

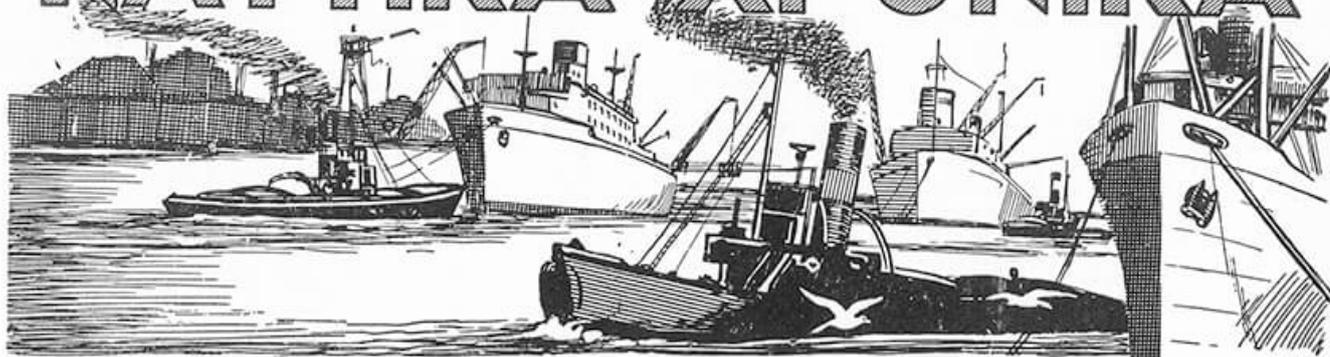
# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1974

Αρ. Φύλλου 944/703

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 944/703

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1974

## ΔΙΑ ΝΑ ΕΠΙΤΥΧΩΜΕΝ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

Η αύξησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, όπερ ήδη τείνει να φθάση το δισεκατομμύριον των δολλαρίων ετησίως, είναι άμεσος συνέπεια της άλματώδους αύξήσεως της δυνάμεως της Ναυτιλίας μας, της στροφής του Έξοπλισμού προς την Γενέτειραν διά την εγκαθίδρυση των επιχειρήσεών του, της άμεριστου πλέον έπιτιστοσύνης του ναυτεργατικού κόσμου προς το έθνικόν νόμισμα και τέλος της συστάσεως μονάδων ναυπηγικών και έπισκευαστικών κέντρων περισσοτέρων, ευρύτερας παραγωγικής δυναμικότητας.

Μέγα το κέρδος της Οικονομίας μας. Άδάπανος διά το Κράτος και την έλληνικήν κατανάλωσιν ή πλουσία αυτή συναλλαγματική πρόσδοσις. Ο άδηλος πόρος κατέστη έμφανεστάτος, ύπολογίσιμος. Η προς τά θαλάσσια έργα πατροπαράδοτος ικανότης του Έλληνος απέδωσε και άποδίδει πολλά τά αξιόλογα.

Όμως, αν ληφθούν ύπ' όψιν ο όγκος του έλληνοκλήτου τονιάξ — 70 περίπου έκατομμύρια τόννων d.w. — και ή άπασχόλησις υπερεκατόν χιλιάδων Έλλήνων ναυτικών, ή συναλλαγματική εισφορά της Ναυτιλίας έπρεπε να είναι αισθητός μεγαλυτέρα. Πολλά, θεδαίως, έπετελέσθησαν διά την αύξησιν της εκ της Ναυτιλίας προσόδου, άλλ' όχι και άρκετά διά να επιτύχωμεν το μέγιστον εκ της ναυτιλιακής δραστηριότητος του Έλληνος. Η σύγκρισις με άλλας μεγάλας ναυτικές χώρας — Μεγ. Βρεταννίαν, Νορβηγίαν, Ίαπωνίαν — στρέφεται καθ' ήμϊν. Τελευταίως άνεκονιώθησαν αί συνολικαί εισπράξεις της Βρεταννικής Ναυτιλίας διά τό 1973. Άνήλθον εις 1.551.000.000 λιρών Άγγλίας, ενθ' επί πλέον διά των ύπηρεσιών του βρεταννικού πλοίου έξοικονομήθη συνάλλαγμα 412.000.000 λιρών, όπερ άλλως — αν δέν πήρην ή Έθνική Ναυτιλία — θά κατεβάλλετο εις τά ξένα πλοία διά τας βρεταννικάς μεταφοράς. Αν άφαιρεθούν αί δαπάναι του

άγγλικού πλοίου εις τό έξωτερικόν — καύσιμα, λιμενικά δικαιώματα και φοροτοεκφορτωτικά — ή άμεσος εισφορά της Βρεταννικής Ναυτιλίας εις τό ισοζύγιον πληρωμών ύπολογίζεται εις 616.000.000 λιρών Άγγλίας.

Άνάλογος είναι και των άλλων μεγάλων ξένων Ναυτιλιών ή προς την έθνικήν οικονομίαν των πρόσδοσις. Υπολειπόμεθα όλων των άλλων μεγάλων, λαμβανόμενοι ύπ' όψιν του όγκου της Ναυτιλίας μας. Και προβάλλομεν την άγγλικήν διότι είναι ή πλέον συγκεκριτημένη και ύποδειγματική από άπόψεως ναυτιλιακής πολιτικής.

Αν εισέφερε και τό ελληνικόν πλοϊον εις την Οικονομίαν μας τό αυτό με την Βρεταννικήν Ναυτιλίαν ποσοστόν επί των άκαθαρίστων έσόδων του, τό εν και ήμισυ δισεκατομμύριον δολ. ετησίως θά έπρεπε να ήτο ο άρχικός στόχος και της ιδιικής μας προσπάθειας. Διά να τον επιτύχωμεν χρειάζεται ή χάραξις και ή επίμονος εφαρμογή μιās ύγιους ναυτιλιακής πολιτικής, της όποιας, άτυχώς, στερούμεθα. Άπαιριθμούμεν τας βασικάς της αρχάς, τας μη έξερχομένας των όρίων των ελληνικών δυνατοτήτων :

1. Σύστασις, έξοπλισμός και όργάνωσις επί ευρύτερων βάσεων της ναυπηγικής και έπισκευαστικής μας βιομηχανίας. Η δανειοδότησις της ναυπηγικής παραγωγής έξυπακούεται. Χωρίς αυτήν ναυπηγεία ικανής άποδόσεως δέν δύνανται να ύπάρξουν.
2. Πληρεστέρα όργάνωσις των περισσοτέρων έπισκευαστικών μας κέντρων. Βασική προϋπόθεσις ο συγχρονισμένος έξοπλισμός των και ή πρόσκτησις και άλλων δεξαμενών. Ούτω μόνο θα φέρωμεν έγγύτερον τό ποσοτόρον πλοϊον προς τας έθνικάς μας βάσεις.
3. Σύστασις και άλλων ελληνικών τα-

κτικών γραμμών — πλήρες δίκτυον ανά την Υδρόγειον — και ή εγκαθίδρυσις πραγματικής Έλευθέρας Ζώνης εις τούς λιμένας Πειραιώς και Θεσσαλονίκης.

4. Η ίδρυσις Τραπεζής Ναυτιλιακής Πίστεις ευρείας άκτινοβολίας, με έπαρκή κεφάλαια, ήτις θά έπετύγγανε την χρηματοδότησιν, κατά ποσοστόν έστω, της ναυτιλιακής μας δραστηριότητος. Σημαντικόν θα ήτο τό κεφάλαιον των ελληνικών παρά τη έν λόγω Τραπεζή καταθέσεων των έξοπλιστών και των ναυτιλιών.
5. Η προσπάθεια της ναυτοφαλείας να τείνη προς την εόδωσιν. Μέγα τό κέρδος, αν κατορθώσωμεν να έχωμεν λόγον επί των ελληνικών ασφαλίσσεων.
6. Ίδιαιτέρα ή φροντίς της εγκαθιδρύσεως εις τον Πειραιά περισσοτέρων ναυτιλιακών γραφείων και ή περαιτέρω ανάπτυξις των εντεύθεν ναυτιλιακών συναλλαγών.
7. Συνέχισις και έντασις της προσπάθειας διά την έδω συγκέντρωσιν των άπολαυθών των ναυτικών. Τό δισεκατομμύριον δολλαρίων πλησιάζει ή μισθοδοσία των πληρωμάτων μας.

Αυταί, έν πάση συντομία, είναι αί βασικάί αρχαί μιās ύγιους ναυτιλιακής πολιτικής. Είναι τό άλφα και τό ώμέγα της όλης προσπάθειας, ήτις θά έτεινεν εις την κατά σημαντικώτερον ποσοστόν — μεγαλύτερον του σημερινού — διαφύλαξιν ύπέρ της Οικονομίας μας και της ευημερίας του Έόπου μας των έσόδων εκ της έκμεταλλεύσεως του έθνικου πλοίου.

Μακράς, θεδαίως, πνοής ή πολιτική αυτή, διά την άσκησιν της όποιας τά άλλα ξένα κράτη δαπανούν πολλά εκ του Δημοσίου Προβπολογισμού των. Ημεϊς καλούμεθα να την καθιερώσωμεν χωρίς δαπάνην τινά του Δημοσίου και τούτο, διότι όλα τά στοιχεία της πλήρους εφαρμογής της ένυπάρχουν εις τό όρμηψυτον του Έλληνος διά τά θαλάσσια έργα. Αυτό τό όρμηψυτον, όπερ είναι τό κύριον γνώρισμα της Έλληνικής Ξυλης.

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

## ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Εάν θα ήτο δυνατόν αι μισθοδοσία των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων μας να κατεβάλλοντο εις δραχμάς και το αντίστοιχον αυτών εις συναλλάγμα άπεδίδετο παρά του έφοπλιστού εις την Τράπεζαν της Ελλάδος, ή Οικονομία του Τόπου μας θα είχεν όριστικώς ίσως επίλυσει το πρόβλημα της ίσοσκελίσεως του ίσοζυγίου των έξωτερικών της πληρωμών.

Παντού, εις όλας τας ναυτικές χώρας, πλην ήμών, είναι καθιερωμένη εις το έθνικόν νόμισμα εκάστης χώρας ή καταβολή των άπολαυών των ναυτιλλομένων. Έλάχιστα ποσά ως προκαταβολή, έναντι του μισθού, καταβάλλονται εις ένα έκαστον ναυτικόν εις τούς ξένους λιμένες. Το ύπόλοιπον έμβάζεται ή έξοφλείται επί του πλοίου εις το νόμισμα της σημαίας, πού φέρει το πλοίο (δολλάρια, λίραι Άγγλιας, μάργα, φράγκα, κορώναι, λιρέτται κ.λπ.).

Περί ποσών δεν δύναται να γίνη λόγος. Δύσκολος ή διακρίβωσις, λόγω και της κατασποράς της πλοιοκτησίας και της άπουσίας κάθε στατιστικού δεδομένου. Μόνον διά του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου θα ήτο δυνατός ό κατά προσέγγισιν ύπολογισμός του όγκου των συμβατικών μισθοδοτικών άπολαυών των ναυτικών μας. Έπρεπε να επιχειρηθή ό ύπολογισμός αυτός από τας ύπηρεσίας του ύπουργείου Ναυτιλίας. Πλήν ή ανάγκη αυτή της στατιστικής διακριβώσεως δεν άντεμετωπίσθη, άτυχώς.

Εις κατά προσέγγισιν ύπολογισμούς προήλθον κατά καιρούς αι σήλαι αυτά. Έκτοτε αι έπελθούσαι μεταβολαι εις τας μισθοδοτικές καταστάσεις ήλλώϊωσαν το άποτέλεσμα των ύπολογισμών μας. Δεν παύομεν πάντως να πιστεύομεν, ότι αι εις συναλλάγμα καταβαλλόμεναι άπολαυαι των πληρωμάτων μας δεν είναι κατώτερα των έννεακοσίων εκατομμυρίων δολλαρίων. Θα ήξιζε τον κόπον ή προσπάθεια της διακριβώσεως κατά προσέγγισιν του αριθμού αυτού.

Ζηλεύομεν, πάντως, τούς Νορβηγούς και εις το ζήτημα αυτό. Έπακριβείς ύπολογισμοί, βάσει των όσων έδηλώθησαν εις τας

Ταμεία Προνοίας μισθοδοσιών, φέρουν τας άπολαυάς των Νορβηγών ναυτιλλομένων, όπως γράφομεν εις άλλην σελίδα, εις 2.748 εκατομ. νορβηγικάς κορώνας κατά το 1973 (ύπέρ τας διακόσια εκατομμύρια λιρών Άγγλιας). Δεδομένου του τριπλασίου αριθμού των Έλλήνων ναυτικών και του διπλασίου εις όγκον της Ναυτιλίας μας έναντι της νορβηγικής, καταλήγομεν εις το ως άνω συμπέρασμα, λαμβάνοντες ύπ' όφιν και το διπλάσιον περίπου των άπολαυών των Νορβηγών ναυτικών έναντι των Έλλήνων συναδέλφων των.

Φαντασθόμεν προς στιγμήν εφαρμολζόμενον και έδώ το σύστημα της εις έθνικόν νόμισμα καταβολής των άπολαυών των Έλλήνων ναυτικών. Τεραστία ή εισφορά της Ναυτιλίας εις το συναλλαγματικόν μας άπόθεμα, τεράστιον δ' επίσης το ενεργητικόν ύπόλοιπον του ίσοζυγίου των έξωτερικών πληρωμών της Οικονομίας μας. Πραγματική εύμερεια. Πρόκειται, πάντως, περι ύποθέσεων διά τας καθ' ήμάς, ενώ άλλοι πρόκειται περι πραγματικότητας.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

Άλλ' όμιλούντες περι Νορβηγίας είναι ενδιαφέρον να σημειώσομεν ώρισμένους χαρακτηριστικούς αριθμούς, οι όποιοι δεικνύουν το ύψηλόν επίπεδον της ύπέρ των ναυτικών κοινωνικής προνοίας εις την χώραν αυτήν. Τοϋτο και άποτελει το κύριον έρεισμα της προσελκυσσεως νέων και της διατηρήσεως των παλαιών ναυτικών εις το επάγγελμα.

Ό μέσος μηνιαίος μισθός των ναυτικών κατά τον παρελθόντα Μάρτιον ύπελογίζετο εις 7.705 κορ. διά τούς αξιωματικούς και 4.909 διά τούς ναύτας (1 λίρα Άγγλιας = 12,8 κορώναι), ή δε δαπάνη τροφοδοσίας έφθασε τας 14,66 κορ. κατ' άτομον ήμερησίως, σημειώσοσα αύξησιν 17% έναντι της περισινης.

Το κατά την διάρκειαν του 1973 καταβλήθεν συνολικώς ποσόν διά μισθοδοσίαν των ναυτικών ανήλθεν εις 2.748 εκατ. κορ. (έναντι 2.645 του 1972), ή δε επ' αυτών φορολογία ύπελογίσθη εις 459 εκατ. κορ.

Κατά το διάστημα της χρήσεως αυτής το Άπομαχικόν Ταμείον εισέπραξε 34,9 εκατ. κορ. εκ των ναυτεργατικών εισφορών και 59,7 εκ των έφοπλιστικών. Αί εισφοραι άσθεναίας των μεν ναυτικών έφθασαν τα 205,9 εκατ. των δε πλοιοκτητών τα 439,8 εκατομ. Έν συνόλω αι κρατήσεις εκ των άποδοχών των ναυτικών τόσον διά φορολογίαν εισοδήματος όσον και δι' εισφοράς κοινωνικής ασφάλισσεως έφθασαν εις 1,2 δισεκατ. κορ. κατά το 1973 έναντι 1 δισ. του προηγούμενου έτους.

## ΙΝΑ ΜΗ ΕΠΑΝΑΛΗΦΘΟΥΝ

Είχομεν έπιστήσει την προσοχήν της κυβερνήσεως εις τας του ναυτεργατικού συνδικαλισμού. Άνεφέρθημεν, ιδιαιτέρως, εις τον κίνδυνον της «εισβολής» των γνωστών κομμουνιστικών στοιχείων της μακαρία τη λήξει Ο.Ε.Ν.Ο., εις τας διοικήσεις της Πανελληνίου Ναυτικής Όμοσπονδίας. Η Ναυτιλία έπαθε πολλά έταλαιπωρήθη περισσότερο παντός άλλου παραγωγικού κλάδου, από τούς έρυθρούς πράκτορας. Η ανάπτυξις της ακριβώς χρονολογείται αφ' ότου, προ δωδεκαετίας, άποκατεστάθη ή τάξις επί των πλοίων και έδραιώθη διά των συλλογικών συμβάσεων ή καλή συνεργασία εργοδότη και εργαζομένου.

Χαίρομεν, διότι ή επί του εργατικού συνδικαλισμού Συντακτική Πράξις αφήρησε τας ναυτεργατικάς σωματείας της κρατικής παρεμβάσεως. Έν καιρώ θα κληθώ, βεβαίως, και οι ναυτικοί εις την ανανέωσιν της έντολής προς τας διοικήσεις των οργανώσεων των, δι' αδιόβλητων αρχαιρεσιών. Οι ήδη εν ενεργεία ήγήτορες, είναι, σημειωτέον, αίρετοί. Υπό το καθεστώς της νέας Δημοκρατίας, θα επανεκλεγούν όσοι έξυπνήρησαν άποτελεσματικώς την ναυτεργατικήν ύπόθεσιν και όσοι θα παρέχουν τας έχέγγυα μιας θετικής, ύπέρ των ναυτικών μας, εργασίας.

Η Ναυτιλία είναι ό κατ' έξοχήν εύπαθής κλάδος της Οικονομίας μας. Διά το κινούμενον πέραν των έθνικών βάσεων ποντοπόρον σκάφος, ή τάξις και ή αδιάτακτος συνεργασία έφοπλισμού και ναυτεργάτου είναι αι προϋποθέσεις αυτής ταύτης της ύπάρξεώς του. Τα θερμά συνθήματα και ή αναταραχή εις ουδέν άλλο καταλήγουν, παρά εις την συστολήν του έφοπλιστικού ένδιαφέροντος, την επιφύλαξιν και την έκπτωσιν. Έζησαμεν κατά τας πρώτας μεταπολεμικάς έτη τας δυσκολίας από την επί των πλοίων κομμουνιστικήν έξαρσιν, ώστε να λαμβάνομεν τας μέτρα μας, ίνα μη αι ταλαιπωρίαί, της έποχής εκείνης, επαναληφθούν.

## ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟΝ ΝΗΟΛΟΓΙΟΝ

Έγκαταλείπεται ή κυπριακή σημαία. Δάειος ήτο. Πολλά σκάφη αίτούνται ήδη την έγγραφην των εις το Έλληνικόν Νηολόγιον, παρά τας παρεχομένες, από την Λευκωσίαν, διαβεβαιώσεις, ότι το καθεστώς της κυπριακής Ναυτιλίας και της περι αυτήν νομοθεσίας δεν πρόκειται να ύποστη τροποποίησιν τινα. Οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισται φοβούνται τας άναπάντεχα, συγκεκριμένως δε διατυπώνουν τας επιφυλάξεις των διά την συζητούμενην κατά καντόνια διχοτόμησιν της νήσου, όποτε άγνωστον πού θα περιέλθουν και αι νηολογήσεις, ύπό ποίον διοικητικόν καθεστώς της νήσου θα καλύπτονται τας πολλά κυπριακά σκάφη.

Γεγονός, πάντως, ότι ή κυπριακή σημαία διηκόλυε τας μέγιστα δυσκόλους καταστάσεις της ελληνικής πλοιοκτησίας. Έχαρακτηρίσθη ως «σημαία εύκολίας», λόγω της παρασχεθείσης εύχερείας εις την συγκρότησιν των πληρωμάτων και της μέχρις άσυδοσίας έξιχθείσης διαχειρίσεως

## PLEASE NOTE

Our new address and new telephone numbers

# LANAUTA SHIPPING E.P.E.

SHIPBROKERS - AGENTS

2 EFPLIAS ST. & AKTI MIAOULI - PIRAEUS 26A

TELEX: 212541

TELEPHONES: 4527458 - 59

CABLES: "LANAUTA"

των πραγμάτων του κυπριακού πλοίου. Το νηολόγιον της Μεγαλονήσου εκάλυψεν, επίσης, μίαν ανάγκην διὰ τὰ πρὸς τὴν Κύβαν ταξίδια τῶν πλοίων μας, ὅταν τὰ ταξίδια αὐτὰ ἀπηγορεύοντο ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς. Καὶ ὀφείλομεν νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι ἡ ὑπερκεχλιζούσα δραστηριότης τοῦ Ἑλληνοῦ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα εἶχε καὶ ἔχει, κατὰ περιπτώσεις, τὴν ἀνάγκην μιάς καταφυγῆς, ἔστω καὶ ἂν τοῦτο ἐπικρίνεται ὡς στροφή πρὸς τὰς σημαίας εὐκολίας. Ἡ καταφυγὴ ἔσωσε καὶ σώζει καταστάσεις.

Ἐχομεν κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νὰ διασωθῇ τὸ Κυπριακὸν Νηολόγιον, ἀνεξαρτήτως τῆς συναισθηματικῆς πλευρᾶς τῆς ὑποθέσεως. Εἶναι, ἀκριβῶς, τὸ καταφύγιον, ὅπερ ἐνισχύει τὴν συναγωνιστικὴν μας ἰκανότητα, ὅπερ μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰς τῶσον παλιντρόπους ἐξελίξεις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἄλλοι ἐλπίζομεν, ὅτι ἡ Μεγαλόνησος θὰ διεξέλθῃ καὶ τὴν σημερινὴν κρίσιν, ὅτι θὰ ἐπανεύρῃ τὴν ἀκεραιότητά καὶ τὴν ἀνεξαρτησίαν τῆς. Νὰ διατηρηθῇ, ἐπιβάλλεται, τὸ Κυπριακὸν Νηολόγιον. Μᾶς ἐχρησίμευσε καὶ θὰ μᾶς χρησιμεύσῃ.

### ΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ

Με ἀρκετὴν δριμύτητα, Ἄφρικανὸς ναυτικός, ἐκ τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ἑλληνικοῦ πλοίου, διαμαρτύρεται δι' ὅσα εἰχομεν γράψῃ εἰς παλαιότερον τευχὸς μας διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐγχρῶμων. Τὸ ἀνώνυμον τῆς ἐπιστολῆς — συνταγμένης εἰς τὴν ἀγγλικὴν — ἐμποδίζει τὴν δημοσίευσίν τῆς, ἐκ λόγων, ὅμως, ἀντικειμενικότητος, μεταφερόμεν, ἐνταῦθα, ὠρισμένες χαρακτηριστικὰ παρατηρήσεις.

Μᾶς γράφει:

«Ἡ δύο πρὸς ἓνα σύγκρισιν τῶν μαύρων πρὸς τοὺς Ἕλληνας ναυτικούς, εἶναι λαθασμένη. Ἐκ τῆς ὑπερπενταετοῦς ὑπηρεσίας μου ἐπὶ πλοίων διαφόρων ἐθνικότητων, ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν ὅτι οἱ Ἕλληνες δὲν εἶναι ἐκ τῶν πλεόν ἐμπείρων καὶ φιλοπόνων. Πολλοὶ ἐξ αὐτῶν δὲν ἐγνώριζον νὰ κρατοῦν οὐδὲ τὴν ψῆκτραν βαφῆς καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοὺς ἀπεκάλουν «τουρίστας», ἐνῶ οἱ ἀλλοδαποὶ ἐξετέλουν ὅλην τὴν ἐργασίαν».

Καὶ καταλήγει, ὅτι «οἱ ἀλλοδαποὶ αὐτοί, οἵτινες ἐγκατέλειψαν τὰς ἐστίας των καὶ ὑπεβλήθησαν εἰς μεγάλην δαπάνην διὰ τὰ μέχρις Ἑλλάδος εἰσιτήριά των καὶ τὴν ἀμοιβὴν τῶν μεσολαβητῶν, ἀξίζουν καλυτέρας τύχης καὶ μεγαλυτέρας ἐκτιμήσεως».

Ὁ ἀνώνυμος ἐπιστολογράφος μας, ὅστις μεγαλοστόμως φέρεται ὡς ἐκπρόσωπος τῶν ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ὑπηρετούντων ἐγχρῶμων, καὶ ἐὰν ἀκόμη ἔχη δίκαιον, διὰ τὴν ἐφ' ὠρισμένου πλοίου κατάστασιν, εἶ-

ναι βέβαιον ὅτι γενικεῖται, ἀπαραδέκτως, μίαν ἐντυπωσιακὴν ἐξάφρασιν. Ἡ λόγῳ τῆς τεραστίας διογκώσεως τοῦ ἑλληνικοῦ τονναῖς προσέλκυσις παντοίων ἀναύτων εἰς τὰ πλοία, δὲν ἀποκλείει τὰς μεμονωμένας ἐκδηλώσεις ὀνηρίας ἢ ἀπειρίας, εἰς τὰς ὁποίας ἀναφέρεται. Ἀλλὰ τὸ τί εἶναι καὶ τὸ τί ἀξίζει ὁ Ἕλληνας ναυτικός, γνωρίζει, ἰδιαίτερος καλὰ ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής. Ἐπ' αὐτοῦ δὲν χρειάζομεθα κανενὸς εἴδους ὑπόδειξιν. Γνωρίζει, ἐπίσης, ὁ ἐφοπλισμὸς τὰς ἰκανότητας καὶ τὰς ἀδυναμίας τῶν ἐγχρῶμων ναυτικῶν πάσης ἐθνικότητος καὶ πάσης κατηγορίας. Καὶ ἀποδίδει ἐνὶ ἐκαστῷ τὴν ἀνάλογον ἐκτίμησιν καὶ ἀνταπόδοσιν. Ἐχει, μήπως, ἀντίρρησιν, ἐπ' αὐτοῦ, ὁ ἐπιστολογράφος μας;

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

Εἶναι παγκοίνως γνωστὸν, ὅτι ὅλαι αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι ἀντιμετωπίζουν πρόβλημα ἐμφύχου ὕλικου διὰ τοὺς ἐμπορικὸς στόλους των. Ἡ ἐπίλυσις, ὅμως, τοῦ προβλήματος εἶναι διαφορετικὴ κατὰ χώρας. Καὶ ἐξαρτᾶται, φυσικὰ, ἐκ τῆς ὀρθῆς προβλέψεως τῶν ἀναγκῶν καὶ ἐκ τῆς μεθοδεύσεως τῶν τρόπων ἀντιμετωπίσεώς των.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν, ἐπὶ παραδείγματι, ἦτις παρουσιάζει τὰς μεγαλυτέρας, μετ' ἡμᾶς, ἀναλογίας, ὡς πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὸν ρόλον τῆς Ναυτιλίας, τὸ ναυτεργατικὸν ζήτημα ἐμφανίζεται ἀποβαλὸν τὴν ὀξύτητα του, χάρις εἰς τὰ ἐγκαίρως καὶ συστηματικῶς ληφθέντα μέτρα. Ἐν πρώτοις, ἐν ὄψει τῆς ἀπὸ μακροῦ διαφαινομένης στενότητος, ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἀνεωώθη διὰ μεγάλων καὶ συγχρόνων σκαφῶν, τῶν ὁποίων ἡ εἰς προσωπικὸν σύνθεσις εἶναι περιρισμένη εἰς τὸ κατώτερον ἐπιτρεπτόν σημεῖον. Ἡ ἐντεῦθεν οἰκονομία εἶναι προφανής. Παρὰ τὴν ἑξοχίαν, ἐπιχειροῦνται συστηματικῶς τὸ σταθερὸν ἀπόθεμα τῶν ἀλλοδαπῶν, οἵτινες συμπληροῦν τὸ ἐγχώριον δυναμικόν. Καὶ ἐγένετο, ἀκόμη, ἀποφασιστικὴ στροφή πρὸς τὴν γυναικίαν ἐργασίαν. Τοιούτοτρόπως, χωρὶς νὰ ἐπιτύχουν κανὲν θαῦμα, ἠδυνήθησαν νὰ καλύψουν, ἰκανοποιητικῶς, τὰς ἀνάγκας ἐνὸς στόλου, τοῦ ὁποίου τὸ τονναῖς ὑπερβαίνει τὰ 24 ἑκατομμύρια τόνων γκρός.

Ἰδοῦ, τώρα, καὶ οἱ σχετικὸι ἀριθμοί: Τὸ σύνολον τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν ἀνήοχτο, περὶ τὸ τέλος τοῦ 1973, εἰς 41.462, παρουσιάζουν μείωσιν 2.500 ἀνδρῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1972. Οἱ κατὰ τὸ 1973 ἀπογραφέντες ἀνήλθον εἰς 10.700, μειωθέντες κατὰ 1.700, ἐναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω συνόλου, οἱ 34.503 ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν πομποπῶρον Ναυτιλίαν καὶ οἱ 6.899 εἰς τὴν ἀκτοπλοικὴν. Ἐξ ἄλλου, ἐπὶ τῶν νορβηγικῶν πλοίων ὑπηρετοῦν 8.213 ἀλλοδαποὶ ναυτικοί, Ἄσιαιτὰι, κατὰ πρῶτον λόγον (3.371) καὶ Ἰ-

σπανοί, κατὰ δεύτερον (1.840). Τέλος, ὁ ἀριθμὸς τῶν γυναικῶν, τῶν ὑπηρετουσῶν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ἀνήλθεν εἰς 3.094 καὶ ἔφερε τὴν ἀναλογία ἐναντι τῶν ἀνδρῶν εἰς 1 πρὸς 13. Αἱ πλείσται τούτων εἶναι ἠλικίας 20 - 30 ἐτῶν, τὸ μεγαλύτερον δὲ ποσοστὸν (2.624) ὑπηρετοῦν ἐπὶ πομποπῶρον σκαφῶν. Ἐπέτυχον οἱ Νορβηγοί, μετ' ἐἴσοδον τοῦ ἀσθενοῦς φύλλου εἰς τὰ πλοία, νὰ συμπληρώσουν τὰ κενὰ εἰς τὸ βοηθητικὸν προσωπικόν, προσδύσαντες, ἴσως, διὰ τῆς παρουσίας τοῦ θήλεος καὶ κάποιαν μικρὰν χαρὰν εἰς τὴν ἄχαριν διαβίωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

### Η ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Ἦχησε κακῶς ἡ δημοσιευθεῖσα πρότασις περὶ ἐπανακρίσεως τῶν ἐπὶ δικτατορίας ἀποστρατευθέντων στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Διότι διερωτῶνται ὅλοι, τί πρόκειται νὰ κριθῇ, ἐν προκειμένῳ καὶ ποῖος θὰ τὸ κρίνῃ.

Ἡ ἀποκατάστασις εἶναι γενικὸν μέτρον ἠθικῆς τάξεως, ἣτις δὲν ἔχει ἕτερον περιεχόμενον πέραν τῆς ἀποδόσεως τῶν δικαιωμάτων, τῶν ὁποίων ἐστερήθησαν οὗτοι ἀδικαιολογητῶς καὶ ἀναιτιολογητῶς, εἰς ἐποχὴν καὶ ὑπὸ συνθήκας ἀποκλειούσας πᾶσαν νόμιμον, τυπικὴν ἢ οὐσιαστικὴν διαμαρτυρίαν καὶ προσφυγὴν. Ἡ ἐπαναφορά, λοιπόν, καὶ ἡ ἀποκατάστασις, ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν τῆς Πολιτείας, ἡ δὲ ἐφαρμογὴ τῆς εἰς ἄλλας ὑπηρεσίας, ἐγένετο μετ' ἀνακουφίσεως δεκτὴ εἰς τὸ πανελλήνιον. Πέραν τούτου, ἡ πράξις τῆς ἀποκαταστάσεως θὰ προβλέπῃ τὴν ὀριστικὴν ἢ μὴ παραμονὴν, ἀναλόγως τῶν, ὡς ἐκ τῆς διαδραματισμένης ἐπταετίας, δημιουργηθεισῶν νέων συνθηκῶν εἰς τὸ Σῶμα. Τί ἀπομένει, λοιπόν, νὰ κριθῇ κατὰ περιπτώσιν;

Ἄλλὰ καὶ ἂν, παρὰ πᾶσαν ἔννοιαν λογικῆς, ἤθελεν ὑποτεθῆ ὅτι χρειάζονται νέα συμβούλια κρίσεως, ποῖοι θὰ τὰ συγκροτήσουν; Μήπως οἱ ἀνώτατοι καὶ ἀνώτεροι ἀξιωματικοί, οἱ ὁποῖοι ἔλαβον μέρος εἰς τὰ πρωτοβάθμια καὶ δευτεροβάθμια συμβούλια τῆς ἀποτάξεως; Πάντες οὗτοι, λαβόντες π α μ ψ φ ε ἰ τὰς ἀποφάσεις των, συνεδέθησαν πανηγυρικῶς μετ' ἐποχὴν, κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν σημερινὴν χρησιμοποίησίν των. Πρῶτον μὲν, διότι ἡ συμμετοχὴ των θὰ εὐρεθῇ εἰς κραυγαλέαν ἀντίθεσιν πρὸς τὸ κοινὸν αἴσθημα καὶ πᾶσαν ἔννοιαν δικαιοσύνης. Καὶ δεύτερον, διότι δὲν συμφέρει τοὺς ἰδίους: Ψηφίζοντες ἤδη ὑπὲρ τῆς ἐπαναφορᾶς — ὡς θεωρεῖται βέβαιον — θὰ ὁμολογήσουν διὰ δευτέραν φοράν τὴν ἀδυναμίαν των. Καὶ τὸ δις ἐξαμαρτεῖν...

### ΑΡΓΙΑ 183 ΗΜΕΡΩΝ!

Εἰς περίοπτον θέσιν, μετ' ἐξαιρετικὰ στοιχεῖα, δημοσιεύεται εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τοῦ Ἐμπορίου» τοῦ Λίβερπουλ, ἀγγελεῖα βρεταν-

## COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3  
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3  
TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON  
TELEPHONE: 481-8781 (TEN LINES)

## COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & Π Merarchias 2  
CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS  
TELEX: 212-496 COUL. GR.  
TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

νικής εφοπλιστικής επιχειρήσεως άναζητούσης ναυτίλους άξιωματικούς πάσης τάξεως δια τὰ πλοία της. Προσφέρονται: Μισθοδοσία και όροι εργασίας εξαιρετικώς εκτός συνωνισμού. "Άδεια 183 ημερών επί ετήσιας ύπηρεσίας και ειδικά ευκολία επί του πλείστου των πλοίων, δια να συνταξιδεύουν αϊ σύζυγοι και τὰ τέκνα των υπηρετούντων. Έπαναπατριsmός άεροπορικώς των συζύγων.

Ό καθείς, πλέον, αντιλαμβάνεται πόσον επίμοχθον δια τόν σημερινόν άνθρωπον απέθη τὸ ναυτικόν επάγγελμα, ώστε να προσφέρωνται τοιούτοι όροι εργασίας (έξ μήνες εργασίας, έξ άναπαύσεως), καθιστώντες προβληματικόν, αν μη και αδύνατον, τήν εκμετάλλευσιν των πλοίων.

Η άπλή όμως σκέψις υποδεικνύει: "Αν καθιερωτό τὸ εξάμηνον εργασίας δι' όλους τούς ναυτικούς, θα έπετεινετο ή έλλειψις πληρωμάτων, αφού θα χρειαζόταν διπλάσιος αριθμός διαθεσίμων ναυτικών δια να επανδρωθούν όλα τὰ πλοία. Μέχρι, δηλαδή, των όρίων του παραλογισμού εξικνεΐται ή έλλειψις αξιωματικών και εις τὸ βρετανικόν έμπορικόν ναυτικόν.

## Η ΑΠΗΧΗΣΙΣ

Φίλοι και γνωστοί, αλλά και τινες άγνωστοι ακόμη, μάς επεσκέφθησαν και μάς έγγραφαν, δια να εκφράσουν, έστω και τώρα, τήν συμπάθειάν των επί των δικαστικών περιπετειών των «Ν. Χρονικών», κατά τὸ διάστημα τής δικτατορίας, περί ών έγγραψαμεν εις τὸ προηγούμενον τεύχος. Άλλά εκτός τής συμπαθείας, εκφράζουν, συγκρώνως και τήν κατάπληξίν των.

Αντιγράφωμεν από μίαν έπιστολήν:

«Μου είναι άκατανόητον, πώς μέλος τής εφοπλιστικής οικογενείας έφθασεν εις τὸ σημείον να υποβάλη μήνυσιν δια ζήτημα τὸ όποιον άνεφέρετο εις γενικώτερον θέμα τής εθνικής οικονομίας, επί του όποιου πάσα συζήτησις πρέπει να είναι άνοικτή. Οί εφοπλισταί, κατά παράδοσιν και βαθείαν πίστιν, βασίζονται επί τής οικονομικής ελευθερίας, εις έκαστος δε έξ αυτών γνωρίζει τήν συμβολήν σας εις τήν υποστήριξιν και ανάπτυξιν τής Ναυτιλίας και τής ύποδομής της. Έκτός αν ό μήνυτις έθεώρησεν ότι εθνικοοικονομικόν ζήτημα δεν αποτελούν τὰ ναυπηγεία, αλλά τὰ... ποδοσφαιρικά γήπεδα».

"Ετερος φίλος, πάλιν, διετύπωσεν ως έξης τὰς παρατηρήσεις του: «Εάν επί των βασικών έμποροναυτικών προβλημάτων δεν ακούεται ελευθερία και άδέσμευτος ή κοινή ναυτιλιακή γνώμη και εάν επί των γενικών και άντικειμενικών διαπιστώσεων επιτρέπεται να βασίζονται προσωπικά επιθέσεις, διερωτώμεθα ποία ή θέσις και ό προορισμός του ειδικού ναυτιλιακού Τύπου. Τὸ ότι εύρέθη άνθρωπος, εκ τής τάξεως, ίνα κινήση τήν δικαστικόν μηχανήν και διήν καιρῶ Στρατιωτικῶν Νόμου, στρατοδικείων και δικτατορίας, εναντίον των «Ν. Χρονικών» και του εκδότου των, αποτελεί, δι' έμέ, τήν ελιθερωτέραν διαπίστωσιν».

Αυτὰ και πολλά άλλα παρόμοια μάς λέγουσιν. Τους εύχαριστούμεν δια τήν συμπάθειαν. "Όταν επιτελή τις τὸ καθήκον του πρὸς όλας τὰς κατευθύνσεις, είναι φυσικόν να προσκρούη εις συμφέροντα και επιδιώξεις. Ό τρόπος, καθ' όν έκαστος τὰς αντιλαμβάνεται και τὰς αντιμετώπιζει, είναι ζήτημα άτομικῶν χαρακτήρος.

Αναγνώστης, τέλος, των «Ναυτικῶν Χρονικών», ζήσας τὰ τότε εις Νέαν Υόρκην γεγονότα περί τήν διανομήν των 100 λίμπερτους, μάς γράφει:

«Αν μή τι άλλο, ελσημονήθησαν αϊ άφιλοκερδείς προσπάθειαι του κ. Κωτάκη δια να συμμετάσχη εις τήν διανομήν και ό βιομηχανος των κλωστών «Κιθάρας» μηνυτής».

## ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΝ

Εΐχομεν και ήμεις ζητήσει τὸν έλεγχον επί τής εθνικότητος των συμφερόντων εις τὰ αίτούντα τήν έγγραφην εις τὸ ελληνικόν νηολόγιον πλοία. Από του σημείου όμως τής ασκήσεως του έλέγχου τούτου μέχρι τής άπαραδέκτου υπερβολής, ήτις τώρα έπισημαίνεται εις πάσαν σχετικόν ένέργειαν τής άρμοδίας ύπηρεσίας του ύπουργείου Ναυτιλίας, ή απόστασις είναι μεγάλη. Σωρεία αιτήσεων δια τήν έγγραφην πλοίων, ανηκόντων εις "Ελληνας, άπορρίπτονται άσυζητητί με τὸ περιεργον δικαιολογητικόν ότι ή νηολόγησις του περιού ή αίτησις πλοίου δεν έξυπηρετεί τήν εθνικόν οικονομίαν!

Έφθασαν οί έλέγχοντες τὰς αίτήσεις ύπηρεσιακοί παράγοντες να άπορρίψουν τελευταίως τήν αίτησιν έγγραφής πλοίου φορηγού, ανηκόντος εις "Ελληνα εφοπλιστήν, με τήν δικαιολογίαν ότι ή σύναψις δια τήν

άγοράν του δανείου 250 χιλ. λιρών εκάλυπτε τήν όλην αξίαν του πλοίου, όρα ήτο εικονική και ή ύποθήκη. Καί έπρόκειτο περί πλοίου 15.000 τόννων, του 1958. Οί πάντες περί τήν Ναυτιλίαν κινούμενοι ήμπορούν να πληροφορηθούν τούς τοιαύτα άποφαινόμενους ύπηρεσιακοούς παράγοντας, ότι τὸ δάνειον των 250 χιλ. λιρών μόλις καλύπτει τὰ 40% τής αξίας του εν λόγω πλοίου.

Πρέπει έξ άλλου, να λάβουν ύπ' όφιν των οί κληθέντες ως εισηγηταί τής συσταθείσης επιτροπής έλέγχου, ότι έξέρχονται των όρίων τής αρμοδιότητός των δια τής άπορρίψεως των αίτήσεων, με τήν αισιολογίαν τής μη συμβολής εις τήν εθνικόν οικονομίαν!

Τὸ κάθε ελληνικόν πλοίον αποτελεί πηγήν εθνικῶν εισοδήματος. Η έγγραφη εις τὸ ελληνικόν νηολόγιον πλοίου νεοαγοραζόμενου σημαίνει προσθήκην εις τὸ εισαγόμενον ναυτιλιακόν συνάλλαγμα δεκάδων πολλών χιλιάδων λιρών. Καί όμως οί τεταγμένοι να συμπαρίστανται εις τὸ ελληνικόν πλοίον άδασανίτως αποφαίνονται ότι τὸ κάθε προστιθέμενον εις τήν δύναμιν τής Ναυτιλίας μας πλοίον δεν εισφέρει εις τήν εθνικόν οικονομίαν! Δεν ενέταλσαν ούτοι δια να έλέγχουν τὸ κάθε εφοπλιστῶ — παλαιού ή νεοεισερχόμενου εις τὸν εφοπλισμόν — τὰς επενδύσεις ούτε και να εκτιμούν τήν παραγωγικότητα του κάθε πλοίου. "Ετερον εκάτερον: Τὰ ξένα συμφέροντα εκλήθησαν να άποκαλύψουν, αν υπάρχουν, και ούχι τήν παραγωγικότητα τής κάθε εις πλοία επενδύσεως. Υπερβάλλουν και τήν υπερβολήν αυτὴν καταγγέλλομεν.

\*\*\*

Σχετικῶς με τὰ ανωτέρω ελάδομεν και τήν κάτωθι έπιστολήν:

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Αναφέρομαι εις τὸν έλεγχον τής ελληνικότητος των πλοίων, άτινα ζητούν να ύψώσουν τήν ελληνικόν σημαίαν και έπιθυμῶ να σας πληροφορήσω, ως έξ άφορμής σχετικής αίτησεως και έγῶ ελληνοφορήθη, ότι δύναμι νεας ρυθμίσεως, δεν άρκει πλέον ή μέχρι του νυν απαιτουμένη ύπεύθυνος δήλωσις κατά τὸν νόμον 105 του νομίμως εκπροσωπούντος τήν πλοιοκτήτριαν εταιρίαν περί του ότι καλύπτει αυτὴ ύπέρ τὰ 50% του κεφαλαίου τής ελληνικά συμφέροντα, άλλ' απαιτούται νυν όμοια δηλώσεις πάντων των μελών του Διοικητικῶν Συμβουλίου τής εταιρίας.

Αγνοῶ ποίαν πρόσθετον εξασφάλισιν εισφέρουν ύπέρ τής ελληνικότητος των συμφερόντων αϊ πρόσθετοι αυταί δηλώσεις, προερχόμενοι εκ προσώπων μη εκπροσωπούντων τήν πλοιοκτήτριαν εταιρίαν. Γνωρίζω μόνον ποίαν νεαν ταλαιπωρίαν προσθέτει τούτο εις τούς ενδιαφερομένους εάν συμβῆ —ως συνήθως συμβαίνει— να διαμένουν εις τὸ έξωτερικόν. Ρητέον εισέτι, ότι καιτί λαμβάνεται ή τοιαύτη συλλογική ύπεύθυνος δήλωσις πάντων των μελών του Διοικητικῶν Συμβουλίου τής εταιρίας, εξακολουθεϊ ν' απαιτηται πιστοποιητικόν του Προξένου τής χώρας τής ίθαγενείας τής εταιρίας εις ό βδαιοῦται ποίος εκπροσωπεϊ τήν εταιρίαν. Άλλά τούτο εις τί ώφελει, αφού ελήφθη δήλωσις πάντων των μελών του Διοικητικῶν Συμβουλίου οΐτινες, αν μη τι άλλο, συλλογικῶς δρώντες δεν είναι δυνατόν παρά να εκπροσωποῦν τήν εταιρίαν;

Εν τούτοις, castigare mores ridendo. Η νεα αυτὴ «ρϋθμισις» ανακαλεϊ εις τήν μνήμην μου περισσιν αναγόμενον εις τὸν Θεόδωρον Δηλιγιάννην, όστις επί του αυτου πράγματος άπήτησεν και έλαβε δύο έγγραφους διαβεβαιώσεις του Πρέσβους τής Αγγλίας, πιστεύων, ως έλεγεν ό Ροΐδης, ότι δύο διαβεβαιώσεις είναι ισχυρότερα τής μιᾶς!

Επιτραπητῶ μοι εν τέλει να διατυπώσω

Πληρεστερα εξυπηρετησις με μικροτεραν δαπάνην

## ADDALY SHIPPING & TRADING AGENCY



SHIPPING & CLEARING AGENTS  
COMMERCIAL REPRESENTATIVES  
LIBYA INSURANCE CO. BROKERS

HEAD OFFICE:

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

BRANCHES:

TOBRUK - P.O.Box 54  
Tel.: 2417  
Cables: ADDALY

BETTER SERVICES WITH LESS EXPENSES

την σκέψιν, ότι το όλον σύστημα του ἐλέγχου τῆς ἐλληνικότητος τῶν συμφερόντων τῶν ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν εἰς ἅς ἀνήκουν τὰ πλοῖα, εἶναι καιρὸς νὰ ἐξετασθῇ ἐκ νέου ὑπὸ τὸ φῶς τῆς κτηθείσης πείρας, ἥτις κατ' ἐμὴν γνώμην κατέδειξεν ὅτι εἰσῆχθη καὶ τηρεῖται σύστημα προσαγωγῆς πολυαριθμῶν ἐγγράφων, ἅτινα ἐνθὺ δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐχῶσιν οἱ τὰ ξένα συμφέροντα θάλαπτες, μόνον ἰκανὴν ταλαιπωρίαν συνεπάγονται διὰ τὰ ἐλληνικὰ συμφέροντα. Ἐγκαταλείπω ἄνευ ἰδιαιτέρας ὑπογραμμίσεως τὴν εὐλογον ἀγανάκτησιν ἣν αἰσθάνονται οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ καλούμενοι ν' ἀποδείξουν ὅτι τὰ πλοῖα των εἶναι κατ' οὐσίαν ἐλληνικά, ὅπερ οὐχὶ σπανίως ἠμφεσθητήθη ἐξ ἀγαθοῦ συνειδότος μὲν, διὰ τὴν ἀπειρίαν τῶν ἀμφισβητούντων δέ.

Μετὰ τιμῆς  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 21.9.1974

### Ο ΟΙΚΟΣ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Ἄκρας ἐντυπωσιακὴ συνεχίζεται ἡ δραστηριότης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου Παπαλιού εἰς τὸν ὄριον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἦδη ὑπεδλήθησαν αἰτήσεις παρὰ τῶ ὑπουργεῖω Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν νηολόγησιν συμφῶνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 καὶ ἐτέρων δέκα (10) ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν πλοίων.

Δύο ἐξ αὐτῶν εἶναι δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος περίπου 500.000 τόν. d.w. ἕκαστον, παραγγελλθέντα εἰς τὰ ναυπηγεία Ὀντένσε τῆς Δανίας. Ὀνομάσθησαν «Αἰγίς Κοντρόλλερ» καὶ «Αἰγίς Φάμιλιν».

Τὰ ἕτερα ὀκτώ εἶναι φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, τύπου Σάντα Φέ 77, χωρητικότητος 21.000 τόν. d.w. ἕκαστον, κατασκευαζόμενα εἰς τὰ ναυπηγεία «Ἀστυλιέρος Ἑσπανιόλης», ὀνομάσθησαν δέ: «Αἰγίς Ἑλλένικ», «Αἰγίς Ἀθηνικ», «Αἰγίς Μπριτανικ», «Αἰγίς Ἀρμόνικ», «Αἰγίς Ἐνεργετικ», «Αἰγίς Πράκτικ», «Αἰγίς Ἴονικ» καὶ «Αἰγίς Μπάλτικ».

Ἄπαντα, ἅμα τῇ παραλαβῇ των ἐκ τῶν ναυπηγείων, θὰ ὑψώσουν τὴν κυανόλευκον καὶ θὰ αὐξήσουν τὴν δύναμιν τοῦ ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν στόλου τοῦ Οἴκου Παπαλιού κατὰ 1.170.000 τόν. d.w. περίπου.

### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Παράλειψις, διὰ τὴν ὁποῖαν ἐξαιτούμεθα τὴν συγγνώμην ἀπὸ τοῦ ἀναγνώστας μας: Σχολιάζοντες εἰς προηγούμενον τευχός μας τὴν ἀπομόνωσιν τῶν ἐλληνικῶν λιμένων ἀπὸ ὠρισμένας ἐξωτερικὰς γραμμὰς, ἀνεφέρθημεν, μεταξύ ἄλλων, καὶ εἰς τὴν γραμμὴν Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Δὲν ἐλάβομεν ὑπ' ὄψιν τὴν ἀπὸ τοῦ 1967 ἐκτελούμενην τακτικὴν γραμμὴν, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ προσεγγίσεις εἰς Ἱταλίαν, Γαλλίαν, Ἰσπανίαν, διὰ τοὺς λιμένας τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς, ἀπὸ τοῦ Ντακάρ μέχρι τοῦ Ματαντί. Πέντε συγχρονισμένα τύπου λάινερς σκάφη τοῦ Οἴκου Ν. Βερνίκου - Εὐγενίδου ἀσπασχολοῦνται.

Παρὰ τὰς ἀντιξοότητας καὶ τὸν συναγωνισμόν τῶν ξένων — τῶν γιουγκοσλαβικῶν ἰδία — πλοίων, ἡ γραμμὴ τακτικῶς κατὰ μῆνα ἐκτελεῖται. Εἰς τὴν ἀνωτέρω διευκρίνησιν μὲ ἰκανοποίησιν προβαίνομεν.

### Ο Κ. Ι. Δ. ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗΣ

Κενὸν εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς εἰς τὸν Πειραιᾶ. Ἄπὼν ὁ πραγματικὸς ἰδρυ-

τῆς του, ὁ κ. Ἰωάν. Δ. Καλλιμασιώτης. Τὴν ἀποκατάστασιν του εἰς τὴν θέσιν, τὴν ὁποῖαν τόσον προήγαγεν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ αὐτῆς τῆς Τραπεζῆς, ἀναμένει σύμπας ὁ ναυτιλλόμενος κόσμος, ὅστις ἐξετίμησε τὸ ἦθος, τὴν ἰκανότητα καὶ τὴν στοργὴν πρὸς τὸ πλοῖον τοῦ διακεκριμένου τραπεζιτικοῦ.

Διηρωτῆθημεν τί ἄρᾳ γε νὰ ἐνεφιλοχώρησε κατὰ τὴν ἐκ τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος ἀποχώρησιν τοῦ κ. Καλλιμασιώτη. Διερωτώμεθα: Διατί καθυστέρει ἡ ἀποκατάστασις του; Ἡ Τράπεζα, πρώτη, ἀλλὰ καὶ ἡ Ναυτιλία, κέρδη ἐξ αὐτῆς θὰ ἀποκομίσουν.

### ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ προσφάτου συνεδρίου τῆς Διεθνούς Ὀμοσπονδίας Μεταφορῶν εἰς Στοκχόλμην, ἀπεφασίσθη ἡ αὐξησης τοῦ ἐλαχίστου μισθοῦ τῶν ναυτικῶν κατὰ 45%.

Κατόπιν τούτου, ὁ μηνιαίος μισθὸς τοῦ ναύτου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 430 δολᾶρια καὶ ἡ Ὀμοσπονδία θὰ προσπαθῆσῃ νὰ ἐπιβάλῃ τὸ νέον μισθολόγιον εἰς τούλάχιστον 5.000 πλοῖα.

Ἡ ἀπαίτησις αὕτη θεωρεῖται ὅτι ἀποβλέπει νὰ καταστήσῃ ἀσυμφόρους τὰς σημαίας εὐκολίας διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας, ἀλλὰ εἶναι ἀμφίβολον ἐὰν ἡ Διεθνὴς τῶν Μεταφορῶν θὰ τύχῃ τῆς ἀναγκαίας ὑποστηρίξεως, ὥστε νὰ ἐπιβάλῃ ἀποτελεσματικῶς τὰς ἀπόψεις τῆς.

### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΟΥΗΔΙΑΝ

Τεράστια, εἰς ὄγκον, αἱ ἐλληνικαὶ παραγγελίαι εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Σουηδίας. Εἰς 27 πλοῖα, 3.343.200 τόν. d.w. ἀνέρχονται καὶ ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 16, 5% τοῦ συνόλου τῶν εἰς σουηδικὰ ναυπηγεία παραγγελιῶν (20.159.996 τόν. d.w.).

Τέσσαρα ἐξ αὐτῶν εἶναι σούπερ - τάνκερς, ἀνὰ δύο τῶν 400 καὶ 355 χιλ. τόν. d.w. (παραγγελία κ. Γ. Σ. Λιβανού), δέκα δεξαμενόπλοια, μεταξύ 138.500 καὶ 154.000 τόν. d.w. (κ.κ. Υἱοὶ Διαμ. Πατέρα, Ρεθύμνης - Κουλουκουνητῆς, Λεμὸς καὶ Πατέρας, Ξυλὰς καὶ Περατικὸς καὶ Μ. Α. Καραγεώργης), τὰ δὲ ὑπόλοιπα 13 εἶναι δεξαμενόπλοια μεταφορὰς παραγῶγων πετρελαίου (κ.κ. Μ. Α. Καραγεώργης, Λαναράς - Παράσχης, Ρεθύμνης - Κουλουκουνητῆς καὶ Φ. Παπαχρηστίδης).

Αἱ παραδόσεις τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἄρχονται ἀπὸ τοῦδε καὶ ἐξικνούνται μέχρι τοῦ 1977.

### Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Εἰς ἄλλην σελίδα καταχωροῦμεν ὁλόκληρον τὸ ἱστορικὸν τῆς καθιέρωσης τοῦ διεθνούς ἐνσήμου τῆς ναυτικῆς ἀλληλογραφίας. Τὸ ζήτημα, ὡς γνωστόν, ἔχει πολλὰς ἀπασχολήσει τὰς στήλας μας, διότι εἶναι, ὁμολογουμένως, ἐκ τῶν πλέον σημαντικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν πλέον δυσκόλων. Ἡ υἰοθέτησις, παγκοσμίως, τοῦ ἀναγνωριστικοῦ ἐνσήμου, τὸ ὅποιον ἐὰ ἐπισημαίνῃ τὰς πρὸς ναυτικούς ἀπευθυνομένας ἐπιστολάς ἐλπίζομεν ὅτι ἐὰ διευκολύνῃ, σημαντικῶς, τὴν ἐπίσπευσιν τῆς ταχυδρομικῆς διαδικασίας.

Καθὼς, ὅμως, τονίζεται, καὶ εἰς σχετικὴν ἐγκύκλιον τῆς Διεθνούς Ταχυδρομικῆς Ἐνώσεως, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συμβολικοῦ ἐνσήμου, ἀποτελεῖ μὲν μίαν πρόδοον, ἀλλὰ δὲν ἀρκεῖ νὰ ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα. Χρειάζεται, πέραν αὐτοῦ, ἡ στενὴ συνεργασία καὶ ἡ καλὴ θέλησις ὄλων τῶν ἠδιαφερομένων. Ἰδιαιτέρως δὲ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, μόνων ἀρμοδίων διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἐπικοινωνίας μεταξύ τῶν λιμένων προσεγγίσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ μόνων ἀρμοδίων, ὅπως ἐπιστήσεων τὴν ἀμέριστον προσοχὴν εἰς τοὺς πράκτορας, τοὺς προμηθευτὰς καὶ τοὺς λοιποὺς ἀντιπροσώπους των εἰς τοὺς λιμένας, ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι αὐτοὶ ἀποτελοῦν τοὺς ζωτικωτέρους μεσολαβητὰς εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ναυτικῆς ἀλληλογραφίας καὶ ὅτι ὀφείλου, ἐπομένως, νὰ ἐπιδεικνύουν ἀνάλογον ἐνδιαφέρον καὶ νὰ ὑποβάλλωνται εἰς ἀναλόγους προσπάθειας.

Ἄς χαιρετίσωμεν, λοιπόν, τὴν καθιέρωσιν τοῦ ἐιδικοῦ ἐνσήμου τῆς ναυτικῆς ἀλληλογραφίας. Ἄς μὴ ἐπαναπαύομεθα, ὅμως, μόνον εἰς τὰ ἀποτελέσματά του.

### ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ

Δὲν ἔχομεν τίποτε νὰ προιθέσωμεν εἰς ὅσα, κατωτέρω, ἀναφέρονται εἰς ὑπουργικὴν ἐγκύκλιον, σχετικὴν μὲ τὴν ταχεῖαν προώθησιν τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν. Τὴν δημοσιεύσομεν, διὰ νὰ λάβουν γνώσιν αὐτῆς καὶ συμμορφωθῶσιν οἱ ἐπιλήσομενοι ἐνὸς ἀπαραδάτου καθήκοντος.

Τονίζει, εἰς τὴν ἐγκύκλιόν του, ὁ κ. Μηναῖος:

«1. Ἐπανερχόμενοι ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ταχεῖας προώθησεως τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σὰς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

2. Ἡ σπουδαιότης καὶ σημασία τῆς ἐξασφαλίσεως τακτικῆς καὶ ταχεῖας ἐπικοινωνίας τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων ναυ-

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

**WILLIAMS & CIA. LTDA.**

ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

CABLES: WILLIAMS

TELEX: 036-809 "WILLIAMS RCE"

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ Ρ. & Ι. CLUBS

4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX

5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ

6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΛΙΓΩΤΕΡΟΝ ΤΩΝ 12 ΩΡΩΝ

τικών μας μετά των προσφιλών των προσώπων, ούδενός διαφεύγει.

3. Αί ιδιόμορφοι συνθήκαι, υπό τὰς ὁποίας ἐργάζονται καὶ διαβίου οἱ ναυτικοί, ἀποχωριζόμενοι ἐπὶ μακρὸν τῶν οἰκογενειῶν τῶν, τῶν φίλων τῶν καὶ τῆς πατρῶας γῆς, καὶ ἡ νοσταλγία τῆς οἰκογενειακῆς θαλπωρῆς, καθιστοῦν τὸ θέμα ἐξόχως λεπτὸν καὶ προσδίδουν εἰς αὐτὸ ἰδιαίτερον βαρῦτητα, λόγῳ τῶν ψυχολογικῶν καὶ συναισθηματικῶν προεκτάσεων, τὰς ὁποίας παρουσιάζει.

4. Ἡ καθυστέρησις προώθησεως τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν, δημιουργεῖ εὐλογα παράπονα, ἐνίοτε δὲ ἀποτελεῖ τὴν αἰτίαν διενέξεων ἢ καὶ ἀνωμαλιῶν, ὅπερ, ὡς εἰκόσ, ἀποβαίνει εἰς βῆρος καὶ τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ πλοίου.

5. Ἡ ταχεῖα προώθησις τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν μας ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν τοῦ πλοίου, εἰς τὴν τήρησιν τῆς ὁποίας ἀποδίδομεν ἰδιαίτερον σημασίαν, δεδομένου ὅτι ταχεῖα διαδίδασις τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν, πλὴν τῶν ἄλλων, ἀποτελεῖ καὶ κίνητρον παραμονῆς τούτων εἰς τὸ ἐπάγγελμα ὅπερ ἐπιλέγουσιν.

6. Ἀποτελεῖ εὐχάριστον διαπίστῳσιν τὸ γεγονός ὅτι τὰ πλεῖστα τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων, κατανοοῦντα τὴν μεγάλην σοβαρότητα, ἐπιδεικνύουν τὴν προσήκουσαν ἐπιμέλειαν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, πλὴν, ὅμως, ἐξακολουθοῦν νὰ ἀναφέρονται εἰς τὴν ὕπηρεσίαν μας περιπτώσεις καθυστερήσεων καὶ δὴ ἀδικαιολογητῶν.

7. Αἱ προβαλλόμεναι, συνήθως, δικαιολογίαι, ὡς ἡ ἀλλαγὴ τοῦ λιμένος προορισμοῦ τοῦ πλοίου, ἡ ἀγνοία τῶν ἀποφάσεων τῶν χρονοαυλωτῶν περὶ τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὁποῖον θὰ κατευθύνουν τὸ πλοῖον, ἢ μὴ ἀνταπόκρισις τῶν δρομολογίων διὰ τὴν ἔγκαιρον παραλαβὴν τῆς ἀλληλογραφίας ἀπὸ τοῦ πράκτορος κ.λπ., δὲν ἀπεδείχθησαν βάσιμοι, τοῦλάχιστον εἰς τὰς ἐρευνηθείσας περιπτώσεις. Αἱ σημειούμεναι καθυστερήσεις, πλὴν, ὅμως, ἐξαιρετικῶν περιπτώσεων, κατὰ τὰς ὁποίας συναντῶνται πραγματικαὶ τεχνικαὶ δυσχέρειαι, οφείλονται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, εἰς ἀμέλειαν τῶν ἀρμοδίων ὑπαλλήλων τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων ἢ ἑλλειψιν τῆς ἀπαιτουμένης ὀργανώσεως.

8. Αἱ ὕφισταμεναι, σήμερον, δυνατὸτες ἐπικοινωνιῶν, ἐπιτρέπουσιν τὴν ἔγκαιρον ἀφίξιν τῆς ἀλληλογραφίας τοῦ πληρώματος, εἰς τὸν τρόπον ὥστε νὰ παραδίδεται αὕτη εἰς τοὺς

παραλήπτας τῆς ἅμα τῷ κατάπλω καὶ ἐλευθεροκοινωνία τοῦ πλοίου. Ἐν προκειμένῳ, δέον νὰ ἐπιστηθῆ ἰδιαίτερος ἢ προσοχὴ τῶν ἀρμοδίων ὑπαλλήλων τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων ὅπως, εἰς περιπτώσεις ἀλλαγῆς τοῦ λιμένος προορισμοῦ τοῦ πλοίου μετὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς ἀλληλογραφίας, μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ παραλήπτου τῆς ἀλληλογραφίας πράκτορος τοῦ πλοίου περὶ τῆς ταχυδρομικῆς διευθύνσεως τοῦ πράκτορος τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὁποῖον θὰ καταπλεύσῃ τὸ πλοῖον καὶ ὑποδεικνύουν τὴν ἄμεσον διαβίβασιν τῆς ἀλληλογραφίας.

9. Παρακαλοῦμεν ὅπως, λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν τὰ ἀνωτέρω, παράσχητε σχετικὰς ὁδηγίας εἰς τὰ μέλη τῶν ὑμετέρων ἐνώσεων. Ἡ Πανελληνίος Ἑνωσις Πλοιοάρχων, πρὸς τὴν ὁποῖαν κοινοποιεῖται τὸ παρόν, παρακαλεῖται ὅπως προβῆ εἰς ἀνάλογον ἐνέργειαν.

10. Εὐέλπιστοῦμεν, ὅτι διὰ τῆς ἐπιδείξεως τοῦ διακρίνοντος ἡμᾶς ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ κατανοήσεως τῆς ἀνάγκης ἐπακριβοῦς καὶ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἐκπληρώσεως τῶν ἐναντι αὐτῶν ὑποχρεώσεων, δὲν θὰ ἀντιμετωπίσωμεν, εἰς τὸ μέλλον, παράπονα διὰ καθυστερήσεων τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν.

Ὁ ὑπουργὸς  
I. ΜΗΝΑΙΟΣ

## ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ

Ναί. Καταχρήσεις εἰς εὐρυτάτην κλίμακα διεπράχθησαν εἰς πολλὰ τῶν παραχωρηθέντων ἀπὸ τὴν Ἐτ β ἄ ναυπηγικῶν δανείων, διὰ τὰ μικρὰς χωρητικότητος ἰδίᾳ σκάφη. Τὸ ὄργιον τῶν υπερβάσεων καὶ τῶν ἀνατιμήσεων τοῦ κόστους εἶναι πασίγνωστον εἰς ὅσους ἐκινήθησαν τὰ περασμένα ἔτη περὶ τὸν ναυπηγικὸν ὄχρον. Παρηγγέλλοντο πλοῖα εἰς ὑψηλὰς τιμὰς. Προκαταβολικὸς ὁ παραγγέλλων εἶχεν ἐξασφαλίσει καὶ τὸ κέρδος ἐκ τῆς διαφορᾶς μεταξὺ πραγματικοῦ κόστους τοῦ σκάφους καὶ τῆς ἐγκριθείσης ἀπὸ τὴν δανειοδοτοῦσαν Τράπεζαν.

Δύσκολος, δεδαίως, ἡ ἐξακριβώσις τῶν καταχρήσεων. Πρέπει ὁ ἐμπειστατωμένος ἔλεγχος νὰ χωρήσῃ εἰς βάθος, πέραν τῶν τυπικῶν συμβολαίων καὶ δικαιολογητικῶν. Πολύ, πράγματι, ἀμφιβάλλομεν ἂν θὰ ἀπο-

καλυφθοῦν τὰ διαπραχθέντα. Οἱ πάντες συνειργήσαν καὶ κανεὶς ἐκ τῶν ἀναμιχθέντων εἰς τὴν «κομπίνα» δὲν θὰ ἦτο διατεθειμένος νὰ ὑποδοχθῆ τὸ ἔργον τῆς ἐρεύνης. Ἦλθεν ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποῖαν οἱ «μσαζόντες» δραστηρίως καὶ ἀποτελεσματικῶς ἔδρων μετὰξὺ τῶν ἀπιθάνων «ἐφοπλιστῶν» πάσης ἐπαγγελματικῆς προελεύσεως. Ἴατροί, δικηγόροι, ἀκόμη καθηγηταὶ καὶ παντοπῶλαι μετέσχον τῆς πανδαισίας.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερὰ ἡ ναυλαγορὰ τῶν ξηρῶν φορτίων, παρὰ τὴν «εἰσβολὴν» τῶν δεξαμενοπλοίων. Καὶ εἰσερχόμεθα εἰς τὴν χειμερινὴν περίοδον, ἥτις, ἀναμφισβήτητως, θὰ ἐμφανίσῃ ζήτησιν χωρητικότητος μεγαλυτέραν καὶ ἀνάλογον τῶν ναύλων ἀνατίμησιν. Ὑγιέστατος εἶναι ὁ τόπος τῶν ναυλώσεων σιτηρῶν, γαιανθράκων καὶ σιδηρομεταλλευμάτων, ὅπως καὶ τῶν χρονοαυλώσεων. Ἡ καλὴ αὔριον δικαιολογεῖται.

\*\*\*

Τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἐξαγωγῆς γαιανθράκων ἀπὸ τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας ἐπιβάλλει νομοσχέδιον, κατατεθὲν εἰς τὸ Κογκρέσσον. Αἱ ἐξαγωγαὶ ἀνέρχονται εἰς 60 ἑκατ. τόν. ἑτησίως, μετὰ τὴν Ἰαπωνίαν πρῶτην εἰσάγουσαν τὸ μεγαλύτερον μέρος. Τὸ 10% τῆς ὅλης παραγωγῆς συγκεντρῶνται αἱ ἐξαγωγαί. Φόδοι ἑλλείψεως καυσίμων ὑπαγορεύουν τὸ νομοσχέδιον.

\*\*\*

Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις τοῦ ἀκριβοῦς πετρελαίου. Ἡ «ἐνεργειακὴ στρατηγικὴ» τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος διὰ τοῦ περιορισμοῦ ἀντιμετωπίζει τὸ πρόβλημα. Ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων τὸν ἐπιβάλλει.

Κατὰ σχετικὰς ἐπὶ τοῦ προβλήματος μελέτας ἡ συμμετοχὴ τοῦ πετρελαίου διὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα θὰ περιορισθῆ, σὺν τῷ χρόνῳ, μέχρι τοῦ 1985, ἀπὸ 60% τοῦ 1973 εἰς 40%. Αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ μειωθοῦν ἀπὸ 98% εἰς 75%, ἐπὶ τῇ προόψει μιᾶς παραγωγῆς τῶν πηγῶν τῆς Βορ. Θαλάσσης ἐξ 180 ἑκατομ. τόν. πετρελαίου.

Οἱ σταθμοὶ ἠλεκτροπαραγωγῆς, οἱ ἀνάλικοντες πετρελαίον καὶ φυσικὸν ἀέριον, θὰ μετατραποῦν εἰς καυσίμων γαιάνθρακα καὶ πυρηνικὴν ἐνέργειαν. Αὐτοὶ καὶ θὰ παρέχουν τὰ 50% τῆς ἀπαιτουμένης ἐνεργείας.

Τοῦ γαιάνθρακος ἡ παραγωγή θὰ διατηρηθῆ εἰς τὰ 250 ἑκατομ. τόν. Θὰ καλύπτῃ τὰ 15% τῶν συνολικῶν ἀναγκῶν. Αὐξήσιν σημαντικὴν προβλέπουν οἱ ἐρευνηταὶ τοῦ προβλήματος εἰς φυσικὸν ἀέριον. Θὰ ἀντικατασταθῆ τούτο μετὰ ἰσοδύναμον ἐνέργειαν, παρεχομένην ἀπὸ 230 ἑκατομ. τόν. πετρελαίου.

Αἱ αὐταὶ προβλέψεις διαγράφονται διὰ τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ἰαπωνίαν.

\*\*\*

Χαρακτηριστικοὶ εἶναι οἱ ἀριθμοὶ τῆς μειωμένης κατανάλωσως τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, κατὰ τὸ α' ἐξάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Μείωσις κατὰ 8% εἰς τὴν κατανάλωσιν (50.1 ἑκατ. τόν., ἔναντι 54.4 ἑκατ. τόν. τοῦ ἀντιστοίχου περυσινῶ ἐξαμήνου).

\*\*\*

Τὴν ἀγορὰν ποσοτήτων σίτου καὶ ζωοτροφῶν διεπραγματεύετο, περὶ τὰ μέσα Σεπτεμβρίου, ρωσικὴ ἀντιπροσωπεία μετὰ τοῦ Ἀγροτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἀργεντινῆς.

Μόλις πρὸ 15ημέρου ἡ Ρωσία εἶχε προβῆ εἰς τὴν ἀγορὰν 90.000 τόν. κριθῆς ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴν, προφανῶς διὰ λογαριασμόν τῆς Κούβας. Ἀλλὰ ἡ νέα ἀγορὰ θὰ

## 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 MOZAMBIQUE

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 .....

"AMERIOD" SERVICE

προορίζεται δια την Ρωσίαν, ως ἐδηλώθη ἐξ ἀρμόδιων πηγών.

**Ο ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ**

Τελείως ἀντιφατικὴν στάσιν τηρούν αἱ Ἠνωμένοι Πολιτεῖαι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν τῶν πολιτικῶν. Ὀλίγας μάλιστα ἡμέρας μετὰ τὴν διάσκεψιν τῆς Οὐνκταντ, ὅπου οἱ Ἀμερικανοὶ ἀντιπρόσωποι ἠκολούθησαν φιλελευθεράν γραμμὴν, ἀπορρίψαντες τὰς προτάσεις τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, περὶ συμμετοχῆς ἀνα 40% τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς, καταλείπουσαι τὸ ὑπόλοιπον 20% ὑπὲρ τῶν Ναυτιλιῶν τρίτων χωρῶν, τίθεται πρὸς ἔγκρισιν τοῦ προέδρου Φορντ τὸ νέον νομοσχέδιον περὶ εἰσαγωγῶν πετρελαίου — ἐν ἐκ τῶν φοβερωτέρων νομοσχεδίων, ἅτινα καταστράφησαν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς Γερουσίας.

Βάσει τοῦ νέου νομοσχεδίου, τὸ 20% τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου καὶ τῶν διυλισμῶν ὑποπροϊόντων αὐτοῦ, θὰ διαφυλάσσεται ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸ θὰ αὐξηθῆ εἰς 25% τὸ προσεχὲς ἔτος καὶ 30% τὸ 1977, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὁ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀμερικανικὸς στόλος δεξαμενοπλοίων εἶναι εἰς θέσιν νὰ καλύψῃ τὰς μεταφορὰς αὐτάς.

Ἡ κυβερνητικὴ ἀντιτίθεται εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ νομοσχεδίου, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τοῦ ἀντικτύπου τῶν ὁποίων θὰ ἔχουν τὰ προστατευτικὰ μέτρα εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν κοινότητα, ἀφ' ἑτέρου δέ, λόγῳ τῆς ἀνατιμητικῆς του ἐπιδράσεως ἐπὶ τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου.

Τὴν ἀντίθεσιν τῶν πρὸς τὸ νομοσχέδιον ἐξέφρασαν, ἐπίσης, αἱ Πολιτεῖαι ἐκεῖναι, αἵτινες ἐξαρτῶνται περισσότερο ἀπὸ τὰς εἰσαγωγὰς πετρελαίου, μὲ τὴν ὑποστήριξιν διπλωματικῶν ἀντιπροσωπειῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Νορβηγίας καὶ ἄλλων μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν.

Αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις συνεισέφερον, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἄνω τῶν 300.000 δολλαρίων, ὑπὲρ τῆς ἐκλογικῆς ἐκστρατείας τῶν Γερουσιαστῶν ἐκεῖνων καὶ τῶν Ἀντιπροσώπων οἱ ὅποιοι ὑποστήριξαν τὸ νομοσχέδιον περὶ εἰσαγωγῶν πετρελαίου, ἡ τελικὴ δὲ ἀπόφασις τοῦ προέδρου Φορντ θὰ ἐξαρτηθῆ, ἐν πολλοῖς, ἀπὸ τὰς πιέσεις τῶν πολιτικῶν, τούτων, δυνάμεων.

Συνεπῶς, ὁ πρόεδρος εὐρίσκειται πρὸ σοβαρωτάτου διλημματος. Πρέπει νὰ δώσῃ τὸ καλὸν παράδειγμα φιλελευθεράς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, χωρὶς, ὅμως, νὰ δισαρεστήσῃ καὶ τοὺς πολιτικούς ὑποστηρικτάς του — ἐν ὅσῃ, μάλιστα, τῶν ἐπικειμένων ἐκλογῶν. Κατὰ πόσον θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐλιχθῆ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀπορρίψῃ τὸ νομοσχέδιον καὶ νὰ διατηρήσῃ τὰς ἀγαθὰς του σχέσεις μὲ τὸ Κογκρέσσον ἀπομένει νὰ ἴδωμεν. Ἄλλως, ἡ ἐλευθερία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θὰ ὑποστῇ σοβαρωτάτου πλήγματος, ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τὴν χώραν τῆς «Ἐλευθερίας».

**ΤΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ**

Μᾶς λέγουν, ὅτι ἡ Σκανδιναυικὴ Ἀεροπορικὴ Ἑταιρεία (S.A.S.), ἐφαρμόζει μειωμένον τιμολόγιον διὰ τὰ ταξίδια τῶν Σκανδιναυῶν ναυτικῶν. Ἐὰν ἔχη τοῦτο ἀκριβεῖς — εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐναποκείνεται ἡ διακρίβωσις τῆς πληροφορίας — ἐπιβάλλεται νὰ ἐξετασθῇ τὸ ζήτημα καὶ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς. Ἡ «Ὀλυμπιακὴ» πρώτῃ ἔχει τὸν λόγον. Τεράστια εἶναι αἱ καταβαλλόμενα ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μας ποσὰ διὰ τοὺς ναύλους τῶν διακινουμένων ναυτικῶν, πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς ὑδρογείου.

**ΦΩΝΗ ΕΚ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ**

Ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος φωνὴν ἐξ Ἀγγλίας περὶ τοῦ κυπριακοῦ δράματος. Ἰδοὺ σήμερον μία ἀνάλογος φωνὴ ἐκ Γερμανίας. Πρόκειται περὶ ἐπιστολῆς τὴν ὅποιαν ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Δυτ. Γερμανίας δόκτωρ Β. Χάσσε, ἀπέστειλε πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς ἐν Ἑλλάδι συναδέλφου Ἐνώσεως καθηγητὴν κ. Κ. Σπηλιόπουλον καὶ ἐκ τῶν γραμμῶν τῆς ὁποίας ἀποπνέει ὁ θαυμασμὸς διὰ τὴν τρισχιλιετὴ πνευματικὴν προσφορὰν τῆς χώρας μας, ἀλλὰ καὶ ἡ συναίσθησις τῆς καταφανοῦς, ἐναντί τῆς, ἀδικίας τῶν μεγάλων. Ἡ ἐπιστολὴ ἐν πιστῇ μεταφράσει ἔχει ὡς ἀκολουθεῖς :

«Κατ' αὐτὰς τὰς τόσον δυσχερεῖς διὰ τὴν Ἑλλάδα ἡμέρας, ἐπιθυμῶ ἀπὸ καρδίας νὰ ἐκφράσω πρὸς ὑμᾶς καὶ δι' ὑμῶν πρὸς τοὺς ἐν Ἑλλάδι φίλους μου, πόσον συνδεδεμένος αἰσθάνομαι μετ' αὐτῶν. Ἐξ ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου τὰς ὁποίας ἔχω γνωρίσει, ἡ Ἑλλὰς ὑπῆρξεν ἀνεκὰθεν δι' ἐμὲ ἡ ἀληθῆς πνευματικὴ μου πατρίς. Τοῦτο ἰσχύει δι' ὅλοκληρον τὸ νησιωτικὸν κράτος τοῦ Αἰγαίου, ἡ ἐκ τοῦ ὁποίου ἀπουσία τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς ἀποτελεῖ καὶ σήμερον τραγικὸν γεγονός. Αἱ ἐπισκέψεις μου εἰς τὴν Κρήτην, τὴν Ἐφεσον, τὴν Μίλητον, τὴν Πέργαμον καὶ τὴν Τροίαν, μοὶ ἀπέδειξαν καὶ πάλιν ὅτι ἡ ἱστορία τῶν τελευταίων δεκαετιῶν ὠδήγησεν εἰς καθορισμὸν συνόρων ἐντελῶς ἀδικῶν διὰ τὴν πολιτιστικὴν κατάστασιν. Διετήρησα πάντοτε ζωηρὰν τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ Ἑλλὰς ἀπέτελεσε τὸ θεμέλιον τοῦ πολιτισμοῦ τῆς Δύσεως καὶ σήμερον ἐτι ζῶμεν ἐκ τῶν πνευματικῶν πηγῶν αἱ ὁποῖαι πλουσιοπαρόχως ἀπέρρευσαν ἐξ Ἀθηνῶν πρὸ δύο χιλιῶν ἐτῶν. Διὰ τοῦτο μοὶ φαίνεται ἀκόμη τραγικώτερον ὅτι ἀκριβῶς αἱ δυνάμεις τῆς Δύσεως ὠδήγησαν τὴν Ἑλλάδα εἰς τὴν σημερινὴν δυσχερῆ — πολιτικὴν καὶ οἰκονομικὴν κατάστασιν — θέσιν. Πολιτικῶς ἡ Γερμανία, κατὰ τὰς παρατηρήσεις μου, θὰ συμπεριφερθῆ μετὰ μεγάλης περισκέψεως, ἐν τούτοις δὲν ἔχω οὐδεμίαν ἀμφιβολίαν ὅτι ἐδῶ ὁ μέγας ἀριθμὸς τῶν ἐκτιμῶντων τὴν χώραν σας σκέπτονται ὅπως ἐγὼ καὶ εὐχονται εἰς ὑμᾶς καὶ τοὺς φίλους σας ἐν εὐτυχέστερον καὶ εἰρηνικώτερον μέλλον».

**ΑΠΟΡΙΑΙ**

Εἶχεν ὑποχρέωσιν τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, καθ' ὃ τεταγμένον νὰ ἐφορευῆ εἰς τὰ τῆς ἀσφαλείας τοῦ ταξιδιούτουσ ἐκινου, νὰ γνωρίσῃ, δι' ἀνακοινώσεώς του, τὰ αἷτια τῆς εἰσρῆς τῶν ὑδάτων εἰς τὰ κύτη τοῦ ἐπιβατηγῶ «Οἶα» τῆς ἑταιρίας Κατσουλάκου καὶ τῆς προσαράξεως, ἐν συ-

νεχείᾳ, τοῦ σκάφους εἰς ὄρμον τῆς Σερίφου.

Προσέκρουσε, πράγματι, ἐπὶ ὑφάλου, ὡς ἀφῆθη νὰ νοηθῆ διὰ τῆς εἰδησιογραφίας ἡ προσηράχθη ἀπὸ τὸν πλοίαρχον, διὰ νὰ ἀποφευχθῆ ἡ καταβύθισις, κατόπιν τοῦ προελθόντος ἀπὸ ἄλλην ἀφορμὴν καὶ ὄχι τὴν πρόσκρουσιν ρήγματος εἰς τὰ ὑφαλα;

Καὶ ἐὰν τὸ δεύτερον συνῆν, πῶς ἐπετράπησαν τὰ ταξίδια σκάφους ἐπιβατηγῶ, τὴσῃ ἐλάσσονα ἔχοντος τὴν ἀντίστασιν εἰς τὴν πίεσιν τοῦ ὕδατος; Ἐπεθεωρήθη ἐν καιρῷ τὸ σκάφος; Τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων του ἦτο τὸ κανονικόν;

**ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15<sup>ου</sup> ΗΜΕΡΟΥ**

Ἡ πῴσις τῆς δικτατορίας παρέσυνεν, ὡς εἰκόσ, πολλοὺς ἠρακλεῖς καὶ στυλοβάτας εἰς τὴν ἀφάνειαν ἢ τὴν δημοσίαν ἐπίκρισιν. Εὐτυχῶς. Διότι, μικροὶ ἢ μεγάλοι, κακοὶ ἢ κάκιστοι, ἐπεσώρευσαν πολλὰ δεινὰ εἰς τὸν τόπον.

Εἶχρον καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν πολλοὺς ἐκ τούτων καί, ἰδιαιτέρως εἰς τὰς διοικουσὰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν Ὑπηρεσίας. Ἦσαν ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι, ἀγνοήσαντες ὅτι ὁ βίος ἡμῶν πολλὰς λαμβάνει μεταβολὰς, μετῆλθον πᾶν μέσον διὰ νὰ ἐπιτύχουν ἄνομα κέρδη, θέσεις ὑψηλοτέρας τοῦ ἀνασტიμητῶς τῶν καὶ ἀμφιβόλου λάμπους προβολῆν ἢ ἐστεροῦντο.

Τώρα, ἐννοεῖται, ὅτι πάντες παριστοῦν τοὺς ἀντιπάλους τῆς τυραννίδος καὶ ἐφευρίσκουν μυρίους μαρούς λόγους, πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ἠθῆν ἀντιστασείας τῶν ἢ κακολογούντες καὶ κακολογούμενοι διδάσκονται, ἔστω καὶ ἀργά, ὅτι τῶν δυστυχούντων οὐδεὶς φίλος.

Εἰς τὴν θαλασσίην ζωὴν, ἡ περίπτωσις εἶναι λίαν γνωστὴ, διὰ τῆς εἰκόνας τῶν μυῶν, οἵτινες πανικόβλητοι σπεύδουν νὰ ἐγκαταλείψουν, πρώτοι, τὸ ναυαγοῦν σκάφος. Ὅταν, ὅμως, τὸ σκάφος σωθῆ καὶ σταθερῶς ἐπιπλεύσῃ, ἐπιστρέφουν καὶ πάλιν, θρασεῖς ἢ περιδεῖς, ἵνα διασωθῶν ἐπ' αὐτοῦ. Τότε, ὅμως, ὁ ναύκληρος τύπτει τὰς κεφαλὰς τῶν καὶ τοὺς ἀποδιώκει, ἀπαγορεύων τὴν ἀνοδὸν.

Ἡ σκηνή, δυστυχῶς, εἶναι τόσον παλαιά, ὅσον καὶ ὁ κόσμος. Δι' αὐτὸ ὁ Μένανδρος, πρὸ δύο καὶ πλέον χιλιῶν ἐτῶν, ἐδίδασκεν ὅτι «κενὴς δόξης, οὐδὲν ἀθλιώτερον» καὶ οἱ σύγχρονοί του, εἰρωνευόμενοι τὴν δύσκολον θέσιν τῶν ἀπατηθέντων κενοδοξῶν, ἐχρησιμοποιοῦν τὴν παροιμίαν: «Μῦες ἐν ἄλμῃ».

**HELLENIC SHIPSTORES BREMEN**

**B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS**

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

**"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"**

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

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

**ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ**

**TELEPHONES: 61 20 91**

**TELEX: 02 44171**

**GROPELINGER HEERSTR. 254**

**28 BREMEN 21**

**NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93**

**J. KARAGIANNIDIS 34 35 66**

**TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"**

**P. O. BOX: 210266**



## ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΕΡΑ ΦΕΡΡΥ-ΜΠΩΤ

16.000 GR ΤΟΝΝΩΝ, ΤΑΧΥΤΗΣ 17,5 ΜΙΛΙΩΝ

## F/B "MEDITERRANEAN SEA"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ: Έκ **ΠΑΤΡΩΝ** εκάστην Δευτέραν ώραν 20.00 διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ — και εκάστην Παρασκευήν ώραν 01.30' πρωϊνήν, κατ' ευθείαν δι' ΑΓΚΩΝΑ.

Έξ **ΑΓΚΩΝΟΣ** εκάστην Τετάρτην ώραν 1.30' κατ' ευθείαν διὰ ΠΑΤΡΑΣ και εκαστον Σάββατον ώραν 23.00 διὰ ΠΑΤΡΑΣ, μέσω ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ.

## F/B "MEDITERRANEAN SKY"

ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ: Έκαστον Σάββατον ώραν 17.00 διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.  
ΕΞ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ: Έκαστην Παρασκευήν ώραν 15.00 ΔΙΑ ΠΑΤΡΑΣ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.

ΕΞ ΑΓΚΩΝΟΣ: Έκαστην Δευτέραν ώραν 23.00 διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΠΑΤΡΑΣ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

ΕΚ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ: Έκαστην Τρίτην ώραν 18.00 διὰ ΠΑΤΡΑΣ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ 50% ΣΕ ΚΑΘΕ ΔΙΑΔΡΟΜΗΝ. ΕΙΣ ΦΟΙΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΑΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ 30%

Πληροφορία - Κρατήσεις θέσεων: Κεντρικά Γραφεία: 'Ακτή Κονδύλη, Πειραιεύς. Τηλ. 429.510/9 και 422.678/9. Κατὰ Σάββατον απόγευμα και Κυριακήν πρωϊαν τηλέφωνον 41.77.001.

Έποκαταστήματα ΑΘΗΝΩΝ: Θεσέως και Λογουμτζή. Τηλ. 92.34.201 - 2.

Έποκαταστήματα ΠΑΤΡΩΝ: 'Οθωνος - 'Αμαλίας 40 Α. Τηλ. 276.471, 270.994.

Έποκαταστήματα ΚΡΗΤΗΣ: 'Ηράκλειον, 'Ανδρουλάκης, Κ. Σαμοθράκης - 25ης Αύγουστου. Τηλ. 282.347.

Έποκαταστήματα ΡΟΔΟΥ: «Κρόνος», πλατεία Κύπρου 36. Τηλ. 24-00.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

# ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΜΙΑΣ ΑΛΛΗΣ ΔΙΚΗΣ

Είχομεν υποσχεθῆ εἰς τὸν ἑαυτὸν μας τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνοστών μας ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς παραπομπῆς τῶν «Ν. Χρονικῶν» εἰς δίκην, κατόπιν μηνύσεως τῆς τότε διοικήσεως τῆς Ε.Τ.Β.Α., διὰ τὰ δάνεια τῆς Ναυτιλίας. Καὶ τὸ εἶχομεν ὑποσχεθῆ, διότι, καθ' ἣν ἐποχὴν διεδραματίζοντο τὰ γεγονότα, οὐδεμία ὑπῆρχε δυνατότης νὰ φέρωμεν εἰς τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, ὄχι μόνον τὰ παρασκήνια τῆς ὑποθέσεως, ἀλλ' οὐδὲ κἀν αὐτὴν ταύτην τὴν ἀδωτικὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστηρίου. Σήμερον, ὅμως, τὸ πρῶτον ευχαρίστως.

Ἡ ὑπόθεσις ἤρχει διὰ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Ἰουλίου 1971 (ἀριθ. 867/626) σημειώματος, ἀναφερομένου εἰς δημοσίευμα τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιθεωρήσεως «Shipbuilding and Shipping Record». Τὸ δημοσίευμα τοῦτο, ἐν ἀποκόμματι ἀπεστάλη ἡμῖν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Γ. Παπαδημητρίου. Ἀνεφέρετο εἰς τὴν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς ἐταιρίας T.W.A. ἐξαγοράν τοῦ 86% τῶν μετοχῶν τῆς ἐλληνικῆς ἐταιρίας «Σάν - Λαίν», αἵτινες ἐκάλυπτον τὰ 4 κρουαζιερόπλοια τῆς τελευταίας ταύτης, ἐν οἷς καὶ τὸ ὑπὸ μετασκευῆν πρῶην γαλλικὸν «Καμπότζη». Ἡ διεύθυνσις τοῦ περιοδικοῦ, γνωρίζουσα ὅτι ἡ τοιαύτη ἀγοραπωλησία εἶχε συμφωνηθῆ ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου τοῦ 1970, ὑπὸ τὴν αἰρεσιν τῆς παροχῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ Συμβουλίου Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, ἀλλὰ ἐφέρετο ὡς ναυαγήσασα εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1971, πιστεύουσα δὲ ὅτι τὸ περὶ οὗ ὁ λόγος ἀπόκομμα τῆς ἀγγλικῆς ἐπιθεωρήσεως ἦτο τοῦ Ἰουνίου, ἤχη εἰς τὸ εὐλογον συμπέρασμα, ὅτι ἡ συναλλαγή ἐπανεφέρθη ἐπὶ τάπητος καὶ ἐφθασεν εἰς τελικὴν συμφωνίαν, παρασκευαστῆς τῆς ἐγκρίσεως τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

Ἐγνωρίζον, ἐξ ἄλλου, ἡ διευθύνσις τοῦ περιοδικοῦ, ὅτι τὸν Ἰούνιον τοῦ 1970, ἡ «Σάν - Λαίν» εἶχε ζητήσει δάνειον παρὰ τῆς Ε.Τ.Β.Α., ὕψους 300 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, διὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ πλοίου «Καμπότζη». Ἐνώπιον τῶν στοιχείων αὐτῶν, ἐτίθετο τὸ εὐνόητον ἐρώτημα: Ἐὰν ἡ Ε.Τ.Β.Α. ἐχρηματοδοτῆ τὴν μετασκευὴν τοῦ «Καμπότζη» (στροβιλοκίνητου 20ετοῦς ἡλικίας), ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον τοῦτο πωλεῖται ἤδη εἰς τὴν T.W.A., δὲν ἔπεται ὅτι ἡ Ε.Τ.Β.Α. θὰ ἐχρηματοδοτῆ καὶ τὴν T.W.A.; Παρὰλλήλως, ἐτίθετο καὶ τὸ ζήτημα τοῦ ὑπερβολικοῦ τῆς δανειοδοτήσεως, δεδομένου ὅτι, ἐνῶ διὰ τὴν μετασκευὴν, τὴν μέλλουσαν νὰ πραγματοποιηθῆ εἰς Ἰταλίαν, ἐζητήσαν, διὰ προηγουμένης ἀποφάσεως τῆς Ε.Τ.Β.Α. ποσὸν δανείου 6.5 ἑκατομμυρίων δολ., διὰ τὴν ἐκτέλεσίν τῆς ἐν Ἑλλάδι, ὅπου αἱ ἐπισκευαστικαὶ ἐργασίαι εἶναι, ὁμολογουμένως, εὐθινοῦτεροι, θὰ ἀπῆται, ὁπωσδήποτε, μικρότερον ποσὸν τῶν 10.000.000 δολ., τὰ ὅποια ἐζητοῦντο ἤδη παρὰ τῆς Ε.Τ.Β.Α. καὶ παρεχωρήθησαν. Ἀμφότερα τὰ ἐρωτήματα ταῦτα διευτυποῦντο ὡς σχόλιον τοῦ δημοσιεύματος τῆς ὡς ἄνω ἀγγλικῆς ἐπιθεωρήσεως.

Μετὰ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ περιοδικοῦ, ἐπιπροφορήθημεν ὅτι τὸ ἀπόκομμα τῆς ἀγγλικῆς ἐπιθεωρήσεως δὲν ἦτο τοῦ Ἰουνίου, ἀλλὰ τοῦ Ἰανουαρίου καὶ ὅτι ἡ πώλησις εἶχε, τελικῶς, ματαιωθῆ, διότι οἱ ὄροι τοῦ ὁποῦ εἶχε τὸ Συμβούλιον τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, εἶχον θεωρηθῆ ἀσύμφοροι ὑπὸ τῆς ἀγοραστρίας T.W.A. Κατόπιν τούτου, ἐσπεύσαμεν νὰ προβῶμεν εἰς τὴν «ἐπιβαλλομένην ἐπανόρθωσιν» εἰς τὸ εὐθὺς ἐπόμενον τεύχος τῆς 1.8.1971 (ἀριθ. 868/627).

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ Αὐγούστου κατετέθη μῆνυσις τοῦ κ. Χ. Κισσόγλου κατὰ τοῦ ἐκδότου τοῦ περιοδικοῦ κ. Δ. Κωττάκη καὶ

τοῦ διευθυντοῦ συντάξεως κ. Ξ. Ἀντωνιάδου, ἐπὶ συκοφαντικῆ δυσφημίᾳ. Ὅλιγὰς ἡμέρας ἀργότερον, κατετέθη μῆνυσις τοῦ Διοικητοῦ τῆς Ε.Τ.Β.Α. κ. Π. Τοτόμη, ἐπὶ δημοσιεύσει ἀνακριθῶς εἰδήσεως. Ἡ παραπομπὴ ἐγένετο εἰς τὸ Τριμελὲς Πλημμελειοδικεῖον Ἀθηνῶν, ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ περὶ Τύπου Νόμου τῆς Δικτατορίας (Ν.Δ. 346/1969). Ἐν τῷ μεταξύ, διεξήχθη συνενόησις μετὰ τοῦ πρώτου τῶν μνηυτῶν, ἐπὶ τῆ βάσει τῆς ὁποίας, τὰ μὲν «Ν. Χρονικὰ» ἐδημοσίευσαν νέαν διάφωσιν τοῦ ἀγγλικοῦ δημοσιεύματος καὶ ἀνασκευὴν τῶν ἐπ' αὐτοῦ σχολίων (τεύχος 15.9.1971, ἀριθ. 871/630), ὁ δὲ μνηυτὴς παρητήθη τῆς ἐγκλήσεως αὐτοῦ καὶ ἔπαυσεν, οὕτως, ὀριστικῶς, ἢ ἐπὶ συκοφαντικῆ δυσφημίᾳ διώξει.

Ἀλλὰ ὡς πρὸς τὴν Ε.Τ.Β.Α., τὰ πράγματα περιπλέκοντο, διότι τὸ ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 57 τοῦ περὶ Τύπου Νόμου ἀδίκημα τῆς ἀνακριθῶς δημοσιεύσεως, διώκεται αὐτεπαγγέλτως καὶ ἐφ' ὅσον εἶχεν ὑποβληθῆ μῆνυσις τῆς Ε.Τ.Β.Α., ἡ ὑπόθεσις ἔπρεπε νὰ ἐκδικασθῆ, μὴ χωρούσης ἀνακλήσεως. Κατὰ τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον, τὸ ἀδίκημα τῆς ἀμελείας, ἔστω, τιμωρεῖται, με φυλάκισιν τοῦλάχιστον 3 μηνῶν, ἢ δε ποινὴ οὔτε ἀναστέλλεται οὔτε ἐξαγοράζεται (ἄρθρα 35 καὶ 36 Ν.Δ. 346/1969).

Πράγματι, τὴν 24ην Σεπτεμβρίου 1971, διεξήχθη ἡ δίκη δι' ἀπ' εὐθείας κλήσεως, ἐνώπιον τοῦ Τριμελοῦς Πλημμελειοδικεῖου Ἀθηνῶν. Πρόεδρος ὁ κ. Ἀρ. Παπαθανασίου, σύνεδροι οἱ κ.κ. Σπ. Σπύρου καὶ Θ. Μπάκος καὶ εἰσαγγελεὺς ὁ κ. Σ. Μερμανός. Ὡς μάρτυρες κ.κ.γορίας προσήλθον καὶ ἐζητάσθησαν οἱ κ.κ. Π. Τοτόμη, διοικητῆς τῆς Ε.Τ.Β.Α. καὶ τέσσαρες ἐκ τῶν διευθυντῶν αὐτῆς (Λιδωρικῆς, Σταθόπουλος, Μαρκέτος, Ἀνδρουλάκης). Ἐπιστεύομεν, ὅτι ἀναγνωρίζον ὁ κ. Τοτόμη ὅτι τὸ σχόλιόν μας προήσπιζε μᾶλλον τὸ καλῶς ἐνοούμενον συμφέρον τῆς Ε.Τ.Β.Α., θὰ κατέθετε ἀναλόγως εἰς τὸ δικαστήριον. Ἄντ' αὐτοῦ, τὸσον αὐτός, ὅσον καὶ οἱ λοιποὶ μάρτυρές του, ὑπεστήριξαν, μετὰ πείσματος, ὅτι τὸ δημοσίευμα ἦτο ἀνακριβές, συκοφαντικὸν καὶ σκανδαλώδες, ὄχι μόνον ὡς πρὸς τὸ ἄκαιρον τῆς δημοσιεύσεως, ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τὴν οὐσίαν, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἡ Ε.Τ.Β.Α. εἶχε κατοχυρωθῆ, περιλαβούσα εἰς τὸ δανειοδοτικὸν συμβόλαιον ὅρον ἀπαγορεύσεως πώλησεως τῶν πλοίων.

Ἐν συνεχείᾳ, ἐζητάσθησαν οἱ μάρτυρες ὑπερασπίσεως, ἐν οἷς ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Γ. Παπαδημητρίου, ὅστις κατέθετε ὅτι εἰς αὐτόν, ἐνεργούντα καλῆ τῆ πίστει, ὠφέλιμο ἢ πλάνη περὶ τὴν ἡμερομηνίαν τοῦ ἀγγλικοῦ δημοσιεύματος. Κατόπιν, οἱ μάρτυρες κ.κ. Χαλκιάς, Λεκατσᾶς, Σταμπολῆς, Γιαννουλάτος, Ρωσσόλυμος, Μελισσηνός, Τσαμόπουλος, Κατσαρὸς καὶ Ματαράγκας, κατέθεσαν διεξοδικῶς περὶ τῆς προσωπικοῦ τῶν κατηγορουμένων καὶ περὶ τῆς

φήμης καὶ σοβαρότητος τοῦ περιοδικοῦ.

Ἐν συνεχείᾳ, ἀπελογήθη ὁ ἐκ τῶν κατηγορουμένων κ. Δ. Κωττάκης, ὅστις ὑπεστήριξε ὅτι ἀναγνωρίζει μὲν τὸ ἄκαιρον τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἀγγλικῆς εἰδήσεως, πλὴν ἢ πλάνη τοῦ περὶ τὴν ἡμερομηνίαν αὐτῆς ἀφείλεται εἰς διαβεβαίωσιν καθ' ὅλα ἀξιοπιστοῦ προσώπου, ἐνῶ, ἐξ ἄλλου, ἡ ἀλληλουχία τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, τὰ ὅποια εἶχον προηγηθῆ (πώλησις Ἰανουαρίου 1971, ἐξάρτησις ἐκ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀμερικανικῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, παροχὴ τῆς ἐγκρίσεως κ.λπ.), ἦτο τοιαύτη, ὥστε νὰ καθιστοῦν ἐντελῶς πιστευτὴν τὴν εἶδησιν. Ἐφ' ὅσον, λοιπόν, δεδικαιολογημένως εἶχε πιστεύσει τὴν εἶδησιν, ἀπέτελει πλέον καθῆκόν του ἡ σχολίασις αὐτῆς, πρὸς προστασίαν καὶ οὐχὶ πρὸς δυσφήμισιν τῆς Ε.Τ.Β.Α. Ἐξ ἄλλου, ἡ προβληθεῖσα κατοχυρωσις τῆς Ε.Τ.Β.Α. διὰ τοῦ δανειστικοῦ συμβολαίου, δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῆ ἐπαρκῆς, δεδομένου ὅτι μετὰ τὴν ἐγκρισιν τοῦ δανείου, ἡ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν πώλησιν ἐσυνεχίσθη καὶ ἡ πώλησις θὰ ἐπραγματοποιεῖτο, ἐὰν ἕτερον ἐξωτερικὸν ἐμπόδιον, ἄσχετον πρὸς τὴν βούλησιν τῶν συμβαλλομένων, δὲν ἐμεσολάβει.

Κατόπιν, ἀπελογήθη ὁ ἕτερος τῶν κατηγορουμένων κ. Ξ. Ἀντωνιάδης καὶ ἡκολούθησεν ἡ ἀγόρευσις τῶν συνηγορῶν ὑπερασπίσεως, ἦτοι τῶν κ.κ. Ἀρ. Οἰκονομίδη, Ἀλ. Φοῖφα καὶ Ζαχ. Ἀντωνιάδου, οἵτινες ἀνέλυσαν τὸ ὅλον ζήτημα, τὸσον ἀπὸ τῆς τυπικῆς, ὅσον καὶ τῆς οὐσιαστικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς.

Ἐν συνεχείᾳ ἠγόρευσεν ὁ εἰσαγγελεὺς κ. Σ. Μερμανός, ὅστις, ἀφοῦ ἐξῆρε τὴν συμβολὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ τοῦ ἐκδότου τῶν ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀφοῦ ἐτόνισεν τὴν γενομένην διάφωσιν, ἀρχικῶν καὶ μεταγενεστέρων, ὑπεστήριξε ὅτι δὲν ἀπεδείχθη οὔτε ὄλος εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς εἰδήσεως οὔτε καταλογιστέα ἀμέλεια καὶ ἐξήτησε τὴν ἀθώωσιν τῶν κατηγορουμένων. Τέλος, τὸ δικαστήριον μετὰ πεντάλεπτον διάσκεψιν, ἐκήρυξε ἀθώους τοὺς κατηγορουμένους, μὴ πεισθῆν περὶ τῆς ἐνοχῆς τῶν.

Διὰ τὴν ἀπόφασιν ἐχάρημεν, φυσικὰ. Μᾶς ὑπέδειξαν, ὅμως, λόγῳ τῆς καταστάσεως, νὰ ἀποφύγωμεν, τότε, τὴν δημοσίευσιν τῆς. Πάντως, ἐβλίθθημεν πολὺ ἐκ τῆς ὑποθέσεως. Ὅχι μόνον διὰ τὴν ἄδικον ταλαιπωρίαν, ἀλλὰ, κυρίως, διότι διὰ τῶν διασυρμῶν αὐτῶν ἐκλονίζετο ἡ πίστις περὶ τὴν θέσιν καὶ τὸν προορισμὸν τοῦ ἐξειδικευμένου ναυτιλιακοῦ Τύπου. Ἄν οἱ κατὰ βάθος γνωρίζοντες καὶ ἐκ τοῦ σύγγεγυς παρακολουθοῦντες τὰ ναυτιλιακὰ θέματα, δὲν ἔχωμεν ἀδέσμευτον τὴν γνώμην, τὴν κρίσιν καὶ τὸν σχολιασμὸν τῶν, εἶναι ἀδύνατος ἡ ἐνημέρωσις τῆς κοινῆς γνώμης καὶ ὁ κατατοπισμὸς τῶν ἀρμοδίων καὶ δὲν ἀπομένει εἰμὴ ἡ κατ' ἐντολὴν κολακεία τῶν κυβερνητικῶν πράξεων καὶ ἡ γλοιώδης ἐξυμνησις τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιτευγμάτων. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἀποτελεῖ οὔτε θέσιν οὔτε προορισμὸν διὰ τὰς στήλας αὐτάς, τοῦλάχιστον.

## CLARKSON BROUD (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

## ‘Η αλληλογραφία τών ναυτικών

Αί προσπάθειαι διά την εξέγερσιν λύσεων. Μία ωραία ιδέα του ILO. Το συμβολικόν ένσημον τής ναυτικής αλληλογραφίας. ‘Η άποδοχή του υπό τής Διεθν. Ταχυδρ. Ένώσεως. ‘Η παρ’ ήμιν εφαρμογή του.

Πανθομολογούμενως δυσχερές τὸ πρόβλημα τής αλληλογραφίας τών ναυτικῶν, δὲν ἔχει παύσει, ἐν τούτοις, νὰ ἀπασχολῆ συνεχῶς τοὺς ἀρμοδίους, πρὸς εξέγερσιν ικανοποιητικῆς λύσεως. Ἐντὸς τής προσπάθειας αὐτῆς κείται καὶ ἡ τελευταίως προωθουμένη ἀπόφασις τής χρησιμοποίησεως ἐνὸς εἰδικοῦ ἐνσήμου ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν τῶν ναυτικῶν, ἐνδεικτικῶς τοῦ προορισμοῦ αὐτῶν καὶ ἱκανοῦ νὰ συμβῶναι εἰς τὴν ἐπίπευσιν τῆς διαδρομῆς των.

Ὅπως θὰ γνωρίζουν οἱ ἀναγνώσται μας, ἡ ιδέα ἐρρίφθη, ἀρχικῶς, ὑπὸ τής Διεθνούς Ὀργανώσεως Ἑργασίας κατὰ τὴν σύνοδον τοῦ Προπαρασκευαστικοῦ Τεχνικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συνεδρίου αὐτῆς, ἐν Γενεύῃ, τὸ 1969. Τὸ θέμα περιελήφθη εἰς δύο ἀποφάσεις (Resolutions) τοῦ Συνεδρίου, αἰτίνας, μεταξύ τῶν ἄλλων, προέβλεπον:

- Τὴν υἱοθέτησιν ἐνὸς διεθνούς συμβόλου ἀναγνωρίσεως τοῦ διὰ τοὺς ναυτικούς προοριζομένου ὕλικου.
- Τὴν υἱοθέτησιν διεθνούς τύπου ἀεροπορικῶν ναυτικῶν ἐπιστολῶν, προωθουμένων ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου, ἄνευ καταβολῆς ἐπιπροσθετῶν τελῶν.
- Τὴν ἐπέκτασιν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν εὐκολιών, ἀναλόγων πρὸς τὰς παρεχομένας εἰς τὸ στρατιωτικὸν προσωπικόν, κατὰ τὴν Διεθνή Ταχυδρομικὴν Σύμβασιν.

Αἱ ἀποφάσεις αὐταὶ συνεζητήθησαν κατὰ τὴν Διεθνή Διάσκεψιν Ἑργασίας, ἐν Γενεύῃ, τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1970, ἥτις κατέληξεν εἰς Σύστασιν (Recommendation), καλοῦσαν ὅπως ἐκταβληθῇ πᾶσα προσπάθεια, πρὸς ἐξασφάλισιν τής καλύτερας καὶ ταχύτερας προωθήσεως τής ναυτικῆς αλληλογραφίας, ὡς καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἐπιβαρύνσεως τῶν ναυτικῶν δι’ ἐπὶ πλέον τελῶν, ὁσάκις ἡ ἐ-

παναταχυδρόμησις τῶν ἐπιστολῶν των καθίστατο ἀναγκαία.

Διὰ τὴν ὑλοποίησιν τῶν προτάσεων τούτων, τὸ ILO ἀπετάθη πρὸς τὴν Διεθνή Ταχυδρομικὴν Ἐνωσιν (UPU) καὶ ἐζήτησε τὴν γνώμην καὶ τὴν βοήθειάν της. Τὸ διοικ. συμβούλιον τής UPU παρέπεμψε τὸ ζήτημα πρὸς μελέτην εἰς εἰδικὴν ἐπιτροπὴν καί, τελικῶς ἐγνώμοδότησεν ὡς ἀκολούθως:

1. Ἡ ἐξαίρεσις τῶν ναυτικῶν ἐπιστολῶν ἀπὸ τής ἐπιβαρύνσεως δι’ ἐπὶ πλέον γραμματοσήμου πρὸς ἀεροπορικῶν ἐπαναταχυδρόμησιν ἀπὸ λιμένων εἰς λιμένας, ἀποκλείεται, διότι τοῦτο θὰ συνίστατο προνομιακὴν μεταχείρισιν, τής ὁποίας οὐδεμία κατηγορία ἀλληλογραφούντων ἀπολαμβάνει. Ἀντιθέτως καὶ ἐν ὄψει τοῦ γεγονότος ὅτι οἱ ναυ-



τικοί, διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους τής θελήσεώς των, στεροῦνται τοῦ νομίμου δικαιώματος ὅπως λαμβάνουν ἐγκαίρως τὴν αλληλογραφίαν των, ἀποτελεῖ καθῆκον τῶν ἐφοπλιστῶν - ἐργοδοτῶν, ὅπως ἀναλάβουν τὴν ὑποχρέωσιν ταῦτην, ἣν ἐπιβάλλει ἡ ἰδιομορφία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

2. Ἡ εφαρμογὴ τοῦ ἄρθρ. 53 τής διεθνούς ταχυδρομικῆς συμβάσεως, τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν αλληλογραφίαν τῶν πληρωμάτων τῶν πολεμικῶν πλοίων, τῶν σταθμευόντων εἰς τὸ ἐξωτερικόν, δὲν εἶναι δυνατὴ εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, διότι πρόκειται περὶ κλειστῶν ταχυδρομικῶν φακέλων, μὴ συγκεκριμένων πρὸς τὴν αλληλογραφίαν τῶν ναυτικῶν.

3. Ἀντιθέτως, εἶναι καθ’ ὅλα δυνατὴ καὶ σκοπίμος ἡ χρησιμοποίησις ἐνὸς εἰδικοῦ συμβόλου ἀναγνωρίσεως τῶν πρὸς τοὺς ναυτικούς ἀπευθυνόμενων ἐπιστολῶν, οὐδενὸς πρὸς τοῦτο δημιουργουμένου προβλήματος εἰς τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ ένσημον τοῦτο δὲν θὰ συγχέεται πρὸς τὰ γραμματόσημα.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τής UPU υἱοθέτησε πλήρως τὴν πρότασιν τής χρησιμοποίησεως διεθνούς ἐνσήμου, διευκολύνοντος τὴν ἀναγνώρισιν τής ναυτικῆς αλληλογραφίας καὶ τὴν 30ῆν Ἰουλίου 1974 ἀπήρθε τὴν ὑπ’ ἀριθ. 73 ἐγκύκλιον αὐτῆς πρὸς τὰς Ταχυδρομικὰς Ὑπηρεσίας τῶν διαφόρων κρατῶν, δυνάμει τής ὁποίας καθιερούτο ὡς εἰδικὸν ένσημον ναυτικῆς αλληλογραφίας τὸ εἰκονιζόμενον σημά, τὸ ὅποιον, ἐπὶ μέλανος διαπέδου διαστάσεων 37X13 χιλ. φέρει λευκὸν σχῆμα δεξαμενοπλοίου καὶ ἄνωθεν αὐτοῦ γαλλιστὶ καὶ ἀγγλιστὶ τὰς ἐνδείξεις «Ταχυδρομεῖον Ναυτικῶν». Ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ διανομὴ τοῦ συμβολικοῦ ἐνσήμου εἰς τοὺς αλληλογραφούντας θὰ γίνεταί μερίμνη τῶν ἀρμοδίων ὀργανισμῶν (κυβερνητικαὶ ὑπηρεσίαι, ἐφοπλιστικαὶ ἐταιρίαι, ναυτικαὶ ὀργανώσεις κ.λπ.), τῶν χωρῶν ἐκεῖνων αἰτίας ἐνδιαφέροντα διὰ τὴν χρησιμοποίησίν του.

Ἐν συνεχείᾳ, τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἑργασίας (ILO) ἀνέλαθε τὴν ἐκτύπωσιν ἐνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ τοιούτων ἐνσήμων, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οικογενειῶν των. Ἐξαντλουμένου τοῦ ἀποθέματος τούτου, ἡ μερίμνη τής περαιτέρω ἐκτυπώσεως ἐνσήμων ἐπαφίεται εἰς τοὺς ἀρμοδίους ὀργανισμοὺς τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ δι’ εἰς τὰς οἰκείας κρατικὰς ὑπηρεσίας, τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐνώσεις καὶ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεία. Τὰ οὗτως ἐκτυπούμενα ένσημα, πέραν τῶν ὡς ἄνω ἐνδείξεων (γαλλικῆς καὶ ἀγγλικῆς), ἐπιτρέπεται νὰ φέρουν τὴν ἐνδειξιν καὶ εἰς τὴν ἐθνικὴν γλῶσσαν. Ἐπίσης, ἡ διανομὴ τῶν οὗτως ἐκτυπομένων ἐνσήμων, δὲν νὰ γίνεταί ἐν συνεργασίᾳ τῶν ὡς ἄνω ὀργανισμῶν μετὰ τῶν οἰκείων ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν τής χώρας.

Εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλλάδα, πληροφοροῦμεθα ὅτι ἡ Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν εὐρίσκειται ἤδη εἰς ἐπαφὴν μετὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἵνα τοῦτο ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν συνηνοήσεων διὰ τὴν προώθησιν τοῦ ζητήματος (ἐκτύπωσις, διανομὴ, ὁδηγία κ.λπ.). Τούτου ἐπιτυγχανομένου, θὰ πρέπει ὅλα τὰ ταχυδρομικὰ γραφεῖα τής χώρας καί, ἰδιαίτερος, τῶν ναυτικῶν περιοχῶν, νὰ ἐφοδισθοῦν διὰ μεγάλου ἀριθμοῦ ἐνσήμων διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐνδιαφερομένων, πρὸς ἐπικόλλησιν ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν τῶν ἀπευθυνόμενων πρὸς ναυτικούς.

Εἶναι ἀνάγκη νὰ τονισθῇ, ὅτι τὸ εἰδικὸν ένσημον δὲν εἶναι γραμματόσημον καὶ δὲν ἀπαλλάσσει τὸν ἀποστολέα τής ἐπικολλήσεως τῶν νενομισμένων γραμματοσήμων ἐπὶ τής ἐπιστολῆς. Ἀπλῶς, ἐπισημαίνει καὶ τονίζει, ὅτι ἡ ἐπιστολὴ ἀπευθύνεται πρὸς ταξιθεύοντα ναυτικόν, ἵνα τύχη αὐτῆς ταχύτερας δυνατῆς προωθήσεως, ἀποφευγομένης πάσης ἀδικαιολογήτου καθυστερήσεως, καθ’ ὅλην τὴν διάρκειαν τής διαδρομῆς της, μέχρι τοῦ λιμένος προορισμοῦ. Ἀφ’ ἧς, ὁμῶς, ἡ αλληλογραφία φθάσῃ εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ καὶ παραδοθῇ εἰς τοὺς ἐκεῖ ἀντιπροσώπους τοῦ πλοίου, ἡ εὐθύνη, πλέον, τής περαιτέρω προωθήσεως μέχρι τοῦ πλοίου, ἀπὸκειται εἰς τὴν πλοιοκτῆτριαν ἐταιρίαν καὶ τοὺς ἀντιπροσώπους της (πράκτορας, προμηθευτὰς κ.λπ.), οἵτινες εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἄμεσον παράδοσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἄμεσον ἐπαναταχυδρόμησιν διὰ τής ἀεροπορικῆς ὁδοῦ πρὸς ἕτερον λιμένα προσεγγίσεως τοῦ πλοίου. Διευκρινίζεται σχετικῶς, ὅτι ἡ δαπάνη τής ἀεροπορικῆς ἐπαναταχυδρόμησεως δὲν ὅπως καταβάλλεται ἀμέσως ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω πρακτορικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ νὰ βαρῶνῃ, τελικῶς, τὴν πλοιοκτῆτριαν ἐταιρίαν. Πρὸς διευκλυσιν, μάλιστα, συνιστᾶται ἡ μεθοδικὴ ἐνημέρωσις τῶν αλληλογραφούντων, τῶσον ἐπὶ τής ὀρθῆς ἀναγραφῆς τής διευθύνσεως ἐπὶ τοῦ φακέλλου, ὅσον καὶ ἐπὶ τής χρησιμοποίησεως λεπτοῦ ἀεροπορικοῦ χάρτου καὶ φακέλλου, πρὸς μείωσιν τῶν ἐξόδων τής ἀεροπορικῆς ἐπαναταχυδρόμησεως.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

## Argonaut Suppliers (pty) L<sup>td</sup>

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

# D U R B A N

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

Τ Ρ Ο Φ Ο Δ Ο Σ Ι Α Ι

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

# Η ΕΙΣΦΟΡΑ

ΤΟΥ κ. ΠΑΥΛΟΥ Θ. ΣΑΡΛΗ

Τήν στιγμήν πού γράφονται αί γραμμάι αυτάί, αί εισφοραί τών Έλλήνων Έφοπλιστών πρὸς τήν Κυβέρνησιν τοῦ τόπου μας φθάνουν τὸ ποσὸν τῶν ἐξήκοντα περίπου ἑκατομ. δολλαρίων.

Πρόκειται περί χειρονομίας αὐθορμητικῶς ἀποφασισθείσης, μὴ προσχεδιασθείσης, ὅπως ἀνιδιοτελοῦς, πού δὲν ἔχει προηγουμένον εἰς τήν νεωτέραν ἱστορίαν τῆς Ἑλλάδος, ἀποτελούσης, ὡς ἀπὸ πολλῶν ἐπισήμων χειλέων ἀναγνωρίσθη, ἱστορικὸν γεγονός μείζονος σημασίας.

Ὁ γράφων δὲν εἶναι ἐφοπλιστής, εἶχεν ὅμως τήν τύχην καί τὸ προνόμιον νὰ παρευρεθῆ, ἐκπροσωπῶν μέλος αὐτοῦ, εἰς τήν συνεδρίαν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑνώσεως τῶν Έφοπλιστῶν τῆς ὁδῆ παρελθόντος Λυγούστου, ὅταν ἀπεφασίσθη ἡ εἰσφορὰ τοῦ ἐνὸς δολλαρίου.

Ὅταν εἰς τὰς ἐπτὰ τὸ θράδυ τῆς ἡμέρας ἐκεῖνης συνήρχετο τὸ Συμβούλιον, ἤμισος καί ἐπικείμενος ἦτο ὁ κίνδυνος τῆς τουρκικῆς εἰσβολῆς, ἐκδήλος ὅμως ἦτο συγχρόνως εἰς πάντας τοὺς μετέχοντας, γηραιὸς καί νέους, μεγάλους καί μικροὺς ἐφοπλιστάς, ἡ ἀποφασιστικότης καί ἡ συναίσθησις τῶν δυσχερῶν στιγμῶν πού διήρχετο τὸ "Ἔθνος μας. Ἐπεκοῦται πατριωτικῆς γνήσιος καί οὐχὶ κίβδηλος, ἀθρόουτος καί οὐχὶ κατὰ παραγγελίαν, ὑψηλὸν δὲ ἐθνικὸν ὑπόνοιμα πού σπανίως συναντᾶ κανεὶς εἰς τήν ἐποχήν πού ζῶμεν.

Ἄλλὰ ὅτι ἐλήφθη μία ἀπόφασις (σύμπτωσις ἀπόψεων, ἔστω καί ἡμίφωνος, ὀλίγων ἀνθρώπων) δὲν εἶναι τὸ οὐσιώδες. Τὰ ὅραϊον καί τὸ ἔχον σημασίαν εἶναι ὅτι ἀνεξαιρέτως σύμπας ὁ Ἑλληνικὸς Έφοπλισμὸς, ὁ ἐγκατεσπαρμένος καί μογθῶν μακρὰν τῆς Ἑλλάδος εἰς τὰ τέσσαρα σημεῖα τοῦ ὀρίζοντος, ὁ ἔχων γλαυκὰς ἂν μὴ ἀνυπάρκτους σχέσεις μὲ τὸ ταξικὸν αὐτοῦ ὄργανον, τήν Ἑνωσιν Ἑλλήνων Έφοπλιστῶν, ἠκολούθησε καί ὑπεστήριξεν ἀπορροασίτως καί μὲ ἐνθουσιαστικὴν τήν ἀπόφασιν καταβαλὼν εἰς τὸ ἀκέραιον τὰ ὅσα πολλὰ ἔκρινεν ἡ Ε.Ε.Ε. ὅτι ἔσπερε νὰ δοθοῦν διὰ τήν Ἑθνικὴν μας Ἄμυνα.

Τί μᾶς ἀποδεικνύει ὅμως καί τί μᾶς διδάσκει ἡ εἰσφορὰ τῶν τόσων δεκάδων ἑκατομμυρίων δολλαρίων;

Πρῶτον, ὅτι ἡ ἐφοπλιστικὴ τάξις ἔχει πλήρη συνείδησιν τῶν ἐθνικῶν τῆς ὑποχρεώσεων, μὴ λησιμονῶσα ὅτι οἱ ἀνώτεροι γεννήτορες αὐτῆς ἦσαν οἱ καρδιοκυρατοὶ τοῦ Αἰγαίου, οἱ θυσιάσαντες τοὺς ἑαυτοῦς τῶν καὶ τὰς περιστάσεις τῶν διὰ νὰ καταστῇ τὸ Ἔθνος τῶν Ἑλλήνων ἐλεύθερον.

Δεύτερον, ἀποτελεῖ παράδειγμα πρὸς μίμησιν. Ὅχι τὸ ὑλικὸν μέρος, διότι ἀπὸ οὐδεμίαν κατηγορίαν Ἑλλήνων δύναται

κανεὶς νὰ ἀναμείνη ἢ νὰ ζητήσῃ ὅπως συνεισφέρουν τὰ ὅσα μόνοι τῶν οἱ Έφοπλισταὶ προσέφερον.

Εἶναι τὸ ἠθικὸν διδάγμα τῆς προσφορᾶς, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ ἀφομοιώσωμεν ὅλοι ἡμεῖς. Ἐδῶκε λαμπρὸν παράδειγμα γνήσιου πατριωτισμοῦ καί ὑψηλῆς ἐθνικῆς συνειδήσεως ὁ ἐν πολλοῖς ἄγνωστος

εἰς ἡμᾶς ἐδῶ, Ἑλλήν Έφοπλιστῆς τοῦ ἐξωτερικοῦ, ὁ μὴ ὑποκείμενος εἰς τοὺς ἑλληνικοὺς νόμους οὐδ' ὀφελούμενος ἐξ αὐτῶν, ὁ εἰς πολλὰς περιπτώσεις μὴ ἔχων πλοῖα ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, ὅταν ἔσπευσε, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἤμισος ἢ ἔμισος ἐξαναγκασμὸς, νὰ δώσῃ τὸ δολλᾶριον κατὰ τόνον d.w.

Ἄς μὴ αὐταπατώμεθα, ἡ τουρκικὴ ἡ ἀπειλή εἶναι σοβαρὰ, ἤμισος καί θὰ ἔχῃ διάρκεια. Οἱ Έφοπλισταὶ μας «μακρόθεν ὀρώντες» τὰ πράγματα ἔχουν ἴσως ἀντιληφθῆ τούτο καλότερον ἡμῶν.

## ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΑΓΩΝΟΣ

### ΠΡΟΣΗΓΓΙΣΕ ΤΑ 60 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΟΛΛΑΡΙΑ Η ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Προσῆγγισεν ἤδη τὰ 60 ἑκατ. δολλᾶρια ἡ ἑκτακτὸς συνεισφορὰ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ὑπὲρ τοῦ Ἑθνικοῦ Ἀγῶνος. Καί ἐνῶ αἱ εἰσφοραὶ συνεχίζονται, δημοσιεύομεν σήμερον τὸν τρίτον πίνακα εἰσφορῶν ἐφοπλιστῶν, ὁ ὁποῖος συνετάγη, ἐπίσης, κατὰ τὴν χρονολογικὴν σειρὰν ἀναγγελίας τῆς συμμετοχῆς ἐκάστου ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου:

	\$ ΗΠΑ
C. Michalos & Co. Ltd	27.591
Ἄδελφοὶ Μαυρολέων Λτδ. (Β. Ἐμμ. Μαυρολέων)	221.638
Ἄνω. Γεν. Ἐταιρ. Τιμημένων	9.998
Ἄνω. Ναυτιλ. Ἐταιρ. «ΗΡΑ-ΚΛΗΣ»	4.160
Κωνστ. Γ. Βεντούρης	30.566
Meridian Marine S.A. (Σωτ. Ι. Μπάρδης)	1.750
Lamsons S.A. (Σ. Μ. Λάμπρου)	5.720
Δ. Βαρβεράκης	7.810
Γεωργ. Α. Καλλίτση Διάδοχοι Α.Ε. (Ἄθαν. καί Πέτρος Καλλίτσης)	18.990
N. E. Marcou Shipping Agencies Ltd, (N. Μάρκου)	57.355
Helicon Shipping	48.662
Capt. Nicolas Knoring Shipowner	10.000
Polaris Marine Agency	9.000
Aquarian Navigation Ltd, (Ἄφοι Τσακαλώτου)	138.055
Κωνστ. Μ. Λεμὸς	4.000.000
Lofos Shipping Co. S.A.	1.100
Hunter Shipping Co. Ltd	12.376
Valliant Steamship Co. Ltd	241.680
Seatraffic & Trading Cia Nav. S.A. (N. Α. Κουδύλης)	72.108
Societè de Gestion EVGE (N. Βερνίκος-Εὐγενίδης)	185.032
Captain Elias Velikiades	1.610
Captain Elias Velikiades	925
Rolle Shipping & Trading Corp. (T. Ματαράγκας)	33.007
Pearban Shipping	955
Hunter Shipping	12.392
Vengo Navigation	935
Vekave Marit. Cia	2.160
Astron Shipping Corp.	2.904
Ἄνδρέας καί Γεώργιος Κυρτάτας	50.000
Condaras (Hellas) Ltd, (Γεώργ. Κοντάρης)	27.817

Astro Epico Nav.	12.430
Margaronis Nav. Agency Ltd.	12.964
Alcyon Shipping Agency Ltd	80.000
Νικ. Λιγνὸς (Kalmibes Management)	6.100
Νικ. Λύρας (Kalmibes Management)	5.600
Victoria Transport Corp. (Γ. Λιανόπουλος)	7.500
Thermaikos Shipping Co., (Γ. Λιανόπουλος)	7.500
Transmarine Shipping Agencies Ltd	159.301
Marimar S.A.	7.625
Kronos Shipping Co. Ltd	25.000
«Hellas» Shipping (Π. Α. Τσαγκάρης)	17.204
Horizon Tanker Agency Ltd	110.720
Elgimarine Agency Inc.	31.548
K. Γαβριήλ καί Ι. Θεοχάρης	1.750
Navegadora Transpacifica S.A. (Ἰωάννα Εὐσταθίου)	293.000
Persa Maritime Co. (Commercial Shipping Corp.)	4.074
Marmaestra Cia Nav. (Σοφοκλῆς Παπανικολάου)	34.922
Vita Ltd, (Παναγ. Τσενῆς — Διον. Βασιλάτος)	13.965
Kardamylian Development Corp.	97.772
Γ. καί Ν. Ἀγγελάκης	30.000
Leonkali Comp. Nav. S.A.	10.000
General Marine Agency Ltd, Euroshipping Corp. of Monrovia	10.265
Finnaval S.A. (Κ. Γεωργόπουλος)	86.774
Lybero Maritima Comp.	3.000
Γ. Ρούσσος & Υἱοί	4.732
United Maritime Lines Corp.	10.675
Prepa Shipping Comp.	10.760
B. J. Goulandris & Sons	350.000
Nikolakis Georgios Arch.	1.000
Νικ. Κούλουθρος - Ἐμπειρικός	850.000
S. Kamas & S. Koveris	1.515
General Marine Agency Ltd, (Aginic Shipping Corp.)	10.060
Σουρῆς & Σοφρᾶς	4.500
Λουκάς Μάτσας	15.000
Dorian (Hellas) S.A. (Peninsular Maritime Ltd)	200.000

## ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ ΑΝΕΛΛΙΠΩΣ ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Συνεχίζεται ανέλλιπώς η αποστολή έμβασμάτων υπό των ναυτικών μας ως ελαχίστη συνεισφορά των υπέρ του Έθνικού Αγώνος. Αι ληφθείσαι μέχρι τής 24ης Σεπτεμβρίου εισφοραί των ναυτικών ανέρχονται, δάσει έπισήμων στοιχείων, εις 14.044.347 δραχμάς, 43.072 δολάρια, 58.607 λίρας Άγγλιας και 860 φιορίνια.

Κατά τὸ διαρρέυσαν 150ήμερον ελήφθησαν τὰ κατωτέρω έμβάσματα ναυτικών :

● Ποσὸν 3.689 λιρῶν Άγγλιας, 5.924 δολλαρίων και 46.600 δραχμῶν απέστáλη υπό τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων: «Έλληρο», «Όδυσσεύς», «Άλιάρτος», «Νήσος 'Ιθάκη», «Βασίλισσα Άννα Μαρία», «Γκραϊτσιαν Λήτζεντ», «Όσσαν Πήγασος», «Ζαν-νής Μίχαλος», «Άτρεύς», «Σήπερλ», «Κωσταφλώρα», «Έλληνικ Γκρέϊς», «Νόρδερν 'Ηγκλ» και «Άθάλιασος».

● Ποσὸν 5.966 λιρῶν Άγγλιας, 1.664 δολλαρίων, 29.440 βελγικῶν φράγκων, 877 φιορινίων και 49.137 δρχ. απέστáλη υπό τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων: «Τζῶν Μίχαλος», «Τέτα Μ.» «Φάδερ Πάνος», «Λιντὰκι», «Όνιον», «Φαίαξ», «Φολέγανδρος», «Σημείντ Πρώτο», «Άρισταρχος», «Άκάδημος», «Ναυσικά», «Γουάλτερ», «Σάμος Άιλαντ», «Σάλδια», «Έλληνικ Γκλόρυ», «Άλλάιανς», «Τζατισάρι», «Σάουθερν 'Ηγκλ», «Άρχάγγελος», «Άπολλώνια», «Βίκτορος», «Κέφ Τζῶρτζ», «Βέντσουρερ» και «Άτρεύς».

● Ποσὸν 8.838 λιρῶν Άγγλιας, 1.906 δολλαρίων, 7.000 γαλλικῶν φράγκων και 52.560 δρχ. απέστáλη υπό τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων: «Άργκο Πόλλουξ», «Πίτρια Ραίμποου», «Ράβενς», «Μισαούλης», «Άκρα Ταίναρον», «Λίντα», «Μαίηφερ Πρέστιτζ», «Μαριάννα III», «Άνδρος Τράνσπορτ», «Όλύμπικ Άκκορντ», «Άφρικαν Λάιον», «Καπανίκος», «Πηνελόπη», «Ειρηνικός», «Δραστήριος», «Θαρραλέος», «Μαριγῶ», «Όμόνοια», «Μαριπατρόλ», «Μαρία Βενιζέλου», «Άλιάκμων», «Ξενία», «Φωτεινή», «Άτλάντικ Χάκ», «Άρπα», «Δυναμικός» και «Λορέντζο Χαλκούσης».

● Ποσὸν 4.708 λιρῶν Άγγλιας και 356.148 δρχ. απέστáλη υπό τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων: «Πετούνια», «Κίγκ Λεωνίδα»,

«Βρετανίς», «Όνούσιαν Μάδερ», «Κάβο Μαλέας», «Κάβο Πειρατής», «Κάβο Λόγγος», «Κάβο Βρετανός», «Κάβο Ματαράς», «Κάβο Γκρόσας», «Κάβο Άλκυών», «Κάβο Γιόσσανας», «Μάριδικ», «Άμύντας», «Ντόριαν» και «Όσσαν Μάριμερ».

● Ποσὸν 2.016 λιρῶν Άγγλιας, 12.300 δολλαρίων και 167.490 δρχ. απέστειλαν τὰ πληρώματα τῶν πλοίων: «Χίαν Άιλαντ», «Χίαν Σή», «Άργῶ Όλλανδια», «Άργῶ Χίος», «Άργῶ Έλλάς», «Άπολλώνια Γουαίηδ», «Άπολλώνια Γκρέϊς», «Στρυμών», «Άτλάντικ Φάλκον», «Τζάρα», «Γέμελος», «Κίριν», «Χριστίτσα», «Μάρκος Μπότσαρης», «Άσπασία Νομικός», «Λουκάς Ν.», «Όλύμπικ Ράνερ», «Όλύμπικ Ράιντερ», «Βιολέτα» και «Κλειῶ».

● Τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῆς εταιρίας «Καρράς Ναυτιλιακή» απέστειλαν 58.205 δολάρια.

● Έξ ἄλλου τὰ πληρώματα τῶν πλοίων «Αΐθρα» και «Κοραΐς», απέστειλαν εις τὸν Έρυθρὸν Σταυρὸν Κύπρου 2.200 και 425 δολάρια ἀντιστοίχως.

● Έπίσης απέστειλαν: Ἡ Ένωσις Πλοιοκτιτῶν Άκτοπολικῶν Φορητῶν Πλοίων έτέρα 500.000 δρχ., ἥτοι σύνολο εισφορᾶς 1.000.000 δρχ., ἡ Πανελλήνιος Ένωσις Πληρωμάτων Ρυμουλκῶν και Ναυαγοσωστικῶν 72.672 δρχ., τὸ προσωπικὸν τῶν Ναυπηγῶν Χαλκίδος 102.000 δρχ., ὁ Σύλλογος Πολιτικῶν Ὑπαλλήλων ΥΕΝ 5.250 δρχ., ὁ Σύνδεσμος Ἰδιοκτητῶν Γραφείων Ναυτικῶν Ὑποθέσεων 16.000 δρχ., οἱ ἰδιοκτῆται πετρελαιοκινήτων σκαφῶν τῆς γραμμῆς Πειραιῶς - Σεληνίων 7.000 δρχ., τὸ Προσωπικὸν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἀσπροπύργου 13.000 δρχ. και Νέας Μηχανιώνας 3.000 δρχ., οἱ λεμβοῦχοι Πάργας 3.550 δρχ., τὸ προσωπικὸν τῶν ἐν Πειραιεὶ γραφείων τῆς ναυτικῆς εταιρίας «Αίγις» 65.350 δρχ.

● Τέλος, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ ΝΑΤ ένέκρινε τὴν διάθεσιν ποσοῦ 5.000.000 δρχ., εις τὸ ὅποιον περιλαμβάνεται και τὸ ἤδη έγκριθέν ποσὸν τῶν 500.000 δρχ., εἰδικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν εις τὴν Ελλάδα 3.500 Κυπρίων φοιτητῶν προκειμένου νὰ σπουδᾶσιν εις τὰ ένταῦθα Πανεπιστήμια.

### Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ Κ. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ - ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Ὁ ἐν Πειραιεὶ εκπρόσωπος τοῦ έφοπλιστοῦ κ. Νικολάου Κούλουθρου - Έμπειρικού, έπεσκέφθη τὸν ὑπουργὸν Ναυτιλίας κ. Ἰωάν. Μηναῖον, εις τὸν ὁποῖον έγνώρισεν, ὅτι ὁ κ. Κούλουθρος - Έμπειρικός προσφέρει τὸ ποσὸν τῶν 800.000 δολλαρίων, ὡς προσωπικὴν του εισφορὰν, διὰ τὸν έρανον ὑπέρ ένισχύσεως τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ.

### Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Διευκρινίζεται ὅτι ἡ τελικὴ εισφορὰ τῆς Α.Ε. «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», κατόπιν τῶν καταβληθεισῶν δύο δόσεων, ανέρχεται εις τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν 351.235 δολλαρίων.

### ΤΑ ΔΥΟ ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΑ

Ὁ ὑπουργὸς Έθνικῆς Ἀμύνης κ. Εὐάγγελος Ἀβέρωφ εξέφρασε τὰς θερμὰς εὐχαριστίας του πρὸς τὸν ὄμιλον τῶν έπιχειρήσεων Ν. Ι. Γουλανδρῆ διὰ τὴν παραχώρησιν δύο ὑπερσυγχρόνων ταχυπλόων περιπολικῶν σκαφῶν διὰ τὴν ένίσχυσιν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Έγνώσθη σχετικῶς, ὅτι τὸ πρῶτον ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὸ ὅποιον κατασκευάζεται ἤδη εις τὸ έξωτερικόν, θὰ μεταφερθῆ συντόμως εις τὰ ναυπηγεία τῆς Σύρου, τὰ ὅποια ἀνήκουν εις τὸν ὄμιλον Γουλανδρῆ, ὅπου θὰ συμπληρωθῆ ἡ κατασκευὴ του και ἐν συνεχείᾳ θὰ παραδοθῆ εις τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν. Έπίσης έγνώσθη, ὅτι τὸ δεύτερον περιπολικὸν θὰ κατασκευασθῆ ἐξ ὀλοκλήρου εις τὰ ναυπηγεία τῆς Σύρου.

### Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ Κ. ΒΑΣ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Ἡ οἰκογένεια τοῦ κ. Βασιλείου Ἰωάννου Γουλανδρῆ προσέφερεν εις τὸ Ταμειὸν Έθνικοῦ Στόλου διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ Δολάρια Η.Π.Α. 350.000 και εις τὸ ὑπουργεῖον Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν Δολάρια Η.Π.Α. 35.000 διὰ τὴν ένίσχυσιν τοῦ έργου τῆς περιθάλψεως τῶν Κυπρίων ἀδελφῶν μας.

### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ

Έπὶ τοῦ δημοσιευθέντος εις τὸ προηγούμενον τευχὸς μας, τῆς 15ης Σεπτεμβρίου, καταλόγου τῶν έφοπλιστικῶν εισφορῶν ὑπέρ τῆς ένισχύσεως τοῦ πολεμικοῦ μας ναυτικοῦ, διευκρινίζονται δύο σημεία:

● Ἡ εταιρία «Στέλλα Φιναντσιέρα», ἥτις προσέφερε τὸ ποσὸν τῶν 500.000 δολλαρίων, καλύπτει τὰ έφοπλιστικὰ συμφέροντα τῶν κ.κ. Μ. Μ. Ζυλά και Α. Ν. Κομνηνοῦ.

● Ἡ εισφορὰ τοῦ κ. Εὐάγγελου Ποθητοῦ διετέθη μέσῳ τῶν εταιριῶν «Cia Daro» (Ν. Ντάβαρης - Ε. Ποθητός) και «Ε. Ποθητός - Ε. Κουτσοφίος», αἵτινες κατέθεσαν ποσὰ 152.023 και 14.410 δολλαρίων ἀντιστοίχως.

● Ἀνεγράφησαν έσφαλμένως αἱ έπωνυμῖαι τῶν εταιριῶν CEMELI Shipping Co. S.A. (Α. Γ. Πολίτης), ἡ ὅποια ανεφέρθη ὡς CAMELI Shipping και ALASSIA Steamship Co., ἥτις ανεφέρθη ὡς ALANCIA Steamship.

● Ἡ εταιρία ATLANTICA Cia Nav. S.A. καλύπτει τὰ συμφέροντα τοῦ κ. Γ. Ι. Δραϊκή.

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ἰωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Άντιπρόσωποι: Ἰωάννης Βλαχοστεργίος Τηλ. 976.480

A. ΝΥΧΑΣ

» 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ TRANZIT

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

**ΠΛΟΙΑ 45, ΤΟΝ. D.W. 1.461.092**

**ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ Μ. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ**

Έντυπωσιακή ύπηρεση ή ανάπτυξεις του Οίκου Μ. Α. Καραγεώργη, κατά τα τελευταία έτη. Με μοναδική διορατικότητα προέβλεψαν, πατήρ και υίός, τας μελλοντικές τάσεις των διεθνών μεταφορών και εκ των πρώτων εστράφησαν προς τας ναυπηγήσεις νέων τύπων σκαφών (πολλαπλής χρήσεως φορτηγά τύπου «Κόνκορντ» και πρόντακτ κάρριερς, διά την μεταφοράν διυλισμένων υποπροϊόντων πετρελαίου).

Μετά την επιτυχή εκμετάλλευσιν των ανωτέρω τύπων σκαφών και διαβλέποντες τας αδυναμίας των συγχρόνων μεγαθηρίων να άνταπεξέλθουν εις τας διακυμάνσεις της αγοράς, εστράφησαν, εκ νέου, εις τας ναυπηγεία, διά να παραγγείλουν δεκάδας νέων σκαφών, μικρού, κυρίως, μεγέθους και μεγάλων ταχυτήτων. Σήμερον, αι παραγγελίαι του Οίκου Καραγεώργη άνέρχονται ή-

δη εις 45 πλοία, 1.461.092 τόν. d.w., με παραδόσεις εξικνουόμενας από του Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους μέχρι του Ιανουαρίου 1980.

Λεπτομερώς, κατά τύπους πλοίων, αι ανωτέρω παραγγελίαι έχουν ως ακόλουθως:

**ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ**

α) Τύπου «Κ ό ν κ ο ρ ν τ», 18.560 τόνων d.w. έκαστον. Ναυπηγεία Μιτσούι (Φουτζιινικάτα):

α/α	Όνομα πλοίου	Παράδοσις
1.	Άριστόμαχος	Όκτώβρ. 1975
2.	Άριστείδης	Ίαν. 1976
3.	Άριστόνοφος	Άπρ. 1976
4.	(No. 1033)	Όκτώβρ. 1976
5.	(No. 1034)	Ίαν. 1977

β) Τύπου λ ά ι ν ε ρ, 16.014 τόνων d.w. έκαστον. Ναυπηγεία Βέξερ (Μπρέμερχάφεν):

α/α	Όνομα πλοίου	Παράδοσις
1.	Άριστόνομος	Δεκέμβρ. 1974
2.	Άριστόλαος	Ίαν. 1975
3.	Άριστονίδας	Άπρ. 1975
4.	Άριστόφων	Μάϊον 1975
5.	Άριστόξενος	Αύγ. 1975
6.	(No. 982)	Σεπτέμβρ. 1975
7.	(No. 983)	Νοέμβρ. 1975
8.	(No. 984)	Μάρτιον 1976
9.	(No. 1002)	Αύγ. 1977
10.	(No. 1003)	Όκτώβρ. 1977
11.	(No. 1004)	Δεκέμβρ. 1977
12.	(No. 1005)	Ίαν. 1978

γ) Τύπου λ ά ι ν ε ρ, 16.727 τόνων d.w. έκαστον. Ναυπηγεία Μαρίν Ίνταστρις Λτδ (Σορέλ):

α/α	Όνομα πλοίου	Παράδοσις
1.	(No. 422)	Ίαν. 1977
2.	(No. 423)	Άπρ. 1977
3.	(No. 424)	Αύγ. 1977
4.	(No. 425)	Δεκέμβρ. 1977
5.	(No. 426)	Μάϊον 1978
6.	(No. 427)	Αύγ. 1978
7.	(No. 428)	Όκτώβρ. 1978
8.	(No. 429)	Δεκέμβρ. 1978
9.	(No. 430)	Μάρτιον 1979
10.	(No. 431)	Ίουλ. 1979
11.	(No. 432)	Όκτώβρ. 1979
12.	(No. 433)	Ίαν. 1980

**ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ**

α) Πρόντακτ κάρριερς, 31.600 τόν. d.w. έκαστον. Ναυπηγεία Βαρσίλα (Φινλανδία):

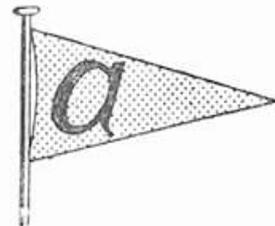
α/α	Όνομα πλοίου	Παράδοσις
1.	(No. 1224)	Άπρίλιον 1976
2.	(No. 1225)	Ίουνιον 1976
3.	(No. 1226)	Αύγ. 1976
4.	(No. 1227)	Όκτώβρ. 1976
5.	(No. 1228)	Δεκέμβρ. 1976

β) Πετρελαιοφόρα, 151.600 τόν. d.w. έκαστον. Ναυπηγεία Γκοταβέρκεν (Σουηδία):

α/α	Όνομα πλοίου	Παράδοσις
1.	Μεσσηνιακή Φλόγα	Ίαν. 1977
2.	Μεσσηνιακή Φιλία	Μάρτιον 1977
3.	Μεσσηνιακή Φύσις	Μάϊον 1977
4.	Μεσσηνιακή Φροντίς	Ίουνιον 1977

γ) Πρόντακτ κάρριερς, 30.000 τόν. d.w. έκαστον. Ναυπηγεία Όσκαρσαμν (Σουηδία):

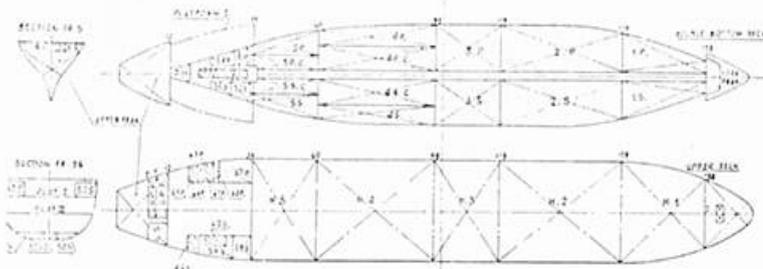
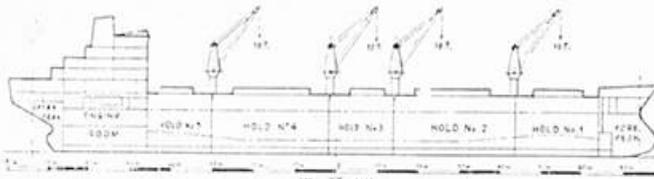
α/α	Όνομα πλοίου	Παράδοσις
1.	(No. 410)	Ίουνιον 1976
2.	(No. 411)	Δεκέμβρ. 1976
3.	(No. 412)	Μάϊον 1977
4.	(No. 413)	Όκτώβρ. 1977
5.	(No. 414)	Μάρτιον 1978
6.	(No. 415)	Αύγ. 1978
7.	(No. 416)	Δεκέμβρ. 1978



**Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ  
ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ**

**AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED**

**ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»**



**ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :** 167, ALKIVIADOU STR. PIRAEUS - GREECE  
TELEX : 212501-2-3 - CABLES : "AEGIS" -  
TELEPHONE : 422381/385 - 4173001/005

**ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :** KNIGHTSBRIDGE HOUSE,  
197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7  
CABLES : "AEGISHIP LONDON SW7"  
TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2  
(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")

**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



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**

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ - ΤΑΝΚΕΡΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΔΗΜΟΦΙΛΗ

**ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ**

**ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΗΣ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕ**

«Η ναυαγορά των δεξαμενοπλοίων είναι πολύ χαμηλή. Δεν προβλέπεται βελτίωση προ της παρελεύσεως ενός, τουλάχιστον, έτους. Υπάρχουν σοβαρά ένδειξεις παροπλισμού δεξαμενοπλοίων, πωλήσεως ναυπηγικών συμβολαίων εις άσυμφόρους τιμές ή άκυρώσεως παραγγελιών».

Η άνωτέρω δήλωση, γνωστού ναυλομεσίτου, αντικατοπτρίζει τας άπόψεις του συνόλου, σχεδόν, των σοβαρών ναυλομεσιτικών οίκων του Λονδίνου. Οί ναύλοι των δεξαμενοπλοίων, μετά βίας καλύπτουν τας διαχειριστικές δαπάνας διά τας σκάφη παντός μεγέθους. Τα σούπερ - τάνκερς (άνω των 200.000 τόν. d.w.), ύπηρεσαν ό πρώτος στόχος της άπειλής εκ της επαναλειτουργίας της διάρρυγος του Σουζέ. Άλλα και τα μικρότερα μεγέθη έπληγησαν από την ύπερπροσφορά τοννάς, ήτις προήλθε, κατά μείζονα λόγον, εκ του τετραπλασιασμού των τιμών του πετρελαίου.

**ΥΨΗΛΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ**

Πρός τὰ τέλη της προηγούμενης και κατά τας αρχάς της τρεχούσης 10ετίας, τὰ σούπερ - τάνκερς απέλαμβανον τεραστίας δημοτικότητας, ενώ τα μικρότερα δεξαμενόπλοια, των 60 - 100.000 τόνων, διεδραμάτιζον δευτερεύοντα ρόλον. Τώρα, οί ρόλοι προβλέπεται να αντιστραφούν. Μετά τὸ κλείσιμον της διάρρυγος, αἱ εταιρίαί πετρελαίου και οί ιδιώται έφοπισται έτοποθέτησαν τεράστια ποσά εις σούπερ - τάνκερς — αρχικώς μέχρι 250.000 τόνων και, τελευταίως, μέχρι 500.000 τόν.

Η χωρητικότης του παγκοσμίου στόλου των δεξαμενοπλοίων ανήρχετο, την 1ην Ιουλίου, εις τὸ ρεκόρ των 273 εκατ. τόν. d.w., σημειώσασα αύξησιν 22 εκατ. τόνων εντός του α' εξαμήνου. Την ίδιαν ήμερομηνίαν, έτέλουν υπό παραγγελίαν 1.288 δεξαμενόπλοια (άνω των 7.000 τόν. d.w.), συνολικής χωρητικότητας 210 εκατ. τόν. d.w., ήτοι 76% της έν ενεργεία χωρητικότητας. Πάντως, αἱ παραγγελίαί αύται ήσαν κατώτεροι των της 1ης του έτους, σημειωθείσης, ούτω, της πρώτης εξαμηνιαίας πτώσεως εις τας παραγγελίας δεξαμενοπλοίων, από 10ετίας περίπου. Η κάμφισ αντιπροσωπεύει τας πρώτας έπιπτώσεις της κρίσεως των τιμών του πετρελαίου. Ανύπαρκτοι, πλέον, σήμερα, αἱ παραγγελίαί σούπερ - τάνκερς, υπό τας κρατούσας συνθήκας της ναυαγοράς. Οί σημερινοί ναύλοι είναι οί κατώτεροι από του 1972 και έντευθεν, ως έμφαίνεται και εις τὸ παρατιθέμενον διάγραμμα.

**ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ**

Οί ναύλοι των σούπερ - τάνκερς κυμαίνονται, σήμερα, περίξ των 40 μονάδων της κλίμακος Γουόρλντσκέιλ, άναλόγως δε

της ηλικίας των, καλύπτονται, άπλώς, τὰ έξοδο της κινήσεως των ή και κινούνται με σημαντικήν ζημίαν.

Με καθυστέρησιν τινα, έπήλθε, τελικώς, και ή πτώσις των ναύλων, διά τὰ μικρότερα δεξαμενόπλοια, γεγονός όπερ ειχεν ως άποτέλεσμα τὸν παροπλισμὸν σημαντικού αριθμού πλοίων.

Εις τὰ τέλη Αύγουστου, τὰ παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια ανήρχοντο εις 36 πλοία, 1,26 εκατ. τόν. d.w., έναντι, μόλις, 237.000 τόν. d.w. του προηγούμενου μηνός.

Επίσης, πολλοί πλοιοκτήται διαπραγματεύονται την μετατροπήν παραγγελιών διά σούπερ - τάνκερς, εις μικρότερα τάνκερς ή πλοία ξηρού φορτίου. Φηλολογείται ότι ό Νορβηγός μεγαλοεφοπιστής Ρέκστεν ήκύρωσε την παραγγελίαν τεσσάρων σκαφών των 440.000 τόν. d.w. έκαστον, εις τὰ ναυπηγία "Ακερς, με ζημίαν 15 εκατ. λιρών Άγγλίας. Ίκανός αριθμός ναυπηγικών συμβολαίων μεγάλων δεξαμενοπλοίων προσφέρεται εις την αγοράν προς πώλησιν, εις τιμές κατώτερας των τρεχουσών.

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕ**

Η κατάσταση, όσον αφορά την χρησιμοποίησιν μεγάλων σκαφών, διά την εύθη-



Ο άνωτέρω πίναξ, δείκνει τας άπαιτούμενας, κατά τας αρχάς του έτους, μονάδας της κλίμακος Γουόρλντσκέιλ, διά να καλόφουν τας διαχειριστικές δαπάνας των άτμοκινήτων και δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίων, από 25.000 έως 250.000 τόν. d.w. Οί ύπολογισμοί έγένοντο υπό του οργανισμού «Ίντερνταντ», τὸν παρελθόντα Ιανουάριον, αλλά πιστεύεται, ότι έξακολουθοῦν να αποτελοῦν ακριβή οδηγόν. Βασίζονται εις ταξίδιον από Άρούμπα εις Ρότερταμ, διά τὰ 25.000 τόνων και από Ρας Τανόρα εις Ρότερταμ διά τὰ μεγαλύτερα. Έκ του πίνακος, διαφαίνεται σαφώς, πως οί σημερινοί ναύλοι, μετά βίας καλύπτουν τας διαχειριστικές δαπάνας ένός πλοίου ή ουδέ καν αυτό.

Μέγεθος πλοίου	Τύπος	Δαπάναι διαχειρίσεως εις μονάδας «Γουόρλντσκέιλ»		
		Διάφοροι	Σταθεραί	Σύνολον
25.000 τόν. d.w.	Ντίζελ	68	62	130
50.000 τόν. d.w.	Άτμός	83	33	116
50.000 τόν. d.w.	Ντίζελ	62	33	95
100.000 τόν. d.w.	Άτμός	51	19	70
100.000 τόν. d.w.	Ντίζελ	38	19	57
250.000 τόν. d.w.	Άτμός	29	17	46
250.000 τόν. d.w.	Ντίζελ	24	17	41

**MERCANAVES**

(CYPRUS) LIMITED

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

6 EVRIPIDOU STR., FAMAGUSTA, TEL. 66418.

10 KOUMANDARIAS STR.

P.O. BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES - LIMASSOL

Cables: MERCANAVES FAMAGUSTA



νήν μεταφοράν των φορτίων πετρελαίου διά του 'Ακρωτηρίου, μετεβλήθη άρδην, μετά την ύψωσιν τής τιμής των καυσίμων. 'Εάν η διάρυξ του Σουεζ έπαναλειτουρηγή από του προσεχούς 'Ιουνίου — ως αναμένεται — τὰ οικονομικά πλεονεκτήματα των σούπερ - τάνκερς θά πρέπει να αναθεωρηθούν. 'Αναμένεται, ότι τὸ κόστος των διωδίων τής διάρυγος θά είναι τοιούτον, ὡστε ἐν ταξίδιον από Περσικόν Κόλπον πρὸς Δυτικὴν Εὐρώπην θά ἔχη περίπου τὰς αὐτὰς δαπάνας με ἐν ταξίδιον πέριξ του 'Ακρωτηρίου. Λαμβανόμενης, ὅμως, ὑπ' ὄψιν τής συντομείσεως του χρόνου ταξιδίου κατὰ 25%, ἀντίστοιχος θά είναι καί ἡ αύξησις τής ἀποδοτικότητος των δυναμένων να διαπλεύσουν τὴν διάρυγα σκαφῶν, ἤτοι τής τάξεως μέχρις 80.000 τόν. d.w. περίπου.

#### ΑΙ ΝΕΩΤΕΡΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

'Όλοι γενικῶς συμφωνοῦν, ὅτι, λόγω τής περιωρισμένης ζήτησεως πετρελαίου, τὸ ὑπο παραγγελίαν τουνάξ είναι ἀδύνατον να ἀπορροφηθῆ. 'Ακόμη καί σήμερα, ὁ ἐν ὑπερσειά στόλος των δεξαμενοπλοίων, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι κινεῖται ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, με μειωμένη ταχύτητα, πρὸς οἰκονομίαν καυσίμων, είναι ὑπερπαραρκής.

Τὸ κόστος των καυσίμων ἀντιπροσωπεύει ἐπὶ των ἡμερῶν αὐτῶν, μεταξύ 50% καί 60% των συνολικῶν δαπανῶν διαχειρίσεως ἐνός δεξαμενοπλοίου, συνεπῶς, ἡ συντομωτέρα ὁδὸς θά είναι ἡ εὐθυνότερα, ἀσχετῶς μεγέθους πλοίου.

Τοῦτο εὐνοεῖ τὰ μικρότερα δεξαμενόπλοια των 70 - 100 χιλ. τόνων, καθὼς καί τὰ πρόντακτ κάρριερς, του ἰδίου μεγέθους. Φημολογεῖται, ὅτι 'Ελλην πλοιοκτῆτης ἠκύρωσε τὴν παραγγελίαν δύο τάνκερς των 320.000 τόν. d.w., εἰς ἰαπωνικὰ ναυπηγεία καί διαπραγματεύεται, ἐκ νέου, παραγγελίας μικροτέρων δεξαμενοπλοίων, καταλλήλων διά τὴν διάρυγα του Σουεζ καί τους λιμένας τής ἀνατολικῆς ἀκτῆς των 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

'Εάν, τελικῶς, πραγματοποιηθῶν τὰ σχέδια των ἀραβικῶν χωρῶν, περὶ δημιουργίας τεραστίων διυλιστηρίων εἰς τὰς περιοχὰς παραγωγῆς πετρελαίου, θά προκύψῃ μία σημαντικὴ ζήτησις «πρόντακτ κάρριερς», τής τάξεως των 70.000 τόνων καί ἄνω, οὕτως ὡστε τὰ μεγάλα ναυπηγεία, ἅτινα ἔχουν προσαρμοσθῆ, διά να κατασκευάζουν δεξαμενόπλοια των 300 - 500 χιλ. τόν. d.w., θά πρέπει να ἀναμορφώσουν τὰς ἐγκαταστάσεις των εἰς τρόπον ὡστε να στραφοῦν πρὸς τὰς ναυπηγήσεις μικροτέρων σκαφῶν.

Δέον, πάντως, να σημειωθῆ, ὅτι τὰ ναυπηγεία ἔχουν ἐξησφαλισμένη τὴν ἀπασχόλησιν των διά μίαν, τοῦλάχιστον, τριετίαν εἰσέτι. Συνεπῶς, ἐκείνοι οἱ ὅποιοι ἀνησυχῶν περισσότερον διά τὸ ἄμεσον μέλλον, είναι οἱ πλοιοκτῆται καί οὐχὶ οἱ ναυπηγοί. Τὰ ναυπηγεία, τώρα, ἀναζητοῦν τὸν τύπον του πλοίου, ὅστις θά πρέπει να προσφερθῆ διά παραδόσεις μετὰ τὸ 1978.

'Απὸ τους «Οικονομικὸς Τάξις» του Λονδίνου

**ΠΩΛΕΙΤΑΙ** μία ἠλεκτρομηχανὴ TRAN-SIT — Με μηχανὴ S/H RUSTON 6 VCBZ No. 495992 καί γεννήτρια HARLAND AND WOLFF 150 KW, 220 VOLTS DC, 650 RPM, του 1965, εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Διά περισσοτέρας πληροφορίας τηλεφωνήσατε 423.988, ὡρας γραφείου.

## ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: ΜΙΑ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΑ ΑΠΕΙΛΗ

ΑΠΟ ΤΟ «ΣΟΥΠΕΡΣΙΠ» ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΥ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΣ ΝΟΕΛ ΜΟΣΤΕΡΤ

«Τὰ ὑπερδεξαμενόπλοια είναι τὰ μεγαλύτερα κινητὰ ἀντικείμενα, ἅτινα κατασκευάσε ποτὲ ὁ ἄνθρωπος καί, ἐπίσης, τὰ πλέον ἐπικίνδυνα», παρατηρεῖ ὁ 'Αμερικανὸς συγγραφεὺς Νόελ Μόστερτ εἰς τὸ βιβλίον του «Σούπερσιπ».

Πράγματι, τὸ μέγεθος των σούπερ-τάνκερς κυμαίνεται μεταξύ των 200 καί 500 χιλ. τόν. d.w., ἐνῶ μελετᾶται ἡ ναυπήγησις καί μεγαλυτέρων, μέχρις ἐνός ἑκατομ. τόνων — τὸ 1945 τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιο ἦτο μόλις 18.000 τόνων d.w.

Τὰ σούπερ-τάνκερς —συντόμως θά ὑπάρχουν 1.000 ἐν ὑπερσειά— παρουσιάζουν σημαντικὰ κατασκευαστικὰ μειονεκτήματα, διότι ἡ αύξησις του μεγέθους ἦτο ταχύτερα τής κτήσεως των ἀπαιτουμένων γνώσεων εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὴν ἀντιμετώπισιν των κοπώσεων τὰς ὁποίας ὑφίστανται τὰ ἐλάσματα των σκαφῶν αὐτῶν κατὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων τεραστίου βάρους.

'Ἡδῆ γνωρίζομεν, συνεχίζει ὁ συγγραφεὺς, ὅτι τὰ σούπερ-τάνκερς ἔχουν περιωρισμένον χρόνον ζωῆς. Τοῦτο συμβαίνει διότι είναι πολὺ ἀκριβὰ διά να παραμείνουν ἄνευ ἀπασχολήσεως ἔστω καί ἐπὶ μικρῶν χρονικῶν διάστημα — ἐν τάνκερ των 300.000 τόν. d.w. κοστίζει περὶ τὰ 80 ἑκατ. δολλαρίων καί δύναται να ἀποφέρῃ κέρδη μέχρι καί 5 ἑκατ. δολλαρίων εἰς ἐν καί μόνον ταξίδιον.

Μετὰ 5 ἔτη —ἐάν ἐπιζήσουν χωρὶς να ὑποστοῦν ἀτύχημα— τείνουν να χάσουν τὴν ἀξιοπιστίαν των, τὸσον ἀπὸ δομικῆς ὅσον καί ἀπὸ μηχανικῆς πλευρᾶς. 'Ὡς ἀποτέλεσμα, ὁ ρυθμὸς ἀτυχημάτων ἀνέρχεται κατακορύφως. Τὸ 1971 πλοία ἄνω του ἐνός ἑκατ. τόνων ἀπωλέσθησαν. Τὸ τουνάξ αὐτὸ ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ ἐν ἑκτον των ἀπωλειῶν εἰς τὸν 'Ατλαντικόν κατὰ τὸ 1942, ἔτος τής μεγαλυτέρας δραστηριότητος των ὑποβρυχίων κατὰ τὸν πόλεμον. Μεταῦθ 1959 καί 1969, ὅτε ἐτέλεον ἐν ὑπερσειά 50.559 τάνκερς, τὰ ἀτυχήματα ἐπὶ δεξαμενοπλοίων ἀνήλθον εἰς 13.379 περιπτώσεις.

Πολλὰ ἀτυχήματα ἀναφέρονται εἰς πλοία ὑπὸ σημαίας εὐκολίας — πλοία νηολογημένα εἰς χώρας με ἐλαστικούς κανονισμούς, ὡς πρὸς τὴν καταλληλότητα του πλοίου καί τὰ προσόντα των πληρωμάτων (ἡ Λιβερία κατέχει —τυπικῶς— τὸν μεγαλυτέρον ἐμπορικόν στόλον του κόσμου). Μόνον αὐστηραὶ ἐπιθεωρήσεις είναι δυνατόν να ἐντοπίσουν τὰς ἀτελείας εἰς τὸ σκάφος καί τὰς δεξαμενάς. 'Ἄλλ' ἐν δεξαμενόπλοιο των 350.000 τόνων ἔχει περίπου 3 ἑκατ. τετραγ. πόδας ἐλασμάτων καί 267 μίλια ἄρμων εἰς τὰς δεξαμενάς του.

#### ΕΥΘΗΝΑ ΠΛΟΙΑ

Οἱ πλοιοκτῆται, οἱ ὅποιοι κατασκευάζουν νεότευκτα, πολλὰκις ἀποσβαίνουν τὴν ἀξίαν των ἐντὸς ὀλίγων ἐτῶν καί ὅταν ὑποστοῦν μίαν σχετικὴν φθορὰν τὰ πωλοῦν εἰς μικροτέρους —καί ὀλιγώτερον εὐσυνειδητοῦς— ἐφοπλιστὰς. Τοιοτοτρόπως, οἱ ἀρχικὸι πλοιοκτῆται ἀποφεύγουν να παραγγέλλουν ἀνθεκτικώτερα, ἀλλὰ καί πλέον δαπανηρὰ πλοία.

Πολλὰ σούπερ-τάνκερς ἔχουν μόνον μίαν ἔλικα καί ἐν πηδάλιον. Συνεπῶς, αἱ πιθανότητες να παραμείνουν ἀκυβέρνητα είναι πύξμηνα, ἡ δὲ εὐελιγία των εἰς περιωρισμένα ὕδατα μειωμένη. 'Ἀρκετὰ δὲν διαθέτουν διπύθμενα, ὡστε να ἀποφεύγουν αἱ σοβαραὶ διαρροαί. Πολλὰ, ἐπίσης, διαθέτουν μόνον ἓνα λέβητα ὑψηλῆς πιέσεως καί ἐάν ὑποστοῦν βλάβην παραμένουν ἀκυβέρνητα παρασυρόμενα ὡς παγόβουνα.

Τὰ γιγαντιαία αὐτὰ σκάφη είναι περισ-

σότερον ἐπικίνδυνα διά τὸ πλήρωμα, ὅταν είναι ἀφορτα. Αἱ ἀναθυμιάσεις του πετρελαίου συσσωρεύονται εἰς τὰ κοιλώματα των δεξαμενῶν καί ὁ ἐλάχιστος σπινθηρ —π.χ. ἀπὸ τὸν στατικὸν ἠλεκτρισμὸν ἐνός συνθετικου ὑφάσματος— ἀρκεῖ διά να προκληθῆ ἔκρηξις, με τρομακτικὰς συνεπείας. 'Ἀρκεταὶ ἔκρηξεις του εἶδους αὐτοῦ σημειοῦνται κατ' ἔτος ἐπὶ δεξαμενοπλοίων. Δὲν πρέπει, συνεπῶς, να προκαλῆ ἔκπληξιν τὸ γεγονός ὅτι τὰ ἀσφάλιστρα καλύπτουν τώρα τὸ 54% του συνόλου των διαχειριστικῶν δαπανῶν ἐνός σούπερ-τάνκερ.

'Ἄλλ' οὐδεμία ἀσφάλεια δύναται να καλύψῃ τους κινδύνους ἐνός ἐμφόρτου ὑπερδεξαμενοπλοίου. «Τὸ ναύγιον, τὸ ὅποιον παλαιότερον ἔβηεν εἰς κίνδυνον μόνον τὸ πλήρωμα, ἀποτελεῖ σήμερα σοβαρωτέραν ἀπειλὴν διά τους εἰς τὴν ξηρὰν εὐρισκομένους», παρατηρεῖ ὁ συγγραφεὺς. Μέχρι στιγμῆς ὁ κόσμος δὲν ἔχει τὴν ἐμπειρίαν μίᾶς πραγματικῆς μεγάλης ρυπάνσεως ἐκ πετρελαίου. 'Ἡ διαρροὴ ἀπὸ τὴν πλωτὴν ἐξέδραν ἀνορύξεως πετρελαίου εἰς Σάντα Μπάρμπαρα, μολονότι φοβερά, ἦτο σχετικῶς πολὺ μικρά. Καί τὸ 'ΤόρρεϿ Κάνυον», τὸ ὅποιον ἐναυάγηεν εἰς τὰς ἀκτὰς τής 'Αγγλίας τὸ 1967 με πλήρες φορτίον, ἦτο ἐν συγκριτικῶς μικρῶν σκάφους των 120.000 τόνων.

'Ἄλλὰ χειρότερα καί των ναυαγίων είναι αἱ καθημεριναὶ μικραὶ διαρροαὶ καί ἡ ἀπόρριψις εἰς τὴν θάλασσαν των ὑδάτων ἐκπύσεως των δεξαμενῶν. 'Ἄνω του ἡμίσεως τής ἐτησίως καταναλώσεως πετρελαίου —ἀνερχομένης εἰς 3 περίπου δισεκατ. τόνους— διακινεῖται ὑπὸ δεξαμενοπλοίων τὰ ὅποια ἀπορρίπτουν εἰς τὴν θάλασσαν ἄνω των 2 ἑκατ. τόνων ἐτησίως ὑπὸ ὀμαλῆς συνθήκας.

#### ΑΚΡΙΒΟΠΑΗΡΩΜΕΝΗ ΓΝΩΣΙΣ

Γνωρίζομεν ὀλίγα περὶ τής ἀνθεκτικότητος του πετρελαίου εἰς τους ὄκεανους, ἡ περὶ τής τοξικότητος του, ἡ πὼς διανέμεται ὑπὸ των ρευμάτων μέσω του θαλασίου ὕδατος, τὸ ὅποιον καλύπτει τὰ δύο τρίτα τής ὑδρογείου. Εἰς ἓνα κόσμον ὅπου ἦδη ὑπάρχει ἔλλειψις ἐπαρκῶν τροφίμων είναι ἐπικίνδυνον να ἀναμένωμεν τὰς ἀπαντήσεις εἰς τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ δηλητηριάζοντες, ἐν τῷ μεταξῷ, τους ὄκεανους οἱ ὅποιοι μὰς προμηθεύουν σημαντικόν μέρος των εἰς πρωτεΐνας ἀναγκῶν μας. 'Ἄλλὰ, συμπληρᾶνε ὁ Μόστερτ, αὐτὸς θαυμάως είναι ὁ τρόπος διά του ὅποιου δὲν μᾶθωμεν.

Τὸ βιβλίον του Μόστερτ ἔχει σκοπὸν να στιγματίσῃ τὴν πλεονεξίαν καί τὴν ἀμάθειαν του ἀνθρώπου, ὅστις πιστεῖται ὅτι γνωρίζει καί δύναται να ἐλέγῃ τὰς συνεπείας των ἐπινοήσεών του. 'Ενα προφητικόν βιβλίον τὸ ὅποιον πρέπει ὅλοι να εὐχόμεθα να μὴ ἐπαληθεύσῃ.

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζεται με πλήρη κλιματισμόν:

'Ισόγειον Μ2 300 με ἡμίοροφον Μ2 200.

# ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ο όξυς ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτοασφαλιστικών εταιριών, υπερέβησαν αρκετούς ναυτοασφαλιστές να παραβλέψουν την πρόσφατη αύξηση του υπό μη πεπειραμένων ναυτιλιακών εταιριών ελεγχόμενου ή διαχειριζόμενου τονάζ και να αγνοήσουν την επίδραση αυτής της αύξησης επί του κινδύνου των άπωλειών.

Προσφώνων την διάσκεψιν τής Διεθνούς Ένώσεως Ναυτοασφαλιστών εις Βερολίνο, ο κ. Πήτερ Κουαίηλ, πρόεδρος τής Ένώσεως Ναυτοασφαλιστών του Λίβερπουλ, εξήγησε τους διαφόρους παράγοντας, τους επηρεάζοντας τας στατιστικές των όλικών άπωλειών και κατέληξεν εις τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἅπαντες ἐξητῶντο ἀπὸ τὸν διαχειριστήν.

Εἶναι γεγονός, παρετήρησεν, ὅτι αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι τῶν ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας στόλων, ἐμφανίζουσι ταχύτεραν αὐξήσιν, ἀπὸ τὴν αὐξήσιν τοῦ ὑπὸ τὰς σημαίας αὐτῶν τονάζ, καὶ ὅτι τὸ 1973, ἐνῶ αἱ σημαῖαι εὐκολίας ἐκάλυπτον ποσοστὸν 23% τοῦ παγκοσμίου τονάζ, αἱ ὀλικαὶ τῶν ἀπώλειαι ὑπερέβαινον τὸ ἥμισυ τοῦ συνόλου.

Ἐπιπλέον, ἕκαστος πλοιοκτητῆς, ὅστις ἐπιθυμῆι νὰ ἐκμεταλλευθῆ ἕν ἀκατάλληλον, κακῶς ἐπηρεαζόμενον καὶ ἀπρηχαιωμένον σκάφος, δὲν ἔχει καλύτεραν λύσιν, παρὰ νὰ ὑψώσῃ, ἐπ' αὐτοῦ, μίαν σημαίαν εὐκολίας, εἰπὼν ὅ κ. Κουαίηλ.

Μία ἀνάλυσις τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν δεξαμενοπλοίων, ἡλικίας 15 - 24 ἐτῶν καὶ μετὰ 8 καὶ 40 χιλ. τόν. γκρός, κατέδειξεν, ὅτι ἅπαντα — ἐκτὸς ἐλαχίστου — τὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ἀπολεσθέντα δεξαμενόπλοια, εἶχον ἀγορασθῆ μεταχειρισμένα ἀπὸ τοὺς τελευταίους διαχειριστὰς τῶν 3 - 4 ἐτη πρὸ τῆς ἀπώλειας τῶν.

Τὸ 1973, ἐπὶ παραδείγματι, δεξαμενόπλοια, ἅτινα ἐθεωρεῖτο βέβαιον ὅτι θὰ πωληθῶν πρὸς διάλυσιν, ἐπωλήθησαν πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, εἰς τιμὰς, αἱ ὁποῖαι πᾶν ἄφηναν ἀμφιβολίαν ὅτι οἱ νέοι διαχειρισταὶ ἀνέμενον νὰ προσκομίσουν ἀξιόλογα κέρδη ἀπὸ αὐτὰς, συνέχισεν ὁ κ. Κουαίηλ. «Διὰ νὰ ἀναφέρω ἕν παράδειγμα, ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, τὰ 70% τῶν νορβηγικῶν δεξαμενοπλοίων, ἅτινα ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς, ὕψωσαν σημαίας εὐκολίας».

Ἀναφερόμενος εἰς τὰ τάνκερς καὶ μτᾶλ κάρριες, ἡλικίας 15 ἕως 24 ἐτῶν, ὁ κ. Κουαίηλ παρετήρησε μίαν «ταχυτάτην αὐξήσιν τῶν ἀπωλειῶν εἰς ἀμφοτέρους τοὺς τύπους πλοίων, μετὰ 8 καὶ 20.000 τόν. γκρός καὶ κατὰ τὴν τελευταίαν δετίαν εἰς τὰ δεξαμενόπλοια μετὰ 20 καὶ 40.000 τόν. γκρός».

Ἐσήμερον, μόνον ἐπτά τάνκερς καὶ δύο μτᾶλ κάρριες, ἄνω τῶν 40.000 τ. γκρός, ὑπερβαίνουν τὴν 15ετή ἡλικίαν καὶ θὰ εἶναι πολὺ σοβαρὰ ὑπόθεσις, δι' ἅπαντας τοὺς ἄνδιαφερομένους, ἐὰν ἡ ἱστορία ἐπαναληθῆ ἀργότερον, μὲ τὰ πολὺ μεγαλύτερα σκάφη, τὰ ὁποῖα ἤδη τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ, προειδοποίησε.

«Τὰ μέχρι τοῦδε, μὴ ληφθέντα ὑπ' ὄψιν, προβλήματα, τὰ ὁποῖα πολλοὶ τώρα πιστεύουν, ὅτι συνδέονται μὲ τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐκόστισαν εἰς τοὺς ασφαλιστὰς σημαντικὰ ποσὰ καὶ καταδεικνύουν τὴν ἀνάγκην προσεκτικώτερας ἐκτιμήσεως τῆς ἀρχικῆς ἀσφαλίσεως σκαφῶν νέων τύπων», προέτεινεν ὁ κ. Κουαίηλ.

Εἰς μίαν προσπάθειαν νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν ἀξίαν τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν τοῦ 1973, αἰτινες, διὰ τρίτον, κατὰ σειράν, ἔτος, ἐφθασαν εἰς νέον ρεκόρ, ὑπελόγησεν ὅτι τὸ 1972, ἡ ἀξία τῶν ἀπωλειῶν ἦτο τῆς τάξεως τῶν 200 ἑκατ. δολλαρίων, ἐνῶ τὸ 1973 ὑπερέβαινε τὰ 300 ἑκατ. δολλαρίων — «μία ἀ-

πογοητευτικὴ αὐξήσιν ἄνω τοῦ 50%».

Εἰς τὸ παρελθὸν ἔτος, περιλαμβάνοντο αἱ ἀπώλειαι τοῦ ἰταλικοῦ μεταλλοφόρου/πετρελαιοφόρου «Ἰγκάρα», τοῦ λιβερτιανοῦ μεταλλοφόρου «Ἐλγουντ Μήντ» καὶ τοῦ, ἐπίσης λιβερτιανοῦ, δεξαμενοπλοίου «Γκόλαρ Πατρίσια», αἰτινες ἦσαν αἱ ὑψηλότεραι, ἴσως, εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως.

Ὁ κ. Κουαίηλ ἐξέφρασε τὴν γνώμην, ὅτι ἡ μελλοντικὴ πιθανὴ ὑπερεπάρκεια τονάζ εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διάρυγος τοῦ Σουέζ, θὰ ἐπηρεάσουν, ἀναμφίβολως, τὰς τιμὰς τῶν πλοίων, ἀλλὰ ὑπάρχουν ἐλάχισται πιθανότητες μειώσεως τοῦ ρυθμοῦ πληθωρι-

## Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ

Ἡ ἐπίταξις ἀριθμοῦ τινος ἐμπορικῶν πλοίων, κατόπιν τῆς τουρκικῆς εἰσβολῆς εἰς τὴν Μεγαλόνησον, κατέστησεν ἐπικαίρον τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐπιτεταγμένων πλοίων.

Εἰς τὴν προσφερομένην κάλυψιν, βάσει τῶν ὄρων τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ ἐπὶ σκαφῶν Ἰνστιτούτου τοῦ Λονδίνου, φαίνεται ὅτι ἡ ἐπίταξις ἐπηρεάζεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 6, ὁπερ ἀναφέρει, ὅτι ἐὰν ἐν πλοίον πωληθῆ ἢ μεταδιδῶσθι εἰς ἕτερον διαχειριστήν, τότε, ἐὰν οἱ ἀσφαλιστὰὶ δὲν συμφωνήσουν γραπτῶς ὡς πρὸς τὴν συνέχισιν τῆς ἀσφαλίσεως, τὸ ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον θεωρεῖται ἄκυρον, ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς πωλήσεως ἢ τῆς μεταδιδάσεως.

Ἐπὶ τούτου, πάντως, μία ἐξαίρεσις: Ἐὰν τὸ πλοῖον μεταφέρῃ φορτίον καὶ ἔχει ἤδη ἀποπλέουσι ἀπὸ τὸν λιμένα φορτώσεως ἢ εὐρίσκειται ἐν πλῶ ὑπὸ ἔρμα, εἰς ἀμφοτέρωσιν ταύτας τὰς περιπτώσεις ἢ ἀκύρωσις τοῦ συμβολαίου, ἐὰν ἀπαιτήται, παραμένει ἀνίσχυρος, ἕως ὅτου φθάσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν τελικὸν λιμένα ἐκφορτώσεως, ἐὰν μεταφέρῃ φορτίον ἢ τὸν λιμένα προορισμοῦ του, ἐὰν ταξιδεῖ ὑπὸ ἔρμα. Ἐὰν ἡ ἐπίταξις θεωρηθῆ ὡς πώλησις ἢ μεταδιδάσις ὑπὸ νέαν διαχείρισιν, ἡ Μικτὴ Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλίσεως Σωματίων Σκαφῶν προτείνει τὴν συνέχισιν τῆς ἀσφαλίσεως κατὰ τὰ ἀνωτέρω.

Ἡ ὡς ἄνω πρότασις, φυσικὰ, ἀναφέρεται, ἀποκλειστικῶς, εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια, τὰ καλύπτοντα θαλασσίους κινδύνους, ἢ δὲ ἐπέκτασις τῆς καλύψεως, ἥτις ἐνδέχεται νὰ παραχωρηθῆ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν, κατόπιν τῆς ἐπίταξεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως, κατ' οὐδένα τρόπον καθιστᾷ τὸ ἀσφαλιστὴν ὑπεύθυνον δι' οἱ-

σμοῦ, ἐπὶ μονίμου βάσεως.

Ὁ μέσος ὄρος τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν κατὰ τὴν τελευταίαν 15ετίαν, παρέμεινεν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, λόγω τῆς ἀθρόας εἰσροῆς νεοτεύκτου τονάζ, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸσον ἀπὸ ἀπόψεως ἀπολεσθέντος τονάζ, ὅσον καὶ ἡσφαλισμένης ἀξίας τοῦ τονάζ αὐτοῦ, ἐσημειώθησαν ἀλλεπάλληλα ρεκόρ.

Ἐδέον νὰ σημειωθῆ — ἐτόνισεν — ὅτι γενικῶς ἡ ἀναλογία τῶν παγκοσμίων ἀπωλειῶν παρέμεινεν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, οὐχὶ τόσον ἐκ τῆς προσθήκης νεοτεύκτου τονάζ, ὅσον ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχει, ἀπὸ ἐτους εἰς ἔτος, μικρότερον μέσιν ἡλικίαν».

Ἐμακροπροθέσμως — κατέληξεν ὁ κ. Κουαίηλ — ἐὰν δὲν ὑπάρξουν ἀνακατατάξεις εἰς τὴν παρούσαν μορφήν πλοιοκτησίας, θὰ πρέπει νὰ προετοιμασθῶμεν νὰ ἴδωμεν σημαντικῶς αὐξανόμενον τὸν μέσον ὄρον τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν, καθὼς τὰ μεγάλα καὶ πολυδάπανα ἐξειδικευμένα σκάφη θὰ φθάσουν τὴν κρίσιμον ἡλικίαν τῶν».

ἀνδῆποτε ἀπώλειαν ἢ ζημίαν τοῦ ἀσφαλισθέντος σκάφους, προκληθεῖσαν ἐκ πολεμικοῦ ὄπλου ἢ ἐτέρας τινὸς αἰτίας, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐχθροπραξιῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, οἱ ὄροι τοῦ Ἰνστιτούτου περιλαμβάνουσι εἰδικὸν ἄρθρον περὶ πολέμου, τὸ ὁποῖον ἀποκλείει τὴν ἀποζημίωσιν δι' ἀπώλειαν, ζημίαν ἢ δαπάνην, προκύπτουσαν ἐξ ἐπίταξεως ἢ κατασχέσεως. Ἐπὶ πλέον, τὰ ἄρθρα αὐτὰ περιέχουν ὄρον Ἀυτομάτου Λήξεως, βάσει τοῦ ὁποῖου ἡ ἀσφάλεια, κατὰ κινδύνων πολέμου ἀκυροῦται, αὐτομάτως, εἰς περιπτώσιν ἐπίταξεως τοῦ πλοίου. Ἐν προκειμένῳ, ἐπιστρέφεται εἰς τὸν ἀσφαλιζόμενον μία ἀναλογία τῶν ἤδη καταβληθειῶν ἀσφαλιστῶν.

Παρόμοιοι ὄροι, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐπίταξιν, περιέχονται καὶ εἰς τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτοασφαλιστῶν.

Κατόπιν συσκέψεων, ἡ Μικτὴ Ἐπιτροπὴ ἐκυκλοφόρησε μίαν ἐγκύκλιον πρὸς τοὺς ναυτοασφαλιστὰς τοῦ Λονδίνου, ἐκφράζουσα τὴν γνώμην, ὅτι ἐὰν ἐν σκάφος ἔχη ἐπίταξῆ, κατὰ τίτλον μόνον, ἅπαντες οἱ ὄροι τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου παραμένουν ἐν ἰσχύϊ. Ἐὰν τὸ ἡσφαλισμένον σκάφος ἐπίταξῆ διὰ πραγματικὴν χρῆσιν, συνιστῶνται εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὰ ἀκόλουθα:

- Κάλυψιν ἐπτά ἡμερῶν, μὲ πρόσθετον ἀσφάλιστρον, ἐὰν ὑπάρχῃ συμφωνία.
- Διατήρησιν τοῦ νομίμου πληρώματος ἐπὶ τοῦ πλοίου.
- Διατήρησιν, ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ δικαιώματος ὑποκαταστάσεως.
- Ὑπαγωγὴν εἰς τοὺς ὄρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου.



“CATALINA” LTD

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Ἡ πείρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



# ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε

## ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

### Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Ακτή Μισούλη 65, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική Διεύθυνσις, 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.

# ΤΟ ΣΥΜΠΑΝ ΖΩΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΟΔ. ΔΑΝΑΛΗ  
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε.Ν.

Ο ούρανός πληθυσμός είναι αναρίθμητος ή όπως έλεγαν οι Έλληνες «οι άστρες είναι οι κόκκοι άμμου εις όλας τας παραλάσις όλων των χωρών τής Γής». Ο Ιππάρχος τήν δευτέραν εκατονταετηρίδα π.Χ. έμέτρησε διά γυμνού οφθαλμού 1.026 άστρα και συνέταξε τόν πρώτον κατάλογον των ούρανίων σωμάτων και έπροσδιόρισε τήν λαμπρότητα των. Τώρα όμως, υπό αϊθριον και άσέληνον ούρανόν, ύπερ τόν όρίζοντα και των δύο ήμισφαιρίων είναι όρατά περί τά 6 έως 7.000 άστρα, και ένας εξησκημένος άστρονόμος δύναται να μετρήση με γυμνόν οφθαλμόν περί τά 2.000 άστρα εις διάστημα μισής ώρας. Εάν κινή χρήσιν ενός κοινού, αλλά καλού τηλεσκοπίου, θα διακρίνη 50.000 άστρα και με τηλεσκόπιον 2½ ιντσών θα φανούν ένα εκατομμύριον άστρα, ενώ διά του 100 ιντσών τηλεσκοπίου του άστεροσκοπίου του όρους Γουίλσον τής Καλιφορνίας φαίνονται 500 εκατομμύρια άστρα, τά όποια θα απαιτήσουν εκατόν έτη διά να μετρηθούν υπό εξησκημένον παρατηρητού. Βεβαίως, κανείς δεν άπεπειράθη να μετρήση τά άστρα ένα προς ένα. Ήδη υπολογίζουν οι άστρονόμοι ομάδας άστέρων εις πολλάς περιοχάς εις διάφορα μέρη του ούρανίου θόλου και εφαρμόζουν τήν κατά μέσον όρον μέθοδον. Ήλιγγιώδης είναι ο άριθμός των άστέρων που συνιστούν κάθε γαλαξίαν, καθώς επίσης ήλιγγιώδης είναι και ο άριθμός των περιφερομένων εις τó άχανές διάστημα γαλαξιών, άνερχομένων εις εκατοντάδας δισεκατομμυρίων.

Τό όνομα Γαλαξίας εδόθη υπό των προγόνων μας, οι όποιοι διετεινοντο ότι οι άστéρες έσχηματίσθησαν από τó γάλα τó όποιον έσκορπίζετο όταν ή Ήρα έθήλαζε τόν Ήρακλήν.

Υπάρχουν ούρανια σώματα μικρότερα από τήν Ίδικήν μας Γήν, αλλά και υπάρχουν εκατομμύρια άστρα τóσον μεγάλα, ώσ-

τε κάθε ένα να δύναται να περιλάβη εκατομμύρια Ήλιους του μεγέθους του Ίδικού μας. Επίσης υπάρχουν πολλά άστρα, πολλές χιλιάδες φορές λαμπρότερα από τόν ήλιόν μας και με Ίδιωτικήν οικογένειαν δορυφόρων έκαστου.

Και αι άποστάσεις των διαφόρων άστερισμών από άλλήλων είναι καταπληκτικά και έπειδή διά να υπολογισθούν εις μέτρα ή και εις χιλιόμετρα θα κατέληγον εις μακροσκελεστάτους άριθμούς, οι άστρονόμοι χρησιμοποιούν ως μονάδα μήκους τó ήλιακόν φώς, τó έτος φωτός, τó όποιον είναι ίσον με τήν άπόστασιν τήν όποιαν διανύει τó φώς εις έν έτος με ταχύτητα 186.000 μιλίων ανά δευτερόλεπτον, ήτοι ένα έτος φωτός είναι ίσον με 5.785.344.000.000 μίλια. Έπειδή όμως ήδη έχουν διεισδύσει οι άστρονόμοι εις τó διάστημα εις άπόστασιν 6 εκατομμυρίων ετών φωτός διά των ραδιοτηλεσκοπίων, έχεινάσθη να μεγεθύνουν τήν μονάδα μήκους εις πάρσεκ, ίσον με τρία έτη φωτός, εις κιοπαρσεκ, ίσον προς χίλια πάρσεκ και εις μεγαπάρσεκ, ίσον προς ένα εκατομμύριον πάρσεκ.

Έκ τού κυκλώσος αυτού των άστρονομικών άποστάσεων και άριθμών συνάγεται ότι, όταν λέγωμεν ότι ο νεφελειώδης τής Άνδρομέδας απέχει από τής Γής 1.700.000 έτη φωτός, σημαίνει ότι τó φώς των άστέρων τής Άνδρομέδας που βλέπομεν σήμερα, έξεκίνησε τó προς ήμάς ταξίδι του πρό 1.700.000 ετών, συνεπώς δεν γνωρίζομεν αν τώ όντι υπάρχουν αυτοί οι άστέρες σήμερα. Θα βεβαιωθώμεν ότι υπάρχουν σήμερα, μετά παρέλευσιν 1.700.000 ετών, ώστε ή περιέργειά μας δεν θα ικανοποιηθί.

Είτε άποδεχθώμεν τήν θεωρίαν του Abbe Lemaitre, καθ' ήν τó Σύμπαν προέρχεται από τó επρωταρχικόν άτομον» είτε άποκλίνομεν ύπερ τής εξακολουθητικής δημιουργίας των Bondi και Gold, θα έτίθετο τó

έρώτημα «εάν ή ποσότης τής ύλης ή αποτελούσα ένα μικρόν άντικείμενον θα είχε τας αυτάς ιδιότητας με μεγαλύτερου όγκου άντικείμενον». Ο πρώτος, ο όποιος προσεπάθησε να διαλευκάνη τήν άποριαν ταύτην ήτο ο Δημόκριτος περί τόν 4ον π.Χ. αιώνα. Ο Δημόκριτος έφαντάσθη ότι «όσονδήποτε όμοειδής και αν φαίνεται μία ουσία, πρέπει να σχηματίζεται από ένα μεγάλον άριθμόν πολύ μικρών σωματιδίων, κεχωρισμένων από άλλήλων, τά όποια άνώμασεν άτομα». Τά άτομα αποτελούν τήν έλαχίστην ποσότητα τής ύλης, μη ύποκείμενα εις ύποδιαίρεσιν.

Τά άτομα διαφέρουν εις ποσότητα εις τά διάφορα άντικείμενα, αλλά ή διαφορά των εις ποιότητα είναι μόνον φαινομενική και όχι πραγματική. Π.χ. τά άτομα του πυρός και του ύδατος είναι στην πραγματικότητα όμοια, αλλά διαφέρουν φαινομενικώς. Διαφωνών έλαφρώς προς τόν Δημόκριτον ο σύγχρονός του Έμπεδοκλής, έπίστευεν ότι ύπάρχουν διάφορα είδη άτόμων, άτινα αναμειγνυόμενα εις διαφόρους αναλογίας σχηματίζουν όλην τήν ποικιλίαν των γνωστών άντικειμένων. Ο Έμπεδοκλής άνεγνώρισε τέσσαρα είδη άτόμων ή τέσσαρα χημικά στοιχεία, ενώ τώρα γνωρίζομεν 92 και έπί πλέον ή χημεία έχει παραγάγει και άλλα τεχνητά στοιχεία, εν οίς τó περιώνυμον «πλουτόνιον». Τά άτομα των 92 βασικών στοιχείων συνδυαζόμενα μεταξύ των εις διαφόρους αναλογίας, σχηματίζουν τήν αναρίθμητον ποικιλίαν χημικών ουσιών, δηλαδή όλων των ειδών που αποτελούν τó Σύμπαν. Τώρα γνωρίζομεν ότι τά άτομα δεν είναι ή έλαχίστη ποσότης τής ύλης, έφ' όσον έχει γίνει διάσπασις τού άτόμου. Η τιμή τής σημαντικής αυτής έπιστημονικής προόδου, όφείλεται εις τόν Βρετανόν φυσικόν J. Thomson, όστις τó 1904 απέδειξε διά πειραμάτων, ότι τά άτομα των διαφόρων χημικών στοιχείων αποτελούνται από άπειρα θετικώς και άρνητικώς έπιφορτισμένα μέρη. Συστατικά τού άτόμου είναι ο πυρήν εις τó κέντρον και τά ηλεκτρόνια κινούμενα περί τόν πυρήνα με ήλιγγιώδη ταχύτητα. Ένα ηλεκτρόνιον είναι 1.840 φορές μικρότερον από ένα άτομον ύδρογόνου. Ένα άτομον ύδρογόνου ύφίσταται 450 εκατομμύρια κραδασμούς ανά δευτερόλεπτον. Μία σταγών ύδατος συνίσταται από εκατομμύρια μόρια, από δισεκατομμύρια ηλεκτρόνια. Ένα κύτταρον του ανθρώπινου ήπατος αποτελείται από τρία τρισεκατομμύρια άτομα.

Κατά τόν 5ον αιώνα π.Χ. εισαγόμεθα υπό τού Ήρακλείτου εις άλλον κυκλώσος, τόν τής άνάνου κινήσεως τής ύλης. Ο Ήρακλείτος διεκήρυξεν ότι «τά πάντα ρεΐ» και οι κινήσεις των διαφόρων άντικειμένων εκφεύγει των όρίων τής παρατηρητικότητος ήμών. Ο Ήρακλείτος έδίδασκεν ότι ή αντίθεσις είναι αναγκαία και ότι έλλείψει αντίδράσεως, ή ένεργεια δεν έχει ισχύν και άφανίζεται. Έπί τής θεωρίας ταύτης στηρίζεται ο περίφημος «νόμος τής έντροπίας», ή όπως έπιγραμματικώς λέγει ο καθηγητής Macneilla Dixon «ή ιδέα του Ήρακλείτου μας οδηγεί κατ' ευθείαν εις τήν καρδίαν τής συγχρόνου έπιστήμης». Ούτως εξηγείται ο θαυμασμός των έπιστημόνων του 20ου αιώνα, όμολογούντων ότι «κάθε λέξις του Ήρακλείτου φέρει τήν σφραγίδα τής μεγαλοφυΐας». Τά βαθύπνοα φιλοσοφικά και έπιστημονικά νοήματα των θεωριών του Ήρακλείτου συνέτειναν να τόν άποκαλούν «σκοτεινόν» και «δύσκολον». Λέγεται ότι ο Εύριπίδης έδωκε μίαν μελέτην του Ήρακλείτου εις τόν Σωκράτην και τόν παρεκάλεσε να του πη τί φρονεί περί αυτής. Άφού τήν έμελέτησεν ο Σωκράτης του ειπεν: «όσον έκατάλαβα από τήν μελέτην, είναι καλόν, και νομίζω ότι και εκείνο που έγώ δεν έκατάλαβα θα είναι επίσης καλόν, αλλά ή μελέτη χρειάζεται Δήλειον δύτην διά να εισχωρήσθω στό νόημά της». Και κατά τόν Ήσιόδον: «εΐρις είναι αγαθή βροτοΐσι» διότι προκαλεί τó ένδιαφέρον δι' άμίλλαν και πρόδον.

Βάσει τής θεωρίας του Ήρακλείτου πα-

## EXPORTADORA STAR LTDA.

T. PSOMARAS

RUA DO BOM JESUS 215

CABLES: "STARSTORE"

50.000 RECIFE - BRAZIL

FRESH AND DRY PROVISIONS • BONDED STORES  
DECK AND ENGINE EQUIPMENT

DISTRIBUTORS OF MAGNUS MARITIC PRODUCTS

Contact us for Regular Posting of Price Lists  
and Special Terms On Contracts With Our Clients

WE ARE SPECIALISTS IN ATTENDING GREEK VESSELS

ρακολουθούν οι αστρονόμοι τὰς καταπληκτικές κινήσεις τῶν οὐρανίων σωμάτων εἴτε περὶ τὸν ἄξονά των εἴτε εἰς κυκλικὴν τροχίαν περὶ ἄστέρος τοῦ ὁποίου εἶναι δορυφόροι, εἴτε καθ' ὁμάδας καὶ τέλος παρακολουθοῦν οἱ αστρονόμοι ὁλόκληρον τὸν οὐράνιον πληθυσμὸν τρέχοντα ἰλιγγιωδῶς εἰς τὸ διάστημα πρὸς μίαν κατεύθυνσιν, ἀνεπιστρέπτως, καὶ ἐδῶ χρειάζεται ἡ φαντασία, ἐὰν δυνθῆ νὰ συλλάβῃ, ἀπὸ τοῦ ἐξελίχθη τὸ Σύμπαν πρὸ δισεκατομμυρίων γηϊνῶν ἐτῶν, διὰ τὸν οὐράνιον Μαραθῶνιον, καὶ τοῦ βαδίζει καὶ πότε θὰ ἀντικρύσῃ τὸ τέλος τῆς πορείας του, ἐὰν ὑπάρχῃ τέλος καὶ τί θὰ γίνῃ ἐὰν μὴ ἡμέρα, ἔπειτα ἀπὸ δισεκατομμύρια ἔτη, ποῖος ξεῦρε πόσα, ἐπέλθῃ ἢ θερμοκέρως ἢ ἡ αἰωνία ἔκστασις, ὅπως μᾶς προειδοποιεῖ ἀνοικτηρμῶνς ὁ δεύτερος νόμος τῆς θερμοδυναμικῆς, κατὰ τὴν θεωρίαν τοῦ Ἡρακλείτου; Αὐτὰ τὰ ποῦ καὶ πότε φέρουν στὴν μνήμην μου τὰς σκέψεις ἐνὸς σοφοῦ, τοῦ καθηγητοῦ Dingle, κατὰ τὸν ὁποῖον: «εἰς τὴν ἀτομικὴν φυσικὴν οὔτε χρόνος οὔτε χώρος κενωρισμένως, οὔτε χώρος - χρόνος μαζί, ἔχουν καμμίαν σημασίαν». Τὰ ὑποκατάστατα των δὲν εἶναι γνωστά.

Κατὰ τὴν μεταφυσικὴν ἔκφρασιν τοῦ Πλάτωνος «ὁ χρόνος εἶναι ἡ κινήσις τῆς αἰωνιότητος». Κάθε ἄνθρωπος ἔχει τὸ ἰδικόν του χρονόμετρον. Ἐπίσης ἐὰν δὲν ὑπάρχουν ἀντικείμενα νὰ καταλαμβάνουν χρόνον, δὲν δύναται νὰ νοηθῇ τίποτε.

Ἐὰν συμβουλευθῶμεν τὴν λογικὴν ἐν συνδασμῷ μὲ ἐπιστημονικὰς ὑποθέσεις θὰ συμπεράνωμεν ὅτι ὑπάρχει ζωὴ εἰς πλεῖστα οὐράνια σώματα, εἰς τοὺς περισσοτέρους πλανήτας ἄλλων ἀπλανῶν ἀστέρων, ἴσως διάφορος τῆς ἐπὶ τῆς Γῆς καὶ πιθανόν καλύτερον ἀνεπτυγμένη. Ἡ ἀρχὴ ὁμοίας τῆς ἐπὶ τῆς Γῆς ζωῆς ὑποτίθεται ὅτι δὲν εἶναι ἀπωτέρα τοῦ ἐνὸς δισεκατομμυρίου ἐτῶν.

Δὲν εἶναι εὐκόλον νὰ σχηματίσωμεν εἰκόνα τῆς πρώτης μορφῆς τῆς ζωῆς, ἥτις θὰ παραμείνῃ μυστήριον.

Οἱ διάφοροι κλάδοι τῆς ἐπιστήμης ἀναπτύσσουν ποικιλίαν ἐπιχειρημάτων, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται ἡ κοινὴ προέλευσις ὅλων τῶν εἰδῶν, ἥτοι ἀνθρώπων, ζῶων καὶ φυτῶν, τὰ ὁποῖα ἔφθασαν εἰς τὴν μορφήν ποῦ τὰ βλέπομεν, δι' ἐξελίξεως. Αἱ ὁμοιότητες μεταξύ τῶν ἀνθρώπων καὶ τῶν λοιπῶν ζῶων, ἀκόμη καὶ μεταξύ αὐτῶν καὶ τῶν φυτῶν, εἶναι καταφανεῖς. Ἡ γέννησις, ἡ διατροφή, ἡ ἀνάπτυξις, ἡ ἀναπαραγωγή, εἶναι κοινὰ εἰς ὅλα, καθὼς θεαίως καὶ αἱ αἰσθήσεις. Ὁ Leibniz καὶ ὁ Berkley ἐπίστευον ὅτι ὅλα αἱ κατηγορίαι τῶν δημιουργημάτων ἀποτελοῦν μίαν συνεχή ἄλυσον. Καὶ τὰ φυτὰ ἀκόμη εἶναι ἀτελὴ ζωὰ. Ἐνας σοφὸς ἔλεγεν ὅτι τὰ φυτὰ ὄνειρευονταν ὅταν κοιμοῦνται, τὰ ζωὰ ὅταν μισοκοιμοῦνται καὶ οἱ ἄνθρωποι ὄνειρευονταν ἐν ἐγρηγόρει.

Ὁ ἄνθρωπος διακρίνεται ἀπὸ τῶν ἄλ-

λων ζῶων κατὰ τρεῖς ἰδίως κεφαλαίως εἰς ἰδιότητάς: Πρῶτον κατὰ τὴν ὀρθίαν στάσιν, τὴν κατακόρυφον κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ἄλλα ζῶα τῶν ὁποίων ἡ κεφαλὴ κλίνει πρὸς τὸ ἔδαφος, δεύτερον κατὰ τὴν ἑναρθρὸν φωνήν, «οἱ μέροτες ἄνθρωποι» τοῦ Ὀμήρου καὶ τρίτον κριτήριον κατὰ τοὺς Σωκράτην καὶ Ἀριστοτέλην εἶναι ὅτι ὁ ἄνθρωπος εἶναι «λογικὸν ζῶον», ἥτοι ἔχει τὴν ἰκανότητα νὰ συλλαμβάνῃ καὶ μορφῶν ἰδέας καὶ νὰ ἀποφασίσῃ τί θέλει νὰ πράξῃ, ἔστω καὶ ἂν ἡ βούλησις εἶναι ἀμφίβολον ἐὰν εἶναι ἐλευθέρα.

Καὶ τὰ ἄλλα ζῶα ἔχουν στοιχειωδῶς νοῦν, τὸν ὁποῖον ὡς πρὸς αὐτὰ καλοῦμεν «φυσικὸν ἔνστικτον» καὶ τὸ ὁποῖον τὰ δοθεῖ νὰ προσαρμολογῶνται εἰς τὴν φύσιν χωρὶς καμμίαν δυσκολίαν καὶ εἰς πολλὰς περιπτώσεις εὐχερέστερον ἀπὸ τοὺς ἄνθρώπους.

Ἐὰν συγκρίνῃ τις τὴν γέννησιν ἀνθρωπίνου βρέφους καὶ τῆς ἐλάφου, θὰ φθονήσῃ τὴν ἐλάφον διὰ τὴν προνομιτικὴν θέσιν τῆς ἐν τῇ φύσει. Ποῖος δὲν ἔχει θαυμάσει τὴν στοργὴν τοῦ κυνὸς ἢ τοῦ ἵππου πρὸς τὸν κύριόν των; ἢ τὴν ἀπροσμέρητον τρυφερότητα ἐνὸς δελφίνου, ὅστις παρέμεινεν ὡς σωματοφύλαξ πλησίον μᾶς νεαρᾶς ναυαγοῦ ἐπὶ μίᾳσανίδος, πλησίον τῆς Μαδαγασκάρης καὶ τὴν ἐπροσάτευσεν ἀπὸ τὰς ἐπιθέσεις καρχαρίου, μέχρις ὅτου διερχόμενον πλοῖον τὴν συνέλεξεν, ὅποτε τὸ δελφίνι διὰ ἄρμονικῶν ἀλμάτων καὶ χαρωπῶν φθόγγων ἐξεδήλωσε τὴν ἰκανοποίησιν του διὰ τὴν σωτηρίαν τῆς προστατευομένης του; Αἰσθάνομαι ἀπογοήτευσις, ὅταν ἀναλογίζωμαι ὅτι ὅλα αἱ θηροκοίαι ἔχουν ἀγνωσίαι ὅλα τὰ δημιουργήματα, ἀσχολοῦμεναι μονοπωλιακῶς μὲ τὸν ἄνθρωπον ἢ ὅπως ἰσχυρίζονται, ὑπὲρ τοῦ ἀνθρώπου.

Κατὰ φυσικὸν κανόνα ἡ ἐν γένει ζωὴ εἶναι προῖον χημικῶν ἀντιδράσεων καὶ χημικῶν μεταβολῶν, ἥτοι ἀνακατατάξεως τῶν ἀτόμων ἐντὸς τῶν μορίων καὶ τῶν ἠλεκτρονίων ἐντὸς τῶν ἀτόμων. Ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος διὰ τὰς μεταβολὰς αὐτὰς εἶναι ἢ ὀλιγώτερος τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυριοστοῦ τοῦ δευτερολέπτου π.χ. εἰς φλόγαν πυρᾶς ἢ εἰς μίαν ἐκρηξίν εἴτε δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ἔτη εἰς ἀντιδράσεις ὡς ἡ διάθρῃσις ἢ σκωρίασις κ.λπ.

Ἡ ἐνέργεια τῶν ἠλιακῶν ἀκτίνων συντελεῖ ὡστε ἡ ζωὴ νὰ προοδεύῃ χωρὶς νὰ παραβιάζῃ τὸν δεύτερον νόμον τῆς θερμοδυναμικῆς. Ὁ καθηγητὴς Γεώργιος Πόρτερ (βραβεῖον Νόμπελ) λέγει ὅτι, ζῶμεν καὶ ἐξελισσόμεθα ὄχι τὸσον εἰς ἓνα χημικὸν κόσμον ὅσον εἰς ἓνα φωτοχημικὸν κόσμον, καὶ χωρὶς τὸ φῶς τῆς πρώτης ἡμέρας τῆς Κοσμογονίας, τίποτε δὲν θὰ ἐπηκολούθη. Λίαν προσφῶς τὸ «Βιβλίον τῆς Γενέσεως» ἀνοίγει μὲ τὸ «εἶπε καὶ ἐγένετο φῶς». Ἡ ἐξέλιξις τῆς ζωῆς εἶναι στενὰ συνδεδεμένη μὲ τὴν ἐξέλιξιν τῆς ἀτμοσφαιράς, ἢ ὁποῖα πρὸ

ἑκατομμυρίων ἐτῶν ἦτο πολὺ διάφορος ἀπὸ ὅ,τι εἶναι σήμερον καὶ διαρκῶς ἐξελίσσεται, ἀλλὰ πολὺ βραδέως, ὡστε δὲν εἶναι αἰσθητὴ κάθε μεταβολή.

Ἄς ἐπανέλθωμεν εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ Ἐμπεδοκλέους, τοῦ ὁποίου ἡ θεωρία περὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν φυτῶν εἶναι μὲν παραδεκτὴ, νομίζω, ἀπὸ τοὺς σημερινοὺς καλλιεργητὰς τῆς Γῆς ἀλλ' ἀμφισβητεῖται ἐν μέρει ὑπὸ τῶν ἐπιστημόνων, τῶν φυσικῶν καὶ τῶν χημικῶν. Ἐπίστευε, δηλαδή, ὁ Ἐμπεδοκλῆς, ὅτι τὰ φυτὰ παίρνουν τὰ συστατικά ποῦ χρειάζονται γιὰ νὰ ἀναπτυχθῶν, ἰδίως ἀπὸ τὸ χῶμα τοῦ ἐδάφους, ἐνῶ στὴν πραγματικότητά παύρουν τὰ ὑλικά τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦν πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ κορμοῦ καὶ τῶν κλάδων των ἀπὸ τὸν ἀέρα. Τὸ χῶμα τοῦ ἐδάφους χρησιμεῖ ὡς ὑποστήριγμα τοῦ ἀναπτυσσομένου φυτοῦ καὶ ὡς δεξαμενὴ νὰ συγκρατῇ τὸ ὕδωρ, τὸ ὁποῖον χρειάζεται ἀπαραιτήτως τὸ φυτὸν. Ἐπὶ πλεόν, τὸ χῶμα προσφέρει διάφορα ἄλλα χημικά εἰς τὸ διαίτολόγιον τοῦ φυτοῦ.

Ἡ ἀλήθεια εἶναι, ὅτι ὁ ἀτμοσφαιρικός ἀήρ, ὁ ὁποῖος εἶναι μίγμα ἀζώτου καὶ ὀξυγόνου, περιέχει καὶ μίαν ποσότητα διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος, τὸ ὁποῖον συνίσταται ἀπὸ ἄτομα ὀξυγόνου καὶ ἀπὸ ἄτομα ἄνθρακος. Ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ ἠλιακοῦ φωτός τὰ πράσινα φύλλα τοῦ φυτοῦ ἀπορροφῶν τὸ ἀτμοσφαιρικὸν διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος, τὸ ὁποῖον μετὰ τοῦ ὕδατος τὸ ὁποῖον ἔρχεται ἀπὸ τὴς ρίζες σχηματίζουν τὰ ὀργανικά ὑλικά τὰ ὁποῖα ἀναπτύσσουν τὸ σῶμα τοῦ φυτοῦ. Μέρους τοῦ ὀξυγόνου ἐπανερχεται εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν, ὡστε εἰς περιοχὰς ποῦ ἀναπτύσσονται φυτὰ καὶ δένδρα ἡ ἀτμόσφαιρα ἔχει πλεόνσμα ὀξυγόνου καὶ λέγομεν ὅτι τὸ κλίμα εἶναι ὑγιεινὸν καὶ πράγματι εἶναι.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ καὶ κάτι γιὰ τοὺς ἐρασιτέχνους κηπουροὺς: Ὅα ἔχουν προσέξει ὅτι μερικά εἶδη φυτεῦμενα εἰς σειρὰς πλησίον ἀλλήλων δὲν εὐδοκίμοι καὶ ἀντιθέτως, ἄλλα φαίνονται εὐχρηστικὰ νὰ μεγαλώνουν σὰν καλοὶ φίλοι. Αὐτὸ πιθανὸν νὰ ὀφείλεται εἰς τὸ ἀτομικὸν διαίτολόγιον ἐκάστου φυτοῦ. Πειραματισμοὶ ἐπὶ πολλὰ ἔτη τοῦ συλλόγου τῶν κηπουρῶν στὸ Ἄρκεν Μάνορ τῆς Ἀγγλίας ἀποκαλύπτουν, μετὰ ἄλλων, καὶ τὰ ἐξῆς: Καρότα καὶ κρεμμύδια εὐδοκίμοι φυτεῦμενα εἰς σειρὰς ἐναλλασσομένας, δηλαδή μίᾳ σειρά καρότα καὶ μίᾳ κρεμμύδια πλησίον ἀλλήλων. Ἐπίσης μίᾳ σειρά φασόλια καὶ μίᾳ ἀγγοῦρια. Σπανάκι πλησίον στίς ντομάτες ἢ μίᾳ σειρά μαϊντανὸ πλησίον στίς τριανταφυλλίαις. Μαρούλια δίπλα σὲ σειρὰς φράουλες, ἐνῶ τὰ κουκιά φαίνεται νὰ εἶναι ἐρωτευμένα μὲ τὴς πατάτες. Καὶ μὲ αὐτὸν τὸν ρυθμὸν, ἡ καλὴ συγκομιδὴ εἶναι ἐξρηφαλισμένη.

ΚΡΕΤΑΣ ΟΔ. ΔΑΝΑΗΣ

## 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 - MARITIC 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

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΝ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Οι συνταξιούχοι του Έμπορικού Ναυτικού σας είναι ευγνώμονες, διότι μόνον έσείς απέμεινατε υποστηρίζοντες, εις κάθε τευχός σας, τὰ δίκαια και τὰ ήθικώς άπαράγραπτα δικαιώματα τών άπομάχων του κύματος, τών θεμελιωτών τής πρώτης Ναυτιλίας του κόσμου. Όλοι οι άλλοι, Κράτος και έφοπλισταί, μάς έγκατέλειψαν και έξαντλούν τὸ ένδιαφέρον των μόνον με λόγους και έπαίνο- υς.

Πορευόμεθα, λοιπόν, τήν δυστυχίαν μας, έμπαιζόμενοι, άνέκαθεν, και ιδίως τήν τελευτάσαν έπταετίαν. Έγλειψαμε ως πεινασμένα σκυλιά τὸ 300άρι του Παπαδοπούλου, ὁ ὁποῖος μάς άνέβαζε εις τὰ ύψη, λέγων ὅτι εἴμεθα οἱ πρεσβευταί τής πατρίδος εις τὸ έξωτερικόν, ὅτι εἰσάγομεν εις τήν χώραν τόσα έκατομμύρια συναλλάγματος, ὅτι, ὅτι, ὅτι, αλλά οὐδέν μέτρον έλαβεν υπέρ των συνταξιούχων.

Οὐδέποτε οἱ ναυτικοί έπεδάρουν τὸν κρατικόν προϋπολογισμόν, ένῳ, άπεναντίας, συμβάλλουν εις τήν άντιμετώπισιν τών οικονομικῶν άντιξοοτήτων τής χώρας. Έν τούτοις, οὐδεμία πρόνοια λαμβάνεται διά τούς άπομάχους του κύματος, τούς άποκλήρους τής ζωής, ὅπως μάς κατήντησε ή άδιαφορία τών εκάστοτε κρατούντων. Και ένῳ από τὸ Ν.Α.Τ. δαπανώνται εις διαφόρους σκοπούς έκατομμύρια δραχμῶν, ὅταν πρόκειται νά δοθῆ μία αύξησις τών συντάξεων, αρχίζει ή έρευνα τής οικονομικής καταστάσεως του Ίδρύματος και άναμένονεν επί μακρόν τὰ πορίσματα αναλογιστικῶν μελετῶν, με άποτέλεσμα, οὐδέποτε νά συμβαδίζουν χρονικῶς αἱ αύξήσεις τών συντάξεων με τὰς εκάστοτε αύξήσεις τών αποδοχῶν τών εργαζομένων.

Πότε, επί τέλους, θά σταματήσῃ αὐτή ή κακοδαιμονία; Πότε θά καταστῆ δυνατή ή βελτίωσις τών συντάξεων, διά νά σταματήσῃ και ή κατακραυγή τών 22.000 συνταξιούχων και τών οικογενειῶν των, δια τήν τραγικήν μοίραν, εις τήν ὁποίαν περιήλθον, άφ' ὅτου έξήλθον εις τήν σύνταξιν;

Τὸ ζήτημα τής αύξήσεως τών συντάξεων, διά τής καθιερώσεως του συνταξιοδοτικού μισθοῦ, έχει ώριμάσει. Τὸ πρόβλημα έχει συζητηθῆ επί μακρόν και ὄλοι, ύπουργεῖον, έφοπλισταί και ὀργανώσεις, έχουν συμφωνήσει. Διατί δέν προωθείται εις τήν τελικήν λύσιν;

Μετὰ τιμῆς  
**ΝΙΚ. Δ. ΦΩΚΑΣ**  
Συνταξιούχος Ν.Α.Τ.

### ΕΧΕΙ ΔΙΚΑΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 6ην Ίανουαρίου 1971 παρέλαβα εις τὸ Άμβούργο νεοαγορασθέν γερμανικόν φορτηγόν, τὸ ὁποῖον, μετὰ τήν νηολόγησιν του υπό έλληνικήν σημαίαν, ὠνομάσθη «Παλ- μύρα». Τὸ σκάφος έχρονοναυλάθη επί 18μη- νον εις ξένην εταιρίαν, διά κυκλικὰ ταξίδια Εύρώπης - Άμερικής - Καναδά. Κατὰ τὸ δεύτερον κυκλικόν ταξίδιον, προσήγγισα, διά πρώτην φοράν, εις τὸν λιμένα του Πλύ- μουθ, ὅπου, μετὰ τὸ πέρας τών διατυπώσε- ων μετὰ τών τοπικῶν Άρχῶν, δι' έλευθερο- κοινωνίαν, ήλθον εις έπαφήν μετὰ του πρ- άκτορος του πλοίου, ὁ ὁποῖος, εις σχετικήν έρώτησιν μου, άπήντησεν ὅτι δέν ὕφιστατο εκεί έλληνική προξενική Άρχή ή αντιπρόσω- πός τις άλλος. Κατόπιν αὐτοῦ, κατεχώρη- σα εις τὸ ήμερολόγιον του πλοίου δύο με-

ταβολὰς πληρώματος και, κατὰ τήν άφίξιν μου εις Έλεσμερ Πόρτ, τής περιοχῆς Λί- βερπουλ, προσεκόμισα και έθεώρησα τὰ ναυτιλιακά έγγραφα εις τὸ Προξενεῖον του Λίβερπουλ.

Άργότερον και ένῳ εύρισκόμην εις Άμ- βέρσαν, εκλήθην εις άνάκρισιν υπό του τότε προξενικου λιμενάρχου κ. Α. Σωτηροπούλου, διότι, ως μου έξήγησεν, εις τὸ Πλύμουθ ὑ- πήρχεν έπίτιμος Άγγλος πρόξενος, ὁ ὁποῖ- ος ήσκησε δίωξιν έναντίον μου, μέσω του Υ.Ε.Ν., με τήν κατηγορίαν ὅτι ένήργησα ά- πόπλου, χωρίς τούτο νά καταχωρηθῆ εις τὸ ναυτολόγιον υπό του προξενείου.

Εἰς τήν κατάθεσιν μου έξήγησα έπακρι- βῶς τί συνέβη και άνέφερα ὅτι έβασίσθην, καλή τῆ πίστι, εις τήν πληροφορίαν του πράκτορος. Παρὰ ταύτα, αὐτὸ έθεωρήθη, εκ τών ὕστερων, βαρεῖα παράδασις του πλοι- άρχου και έτιμωρήθην έρήμην, με ποιήν τε- τραμήνου φυλακίσεως, εξαγοραζομένην. Έ- φεσέβαλον τήν ανώτερω άπόφασιν και ή ὑ- πόθεσις έπρόκειτο νά εκδικασθῆ, εκ νέου, τήν 15ην Σεπτεμβρίου, αλλά έπειδῴ ταξι- δεύω, δέν νομιζῶ ὅτι θά εύρισκωμαι και πά- λιν εις τήν Έλλάδα, διά νά υπερασπισθῶ τὸν έαυτόν μου.

Άπό ὅλην αὐτήν τήν ὑπόθεσιν, ή ὁποία με έταλαιπώρησεν επί τρία και ήμισυ έτη, προκύπτει τὸ έρώτημα: Ποῖος, τέλος πάν- των, πρέπει νά καταποτίζῃ τὸν πλοι- άρχον εις τούς λιμένας του έξωτερικου, ὅ- που προσεγγίζει, διά πρώτην φοράν, διά τήν ὑπαρξιν έλληνικής προξενικής Άρχῆς;

Κατὰ τήν γνώμην μου, και διά νά παύ- σουν νά ταλαιπωροῦνται οἱ πλοίαρχοι, πρέ- πει νά διοχετεύονται, άνελλιπῶς, υπό του ὕπουργεῖου Ναυτιλίας, κατάλογοι, εμφαι- νοντες εις ποῖους λιμένας έδρευουν έλληني- και προξενικαί Άρχαί, ὅτε, βεβαίως, κάθε παράλειψις του πλοιάρχου θά είναι άδικαι- ολόγητος.

Μετὰ πλείστης τιμῆς  
**ΝΙΚ. Ι. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ**  
Πλοίαρχος Ε.Ν.

## Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἶμαι τακτικός άναγνώστης τών «Ναυτι- κῶν Χρονικῶν», διά τών ὁποίων έπιθυμῶ νά θέσω δύο καιρία προβλήματα, τὰ ὁποία ά- पासχολοῦν τὸ σύνολον τών ναυτικῶν.

Τὸ πρώτον εις τήν διάρκειαν τής ὕπηρε- σίας επί του πλοίου. Εἰς ὅλας τὰς ξένας Ναυτιλίας ισχύει ή εξάμηνος ὕπηρεσία και μόνον εις τήν έλληνικήν εξακολουθεῖ νά ὑ- φίσταται ή 12μηνος και ή 15μηνος ὕπο- χρεωτική ναυτολόγησις. Η μακρὰ παραμο- νῆ επί του πλοίου είναι ὁ κύριος λόγος τής

παρατηρουμένης διαοροῆς ναυτικῶν πρὸς έ- παγγέλματα τής ξηρᾶς. Συνεχῶς φεύγουν και θά φύγουν και άλλοι, μεταξὺ τών ὁποί- ων και εγώ, διότι προτιμοῦν νά λαμβάνουν τὸ ήμισυ και ὀλιγώτερον ἀκόμη τών απο- δοχῶν και νά εύρισκονται πληθύν τών οἰ- κογενειῶν των, παρὰ νά παραμείνουν επί τό- σον χρόνον επί του πλοίου. Κατὰ τήν γνώ- μην του και διά νά σταματήσῃ αὐτή ή διαο- ροή, πρέπει νά καθιερωθῆ ή εξάμηνος ναυ- τολόγησις διά τήν Εύρώπην και ή ὀκτάμη- νος διά τήν Άμερικήν και Άπω Άνατολήν.

Τὸ δεύτερον πρόβλημα είναι τὸ συντα- ξιοδοτικόν. Έχει γίνει πλέον εις ὄλους συ- νεΐδησις, ὅτι είναι απαράδεκτον νά εξέρχε- ται ὁ ναυτικός από τὸ βαρύτατον έπάγγελ- μά του και νά μὴ δύναται νά ζήσῃ με τήν πενιχρὰν σύνταξιν που του χορηγεῖται. Τὸ ὕπουργεῖον Έμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και ὄλοι οἱ έν προκειμένῳ αρμόδιοι, ὀφείλουν νά δώσουν, τὸ ταχύτερον, τήν ένδεικνυομένην λύσιν.

Μετὰ τιμῆς  
**Π. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΟΥΣΗΣ**  
Β' Μηχανικός Ε.Ν.

## ΤΑ Ι.Χ. ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Έδιάβασα εις τὸ τευχὸς τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τής 15ης λήγοντος μηνός, τὸ σχό- λιόν σας διά τήν αὐθόρμητον και σημαντι- κήν εισφορὰν τών ναυτικῶν πρὸς τὸ Έθνος. Πράγματι, έχετε δίκαιον. Πάντοτε προσέ- ρομεν και ποτὲ δέν ζητοῦμεν ανταλλάγμα- τα. Εἰς ανταπόδοσιν, μάλιστα, καταργοῦν- ται και ὀρισμένα ευεργετήματα, θεσπισθέν- τα υπέρ των ναυτικῶν. Συγκεκριμένως, εἶ- χε θεσπισθῆ διάταξις, διά τής ὁποίας έπε- τρέπετο εις τούς ναυτικούς, τούς άμειβομέ- νους εις συνάλλαγμα, ή άτελής εισαγωγή ἰ- διωτικῶν αυτοκινήτων, υπό τὸν ὄρον τής μὴ μεταδιθάσεως των εις τρίτους, πρὸ τής πα- ρελεύσεως διετίας. Ηδῆ, ή διάταξις αὐτή έτροποποιήθη και τὸ χρονικόν ὄριον τής δι- ετίας έγινε πενταετία και επί πλέον απαι- τεῖται ή κατάθεσις και ή παρακράτησις υπό του Κράτους του 140% τής τιμολογιακῆς ά- ξίας τοῖφ του κομιζομένου υπό ναυτικού αὐ- τοκινήτου.

Εἰς τήν άποελληνικήν, τούτο σημαίνει τήν καθιέρωσιν ένός άνυπερβλήτου έμποδί- ου, διά νά μὴ εἰσάγομεν τὸ αυτοκινήτόν μας και νά αναγκάζομεθα νά τὸ αγορά- ζωμεν από τὰς ἑδῶ αντιπροσωπείας, με τὰς αναλόγους έπιβαρύνσεις.

Θέλω νά έλπίζω, ὅτι ὁ κ. Ύπουργός τών Οικονομικῶν, συνεπικουρούμενος, έν προκει- μένω, και από τὸν επί τής Ναυτιλίας συνά- δελφόν του, θά σπεύσῃ νά καταργήσῃ τήν διάταξιν ταύτην, ή ὁποία, σημειωτέον, έ- γένητο επί κυβερνήσεως Άνδρουτσοπούλου.

Μετὰ τιμῆς  
**ΕΥΑΓ. ΛΙΒΑΝΙΟΥ**  
Πλοίαρχος Ε.Ν.  
Άρτέμιδος 28, Κηφισιά

## Gas Free and Petroleum Inspectors

# CHEMIONAFTIKI O. E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET  
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846  
CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

## ΤΟ ΨΥΓΕΙΟΝ

### ΘΑ ΚΑΤΑΣΤΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ;

Το θέμα της δημιουργίας των «πολυαζτημένων» ψυγείων του λιμένος, άπρησάλησεν εν πλάτει, το Διοικητικόν Συμβούλιον του ΟΛΠ, το όποιον προτίθεται να χωρήσῃ άποφασιστικώς, μέχρις επιλύσεως του χρονίζοντος αυτού ζητήματος.

Πρός άμσον, λοιπόν, αντίληψιν της πραγματικότητος, ο γενικός διευθυντής του ΟΛΠ κ. Σ. Σούλης, συνοδευόμενος υπό ύπηρεσιακών παραγόντων, έπεσκέφθη τον νέον προβλήτα του Περάματος, εις την προέκτασιν του όποιου είχε προγραμματισθῆ να κτισθῆ τό κτίριον των ψυγείων. Συγκεκριμένως, εις την θέσιν μεταξύ των έγκαταστάσεων των εταιριών «Σέλλ» και «Έλθύν», ή όποία έκρίθη και ως ή πλέον κατάλληλος, δια την λειτουργίαν των ψυκτικών θαλάμων. Επίσης, διεπιστώθη ότι ή προσφερομένη έκτασις —ήτις θα δημιουργηθῆ εκ της επέκτασεως του προβλήτος— είναι άρκετή, δια τό κτίριον των ψυγείων.

Τό εμπόδιον τό όποιον πρέπει να αντιμετώπισῃ ή Διοίκησις του ΟΛΠ είναι τό περιβόητον Προεδρικόν Διάταγμα, τό όποιον είναι άπαραίτητον, πλέον, δια κάθε λιμενικόν έργον. Προς αντιμετώπισιν αυτού του προβλήματος, άπεφασίσθη να γίνουσι διαδοχικά, προσωπικά διαθήματα του προέδρου κ. Γ. Άθανασιάδη, του γενικού διευθυντού κ. Σ. Σούλη και του αντιπροέδρου κ. Δ. Πίππα, προς τούς ύπουργούς Έμπορικῆς Ναυτιλίας, Δημ. Έργων και Οικονομικών, προκειμένου να προωθηθῆ ταχέως ή σχετική πολυπλόκαμος διαδικασία. Παράλληλως, θα γίνουσι ενέργειαι και προς την κατεύθυνσιν του ύπουργείου Έθνικῆς Άμύνης, τό όποιον γνωματεύει έφ' ώρισμένων λιμενικόν έργων, όταν ταύτα άπτονται στρατιωτικῶν ενδιαφερόντων.

Πέραν των θεμάτων περι της άπαιτουμένης διαδικασίας, τό γενικόν πρόβλημα του κτιρίου-ψυγείου, συνιστάται εκ των άκολύθων ζητημάτων :

- Η καταλληλότης του επιλεγέντος χώρου.
- Η σύνταξις της μελέτης του έργου.
- Η εκμετάλλευσις των ψυγείων.

Ήδη, ο ΟΛΠ έχει μάλλον καταλήξει εις την χρησιμοποίησιν του χώρου, επί του νέου προβλήτος Περάματος.

Ός προς την σύνταξιν της μελέτης, αὔτη

έχει ήδη συντελεσθῆ υπό των τεχνικῶν ύπηρεσιών του ΟΛΠ, αλλά σήμερα εξετάζεται ή περίπτωσης άναθεωρήσεώς της.

Κατά την ύπάρχουσαν μελέτην, ή δυναμικότης του κτιρίου-ψυγείου είναι των 7.000 τόννων κατεψυγμένων προϊόντων, ήτοι, 30 επί 120 μέτρα μᾶς δίδουσι σύνολον 3.600 τετραγωνικά μέτρα. Υπολογιζόμενων δύο τόννων ανά τετραγωνικόν μέτρον, έχομεν σύνολον περίπου 7.000 τόννων.

Κατά την αντίληψιν περι άναθεωρήσεως της ύφισταμένης μελέτης ή συνολική χωρητικότητα του κτιρίου-ψυγείου πρέπει να φθάσῃ τούς 10 έως 15.000 τόννους. Υπολογίζεται ότι κατά την ταυτόχρονον εκφόρτωσιν τριών πλοίων των 3.000 τόννων έκάστου, θα άπαιτηθῆ χωρητικότης 9.000 τόννων. Έάν προστεθούσι και τό εντός του ψυγείου φορτία, δεδαίως, καλύπτομεν επιφανείαν μεγαλυτέραν.

Ουδέμια, πάντως, τελική ή «κατ' άρχήν» άπόφασις έλήφθη, όσον άφορά εις την έκτασιν του κτιρίου-ψυγείου. Έπ' αυτού ή Διοίκησις του Όργανισμου προτίθεται να συνεργασθῆ και με έτέρους παρόντας, ως τά Έπιμελητήρια και τό ΚΕΠΕ, ώστε τό έργον τό όποιον πρόκειται να δημιουργηθῆ, να καλύπτη και τάς ανάγκας του μέλλοντος. Έν πρόβλημα, πάντως, προκαλείται από την έλλειψιν ίκανού χώρου, όστις άπαιτείται δια ψυγείον χωρητικότητος 15.000 τόννων.

Ός παρῶς την εκμετάλλευσιν των ψυγείων, αἱ άπόψεις, προς τό παρόν διχάζονται. Έπικρατεστέρα γνώμη είναι ή της άποδόσεως της εκμεταλλεύσεως εις τόν ιδιωτικόν φορέα και συγκεκριμένως εις τούς βιομηχανικούς ψύχους, οι όποιοι θα τελούσι υπό τόν έλεγχον του ΟΛΠ.

Όστόσον, αἱ θέσεις αὔται μάλλον αντιτίθενται προς τάς άπόψεις του προέδρου κ. Πάνου Άθανασιάδη, ό όποιος ύποστηρίζει σταθερῶς, ότι ή εκμετάλλευσις πούπει να αναληφθῆ έξ ολοκλήρου υπό του Όργανισμου.

Κατά εξηκριβωμένας πληροφορίας, τό θέμα των ψυγείων, θα επανεξετασθῆ την 4ην Όκτωβρίου, κατά την συνεδρίασιν δε αὔτην, θα εξετασθούσι και διάφορα στατιστικά στοιχεία, προερχόμενα εκ των άρμοδίων Έπιμελητηριών. Επίσης, θα εξετασθῆ και ή αναμόρφωσις του προϋπολογισ-

μοῦ, του κτιρίου, ως και ή πιθανή περίπτωσις άναθέσεως του όλου θέματος εις ειδικόν μελετητήν.

Έν τῷ μεταξύ, θα έχη ολοκληρωθῆ ο κύκλος των επαφών μετά των άρμοδίων ύπουργών, ώστε να μη ύφίσταται πλέον ή έν πάση περιπτώσει να έχη προωθηθῆ τό θέμα του Προεδρικῶν Διατάγματος.

### ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Όξύτατον πρόβλημα τεχνικό προσωπικού ύφίσταται εις τόν ΟΛΠ. Η νέα διοίκησις έπεσήμανεν άμέσως την έλλειψιν και ήδη καταρτίζεται μελέτη, προκειμένου να προωθηθῆ τό ταχύτερον δυνατόν, δια την κάλυψιν λειτουργικῶν άναγκών του λιμένος.

Σήμερα, ύφίσταται ή σύνθεσις τεχνικού προσωπικού του 1951. Κάποτε προσελήφθησαν πέντε μηχανολόγοι και πέντε ύπομηχανικοί μηχανολόγοι, των όποιων όμως δεν άνευνέωθησαν αἱ συμβάσεις, έν όψει ενός διατάγματος, δια του όποιου θα προσελαμβάνοντο. Τό έν λόγω όμως διάταγμα εκκρεμοῦσεν επί μίαν πενταετίαν και φυσικά ο ΟΛΠ δεν έκάλυφθη. Οὔτω, σήμερα, εις μηχανικόν ύπηρετιῆ μόνον, εις τά συνεργεία, τά όποια ούσιαστικῶς άργούσι.

Έν τῷ μεταξύ πολλαπλασιάζονται αἱ άνάγκαι του λιμένος και έκτακτικῶς και λειτουργικῶς και παράλληλως δημιουργούσιν όλονέν και νέα έλλειψις εις τά εργαλεία και μηχανήματα. Οὔτως, έχει άρχίσει ή εκπόνησις γενικῆς μελέτης, περι του τεχνικού προσωπικού, αλλά και των άναγκών εις τά ποικίλα μέσα εξυπηρέτησεως των συνεργείων.

### ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ

Έπί τάπητος έτέθη και μάλιστα επί νέας βάσεως και τό θέμα άνεγέρσεως του πολυορόφου μεγάρου, του ΟΛΠ, εις τό όποιον θα συσχεασθούσι όλαί αἱ ύπηρεσίαι του Όργανισμου.

Συγκεκριμένως, έπραγματοποιήθη ειδική σύσκεψις, εις την όποιαν έλαβον μέρος ο αντιπρόεδρος του ΟΛΠ κ. Δ. Πίππα, ο γενικός διευθυντής κ. Σ. Σούλης, οι διευθυνταί τεχνικῶν ύπηρεσιών και εκμεταλλεύσεως κ.κ. Δ. Τζαμαλοῦκα και Γρ. Βαγιονίτης και ο πολυορόμος του ύπουργείου Δημ. Έργων κ. Βασιλειάδης, οι όποιοι άπεφάσισαν όπως, τό μεγάρον άνεγερθῆ εις την πλατείαν Καραϊσκάκη και όχι εις την Άκτῆν Κουδύλην.

Ός γνωστόν, εις την Άκτῆν Κουδύλην έχουσι απαλλοτριωθῆ 8 περίπου στρέμματα, οίκοπεδικῆς έκτάσεως, προκειμένου να άνεγερθῆ εις την θέσιν αὔτων τό μεγάρον.

Άλλά τώρα ο Όργανισμός επανέρχεται εις παλαιότεραν άπόφασιν του, κατά την όποιαν τό κτίριον θα κτισθῆ εις την πλατείαν Καραϊσκάκη με προοπτικήν όπως: απαλλοτριωθῆ ή έξαγορασθῆ τό μεγάρον Γιαννουλάτου, κατεδαφισθῆ άμέσως και ή αποκτηθσομένη έκτασις άποδοθῆ εις την λιμενικήν λειτουργίαν και διῆ εις την εξυπηρέτησιν του επιβατικῶν κοινού. Πράγματι, ή περιοχή Τζελέτη άσφυκτιά, ιδίως κατά τούς θερινούς μήνας.

Με την άποψιν αὔτην συντάσσεται και ο πρόεδρος κ. Π. Άθανασιάδης, ίσως, όμως, προκληθούσι ώρισμένοι αντίδράσεις εκ μέρους του Δήμου. Διότι, τουλάχιστον τό ήμισυ της πλατείας πρέπει να καλυφθῆ υπό του δεκαεξαορόφου μεγάρου. Εις την περιοχὴν αὔτην, επίσης, ή κίνησις τροχοφόρων και πεζών είναι πυκνωτάτη και θα συμφορηθῆ περισσότερο με την δημιουργηθσομένην κίνησιν, εκ της λειτουργίας του μεγάρου.

Έν πάση περιπτώσει αἱ λεπτομέρειαι της τεχνικῆς μελέτης, ως και τό ύψος της άπαιτηθσομένης δοπασης θα άπασχολήσουσι λίαν συντόμως την διοίκησιν του Όργανισμου.



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

General Shiprepairers - Drydock Owners

ANTWERPEN, Honsdok 403  
BELGIUM  
Tel: (03) 41.04.20  
Telex: Shafting AN 03.219

General Representative in Greece:

**N. A. CATSIKADAKOS**  
59, Vas. Constantinou Ave.  
Tel: 4519.629  
Telex: 21-3306 NIKΑ  
Cables: Honsdok Piraeus

# Ταξιδεύοντας...

## ΓΟΡΓΟΝΕΣ

— Νούτη, καλέ νούτη, ζή ο βασιλιάς 'Αλέξανδρος;

— Ζή και βασιλεύει, κυρά μου, και τον κόσμο κυριεύει.

— Έτσι άρχισε το παραμύθι τζορρο της θάλασσας, που μικροί τ' άκούγαμε άπ' το στόμα της γιαγιάς στο παρακλιόνι, ένω έξω έσκασε το κύμα, άγριο, στο μουράγιο. Και μέσα στα θναίρα του θπνου ή του έθπνου, ή φαντασία μας κάλπικα στα πέλαχα. Κι' άνάμεσα στους παιδικούς δραματισμούς, τούς γιομάτους ταξίδια, περιπλανήσεις και έρωτικές χόθρες, βλέπαμε τούς έκνυτους μας μαγάλους, νούτες σκληροτράχηλους και άλυμοροδαρμένους ταξιδιάρηδες στα πέλαχα και στους πόντους. Κι' εκεί, σε κάποια μακρινή θάλασσα, συναντούσαμε την Γοργόνα, πανέμορφη, επιβλητική, να πατιέται άπ' το κύμα με το τρικράνι στο χέρι και να μας ρωτά με την γλυκειά φωνή της:

— Νούτη, καλέ νούτη, ζή ο βασιλιάς 'Αλέξανδρος;.

— Ο! Τι άγαλλίασι τον πρώτον πόθον. Κι' ύστερα... σάν θά γυροδούσαμε στο νησί, ακολουθώντας την νοσταλγία, τότε στα καπηλειά με τί καμάρ; θά μιλούσαμε γι' αυτό το μεγάλο μας συναντήμακι. "Όλοι θά μας δλεεπαν με σωστό δέος κι' οι κοπελλίτες θά μας κρυφοκίτταζαν, με λαχτάρα, πίσω άπ' τις μισόκλειστες γρίλλιας στα παραθύρια και στα μπαλκόνια.

Κι' ο κυρός πέρασε. Γίναμε νούτες κι' άρμενίσουμε στα πέλαχα. Βορεινοί και νότιοι παράλληλοι... ώκακνοι και ήπειροι... 'Ανυκολή και Δούσι... Μαγάλοι θαλασσινοί θρόμοι.

— Την συνάντησες, παιδί μου, την Γοργόνα; με ρώτησε μιά βραδυά ή γιαγιά, ή αϊώνια θναίροπαρμένη γιαγιά.

— Ναί, γιαγιά, την συνάντησα.

— Και πώς ήταν, παιδί μου, είπα κι' έσκυφε μπροστά, ν' άκούση πιο καλά.

— Έκνυθή, γιαγιά, ξανθή κι' όμορφη, με κακακόκινα χείλη.

— Και σε ρώτησε, παιδί μου, για τον βασιλιά τον 'Αλέξανδρο, τον πολυχρονέμένο;

— "Όχι, γιαγιάκι, γιατί ήταν άπο την Νορβηγία και δέν τον γνώριζε, είπα και θυμήθηκα μιά Νορβηγίδα μακρόνισσα, που γνώρισα στο τελευταίο μου ταξίδι. Γοργόνα κι' αυτή, μιά σύγγρανη, που πινε ούζου, χόρευε τραλλά κι' άνει ούρά και λέπια, φόραγε μίνι.

Θυρακίτικη ή γριά και, σέροντας τή βήματά της, τράβηξε για το στρώμα της. Κι' ώπου πέθανε ποτέ δέν μου το συγχώρησε κι' οστε μπόρεσε να χωνέψη πώς ο έγγονός της, ο καπατάνιος, δέν μπόρεσε να συναντήσει στα πέλαχα την Γοργόνα, την γοργόνα των

παρμυθίων της, την άδελφή του πολυχρονέμένου βασιλιά.

— Σάν γύρισα άπο ένα ταξίδι μακρινό, δέν την άκούγα την γιαγιά στο παρακλιόνι, όπως πάντα. Είχε σκαπάρει με το καράδι του χάρου για άλλη γή. Και μούπαν πώς με ζητούσε στα στερνά της και μέσα στο παρακλιόνι του θανάτου της, μιλούσε για γοργόνες και πέλαχα.

«Καχημένη γιαγιά...».

Φίλησα το χέμα του τάφου της, έδωκα και της σκάλικα ένα άνήγλυπο με γοργόνες, τρικράνια και ιστοφόρα, το έστησα στο μνήμα της κι' έφυγα και πάλι, ακολουθώντας τούς μαγάλους θαλασσινούς θρόμους.

Και τώρα, κάθε φορά που συναντώ στα πλοία γοργόνες, γοργόνες ξανθές ή μαλαχρονιές, με πανταλόνια ή μίνι, με κοντά ή μακριά μαλλιά, θυμάμαι: την γιαγιά και χαμογελώ.

Νά, λοιπόν, που το μεγάλο θρακι του νούτη γίνεται, σιγά - σιγά, πραγματικότητα. Νά, λοιπόν, που δέν χρειάζεται να κραιμάται νόκτες και νύκτες στην κουπατή με την κρυφή έλιπια να δει τά νερά ν' άνοιγουν και να πατιέται μπροστά του ή πανέμορφη.

Πάντα ένοιωθε την άπουσία της γυναίκας στα μακρινά τα πέλαχα ο ταξιδιάρης. Πάντα ζούσε με το θναίρο και τον δραματισμό. Κι' έρωτικη την Γοργόνα. Δέν μπορούσε να γίνη άλλοιότιμα. Θάταν, όμως, τραλλό τόλμημα να την πειράξει έλδοσημ γυναικα, ίδια κι' άπαράλλακτη σάν τις άλλες. Την έδωκε στην θάλασσα. Δέν ύπήρχε γι' αυτήν τότε θέσι στην πλώρη. Ήταν στενή και βρώμικη ή πλώρη κι' οι άνθρωποι άγριοι κι' άδίστακτοι. Στην θάλασσα μόνο τή φάρια ζούσαν κι' έπρασε, όποσδήποτε να της δώση κι' αυτής κάτι: άπ' το φάρι. Και της έδωκε την ούρά. Ποτέ δέν θά τήθελε αυτό ο παινακισμένος άπο σάρκα ταξιδιάρης. Μά δέν γινόταν άλλοιότιμα. Μένο έτσι θά μπορούσε να τρέχη στα νερά το ένδαμά του. Την ήμνησε, την έκανε όμορφη, με κακακόκινα χείλη και μαλλιά μακριά, με φωνή γλυκειά, μιά επιβλητική. Και την συνδέσσε με το μαγαλύτερο γεγονός της μακροκίονης ιστορίας μας, τον Μέγα 'Αλέξανδρο τον στρατηλάτη. "Έτσι, δέν ήταν μόνο όμορφη, αλλά ξεχώριζε κι' άπ' τις άλλες γυναίκας. Ήταν άδελφή εκείνου, που ο κόσμος άνέβασε σε σύμβολο. Της έδωσε αυτήν την μεγάλη καταγωγή, για να διαφέρει άπ' τις γυναικας που στα λιμάνια γνώριζε.

Ο μύθος γαλοόγισσε γενιές δλόκληρες ταξιδευτών. Οι γιαγιάδες ξεσήκωναν τις φαντασίες των παιδιών στα παρακλιόνια. Οι καρδουόρηδες την έρωτικαζαν ευλόγλυπη στις πλώρες των ιστοφόρων τους κι' οι νούτες την ζωγράφιζαν παντού. Και τή μικρά θναί-

ροπαρμένα ναυόπουλα ξανουτούσαν στις κουπατιές, για να την άντικρούσουν. Κι' ή Γοργόνα έβγαίνα και ρωτούσε, άνήσυχη πάντα, για τον μεγάλο Στρατηλάτη, αυτόν που άνεκακόνισε τον ίδιο τον 'Ελληνισμό. Κι' ο νούτης — τί χαρά — την καθήσχαζε, άπαντιόντας της, πάντα, πώς «Ζή και βασιλεύει».

Ήξερε ο νούτης ο ταπεινός, πώς ο βασιλιάς πέθανε. Μά ήξερε, όμως, όπως έλοι οι 'Ελληνισμοί ζή και θή ζή και θά βασιλεύη πάντα, όσο κι' άν, έχθροι και φίλοι, προσπαθούν να τον γκαρτίσουν, να τον άφανίσουν.

Τά ιστοφόρα χάθησαν. Τά πανιά δέν ξαναγέμισαν, πιά, άπο ούριους άνέμους. Ή μηχανή και το σίδερο πήραν την θέση τους. Μά ή Γοργόνα δέν χάθησε, δέν έπρασε, δέν μπορούσε να χυθή. Μπορεί το ταξίδι να άνόνησε, μπορεί ή ζωή στα πλοία να άλλαξε. "Όμως, ο πόθος της γυναίκας, ο ίδιος πάντα.

Κι' άρχισαν, σιγά - σιγά, τή τελευταία χρόνια, να μπαίνουν γοργόνες ζωτικνές, γοργόνες σύγγρανες στα πλοία μας. Στην αρχή, τις βλέπαμε στα σκανδιναβικά ή στα ρωσικά και νοιόθαμε γήλαια ή στενωφόρια. Και σχολιάζοντας έλοι μας, λέγαμε και πιστεύαμε πώς για τή δική μας πλοία κάτι τέτοιο δέν μπορεί να γίνη, γιατί — μεταξό μας — ή ράτσικ μας δέν άνει για τέτοια. Κι' όμως, ή σύγγρανη πραγματικότητα, μις έβγαλε όλους ψεφτες ή κικους ύπολογιστές. Και μις άπέδειξε πώς άνόμη πιο καλή είναι ή Γοργόνα στα πλοία. Κι' αυτή είναι ή αλήθεια. Συνάντησα πολλές γοργόνες δικές μας, που ή δουλειά τους δέν ήταν να ρωτούν για τον πολυχρονέμένο, μιά να κάνουν βάρδιες στους άουριμάτους, να μαγειρεύουν ή να σερβίρουν. Γοργόνες όμορφες, σάν εκείνη του παραμυθιού της γιαγιάς κι' έλοι τις άγαπούσαν — ο καθένας με τον τρόπο του — κι' έλοι τις σέβονταν και το καράδι είχε μιά άλλη όφι, πιο όμορφη, πιο χαρούμενη. (Κι' άν κανένας πιο νέος, πιο θερμόκισος, έφραγε άπ' το κανονικό, ή σφαλιάρια ή ο λόγος του μαγαλύτερου τον ξανάφερνε στον θρόμο του).

Καλοεργόμισες, λοιπόν, οι κινουόργιας μας γοργόνες στα ταξιδεύοντα κανάκια μας. 'Γπαρχουν θέσεις πάντα γι' αυτές. Κι' άνόμη δίνουν και μιά μικρή λύσι στο μεγάλο πρόβλημα του συνεχώς έλαττουμένου προσωπικού.

Ή μαγάλη μας ναυτική οικόγένεια τις καρτερει. Ή μέχρι τώρα άγραφη σελίδα του Μαγάλου Βιόλιου μας είναι έτοιμη να γράψη το δικό τους χρονικό.

Και ποιός ξέρει, ίσως και ή γιαγιά άπο 'κει που είναι άπ' τον πλατό κόσμο του 'Υπερέρκου, να βλέπει και να μου συγχώρηση το ότι ο έγγονός της, ο καπατάνιος, δέν βρήκε εκείνη την Γοργόνα των παραμυθίων της στα ταξίδια του, μιά συνάντησε άλλες γοργόνες, γοργόνες κινουόργιας, του κινουόργιου κόσμου, του κόσμου που θέλει έλους, σε στεργιές και πέλαχα, να νοιόθουν το ίδιο, άνθρωποι, με μοιρασμένες ίδιες τις χαρές της ζωής.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΛΜΟΣ

M/v «Καλή»

5 Σεπτεμβρίου 1974

# COLOCOTRONIS LTD

## SHIPBROKERS

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



# Η ΑΛΗΣΜΟΝΗΤΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

ποιάχων. Σχεδιάζονται χρησιμοποιήσεις του νοσοκομείου των Μελισσιών, κατ' αρχήν και με συνέχεια ή σοβαρή επέκτασης του Οίκου Ναύτου, ώστε να επαρκή στις ανάγκες του. Πρόκειται — είπα — να υπάρξή πλήρης υγειονομική προστασία και πρόνοια για όλους τους ναυτικούς».

Δεν ξέρω ποιά έντυποι: Έκανα αυτή ή ύπουρηκή δήλωση στους άλλους εκεί. Όμοιο γώ, όμως, ότι έγω ήμουν με άφθονα ερωτηματικά. Ίσως — είπα — αυτά να λέγθηκαν για κάποια παρέκκλιση της συζήτησής μας, εάν παραπειστικά να ποίμα, ξεφεύγοντας από το κύριο θέμα μας, τον Νόμο, δηλαδή, του Ν.Α.Τ., που εξακολουθούσα να έχω αμφιβολίες για την σύνταξη διακυβερνησής του. Δεν αποκλείεται, ξεκινώντας, να είναι και αυτά εάν τα τόσο γνωστά πολιτικάντικα «θα-το» λαϊκολογίου, που χορταίνουμε ν' ακούμε πάντοτε, αλλά και ποτέ δεν καρποφορούν. Όσοπο τελικά, θάρρο, πως έφθασα σε κάποια εξήγησι:

Ο κ. Μηνιαός — είπα — δεν είναι πολιτικός και άγνωστο είναι αν στο μέλλον ακολουθήσει τέτοιον δρόμο. Έπειτα, ή περί έλλογικού άγώνος εξόρμησι, όπου συνηθίζεται ή πανοπερεια αυτόν των «θα», δεν άρχισα. Στα τελευταία, μόνος του άνεκίνους αυτό το θέμα. Έμειρα, πέρα από μερικές πληροφορίες, σχετικές με τον νόμο περί Ν.Α.Τ., για τίποτα άλλο δεν τον ένωχλήσαμε και για τίποτα άλλο δεν άπλωσαμε την κουβέντα. Και ιδού το τελικό μου συμπέρασμα και ή εξήγησι:

Ναυτικός είναι — είπα — και ο κ. Μηνιαός, έστο και από παράλληλο άλλο ναυτικό σώμα. Προσεγγίζοντας, τώρα, στην δική μας περιοχή, φυσικό θά ήταν να του δημιουργηθούν μερικές παρατηρήσεις για να κινηθή το άναλογο ενδιαφέρον του. Έτσι, στον άνθρωπο — Ήπουρό, αυτόματα προσήλθε εάν σύμβουλος ο άνθρωπος — ναύαρχος, για να παρατηρήσι: Το Πολεμικό μας Ναυτικό, με είκοσι πέντε χιλιάδες ανθρώπινο δυναμικό, διαθέτει δύο, πρώτης γραμμής, νοσοκομεία. Ένα για άξιωματικούς στην Αθήνα και δεύτερο για τους κατωτέρους στην Πειραιά.

Πώς εξηγείται, τώρα, στο Έμπορικό μας Ναυτικό το 1974, με πέντε χιλιάδες κάρβια και εκατόν πενήντα χιλιάδες ναυτικούς, εν άνεργεία και άπομάχους, να μη διαθέτει ούτε ένα πρότερο σταθμό Α' Βοηθειών;

Είδα τον Οίκο Ναύτου, μελέτησε την δράσι του, πήρα και χύμα όλες τις πληροφορίες για την πορεία του. Τό ήμουν κενό πού πρόβαλα μπροστά του, δεν ήταν δυνατόν να τον άφήσει άδιάφορο ούτε εάν ναύαρχος και, φυσικά, ούτε εάν ύπουργό.

Θά έβαλε και πολλά άλλα στον νοσ του ο κ. Μηνιαός. Μπορεί — θά είπα — νοσοκομεία να μην έχουν και οι άλλοι μεγάλοι άσφαλιστικοί μας όργανισμοί, όπως π.χ. το Ι.Κ.Α., ο Ο.Γ.Α. κ.λπ. Όλοι, όμως, οι προστατευόμενοι των άλλων Ταμείων, βρίσκονται, πάν-

τοτε, στα σπίτια τους. Ζούν μαζί με την οικογένειά τους. Όσοι, όσο άσημαντή και αν παρέχεται ή υγειονομική προστασία από τα ταμεία τους, μπορούν, με προσωπική τους πρωτοβουλία και επέμβασι, να καλύπτουν τα κενά. Οι ναυτικοί, όμως, άπουσιάζοντας, κατά κινδύνα, στο πλαίσιο της ζωής τους, με ποίον τρόπο και με τι μέσα θά σπεύσουν σε πρόνοιας ανάγκες;

Έρωτηματικά, φυσικά, άνεξήγητα για ύπουργό και για ναύαρχο. Έτσι, ή συνέχεια δόθηκε καθώς δίδεται.

Με τέτοιες προϋποθέσεις και ή δική μας κτισοδοξία, παίρνει και πάλι την θέση της. Παρρημεριώ το λουκάτο της γλώσσας μου, για να ξαναρχίσω την φλυαρία γύρω από την ανάγκη του ναυτικού μας νοσοκομείου. Για να ξαναρχίσω το εθιμολόγιο προς όλους όσους έμαρτύρησαν τον τεράστιο σκοπό του. Για όσους προτίμησαν να παραδίδουν την υγειονομική προστασία των ναυτικών μας και των οικογενειών τους, εκεί πού την παραδίδουν. Σ' εκείνους πού άρκοφονται να πιστεύουν, το ότι ο λεγόμενος Οίκος Ναύτου προσφέρει το άπαντων της πρόνοιας για ένα κόσμο έκατόν πενήντα χιλιάδων προσώπων, σε όλες τους τις ανάγκες και για κάθε στιγμή. Για να βροντοφωνήσω, για μια άκόνη φορά, ότι οι ναυτικοί μας, τους όποιους πολύ μής άρέσει να τους περιβάλλουμε με τα παχύτερα κοκαυτικά λόγια και να μνημονεύουμε την παχυτάτη σε συνάλλαγμα προσφορά τους, δεν έχουν ούτε ένα προχειρότατο σταθμό Α' Βοηθειών να καταφύγουν, σε κάποια περίπτωση τραύματος, ένέσεως και κάθε άλλης πρώτης ανάγκης. Τούτο, για όσους βρεθούν στον Πειραιά. Άλλά και όσοι φθάνουν καρδοστοκισμένοι από τα πέλαγα, προστατευόμενοι από τα γνωστά άδικασφαλιστικά έθρομα (κάλαμα) παραδίδονται στους δικηγόρους, για να άποτελέσουν, συγγύατα, το θήραμα καρδοσκοπικών έλιγμών κ.λπ. κ.λπ.

Δεν έπιχειρώ να κομίσω «Γλάσσα στην Αθήνα». Είναι πολύ γνωστές τέτοιες ιστορίες και για τις όποιες, ίσως να μην επιτρέπεται μεγαλύτερη άνάλυσι.

Καταλήγων, λοιπόν, σημειώνω ότι:

Η πρώτη ναυτική χώρα του κόσμου, εάν ξεδραχονισθή, να προσέξη και την χρησιμότητι ή, μάλλον, την έπιτακτική και έπειγουσα ανάγκη της για ναυτικό νοσοκομείο, πολλά παρατηρούσα και πολλές άθλιότητες θά μπορούσι να θερμασθή ή να παρρημεριώ. Όσοι, πάντο στο ζήτημα αυτό, νομίζω ότι άξίζει να άνοίξη μεγάλη συζήτησι.

Όσο για την δική μου στήλη, και βέβαια δεν θά σταματήσω. Πολλά θά έπιπαλοσθή γύρω από την σκοπιμότητα του νοσοκομείου, για την λειτουργία του, για το άπλωμα της δράσεως και της δικαιοδοσίας του, για τους πόρους του και για πολλά άλλα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

↑ **ΙΑ** την ανάγκη ναυτικού νοσοκομείου, πολλή μελάνη διαθέσει ή στήλη μου. Οι άναγκαστές της πολύ καλά θά θυμούνται την άτεματιστή φλυαρία μου, ειδικά, όταν έχοντας στην διάθεσι μας ένα άριστο σχετικό έθρομα, κτισμένο με πολεμικό ναυτικό χρήμα, προτιμήσαμε όπως, αντί να το ελοκληρώσουμε τον εξοπλισμό, για να διατεθή στον πανίερο παρρημεριώ του σκοπό, πού δεν ήταν άλλος από την υγεία των ναυτικών μας, μαζί με την υγεία των οικογενειών τους, το παρεχόμενα σ' ένα περίεργο α θ ε λ φ α τ ο, για να το χειρισθή κατά βούλησι, παρρημεριώ του ύπουργείου μας, διά λογαριασμό των ναυτικών, από πάσης άλλης χρήσεως του.

Αυτή ή άμικρωλή κατάσταση κράτησε περισσότερο από δέκα πέντε χρόνια. Άλλά και όταν έδρασε να διαλυθή το άδελφάτο και να έπαναφερθή το θροικτικό νοσοκομείο των Μελισσιών στην κυριότητα των ιδιοκτητών του, ή χρησιμοποίησι του δεν έξφυγε από την «παπιμένην», καθώς λέγεται, του άδελφάτου, συνεχίζοντας την πορεία του μακριά από την προστασία των ναυτικών μας. Όσοπο τελικά, έλοι με το πήραμε άπόφασι. Ρίξμα το θέμα στα άξήτητα και στην λησιμονία, ως τα σήμερα. Άκόμα και τούτη έδω ή στήλη, πολύ συνδαριμένη με αυτό το έθρομα, για λόγους... σοβαρότητας, πλέον, παρατήθηκα και να το μνημονεύω. Άφου, έλεγα, έλόκληρη είκοσιότα ύπουργών, έλόκληρο το έκαστοτε Λιμενικό Σώμα, από ναύαρχο ως τον τελευταίο λιμενοφύλακα, έλόκληρος ο ναυτικός κόσμος, από τον πρόεδρο Έλλήνων Έφορτιστών ως τον έχατο ναυτοπαιδα καρδιοθ, δεν συγκινούνταν, τί γυροει ή δική μου φλυαρία; Ίσως, έλοι αυτοί να έχουν δικιο και να σκέπτονται όρθότερα και έγω να βρίσκωμαι σε πλάνη. Έτσι, με την συνέχεια έβαλα κι' έγω λουκάτο στο στόμα μου.

Άν, τώρα, επανέρχομαι σ' αυτό το λησιμονιένο θέμα, την εθώνη φέρει ο τώρα ύπουργός μας κ. Μηνιαός, άφο σε μια άλλη συζήτησι με τους συνταξιούχους ναυτικούς, άνασκάλλει το θέμα. Για την πορεία του νέου Νόμου περί Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου πήγαμε να τον ρωτήσουμε. Κι' εκείνος έσπευσε να μας πληροφορήσι, ότι «εθώς με την εκτισοποίησι αυτού του θέματος, ή όποις και θά γίνη συντομώτατα, θά έπακολουθήσει και ή εκτισοποίησι της πληροτέρας υγειονομικής προστασίας των ναυτικών, εν άνεργεία και ά-

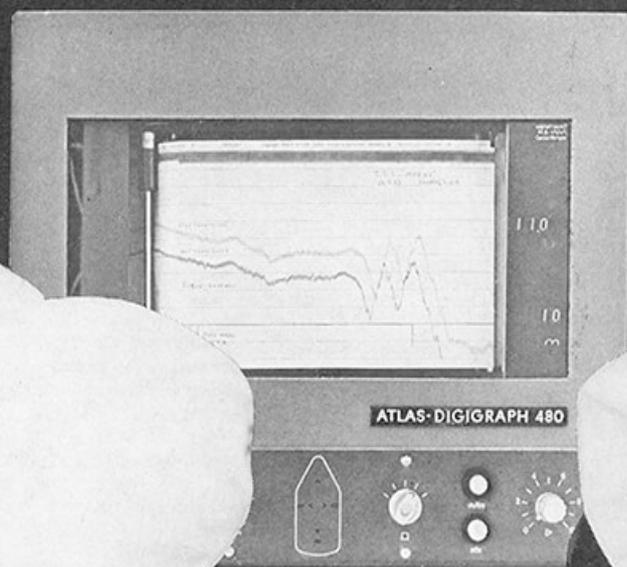


## Atlanta HELLAS A.E.

ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΙΣ ΜΑΝΔΡΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ)  
 ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ  
 (ΔΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑΝ ΥΔΑΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ,  
 ΑΝΤΙΣΚΟΡΙΑΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ, ΦΩΣΦΑΤΩΣΙΝ, ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΗΓΑΣ ΚΑΙ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ, ΧΑΡ-  
 ΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥΣ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ.  
 ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΛΛΩΝ, ΓΑΛΑΚΤΟΠΟΙΗΤΑΙ, ΔΙΑΣΚΟΡΠΙΣΤΑΙ, ΒΕΛΤΙ-  
 ΩΤΙΚΑ ΚΑΥΣΩΣΙΣ, ΣΥΣΚΕΥΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ, ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΕΚ ΠΟΛΥΣΤΕΡΙΝΗΣ)  
 ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ 4177976-426798.  
 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 — TELEX 212465

**KRUPP**  
ATLAS-ELEKTRONIK

**Market leader's standard.  
The ATLAS-0 to 10m-  
Double-Trace Revolution.  
ATLAS-Digigraph 480.**



A new generation of navigational echosounders overcoming 50 years of past tradition. With new microelectronic memory technique. For two new shallow water ranges and even better depth information. Developed to set new standards for the market leader.

• New shallow water range from 0 to 10 m. (1 m water depth will be as much as 20 mm on the recording paper.)

• New shallow water range from 0 to 25 m.

• Simultaneous double-trace recording from two transducers using two-channel-memory.

• New: Smallest measurable depth around 0.6 only in the new 0 - 10 m range. (Maximum depth down to 1000 m.)

• Combined digital/graphic display of the measured values - and all this in one unit. By echologic module.

• Digital indication of measuring range and electronic switch for meter/fathom.

• Direct connection of ancillary equipment.

• 100 kHz ceramic transducer.

• New 30 kHz ceramic transducer with high shallow water accuracy. Ideal for combination with Atlas Doppler Systems. One cable connexion only.

These are only 9 distinct advantages. And you will find even more if you ask for our new coloured brochure. Written for experts. Written by experts.

**ATLAS-  
Digigraph 480**

New top performance with memory techniques.

**More information.**  
Eight pages packed with details:  
ATLAS-Digigraph 480. Please mail it today.  
KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK  
P. O. Box 44 8545  
Phone (0421) 45831  
Telex 0244890

KRUPP ATLAS-ELEKTRONIK - Our agency network is world-wide.

# ‘Η χθές και η σήμερα

## ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΤΟ ΣΤΕΝΟ του Εβρίπου ή Εβρίπος ή Έβριπος, όπως τα παλιά χρόνια, έδωσε το όνομά του στην πόλη της Χαλκίδας, που είναι κτισμένη δίπλα του, αποτελεί ξεχωριστό φυσικό φαινόμενο, από τα αρχαία χρόνια, με το ακανόνιστο παλιρροιακό του ρεύμα και έχει ασυγχολήσει δεκάδες επιστήμονες, μέχρι σήμερα.

Ο γόρω χθός, γνώριμος στην Έλληνική Νεωτική Ιστορία, έχει ένα άρρηκτο δεσμό με την θαλασινή ζωή κάτω του τόπου, από τα χρόνια του Τρωϊκού Πολέμου, όταν ξεκίνησε από την Αθήνα η πρώτη στον κόσμο άρμαδα, για να γράψει το μεγαλύτερο ναυτικό έπος του Όμηρου.

Παράλληλα, ο ίδιος χθός έριχνε εδωγα εκείνη την ακατανίκητη έλξη του Έλληνα προς το ύψρο στοιχείο. Δαντελλωτά άφρογιάλια, με μια γαληνεμένη θάλασσα, που την κυματίζει στο κέντρο της το ρεύμα της παλιρροιας, άνωθρεθείς πως θα φθάσει μαζί του, έτσι χωρίς κόπο, πότε στις θάλασσες του νότου και πότε στην μυθική Κολχίδα, εκεί, ψηλά, στην Μαύρη Θάλασσα.

Ο Εβρίπος στάθηκε, θάλαγα κανείς, ο μοναδικός μάρτυρας και παρακολουθητής της Έλληνικής Ναυτιλίας. Είδε τα μικρά σκάφη των Άργείων να μεταφέρουν στην πατρίδα το χρυσάφι των Τρώων και τις αθηναϊκές τριήρεις, την βυλεία και τα δέρματα της Θράκης. Παρακολούθησε το άνεπανάληπτο θαλάσσιο έμπόριο της Δήλου, έτσι όπως άνεβοκατέβηκαν τα πλοία, μεταφέροντας το σιτάρι της Θεσσαλίας.

Δέν έχασε ούτε στιγμή από την βυζαντινή ναυτική μεγαλοπρέπεια, όπως τα θεματικά πλοία έφεραν στον Μυστρά τους αυτοκρατορικούς δεσπότες. Χάρηκε την αναγέννηση της Έλληνικής Ναυτιλίας με τα οταράδικα της προεπαναστατικής περιόδου και έζησε την αγωνία της νίκης, όπως τα πυρπολικά άνέβαιναν για να κάψουν τον τούρκικο στόλο στην Χίο και τον Τσομέ. Μοναδικό πέρασμα στο κέντρο μιας εδρύτερης περιφέρειας, όπου άνωθεν τα έλληνικά πλοία, χιλιάδες χρόνια παρακολούθησε άδιάκοπα το μεγάλο του πλοίου και μαζί το μεγάλο της έλληνικής ναυτοσύνης, μέχρι στις μέρες μας, που το πέρασμά του δέν έπαυσε στην έκταση του σημερινού πλοίου και στην διεύρυνση της Ναυτιλίας μας.

Προνομοδοχος, πράγματι, η θέσις του Εβρίπου στο κέντρο του χθού που έξελιχθηκαν τα ιστορικά πεπραμένα της φυλής μας, είδε και έζησε, θάλαγα κανείς, την μοίρα του Έλληνισμού. Κτισμένη κοντά του, στον μυχό του νοτίου κόλπου ή αρχαία Αθήλις, από την οποία ξεκίνησαν οι Έλληνες για την άνοστρατεία της Τροίας, παρουσιάζει ιδιαιτέρως ιστορικό άνδίαφέρον. Από ‘κει πέρασαν και τα πλοία των Περσών, για να φθάσουν στον Μαραθώνα, από ‘κει περνούσε και κάθε πλοίο έλληνικό, που

σε κειρό ειρήνης, έφερε στους Έλληνες τον πλούτο και σε κειρό πολέμου την νίκη.

Μέχρι το 1894, έπάνω σ’ ένα νησί, κοντά στην μια πλευρά, υπήρχε μεσαιωνικό φρούριο, επί του όποιου έτελειώνε το άκρον της μέχρι τότε ύπαρχουσας γαφύρας. Το φρούριο αυτό είχε τον έλεγχο των εισερχομένων και έξερχομένων από την νήσο της Εβδίοιας και είχε κτισθί από την εποχή των Ένετων, για λόγους άμύνης της περιοχής. Χαρακτηριστικό των άντιλήψεων της εποχής ήταν και ένα έυλινο τεράστιο παπούτσι, κρεμασμένο με μια άλυσίδα από τον τοίχο του φρουρίου, για να μη μπορεί, κατά την προκατάληψη, να εισέλθω στην Εβδία η πνοιάλα.

Ο ΕΒΡΙΠΟΣ, δέν είναι κίριον όνομα, όπως είναι δυνατόν πολλοί να πιστεύουν. Δέν είναι τοπωνυμικό, που συνδεθεί η χαρακτηρισθεί το στενό αυτό της Χαλκίδας. Η έτυμολογία της λέξεως είναι από το «ε» και «ριπή», που σημαίνει καλή βολή και προϋποθέτει το στενό της θαλάσσης, στο όποιο παρουσιάζεται παλιρροια, δηλαδή πολύ όρμητικό ρεύμα.

Ο όρος, είναι άληθεια, ότι μετέπεσε σε ώρισμένες τοπωνυμίες και στην αρχαία Ελλάδα. Βλέπουμε, με το όνομα αυτό, να αποκαλούν πολλούς πορθμούς. Ο Στράβων άποκαλεί το στενό του λιμένος Καλλονής της Μυτιλήνης «ό Πυρρικών Εβρίπος», ο Πλίνιος άναφέρει τον «Εβρίπον Σηστού Άδύδου», που είναι το σημερινό ρεύμα του Ναγροά, εκεί όπου ο Έλλησπόντος παρουσιάζει την μεγαλύτερή του ένταση. Επίσης, όνομάθηκε και «Εβρίπος διόρυκος» ο πορθμός της Λευκάδος, ο όποιος χωρίζει την νήσον από την Στερεά Ελλάδα και υπήρχε από την αρχαιότητα.

«Η Λευκάς έστι νήσος τον ίσημόν άποτετρακίμενον».

ΦΥΣΙΚΑ, στο φαινόμενο αυτό καθ’ έαυτό, με άλλα λόγια της παλιρροιας του Εβρίπου, δέν θα έπαυτο, διότι ξεφεύγει άπ’ την σκετική, όσο χρειάζονται για να γίνει άντιληπτός ο λόγος της παράξενης και μοναδικής, σ’ έλον τον κόσμο διαγωγής του ρεύματος αυτού.

Έτσι, λοιπόν, δέν παρατηρήσαμε την παλιρροια του πορθμού της Χαλκίδας, μάς δίνει την έντύπωσις ποταμίου, με την διαφορά ότι τα νερά κυλούν σε άντιθετη, κάθε φορά, κατεύθυνσις.

Φθάνοντας στο στενό του πορθμού, τα νερά άνυψώνονται, κάνοντας πλημμυρίδα, ενώ τα νερά στον κόλπο, προς τον όποιο κατευθύνονται, κατεβαίνουν, κάνοντας έτσι άμπωτη. Το περίεργο είναι, ότι αυτό συμβαίνει 22 με 23 ήμέρες τον μήνα, ενώ τις άλλες 7 με 9 ήμέρες τα νερά κυλούν άκωνόνιστα. Και οι δύο

κινήσεις έχουν την αίτια τους, περισσότερο στην έλξη της σελήνης και του ήλιου πάνω στην ύψη μάζα της θάλασσης. Είδικά, όμως, για τον Εβρίπο, έχει παρατηρηθί, εκτός από την έλξη, που είναι φαινόμενο γενικό, μεγάλο ρόλο παίζουν οι άτμοσφαιρικές συνθήκες και, ιδιαιτέρως, η στάθμη των δύο εκτέρωθεν κόλπων. Λέει η παράδοσις, ότι ο μεγάλος φιλόσοφος της αρχαιότητας, Άριστοτέλης, άυτόκνησε, πέφτοντας στα νερά του Εβρίπου, γιατί δέν μπόρεσε να λύσει το μυστήριο της κινήσεως τους. Αυτό, όμως, δέν είναι άληθινό, γιατί, όπως είναι βέβαιο, πέθανε μόν στην Χαλκίδα, αλλά από φυσικό θάνατο, σε ηλικία 62 έτων.

Άλλωστε, όπως άποδεικνύεται και από τα κειμενά του, αυτός προχώρησε περισσότερο προς την σωστή λύσι του προβλήματος. Σχετικό άπόσπασμα, από τα «Μετεωρολογικά» του, άναφέρει:

«Ρέουσα δ’ η θάλασσα, φαίνεται κατά στανότητας ει που δια την περιέχουσαν γην εις μικρόν επί μεγάλον δυνάεται πέλγους δια το ταλαντεύεσθαι δεηρο κειεσθε πολλάνκις».

Άλλά, εκτός από τον Άριστοτέλη, και άλλος αρχαίος φιλόσοφος, ο Έρατοσθένης, διέγινωσε την αίτιαν της παλιρροιας, άντιληφθείς την διαφορά της στάθμης των δύο κόλπων.

Έπ’ αυτό άναφέρει: «Η έφ’ εκτέρω θάλακτα άλλην και άλλην επιφανείαν έχει».

ΒΕΒΑΙΩΣ, η έρευνα δέν σταμάτησε στους αρχαίους. Και στα νεώτερα χρόνια, έγιναν συστηματικές παρατηρήσεις, από πολλούς επιστήμονες, Έλληνες και ξένους.

Πρώτος ο ίουήτης πατέρας Ι. Βαδίνος, το έτος 1670, παρέμεινε στην Χαλκίδα δύο χρόνια και έκανε έρευνα σε έκτασι. Οι παρατηρήσεις του έδημοσιεύθηκαν άργότερα και ύπήρξαν, πράγματι, αξιόλογες.

Μετά από αυτόν, έναφανίσθη ο ύδρογράφος πλοίαρχος του Βρετανικού Ναυτικού Α. Μάνσελ, του όποιου οι παρατηρήσεις ύπήρξαν οι περισσότερες μακροχρόνιες. Σε συνεργασία με τον άξιωματικό του Πολεμικού μας Ναυτικού Άνδρέα Μισούλη, έργασθηκαν επί πολύ χρόνο, χωρίς, όμως, έντυπωσιακά άποτελέσματα.

Άλλος μελετητής, υπήρξε ο Έλλην Καλύβας, ο όποιος βρέθηκε εκεί το 1894, προκειμένου, ως μηχανικός, να διεύθυνε τις έργασίες της διαπλατώνσεως και εκθαύσεως του πορθμού, για την τοποθέτηση της περιστροφικής γαφύρας. Οι έργασίες αυτές, έγιναν αίτια να λυθί, πλέον, το πρόβλημα του Εβρίπου και να άναγνωρισθί η μέχρι τότε, χωρίς άπόδειξι παρατήρησις του Έρατοσθένη, κατά την όποιαν, τα ρεύματα όφειλονται σε λόγους όφειλομένους στους νόμους της υδροστατικής.

Πράγματι, παρατηρήθη και άπαδειχθη, ότι η στάθμη επιφανείας του ύδατος είναι διαφορετική στους εκτέρωθεν του πορθμού κόλπους, κάθε φορά και για τον λόγο αυτόν, δέν είναι δυνατόν παρά να δημιουργηθί, βάσει του νόμου των συγκοινωνούντων δοχείων, όρμητική κίνησις ρεύματος, από την ύψηλότερη στην χαμηλότερη επιφανείαν.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

**ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**  
ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1932  
**ΑΤΛΑΣ Α.Ε.**

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

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Μετά την λήξιν τῆς Διασκέψεως τοῦ Καράκας

## ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΕΧΕΣ ΕΤΟΣ "Η ΟΥΔΕΠΟΤΕ

Ἡ τρίτη διάσκεψις τοῦ «Δικαίου τῆς Θαλάσσης», πραγματοποιηθεῖσα εἰς Καράκας, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, ἔληξεν, ἐπιβεβαιουσα τὰς προβλέψεις τῶν αἰσιοδόξων (ἢ ρεαλιστῶν) περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς. Παρὰ τὰς ἀρχικὰς ἐλπίδας καὶ τὴν ἐκκλήσιν τοῦ προέδρου τῆς διασκέψεως, ὅπως οἱ ἀντιπρόσωποι καταβάλλουν πᾶσαν προσπάθειαν περὶ ἐπιτεύξεως συμφωνίας ἐπὶ τῶν βασικῶν θεμάτων τῆς διασκέψεως, αἱ δέκα ἑβδομάδες ἀπεδείχθησαν τελείως ἀνεπαρκεῖς διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἐπίλυσιν τῶν περιπλόκων, ἀντιφατικῶν προβλημάτων, μὲ τὰ ὁποῖα ἡ διάσκεψις εἶχε νὰ ἀσχοληθῇ.

Ἡ διάστασις συμφερόντων μεταξὺ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν καὶ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ἦτο ἐμφανὴς καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς διασκέψεως. Ὡς ἀποτέλεσμα, οἱ 149 ἀντιπρόσωποι ἀπέτυχον νὰ συμφωνήσουν, ἔστω καὶ ἐπὶ ἐνὸς τῶν κυρίων θεμάτων τῆς διασκέψεως.

Δὲν ἐπετεύχθη συμφωνία, οὐδ' ἐπὶ τοῦ τελευταίου θέματος τῆς ἡμερησίας διατάξεως — περὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ βυθοῦ τῶν ὠκεανῶν. Ἡ Ἀγγλία καὶ οἱ ἑπτὰ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος (ἐξαιρέσει τῆς Ἰρλανδικῆς Δημοκρατίας), ὑπέβαλον κοινὴν πρότασιν, παρομοίαν τῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ἧτις ἀφεώρα ἐν σύστημα διέπον τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ βυθοῦ εἰς πε-

ριοχὰς κειμένης πέραν τῶν ὁρίων ἐθνικῆς δικαιοδοσίας.

Προηγουμένως, εἶχεν ἐπέλθει κοινὴ συμφωνία περὶ ἐγκαθιδρύσεως μιᾶς διεθνούς ἀρχῆς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν. Συμφώνως πρὸς τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, αἵτινες ἐπεθύμουν νὰ περιορίσουν τὰς χορηγηθησομένας εἰς τὴν προτεινομένην ἀρχὴν ἐξουσίας, αὕτη θὰ ἦτο ὑπεύθυνος διὰ τὴν παραχώρησιν συμβολαίων πρὸς τὰς ἐνδιαφερομένας ἐταιρίας, ἀλλὰ θὰ εἶχεν ἐλαχίστην ἐπιρροὴν εἰς τὰς ἀποφάσεις περὶ τοῦ ποῖα ἐταιρία θὰ κερδίσει τὸ συμβόλαιον.

Ἡ πρότασις περιορίζει τὴν παραχωρουμένην περιοχὴν δι' ἐξερευνησεῖς εἰς 60.000 τετρ. χιλιόμετρα, δι' ἕκαστον συμβόλαιον καὶ ἔθετεν ὡς ἀνώτατον ὄριον τὴν παραχώρησιν ἐξ συμβάσεων, εἰς ἐκάστην ἐταιρίαν. Περαιτέρω, ἡ ἀνάδοχος ἐταιρία ὑπεχρεοῦτο, συμφώνως πρὸς τὴν πρότασιν, νὰ ἐρευνᾷ συνεχῶς τὴν περιοχὴν καὶ νὰ δαπανᾷ τοῦλάχιστον ἓν ὄρισμένον ποσὸν ἐτησίως, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως, ἐκτεινομένης μέχρι 30 ἐτῶν· ἐν συνεχείᾳ ἡ σύμβασις θὰ δύναται νὰ ἀνανεωθῇ διὰ μίαν 10ετίαν εἰσέτι.

Αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, ἀφ' ἐτέρου, φοβόμεναι ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ βυθοῦ θὰ περιέλθῃ εἰς χεῖρας πολυεθνῶν ἐταιριῶν, χρηματοδοτουμένων ὑπὸ τῶν ὀλίγων τεχνο-

λογικῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ἠνύθουν ἐτέραν μορφήν διεθνούς ἀρχῆς μὲ ἠϋζημένας ἐξουσίας, ἧτις ὄχι μόνον θὰ ἠδύνατο νὰ παραχωρῇ τὰ δικαιώματα ἐξερευνησεως, ἀλλὰ καὶ νὰ συμμετέχῃ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ εἴδους αὐτοῦ.

Μετὰ τὸ Καράκας, τὸ διεθνὲς δίκαιον τῆς θαλάσσης παραμένει ὡς εἶχε, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διασκέψεως. Ἐξακολουθεῖ νὰ διέπεται, μερικῶς, ἀπὸ τὰς Συμβάσεις τῆς Γενεύης τοῦ 1958 καὶ μερικῶς — εἰς περιπτώσεις ὅπου μία ἢ ἅπασαι αἱ ἀντίδικοι χώραι, δὲν συμμετέχουν εἰς τὰς συμβάσεις ταύτας — ἀπὸ τὸ Ἔθιμικὸν Δίκαιον, ὡς τοῦτο διεμορφώθη διὰ μέσου τῶν ἐτῶν, ὑπὸ τῆς διεθνούς κοινωνίας. Ἡ κοινωνία, ὅμως, αὕτη ἀπετελεῖτο, κυρίως, εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐξελίξεως τοῦ Ἔθιμικου Δικαίου τῆς Θαλάσσης, ἐκ τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν, αἱ ὁποῖαι ἐκυριάρχουν εἰς τὴν θάλασσαν. Ἀλλὰ τὸ ὑπάρχον καθεστῶς δὲν εἶναι, πλέον, ἀποδεκτὸν ὑπὸ τῶν πτωχοτέρων, ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, αἵτινες εἶχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀντιταχθῶν εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Καράκας.

Εἶναι σχεδὸν βέβαιον, ὅτι μονόπλευρα μέτρα, ἀφορῶντα, κυρίως, εἰς τὴν ἀλιείαν καὶ τὴν διατήρησιν τῶν πηγῶν τῆς ἐναλίου ζωῆς, θὰ προκύψουν, τώρα, ὡς ἐπακόλουθον τῆς ἀποτυχίας νὰ ἐπέλθῃ μία νέα διεθνὴς συμφωνία.

Ὁ Καναδᾶς, ἡ Νορβηγία καὶ αἱ Ἠνωμένα Πολιτεῖαι εἶχον ἤδη διακηρύξει τὴν λήψιν σχετικῶν μέτρων, ἀσχετῶς τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς διασκέψεως τοῦ Καράκας, ὁ δὲ «πόλεμος τοῦ βακαλάου», μεταξὺ Βρετανίας καὶ Ἰρλανδίας, πιθανότατα θὰ ἐπαναληφθῇ, ὀξύτερος τὴν φορὰν αὐτήν. Ἐν προκειμένῳ, ἡ Βρετανία θὰ τύχῃ, προφανῶς, τῆς ἐνεργῶς ὑποστηρίξεως τῶν ἐτέρων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς — ἐὰν ἡ Ἐπιτροπὴ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος υἱοθετήσῃ τὴν πρότασιν τοῦ Δανοῦ ὑπουργοῦ Γεωργίας καὶ Ἀλιείας, ὅπως, εἰς ἀπάντησιν τῆς μονοπλεύρου ἰσλανδικῆς ἐπεκτάσεως τῶν ὁρίων ἀλιείας εἰς 200 μίλια, ἡ Βόρειος Θάλασσα διακηρυχθῇ περιοχὴ ἀλιείας



TAKTIKAI GRAMMAI  
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

# EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A.,  
ANTWERP, BELGIUM.

INTRAHA G.M.B.H., RUHRORT, GERMANY.  
TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.  
C. STEINWEG, ROTTERDAM, HOLLAND.  
AMINE GAZAWOUI & SONS, BEIRUT.  
SARK EXPRESS, TURKEY.  
GOTH & CO. LTD., ZURICH, SWITZERLAND.

των χωρών της Ε.Ο.Κ., αποκλειστικώς. Η προσωρινή συμφωνία μεταξύ Βρετανίας και Ισλανδίας επί των δικαιωμάτων αλιείας, εκπνέει με την λήξιν του τρέχοντος έτους.

Δεν υπάρχει, εiséτι, καθορισμός του εύρους των χωρικών υδάτων, ενώ αι απαιτήσεις κυμαίνονται από 3 έως 200 μίλια. Το εύρος των 12 μιλίων θα ήτο άποδεκτόν, δεδομένου ότι εις τὸ Καράκας, ἡ μεγίστη πλειονότης τῶν ἀντιπροσώπων ὑπεστήριξε τὸ ὄριον αὐτό. Ἀλλὰ ἀπαιτήσεις κυριαρχικῶν δικαιωμάτων ἐπὶ ἐκτάσεως 200 μιλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς θὰ ἀπορριφθοῦν ὁπωσδήποτε, ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἔστω καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ἀσκήσεως ἀποκλειστικῶν δικαιωμάτων αλιείας.

Τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρως διελεύσεως (ἤτοι ἀπροκατάληπτος διέλευσις, μὴ θέτουσα ἐν κινδύνῳ τὴν εἰρήνην, τὴν καλὴν τάξιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς παρακτίου χώρας), θὰ ἐξακολουθήσῃ νὰ ὑφίσταται διὰ τὰ ξένα ἐμπορικὰ πλοία, κινούμενα μέσῳ χωρικών υδάτων ἢ στενῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς τήσεως τῶν ἐν ἐνεργείᾳ κανονισμῶν ἐκάστης χώρας, ἀφορῶντων εἰς τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν ὁμαλὴν διακίνησιν ἐντὸς τῶν θαλασσίων τούτων περιοχῶν. Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ πολεμικὰ σκάφη, ἡ ὑπόθεσις περιπλέκεται λόγῳ τῶν ἀντιθέτων ἀπόψεων τῶν «ὑπερδυνάμεων», αἵτινες ἐπιθυμοῦν ἐλευθέραν διέλευσιν, ἐνῶ αἱ παράκτιοι χώραι δὲν ἐπιθυμοῦν νὰ παραμεινῶν ἀπλοῖ θεαταὶ κινήσεως, αἱ ὁποῖαι, κατὰ τὴν γνώμην τῶν, θέτουν εἰς κίνδυνον τὴν ἐθνικὴν τῶν ἀσφάλειαν.

Τὰ ἡσσονος σπουδαιότητος θέματα, ἅτινα ἀπασχόλησαν τοὺς συνέδρους εἰς Καράκας καὶ θὰ ἀπασχολοῦν κάθε προσεχὴ διάσκεψιν ἐπὶ τοῦ δικαίου τῆς θαλάσσης, θὰ ἐξακολουθήσουν νὰ παρεμποδίζουσι τὸ ἔργον τῶν ἀντιπροσώπων. Ποία εἶναι ἡ θέσις τῶν μὴ συνορευόντων μετὰ τὴν θάλασσαν χωρῶν; Πῶς πρόκειται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν κατανομήν τοῦ θαλασσίου πλούτου; Ποία ἡ θέσις τῶν νήσων, τῶν εὐρισκομένων εἰς τὸ μέσον τοῦ ὠκεανοῦ, μακρὰν τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκουσι; Θὰ ἔχουν ἰδιαίτερα χωρικά ὕδατα; Ποία ἡ θέσις τῶν θαλασσίων περιοχῶν, αἵτινες διαχωρίζουν ὠρισμένας νήσους ἐνὸς ἀρχιπελάγους;

Πρέπει νὰ θεωροῦνται ἐγχώρια ὕδατα ἢ ὄχι; Ἐφ' ὅσον τὸ δικαίωμα ἐλευθέρως διελεύσεως δὲν ἀναγνωρίζεται εἰς τὰ ἐγχώρια ὕδατα, ποῖον θὰ εἶναι τὸ μέλλον τῶν δικαιωμάτων τῆς Ναυτιλίας, μέσῳ τῶν διεθνῶν ζωτικῶν θαλασσίων ἀρτηριῶν, ὡς τὸ ἀρχιπέλαγος τῶν Φιλιππίνων;

Ἐκπρόσωποι τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἐτόνισαν ὅτι αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι ἐνδιεφέροντο, κυρίως, εἰς τὴν υιοθέτησιν τῆς «ὀρθῆς» πολιτικῆς στάσεως παρὰ εἰς τὴν ὑποβολὴν ρεαλιστικῶν προτάσεων. Ὡς γεγονός, τὸ Καράκας ἦτο μία πολιτικὴ καὶ οὐχὶ νομικὴ διάσκεψις.

Παρὰ τὰς ἐπικρίσεις, πάντως, ἐλάχιστοι ἐκ τῶν ἀντιπροσώπων ἐθεώρησαν τὴν διάσκεψιν ὡς πλήρη ἀποτυχία. Ἐβόηθησε, τούλαχιστον, νὰ διαχωρισθοῦν τὰ ζωτικῆς σημασίας θέματα καὶ παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν ἐκτεταμένης συζητήσεώς των.

Τώρα, ἀντὶ τῶν 20 ἢ 30 ἐναλλακτικῶν λύσεων δι' ἐκάστην περίπτωσιν, ὑπάρχουν μόνον 3 ἢ 4, παρατήρησεν εἰς ἐκπρόσωπος καὶ αὐτὸ εἶναι, ἀναμφιβόλως, μία ἐπιτυχία. Ἀλλὰ δὲν εἶναι ἀρκετόν, ὥστε νὰ ἐλπίζεται ὅτι κατὰ τὴν προσεχὴ ἀνοιξιν, εἰς τὴν Γενεύην, θὰ ἐπέλθῃ μία τελικὴ συμφωνία, διέπουσα, ἐν τῷ συνόλῳ, τὸ δικαίον τῆς θαλάσσης. Καὶ εἰς τοὺς διαδρόμους τῶν αἰθουσῶν τῆς διασκέψεως συνεζητεῖτο εὐρέως ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων, ὅτι ἡ συμφωνία πρέπει νὰ ἐπιτευχθῇ εἰς τὸ ἐπόμενον ἔτος ἢ ποτέ.

## Ἑλληνικὴ Νομολογία

### ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΡΙΘ. 3459/1974

Πρόεδρος: Ὁ κ. Π. Χρυσομάλλης.  
Εισηγητής: Ὁ Ἐφέτης κ. Ὁρ. Νικόπουλος.  
Δικηγόροι: Οἱ κ.κ. Ι. Πατρινός, Κ. Στεργιόπουλος.

● Ἐννοια βιαίου συμβάντος κατὰ τὸν Νόμον 551. — Θάνατος ναυτικοῦ ἐκ καρκίνου. — Νόσος ἀγνώστου αἰτιολογίας, δυναμένη νὰ προσβάλῃ τὸ ἄτομον, ὑφ' οἰασδήποτε συνθήκας. — Οὐκ ἀπόδειξις ἐκτελέσεως ἐργασίας, ὑπὸ ἐκτάκτους καὶ ἀσυνήθεις συνθήκας. — Ὁ πλοίαρχος δὲν ἠδύνατο νὰ ἀντιληφθῇ, ὅτι ἡ κρίσις τῶν ἰατρῶν ἦτο ἐπιπολαία, ὅπερ ἄλλως δὲν ἀπεδείχθη. — Θάνατος τοῦ ναυτικοῦ, μὴ ὀφειλόμενος εἰς τὰς ἐν τῷ πλοίῳ συνθήκας ἐργασίας, αἵτινες δὲν συνετέλεσαν εἰς ἐπιδεινώσιν τῆς νόσου, ἐξ ἧς ἔπασχεν.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὴν ἔννοιαν τῶν διατάξεων τοῦ ν. 551 βίαιον συμβάν εἶναι ἡ βία καὶ αἰφνιδία ἐπενέργεια ἐξωτερικοῦ αἰτίου, τούτῃστιν ξένου πρὸς τὴν ὀργανικὴν σύστασιν τοῦ παθόντος περιστατικοῦ, ἐξ ἧς προσβάλλεται ἡ ἀκεραιότης ἢ ἡ ὑγεία τοῦ ἀνθρωπίνου σώματος, ἐν σχέσει αἰτίου καὶ ἀποτελέσματος (Α.Π. 72/1960 ΕΕΝ 27, 473), εἰς τὴν τοιαύτην ἔννοιαν τοῦ βιαίου συμβάντος ἐμπίπτει καὶ ἡ ὑπὸ ὄλων ἐξαιρετικῶν, ἐκτάκτους, ἀσυνήθεις καὶ ἀνωμάλους συνθή-

κας ἐκτελεσθεῖσα, ἐν δεδομένη περιπτώσει, ἐργασία τοῦ ὑπαλλήλου ἢ ἐργάτου, ὑπὸ τὴν αὐτονόητον προϋπόθεσιν ὅτι ἡ, ὑπὸ τὰς τοιαύτας συνθήκας, ἐργασία, ὡς ἄλλωστε καὶ πᾶν ἕτερον βίαιον συμβάν, συνδέεται ἐν σχέσει αἰτίου καὶ αἰτιατοῦ πρὸς τὴν νόσον καὶ τὸν μετ' αὐτῆς συνδεόμενον πρὸς τὸν ἴδιον τρόπον τῆς ἀποχώσεως αἰτίας θανάτου τοῦ μισθωτοῦ (ΑΠ 153/1968 ΕΕΝ 35, 446), ἐν τῇ ἐκτελέσει δὲ τῆς ἐργασίας καὶ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς θεωρεῖται, κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς αὐτῆς, ὡς ἄνω διατάξεως τοῦ Κωδ. Ν. 551, ὡς ἐπελθὼν ἀτύχημα, ὅταν τούτο ἔλαβε χώραν εἴτε ἐκ περιστατικοῦ, ὅπερ εἶναι συμφυῆς πρὸς τὴν ἐργασίαν καὶ ἐπήλθεν ἐνῶ αὐτὴ ἐξετελεῖτο, ἢ οὕτω καὶ ὑπῆρξεν ἡ ἄμεσος αἰτία τοῦ ἀτυχήματος, εἴτε καὶ ἐκ περιστατικοῦ συναφοῦς πρὸς τὴν ἐργασίαν, ἢ οὕτω ἀπετέλεσεν ἀφορμὴν τοῦ ἀτυχήματος, ὡς τούτο συμβαίνει καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας ἢ ἡ χάριν τῆς ἐργασίας ἐντολὴ τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἐργασίας ἢ αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐπιχειρήσεως ἐκάλεσαν τὸν παθόντα εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, ὥστε τὸ ἀτύχημα νὰ συνδέεται μετὰ τῆς ἐργασίας, ἐν σχέσει αἰτίου καὶ ἀποτελέσματος (Α.Π. 227/1958 ΕΕΝ 25, 907, Α.Π. 681/1963 ΕΕΝ 31, 277). Ἐν προκειμένῳ ἐκ τῆς ἐκτιμήσεως τῆς καταθέσεως τοῦ ἐνόρκως ἐν τῷ πρώτῳ θαμῶ ἐπ' ἀκροατηρίου ἐξετασθέντος μάρτυρος τῆς ἐναγομένης αἰτίας τῆς ἐναγοῦσης μὴ ἐξετασθείσης μάρτυρος, περιεχομένης εἰς τὰ προσαγομένα καὶ ἐπικαλούμενα ταυτάριθμα τῆ ἐκκαλούμενη πρακτικά, ἀπάντων τῶν ἐκατέρωθεν ἐπικαλουμένων καὶ προσκομιζομένων ἐγγράφων, ἐν οἷς καὶ αἱ ἐνορκιοὶ θεβαιώσεις τῶν μαρτύρων, τῶν παρὰ τῶν πληρεξουσίων τῶν δια-

## “ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ ΜΑΔΡΑΣ ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

# DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.  
AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

CABLE ADDRESS:  
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΒΕΝΖΙΝΑΚΑΤΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

δίκων εκτεθέντων και της εν γένει διαδικασίας, το δικαστήριον τούτο άγεται εις τὸ αὐτὸ συμπέρασμα, εἰς ὃ κατέληξε καὶ ἡ ἐκκαλούμενη, ἀπορρίψασα τὴν ἐνδίκον ἀγωγὴν, δεχόμενον τὰ κάτωθι: "Ὅτι ὁ Ν. Γ., νόμιμος σύζυγος τῆς ἐκκαλούσης-ἐναγοῦσης δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, συναφθεῖσης ἐν Πειραιεὶ μετὰ τῆς πράκτορος τῆς ἐφεσιβλήτου-ἐναγομένης πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «Μ. Μ.» ἐναυτολογήθη ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ἐν Βανκούβερ Καναδά τὴν 3)7)1972 ὡς Α' μηχανικός καὶ ὑπὸ τὴν ιδιότητα αὐτὴν ὑπηρετήσεν ἐπ' αὐτοῦ μέχρι τῆς 15)2)1973 ὅτε ἀπηλλάθη ἐν Antigua λόγω ἀσθενείας. Τὴν 22)4)1973 ὁ ἀνωτέρω ἀπεβίωσεν ἐκ καρκίνου τοῦ στομάχου καὶ τοῦ ἥπατος μετὰ πολλαπλῶν μεταστώσεων εἰς τὴν κοιλίαν καὶ τὸν θώρακα καὶ τῆς ἐντεύθεν καρδιακῆς ἀσυστολίας, κατὰ τὰς προσκομιζόμενας ἱατρικὰς γνωματεύσεις, νόσου ἀγνώστου αἰτιολογίας δυναμένης νὰ προσβάλλῃ τὸν ἄνθρωπον ὑφ' οἰασθήποτε συνθήκας καὶ συνεπῶς οὐσης ἀγνώστου τῆς αἰτιογένεσεως. Περαιτέρω δὲ δὲν ἀπεδείχθησαν οἱ ἰσχυρισμοὶ τῆς ἐκκαλούσης-ἐναγοῦσης ὅτι ὁ ἀνωτέρω εἰργάζετο καθημερινῶς ὑπερβολικῶς καὶ ἐξαντλητικῶς ὡς, ἐκ τῶν παρουσιαζομένων διαρκῶς ἀναγκῶν ἐπισκευῶν λόγω τῶν καθημερινῶν ἀνωμαλιῶν τῶν παρατηρουμένων εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἃς διώρθωσεν ὁ ἴδιος προσωπικῶς. Δὲν ἀπεδείχθη δὲ ἡ ἀποδιδώσας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του παρεῖχε τὴν ἐργασίαν του ὑπὸ ὅλων ἐξαιρετικῶν, ἐκτάκτους ἀσυνήθεις ἢ ἀνωμάλους συνθήκας, ἀλλὰ ἡ ἐργασία του ὑπῆρξεν ὁμαλὴ, συνήθης καὶ κανονικὴ, συνίστατο δὲ εἰς τὴν καθοδήγησιν τοῦ ἐπ' αὐτοῦ προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς, δι' ἐντολῶν μέσω τοῦ β' μηχανικοῦ καὶ τὴν ἐποπτείαν καὶ ἐπιθεώρησιν τῆς λειτουργίας τοῦ μηχανοστασίου. Περὶ τοῦ ἀν-

τιθέτου ἢ ἐκκαλούσα-ἐνάγουσα δὲν ἐξήτασε μάρτυρα, τὰ δὲ παρ' αὐτῆς προσκομιζόμενα ἔγγραφα οὐδὲν διαλαμβάνουν σχετικῶς. Τὸ ἀποδείχθῃ γεγονὸς ὅτι ὁ ἀνωτέρω ἤμεραν τινὰ τοῦ πρώτου δεκαημέρου τοῦ Ἰανουαρίου 1973, κατῆλθεν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 6 wing tank τοῦ ἔρματος, συνοδευόμενος ὑπὸ τοῦ β' μηχανικοῦ καὶ τοῦ ναυκλήρου, ἐνθα διεπιστώθη μικρὸν ρήγμα εἰς τὸ ἔλασμα, τὸ διαχωρίζον τὸ wing tank ὑπὸ τοῦ service tank, δὲν συνιστᾷ αὐτὸ καὶ μόνον ἐργασίαν ὑπὸ τὰς ἐκτεθείσας ὅλας ἐξαιρετικῶς κ.λπ. συνθήκας, ἐφ' ὅσον οὗτος περιωρίσθη εἰς σχετικὸν ἔλεγχον καὶ παροχὴν ὀδηγιῶν διὰ τὴν ἀπόφραξιν τοῦ ὡς ἄνω ρήγματος, ἀποχωρήσας μετὰ ἡμίσειαν περιόδου ὠραν, εὐθύς ὡς ἤρξαστο αἰσθανόμενος ζάλην καὶ οὐχὶ ἀνασυρθεῖς ἐκείθεν ἡμιθανῆς, λόγω τῶν ὑπαρχόντων αὐτοῦ καυσαερίων, ὡς ἰσχυρίζεται ἡ ἐκκαλούσα-ἐνάγουσα. Ἡ ἀνυπαρξία τοιούτων καυσαερίων ἐνισχύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ ὡς ἄνω κατελθόντα μετὰ τοῦ ἀποβιώσαντος πρόσωπα, παρέμειναν καὶ εἰργάσθησαν χειρονακτικῶς ἐν τῷ ρηθέντι TANK ἐπὶ τρίωρον. Τὴν 29)1)1973 ὁ εἰρημένος παρεπονέθη τὸ πρῶτον εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ πονοκεφάλους καὶ καταβολὴν δυνάμεων, ἀνέφερε δὲ εἰς τὸν τελευταῖον ὅτι τὰ κόπρανά του ἦσαν μελανὰ. Ἀμέσως ὁ πλοίαρχος ἔλαβε τὴν θερμοκρασίαν καὶ τὸν σφυγμὸν του καὶ ἠτήσαστο ἱατρικὰς ὁδηγίας διὰ τοῦ ἀστυράτου ἀπὸ τὸν ἐπάκτιον ἱατρικὸν σταθμὸν Key West Φλωρίδος. Συμφώνως πρὸς τὰς ληφθεῖσας ὁδηγίας, ἀπεβίωσε δι' ἀφίχθεις ἀκάτου τῆς ἀκτοφυλακῆς τὸν σύζυγον τῆς ἐκκαλούσης-ἐναγοῦσης, εἰσαχθέντα εἰς τὸ αὐτόθι Νοσοκομεῖον Memorial Hospital. Τὴν 1)2)1973 ἐξεληθὼν τοῦ Νοσοκομεῖου τούτου ἐπανήλθεν εἰς τὸ πλοῖον καὶ ἐπανήρξισεν ἐργαζόμενος κανονικῶς μέχρι τῆς 12)2)73 ἐκτελών τὴν συνήθη ὑπηρεσίαν του. Δὲν ἀπεδείχθη ὅμως

ὅτι οἱ θεράποντες ἱατροὶ συνέστησαν αὐτῷ ἀποχὴν ἐκ τῆς ἐργασίας του καὶ ὅτι παρὰ ταῦτα ὁ πλοίαρχος τὸν ἐξηνάγκασε νὰ συνεχίσῃ ἐργαζόμενος ὑπὸ τὸ κράτος ἀσθενείας ἢ πόνων. Ἀντιθέτως ἀπεδείχθη, ὅτι οὗτος κατὰ τὸ ἀμέσως ἀνωτέρω χρονικὸν διάστημα ἦτο εὐδιάθετος, καὶ εὐχαριστημένος ἀπὸ τὴν θεραπείαν, ἣς ἔτυχεν εἰς τὸ προαναφερθὲν νοσοκομεῖον, ὡς ρητῶς καταθέτει ὁ ἐνὸρκως ἐπ' ἀκροατηρίου ἐξετασθεῖς μάρτυς τῆς ἐφεσιβλήτου-ἐναγομένης, συνυπηρέτησας μετ' ἐκείνου ἐν τῷ αὐτῷ πλοίῳ, ἐπιβεβαιῶν οὕτω καὶ ἐν προκειμένῳ τὰ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ ἀναγραφόμενα. Τὰς νυκτερινὰς ὥρας τῆς 12)2)1973 ὁ Ν. Γ. ἐν πλῶ παρεπονέθη εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ πόνους εἰς τὸν στόμαχον, πονοκεφάλους, γενικὴν ἀτονίαν καὶ σωματικὴν ἐξάντλησιν. Ὁ τελευταῖος συνέστησεν ἐκείνῳ τὴν δέουσαν ἀγωγὴν τὴν δὲ ἐπομένῃ ἠτήσαστο διὰ τοῦ ἀστυράτου ὁδηγίας παρὰ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ Public Health Service Miami Florida συμφώνως δὲ πρὸς ταύτας ἠλλάξε τὴν πορείαν τοῦ πλοίου κατευθύνσας τούτο εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα Antigua, ἐνθα ἀπολύσας τὸν ἀσθενῆ εἰσήγαγε τούτον εἰς τὸ αὐτόθι νοσοκομεῖον. Ἡ ἐνάγουσα οὐδὲν ἀποδεικτικὸν μέσον προσέκομισε πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ ἰσχυρισμοῦ τῆς ὅτι ἐν τῷ προαναφερθέντι πρώτῳ νοσοκομείῳ τοῦ Miami ἡ κρίσις τῶν ἱατρῶν ἦτο ἐπιτολαία καὶ ὅτι, ἐνῶ ἔδει νὰ λάβουν τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα ἐγνωμάτευσαν ὅτι ἦτο ὑγίης καὶ ὅτι ἠδύνατο νὰ ἐργασθῇ ἐν τῷ πλοίῳ, πρᾶγμα ὅπερ, ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν ἠδύνατο νὰ ἀντιληφθῇ ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀνωτέρω πλοίου. Καὶ μετὰ τὴν παλιννόστησιν του ἐν Ἑλλάδι ὁ σύζυγος τῆς ἐκκαλούσης-ἐναγοῦσης ἔτυχε δαπάναις τῆς ἐφεσιβλήτου-ἐναγομένης, τῆς δεούσης νοσοκομειακῆς περιθάλψεως, νοσηλευθεῖς ἐπὶ διήμερον εἰς τὴν ἐν Ἀθήναις «Ἀθηναϊκὴν Κλινικὴν», ἐν συνεχείᾳ δὲ εἰς τὸ

## H.E.Moss & Co.Ltd

### Ship Brokers

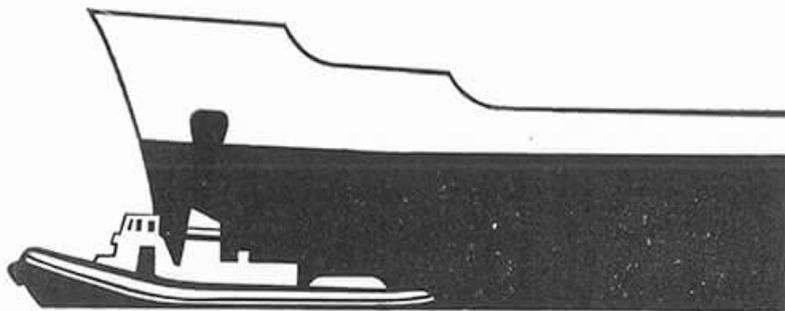
Sale, Purchase, Construction and  
Chartering of Tonnage of every  
description. Ship Agency,  
Shipping Valuers,

SARACENS HEAD HOUSE  
92 FENCHURCH ST.  
LONDON EC3M 4ET

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884  
Telegrams:  
Foreign Moss London EC3  
Inland Moss London, Telex:  
Sale & Purchase Mossale London EC3  
Tanker Chartering Mossolls London EC3

CUNARD BUILDING  
LIVERPOOL L3 1DY

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



MOSSES

θεραπευτήριον «'Ασκληπιείον 'Αθηνών», εις δ' εισηχθη την 23)2)1973 και εξήλθε την 16)3)1973 επανεισαχθείς την 1)4)1973, ένθα και παρέμεινε νοσηλευόμενος μέχρι του θανάτου του. Έκ πάντων των ανωτέρω απέδειχθη ότι ό εκ της ανωτέρω νόσου του καρκινίου θάνατος του Ν.Γ. δεν υπήρξεν άπτόκοκός των συνθηκών της έν τώ πλοίω εργασίας του και ότι αύται δεν συνετέλεσαν εις την επιδεινώσιν της καταστάσεως της ύγείας του, ως εκ τούτου δέν συνιστά ό θάνατός του εργατικόν άτύχημα ( και Α.Π. 97)1962 'Εφημ. Ελ. Ν. 29 σελ. 489). Κατά ταύτα, μετά όρθην έκτίμησιν των άποδείξεων άπερρίφθη διά της έκκαλουμένης αποφάσεως ή ένδικος άγωγή, δι' ό και οι α', β', γ', δ', ε' λόγοι έφέσεως, άναγομένοι εις έσφαλμένην διάγνωσιν της διαφοράς, είναι άπορριπτέοι ως άβάσιμοι.

## ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. 2147/1973

Δικαστής: 'Ο Πρόεδρος Πρωτοδικών κ. Π. Παπαδημητρόπουλος.

Δικηγόροι: Οί κ.κ. Ι. Γιαννακός, Ν. Πούλος.

● 'Απόφασις του Λιμεναρχείου, επιβάλλουσα πρόστιμον εις βάρος πράκτορος πλοίου. — Υπόκειται εις άνακοπήν ένώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου. — Παροχή άδείας άπόπλου. — Προσωρινή διαταγή άπαγορεύσεως του άπόπλου. — Άγνοια του πράκτορος περί επανάπλου του άποπλεύσαντος πλοίου και άδυναμία λήψεως μέτρων, προς παρεμπόδισιν του άπόπλου του επαναπλεύσαντος πλοίου. — Ού παράβασις του Παραρτήματος Κανονισμού του Λιμένως.

1.— 'Επειδή ή υπό κρίσιν άνακοπή, διώκουσα την εξαφάνισιν της έν αυτή αποφάσεως του Κεντρικού Λιμεναρχού Πειραιώς, δι' ης επέβλήθη εις τους άνακόπτοντας πει-

θαρχική ποινή πρόστιμου δρχ. 15.000 ένκα παραδόσεως υπ' αυτών του Κανονισμού Λιμένως Πειραιώς (ειδικότερον των άρθρ. 1, 3 του υπ' αριθ. 25)1956 Παραρτήματος αυτού), είναι νόμιμος, έρειδόμενη εις τό άρθρ. 4 του Κ.Ν. 499)1947, και παραδεικτώσ εισάγεται κατά την προκειμένην διαδικασίαν των άρθρ. 686 έπ. του Κ.Πολ.Δ. (άρθρ. 3 παρ. 2 του Εισ. Ν. αυτού), έμπροθέσμως δε άσκηθείσα, δέον να έρευνηθί παραιτέρω.

2.— 'Επειδή εκ της καταθέσεως του έπ' άκρατηρίου έξετασθέντος μάρτυρος των άνακοπόντων, πάντων των προσκομισθέντων έγγραφων, των υπό των διαδικών έκτεθέντων και της έν γένει διαδικασίας έπιθανολογήθησαν τά ακόλουθα: Οί άνακόπτοντες, διευθύνοντες τό έν Πειραιεί ναυτικόν πρακτορείον «Τ» ήσαν πράκτορες του υπό λιβεραλινή σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Ζ.Μ.» κατά την διάρκειαν της έν Πειραιεί παραμονής του προς ένεργειαν έπισκευών από Αύγουστου μέχρι 2.11.1971. Κατά την 1.11.1971 και δη κατά τάς άπογευματινάς ώρας ούτοι, είδοποιηθέντες υπό του αντιπροσώπου της πλοιοκτηρίας εταιρίας ότι είχαν περατωθή αι έπισκευαι και τό πλοίον ήτο έτοιμον προς άπόπλου, υπέβαλον έγκαίρους προς την λιμενικήν 'Αρχήν Πειραιώς αίτησιν προς χορήγησιν της οικείας άδείας άπόπλου και έμερίμνησε διά την υπό άρμοδίαν λιμενικήν και τελωνειακού όργάνου έπίσκεψιν του έξωθι του λιμένως Πειραιώς εύρισκομένου πλοίου. 'Η έπίσκεψις αύτη έγένετο περί ώραν 24ην της 1.11.1971 και κατά την 1.30 ώραν περίπου της 2.11.1971, περατωθέντος του σχετικού έλέγχου, χορηγήθη ή άδεια άπόπλου του πλοίου και τούτο, μετά την άποχώρησιν του λιμενικού και του τελωνειακού όργάνου, συνοδευομένων υπό ύπαλληλου των άνακοπόντων, ήρξισε να έκτελή τους προς άπαρσιν άναγκαίους χειρισμούς. 'Εκτοτε ούδαμόθεν προέκυψεν ότι οι άνακόπτοντες είχαν οιανδήποτε έπαφήν μετά του άνω πλοίου, ύπολαβόντες εύλόγως, ότι τούτο από των πρώτων πρωινών ώρών της 2.11.1971 έταξίδευε διά τόν προορισμόν του. Κατά τάς άπογευματινάς ώρας της ίδιας ήμέρας έκαιοποιήθη εις τους άνακόπτοντας αίτησις δανειστού τινος της πλοιοκτηρίας εταιρίας περί συντηρητικής κατασχέσεως του ως άνω πλοίου μετά προσωρινής διαταγής του Δικαστηρίου τούτου περί άπαγορεύσεως του άπόπλου αυτού, δέν έβεβαιώθη όμως ότι

από του χρόνου της επιδόσεως ταύτης και έφεξης τό πλοίον τούτο, επαναπλεύσαν προηγούμενως διά μικρόν διάστημα εις τόν έξωθι του λιμένως χώρον, λόγω βλάβης τινός, έξηκολούθει να εύρίσκειται εις τό σημείον εκείνο, ώστε να είναι έφικτον εις τους άνακόπτοντας, άγνωστώς σημειωτέον τόν άνω πρόσκαιρον επανάπλου (ως βεβαίοι και ό ως μάρτυς έξετασθείς και ύποβαλόν την ρηθείσαν αίτησιν συντηρητικής κατασχέσεως), όπως λάβουν οιადήρητα αποτελεσματικά μέτρα προς παρεμπόδισιν της όριστικής άναχωρήσεως του πλοίου, πραγματοποιηθείσης, όπως ούδήποτε, μετά την μεσημβρίαν της 2.11.1971, ήτοι πρό της κατά την έπομένην ήμέραν άνακλήσεως της περί άπαγορεύσεως του άπόπλου προσωρινής διαταγής (κατόπιν μεταίσεως της συζητήσεως της σχετικής αίτήσεως λόγω έξοφλήσεως της όφειλής). 'Υπό τά δεδομένα ταύτα, δέν έλαβε χώρον ή διά της άνακοπτομένης αποφάσεως άποδιδόμενη εις τους άνακόπτοντας παράβασις του άρθρ. 1 του υπ' αριθμ. 25)1956 Παραρτήματος του Κανονισμού Λιμένως Πειραιώς (δημοσ. εις ΦΕΚ 74Β' 1956), κατά τό όποιον «πλοισρχοι πλοίων έξωτερικού και οι ναυτικοί πράκτορες αυτών... ύποχρεούνται όπως είδοποιούν πρό δύο τουλάχιστον ώρών την λιμενικήν αρχήν περί του έπικείμενου άπόπλου των υπό την πλοισρχίαν ή πρακτορείουσιν των πλοίων», δι' ό και ή ειρημένη απόφασις δέον να εξαφανισθή, κατά παραδοχήν και ουσία της υπό κρίσιν άνακοπής. 'Η δικαστική δαπάνη είναι συμφημιστέα έν όλω κατ' άρθρ. 22 παρ. 2α' του Ν. 3693)57 (6λ. και άρθρ. 179 περ. 6' Κ.Πολ.Δ.).

## ΠΑΡΟΡΑΜΑΤΑ

Εις την δημοσιευθείσαν εις τό τεύχος της 15ης Σεπτεμβρίου 1974 συνεργασίαν του δικηγόρου κ. Κων. Ι. Κονιδά «'Η προσωπική κράτησις των εκπροσώπων των Νομικών Προσώπων», παρεσέφρυσαν, εκ τυπογραφικής άβλεψίας, τά έξής λάθη, τά όποια ήλλοίωσαν την έννοιαν του κειμένου. Ταύτα είναι:

Εις την σελίδα 45, 1η στήλη, στίχ. 8: Πρέπει να άναγνωσθή: «ό χρόνος γενέσεως των χρεών».

Εις την σελίδα 45, 1η στήλη, στίχ. 17: Πρέπει να άναγνωσθή: «προσωποκρατούνται», αντί εύθύνοται.

Εις την σελίδα 45, 3η στήλη, στίχ. 23: Πρέπει να άναγνωσθή «τό μέν δ έν καθιεροί».

# ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY  
(BERMUDA) LIMITED

Ευπροσάρμοστος και πλήρης κάλυψις 'Απεργιών και Λόκ-άουτ.  
Οί όροι και ή διάρκεια της κάλυψεως δύνανται να προσαρμύζονται κατά τρόπον άνταποκρινόμενον εις τάς ιδιαιτέρας απαιτήσεις των ένδιαφερομένων.

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

'Αντιπρόσωποι των Διευθυντών έν Λονδίνο: Thos. R. Miller & Son,  
14-20 St. Mary Axe, London, EC3A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 4646.  
Τελ.έξ: 885 271 Τηλεγραφήματα: Mutuality London.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

## BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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



# hellenic yacht operations ltd

International Yacht Charter & Brokerage Specialists — Ship & Yacht Designers — Naval Architects — Marine Engineers — Surveyors — Yacht Management

65, Akti Miaouli, P.O.Box 254, Piraeus, Greece.

Tel. 45.28.651, 45.10.648, 45.28.652. Cables: Hellmat Piraeus.

## FOR SALE



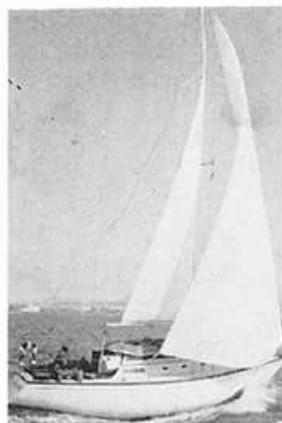
### A.S.Y. MYRIAM

L.O.A. 37', L.W.L. 30.6', Beam 10.6', Draft 5.8', Built of steel in Hamburg in 1961. Perkins 4,107 Diesel (1967). New sails Dacron. Beautiful accommodation for 6. Price \$ 20,000.—



### M.Y. KERKYRA

L.O.A. 60', Beam 16.3', Draft 5'. Built in 1965 of steel in Italy. Twin Caterpillar Diesels 270 B.H.P. each. Cruising speed 13 knots, max. 15. G. & M. Diesel generator, electric windlass, full navigational aids. Speedboat with 35 h.p. outboard. Accommodation for 9 guests and two crew. Excellent condition. \$ 120,000.—



### A.S.Y. ASTROLABE

Type CARTER 33 built in 1971. Volvo Penta MD2B 25 H.P. Hood sails and spinnaker as new. Sailor receiver, depth sounder, wind-vane. Avon dinghy. \$ 22,000.—

## ALSO FOR SALE

Baglioto 16.50, built 1971, 54.4' x 15' x 4.2'. Twin 320 B.H.P. G.M. diesels, cruising 18 knots, max. 22 knots. Three double cabins. Radar, radiotelephone, etc. Immaculate condition. Lying Greece. \$ 150,000.—

Twin screw diesel yacht, built 1971 by Cantiere Spertini, 59'2" x 17'1" x 3'4". Caterpillar engines 550 B.H.P. each, cruising 19 knots, max. 21 knots. One double and two single cabins. Airconditioning, auto pilot, radiotelephone, etc. Very well maintained. Lying Cannes. S.F. 540,000.—

Benetti 72' x 16.7' x 3.7', type Gobbiano, built 1966. Twin G.M. diesels 530 B.H.P. each, cruising 15 knots, max. 17. Five cabins sleeping 9 guests. Radar, radiotelephone, echo sounder, auto pilot, etc. Condition as new. Lying Cannes. D.M. 650,000.—

Trawler type motor yacht, 65' x 17.3' x 6.3', built 1960 in Holland. Twin Gardner diesels 114 B.H.P. each, cruising 9 knots, max. 10. Three double guest cabins. Auto pilot, echo sounder, radiotelephone, direction finder. Beautiful condition. Completely redecorated and refurnished in Italian style. Lying Cannes \$ 175,000.—

Traditional motor yacht 147' x 23' x 9.8'. Twin Gardner diesels 320 B.H.P. each, cruising 11 knots, max. 12.5. Three double and two single cabins. Airconditioning, radar, radiotelephone, etc. Vintage motor vessel built in England. Lying Greece. \$ 400,000.—

Auxiliary Yawl, built 1939, 72.6' x 14.7' x 10'. Perkins diesel 70 H.P. Rich sail inventory. Three double cabins. Radiotelephone, direction finder, echo sounder, etc. Excellent condition. Lying Greece \$ 210,000.—

Early VOSPER motor yacht, 60' x 14' x 3'9". Twin Perkins diesels (1974), 120 B.H.P. each, cruising 11 knots, max. 12.5. Three double cabins. Radiotelephone, depth recorder. Modernised 1974. Lying Greece \$ 40,000.—

Motor yacht 67' x 16'3" x 4'9", launched in March 1974, G.R.P. hull. Twin G.M. diesels 525 B.H.P. each, cruising 15 knots, max. 18 knots. Three double cabins. Airconditioning, radar, V.H.F. etc. Brand new unused. Lying England. £ 130,000.—

Benetti 78' x 18' x 4.6', built 1964. Twin Caterpillar diesels 460 B.H.P. each. Cruising 14 knots. Four double cabins. Radar, radiotelephone, direction finder, auto pilot, etc. Excellently maintained. Lying Spain. £ 75,000.—

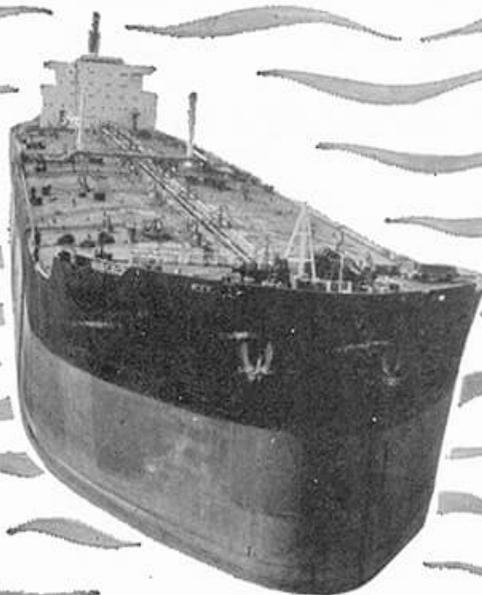
Vintage motor yacht, built in England in 1921, rebuilt 1964, 134' x 19.5' x 6.7'. Twin M.W.M. diesels 250 B.H.P. each, cruising 10 knots, max. 12. Airconditioning, radiotelephone, echo sounder. Five double and three single cabins. Beautifully furnished accommodation. Yacht maintained to excellent condition. Lying Greece. \$ 500,000.—



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.**

**Γενικαὶ Ἐπισκευαὶ Πλοῶν**

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



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

**Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720**

**Γραφεῖα: Μεδώνης 34 - Πειραιεύς (24)**

**Τηλ. 49 14 282**

**Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

**Τεlex. 21-2 708 NFI GR**

# 'Η Ναυτική 'Εργασία

## ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

#### ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΙΣ ΑΚΥΡΟΤΗΤΟΣ ΔΙΣΧΡΟΚΕΡΔΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

'Επί συμβάσεως ναυτολογήσεως "Ελληνος ναυτικού, υπηρετήσαντος επί πλοίου υπό λιβεριανή σημαίαν, εφαρμοστέον δίκαιον δέν τυγχάνει, κατά κρίσιν του 'Εφετείου 'Αθηνών, τὸ δίκαιον τῆς σημαίας του πλοίου, ἤτοι τὸ λιβεριανόν, ἀλλὰ τὸ ἑλληνικόν, ὡς συμφωνηθέν καὶ ὡς ἀρμόζον ἐξ ὅλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἰδίᾳ, τόπου καὶ γλώσσης καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, ἰθαγενείας του ναυτολογηθέντος καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν του πληρώματος, τὸ ὄνομα του πλοίου καὶ τῶν συμφερόντων τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἐκρίθη, συμφώνως πρὸς τὸ 'Ελληνικόν Δίκαιον, ἀγωγή του ὡς ἄνω ναυτικού, δι' ἧς ἐπεκαλέσθη ἀκυρότητα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, λόγω ἀίσχροκερδοῦς χαρακτήρος αὐτῆς.

Σχετικῶς, τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη ὡς ἀκολουθῶς: "Ακυρος, ὡς ἀντικειμένη εἰς τὰ χρηστά ἤθη, κατά τὸ ἄρθρον 179 του Α.Κ., εἶναι ἡ δικαιοπραξία, δι' ἧς, ἐκμεταλλευόμενος τις τὴν ἀνάγκην, κοφύτητα καὶ ἀπειρίαν του ἄλλου, συνομολογεῖ ἢ λαμβάνει ὑπὲρ αὐτοῦ ἢ τρίτου, διὰ παροχὴν τινα, περιουσιακὰ ὠφελήματα, τὰ ὅποια, κατά τὰς περιστάσεις, τελοῦν εἰς προφανῆ δυσαναλογία πρὸς τὴν παροχὴν.

'Ακόμη, ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὁ συμβαλλόμενος πλοιοκτήτης δέν ὅπως ἐτέλει εἰς γνώσιν τῆς ἀνάγκης του ἀντισυμβαλλομένου ναυτικού καὶ νὰ λάβῃ παρ' αὐτοῦ ὠφελήματα δυσανάλογα πρὸς τὴν παροχὴν.

'Εν προκειμένῳ, ὁ ναυτικός ἰσχυρίσθη, ὅτι ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία, ἐκμεταλλευομένη τὴν ἀνάγκην του πρὸς ἀνεύρεσιν ἐργασίας

καὶ τὴν κοφύτητα του, συνωμολόγησεν, ὅτι ἐφαρμοστέον δίκαιον θὰ ἦτο τὸ ἑλληνικόν καὶ ὄχι τὸ λιβεριανόν ἢ τὸ ἀμερικανικόν, τὰ ὅποια παρέχουν ἡξημένην προστασίαν διὰ τὸν ναυτικόν.

Τὸν τοιοῦτον, ὅμως, ἰσχυρισμὸν ἀπέρριψε τὸ δικαστήριον, διότι δέν προέκυψεν, ἐξ οὐδαμοῦ, ὅτι ἐγνώριζεν ἡ πλοιοκτήτρια τὴν ἀνάγκην τούτου, στοιχείον καὶ προϋπόθεσις ἀπαραίτητος διὰ τὴν θεμελίωσιν τῆς ὡς ἄνω ἀκυρότητος.

#### Η ΠΑΛΙΝΘΣΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΩΣ ΤΕΚΜΗΡΙΟΝ ΛΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΙΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κατὰ τὴν ἀπόφασιν του 'Εφετείου 'Αθηνών, ἡ καταβολὴ ἐξόδων παλιννοστήσεως εἰς ἀπολυθέντα, ὑπὸ του πλοίαρχου, ναυτικόν, ἐξ ἐλευθεριότητος, ἤτοι οὐχὶ ἐξ ὑποχρεώσεως, δέν ὅπως θεωρηθῆ ὡς ἀποκλειομένη κατά τὴν κοινὴν λογικὴν καὶ τὰ διδάγματα τῆς κοινῆς πείρας, ὡς καὶ μὴ συμφωνοῦσα πρὸς τὰς κρατούσας συναλλακτικὰς συνηθείας ἐπὶ ἀντικειμενικῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων, ὅπως εἶναι καὶ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως.

'Η ἀνωτέρω κρίσις προέκυψε, συνεπεία ἰσχυρισμοῦ ἐναχθείσης πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ὅτι ὁ ἐγείρας τὴν ἀγωγήν ναυτικός ἀπελύθη λόγω παραπτώματος καί, ὡς ἐκ τούτου, δέν ἐδικαιοῦτο ἀποζημιώσεως, ἧσις καὶ δέν εἶχε καταβληθῆ εἰς αὐτόν, ἐνῶ, κατά τὸν αὐτόν ἰσχυρισμὸν, τὰ ἐξόδα παλιννοστήσεως κατεβλήθησαν ἐξ ἐλευθεριότητος.

'Η ὅλη δυσχέρεια, πρὸς διαπίστωσιν τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, προέκυψεν ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἐκ του ναυτολογίου προκύπτει, ὅτι ἡ ἐνδίκως συμβασίς ἐλύθη, βεβαιουμένη ὑπὸ του προξενικοῦ λιμεναρχοῦ, πλην, ὅμως, ἐξ οὐδενὸς στοιχείου προκύπτει ὁ λόγος λύσεως αὐτῆς καὶ ὅτι ἐγένετο ἡ λύσις παρουσία του ἐνάγοντος ναυτικοῦ, οὐδὲ ὅτι ἐκλήθη οὗτος νὰ λάβῃ γνώσιν ταύτης.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον ἐδέχθη, ὅτι ἡ σύμβασις ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ του πλοίαρχου καὶ οὐχὶ λόγω παραπτώματος ὑπὸ του ναυτικοῦ καί, ὡς ἐκ τούτου, ὁ τελευταίος δικαιούται τῆς κατά τὸ ἄρθρον 76 του Κ.Ι.Ν.Δ. ἀποζημιώσεως, συνισταμένης εἰς ποσὸν ἴσον πρὸς τὸν μισθὸν ἑνὸς μηνός, ἀφοῦ ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἔλαβε χώραν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καί, μάλιστα, εἰς λιμένα τῆς Εὐρώπης.

### Μ Ι Σ Θ Ο Σ

#### ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΙΣΘΟΥ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ

Εἰς ἀπόφασιν του 'Εφετείου 'Αθηνών ἐρμηνεύεται ἡ διάταξις του ἄρθρου 8 του Ν. Δ)τος 2651/1953 «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων».

Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὴν διδομένην ἐρμηνείαν, ἐὰν τὸ πλοῖον ἐκτελῇ πλοῦν μὲ ἐλλιπῆ, κατ' ἀριθμὸν σύνθεσιν του πληρώματος αὐτοῦ, τῆ ἀδεία ἢ μὴ τῆς 'Αρχῆς, ὑποχρεοῦται εἰς τὴν καταβολὴν ὑπὲρ του κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθνείας Ναυτικῶν ὑπὲρ του Ν. Α.Τ. καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας κεκανονισμένων εἰσφορῶν πληρώματος αὐτοῦ καὶ δι' ὅσον χρόνον τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῶ, ἐξακριβούμενον τούτο ἐκ του ἡμερολογίου καὶ του ναυτολογίου του πλοίου.

Τὸ ὑπόλοιπον του μισθοῦ ἐκάστου ἐλλείποντος ναυτικοῦ, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν εἰς βάρους του ναυτικοῦ κρατήσεων, ὡς ἄνω, κατανέμεται ὑπὸ του πλοίαρχου εἰς τοὺς ἀνδρας του πληρώματος, εἰς οὓς ἂν τὸ ἐθὴ ὑπ' αὐτοῦ ἡ ἐργασία του ἐλλείποντος μέλους αὐτοῦ.

Οἴκοθεν νοεῖται, ὅτι διὰ τὴν πρόσθετον ταύτην ἐργασίαν δέν καταβάλλεται ὑπερῶρια.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν διὰ τὸ πλοῖον, ἀφ' ἐνὸς ἡ καταβολὴ τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν εἰς τοὺς ἀσφαλιστικούς ὀργανισμοὺς δι' ἕκαστον τῶν ἐλλείπόντων κατά τὴν διάρκειαν του πλοῦ μελῶν του πληρώματος καὶ ἀφ' ἑτέρου, ἡ κατανομὴ του ἀπομένοντος, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν αὐτῶν, νομίμου μισθοῦ τῶν ἐλλείπόντων, εἰς τὰ ἀναπληρώσαντα, τούτους, μέλη του πληρώματος.

### ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΣΚΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ζήτημα ἐγεννήθη περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς διατάξεως του ἄρθρου 49 παρὰρ. 1 του Ν.Δ. 654/1970 «περὶ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν.» ἐπὶ τῆς τεκμαρτῆς ὀλικῆς ἀπώλειας πλοίου.

Συγκεκριμένως, ἡ περίπτωσης ἀφορᾷ εἰς πειθαρχικὴν εὐθύνην ναυτικοῦ, ὅστις ἐθεωρήθη ὑπεύθυνος δι' ἀπώλειαν πλοίου. 'Εν προκειμένῳ, τὸ Νομικὸν Συμβούλιον του Κράτους ἐγνωμοδότησεν, ἐν ὁλομείᾳ ὡς ἀκολουθῶς:

'Η διάταξις του ἄρθρου 49 παρ. 1 του Ν.Δ. 654/1970 ὀρίζει, ὅτι ὀριστικὴ στερήσις του ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐπιβάλλεται ἐπὶ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, κριθέντος κατά τὴν διοικητικὴν διαδικασίαν ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων ὡς ὀφειλομένου εἰς ὄλον. 'Η αὐτὴ ποινὴ ἐπιβάλλεται, προκειμένου περὶ ὀλικῆς ἀπώλειας του πλοίου καὶ ἂν τὸ ἀτύχημα ὀφείλεται εἰς βαρεῖαν ἀμέλειαν.

Οὕτω τὸ ἄρθρον 49 συνδέει τὴν πειθαρχικὴν ποινὴν τῆς ὀριστικῆς στερήσεως μὲ τὴν ὑπὸ του 'Ανακριτικοῦ Συμβουλίου Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις του Ν.Δ. 712/1970, διαπίστωσιν τῆς ὑπάρξεως ναυτικοῦ ἀτυχήματος καὶ ὡς ἐκ τούτου, κατὰ τὸν παρόντα νόμον θεωρεῖται πᾶν συμβεβηκόν, τὸ ὅποιον ἐπιφέρει ὀλικὴν ἢ πραγματικὴν ἢ τεκμαρτὴν ἀπώλειαν ἑλληνικοῦ πλοῖ-



## 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, dredges, 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.

AGENT IN GREECE: Bluebird Maritime Co. Ltd., P.O. Box 102, 120, Karaiskou Street, Piraeus 37, Tel: 478080/479404/420506/424282, Telex: 21 2446, Cable: Loucanomicos, Piraeus.

ου ή πλωτού ναυπηγήματος, εγκατάλειψιν τούτου εις τους ασφαλιστάς, όριστική ή προσωρινή εγκατάλειψιν υπό του πληρώματος, άπώλειαν ή βλάβην του φορτίου, σοβαρά βλάβη, εκ της οποίας προήλθε διαρκής άκυβερνησία του πλοίου και, τέλος, άπώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός επιβαίνοντος.

Περαιτέρω, εις την σχετική γνωμοδότησιν τονίζεται, ότι μόνον εφ' όσον πρόκειται περί όλικής, πραγματικής ή τεκμαρτής άπώλειας του πλοίου (ζήτημα πραγματικόν) και ή υπό του ΑΣΝΑ άποδοχή συντρεχούσης βαρείας άμελείας του ναυτικού, θα επιβληθ ή εις αυτόν ποιή ή όριστικής στερήσεως.

Εξ άλλου, ή εγκατάλειψιν του πλοίου εις τους ασφαλιστάς δέν δύναται να ταυτισθ ή με την όλικήν άπώλειαν και, ως εκ τούτου, δέν ύφίσταται περίπτωσις επιβολής της πειθαρχικής ποιής της όριστικής στερήσεως.

Κατά ταύτα και πρὸς διευκρίνησιν αναφερόμεν, ότι συνέπεια της άμετακλήτως επιβληθείσης ποιής της όριστικής στερήσεως άσκησεως τού ναυτικού επαγγέλματος, είναι ή διαγραφή του τιμωρηθέντος εκ των ναυτικών μητρώων, ή κατάσχεσις του ναυτικού φυλλαδίου και του κατεχομένου, υπ' αυτού, τυχόν άποδεικτικού ναυτικής ικανότητας, με άποτέλεσμα την ισόβιον άνικανότητα αυτού πρὸς ένασκησιν του ναυτικού επαγγέλματος και την άδυναμίαν ναυτολογήσεώς του επί έλληνικού πλοίου.

## Α Τ Υ Χ Η Μ Α

### ΨΥΧΙΚΗ ΝΟΣΟΣ, ΥΠΟΤΡΟΠΙΑΣΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ, ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑ

Τό Έφετειόν Αθηνών, εις άγωγήν δια τον χαρακτηρισμόν ως εργατικού άτυχήματος, ψυχικής νόσου σχιζοφρενικής μορφής, παρουσιασθείσης, εις ναυτικόν καθ' ύποτροπήν, ενέκρινεν ότι είναι άσχετος με την εν τῷ πλοίῳ ύπηρεσίαν αυτού.

Τούτο, διότι ως άτύχημα εκ διαίου συμβάντος εκ τῆ εκτέλεσις της εργασίας ή εξ άφορμής αυτής, θεωρείται και ή νόσος, ήτις προεκήθη, εξεδηλώθη ή και ή ύφισταμένη επεδεινώθη εξ έκτάκτου και αιφνιδίας επενεργείας εξωτερικού αίτιου, συνδεομένου με την εργασία, ως εκ της εμφάνισεως αυτού εν τῆ εκτέλεσι ή εξ άφορμής αυτής.

Εις την συγκεκριμένην περίπτωσιν του ως άνω ναυτικού, ούτος ύπηρετεί ως βοηθός θαλαμηπόλου επί πλοίου τῷ οποίῳν διέθετε σύστημα άεραγωγών και άνεμιστήρων, εις όλα τὰ διαμερίσματα αυτού, εις τρόπον ώστε ή διαμονή του πληρώματος να μη είναι δυσάρεστος και κοπιώδης. Κατά δε την συγκεκριμένην περίοδον δι' ήν επικαλείται άφόρητον καύσωνα και ως εκ τούτου άσυνήθεις συνθήκας εργασίας, ή θερμοκρασία δέν ανήλθε τους 21 βαθμούς Κελσίου.

Παρά ταύτα, κατά τὰς καταθέσεις των μαρτύρων πάντα, ό εν λόγω ναυτικός ενεφάνισε μελαγχολίαν, άρνηθεις να μεταβή εις ιατρόν, παρά τὰς συστάσεις του πλοιάρχου. Έν συνεχεία, μετά από όλίγας ήμέρας, του πλοίου εύρισκομένου εν λιμένι, κατήλθε τούτου και ήρξατο να τρέχη εντός της πόλεως. Ο εξετάσας εκείσε ιατρός, εύρε αυτόν πάσχοντα εκ ψυχικής νόσου.

Ούτω, βεβαιωθέντων πάντων των άνωτέρω, και βάσει των προσκομισθεισών γνωματεύσεων των ενταύθα ιατρών, οτινις τον εξήτησαν, και ενόσηλευσαν αυτόν, τὸ δικαστήριον έκρινεν ότι δέν ύφίσταται περίπτωσις εργατικού άτυχήματος, καθ' όσον ή ψυχική νόσος προϋπήρχε της ναυτολογήσεως, ως απέδειχθη, ύποτροπιάσασα κατά τὸ διάστημα της εν τῷ πλοίῳ εργασίας του, ήτις εξετελείτο υπό λιαν όμαλὰς συνθήκας.



## Γ Α Λ Λ Ι Α

### ΑΠΕΡΓΙΑ ΔΙΑ ΤΟ «ΦΡΑΝΣ»

Οί συνδικαλιστικοί εκπρόσωποι του πληρώματος του υπερωκεανίου «Φράνς» κατέλαβον τὸ σκάφος εύθως ως τούτο κατέπλευσεν εις τον λιμένα της Χάδρης την 12ην Σεπτεμβρίου. Έπρόκειτο να κηρύξουν γενικήν ναυτεργατικήν άπεργίαν εις διαμεταρτίαν της ληφθείσης από την Κυβέρνησιν άποφάσεως να άναστειλῆ την επιχορήγησιν, χάρις εις την οποίαν τὸ υπερωκεάνιον διετηρείτο εν κινήσει.

Η Κυβέρνησις ύπεσχέθη την κρατικήν άρωγήν πρὸς την πλοιοκτήτριαν εταιρίαν δια την άπόκτησιν νέων μονάδων και την δημιουργίαν νέων μέσων άπασχολήσεως των ναυτικών. Έντός των ετών 1974 και 1975 θα διατεθούν από την C.G.T. 50-60 εκατομ. γαλλικῶν φράγκων δια την άνασυγκρότησιν του έταιρικού πλωτοϋ ύλικού.

Εις συνέντευξιν του από της τηλεοράσεως ό Γάλλος Πρωθυπουργός κ. Σιράκ εδήλωσε δια την ύπόθεσιν του «Φράνς» μεταξύ άλλων και τὰ εξής χαρακτηριστικά: Δύο μεγάλα σύγχρονα νοσοκομεία τὰ όποία, άτυχώς, δέν συνιστῶμεν κατ' έτος, διότι επιχορηγούμεν την κίνησιν του «Φράνς».

Δια την έκτίμησιν των πραγμάτων ό Γάλλος Πρωθυπουργός ανέφερεν εις την συνέντευξιν του και τὰ εξής: Η κρατική επιχορήγησις δια τὸ «Φράνς» άνέρχεται εις 100 εκατομμύρια φράγκα έτησίως. Η ακρίβεια των καυσίμων επιβάλλει την αύξησιν της επιχορηγήσεως αυτής. Μὰς άπαγορεύεται, κατά συνέπεια, να αντιμετωπίσωμεν επενδύσεις πλέον αναγκαίας και άποδοτικές. Έπιχορηγείται ό κάθε επιβάτης του «Φράνς» με 200 νέα φράγκα ήμερησίως.

Πάντως, τὸ παθητικόν της έκμεταλλεύσεως του υπερωκεανίου ανήλθεν, λόγω των καυσίμων, από 1.700 εκατομ. φράγκων εις 7 δισεκατομμύρια!

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Υπόμνημα της Ένώσεως Γερμανών Έφοπλιστῶν τιτοφορούμενον «Δέν εύρισκομεν πλέον ναυτικούς» διεκτραγωδει την όξυτάτην έλλειψιν πληρωμάτων και την άποχήν των νέων από τὸ ναυτικόν επαγγελμα. Από τὰς μικράς άγγελίας των εφημερίδων διαπιστοῦται ότι ύπάρχει έλλειψις μηχανικῶν και νεαρῶν ναυτῶν αξιωματικῶν, με κάποιαν προϋπηρεσίαν. Αὐταί αι ναυτικαί σχο-

ΚΑΙΝΟΥΡΓΕΣ ΣΚΑΦΟΣ 10 μ.

άγγλικής κατασκευής, ταχύτης 40

μίλια, πωλείται. Τηλέφ. 4516-439.

λαί λειτουργούν με σημαντικά κενά της δυναμικότητός των.

Και προβλέπεται ότι εις τὸ άμέσως προσεχές μέλλον θα είναι άδύνατος ή επάνδρωσις των γερμανικῶν πλοίων. Ηδη ύπολογίζεται σοβαρωτάτη ή έλλειψις και δια τὸ μέλλον προβλέπεται να χειροτερεύσῃ, εφ' όσον οι φοιτῶντες εις τὰς ναυτικὰς σχολὰς έμειώθησαν μεταξύ των ετών 1969 και 1972 κατά 82%. Πλείστα επαγγελματικά ιδρύματα εκλείσαν. Και ό αριθμὸς των διπλωματούχων έμειώθη κατά 32,4-38,9%.

## ΙΑ Π Ω Ν Ι Α

### ΠΑΡΕΜΒΑΙΝΟΥΝ ΤΑ «ΓΙΟΥΝΙΟΝΣ»

Η Ένωσις Ιαπωνῶν Ναυτικῶν, ήρνήθη να παραχωρήσῃ την συγκατάθεσιν της δια την πώλησιν πέντε πλοίων ιαπωνικής εταιρίας εις μη Ιάπωνας αγοραστάς. Η άρνησις έστηρίχθη εις τὸ γεγονός, ότι ή εταιρία δέν έσκόπευε να αντικαταστήσῃ τὰ πλοία αυτά και, συνεπώς, αριθμὸς ναυτικῶν θα παρεμένεν άνευ εργασίας.

Ός άνεκοινώθη άρμόδιως, ή Ένωσις δέν πρόκειται να άντιταχθ ή εις την πώλησιν, εφ' όσον ή εταιρία ύποσχεθ ή ότι θα διατηρήσῃ τὸ ναυτεργατικόν της δυναμικόν εις τὰ παρόντα επίπεδα, κατά τὸ προσεχές 18μηνον. Προηγουμένως, ή Ένωσις είχε δεχθ ή την πώλησιν δύο πλοίων, διότι, κατ' εκείνην την εποχήν, ύπήρχον ύποκατάστατα των πλωομένων.

Έν τῷ μεταξύ, τὸ ύπουργεῖον Μεταφορῶν πιέζει τους πλοιοκτήτας να συνεργασθόν εις τὸ πρόγραμμα μετεκπαιδεύσεως των ναυτικῶν, οι όποιοι επανδρῶνουν τὰ σύγχρονα, αυτόματοποιημένα πλοία. Τὸ ύπουργεῖον έθεσεν εις εφαρμογήν πενταετὲς πρόγραμμα μετεκπαιδεύσεως από των άρχῶν του τρέχοντος έτους. Τὸ σχέδιον προέβλεπε την μετεκπαίδευσιν 300 άνδρῶν, κατά τὸ πρώτον έτος, αλλά μέχρι στιγμής, μόνον 70 υπέβαλον σχετικήν αίτησιν.

Η ναυτεργατική ένωσις, παρά τὰς προηγουμένας ένδείξεις, έτι ήτο πρόθυμος να συζητήσῃ τὰς πωλήσεις πλοίων εις άλλοδαπούς, άκολουθῆ διαρκῶς σκληροτέρων γραμμῶν εναντι των πλοιοκτητῶν. Άπασαι σχεδόν αι μεγάλα ιαπωνικαί εταιρίαί φαίνονται ότι επιθυμούν να απαλλαγούν των άντιοικονομικῶν μονάδων υπό την διαχείρισιν των. Έλάχιστα, όμως, σκάφη, έχουν πωληθ ή.

## Ι Σ Π Α Ν Ι Α

### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Εις 606 πλοία, 7.054.645 τόν. γκρὸς (13.148.712 τόν. d.w.) άνήρχοντο, την 1ην Ιουλίου, αι παραγγελίαί των Ισπανικῶν ναυπηγείων. Έξ αυτών, 465 πλοία, 4.040.935 τόν. γκρὸς προωρίζοντο δια τὰ Ισπανικὰ νηολόγια και 141 πλοία, 3.013.710 τ. γκρὸς, έτέλουν υπό παραγγελίαν, δια λα-

γαριασμόν ξένων πλοιοκτητών.  
 Αναλυτικώς, κατά τύπους πλοίων, αι παραγγελίες αιται είχαν ως ακολούθως:

Τύπος πλοίου	αριθμ. πλοίων	T. γκρός
Μικτά και Ο.Β.Ο. ....	4	258.000
Μπάλκ κάρριερς .....	59	991.070
Κοντέινερ και ρο - ρο .	38	103.954
Άλλα φορτηγά .....	49	263.896
Δεξαμενόπλοια .....	48	5.142.815
Δεξαμενόπλοια ειδικών μεταφορών .....	12	29.260
Επιβατηγά .....	6	45.735
Άλιευτικά .....	356	205.374
Διάφορα .....	34	13.541
<b>Σύνολον</b> .....	<b>606</b>	<b>7.054.645</b>
	==	==

Το ανώτερον σύνολον είναι κατώτερον του αντίστοιχου της 1ης Άπριλίου (7.756.153 τόν. γκρός) και καταδεικνύει την μείωσιν του ενδιαφέροντος δια νέας παραγγελίας, λόγω των δυσμενών προοπτικών, όσον αφορά εις την ανάπτυξιν των διεθνών μεταφορών.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΩΝ ΛΟΪΔ'Σ

Τα άνα την ύψηλιον πραγματοποιηθέντα κέρδη του ασφαλιστικού οργανισμού Λούδ'ς του Λονδίνου, ανήλθον, κατά το 1971, εις το ύψος ρεκόρ των 77.431.801 λιρών Άγγλιας, έναντι 64.969.194 λιρών του 1970. Τα κέρδη άντεπροσώπευον ποσοστόν 8,89% των εισπραχθεισών εισφορών έξ 871.265.556 λιρών. Το ύπόλοιπον περιλαμβάνει, εκτός των ασφαλιστικών άποτελεσμάτων, τά έσοδα έξ επενδύσεων και τόκους. Ο κ. Πώλ Ντίξεϋ, πρόεδρος του Λούδ'ς, παρετήρησεν: «Ούχι μόνον το 1971 άποτελει ρεκόρ, άπό άπόψεως κερδών, αλλά κατά τά υπάρχοντα στοιχεία, τά άποτελέσματα του 1972 θα είναι έξ ίσου ικανοποιητικά».

«Είναι λίαν δυσχερές να προβλέψωμεν τόσον ένωρίς τά άποτελέσματα του 1973 — συνέχισεν ο κ. Ντίξεϋ — αλλά, μολονότι αι άπαιτήσεις του πρώτου διμήνου είναι ύψηλότεραι των δύο προηγούμενων έτών, τά τελικόν άποτελεσμα δεν πρέπει να είναι άπογορευτικόν».

«Παρά το γεγονός, ότι ο καλπάζων πληθωρισμός δυσχεραίνει τά ασφαλιστικάς εργασίας, αι δυνατότητες της παγκοσμίου ασφαλιστικής αγοράς αύξάνονται με ταχύτητον ρυθμόν — ειπεν ο κ. Ντίξεϋ. Ο διεθνής άνταγωνισμός κατέστη τόσον όξϋς, ώστε άρκεται εργασία κλείονται με χαμηλά ασφάλιστρα, τά όποια θα άποδειχθούν, ασφαλώς, ζημιόγόννα».

Ο πρόεδρος του Λούδ'ς, συνεχίζων, έξέφρασε την έλπίδα, ότι τά δύσκολα έτη — μέχρις ότου η παγκόσμιος οικονομία επανεύρη τον ρυθμόν της — θα παρέλθουν άνευ σοβαρών επιπτώσεων δια τον ασφαλιστικόν οργανισμόν, του όποιου προϊσταται. Αναφερόμενος εις τά πραγματοποιηθέντα κέρδη κατά το 1971, παρετήρησεν: «Η άμοιβή είναι σημαντική, αλλά ούχι ύπερογκος. Τά κέρδη του 1969 άντιπροσώπευον ποσοστόν 7,5% επί των εισπραχθέντων ασφαλιστικών εισφορών, το 1970 8,2% και το 1971 8,9%. Δι' άπριωριστούς εϋθύννας και εργασίας ύψηλών κινδύνων, τό άποτελεσμα δεν είναι άδικαιολόγητον».

Ο κ. Ντίξεϋ ειπεν, ότι ώρισμένοι εκ των άνταγωνιστών του Λούδ'ς, οι όποιοι ήσφάλιζον, άπλώς και μόνον, δια την εξασφάλισιν μετρητών, άντελήθησαν ήδη τό σφάλμα των, ιδιαιτέρως εις την Άμερικην, όπου ώρισμένα πρόσφατα άποτελέσματα ύπήρξαν λίαν άπογορευτικά.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### ΕΙΣ ΤΟΝ ΧΩΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Όταν πρό 50ετίας ο ρωσικός έμπορικός στόλος έθνικοποιήθη, ήρίθμει 270, πεπαλαιωμένα κατά τό πλείστον, πλοία χωρητικότητος 120.000 τόνων περίπου.

Ο στόλος αυτός ήτο ελάχιστος, δεδομένου ότι τό μήκος των άκτών της Ρωσίας ύπερβαίνει τάς 60.000 μιλίων, εις δε την Άπω Άνατολήν και τό θόρειον τμήμα της χώρας μοναδικός τρόπος μαζικής μεταφοράς των διαφόρων ειδών είναι ο δια θαλάσσης.

Κατ' άρχάς, η Σοβιετική Κυβέρνησις άπεδύθη εις την προσπάθειαν άνανέωσης του στόλου και δημιουργίας νέων λιμένων και εκμηχανισμού αυτών. Επίσης κατεβλήθησαν προσπάθειαι δια την βελτίωσιν των συνθηκών εργασίας των πληρωμάτων και των λιμενεργατών. Άπό του 1928 μέχρι του 1932 προσετέθησαν 136 νεότευκτα έμπορικά σκάφη, εκ των όποιών 66 είχαν κατασκευασθή εις έγχώρια ναυπηγεία.

Κατά τά επόμενα δύο πενταετή προγράμματα, έτέθησαν τά θεμέλια της άνασυγκροτήσεως των ναυτιλιακών μεταφορών και της έγχωρίου ναυπηγικής βιομηχανίας. Λήγοντος του τρίτου 5ετούς σχεδίου, ο έμπορικός στόλος άπετελείτο εκ άνω των 870 πλοίων και ύπήρχον 51 λιμένες εις την χώραν.

Κατά την διάρκειαν του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, τό ρωσικόν έμπορικόν ναυτικόν, ως και η ύπόλοιπος οικονομία της χώρας, ύπέστη τρομακτικάς ζημίας. Περίπου 380 πλοία έβυθίσθησαν και 24 λιμένες κατεστράφησαν σχεδόν όλοσχερώς.

Μετά τον πόλεμον, η ρωσική έμπορική ναυτιλία άνεπτύχθη με ταχύτατον ρυθμόν. Σημαντικός όγκος τονιάζ φορτηγών και δεξαμενόπλοια, κατασκευασθέντων εις την αλλοδαπήν, αλλά και εις τά έγχώρια ναυπηγεία, προσετέθη. Το 1959 κατασκευάσθη τό πυρηνοκίνητον παγοθραυστικόν «Λένιν». Άργότερον έτέθη εις έφαρμογήν τό σύστημα κατασκευής σειρών όλοκλήρων τυποποιημένων, αυτοματοποιημένων πλοίων. Το 1970 η συμμετοχή του έμπορικού στόλου εις τάς πανοικειδείς μεταφοράς της χώρας ειχεν αύξηθη εις 17,1%.

### ΕΝΙΩΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Άπαντα τά ρωσικά έμπορικά πλοία παρακολουθούνται, άνα πάσαν στιγμήν, αυτομάτως, μέσω ένός κεντρικού ηλεκτρονικού ύπολογιστού έγκρατεστημένου εις την Μόσχαν. Εις τά περισσότερα επίσης γραφεία

των τακτικών γραμμών ύπάρχουν ηλεκτρονικοί ύπολογιστάι οι όποιοι συλλέγουσιν και επεξεργάζονται πολυτίμους πληροφορίας, σχετικάς με την βελτίωσιν της παραγωγικότητος και την οικονομίαν του πλοίου.

Κατά την περίοδον του ύπό έκτέλεσιν 5ετούς σχεδίου (1971 - 75), αι συνολικαι εισπράξεις της ναυτιλιας άναμένεται να ύπερδιπλασιασθούν και η συμμετοχή του ρωσικού στόλου εις τάς ξένας μεταφοράς να αύξηθη κατά 42,3%.

Χάρις εις την μαζικήν χρηση συγχρόνων μέσων φορτοεκφορτώσεως και την σταθεράν τεχνολογικήν εξέλιξιν, το 1973 η άνάπτυξι των σοβιετικών λιμένων, άπό άπόψεως όγκου διακινήθέντων φορτίων και παραγωγικότητος του εργατικού δυναμικού, ύπήρξε άνωτέρα της προβλεφθείσης βάσει του πενταετούς προγράμματος. Οι στόχοι παραδόσεως φορτίων εις τάς περιοχάς του Βορρά και της Άπω Άνατολής επετεύχθησαν πλήρως. Το πρόγραμμα μεταφοράς ξυλείας και άγωγών μεγάλης διαμέτρου, δια την κατασκευήν άγωγών πετρελαίου και άερίου εις τό εργοστάσιον φορτηγών αυτοκινήτων εις Καμά, έσημείωσεν, επίσης, έπιτυχίαν. Το 1973 τά ρωσικά έμπορικά πλοία έπραγματοποίησαν 27.000 ταξιδίον και έπασκέφησαν 1.120 λιμένας 109 χωρών.

### ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Έντός του 1974, εις τον ρωσικόν έμπορικόν στόλον ύπολογίζεται να προστεθούν περίπου 90 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητος περίπου 900.000 τόνων. Εις τά πλοία αυτά συμπεριλαμβάνονται κυβλοειδή πλοία-κοντέινερς με κáθετον σύστημα φορτώσεως, ρο - ρο, τό πρώτον μικτόν μεταλλοφόρον-πετρελαίοφόρον της χώρας, χωρητικότητος 105.000 τόν. d.w., τό σούπερ τάνκερ «Κρίμ» και νεότευκτα επιβατηγά.

Το ύπουργείον Έμπορικής Ναυτιλιας καλύπτει με τά έσοδά του άπάσας τάς δατάνας διαχειρίσεως, τάς ναυπηγείας νέων, μεγαλυτέρων μονάδων, τάς δατάνας εκπαιδεύσεως εις άνωτέρας και δευτερευούσας σχολάς ναυτιλιας, καθώς και τά προγράμματα έρευνών.

Η Ρωσία δεν ήκολούθησε τη τακτική των δυτικών χωρών εις τάς ναυπηγείας μεγάλων επιβατηγών πλοίων, μεταφορικής ικανότητος μέχρι 3.000 επιβατών. Προέβλεπε σημαντικάς μεταβολάς εις τό σύστημα μεταφοράς των επιβατών μεταπολεμικός και αι προβλέψεις αυται ειδικαίωθησαν εκ των πραγμάτων. Πολλά ξένα ύπερωκεάνια άπεδείχθησαν άντιοικονομικά, λόγω του άπό άέρος άνταγωνισμού και οι πλοιοκτῆται των ήναγκάσθησαν να τά άποσύρουν εκ της ενεργού ύπηρεσίας.

Την ίδιον έποχην, τά ρωσικά δηζελοκίνητα επιβατηγά τύπου «Άλεξάντρ Πούσκιν», μεταφορικής ικανότητος 750 επιβατών, έσημείωσαν έπιτυχίαν τόσον ως πλοία γραμμής όσον και ως κρουαζιερόπλοια.

Το πρόβλημα των ειδικευμένων σκαφών και πλοίων γενικού φορτίου άντιμετωπίζεται έπιτυχώς — εις αυτά περιλαμβάνονται δεξαμενόπλοια, μεταλλοφόρα, άνθρακοφόρα, πλοία μεταφοράς ξυλείας και ύγραεριοφόρα.

Τελευταίως, άκολουθείται η τακτική αύξησεως της μεταφορικής ικανότητος των πλοίων, μειουμένου, όττω, του κόστους μεταφοράς. Κατά την παρελθούσαν πενταετίαν η Ρωσία κατασκεύασε αριθμόν δεξαμενόπλοίων της κατηγορίας του «Σόφια», μεταφορικής ικανότητος 50.000 τόν. d.w. Τα πλοία αυτά άπεδείχθησαν λίαν έπικερδή. Ηδη, κατασκευάζεται μία νέα σειρά δεξαμενών — της κατηγορίας του «Κρίμ», χωρητικότητος 150.000 τόν. d.w. — και προγραμματίζεται η ναυπήγησις μεγαλυτέρων σκαφών μέχρι 350.000 τόν. d.w. Παράλληλως συνεχίζεται με ταχύ ρυθμόν η ναυπήγησις πλοίων-κοντέινερς και φορτηγιοφόρων.

Επίσης, η Ρωσία στρέφεται τελευταίως εις την κατασκευήν εξειδικευμένων λιμένων και την βελτίωσιν του εξοπλισμού των.

**SHIPBROKERAGE-SHIPING**

**HELLASMAR S.R.L.**

**CONSTANTINO VALAOURIS**

**Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ**

**GENERAL SHIP SUPPLIES**

**BONDED STORES- IMPORT EXPORT**

**TELEX: DANBE 121094**

**TELEGRAMS: "HELLASMAR"**

**TELEPHONES: 311384**

**TELEPH. NIGHT: 321616**

**P. O. BOX: 3233**

**BUENOS AIRES - ARGENTINA**

# SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057,  
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600  
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231  
TWX: 710-581-4915

General Agents for  
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.  
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

CERES SHIPPING COMPANY LTD.  
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

CERES JAPAN SHIPPING K. K.  
Cable: Cereseast Tokyo — Telex: Q222-4067

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



# ΕΙΔΗΣΕΙΣ

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «**Ελέστρια VI**»: Φορτηγὸν ἐπρώην περουμενιανὸν «**Riuga**» νεοαγορασθὲν, 7.264 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Βάρχα**» (κ. Δημ. Ἀργυρέας).

2. «**Ἀσώματος**»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «**Prosperity**») νεοαγορασθὲν, 8.973 τόν. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ἀσώματος**» (κ. Γεώργ. Παναγιώτου).

3. «**Κώστας Κ.**»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «**Havgast**») νεοαγορασθὲν, 11.504 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Αἴθρα**» (κ. Δημ. Κρανιώτης).

4. «**Πέρλα**»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «**Mombasa**») νεοαγορασθὲν, 8.231 τόν. γκρός τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Μαρτινόνφο**» (κ. Ἄθαν. Μαρκόπουλος).

5. «**Ἄντωνος**»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «**Graigwerdd**») νεοαγορασθὲν, 18.618 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ἄντωνος**» (κ.κ. Ἄντ. Κατσογιώργης καὶ Θεόδ. Εὐσταθίου).

6. «**Σόφρα**»: Φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «**Yutai**») νεοαγορασθὲν, 1.990 τόνων γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ἀρένας**» (κ. Δημ. Διονυσίου).

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἐκ τοῦ ναυτηγείου ΝΑΥΣ τῶν ἀδελφῶν Φιλίππου εἰς τὸ Πέραμα καθεικύνθησαν ἐντὸς μίας ἐβδομάδος τὸ ὄχηματαγωγὸν «**Αἴα**», ἰδιοκτησίας Ἑλ. Σοφρά καὶ Σία καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν «**Θεσπρωτία**». Τὸ «**Αἴα**», ναυπηγηθὲν βάσει μελέτης καὶ σχεδίων τοῦ ναυπηγικοῦ γραφείου Ἑλ. Καβαλάρη, εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανὰς ἰσχύος 1.320 ἵππων ἐκάστης καὶ μεταφορικῆς ἰκανότητος 30 φορτηγῶν αὐτοκινήτων, 80 Ι.Χ. καὶ 400 ἐπιβατῶν. Τὸ «**Θεσπρωτία**» ἐναυπηγήθη βάσει μελέτης καὶ σχεδίων τῶν ναυπηγῶν Ι. Κοιμάνη καὶ Χρ. Σιμοπούλου καὶ εἶναι μεταφορικῆς ἰκανότητος 20 φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἢ 70 Ι.Χ. καὶ 400 ἐπιβατῶν.

— Τὴν 25ην Σεπτεμβρίου καθεικύνθη εἰς Τσοῦ ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν Νίπτον Κόκαν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ οἴκου τῶν κ.κ. Υἱῶν Ν. Ι. Γουλανδρῆ, τὸ 256.000 τόνων d.w. δεξαμενόπλοιο «**Μαριέττα**», τὸ ὅποιον θὰ παραδοθῆ τὸν προσεχῆ Ἰανουάριον. Τὸ σκάφος θὰ κινήται δι' ἀμμοστροβίλων ἰσχύος 31.000 ἵππων ἄξονος, κατασκευῆς Μιτσουμπίσι καὶ θὰ ἀναπτύσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,05 μιλίων.

— Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῶν ἰδίων πλοιοκτητῶν καθεικύνθη τὴν 12ην Σεπτεμβρίου ἕτερον δεξαμενόπλοιο τῶν 121.500 τόν. d.w., μὲ παράδο-

σιν καὶ αὐτὸ Ἰανουάριον. Ὀνομάσθη «**Εφεσος**». Μηχαναὶ Σουλτζερ ἰαπωνικῆς κατασκευῆς, ἰσχύος 23.200 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακῆ 15,2 μιλίων.

— Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγῶν τῆς Ὀζάκας καθεικύνθη τὴν 28ην Αὐγούστου τὸ 26.900 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «**Μία**» τοῦ οἴκου Καρέλλα. Μηχαναὶ Σουλτζερ, ἰσχύος 11.550 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσαι ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις Νοέμβριον.

— Τὸ 15.000 τόν. d.w. φορτηγὸν «**Σὴ Τρέιντερ**», τύπου SD14, καθεικύνθη τὴν 16ην Σεπτεμβρίου εἰς Σάντερλαντ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ὄστιν καὶ Πίκερσκιλ, διὰ λογαριασμὸν τοῦ οἴκου Α. Ἀλαφούζου. Παράδοσις Δεκέμβριον. Σημαία ἐλληνικῆ.

— Εἰς Μαϊζούρου καθεικύνθη τὴν 4ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι τὸ 60.150 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «**Μάουντ Πίνδος**» διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «**Μετροπόλιταν Σίππικς**». Μηχαναὶ Χιτάτσι / Σουλτζερ 14.000 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακῆ 14,8 μιλίων. Θὰ παραδοθῆ περὶ τὰ τέλη Νοεμβρίου καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

## ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας :

«**Ἀλιάρτος**», κυπριακὸν, 5.593 τ. γκρός, ἀπὸ 24.474 μέχρι 23.475, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Γεναράκης. «**Δέσποινα Σ.**», κυπριακὸν, 493 τόν. γκρός, ἀπὸ 30.374 μέχρι 29.375, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Φύτου. «**Καταλίνα**», κυπριακὸν, 921 τόν. γκρός, ἀπὸ 19.674 μέχρι 18.675, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Διονυσίου. «**Στόλτ Πούμα**», λιβεριανόν, 12.391 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.974 μέχρι 31.875, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Μαρτιάκης. «**Φλαμένα**», παναμαϊκόν, 485 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.474 μέχρι 31.375, ἐκπρόσωπος κ. Ἀριστ. Καραγεώργης. «**Πένυ Τρανζοσεάνικ**», κυπριακόν, 3.895 τόν. γκρός, ἀπὸ 11.574 μέχρι 10.575, ἐκπρόσωπος κ. Ἦλ. Παπαγεωργίου. «**Ἄνκο Ἑλλάς**», λιβεριανόν, 12.239 τ. γκρός, ἀπὸ 10.574 μέχρις 9.575, ἐκπρόσωπος κ. Ἦλ. Παπαγεωργίου. «**Μαργκότ Τρανζοσεάνικ**», κυπριακόν, 3.927 τόν. γκρός, ἀπὸ

11.574 μέχρι 10.575, ἐκπρόσωπος κ. Ἦλ. Παπαγεωργίου.

## ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΤΣΑΚΟΥ

Τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ οἴκου Π. Τσάκου κυπριακὸν φορτηγὸν «**Παμπέρο**», 8.674 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1956, παρελήθη εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 8ην Σεπτεμβρίου. Ὀνομάσθη «**Αἴρης Τζού**» καὶ ὑψώσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Ἀμέσως μετὰ τὴν παραλαβὴν παρεδόθη εἰς τοὺς ναυλωτὰς τοῦ εἰς τοὺς ὁποίους ἐχρονοναυλώθη διὰ 2 ἔτη.

— Ὑπὸ τοῦ οἴκου Τσάκου ἠγοράσθη ἐπίσης τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν «**Φούλμεν**», 2.982 τόν. γκρός, 4.921 τόν. d.w., ναυπηγήσεως τοῦ 1966. Θὰ παραδοθῆ περὶ τὰ μέσα τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς εἰς Σαντάντερ τῆς Ἰσπανίας, θὰ μετονομασθῆ «**Αἴρης Φαίθη II**» καὶ θὰ διατηρήσῃ τὴν κυανόλευκον.

## ΠΡΑΞΙΣ

### ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Ἐξ τύπου λάινερ φορτηγὰ, τῶν 16.727 τόν. d.w. ἑκαστον, παραγγελλέντα ὑπὸ τοῦ οἴκου Μ. Α. Καραγεωργίου εἰς τὰ καναδικὰ ναυπηγεῖα «**Μαρίν Ἰνταστρις**», μὲ παραδόσεις 1975 - 76, ἐπωλήθησαν εἰς γαλλικὰ συμφέροντα, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς. Τὰ ἀνωτέρω πλοία θὰ ἐφοδιασθῶν διὰ δηζελομηχανῶν MAN, ἰσχύος 13.600 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσουσαν ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 17, 25 μιλίων. Ἔτερα 12 ἀδελφὰ πλοία ἔχουσαν παραγγελθῆ ὑπὸ τοῦ οἴκου Καραγεωργίου, εἰς τὰ ὡς ἀνω ναυπηγεῖα.

### ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ «ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ»

Τὸ πρό τινας ἀγορασθὲν, παρ' Ἑλλήνων, τύπου «**φόρτσιου**», φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «**Καρολίνα Π.**» (τέως «**Vera Ventures**»), τόν. d.w. 22.258 καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1973, ἀνήκει εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἐταιρίαν «**Inersea Carriers S.A.**», ἀντιπροσωπευομένη ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Μ. Παπαϊωάννου. Τιμὴ ἀγορᾶς ἄνω τῶν 9 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ σκάφος διετήρησε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

### ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «**Barrister**», 8.119 τόν. γκρός, 9.988 τόν. d.w., τοῦ 1954, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 510.000 λιρῶν.

— Ἐπωλήθη εἰς συμφέροντα Ἄπω Ἀνατολῆς, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 9 ἑκατομμ. δολλαρίων, τὸ μπάλκ κάρριερ «**Ἀντζελικ Πρωτέκτωρ**», 20.625 τόν. γκρός, 34.055 τ. d.w., τοῦ 1963.

— Εἰς συμφέροντα Νιγηρίας ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «**Εντερπράις**», 9.964 τόν. γκρός, 15.440 τόν. d.w., τοῦ 1957. Τιμὴ πωλήσεως δολ. 3,5 ἑκατομ.

— Τὸ ὀλλανδικὸν μοτοροῖπ «**Tubal**», 497 τόν. γκρός, 858 τόν. d.w., τοῦ 1958, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήθη. Μετονομάσθη «**Παῦλος Ξ.**».

— Κύπριοι ἠγόρασαν τὸ φορτηγὸν «**Φλώρινα**», 10.196 τόν. γκρός, 15.332 τόν. d.w., τοῦ 1956. Θὰ παραδοθῆ Ὀκτώβριον - Νοέμβριον, εἰς Πακιστάν.

## PAVLEDIS SONS & Co. (Mr. Manna)

Head Office : 4 Wood str. CALCUTTA - 16

Branches : Madras, Visag, Haldia, Paradeep (India)

Shipchangers, Repairers, Bonders, Deck and Enginespares suppliers

GREECE : Capt. Th. Zachariou.

Tel. : 451-0895 — Home : 783-932.

# ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΜΑΣ



Το πρό τινος παραληφθέν από τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία Καβασάκι υπερδεξαμενόπλοιο «Τάκτικ», 228.800 τόν. d.w., του οίκου Κώστα Μ. Λεμού. Το σκάφος είναι έφωδιασμένον δι' ατμοστρόβιλων κατασκευής τών ναυπηγών, ισχύος 36.000 ίππων άξονος και άναπτύσσει ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16,2 κόμβων.

— Έπωλήθη εις άγοραστάς "Απω 'Ανατολής τὸ φορτηγὸν «Εύρυσθένης», 9.553 τ. γκρός, 10.430 τόν. d.w., τοῦ 1959, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, εις Φιλιππίνας.

— Ἦγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήθη τὸ μότορσιπ «Hanngrid», 499 τόν. γκρός, 896 τόν. d.w., τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Βάνια Χ.».

— Έπωλήθη εις άγγλικά συμφέροντα τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μάρθα», 2.247 τόν. γκρός, τοῦ 1952 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Castle Glory».

— Τὸ κυπριακὸν μπάλκ κάρριερ «Μαριλάκ», 6.856 τόν. γκρός, τοῦ 1954, έπωλήθη εις Γιουγκοσλαύους.

— Έπωλήθη εις νιγηριανὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη ἤδη τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Σάμος Σκάυ», 5.788 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, τοῦ οίκου Σούτου.

— Έπωλήθη εις ξένα συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «'Αριστόνοκος», 7.661 τόν. γκρός, τοῦ 1958 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Danish Mariner».

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήθη τὸ άγορασθέν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Βοναργ», 11.502 τ. γκρός, τοῦ 1963. Μετωνομάσθη «Αϊόλιαν Σάν». Σημαία ἑλληνική.

— Παρεδόθη εις τοὺς άγοραστάς του τὸ φορτηγὸν «'Οδυσσεύς», 2.059 τόν. γκρός, τοῦ 1950. Μετωνομάσθη «Orient». Ὑψωσε τὴν λιβερδιανὴν σημαίαν.

— Τὸ άγορασθέν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιο «Ek», 2.791 τόν. γκρός, τοῦ 1963, παρελήθη καὶ μετωνομάσθη «Σαιντ Παντελεήμων». Σημαία λιβερδίας.

— Παρελήθη τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Dixie», 1578 τόν. γκρός, τοῦ 1946 καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα.

## ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

Ἡ τουρκικὴ εἰσβολὴ εις τὴν Κύπρον προβλέπεται ὅτι θὰ ἐπηρεάσῃ δυσμενῶς τὸ κυπριακὸν νηολόγιον. Ἡδὴ διεπιστώθη ὅτι, χῶραι τῶν ὁποίων αἱ σημαῖαι ἔχουν χαρακτηρισθῆ ὡς «σημαῖαι εὐκολίας», κινούνται δραστηρίως διὰ τὴν έγγραφὴν εις τὰ νηολόγια τῶν τῶν πλοίων, ἅτινα ἀναμένεται ὅτι θὰ διαγραφοῦν ἀπὸ τὸ κυπριακὸν νηολόγιον.

Ἐν ὄψει τοῦ γεγονότος ὅτι μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἀναμένεται ὅτι θὰ περιλαμβάνεται καὶ σημαντικὸς ἀριθμὸς ἑλληνοκτῆτων σκαφῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ ΝΑΤ, τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διέταξεν ὅπως :

**ΠΡΩΤΟΝ**, τὰ ἤδη ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν συμβεβλημένα μετὰ τοῦ ΝΑΤ πλοία συνεχίσουν τὴν ασφάλισίν των κατὰ τὸ ἰσχύον καθεστῶς.

**ΔΕΥΤΕΡΟΝ**, αἰτήσεις πρὸς ασφάλισιν πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν ἐξετάζονται ἀπολύτως ὑπὸ τὸ ἰσχύον καθεστῶς.

**ΤΡΙΤΟΝ**, οὐδεμία αἴτησις πλοιοκτῆτου πρὸς ασφάλισιν εις τὸ ΝΑΤ πληρώματος πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, πλὴν τῆς κυπριακῆς, γίνεται δεκτὴ, ἐφ' ὅσον τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον κατὰ τὴν 20ῆν Ἰουλίου 1974 ἔφερε τὴν κυπριακὴν σημαίαν ἢ ἀνήκεν εις κυπριακὴν ἑταιρίαν, ἀνεξαρτήτως τῆς σημερινῆς ἰδιοκτησίας καὶ ἑταιρικῆς μορφῆς.

## ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Έπωλήθη εις διαλυτὰς Πακιστανούς, ἀντὶ ποσού γύρω τῶν δολ. 170 κατὰ τόν. ἑλ. χωρητικότητος, τὸ δεξαμενόπλοιο «Λένα», 11.250 τόν. γκρός, τοῦ 1951.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μίδας», 4.119 τόν. γκρός, τοῦ 1946 έπωλήθη εις Γιουγκοσλαύους διαλυτὰς.

— Εἰς Κινέζους διαλυτὰς έπωλήθη τὸ

φορτηγὸν «Θεόκλητος», 3.649 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

— Έπωλήθη εις διαλυτὰς "Απω Ἐπὶ ἀνατολῆς τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Αἰγίς Ἐτέρνι- τυ», 8.814 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

— Τὸ λιβερδιανὸν δεξαμενόπλοιο «Καρίμπιαν Βόγιατζερ», 14.839 τόν. γκρός, τοῦ 1956, έπωλήθη εις διαλυτὰς τῆς Ταϊβάν.

## ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὕψωσε τὸ φορτηγὸν «Βιολέττα», 8.510 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

## ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Λάμπρος», 8.903 τ. γκρός, τοῦ 1957, μετωνομάσθη εις «Natsapes».

— Εἰς «Ρίβα» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιο «Ματζέστικ Κολοκοτρώνης», 32.168 τόν. γκρός, τοῦ 1965.

— Μετωνομάσθη εις «Λένα Τρανσοσεάνικ» τὸ λιβερδιανὸν δεξαμενόπλοιο «'Ανκο Τρανσοσεάνικ», 12.702 τ. γκρός, τοῦ 1961.

— Εἰς «Γιουρομπάλκερ» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ρούθη Μάικελ», 7.311 τόν. γκρός, τοῦ 1963.

— Τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιο «'Α-στράλ», 12.447 τόν. γκρός, τοῦ 1956, μετωνομάσθη εις «'Αθηνιαν Ἄουράρα».

## ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤῶΝ «ΚΟΣΤΕΡΣ»

Ἐτέθησαν ὑπ' ὄψιν τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἰω. Μηναιῶ τὰ ἔκκρεμὰ προβλήματα τῶν «κόστερς», ἐξητήθη δὲ ἡ προσωπικὴ παρέμβασίς του διὰ τὴν ἐπίλυσίν των.

Συγκεκριμένως, διὰ σχετικῶν ὑπομνήματος τῆς Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἄκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων, ζητεῖται :

● Ἡ τροποποίησις τοῦ Ν.Δ. 187/73 (ἄρθρον 166), ὥστε τὸ ὄριον τῶν ἐργαζομένων εις τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας ἄκτοπλοῖ-

κών φορτηγών να επανέλθω, ως και πρότερον, εις τούς 500 κόρους.

● Η απαγόρευσις μεταφορών εσωτερικού υπό πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, αϊ όποια πραγματοποιούνται κατά παράβασιν του Α.Ν. 6059/1934.

● Η μείωσις τής συνθέσεως τών πληρωμάτων τών «κόστερς» κατά 25%, προκειμένου να αντιμετωπισθή ή έλλειψις πληρωμάτων.

● Ο προσδιορισμός χώρου εις τόν λιμένα Αγίου Γεωργίου, διά τήν παραμονήν τών εν άναμονή έργασίας τελούτων «κόστερς».

● Η χορήγησις τής κατ' άρχήν άποφασισθείσης αύξήσεως του ναυολογίου κατά 15%, προς μερικήν εξισορρόπησιν τών δαπανών εκμεταλλεύσεως.

● Η άπαλλαγή εκ τών πλοηγικών δικαιωμάτων τών άκτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων.

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΠΡΕΒΕΖΗΣ**

Εις 240 θα άνέλθω ό αριθμός τών εισακτέων μαθητών, έφέτος, εις τήν Δημοσίαν Σχολήν Έμπορικου Ναυτικού Προπαιδεύσεως Πρεβέζης, όπου ή φοίτησις παρέχεται έντελής δωρεάν, περιλαμβάνουσα ένδιαίτησιν, τροφοδοσίαν, βιβλία, στολάς και λοιπά είδη ήματισμού, ως και τήν έκδοσιν, υπό τής σχολής, ναυτικού φυλλαδίου, άμα τή άποφοιτήσει των.

Εις τούς προσερχομένους, προς έγγραφήν, μαθητάς, καταβάλλονται τά έξοδα μετακινήσεώς των. Έπίσης, οϊ μαθηταί επιδοτούνται διά μικρού ποσού, προς αντιμετώπισιν τών καθημερινών μικροεξόδων των και κατά τήν άποφοιτήσιν τών λαμβάνουν ποσόν 1.500 δρχ. δι' έτερα έξοδά των.

Εις τήν άνωτέρω σχολήν γίνονται δεκτοί νέοι, ήλικίας 15 - 20 ετών, κάτοχοι, τούλάχιστον άπολυτηρίου Δημοτικού σχολείου.

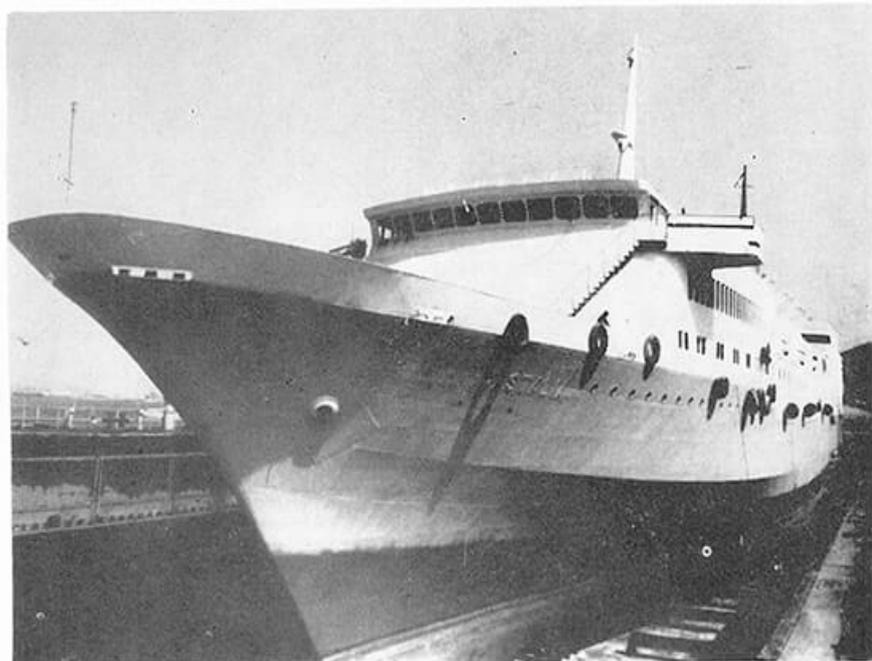
Η εκπαιδευτική περίοδος άρχίζει τήν 16. 10.1974, ή δε προθεσμία ύποβολής σχετικών αίτήσεων εις τό ύπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας (Δ)/νσιν Ναυτικής Έκπαιδεύσεως Βασ. Σοφίας 150, Πειραιεύς), εις τας κατά τόπους Λιμενικάς Αρχάς, ως και εις τήν Σχολήν Πρεβέζης, λήγει τήν 5ην Οκτωβρίου 1974.

Η φοίτησις εις τήν σχολήν είναι, διά μόν τούς μαθητάς ειδικότητος καταστρώματος και μηχανής 4μηνος, διά δε τούς μαθητάς ειδικότητος θαλαμηπόλου 6μηνος.

**ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Παρά τό γεγονός, ότι οϊ πωληταί άρνούνται να τό παραδεχθούν, αϊ τιμαί τών μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου ακολου-

**Αϊ ναυπηγικάί μας πρόοδοι**



Τό νεότευκτον έπιβατηγόν-όχηματαγωγόν τής γραμμής Δυτικής - Άνατολικής Μεσογείου «Κασταλία» τόνων γκρός 9.000, έντός τής δεξαμενής.

θούν τήν καθοδικήν πορείαν τών τιμών τών δεξαμενοπλοίων. Τούτο έπιβεβαιούται εκ τής μη άνακοίνωσεως τής τιμής τών περισσότερων προσφάτων πωλήσεων, έν τή προσπαθεία τών πωλητών να διατηρήσουν τήν άγοράν εις ύψηλά επίπεδα.

Κατά τόν μήνα Αύγουστον, ύπήρξε ζωηρά ζήτησις εις τήν άγοράν, αλλά αϊ κλεισθείσαι πράξεις ήσαν περιορισμένοι. Ός πλέον θετικοί άγορασταί εμφανίζονται οϊ Κινέζοι,, αλλά και αυτοί άναζητούν τας εύκαιρίας και φαίνονται διατεθειμένοι να περιμένουν, έως ότου επιτύχουν τας τιμάς τής άρεσκειάς των.

Και ενώ δεν έχει πραγματοποιηθή ούδεμία πώλησις προς τήν κατεύθυνσιν αυτήν, ύπάρχουν πληροφορίαί ότι τούς προσφέρεται σκάφος τών 30.000 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1965, προς 267 δολλάρια κατά τόννον — τιμή κατά 10% κατωτέρα εκείνης, τήν όποίαν οϊ Κινέζοι θα ήσαν πρόθυ-

μοι να πληρώσουν, πρό 6-7 έβδομάδων.

Οϊ πλοιοκτήται, οϊ όποιοί άπέχουν τής άγοράς, με τήν έλπίδα περαιτέρω μειώσεως τών τιμών δικαιούνται. Υπάρχουν πληροφορίαί, ότι έν σύγχρονον μπάλκ κάρριερ, άνω τών 50.000 τόν. d.w., προσφέρεται προς 240 δολλάρια τόν τόννον, έλεύθερον ναυλώσεως.

Προφανώς, τό κόστος τής χρηματοδοτήσεως και αϊ δυσχέρειαί συνεργασίας (syndicating), τας όποίας αντιμετωπίζουν ώρισμένοι Τράπεζαι, άποτρέπουν πολλούς πιθανούς άγορασταίς. Πάντως, άρκετοί πιστοδοτικοί όργανισμοί διατυπώνουν τήν γνώμη, ότι ή χρηματοδότησις θα είναι εύχεστερά, μετά 4 - 5 μήνας, γεγονός όπερ θα προσελκύση περισσότερους άγορασταίς και θα προσδώση κάποιον τόνον σταθερότητος εις τήν άγοράν.

Εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, ή ύπερπροσφορά τουνάζ και ή χαμηλή ναυλα-

**YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA**

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

**ASSOCIATED AGENCIES**

FORMERLY

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON **ELPIDON (OVERSEAS) LTD.**  
TRIDENT HOUSE 55  
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS  
TELEPH. 4818066 (5 lines)  
TELEX 888728

PIRAEUS **ALASSIA SHIPPING CO. LTD.**  
11, AKTI MIAOULI,  
TELEPH. 429500 417227 4175066 4175067  
TELEX 2519

P.O.BOX 419  
TELEPH. 22429 - 22496 - 23430  
HOUSE 53573  
TELEGR. LOUCAS JEDDAH

γορά ενδέχεται να έχουν απροβλέπτους επιπτώσεις επί των ναυπηγήσεων. Ήδη, αι τιμαί των ναυπηγικών συμβολαίων εξέπεσαν τελευταίως και άρκετοι πλοιοκτήται διαπραγματεύονται την μετατροπή παραγγελιών των εις σκάφη μικτά ή μπάλκ κάρριερς.

Έξ άλλου, υπάρχουν σοβαρά ένδειξεις, ότι ώρισμένοι δυτικά χώροι, πάσχουσι εξ έλλειμμάτων του ισχυρισμού πληρωμών, θα περιορίσουν, αναγκαστικώς τας εισαγωγάς των πετρελαίου. Ήδη, εις την Άγγλιαν, η κατανάλωσις πετρελαίου έμειώθη κατά 8%, εντός του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους. Έάν τούτο συμβή και εις άλλας χώρας, ο πληθωρισμός τονάζ είναι αναπόφευκτος.

Η συσσώρευσις τονάζ εις τον Περσικόν Κόλπον, καθιστά διστακτικούς τους αγοραστάς, οι όποιοι άκυρώνουν πράξεις την τελευταίαν στιγμήν. Η πώλησις του δηζελοκινήτου τάνκερ «Κάλβαντος», 33.480 τόν. d.w., του 1961, πρὸς 5,5 εκατ. δολάρια, δέν έπραγματοποιήθη τελικώς. Την αὐτήν τύχην προβλέπεται να έχουν και αι πωλήσεις των επίσης δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίων «Τέιμς Γκλόρυ», 98.500 τόν. d.w., παραδιδόμενου εκ των ναυπηγείων εντός του τρέχοντος μηνός, του όποίου είχαν ανακοινηθῆ ή πώλησις αντί 25 εκατομ. δολαρίων και του ιαπωνικού δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Γιόχο Μαρού», 87.000 τόν. d.w., του 1965, πρὸς 11.750.000 δολάρια.

#### ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Εις τὰ ναυπηγεία Άναστασιάδη - Τσορτανίδη του Περάματος, έτέθη ή τρόπις του ύδρογραφικού και ώκεανογραφικού σκάφους του Πολεμικού Ναυτικού, το όποιον προβλέπεται ότι θα παραδοθῆ μετά 16 μηνον.

Με την ναυπήγησις του εξειδικευμένου αυτού σκάφους, συνεχίζεται και διευρύνεται ή τῶσον έπωφελής, διά την έθνικην οικονομίαν, συνεργασία του Πολεμικού Ναυτικού με την έλληνικην ναυπηγικην βιομηχανίαν. Άλλά και αποδεικνύονται, διά μίαν, άκόμη, φοράν, αι δυνατότητες και ή αρτιότης των μικρομεσαίων ναυπηγικών μονάδων του Περάματος, διά τας όποιας, εν τούτοις, ουδέν κρατικόν μέτρον έλήθη και έξακολουθούν να στενάζουν από την έλλειψιν χώρου, ήτις παρεμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξιν των.

#### ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΔΙΑ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ

Περί τὰ μέσα του τρέχοντος μηνός, εις το έν Περάματι ναυπηγείον των Ήνωμένων Ναυπηγείων Περάματος - Ιτέας, θα καθελκυσθῆ το πρώτον, των έν σειράν ναυπηγούμενων δέκα φορτηγών πλοίων, των 2.800 τόν. d.w., διά λογαριασμόν Νορβηγών έφοπλιστών. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά των έν λόγω πλοίων, τὰ όποια θα φέρουν την άνωτάτην κλάσιν του Νορβηγικού Νηογνώμονος ΙΑΙ - ICE C, είναι: Όλικόν μήκος 63,60 μ., πλάτος 12,50 μ., βύθισμα 4,45 μ., χωρητικότης αυτών εις χύδην φορτίον 110.000 κυβικοί πόδες, μηχανή 9κύλινδρος Νορτο, ισχύος 1.575 ίππων, εις 825 στροφάς ανά λεπτόν και ταχύτης 15,5 κόμβοι.

Η παράδοσις του πρώτου σκάφους θα γίνη τον Ίανουάριον 1975. Περί το τέλος του προσεχούς μηνός, θα καθελκυσθῆ το δεύτερον σκάφος, το όλον δέ πρόγραμμα θα

περατωθῆ εντός του 1976.

Έν τῷ μεταξύ, εις το άνωτέρω ναυπηγείον καθελκύσθη, την 1ην Σεπτεμβρίου, το έπιβατηγόν - όχημαγωγόν «Θεοφάνης», πλοιοκτησίας των κ.κ. Ίκ. Κούδα, Ίωάν. Μπούτη και Άδελφών Παπαμιχαλοπούλου. Το «Θεοφάνης» έναυπηγήθη βάσει σχεδίων του ναυπηγικού γραφείου Κουϊμάνη - Σιμοπούλου, είναι χωρητικότητος 1.200 τόνων d.w., έχει μήκος 60 μ., διαθέτει δύο μηχανάς «Τζένεραλ Μότορς», ισχύος 500 ίππων έκάστης και ανάπτυξισις ταχύτητα 13 μιλίων. Η μεταφορική ικανότης του είναι 16 φορτηγά, των 10 τόνων ή 50 Ι.Χ. και 300 έπιβατών.

#### ΤΟ ΝΕΟΝ Δ.Σ. ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Δι' αποφάσεως του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Ι. Μηναίου, το Διοικητικόν Συμβούλιον

## Έκδόσεις

#### ΙΩΑΝΝΟΥ ΤΣΟΤΣΗ

#### «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»

Εις τεύχος 100 σελίδων, ο πλοίαρχος Λ. Σ. κ. Ίωάν. Τότσης, έχει συγκεντρώσει τὰ θέματα, τὰ αναφερόμενα εις την εξέλιξιν, την οργάνωσιν και την συμβολήν των θαλασσιών μεταφορών. Το πρώτον μέρος είναι εισαγωγικόν. Εις το δεύτερον μέρος, όπερ περιλαμβάνει 14 κεφάλαια, εξετάζονται περιληπτικώς βασικά ζητήματα της ναυτιλιακής οικονομίας (έπιδρασις τεχνικών εξελίξεων, συντελεσται έκμεταλλεύσεως, προϋποθέσεις ανάπτυξεως κ.λπ.) και, έν συνεχείαι, αναλύονται, ευρύτερον, οι διάφοροι τομείς της συμβολής της έλληνικής Ναυτιλίας.

Η συνοπτική παράθεσις των θεμάτων και ή άπλοστευμένη διατύπωσις, καθιστούν το νέον βιβλίον του κ. Τότση, ευχρηστον βοήθημα διά τους σπουδάζοντας την Ναυτιλίαν. Σημειούμεν το λίαν έπιμελημένον της έκδόσεως.

#### ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΦΑΝΕΛΛΗ

#### «ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ»

Κρούομεν, ίσως, άνοικτάς θύρας, τονίζοντες την σημασίαν των προφυλάξεων εις τὰ πετρελαίοφορα. Πάσα συμβολή εις το έργον της προλήψεως των άτυχημάτων είναι αναγκαία και άποδεκτή. Διά τον λόγον αυτόν και ή υπό του ναυτικού έκδοτικού οίκου Άφών Λιοντή έκδοσις του βιβλίου του πλοίαρχου Ε.Ν. κ. Ίωάν. Φανέλλη, αποτελεί ούσιαστικην προσφοράν εις τον μεγάλον άγώνα, διά την προστασίαν της ανθρώπινης ζωής έν θαλάσση.

Το βιβλίον του κ. Φανέλλη διαιρείται εις 11 κεφάλαια. Άφου εις τὰ πρώτα έξ αυτών παράσχει μεθοδικώς εις τον αναγνώστην τὰ αναγκαίας γνώσεις περί των έπικινδύνων πε-

του Ν.Α.Τ., διά την προσεχή τριετίαν, συνεκρήθη ως εξής:

Πλοίαρχος Λ. Σ. Έλ. Παλαιιοδόωρος, πρόεδρος (ανάπληρωτής πλοίαρχος Λ. Σ. Ίωάν. Χρυσανθακόπουλος), Γεώργ. Μελισσινός, ειδικός περί τὰ ασφαλιστικά (ανάπληρωτής Όρ. Καββαδίας), Ίωάν. Άθανασόπουλος, εκπρόσωπος της Τραπεζής της Ελλάδος (ανάπληρωτής Άθαν. Παπαδημητρίου), Άθαν. Πάγκος, εκπρόσωπος έφοπλιστών φορτηγού ναυτιλίας (ανάπληρωτής Ε. Κατσούλης), Άντ. Γιαννουλάτος, εκπρόσωπος έφοπλιστών έπιβατηγού ναυτιλίας (ανάπληρωτής Άγγελική Φραγκουδάκη), Έμμ. Σαΐτης, εκπρόσωπος των έν ενεργεία ναυτικών (ανάπληρωτής Δημ. Κελεπούρας) και Άθαν. Παπαναστασίου, εκπρόσωπος των συνταξιούχων ναυτικών (ανάπληρωτής Γεώργ. Κοντόρηγας).

τρελαιοειδών φορτίων και των αιτιών, εκ των όποιων δημιουργούνται τὰ εκ τούτων άτυχήματα, προχωρεί εις τας μεθόδους αντιμετώπισεως των κινδύνων (Κεφάλαια περί μέτρων ασφαλείας, χειρισμού φορτίων και έρματος, καθαρισμού δεξαμενών, έργασιών εις κλειστούς χώρους) και καταλήγει εις την λεπτομερή ανάπτυξιν του θέματος της πυρκαϊάς επί των δεξαμενοπλοίων και των τρόπων της καταπολεμησεώς της. Χρησιμότη ή έν τέλει παράθεσις μικρού έπεξηγηματικού λεξικού της επί του θέματος άγγλικής όρολογίας, καθώς και τεσσαράκοντα περίπου παραστατικών σχημάτων.

Ο πλοίαρχος κ. Φανέλλη, καθηγητής εις το Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., έχων ήδη εις το ένεργητικόν του το «Έγχειρίδιον αξιωματικού καταστρώματος δεξαμενοπλοίων», είναι άξιος συγχαρητηρίων διά την νέαν θετικήν συνεισφοράν του εις την έκπαιδευσιν των στελεχών του Ε.Ν.

#### «ΑΛΚΥΩΝ»

Εις τον χώρο των περιοδικών των ναυτιλιακών μας έταιριών, ή «Άλκυών» καταλαμβάνει μίαν εξέχουσαν θέσιν. Νεώτερον των λοιπών συναδέλφων, αλλά έξ ίσου έπιμελημένον και άρτιον, το περιοδικόν της έταιρίας «Θεναμάρις Μαριτάιμ», του κ. Μαρτίνου, έρχεται να συμπληρώση την μεγάλην προσπάθειαν της έπικοινωνίας και της άληθούς ψυχαγωγίας των ναυτικών μας. Με την ώραίαν εικονογράφησιν και την ποιικίλην ένδιαφέρουσαν ύλην, εϊμεθα βέβαιοι, ότι έχει τύχει της έμμενεστερας υποδοχής εις τον κόσμον του. Εις το μόλις κυκλοφορήσαν τεύχος υπ' αριθ. 3 (Αύγουστου - Σεπτεμβρίου), εύρισκομεν έπίκαιρα έπαγγελματικά άρθρα, ώραία ναυτικά διηγήματα, ποικίλας ειδήσεως ένημερώσεως και υπεράνω όλων την πολύτιμον συνεργασίαν των στελεχών της έταιρίας. Σημειούμεν ιδιαίτερω τας σελίδας της άλληλογραφίας των ναυτικών, οι όποιοι υπηρετούν επί των πλοίων της έταιρίας, καθώς και τον πλήρη πίνακα της επανδρώσεως των.

**THE LONDON**  
**STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.**  
(ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

**A. BILBROUGH & CO., LTD.**

Cables : Bilbrough London E.C.3.

17 Crosswall London EC3N ZAT.

Telephone : 481.9401 (10 Lines)

Telex : 886394

## ΕΠΕΝΔΥΣΙΣ 150 ΕΚ. ΔΡΧ. ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΕΙΣ ΑΚΙΝΗΤΑ

### Η ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

Δι' αποφάσεως της Νομισματικής Έπιτροπής, παρετάθη μέχρι 16.3.1975, η ισχύς προγενεστεράς αποφάσεώς της, διά την επένδυσιν υπό του Ν.Α.Τ. 150.000.000 δρχ., εις αγοράν νέων ακινήτων, δι' εισαγωγής ισοπόσου συναλλάγματος εκ των εις τὸ ἐξωτερικὸν ἀποθεμάτων τοῦ Ταμείου. Κατόπιν τούτου, τὸ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπέφασκε τὴν δημοσίευσιν ἀνακοινώσεως, διὰ τῆς ὁποίας θὰ ζητηται ἡ ὑπόβλη προσφορῶν ἀκινήτων εἰς τὴν περιοχὴν πρωτεύουσας.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διευκρινίζεται, ὅτι βάσει ἐπισημῶν στοιχείων:

● Τὸ σύνολον τῶν καταθέσεων τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἀνέρχεται εἰς δύο δεσκατομύρια δρχ. περίπου.

● Ἡ εἰς ἀκίνητα περιουσία τοῦ Ν.Α.Τ. περιλαμβάνει σήμερον 20 ἀκίνητα (οἰκόπεδα, ὠκοδομημένα, ὑπὸ ἀνοικοδόμησιν ἢ ὑπὸ προσεχῆ ἀνοικοδόμησιν), συνολικῆς ἀξίας, κατὰ πρόσφατον ἐκτίμησιν, 1.260.000.000 δρχ. περίπου, ἐκ τῶν ὁποίων 780.000.000 δρχ. ἀποτελοῦν τὴν ἀξίαν οἰκοπέδων καὶ 480.000.000 δρχ. τὴν ἀξίαν τῶν κτιρίων.

● Τὸ Ν.Α.Τ., συμφώνως πρὸς τὸν νόμον, δύνатаί να ἀγοράσῃ ἀκίνητα τῶν ἐξῆς κατηγοριῶν:

— Ὀκοδομημένα, κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν, δυνάμενα νὰ ἀποφέρουν πρὸσοδὸν εἰς τὸ Ταμεῖον.

— Οἰκόπεδα ἢ ἀκίνητα με παλαιὰ κτίσματα ἐπ' αὐτῶν, ἀνευ ἀξίας καὶ ἀνευ μισθώσεων.

— Ὑπὸ κατασκευῆν, τὰ ὁποῖα δέον ὡς ἀπερατωθῶν συμφώνως πρὸς τὰς ὑποδείξεις τοῦ Ν.Α.Τ.

Ἡ πλέον πρόσφατος ἀγορὰ τοῦ Ν.Α.Τ. εἶναι τὸ οἰκόπεδον, τὸ ὁποῖον καταλαμβάνει ὁλόκληρον τὸ οἰκοδομικὸν τετράγωνον μετὰ τῆς Ἀκτῆς Ἀλκίμων, τῆς Λεωφόρου Χατζηκυριακοῦ καὶ τῶν ὁδῶν Μπότσαρη καὶ Φλέσσα καὶ ἔχει ἔκτασιν 1.700 μ<sup>2</sup> περίπου. Τὸ ἐν λόγῳ οἰκόπεδον ἠγοράσθη τὸ 1972, πρὸς 31.500 δρχ. κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον, ἢ δὲ σημερινῆ του ἀξία, κατὰ μετρίου ὑπολογισμοῦ, εἶναι ἀνωτέρα τῶν 50.000 δρχ. κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον.

Ἐν τῷ μεταξύ, δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑφυπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων, ἐνεκρίθη, κατόπιν προσπαθειῶν δύο ἐτῶν, ὡς διὰ τὰς μελέτας ἀνοικοδομήσεως τῶν ἀκινήτων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ τῶν ὁδῶν Καραϊσκού - Παλαιολόγου τοῦ Πειραιῶς, ὅπου θὰ ἀνεγερθῇ τὸ νέον κτίριον τοῦ Οἴκου Ναύτου καὶ Πραξιτέλους - Παπαρηγοπούλου τῶν Ἀθηνῶν, ἰσχύς ὁ προηγούμενος Γενικὸς Οἰκοδομικὸς Κανονισμὸς τοῦ 1955, ἥτοι θὰ ἐφαρμοσθῶν αἰ πρὸ τοῦ 1973 συνταχθεῖσαι μελέται.

Κατόπιν τούτου, ἀναμένεται ἡ ἔγκριστις τῶν μελετῶν παρὰ τῶν ἀρμοδίων Ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων, διὰ νὰ γίνῃ ἡ δημοπράτησις τῶν ἔργων.

Ἦδη, ἀναμένεται ἡ ἐκδοσις παρομοίας ἀποφάσεως καὶ διὰ τὸ ἀκίνητον τῆς ὁδοῦ Σταδίου 28, ἰδιοκτησίας τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τὸ ὁποῖον, ἐπίσης, ἔχει συνταχθῆ μελέτη ἀνοικοδομήσεως πρὸ τοῦ 1973, ἥτοι ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ προἰσχύσαντος Γ.Ο.Κ.

● Ὑπεβλήθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. προσφορά, δι' ἀγορᾶν ἀκινήτου ἐπὶ τῶν ὁδῶν Κέρραπος καὶ Ἀλιπέδου, ἐκτάσεως 1.900 τετραγωνικῶν μέτρων. Τιμὴ μονάδος δὲν ἀνεφέρθη.

## ΑΠΟ 1ης ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1975 Ο ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΜΗΝΑΙΟΥ

Ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰωάν. Μηναιὸς, εἰς συνέντευξιν πρὸς τοὺς δημοσιογράφους, ἀνεκοίνωσε διάφορα μέτρα ἀναφερόμενα εἰς τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν. Συγκεκριμένως, ἐδήλωσεν ὅτι:

● Προωθήθη ἤδη τὸ ἀποφασιστικῆς σημασίας νομοθέτημα περὶ συνταξιοδοτικὸν μισθοῦ, τὸ ὁποῖον ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῆ ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1975.

● Κατηρτίσθη σχέδιον νομοθετήματος, τὸ ὁποῖον προβλέπει τὴν ἐνοποίηση τῶν δύο ταμείων ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν (Ταμείον Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ Κατωτέρων Πληρωμάτων), τὴν αὔξησιν τῶν χορηγουμένων ἐφ' ἅπαξ παροχῶν καὶ τὴν διεύρυσιν τῆς ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν διὰ τῆς συμπληρωματικῆς παροχῆς ἐπιδομάτων σπουδῶν τέκνων καὶ προικοδοτήσεως τῶν θηλέων τέκνων.

● Κατηρτίσθη καὶ προωθήθη ἕτερον νομοθέτημα διὰ τοῦ ὁποῖου, τὰ ὑφιστάμενα σήμερον δύο κέντρα παροχῆς ὑγειονομικῆς περιθάλψεως εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους τοῦ Οἴκου Ναύτου εἰς Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ, αὐξάνονται εἰς ὀκτώ. Τὰ ἐν λόγῳ κέντρα θὰ ἐγκατασταθῶν εἰς διαφόρους περιοχὰς — ἐστίας ναυτικῶν — τῶν δύο πόλεων.

● Ἐπιταχύνονται αἱ ἐργασίαι μετατροπῆς τοῦ ΝΙΕΝ εἰς γενικὸν ναυτικὸν νοσοκομεῖον. Μέχρι τοῦ Μαΐου 1975 θὰ τεθῶν ἐν λειτουργίᾳ ὀκτὼ κλινικὰ δυναμικότητος 300 κλινῶν καὶ θὰ συνεχισθῶν αἱ ἐργασίαι ὁλοκληρώσεώς του εἰς γενικὸν ναυτικὸν νοσοκομεῖον 13 κλινικῶν δυναμικότητος 600 κλινῶν περίπου.

Ἐξ ἄλλου, ὁ κ. Μηναιὸς ἀνεκοίνωσεν ὅτι μελετᾶται ἐξ ὑπαρχῆς τὸ θέμα τῶν ὑφιστάμενων ἀντιθέσεων μετὰ τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικῆς Ναυτικῆς Δικαίου καὶ τῶν παραμενουσῶν προσωρινῶν ἀπὸ τοῦ 1958 ἐν ἰσχύϊ διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 2652) 53. Αἱ διατάξεις αὗται ἀφοροῦν εἰς τὴν

χρονικὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀορίστου χρόνου, τὴν ἀναγραφὴν ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου τῶν ἀσθενειῶν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὴν μείωσιν τῆς ὑπὸ τοῦ πλοίου ὀφειλομένης προστασίας εἰς τοὺς ἀσθενεῖς. Σχετικῶς διηκρίνησεν, ὅτι ἐπιδιώκεται:

● Ὁ περιορισμὸς τῆς διάρκειας ναυτολογήσεως εἰς 12 μῆνας δι' ὅλας τὰς περιοχὰς, ὡς προβλέπει ὁ Κ.Ι.Ν.Δ..

● Ἡ κατάργησις τῆς ἀναγραφῆς τῆς ἀσθενείας ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου.

● Ἡ διατήρησις, δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις, περιλαμβανομένης καὶ τῆς χρονίας ἀσθενείας, τῆς τετραμηνίου ὑποχρεώσεως τοῦ πλοίου διὰ τὴν παροχὴν προστασίας εἰς τοὺς ἀσθενούντας ναυτικούς.

Ἐπίσης, ὁ κ. Μηναιὸς διηκρίνησεν ὅτι:

● Διὰ τοῦ νομοθετήματος περὶ συνταξιοδοτικὸν μισθοῦ, προβλέπεται αὔξησις τῶν εἰσφορῶν ἐφοπιστῶν καὶ ναυτικῶν εἰς 15% καὶ 10%, ἀντιστοίχως, διὰ τὰ συμβεβλημένα, μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοῖα ἑλληνικῶν συμφορόντων ὑπὸ ξένας σημαίας.

● Παραλλήλως, ἐπιδιώκεται ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος καὶ τῆς προσλήψεως ἐπαρκῶς προσωπικοῦ, ὡστε νὰ ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς ἠύξημένας ὑποχρεώσεις του.

● Δὲν προβλέπεται μείωσις τοῦ κατωτάτου ὀρίου ὑπηρεσίας διὰ συνταξιοδότησιν (παραμένει ἡ 15ετία).

● Δὲν προβλέπεται, πρὸς τὸ παρόν, τούλάχιστον, ἡ καθιέρωσις τῆς ἐξαγορᾶς τοῦ χρόνου ἀναπαύσεως τῶν ναυτικῶν.

Καταλήγων, ὁ κ. Μηναιὸς, ἐδήλωσεν ὅτι τὰ ἀνωτέρω μέτρα ἀποβλέπουσιν εἰς τὴν καθιέρωσιν κινήτρων, διὰ τὴν προσέλευσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

ΕἰΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

# COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες  
Ἀγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

● ΕἰΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ●

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ { 312210  
312225  
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080  
CABLES: CHIOS - NAPOLI



# Θαλάσσια άτυχήματα

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (λ.):** Ύποστάν ζημιάν εις τὸν τελικὸν ἄξονα, εις πλάτος 37 μοιρῶν βόρειον καὶ μήκος 01.40 ἀνατολικόν, τὴν 15ην Σεπτεμβρίου, ἐζήτησε τὴν βοήθειαν ρυμουλκῶ. Πλησίον του ἔφθασε τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, τὸ ρυμουλκὸν «Μάτσαρ».

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.):** Ὑπέστη πυρκαϊάν καί, ἐν συνεχείᾳ, ἐδυσθίθη, ἐξωθι τοῦ λιμένος Κατάνια, τὴν 23ην Σεπτεμβρίου. Τὸ ἐκ 5 ἀνδρῶν πλήρωμα κατάρθρωσε νὰ ἐξέλθῃ εἰς τὴν ξηρὰν σῶον. Τὸ σκάφος ἦτο ἐμφορτόν.

**ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ:** Ἀπὸ Χάργκ Ἀϊλαντ, ἀφίχθη εἰς Χόγκ - Κόγκ, τὴν 8ην Αὐγούστου, μὲ φορτίον 14.654 τόν. θείου χύμα, πρὸς ἐκφόρτωσιν. Τὴν 12ην Αὐγούστου, ἐνῶ συνεχίζετο ἡ ἐκφόρτωσις, διεπιστώθη ὅτι τὸ σκάφος ἐκάθητο ἐπὶ τοῦ βυθοῦ. Τελικῶς, ἀνελκύσθη, ἀνευ βοήθειας, τὴν 27ην Αὐγούστου, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.:** Κατὰ τὸν ἀπόπλου του ἐκ Σάουθεντ, τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, ἀπώλεσε τὴν ἀριστερὰν ἀγκυραν, μὲ 5 ἢ 6 ἄμματα ἀλύσου.

**ΓΑΛΗΝΗ:** Ἀπὸ Καρακάς, ἀφίχθη εἰς Ν. Ὀρόκην, τὴν 17ην Σεπτεμβρίου, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἠγκυροβόλησεν εἰς Στάπλετον, μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκῶ.

**ΓΙΟΥΡΟΠΗΑΝ ΡΙΒΕΡ:** Μὲ πλήρες φορτίον πετρελαίου, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν, ἐξωθι τῆς Μάλτας, τὴν 19ην Σεπτεμβρίου. Τὸ ρυμουλκὸν «Βερνίκος Δημήτριος» ἐρρυμουλκήσεν αὐτὸ, εἰς Πύλον, τὴν 22αν Σεπτεμβρίου καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς Πειραιᾶ, κατόπιν αἰτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν. Ὑπεγράφη συμφωνητικὸν Λούδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου.

**ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.):** Ἐπραγματοποιήθη κωφισμὸς τοῦ σκάφους, τὸ ὅποιον, τελικῶς, ἀνελκύσθη, τὴν 12ην Σεπτεμβρίου (ιδεῖ τεύχος 15.9.1974).

**ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.):** Τὴν 16ην Σεπτεμβρίου συνεκρούσθη, εἰς Ἀλγέριον, μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Γιουράμπια», ὑποστάν κάμψιν εἰς τὰ ἐξωτερικὰ ἐλάσματα τῆς πλώρας.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ:** Πυρκαϊὰ ἐξερράγη ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου, τὴν μεσημβρίαν τῆς 25ης Σεπτεμβρίου, εἰς τὰ παράλια τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Ἐν συνεχείᾳ, ἐσημειώθη ἐκρηξις, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ φονευθοῦν ἐξ ἑκ

τῶν 36 μελῶν τοῦ πληρώματος. Τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα περισυνελέγη, ὑπὸ πολωνικοῦ ἀλιευτικοῦ. Τὸ ἀλιευτικὸν προσεπάθησε νὰ ρυμουλκήσῃ τὸ «Ἐλευθερία», εἰς Φρήταουν, ἀλλὰ τὸ τάνκερ ὑπέστη κλίσιν πρὸς τὰ δεξιὰ καὶ ἐδυσθίθη.

**ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.):** Ἀπὸ βλάβην τῆς μηχανῆς παρέμεινεν ἀκυβέρνητον, εἰς πλάτος 34.57 νότιον καὶ μήκος 53.04 δυτικόν, τὴν 11ην Σεπτεμβρίου. Ρυμουλκὸν, ἐκ Μπ. Ἄυρες, ἐσπευσε καὶ ἀνέλαβε τὴν ρυμουλκήσιν του, εἰς Μοντεβιδέο. Τὸ σκάφος κατηυθύνετο ἀπὸ Ροζάριο εἰς Ντάρ ἐς Σαλάμ.

**ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.):** Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου, συνεκρούσθη εἰς πλάτος 49.53 βόρειον καὶ μήκος 02.46 δυτικόν, μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Σιγκαπούρ Πράϊντ», ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν πλώραν. Τὴν μεθεπομένην ἀφίχθη εἰς Σαϊν Ναζαϊρ, δι' ἐπισκευᾶς.

**ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.):** Τὴν 5ην Σεπτεμβρίου συνεκρούσθη εἰς Λάγκω, μετὰ τοῦ ἑλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Παντελής». Δὲν ἐγνώσθη ἐὰν τὰ σκάφη ὑπέστησαν ζημίας.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λ.):** Ὑπέστη ἐλαφρὰς ζημίας, συνετεία συγκρούσεως μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Λοῦ Τσαϊγκ», εἰς Μπαγκόγκ, τὴν 7ην Σεπτεμβρίου. Τὴν 12ην Σεπτεμβρίου ἀφίχθη εἰς Σιγκαπούρην, πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Ρότερνταμ.

**ΜΑΚΗΣ:** Ὑποστάν βλάβην εἰς τὴν μηχανήν, ἐνῶ διέπλεε τὸν Εὐβοϊκὸν Κόλπον, ἐρρυμουλκήθη εἰς Πειραιᾶ, τὴν 23ην Σεπτεμβρίου, ὑπὸ τοῦ ρυμουλκῶ «Ἀστέρ», βάσει συμφωνητικοῦ Λούδ'ς «no cure - no pay».

**ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ.:** Ἀφίχθη εἰς Λὰς Πάλμας, τὴν 8ην Σεπτεμβρίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Διενεργήθη ἐπιθεώρησις καί, ἐν συνεχείᾳ, ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί, μετὰ τὸ πέρασ τῶν ὁποίων ἀπέπλευσε τὴν 11ην Σεπτεμβρίου, διὰ Ρίον Ἰανείρον.

**ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (λ.):** Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου ἀνεκοινώθη, ὅτι ἐξερράγη πυρκαϊὰ εἰς τοὺς λέβητας, εἰς ἀπόστασιν 270 μιλίων ἐξωθι τῆς Βομβάης. Τὸ σκάφος κατηυθύνθη εἰς τὸν ὠς ἄνω λιμένα.

**ΜΑΡΑΕΝ:** Ἀφίχθη εἰς Λουλέα, τὴν 11ην Σεπτεμβρίου, μὲ ἐθραυσμένον τὸν στροφαλοφόρον ἄξονα. Παρηγγέλθη ἀμοιβὸς ἄξων,

ὅστις θὰ παρεδίδετο κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ σκάφους, εἰς Στεττίνον ἢ τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου.

**ΜΑΤΙΝΑ:** Εἰς Σιγκαπούρην, τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, ἐζητήθη ἐπιθεώρησις ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

**ΜΟΥΝΤΡΑ:** Ἐπεθεωρήθη εἰς Μασσαλίαν, τὴν 8ην Σεπτεμβρίου, λόγω ἀνωμαλιῶν καὶ τροφοδοτικῆς ἀντλίας καυσίμων, ἥτις ἐξηρμώθη καὶ ἀπεστάλη εἰς Γερμανίαν, δι' ἐπισκευήν.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ:** Ἀπὸ Ριγιέκαν διὰ Μπελαβάν, ἀφίχθη εἰς Μαυρίκιον, τὴν 12ην Σεπτεμβρίου καὶ ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν ἀτλίαν σαρώσεως. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί.

**ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (λ.):** Κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν εἰς Κουβέιτ, πρὸς πλεύρσιν, τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, ἡ ἑλιξ τοῦ σκάφους περιεπλάκη εἰς τὴν ἄλυσον σηματοῦρος καὶ ὑπέστη ζημίας.

**ΟΙΑ (ἐπιβατηγόν):** Ἐν πλῶ, ἀπὸ Πειραιᾶ δι' Ἴον, ὑπέστη διαρροὴν τὴν νύκτα τῆς 12ης πρὸς τὴν 13ην Σεπτεμβρίου, ἐξωθι τῆς Σερίφου. Τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ἐπιβάται ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος καὶ παρελήφθησαν σῶοι ὑπὸ τοῦ ὀχηματαγωγοῦ «Ἀδωνις». Τὸ ρυμουλκὸν «Ἀστέρ» ἀνέλαβε τὴν ρυμουλκήσιν τοῦ ἡμιδυθισμένου «Οἶα», εἰς Σέριφον, βάσει συμφωνητικοῦ «no cure - no pay». Ἐν συνεχείᾳ, ἐρρυμουλκήθη εἰς Πειραιᾶ, τὴν 21ην Σεπτεμβρίου.

**ΠΑΤΡΑΙ (λ.):** Ἀπὸ Βανκούδερ δι' Ἰνδιάν, μὲ φορτίον λιπασμάτων, τὴν 23ην Σεπτεμβρίου, εὐρίσκετο εἰς πλάτος 23.41 βόρειος καὶ μήκος 161.28 ἀνατολικόν καὶ ἀνεκοίνωσεν ὅτι κατηυθύνετο εἰς Γκουάμ, ἐλλείπει ἐπαρκῶς ὕδατος, ἥτις ὠφέλιτο εἰς κακὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος ψύξεως τῆς μηχανῆς.

**ΡΑΣΑΓΙΕΣ (κ.):** Συνεκρούσθη εἰς Ἀλγέριον, τὴν 4ην Σεπτεμβρίου, μετὰ τοῦ φινλανδικοῦ δηζελοπλοίου «Τιτάνια», ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν καὶ εἰς μίαν ὠσίδιον λέμβον. Τὴν ἰδίαν ἐσπέραν, ἀπέπλευσε διὰ Σεβίλλην.

**ΣΑΝΒΙΚΤΩΡ (κ.):** Ἀπὸ Ἀμπιτζάν διὰ Ροζάριο ὑπὸ ἔρμα, προσήραξε τὴν ἐσπέραν τῆς 15ης Σεπτεμβρίου, εἰς τὸ 227ον χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ Παρανά. Ἀνελκύσθη τὴν πρῶϊαν τῆς ἐπομένης, τῆ βοήθειαν ρυμουλκῶ καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

**ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ:** Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν, εἰς πλάτος 38.22 βόρειον καὶ μήκος 18.35 ἀνατολικόν, ἐν πλῶ, ἀπὸ Ἀμβέρσαν διὰ Κόπερ. Τὸ σκάφος κατηυθύνετο πρὸς τὸν πλησιέστερον ἑλληνικὸν λιμένα, δι' ἐπιθεώρησιν.

**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**

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Το μόνον στοιχείον σταθερότητας, ακόμη δὲ καὶ βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς ἔγκειται πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν διὰ τὰ πετρέλαια. Σχετικὴ τις κίνησις ἤρχισε σημειομένη. Αὐτὴ ἡ ἀνατίμησις θὰ ἔφερεν ἐκτὸς τοῦ χώρου τῶν ξηρῶν φορτίων τὰ μικτὰ σκάφη καὶ τὰ τάνκερς καὶ θὰ προεκάλει τὴν ζωηροτέραν ζήτησιν χωρητικότητος σκαφῶν ξηροῦ φορτίου.

Πρὸς τὸ παρὸν ἡ ναυλαγορὰ διατηρεῖ τὴν συνήθη ζωηρότητα τῆς διὰ παντὸς εἶδους φορτία, μὲ προεξάρχοντα τὰ δημητριακὰ. Ναυλοὶ ὅπωςδῆποτε σταθεροί. Τὰ 8,50 δολ. ἀπὸ Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν εἰς σκάφος 73.000 τόν., Ὀκτώβρ., ἐν συνεχείᾳ δὲ 8.31 δολ.

Ἐλλειψίς φορτίων δὲν παρατηρεῖται. Φορτία δημητριακῶν διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν Κόλπον, γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς δι' Ἰαπωνίαν καὶ σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ παντοίας προελεύσεις (Βραζιλίαν, Αὐστραλίαν). Καὶ τέλος, ἐνθαρρυντικὸν στοιχείον ἡ ἀγορὰ ἀπὸ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα τῆς Ἰνδίας ἐνὸς ἑκατομ. τόν. σίτου.

Μὲ τὴν ἔλευσιν τοῦ χειμῶνος ἡ ζήτησις τουνάξ θὰ καταστῇ ζωηροτέρα. Τὰ φορτία περισσότερα καὶ τὰ ταξίδια τῶν πλοίων ὅπωςδῆποτε θὰ βραδύνουν.

Τῶν χρονοναυλώσεων καλὴ ἡ ζήτησις, ὄχι πάντως ἐντυπωσιακὴ. Οἱ Ἰάπωνες εἰς τὸ προσκῆνιον. Τὰ μισθώματα εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα. Ἐνδιαφέρουσα ἡ χρονοναύλωσις μικτοῦ σκάφους 160.000 τόν. διὰ τρία ἔτη ἀπὸ τοῦ τέλους 1974 πρὸς 2,60 δολ. τὸν τόνον κατὰ μῆνα ἀπὸ Γερμανοῦς. Σκάφος 15.050 τόν. d.w. διὰ ταξίδιον Ἀμβούργου - Νοτ. Ἀφρικῆς ἐπληρώθη 7.250 δολ. ἡμερησίως. Σκάφος 15.992 τόν. ἀπὸ Κόλπον διὰ Περσικὸν Κόλπον δολ. 8.000 ἡμερησίως.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

**ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ :** Καλὴ ἡ ζήτησις σκαφῶν διὰ δημητριακὰ. Ἀπὸ τὸν Κόλπον τὰ 8,50 δολ. (φίο) δι' Ὀλλανδίαν ἐπληρώθησαν εἰς σκάφη 50.000 τόν. καὶ 73.000 τόν. Σεπτέμβριον - Ὀκτώβριον. Ἀλλὰ καὶ σκάφος 74.000 τόν. διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον ρέιντζ ἐπληρώθη 615.000 δολ. (δύο λιμένας 30.000 δολ. ἔξτρα) φίοτ Ὀκτ. - Νοέμ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν σκάφος 21.000 τόν. δολ. 20 (φίοτ) Ὀκτ. Διὰ Ν. Ἰαπωνίαν 21.000 τόν. δολ. 27,25 μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. Ὀκτ. Σκάφος 14.000 τόν. δι' Ἰαπωνίαν δολ. 28 φίοτ Ὀκτ. Διὰ Βηρυτὸν 13.000 τόν. δολ. 21 φίοτ Ὀκτ. Διὰ τὴν Ἰνδίαν ΟΒΟ 51.000 τόν. δολ. 39, μὲ φορηγίδας εἰς δάρος πλοιοκτητῶν καὶ δολ. 21 εἰς τάνκερ 33.500 τόν. μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφόρτ. Ἀπὸ Τσάρλεστον διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον 19.000 τόν. δολ. 9,25 φίοτ.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Τίλμπουρ 29.900 τόν. δολ. 9,85 φίοτ Ὀκτ. Κωνσταντῆ δολ. 17,50 (φίο) Ὀκτ. 38.000 τόν. Καζαμπλάνκαν δολ. 15 φίοτ 21.000 τόν. Σεπτ. Διὰ τὸ Μαρόκον 21.000 τόν. δολ. 15, ὄσιον 23.000 τόν. δολ. 13,50 φίοτ Ὀκτώβριον.

Ἀπὸ τὸς Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν Ἄγ. Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 16 καὶ 8 δολ. ἀντιστοίχως φίοτ. Ἰταλίαν δολ. 9,70 φίο Ὀκτ. Ἀλγέριον 32,25 δολ. καὶ 26,25 δολ. φίο. Ἰαπωνίαν 32 δολ. καὶ 24 δολ. φίοτ 23.500 τόν. Νοέμ. Ἀπὸ Σικάγον διὰ τὸ Κόντινεντ 6.000 τόν. δολ. 15, 50 φίοτ Ὀκτ.

Ἀπὸ τὸ Πόρτ Καρτιέ διὰ Τίλμπουρ 40.000 τόν. δολ. 7,50 φίοτ Σεπτ. - Ὀκτ. Ἀπὸ Ἄγ. Λαυρέντιον διὰ Δυτ. Ἰταλίαν τάνκερ 30.000 τόν. δολ. 9,70 φίο Ὀκτ.

Γαιάνθρακες : Ἀπὸ Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν δολ. 20,50 21.000 τόν. φίοτ Ὀκτ. Ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς 52.000 τόν. δολ. 12,75 δι' Ἰαπωνίαν ἔλ. ἐκφορτ. καὶ ἐπίσης 50.000 τόν. δολ. 19 ἔλ. ἐκφορτ. Ὀκτ. Σκάφος 52.000 τόν. δολ. 12,90 ἔλ. ἐκφορτ. Ὀκτώβριον.

Παλαϊοσίδηρα : Ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ἰαπωνίαν 27.000 τόν. δολ. 30 φίο Ὀκτ. καὶ ἀπὸ Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν δολ. 30,50 φίο Ὀκτ.

Ἀπὸ Πλέιτ : Τάνκερ 37.000 τόν. ὄχι ἄνω τοῦ Σάντα Φέ, μὲ συμπλήρωσιν Μπάγια Μπλάνκα δι' Ἰνδίαν δολ. 23, μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἐκφορτ. Ὀκτ. Σκάφος 15.000 τόν. δι' Ἰνδίαν δολ. 46 μὲ 2.000 τόν. 65 σέντς καὶ 1.000 τόν. ἔλ. ἐκφορτ. Ὀκτ. - Νοέμ.

Ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ Γάνδην - Ἀμβούργον δημητριακὰ 16.500 τόν. δολ. 360.000 κατ' ἀποκοπὴν φίοτ. Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 26 καὶ 23,40 φίοτ Ὀκτ.

Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Σάντος δι' Ἰαπωνίαν 19.800 τόν. δολ. 44 φίοτ, 750)1.000 τόν. φορτοεκφ. Ὀκτ. Ἀπὸ τὸ Τουμπαραό δι' Ἀμβέρσαν σιδηρομεταλλεύματα δολ. 6 φίο Ὀκτ. Διὰ Κωνσταντῆ δολ. 13,50 φίο Ὀκτ.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνηκόν : Δημητριακὰ διὰ Ν. Κορέαν δολ. 22, τόν. 30.000 Σεπτ. - Ὀκτ. καὶ 21,25 δολ. τόν. 21.000, μὲ 1.200 τόν. ἔλ. ἐκφορτ. Ὀκτ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 25 ἔλ. ἐκφορτ. Νοέμ.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ :** Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ Ντάμπιερ διὰ τὸ Κόντινεντ 150.000 τόν. δολ. 5,40 φίο Ὀκτ. 65.000 τόν. Σεπτ. δολ. 9 φίο καὶ Β. Ἀμερικῆν 65.000 τόν. δολ. 8,20 Σεπτ. - Ὀκτ. φίο.

Ἀπὸ τὴν Νότ. Ἀφρικὴν ἀραβόσιτος δι' Ἡνωμένον Βασίλειον 13.000 τόν. λίρ. 10, 25 μὲ 2.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτωσιν Σεπτ. - Ὀκτ. Διὰ Ὀκτ. - Νοέμ. 14.000 τόν. λίρ. 10 καὶ λίρ. 10,50, μὲ τοὺς αὐτοὺς ὄρους φορτοεκφορτώσεως. Διὰ Βενεζουέλαν δολ. 28,50 τόν. 14.500 Σεπτ., μὲ τοὺς αὐτοὺς ὄρους φορτοεκφορτώ-

TELEPHONE :

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

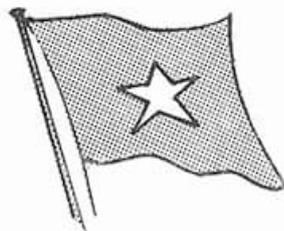
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

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

σεως. Άνθρακίτης από Ντάρμπαν διά Δυτ. Ιταλίαν 55.000 τόν. δολ. 12,70 φίο Όκτ. καί 16.000 τόν. λίρ. 10,50 φίο Σεπτ.

Φωσφάτα από Άκαμπα διά Δυτ. άκτήν Ινδίας 5.500 τόν. δολ. 18,50 φίο Όκτ. Άπό Μαργάγκα δια Όλλανδιαν δολ. 15. 50 φίο Όκτ.

Μεσόγειος: Άπό Λά Παλλίς δι' Άλεξάνδρειαν σιτηρά 13.000 τόν. δολ. 19, 50 φίο Σεπτ. Λιπάσματα από Ιταλίαν δι' Ινδιαν 11.750 τόν. δολ. 41,25 φίο Σεπτ. Λιπάσματα από Βάρναν διά Σγκαπούρη, Ινδουσιαν, Φιλιππίνας 10.000 τόν. δολ. 58,75 φίο Σεπτ.

Άπό Καζαμπλάνκαν δι' Ινδιαν φωσφάτα 15.000 τόν. δολ. 40, με 3.500 τόν. πρὸς 55 σέντζ καί 1.000 τόν. έλ. έκφορτ. Όκτ. - Νοέμβριον.

ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Ζωηρά ή κίνησις. Μισθώματα σταθερά. Οί Ιάπωνες παρόντες. Σκάφος 28.703 τόν. του 1969 δολ. 9 παράδοσις Χιούστον, επαναπαράδοσις Κοϋην Άϊλαντ, μέσω Περσικού Κόλπου. Σκάφος 15.498 τόν. του 1959, δολ. 4.370 ήμερησίως, πλέον 1.200 δολ. μηνιαίως δι' ήπερωρίας, παράδοσις Μεγάλης Λίμνας διά δύο έτη Σεπτ. - Όκτ. Σκάφος SD14, νεότευκτον, με φορτωτήρας διά βαρέα φορτία, 5.827 δολ. ήμερησίως, παράδοσις Σάντερλαντ, διά 2-3 κυκλικά ταξίδια Περσικού Κόλπου. Σκάφος 40.501 τόν. του 1969 δολ. 5,50, πλέον 1.500 δολ. μηνιαίως ήδερταίμ, παράδοσις Σασέμπο, μέσω δυτ. άκτής Ην. Πολιτειών ή Βρετ. Κολομβίας.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η αύξησις τών τιμών τών πετρελαίων άπό 1ης Όκτωβρίου προέκάλεσε τήν μεγαλύτεραν ζήτησιν τονάζ φορτώσεως Σεπτεμβρίου άπό τόν Περσικόν Κόλπον. Δι' άκάθιστα φορτία: Τά W. 85 έπιπλώνοντο άπό Κόλπον δι' Άγγλιαν - Κόντινεντ διά σκάφη 70.000 τόν. Ζήτσεις V.I.C.C σκαφών διά Σεπτέμβριον καί Όκτώβριον. Ναύλοι W. 45.5 52.5. Διά σκάφος 130.000 τόν. Όκτώβρ. W. 70.

Άπό τήν Καραϊβικήν μέτρια σκάφη διά Β. Άμερικην W. 140 - 150. Δι' Άγγλιαν - Κόντινεντ W. 115, Σεπτέμβρ.

Άπό Μαύρην Θάλασσαν διά Μεσόγειον, μικρόν σκάφος W. 180, Σεπτέμβρ. Άπό Μεσόγειον δι' Άγγλιαν - Κόντινεντ, 43.000 τόν. W. 100. Άπό τήν Δυτ. Άφρικην διά Κόλπον - Βόρ. Άμερικην W. 100, Σεπτέμ., 55.000 τόν. Άπό Άγκόλα διά τήν Ιαπωνίαν 100.000 τόν. W. 47½, Όκτώβρ.

### ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έκ τών πραγματοποιηθεισών μέσω ναυλομεσιτικών γραφείων του Πειραιώς, κατά τό διαρρυσαν 15ήμερον, περιήλθον εις γνώσιν μας αί κάτωθι ναυλώσεις:

ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ: Ρουέν, 7.500 τόνοι άλευρα, Πόρτ Σάιθ, δολ. 28,75 φίο, με 1.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, Όκτωβρίου 2-10 (Άφοι Καλλιάνη).

ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Δύο λιμένες Γαλλίας, 5.500 τόν. άλευρα εις σάκκουσ, Πόρτ Σάιθ, δολ. 29 φίο, με 1.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 15-23 (Άφοι Καλλιάνη).

ΗΣΤΑΡ: 14.800 τόν. d.w. (680.000 κ. π. 13,5 μιλ. 20 τόν. φιοϋελ διλ καί 2 τόν. νηξελ διλ, του 1957), τάιμ τσάρτερ, δολ. 5.837,50 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 κατ' άποκοπήν δι' ήπερωρίας, παράδοσις κατά τόν άπόπλου εκ Βορείου Κορέας, Σεπτεμβρίου 28 - Όκτωβρίου 5, επαναπαράδοσις Μαυρίκιον, ταξίδιον μέσω Γαλλίας (Άφοι Καλλιάνη).

ΛΕΣΒΙΟΣ: Μαρίνα ντι Καρράρα, πλήρες γενικόν φορτίον, 650 τόν., περιλαμβα-

νομένων μαρμάρων έντός τών κυτών καί έπί του καταστρώματος, υπ' εϋθύνη τών ναυλωτών καί διαπνάει εις διάκρισιν πλοίαρχου, διά Τρίπολιν (Λιδύης), δολ. 14.000 κατ' άποκοπήν φίοσ, πληρωμή 90% έντός τριών ήμερών άπό τής ύπογραφής τής φορτωτικής καί τό ύπόλοιπον μετά τής εκφόρτωσις, 5 ήμέρας φορτοεκφόρτωσις, Σεπτεμβρίου 16-19. (Π. Κ. Κακούλιδης & Σία). ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ ΦΑΙΘΟ (λιβ.): 16. 450 τόν. d.w. (670.000 κ. π. 13,5 μιλ. 22 τόν. φιοϋελ διλ καί 1½ τόν. νηξελ διλ, του 1957), τάιμ τσάρτερ 8)9 μηνών, δολ. 5. 865 ήμερησίως περιλαμβανομένων ήπερωριών, παράδοσις Κόντινεντ Όκτωβρίου 5-20, επαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπον (Άδελφοι Καλλιάνη).

ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ: Σφάξ, 10.000 τόν. μιν.)μαξ. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 22, με 1.000 τόν. έλ. εκφορτ. Όκτωβρίου 15-30 (Άφοι Καλλιάνη).

ΡΟΖΕΛΕΝ: 5.160 τόν. d.w. (292.000

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

#### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (λιβ.): Χάμπτον ρόδς, 25.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 19. 50. έλ. εκφορτωτικών, Όκτωβρίου 1-15.

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ: Χάμπτον ρόδς, 26.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 18,95. έλ. εκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ., λιβ.): Λιμένες Κόλπου, 57.000 τόν. σίτου, Ινδιαν, δολ. 39, όμως Καλκωτιανόν, δολ. 40, έλ. εκφορτωτικών, Όκτώβριον 1-20.

ΑΒΕΝΙΡ (εις τάιμ τσάρτερ): Σορέλ (31 π., 6 ίντσ. βόθισια), 16.500 τόν. χάλυδος, Ρότερταμ, δολ. 10,75, φίο, με 5.000)5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 18-25.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Χάμπτον ρόδς, 50.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 13,25. έλ. εκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 23-Όκτωβρίου 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Χάμπτον ρόδς, 35.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 19, έλ. εκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 26-Όκτωβρίου 5.

ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λιμένες Κόλπου, 19.500 τόν. γεννημάτων, Σαιντ Ναζάρ, δολ. 14, φίο, Σεπτεμβρίου 22 - Όκτωβρίου 2.

ΑΔΑΜΑΣ: Λιμένες Κόλπου, 14.000 τόν. άποσποτι, Καρθαγέναν καί Σεβίλην, δολ. 18, 25. Καοθάναν, δολ. 19,50 Σεβίλην, γκρός φόρτωσι, 3.500 τόν. έλ. εκφόρτωσι, Καοθάναν, 2.500 τόν. Σεβίλην, Σεπτεμβρίου 16-21.

ΤΙΤΙΚΑ Π. (Α.): (ex Τελισαν): Νόρφοκ, 14.500 τόν. γεννημάτων, Γάνδη - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 9,30, φίο, Σεπτεμβρίου 23.

ΑΚΟΥΑΤΩΪ (λιβ.): Άμερικαν. λιμένας Άτλαντικού (Βορείας Χάττερς), 38.000 τόν. γεννημάτων, Κοσταντζαν, δολ. 17,50, φίο, με 4. 000 τόν. εκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 28 - Όκτωβρίου 7.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ (λιβ.): Χάμπτον ρόδς, 35. 000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν. συμπεριλαμβανομένου Αιανγκασι, δολ. 17,90. έλ. εκφορτωτικών, Όκτωβρίου 15-30.

ΕΛΕΝ (λιβ.): Χάμπτον ρόδς, 50.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 13, έλ. εκφορτωτικών, Όκτωβρίου 15-30.

ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ: Νόρδερν ρέντζ, 27.000 τόν. πηλασιοδισιαν, Ιαπωνίαν, δολ. 30, φίο, άρχαί Όκτωβρίου.

ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: Νόρφοκ, 14.500 τόν. γεννημάτων, Γάνδη - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 9,30 φίο, Σεπτεμβρίου 23.

ΑΙΜΙΛΙΑ ΛΟΒΕΡΛΟΥ (εις τάιμ τσάρτερ): Λιμένες Κόλπου, 23.000 τόν. γεννημάτων, Μπλιμπάν, δολ. 11, φίο, Όκτωβρίου 1-10.

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.: Μεν. Λίμνας, με συμπλήρωσι Άγ. Λαυρέντιον, 12.000 τόν. γεννημάτων, Άλγεριν, δολ. 35,25. Λίμνας, συμπλήρωσι μινι 14.000 τόν., Άγ. Λαυρέντιον, δολ. 26,25, φίο, με 700 τόν. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 4-20.

ΜΑΡΝΑ (λιβ., δ.): Μόνταλ, 24.000 τόν. σίτου, Βουάβην, Κάντλαν, Μεδόα, δολ. 21, με 1.500 τόν. έλ. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 15-25.

ΤΖΟΥΑΙΑ Α. (εις τάιμ τσάρτερ): Λιμένες Κόλπου, 25.000 τόν. σίτου. ένα ή δύο λιμένας Κελλάο, Σαλάδεου, Ματασαλί, δολ. 18,80, με 4.000 τόν. γκρός φόρτωσι, 2.500 τόν. έλ. εκφόρτωσι, Καλλάο, 1.000 τόν. εις άλλους λιμένας, Σεπτεμβρίου 19 - Όκτωβρίου 5.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ (λιβ.): Λιμένες Κόλπου, 9.000 τόν. σίτου, δυτ. άκτήν Μεξικό, δολ. 22, φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 27 - Όκτωβρίου 5.

ΜΕΑΤΕΜΙ (λιβ.): Ντουλούθ - Σπείσορ καί ή Θάντεν Μπαϊν, 9.800 τόν. d.w. (533.900 κ. π.) γεννημάτων, συμπεριλαμβανομένων πλειωνών δεξαμενών. ένα ή δύο λιμένας, Γάνδη - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 176,500, κατ' άποκοπήν, βάσις

κ. π. 12,5 μιλ. 9 τόν. νηξελ διλ, του 1954), τάιμ τσάρτερ, δολ. 4.000 ήμερησίως καί δολ. 800 κατ' άποκοπήν δι' ήπερωρίας, παράδοσις Χάθρην 19-20 Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοσις Δυτικώς Ινδίας (Άφοι Καλλιάνη).

ΣΚΑΠΛΕΪΚ: Άμβέρσαν, 6.604 τόν. νιτρικής άμμωνίας εις σάκκουσ, Άλεξάνδρειαν, δολ. 29,75 φίοσ, Σεπτεμβρίου 20-30 (Άφοι Θ. Γιαδρίδη).

ΣΚΙΑΘΟΣ: 2.766 τόν. d.w. (124.000 κ. π. 11,5 μιλ. 5,5 τόν. γκαζόιλ, του 1954), τάιμ τσάρτερ 6 μηνών πλέον 3)3 μήνας όφιόν τών ναυλωτών, δολ. 1.460 ήμερησίως περιλαμβανομένων ήπερωριών, παράδοσις Καρθαγένην Σεπτεμβρίου 16, επαναπαράδοσις Κόντινεντ (Άφοι Θ. Γιαδρίδη).

ΤΙΤΙΚΑ Π. (λιβ.): Νόρφοκ, 15.000 τ. βαρέων γεννημάτων, Γάνδη - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 9,30 φίοσ, 6 ήμέρας συνολικώς, Σεπτεμβρίου 20-24 (Άφοι Καλλιάνη).

1-1, φίο, Σεπτεμβρίου 27 - Όκτωβρίου 10. ΜΑΡΙΝΑ Α.: Νόρδερν Ρέντζ, 33.000 τόν. γεννημάτων, Γάνδη - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 9,25 φίο, Όκτωβριον.

ΓΛΑΥΚΗ (λιβ.): Άμερικαν. λιμένας Άτλαντικού (Βορείας Χάττερς), 23.000 τόν. γεννημάτων, Βαλέντιαν καί Σεβίλην, δολ. 10,75, βάσις Βαλέντιαν, δολ. 11,25 Σεβίλην, φίο, Όκτωβρίου 12-25.

ΠΕΤΙΓΚΟ (λιβ. εις τάιμ τσάρτερ): Χάμπτον ρόδς, 52.000 τόν. γαιανθράκων, Ιαπωνίαν, δολ. 12,90. έλ. εκφορτωτικών, Όκτωβρίου 7-17. ΑΙΓΙΣ ΤΑΪΦΟΥΝ (εις τάιμ τσάρτερ): Τολέδο 17.100 - 17.300 τόν. γεννημάτων Φρέντρικσταν, δολ. 19, φίο, με 4.000 τόν. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 5-14.

ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ., λιβ.): Άγ. Λαυρέντιον, 30.000 τόν. γεννημάτων, Δυτ. Ιταλίαν, δολ. 9,70, φίο, με 1.500 τόν. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 15-30.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: Λιμένες Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίαν, δολ. 28, φίο, Όκτώβρ. ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΟ: Θάντερ Μπαϊν 11.500 τόν. γεννημάτων, Άμβέρσαν, Ρότερταμ, Άμστερταμ, δολ. 17, φίο, Σεπτεμβρίου 26-30.

ΕΙΡΗΝΗ Γ. (λιβ.): Μισοισιπην 4.200 τόν. σίτου, Βενεζουέλαν, δολ. 16,60, φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 3-7.

#### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Άμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού, 18.000 τόν. σίτου, Νότιον Κορεαν, δολ. 22, με 1.200 τόν. έλ. εκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 27 - Όκτωβρίου 10.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ (λιβ.): Άμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού, 15 - 18.000 τόν. σίτου, Νότιον Κορεαν, δολ. 22,27, έάν 15.000 τόν., δολ. 22, έάν 18.000 τόν., με 1.200 τόν. έλ. εκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 25 - Όκτωβρίου 5.

ΝΙΝΗ Βανκούδερ, 50.000 τόν. γαιανθράκων, Χάθρην - Άμβούργον Ρέντζ, δολ. 12, φίο, με 10.000)10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, όμως Βανκούδερ καί Λόγκ Μπής, δολ. 12,75, Όκτωβρίου 12-28.

#### ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΔΕΛΦΙΝΑ (κ.): Ρίο Γκράντε (Βραζιλίαν), 16. 500 τόν. d.w. (877.000 κ. π.), φορτίον γεννημάτων, Γάνδη - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 360.000, φίο, με 2.000)4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 24 - Όκτωβρίου 7.

ΑΡΕΝΑΛ (κ.): Παρανάγκουα, 18.000 τόν., μέοσ φορτίου γονδραλέων, Άμβέρσαν - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 25,50, φίο, με 2.000)4. 000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, Όκτωβρίου 2-10.

ΟΝΤΑ (δ., λιβ.): Οδηί βορειότερον Σάντα Φέ, με συμπλήρωσι Μπουένος Άδρεσ ή Μπάνιαν Μπλάνκν 19.000 τόν. γεννημάτων, Ινδιαν, δολ. 23,50, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσι, 1.500 τ. έλ. εκφόρτωσι, Νοεμβρίου 10-25.

ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ., λιβ.): Οδηί βορειότερον Σάντα Φέ, με συμπλήρωσι Μπουένος Άδρεσ ή Μπάνια Μπλάνκν, 17.500 τόν. γεννημάτων, Ινδιαν, δολ. 23, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσι, 1.500 τόν. έλ. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 1-16.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: Βραζιλίαν, 15 - 15.750 τόν. γεννημάτων, Ιαπωνίαν, δολ. 23, φίο, με 3.000)3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι, Σεπτεμβρίου 23 - Όκτωβρίου 4.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: Άνω λιμένας Ρίβεο Πλέιτ, με συμπλήρωσι Μπουένος Άδρεσ, 21.000 τόν. γεννημάτων, Άμβέρσαν - Άμβούργον ρέντζ, δολ. 23, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσι, 3.000 τ. έλ. εκφόρτωσι, Όκτωβρίου 5-20.

ΣΑΣΣΑ (λιβ.): Πόρτο Άλέγκερα - Σάντος ρέντζ, 14.000 τόν. γεννημάτων, Πορτογαλίαν, δολ. 26, φίο, με 1.500)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσι,

'Οκτώβριο 10 - 25.  
**ΠΛΑΤΟΝΙΚ** (μικτόν, λιθ.): Τουμπαρό, 80, 000 τόν. μεταλλευμάτων, Δουγκέρκην, δολ. 4.60, φιο, 'Οκτώβριο 2 - 16.  
**ΟΞΣΑ** (λιθ., δ.): Ουλί βορειότερον Σάντα Φέ, με συμπληρωσιν Μπουόνος 'Αδρες η Μπαχία Μπλάνακ, 37.000 τόν. σίτου, Βομάνη, Κάν-τλαν, Μαδράς, δολ. 23, με 2.000 τόν. γκράς φόρτων, 1.500 τόν. έλ. έκφορτ., 'Οκτ. 1-15.

**ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ**

**ΘΑΡΡΟΣ** (λιθ.): Ριγιέκαν, 10.000 τόν. λιπαμάτων εις σάκκους δύο λιμένας Βενεζουέλας, δολ. 27.50, φιο, με 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Σεπτεμβρίου 10 - 20.

**ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ**

**ΑΡΚΑΔΙΑ:** (;) Βάρναν, 10.000 τόν. λιπαμάτων, Σιγκαπούρη, Ίνδουσιαν, Φιλιππίνες, δολ. 58.75, φιο, με 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτων, Σεπτεμβρίου 15 - 30.

**ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ**

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ** (λιθ.): Ντάμπιερ 65. 000 τόν. μεταλλευμάτων, Γάνδη, δολ. 9, φιο, Σεπτεμβρίου.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ** (λιθ.): Ντάμπιερ, 65. 000 τόν. μεταλλευμάτων, αμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού (βόρειος Χάττερς), δολ. 8.20, φιο, Σεπτεμβρίου - 'Οκτώβριον.

**ΑΝΗΠΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ** (μικτόν): Γουέιπα, 55. 000 τόν. βωξίτου, Πόρτο Βέσμε, δολ. 12.70, φιο, 'Οκτώβριον 14 - 28.

**ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ**

**ΕΛΕΝΑ** (κ.): 'Αγγλιαν, 5.000 τόν. λιπαμάτων εις σάκκους, Λαττάκια, δολ. 32, φιο, με 750 - 875 τόν. φορτοεκφόρτων, 'Οκτώβριον 5 - 15.

**ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΩΩΝ ΑΓΟΡΩΝ**

**ΑΝΔΡΙΑΝΑ Ι** (κ.): Βόρ. Γαλλίαν, 10.000 τόν. σίτου, 'Αλεξάνδρεια η Πόρτ Σαϊδ, δολ. 19.50, φιο, με 3.000/1.200 τόν. φορτοεκφόρτων, Σεπτεμβρίου 18 - 30.

**ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ** (λιθ.): Νότιον 'Αφρικήν, 12 - 13.200 τόν. άραβσίτου, 'Αγγλιαν, λίρας 10.25, με 2.000 τόν. γκράς φόρτων, 3.000 τόν. έλ. έκφορτων, Σεπτεμβρίου 29 - 'Οκτώβριον 6.

**ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

**Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ:** 46.628 τόν. δ.ω. (15 μιλ. 47 τόν. φιοτέλ διλ, το 1969) δολ. 5, κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού 60-70 ημερών, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Σεπτ. 11-14.

**ΑΝΔΡΟΣ** (λιθ.): 25.320 τόν. δ.ω. (15 μιλ. 35 τόν. φιοτέλ διλ, το 1965) δολ. 7, ταξίδια δύο ετών, παράδοσις Κόντινεντ Σεπτ. - 'Οκτ.

**ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ:** 25.320 τόν. δ.ω. (15 μιλ. 35 τόν. φιοτέλ διλ, το 1964) δολ. 7, ταξίδια δύο ετών, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Σεπτέμβριον - 'Οκτώβριον.

**ΠΙΣΤΙΣ:** 22.450 τόν. δ.ω. (1.080.000 κ.π. 14½ μιλ. 27-28 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1973) δολ. 6.950 ημερησίως, άμεσος παράδοσις 'Απω 'Ανατολήν, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, μέσω Ραγκούν.

**ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ** (λιθ.): 44.492 τόν. δ.ω. (15 μιλ. 43 τόν. φιοτέλ διλ, το 1970) δολ. 6.20, παράδοσις Φιλαδέλφειαν Σεπτεμβρίου 17-22, έπαναπαράδοσις 'Ιταλιαν, μέσω Τοδρσίλ.

**ΜΑΡΙΑ Γ. Α.** (νεότευκτον): 26.000 τόν. δ.ω. δολ. 8.50, παράδοσις εκ τών ναυπηγείων τής 'Ιαπωνίας 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

**ΑΧΙΛΛΕΥΣ:** 37.535 τόν. δ.ω. (1.610.000 κ.π. 15½ μιλ. 39 τόν. φιοτέλ διλ, το 1965) δολ. 4.75, άμεσος παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Μόντρεαλ - Γκάλδξστον ρέιντζ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.:** 15.050 τόν. δ.ω. (691.000 κ.π. 14 μιλ. 19 τόν. φιοτέλ διλ και 1 τόν. νητέλ διλ, το 1969) δολ. 7.250 ημερησίως, παράδοσις 'Αμθούργον 'Οκτώβριον 12-21, έπαναπαράδοσις Κέιπ Τάουν - Μομπάσα ρέιντζ.

**ΚΑΤΡΙΝ:** 16.770 τόν. δ.ω. (670.000 κ.π. 13½-14 μιλ. 39 τόν. φιοτέλ διλ, το 1958) δολ. 5.000 ημερησίως, παράδοσις Ρόττερταμ Σεπτεμβρίου 20, έπαναπαράδοσις Μεν. Αίμνας.

**ΟΡΦΕΥΣ:** 13.736 τόν. δ.ω. (648.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1956) δολ. 7.000 ημερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την αναχώρησιν το 1956 τών εις Τάιν Σεπτεμβρίου 27 - 'Οκτώβριον 7, έπαναπαράδοσις Δυτικήν 'Αφρικήν.

**ΣΤΡΥΜΩΝ** (λιθ.): 28.699 τόν. δ.ω. (1.307.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1969) δολ. 8.35, έν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας, άμεσος παράδοσις αμερικαν, λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσις αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού η άνατολ. άκτιή Καναδά, όμιόν έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, με δώρον δολ. 75.000.

**ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ** (κ. SD14 το 1968): Δολ. 5, 500 ημερησίως, πλέον δολ. 1.200 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξιν το 1968

του εις Νότιον 'Ιαπωνίαν, λιμένα όμιόν ναυλατών, Σεπτεμβρίου 20-27, έπαναπαράδοσις 'Ελλάδα - Μαύρη Θάλασσα ρέιντζ.

**ΣΟΥΝΙΟΝ** (λιθ.): 17.452 τόν. δ.ω. (13½ μιλ. 20 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1962) δολ. 6.100 ημερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτώβριον 10-30, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, οόχι άνατολικότερον τής Δυτικής 'Ιταλίας.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (εχ ΛΕΑΝΔΡΟΣ): 14.899 τόν. δ.ω. (722.000 κ.π. 14½ μιλ. 25 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1962) δολ. 7.000 ημερησίως, παράδοσις Σαρδηνίαν άρχας 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπον, όμιόν ταξίδια 6-9 μηνών δολ. 6.200.

**ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ** (λιθ. T2 το 1944): 20.715 τόν. δ.ω. (917.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τόν. φιοτέλ διλ), δολ. 5.500 ημερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Μπουόντ (Τέξας) Σεπτεμβρίου 20 - 'Οκτώβριον 7, έπαναπαράδοσις 'Αμθούργον - 'Αμθούργον ρέιντζ.

**Α'ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ** (λιθ.): 33.997 τόνων δ.ω. (1.644.000 κ.π. 14½ μιλ. 36 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1968) δολ. 7.50, παράδοσις Πορτογαλιαν Σεπτεμβρίου 16-30, έπαναπαρ. Βαγκούδερ - 'Ενοσάντα ρέιντζ.

**ΒΙΡΓΙΝΙΑ** (λιθ.): 26.450 τόν. δ.ω. (16 μιλ. 36 τόν. φιοτέλ διλ, το 1968) δολ. 7.300 ημερησίως, παράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, άρχας 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

**ΑΚΟΥΡ:** 24.680 τόν. δ.ω. (1.195.000 κ.π. 13 μιλ. 55 τόν. φιοτέλ διλ, το 1953) δολ. 6.000 ημερησίως, παράδοσις μετά την αναχώρησιν το 1953 τών εις 'Ελμπε Σεπτεμβρίου 20-27, έπαναπαράδοσις Δυτ. 'Ιταλιαν, μέσω Πολωνίας.

**ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ** (κ.): 12.875 τόν. δ.ω. (599.300 κ.π. 14 μιλ. 20 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1959) δολ. 6.200 ημερησίως, πλέον δολ. 1.100 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την αναχώρησιν το 1959 τών εις Μάλταν 'Οκτώβριον 19-27, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Περσ. Κόλπου.

**ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ** (εις τάνι τούρτερ): 28.724 τόν. δ.ω. (1.318.000 κ.π. 15-15½ μιλ. 35-37 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1972) δολ. 9, έν η δύο κυκλικά ταξίδια Περσού παράδοσις και έπαναπαράδοσις αμερικ. λιμένας Κόλπου, Σεπτεμβρίου.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ** (λιθ.) 26.425 τόνων δ.ω. (1.261.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιοτέλ διλ και 2½ τόν. νητέλ διλ, το 1966) δολ. 7.375 ημερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας έτοιμος παράδοσις αμερικ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσις αμερικ. λιμένας Κόλπου.

**ΤΖΟΥΛΙΑ Α.:** 26.881 τόν. δ.ω. (1.142.196 κ.π. 14-14½ μιλ. 30-32 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1968) δολ. 7.350 ημερησίως, συμπεριλαμβανομένον υπερωριών, παράδοσις δταν και όπου είναι έτοιμον εις Χιούστον Σεπτεμβρίου 19 - 'Οκτώβριον 5, έπαναπαράδοσις αμερικ. λιμένας Κόλπου η άνατολ. άκτιή Νοτ. 'Αμερικής.

**ΟΔΥΣΣΕΙΑ** 10: 26.500 τόν. δ.ω. (15 μιλ. 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1974) δολ. 7.100 ημερησίως, άμεσος παράδοσις και έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

**ΑΛΘΑΙΑ:** 43.300 τόν. δ.ω. (1.937.000 κ.π. 15½ μιλ. 52 τόν. φιοτέλ διλ και 2½ τόν. νητέλ διλ, το 1974) δολ. 5.80, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Ελλάδα 'Οκτώβριον 10-25, έπαναπαράδοσις Κωνσταντζαν, έν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας.

**ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ:** 26.160 τόν. δ.ω. (1.043.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1963) δολ. 8.50, παράδοσις Μουσκάτ 'Οκτώβριον 5-20, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Μορμουγκάο.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (κ.): 15.455 τόν. δ.ω. (715.000 κ.π. 14½ μιλ. 43 τόν. φιοτέλ διλ, το 1956) δολ. 5.500 ημερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπον, μέσω Νοτίου Κορέας.

**ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ:** 18.420 τόν. δ.ω. (809.581 κ.π. 14½ μιλ. 30 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1968) δολ. 7.500 ημερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Φιλαδέλφειαν, Σεπτεμβρίου 22-27, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ με κατεύθυνσιν πρός δουσάς μετά την έξοδόν του εκ Μεσογείου.

**ΠΑΙΑΝ:** 13.147 τόν. δ.ω. (598.000 κ.π. 14 μιλ., 20 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1960) δολ. 6.650 ημερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής, Σεπτεμβρίου 24 - 28, έπαναπαράδοσις Χάδριν - 'Αμθούργον ρέιντζ άνατολικήν άκτιήν 'Αγγλιαν.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ** (λιθ.): 28.703 τ. δ.ω. (1.345.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1969) δολ. 9, παράδοσις Χιούστον, Σεπτεμβρίου 24 - 27, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κουβίν 'Αιλαντ, μέσω Περσικού Κόλπου.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ** (λιθ., εις τάνι τούρτερ): τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1965) 26.744 τόν. δ.ω. (1.261.431 κ.π., 15 μιλ. 40 έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγύλον Λιμνών και έν συνεχεία από Περσικόν Κόλπον, δολ. 8.25 διά τό κυκλικόν, δολ. 8.70 διά τό έτερον, έναρξής κατά την άφιξιν το 1965 τών πρώτων λιμένα φορτώσεως 'Αμθούργον - 'Αμθούργον ρέιντζ, παράδοσις κατά την άφιξιν το 1965 τών πρώτων λιμένας Σεπτεμβρίου 23 - 30, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΛΟΥΕΡ** (λιθ.): 26.998 τόν. δ.ω. (1.260.578 κ.π., 15 μιλ., 40 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1968) δολ. 8.37½, πλέον δολ. 1.250 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγύλον Λιμνών, παράδοσις μετά

πτεμβρίου 19 - 'Οκτώβριον 5, έπαναπαράδοσις αμερικ. λιμένας Κόλπου η άνατολ. άκτιή, έν κυκλικόν ταξίδιον δυτικής άκτιής Νοτ. 'Αμερικής.

**ΟΔΥΣΣΕΙΑ** 10: 26.500 τόν. δ.ω. (15 μιλ., 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1974) δολ. 7.100 ημερησίως, άμεσος παράδοσις και έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

**ΑΛΘΑΙΑ:** 43.300 τόν. δ.ω. (1.937.000 κ.π. 15½ μιλ. 52 τόν. φιοτέλ διλ και 2½ τόν. νητέλ διλ, το 1974) δολ. 5.80, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Ελλάδα 'Οκτώβριον 10-25, έπαναπαράδοσις Κωνσταντζαν, έν κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας.

**ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ:** 26.160 τόν. δ.ω. (1.043.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1963) δολ. 8.50, παράδοσις Μουσκάτ 'Οκτώβριον 5-20, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Μορμουγκάο.

**ΑΡΙΣΤΟΝ** (κ.): 15.455 τόν. δ.ω. (715.000 κ.π. 14½ μιλ. 43 τόν. φιοτέλ διλ, το 1956) δολ. 5.500 ημερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 'Οκτώβριον, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπον, μέσω Νοτίου Κορέας.

**ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ:** 18.420 τόν. δ.ω. (809.581 κ.π. 14½ μιλ. 30 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1968) δολ. 7.500 ημερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Φιλαδέλφειαν, Σεπτεμβρίου 22-27, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ με κατεύθυνσιν πρός δουσάς μετά την έξοδόν του εκ Μεσογείου.

**ΠΑΙΑΝ:** 13.147 τόν. δ.ω. (598.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1960) δολ. 6.650 ημερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής, Σεπτεμβρίου 24 - 28, έπαναπαράδοσις Χάδριν - 'Αμθούργον ρέιντζ άνατολικήν άκτιήν 'Αγγλιαν.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ** (λιθ.): 28.703 τ. δ.ω. (1.345.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιοτέλ διλ και 1½ τόν. νητέλ διλ, το 1969) δολ. 9, παράδοσις Χιούστον, Σεπτεμβρίου 24 - 27, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κουβίν 'Αιλαντ, μέσω Περσικού Κόλπου.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ** (λιθ., εις τάνι τούρτερ): τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1965) 26.744 τόν. δ.ω. (1.261.431 κ.π., 15 μιλ. 40 έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγύλον Λιμνών και έν συνεχεία από Περσικόν Κόλπον, δολ. 8.25 διά τό κυκλικόν, δολ. 8.70 διά τό έτερον, έναρξής κατά την άφιξιν το 1965 τών πρώτων λιμένα φορτώσεως 'Αμθούργον - 'Αμθούργον ρέιντζ, παράδοσις κατά την άφιξιν το 1965 τών πρώτων λιμένας Σεπτεμβρίου 23 - 30, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΛΟΥΕΡ** (λιθ.): 26.998 τόν. δ.ω. (1.260.578 κ.π., 15 μιλ., 40 τόν. φιοτέλ διλ και 2 τόν. νητέλ διλ, το 1968) δολ. 8.37½, πλέον δολ. 1.250 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγύλον Λιμνών, παράδοσις μετά

**Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ**  
**Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**  
 ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● **ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ**

— **ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ**  
 — **ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΩΝ ΚΟΣΜΩΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.—** ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● **ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

— **ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.—** ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● **ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ**

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

● **ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

— **ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ΛΛΟΥΔ'Σ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ.—** ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

● **ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ**

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

● **ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ**

**ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, ΤΕΛΕΧ : 212.544, 212.545, 212.546**  
**ΤΗΛ. Δ)ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («ΜΟΥΓΕ» ΠΙΡΑΕΥΣ)**

τήν αναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Σηκουάναν, Ὁκτωβρίου 2 - 12, ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν, Γιβραλτάρ - Σκόρβεντς, Βαλτικὴν, οὐχὶ ἀνατολικώτερον τῆς Γβόνιας, Δυτ. Μεσόγειον, οὐχὶ ἀνατολικώτερον τοῦ Κέιτ Πασέρο.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: 40.501 τόν. δ.μ. (37 π., 9 Ἴντσ.) (1.740.000 κ.π., 14 μίλ., 42 τόν. φιοῦ-ελ δὶλ καὶ 2 τόν. νηζέλ δὶλ, τοῦ 1969), δολ. 5.50, πλῆον δολ. 1.500 μηνιαίως, δι' ὑπερωρίας, ἔτοιμος παράδοσις ἀποπέλονταις ἐκ Σασέμπο, ἐπαναπαράδοσις μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Περσικὸν Κόλπον, μέσῳ δυτ. ἀκτῆς Η.Π.Α. ἢ Βρετ. Κολομβίας.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 38.990 τόν. δ.μ. (1.661.980 κ.π., 15 μίλ., 40 τόν. φιοῦελ δὶλ καὶ 2 τόν. νηζέλ δὶλ, τοῦ 1965), δολ. 5.50, πλῆον δολ. 1.000 μηνιαίως, δι' ὑπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Σικελίαν, Ὁκτωβρίου 5 - 15, ἐπαναπαράδοσις Ἀμβέρσαν - Ἀμβούργον ρένιτζ, Νοεμβρίου 15 - Δεκεμβρίου 5.

Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 26.220 τόν. δ.μ. (1.209.000 κ.π., 15 μίλ., 38 τόν. φιοῦελ δὶλ, τοῦ 1974), δολ. 7.80, παράδοσις Ἰαπωνίαν, Ὁκτωβρίου 1 - 15, ἐπαναπαράδοσις Ἰαπωνίαν - Περσικὸν Κόλπον ρένιτζ, ταξίδια 2 - 5 μηνῶν.

#### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΖΑΙΗΣΟΝ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 37.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντκέιλ 105, Σεπτεμβρίου 14.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Τάλαρα, 18.500 τόν. ἀμερικαν. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείου Χάττερας), Γουόρλντκέιλ 165, Σεπτεμβρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΪΤ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 49.000 τόν., μέρος φορτίου, Ρίβερ Πλέιτ, Γουόρλντκέιλ 107,5, Σεπτεμβρίου 14.

ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.): Δυτ. Ἀφρικὴν, 50.000 τ., μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντκέιλ 90, Σεπτεμβρίου 19.

ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.): Κωνσταντιν., 18.000 τόν., καθαρά, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 145, Σεπτεμβρίου.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΛΑΜΨΙΣ: Μεσόγειον, 20.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 140, Σεπτεμβρίου 12.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Φρήπορτ, 55.000 τόν., μέρος φορτίου, ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 115, δύο συνεχῆ ταξίδια, Σεπτεμβρίου 12.

ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 32.000 τόν., Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουόρλντκέιλ 85, Σεπτεμβρίου 20.

ΤΡΟΠΙΣ (π.): Περσικὸν Κόλπον, 19.000 τ., Βουβάν, Γουόρλντκέιλ 160, Σεπτεμβρίου 20.

ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 17.000 τόν., Ἰνδία, Γουόρλντκέιλ 160, Σεπτεμβρίου 17.

ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (λιθ.): Δυτ. Ἀφρικὴν, 22 -

27.000 τόν., μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 127,5, ὄμιον Σκανδιναυίαν, Γουόρλντκέιλ 145,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.): Ἀλγερίαν, 18.000 τόν. καθαρά, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 160, Σεπτεμβρίου 22.

ΑΜΕΡΦΙΝ: Καραϊτικὴν, 17.500 τόν. ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 145, Σεπτεμ. 23.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ: Καραϊτικὴν, 19.000 τόν., ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 145, Σεπτεμβρίου 15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: Καραϊτικὴν, 29.000 τ. ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 107,5, ὄμιον μέρος φορτίου, 20.000 τόν., Γουόρλντκέιλ 155, Σεπτεμβρίου 16.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 275.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουόρλντκέιλ 37,5, τέλος Σεπτεμβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 63.000 τόν., μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουόρλντκέιλ 37,5 Σεπτεμβρίου 22.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Περσικὸν Κόλπον, 63.000 τόν., μέρος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουόρλντκέιλ 90, Σεπτεμβρίου 13.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 100.000 τόν., Ἀγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουόρλντκέιλ 57,5, Σεπτεμβρίου 20.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 32.000 τόν., Σρί Λάνκα, Γουόρλντκέιλ 162,5, Σεπτεμβρίου 19.

ΜΠΟΝΥ: Μεσόγειον, 35.000 τόν., μέρος φορτίου, ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 100, Σεπτεμβρίου 13.

ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ: Καραϊτικὴν, 19.000 τ. καθαρά, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 150, Σεπτεμβρίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 32.500 τόν. ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντκέιλ 145, ἀμεσος φόρτος.

ΚΟΣΜΑΣ (λιθ.): Ἀμερικαν. λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς, 21.000 τόν., Ἰταλίαν, Γουόρλντκέιλ 140, Σεπτεμβρίου 22.

ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 19.000 τόν. ἀμερικανικοῦς λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντκέιλ 160, Σεπτεμβρίου 18.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ: Δυτ. Ἀφρικὴν, 38.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναυίαν, Γουόρλντκέιλ 110, Σεπτεμβρίου 29.

ΝΕΠΤΟΥΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.): Καραϊτικὴν, 48.000 τόν., ἀμερικανικοῦς λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Κόλπον, Γουόρλντκέιλ 90, Σεπτεμβρίου 10.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (λιθ.): Μεσόγειον, 80.000 τόν., Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 70, Σεπτεμβρίου 15.

ΓΑΛΑΞΙΑΣ: Βόρ. Ἀφρικὴν, 29.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 110, Σεπτεμβρίου 15.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): Δυτ. Ἀφρικὴν, 60,

000 τόν., ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντκέιλ 82½, Σεπτεμβρίου 25.

ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ: Καραϊτικὴν, 16.000 τόν. καθαρά, Κόστα Ρίκα, Γουόρλντκέιλ 175, Σεπτεμβρίου 20.

ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον 40.000 τόν. Κολόμπ, Γουόρλντκέιλ 170, ἀμεσος φόρτος.

Α'ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λιθ.): Δυτ. Ἀφρικὴν, 55.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 100, Σεπτεμβρίου 26.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ (λιθ.): Μεσόγειον, 43.000 τόν., Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 100, Σεπτεμβρίου 21.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον, 25.000 τόν., Ἰνδία, δύο συνεχῆ ταξίδια, Γουόρλντκέιλ 187½, ἀμεσος φόρτος.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 50.000 τ., ὀψιθῆς θερμότητος φορτίου, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 115, Σεπτεμβρίου 28.

ΑΡΓΟΛΙΣ (λιθ.): Δυτ. Ἀφρικὴν, 50.000 τ., ἀμερικανικοῦς λιμένας Κόλπου, Γουόρλντκέιλ 127, Σεπτεμβρίου 26.

ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ.): Κόμ μπά Τσίνς, 33.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντκέιλ 175, Σεπτ. 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ.): Σιγκαπούρη 21.000 τόν., Ἰαπωνίαν, Γουόρλντκέιλ 145, Ὁκτωβρίου 1.

ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ: Καραϊτικὴν, 16.000 τόν. νάφθα, ἀμερικαν. λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς, Γουόρλντκέιλ 210, Σεπτεμβρίου 30.

ΣΑΝΑΡΟΥΣΣΑ (κ.): Περσικὸν Κόλπον 20.000 τόν., καθαρά, Ἰνδουσίαν, Γουόρλντκέιλ 247½, Σεπτεμβρίου 22.

ΑΡΟ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 35.000 τόν., Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 115, Σεπτ. 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λιθ.): Ντουμάι 57.000 τόν., ἀμερικαν. λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς, Γουόρλντκέιλ 100, Σεπτεμβρίου 25.

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ: Ἀμβέρσαν, Ρότερταμ, 18.000 τόν. καθαρά, Δανίαν, Γουόρλντκέιλ 200.

ΚΑΦΑΛΟΝΙΑ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 40.000 τ. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 117½, Ὁκτωβρίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ.): Καραϊτικὴν, 28.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 115, Σεπτεμβρίου 29.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Καραϊτικὴν, 30.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουόρλντκέιλ 145, Σεπτεμβρίου 25.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ.): Περσικὸν Κόλπον 278.000 τόν. Ἀγγλίαν - Κόντινεντ κ.λπ., Γουόρλντκέιλ 46,25, Ὁκτωβρίου 11.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Μαύρη Θάλασσα, 18.500 τόν. Μεσόγειον, Γουόρλντκέιλ 180, ὄμιον Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντκέιλ 170, Σεπτεμβρίου 28.

# NIPPON YUSEN KAISHA

## (N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτικὴ Γραμμὴ ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τὰνάπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως: μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἐτέρους λιμένας Ἄπω Ἀνατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

# ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Του 'Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Γ. ΤΣΟΥΡΗ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΤΟΥ «ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ & ΑΛΛΟΔΑΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»  
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΑΝΑΘ. ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧ. ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

**ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ**

**Ε' ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ**

40) Ναυτολόγιον(1) είναι τὸ βιβλίον εἰς ὃ καταχωροῦνται ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς, οἱ διὰ συμβάσεως ναυτολογησέως προλαμβανόμενοι ὡς ἀποτελοῦν τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου.(2) Τὸ ναυτολόγιον(3) ἀποτελεῖ τὸν ἐπίσημον κατάλογον,(4) ἐξ οὗ προκύπτει ἡ ἐκάστοτε σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἐνὸς πλοίου, ἣτις ἐλέγχεται πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἐάν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς οἰκείας περὶ συνθέσεως τῶν πλοίων διατάξεις καὶ τὸ ἐπιτρεπόμενον ποσοστὸν ναυτολογησέως ἀλλοδαπῶν.

Πρώτη καθιέρωσις τοῦ ναυτολογίου ὡς ναυτιλιακοῦ ἐγγράφου ἐγένετο διὰ τοῦ ἀπὸ 3.2.1828 ψηφίσματος Η.΄ τοῦ πρώτου Κυβερνήτου τῆς Ἑλλάδος Ι. Καποδιστριαίου.(5) Λεπτομερεῖς διατάξεις περιέλαβε βραδύτερον τὸ διάταγμα τῆς 8.1834 «περὶ τοῦ ναυτολογίου τῶν ἐμπορικῶν πλοίων», αἰτίνες καὶ ἀποτελοῦν τὰς πρώτας συστηματικάς, ἐπὶ τοῦ θέματος, διατάξεις. Κατὰ τὸ ἀρθρ. 1 τοῦ δ)τος ἐκαστος πλοίαρχος ἐμπορικοῦ πλοίου «χρεωστεῖ νὰ κρατῇ κατὰ τὸν συναπτόμενον τύπον ναυτολόγιον ὅπου θέλουν σημειοῦσθαι οἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀξιωματικοί, ναῦται, ὑπέρηται καὶ ἐπιβάται». Τὸ ναυτολόγιον ἐχορηγεῖτο ὑπὸ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν λιμένων, ἐπὶ τῇ καταβολῇ «ἐνὸς λεπτοῦ εἰς κάθε τόννον κατὰ τὸν καιρὸν τῆς ἐκδόσεως» εἰς δὲ τὸ ἔντυπον πρὸς συμπλήρωσιν ἀνεγράφοντο τὰ στοιχεῖα τοῦ ναυτολογουμένου, «δαθμός, ὀνοματεπώνυμον, πατρίς καὶ διαμονή, ἀνάστημα, χρῶμα, πρόσωπον, ὄφθαλμοί, τρίχες, ἡ συνθήκη μὲ τὸν πλοίαρχον» καὶ ὑπεγράφετο ὑπὸ τοῦ Λιμενάρχου καὶ τοῦ πλοίαρχου, ὅστις ἀνελάμβανε τὴν ὑπο-

χρέωσιν «νὰ μὴ συγχωρήσῃ εἰς κανὲν ἄτομον ἐκ τοῦ πληρώματος νὰ ἐξέλθῃ εἰς ξένον τόπον ἐκτὸς νομίμου αἰτίας, ἣτις θέλει δηλοῦσθαι ὅπισθεν τοῦ ναυτολογίου ἀπὸ τοῦ προξένου καὶ ἀντιπροξένου τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως».(6)

41) Αἱ ἰσχύουσαι νῦν περὶ ναυτολογίου διατάξεις, περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἀρθρ. 47 τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ., τὴν νομοθεσίαν περὶ Ν.Α.Τ. (Ν.Δ. 87)1969, ν. 4502)1966, ν. 3170)1955) καὶ τὸν κυρωθέντα διὰ τοῦ Β.Δ. 260)1970 Κανονισμὸν «περὶ ἀρμοδίων Ἀρχῶν δι' ἐκδοσιν, ἐξόφλησιν καὶ ἀντικατάστασιν ναυτολογίων ἑλληνικῶν πλοίων καὶ πλοιαρίων καὶ διενεργείας μεταβολῶν πληρωμάτων τούτων». Ὁ Κ.Δ.Ν.Δ. ἐκάλυπτε τὸ ὑφιστάμενον κενὸν τῆς ἐλλείψεως διατάξεως δημοσίου δικαίου ὀρίζουσης τὸν κύριον σκοπὸν τῆς καθιέρωσως τοῦ ναυτολογίου. Τὸ ναυτολόγιον κατὰ τὸν Κώδικα παρέχει τὴν ἐπίσημον πιστοποίησιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετούντων, ἀπόδειξιν τῆς ἐργασίας καὶ τῆς ὑπαρχούσης συνθέσεως, ἣτις ἐλέγχεται κατὰ τοὺς κατάπλους καὶ ἀπόπλους τῶν πλοίων, τῶσόν ἀπὸ πλευρᾶς τυπικῆς ἐγγραφῆς ὅσον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς οὐσιαστικῆς παρουσίας τοῦ ἐγγεγραμμένου προσωπικοῦ, χάριν τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου. Τὸ Κράτος, ἐνδιαφέρεται καὶ ἐλέγχει τὴν πραγματοποίησιν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας καθ' ὅσον αὕτη ἀποτελεῖ δείκτην ἐμπειρίας καὶ συγκεντρώσεως προσόντων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν πρώτων ἢ περαιτέρω πηξυμένην κλίμακος ἀδείας πτυχίου, ἢ διπλώματος εἰς τὴν εἰδικότητα καὶ κλάδων τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν τὸ ἀρθρ. 246 παρ. β' Κ.Δ.Ν.Δ. προβλέπει ὡς εἰδικὸν πειθαρχικὸν παράπτωμα τοῦ πλοίαρχου τὴν ναυτολόγησιν ναυτικοῦ μὴ ἐπιβαίνοντος πράγματι τοῦ πλοίου, καθ' ὅσον διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ σχηματίζεται εἰκονικὴ θαλασσία ὑπηρεσία, ἔχουσα ἀπωτέρας δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου κατάρτισεως τῶν ναυτικῶν, τὴν ποιότητα τοῦ λαμβανόμενου ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ἱκανότητος καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Ἡ νομοθεσία περὶ Ν.Α.Τ. ἀντιμετωπίζει τὸ ναυτολόγιον ὡς ἐγγράφον ἀπαραίτητον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν καὶ εἰσπραξίν τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν, πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, ὡς καὶ συγκεντρωσίν τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν παροχὴν ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ παροχῶν (συντάξεως, ἐφ' ἅπαξ βοηθημάτων, δανείων, περιθάλψεως κ.λπ.).

Ἡ ἐν τῷ ναυτολογίῳ ἐγγραφή ἀποτελεῖ ἐπίσημον δεθαίωσιν τῆς ιδιότητος μέλους πληρώματος ἐνὸς πλοίου καὶ ἀπόδειξιν τῆς ἀποκτελέσεως ὑπὸ ὠρισμένην ναυτικὴν εἰδικότητα ὑπηρεσίας, ἔχει δὲ σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίσῃ, ἐκτὸς ἄλλων, καὶ τὴν κρατικὴν ἐποπτεῖαν ἐπὶ τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως καὶ νὰ προστατεύσῃ τὸν ναυτικὸν ἀπὸ τῆς παρενθέσεως παρανόμων ὄρων. Ὁ Chauveau (σελ. 273) ἀναφερόμενος εἰς τὴν ἐν τῷ ναυτολογίῳ καταχώρισιν τοῦ πληρώματος, ὑπογραμμίζει ὅτι αὕτη συνιστᾷ τὴν δευτέραν φάσιν τῆς, δημοσίου δικαίου, διαδικασίας, ἣτις ἀκολουθεῖ τὴν πρώτην φάσιν ἰδιωτικοῦ δικαίου, ἥτοι τὴν συμφωνίαν τῶν συμβαλλομένων.

42) Τὸ ναυτολόγιον ἀποτελεῖ διατηρημένον ἔντυπον τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ χορηγεῖται ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν ἢ Προξενικῶν Ἀρχῶν. Ὑποχρέωσιν πρὸς ἐφοδιασμὸν διὰ ναυτολογίου ἔχουν πάντα τὰ πλοία, μὴ ἐξαιρουμένων καὶ τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Κράτους ἀνηκόν-

1) Ρόκας, σ. 55, Δελοῦκας, σ. 86, Σκαρπέτης, σ. 20, Ἀντωνιάδης «Τὸ ναυτολόγιον εἰς τὸν Κ.Δ.Ν.Δ.» «Ναυτικά Χρονικά», τ. 939/698, 1974, σ. 13, Ἀγαλλόπουλος, σ. 65, Καμβόσης, σ. 51, Ἀλεξόπουλος, σ. 33.

2) Ἀρθρ. 47 Κ.Δ.Ν.Δ. «Τὸ ναυτολόγιον εἶναι βιβλίον, εἰς τὸ ὅποιον ἀναφέρεται τὸ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου προσωπικόν καὶ ὁ καταβαλλόμενος μισθός», Γνωμ. ὑπ' ἀριθ. 912/1958 Ν.Σ.Κ./Τμήμα Διακοπῶν ἐν Δ.Ν.Δ./Υ.Ε.Ν., 1958, σ. 202.

3) «Rolle d' Equipages» (Γαλλία), «Muster Roll» (Μεγ. Βρετανία, Η. Π.Α., Καναδᾶς, Αὐστραλία), «Ruolo di Equipaggio» (Ἰταλία), «Roll de Buques» (Ἰσπανία, Ἀργεντινῆ, Χιλή, Οὐρουγουάη), «Rolle de Equipagem» (Πορτογαλία, Βραζιλία), «Rolle de Echirap» (Ρουμανία).

4) Τὸ ναυτολόγιον ἀποτελεῖ ἐγγράφον συντασσόμενον ὑπὸ δημοσίας Ἀρχῆς, ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ὑπηρεσίας τῆς, χάριν τοῦ δημοσίου συμφέροντος. Ἀντίγραφον αὐτοῦ δὲν δύναται νὰ χορηγηθῇ εἰς τρίτον μὴ καταθέσαντα τούτο, ἐφ' ὅσον δὲν συνετάγη πρὸς τὸ συμφέρον αὐτοῦ ἀρχῆθεν, ἔστω καὶ ἐάν οὗτος ἔχη νῦν Γνωμ. Ν.Σ.Κ. (Τμήματος Διακοπῶν), ὑπ' ἀριθ. 899/1957 εἰς Δ.Ν.Δ./Υ.Ε.Ν., 1957, σ. 236, Βλ. ἀτομ. γνωμοδότησιν Νομικοῦ Συμβούλου Υ.Ε.Ν. ὑπ' ἀριθ. 700/1957 ἐν Δ.Δ.Ν./Υ.Ε.Ν., 1958, σ. 215. «Τὸ ἐγγράφον ναυτολογίου, ὅπερ καταρτίζεται μὲν ὑπὸ δημοσίας Ἀρχῆς, ἀλλὰ τῇ συμπτῆσει τοῦ πλοίαρχου ἢ κυβερνήτου τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, φέρεται καὶ τὸν χαρακτηριστῆρα ἐγγράφου, πιστοποιοῦντος ἔννομον σχέσιον ἰδιώτου». Δὲν φρονοῦμεν ὅτι ὑφίσταται καθ' οἰονδήποτε τρόπον «συμπράξις» τοῦ πλοίαρχου εἰς τὴν κατάρτισιν τοῦ ναυτολογίου. Ἡ τιθεμένη ὑπ' αὐτοῦ ὑπογραφή εἰς τὴν πρώτην σελίδα, ἐνθα ἀναγράφονται τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου, στερεῖται οὐσιαστικῆς σημασίας. Αἱ ἀποτελοῦσαι τὸν κύριον σκοπὸν τοῦ ναυτολογίου ἐγγραφᾶι τῶν ναυτολογουμένων ἢ ἀπολυμένων, δὲν περιλαμβάνονται «συμπράξις» τοῦ πλοίαρχου, ἐφ' ὅσον, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι περιλαμβάνεται καὶ ὁ ἴδιος μεταξὺ τῶν ναυτολογουμένων διὰ πράξεως τῆς Ἀρχῆς, οὗτος παρουσιάζεται ὡς ἀντισυμβαλλόμενος μετὰ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀπαντες δὲ — πλοίαρχος καὶ λοιπὰ μέλη τοῦ πληρώματος — προκαλοῦν τὴν αὐτῆς μορφῆς νομικὴν ἐνέργειαν τῆς Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς, κατὰ τὰς ναυτολογησεις αὐτῶν.

5) Ἀγαλλόπουλος, σ. 66, Σκαρπέτης, σ. 20.

6) Φλογαίτης, σ. 109.

## 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**

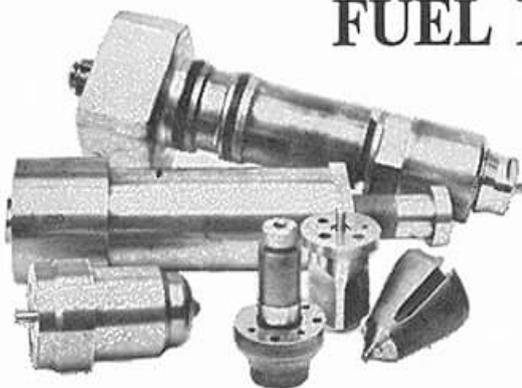
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for:

**MARIN INDUSTRI AB**

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

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S



των η χρησιμοποιομένων υπ' αυτού, ως και των θαλαμηγών αναψυχής άνω των 100 κόρων.(7) Είς τό ναυτολόγιον και είς ειδικάς προς τόυτό έντύπους σελίδας αναγράφονται πλήρη στοιχεία του πλοίου και πλοιοκτήτου(8), ή είς ειδικότητάς σύνθεσις του πλοίου κατά τας ισχύουσας διατάξεις, αναλυτικά στοιχεία περί των ναυτολογοιμένων και τής συμβάσεως, περιλαμβάνονται δέ ειδικά θυρίδες διά τας θεωρήσεις υπό των 'Αρχών κατά τους κατά- πλους και απόπλους.(9) Έγγραφαί έν τώ ναυτολογίω, διενεργούνται κατά κανόνα, μόνον υπό Δημοσίας 'Αρχής, ήτις και με- δαιού δι' ύπογραφής και σφραγίδος τας πραγματοποιούμενας με- ταβολάς των μελών του πληρώματος, την άρχικην άναγραφήν των στοιχείων του πλοίου, την προβλεπομένην υπό του νόμου σύνθεσιν και τας θεωρήσεις κατάπλου - απόπλου.(10) Ούτως έχουσι έφαρ- μογήν τή ναυτολόγιον αι διατάξεις τής Πολιτικής Δικονομίας περί δημοσιών έγγραφών, αι σχετικά έγγραφαί συνιστούν πλήρη από- δειξιν(11) και θεωρούνται γνήσια, έπιτρεπομένης τής προσβολής

αυτών ως πλαστών.(12)

43) Είς τό ναυτολόγιον έγγράφεται ό πλοίαρχος και τό πληρώμα. Κατά τό άρθρον 105 Κ.Δ.Ν.Δ. ό πλοίαρχος συγκροτεί τό πληρώμα «κατά τας κρατούσας περί συμβάσεως των πληρω- μάτων διατάξεις», αϊτινες είναι αι διατάξεις των άρθρων 37 - 52 του Κ.Ι.Ν.Δ. «περί πλοίαρχου» και 53 - 85 «περί πληρώματος». Προς τόυτό λαμβάνει υπ' όψιν τας οδηγίας του έφοπιτιστού ή του αντιπροσώπου αυτού. 'Η έγγραφη του συγκροτηθέντος πληρώμα- τος, γίνεται κατά τό άρθρ. 105 Κ.Δ.Ν.Δ. υπό τής Λιμενικής ή Προξενικής 'Αρχής, φροντίδι του πλοίαρχου. Έάν άπολύομενος είν- αι ό ίδιος ό πλοίαρχος, παρουσιάζεται μετά του υπό ναυτολό- γησιν νέου πλοίαρχου ή του μέχρι τούδε άναπληρωτού του. Είς την τελευταίαν περίπτωσην ό άναπληρωτής, ύπαρχος ή υποπλοί- αρχος, δέον να προάγεται είς πλοίαρχον, έγκρίσει τής 'Αρχής, εκτός εάν εξοφλήται τό ναυτολόγιον και δέν εκδίδεται νέον. 'Ο πλοίαρχος έφφανίζεται διαστελλόμενος του λοιπού πληρώματος, κατά τό άρθρ. 105 Κ.Δ.Ν.Δ., πλην όμως από πλευράς ολοκλη- ρώσεως τής συμβάσεως ναυτικής έργασίας, ήτις συντελείται διά τής έγγραφής είς τό ναυτολόγιον, ύφίσταται ή αυτή ρύθμισις κατά τά άρθρα 37 και 53 Κ.Ι.Ν.Δ., άντιστοιχώς διά τον πλοίαρχον και τό πλήρωμα.(13)

'Η έγγραφη είς τό ναυτολόγιον άποτελεί, κατά νόμον, την τε- λικην διαδικασίαν προς ολοκλήρωσιν τής καταρτίσεως τής συμ- βάσεως ναυτικής έργασίας. Συμφώνως προς τό άρθρ. 37 Κ.Ι.Ν.Δ. διά τον πλοίαρχον και 53 διά τό πλήρωμα, ή σύμβασις ναυτολο- γήσεως «συντελείται» διά τής έγγραφής είς τό ναυτολόγιον. Προ- κείμενον περί συμβάσεως ναυτολόγησεως του πληρώματος ή τυχόν ύπάρχουσα ειδική έγγραφος συμφωνία, δέον να προσαρτάται είς τό ναυτολόγιον κατά τό άρθρ. 54 Κ.Ι.Ν.Δ. Διά τον πλοίαρχον τούτο δέν είναι ύποχρεωτικόν. Κατά την εισηγητικην έκθεσιν του Κ.Ι.Ν.Δ.(14) ή τοιαύτη διαφοροποίησις ισχύουσα και είς ξένας νομοθεσίας, όφείλεται είς τό ότι ή συμφωνία του πλοιοκτήτου μετά του πλοίαρχου, είναι δυνατόν να περιείχη και έμπιστευτικούς όρους, άναγομένους είς την διαχείρισιν των συμφερόντων του πλοίου, οι όποιοι δέν θα ήτο όρθον να έρχωνται είς την δημοσιότητα.

('Η συνέχεια είς τό έπόμενον τεύχος)

12) 'Αρθρ. 455 Πολ. Δικ. Βλ. σχετικην νομολογίαν είς Βέννην, σ. 10. Τό βάσει του ναυτολογίου πιστοποιητικόν Ν.Α.Τ. ενέχει έπισημην έν- ποδεικτικην ισχύν, προσβαλλόμενον μόνον επί εικονικότητι ή πλαστότητι (Πρωτ. Πειρ. 186/1962 είς ΝοB 10.561). 'Αποτελεί όθεν πλήρη άποδει- ξιν ως προς την άπόλυσιν του ναυτικού άμοιβαία συναινεσίς (Πρωτ. Πειρ. 186/1962 ΝοB 10.561), διά την μισθοδοσίαν του ναυτικού (Α.Π. 234/ 1963 ΝοB 11.106).

3) 'Η διαστολή του πλοίαρχου από τό «πλήρωμα» είναι δεδομένη είς τό όλον σύστημα τής νομοθεσίας του Ναυτικού Δικαίου. 'Ηδεις τον Κ.Ι. Ν.Δ. περιλαμβάνονται κεχωρισμένως τίτλοι περί πλοίαρχου και περί πληρώ- ματος (άρθρ. 37 - 52 και 53 - 83 άντιστοιχώς). 'Ο διαχωρισμός τονί- ζεται διά τής διατάξεως του άρθρ. 52, καθ' ήν και επί πλοίαρχου έσαρμό- ζονται είς την φύσιν του λειτουργήματος του πλοίαρχου. 'Ο Κ.Ε.Φ.Π. είς τό άρθρ. 2 και 3 διαστέλλει την έννοιαν του πλοίαρχου από τό «πλήρωμα του πλοίου», άπαντας δέ θεωρεί ύπαγομένους είς τό «προσωπικόν του πλοίου». Τό άρθρ. 204 Κ.Δ.Ν.Δ., διά την εφαρμογήν των ποινικών και πειθα- ρχικών διατάξεων, περιλαμβάνει, υπό την έννοιαν του όρου «πλήρωμα» πάν- τας τά πρόσωπα άμφοτέρων των φύλων, πλην του πλοίαρχου, άτινα έχουσι προσληφθή είς την ύπηρεσίαν του πλοίου». Είς τας άφορώσας τον πλοια- ρχον και «τό πλήρωμα» βασικές διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ. είναι πλήρης ή διαστολή. Βλ. Κεφ. Θ' του δευτέρου μέρους «Έξουσιαί και καθήκοντα πλοίαρχου» και Κεφ. Ι' «Καθήκοντα πληρώματος», έξ ών αυτόματος και άνευ ειδικού όρισμού, προκύπτει ή εκτός του «πληρώματος» θέσις του πλοια- ρχου.

14) Σ. 88 έπίσημου εκδόσεως Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου υπό ύπουργείων Δικαιοσύνης και Έμπορικης Ναυτιλίας, 1958.

7) Έξερθήσαν τής ύποχρεώσεως τήρησεως ναυτολογίου: α) Αι θαλα- μηγοί άναψυχής κάτω των 100 κόρων. β) Γά πάσης φύσεως άλιευντικά σκά- φη, χωρητικότητος μέχρι 5 κόρων. γ) Γά μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα πλοία- ρια, μέχρι 5 κ.δ.χ., χρησιμοποιομένα διά τοπικάς μεταφοράς έπιβατών ή φορτίων, μεταξύ όμορων λιμένων ή όρμων, άν ή απόστασις δέν υπερβαίνει τά 5 μίλια. Έξερθήσαν, όμοίως, προαιρετικώς, τής τοιαύτης ύποχρεώσε- ως: α) Τά άλιευντικά συγκροτήματα γρι - γρι, άνεξαρτήτως χωρητικότη- τος και περιούχης άλίεως. β) Αι μηχανοκίνητα μέχρι 30 κ.δ.χ., έφ' όσων δέν επέκτεινον την άλίαν πέραν τής δικαιοδοσίας τής Λιμενικής 'Αρχής, τής όποίας την έδραν έχουσι ως μόνιμον βάση. γ) Γά έπιβατηγά πλοίαρρα, μέχρι 10 κ.δ.χ., έφ' όσων άσολογούν, άποκλειστικώς, είς την μεταφοράν λουομένων ή εκδρομών εντός του λιμένος ή έγγός τούτου περιούχας και είς μεγαλύτεραν απόστασιν, έφ' όσων δέν άπομακρύνονται των άκτών πέραν του μιλίου. Βλ. άπόφασις Υ.Ε.Ν. όπ' αριθμ. 47113/3981/6.6.1967 και έγκύ- κλιον Ν.Α.Τ. όπ' αριθμ. 5500/2600/5.2.1969.

8) Είς την πρώτην σελίδα του ναυτολογίου συμπληρώνεται είς ειδικάς θυρίδας υπό τής εκδόσεως αυτού Λιμενικής ή Προξενικής 'Αρχής, τά στοι- χεία του πλοίου, του πλοιοκτήτου και του πλοίαρχου, διά βεβαιώσεως δι' ύπογραφής και σφραγίδος τής 'Αρχής και προσυπογραφής του πλοίαρχου. Είς την τρίτην σελίδα του ναυτολογίου, ή εκδίδουσα αυτό 'Αρχή, αναγράφει είς έντύπους στήλας κατά κατηγορίας καταστρώματος, μηχανής και γενικόν ύπηρεσίαν την ειδικάς διά τό πλοιον προβλεπομένην σύνθεσιν, ίνα διευκολύνεται είς έκαστον άπόπλου ό έλεγχος δι' αντιπαραβολής προς τούς επί τό πλοίου πράγματι ύπηρετούσας και να ύπολογίζεται τό έπιτρεπομενον ποσοστόν ύπηρεσίας επί του πλοίου άλλοδαπών. 'Ακολουθούν σελίδες διά τον κύριον προορισμόν του ναυτολογίου, ήτοι την έγγραφην των ναυτολογοι- μένων διά χωριστής δι' έκαστον θυρίδος περιλαμβανούσας μνείαν του αριθ- μού ναυτικού φυλλαδίου, αριθμού και κατηγορίας άποδεικτικού ναυτικής ικανότητος, όνοματεπωνύμου, ειδικότητος ύφ' ήν ναυτολογείται, ήμερομηνίας ναυτολόγησεως, λιμένος, μηνιαίου μισθού διά παραπομπής, γενικώς, είς την ισχύουσαν συλλογικην σύμβασιν ή είς ειδικώς συμφωνηθέν πούον και, εν συ- νεχεία, επί ειδικής θυρίδος τής γενομένης άπολύσεως και τής αιτιολογίας («άμοιβαία συναινεσίς», «λόγω άσθενείας», «λόγω άτυχήματος», «λόγω λή- εξως συμβάσεως», «ή αιτήρησι του ναυτικού έναντιομένου του πλοίαρχου», «λόγω καθυστερήσεως καταβολής δεδουλευμένων άποδοχών», «λόγω πειθα- ρχικών παραπτώματος», «λόγω παραπομπής», «λόγω ναυαγίου», «έμε έπιφύ- λαξιν δικαιωμάτων», «λόγω άνικανότητος του πλοίου προς πλούν», «λόγω πωλήσεως του πλοίου προς διάλυσιν κ.λπ.». Τό άρθρ. 246, ια, Κ.Ι.Ν.Δ. πρό- βλέπει ως ειδικόν πειθαρχικόν παράπτωμα του πλοίαρχου την άναγραφήν επί του ναυτικού φυλλαδίου του ύπ' αυτού άπολυομένου έλλειψη 'Αρχής ναυτικού, χαρακτηρισμόν, πέραν των νομίμων και τοπικών αιτιολογικών ά- πολύσεως. Πρόκειται περί νέας διατάξεως, καθιερωθείσης εξ αιτίας τής εν τή πράξει παρατηρουμένης άπολύσεως και άναγραφής χαρακτηρισμόν περί του χαρακτήρος, τής διαγωγής κ.λπ. του ναυτικού, κατά την κρίσιν του πλοι- άρχου. 'Ιδιαίτεραί θυρίδες διατίθενται διά τον ύπολογισμόν των ύπερ Ν.Α. Τ. και λοιπών ταμίων εισφορών.

9) Είδικαι σελίδες διατίθενται διά θεωρήσεις κεχωρισμένως δι' Έκα- στον κατάπλου και απόπλου είς λιμένας ένθα έδρεύει Λιμενική ή Προξε- νική 'Αρχή, μετά μνείας ήμερομηνίας, του φορτίου, αριθμού πληρώματος και έπιβατών και βεβαιώσεως, εν τέλει, ότι «Έξηλέγχθη ή σύνθεσις του πλη- ρώματος». Είς εκάστην θυρίδα κατάπλου ή απόπλου σημειούται υπό τής 'Αρχής αριθμός, άναποκριόμενος είς αόριστα αριθμόν των ύπ' αυτής τη- ρουμένων «Βιβλίου κατάπλου» και «Βιβλίου απόπλου», ώστε να παρακολου- θήται ή κίνησις των πλοίων.

10) Βλ. κατωτέρω παρ. 48.

11) Τό ναυτολόγιον, συμπληρούμενον παρά τής Λιμενικής 'Αρχής, ά- ποτελεί έντελή άπόδειξιν (Έφ. Κερκ. 80/1936, Θ. ΜΗ', σ. 380).

## NORDANA LINE

ΤΑΧΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέατα, ψαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχείς άναχωρήσεις εκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MICHIGAN" 4—12/10  
M.V. "MISSOURI" 28/10—5/11  
M.V. "MANITOBA" 15—23/11

'Αναμένονται είς Πειραιά:

M.V. "MICHIGAN" 5—6/11  
M.V. "MISSOURI" 4—5/12  
M.V. "MANITOBA" 16—18/12

Αί άνωτέρω ήμερομηνίαί υπόκεινται είς άλλα γήν άνευ προειδοποίησεως.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙ ΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Ρ.Ο.Β. 110

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

# Ημερήσιες των Ελληνικών Πλοίων

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = εφθασε - δ. = δεξαμενόπλοιοι - μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6646	ε. Σάντερλαντ 11/9	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Ντάρμπαν 6/9 δια Κορέαν
ΑΒΑΣ	62	11048	α. Σάφι 24/8 δια Κωνσταντίναν	ΑΚΤΑΙΑ	74	23000	εις Ξεφούσα υπό συμπλήρωσιν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	ε. Ρότερταμ 18/9	ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	α. Λουλέα 17/9 δι' Ήμιγγαμ
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	α. Βίλμικτον 13/9 δια Σορέλ	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ε. Πειραιά 9/9
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Γιοκοχάμα 14/9 δια Βαλπαράϊζο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	46	2271	α. Γκάλβεστον 14/8 δια Κόνακρυ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	α. Ρότερταμ 8/9 δια Κόλπον ΗΠΑ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εις Πειραιά 26/7 (επισκευαί)
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Βαλπαράϊζο 14/9	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	779/7	α. Χάβρην 6/9 δι' Άμποτ Ντάμπι
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	α. Ν. Όρλεάνη 17/9 δια Χιούστον	ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	α. Σιγκαπούρη 15/9 δια Κίνα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ε. Ξεφούσα 20/9	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Μοντεβιδεο 4/9 δι' Άμθούργον	ΑΛΘΑΙΑ	74	22000	εις Ξεφούσα υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	α. Τσιότζια 9/9 δια Βεγγάζην	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	54	7234	ε. Ξεφούσα 20/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	α. Κόλπιν 10/9 δια Στεττίνον	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	α. Πειραιά 8/9 δια Χαλκίδα
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	δ. Μπρούναμπελ 1/9 δια Χαινάκην	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	α. Λας Πάλμας 27/7 δια Μανίλα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	ε. Κολόμπο 16/9	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΛΟΤ	57	8266	α. Θέρμανη Άιλ 69) δια Κίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	α. Κ. Τάουν 15/9 δι' Ίνδιαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	57	8192	α. Θέρμανη Άιλ. 6)9 δι' Άγγλιαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	α. Όαγα Νέξ 21/9 δια Μιλάζο	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΛΟΥΕΡ	58	7949	α. Άπια Λάγκος 4/9
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	α. Άμθούργον 20/9 δια Τσουρχιλ	ΑΛΙΑΚΜ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	α. Άαρχους 17/9 δια Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	α. Άγ. Φραγκίσκον 4/9 δι' Ίταπιαν	ΑΛΙΚΗ	53	8453	ε. Ρότερταμ 10/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	α. Τζέκσονβιλ 19/8 δια Β. Κορέαν	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Μουσσούρε 2/7 δια Ντάϊρεν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	α. Σιγκαπούρη 9/8 δια Β. Κορέαν	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	62	9092	α. Ρουσιόν 14/9 δια Μπαγκόγκ
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	α. Νίνασι 11/9 δια Τόνδα	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	δ. Παναμά 13/9 δι' Ειρηνικόν
ΑΓΙΑ ΦΩΤΙΝΗ	61	12847	δ. Γιβραλτάρ 19/9 δια Σάφι	ΑΛΚΗΣ	60	2269	ε. Άμθούρε 22/9
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	δ. Γκρήνοκ 19/9 δια Βρέμην	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	ε. Ξεφούσα 22/9
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	δ. Γιβραλτάρ 14/9 δια Νταμράμ	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Κισαραζού 14/9
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	α. Ν. Ύορκην 9/9 δια Τάμα	ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	α. Λαττάκια 14/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Όάκα 23/8 δια Σικάγο	ΑΛΚΥΩΝ	49	5043	α. Ντουάλα 18/9 δια Τακοράντι
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Σιγκαπούρη 15/6 δια Β. Κορέαν	ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	α. Νταμπίερ 12/9 δια Κίνα	ΑΛΜΑΡ	47	5441	α. Παρναγάκος 8/9 Βαρκελώνη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	α. Λονδίν 21/9 δια Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ε. Σπαλάτον 7/9	ΑΛΜΥΡΤΑ	51	2133	ε. Βενετιαν 17/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	δ. Παναμά 22/8 δια Τομακομάι	ΑΛΤΙΣ	70	9868	α. Χόγκ - Κόγκ 16/7 δι' Όραν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558	ε. Άμστερταμ 14/9	ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	δ. Γιβραλτάρ 8/9 δι' Άφρικήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	55	8254	δ. Γιβραλτάρ 23/6 δια Σαγκάην	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ε. Λαττάκια 30/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	52	4615	α. Μπάρο 24/6 δια Σιμόρη	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Άμθούρε 19/9
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	ε. Ήστ Λόντον 19/9	ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ	52	7267	α. Άμθούργον 3/9 δια Μπέιρα
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	56	7988	ε. Μαντράς 9/9	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	εις Πειραιά από 30.7.1973
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ε. Άλεξάνδρειαν 20/9	ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	δ. Γιβραλτάρ 21/9 δια Λιθών
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ε. Κόπερ 15/9	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	α. Κόμπε 17/9 δια Πουάσι
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Ν. Όρλεάνη 16/9	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάιμερ)	52	16485	ε. Ν. Ύορκην 21/9
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	α. Πόρτο Άλέγκρε 20/9 δια Βάρνα	ΑΜΕΡΦ. Ν. (δ.)	53	11466	α. Σαθάννα 5/9 δι' Άρούμπαν
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε. Λορ. Μαρκές 31/7	ΑΜΙΛΛΑ	72	13166	δ. Παναμά 4/9
ΑΕΤΟΣ	56	8799	α. Τακαχουάν 11/9 Καλέτα Πατίλος	ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	α. Πούλα 4/9 δια Ριγιέκα
ΑΘΑΛΝΑΣΟΣ	51	4664	ε. Άμποτ Νταμπί 16/9	ΑΜΤΣΕΡΤΑΜ	52	3653	ε. Άμθούρε 13/9 δια Πειραιά
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Φιλαδέλφειαν 20/9	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ε. Ναγκόγια 19/9
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	58	8677	α. Άμθούργον 1/9 δι' Ίνδουσιαν	ΑΜΥΝΑ	49	3831	ε. Πασιγίες 11/9
ΑΘΗΝΑ	59	8132	α. Σάντος 9/9 δια Κοπεγχάγην	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Βανκούβερ 16/9 δια Κίνα
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	α. Σάντος 29/8 δια Πειραιά	ΑΝΑΓΚΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13361	δ. Παναμά 2/9 δι' Ίταπιαν
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	α. Βηρυτόν 10/9 δια Πειραιά	ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13361	α. Ντάρμπαν 9/9 δια Κίνα
ΑΘΗΝΑ'ΙΣ	58	9414	ε. Ξεφούσα 20/9	ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΥΝΤ	65	39035	ε. Ν. Όρλεάνη 20/9
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ (δ.)	58	16695	δ. Παναμά 16/9	ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13200	α. Ρότερταμ 21/9 δια Τσιγκτάο
ΑΘ. ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	53	11457	ε. Βενετιαν 18/9	ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΡΕΝΤΣ	64	38996	α. Φιλαδέλφειαν 20/9 δια Βοστώνην
ΑΘ. ΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ε. Μόξι 21/9	ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΑΠΙΝΕΣ	73	13361	ε. Νταμάμ 4/9
ΑΘΩΝ	45	13570	α. Βιτόρια 13/9 δια Ροστόκ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13600	α. Κόμπε 13/9 δια Μόντρεαλ
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Μπάραν 8/9	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ρότερταμ 4/9
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Κορακόμ 27/8	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	α. Κακοκκάδα 25/8 δια Βανκούβερ
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	72	11702	α. Ναγκόγια 6/9 δια Κ. Τάουν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Βενετιαν 4/9
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	ε. Σασέμπο 11/9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	α. Κόμπε 13/7 δια Βανκούβερ
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'ΙΚ	74	12498	α. Ναγκόγια 17/9 δια Λουάντα	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	α. Καζαμπίλκα 19/9 Π. Τόρες
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	α. Σιγκαπούρη 5/9 δια Κίνα	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	59	11969	α. Ν. Ύορκην 10/9 δια Ν. Άμερικην
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	α. Σιγκαπούρη 11/9 δια Κίνα	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3345	εις Πότι από 19/7 (επισκευαί)
ΑΙΓΙΣ ΑΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ε. Ρότερταμ 1/6 (επισκευαί)	ΑΝΔΡΙΟΥΓΗΣ	56	8818	α. Ήστ Λόντον 19/9
ΑΙΓΙΣ ΑΙΝΚ	74	20000	α. Ντακάρ 29/8 δια Κίνα	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	67	21423	ε. Ρίο Ίανέιρο 19/9
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. Μπιλιπάο (όπό συμπλήρωσιν)	ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	69	99460	α. Χάβρην 19/9 δια Ντόντζες
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΣ	74	12498	εις Μπιλιπάο (όπό συμπλήρωσιν)	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΓΙΣ (μικ.)	72	119505	εις Ιταπινόν λιμένα 14/7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΟΥΝΤΥ	59	10373	α. Βηρυτόν 19/9 δια Λαττάκια	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Κουβέιτ 1/9 δια Χάβρην
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11702	α. Γιοκοχάμα 13/9 δια Μπ. Άόρες	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	δ. Γιβραλτάρ 19/9 δια Χάμπτον ρόδε
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	71	15387	α. Σιγκαπούρη 4/9 δια Γουαμπίνα	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ε. Χάβρην 20/9
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	70	15387	α. Σιγκαπούρη 27/8 δια Κίνα	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Κάργκ Άιλ. 11/9 λάντε Ήντ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	α. Μπ. Άόρες 19/9 δια Γιαβάθα	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 4/9
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	6	9355	α. Σιγκαπούρη 12/9 δια Κ. Τάουν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΥ	73	13753	α. Ν. Όρλεάνη 15/9 Βενεζουέλαν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9200	α. Φιλαδέλφειαν 20/9 δια Τάμα	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ'ΙΟΝ δ.	70	105855	δ. Γιβραλτάρ 11/9 δια Ρας Τανούρα
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	α. Τοίμπα 10/9 δια Τομακομάι	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	α. Κάργκ Άιλ. 29/8 δια Φόκ
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	ε. Φορμάντλ 14/9	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	α. Κάργκ Άιλ. 5/9 Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	ε. Πειραιά 7/9	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	α. Χάβρην 16/9 δια Ντόντζες
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	α. Μαυρικίον 31/5 δια Κίνα	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΛΞΣ (δ.)	69	98983	α. Ρας Τανούρα 30/8 Τρινταντ
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	δ. Παναμά 9/7 δι' Άγγλιαν	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Ρότερταμ 20/9
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11525	ε. Κων/πολιν 2/9	ΑΝΔΡΟΣ ΓΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	α. Ότα 26/8 δια Ένσενάδα
ΑΙΓΙΣ ΤΑ'ΙΦΟΥΝ	68	16702	δ. Ντόβερ 18/9 δια Σικάγο	ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	63	33375	ε. Ρότερταμ 17/9
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	α. Ντακάρ 16/8 δια Δυραχίον	ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	δ. Γιβραλτάρ 19/9 δια Γάνδη
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9355	ε. Κληβέλαν 20/9	ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Άιλ όφ Γκραίνιν 20/9 δια Περσ.
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	α. Μπούρν 26/8 δια Ρότερταμ	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. Κοκουίτομ 15/9
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ε. Λαουτόκα 22/8	ΑΝΘΗ Α.	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	ε. Ρότερταμ 22/9	ΑΝΝΑ	60	16826	α. Τάουσαϊλ 20/9 δι' ΗΠΑ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Φιλαδέλφειαν 27/8 Μπααρέν	ΑΝΝΑ Β.	54	3807	α. Καζαμπίλκα 6/9 δια Ρουέν
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΗ	67	28774	α. Βαλτιμόρη 19/8 Χάμπτον ρόδε	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	9000	α. Πόρτ Κελάγκ 4/9 δια Ρότερταμ
ΑΙ'ΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Παναμά 27/8 δι' Ίταπιαν	ΑΝΝΑ Μ. (δ.)	54	16193	δ. Κων/πολιν 5/9 δια Μ. Όθλασαν
ΑΙΜΙΛΙΑ Γ.	54	2488	α. Άλεξάνδρειαν 18/9 δι' Ίταλιαν	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	α. Μασσαλία 19/9 δια Ντάρμπαν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	α. Μουρόραν 25/8 Φιλαδέφ. (επωλ.)	ΑΝΝΕΛΙ	44	13768	δ. Παναμά 12/9 Μπουεναβεπούρα
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	60	8368	ε. Άλεξάνδρειαν 11/8	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	δ. Παναμά 14/9
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	δ. Πούντα Άρένας 9/9	ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	α. Μωχαμέντες 31/8 δια Κίνα
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Ν. Ύορκην 12/9	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	α. Βιττόρια 6/9 διό Μόξι
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Χονολούλι 28/7 δια Κίνα	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	α. Ρότερταμ 18/9 δια Χάβρην
ΑΙ'ΡΗΝ ΣΤΑΡ	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	α. Π. Άρθουρ 14/9 Σανταλσόρα
ΑΙ'ΡΗΝ'Σ ΛΑΚ	59	2722	α. Σπέτζια 13/9 δια Σκίκινα	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Βαλτιμόρη 18/9 δια Τομνάτα
ΑΙ'ΡΗΝ'Σ ΤΖΟΥ	56	8674	όπό παραλαβήν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Νταμπίερ 10/9 δι' Ίταπιαν
ΑΙ'ΡΗΝ'Σ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ε. Άμθούργον 17/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΓΚΣ	58	9855	α. Ντάρμπαν 2/9 δια Γλασκώην
ΑΙΤΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	11063	ε. Ναγκόγια 20/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	59	9584	ε. Γλασκώην 21/9
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚ.	64	7701	ε. Ρσιφ 18/9	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	ε. Της 20/9
ΑΙΤΩΛΙΑ	51	14269	ε. Βανκούβερ 23/8	ΑΝΤΙΚΑΛΙΑ	57	10741	α. Γιβραλτάρ 5/9 δια Μελικό
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13124	ε. Πειραιά 14/9	ΑΝΤΙΟΚΕΙΑ	72	12110	ε. Βαλπαράϊζο 16/9
ΑΚΙΣ Σ.	57	6205	ε. Άλεξάνδρειαν 24/8	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	14047	α. Άγ. Βικέντιν 14/9 δια Ρότερταμ
ΑΚΜΩΝ	71	16050	α. Σάντος 18/9 δι' Άμθούρεαν	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	α. Φορκάντος 25/8 δια Γκάλβεστον
ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ	72	9856	α. Κόμπε 20/9 δια Τόκιο	ΑΝΤΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	α. Χιούστον 28/8 δια Κάργκ Άιλ.
ΑΚΟΥΡ	53	17676	α. Τσαγκουσαμάς 3/9 δια Γερμανίαν	ΑΝΤΥ	56	10748	α. Τσακ 17/9 δια Πολωνίαν
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ε. Πόρτ Σάιτ 18/9	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β	51	1545	α. Χάιρα 16/9 δια Σπαλάτον
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	α. Τρίπολι Λιθός 9/9 δια Ν.Υ.	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ.	50	2167	εις Πειραιά από 4/4/72
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	α. Τσάρλεστον 15/9 δια Βηρυτόν	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛ.	61	10952	α. Ήστ Λόντον 16/9 δι' Ίταπιαν
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	α. Τρίπολι Λιθός 10/9 δια Ν.Υ.	ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	όπό παραλαβήν
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	α. Κολομβία 18/9 δι' Ίταπιαν	ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ	68	15353	δ. Παναμά 10/9 δια Σιγκαπούρη

ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Αμβούργο 3)9 διά Βαλτιμόρη	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	54	2945	ά. Ντακάρ 2)9 διά Πουάντ Νουάρ
ΑΠΟΛΩΝ	70	18662	ε. Φιλαδέλφεια 16)9	ΑΧΙΛΑΕΤ (δ.)	56	31571	ά. Φρήφορτ (Μπαχ.) 1)7 διά Σάροχ
ΑΠΟΛΩΝ ΧΙ (δ.)	57	22479	ά. Ηράκλειον 6)6 διά Σαντορίνη	ΑΧΙΛΑΕΥΣ	65	21506	ά. Κόμπε 13)9 διά Τάουσουθλ
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	61	11127	ε. Πειραιά 14)9	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	54	7321	δ. Κων)πολι 12)9 διά Κωνστανίαν	ΒΑΛΛ ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	59	10801	ά. Βαλτιμόρη 13)9 διά Περισκόν
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Βομβάν 14)9 διά Σιγκαπούρη	ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	60	29967	ε. Ν. Ύορκη 2)9
ΑΠΟΛ. ΓΚΑΟΥΡ (δ.)	58	12676	ά. Σάν Χουάν 15)9 διά Πασκαγκούλα	ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	εις Πειραιά 9)7 (επισκευαί)
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΪΣ	58	4684	ά. Π. Μπολιάρ 6)9 διά Λύστελτον	ΒΑΡΕΣ	56	4048	ε. Πειραιά 15)9
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ε. Πόρτλαντ 8)9	ΒΑΣΙΑ	56	4029	ε. Πειραιά 8)6
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ	62	6929	ε. Τόκιον 3)9 διά Νταβάο	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	ά. Λονδίον 22)9 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ε. Καντίζ 16)8	ΒΑΣΙΛΗΣ	43	5331	ε. Λας Πάλμας 19)9 δι' Ίμυγχαμ
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Ναγκόγια 19)9 δι' Άκαζούτλα	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Ντακάρ 21)8 δι' Ίνδιαν
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Γουαμπό 6)9	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Ρας Τανούρα 2)9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ε. Ντάρμπαμ 6)9 διά Άκαμπα	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	54	2006	υπό παραλαβήν
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	δ. Θέρσονταη Άιλ. 18)9	ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	56	21716	ε. Βερμούδα 18)9
ΑΡΑΝ	70	9870	ε. Λός Άντζελες 19)9	ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	27	16435	εις Πέραμα από 5)11)73
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Άμπαντάν 7)9	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Κιουρασόο 14)9 διά Καλκούτα
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	υπό παραλαβήν	ΒΑΣΩ	65	4707	ε. Βρέμην 16)9
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Λισσαβόνα 13)9 διά Μπαγιόν	ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	5630	ε. Γδύνα 13)9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ε. Μπάσαν 17)9	ΒΕΝΘΙΣΚΙΜΗ	72	16606	ά. Μπάγια Μιλάνκα 6)9 διά Κίναν
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ε. Άπατα)Λάγκος 16)9	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ά. Λισσαβόνα 19)9 διά Ρουέν
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Σάντος 20)9	ΒΕΡΙΩ (μικτόν)	72	57527	ε. Ν. Ύορκη 1)9
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ε. Καλκούτα 17)9	ΒΕΤΑ	43	1845	ά. Γκαίτα 29)8 διά Τρίπολι Λιβύης
ΑΡΓΩ ΟΛΛΑΝΔΙΑ	57	10376	ά. Ναγκόγια 11)9 διά Μπάσαν	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ.	48	3930	ε. Σάν Πέτρο 15)8
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	ε. Βανκούβερ 16)9	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Τερεφίση 8)9 διά Πουάντ Νουάρ
ΑΡΕΤΗ	73	13691	δ. Παμαά 23)8 διά Σαγκάην	ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	58	13186	ά. Λας Πάλμας 8)9 διά Μτ. Μαζάρ
ΑΡΕΤΗ Σ.	45	4578	ε. Ντάρμπαμ 7)9 δι' Ίταλιαν	ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	ά. Μπαμπάσα 16)9 διά Τζένταν
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ε. Λας Πάλμας 6)9	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Πειραιά 6)9 διά Θεο)νίκη
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Βανκούβερ 25)6 διά Κίναν	ΒΙΟΛ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	119811	ά. Κάρκη Άιλ. 6)9 διά Λάντς Έντ
ΑΡΙΑΔΗΗ	69	9038	ά. Τσάρλεστον 15)9 Σάντο Ντομ)γκο	ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Σιγκαπούρη 9)9
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Βανκούβερ 13)9	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ε. Σάν Πέτρο 8)9
ΑΡΙΑ	62	12038	ά. Βανκούβερ 9)9 διά Κίναν	ΒΟΡΠ	57	7727	ε. Κάντλα 19)8
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	56	8753	ά. Ίντσον 24)9 διά Μουτσούρε	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Σαβόνα 10)9 διά Ρεουινόν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ε. Ξώθη Ίστο Λόντον 18)6	ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	ά. Πειραιά 21)8 δι' Άλγέριον
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	72	11722	ε. Ρότερνταμ 18)9	ΒΟΥΛΑ	58	8334	ε. Γδύνα 9)9
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Χιροσίμα 9)9 δι' Αυστραλιαν	ΒΡΑΧΟΣ (δ.)	51	18259	ε. Βομβάν 6)9
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΡΕΤΑΝΙΣ (όπερακ)	32	18254	ά. Σουέντ 20)9 διά Μελδούρηνη
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	27493	ά. Χιροσίμα 30)8 Π. Έλιζ. (επωλ.)	ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Λονδίον 19)9 διά Ντόχα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	δ. Παμαά 10)9	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Βανκούβερ 5)9
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΕΥΛΑΣ	57	6452	ε. Σιγκαπούρη 10)9	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Σαλθαντόρ 17)9 δι' Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Γκότεμποςργκ 17)9 Σόλδσεμποςργκ	ΓΑΛΛΕΙΑΣ (δ.)	61	18588	ά. Μάλτα 13)9 δι' Αύγουστα
ΑΡΙΣΤΙΔΟΣ	56	8995	ε. Ξώθη Πουέρτο Καμπέλλο 15)8	ΓΑΛΗΝ (δ.)	58	16357	ε. Ν. Ύορκη 17)9
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	ε. Κόμπε 15)9	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ε. Άπατα)Λάγκος 16)9
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	74	11514	ά. Σιγκαπούρη 7)9 διά Ρ. Ίανέρον	ΓΑΡΟΥΖΑΪΑ	60	12006	ά. Αμβούργον 12)9 διά Κ. Τάου
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	74	11513	ά. Ναγκόγια 13)9 διά Ντάρμπαμ	ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649	ά. Κάρκη Άιλ. 6)9 διά Λάντς Έντ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	60	10631	ά. Όσλο 6)9 διά Ντάρμπαμ	ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ε. Φορμάντ 16)9 δι' Άγγλιν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ε. Μοντεβιδέο 15)9	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ά. Ηράκλειον 14)9 διά Βρέμην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ε. Τεμπλαντόρα 12)9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΪΣ	67	15421	ε. Ρότερνταμ 18)9 διά Έμιον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	74	12000	ε. Ντάρμπαμ 11)9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Ταραγκόνα 31)8 διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Μανίλα 8)9 δι' Ίαπωνίαν	ΓΕΩΡ. Β. (δ.)	61	18796	ά. Σιγκαπούρη 8)9 διά Ρας Τανούρα
ΑΡΙΩΝ	73	13635	δ. Παμαά 6)9 δι' Ίαπωνίαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	ε. Χιούστον 26)7
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ε. Βάρνα 16)9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	66	11908	ε. Μπαμόντ 29)7
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ε. Μασσαλιαν 17)9	ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Μπαγκόχ 6)9 διά Ντακάρ
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Π. Έλιζαμπεθ 13)9 Ρότερνταμ	ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	ά. Ν. Ύορκη 30)7 διά Τρίνιταντ
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	δ. Γιβραλτάρ 21)8 δι' Άνάμπα	ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Μελδούρηνη 20)9
ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Λας Πάλμας 16)9 διά Κοραμζάρ	ΓΕΩΡ. ΕΥΛΑΣ	70	18634	ά. Κόπος Κρίστι 9)9
ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	ά. Ρότερνταμ 5)9 δι' Άντεν	ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ε. Σουέντ 15)9
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Βανκούβερ 7)9 διά Ν. Άφρικ)νη	ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Κοπεγγάγην 6)9 διά Μεσαίνε
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ)	54	12986	ά. Π. Τζέρεσον 11)9 διά Ν. Ύορκη	ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Σιμονσοάκι 7)9
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ε. Λομπίτο 21)8	ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άρχει εις Πειραιά από 10)1)71
ΑΡΟΣ	48	3783	δ. Γιβραλτάρ 8)9	ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	60	41982	ε. Τέμπλ Μπαίη 9)9
ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Σαλθαντόρ 20)9 διά Βιτόρια	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ε. Θεο)νίκη 31)8
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Σεμάρακ 5)9 διά Φιλιππίνες	ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Βιζαγκαπατνάμ 12)9
ΑΡΡΑΣ (δ.)	53	13459	ά. Ποιτίσερρυ 1)9 διά Καλκούταν	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Γιάμι Σάουτ 30)8 διά Κίναν
ΑΡΤΑ	57	10067	δ. Παμαά 17)9	ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	ε. Κόμπε 20)9
ΑΡΤΑ	55	1875	ε. Θεο)νίκη 4)9	ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	44	7223	δ. Παμαά 10)9
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ	58	9603	ε. Μοντεβιδέο 21)9	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΪΗΤ (δ.)	60	29120	ά. Ντάρ ες Σαλάμ 13)9 Περισκόν
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ε. Μαντράς 13)8	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ	67	13091	ε. Καράτσι 16)9
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	63	36139	ε. Ρότερνταμ 21)9 διά Περισκόν	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ε. Βανκούβερ 26)7
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ε. Πειραιά 20)9	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Γδύνα 16)9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Μόντρεαλ 6)9 διά Σικαγόην	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ε. Μπαντάρ Άμπας 2)9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ε. Πάπενμποργκ 10)9	ΓΙΟΥΠΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	ε. Πουάτα Άρέας 11)9 Βαλπαραιζο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22798	ε. Χάμπτον Ρος 12)9	Γ. ΙΝΤΕΙΛΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ε. Άλεξάνδρεια 12)8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Π. Έλιζαμπεθ 18)9	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΛΙΝΚ	53	4481	ά. Ρότερνταμ 21)9 δι' Άμπιτζάν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Σακάί 19)9 διά Ταχαματσού	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΛ ΡΙΒΕΡ δ.	53	11713	ά. Πειραιά 14)9 δι' Ίσθμια
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Μουτσούρε 18)9 διά Βανκούβερ	ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ε. Μασσαλιαν 2)9
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ά. Τάραντα 19)9 διά Χάμπτον ρόδς	ΓΚΑΪΨ ΦΑΙΗΘ	55	5700	ε. Σάντος 18)9
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	59000	εις Τσουρούμι (υπό συμπλήρωσιν)	ΓΚΑΪΨ ΦΙΝΤΕΙΛΙΤΥ	56	8841	ε. Άμπού Νταμπί 12)9
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	7594	ε. Ταλκαχουάνο 31)8	ΓΚΑΪΨ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	55	5394	ε. Τζιμπούτι 25)8 δι' Αμβούργον
ΑΣΠΑ	66	2794	ε. Άμβέρσα 28)8 δι' Άλγέριον	ΓΚΑΛΛΕΥ (δ.)	54	17357	εις Τζακσονβίλ 5)9
ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4787	ά. Αμβούργον 20)9 διά Ρότερνταμ	ΓΚΑΛΕΥ	45	3312	ε. Πειραιά 9)9 διά Σύρον
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ά. Στεττινόν 19)9 δι' Άλεξάνδρεια	ΓΚΑΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	61	28917	ά. Μένα Άμντουλά 2)9 δι' Ίαπωνίαν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	δ. Κων)πολι 9)9 διά Μ. Θάλασσαν	ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ά. Σάν Φραντσίσκο 31)8 Σιγκαπούρη
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9302	ά. Κεμπέκ 1)8 δι' Άλγερία	ΓΚΑΜΠΙΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ε. Άπατα)Λάγκος 7)9
ΑΣΠΙΣ	58	9378	υπό παραλαβήν	ΓΚΑΜΠΙΟΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	53	6000	ε. Γιβραλτάρ 5)9 διά Θεο)νίκη
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Ταμπάκι 15)9 διά Ρότερνταμ	ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	55	10999	ε. Γιβραλτάρ 13)9
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	δ. Παμαά 21)9	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥΝ. (δ)	58	12168	δ. Παμαά 18)9
ΑΣΤΗΡ	74	13600	ά. Μπάσαν 13)9 διά Μπαγκόχ	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΪΝΤ.	60	8150	ε. Άμπιτζάν 27)8
ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	ά. Μαζατλάν 23)8 Σαλινα Μπαίη	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ (δ.)	60	22944	ά. Ν. Ύορκη 14)9 διά Βενεζουέλα
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ε. Λας Πάλμας 17)9 Ρίο Ίανέιρο	ΓΚΛ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	66	45161	ά. Μίλφορντ Χάφεν 29)8 Μτ. Μαζάρ
ΑΣΤΡΟ (δ)	56	16253	ε. Ν. Ύορκη 24)8	ΓΚΛΟΥΡΥ	52	2077	ε. Πειραιά 5)9
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	52	1939	ά. Ριγιέκα 9)9 διά Λαττάκια	ΓΚΟΛ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Ν. Ύορκη 18)9
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Ρότερνταμ 13)9 διά Πειραιά	ΓΚΟΑΝΤ. ΗΓΚΛ (δ.)	56	21049	ά. Κάρκη Άιλ. 5)9 διά Λάντς Έντ
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	ά. Πενάχ 19)9 διά Μπάσαν	ΓΚΟΛ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παμαά 19)9
ΑΣΤΥΓΑΛΑΙΑ	51	1916	ά. Πειραιά 1)9 διά Βόλον	ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ά. Βανκούβερ 1)9 διά Χιλήν
ΑΣΟΜΑΤΟΣ	71	8973	υπό παραλαβήν	ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παμαά 15)7 διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Όζάκα 21)9	ΓΚΟΑΝΤ. ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Βαλπαραιζο 19)9 διά Τοκοπίλλα
ΑΤΕΝΕΛΙΑ	66	11944	ε. Βενετία 20)9 διά Πειραιά	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16700	ε. Λορ. Μαρκίς 13)9
ΑΤΣΙΑΥΤΥ	49	4641	ε. Άμβέρσα 6)9 διά Μπακόλοντ	ΓΚΟΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ε. Ν. Ύορκη 15)9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ε. Φιλαδέλφεια 18)9	ΓΚΟΑΝΤ. ΣΟΥΡΡΝΤ	72	12959	ά. Μάζι 19)8 διά Μασίλοκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ε. Κρότωνα 19)9	ΓΚΟΑΝΤ. ΣΠΗΡ	72	12959	ά. Χάμπτον οδός 15)9 διά Παμαά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ε. Όζάκα 15)9	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Ρεσιφ 18)9 διά Μασέιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Δάντσιχ 15)9	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Γιοκοχάμα 9)7 διά Κίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Χόγκ - Κόγκ 4)9 διά Σαγκάην	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Παμαά 29)7 διά Κίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ε. Ρότερνταμ 21)9 διά Κόγκκομσκ	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΖΕΪΣ	74	13000	εις Σμιζιου υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΣ	62	7224	ά. Ρότερνταμ 13)9 διά Μουρμάνσκ	ΓΚΟΑΝΤ. ΦΙΣ	69	11148	ά. Παμαά 15)9 διά Κίναν
ΑΤΡΕΥΣ	74	13600	ά. Κ. Τάου 31)8 δι' Άλεξάνδρεια	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	ά. Χόγκ Κόγκ 14)9 διά Καράτσι
ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	ά. Πειραιά 19)9 διά Τόνιδα	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	63	26940	ε. Ίστο Λόντον 20)9
ΑΤΡΙΚΑ	60	29741	ά. Ρας Τανούρα 10)9	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9917	ε. Χόγκ Κόγκ 16)9
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	66	3320	ε. Τρίπολι (Λιβύης) 12)9	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΣΜΑΝ	70	11527	ε. Όιτα 14)9
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	δ. Κων)πολι 8)9 διά Κωνσταντζάν	ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	62	7888	ά. Σουάιμα 15)8 διά Κίναν
ΑΥΑΣ	72	16500	δ. Παμαά 10)8	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2835	ά. Αμβούργον 31)8 δι' Άλγέριον
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (όπερ.)	40	26314	ε. Λας Πάλμας 19)9 δι' Όκλαντ	ΓΚΡΑΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ά. Μπέτρα 13)9
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Μαυρίκιον 22)8 διά Γουαμπό	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	63	15373	ά. Μόντρεαλ 16)9 διά Ν

ΓΚΡΕΪΣ Α.	71	16306
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139
ΓΟΡΓΩ	58	9474
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΜΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ	74	19426
Γ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ	73	19420
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426
Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18627
Γ. ΠΡΟΣΠΕΚΤ (δ.)	74	18627
ΓΟΥΩΛΙΕΡ	54	4389
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥΣ Κ. IV	72	9070
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595
ΔΑΦΝΗ	73	19451
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	65	35619
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	54	8712
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ.	63	16417
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.)	64	16417
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545
ΔΗΜ. Γ. ΓΩΡΓΟΣ	56	3333
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.Φ.	63	18826
ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	44	13488
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226
ΔΗΜΟΣ	54	4486
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΪΣ	65	5255
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΚΡΕΣ	58	4225
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ	66	8132
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250
ΔΙΑΝΑ	51	2758
ΔΙΑΣ	71	16606
ΔΙΑΩ	46	3851
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II	54	2756
ΔΙΡΩΣ II	59	7801
ΔΙΩΝΗ	57	9722
ΔΙΩΝΗ	54	1832
ΔΟΥΡΥ	54	4784
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184
ΔΥΝΑΜΙΣ	63	22211
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	52	7675
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ	59	13381
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503
Ε. Μ. ΤΣΑΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153
ΕΚΤΩΡ	70	16253
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109
ΕΛΑΦ	68	19667
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12791
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VI	51	7264
ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	88866
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729
ΕΛΕΝΗ	47	1891
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294
ΕΛΕΝΣΑ	58	5769
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	888Α
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037
ΕΛΙΝΑ	51	3917
ΕΛΙΝΕΛΑ	50	4675
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605
ΕΛΙΤΑ	64	4701
ΕΛΚΑΝΤΙΑ	72	1994
ΕΛΛΑΚΙ	60	2123
ΕΛΛΑΣ (δ.)	66	43399
ΕΛΛΑΣ	56	4380
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΤΥ	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΪΝΤΗΛΑ	72	8987
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	63	7298
ΕΛΛ. ΓΚΛΟΥΡ	56	7510
ΕΛΛ. ΓΟΥΛΙΕΡ	71	10328
ΕΛΛ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987
ΕΛΛ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666
ΕΛΛ. ΔΩΡΕΛ	60	7293
ΕΛΛ. ΜΕΝΤ	54	8121
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987
ΕΛΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297
ΕΛΛ. ΠΑΪΘΝΗΡ	62	6659
ΕΛΛ. ΠΡΑΪΝΤ	71	10327
ΕΛΛ. ΣΑΝ	72	10327
ΕΛΛ. ΣΗ	72	10327

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	7259
ΕΛΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063
ΕΛΛ. ΣΠΕΝΤΑΡ	59	9550
ΕΛΛ. ΣΤΑΡ	71	10328
ΕΛΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510
ΕΛΛ. ΤΣΑΜΛΕΝΤΣΕΡ	72	8937
ΕΛΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987
ΕΛΛ. ΦΑΙΘΟ	72	10327
ΕΛΛ. ΧΗΡΟ	57	7068
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778
ΕΛΛΗΝ	62	12808
ΕΛΛΗΝ II	47	2389
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)	32	18564
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222
ΕΛΜΑΝΙ	66	8937
ΕΛΜΕΛΑ	51	4847
ΕΛΜΟΝΑ	62	12229
ΕΛΝΤΑΝΙΑ	65	8085
ΕΛΝΤΙΑ	55	6515
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514
ΕΛΠΙΔΑ	46	3472
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΤΖΟΥΜΠ	65	7476
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Κ.	59	11840
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛ. δ.	57	21185
ΕΜΠΑ	55	2555
ΕΠ. ΚΟΛΟΚ(ΝΗΣ) Μικ.	65	37469
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931
ΕΡΑΤΩ	69	12754
ΕΡΙΝΙΩ	57	10323
ΕΡΜΗΣ	60	9959
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9066
ΕΡ. ΚΟΛΟΚ(ΝΗΣ) (δ.)	52	15848
ΕΤΕΡΝΤΥ	55	9718
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	56	12754
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854
ΕΥΓΕΝΙΑ I	59	8526
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977
ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΗ (δ.)	58	12417
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	57	9061
ΕΥΓΕΝ. ΧΑΠΑΡΗ (δ.)	69	103194
ΕΥΛΟΚΙΑ	48	3198
ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ	62	9706
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177
ΕΥΗ	70	10006
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΙΑΝ	58	8122
ΕΥΗ Α.	67	14800
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166
ΕΥΘΥΓΩΣΤΑ I (δ.)	54	12423
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991
ΕΥΘΥΜΗΣ	73	10000
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734
ΕΥΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΥΒΑΙΗΣ	61	6373
ΕΥΥΛΑΧΟΣ	60	6288
ΕΥΥΜΑΧΟΣ	60	6288
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ	59	8643
ΕΥΡΥΤΙΩΝ	60	8643
ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152
ΕΦΦΗ	55	5008
ΖΑΝΕΤ	56	4529
ΖΑΝΕΤΤΑ ΙΙΙ (δ.)	53	10919
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	32700
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965
ΖΗΝΩ	68	9582
ΖΙΝΙ	37	5613
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885
ΖΩΗ	39	1266
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021
Η Β Η	70	2867
ΗΒΗ	68	28744
ΗΛΙΑΣ	47	3575
ΗΛΙΟΣ	57	4499
ΗΡΑ	55	7782
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723
ΗΡΩ	65	23535
ΗΣΤΑΡ	57	9473
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781
ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603
ΘΕΑΝΩ	74	13699
ΘΕΛΑΝΩ	57	8677
ΘΕΛΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	57	1325
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894
ΘΕΟΠΑΪΣ (δ.)	60	20962
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	53	8995
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735
ΘΩΣΑΣ Α.	58	8078
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ (δ.)	58	18297
ΙΑ	71	9426
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965
ΙΑΣΩΝ	70	11489
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207
ά. Ντάρμπαν 6/9	δ. Ν. Όρλεάνη	7259
ά. Κ. Τάουν 12/9	δ. Πειραιά	7063
ά. Βάλλης Μπαίη 8/9	δ. Ν.Υ.	9550
ά. Ντάρμπαν 10/9	δ. Χιούστον	10328
έ. Ντάρμπαν 18/9		7510
ά. Τζιμπούτι 16/9	δ. Ν. Υόρκη	8937
ά. Ντάρμπαν 10/9	δ. Π. Σουδαν	8987
έ. Κουβέιτ 17/9		10327
ά. Πειραιά 18/9	δ. Πάτρας	7068
έ. Πειραιά 15/9	δ. Παραμαρίμπο	2778
έ. Πασάγιες 15/9	δ. Παραμαρίμπο	12808
έ. Ν. Όρλεάνη 18/9		2389
έ. Ρότερνταμ 25/6	(έπισκευαί)	9384
ά. Ταβόου 12/9	δ. Σαγκάην	18564
ά. Ίμιτγκαμ 15/9	δ. Ίμβέρσαν	10132
ά. Δουκέρκην 31/8	δ. Μονρόβια	16207
ά. Μοριμουκκό 16/9	δ. Ίταλιαν	44222
ά. Πόρτ φ. Σπαίν 18/9	δ. Ίταλιαν	8937
ά. Ν. Όρλεάνη 15/9	δ. Χιούστον	12229
έ. Χόγκ Κόγκ 23/6		8085
ά. Σιγκ. 14/7	δ. Κίνα	6515
δ. Παναμά 17/9	δ. Σαγκάην	20514
έ. Ρας Σελάττα 16/9		3472
έ. Σάντος 18/9		9885
ά. Φόνες 15/9	δ. Μπουεναβεντούρα	7476
ά. Λαθρίον 19/7	δ. Γαλλίαν	3932
έ. Φιλαδέλφειαν 16/9		11840
έ. Ντάς "Αιλ. 7/9		21185
ά. Λουδίον 19/9	δ. Βηρυτόν	2555
έ. Ν. Όρλεάνη 12/9		37469
ά. Ίμβέρσαν 19/9	δ. Μπρούναμπουτελ	10006
ά. Σάντος 18/9	δ. Π. Καμπέλο	5755
ά. Ίμβέρσαν 10/9	δ. Π. Τζεντίλ	8931
ά. Νιού Πλύμουτ 19/9	δ. Μελβούρνη	12754
έ. Κολόμπο από 15/7		10323
δ. Παναμά 24/8	δ. Σαγκάην	9959
ά. Λορ. Μαρκές 28/8		9066
έ. Μπ. "Άδρες 12/9		15848
δ. Παναμά 8/9		9718
ά. Σουάιμα 1/9	δ. Ίταλιαν	22119
ά. Πασάγιες 6/9	δ. Λας Πάλμας	2763
ά. Βενετιαν 19/9	δ. Μπ. "Άδρες	10251
ά. Νεκωτάα 23/5	δ. "Άφρικην	4713
ά. Γένοβα 15/9	δ. "Όδησσό	12754
ά. Γένοβα 16/9	δ. Ίμβέρσαν	9854
ά. Ντάρμπαν 18/9	δ. Μπάρσαν	8526
ά. Λουάντα 14/9	δ. Π. Χάρκουρτ	2977
ά. Σαθάναν 18/9	δ. Κιουρασάο	12417
ά. "Αλεξάνδρειαν 20/9		8999
ά. Μοχαβίντες 14/9	δ. Ντάρμπαν	9061
ά. Κάρκ "Αιλ. 16/9	δ. Λάντε "Έντ	103194
ά. Δρέπανον 14/9	δ. Σαζέ	3198
ά. Σ. Ναζαϊρ 23/8	δ. Κη Γουέστ	9706
έ. Πειραιά 24/8		4177
ά. Πόρτ Σουδάν 12/9	δ. Κίνα	10006
ά. Πανάγκ 26/8	δ. Κωνσταντζάν	8122
ά. Πόρτο "Αλέγκρε 17/9	Μπ. "Άδρες	14800
ά. Σιόνιού 27/6	δ. Κίνα	11028
άρχει έ. Πειραιά από 1/4	(έπωλ.)	12423
έ. Μπέιρα 14/9		9991
δ. Παναμά 13/7	δ. Σαγκάην	10000
έ. Θεϊον 49.27 Β. — 05.14 Δ. 7/9		70
ά. Θέουαν 17/9	δ. "Αλεξάνδρειαν	4734
έ. Μπάρσαν 17/8		10713
δ. Παναμά 18/9	δ. Γκοκοχάμα	6373
δ. Παναμά 17/9		6288
δ. Παναμά 28/8	δ. Γκοκοχάμα	6288
ά. Ίμβέρσαν 19/9	δ. Γκοκοχάμα	8643
έ. Κόμπε 17/9		8643
ά. Μόντραλ 17/9	δ. Σικάγο	12669
ά. Μπ. "Άδρες 31/8	δ. Ρότερνταμ	10152
έ. "Αοντνι 29/8		5008
ά. Πειραιά 18/9	δ. Μήλον	4529
ά. Μπάγια Μπλάνα 18/9	δ. Ίταλιαν	10919
ά. Γουέιπα 24/7	δ. Π. Βέσμε	32700
έ. Ίμβέρσαν 16/9		10965
ά. Τακόμα 9/9	δ. Γκοκοχάμα	9582
ά. Λας Πάλμας 19/9	δ. "Άπαπα)Λάγκ.	5613
έ. "Όλμπαν 18/9		12493
έ. Πειραιά 19/8		11516
έ. Πόρτ Μοράντ 9/9		9885
έ. Ίμπού Νταμπί 6/9		1266
ά. Ν. Υόρκη 14/9	δ. Ίλ Παλίτο	15899
δ. Ντακάρ 3/9	δ. Βουβέρ	8021
ά. Μπράκε 13/9	δ. Μαδρίτα	2867
έ. Βακτιόμην 18/9		28744
έ. "Αλεξάνδρειαν 17/9		3575
ά. Δάνταιχ 20/9	δ. Ντακάρ	4499
ά. Χόγκ Κόγκ 19/7	δ. Ίλιγκαν	7782
ά. Βηρυτόν 20/9	δ. Βόλον	4723
ά. Σιδνι 29/8	δ. Ίταλιαν	23535
έ. Σιγκαπούρη 1/8		9473
ά. Βιτόρια 3/9	δ. Κοντρεκέρ	21374
ά. Χάργκοταμ 12/9	δ. Λόμπε	4904
ά. Ρότερνταμ 14/9	δ. Χάβρη	5781
έ. Μπάρσαν 12/9		8046
έ. Θεογικήν 2/9	</	

ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9746	Ε. Κ. Τάουρ 25)8	ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Ντουμάτ 5)9 δι' 'Αφρικήν	
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Νισούρι 12)9 δι' 'Ιμμιγχαμ	ΚΙΓΚ ΛΑΞΕΑΝΤΕΡ	70	103012	ά. Κάργκ 'Αιλ 22)8 διὰ Κιουρασάο	
ΙΘΑΚΗ — ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	δ. Γιβραλτάρ 10)9	ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	Ε. Ντόρμαν 12)9	
ΙΘΑΚΗ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	59	12575	Ε. Ροζάριο 17)9	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	Ε. Πειραιά 31)8	
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	δ. Παναμά 5)9 διὰ Μόστ	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	δ. Ρόττερταμ 21)9 διὰ Μογκαντίσκιο	
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	δ. Παναμά 14)9 διὰ Κόντ	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Παναμά 6)9 διὰ Κίνα	
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	Εξωτ. 'Ηστ Λοντον 20)9	ΚΙΓΚΣΟΡΩ	64	17050	δ. Παναμά 8)9	
ΙΛΑ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	65	42204	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 14)8	ΚΙΗΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Π. 'Ελιζαβεθ 31)8 Φιλαδέφειαν	
ΙΛΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	ά. Σιγκαπούρη 16)9 διὰ Τζακάρταν	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	Ε. Κοραμσάρ 18)9	
ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ	48	2947	ά. Φοίκ Μπαίη 9)9	ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	Ε. Φρημάντ 26)8	
ΙΝΤΡΕΠΙΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	ά. Σάν Χουάν 16)9 διὰ Ν. 'Υόρκην	ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)9 δι' 'Αρούμπτα	
ΙΟΝΙΚ	57	9367	Ε. Βομβάην 25)8	ΚΙΡΙΝ	56	9403	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)8 'Αδριατικήν	
ΙΟΥΑΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Μπ. 'Άδρες 4)9 διὰ Ρόττερταμ	ΚΙΣΜΕΙ ΙΙ (δ.)	65	36870	Ε. Γκρήκο 2)9	
ΙΡΙΣ	54	6042	ά. Πάρτιγκτον 15)8	ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Βιτόρια 5)9 διὰ Τομπάτα	
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	57	13734	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)9 διὰ Φρήπορτ	ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. 'Αμβέρσα 14)9 διὰ Κοραμσάρ	
ΙΣΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	46	39011	Ε. Μπιμπάο 18)9	ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΟ	64	5711	Ε. Σάντος 8)6 δι' 'Αλγερία	
ΙΤΑΛΙΑ	65	6727	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)9 διὰ Πειραιά	ΚΛΕΙΩ	58	8791	Ε. Βομβάην 13)9	
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	45	9918	Ε. Μουσατ 16)9	ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Θεο)νήνη 29)7 δι' 'Αννάμτα	
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	ά. Σύρον 1)9 διὰ Τάυν	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	22129	ά. Σάροχ 18)9 δι' 'Αρζού
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ά. Σιγκαπούρη 30)7 διὰ Β. Κορέαν	ΚΟΜΕΤ	72	9885	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)9	
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	δ. Γιβραλτάρ 9)9 διὰ Τρίνταντ	ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛ. (δ.)	56	20855	Ε. Μπαχρέιν 14)9	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ δ.	64	39051	δ. Βιζακαπατάμ 17)9 διὰ Κολόμπο	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΗΜ	58	5402	Ε. Σουάμτα 11)9	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	δ. Μαυρικιον 25)8 διὰ Μόντραλ	ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ	64	6275	ά. Ν. 'Υόρκην 20)9 διὰ Χάμπτον ρόδς	
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	69	9073	ά. Τσιμπα 16)9 διὰ Ντάιρεν	ΚΟΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	66	78785	ά. Κόρ ά. 'Αυάγια 11)9 διὰ Χάδερν	
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	Ε. 'Αμμαντάν 13)9	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	Ε. Μπαράν 13)9	
ΙΩΝ	57	9176	Ε. Λόριεντ 14)9	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΥΡ	73	39219	ά. Ρόττερταμ 13)9 διὰ Πέπελ	
ΙΩΝ	58	13316	Ε. Πειραιά 17)7	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ.	72	39453	Ε. Ρόττερταμ 18)9	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Μπρέμεράφεν 10)9 διὰ Βιτόρια	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	23258	ά. Γουίτα 14)8 διὰ Φουκουγιάμα	
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Πειραιά 18)9 διὰ Ρόττερταμ	ΚΟΝΦΙΝΤΕΣ (δ.)	56	16341	ά. Χόγκ Κόγκ 18)9 διὰ Μπουρμεί	
ΚΑΒΟ ΛΕΥΚΩΝ	61	10934	ά. Σεβίλλην 1)9 διὰ Μπ. 'Άδρες	ΚΟΡ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	66	44895	ά. 'Αμβέρσα 4)9 διὰ Μπατάρ Μασάορ	
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.)	60	22780	δ. Γιβραλτάρ 21)8 διὰ Π. Ρίκο	ΚΟΡΪΘΗΚ	59	10914	Ε. Μαυρικιον 12)9	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	57	13268	Ε. Ντάρ ές Σαλάμ 23)8	ΚΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ	52	1384	Ε. Καζαμπλάνκα 16)9	
ΚΑΒΟ ΚΡΟΣΟΣ	60	9486	Ε. 'Αμβέρσα 21)9	ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12369	ά. Πλότσε 12)9 δι' 'Όδησσόν	
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ	60	10934	Ε. Λορ. Μάρκεσ 9)9	ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Μοντεβίδεο 23)8 διὰ Περισκόν	
ΚΑΒΟ ΛΟΓΟΣ	54	8559	Ε. Μπ. 'Άδρες 29)8	ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	Ε. Γιοκογάμα 9)8	
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	55	8564	Ε. Γιοκογάμα 18)9	ΧΡΕΜΟΝ	65	1505	δ. Μπουόνομπετελ 15)9 Σαίεν Μαλό	
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ά. Γρόνια 28)7	ΚΡΗΤΑΝ ΔΙΠΕΡΤΥ	62	14047	όπο παραλαβήν	
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	Ε. Μπατάρ Μασάορ 21)8	ΚΡΗΤΑΝ ΣΙΓΡΙΤ	58	3914	ά. Σάντερλαντ 14)9 διὰ Σαλθαντόρ	
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	Ε. Κενίτρα 19)9	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	Ε. Ράς Τανούρα 17)9	
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	15306	ά. Βανκούβερ 15)9 δι' 'Ινδίαν	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Μιλάζο 2)9 δι' 'Αγ. Θεοδόρου	
ΚΑ'ΙΡΟ	53	4635	Ε. Ρόττερταμ 4)9	ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	δ. Γιβραλτάρ 19)9 διὰ Πειραιά	
ΚΑΙΤΗ	65	23523	δ. Παναμά 1)8	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	63000	Ε. Γιοκογάμα όπο συμπλήρωσιν	
ΚΑΙΤΗ	54	3817	ά. Ντακάρ 16)8 διὰ Γένοβα	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ' (δ.)	73	63000	ά. Ράς Τανούρα 1)9	
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	Ε. Λομπίτο 8)9	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Γιβραλτάρ 20)9 δι' 'Ελλάδα	
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	59	8860	Ε. Μπιμπάο 10)9	ΚΡΙΟΣ	59	16989	Ε. Ρίο 'Ιανέρον 14)9	
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	Ε. Αϊδερπούλ 17)9	ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ Κ. δ.	66	78785	ά. Σιγκαπούρη 16)9 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	17500	Ε. 'Όζάνα (όπο συμπλήρωσιν)	ΚΥΘΗΡΑ	52	5152	ά. 'Απατα)λάγκος 28)8 διὰ Ματαντί	
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	ά. Ντόρμαν 16)9 διὰ Ρόττερταμ	ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	Ε. 'Αμπαζάν 2)9	
ΚΑΛΤΕΣ Κ. ΤΑΟΥΝ δ.	58	14491	Ε. Ντόρμαν 14)9	ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. 'Αμφούργον 20)9 δι' 'Αμβέρσα	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	51	7154	ά. Τριέστην 11)9 διὰ Τέμα	ΚΥΡΑ	63	10032	όπο παραλαβήν	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	67	12949	Ε. Π. 'Αλέγκρε 16)9	ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ά. 'Αμφούργον 19)9 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΑΛΥΨΟ Ν.	54	8184	Ε. Π. Σουδάν 20)9	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ά. Γκοκαγιακάν 13)8 διὰ Φουκουγιάμα	
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Μπουόνομπετελ 16)9	ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	Ε. Γάνδη 15)9	
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	57	12630	δ. Μπουόνομπετελ 19)9	ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Φρητάνον 6)9 διὰ 'Υμουίντεν	
ΚΑΝΤΩΝ	56	10271	δ. Παναμά 14)9	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Μόντραλ 18)9 διὰ Τορόντο	
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	68	1825	όπο παραλαβήν	ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ δ.	58	12492	ά. Ν. 'Υόρκην 18)9 διὰ Χιούστον	
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	62	1562	Ε. Καρθαγιένη 6)8	ΚΩΣ	56	3430	Ε. Μπ. 'Άδρες 12)9	
ΚΑΠ Α. ΜΥΔΩΝΑΣ	57	2805	Ε. μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ.	68	9084	ά. Βανκούβερ 24)6 διὰ Κίνα	
ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ	67	16098	Ε. Π. Χένλαντ 4)9	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	όπο παραλαβήν	
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Μπουόνομπετελ 1)8	ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Σιγκαπούρη 17)9 διὰ Ρ. 'Ιανέρον	
ΚΑΠ. 'ΙΑΝΝΗΣ	58	4838	όπο παραλαβήν	ΚΩΣΤΑΦΩΛΩΡΑ	53	5921	δ. Γιβραλτάρ 20)9 διὰ Χάδερν	
ΚΑΠ. 'ΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ά. 'Αλεξάνδρειαν 18)9 δι' 'Ελλάδα	ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ά. Μπατάρ Μασάορ 1)6 διὰ Ντόρμαν	
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	Ε. Μπιμπάο 13)9	ΚΩΣΤΗΣ	54	4862	ά. Ρεϊνόν 1)8 διὰ Ντόρμαν	
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Παναμά 6)9 διὰ Ρόττερταμ	ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	Ε. Νιουκαστλ 14)9	
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Τζεμπέλ Ντανά 8)9 διὰ Πόρτλαντ	ΚΡΕΤΟΣ Μ.	62	11419	ά. Πόρτ Χόκαμπερ 10)9 Μπουόνοβικ	
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. 'Αμβέρσα 7)9 διὰ Κ. Τάουν	ΛΕΡΤΗΣ	56	10542	Ε. Μαυίλα 23)8	
ΚΑΠ. ΚΩΤΗΣ Ι.	68	15355	ά. Βιζακαπατάμ 2)9 δι' 'Ιαπωνίαν	ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	Ε. Μπαγια Μπλάνκα 16)9	
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	ά. Φιλαδέφειαν 19)9 δι' 'Αρούμπτα	ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Σάντος 16)9 δι' 'Αλγερία	
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Μόντραλ 6)9 διὰ Σικάγον	ΛΑ'ΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Παοχίγες 27)8 δι' 'Όράν	
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. δ.	62	39169	ά. Μένα Σάουν 14)9 διὰ Φιλαδέφειαν	ΛΑΚΥ	45	2430	δ. Μπουόνομπετελ 14)9 διὰ Καλαμάτα	
ΚΑΠ. ΕΥΛΑΣ	58	9724	ά. Π. 'Αρβουρ 10)8 διὰ Καλκούταν	ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	μετων. «ΝΑΤΚΕ-Π»	
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 15)9	ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Παναμά 12)8 διὰ Κίνα	
ΚΑΠ. ΦΑΡΟΣ	66	16164	Ε. Ρίο 'Ιανέρο 31)8	ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	Ε. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	Ε. Ρίο 'Ιανέρο 31)8	ΛΑΤΩ	52	4207	Ε. Ρεοίφ 15)9	
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	Ε. Γιοκογάμα 13)9 διὰ Σιγκαπούρη	ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10514	Ε. Μασσαλίαν 13)9	
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΥΡ	58	10885	Ε. Σαβάννα 20)9	ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	Ε. Γιοκογάμα 20)9	
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Τεσκά 23)8 διὰ Κπέμ	ΛΕΑ	59	5407	Ε. Πόρτ Κελάγκ 16)9	
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ά. 'Όζάνα 19)8 διὰ Μπαράν	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	δ. Κων)πολιν 15)7 διὰ Κωνσταντίναν	
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ά. Βερακοούζ 16)9 διὰ Χιούστον	ΛΕΣΒΟΣ	73	3000	Ε. μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ά. 'Αγ. Βικέντιον 11)9 διὰ Γρόνια	ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	ά. Σπέτια 15)9 διὰ Πειραιά	
ΚΑΠΤ. ΜΑ'Ι'ΚΑΛ	62	9229	Ε. Π. Σαίτ 17)9	ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	δ. Κων)πολιν 19)8 διὰ Κωνσταντίναν	
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΑΥΡΑΣ	67	12455	Ε. Λονδίνον 9)9	ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	ά. Π. 'Ελιζαβεθ 17)9	
ΚΑΠΤ. ΣΤΕΛΙΟΣ	55	3837	ά. Τσιγκάο 6)9 διὰ Νταμπιέρ	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	ά. Σιγκαπούρη 26)8 διὰ Χινκάγκ	
ΚΑΠΤ. ΤΩΝ Α.	61	13437	ά. Λουάνα 4)9 διὰ Ταυατάβε	Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. 'Αμβέρσα 11)9 διὰ Φιλιππίνες	
ΚΑΠΤ. ΤΩΡΤΖ Α.	66	19827	δ. Παναμά 17)8 διὰ Κίνα	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. Καλλάο 10)9 διὰ Τσιμπότε	
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	53	6403	δ. Παναμά 23)8 διὰ Σαγκάην	ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	Ε. Πειραιά 26)8	
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	Ε. Ρεϊνόν 18)9	ΛΗΝΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	59	12773	Ε. Ποόλο Μπουόκο 3)9	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	Ε. Χάτραν 18)9	ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 18)9	
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	Ε. Σαά 19)9	ΛΙΒΗ	64	4701	ά. 'Αμβέρσα 21)9 δι' 'Αμφούργον	
ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	54	12551	ά. Ρόττερταμ 2)9 δι' 'Αρούμπτα	ΛΙΑΗ Μ.	57	7110	ά. Γλασκώην 2)9 διὰ Θάντερ Μπαίη	
ΚΑΡΟΛΟΣ	54	2336	ά. Π. ντέ Μπουκ 19)8 διὰ Χαλκίδα	ΛΙΑΙΚΑ	60	8562	ά. Μπαγκόγκ 13)9 διὰ Λόριεντ	
ΚΑΡΟΣ	47	8284	ά. Τενερίση 15)9 διὰ Πειραιά	ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	Ε. Βρέμην 17)9	
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Μουταούρε 27)8 δι' Αυστραλίαν	ΛΙΝΔΑΚΙ	62	10883	ά. Βαγκόγια 7)9 διὰ Μουμσάν	
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ά. Νίκαια 19)9 δι' 'Αννάμτα	ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Ναγκογιάμα 14)9 διὰ Μπ. 'Άδρες	
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	Ε. Χάμπτον ρόδς 4)9	ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2120	Ε. Χάμπτον ρόδς 20)9	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Σάντος 8)9 διὰ Λισαβούδιαν	ΛΙΝΤΕΝΣΤΑ'Ι'Ν	54	4785	Ε. 'Αμφούργον 18)9	
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Μοντεβίδεο 19)9 διὰ Πειραιά	ΛΙΣΣΑΒΟΝ	56	4819	Ε. Αϊδερπούλ 20)9 διὰ Κολούμπια ρ.	
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	Ε. μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	Ε. Ρόττερταμ 17)9	
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	Ε. Μιλάζο 15)9	ΛΟΓΙΑΛ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	Ε. Μπ. 'Άδρες 16)9	
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	Ε. Κάντλα 10)8	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	Ε. Χόγκ Κόγκ 18)9	
ΚΑΤΕ Ν. Α.	65	18723	Ε. Βανκούβερ 30)7	ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	Ε. Κολούμπια ρίβερ 19)9	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	Ε. Λεμσόν 12)9	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Κων)πολιν 12)9 διὰ Φελιξτόουε	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. Ρόττερταμ 3)9 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ά. Τεργίσην 6)9 διὰ Χινκάγκ	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	ά. Σιγκαπούρη 4)9 διὰ Κίνα	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	ά. Σερμύο 27)8 διὰ Μαυίλα	
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ά. Γκοκαγιακίλ 20)9 δι' 'Αμφούργον	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΟΝ	61	3142	δ. Κων)πολιν 17)9 διὰ Κωνσταντίναν	
ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗ (δ.)	65	47434	ά. Λας Πάλιας 9)9 διὰ Περισκόν	Λ. ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Ναγκόγια 25)8 διὰ Σικάγο	
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ά. Τόσκα 25)8 διὰ Μεξικόν	ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	δ. Παναμά 15)9	
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	Ε. 'Αμβέρσα 21)9	ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	ά. Τόλμα 19)9 διὰ Τσιταγκόγκ	
ΚΕΑ	55	2683	ά. Μπ. 'Άδρες 16)9 διὰ Μασσαλίαν	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Ναγκόγια 17)9 διὰ Χιούστον	
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	δ. Κων)πολιν 16)9 διὰ Μ. Θάλασσα	ΛΟΥΣΥ	74	16000	Ε. 'Όζάνα όπο συμπλήρωσιν	
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ά. Σαλίνα Κρούζ 26)6 διὰ Κίνα	ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιά 4)9 διὰ Θεο)νήνη	
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	ά. 'Εμδεν 9)9 διὰ Βαλτιμόρη	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	δ. Γιβραλτάρ 4)9 διὰ Ντακάρ	
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	όπο παραλαβήν</					

ΜΑΙΡΗ	57	10687	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)9 δι' 'Αμβούργον
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Χάβρη 18)9 δι' Πορτογαλίαν
ΜΑΙΡΗ Χ.	56	8297	ά. Σιγκαπούρη 16)9 δι' Μπαγκόκ
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. 'Ινσόν 29)8
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	ά. Λονδίον 31)8 δι' Βηρυτόν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ε. Γιβραλτάρ 20)9 δι' Χάμπτον ρόδε
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	υπό παραλαβήν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Πειραιά 1)9 (έπισκευά)
ΜΑΒΙΝΑ	58	2990	ε. Γιβραλτάρ 15)8 δι' 'Αλγέριον
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Ντακάρ 26)5 δι' Σαγκάην
ΜΑΝΘΟΣ Μ.	58	1591	ά. Βαρκελώνη 12)9 δι' Μασσαλίαν
ΜΑΝΝΑ	71	16004	δ. Παναμά 10)9 δι' Βανκούδερ
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. 'Αμβέρσαν 21)9 δι' Ρεσιφ
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	ε. Πειραιά 21)7
ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑΪΝΤ	55	1799	ά. Λονδίον 12)9 δι' Ρουέν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ά. 'Αμβέρσαν 13)9 δι' Πειραιά
ΜΑΝΤΟΥ Β	72	17432	ά. Κιουρασό 23)6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33600	εις Μαϊζούρου υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Θέουτα 3)9 δι' 'Αλγέριον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Η (δ.)	51	16440	ά. Πειραιά 18)9 δι' Τερζούτα
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ά. Κόρκ 19)9 δι' Βεγγάζην
ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	ά. Γκοκχάμα 6)9 δι' Χαδάνα
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ε. 'Αμβέρσαν 19)9
ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ε. Πειραιά 10)9
ΜΑΡΙ	74	8925	ά. Δάντου 9)7 δι' Σουραμπάγια
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Βαλένθια 16)9 δι' Πειραιά
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	δ. Παναμά 14)9 δι' Κίναν
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ε. Νιγκάτα 26)6
ΜΑΡΙΑ	62	9455	ά. Χόγκ Κόγκ 21)9 δι' 'Αμπού Νταμί
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Ναγκόγια 22)8 δι' Κριστομαλ
ΜΑΡΙΑ	57	3478	υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Μομπάσαν 14)8 δι' Σαγκάην
ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ	53	825	ά. Μοζάρτε ρόδε 21)9
ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	ά. 'Αμβέρσαν 18)9 δι' Ρότερταμ
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	17500	ε. Κακοχάβα 18)9
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	ά. Πειραιά 13)9 δι' Λαύριον
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Σιγκαπούρη 15)9 δι' Τελόκ Ραμ.
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Σιγκαπούρη 14)9 δι' Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΕΥΛΑ	67	9365	ά. Γκοκχάμα 13)9 δυτ. άκτίν ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Κοκαίσι 14)9
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10985	δ. Γιβραλτάρ 20)9 δι' Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ε. Τζακάρτα 17)9
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)	59	12939	ά. Λας Πάλμας 11)9 δι' Ρίο 'Ιανέιρο
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. 'Αμβούργον 20)9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Ρότερταμ 21)9 δι' Βρέμην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	11229	εξωθι Ντάρμπαμ 17)9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 31)8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.)	55	13095	ά. Χάμπτον ρόδε 14)9 δι' Χόδι
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ε. Κολόμπια ρίβερ 13)9
ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	ά. 'Αμβέρσαν 15)7 δι' Πειραιά
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Βανκούδερ 7)8 δι' Σαγκάην
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Νταμπίερ 19)8 δι' Κίναν
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ε. 'Αμβέρσαν 20)9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ε. Σάντος 19)9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ε. Βομβάην 17)9
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ε. 'Αμπιτζάν 3)9
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ε. Μπάρι 15)9
ΜΑΡΙΑΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	ε. Ριγιέκα 13)9 δι' Θεο'νίκην
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14800	ε. Μπάχα Μπλάνα 14)9
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ε. Σόρον 1)8 (έπισκευά)
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19805	ε. Ρότερταμ 16)9
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ά. Ν. 'Υόρκην 9)9 δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΟΥΛΑ	59	12149	ε. Πειραιά 26)8
ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	ά. Πόρτ Κελάγκ 28)9 δι' Ν. 'Ορλεάν.
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	δ. Παναμά 28)8 δι' Λιμά
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ε. Γκοκχάμα 19)9
ΜΑΡΛΕΝ	51	1851	ά. Λουλέα 13)9 δι' Στεττιν
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Μελβούρνη 12)8 δι' Περισκόν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	ε. Λονδίον 12)9
ΜΑΡΤΥ (δ.)	52	11593	ά. Πειραιά 12)8 δι' Κωνσταντζαν
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Τορόντο 12)9 δι' Κλήδελαντ
ΜΑΡΩ	73	32511	δ. Παναμά 21)8
ΜΑΡΩ	51	1871	ε. Πειραιά 10)9
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	υπό παραλαβήν
ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ (δ.)	59	20674	ά. Ρίο 'Ιανέιρον 17)9 Σ. Σεμπαστιάο
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Πόρτ Σουδάν 16)9 δι' Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Λίβερπουλ 3)9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Σασέμπο 11)9
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ε. Ντάρμπαμ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	εις Μασσαλίαν από 11)7 (έπισκ.)
ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	65	32168	μετων. «ΡΙΒΑ»
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ε. Σιγκαπούρη 24)7
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ε. Σκελεττά 18)9
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. 'Αγ. Βικέντιον 18)9 Ρότερταμ
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	εξωθι Ντάρμπαμ 18)9
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	ά. Ντάρμπαμ 14)9 δι' Ντουμπάι
ΜΕΛΙΛΑ	52	1699	ε. Σανάντερ 23)8 (έπισκευά)
ΜΕΛΙΣΣΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. 'Αγ. Βικέντιον 18)9 Λας Πάλμας
ΜΕΛΙΟΥ	68	10017	ά. Κολόμπια ρίβερ 12)9 'Ιαπωνίαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	εις Πειραιά από 16)7
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	ά. Ρας Τανούρα 29)8
ΜΕΣΣΟΝΙΑ	60	14269	ε. Φορταλέτα 11)9
ΜΕΣ. ΑΙΓΛΗ (δ.)	69	17840	ε. Σιγκαπούρη 17)9 δι' Πάπετε
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Χόγκ Κόγκ 10)9 δι' Σιγκαπούρη
ΜΕΣ. ΑΡΕΘΗ (δ.)	70	17718	ά. Πούλο Μπούκουμ 20)9 Χονολουλού
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ε. 'Αμβούργον 5)9 (έπισκευά)
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Ν. 'Υόρκην 4)9 δι' 'Αρούμπα
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Χονολουλού 10)9 δι' Π. Μπούκουμ
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Μπ. Μασάρ 18)9 δι' Σιγκαπούρη
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Ρότερταμ 21)9 δι' 'Αμστερταμ
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ε. Ντουμπάι 16)9 δι' Κάργκ 'Αιλ.
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ε. Ν. 'Υόρκην 19)9
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ε. Πόρτ Μόρεσμπι 17)9 δι' Λάε
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Βαλτιμόρη 13)9 Πούινα Καρντόν
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. 'Αντεν 19)9 δι' Τζιμπούτι
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Καράκας Μπαίη 16)9
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμάι 16)8 δι' Τρίνιταντ
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ε. Γκοκχάμα 6)9
ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ε. Πειραιά 29)8
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	ε. Σιγκαπούρη 7)9 δι' Κίναν
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. 'Αμβέρσαν 14)9 δι' Ν. 'Ορλεάνην
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Τζακσονβιλ 5)9 δι' Μπ. Σαπούρ
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Ντακάρ 13)7 δι' Σαγκάην
ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	16413	ά. Κόμπε 6)9 δι' Μπριουμπι
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Ρίο 'Ιανέιρο 7)9 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Κίγκτον 16)9 Κόλπον Η.Π.Α.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	1598	ε. Φιλαδέλφειαν 13)9 δι' Ματάντζας

ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1580	ά. Γιοκχάμα 17)9 δι' Κελάγκ
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Φιλαδέλφειαν 4)9
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1592	ά. Ταϊτζάι 30)8 δι' Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1578	εις Ταϊταγκόκ 26)8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ά. Μόμπιλ 17)9 δι' Ρίο Χάινα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Ν. 'Ορλεάνην 17)9
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. 'Αντοφαγκάτα 11)9 Κουίντ. Μπαίη
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	εις Ταϊταγκόκ από 29)7
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Γιβραλτάρ 8)9 δι' Φός
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ταϊταγκόκ 18)9
ΜΙΝΙ ΛΕΪΚ	70	1591	ά. Θέουτα 20)9 δι' Καζαμπλάνκαν
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	ε. Κόμπε 21)9
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1572	εις Ταϊταγκόκ από 8)5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1567	ά. Καλκούτα 19)9 δι' Ταϊταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Πειραιά 18)9 δι' Βηρυτόν
ΜΙΝΙ ΛΕΟΝ	71	1562	ά. 'Ακαζούτλα 13)9 δι' Η.Π.Α.
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 12)9
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Βαρκελώνην 15)9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1590	εις Χακοντάτε (υπό συμπλήρωσιν)
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ά. Ταϊταγκόκ 17)8 δι' Καλκούταν
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Χόγκ - Κόγκ 19)9 δι' Μανίλαν
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ	70	1591	ά. Χόγκ - Κόγκ 23)8 δι' Σαγκάην
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ	70	1590	ε. Σιγκαπούρη 12)9 δι' Σαγκάην
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ε. Γκούαμ 29)8
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δ. Παναμά 13)9 δι' Ν. 'Ορλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Νεάπολιν 19)9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ε. Ταϊγκουάραμας 13)5 δι' Γουάνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	δ. Παναμά 19)9 δι' Ν. 'Ορλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥ	70	1582	εις Ταϊταγκόκ από 24.10.1973
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΦ	71	1563	ά. Γιοκχάμα 17)9 δι' Κελάγκ
ΜΙΝΙ ΛΙΟΡΝΤ	69	1565	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΡ	71	1598	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10)9
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥ	71	1584	ά. Μπαλιόνα 20)9
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΚ	70	1592	ά. Σάντος 13)9 δι' Π. Καμπέλλο
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΣ	70	1591	ά. Καλκούταν 20)9 δι' Ταϊταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΟΥΚ	71	1564	ά. Κόμπε 17)9 δι' Πουσάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1590	ά. Χόγκ - Κόγκ 11)9 δι' Σαγκάην
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Μανίλα 17)5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ά. Ταϊταγκουάραμας 17)9 Γουάιν
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Ντεμεράρα 18)9
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Βηρυτόν 20)9
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)9 δι' Παναμά
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Π. 'Ελιζαβεθ 6)9 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	31285	εις Ντάρμπαμ (υπό συμπλήρωσιν)
ΜΙΧΑΝΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Χάβρη 9)9 δι' Περισκόν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Χάμπτον ρόδε 29)8 δι' 'Ελλάδα
ΜΙΧΑΛΛΑΧΗΣ	68	23067	ε. 'Αμβούργον 13)9 δι' Σουίνουσι
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	δ. Γιβραλτάρ 15)9
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	ε. Κόλμπο 19)8
ΜΟΛΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Λας Πάλμας 16)9 δι' Σαγκάην
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Τάιμπλ Μπαίη 4)9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ά. Λεϊζος 5)9 δι' Περισκόν
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ε. Σουκνέι Ρετζάγκ 5)9 Σουάτσου
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ε. Δρέπανον 6)9
ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΕΞΗΝ	58	8348	ά. Ν. 'Ορλεάνην 9)8 δι' Κόνακρο
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	δ. Μπρούκλιν 29)7 Βενεζουέλα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Π. Κελάγκ 27)8 δι' Ρότερταμ
ΜΠΑΡΜΠΕΜΠΡΟΥΚ	61	6608	ε. Βαλτιμόρη 18)9
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	ε. Ντουάλα 17)8 δι' Τρίνιταντ
ΜΠΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Κωνηπολιν 7)9 δι' Κωνσταντζαν

ΜΠΟΥΝ (δ.)	57	27990	δ. Γιβραλτάρ 15)9 δι' Φιλαδέλφειαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΥΡΟΥΝΑ	56	10101	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15)9 δι' Γκουάτα
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ	53	2756	ε. Ρίο Κράντε 15)9 δι' Μπ. 'Αδρες
ΜΠΟΥΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ε. Κ. Τάουν 10)9 δι' Χουάιεν
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΪΝΤ δ.	51	10201	ε. Μπακρέιν 26)9
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ	45	3450	ε. Μόριζτα 19)9
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	51	6022	ε. Καζαμπλάνκαν 18)9 δι' Γαλάτσι
ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	ά. Βεγγάζην 27)7 δι' Χαλκίδα
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	ά. Μπ. 'Αδρες 20)9 δι' Ρότερταμ
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ε. Φιλαδέλφειαν 24)8
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Μπαντόρ 'Αμπάς 28)8 Ντάρμπαμ
ΜΥΡΤΩ	54	4427	ε. Νταμάμ 7)9
ΜΥΣΩΝ	51	4029	ά. Χακοντάτε 12)9 δι' Παναμά
ΜΩΡΦΑΣ	53	6811	ά. Λας Πάλμας 16)9 δι' Βομβάην
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Γουαρπόρτ 16)9 δι' Στοκχόλμη
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	11299	ε. Μόκι 21)9
ΝΑΕΟΣ ΑΪΪΑΝΤ	68	3960	ά. Κακοχάμα 14)9 δι' Βανκούδερ
ΝΑΤΑ	72	8849	ά. Χάρλεπουλ 5)7 δι' Βρέμην
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ά. Σάν Πέτρο 8)9 δι' 'Αμπιτζάν
ΝΑΤΚΕΪΠ	57	6132	ε. 'Οσκαρσταν 12)9
ΝΑΥΑΡΙΟΝ ΓΚΛΟΥΡ	55	3329	ά. Π. Κελάγκ 19)9 δι' Φουσόου
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΛΟΥΑΝΣ δ.	73	35340	δ. Γιβραλτάρ 18)9
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. Σπέτσια 17)9 δι' 'Ανάμπα
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	ά. Χαίφρα 16)9 δι' Αδουόσαν
ΝΑΥΤΙΟΣ	54	3596	ά. 'Νοτχαμ 18)9 δι' Μόντρεαλ
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ε. Φιλαδέλφειαν 17)9
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ε. Βαλτιμόρη 10)8 (έπισκευά)
ΝΕΑ	57	8181	ε. Πειραιά 6)9 (έπισκευά)
ΝΕΑΙ (δ.)	58	20678	ε. Πειραιά 18)9
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	51	8684	ε. Φορταλέτα 11)9 δι' Μπλεθάν
ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Βαλτιμόρη 5)9 δι' Σαντάντερ
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Σιγκαπούρη 21)9 δι' Μπαγκόκ
ΝΕΠΤΟΥΝ</			

ΝΟΡΔΛΟΡ	48	2462	ά. Νίκαια 6)9 διά Μπεζιά	ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.)	51	14538	ε. Πειραιά 19)9
ΝΟΡΘ ΑΤΛ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ά. Τσίμα 1)9 διά Παναμά	ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.)	45	10375	ά. Θεοπόνη 23)8 διά Μπιζέρτα
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤ.	60	10235	δ. Παναμά 1)8 διά Γκουαγιαμάς	ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	ά. Κορούνα 15)9 διά Στένουγκαντ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Ντάρ ες Σαλάμ 15)9 διά Ντάρμαν	ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	ε. Πειραιά 9)9
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Σιγκαπούρη 20)9 διά Κόντ	ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	ά. Πειραιά 2)9 διά Μπιζέρτα
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Βαλτιμόρη 19)9 διά Χάμπτον	ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΧ (δ.)	56	12161	ά. Τριπολι (Λιβάνου) 19)9 Ταρτούς
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	ά. Γιβραλτάρ 8)9 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΠΕΤΡΟΛΑ Χ (δ.)	54	12107	ε. Πειραιά 10)9
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)9 διά Ριγιέκα	ΠΕΤΡΟΛΑ ΧΙ (δ.)	55	12101	ε. Πειραιά 30)8
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	δ. Παναμά 28)8 διά Γκουαγιαμάς	ΠΕΤΡΟΛΑ ΧVI (δ.)	57	12257	ε. Πειραιά 25)8
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Κιουρασάο 15)9 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΠΕΤΡΟΛΑ ΧΙΧ (δ.)	58	20207	δ. Γιβραλτάρ 8)7 διά Πειραιά
ΝΟΡΘ ΧΑΪΝΕΣ	62	15110	ά. 'Αμοστερταμ 13)9 διά Ρουέν	Π. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ δ.	58	20592	ά. Κολόμπο 7)9 διά Κ. Τάου
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	δ. Κων)πολι 7)9	ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Γκοκόχμαν 1)8
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ε. Βηροτόν 19)9	ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ε. Πειραιά 5)9
ΝΤΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Ντάς 'Αιλ. 24)8 διά Βιλελμοχάφεν	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	ε. Μόντρεαλ 20)9
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛ.	65	32060	ά. Ντάρμαν 19)9	ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	9045	ε. Μπουόνος 'Αδρες 5)9
ΝΤ. ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	57	11945	ά. 'Αιλ δφ Γκραϊν 21)9 διά Χάθρη	ΠΗΤΕΡ Α.	61	13437	ά. Τσάουβιλ 11)9 διά Μεγ. Λίμνας
ΝΤΑΥΝ. ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11955	ά. Ντάρμαν 13)9 διά Καλκούττα	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ά. Σαγκάην 15)9 διά Μίλνερ Μπαϊή
ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΔ	57	5176	ε. Ρότερταμ 30)8	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Παναμά 2)8 διά Τσίμα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13196	ά. Π. Κελάγκ 25)8 δι' 'Ιμμυχαμ	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	ά. Χάθρη 18)9 διά Γένοβα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	1375'	ά. Λας Πάλμας 12)9 δι' 'Αργεντινή	ΠΙΤΡΙΑ	72	9462	ε. 'Εξιδουάου 21)9
ΝΤΕΝΙΣ	46	8047	ε. Πειραιά 28)8	ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΛΕΥ	71	3551	ά. Κιουρασάου 10)9 διά Καντώνια
ΝΤΗΦΑΓ'ΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	ά. Γκάμμα 7)9 διά Κιουρασάο	ΠΙΤΡΙΑ ΓΑΙΠΠΟΥ	72	3551	ά. Σιγκαπούρη 4)9
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ.	55	8821	ά. Μπ. 'Αδρες 19)9 διά Ρότερταμ	ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	ε. Χάφρα 18)9
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. 'Αμθέρσαν 28)8	ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	69	3654	ά. Σιγκαπούρη 24)7 διά Ντάρνεν
ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. Σ. Μικέλι 18)9 διά Μαδέρα	ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3551	ά. Τερνέσθη 19)9 διά Χάφρα
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	56	8159	ε. Σάντος 16)9	ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Χόγκ - Κόγκ 19)9
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ε. Μπαντάρ 'Αμάς 20)8	ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Κ. Τάου 11)8 διά Ν. 'Αμερικήν
ΝΤΙΞΙ	46	1578	ε. 'Αμθούργον 11)9	ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	ά. Σ. Ναζαίρ 30)8 διά Βεγγάζην
ΝΤΟΛΜΥ	55	3266	ά. Λας Πάλμας 15)9 διά Σιμπενικ	ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ά. Ρότερταμ 31)8 διά Π. Σουβάν
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	δ. Παναμά 19)9	ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	53	12514	ε. Πειραιά 2)9
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	ε. Χόγκ Κόγκ 14)9	ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. 'Αλεξάνδρεια 24)8 δι' 'Αλγέριον
ΝΤΩΝΤ. ΚΟΛ)ΝΗΣ δ.	65	25476	ε. Λέικ Τσάρλς 15)9	ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	54	10970	ε. Τσίμα 5)9
ΞΕΝΗ	55	1965	ά. Καζαμπλάνκα 20)4 διά Κολόμπο	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ε. Πειραιά 6)8
ΟΔΥΣΣΕΙΑ ΙΟ	74	17500	δ. Παναμά 30)8 δι' 'Ισπανίαν	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ε. Σάντος 12)9
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 4)9 διά Παπέτε
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	ε. 'Αϊό 15)8 (έπισκευαί)	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ά. Ν. 'Υόρκην 18)9 διά Χιοστόν
ΟΘΩΝ	57	9448	ε. Ντάρμαν 18)4	ΠΟΛΥΤΙΜΗ	62	10163	ά. Γκοκόχμαν 15)9 διά Α. 'Αντζελος
ΟΓ'ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	ε. Πόρτ Σουβάν 21)9	ΠΟΠΗ Α.	42	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ά. Ρότερταμ 19)9 διά Χάλιφαξ	ΠΟΡΤΟ (δ.)	55	20060	ε. Βουδών 9)9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Χάμπτον ρόδς 14)9 δι' 'Αμθούργον	ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ	73	9290	ά. Σάντος 3)9 διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΟΛΓΑ	45	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	ά. Βρέστην 24)8 δι' 'Αρμαπατζή
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Ν. 'Υόρκην 6)9 διά Πειραιά	ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Χάμπτον ρόδς 16)9
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ)περωκ.)	53	17434	ε. Πέρασα από 24)3 (έπισκευαί)	ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20529	δ. Γιβραλτάρ 18)9 διά Γένοβα
ΟΛΥΜΠΙΑ	63	1196	ε. Πειραιά 20)6	ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	ά. Ταραγκόνα 12)9 διά Βαλένθια
ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΙΙ	58	5326	α. 'Αμθούργον 20)9 διά Πειραιά	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ε. Σιγκαπούρη 7)9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	α. Τέιμπλ Μπαϊή 7)8 διά Κιουρασάο	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ά. Σάντος 24)7 δι' 'Αλγέριαν
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Ταλκαουάνο 5)8	ΠΡΟΑΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Μόντρεαλ 17)9 διά Κίνα
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	ά. Ντόντζες 4)9 διά Μπάχο Γκράντε	ΠΡΟΜΑΚΟΣ (δ.)	59	13606	ά. Ρας Τανούρα 11)9 διά Καρατάσι
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ε. Καντίξ 3)8	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	ά. Νάρδι 14)8 δι' 'Εμπεν
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	55	38858	ά. Ντάρμαν 8)9 διά Καρατάσι	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ά. Βαλτιμόρη 19)9 'Ισπανία (έπ.)
ΟΡΕΣΤΗΣ	68	1122	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ε. Σιγκαπούρη 19)9
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Γκιζόν 14)9 δι' 'Αθίλες	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	50	7464	ε. Καλκούταν 19)9
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ε. Τάου 25)7	ΠΡΟΣΩ	68	34640	ά. Χέυ Πόιτ 16)9 διά Γαλλίαν
ΟΣΕΑΝ ΒΟΡΙΑΤΖΕΡ δ.	65	38710	ά. Σιγκαπούρη 17)9 διά Ρας Τανούρα	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ε. Βιτόρια 13)9
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	65	18451	ε. Βανκούβερ 28)8	ΠΡΩΤΕΥΣ 2	50	2372	ε. Γιβραλτάρ 22)9 διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Λισσαβών 10)9 διά Θεοπόνη	ΠΡΩΛΕΜΑΪ Σ	62	10165	ά. Καλοχμία ρίβερ 5)9 δι' 'Ισπανία
ΟΣΕΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	50	11026	ά. Λας Πάλμας 17)8 διά Φρήμαντλ	ΡΩΔΙΑΝ	53	2379	ά. 'Ασόντ 15)9
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ά. Ρότερταμ 21)9 δι' 'Αμθούργον	ΡΩΔΚΡΑΟΥΝ	51	6724	ε. Μπουόνιμουτελ 1)9 δι' 'Ιταλίαν
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ά. Ρότερταμ 14)8 διά Ματαντί	ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	5431	ε. Μπουόνος 'Αδρες 17)9
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Ντάρμαν 31)7 διά Περισκόν	ΡΕΑ	71	9025	ά. Μαυρίκιον 24)8 δι' Η.Π.Α.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Γδώναν 16)9	ΡΕΑ	56	4388	ά. 'Οζκάν 20)9 διά Ρωσίαν
ΟΥΤΕ	49	2102	ά. Ντόρτρεχτ 9)9 δι' 'Αρχάγγελον	ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	ά. Λισσαβών 19)9 διά Μπορντώ
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Γλασκώην 17)9	ΡΕΖΟΛ. ΚΟΛ)ΝΗΣ δ.	58	13093	δ. Παναμά 20)9
ΠΑΪΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Ρότερταμ 4)9 διά Κ. Λοπέξ	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Λουάνα 7)9 δι' 'Οσέντο
ΠΑΛΜΥΡΑ	58	5720	ε. 'Απατα)Λάγκος 15)8	ΡΕΝΑ	55	8902	ά. Ντάρμαν 12)9 διά Κωνσταντζαν
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Σιγκαπούρη 23)6 διά Κίνα	ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε. Ντάρμαν 20)8
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Λας Πάλμας 16)9 διά Π. Κάμπους	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	δ. Κων)πολι 13)9
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Ντόρτρεχτ 9)9 δι' 'Αρχάγγελον	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ε. Σάντος 11)9
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Τέμα 7)9 διά Φρήδου	ΡΗΓΚΑΛ ΠΕ'ΙΝΤΖΕΡ (δ.)	57	23693	ε. Πειραιά 29)6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΑΙΝΑ	57	10508	ε. Ντάρμαν 10)9 διά Ταϊθάν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Φρήμαντλ 13)8 διά Ναχόντκα
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ε. Χάρτλεπουλ 17)9	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	61	16810	ε. Σιγκαπούρη 20)9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	57	10493	ά. Πόρτ Κελάγκ 23)8 διά Λονδίον	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	63	23548	ε. Χάμπτον ρόδς 18)9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΒΥΛΑΣ	58	9367	ε. Λονδίον 20)9	ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ά. Σιγκαπούρη 9)9 διά Πόρο Πόιτ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ.	71	3646	δ. Κων)πολι 30)8 διά Κωνσταντζαν	ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Νταμάμ 13)9
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	δ. Παναμά 16)8	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'ΙΡΟ	57	4860	ά. Μπουόνος 'Αδρες 19)9 Ν. 'Υόρκην
ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	ε. 'Αλεξάνδρεια 23)8	ΡΙΟ ΝΤΟΥΡΟ	55	7790	ε. 'Ασόντ 7)9
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Σάντος 17)9 διά Ρότερταμ	ΡΙΟ ΤΖΑΝΕ'ΙΡΟ	60	20410	ε. Ν. 'Υόρκην 6)9
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	16800	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν	ΡΙΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. 'Ανω Μπαϊή 17)9 Π. Κορτέξ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ε. 'Απατα)Λάγκος 25)8	ΡΙΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Ταμπίκο 21)7 Βίνσορ ('Ονδ.)
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΔΕΜΟΣ	73	35545	ά. Βανκούβερ 14)9 δι' 'Ισπανία	ΡΙΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ε. Χάθρη 19)9
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ε. Ρότερταμ 8)8 (έπισκευαί)	ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ε. Καλκούταν 12)9
ΠΑΝΦΡΑΙΑ	53	2731	ε. Σιγκαπούρη 19)9	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Φελέστουε 19)9
ΠΑΠΑΛΕΗΣ	57	8992	ά. Σιγκαπούρη 24)8 διά Ρότερταμ	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ε. 'Αμθούργον 20)9
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	12959	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12)9 Μπουόνουβιλ	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά. Καλ. Ρίβερ 17)9 δι' 'Ινδιαν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ.	57	7751	ε. Στεττίον 13)9	ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ε. Πειραιά 2)9
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)9 διά Χιοστόν	ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	21081	ά. Ντάρμαν 1)9 διά Ρ. Πλέιτ
ΠΑΡΟΣ	61	13912	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)8 Δομιν. Δημοκρ.	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Λορ. Μάρκες 31)8 διά Μαυρίκιον
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	71	80225	ά. Τενερίσην 8)9 διά Ρας Τανούρα	ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ	61	11317	ε. Σαβάναν 15)9
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	ε. Σιγκαπούρη 11)9	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Δάτσικ 30)9 διά Ρουσόκ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44411	ε. Νεάπολι 5)9	ΣΑΙΝΤ ΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Μόξι 19)8 διά Φιλιππίνες
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	ε. Τζεμέλ Ντανά 9)9 διά Κάργκ 'Αιλ	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	58	20750	ά. Ταταγκόγκ 19)9 διά Καλκούταν
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ε. Λεμεσόν 17)9 διά Πειραιά	ΣΑΜΟΣ	66	17208	ε. Βιτόρια 9)9 διά Ντάρνεν
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ε. Γιβραλτάρ 20)9	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. Θέουτα 15)9 διά Σράξ
ΠΑΤΡΙΣ (λάτνερ)	50	16259	εις Μελθούρη από 20)7	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	ά. Βαρκελώνην 18)9 διά Γένοβα
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)9 διά Γκούαντα	ΣΑΝ ΝΤΙΕΝΙΣ	52	1746	ά. Θέουτα 17)9 διά Ταρτούς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Σακάι 19)9 διά Κασίμα	ΣΑΝ ΤΖΟΥΡ	71	9084	ά. Λόξ 'Αντζελος 20)9 δι' 'Αλαμέδα
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ά. Φιλαδέφεια 14)9 δι' 'Αρούμπια	ΣΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	56	11792	ε. 'Αμθούρη 19)9
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ε. Τσιθιαβέκια 13)9
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ε. Βαλτιμόρη 13)9	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Γιβραλτάρ 31)8 διά Γδώνια
ΠΕΛΛΑ	47	5928	ε. Βηροτόν 17)9	ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Τσίμα 5)9 διά Κασίμα
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ά. Γένοβα 12)9 διά Γιβραλτάρ	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	δ. Παναμά 19)9
ΠΕΛΩ	55	7508	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9)9	ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά. 'Αμθέρσαν 3)9 Πουέρτο Καμπέλλο
ΠΕΛΩ	59	1863	ε. Ρότερταμ 18)9 δι' 'Αλεξάνδρεια	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά. Πόρτο 'Αλέγκρε 18)9 'Αμθούργον
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)8 διά Νιγηρίαν	ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	δ. Παναμά 17)9 διά Κίνα
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Χουέλα 2)9 διά Μοσταγκάνα	ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	73	8849	ά. Κεπί Τάου 3)9 διά Ν. 'Αμερικήν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	ά. Κριστομαλ 17)9 διά Τρίνταντ	ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Λομπίτο 11)9 διά Μιγιάκο
ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΣΗΣ	72	8978	ά. Λας Πάλμας 7)9 διά Βομβόνη	ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	72	9038	ε. Τζιμπούτι 16)9
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.)	54	10916	ά. Φιλαδέφεια 18)9 διά Βερακρούξ	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ε. Ν. 'Υόρκην 17)9
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. Λονδίον 13)9	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά. Σαλβαντόρ 17)9 δι' 'Αμθούργον
ΠΕΡΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	62	9908	ά. Τάγκα 9)9 διά Ντάρ ες Σαλάμ	ΣΑΝΧΟΟΥΠ	72	9427	ε. Κάρφι 20)9
ΠΕΡΑΛ	53	8231	όπο παραλαβή	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ε. 'Αμθέρσαν 12)7 διά Σαγκάην
ΠΕΡΣΕΑΣ	66	2432	ε. 'Αλγέριον 7)9	ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ε. Φιλαδέφεια 10)9 δι' 'Αμθέρσαν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Ν. 'Υόρκην 30)8 δι' 'Αρούμπια	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889</	

ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Βρέμην 9/9 δι' 'Αλγέριον
ΣΑ Σ	40	5360	έ. Πειραιά 19/7
ΣΕΙΡΙΟΣ	49	2339	δ. Κων/πολιν 8/9 διὰ Μ. Θάλασσαν
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	έ. Ν. 'Ορλεάνην 12/9
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	έ. Μπ. 'Αύρες 14/9
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Μαυρικόν 12/9 διὰ Σαγκάην
ΣΗ ΛΑΓΙΟΝ	53	6504	ά. Λίβερπουλ 16/5 διὰ Σαγκάην
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά. 'Οζάκαν 12/9 δι' 'Αγ. Φραγκίσκου
ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Ρίο 'Ανέρον 10/9 'Αλεξάνδρειαν
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13631	ά. Κ. Τάουν 12/9 διὰ Ντουμάϊ
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΝΤ	71	10010	ά. Ναγκόγια 19/9 διὰ Βανκούβερ
ΣΗ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	74	9100	εις Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΧΡΟΣ	53	6518	ά. Τρίπ. (Λιθάνου) 15/8 Τρίπ. (Λιθ.)
ΣΗΜΕ'ΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	δ. Γιβραλτάρ 2/9 διὰ Βεγγάζην
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	έ. Κόμπε 14/9
ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΣ	73	10053	ά. Μασσαλίαν 14/8 διὰ Σαγκάην
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΛΑΝΤ	58	11452	δ. Κων/πολιν 12/9 διὰ Μ. Θάλασσαν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. Λισαβώνα 6/9 διὰ Π. 'Αρθουρ
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Μπ. 'Αύρες 13/9 δι' 'Ινδιαν
ΣΙΛΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	δ. Κων/πολιν 20/9 διὰ Κωνσταντζαν
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗΓ'ΚΑΛ	55	6686	ά. Ντακάρ 4/9 διὰ Ντουμάϊ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. Κ. Τάουν 16/9 διὰ Μπ. 'Αύρες
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	δ. Κων/πολιν 9/9 διὰ Μπουργκας
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	έ. Πειραιά 12/9
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά. Φιλαδέλφειαν 11/9 διὰ Λουάντα
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	δ. Γιβραλτάρ 22/9 διὰ Χάτραν
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Δουκέρην 24/8 διὰ Π. Νουάρ
ΣΚΑΠΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	έ. Σιγκαπούρη 17/9
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΟΥΚ	53	3899	έ. Γδύνα 15/9
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά. Σ. Μάικλες 3/9 διὰ Λάντε 'Εντ
ΣΚΑΠΜΠΕ'Ι (δ.)	60	12927	έ. Σύρον 17/8 (έπισκευαί)
ΣΚΑΠΠΡΗΖ	71	9085	ά. Κιπε 14/9 διὰ Χριστοματ.
ΣΚΑΠΧΙΑΛ	61	12012	έ. Κόμπε 20/9
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Καζαμπλάνκαν 19/9 διὰ Μπαγιόν
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΑΕΡΙΟΝ	69	9057	ά. Μπ. 'Αύρες 11/9 δι' 'Αλθανιαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά. Γένοβαν 19/9 διὰ Μπ. 'Αύρες
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	έ. Βαλτιμόρη 3/8
ΣΟΒΕΡ'ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14/9 Χριστοματ.
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Παναμά 31/8 διὰ Τσαμπέρικο
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	δ. Παναμά 16/9 δι' 'Ιταλίαν
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά. Σ. Νικόλας ('Αργ.) 14/9 Βιτόρια
ΣΟΥ'ΙΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά. Πειραιά 3/9 διὰ Τρίπολιν
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Ναγκόγια 29/8 διὰ Ντ. ές Σαλάμ
ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	ά. Ρότερνταμ 16/9 διὰ Βαλτιμόρη
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	εις Ν. 'Υόρκην από 10/7 (έπωλ.)
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά. Τρίπολιν Λιθίας 19/7
ΣΟΦΗ	61	1990	υπό παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ	65	14048	δ. Παναμά 13/9
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Ντακάρ 8/9 διὰ Λουάντα
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά. Ταματάβε 1/9 διὰ Σιγκαπούρη
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	έξωθι Ντάρμπαν 3/9
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	δ. Κων/πολιν 24/8 διὰ Πειραιά
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Λάς Πάλας 17/9 Σαλντάνα Μπ.
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	δ. Κων/πολιν 3/9
ΣΟΦ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	ά. 'Νοτ Λόντον 2/9 διὰ Κόντ
ΣΠΑΛΜ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά. Βανκούβερ 10/9 δι' 'Ινδιαν
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	έ. Ντάρμπαν 19/9
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ά. Μπάρου 13/9 διὰ Κλήβελαν
ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15/9 Χριστοματ.
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	δ. Γιβραλτάρ 19/9 διὰ Π. Ρίκο
ΣΠΡΙΤ ΟΦ ΦΟΙΝΙΞ Μ.	74	65113	εις Φερρόλ (υπό συμπλήρωσιν)
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	έ. 'Απαταλάγκος 13/9
ΣΠΥΡΟ (δ.)	60	26467	έ. Μπιζέρτα 14/9
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	υπό παραλαβήν
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά. Μάρσα έλ Μπρέγκα 16/9 Φώλεδ
ΣΤΑΚΑΡΟ (δ.)	70	18262	ά. Κίγιγκτον (Τζαμ.) 16/9 'Αρούμπαν
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Παναμά 15/9 διὰ Κίναν
ΣΤΑΜ. Γ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8876	έ. Πόρτο 'Αλέγκρε 19/9
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά. Ν. 'Υόρκην 9/9 δι' 'Αρούμπαν
ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ	58	9998	ά. 'Ασόντ 2/9
ΣΤΑΜΟΣ	56	8877	έ. 'Αγ. Φραγκίσκου 11/9
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά. Δουκέρην 9/9 δι' 'Αρούμπαν
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά. Ρότερνταμ 14/9
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	προσήρ. εις ποτ. Ντελαγουάερ 20/9
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	έ. Γκίζον 8/9
ΣΤΑΡ ΛΙΑΥ	73	14667	δ. Παναμά 14/9
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	έ. Νιού Γουόσινγκτον 18/9
ΣΤ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	64	44726	έ. Κ. Τάουν 20/9
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	ά. Ντάρμπαν 18/8 διὰ Κίναν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ά. 'Οθάσε 16/9 διὰ Ντάρβαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Σιγκαπούρη 6/9 διὰ Ντακάρ
ΣΤΟΛ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	έ. Πειραιά 11/9
ΣΤΟΛ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12/9 διὰ Ντάρμπαν
ΣΤΟΛ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Μουμάσα 18/9 διὰ Λονδίνον
ΣΤΟΛ ΔΗΜΗΤΡΗΣ Δ.	58	12459	έ. Πόρτ Κάισερ 16/9
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	12506	υπό παραλαβήν
ΣΤΟΛ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.)	60	13979	ά. Ν. 'Υόρκην 20/9 διὰ Χιούστον
ΣΤΟΛ ΡΑ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	έ. 'Αγ. Φραγκίσκου 19/9
ΣΤΟΛ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Σιγκαπούρη 11/9 διὰ Ν. 'Υόρκην
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Κοπεγχάγην 14/9 διὰ Βέντσπιλες
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Σουάιμα 18/9 διὰ Μπάρσαν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ά. Λατάκια 20/8
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	έ. Μπυλμπάο 17/9
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Πειραιά 27/8 διὰ Κων/πολιν
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ά. Φλόσιγκ 26/8
ΣΥΝΑΡΣΤΙΑ	52	5963	δ. Γιβραλτάρ 6/9 διὰ Σμόρηνη
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	υπό παραλαβήν
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Κοκούσα 25/8 διὰ Ναγκόγια
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Ν. 'Υόρκην 28/8 διὰ Λά Σέιμπτα
ΣΥΡΠΗ	62	23539	ά. Αμβέραν 21/9 διὰ Λουλά
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	δ. Γιβραλτάρ 16/9 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Ν. 'Υόρκην 22/8 διὰ Θεσσλονίκη
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105700	ά. Ντόντ'ες 6/9 διὰ Περακόν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	έ. Πειραιά 12/9
ΓΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	έ. Πόστ 'Ελιζαβεθ 14/9 Κ. Τάουν
ΓΑΝΙΑ	57	3598	ά. Βηρυττόν 17/9 δι' 'Ηράκλειον
ΓΑΣΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Παναμά 4/9 δι' 'Ισπανίαν
ΓΑΡΑ	61	4010	ά. Γιβραλτάρ 18/9 διὰ Φελιξτόουε
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Άντεν 4/9 διὰ Λάς Πάλας
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ά. Σιγκαπούρη 21/8 διὰ Β. Κορέαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ	68	23121	δ. Παναμά 20/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	57	7977	ά. Βαγανιάμα 19/9 δι' Οδύσην
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Ταματάβε 19/6 διὰ Σαγκάην
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ	73	19420	έ. Πόστ 'Ελιζαβεθ 31/8 'Ολλανδίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10979	έ. Σουραμπάγια 8/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ'ΙΦΤ	58	8465	έ. Μορμουγκάο 10/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ά. Τεργέστην 19/9 διὰ Μονφακνε

ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Καμαίσι 11/9 διὰ Νιούκασλ
ΤΕΑ	49	5632	δ. Γιβραλτάρ 19/9 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΤΕΛΕΜΩΝ	56	9736	ά. Χιούστον 22/6 δι' 'Αλγέριον
ΓΕΛΕΡΦΗ	53	8648	ά. Πειραιά 24/8 διὰ Χαλκίδα
ΤΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ά. Ρουέν 17/8 δι' 'Αλγέριον
ΤΕΡΡΥ	55	7798	έ. 'Αλεξάνδρειαν 11/9
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Πότσε 31/8 διὰ Πόλον
ΤΕΤΗ Ν.	89	10009	ά. Χόγκ Κόγκ 17/8 δι' 'Αλγέριον
ΤΑΝΕΤ Σ.	70	13124	ά. Σιγκαπούρη 8/9 διὰ Κόντ
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	δ. Παναμά 6/8 διὰ Μιζουσιμα
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9246	ά. Σασέμπο 29/8 διὰ Τσιταγκάτο
ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. 'Αμβέραν 18/9 διὰ Ρότερνταμ
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Τσάλνα 13/9 διὰ Τσιταγκόγκ
ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ'ΝΗΣ δ	65	42109	ά. Καμπίντα 1/9 διὰ Φιλαδέλφειαν
ΤΖΕΗΝ	59	9855	ά. Μουριλιάν 10/9 διὰ Σ. Τζών
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27/8 διὰ Γδύναν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κων/πολιν 16/9 διὰ Νοβορωσιόκη
ΤΖΟΥΑΝΑ	55	6632	έ. Μουκάτ 16/9 διὰ Νταμμάμ
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19/9 διὰ Χιούστον
Τ'ΟΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21185	εις Μασσαλίαν από 13/4
ΙΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	έ. Ρίο 'Ανέρον 31/8
ΙΖΟΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	έξωθι 'Νοτ Λόντον 20/9
ΙΖΟΝΝΥ Β.	56	10016	έ. Ρότερνταμ 13/9
ΙΘΗΣ	73	3717	ά. Μπρισμαπαιήν 12/9 διὰ Μπούμπουρου
ΙΘΗΣ	53	1325	έ. Γκολλέ 17/9
ΙΘΗΛΕΜΑΧΟΣ	43	4314	έ. Καλοκούτα 18/9
ΙΝΤΑΧΟΛΜ	53	1971	δ. Παναμά 20/9
ΙΠΤΙΚΑ (δ.)	66	1971	ά. Κολοούμα ρίβερ 31/8 δι' 'Ινδιαν
ΙΠΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ά. Ντάρμπαν 14/9 διὰ Μπέλφαστ
ΙΦΚΟ	73	8927	δ. Παναμά 26/8 διὰ Τόκιο
ΙΦΚΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	έ. Σουραμπάγια 6/9
ΙΟΑΜΙΔΗΣ	59	6995	έ. Πειραιά 31/8 διὰ Ντακάρ
ΙΟΝΥ	55	8562	δ. Παναμά 27/8 διὰ Ν. 'Αφρικήν
ΙΟΞΟΤΗΣ	74	19000	έ. Ρίο 'Ανέρον 19/9 διὰ Σάντος
ΙΟΞΟΤΗΣ	71	9082	έ. Γάνδη 10/9
ΙΟΡΝΑΝΓΟ (μικτόν)	69	41687	ά. Πειραιά 19/9 διὰ Βηρυτόν
ΙΟΥΡΚΙΑ	56	2863	έ. Ν. 'Ορλεάνην 12/9
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Μπράκε 31/8
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	17492	ά. Ντάρμπαν 5/9 διὰ Β. Κορέαν
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	έ. Φρέντρικσταντ 13/9
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	έ. Σιγκαπούρη 5/9 (έπισκευαί)
ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚ'ΝΗΣ δ	63	31831	ά. Κασίμα 16/9 διὰ Περακόν
ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ'ΝΗΣ δ	66	44895	ά. Ντάρμπαν 11/9 δι' 'Ιάβα
ΤΣΑΡΠΥ	57	8486	ά. Λάς Πάλας 15/9 διὰ Περακόν
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ'ΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Κρατζακόλλος 6/9 διὰ Τσέζπαν
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	έ. Ν. 'Υόρκην 19/9
ΥΔΡΑ	69	10964	έ. Ν. 'Υόρκην 19/9
ΥΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ά. Κ. Τάουν 12/9 διὰ Σιγκαπούρη
ΥΕΘΩΝ	71	11502	έ. Βιζαγκαπατάν 8/9
ΥΔΙΑΣ	70	11489	ά. Βιβραλτάρ 14/9 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΥΔΙΑΡΑ	66	15565	ά. Γιοκοχάμα 2/9 διὰ Σαγκάην
ΥΔΙΑΡΑ Ε.	54	13981	ά. Κιουρασάο 14/9 διὰ Παραμαρίμπο
ΥΔΑΜΟΥΦ	59	9830	ά. Σιγκαπούρη 16/9 δι' 'Ισπανίαν
ΥΔΑΜΕΝΗ	52	5001	ά. Λάς Πάλας 2/9 διὰ Περακόν
ΥΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23000	ά. Σασέμπο 12/9 διὰ Κασίμα
ΦΑΣΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	47	3247	έ. Κάιφα 7/9
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	ά. Πειραιά 30/8 διὰ Λιθών
ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	έ. Πουαντ 27/8
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ά. Γιουροπόρτ 10/9 διὰ Κόστα Ρίκα
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕ'Ι ΚΣ	69	12748	ά. 'Αμβέραν 9/9 διὰ Νηηρόιτ
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Μόντρεαλ 1/9 διὰ Σικάγο
ΦΕΡΑΡΕΣ ΚΟΛ'ΝΗΣ δ.	62	31050	δ. Γιβραλτάρ 21/9 διὰ Βιλεμασχάφεν
ΦΙΔΙΑ	58	10687	ά. Παραμαρίμπο 5/9
ΦΙΔΙΠΠΙΟΣ	53	3654	δ. Γιβραλτάρ 13/9 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΦΙΔΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Τενερίση 20/9 διὰ Λάς Πάλας
ΦΙΔΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Βιζαγκαπατάν 11/9 διὰ Τοίμα
ΦΙΔΡΑ Ν.	73	17540	δ. Παναμά 29/7
ΦΙΔΡΙΝΑ	56	10210	ά. Σιγκαπούρη 8/9 (έπωλ.) Φιλίππιν.
ΦΙΔΡΙΤΑ	49	3625	έ. Βηρυτόν 20/9
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	έ. Καρατάι 5/9
ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	έ. Σαβόνα 12/9
ΦΟΥ'Ι Σ	49	1849	έ. 'Ασόντ 26/8
ΦΟΥΛΜΕΝ	66	2982	έ. 'Απαταλάγκος 13/9
ΦΟΥΛΣΤΑΡ	67	3971	έ. 'Απαταλάγκος 17/9
ΦΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	δ. Κων/πολιν 3/9 διὰ Νοβορωσιόκη
ΦΑΙΣΤ ΚΟΥΗΝ	61	12618	έ. Μασσαλίαν 23/8 (έπισκευαί)
ΦΗΝΤΟΝ	70	9865	έ. Γένοβα 14/9
ΦΙΝΙΑ	49	9694	ά. Ντάρμπαν 13/9 διὰ Νταμμάμ
ΦΟΝΗΣΗ	71	10010	έ. Γιοκοχάμα 20/9
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. 'Αμπαντάν 6/9
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Πρόβιντεν 4/9 διὰ Βέλγιον
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Τόσ 19/9 διὰ Πόρτ Χάκωμπερ
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	έ. Λός 'Αντζελες 12/7
ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ά. Μπ. 'Αύρες 30/7 διὰ Λιθών
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	έ. Πόρτ 'Ελιζαβεθ 19/9
ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Σιγκαπούρη 18/9 διὰ Ν. 'Ορλ.
ΧΑΜΖΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Ντάρμπαν 16/9 διὰ Περακόν
ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. 'Αματάλα 15/9 διὰ Σ. Λορέντζο
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Σιγκαπούρη 25/8 δι' 'Ινδιαν
ΧΑΡΙΣ II	55	4721	έ. Πειραιά 11/9
ΧΑΡΟΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Καρατάι 12/9
ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Μπωμόντ 11/9 διὰ Λά Σαλίνα
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	έ. Κόμπε 18/9
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	19016	ά. Βιζαγκαπατάν 18/9 Καλοκούττα
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68		

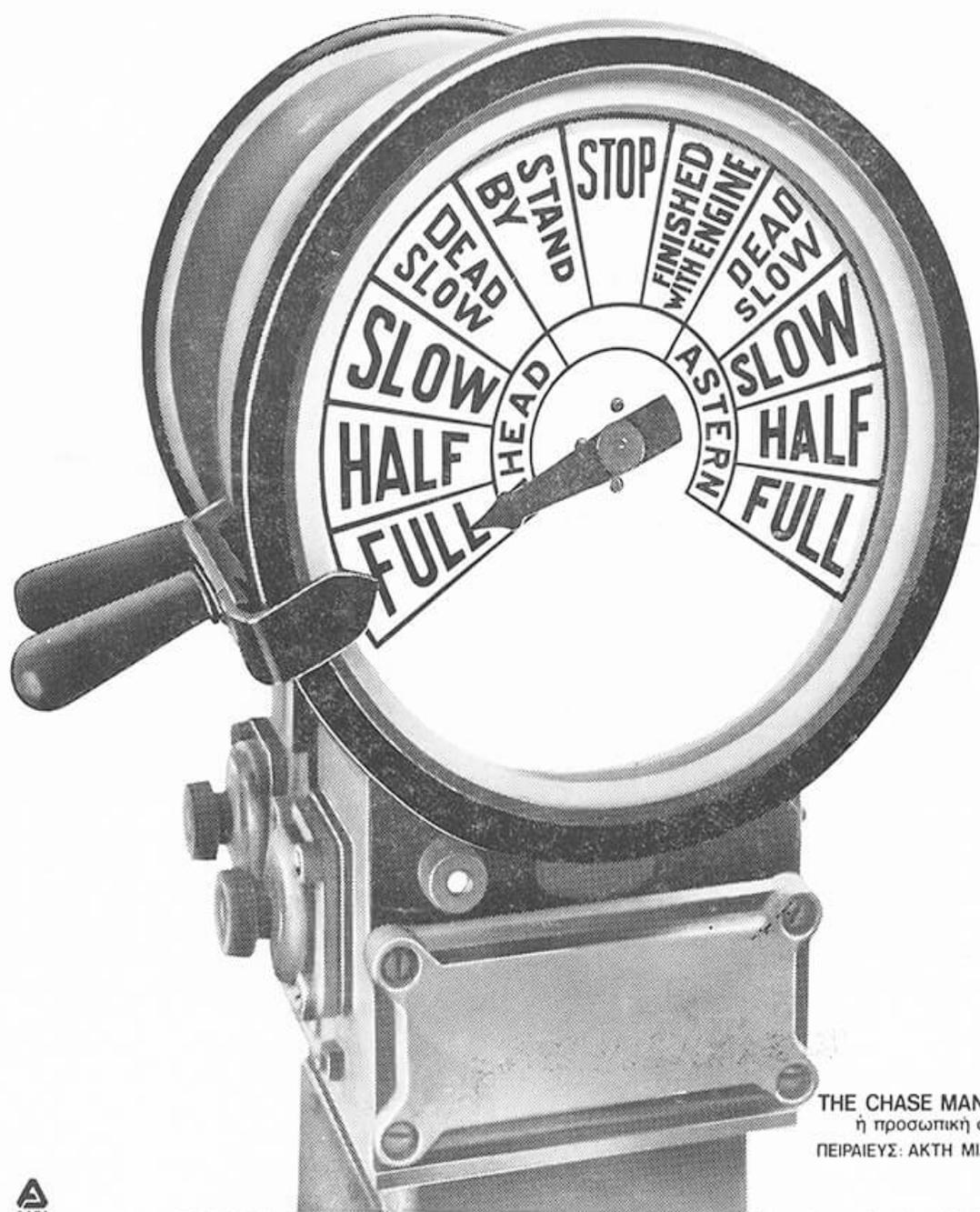
# έξυπηρετούμε με τη μεγαλύτερη ταχύτητα τά συμφέροντα τών πλοίων σας

Είναι η ταχύτητα που ταιριάζει στα πλοιοκτητικά συμφέροντα! 'Η μεγαλύτερη. Μ' αυτή την ταχύτητα σας εξυπηρετούμε στην CHASE MANHATTAN BANK Πειραιώς.

Οι ειδικοί μας κ. D. MOLIN και κ. S. BOBOSKO, έχοντας πείρα διεθνών συναλλαγών και εξειδίκευση στα ναυτιλιακά θέματα αποφασίζουν με τη μεγαλύτερη ταχύτητα όταν χρειαστήτε ένα δάνειο.

Και όταν πρόκειται για μεταφορά χρημάτων, οι ίδιοι αυτοί ειδικοί, με πλήρη επίγνωση των ευθυνών τους κινητοποιούν άμεσα από τον Πειραιά το διεθνές δίκτυο τών υποκαταστημάτων της CHASE.

Το δίκτυο που απλώνεται στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου και εξυπηρετεί με τη μεγαλύτερη ταχύτητα τα συμφέροντά σας όπου κι αν «ταξιδεύουν».



THE CHASE MANHATTAN BANK  
ή προσωπική σας τράπεζα



ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 - ΤΗΛ. 4113711 - 9



# Τα υπό ξένας σημαίας

(Πλοία σημειούμενα δι' αστερίσκου (\*) δεν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Γ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου - (π.) = σημ. Παναμά - Τα υπόλοιπα φέρουν κήν λιβερτιανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	Ε. Μάλταν 19/8	ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ .....	65	18452	Ε. "Αμοστερνταμ 15/9
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ...	64	10472	Ε. "Οζάκα 21/9	ΑΚΙΑΝΑ (κ.) .....	55	7510	Ε. Ρίο Γκράντε 16/9 διά Μπ. "Αϊρες
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ ...	64	15867	ά. Χάρτλεπουλ 19/9 διά Χάμιλτον	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ .....	68	25433	ά. Μουσσούρε 19/9 διά Πάραντιπ
ΑΓΗΝΩΡ .....	71	9864	δ. Παναμά 18/9 διά Φιλαδέφειαν	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ .....	68	25433	ά. Βανκούοερ 16/8 διά Κίναν
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) ..	56	20153	ά. Ντ'ωρμπαν 16/9 διά Πόρτλαντ	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΪΣ .....	68	25433	ά. Βαλτιμόρη 16/9 διά Ρότερνταμ
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	812J	ά. Μπ. "Αϊρες 6/8 "Αβάνα (έπωλ.)				
ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.) .....	58	3837	Ε. Τσάρλεστον 13/9				
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	Ε. Μαντράς 13/9	ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ .....	67	27168	ά. Φρήμαντλ 11/9 διά Βανκούοερ
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) ..	51	8377	ά. Λονδίνο 3/8 δι' "Αβάνα	ΑΚΟΥΑΙΖΟΥΎ .....	68	25433	Ε. Φός 12/9
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	εις μεσογειακας μεταφορας	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ .....	68	25168	ά. Μπ. Μπλάγκα 13/9 Ρότερνταμ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) ..	56	15881	Ε. Μπαρρέν 17/8	ΑΚΟΥΑΦΑΙΘΗ .....	68	25155	ά. Βανκούοερ 15/8 διά Κίναν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) .....	73	18328	ά. Βανκούοερ 19/9 διά Γαλλίαν	ΑΚΟΥΪ'ΛΑ I (κ.) * ..	63	3488	ά. Π. Τζεντλ 12/9 δι' "Αμμούργον
ΑΕΛΩ (δ.) .....	57	20745	εις Πειραιά από 22/6 (έπισκευαι)	ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) .....	58	23307	ά. Ν. "Ορλεάνη 11/9 διά Χιούστον
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) .....	54	1202	δ. Παναμά 19/9	ΑΚΡΟΝ (π.) .....	59	14722	ά. Φιλαδέφειαν 18/9 διά Σορέλ
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) *	53	2059	ά. Ρουέν 16/9 διά Σαλέρνο	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	70	8825	Ε. Κατ'Ανακόλας 5/9
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.)	56	13669	δ. Γιβραλτάρ 10/9 διά Σορέλ	ΑΚΤΗ (δ.) .....	56	10287	δ. Παναμά 13/9
ΑΘΕΝ (κ.) .....	46	3921	δ. Μπρούσσουμπετλ 11/9 Κάλλιαρι	ΑΚΤΙΣ (κ.) .....	55	8828	ά. Χάβρη 16/7 δι' "Αβάνα
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	51	6338	ά. "Αμθέραν 20/9 δι' "Αμοστερνταμ	ΑΛΑΜΑΡ (κ.) .....	57	11929	δ. Παναμά 30/8 διά Κίναν
ΑΘΕΣΣ .....	70	8825	ά. Ν. "Ορλεάνη 11/9 διά Μεξικό	ΑΛΕΑ .....	73	8824	Ε. Μπατάρ Σαπούρ 4/9
ΑΘΕΣΣ ΝΤΑΪΗ (κ.) ..	54	5130	ά. Μπάρου 10/9 δι' "Αλγέριον	ΑΛΕΞ. ΒΟΥΓΙΑΤΖΙΔΗ	58	10499	ά. "Ρεσιφ 10/9 δι' "Αλεξάνδρειαν
ΑΘΗΝΑ (μικτόν) .....	64	30682	ά. Γένοβα 17/9 διά Γιβραλτάρ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	56	20926	εις θέσιν 37.00 Β. - 01.40 Α. 15/9
ΑΘΗΝΑ (κ.) .....	51	2178	ά. Λας Πάλμας 15/9 διά Κ. Τάου	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	εις μεσογειακας μεταφορας
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ ..	68	16319	ά. Ρότερνταμ 14/9 διά Γιβραλτάρ	ΑΛΕΞ. ΚΑΡΡΑ (δ.) ..	68	44646	Ε. Φός 17/9
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) ..	67	44708	ά. Ρας Τανούρα 28/8	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	Ε. Πειραιά 26/7 (έπισκευαι)
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ά. Λίβερπουλ 13/8 διά Περσικόν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	Ε. Πειραιά 20/9
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) .....	61	31869	Ε. Τερζέστην 20/9	ΑΛ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Μπ. "Αϊρες 14/9 διά Περσικόν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) .....	62	9943	ά. Τζακάρταν 4/9 διά Μπαγκόγκ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ά. "Αμθέραν 2/9 διά Βάστο
ΑΘΗΝ. ΔΟΥΡΟΡΑ κ.δ.	56	12447	εις Πειραιά από 3/7	ΑΛΕΞΗΣ * .....	51	2983	ά. Ν. "Ορλεάνη 17/9 διά Π. Κορτές
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ.	51	8675	Ε. Πειραιά 23/8	ΑΛΕΞΙΑ (κ.) .....	56	2299	ά. Σαττίων 24/8 δι' "Οξέλουσυντ
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) .....	56	20207	Ε. Ταταγκόγκ 25/8	ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ .....	67	14845	Ε. Μπατάρ "Αμπας 16/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΎΎ ..	59	8724	ά. Λίβερπουλ 31/9	ΑΛΕΦΑΝΗ (κ.) * .....	63	2261	Ε. Ν. "Ορλεάνη 20/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. Μπ. "Αϊρες 12/9 δι' "Ιταλίαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	68	16320	δ. Παναμά 2/9 διά Τόκιον
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (κδ)	58	11879	ά. Σάντος 12/9 δι' "Αρούμπαν	ΑΛΙΑΡΤΟΣ * .....	58	5593	Ε. Μπάραν 21/8
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν) ..	67	48747	δ. Γιβραλτάρ 9/9 διά Π. Σέντραλ	ΑΛΙΝΤΑ (δ.) .....	58	13010	Ε. Κορούσα 21/9
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.) ..	59	28693	ά. Π. όφ Σπαιην 23/8 διά Μπύου	ΑΛΙΟΣ (κ.) * .....	56	1803	ά. Βηρυττόν 12/9 διά Κυμάσι
ΑΘΛΟΣ * .....	60	10733	ά. "Ηοτ Λόντον 1/8 διά Βενεζουέλαν	ΑΛΚΜΑΝ * .....	66	27985	ά. "Αμθέραν 18/9 δι' "Αμοστερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΪΣ (κ.)	58	8571	δ. Κων/πολιν 10/9	ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.) .....	56	1802	ά. Ρότερνταμ 15/8 Τρίπολιν Λιόςης
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.) *	67	22146	Ε. Τσίμα 16/9	ΑΛΚΥΩΝ (δ.) .....	57	13637	ά. Ν. "Ορλεάνη 11/9 δι' "Αρούμπαν
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.) ..	57	8160	ά. Βαρκελώνη 29/7 δι' "Αβάνα	ΑΛΚΥΩΝΙΑ .....	70	11826	ά. Κόμπε 17/9 διά Πόρτλαντ
				ΑΛΕΓΚΡΟ (δ.) .....	67	46401	ά. Κόρ άλ "Αμάγια 21/8 "Αυστραλίαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	δ. Κων/πολιν 18/9	ΑΛΜΑ (κυρπ.) .....	41	9097	ά. Ρότερνταμ 20/9 δι' "Αβάνα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΤΥ (κ.) ..	57	8361	δ. Ντακάρ 17/6 διά Σαγκάην	ΑΛΜΠΑ (δ.) .....	61	22671	ά. "Αντεν 19/9 διά Μπ. Μασάρ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΛΙΑΤ. (κ.δ.)	68	8294	ά. Σάν Λορέντζο 30/8 διά Τρίνταντ	ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.) ..	53	12540	ά. Γιουρσοπέρ 31/8 διά Συρίαν
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.) *	66	22611	δ. Παναμά 26/8	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.) .....	58	13023	δ. Παναμά 20/9
ΑΙΓΙΣ ΘΕΪΜ (κ.) ..	69	9241	ά. Μπ. "Αϊρες 7/9 δι' "Αβάνα	ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.) ..	55	12717	ά. Μ. "Αχμαντι 2/9 διά Σίδνευ
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.) ..	57	5943	ά. Ρότερνταμ 10/8 δι' "Αβάνα	ΑΛΠΑ (κυρπ.) .....	43	9159	ά. Μπιμπάσο 17/8 δι' "Αβάνα
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) ..	61	24871	ά. "Αρούμπαν 10/9 διά Λά Σαλίνα	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) .....	57	3826	δ. Κων/πολιν 9/8 διά Γαλάτσι
ΑΙΘΑΛΙΑ .....	52	7787	δ. Παναμά 15/9	ΑΜΑΘΕΙΑ (δ.) .....	51	11169	Ε. Ραγκούιν 11/7
ΑΙΘΡΑ .....	57	10044	Ε. Παναμά 19/8	ΑΜΑΡΥΑΙΣ (κ.) .....	56	8959	ά. Κολόμπο 8/8 διά Ταϊβάν
ΑΪ'ΑΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ ..	71	15666	Ε. Κοραμαρά 17/9	ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) ..	74	36911	ά. Ρας Τανούρα 30/8
ΑΪ'ΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖ .....	58	10018	ά. Ριγιέκαν 14/9 διά Γιβραλτάρ	ΑΜΟΥΝΤΟΣ (δ.) ..	56	20899	δ. Γιβραλτάρ 22/9 διά Μόντρεαλ
ΑΪ'ΑΛΑΝΤ ΣΑΝ .....	71	15672	ά. Λός "Αντζελες 18/8 διό Γκοκοχάμα	ΑΜΟΡΓΟΣ * .....	61	13901	ά. Ρότερνταμ 21/9 δι' "Αμμούργον
ΑΪ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ ..	58	10020	ά. "Ηοτ Λόντον 8/9 διά Βενεζουέλα	ΑΜΠΕΡ (κ.) * .....	62	10493	Ε. Τζένταν 16/9
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.) .....	52	2517	αργεί εις Πειραιά από 6/2	ΑΜΠΙΤΖΑΝ (κ.) * ..	67	3020	ά. "Αμοστερνταμ 18/9 διά Βρέμην
ΑΙΟΛΟΣ (κ.) .....	47	3346	ά. Βηρυττόν 13/9 διά Λουάντα	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) ..	56	2198	εις μεσογειακας μεταφορας
ΑΙΟΛΟΣ (δ.) .....	65	35324	Ε. Ν. "Υόρκην 27/8	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.)	57	2238	ά. Σαιν Κίτς 11/9 διά Βενεζουέλαν
ΑΪΡ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.) ..	56	7712	Ε. Βερακρούζ 17/9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V .....	69	15869	Ε. "Αλεξάνδρειαν 11/8
ΑΪΡ. ΓΚΡΕΪΣ (κ.) ..	56	7120	δ. Παναμά 20/9 διά Π. Σαμόζα	ΑΝΔΡΑ (κ.) .....	50	1784	ά. Θέουτα 15/9 διά Τρέπορτ
ΑΪΡ. ΜΟΝΤΕΣΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακας μεταφορας	ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.) ..	56	8274	Ε. Λισσαβών 17/9
ΑΪΡ ΠΡΑΪΝΤ (κ.) ..	55	9278	ά. "Αμμούργον 16/9 διά Λας Πάλμας	ΑΝΔΡΟΣ .....	65	15597	ά. Νιούπορτ 15/9 διά Χάβρη
ΑΪΡ. ΣΙΝΣΕΡ. (δ.κ.)	59	17948	Ε. Βοηδάνν 9/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ κ.	67	3891	ά. Κεμπέκ 6/9 διά Σάντα Μάρτα
ΑΪΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	Ε. Σάντα Φέ 16/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Τέμπελ Μπαίη 17/9 Μ. "Αχμαντι
ΑΪΡ. ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.) *	54	7835	όπο παραλαδήν	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ * .....	68	21426	ά. Φός 26/8 δι' Η.Π.Α.
ΑΪΡ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ.	53	12407	Ε. Πειραιά 19/8	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ .....	68	21418	ά. Δουνκέρην 8/9 δι' Η.Π.Α.
ΑΪΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.) ..	52	6196	ά. Λας Πάλμας 17/9 διά Μασέιο	ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.) *	58	12239	δ. Παναμά 14/9 διά Φρήπορτ (Τέξας)
ΑΙΤΖ. ΑΪ'ΑΛΑΝΤ (μικτ.)	72	57802	ά. Σιγκαπούρη 11/9 διά Μιζουσίμα	ΑΝΚΟ ΤΡΑΝΣΟΣ δ.	61	12702	εις μεσογειακας μεταφορας
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	71	57830	ά. Σέδεν "Αϊλαντ 22/9 διά Τής	ΑΝΝΑ (κ.) .....	47	2503	δ. Γιβραλτάρ 10/9 δι' Η.Π.Α.
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρη 10/9 διά Μπαγκάμας	ΑΝΝΑ (δ.) .....	57	25441	εις μεσογειακας μεταφορας
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ .....	67	32644	ά. "Ινσάιμα 15/9 διά Νταμπιέρ	ΑΝΝΑ ΙΙΙ (π.) .....	53	2236	Ε. Ντ'ωρμπαν 25/8 διά Ν. "Αμερικην
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ .....	67	32644	ά. Τουκοουγίμα 8/9 διά Νταμπιέρ	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.μ.) *	61	18482	Ε. Καρακας Μπαίη 18/9
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΟΝ .....	66	22362	ά. Γιοκοχάμα 18/9 διά Μιζουσίμα	ΑΝΣΟΝ (κυρπ. δ.) ..	59	20935	δ. Παναμά 16/9 διά Περού
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) ..	74	63000	ά. Γιοκοχάμα 3/9 δι' "Ελ Σεγκούντο	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ .....	66	15597	ά. Παρανάγουα 12/9 διά Γένοβαν
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μικτόν) ..	73	57800	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 2/9 Σιγκαπούρη	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυρπ.)	44	3174	Ε. Βοηδάνν 6/9
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΎΎ .....	66	22362	Ε. Φρήπορτ 16/9 διά Ρότερνταμ	ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.) * ..	59	16047	ά. "Αλεξάνδρειαν 3/9 διά Ρουμανίαν
				ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	48	6259	

## 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

ΑΝΤΩΝΗΣ μ.*	56	19221	ά. Λίας Πάλας 17)9 Π. 'Ελιζαμπεθ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)	53	8202	έ. Μπ. "Άφρες 2)8
ΑΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	50	3647	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΟΥΡΕΛΙΑ (κ.)*	56	5593	ά. Της 2517 διά Φορκάντος
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9735	ά. Κ. Τάουν 11)9 δι' Ιαπωνίαν
ΑΦΟΛΑΔΩΡΟΣ	72	13120	ά. Φρημάντ 7)9 διά Μίτκε
ΑΠΟΛΩΝ *	68	27989	δ. Παναμά 2)9
ΑΠΟΛΩΝ	72	13120	ά. Νισούκατλ 13)9 διά Κεελάγκ
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	έ. Λαττάκια 19)8
ΑΠΟΛΩΝΙΣ (δ.)	63	29141	έ. Σιγκαπούρη 10)7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	έ. Σαγκάη 28)8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β (κ)	43	1589	έ. Χάιφα 27)8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	ά. Πειραιά 19)9 διά Νοδορωσίσην
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	25293	ά. Πόρτ Καρτιέρ 20)9 Κόλπουν ΗΠΑ
ΑΡΓΚΟ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Σέβεν "Αιλ. 17)9 διά Χιούστον
ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ *	58	11201	έ. Πειραιά 22)8
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	61	9037	έ. Λός "Αντζελες 13)9
ΑΡΓΚΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	53	18743	έ. Χόβιτ 16)9
ΑΡΓΚΟ ΠΟΛΟΟΥΣ	66	25291	ά. Κοκούρα 7)9 διά Νισούκατλ
ΑΡΓΚΟΙΡΕ'ΙΝΤΕΡ δ.	57	15406	δ. Γιβραλτάρ 18)9 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Σκάριμπεκ 16)9 δι' "Ααμποργκ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	έ. "Αμβέρσαν 22)8
ΑΡΕΘΗ (κ.)	57	8560	έ. Λουδίνον 8)9
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά. Μπ. "Άφρες 28)7 δι' "Αθάνα
ΑΡΗΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ κ.*	56	8782	έ. Κ. Τάουν 16)9
ΑΡΙΑΔΗΗ Ε. (κ.δ.)	62	25672	έ. Γιοκοχάμα 20)9
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	δ. Σάντερλαντ 17)9 διά Βουλώνην
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	δ. Παναμά 29)8 διά Ματζαβίλο
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Ν. "Ορλεάνη 18)9 διά Μπαχάμας
ΑΡΙΕΤΤΑ ΔΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	ά. Κουβέιτ 27)8 διά Γένοβα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	δ. Γιβραλτάρ 13)9 δι' "Αβέιτρο
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	ά. Ντάρμπατ 23)8 διά Β. Κορέαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.)	55	22891	ά. Ν. "Ορλεάνη 7)8 δι' "Ισραήλ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Θέουτα 4)9 διά Μπ. "Αμπάς
ΑΡΙΩΝ	61	4460	έ. Ντεμεράρα 16)9
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	ά. Κρενίντζαουθ 17)9 διά Φινλανδίαν
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Βαρκελώνη 19)8 διά "Αθάνα
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ά. Τέιμπλ Μπαϊή 16)9 διά Περισκόν
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	έ. Βρέμην 18)9
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	ά. Μπρίτπορτ 16)9 διά Π. Τζούντιθ
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	έ. Ρόττερνταμ 16)8 διά Κίναν
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	54	1960	έ. Κ. Τάουν 19)9
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	ά. Πειραιά 18)9 διά Λιθύνη
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ	64	18000	ά. Βιζαγκαπατνάμ 13)9 Φουκουγιάμα
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	ά. Θέουτα 19)9 διά Βεγγάζην
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Χάμπτον ρόδς 10)9 Δουκνέκην
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	70482	έ. Λισσαβόνα 3)8 (έπισκευαί)
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	έ. Λουδίνον 5)8
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	έ. Λισσαβόνα 16)9
ΑΣΤΡΑΑ (κ.)*	56	12447	μετόν. «ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΟΡΑ»
ΑΣΤΡΑΡΗ (μικτόν)	63	33375	ά. "Αγ. Βικέντιον 27)8 διά Μπ. Μασάο
ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)*	56	3379	έ. Λισσαβόνα 17)9
ΑΣΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ά. Πόρτ "Αρθουρ 7)9 διά Μασσαλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ά. Βηρυτόν 13)9 διά Πειραιά
ΑΤΑ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	60	21138	ά. Μ. "Αχαμντί 19)9 δι' "Αντεν
ΑΤΑΛΑΝΤ ΕΜΠΕΡΟΡ δ.	74	138000	ά. Κουβέιτ 19)9 διά Γουίντν "Αιλ.
ΑΤΑ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	138000	δ. Γιβραλτάρ 4)9 διά Ράς Ταουόρα
ΑΤΑ ΗΓΚΑ	63	15977	έ. Μασσαλίαν 12)9 (έπισκευαί)
ΑΤΑ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	έ. Ούμ Σαϊδ 15)9
ΑΤΑ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	54	16006	έ. Σάντος 17)9
ΑΤΑ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	ά. Τσουτυνσφλίκ 28)7 διά Περισκόν
ΑΤΑΛΑΝΤ ΜΠΑΡΟΝ δ*	74	120000	εις Ούλσάν υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑ ΜΠΑΡΟΝΕΣ δ.*	74	120000	εις Ούλσάν υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑ ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	ά. Μέντα "Αχαμντί 27)8 Π. ντε Μπούκ
ΑΤΑ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Ν. "Υόρκην 16)9 διά Σαβάναν
ΑΤΑ ΦΑΛΚΟΝ	59	10389	έ. Κόπερ 24)8
ΑΤΑ ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ά. Παρανάγκουα 13)9 διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	έ. Βαλτιμόρη 16)9
ΑΤΑ ΧΕΡΙΤΑΤΖ	69	16291	δ. Παναμά 23)8 δι' "Ιαπωνίαν
ΑΤΑ ΧΗΡΟ	69	16230	έ. Βανκούβερ 16)9
ΑΤΑ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	69	16291	ά. Ν. "Ορλεάνη 14)9 διά Χιούστον
ΑΤΑ ΧΩΚ	69	16291	ά. Μπάγια Μπάνκα 12)9 διά Ναχόντ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	έ. Γουίντν "Αιλ. 14)9
ΑΥΓΗ	56	10312	έ. "Αμβέρσαν 14)9 διά Κορίντο
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	ά. Ρόττερνταμ 14)9 διά Κίναν
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚ.(κ.)	58	10057	ά. Πειραιά 28)7 δι' "Αγγέριον
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9988	έξωθι Ντάρμπατ 19)9
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.)	54	18504	έ. Πειραιά 8)7
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	έ. "Αλεξάνδρην 12)9
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολιν από 26)6)73
ΒΑΣΙΛΙΑΣ (δ.κ.)	58	123669	ά. "Αντεν 3)9 διά Λιάς Πάλας
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	δ. Παναμά 29)7 δι' "Αθάνα
ΒΕΛΝΤΑ *	57	10311	έ. Παναμά Σίτυ 2)9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Καέν 12)9 διά Τρίπολιν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	ά. Γιοκοχάμα 13)8 διά Κίναν
ΒΙΒΗ (κ.)	64	2709	ά. Ταρχακόνα 14)9 δι' "Οράν
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	ά. Τακورانί 16)9
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι	72	18953	ά. Βιτόρια 12)9 διά Φιλαδέλφεια
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)*	58	8510	ά. Τόκιο 15)9 διά Τσουτζι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	ά. Μάσραν 10)9
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	έ. Κάρντιφ 20)9
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	ά. Σάντος 11)9 διά Μπ. "Άφρες
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	44	10499	ά. Ντάρμπατ 8)9 διά Καλουόττα
ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	έ. Ντάρμπατ 19)9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	έ. Βηρυτόν 21)9
ΒΡΙΣΙΗΣ (κ.)	57	4471	δ. Γιβραλτάρ 15)9 διά Καζαμπλάνκα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Κοσίν 2)8 διά Σιγκαπούρη
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	ά. "Αγ. Κικέντιον 23)8 διά Περισκόν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	54	8720	έ. Σιγκαπούρη 24)8
Γ. Μ. ΔΙΒΑΝΟΣ	68	24894	δ. Παναμά 14)9 διά Κίναν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Μοντεβίδεο 14)8 διά Περισκόν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	έ. Βουδάην 15)9
ΓΑΛΛΗΝΗ	55	9415	έ. "Αμβέρσαν 15)9 διά Βερακρούζ
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	έ. Γκράιης Χάρμπορ 19)9
ΓΕΡΓΟΓΙΟΣ (κ.)	55	1750	έ. "Αμβέρσαν 19)9
ΓΕΩΡ. Β. (κ.)	49	2755	εις Πειραιά από 12)6
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Τέιμπλ Μπαϊή 15)9 Μοντεβίδεο
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	έ. Βιζαγκαπατνάμ 9)9
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	έ. Γιοκοχάμα 14)9 δι' "Αθάνα
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)	54	9646	εις Βανκούβερ από 3)6
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	έ. Σάντος 16)9
ΓΙΟΒΑΝΑ (κ.) *	53	10699	ά. Θέουτα 20)8 διά Ν. "Ορλεάνη
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	54	8603	ά. Μπαγκόγκ 14)9 διά Μανίλα
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.)*	63	7311	δ. Γιβραλτάρ 13)9 διά Βοιθάην

ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ	58	4509	έ. Ν. "Ορλεάνη 4)9
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑ'Υ (κ.)	55	1275	ά. "Αμβέρσαν 20)9 διά Κάλιαρι
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΘ. (κ.)	60	4246	έ. Βουλώνη 26)8
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	έ. Κων)πολιν 4)7
ΓΚΑΙ'Υ. ΛΟΥΣΣΑΚ π.δ.	69	27725	ά. Σιγκαπούρη 23)8 διά Ροζαρίτα
ΓΚΑΛΑΥ (κ.)	59	2763	ά. Λισσαβόνα 27)8 Πόρτ Κάροουρ
ΓΚΑΛΛΙΑ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	ά. Ν. "Ορλεάνη 12)9 διά Κολομβίαν
ΓΚΙΚΑΣ (δ.)	48	2358	ά. Μαλάνγκα 12)9 δι' "Οράν
ΓΚΙΩΝΑ (κ.)	63	30650	ά. Μοντεβίδεο 20)9 διά Περισκόν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	67	48747	έ. Φιλαδέλφειαν 19)9
ΓΚΟΛΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥΚ κ.	59	8523	έ. "Αμβέρσαν 20)9
ΓΚ. ΑΡΡΟΥΚ (δ.)	59	23084	ά. Τέιμπλ Μπαϊή 17)9 "Αιλ όφ Γκράιην
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	ά. Γιουροπόρτ 18)9 διά Τουάφ
ΓΚ. ΤΖΑΙΗΟΝ (δ.)	59	22762	ά. Π. ά Πιέρ 14)9 διά Λιάς Μίνας
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΣ (κ.)	56	6778	δ. Παναμά 17)8 διά Κίναν
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜ. (κ.)*	71	2994	έ. "Ηατ Λότυον 22)8
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ *	73	59193	δ. Ντόβερ 18)9 διά Πειραιά
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	56	8750	ά. Λόμ 4)9 διά Λίμπρεθι
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ κ.	56	8750	έ. "Απατα)λγόκος 16)9
ΓΚ. ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	58	10707	δ. Γιβραλτάρ 21)9 δι' "Αμοτερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'Ι'ΑΣ	57	8644	έ. Σιγκαπούρη 8)9
ΓΚΡ. ΔΗΤΣΕΤ	69	22998	ά. Κ. Τάουν 21)8 δι' "Αμβούργον
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Βιτόρια 12)9 διά Τάραντα
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ	66	23570	έ. Βανκούβερ 7)8
ΓΚΡΕ'ΙΣ (κ.)	55	2999	έ. Γιβραλτάρ 1)9 διά Λέικ Τσάρλς
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΛΑΚ (κ.)	52	4423	έ. Φερρόλ 15)8
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	έ. Βρέμην 7)9 (έπισκευαί)
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	έ. Γθόνια 17)9
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	55	3006	έξωθι Μπέλεμ 12)9
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ.	61	12593	ά. Βανκούβερ 14)9 διά Κίναν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	62	12148	ά. Νακούου 11)9 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΟΥΣΕΓΙΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ά. Φρητάουν 14)9 διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΣΕΣ. ΗΓΚΑ μετ.	63	14313	δ. Κων)πολιν 18)9
ΓΟΥ'Ι'ΛΕΔΑ'Ι'Ρ ΜΠΟΥΛ.	70	11025	έ. Κολοούμπα ρίβερ 19)9
Γ. Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	57	26032	ά. Πειραιά 19)9
Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	55	27278	ά. Πειραιά 8)8 διά Μέγαρα
Γ. ΓΚΑ'Ι'ΝΤΑΝΣ (δ.)	55	27278	έ. Πειραιά 26)7
Γ. ΓΚΡΑΤΙΓΙΟΥΝΤ δ.*	54	27278	δ. Γιβραλτάρ 16)9 διά Πειραιά
Γ. ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	54	27277	έ. Φιλαδέλφειαν 9)9 διά Χ. "Αϊλαντ
Γ. ΓΚΕΝΤΡΑ'ΙΖ (δ.)	53	21284	έ. Πειραιά 15)9
Γ. ΓΗΣΠΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	25489	ά. Χιούστον 11)8 διά Πειραιά
Γ. ΓΗΤΑΣΓΥΡ (δ.)	57	25490	έ. "Ανακόρτες 20)9
Γ. ΓΗΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	57	25357	έ. Μερβίνα 17)9 διά Τεργέστην
Γ. ΓΗΝΠΙΕΝΤΕΝΣ δ.	57	26032	ά. Σαλατάνορ 4)9 διά Μπαχάμας
Γ. ΗΚΣΕΡΤΙΑΝΣ (δ.)	58	25222	έ. Σάντος 19)9
Γ. ΚΑ'Ι'ΝΤΕΝΣ (δ.)	69	41477	ά. Λίβερπουλ 20)9 διά Μπόυ
Γ. ΚΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Μπαζομύτ 13)9 διά Μπράς Ρίβερ
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	έ. Μπούλεν Μπαϊή 19)9
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	57	20533	ά. Μομπάσα 13)9 διά Ράς Ταουόρα
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	67	22549	ά. Μομπάσα 13)9 διά Ράς Ταουόρα
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	68	23064	ά. Χάμπτον ρόδς 19)9 διά Παναμά
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	68	22513	ά. "Αμαγκασάκι 7)9 διά Πόρτλαντ
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	68	23064	ά. "Αμαγκασάκι 9)9 διά Πόρτλαντ
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	68	22531	εις θέαν 40.40 Β. - 10.45 Α. 15)9
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	68	22531	ά. Νταμπίρ 6)8 διά Πειραιά
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	68	22549	ά. Ρόττερνταμ 20)9 διά Βαλτιμόρη
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	69	41477	ά. Ράς Γαιούρα 20)8
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	71	51878	ά. Κιζόν 3)9 δι' "Ιράκ
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	70	51878	δ. Γιβραλτάρ 29)8 διά Κάργκ "Αιλ.
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	53	12843	εις Πειραιά από 26.12.1975
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	55	20165	ά. Ράς Ταουόρα 1)9
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	58	25888	ά. Κάργκ "Αιλ. 1)9 διά Φιλαδέλφειαν
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	54	20864	ά. Μπαντάρ Μασάρ 19)8
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	64	49437	ά. Μέντα "Αχαμντί 11)9 διά Βαγκαρέϊ
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	65	49437	ά. Βαγκαρέϊ 9)9 διά Περισκόν
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	71	102326	δ. Γιβραλτάρ 15)9 διά Περισκόν
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	70	100175	ά. Γιουροπόρτ 27)8 διά Περισκόν
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	71	100175	έ. Πειραιά 10)9
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	72	102300	ά. Γιουροπόρτ 19)8
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	62	23497	ά. Χοχολούλο 16)9 διά Πόρτλαντ
Γ. ΚΑΠΟΥΤΥ (δ.)	56	10180	έ. Γένοβαν 4)9
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	ά. Σαβόνα 6)9
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	δ. Κων)πολιν 16)9 διά Κωνσταντζαν
ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	ά. Νεάπολιν 3)9 δι' "Αγγέριον
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	ά. Ταρχακόνα 19)9 Μπαρλέττα (έπ.ω.)
ΔΕΛΦΙΝΑ (κ.)	62	12116	ά. Σιγκαπούρη 20)8 διά Ρίο "Ανέιρο
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ά. Ταλκαχουάν 12)8 διά Λότα
ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	έ. Μομπάσαν 10)8
ΔΗΛΟΣ *	59	9493	έ. Ντάρμπατ 19)9 διά Μπάσραν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (μικτόν)	71	38172	έ. Φός 18)9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	δ. Παναμά 26)8
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	δ. Μπρούνομπουτελ 29)8 "Αλεξάνδρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	ά. Ρεσίφ 20)9 δι' "Απατα)λγόκος
ΔΙΩΝΗ (δ.)	52	12523	ά. Σάντος 27)8 δι' "Αγγερίαν
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Ντάρμπατ 1)9 διά Περισκόν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π) *	65	21449	έ. Βαλτιμόρη 2)9
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	έ. Ν. "Υόρκην 19)9
ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	ά. Ν. "Ορλεάνη 18)9 διά Π. Λίμον
ΔΡΥΜΟΣ (κ.)*	60	13471	ά. Μπιλμπάο 12)9 διά Καέν
ΔΩΔΩ Ι (π.)*	56	2709	ά. Ντάρμπατ 19)9
ΔΩΡΕΙΥΣ	58	8431	ά. Χάβρην 12)9 διά Κ. Τάουν
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67		

ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	Ε. Σιγκαπούρη 24)8
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	δ. Κων/πολιν 19)8
ΕΛΛΗΝ	56	10312	δ. Παναμά 18)9 δι' Ιταλίαν
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Νταμπιέρ 9)8 δια Κίναν
ΕΛΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	ά. Σιγκαπούρη 15)9 δια Κίναν
ΕΛΝΑ (κ.)	58	8374	ά. "Αγ. Φραγκίσκος 13)8 Ιαπωνίαν
ΕΛΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	Ε. Κουβέιτ 12)9
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	δ. Παναμά 13)7 δι' Αθήναν
ΕΛΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	Ε. Τσίμα 17)9
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	Ε. Μπάγια Μπλάνα 1)9
ΕΝΑΡΣΙΣ (κ.)	57	8960	ά. Πειραιά 13)9 δια Κούθαν
ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	48	26180	ά. Ν. "Ορλεάνη 17)9
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	70	70619	ά. Φατέχ 29)8 δια Βιλεμμάσφεν

ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	ά. Ρότερνταμ 19)9 δια Νάρδικ
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Λ. Μάρκες 9)9 δια Λίβερχουλ
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	ά. "Αοντί 12)9
ΕΡΜΗΣ	72	16055	Ε. Π. "Αλέγκρε 19)9
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	ά. Τεργέστην 19)9 Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΕΡΟ΄Ι Κ	64	29396	Ε. Μίλουσιμα 7)9
ΕΡΟ΄Ι Κ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	ά. Πειραιά 30)8 δια Χαλκίδα
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	Ε. "Οράν 1)9
ΕΣΣΕΣ	57	4023	Ε. Βομβάν 20)8
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)*	56	1375	ά. Ριγίεκα 10)9 δια Ραβέννα
ΕΥΑ	57	6046	Ε. Καράτι 14)9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	εις Πειραιά από 23)5 (έπισκευαί)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυρρ.)	39	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ά. Νεκοτσά 23)8 δι' Αφρικήν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Μένα "Αχμαντι 17)9 Κ. άλ "Αμάγια
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	Ε. Πειραιά 18)9
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	Ε. Σιγκαπούρη 25)7
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	ά. Π. ντε Μπούκ 3)9 δι' "Ασκελόν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ	56	10053	ά. "Ησι Λόντον 13)9 δια Βενεζουέλα
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ά. Κάργκ "Αιλ. 6)9 δια Γιουρπούρ
ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Σουάιμα 15)9 δια Π. ντε Μπούκ
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Ράς Τανούρα 13)9
ΕΥΔΡΗ (δ.)	64	35410	Ε. Πειραιά 19)8
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ά. Τζιμπουτί 11)9 δι' "Ειλάτ
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	71	4412	δ. Μπρούναμπουτελ 16)9 δια Πόρθο
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	55	19959	άρχει εις Πειραιά από 23)7
ΕΥΡΥΛΑΟΣ *	64	9727	δ. Παναμά 22)8 δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	ά. Ματσουγιόμα 18)9 δια Σιμίζου
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	ά. Μπιμπάσο 10)9 δι' Αθήναν
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	Ε. Μοντεβιδέο 17)9 δια Περισκόν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)*	74	59000	εις Γιοκογάμα υπό συμπλήρωσι
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ά. Ράς Τανούρα 12)9 δι' Αύγουσταν

ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	Ε. Κενίτρα 11)9
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΙΖΗ	59	3917	δ. Παναμά 12)9
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	Ε. Χάβρη 13)9
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	59	4226	Ε. Χάμπτον ρόδε 15)9
ΖΙΤΑ	70	15665	δ. Γιβραλτάρ 20)9 δι' "Αλεξάνδρειαν
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ά. Ν. "Υόρκη 1)8 δι' "Αρούμπα
ΖΩΗ Γ.	57	3829	Ε. Αορ. Μάρκες 17)9
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	δ. Κων/πολιν 8)8 δια Μ. Θάλασσαν

ΗΓΚΑ	72	9980	δ. Παναμά 18)9 δι' "Αμφοδργον
ΗΛΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4040	ά. Δαντίου 17)9 δια Σφάξ
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Λά "Εστακάντα 16)9 δια Π. Κορτές
ΗΣΤΡΟΥ΄Ι ΝΤ	68	11364	ά. Φητάου 4)9 δια Κόλπον ΗΠΑ
ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	44	14540	ά. Μπωμόν 19)9 δια Σάντος

ΘΑΛΕΙΑ	57	2349	ά. Π. Κάμπους 30)8 δια Κουβέιτ
ΘΑΛΗΣ (δ)	61	13360	ά. Μπαντάρ Μασάρ 4)9 δια Νουμέα
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	ά. Πλότας 12)9 δια Ριγίεκα
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ά. Γιβραλτάρ 12)9 δι' ΗΠΑ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	63	31581	Ε. Λά Πλάτα 18)9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ *	65	27960	Ε. Χάμπτον ρόδε 17)9
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	59	15314	ά. Γιβραλτάρ 15)9 δια Κωνσταντζαν
ΘΕΟΜΠΙΑ	53	2920	ά. Κ. Τάουν 14)9
ΘΕΟΝΥΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	Ε. Στάθαγκερ 18)9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	δ. Γιβραλτάρ 4)9
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Α. (κ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΤΙΣ	74	39500	Ε. Χάμπτον ρόδε 15)9
ΘΗΡΑ *	62	14151	ά. Λός "Αντζελες 5)8 δια Νιχάγια
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	Ε. Κων/πολιν 22)6
ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21323	δ. Παναμά 12)9 δια Κουίναν
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	ά. Ρότερνταμ 16)9 δια Σέβεν "Αιλ.
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	Ε. Βαλτιμόρη 13)9

ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	υπό παραλαβήν
ΙΑΣΜΠΕΛΙΤΑ (κ.) *	55	7578	δ. Παναμά 16)9 δια Περισκόν
ΙΑΙΟΣ (δ.)	59	13223	δ. Γιβραλτάρ 20)9 δια Γκνάνα
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Π. Λίμον 31)8 δια Γκλόλφορτ
ΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ *	66	7643	ά. Πενάγκ 18)9 δια Κασσιούγκ
ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΥ II *	66	7643	ά. Ν. "Ορλεάνη 14)9 δια Χιούστον
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Κίγκστον 19)9 δια Ταμπίκο
ΙΜΑ *	68	27989	ά. Βαλτιμόρη 17)9 δια Π. "Ορντάξ
ΙΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436	ά. Χιούστον 29)8 δια Π. Μπαρριος
ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	Ε. Σεβίλλη 19)9
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	Ε. "Αλεξάνδρειαν 27)8
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	Ε. Λισσαβών 18)8 (έπισκευαί)
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	Ε. Λισσαβών 20)8
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	εις Σαιντ Ναζαίρ 15)9 (έπισκευαί)
ΙΟΝ. ΠΑ΄ΙΟΝΗΡ	66	20959	Ε. Καγκουάμα 16)9
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	Ε. "Αλεξάνδρειαν 9)9
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ά. Ν. "Υόρκη 6)9 δι' "Αρούμπα
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Ράς Τανούρα 19)8 δια Τής
ΙΡΕΝΕ I. (π.)	56	1820	ά. Ρότερνταμ 22)8 δια Τριπολιν
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	Ε. Ντάρμπαν 17)9
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	Ε. Σαιντ Ναζαίρ 3)9
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ά. Χόγκ Κόγκ 10)9 δια Παναμά

ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	Ε. "Αλεξάνδρειαν 11)8
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ *	68	16323	δ. Κων/πολιν 16)9 δια Νοβορωσισκήν
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ράς Τανούρα 13)9
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	εις θέσιν 53.27 Β. — 04.05 Δ. 24)8

ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ (κ.)*	53	6718	Ε. Ντάρμπαν 12)9
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ά. Ντάρμπαν 7)9 δια Ρότερνταμ
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	ά. Σεβόνα 6)8 δια Συρακούσας
ΚΑΠ. ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)*	64	1763	Ε. Πειραιά 18)9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Κεμπέ 9)9 δια Ρότερνταμ
ΚΑΠ. ΓΩΡΓΗΣ (δ.)	50	15638	ά. Βαλτιμόρη 17)9 δια Τουρκίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ δ.π.	57	24854	ά. Βενετταν 19)9 δια Τουρπού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ά. Ρότερνταμ 14)9 δια Περισκόν
ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	κ. 57	3373	ά. Χάρα 13)9
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.*	61	8505	Ε. Ματαρανί 19)9
ΚΑΠ. ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	51	15784	ά. Βαρκελώνη 2)9 δια Σάροχ
ΚΑΠ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ.	57	9060	ά. Λός Πάλας 20)9 δια Κόλομπο
ΚΑΠ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ά. Φιλαδέλφειαν 7)9 δια Χιούστον
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΝ (κ.)	47	3340	ά. Τέμα 17)9 δια Ματανί
ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	ά. "Αμφοδργον 22)7 δια Π. Καμπέλλο
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Σιγκαπούρη 25)8 δια Μπαγκόγκ
ΚΑΡΜΕΝ *	53	5789	εις Τσάρλεστον από 3)4 (επαλιθη)
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	55	21075	ά. Σιγκαπούρη 16)9 δια Περισκόν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. *	73	13246	ά. "Οζάκα 12)9 δια Χακάτα
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Ρότερνταμ 20)9 δι' "Αμφοδργον
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά. Θέουτα 19)9 δια Καζαμπλάνκα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	58	14606	ά. Βιζαγκαπανάμ 13)9 Ράς Τανούρα
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυρρ.)	53	7641	Ε. Γδόνια 7)9
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	ά. Λέικ Τσάρλες 8)9 δια Χιούστον
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.)	49	2340	Ε. Τριπολιν Λιβάνου 18)9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011	εις Πειραιά από 29)1)72
ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	δ. Γιβραλτάρ 8)9 δια Ντακάρ
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ά. "Αμβέρσαν 21)9 δια Τύνιδα

ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	Ε. Χάμπτον ρόδε 19)9
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)	53	10339	ά. Μπέρα 16)9
ΚΕΑ *	58	13996	ά. Μπάραν 8)9 δια Κουβέιτ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)	57	17180	ά. Μπόου 9)9 δια Τεργέστην
ΚΕΡΟ (δ.)	52	20667	Ε. Σπέτζα 29)8
ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)*	59	12597	ά. Γιβραλτάρ 15)9 δια Ρότερνταμ
ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	58	13533	ά. Γκόττεμποργκ 2)9 δι' Αύγουσταν
ΚΕΦ ΧΩΚ (δ.κ.) *	60	12971	Ε. Ντακάρ 3)9
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	Ε. Ν. "Ορλεάνη 18)9
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠ. (κ) *	61	8198	ά. Ντάρμπαν 31)8 δια Βομβάνη
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16563	Ε. Ταματάβε 19)9
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	Ε. Λισσαβών 24)8 δια Φλώσιγκ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ά. Βρέμη 4)9 δι' "Αμβέρσαν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	ά. Βιλεμμάσφεν 5)9 δια
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	58	20487	Ε. Πειραιά 5)9
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ά. "Οζάκα 18)9 δι' Αυστραλίαν
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	48	3858	ά. "Απατα)λάγκος 10)9
ΚΙΜΩΝ	52	3714	ά. Ν. "Ορλεάνη 18)9 δια Κ. Ρίκα
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	Ε. Μοντεβιδέο 18)9 δια Πειραιά
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	56	23232	Ε. Καλλάο 7)9
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	59	7030	ά. Ρεϊνόν 18)9 δια Ταματάβε
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	Ε. "Απάμα 10)9
ΚΛΑΙΡΧΙΛΑ (δ.)	54	12782	Ε. Π. Λίμον 6)9
ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	ά. Μομβάν 20)8 δια Μπ. Μπλάνα
ΚΟΛΟΥΜΠΑ (κ.)*	62	3484	Ε. "Αμπίζαν 26)6
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	16182	Ε. "Οζάκα 12)9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝ	71	38847	ά. Ν. "Ορλεάνη 15)8 δια Ρουμανίαν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ά. Φιλαδέλφειαν 18)9 δια Τουρτσιλ
ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. Κοσιν 13)9 δια Ν. "Υόρκη
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ά. Σάροχ 17)9 δια Π. Καμπέλλο
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Γιβραλτάρ 2)9 δια Ταρτούς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)*	55	1216	Ε. Ράνκον 14)9
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ά. Φος 13)9 δια Θεοσκίχη
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Καρθαγένη 6)9 δια Ρ. "Ιανζέρο
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ *	51	2491	άρχει εις Πειραιά
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	ά. Κολούμπια ρίσερ 20)9 δι' "Ιράκ
ΚΟΡΣΑ΄Ι Ρ	62	15000	ά. Σακά 4)9 δια Τσοκούμι
ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡ. δ.*	53	12504	Ε. Ροζάριο 15)9
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	ά. Σιγκαπούρη 15)9 δια Μπαγκόγκ
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡ. (δ.) *	57	20728	δ. Παναμά 7)9
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	ά. Μπέλεμ 13)9 δια Ρίο "Ιανέιρο
ΚΟΡΩΝΑ ΜΗΠΤΣ δ.	57	12106	ά. Μπανάνα 17)9 δι' "Εσκραδός ρίθ.

ΚΟΡΩΝΑ ΦΟΡΕΣΤ δ.*	57	11173	ά. Θέουτα 17)8 δια Πόρταντα
ΚΟΡΩΝΙΑ	71	11826	ά. Π. "Ελίζαβεθ 17)9 Αορ. Μάρκες
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)*	49	3378	ά. Γδόνια 16)9 δια Λειζος
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	Ε. Λός "Αντζελες 13)9
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. Λός Πάλας 22)8 δια Βομβάνη
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	57	30332	ά. Πόρτο Σάλαζαρ 16)9
ΚΟΣΤΑ ΤΕΞΑΣ (δ.)	58	25271	ά. Φρήπορτ 26)8 δια Π. Ρίκο
Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ά. "Αμβέρσαν 3)9 δια Ντηρόιτ
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ά. Χιούστον 16)8 δια Καλούταν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	Ε. Πόιτν α Πιέρ 15)9
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑ΄Ι Φ (κ.)	56	9943	δ. Γιβραλτάρ 8)9 δι' "Ινδονησίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΜΗΠΤΣ κ.δ.	57	13110	ά. Γκοκαίσι 20)9 δι' "Ινδονησίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	ά. Σιγκαπούρη 15)8 Π. Σαμπού
ΚΡΗΤ. ΦΑΛΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	Ε. Βομβάνη 7)9
ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	56	8477	ά. Μπάρσαν 13)9
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	α. Κορίντο 4)9 δια Μανζανίλο
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	47	1860	Ε. Λαττάκια 5)9
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	ά. Π. Νουάρ 24)8 δια Π. Τζεντιλ
ΚΥΘΝΟΣ *	57	13895	Ε. Γιοκογάμα 12)9 δια Κολουβίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	ά. Κιουρασάο 17)9 Κοατζακούλκος
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	Ε. Τριπολιν Λιβάνου 19)9
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ά. Μπ. Μασάρ 18)8 Μιλ. Χάφεν
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	ά. Γιοκογάμα 15)9 δια Παναμά
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935	Ε. Ρίο "Ιανέιρο 19)9
ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)*	57	11978	ά. Μόμπι 17)9 δι' "Αρούμπα
ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)	54	8532	Ε. Κολόμπο 4)9 (έπισκευαί)
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ά. Ν. "Ορλεάνη 5)9 δι' "Αμφοδργον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	Ε. Π. Σαίθ 19)9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	Ε. Τής 9)9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	Ε. "Αλεξάνδρειαν 24)8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	δ. Γιβραλτάρ 14)8 δι' "Αλγέριον
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ. (κ.)	58	8847	δ. Γιβραλτάρ 3)9 δι' "Αφρικήν

ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	Ε. Λομπίτο 20)8	ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	Ε. Λορ. Μάρκες 18)9	
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880	ά. Ρίο 'Ιανέιρο 16)9 διά Σαλθάντορ	ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Γιβραλτάρ 15)9 δι' 'Ιρλανδία	ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	58	13257	δ. Γιβραλτάρ 15)9	
ΛΕΒΑΝΙΩΝ	60	8801	Ε. Ντακάρ 15)8	ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ά. 'Ήστ Λόντον 7)8	
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣ, (δ.)	61	12702	Ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15)9	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	Ε. Πόρτ όφ Σφαίν 11)8	
ΛΕΝΙΟ (κ.)	56	4801	Ε. Μομπάσα 2)9	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	Ε. Βομβήνη 12)9	
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)*	57	8854	Ε. Λούατα 18)9	ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΥΣ (κ.)	69	9241	ά. Γιοκογιάαν 8)9 διά Σαγκάνα	
ΛΕΠΑΝΙΩ (δ.)*	59	16721	δ. Γιβραλτάρ 12)9 διά Σπέτζια	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993	ά. Ραβέννα 4)9 δι' 'Όραν	
ΛΕΣΛΙ (κ.)	65	2411	ά. Αμθέρσαν 18)9 δι' 'Αλγέριον	ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	δ. Γιβραλτάρ 20)9 διά Μπιλιμπάο	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	δ. Παναμά 16)9	ΜΙΧ. ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)	60	8493	ά. Σάντος 1)9 διά Γδώνια	
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	δ. Μπρούνομπουτελ 13)9 δι' 'Ινδία	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	59	26737	ά. Ν. 'Ύορκην 29)8 διά Μπόου	
ΛΕΩΝΗ (κ.)*	45	2068	εις μεσογειακάς μεταφοράς	Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313	δ. Γιβραλτάρ 21)9	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)*	66	33221	Ε. Μάλτα 11)7 (Επισκοπεία)	ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	53	11289	ά. Τζέντα 11)9 διά Ράς Τανούρα	
ΛΕΩΝ ΒΟΥΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	ά. Σιγκαπούρη 13)9 διά Ρότερνταμ	ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	51	3386	Ε. Λουάνα 24)8	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ *	66	28776	Ε. Χάβρη 18)9	ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	Ε. Νεάπολη 19)9	
ΛΙΖΑ	64	2817	ά. Χιούστον 23)8 διά Γούττερφορντ	ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	67	18459	ά. Μουτσούρε 19)9 "Αγ. Φραγκίσκου	
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	Ε. Λουάνα 8)9	ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ)	61	1146	Ε. Αλεξάνδρεια 8)9	
ΛΙΠΣ	60	16968	δ. Παναμά 31)8 διά Κίνα	ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΪ (κ.)	62	1087	Ε. Μασσαλία 18)9	
ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Ρότερνταμ 17)9 διά Σάουδα	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (κ.)	55	9242	Ε. Αμθέρσαν 17)9	
ΛΟΙ ΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Τζέμπ. Ντανά 21)8 Α. όφ Γκραϊνή	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ά. Ρότερνταμ 24)8 διά Περισκόν	
ΛΟΥΣΣΙΟΣ *	71	27958	δ. Παναμά 22)8	ΜΠΑΡΜΠΕΓΚΑΙΗΤ	61	6751	ά. Ν. 'Ύορκην 14)9 διά Ντουάλα	
ΛΟΥΣΥ (π.)*	54	2557	δ. Παναμά 14)9	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	Ε. Πειραιά 16)9	
ΛΥΔΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	ά. Βαρκελώνη 13)9 Βαλένθια (διάλ.)	ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	Ε. Π. Νουάρ 14)9	
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Χάβρη 20)9 διά Περισκόν	ΜΠΕΛΑ ΚΡΟΥΣ (κ.)	56	1333	Ε. Βίκ 14)9	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	ά. Γκάλβεστον 8)9	ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΪ'ΚΕΛΣ	65	4636	ά. Χάιφαν 14)9 δι' Λυγούσαν	
ΛΥΡΙΚ	64	29396	Ε. Ρότερνταμ 30)8	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Μπράς Ρίβερ 4)8 διά Ν. 'Όρλεάνη	
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ρότερνταμ 23)8	ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779	ά. Κολούμπια Ρίβερ 7)9 διά Κορέαν	
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά. Π. 'Αρούμπα 12)9 δι' 'Αρούμπα	ΜΠΛΑΚ ΜΠΛΑΝΤΕΡ όπ*	57	12113	δ. Θέρονταιη "Αίλ 10)9 διά Περισκόν	
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	δ. Γιβραλτάρ 20)9 διά Μπρωτό	ΜΠΛΟΚΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	ά. Ντακάρ 7)9 διά Ντουάλα	
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)	51	7126	δ. Γιβραλτάρ 16)9 δι' 'Αβάν	ΜΠΟΝΝΑΡΝΙ (κ.)	58	3399	δ. Γιβραλτάρ 17)9	
ΜΑΘΙΟΣ (κ.)	58	3065	Ε. Πειραιά 16)9	ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226	Ε. Στεττίνον 19)9	
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	Ε. Λορ. Μάρκες 13)9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	64	34056	Ε. Ν. 'Όρλεάνη 17)9	
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΡΕΤΣ δ.	59	22844	δ. Γιβραλτάρ 17)9 δι' Λυγούσαν	
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. 'Αντεν 9)9 διά Μελοθύρη	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΑ ΦΑΙΗΘ	57	9604	όπό παραλαβή	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	ά. Τσιταγκόκ 15)9 διά Κολόμπο	ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	Ε. Βαλτιμόρη 17)9	
ΜΑΙ'ΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Σιγκαπούρη 21)8 διά Κίνα	ΜΠΡΑΪ'Τ ΣΚΑΪ (κ.)	55	1308	Ε. Νιούπορτ 22)9 διά Γάνδη	
ΜΑΙΝΦ. ΛΟΓΙΛΑΤΥ δ.	54	12123	άργει εις Σπέτζια από 9)9	ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	58	3669	δ. Γιβραλτάρ 21)9 διά Καζαμπλάνκ	
ΜΑΙΝΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	54	16010	Ε. Μπ. "Αύρες 13)8	ΜΠΡΙΓΙΑΝ	51	2633	δ. Γιβραλτάρ 20)9 διά Μαγαγιόν	
ΜΑΙΝΦΕΡ ΣΠΙΛΕΝΤΟΡ	53	15855	Ε. Σάν Νικόλας 17)9	ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	Ε. Αμθέρσαν 21)9	
ΜΑΙ'ΥΦΛΑΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	Ε. Ρίο Γκράντε 16)9	ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	39617	Ε. Χάιμτον ρόδς 26)8 διά Παναμά	
ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά. Ν. 'Όρλεάνη 13)9 δι' 'Αλγερία	ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	Ε. Σακά 28)8	
ΜΑΝΤΕΛΕΪ'Ν	69	4994	Ε. Μπαντίρμα 11)9	ΜΥΡΤΩ	59	10400	ά. Σιγκαπούρη 5)9 διά Μπαγκόκ	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Θέουτα 16)9 διά Σύρον	ΜΥΡΩΝ	64	17487	δ. Παναμά 3)9 διά Τόκιο	
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	εις μεσογειακάς μεταφοράς	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	ά. Ρότερνταμ 13)9 διά Κ. Τάου	
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948	ά. Γκόττεμπουργκ 12)9 Γιβραλτάρ	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	ά. Πειραιά 19)9 δι' 'Αλγέριον	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	45	14132	Ε. Βανκούβερ 16)9	ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	ά. Ντόρμπαν 27)8 δι' 'Ιαπωνία	
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19933	δ. Γιβραλτάρ 5)8 διά Βαλένθια	ΝΑΥΑΡΙΟΝ	57	9990	Ε. Δάντσιφ 17)9	
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	ά. Λέγκορν 1)9 διά Σκίκιντα	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	Ε. Λισσαβών 5)9 διά Περισκόν	
ΜΑΡΒΕΛΛΑ (κ.)*	57	10173	ά. Σάντος 14)9 διά Κόμπε	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	Ε. Μόντρεαλ 16)9	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	Ε. Λονδίνον 19)9	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.*	54	3709	δ. Παναμά 20)9 δι' 'Εκουαδόρ	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	Ε. Ν. 'Όρλεάνη 20)9	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307	δ. Κων'πολη 18)8	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	Ε. Αλεξάνδρεια 28)8	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ*	66	18231	ά. Ν. 'Ύορκην 20)9 διά Βαλτιμόρη	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ά. Πειραιά 25)8 διά Λιθόν	
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*	56	8378	δ. Παναμά 11)8 δι' 'Αβάν	ΝΕΛΥ Π. (δ.)	57	12648	δ. Παναμά 19)9 διά Κόστα Ρίκα	
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣ. κ.*	56	3928	Ε. Σανάντερ 9)9	ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Κιουρασάο 9)8 διά Βομβήνη	
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά. Ντόρμπαν 1)9 διά Μπάρσαν	ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ά. Κόπερ 19)9 διά Γιβραλτάρ	
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	ά. Καράκας Μπαϊή 16)9	ΝΕΠ. ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	ά. Νόρφορτ 15)9	
ΜΑΡΙΑ Α. (δ.)*	55	18747	Ε. Μάλτα 6)9	ΝΕΠ. ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	Ε. Φρήφορτ (Μπαχ.) 9)9	
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	56	12231	δ. Παναμά 11)9	ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΥΣ (π.δ.)	58	29141	ά. Μπόουλεν Μπαϊή 15)9	
ΜΑΡΙΑ ΒΟΥΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	ά. Τούλνα 19)9 διά Π. Κελάγκ	ΝΕΠ. ΝΤΟΥΤΛΕΣ (δ.)	56	19821	Ε. Ν. 'Όρλεάνη 18)9	
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	34827	ά. Λένγκορν 20)8 διά Μπάια	ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΙΣΙΠ (δ.)	55	23930	ά. Γκάλβεστον 7)9	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Ντουμάι 30)8 δι' "Ελ Σεγκούντο	ΝΕΡΕΪ'ΝΤΕ (δ.)	54	10944	ά. Φίλιππορτ 19)9 διά Ντουγκλας	
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)*	57	1176	ά. Πειραιά 26)8 διά Μασσαλία	ΝΕΡΠΟΥΝ	67	15996	Ε. "Όκλαντ 18)9	
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	49231	δ. Γιβραλτάρ 21)9 διά Ρότερνταμ	ΝΕΠΤ. ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ κ.	56	3990	μετων. «ΤΖΙΝ ΣΤΗΒ»	
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	όπό παραλαβή	ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	Ε. Μπράκε 16)9	
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	ά. Π. 'Ελίζαμπεθ 11)9 διά Μομπάσα	ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	ά. Σάντα Θέ 17)9 Σ. Λορέντζο ('Αργ.)	
ΜΑΡΙΑΝΗ (κ)	53	1044	ά. Πειραιά 12)9 διά Χανιά	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	Ε. Ρότερνταμ 20)9	
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΦΕΛΗ	64	10864	δ. Μπρούνομπουτελ 22)8 διά Μπαγκόκ	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	δ. Γιβραλτάρ 4)9 διά Ν. 'Όρλεάνη	ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	ά. Γκουαζαράν 10)9 διά Φουκουγιάμα	
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	δ. Γιβραλτάρ 6)9 διά Ντουαλόθ	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εις Πειραιά από 23.12.1973	
ΜΑΡΙΒΚΗ (κ.δ.)	55	21685	ά. Κιουρασάο 7)9 δι' 'Ινδία	ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)	58	3897	Ε. Ν. 'Όρλεάνη 18)9	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)*	74	119811	εις Τσοθ όπό συμπλήρωσι	ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Γιοκογιάαν 27)8 διά Καλκούταν	
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 20)9 διά Ντακάρ	ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ ΙΙΙ (δ.)	55	12597	Εξωθι Βομβήνη 19)9	ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	Ε. Σουίνουοκί 15)8	
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	εις μεταφοράς 'Ερυθράς Θαλάσσης	ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	55	11193	ά. Μπ. "Αύρες 5)9 δι' 'Ινδία	ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	δ. Γιβραλτάρ 6)9 δι' 'Αλγερία	
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	51	10216	ά. Σιγκαπούρη 2)8 διά Ντουμάι	Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	68	86521	ά. Μπόου 8)9 διά Φίνναρ	
ΜΑΡΙΡΟΖΑ ΙΙ (δ.)*	53	12991	άργει εις Πειραιά από 15)7	ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	δ. Κων'πολη 18)9 διά Μ. Θάλασσαν	
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	Ε. Πειραιά 31)8	ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	57	1600	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	Ε. Σπαλάτον 11)9	ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827	ά. Μπρωτό 13)8 δι' 'Όραν	
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	37	5272	Ε. 'Αντεν 11)9	ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	ά. Κολούμπια Ρίβερ 16)9 διά Φιτζι	
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Βιτόρια 15)9 διά Κοντρεκέρ	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563	Ε. Μπέρτα 18)9	
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	Ε. Αλεξάνδρεια 12)9	ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΪ'Σ (κ.)	60	4113	Ε. Ρότερνταμ 22)9	
ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)*	59	13596	Ε. 'Αρούμπα 10)9	ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	ά. Ντάς "Αίλ. 27)8 διά Λάντ "Εντ	
ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573	ά. Μπόου 18)9 διά Μίλφ. Χάφεν	ΝΟΡΔ. ΗΓΚΛ μετ.	63	44	14800	Ε. Μάλτα 31)8
ΜΑΡΥΙΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	ά. Ταματάζε 12)9 διά Ν. 'Ύορκην	ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	ά. Μ. 'Αγμαντί 18)9 δι' "Αντεν	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Λισσαβών 15)8 διά Περισκόν	ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	ά. Μ. 'Αγμαντί 12)9 Μίλορ. Χάφεν	
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά. Ρίο Γκράντε 25)8 διά Μπάρσαν	ΝΟΡΔ. ΝΑΪ'ΑΝΤ	67	22549	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 15)9 δι' 'Ιταλιαν	
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ά. Χάιφα 16)9 διά Βενεζουέλαν	ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ'Υ (δ.)	64	38649	ά. Τεργέστηη 17)9 διά Ράς Ή. Σιδέρ	
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	58	29139	Ε. Σιγκαπούρη 20)9	ΝΟΡΔ. ΕΜΠΙΕΡΟ	67	25837	ά. Βαλτιμόρη 30)8 διά Πίτ. 'Όρντζ	
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	Ε. Ν. 'Όρλεάνη 6)9	ΝΟΡΦ ΕΡΛ (δ.)	56	12402	Ε. Λάς Πάλμας 18)9	
ΜΕΛΙΘ (δ.)	57	11652	Ε. Τέμα 19)9	ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	56	18210	ά. Μπ. "Αύρες 14)9 δι' 'Ινδία	
ΜΕΛΠΩ ΔΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Ράς Τανούρα 18)8	ΝΟΡΦ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	ά. Ρότερνταμ 11)9 διά Βεργάζην	
ΜΕΛΤΕΜΙ	56	7986	ά. Τέμπλ. Μπαϊή 5)8 "Ασταμπούλα	ΝΟΡΦΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11328	Ε. "Απατα)Λάγκος 17)9	
ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	ά. Δρέπανον 2)9	ΝΟΡΠΤΦΕΛΣ (κ.)*	54	4352	Ε. Τρίπολη Λιθός 12)9 διά Βεργάζην	
ΜΕΣΙΣ (δ.)	59	22681	ά. Κολούμπια Ρίβερ 12)9 δι' 'Ινδία	ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	ά. Ν. 'Όρλεάνη 20)9 Φρήφορτ Μπ.	
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ά. Ρότερνταμ 29)8 διά Βεργάζην	
ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (π.δ.)	59	30187	Ε. Σαντάνα 13)9	ΝΟΤΟΣ	58	12339	ά. Γλασκώγη 20)9 διά Τρίπολη	
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	48	1420	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΑΡΑΪΝΓΚ (κ.)*	55	1863	δ. Μπρούνομπουτελ 16)9 διά Τρίπολη	
ΜΕΣΣ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	Ε. Σασέμπο 14)9	ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	δ. Γιβραλτάρ 18)9 διά Τσιμπρούκ	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	61	31387	ά. Γιοκάσι 19)9 διά Σακάϊ	ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911	ά. Καράκας Μπαϊή 16)9	
ΜΙΑ *	74	15000	εις "Όζάκαν όπό συμπλήρωσι	ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	ά. Χόγκ Κόγκ 28)8 διά Ντάρβεν	
ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364	Ε. Αλεξάνδρεια 6)9	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340	Ε. Φάλμουθ 16)9	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	Ε. Καζαμπλάνκ 11)9	ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	Ε. Μπαντίρμα Σαπούρ 9)8	
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝ (κ.)	56	5485	ά. Μπ. "Αμπάς 17)9	ΝΤΕΣΤΙΝ (δ.)	54	17672	ά. Ν. 'Ύορκην 5)9 δι' 'Αρούμπα	
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛ. κ.	68	9069	ά. Αμθέρσαν 13)6 δι' 'Αβάν	ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	Ε. Βομβήνη 18)9	
ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305	δ. Κων'πολη 17)9	ΝΤΗΦΑΪ'ΑΝΤ	60	19988	ά. Κ. Τάου 15)9	
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. Θέουτα 12)9 δι' 'Αβάν	ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	Ε. Κουβέτ 5)9	
ΜΙΝΑ (δ.)	56	21090	Ε. Μπαγκρέιν 15)7	ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826	Ε. Βομβήνη 8)9	
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	39	3486	δ. Κων'πολη 18)9 δι' 'Ισραήλ	ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	56	11669	Ε. Μπέλιζ 13)9	

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ά. Ντόρμπαν 8)9 δι' ΗΠΑ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	έ. Βουθήνη 16)8
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ά. Χόγκ Κόγκ 11)9 δι' Τσιγκτάο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	έ. Βρυθήσιον 14)9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	ά. Ντόρμπαν 10)9 δι' 'Αμθέρσαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	έ. Τρίνιταντ 16)9
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ)	55	13115	ά. Σαζάβαν 17)9 δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	δ. Γιβραλτάρ 8)9
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Μπιλμπάο 18)9 δι' Γουίντα "Αιλ.
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227	ά. Ν. 'Υόρκην 24)8 δι' 'Αλγέριον
ΟΔΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ κ.*	50	1439	ά. Ρότερνταμ 21)9 δι' Πασάγιες
ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	ά. Φρητάνου 8)9 δι' Ντόρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	έ. Κάντλα 27)8
ΟΛ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Τέιμπλ Μπαίη 10)9 Ντάς "Αιλ.
ΟΛ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	έ. Ράς Τανούρα 7)9
ΟΛ Α-Ι-Σ (δ.)	54	17999	εις Κουθίν "Αιλ. 4)9
ΟΛ ΑΚΚΟΡΑΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Τέιμπλ Μπαίη 13)9 δι' Γένοβα
ΟΛ ΑΛΛΑΓΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	έ. Γένοβα 20)9
ΟΛ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	ά. Ράς Τανούρα 14)9 δι' Λάντς "Εντ
ΟΛ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Τέιμπλ Μπαίη 15)9 "Αιλ όφ Γκραιήν
ΟΛ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	δ. Γιβραλτάρ 21)9 δι' Περσικόν
ΟΛ ΑΣΙΟΝ (δ.)	70	98566	έ. Βρέστην 1)9 (έπισκευά)
ΟΛ ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Γιουροπόρτ 19)9 δι' Περσικόν
ΟΛ ΑΡΙΣΤΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Κουβέιτ 22)9 δι' Μίλο, Χάφεν
ΟΛ ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΣΟΝ δ.	72	106123	ά. Τζεμπέλ Ντανά 13)9 Κ. ά. "Αμιάγια
ΟΛ ΒΑΛΛΕΥ (δ.)	54	13652	έ. Τζέντα 17)9
ΟΛ ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ά. Ταλάρα 15)7 δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛ ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	ά. Ρ. Λά Κρούς 1)9 δι' "Ελ Παλιτό
ΟΛ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ά. Ράς Τανούρα 25)8 δι' Πόρτλαντ
ΟΛ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (δ.)	64	32380	ά. Λός "Αντζελές 2)9 δι' Περσικόν
ΟΛ ΓΚΕ-Ι-Τ (δ.)	65	32478	ά. Μ. "Αχμαντί 16)9 δι' Μοντεβίδεο
ΟΛ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	64	38598	ά. Ράς Τανούρα 3)9 Βιλεμαύγαρεν
ΟΛ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (δ.)	65	32407	εις Πειραιά από 1)4 (έπισκευά)
ΟΛ ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38607	έ. Μάλτα 1)9
ΟΛ ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	δ. Παναμά 7)9 δι' "Ιαπωνίαν
ΟΛ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	50	24741	έ. Μπούλεν Μπαίη 30)8
ΟΛ ΔΕ-Ι-Κ (δ.)	54	17999	ά. Ντόρμπαν 10)9 δι' Λέικ Τσάρλς
ΟΛ ΚΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Τέιμπλ Μπαίη 13)9 δι' Λάντς "Εντ
ΟΛ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέιμπλ Μπαίη 6)9
ΟΛ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ά. Τέιμπλ Μπαίη 4)9 Ρίο "Ιανέιρο
ΟΛ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	έ. Τοίμα 16)9
ΟΛ ΝΤΕ-Ι-Α (δ.)	54	18476	ά. Ν. "Υόρκην 9)9 δι' Λά Σαλίνα
ΟΛ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ	66	15625	ά. Ν. "Ορλεάνη 18)9 δι' Γκάλβεστον
ΟΛ ΠΑΛΜ	65	15577	έ. Βανκούβερ 5)8
ΟΛ ΠΛΟΥΕΡ	68	15809	δ. Γιβραλτάρ 16)9 δι' Καζαμπλάνκα
ΟΛ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ά. Κ. Τάου 23)8 δι' Κίναν
ΟΛ ΠΕΡΑ	65	15671	έ. Θέουτα 20)9
ΟΛ ΠΙ-Ι-Σ	69	15688	ά. Καγκοσίμα 16)9 δι' Πογάγκ
ΟΛ ΠΡΑ-Ι-ΝΤ	67	15697	ά. "Αμθέρσαν 14)9 δι' Νιού Χάφεν
ΟΛ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	δ. Κων)πολι 19)8 δι' Μ. Θάλασσαν
ΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Σιγκαπούρη 7)9
ΟΛ ΡΑ-Ι-ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ά. Τεργέστην 7)9
ΟΛ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	ά. Μπούλεν Μπαίη 18)9
ΟΛ ΡΟΚ (δ.)	54	17999	έ. Σπίτσια 6)8
ΟΛ ΣΑΝ (δ.)	55	18790	δ. Γιβραλτάρ 8)9 δι' "Αλγκεθίρας
ΟΛ ΣΚΑ-Υ (δ.)	55	13934	έ. Τέμα 15)9
ΟΛ ΣΝΟΥ (δ.)	54	13665	ά. Κιουρασάο 9)8 δι' ΗΠΑ
ΟΛ ΣΤΑΛΛΕΝΤΣΕΡ δ.	59	37958	ά. Π. Κάσκμερο 8)9 δι' Γερμανίαν
ΟΛ ΣΤΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	ά. Ν. "Υόρκην 3)9 δι' Περσικόν
ΟΛ ΣΤΑΡΙΑΤ (δ.)	63	30574	ά. Μπακρέν 10)9 δι' Σιγκαπούρη
ΟΛ ΣΤΙΒΑΛΟΥ (δ.)	64	30581	ά. Κάργκ "Αιλ. 1)9 δι' Χιούστον
ΟΛ ΦΑΕΘΩΝ	65	15179	έ. "Αμθούργον 13)9
ΟΛ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	58	27602	ά. Γιβραλτάρ 27)8 δι' Περσικόν
ΟΛ ΦΕ-Ι-Μ (δ.)	65	47493	έ. Μάλτα 9)9
ΟΛ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ά. "Αμθέρσαν 3)9 δι' Μ. "Αχμαντί
ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ά. Ν. "Ορλεάνη 20)9 δι' Βερακρούς
ΟΝΤΑ (δ.)	58	13012	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 24)8 δι' "Ινδιάν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	56	21090	ά. Τέιμπλ Μπαίη 11)9
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	ά. Π. "Ελίζαβετ 12)9 δι' Γαλλίαν
ΟΡΙΚΟ (δ.)	58	12668	ά. Μπωμόντ 11)9 δι' "Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	57	22006	έ. Χάλιφαξ 14)9
ΟΣΕΑΝ ΛΑ-Ι-ΟΝ (δ.)	70	79001	ά. Ράς Τανούρα 6)9
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	56	9829	έ. "Οζάκα 8)9
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	65	21833	έ. Ντάτρην 12)9
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ-Ι-Ν	66	12459	έ. Λουπίτο 15)9
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	έ. Χάβρην 19)9
ΟΣΕΑΝΙΓ (π. όπερ.)*	65	27645	έ. Ν. "Υόρκην 21)9
ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	ά. Γάνδην 13)9 δι' Χάμπτον ρόδς
ΟΣΣΑ (δ.)	56	23232	ά. Σάν Λορέντζο ("Αργ.) 6)9 Λ. Πλάτα
ΟΣΤΡΙΑ	59	10542	ά. Μουριλιάν 15)9 δι' Καναδά
ΟΥΑΣΕΝΙΣ (κ.)	58	3598	δ. Γιβραλτάρ 11)9
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ*	71	11044	έ. Κολούμπια 19)9
ΟΥΡΑΝΙΑ	55	1839	έ. Τάου 20)9
ΟΥΡΑΝΙΑ Π. (κ.)	53	1299	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΟΥΣ*	61	18484	ά. "Οζάκα 16)9 δι' Μορμουγκάο
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ.	38	2501	ά. "Αλεξάνδρειαν 11)9 δι' "Ελλάδα
ΠΑ-Ι-Ν (δ.π.)	45	14351	έ. Γλασκώδην 17)9
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	57	12881	έ. Καλλάο 18)9
ΠΑΛΟΥΣ (δ.)	55	15683	ά. Μπ. "Αύρες 10)9
ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ.	50	5304	ά. Πειραιά 19)9 δι' Βάρνα
ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	50	8280	ά. Μπάγια Μπλάνα 14)9 Μαγκαλόρε
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	59	10659	έ. Μπέλφαστ 17)9
ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	49	5414	έ. Καράτσι 9)8 (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	έ. Κορούνα 20)9 (έπισκευά)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	έ. "Αλεξάνδρειαν 12)9
ΠΑΝΑΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	έ. Ρότερνταμ 22)8 (έπισκευά)
ΠΑΝΑΡΕ-Ι-ΓΖ (κ.)	54	7017	ά. Ντακάρ 22)8 δι' Ντουμπάι
ΠΑΝΑΧΑ-Ι-ΚΟΝ (δ.)	63	30408	ά. Ν. "Υόρκην 11)9 δι' "Αρούμπαν
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	50	6307	έ. "Αλεξάνδρειαν 31)8
ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	64	1992	έ. Λάς Πάλμας 7)9
ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ	67	1959	εις μεταφοράς Καραϊβικής
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	71	8801	έ. "Αλεξάνδρειαν 4)9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	62	10600	ά. Λός "Αντζελές 17)9 δι' Σπάττλ
ΠΑΝΤΑΣΗΣ ΚΑ-Ι-ΑΣ κ.	54	9618	έ. Τέιλ όφ Μπνάκ 17)9
ΠΑΝΟΛΑ (κ.)	55	3944	ά. Ρίο "Ιανέιρο 7)9 δι' Ρότερνταμ
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Ρουέν 29)8 δι' Βάρναν

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	59	5445	έ. Λουάντα 22)8
ΠΑΠΑΩΡΙΣ (κ.)*	58	5445	εις Σάντς 13)9
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	έ. "Απατα)Λάγκος 5)9
ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.)	54	20900	ά. Ν. "Υόρκην 9)9 δι' Σ. Κρούς
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Μαργκείτ 8)9 δι' Τρίπολι Λιθός
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	έ. Λουδιόν 2)9
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)*	59	23607	έ. Τρίνιταντ 16)9
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ά. Ντουμπάι 13)9 δι' Ντάς "Αιλ.
ΠΑΤΙ (κυпр.)	50	5623	έ. Μπατάρ "Αμπας 18)9
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ά. Βανκούβερ 4)9 δι' "Ινδιάν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	9000	ά. Μπάσαν 14)9 δι' Μαυρικίον
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	ά. Μανίλλα 26)8 δι' Κασοσίογκ
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9996	ά. Μουμπάσα 6)9 δι' Λορ. Μαρκές
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	ά. Σιγκαπούρη 19)9 δι' Νταμμάμ
ΠΕΓΚΑΣΕ (π.)	52	8826	έ. Λορ. Μαρκές 25)8
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	56	24521	ά. Κεμπέκ 17)9 δι' Τρίνιταντ
PENNANT (π.δ.)	54	19444	ά. Κεμπέκ 16)9 δι' Κλιανσβιλ
PENNY ΜΑ-Ι-ΚΕΛΣ *	59	7919	ά. Κ. Τάου 30)8 δι' "Ιράν
Π. ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ *	54	3895	όπο παραλαβήν
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ(δ.)	58	28720	ά. "Αμπού Μουσαά 14)8 δι' ΗΠΑ
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	έ. Ράς Τανούρα 8)8
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	56	2194	ά. Μπέλεμ 14)9 δι' Μόζι
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Λός "Αντζελές 19)9 δι' "Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	51	1077	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΑ Α-Ι-ΛΑΝΤ	64	10865	έ. Βανκούβερ 31)8
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	44795	ά. Τάρντα 15)9 δι' Μπανιόλι
ΠΕΤΡΟΥΝΙΑ (κ.)	57	7843	ά. Βενετιαν 15)9 δι' Βαρκελώνη
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	έ. Πειραιά 9)9
ΠΕΤΡ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Ν. "Υόρκην 23)8 δι' Κάργκ "Αιλ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)*	58	23607	έ. Μπαλμπαίο 18)9
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763	ά. Φιλαδέφειαν 1)8 δι' Κιουρασάο
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	έ. Γκίζόν 10)9
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (κ.)*	55	7059	έ. Χόγκ Κόγκ 1)7
ΠΛΟΥΤΟΝ (κυпр.)	59	10918	ά. Νικίσι 29)8 δι' Άλιήν
ΠΛΩΤΩ	68	35191	έ. Βαλτιμόρην 17)9
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291	ά. Ρότερνταμ 20)9 δι' Φιλαδέφειαν
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μικτ.)	72	57102	ά. Βιττόρια 19)8 δι' Τομπάτα
ΠΟΛΛ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671	έ. Στεττινόν 2)9
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	56	8325	έ. Πόιντ "Απύρ 19)9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	ά. Τενερίφον 20)9 δι' Περσικόν
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)*	70	1662	ά. Μπλότ 19)9 δι' Ντελφζιλ
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	ά. Ρότερνταμ 22)9 δι' "Ιμμιγχαμ
ΠΟΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	ά. Ντόρμπαν 9)9 δι' ΗΠΑ
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	49	1011	ά. Κόπερ 29)8 δι' Τρίπολι
ΠΟΥΝΕΤΗΣ (δ.)*	57	21682	ά. Γιοκοχάμα 15)9 δι' "Ινδιάν
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	ά. Δάντιν 20)9 δι' "Αλεξάνδρειαν
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	ά. Κάργκ "Αιλ. 26)8 δι' Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	ά. Μπέλεμ 16)9 δι' Σαιν Κρούς
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	52	10188	ά. "Ήλο Λόντον 6)9 δι' Εύρώπην
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	58	8369	ά. Π. "Αρθουρ 20)7 Βιζαγκαπατνάμ
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	έ. "Αμθούργον 13)9
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	έ. Σιενφύγγος 5)9
ΠΥΘΙΩΝ	72	10382	ά. Πλότος 19)9 δι' Τόκιο
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	ά. Μπ. "Αύρες 27)8 δι' "Αθάναν
ΡΑΙΜΠΟΥΣ (κυпр.)	52	1346	έξωθι Τοπιτόνα 8)8
ΡΑΦ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ	50	1516	ά. Θεογνίχην 2)9 δι' Βόλον
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)*	73	142055	δ. Γιβραλτάρ 21)9 δι' Ρότερνταμ
ΡΑΝΤΙΝ (κ.)*	51	8150	ά. Σιγκαπούρη 6)9 Πόρτ Κελάγκ
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)*	56	1384	ά. Σεβίλλην 11)9 δι' Τής
ΡΕΑ	66	11859	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 16)9 "Ιαπωνίαν
ΡΕΓΙΝΑ (δ.)	54	11647	έ. Καρβαγένην 18)9
ΡΕΙ-ΝΤΣΕΡ (δ.)	57	20778	έ. Κιουρασάο 13)9
ΡΕΙ-ΦΕΝΣ (κ.)	46	8070	ά. Μπ. "Αύρες 4)8 δι' "Αθάναν
ΡΕΝΔΙΣΑΝΣ	55	2376	ά. Ν. "Υόρκην 12)9 δι' Π. Κορτές
ΡΕΝΤ ΣΚΑ-Υ (κ.)	56	1990	ά. Βρέμην 14)8 δι' "Οράν
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	51	12540	έ. "Ανκονα 11)9
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Σαπετινίον 10)9 δι' Κόμπε
ΡΙΑ Μ *	52	3714	ά. Μομπιλ 9)9 δι' Ν. "Ορλεάνη
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ά. Σακάι 15)8 δι' Μιζουσίμα
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	δ. Κων)πολι 13)9 δι' Μ. Θάλασσαν
ΡΟΔΑΝΘΙ Α. (κ.)*	24	5262	έ. "Αλεξάνδρειαν 24)8
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	54	1970	δ. Κων)πολι 7)9 δι' Μπουργκάς
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	ά. Λονδιόν 6)8 δι' "Αθάναν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	έ. Πειραιά 30)8
ΡΟΛΑΝΤ ΡΟΥΣ (κ.)	52	2775	ά. Ρότερνταμ 21)9 δι' Λ. Πάλμας
ΡΟΛΕ (δ.)	55	19853	ά. Πόρτ ντε Μπός 19)9 Λά Σκίρα
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	71	77049	ά. Βιττόρια 31)8 δι' Κόμπε
ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	67	2486	ά. Γβόνια 17)9 δι' Μπ. "Αμπας
ΡΟΥΘΗ ΜΑ-Ι-ΚΕΛΣ κ.	63	7311	μετ. αν "ΓΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ"
ΡΟΥΜΟΣ	5		

Table with 3 columns: Ship Name, Number, and Date/Origin. Includes entries like ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ, ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ, ΣΑΟΥΘ ΓΙΟΥΝΙΟΝ, etc.

Table with 3 columns: Ship Name, Number, and Date/Origin. Includes entries like ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ, ΤΑΡΑ Ε., ΓΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ, etc.

Advertisement for 'ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ' (Nautical Chronicle). Includes address: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76. Publisher: ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ.

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 345

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1974

### Earnings from Shipping

Foreign exchange earnings from shipping, which are nearing the one billion dollars per annum mark, have increased substantially in recent years both because of the sizable increase in Greek-owned tonnage and because of the renewed interest our shipowners are showing on the mother country.

This is a great gain for the economy and one that has accrued with practically no effort on the part of the State.

However, if one is to reckon that Greek-owned shipping now amounts to about 70 million dwt. and that more than 100,000 Greeks are employed by it, the gain to the economy should be far greater.

In 1973, Britain earned £1,551,000,000 from her shipping and saved £412,000,000 in foreign exchange from the services provided by her own ships. If one is to deduct foreign exchange spent abroad by British shipping, the immediate contribution to the balance of payments is reckoned to be £616,000,000.

By the same token, the contribution of Greek shipping to Greece's balance of payments should be in the region of one and a half billion dollars per annum. In order that this should come to pass, the following needs to be done:

1. Our shipbuilding and ship repair industry should be expanded and developed and shipbuilding loans should be made available. Without them, no shipbuilding industry can survive.
2. Our repair centres must become organized in such a manner that there is no shortage of drydocking or repair pier space and that ships under repair are served by modern machinery and equipment.
3. More regular Greek cargo lines must be set up to circle the globe and true Free Zones must be set up in Piraeus and Thessalonica.
4. A large Maritime Credit Bank must be set up with sufficient funds to finance shipping.
5. Further development of Marine Insurance in Greece.
6. Efforts should be made to attract more shipping offices from London and New York to Piraeus and to make Piraeus a more active maritime centre.
7. Greater efforts should be made to have seamen's wages transferred to Greece and paid out in drachmas.

These are developments that cannot come about from one day to another. But they

are targets to be aimed for if we are ever to gain the greatest possible benefit to the national economy from shipping.

### Payment in Drachmas

If crew wages of our ocean-going ships could be paid in drachmas and the foreign exchange that is now being paid out directly to the wage-earners were to be deposited with the Bank of Greece, it could well solve the problem of the country's balance of external payments.

In all of the world's major maritime countries, officers and crews are paid in their national currency with some advances in foreign ports in the currencies of those ports or in U.S. dollars.

How much is actually paid out every year in wages by our shipowners is not known. Only N.A.T. could estimate the amount with some degree of accuracy. We had once made a rough estimate but the various changes in the wage scale have rendered it out of date. Nevertheless, we still believe the amount is not less than \$800 million per annum. If one takes into account that Norwegian owners paid out the equivalent of £200 million in 1973 and that there are three times as many Greek seamen employed as Norwegian, earning about twice as much as the Greeks, the \$800 million figure is not far off.

### Contributions

Our seamen are continuing to send in contributions for the national effort. Up to September 24, they amounted to Drs. 14,044,347, \$43,072 and £58,607.

The shipowners' fund was nearing the \$60 million mark and an up-to-date listing of contributions is to be found in the Greek section of this issue.

### Orders in Sweden

Greek owners have placed orders in Sweden for 27 vessels totalling 3,343,200 dwt. and representing 16.60% of total orders at Swedish yards amounting to 20,159,996 dwt.

Four of these are supertankers, two of 400,000 dwt. and another two of 355,000 dwt. ordered by Mr. G. S. Livanos. Ten of them are tankers ranging between 138,500 and 154,000 dwt. ordered by Messrs. D. Pateras Sons, R & K, Lemos & Pateras, Xylas and Peraticos and M. A. Karageorgis. The remaining thirteen are products carriers ordered by Messrs. M. A. Karageorgis, Lanaras and Paraschis, R & K and F. Papachristides.

Delivery times range from now to 1977.

### The Papalios Firm

The Papalios firm has applied for the registry of another ten vessels in Greece under Article 13 of Law No. 2687/53.

Two of these are tankers of around 500,000 dwt. each and on order at Odense. They are to be named "Aegis Controller" and "Aegis Family".

The other eight are cargoes of the Santa Fe 77 type, 21,000 dwt. each and built at Spanish yards.

A welcome addition of 1,170,000 dwt. to Greek-flag tonnage.

### 183 Days' Leave

Liverpool's "Journal of Commerce" publishes a large-sized advertisement by a British shipping firm seeking deck officers of all ranks for its vessels. Attractive wages are offered plus 183 days' leave for a year of service with facilities for officers' wives and children to travel with them and return by air.

This is an indication of what lengths shipping firms have to go to in order to attract personnel.

What this firm does not realise, however, is that by offering six months of leave for six months of work, twice as many officers will be needed than before, making the shortage even more acute than it is now!

### The Cyprus Flag

The Cyprus flag is being abandoned en masse. Many applications are being made for the transfer of Cyprus-flag ships to Greek registry. And this is happening in spite of reassurances from Nicosia that the shipping status quo and the relative legislation will be maintained. The shipowners concerned are afraid that a partition of the island or its division into cantons might affect ship registries in some way or other.

There is no doubt that the Cyprus flag was a great help to some of our owners in its time. It was labelled a flag of convenience because anybody could be employed on a Cyprus-flag vessel at any wage going and the ships themselves could be sent to Cuba when Greek-flag ships had been banned from such voyages.

In spite of all this, however, we would not like to see the Cyprus flag founder. It is a refuge for Greek owners which has enabled many of them to survive. We can only express the hope that the island will overcome its present difficulties and that the Cyprus Register will regain its usefulness.



# ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

## SHIPBROKERS

### CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

### SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL.

### CONTRACTING

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

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

TELEX. 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CABLES:

ACHAIKASHIP

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

# 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



# SOIL

*Always at  
your service.*

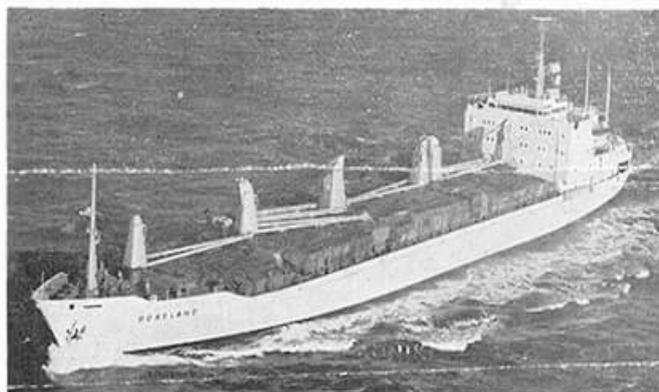
## SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

**BROSTROMS**



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.  
Akti Miaouli 35 - 39  
PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558