'Ολλανδ.	
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	ά. Θέουτα 30)6 διά Πάλμα	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	ά. Φιεράλτερια 1)7 διά Κ μπά Τσάνς	
ΡΟΛΛΕ Β. (δ.)	55	19853	ά. 'Αμβέροχ 6)6 διά Μπόνι	
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Ταιμάτα 16)6 διά Μιζουσίμα	
ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	67	2486	ά. Γόννια 3)7	
ΡΟΥΘΗ ΜΑΪΚΕΛΣ κ.	63	7311	ά. Παναμά 17)6 διά 'Ιταλίαν	
ΡΥΘΜΟΣ	57	10316	ά. Δουβλίνον 29)5 διά Φιλαδέλφειαν	
ΡΩΜΥΔΙΑ (δ.)	59	21275	ά. Αντζελες 1)7 Χούντιγκτον Μπ.	
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	50	17791	ά. Φρήπορτ 29)6 διά 'Αρούμπα	
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	58	3065	ά. 'Αμβέρσαν 5)7	
ΣΑΙΝΤ ΆΝΝΑ (δ.)	59	29486	ά. Τεργέστη 28)6 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23249	ά. Ρουέν 19)6 διά Φιλαδέλφειαν	
ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	57	20686	ά. Κοπεγχάγην 17)6	
ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ (π.)	56	8686	ά. Τάουν 21)6 διά Περσικόν	
ΣΤ. ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	59	16973	ά. Ν. 'Υόρητη 25)6 διά 'Αρούμπα	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ά. Πάλμας 29)6 διά Περούκόν	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	53	8715	ά. Μομπάσα 4)6 διά Μπάσοραν	
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	66	16334	ά. Τενερίφη 12)6 διά 'Αλγέριον	
ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΜ	55	22248	ά. Τής 26)6 διά Λουλέα	
ΣΑΙΝΤ ΓΖΩΝ (μικτ.)	50	11631	ά. Σηάλτ 'Εντ 1)7 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)	59	15772	ά. Παναμά 25)6	
ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	54	9755	ά. Βίζαντιανόν 26)6	
ΣΑΙΝΤ ΓΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	ά. Φιλαδέλφειαν 24)6 διά Κ. 'Ιμποε	
ΣΑΙΒΙΑ (κ.)	56	8671	ά. Τόκιο 28)6	
ΣΑΜΟΣ Α'ΙΑΝΤ (π.)	71	5055	ά. Κων/πολιν 26)6	
ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	ά. Καζαμπλάνκα 2)7	
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)*	56	1360	ά. Υιουντές 23)6 διά Κατάνια	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ.	72	11506	ά. Παναμά 4)7	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	72	11506	ά. Παρανάγκουα 18)6	
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	50	1805	ά. Ζευτρόψυκε 6)6 διά Νεάπολιν	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ά. 'Αμβέρσαν 4)7	
ΣΑΝ ΣΛΑΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	ά. Μαρακάιμπο 18)6	
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	53	2641	ά. Παραλαβήν	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	50	1439	ά. Πειραιά 1)7	
ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.)	58	12975	ά. Χόγκ Κόργκ 27)6 διά Περσικόν	
ΣΑΝΒΙΚΤΩΡ (κ.)	57	8805	ά. Μοντεβίδεο 25)6	
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	59	2958	ά. Λουάντα 6)7 διά Λιμπρεβίλ	
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	ά. Μπ. "Αύρες 29)5 διά Γένοβα	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	9965	ά. Σκαπτλή ντ' Ολόν 28)6 "Είβονμάουθ	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ά. Γιεράλταρ 12)6 διά Π. Ρίκον	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ά. 'Αμβέρσαν 3)7 διά Κ. Τάουν	
ΣΑΟΥΘΓΟΥ·Ι·ΝΤ	70	11329	ά. Γιεράλταρ 12)6 διά Κ. Τάουν	
ΣΑΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ δ.	58	21144	ά. Αιδούργον 24)6	
ΣΑΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379	ά. Κολόμπο 3)7	
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ ιετ.	61	14020	ά. Φιλαδέλφεια 22)6 διά Μπρός ρ.	
ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	ά. Μ. 'Αχιμαντ 3)7 διά Ρ. 'Ιανέτορο	
ΣΑΟΥΘ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	15668	ά. Παναμά 25)6	
ΣΑΟΥΘ. ΣΑΝΑΛΑ·Ι·Τ δ.	54	19462	ά. Π. ντε Μπούκ 1)7 διά Λά Σκίρα	
ΣΑΠΡΗΜ. ΜΠΗΒΕΡ (π.δ.)	72	1560	ά. Βαλτιμόρην 22)6 διά Γκουαγιακίλ	
ΣΑΡΛΟΤΑ (κ.)	60	3899	ά. 'Αμβέρσαν 12)6 διά Καρθαγένην	
ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	ά. Κόρκ 28)6 διά Μπουαναντόύρα	

## Lifeboats - Davits & Deck Equipment packages offered by Olympic Yachts - Welin Davit



LIFEBOATS MOTOR, HAND PROPELLED OR ROWING OF 11 VARIOUS SIZES.

Also available:

- a. Pure pivot gravity davits.
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.
- c. Accommodation ladders - Pilot hoists - deck machinery.  
(Davits and deck equipment made by WELIN DAVIT AND ENGINEERING CO., LTD. of ENGLAND).

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

INSTALLATIONS: The Lavrion Shipyard offers facilities for storage, launching, docking, repairs, conversion and servicing craft up to 50 tons.

Office - Showroom: ZEA MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510,211/2/3. Shipyard: LAVRION, ATTICA.

TEL. 0292,5782/3

TELEX: 212717 OLYA GR. Cables: OLYMPELCO PIRAEUS.



ΣΑΣΣΑ	73	9072	Ε. Π. Καρτί 3)7
ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	Δ. Μασαλία 17)5 διά Βηρυτόν
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	55	3573	Δ. 'Αμβούργον 2)7 διά Γιβραλτάρ
ΣΕΡΕΝΑ (δ.)	57	12907	Ε. Ν. 'Υρκην 23)5
ΣΕΡΕΝΑΝΤΑ (π.)	56	8777	Δ. Κεμπέτ 1)7 διά Νταμάμ
ΣΗ ΣΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	Δ. Γένοβα 26)6 διά Κίναν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	Ε. Γήτς 4)7
ΣΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	71	11055	Ε. Θεσεναντ 26)6
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	51	1522	Ε. Πειραιά 11)6
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	δ. Παναμά 29)6
ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	δ. Μορμουγκάδο 29)6 διά Ιαπωνίαν
ΣΗΠΕΡΑ (κ.)	52	4699	δ. Μπέλευ 27) διά Πάρα 'Αιλ
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	Ε. Τάκασονθι 28)6
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	Ε. Γιοκοχάμα 2)7
ΣΗΦΟΡΝΤ	53	3071	Ε. Κουτσούκο 19)6
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	όπο παραλαβήν
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Δ. Σιγκαπούρην 28)3 διά Σαγκάνη
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ*	51	6974	Ε. Βομβάνη 28)1
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	Δ. Σιγκαπούρην 13)6 διά Σαγκάνη
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	Δ. Μπράκα 29)6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΣΙΝΤΥ	70	18287	Δ. Βανκούμπερ 27)6 διά Ιαπωνίαν
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ*	52	4386	Δ. Μάλτα 29)6 διά Βηρυτόν
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	54	4169	Δ. Γιβραλτάρ 5)7 διά Τεργέστην
ΣΚΑΛΑΜΙΚ (κ.)*	56	3048	Δ. Ρότερνταμ 5)7 διά Τάραντα
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	Δ. Βιτόρια 26)6 διά Ροστόκ
ΣΚΑΥΡΟΚΕΤ (κ.)	58	926	Δ. Πλόμουθ 12)6 διά Θεσσαλονίκην
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786	Δ. Τόκιο 12)6 διά Γιοκασίδη
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	Δ. Κόμπε 27)6 διά Λορ. Μάρκες
ΣΟΒΕΡ, ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	57	7655	Δ. Σιγκαπούρην 13)6 διά Κουντάντζαν
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	Δ. Ν. 'Ορλέανην 28)6 διά Τάμπα
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	Δ. Σακάτη 27)6 διά Σουζακί
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	Δ. Καλάβη 29)6 διά Αφρικήν
ΣΟΥΑΙ (π.δ.)*	55	11498	Δ. Χάλιφας 26)6 διά Φλωρίδα
ΣΟΥΑΤΑΝΑ (κ.)	57	1739	Ε. Πόρτ ντε Μπούκ 2)7
ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	Δ. Τρίπολιν Λιθών 14)6
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	Ε. Γιοκοχάμα 4)7
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	Δ. Ν. 'Ορλέανην 3)7
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Δ. Μπράουνθι 16)6
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	Δ. 'Αμβέρσαν 6)7 διά Σ. Νίκολας
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ	56	13322	Δ. Βρέμη 22)6 Πόρτ Χάρκουρτ
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ δ.*	58	13284	Δ. Καλάο 23)6 διά Παπιτά
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (δ.)	53	12992	Δ. Γιουρούπορτ 6)7 διά Λονδίνου
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	57	20683	εἰς Ρίο 'Ιανέριο 1)5 (επισκευαί)
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	39	1454	Ε. Αλεξανδρείαν 29)6
ΣΠΥΡΟΣ	64	34827	Δ. Ράς Τανούρα 21)6
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	Δ. Ράς Τανούρα 6)6
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	Δ. Ρίο Γκράντε 2)7 διά Ρ. Τανούρα
ΣΤΑΛΑΔ (κ.)	53	7353	Ε. Σιγκαπούρην 3)7
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	Ε. Ροζέριο 27)6
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	Ε. Ν. 'Ορλέανην 29)6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	Δ. Τζιμπούτι 22)6
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	60	10733	Δ. Ελίζαμπεθ 4)7 διά Κ. Τάουν (επ.)
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	25	2224	Δ. Λάς Πάλμας 5)7 'Απαπατά Λάγκος
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	71	71208	Δ. Σιγκαπούρην 2)7 διά Κιμίτσου
ΣΤΟΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	Δ. Παναμά 2)7
ΣΤΟΙ ΑΡΓΚΩ (δ.),	56	10945	Δ. Ροζέριο 25)6 διά Σ. Πέντρο
ΣΤΟΙ ΑΡΓΚΟΜ. (δ.)	60	12497	εἰς Καράτσι 4)7
ΣΤΟΙ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	53	8031	Δ. Πόρτ 'Αρθουρ 27)6 διά Μόντρεαλ
ΣΤΟΙ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	Δ. 'Αμπάνταν 20)6
ΣΤΟΙ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	Δ. Μορμουγκάδο 26)6 διά Περσικόν
ΣΤΟΙ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ δ.*	60	13979	Δ. Κοραμάρη 29)6
ΣΤΙ ΣΑΠΑΝΤΕΝΑ (δ.)	57	12461	Δ. Ν. 'Ορλέανην 1)7 Τρήπορτ (Τέξας)
ΣΤΟΙ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	58	12436	Δ. Ν. 'Ορλέανην 1)7 διά Χιούστον
ΣΤΟΙ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	Δ. Σάντος 25)6 διά Κόμπε
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Δ. Παναμά 3)6 διά Κίναν
ΣΥΜΗ	53	5339	Δ. Γκάλεστον 21)6
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	Δ. Βιτόρια 18)6 διά Τομπάτα
ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ.	53	1764	Δ. Βηρυτόν 27)6 διά Μασαλίαν
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙ·ΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	Δ. Μασαλίαν 27)6
ΣΥΡΙ	68	9024	Ε. Μπάραν 9)6
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)*	53	1092	Ε. Κιούρασσο 1)7
ΣΩΤΗΡΙΑ Π. (κ.)*	56	3839	δ. Γιβραλτάρ 29)6 διά Λιθώνη
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	8880	Ε. Ρίο 'Ιανέριον 21)6
ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	Δ. Νανάμιο 1)7
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	Δ. Γκίζον 28)6 διά 'Αλγερίαν
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	Δ. Τζεμπέ Ντανά 5)6 διά Ν. 'Υρκη
ΤΑΣΟΣ Β.	57	21450	Δ. Ν. 'Υρκην 2)7 διά Σ. Κρουά
ΤΕΚΤΟΝ (δ.)	55	15807	Δ. Ράς Τανούρα 3)7
ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	Δ. Μένα Σαούδ 15)6
ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	εἰς Βανκούμπερ 2)7

ΙΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	Ε. Νόρτεγχαμ 28)6
ΙΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	Ε. Τζακάρταν 28)6
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 4)6 διά 'Ισαράχη
ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	52	2823	Δ. 'Αμβέρσαν 14)6 διά Βηρυτόν
ΤΖΕΝΥ	69	9072	Δ. Κολούμπια ρίθερ 29)6 διά Ιαπωνίαν
ΤΖΟΥΛΙΑ (κ.)	49	6739	Δ. Ντακάρ 7)6 διά Κοτόνου
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ (δ.)	66	39556	Κ. Τάουν 30)5 διά Περσικόν
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	Δ. 'Αμβούργον 28)5 διά Μπελαθάν
ΤΗΑΕΝΙ ΗΣ (κ.δ.)	53	3178	Ε. Σπέτζια 1)7
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	53	12627	Δ. Λάς Πάλμας 3)7 διά 'Αγγλίαν
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	28798	Ε. Μένα 'Αχαϊαν 21)6
ΤΟΛΜΗ	56	12821	Δ. Σιγκαπούρην 3)7
ΤΟΞΩΝ (δ.)	64	31331	Δ. Αμέρισαν 2)7 διά Φιλαδέλφειαν
ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΑ ΟΡΟ	73	15382	Δ. Μπιλιτάριο 29)6 διά Π. Νούάρ
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	δ. Παναμά 7)6
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	δ. Κ. Τάουν 3)7 διά Ρότερνταμ
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	δ. Ρότερνταμ 28)3 διά Κούδαν
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	δ. Μακατά 23)6
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29565	δ. 'Αμβέρσαν 16)6 διά Ιαπωνίαν
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	δ. Ν. 'Υρκην 28)6 διά Νιγηρίαν
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	δ. Σιγκαπούρην 24)6 διά Ντουμάτι
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	3664	δ. Μιτρόνιαντελ 26)6 διά Ροστόκ
ΤΡΙΠΕΝΤ (δ.)	67	34501	εἰς Ντας 'Αίλαντ 27)7
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	εἰς Ντας 'Αίλαντ 12)7 Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	δ. Πόντο Κουαλό 24)6 "Αμστερνταμ
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	δ. Ρότερνταμ 25)6
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	δ. Φραγκίσκον 24)6 Περσικόν
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	δ. Ντώρηπταν 3)6
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	δ. Τέμπη Μπαλή 10)6 διά Περσικόν
ΙΣΕΡΓΚΟΥΙ· (π.δ.)*	57	1177	εἰς Σέτε 22)6 διά 'Αλγέριον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	δ. Ν. 'Υρκην 23)6 διά 'Αρούμπαν
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	δ. Βηρυτόν 29)6
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	49	11771	δ. Γιβραλτάρ 21)6 διά Λά Πλάτα
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	δ. Πιτέα διά Τζέντα
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	εἰς Ράς Τανούρα (ἀποθήκη)
ΦΑΙΑΣ	45	13849	δ. 'Αμβούργον 25)6
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	δ. Γκρήνον 28)6 διά Σηάπτλ
ΦΑΝΝΥ*	48	2436	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	δ. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 19)6
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	δ. Καζανγκλάνκος 11)5
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	δ. Π. Λίνοκλην 28)6 διά Κολόμπο
ΦΙΛΑΝΙΟΣ (δ.)	63	50872	δ. Γιβραλτάρ 1)7 διά Βιλελμοχάφεν
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	δ. Ράς Τανούρα 11)6
ΦΙΟΝΑ (κ.δ.)	57	12683	δ. Όζακα 3)7 διά Σιγκαπούρην
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ·Ι·Ν (δ.)	59	15914	δ. Ν. 'Υδοκην 29)6 διά Κιουρασάο
ΦΙΘΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	δ. Μόντρεαλ 3)7 διά Σικάργο
ΦΛΑΜΙΓΚΟ (κ.δ.)*	51	2193	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	ε. Ρότερνταμ 6)7
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	δ. Λουάντα 2)7 διά Λισασθώνα
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ·Ι·Τ π	43	6338	ε. Ταμπικό 1)4
ΦΟΙΝΙΕ I (δ.)	54	13972	δ. Γιβραλτάρ 24)6 διά Τάμπα
ΦΟΙΝΤΕΛΑ II (κ.)	57	7863	δ. Ντώρηπταν 3)7 διά Περσικόν
ΦΟΡΤΣΟΥΤΙ·ΤΥ (δ.)*	53	10945	δ. Χιούστον 27)6 διά Παναμάδ
ΦΟΥΑΒΙΑ Δ.	56	10360	δ. Τόκιο 27)6 διά Μεξικόν
ΦΟΥΑΜΑΡ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	49	2358	δ. Κονγκούλιν 15)6 διά Περιατί
ΦΟΥΑΜΑΡ ΧΟΥΠΙ (κ.)*	48	1845	ε. Π. ντε Μπούκ 4)7
ΦΟΥΛΑΣΚΑΙ· (κ.)*	67	3971	δ. Π. Χάρκουρτ 18)6 διά Κρίμπι
ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.)	56	3405	ε. Απαπατά Λάγκος 30)6
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	δ. Ιμμινχαν 4)7 διά 'Αμστερνταμ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ε. Κόμπη 1)7
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ κ.δ.*	53	12377	εἰς Φρητάσουν ἀπό 3)2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	δ. Σ. Μάτεκελς 29)5 διά Κόπερ
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21357	δ. Κ. Τάουν 19)6
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ	44	14875	ε. Σάντος 5)7
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ'	44	12646	ε. Βερακρόύ 14)6
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	εἰς μεταφοράς Μουροφάν - Ναχόντκα
ΧΡΥΣΑΝΘ (κ.)	58	8116	ε. Τσάλνα 1)7
ΧΡΥΣΑΝΘΩ (δ.π.)	59	29141	ε. Ράς Τανούρα 21)6
ΧΡΥΣΑΝΘΩ Γ. Λ.	71	16275	δ. Μουροφάν 26)5 διά Παναμά
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Ράς Τανούρα 21)6 διά Μίλφ. Χάφεν
ΧΡΥΣ. Π. ΓΟΥΛΑΝΗΡ δ.	66	41066	δ. Βοστώνη 27)6 διά Ρ. Τανούρα
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	δ. Κ. Τάουν 30)5 διά Ν. 'Αμερικήν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	δ. 'Αμβούργον 4)7 διά Κίναν
ΧΡΥΣΩ (κ.)	58	1929	ε. Βρέστη 2)6
ΧΩΚ	57	11912	δ. 'Αμβούργον 21)6 διά Περισκόν
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ε. Τρίνινταντ 1)7
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. 'Αμβούργον 23)6

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"  
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 340

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1974

### To Avert a Possible Collapse

## THE FINANCING OF SHIPBUILDING INDUSTRY IS IMPERATIVE

### In the Face of World Competition

There is a risk that the Greek shipbuilding industry will collapse unless immediate measures are taken to secure its financing on attractive conditions — and this is the only way to enable this industry to face world competition. This opinion was expressed by the President of the Hellenic Shipyards Mr. Const. Dracopoulos who also pointed out that in all other countries, the State finances through various agencies the shipbuilding industry in an effort to render it internationally competitive. Mr. Dracopoulos added that our national economy benefits immensely from our shipbuilding industry in way of foreign exchange earnings.

#### ADVERSE CONDITIONS

Mr. Dracopoulos stated that in 1967 an audacious programme aiming at granting credits was initiated by the Government. The programme consisted of credits ranging over ten years at interest rate of 5.8 per cent per annum, and the advance of up to 80 per cent of the cost of ships. Unfortunately as time passed, these conditions worsened and nowadays no credits are any longer available, or interest rates of 11.5 and more are demanded with re-payment periods reduced to nine years, and advances of 70 per cent of the cost of new buildings. In other countries, interest rates are as low as 7.5 per cent.

#### THE BENEFITS TO THE ECONOMY

On the subject of the benefits of shipbuilding to the national economy, Mr. Dracopoulos concluded that the Greek Government should take into serious consideration

Dracopoulos referred to the results obtained by The Hellenic Shipyards which delivered 21 SD-14s, 14 cargo liners, 6 bulk carriers and 5 product carriers. The total value of these contracts reach the sum of \$156,000,000, and the total credit was in the range of \$117,300,000, of which only \$28,200,000 were in foreign exchange. Against these credits, repayment will consist of \$157,400,000 in foreign currency as against the sum of \$12,000,000 which was the total of foreign exchange granted in credit during 1973. Thus, the earnings of our economy in way of foreign exchange will amount to \$129,200,000.

#### THE AUXILIARY SHIPBUILDING INDUSTRIES

In addition to the results obtained, our shipbuilding industry was the pioneer for the creation of scores of para-ship-building industries, the products of which were absorbed by the shipyard. Local auxiliary industries account for 8 per cent of the total value of materials used for an ordinary dry cargo vessel of 15,000 tons deadweight. This contribution would be even higher if local industries could produce the proper steel required for shipbuilding and engines were built locally.

#### GOVERNMENT BACKING

On the basis of the foregoing, Mr. Dracopoulos concluded that the Greek Government should take into serious consideration

the privileged position of our country and the experience that has been gained. The Government should provide its support to the ship repairing and building industry so as to render it internationally competitive. It is encouraging that lately foreign Banks have stepped in and offered to finance projects for shipbuilding in Greece.

Mr. Dracopoulos points out: "I trust that such a view should become automatically accepted by the Government and other financial institutions, and that unless measures are taken in the near future to finance this industry, we are condemned to a total collapse with serious consequences for our national economy".

#### AT PERAMA

The question of financing on favourable terms of the shipbuilding industry applies also to the medium sized firms at Perama, Salamis and Eleusis. These firms have obtained sizeable orders from foreign interests.

More particularly, these industries are asking for the help of the Government in meeting foreign orders. A firm at Perama has received orders for four trawlers, four 6,000-ton cargo vessels with an option for a further four, and for ten tugs totalling 58 m. dollars. The shipowners concerned agree to deposit the cost of these new-buildings with a Greek bank, namely \$5.6 m. for the four trawlers, \$18 m. for the four cargo ships, \$18 m. for the further four cargo ships on option and \$17 m. for the ten tugs. The foreign shipowners however demand a state guarantee for the execution of these contracts.

Other firms at Perama are faced with the same problem, and it is up to the Government to give the necessary solution, so that these opportunities are not missed.

Interest is shown in our shipbuilding possibilities by European owners and by countries of the Eastern bloc, Africa and the Persian Gulf.

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

LONDON

ELPIDON (OVERSEAS) LTD.  
TRIDENT HOUSE 55  
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS  
TELEPH. 4818066 (5 lines)  
TELEX 888728

PIRAEUS

ALASSIA SHIPPING CO. LTD.  
11, AKTI MIAOULI,  
TELEPH. 429500 417227 4175066 4175067  
TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

## Others Getting Ready

The port of Palermo is getting ready to cope with the increased ship repairing opportunities which will arise as a result of the opening of the Suez Canal.

By next year, a drydock capable of taking ships of up to 450,000 tons will be ready in service. Palermo will thus regain its fame as a Mediterranean ship-repairing center.

The huge drydock will have a length of 370 meters, a breadth of 68 meters, and will be fitted with four mobile cranes of a lifting capacity of between 20 and 120 tons.

Being on the sea route used by tankers from Port Said to Gibraltar, Palermo will be in a competitive position as regards repairs and drydocking. Its shipyards are understood to be fitted with most modern tools.

The reason for which we mention the port of Palermo is the fact that no such measures are being taken in our country in anticipation of the opening of the seaway. The Skaramanga and Eleusis shipyards are faced with unsurmountable difficulties in their efforts to carry out their development programmes. The ship repair base at Perama has been almost abandoned. We require at least three more floating docks for our current needs, and this should be given a top priority. Much is being said, but unfortunately nothing positive is being done. The opening of the Suez Canal will take us unawares, while our competitors at Palermo, Malta, Naples, Genoa, Marseilles and Spain are actively preparing for the event.

Somebody will have to deal with this most important issue facing our national economy. We are awaiting to see who that person will be.

## Threats from ITF

The executive of PNO (the Panhellenic Seamen's Union) have fully briefed the Greek shipping concerns on some of the aspects of the so-called "war" waged on vessels under flags of convenience by the International Transport Federation.

The PNO emphasize the fact that such vessels are boycotted by local representatives of ITF and compelled to enter into special collective agreements which will be subject to increases of up to 40 per cent as from next September.

Likewise, the ITF claim a payment of £60 per crew member per year in respect of a contribution towards the union costs. This contribution is to be increased to £72.

ITF representatives most likely to institute boycotting against these vessels are those residing in Australia, Sweden, in some parts of Finland and Israel.

In other ports in Europe, Asia and America, Greek-owned vessels under flags of convenience are not disturbed as long as they are entered with PNO and carry the "blue card".

## The Piraeus Freight Market

Starting with the present issue, a new section of "NAFTIKA CHRONIKA" will, under the title "The Piraeus Freight Market", report on the fixtures of Greek-owned tonnage effected through shipbrokers operating in Piraeus.

This column will aim at covering the activities of the "City" of Piraeus in the vital field of chartering. In fact, many fixtures are being concluded directly with

charterers, brokers abroad, and even with India and Hong-Kong. However, at the request of some owners, many of these fixtures are kept confidential. We trust that with the cooperation of the Piraeus shipbrokers we shall be in a position to report every fortnight on the work done in a comprehensive way.

Special interest is attached to fixtures in inter-Mediterranean trade. Too few of these are being reported, and many brokers are in the dark on the ruling rates.

\* \* \*

Ruling rates of freight in the tanker market are the lowest for the last two years. Taking into consideration the high cost of bunkers and the rising running charges, owners are considering laying up their ships.

On the other hand, the time charters of many vessels are terminating with the result that these vessels will add up to those already seeking further employment.

## Why Buy?

A correspondent writes:

"We wonder if there exists a better course for shipowners under expansion other than to invest capitals whether large or small in ship purchases, and take advantage of the many offers of financial aid for building bulk carriers or shelter - deckers which are on great demand."

"There is only one reason for the bulky purchases: Galloping inflation. When the rate of inflation increases by 15 or 20 per cent per year, when orders for new-buildings go higher and higher, when the market for second-hand tonnage reaches fantastic levels, when world currencies and shares crumble down — what else would a professional ship-owner do other than try and invest in shipping."

"Since the end of the war, nobody has regretted buying ships — while those who hesitated are the losers."

"It is true that many new-comers in shipping have been disappointed. However, the last two years, experience has favoured even the laymen. The world demand for transport is ever increasing, and despite the ups and downs of the freight market good opportunities are always to be had. One should however be careful not to agree to high rates of interest when accepting purchase credits."

"In the end, we need new blood for our shipping — we would like to see those directly involved in ships become interested in shipowning."

"This is why we should encourage them, and offer any assistance possible to the new comers. And especially wish them every success".

## Abstention

Not a single tanker for dirty trade has been ordered by the Norwegians during the first half of 1974. On the other hand, total orders during 1973 exceeded 120 m. tons



d.w. It is obvious that shipowners keep a reserved attitude. The prospects for the tanker tonnage looks uncertain with the opening of the Suez Canal. Moreover, the huge numbers of tankers being offered on the market render the Norwegian owners most cautious. On the contrary, these owners go for bulk carriers, natural gas carriers and floating oil rigs.

Middle-East oil producers do not follow the same line. They hold huge capitals, and have started ordering large and small tankers. The Shah of Iran has placed with France orders for twelve large tankers. It seems certain that oil producers tend to take part in the transport of their own exports. More than twenty ships have been placed on order, and there is talk of fifty or more. The question is how these ships are to be manned, and this problem will be one of the most serious for the Middle-East Emirates.

## Purchase Galore

Greeks are keen and ever present buyers for every second hand vessel that comes their way. They enter into agreements with high interest loans, and go as far to accept credit facilities for the total value. These loans are secured by the mortgage of the vessels concerned or by long - period time - charters.

So far, as a result of the rising freight market and ever increasing inflation, such purchases have proved successful. But what about the future? Does future hold any disappointments in stock? However, those concerned are optimistic that all goes well.

We doubt very much if foreign owners would ever accept loans for second-hand tonnage at similar conditions. The Greeks keep the pace — the bulletins from shipbrokers in London, Hamburg and Oslo show the Greeks on the top of the list. There are no obstacles for them. Rates of interests of 13 or 14 per cent do not scare them. All they want is ships, and more ships. The freight market for them is a one - way business-always increasing. They ignore the possibility of a slump in the market, or they do not want to face it. Their audacity has so far paid.

## The Naval Academy

The draft for the institution of a Naval Academy has received a very warm welcome from many circles. The idea of establishing an imposing shipping educational center near the capital is considered most opportune, and also, as the only radical solution to the many misgivings the industry is faced with. Instead of the division of forces which has as its immediate effect a faulty efficiency, the creation of a large institution will answer all questions. There is no doubt that there are clear advantages which have for a long time been missing. The possibility of recruiting young men from the capital is one of the most important ones. Teaching staff will be the result of a proper and thorough choice. The academy will be fully equipped, and its management made most efficient. Overheads will be restricted including the number of teaching staff.

News regarding the financing of this academy is good. It looks as if there will be no difficulty in obtaining the necessary funds. Our shipping circles are very much in favour of the school, and they will provide the funds. The State will not keep away from the scheme. The Union of Greek Shipowners disposes of all means and initiatives for a successful outcome.