

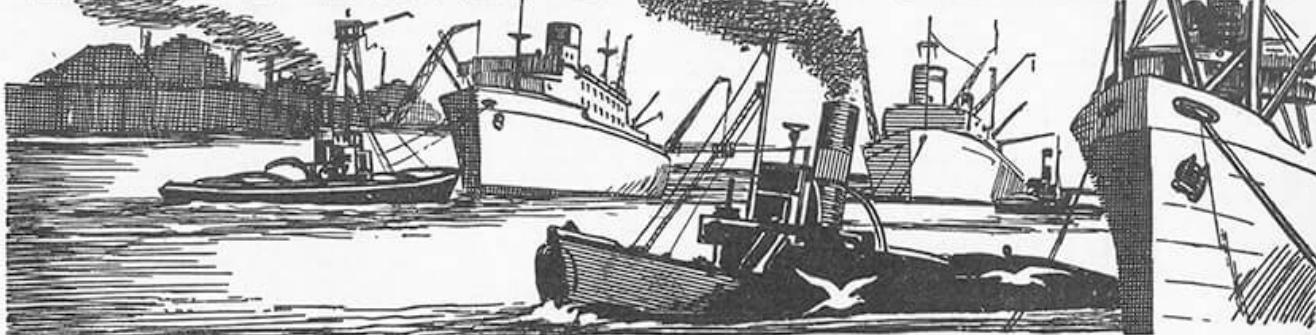
# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1977

Αρ. Φύλλου 1002/761

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1.002/761

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## ΑΣ ΑΝΑΛΟΓΙΣΘΟΥΝ ΤΑΣ ΕΥΘΥΝΑΣ ΤΩΝ

Την «χρυσή τομή» πρέπει να άναγκησουν οι διαπραγματεύμενοι την άναγνωστική συλλογικής συμβάσεως έργασίας εις την ποντοπόρον Ναυτιλίαν. Μέ αισθημα ευθύνης έναντι των εις αυτήν έργαζομένων, άλλα και της θέσεως της Ναυτιλίας μας, άνταρινοισμένης, χωρίς προστατευτισμούς και διακρίσεις, εις τὸν ἀνθεύθερον στίθιν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ἐπιθέλλεται νὰ συμφωνήσουν εις τὰ μισθοδοτικὰ ἐπίπεδα και τὰς ἄλλας πρὸς τὸν ναυτικοὺς ὑποχρεώσεις τῆς ἔργοδοσίας.

Οἱ ἀξιωματικοὶ, ὑπὸ τὴν ἀλευθέραν λειτουργίαν τῆς ἀρχῆς τῆς προσφορᾶς και ζητήσεως, ἀμείβονται καλῶς. Οἱ μισθοὶ των —μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν χιλίων λιρῶν και περιπλέον μηνιαίων διὰ τὸν α' Πλοιαρχὸν και Μηχανικὸν εἰς μεγάλη δεξαμενόπλοια, πληγιαίσουν μὲ τὰ δσα καταδάλλονται εις τὰς ἄλλας προγράμμας εὐρωπαϊκὰς Ναυτιλίας. Συγχρίνονται μὲ τοὺς μισθούς, τὸν καταδαλλομένους εἰς τὸν Ἀσιάτας ἀξιωματικούς.

Ο Κορεάτης, φερ' εἰπεῖν, α' Πλοιαρχὸς και α' Μηχανικὸς πληρώνεται, συμπεριλαμβανομένων και δρισμένων ἐπιδότησιν, σύνολον δολ. 1.770, πέραν δὲ αὐτῶν 270 δολ. μηνιαίων ὡς διερταῖμ. Ἀγαλλήσεις και οἱ κατώτεροι τοῦ Πλοιαρχοῦ ἀξιωματικοί. Λ.χ. 1.025 δολ. δ β' μηχανικός, χωρὶς τὰ διερταῖμ και τὴν ἐπιδότησιν διὰ τὰ Σάδδατα και Κυριακάς και δολ. 556 δ γ' μηχανικός, χωρὶς ἐπίσης τὸ ἐπίδομα διὰ τὰ Σάδδατα και Κυριακάς.

Τὸ κατώτερον κορεατικὸν πλήρωμα — γεῦται και λαδάδες— βασικῶς πληρώνεται μὲ μισθολόγιον, ἐλαφρῶς ἀνώτερον τοῦ ἰδιοῦ μας. Συγχρίνεται, πάντως, μὲ τὰ δσα συγόλικῶν και διάκρισης μας ναυτικὸς ἀμείβεται, ἀν συνυπολογισθεῖν αἱ ὑπερωρίαι και αἱ ἔξτρα ἀμοιβαὶ — ἀδειαὶ, Κυριακαὶ κλπ.

Τῶν Φιλιππινέων κατωτέρων διακρικὸς μισθὸς είναι 180 δολ. ἐκτὸς τῶν διαφόρων ἐπιδοτήσεων (ἀδειῶν, διερταῖμ, ἀπομαχικῶν κλπ.) και δολ. 135 ἰδιοκός διὰ τὸν συγήθη ναύτην (os).

Τὰ εὐρωπαϊκὰ μισθολόγια εἶναι ἀγώτερα και οἱ ἀπαιτούμενοι διακρικοὶ μισθοὶ ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ., φθάνουν τὸν α' Πλοιαρχὸν εἰς τὰ 1.810 δολ. (διακρικὸς μισθὸς) και εἰς τὰ 483 δολ. διὰ τὸν πτυχιούσχον ναύτην (able seaman) και 395 δολ. διὰ τὸν συγήθη ναύτην (os).

Ἀναφέρομεν παρεμπιπότων τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς — κατέχομεν πλήρη πίνακα τῶν μισθολογίων διὰ τὸν Κορεάτας και Φιλιππινέων γαντικούς — διὰ νὰ ὑποδεῖξουμεν δια: αὐξήσεις ἐπιδέχονται και τὰ ἴδια μας μισθολόγια, αὐξήσεις δημιώς μικρὸς ποσοστούς διὰ τὸν ἀξιωματικούς, με γα λιτέρας δημιώς κατά ποσοστὸν διὰ τὰ και τῷ τερα πληγώματα, ἀλλὰ και εἰς ἀξιωματικούς. Αὐτὸς ἀσφαλῶς θὰ τὸ ἔχουν ὑπὸ δψιν των οἱ ἐφοπλισταί. "Οταν αὔριον ἀντιμετωπίσουν τὴν Ἑλλειψιν και τὸν ἀξιωματικῶν, τότε θὰ ἀντιληφθούν δια: Ἐλληγικὴ Ναυτιλία, ἔχουσα τὸν γνήσιον δε σμὸν μὲ τὴν Πατρίδα, ικανὴν νὰ σταθῇ εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, θὰ παύῃ νὰ διερταῖμ. Θὰ συρρικνωθῇ ἡ χωρητική της και η σφριγγὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης αὐτῆς θὰ ἀρχίσῃ ὑποχωροῦσα.

Ἡ Ἐλληγικὴ Οἰκονομία διεπύθηται τὰ τελευταῖς αὐτὸς χρόνοις εἰς ἐπίπεδα ἀνότερα. Ἡ ἀπασχόλησις εἰς τὰ χερσαῖα ἐπιγγέλματα εἶναι διποσδήποτε εὐχερής, λημβανομένης ὑπὸ δψιν και τῆς μεταναστεύσεως. Ἡ θάλασσα επισυνετέλεσεν νὰ εἴη διέξοδος διὰ τὸν "Ἐλληνα. Ἡ ἀπροθυμία τῆς καθόδου εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι χαρακτηριστική, κατάδηλος. Ο νέος παρ' ἥμιν διὰ νὰ γίνη ναυτικός, πρέπει νὰ κερδίζῃ τὰ περισσότερα ἀπὸ δσα τοῦ προσφέρονται εἰς τὴν ἔγραν.

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### ΤΟ ΧΙΛΙΟΣΤΟΝ ΤΕΥΧΟΣ

Φίλος, συνεργάτης παλῆς και δινθρωποῦ δη τὴν Ναυτιλίαν, μᾶς γράψει πολλά, μὲ ἀφορμὴν τὴν κυκλοφόρων τοῦ 1000τοῦ τελεύτου τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν. Τὸν εὐχαριστούμενον θεωρῶς. Μεταξύ ἄλλων μᾶς γράψει και τὰ ἐπόμενα:

Ἡ κυκλοφόρηση τοῦ χιλιοστοῦ τεύ-

πρέπει, ἐν ἑνὶ λόγῳ, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νὰ καταστῇ προνοιαὶ οὖσαν. Καλὴ μισθοδοσίαν — ἀνάλογον πρὸς τὸ κόστος τῆς ζωῆς και τὸ ἀδωνιστικὸν κόστος ἐργασίας — καλὴ σύνταξιν και πλήρη ιατροφαρμακευτικὴν περιθωλίφιν, αὐτὰ δψεῖτες η ἐργαδοσία νὰ τοῦ τὰ ἔξασφαλίσῃ. "Αλλως η ἀποχή θὰ συνεχισθῇ και κι τάξεις τοῦ γκυτεργατικοῦ μας δυγαμοῦ θὰ δικίνουν ἀραιούμεναι.

Μὲ τὴν καταπλήσσουσαν ἀγάπτυξιν, ἡν προσέλκειν η Ναυτιλία μας και ἐφόσον παραλλήλως δὲν αὐξάνεται η προσφορὰ τοῦ ἐμψύχου θάλασσού, θὰ συναγνητήσῃ ἀσφαλῶς και ἔντος δραχέος χρονικοῦ διαστήματος τὸ ἀδιέξοδον, σχι μόνον εἰς κατώτερα πληγώματα, ἀλλὰ και εἰς ἀξιωματικούς. Αὐτὸς ἀσφαλῶς θὰ τὸ ἔχουν ὑπὸ δψιν των οἱ ἐφοπλισταί. "Οταν αὔριον ἀντιμετωπίσουν τὴν Ἑλλειψιν και τὸν ἀξιωματικῶν, τότε θὰ ἀντιληφθούν δια: Ἐλληγικὴ Ναυτιλία, ἔχουσα τὸν γνήσιον δε σμὸν μὲ τὴν Πατρίδα, ικανὴν νὰ σταθῇ εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, θὰ παύῃ νὰ διερταῖμ. Θὰ συρρικνωθῇ ἡ χωρητική της και η σφριγγὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης αὐτῆς θὰ ἀρχίσῃ ὑποχωροῦσα.

Ἐφοπλισταί και ναυτικοὶ θὰ ἔχουν τὰς εὐθύνας των, ἀν διώμεν τὸ μεγαλούργημα αὐτὸς ἔνδος λασθανατούσιον και τὸν ἀνταρρέγη. Και μὲ τὴν δχι ἀπίθανον αὐτήν προσπικήν οἱ συνεργόμενοι διὰ τὴν ἀνακένωσιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, ἀς ἀναλάβουσι τὰς εὐθύνας των. Ἡ Ναυτιλία δὲν ἔχει μόνον παρόν, ἔχει και μέλλον. Οι περὶ αὐτήν κινδυνοὶ είναι μεγάλοι. Ἐργοδόταις και ἐργαζόμενοι δψεῖσον γὰρ τὸν

χοι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ περνοῦσε ἀπαρατήρητη, ἀν εὐγνώμονες φίλοι τους μὲ τὰ συγχαρητήριά τους δὲν προκαλοῦσσαν τὸ σεμνὸν κι εὐπρεπές εὐχαριστήριο δημοσίευμά τους τῆς 15 Φεβρουαρίου.

Και νὰ σκεφθῇ — τι νὰ πρωτοσκεφθῇ; — κανεὶς πῶς τὸ «χίλιων» εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ

μικρότερα νούμερα, ποὺ ἐκφράζουν τὸ μέγεθος ἐνὸς ἀληθινὰ τεράστιου πνευματικοῦ καὶ ἐκδοτικοῦ ἔργου.

Πρόκειται —κατὰ πρόχειρο ὑπολογισμῷ— περὶ συγγραφῆς 60.000 σελίδων τοῦ περιοδικοῦ, ποὺ ἀντιστοιχοῦν σὲ 200.000 σελίδες βιβλίων τοῦ συνηθέστερου σχήματος. "Ἄν μετατρέψουμε τὶς σελίδες τούτες σὲ βιβλία —μὲ 400 σελίδες τὰ καθένα— θὰ ἔχουμε πεντακόσιους (500) τόμους, ποὺ βιβλιοδετημένοι ἀπλά, καταλαμβάνουν περὶ τὰ δέκα τρία μέτρα ράφια βιβλιοθήκης.

"Η τεράστια τούτη ποσότητα ὀφείλεται στὴν ὑψηλότατη ποιότητα τῆς ὑλῆς καὶ τῶν θεμάτων ποὺ ἔχειρισθηκε τὸ περιοδικό. Στὴν ἵδια αἵτια πρέπει νὰ ἀπόδοθη καὶ ἡ —μὲ αὐξουσία κυκλοφορία— θριαμβευτικὴ πορεία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ δεκαετίες. 'Η βαθεὶὰ γνώση —τῶν ἐμφανῶν κι' ἀφανῶν πλευρῶν— τῆς Ναυτιλίας, ἡ σωστὴ προσολὴ τῶν προβλημάτων της, μικρῶν καὶ μεγάλων κι' ἡ ἀπήκριβωμένη πληροφόρηση τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου ἐθεμελίωσαν καὶ διατήρησαν τὸ μέγα κύρος τοῦ περιοδικοῦ.

Προσωπικότητες διακεκριμένες τοῦ χώρου τῆς Ναυτιλίας (νάθι θυμηθούμε τὸν Γ. Σακαλή, τὸν Γ. Χρ. Λαζαρίδη, τὸν Β. Φραγκούλη κλπ., κλπ. ἀπ' αὐτοὺς ποὺ ἔλειψαν, ἡ τὸν Μαν. Κουλουκουντῆ, τὸν Π. Καλλιμανόπουλο καὶ τόσους ἄλλους σπουρινούς ἄνδρες), στὰ «Ν. Χρονικά» πρόσφεραν πρόθυμα τὴν πολύτιμη συνεργασία των.

Γιὰ πολλοὺς ἡ φιλοξενία στὶς σελίδες τοῦ περιοδικοῦ μᾶς μελέτης, μιᾶς ἐργασίας τους ναυτιλιακῆς, νομικῆς, τεχνικῆς κλπ., ἥταν ἀρκετὴ γιὰ νὰ τοὺς καθιερώσει σαν ἀνερχόμενες ἀξίες. Καὶ τέτοιες ἀνάδειξαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» —μὲ ἀσφαλτη προφτικότητα— πολλές, γιατὶ τὸ περιοδικὸ τούτο ὑπῆρξε καὶ παραμένει Σχολὴ ναυτιλιακῆς καὶ δημοσιογραφικῆς τροπολόγης.

Τὰ δημοσιεύματα, τὰ μελετήματα, οἱ στατιστικὲς —τὸ μεγάλο τούτο κατόρθωμα— οἱ ἀναλύσεις τῶν τιμῶν, τῶν ναυλώσεων κλπ., τῶν πλοίων κι' οἱ μνημειώδεις ἑκδόσεις τῶν πανγυρικῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔχρησίμευσαν καὶ σὲ πολλοὺς "Ελληνες σπουδαστές τοῦ ἔξωτερικοῦ σὰν κύρια

πηγή, γιὰ νὰ συγγράφουν τὶς διπλωματικὲς ἡ διδακτορικὲς μελέτες τους.

..... 'Ἐγιορτάσαμε τὴν ὑψηση τῆς ἑλληνικῆς σημαίας στὸ 1000στὸ καὶ 2000στὸ πλοίο. Καλὰ καὶ ἄξια. Ποιὸς ὅμως θὰ θυμηθῇ ποιὸ ήταν τὸ ὄνομα, ὥχι τῶν χιλιάδων, ἀλλὰ τοῦ χιλιοστοῦ ἡ δισκιλιοστοῦ πλοίου; Αὐτὸς ποὺ θὰ καταφύγῃ στὶς σελίδες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Πηγὴ πλούσια σὲ ποικίλο καὶ αὐθεντικὸ καὶ ἐπακριβώμενό ἱστορικὸ ὑλικό, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶναι καὶ μαὶ καὶ ζωντανὸ τμῆμα τῆς Ἐλλήνων στὴν πλέον θαυμαστὴ τους ἐπίδιση.

### TO MPO-Y-KOTAZ THS Δ.O.M.

Θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ καὶ πάλιν τὸ θέμα τῶν ἐνέργειῶν τῆς Δ.Ο.Μ. 'Οργάνωσις ἐκ τοῦ ἀφανούς ἐνέργειῶσα, μέσῳ τοπικῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων σεων, κατέστη ὁ ἐφιάλτης τῶν λεγομένων «πλοίων σημαίων εὔκολιας». Μὲ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπὸ σημαίας εὔκολιας πλοίου ἀμέβεται ἀνεπαρκῶς ἡ διαδιοί ὑπὸ μὴ κολάσ συνθήκας, ἀποσύρονται οἱ λιμενεργάται, οἱ πλοηγοί, τὰ ρυμουλκὰ καὶ ὅ,τι ἀλλο δύναται ν' ἀκινητοποιήσῃ τὸ πλοίον εἰς ἕνα λιμένα. "Ἐρευνα τῶν καταβαλομένων μισθῶν ἡ τῶν ὄρων διασιώσεως, δὲν γίνεται. 'Αρκεῖ ἡ «σημαίας εὔκολιας» ἵνα θεωρηθῇ ὡς ἀμάχητον τεκμήριον ὅτι τὰ πάντα ἔχουν καλῶς καὶ οἱ λόγοι εἰναι κακοὶ οἱ όροι διασιώσεως.

Συχνὰ διπρωτήθημεν —καὶ δὲν εἰμεθα οἱ μόνοι— διὰ ποιὸν λόγον οὐδέποτε ἔγινεν ἔρευνα ἐπὶ τῶν καταβαλομένων μισθῶν ἡ τῶν ὄρων διασιώσεως τῶν πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ σημαίας του λεγομένου 'Ανατολικού Μπλόκ. 'Εκεῖ, ἡ σημαία εἴτε προστιθέται, ἔστω καὶ ἀν συνεπάγεται καθυστέρησην τοῦ πλοίου. Μόνον ἡ ἀποτελεσματικὴ ἀντίδρασις εἰς τὴν πιεσιν τῆς Δ.Ο.Μ., θὰ συνετίσῃ τὴν τελευταίαν ταύτην. Γνωρίζομεν ὅτι ἡ νομοθεσία δὲν παρέχει εἰς ὅλας τὰς χώρας τὴν εὐχέρειαν ταχείας προσφυγῆς εἰς τὴν Δικαιούσην, εἰς ὥρισμένα μέρη δὲ ἡ τοιαύτη προσφυγή κρίνεται ἐξ ἄλλων λόγων, ἐκ τῶν προτέρων ματιά.

Παρὰ πάντα ταῦτα, τὰ πράγματα δεικνύουν ὅτι ἡ μόνη διέξοδος είναι ἡ ἀντίδρασις καὶ αὐτὴ προϋποθέτει κάποιαν στοιχειώδη ὄργανων καὶ ἔγκαιρον προετοιμασίαν τῶν ἑνίαφερομένων. 'Η ἔρευνα τῶν νομικῶν κανόνων οἱ όποιοι ισχύουν ἐκασταχοῦ, ἡ ἔγκαιρος προσυνενόησις μετὰ δικηγόρων, ἡ συλλογὴ τῶν εὐνοϊκῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, εἶναι ἐν προχειρίᾳ ὅπαριθμῆσι τὰ ληπτέα μέτρα προληπτικά. 'Η κατά τινα τρόπον ἀμύντικὴ ὄργανωσις τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἡ συγκέντρωσις τῶν ἀναγκαίων χρηματικῶν πόρων καὶ ἡ ἀγωνιστικὴ διάθεσις, είναι προφανὲς ὅτι θὰ συμπληρώσουν τὸ κύκλωμα τῆς ἀμύνης ἐναντίον τῶν ἐπιθέσεων τῆς Δ.Ο.Μ.

Προσφάτως ἔξεδηλωθῇ ἡ ἀντίδρασις εἰς τὴν 'Αμερικήν μὲ τὸ περιστατικὸν τοῦ πλοίου «Καρολίνα 'Ολντεντόρφ». 'Η συναφί τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπεδιώκετο καὶ τὸ μπούκο τῶν ἐργατῶν λιμένος εἰς τούτο ἀπεσκόπει, παρεμποδίζομένου τοῦ ὀπίστολου τοῦ σκάφους.

'Η πλοιοκτησία, ὅμως, δὲν ὑπέκυψεν. 'Αντιθέτως, προσεψύγει εἰς τὸ Δικαστήριον. Τὸ Πρωτοδικεῖον 'Αμβέρσης ἔκρινεν ὅτι ἀντιτίθενται ἐνταῦθα δύο τάσεις: 'Η μία κατευθύνεται πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ἐργαζομένων. 'Η ἔτερα, ἐκπροσωπεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐλευθερίας καὶ ἀκαλύπτου κυλοφορίας καὶ ἐργασίας εἰς τοὺς λιμένας. 'Εκρινεν, ἐπίσης, ὅτι οὐδέμια προσεκομίσθη ἀπόδειξις περὶ τῆς ἀνεπαρκούς ἀμοιβῆς τῶν ναυτικῶν ἡ τῆς κακῆς διασιώσεως αὐτῶν, πράγμα ὅπερ μαρτυρεῖ ὅτι ἡ συνδικαλιστικὴ δρᾶσις εἰς δάρος τοῦ πλοίου ἡτο ἐκ τῶν πραγμάτων ἀδικιολόγητος. 'Υπερέχωσεν τὰς ὄργανωσεις νὰ διευκολύνουν τὸ ἀπόπλουν τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον καὶ πράγματι ἀπέπλευσεν. Καὶ ἡ ἀπόφασις αὐτὴ δὲν εἶναι ἡ μόνη. Πρὸ τίνος ἀλλο δικαστήριον ἀπεφάνη κατὰ τὸ μπούκο τῆς Δ.Ο.Μ. Εἰς τὴν 'Αμερικήν, ἐπίσης, ἡ Δ.Ο.Μ. ἀγνοεῖται.

Βεβαίως, ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου εἶναι ἀρρήκτως συνδεδεμένη μὲ τὴν ταχύτητα τῆς διεγαγωῆς τῆς ἐργασίας καὶ πάσα καθυστέρησης είναι ζημιογόνος, πράγμα εἰς τὸ ὅποιον ιδιαιτέρως «ποντάρει» ἡ Δ.Ο.Μ. ἐπιτυχούσα, ὅπου τὸ ἐπέτυχεν, νὰ ὑποκύψῃ ὁ πλοιοκτῆτης ἐξ αὐτοῦ τοῦ λόγου. 'Αλλὰ καὶ ἡ ὑποταγὴ εἰς τὴν παρανομίαν ἔχει καὶ αὐτὴ τὰ ὄρια τῆς. 'Η προσφυγή εἰς τὴν Δικαιούσην ἐνδέκινυται, ἔστω καὶ ἀν συνεπάγεται καθυστέρησην τοῦ πλοίου. Μόνον ἡ ἀποτελεσματικὴ ἀντίδρασις εἰς τὴν πιεσιν τῆς Δ.Ο.Μ., θὰ συνετίσῃ τὴν τελευταίαν ταύτην. Γνωρίζομεν ὅτι ἡ νομοθεσία δὲν παρέχει εἰς ὅλας τὰς χώρας τὴν εὐχέρειαν ταχείας προσφυγῆς εἰς τὴν Δικαιούσην, εἰς ὥρισμένα μέρη δὲ ἡ τοιαύτη προσφυγή κρίνεται ἐξ ἄλλων λόγων, ἐκ τῶν προτέρων ματιά.

Παρὰ πάντα ταῦτα, τὰ πράγματα δεικνύουν ὅτι ἡ μόνη διέξοδος είναι ἡ ἀντίδρασις καὶ αὐτὴ προϋποθέτει κάποιαν στοιχειώδη ὄργανων καὶ ἔγκαιρον προετοιμασίαν τῶν ἑνίαφερομένων. 'Η ἔρευνα τῶν νομικῶν κανόνων οἱ όποιοι ισχύουν ἐκασταχοῦ, ἡ ἔγκαιρος προσυνενόησις μετὰ δικηγόρων, ἡ συλλογὴ τῶν εὐνοϊκῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, εἶναι ἐν προχειρίᾳ ὅπαριθμῆσι τὰ ληπτέα μέτρα προληπτικά. 'Η κατά τινα τρόπον ἀμύντικὴ ὄργανωσις τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἡ συγκέντρωσις τῶν ἀναγκαίων χρηματικῶν πόρων καὶ ἡ ἀγωνιστικὴ διάθεσις, είναι προφανὲς ὅτι θὰ συμπληρώσουν τὸ κύκλωμα τῆς Δ.Ο.Μ.

### ΑΝΟΗΤΟΣ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ

Τὴν πλήρη ἀνατροπὴν τῶν ώς πρὸς τὰς σημαίας εὔκολιας παραδεδεγμένων, ἔρχεται νὰ διαπιστώσῃ καὶ πάλιν ἡ "Ενωσις Σουηδῶν Εφοπλιστῶν". Καὶ αὐτὴν τὴν φορὰν μὲ δξεῖσαν γλώσσαν.

Εἶναι ἀνόητος, λέγει, ἡ συζῆτησις καὶ διαμάχη πρὸς τὰς σημαίας εὔκολιας καὶ πρέπει νὰ πάυσῃ ὅπας διὰ παντός. Διότι ὅντας καὶ συνεχίζεται ἀπό 30ετίας οὐδέποτε ἡμπόδισε τὴν αὔξησιν τοῦ τοννά, τὸ ὅποιον καλύπτουν καὶ τὸ ὅποιον ἔφθασεν ν' ἀντιπροσωπεύει σήμερον τὸ 30% τῆς παγκοσμίου χωρατικότητας. 'Η Λιβερία κατέχει στόλον 140 ἑκατοτόμ. τόννων d.w. καὶ τὸ ἡμισυ τούτου είναι ἡλικίας μικροτέρας τῶν τεσσάρων ἑταῖρων. Διὰ τούτο καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν ἐνδιαφέρονται πλέον διὰ τὴν σημαίαν, ἀλλὰ διὰ τὴν καλὴν ἡ κακὴν κατάστασιν τῶν σκαφῶν.

'Επομένων ἡ πολεμικὴ τῶν κρατῶν πρέπει νὰ λησμονήσῃ τὰς σημαίας εὔκολιας καὶ νὰ στραφῇ κατὰ τῶν πλοίων, τὰ ὅποια παρουσιαζόντων ἀπαράδεκτον ἐπίπεδον ἀπὸ τεχνικῆς ἡ κοινωνικῆς ἀπόφεως. Δὲν ἔχει

WHEN WE SAY WE CAN  
furnish you with any type of car of all European  
or Japanese make and forward it to any place  
in the world

WE CAN ....

because we are an international service - organisation specializing in  
the tax-free automobile trade. To our clients we offer a collection  
of 738 models, of course under European standard specifications,  
at the official tax-free price of Belgium.

THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE

**TRANSCO TAX FREE CARS**

4 Kerkstraat 2000 Antwerp Belgium

tel: 031 / 35.31.44 or 35.31.59

telex: 35207 trans b - cable: TRANSITCARS ANTWERPEN

Please ask for free documentation and prices

You may write in Dutch, English, German, French and Greek.

νόημα νὰ μάχεται κανείς κατὰ τού συνόλου τῶν ἐν λόγῳ σημαιῶν, ἀλλὰ ἐναντίον τῶν συγκεκριμένων μειονεκτημάτων. Έάν, ἐπὶ παραδείγματι, τὸν ἐνδιαφέρουν τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα δὲν πρέπει ν' ἀγνοῇ ὅτι τοιαῦτα προσφέρει καὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία καὶ ἔαν τὸν ἐνδιαφέρουν τὰ χαμηλὰ ἡμερομίσθια δὲν πρέπει ν' ἀγνοῇ ὅτι οἱ βρετανικοὶ μισθοὶ εἶναι κατώτεροι τῶν ἐπιπέδων τῆς ΔΟΜ καὶ ὅτι τοὺς χαμηλοτέρους μισθούς εἰς τὸν κόσμον καταβάλλουν ἡ Ρωσία καὶ ἡ Κίνα.

## Η ΠΡΟΕΧΟΥΣΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ρώσος Πλοϊάρχος τοῦ Ε.Ν., ἀπόφοιτος τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας τῆς Ὁδησσοῦ (1946-1952), ὁ «κύντροφος» Πέτροβίτης Κοστίλεβ, 48 ἑτάρων, ἀνέλαβε τὴν Γεν. Γραμματείαν τοῦ ΙΜΚΟ. Δεῖγμα καὶ αὐτὸς τῆς προεχούσης θέσεως, τὴν ὥποιαν κατέλαβεν ὅηδη η Ρωσία, ὡς χώρα εύρυτερών ναυτιλιακῶν ἐπιδόσεων.

Πρόγυματι, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, ἡ Ρωσία ἐπιτυγχάνει τὸ πρόγραμμά της, ὅπερ ἀποδέπει ὅχι μόνον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν χειραφέτησιν ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τῶν ξένων πλοίων, ἀλλὰ καὶ τῆς προδολίας καὶ τῆς ἐπικρατήσεως εἰς τὸν παγκόσμιον στίδιον τῶν μεταφορῶν ὡς δύναμις ισχυρά, ὑπολογίσιμος καὶ διὰ τὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν μεταφοράς.

Ἡ Μάσχα δινεῖ ἐπὶ προδιαγεγραμμένου προγράμματος. Διὰ τὴν ἐκτελείν του συνειργάσθησαν καὶ αἱ ναυπηγικαὶ χώραι τῆς Δύσεως —αὐτὰὶ ποὺ σήμερον διαμαρτύρονται διὰ τὸν ρωσικὸν ἀνταγωνισμόν. Πρὸς τὰς τακτικὰς ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος γραμμάτας κατὰ πρώτων λόγων στρέφεται. Ἡ πλέον πρόσφατος τεχνολογία εἰς τὰς ναυπηγήσεις ἀκολουθεῖται. Πλοΐα τύπου «λάτα», ρό-ρό, πλοιά διὰ κοντένερες, πλοιά γραμμῶν μὲ ἄφθονα τὰ μεσαὶ φορτοεκφορτώσεως, ταχέα στησέραι ἀπόκτητα ἡ Ρωσικὴ Ναυτιλία.

Κανέναν νευραλγικὸν τομέα τῆς «Υδρογείου δὲν ἀγνοεῖ ἡ ρωσικὴ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας πολιτική. Εἶναι, πάντως, συνδεδυσμένη καὶ μὲ τοὺς πολιτικοὺς προσανατολισμοὺς τῆς Μόσχας. Ἡ Μεσόγειος κατὰ πρώτων λόγων, ἡ Βατική, ἡ Μέση 'Ανατολή, ὁ Ἰνδικὸς καὶ ἡ Ἀπω 'Ανατολή, ὁ Ειρηνικὸς καὶ αἱ ἀμερικανικαὶ μεταφοραί, ἡ Ἀφρική, ἡ Δυτική καὶ ἡ Ανατολική καὶ τέλος αὐτὴ ἡ Νότιος Ἀμερική, παντοῦ τὸν ρωσικὸν πλοίον τακτικὰ προσφέρει τὴν παρουσίαν του.

Καὶ αἱ ναυπηγήσεις συνεχίζονται, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου ἡ κατάρτισις τοῦ ἐμπόχου ὑλικοῦ —εἰς πολλὰ σχολάς καὶ Ἀκαδημίας— ἀποτελεῖ τὴν παράλληλον πρὸς τὴν ἀπόκτησιν νέων πλοίων προσπάθειαν.

Κέντρα ἐπίσης πρακτορειακὰ δὲν παραλείπεται ἡ Μόσχας νὰ συνιστᾶ. Τελευταίως καὶ εἰς τὸν Πειραιά.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἡ τοιούτη πρωθητισης τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιδιώχεων τῆς Μόσχας ζημίαν σημαντικὴν ἀποφέρει ὥδη. Οἱ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τὰ ρωσικὰ φορτία ἔπαισαν πλέον νὰ προκαλοῦν τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Καὶ ὅχι μόνον τοῦτο. Τὸ ρωσικὸν πλοίον ἥρχισεν ὥδη, μετ' οὐ πολὺ περισσότερον, νὰ συναγονίζεται τὰ πλοῖα μας καὶ εἰς τὰς «τράπατα» μεταφοράς. Τὸ σύστημα, ἀλλως τε, τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν Μόσχαν φόμιτ καὶ πωλήσεως τούφι αποδίδει πλήρως τὰς ρωσικὰς ἐπιδιώξεις. Τὰ κρατικὰ πλοιά τῆς Μόσχας σὺν τῷ χρόνῳ θὰ προσφέρωνται εἰς τὴν νυσταλαγορὰν καὶ διὰ τὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν μεταφοράς. Εἶναι τούτο ἀναπόφευκτον, ἐφόσον αἱ ρωσικαὶ ναυπηγήσεις ἐντατικῶς συνεχίζονται.

## ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Κανεὶς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ προβλέψῃ ποία θὰ εἶναι ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας ὅταν, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις μετὰ τριετίαν, ἥθελεν ἡ Ἑλλάς καταστῆ τὸ δέκατον μέλος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

«Ἄν τὰ πράγματα ἀφεδούν εἰς τὴν σημερινήν τῶν θέσιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῆς Κοινότητος, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν δυσχερεστέραν κατάστασιν εἰς τὰ τῆς ἐπανδρωσεῶς τῶν πλοίων της. Ἀξιωματικοὶ —διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν καὶ κατώτερα πληρώματα— θὰ προτιμήσουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἐπὶ πλοίων τῶν ἄλλων σημαίων τῆς Κοινότητος, μὲ τὸ υψηλότερον τοῦ Ἑλληνικοῦ μισθολογίου.

Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν, πάντως, ὅτι κατὰ τὸ μέριον τῆς ἐντάξεως χρονικὸν διάστημα δὲν ἥθελον σημειωθῆ μεταβολαί τινες οὐσιώδεις εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα τῆς Κοινότητος, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία —ἀπὸ σκάφη τράμπης κυρίων συγκειμένη— δὲν ἔχει νὰ ἀντισυγχρηστήσῃ ἀπὸ τὴν ἐντάξιν της εἰς τοὺς στόλους τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος. Ο φόβος τῆς ἐφαρμογῆς προστατευτικῶν ἡ ἄλλων μέτρων δὲν φύεται δικαιολογούμενος. Τὸ μόνον σημεῖον, ὅπερ δυνατὸν νὰ παραδάψῃ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, εἶναι ἡ ἐπέκτασις τοῦ Κώδικος τῆς Οὐνικταντῶν 40+40+20, προκειμένου διὰ τὰ χύδην φορτία τῶν τράμπης σκαφῶν.

Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος ἀπαρτίζονται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ πλοῖοι γραμμῆς. «Ἄν, παρὰ πάσαν πρόβλεψιν, τὰ κράτη τῆς Κοινότητος φθάσουν νὰ δεχθοῦν τὴν ἐπέκτασιν τῶν 40+40+20 καὶ διὰ τὰ φορτία τῶν τράμπης, δὲν γεννάται ἀυθιδολία, ὅτι καίριον πλήγμα θὰ δεχθῇ ἡ Ναυτιλία μας. Πρὸς τὸ παρόν, ὥσως, ὁ κίνδυνος αὐτὸς δὲν φάίνεται ἐπικρεμάμενος. Τὸν μόνον, καθ' ἡμᾶς, κίνδυνον ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ Ἑλληνικὸν ποντοπόρον σκάφος, εἶναι ἡ ὅ πωλει στὴν συναγωνιστικῆς του ίκανότητος, λόγω τῆς ἀσφαλῶς υψηλοτέρας ἐπιβαρύνσεως ἀπὸ τὴν ἀκριβήν ἐπανδρωτιν.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας ὑπόκειται, λόγω τοῦ ὅγκου της, εἰς κίνδυνος μεγαλύτερους, μέσα εἰς ἓνα Κόσμον, ποὺ δὲν ἐπέτυχεν εἰσέτι τὴν σταθεροπόστην τῶν οἰκονομικῶν του πραγμάτων. Ἡ μελέτη καὶ ἡ προσοχὴ τῶν παγκοσμίων ἔξελίζειν ἐπιβάλλεται. Τὸ μέτωπόν μας εἰς τὸν θαλάσσιον στίδιον εἶναι υπεράγων ἀναπτεπταμένον. Οἱ ἐπιζώντες ἀπὸ τὸ πλοίον καὶ αὐτὸς τὸ Κράτος ἐπιβάλλεται νὰ ζοῦν τὰς ἡμέρας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, προλαμβάνοντες τοὺς περὶ αὐτὸν κινδύνους.

\* \* \*

Γράφομεν ἀνωτέρω, ὅτι ἔκεινο ποὺ θὰ πρέπει νὰ προσέξουμεν —λόγω τοῦ ἀμέσου μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέροντος— εἶναι ἡ μὴ ἀποκλειούμενη, μέριο τῆς Κοινότητος, εἰς τὴν θέσιν της την χειροτέραν κρίσιν ἀπὸ τὸ 1930. Μεγάλο υπερσύγχρονα πλοία, παλαιαὶ παραγγελίαι, παρεδίδοντο τὸ 1975 καὶ τὸ 1976 καὶ ἐδημιούργουν ἔνα τεράστιον πλεόνασμα χωρητικότητος. Τὸ πλεόνασμα αὐτὸν πολογίζεται διεθνῶς εἰς 70-75 ἑκατ. τόν., ἀπὸ τοὺς ὅποιους τὰ 30 ἑκατομ. τόν. ταξιδεύουν ἀκόμη, ἐνῷ τὰ 45 περίπου ἑκατ. τόν. εἶναι παρωπλισμένα. Κρίσις, κατ' ἀκολουθίαν, εἰς τὴν Ναυτιλίαν, κρίσις καὶ εἰς τὰ ναυπηγεία. Καὶ καθ' ἣν ἐποχὴν ἡ προσφορὰ ἐκορυφοῦτο, ἡ ζήτησις ἐμειούτο ύπο τὴν πίεσιν τῶν οἰκονομιῶν εἰς τὴν ἐνέργειαν (κρίσις πετρελαϊσου). Ταυτοχρόνως οἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ συγκροτοῦν τοὺς ιδίους τῶν στόλων.

Αὐταὶ διλαί αἱ τάσεις μεγεθύνονται ἐκ τῶν κυριωτητικῶν παρεμβάσεων, ἐπιδοτήσεων εἰς τὰ ναυπηγεία κλπ. Ἡ κρίσις τῶν ναυπηγεί-

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

**Argonaut Suppliers (pty) Ltd**

19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

**DURBAN**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

## H E M P R O S L A I N

ων ἀποτελεῖ σήμερον ἀντικείμενον σοθαρών συζητήσεων εἰς τὰ πλαίσια τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων, καθὼς καὶ ἐπὶ διμεροῦς δάσεως. 'Η οἰκονομική, ἐξ ἄλλου, υφεσις ἔχει προκαλέσει ἄγριον ἀνταγωνισμὸν μεταξὺ τῶν διαφόρων στόλων διὰ τὴν ἔξασφάλισιν φορτίων ὑγρῶν καὶ ἥρων. Τὸ πλέον δῆμος πρόσφατον καὶ ἀνησυχητικὸν στοιχεῖον εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν εἶναι ὁ ρόλος τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, τῶν ὅποια τὰ πλοῖα δὲν κινοῦνται μόνον διὰ τὴν ἔξασφάλισιν κέρδους ἐπιχειρηματικού. Οἱ ναῦλοι τῶν καὶ ἡ τάσις κοστακλυσμοῦ τῆς ἄγορᾶς βασίζονται, κυρίως, εἰς πολιτικὰ κριτήρια. Αὐτό, δῆμος, δὲν ἐμποδίζει νὰ ἔχῃ σοθαρών ἀντίκτυπον εἰς τὴν θέσιν τῶν ἄλλων πλοίων. Οἱ προσφερόμενοι ναῦλοι εἶναι κατὰ 30% κατώτεροι. 'Η παρουσία τῶν στόλων τῆς «Κομεκόν» εἶναι ἥδη παντοῦ αἰσθητή. Αἱ ναυτικαὶ χώραι τῆς Δύσεως ἀνήσυχον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰσήχθη νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου αἱ ἔξειναι ἔταιροισι οφείλουν νὰ αἰτιολογούν τοὺς τεχνητούς χαρηλούς ναῦλους.

Μὲ τὴν σειράν του τὸ Συμβούλιον τῆς Ε.Ο.Κ. ἀπεφάσισε τὸν Νοέμβριον τὴν σύστασιν μηχανισμοῦ διαπραγματεύσεων μὲ τρίτας ναυτιλιακάς χώρας. 'Ο Πρόεδρος τοῦ Συμβούλου, 'Ολλανδός 'Υπουργός Westerterp παρετήρησε, κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ Συμβούλου, ὅτι «καὶ ρὸς ἦτο νὰ κινηθῷ μεν εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., ίδιως εἰς ὅτι ἔχει σχέσιν μὲ τὰς ἀνατολικὰς χώρας».

"Ἄλλα θέματα, δῆμος τὸ ἀντάμπιγκ τῶν ναῦλων ἡ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ Κώδικος λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν, παρεπεμφθῆσαν πρὸς περαιτέρω μελέτην τῶν Movimūn 'Αντιπροσώπων τῶν 'Ενεά. Τὸ ζητήμα τοῦ Κώδικος λειτουργίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἶναι ίδιαιτέρως ἀκανθῶδες διὰ τὴν Κοινότητα, διότι αἱ ἀπάφεις τῶν μελών ἀντιτίθενται. 'Η Δυτ. Γερμανία, ἡ Γαλλία καὶ τὸ Βέλγιον ὑπέγραψαν ἥδη τὸν Κώδικα, ἐπιδιώκουσαι τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ συστήματος καὶ τὴν ὑποστήριξιν τῶν ἀρτιγενήτων στόλων τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν.

"Η Ἐπιτροπὴ ἐσκέψθη νὰ λάθῃ μέτρα ἐναντίον τῶν τριών χωρῶν, προετίμησεν δῆμος τὴν ἐπιδίωξιν τῆς διαμορφώσεως κοινῆς κοινωνικῆς γραμμῆς. Τελικῶς ἡ ὑπογραφὴ τοῦ Κώδικος ἀπὸ τὴν Ε.Ο.Κ. ὡς σύνολον, θὰ είναι ἀνάγκαια διὰ τὴν Ισχὺν τοῦ Κώδικος. Πρέπει νὰ ἀντιπροσωπεύωνται τὰ 25% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐνῷ πρὸς τὸ παρὸν 17 μόνον χωραὶ ὑπέγραψαν, μὲ μόλις 3% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. 'Η Μεγάλη Βρετανία, ἐν τῇ προσποθείᾳ τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων της εἰς τὰς μεταξὺ τριτῶν χωρῶν μεταφοράς, θεωρεῖ τὸν Κώδικα, ὑπὸ τὴν σημερινήν του διατύπωσιν, ἀπαράδεκτον. 'Η τροποποίησίς του συνιστάται.

'Η Βρετανίας πιέζει τοὺς ἑταίρους της εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. νὰ ζητήσουν συντονισμένως τὴν τροποποίησιν τοῦ Κώδικος. 'Ισχυρίζεται ὅτι οἱ συντάκται τοῦ Κώδικος θὰ ἥσαν διατεθειμένοι νὰ προθύνειν εἰς ὑποχωρήσεις. Οἱ Γερμανοὶ ἀρμόδιοι ἀνταπαντούν ὅτι ἡ ταχεία ὑπογραφὴ τοῦ Κώδικος είναι ἀπαραίτητος προύποθεσις διὰ τὴν λογικήν ἀντιμετώπισιν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων.

Καὶ ἐν τῷ μεταξὺ ὁ ἐπείγων χαρακτήρα τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων φέρει τώρα συχνότερα τὰ θέματα αὐτά εἰς τὴν ἐπιφάνειαν.

Αὐτὰ ἀποτελοῦν τὰ ναυτιλιακὰ θέματα ποὺ ἀπασχολοῦν τὴν Κοινότητα, ὡς αὐτὰ δημοσιεύονται εἰς τὸ περιοδικὸν τῆς Ε.Ο.Κ. «Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης». 'Αποδεικνύεται ἐξ αὐτῶν, ὅτι τὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας ἀπασχολεῖ καὶ ὅτι θέμα τῆς Ναυτιλίας ἀπασχολεῖ καὶ ὅτι ἀπασχολήση τοῦς 'Εννέα ἔταιρους. Φόδος ὑπάρχει καὶ ἡ προσοχὴ τῶν ιδικῶν μας ἀρμόδιων ἐφιστάται, μὴ αἱ μὴ ἀποκλειόμεναι ἀποφάσεις τῆς Κοινότητος περὶ τὴν ἄχρι τοῦδε ναυτιλιακήν της πολιτικήν, ληφθοῦν ἐρήμην τῆς 'Ελλάδος, πρὸς ὅτι ἡ κατοστή τὸ δέκατον μέλος τῆς Κοινότητος.

### TO KAIPION PРОВАЛМА

Εἰς πρόσφατον συνάντησίν του μὲ τοὺς διευθυντὰς συντάξεως τῶν ἀθηναϊκῶν ἐφημερίδων ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. 'Αντ. Χανδρῆς ἐπεσήμανε τὴν ἀνάγκην συνάφεως διμερῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῆς 'Ελλάδος καὶ ἀφρικανικῶν καὶ ἀσιατικῶν χωρῶν διὰ τὴν ἀντλησιν κατωτέρων πληρωμάτων. 'Η ἀνάγκη αὕτη εἶχεν ἐπισημανθεῖ εἰς τὴν ἐτήσιαν εἰδικὴν ἔκδοσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν τῆς 15ης Ιανουαρίου, εἶναι δὲ ἀναμφισβήτητος ὅτι, διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ πιεστικὸν πρόβλημα τῆς ἐλλείφεως κατωτέρων πληρωμάτων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων. Θὰ πρέπει, πάντως, νὰ υπογραμμισθῇ ἐπὶ προσιμίου, ὅτι διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ δὲν ἐπιδιώκεται ἡ ἐκτόπισις τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰκ τὸ ἐλληνικὸν πλοίου. Τούτο δὲ ἀποδεικνύεται καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ε.Ε.Ε. ζητεῖ τὴν καθιέρωσιν διακρίσεως τῶν ναυτῶν εἰς δύο ἡ τρεῖς κατηγορίας, ώστε οἱ ἀλλοδοποὶ νὰ ἀμείδωνται διὰ τοῦ προβλεπομένου εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν διὰ τὴν κατωτέρων διαθῆμα. Δι' ὅ αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις δέονται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς γενομένας ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Ε. προτάσεις ἐν σχέσει μὲ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν τῶν ποντοπόρων πλοίων μὲ εύρυτερον πνεύμα, ώστε νὰ καταστὴ δυνατὴ ἡ ταχεία ἀντιμετώπισις τοῦ καιριωτέρου προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας.

'Επ' εὐκαιρίᾳ τῆς λαβούσης χώραν τὴν 16ην Φεβρουαρίου καθελκύσεως εἰς τὸ Σάντερλαντ τοῦ νεοτεύκτου SD14 σκάφους τῆς «Ἐμπρὸς Λάιν» —δευτέρου εἰς τὴν σειράν— «Κατερίνα Δρακοπούλου», μὲ ἀνάδοχον τὴν Κυρίαν 'Ιωάνναν Γ. Δρακοπούλου, ὁ ιδιοκτήτης κ. Γ. Δρακόπουλος παρέσχε μακράν συνέντευξιν διὰ τὴν ἐφημερίδα «Ἀλόδιος 'Ανθερσού» ἐπὶ τῶν ἐπιτευγμάτων καὶ τῶν ἐπιδιώξεων τῆς «Ἐμπρὸς Λάιν». Μὲ τὴν συνέντευξιν αὕτη ἀποκαλύπτεται ὅτι ὁ κ. Γ. Δρακόπουλος ἔχει παραγγείλει εἰς τὴν 'Αγγλίαν τρίτον SD14 μὲ παράδοσιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1978 καὶ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν τρία πολλὰ πλήρης χρήσεως φορτητὴς τῶν 7.000 τόν. d.w., ταχέων, 17 μιλ., ικανῶν νὰ παραλαμβάνουν καὶ κοντέινερες μὲ φορτωτήρας τῶν 80 καὶ 30 τόνων διὰ διαφέροντας φορτία.

"Ἄση σημειωθῆ, τέλος, ὅτι τὰ σκάφη SD14 τοῦ κ. Δρακόπουλου είναι περισσότερον τεχνολογικῶν προηγμένα τοῦ συνήθους τύπου. Είναι αὐτοματοποιημένα, μὲ φορτωτήρας τῶν 80 καὶ 30 τόνων καὶ στοιχίουν κατά 25% περισσότερον.

Διὰ τῶν ναυπηγουμένων, τέλος, εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, μελετάται ἡ τακτικὴ γραμμὴ τῆς «Ἐμπρὸς Λάιν» Βορ. Εύρωπης - Μέσης 'Ανατολῆς.

### PERI TO N.A.T.

Τὸν ρόλον τῆς ὀλοφυρούμενης Κασσάνδρας δὲν πρόκειται νὰ ἀναλάβωμεν οὔτε καὶ νὰ δώσωμεν πίστων εἰς τὰ σσα καταφθάνουν μέχρις ήμῶν διὰ τὴν δῆλην, ηκίστα ικανοποιητικήν, καταστάσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανισμοῦ τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν —τοῦ N.A.T. λεγομένου.

"Ἐναί είναι τὸ ἀναμφισβήτητον γεγονός : "Οτι ἡ ἀποχώρησις τοῦ κ. Χανίδη ἀπὸ τὴν Προεδρίαν καὶ τὴν ἄμεσον ἐποπτείαν τοῦ Ταμείου ἐπρέπει, ὀπωσδήποτε, νὰ προληφθῇ. 'Η παραίτησίς του ἐπεβάλλετο νὰ μὴ γίνη δεκτή. 'Άλλος ἀντικαταστάτης του, είναι καθ' ἡμᾶς, δυσέρετος. 'Ο κ. Χανίδης ἐμόχθησε κυριολεκτικῶς διὰ τὴν ἀναστήλωσιν τῶν κακῶν κειμένων τὸ χάρος ἔκειτο πρὸ αὐτοῦ. 'Αντεμότηπος καθεοτώτας ἀνασχετικὸς τῆς ὀμάλης διεκπεραιώσεως τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ 'Ιδρυματος, καὶ ἐνῷ οἱ περὶ αὐτὸν κίνδυνοι ἡσαν πολλοὶ καὶ μεγάλοι. Αὐτή ἡ καταστατικὴ νομοθεσία χρήζει συγχρονισμοῦ καὶ δελτιωτικῆς, ἐνῷ αὐτὰ τὰ συμφέροντα τοῦ Ταμείου ἡσαν καὶ είναι ἐκτεθειμένα, λόγῳ ἀκριδῶν τῆς πλημμελούς περὶ τὴν διοίκησίν του κειμένης νομοθεσίας.

"Ἐργον τεράστιον ἐκκαθαρίσεως δέονται νὰ ἀναληφθῇ καὶ δὲν διαβλέπομεν, ἀτυχῶς, καταβαλλομένην τὴν προσεχῶν. Θὰ μᾶς δοθῇ λίσαν προσεχῶν ἢ εὐκαιρίαν νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐν πλάτει μὲ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ N.A.T. Πρὸς τὸ παρὸν ἔχουμεν νὰ συτήσωμεν τὴν προσοχήν. Τὸ N.A.T. είναι τὸ καθίδρυμα ἀπὸ τὸ ὅποιον διόχετεύεται ὁ σφριγγός πλαδός τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ διατηρεῖται ἀρραγῆς ὡς δεσμὸς τῆς ναυτιλομένης 'Ελλάδος, τοῦ πολυτίμου ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ μὲ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

### ΤΟΣΑ ΠΟΛΛΑ ΟΦΕΙΛΕΙ:

'Ο ἐφοπλιστής κ. Κων. Εύθυμιάδης κατεδιάσθη ἐρήμην ὑπὸ τοῦ Μονομελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιῶς εἰς φυλάκισιν δύο ἔτῶν, ἔνεκεν μηνῶν καὶ πέντε ἡμερῶν διὰ τὴν καθιστέρησιν ἐξοφλήσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων του καὶ τῶν υπαλλήλων τῆς ἐταιρίας του μηνῶν Νοεμβρίου καὶ Δεκεμβρίου καὶ τοῦ δώρου τῶν Χριστουγέννων.

'Ἐν τῷ μεταξὺ μήνυσις ἐναντίον τοῦ κ. Εύθυμιάδη ἐπρόκειτο νὰ ὑποβληθῇ καὶ ἐκ μέρους τοῦ NAT, διὰ τὴν κατάθεσιν ἀκαλύπτου ἐπιταγῆς, πρὸς τούτο δὲ εἶχεν ἐξουσιοδοτηθῆ ἀρμόδιος ὑπάλληλος. Προηγουμένων τὸ NAT εἶχεν ἐπιβάλει ἀπαγόρευσιν

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS  
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

### "Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

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

TELEPHONES: 61 20 91  
TELEX: 02 44171  
GROPELINGER HEERSTR. 254  
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41  
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66  
TELEGRAMS: "SHIPCANDLER BREMEN"  
P. O. BOX: 210266

άπόπλου διὰ τὰ πλοῖα «Φαιστός» καὶ «Αἰολίς» δι᾽ οφειλάς πρὸς τὸ NAT ἐν ναυτολογίων. Αἱ συνοδικαὶ οφειλαὶ τοῦ κ. Εύθυμιάδη πρὸς τὸ NAT ἀνήρχοντο εἰς τὸ τέλος ἱανουαρίου εἰς 6.800.000 δρχ. περίπου, διὰ τὰ πλοῖα «Φαιστός» καὶ «Αἰολίς» καὶ εἰς 190.000 λίρας «Αγγλίας διὰ τὰ πλοῖα «Εὔθυμιώτα Ι», «Εύθυμιώτα ΙΙ» τοῦ «Δῆλος», «Πλάτων», «Πάτρα», «Δελφοί», «Σωκράτης», «Κνωσσός», «Μελίνα» καὶ «Νήσος Κύπρος».

\* \* \*

Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ NAT ἔκοινοποιήθησαν προγράμματα πλειστηριασμοῦ, ἐπισπεύσει δύο γερμανικῶν Τραπέζων, διὰ τὰ κάτωθι πλοῖα τοῦ κ. Εύθυμιάδη (ἐντὸς παρενθέσεως ἡ ήμερη μηνία πλειστηριασμοῦ): «Ἐπιβατηγοῦ Πάτρα» (3 Ἀπριλίου), «Ἐπιβατηγοῦ Κνωσσός» (6 Μαρτίου), φορτηγοῦ «Σωκράτης» (13 Μαρτίου), φορτηγοῦ «Πλάτων» (27 Μαρτίου). «Ἐπίσης ἐπισπεύσει τῆς ΕΤΒΑ ἐκπλειστηριάζεται τὴν 27ην Μαρτίου τὸ όχημα παγωγὸν «Εύθυμιώτα ΙΙ».

### AKATANOHTOS ADIAFORIA

Ἀμέσου προσοχῆς τῶν τε ἀρμοδίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων τὸ πρόδηλημα τοῦ ἀδιαχωρήτου εἰς τὸ Πέραμα διὰ τὰ προσερχόμενα πρὸς ἐπισκευὴν πλοῖα. Τεράστιο ποσὰ συναλλάγματος μᾶς διαφεύγουν, διότι ἀκριβῶς διατιθέμενος χώρος εἰς τὸ Πέραμα είναι παντελῶς ἀνεπαρκής. «Αγωνιώδες κατέστη τὸ πρόδηλημα, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ εἰδοποιοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ μὴ φέρουν τὰ πλοῖα των πρὸς ἐπισκευὴν εἰς τὸν Πειραιά.

Καθημερινά είναι τὰ ἐπεισόδια περὶ τὴν ἐξαφάλισιν μιᾶς θέσεως καὶ οχι δίλγαναι αἱ ἀσκούμεναι πιέσεις ἀπὸ μέρους τῶν ὑπηρεσιῶν του Ο.Λ.Π., μὲ τὴν παρέμβασιν ὀκόμη καὶ μεσαζόντων.

Κάποιοι ἀρμόδιοι ἐπιβάλλεται νὰ παρέμβουν. Νὰ συζητῇ ἐν πλάτει τὸ ὅλον ζῆτημα νὰ θεσπισθῶν κανονισμοὶ καὶ πρὸ παντὸς νὰ τεθῇ ἐπὶ τάπτηος ἡ ἀνεπάρκεια χώρων καὶ μέσων δεξαμενισμοῦ.

Εἶναι, μὰ τὴν ἀλήθειαν, ἀκατανόητος ἡ ἐπιδεικνυμένη ἀδιαφορία ἀπὸ μέρους, ιδίᾳ, τοῦ κρατικοῦ παράγοντος διὰ μίαν ὑπόθεσιν τόσον ἀμέσου διὰ τὴν Οικονομίαν τοῦ Τόπου μας ἐνδιαφέροντος. Δεκάδες πολλαὶ ἐκατομμύριαν δολαρίων θὰ προσετίθεντο εἰς τὸν λογαριασμὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀν τὰ ἐπισκευαστικά μᾶς κέντρα ἐπήρκουν νὰ ἔχουνται τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας.

Θὰ συνεχίσωμεν διαιρετριώδειν διὰ τὴν οἰκτράν αὐτὴν κατάστασιν, μὲ τὴν ἐπίδια ὅτι κάποτε θὰ κινηθῇ τὸ κοιμώμενον, ἀτυχῶς, ἐνδιαφέρον τῶν ἀμέσως πρὸς τοῦτο ἀρμοδίων.

### ΠΡΟΣ ΤΟ Υ.Ε.Ν. ΑΠΕΥΘΥΝΟΜΕΘΑ

«Ἐσὺ εἶσαι ναυτικὸς ἔ, ἀνοίξε τὴν θαλίτσα σου». Ἡ φράσις αὐτὴ ἀκούεται συχνά εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τοῦ Ἐλληνικοῦ, ὅπου οἱ τελωνειακοὶ ὑπάλληλοι διαπιστῶνται ἀπὸ τὸ διαστήματος διὰ ὁ ἔξερχόμενος ἐπιβάτης εἴναι ναυτικός. Καὶ δικαιολογημένα προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησιν τῶν ἐνδιαφερομένων, οἱ οποίοι ἐπιστρέφουν εἰς τὴν πατρίδα ἐπειτα ἀπὸ πολλῶν μηνῶν ἐργασίαν, ποὺ προσπορίζει εἰς τὸ Κράτος οὐχί εύκαταφόροντα ποσά συναλλάγματος. Καὶ τὸ Κράτος αὐτό, ἀντὶ νὰ τοὺς εὐχαριστήσῃ, τοὺς θεωρεῖ ὑπόπτους λαθρεμπόρους, ὡς συνέθη πρὸ ήμερων μὲ πλοιάρχον, ὅ οποῖος κατὰ τὴν ἀφίξην του εἶχε δηλώσει εἰς τὸν ἀρμόδιον ὑπηρεσίαν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸ ἀεροδρόμιον ἔνα σημαντικότατον ποσόν συναλλάγματος. Τὸ ἔφερεν εἰς τὴν πατρίδα ἀντὶ νὰ τὸ καταθέσῃ εἰς κάποιαν Τράπεζαν τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Παρομοία κατάστασις ἐπικρέτει καὶ κατὰ τὸν κατάπλουν ἐλληνοκτήτων πλοίων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας, ὅτε αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι ἔχουνται τὴν δραστηριότητά των εἰς τὴν ἐξέρεσιν ἐνὸς ἐπὶ πλέον κυτίου σιγαρέτων. Μᾶς ἀνεφέρθη διὰ πρὸ ήμερων ἡ ἀρμόδια ὑ-

πηρεσία ὑπεχέρεωσε τὸν ὑποπλοιαρχὸν ἐλληνικοῦ πλοίου εύρισκομένου ἐπ' ἀγκύρᾳ εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Πειραιῶς νὰ ἐξέλθῃ τοῦ σκάφους, καθ' ἣν στιγμὴν μάλιστα ἀπουσίαζε καὶ ὁ πλοιάρχος. Οὐδεὶς ἀνελογίσθη τί θὰ συνέβαινεν ἐάν μετεβάλλοντο αἱ φινιδιῶντας καὶ κατικαὶ συνῆκαι καὶ ἐπίβεντο εἰς κίνδυνον τὸ πλοῖον καὶ οἱ ἐπιδιόνυτες ναυτικοὶ μας.

Φαίνεται, δῆμως, ὅτι κανεὶς μέχρι στιγμῆς ἔχει ἀντιληφθῆ τι θὰ συμβῇ, ἐάν οἱ ναυτικοὶ μας ἀποφασίσουν κάποιαν ἡμέραν νὰ μὴ φέρουν εἰς τὴν Ἐλλάδα τὸ συναλλαγματικό πότιον ἀποκτοῦν διὰ τῆς ἐργασίας των. Δὲν τὸ εὐχόμεθα, φοδούμεθα δῆμως, ὅτι ἐάν δὲν ληφθούν τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα διὰ νὰ ἀντιμετωπίζωνται οἱ ἐπιστρέφοντες εἰς τὴν Ἐλλάδα ναυτικοὶ μας μὲ σφρόγον τρόπον καὶ αὐτὸς θὰ συμβῇ. Καὶ τότε θὰ ζητηθοῦν εύθυναι ἀπὸ ἑκείνους ποὺ θεωροῦν τοὺς ναυτικούς μας ἐκ προσιμίου λαθρεμπόρους. Ἀλλὰ τί λέγει καὶ τί πράττει ἐν προκειμένῳ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, τὸ οποῖον ὄφειλε νὰ προστατεύῃ τοὺς ναυτικούς μας;

### KOSMIKA

Οἱ «ἐφοπλιστές» ἀποτελοῦν τὸ θέμα σχολίων τοῦ σκανδαλοθρούντος Τύπου. Τῶν τελευταίων ἡμέρων τὰ σχόλια:

«Οταν διασκεδάζουν οἱ ἐφοπλιστές χαρίζουν γούνες στὶς καλλιτέχνιδες. Στὴν τάδε καλλιτέχνιδα πρόσφερε ἔνας ἀπὸ τὰ τελευταία δράμα, σ' ἔνδειξη θαυμασμοῦ μιὰς βίζων ἀξίας 300.000 δραχμῶν ὁ πλοιοκτήτης τάδε».

«Ἐνα μιτριγάν πανάκριβο» ἀναγράφεται ἀλλην ἡμέραν «ἔκαινε δῶρο ὁ ἐφοπλιστής κ. τάδε στὴν νεαρή τραγουδίστρια τάδε». Δὲν πρόκειται, θεοβαίως, νὰ ὑπεισέλθουν αἱ στήλαι μας καὶ εἰς «κοινωνικά» ἔνασχολήσεις καὶ τὰς κοσμικὰς ἐκδηλώσεις τῶν «ἐφόπλιστών των». «Ολύγωτερος, πάντως, περὶ ταύτας θύρωδος διὰ τὸν τοὺς ἔδαπτε καὶ διὰ τὸν πρόκειται, θεοβαίως, νὰ μετατρέψονται τοῦ ἐφοπλισμοῦ, αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας. Διὰ τὸ καλὸν ὄνομα τῆς ὁποίας πρέπει δῆλοι, οἱ περὶ αὐτὴν κινούμενοι, νὰ ἐνδιαφέρουνται.

### NA TIMHOU

Θέλομεν νὰ ἔλπιζωμεν διὰ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἡσυχίαν ἦδη τὴν διαδικασίαν διὰ τὴν ἀπονομὴν ὑφίστης τιμητικῆς διακρίσεως

εἰς τὸν μηχανικὸν τοῦ φορτηγοῦ «Χριστίνα». Ν. Τσουκαλᾶν, ὁ οποῖος ἀπωλέσθη κατὰ τὴν ἔκρηξιν πυρκαϊδᾶς ἐπὶ τοῦ σκάφους. «Τὴν φωτιά, ἀφηγήθησαν οἱ διασωθέντες συνάδελφοι τοῦ οποίοις ἔπειτε φαντάσθησαν τὴν Ελλάδα, προσπαθούσε νὰ σήση μὲ ἐναν πυροσβεστήρα, ὁ πρώτος μας μηχανικός Ν. Τσουκαλᾶς, ἀλλὰ χάθηκε μέσα στὴν πύρη κόλαση». Καὶ αἱ ὀθηναϊκαὶ ἐφημερίδες ὑπεγράμμιζαν τὴν θυσίαν τοῦ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ μὲ τὸν τίτλον: «Ο μηχανικός πέθανε γιὰ τὸ καθῆκον». Ἀλλὰ πέραν ἀπὸ τὸ Υπουργείον καὶ Η.Ε.Ε. ὄφειλε νὰ τιμήσῃ τὸν ἀπολεσθέντα ναυτικόν, ὁ οποῖος ἔδωσε τὴν ζωὴν του εἰς μίαν ἀπεγνωσμένην προσπάθειαν διασώσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν συναδέλφων του.

### ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ

Ἀνεγνώσαμεν διὰ ἀπαγορεύεται καὶ θὰ παταχθῇ ἡ μεσιτεία εἰς τὴν ἔκδοσιν τῶν συντάξεων τοῦ ΙΚΑ. Καὶ ὅρθων θεοβαίως εἶναι νὰ λείψῃ, ἐφόσον μὲ κατανόησιν καὶ προθιμίαν ἀναλάβῃ ἡ ίδια ἡ ὑπηρεσία την προώθησιν τῆς συνταξιοδοτικῆς διαδικασίας.

Τὸ πρόδηλημα δῆμως δὲν εἶναι μόνο τοῦ ΙΚΑ. Εἰς ὅλα σχεδὸν τὰς ἐπαφὰς τοῦ πολίτου μὲ τὴν δημοσίαν ὑπηρεσίαν, ἡ ἀφόρητος γραφειοκρατικὴ διαδικασία καθιστᾶ τὸν μέσον ἄνθρωπον (πολὺ περισσότερον τὸν στοιχειώδους μορφώσεως) ἀνίκανον νὰ διεκπεραίσῃ μόνον του τὰς ίδιας αὐτοῦ ὑπόθεσεis. «Ἀποτέλεσμα ἡ ἀνθησίσις τῆς κεστικῆς ἐξυπηρετήσεως... μὲ τὸ ἀζημίωτον.

Εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς Ναυτιλίας ἡ κατάστασις, ἃν καὶ κάπως καλυτέρα, δὲν εἶναι ρόδινος. Διαδικασίαι ἀδικαιολόγητοι, πιστοποιητικὰ πολλά, γλώσσα ἀκατάληπτος καὶ ταλαιπωρία ὥχι δίλγαναι. Ἐνώπιον ὅλων αὐτῶν ὁ ὄπλος ναυτικός ἀμηχανεῖ ἀπορεῖ καὶ φοβεῖται. Καὶ αἰσθάνεται ὃν δῆμως εὐτυχίας, τούλαχιστον ἡσυχος ἀναθέτων την διεκπεραίσων εἰς τρίτον πρόσωπον ἐπὶ ἀποζημιώσει.

Μὲ ἄλλους λόγους. «Οπου ἡ γραφειοκρατία θασιλεύει ἡ μεσιτεία ἀνθεῖ. Καὶ προσφέρει ἴσως ἔργον. Ἡ ἔξαφανισίς της δὲν ἐπιτυγχάνεται μὲ ἀπειδάς καὶ τιμωρίας. Ἐπιτυγχάνεται μὲ τὴν ἀπλούστευσιν, ἡ ὁποῖα δὲν εἶναι μόνον ἀναγκαία, ἀλλ' εἶναι καὶ δυνατή καὶ εύκολος. Ἀρκεῖ νὰ κατανοήσουν οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι ὑπηρεσίαι, θέσεις καὶ τίτλοι ὑπάρχουν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον

## MUTUAL TRADING Co., LTD

1-3-5 OKINA-CHO NAKA-KU

P.O.BOX 163 TELEPHONE: 078 (2410471-3)

YOKOHAMA - JAPAN

◆◆◆

Marine Suppliers for Deck, Engine, Cabin, Provisions and Bonded stores

“TRY US, YOU WILL NOT BE DISAPPOINTED”

Δοκιμᾶστε μας, δὲν θὰ ἀπογοητευθῆτε

Represented by: J. A. PARISSIS Agency

17/19 AKTI MIAOULI STREET 7TH FLOOR - PIRAEUS

TELEX: 213557 - 212794 TEL.: 4174495, 4112570, 4120341

διὰ νὰ ἔξυπηρετηθῇ αὐτὸς ὁ ταλαινιζόμενος πολίτης.

## Η ΔΙΑΜΑΧΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Συνηντήθησαν προσφάτως είς Παρισίους, εἰς τὴν ἔδραν τοῦ Ὁργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως, ἐπέρσοδαν τῶν ἐψωπεικῶν καὶ ιαπωνικῶν ναυπηγείων διὰ νὰ ουζητήσουν τὴν πιθανότητα ἐπιτέλεως μιᾶς συμφωνίας ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν καταειρεστὸν τὸν παραγγελών νεοτεκτών στακφάν τιθεμένων ἐκ μέρους τῶν χωρῶν-μελῶν τοῦ Διεθνοῦς Ὁργανισμοῦ.

‘Η Ιαπωνία, πρό τοῦ ἐνδεχομένου ἐνὸς ἐμπορικού πολέμου ἐκ μέρους τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, φαίνεται πρόθυμος νὰ προβῇ εἰς παραφράσεις αἵτινες, ὅμως, κρίνονται ἀνεπαρκεῖς ὑπὸ τῶν Εὐσώτατῶν.

Συγκεκριμένος, τὸ Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν τῆς Ἰσπανίας ἀνέκοινωσεν ὅτι αἱ τιμαὶ ὡρισμένων τύπων νεοτεύκτων θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 5% περίπου, «ώστε νόμιμα περιλαμβάνουν τὸ ναυπηγικὸν κοστός, πλέον ἔνα λογικὸν κέρδος», ἐνώ παραλλήλως θὰ τεθοῦν υπὸ ἔλεγχον αἱ ἔξαγωγαι νεοτεύκτων πράττας χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

Εις ισχυρισμὸν τῶν Εὐρωπαίων ὅτι ἡ Ἰαπωνία ἀπορροφᾷ τώρα περὶ τὸ 90% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν, ἀρμόδιος τῆς ιαπωνικῆς ἀντιπροσωπείας παρετήρησεν ὅτι, τὸ ποσοστὸν αὐτὸν εἶναι πολὺ χαμηλότερον, ἀναφέρθεις εἰς τὰς παγκοσμίους παραγγελίας τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου, ὅτε ἡ ιαπωνικὴ συμμετοχὴ ἀντιπροσώπευε τὸ 32% τοῦ συνόλου.

Ἡ Ἰαπωνίᾳ ἀπέρριψε πρότασιν τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος ὡς αἱ παραγγελίαι εἴκ μέρους τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο. Σ.Α. κατανέμωνται ἐξ ἡμίσειάς μεταξὺ τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν καὶ ιαπωνικῶν ναυπηγείων, ἀλλ᾽ οἱ ἔκπρόσωποι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος ἐδήλωσαν ὅτι ἡ προσπάθεια ἐπιτεύχθη μιας τοιαύτης συμφωνίας θὰ συνεχισθῇ εἰς τὰς προσεχεῖς συζητήσεις, αἵτινες ώρισθησαν διά το τελευταίον 10ήμερον τοῦ δροχούνενου μηνός.

Δεδομένου ότι αἱ τιμαὶ τῶν νεοτεύκτων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν εἶναι κατὰ 20 ἔως 40% χαμηλότεραι, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς τιμάς τῶν ναυπηγείων τῆς Ε.Ο.Κ., ἐκφράζεται ἡ ἀποψίς ὅτι μόνον διὰ τῆς συμπαραστάσεως τῶν ἐνδισφερομένων κυβερνήσεων εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιζησουν τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα. «Αἱ Ἱαπωνικαὶ παραχωρήσεις μετριάζουν ἀπλῶς τὸ ὑφίσταμενον χάσμα», ἐδήλωσεν Εὐρωπαῖος ἐκπρόσωπος, «διὰ νὰ δυνηθοῦν τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα νὰ ἀνταγωνισθοῦν τὰς Ἱαπωνικὰς τιμάς, χρειάζονται περισσότερα χρήματα. Καὶ τούτο σημαίνει μεγαλυτέρας ἐπιχορηγήσεις».

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν Παρισίων ἐπέτευχθή ἔνα βῆμα προόδου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν διευθετήσεως μιᾶς σο-  
βαρᾶς διαμάχης μεταξὺ τῶν ναυπηγείον τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου. Ἡ ἀπαραίτητος διάθεσις συνεργασίας φάνεται ὅτι ὑπάρχει. Λόγοι σοκητικούτατος συνηγορούν ὑπὲρ αὐτῆς — τοιλάχιστον ἀπὸ ιαπωνικὲς πλέουσες.

έκειναι ώστε αἱ εἰσηγήσεις νὰ εἶναι, εἰς τὴν πλειονότητά των, καταφατικαί. Θά καταδεῖ-  
ξουν ἐπίσης αἱ ἐν λόγῳ περιπτώσεις εἰς τὸ  
Δ.Σ. τὴν ἀνάγκην τροποποιήσεως τῆς ὑφι-  
σταμένης νομθεσίας κατὰ τρόπου νῶστος  
χοῦ νά εύνοούνται, ἀλλ᾽ ἀπλῶς καὶ μόνον νά  
μη ἀδικοῦνται οἱ πραγματικοὶ ναυτικοί, διὰ  
τὴν προστασίαν τῶν ὅποιων ἄλλωντος ὑφίστα-  
ται τὸ Ν.Α.Τ. Γνωρίζουμεν ὅτι θὰ γίνωμεν  
δυσάρεστοι, ἀλλὰ, ἐπαναλαμβάνομεν, ἔκεινο τὸ  
ὅποιον μᾶς ἐνδιαφέρει εἴναι, η προάσπισις  
τῶν συμφερόντων καὶ ἡ δικαιώσις τῶν πρα-  
γματικῶν ναυτικῶν, εἰς τοὺς ὅποιους ἐπέτρι-  
χθη, κατὰ κύριον λόγον, η δημιουργία τοῦ  
συγχρόνου Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος.  
Ἀλλὰ ίδιον αἱ συγκεκριμέναι περιπτώσεις, αἱ  
ὅποιαι ὠδήγησαν εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν ἀ-  
νωτέρων σκέψεων:

Περίπτωσις πρώτη: Α' μηχανικός ύπεστης  
έν τῷ πλοίῳ ἔμφραγμα τοῦ μυοκαρδίου. 'Εκ  
τῆς διενεργηθείσης ἀνάκρισεως διεπιστώθη  
ὅτι ἡ ἐργασία του ἐπὶ τοῦ πλοίου ἦτο λίαν  
κοπιῶδης, διότι λόγῳ αὐτοματισμού δὲν ὑ-  
πῆρχε κατώτερον προσωπικὸν καὶ ὅταν πα-  
ρουσιάζοντο βλάβαι ἡναγκάζετο νῦν ἔργαζε-  
ται ἐντατικῶς διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν.  
'Ἐπίσης ἡ Πρωτοβάθμιος Ὑγειονομική 'Ἐπι-  
τροπή ἀπεράθη ὅτι η πάθησίς του, ἐκ τῆς  
ὅποιας κατέστη διαρκῶς —σχετικὸς ἀνίκα-  
νος διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα μὲν ποσοστὸν  
ἀναπτηρίας 70%, ωφείλετο εἰς τὴν ἐργασίαν  
του εἰς τὸ συγκεκριμένον πλοίον. Σημειοῦ-  
ται δῆτα ὃ ἐν λόγῳ μηχανικοῦ δὲν παρεπεμ-  
ψθη εἰς τὴν Δευτεροβάθμιον Ὑγειονομικήν  
'Ἐπιτροπήν, διότι δὲν ὑπεβλήθη ἐνστασίς κα-  
τὰ τῆς γνωματεύσεως τῆς Πρωτοβάθμιού.  
'Ἐν τούτοις ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ N.A.T.  
εἰσηγήθη —καὶ δυστυχῶς τὸ Δ.Σ. ἀπέδεχθη  
— τὴν ἀπόρριψιν τῆς αἵτισθεως του περὶ χα-  
ρακτηρισμοῦ τῆς παθήσεως του ὡς ναυτικοῦ  
ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, διότι ἡ ὑπηρεσία ἔ-  
κρινεν δῆτα δὲν ἦσαν δυσμενεῖς αἱ συνθῆκαι  
ἐργασίας τοῦ ἐνδιαφερομένου μηχανικοῦ ἐν  
τῷ πλοίῳ καὶ —ἀκούσον, ἀκούσον— τὴν ἐ-  
πομένην τῆς ἐκδηλώσεως τῆς νόσου τοῦ πα-  
ρερχέθη νοσοκομειακή περίθαλψις. 'Ο ἐν λό-  
γῳ μηχανικός εἶχε συνολικὴν ἀπασχόλησιν  
εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα 23 ἔτῶν, ἐκ τῶν  
ὅποιών 17 ἔτῶν πραγματικὴν θαλασσίαν ὑ-  
πηρεσίαν, ἥτο δηλαδὴ ναυτικὸς καὶ ὅχι ἀλε-  
ξιπτωτιστής.

Περίπτωσις δευτέρα: Χήρα ναυτικού, τής όπωις είχεν απόρριφθη αίτησης διά τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ θανάτου τοῦ συζύγου τῆς ὡς ναυτεργατικοῦ ἀτυχήματος, ἐπανῆλθεν δι' αἰτήσεως, προσκομίζουσα καὶ ἀπόφασιν τοῦ Φετείου 'Αθηνῶν δι' ἡς ἐδικασθή καὶ ἔξητησ τὴν ἐπανεξέστασιν τῆς περιπτώσεως τῆς καὶ τὴν χορήγησιν συντάξεως λόγῳ ἀτυχήματος. Αἱ ὑπηρεσίαι ἀπήγνησαν διτὶ ὡς σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. εἶχεν καταστὴ τελεσίδικος καὶ ἀμετάκλητος, ἐφ' ὅσον δὲν ἡ σκῆνὴ ἐμπροβέσμως ἔνστασις κατ' αὐτῆς. Ἡ χήρα ἐπανῆλθε διὰ νέας αἰτήσεως, εἰς ἣν ἀνέφερεν διτὶ δὲν ἡσκησεν ἔνστασιν, διοτὶ οὐδὲν νέον στοιχεῖον εἶχε νόη προσκομίση. Ἡ δικαστικὴ ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπέφνθη διτὶ τὸ Δ.Σ. δύναται νὰ ἐπανεξέστασι τὴν αἰτησίν της περὶ ἀπόνομῆς συντάξεως συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς χρηστῆς διοκήσεως, ἐφ' ὅσον μάλιστα ἀπὸ τοῦ θανάτου τοῦ συζύγου τῆς καὶ μέχρι τῆς νέας αἰτήσεως, τὰς δὲν εἶχε παρέθει πεντεστά. Παρά ταῦτα, τὸ ἀρμόδιον τημῆμα τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσήγηθη τὴν ἀπόρριψιν τῆς αἰτήσεως τῆς καὶ δυστυχῶς τὸ Δ.Σ., ἀπεδέχθη τὴν εἰσόγησιν, ἐμμένων εἰς τὴν ἀποψιν διτὶ δὲν εἶχεν ὑποβληθῆ ἔνστασις ἐντὸς τῆς τασσομένης προθεσμίας, παραγωρίζον οὐτῷ καὶ τὴν δικαστικὴν ἀπόφασιν δι' ἡς ἡ χήρα εἶχε δικασθῆ.

Περιπτώσις τρίτη: «Επέρα χήρα ναυτικού υπέβαλεν αίτησην διά τὴν ἐκπρόθεσμον ἔξαγοράν τῆς κατοχικῆς ἀνέργιας τοῦ συζύγου της προκειμένου νὰ δικαιωθῇ συντάξεως, ἀναφέρουσα ὅτι λόγω διαμονῆς της εἰς τὸ ἑωτερικὸν δὲν είχε λάθει ἐγκαίριως γνωστής δοθείσας προθεσμίας διὰ τὴν ἔξαγοράν πάλαιών ὑπηρεσιῶν. Ή ἀρμοδιά ὑπηρεσίας



**ITALY**  
AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS  
**"MEDOV"**



## The Mediterranean & Overseas Shipping Agency S.p.A.

#### GENERAL SHIPPING AND LINEB AGENTS

Shipbrokers = Oil & Bunker Contractors

#### **Research and Development**

Via XX Settembre 29/7  
16121 Genoa

Phones : 54.13.61 (Five lines)

Telex : 27046 (Medov)

Cables : Medov Genoa

πεφάνθη ότι ή αποψίς τής ένδιαφερομένης δι-  
τι άπωλεσε την προθεσμίαν έξαγοράς, λόγω  
διαιμονής της εις τὸ ἔξωτερικόν, δὲν ἀπότε-  
λει λόγου ἀνωτέρας διάς καὶ ἐν πάσῃ περι-  
πτώσει, διό νὰ μὴ ἀποτελέσῃ προγούμενον  
(φόρμουλα ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται εἰς ἀρ-  
κετάς περιπτώσεις ἡ ἀπόρριψις αἰτημάτων  
τῶν ηφαλισμένων, ἐνῷ ἀντίθετα διὰ τὴν ικανοπο-  
ησιν αἰτημάτων ὑπαλλήλων τοῦ Ν.Α.Τ.) ει-  
σηγήθη τὴν ἀπόρριψιν τῆς αἰτήσεως. "Ετε-  
ρον τμῆμα, τὸ δικαστικόν, ἀπεφάνθη ότι ἔαν  
ἡ ἔνδιαφερομένη προσεκόμιζε μιαν δικαστι-  
κήν ἀπόφασιν ἡ ὁποία νὰ ἀναγνωρίζῃ ότι υ-  
πῆρχεν ἀνωτέρα διά διὰ τὴν μὴ ἔγκαιρον ἔ-  
ξαγοράν τῆς κατοχικῆς ἀνέργιας τοῦ συζύ-  
γου της, τὸ θέμα θὰ ήδυνατο νὰ κριθῇ ἀπὸ  
τὸ Δ.Σ. προκειμένου νὰ δικαιωθῇ συντάξεως.  
Σημειώνεται όμως ότι καὶ τὸ δικαστήριον εἰς  
τὸ ὄπιον θὰ ἀναγκασθῇ νὰ προσφύγῃ ἡ ἔν-  
διαφερομένη, θὰ στηριχθῇ διὰ τὴν ἔκδοσιν  
τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως του, εἰς τὴν δεβαί-  
ωσιν τῶν ἀρμόδιων ἐλληνικῶν διπλωματικῶν  
ἀρχῶν, διὰ τῆς ὁποίας ἀποδεικνύεται ότι  
πράγματι κατὰ τὸ κρίσιμον διάστημα εὐρί-  
σκετο εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ ἡ ὁποία προσε-  
κομίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Διατὶ ἡ ἐν λόγῳ χή-  
ρα νὰ ὑποβληθῇ εἰς διαπάνας καὶ ταλαιπω-  
ρίαν δι' ἕνα θέμα τὸ ὄπιον ήδυνατο νὰ ρυ-  
θμισθῇ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ.:

Περίπτωσις τετάρτη: 'Υπὸ τῆς κήρας ὁμογενούς ἐξ Αἰγύπτου ὑπεδήθη αἵτησις διὰ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγορὰν ὑπηρεσίας τοῦ ἀποθανόντος εἰς τὴν Αἴγυπτον συζύγου της καὶ ἡ ὑπηρεσία ἀπέφανή ὅτι ἡ ἐνδιαφερομένη δύναται ἐξαγοράσθαι ἐκ συνολικῆς ὑπηρεσίας 29 ἐτῶν τὰ 15 ἐπεικεμένην νά τύχη συντάξεως. Ἡ ἔξοδοφοισις τῶν εἰσφορῶν θὰ γίνη βάσει ειδικῆς διαδικασίας, δηλαδή, ἐάν δὲν κάμψουν λαθός, διὰ παρακρατησεῶν ἐνὸς ποσοστοῦ ἐκ τῆς συντάξεως ἡ ὄποια θά τῆς ἀπονεμηθῇ. Τούτο σημαίνει ὅτι ἀνεύ οὐδεμιᾶς καταβολῆς εἰς τὸ N.A.T., ἡ ἐνδιαφερομένη θὰ δικαιωθῇ συντάξεως ἀπό τὸ "Ιδρυμα, ἐνῷ πραγματικοὶ ναυτικοὶ ἢ αἱ οἰκογένειαι τῶν ἀδύνατούν νά τυχούν συντάξεως πολλάκις διὰ τυπικοὺς λόγους, εἰς τοὺς ὀποίους ἐμμένουν αἱ ἀρνητικαὶ ὑπηρεσίαι.

ποιους εμμένουν αι αρμοδια ουπηρεσια. Περιπτωσις πέμπτης: 'Ηγέρη έσχάτως θέμα ασφαλίσεως ώρισμένων υπαλλήλων του N.A.T. εις τό I.K.A. δι' αναγνωρίσεως και προηγουμένου χρόνου υπηρεσιας εις ΝΠΔΔ ή και ιδιωτικάς επιχειρήσεις, με την καταδολήν των απαίτουμένων ασφαλίστων (έργοδουτο και ήσαφαλισμένου) υπό τον N.A.T. και τών Ταμείων Προνοίας. Διά την ικανοποίησιν τού αίτηματος άνεφέρθη ότι εις τό παρελθόν ήκαλουσθή η ίδια τακτική και δι' όλους υπαλλήλους τού 'Ιδρυματος, δηλαδή και εις την έν λόγω περίπτωσιν έπληρωσε το N.A.T. δόλας τας εισ άσφαλτος δι' υπηρεσιαν εις έπειρα ΝΠΔΔ ή και εις ιδιώτας

Ειναι λιαν έδεικται αι ανωτέρω περιπτώσεις τού τρόπου με τὸν ὄποιον ἀντιμετωπίζονται τὰ αἰτήματα καὶ τὰ προβλήματα τῶν ησαφαλισμένων ἐν συγκρίσει μὲν τὸν τρόπον ρυθμίσεως τῶν θεμάτων τῶν ὑπαλλήλων. Είναι δεσμώτις καὶ οἱ τελευταῖοι ἔργαζόμενοι μὲν προβλήματα καὶ αἰτήματα, ἀλλὰ τὸ N. A.T. ὄφειλει κατὰ πρώτιστον λόγον νὰ προστατεύῃ τοὺς δημιουργούς του, ἔκεινοὺς οἱ ὄποιοι διὰ τοῦ μόχθου τῶν τὸ στηρίζουν καὶ ἐν συνεχείᾳ ὅλους τοὺς ἀλλούς, μεταῦν τῶν ὄποιών περιλαμβάνονται καὶ οἱ ὑπάλληλοι. Καὶ οἱ τελευταῖοι ὄφειλον νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν μας. Αὐτὴ είναι ἡ κυρία ἀποστολὴ των.

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΧΡΟΝΟΝ

Πολὺ φοβουμέθα ότι τὸ N.A.T. δὲν άντιμετωπίζεται ύπό της διοικήσεως μὲ τὴν δέουσαν σοφαρότητα τὴν ὁποίαν ἀπαιτεῖ τόσον ἡ μορφὴ ὅσον καὶ ἡ ευρυτέρα ἀποστολὴ τοῦ Ἰδρύματος. "Αλλὰς δὲν δύναται νὰ ἐρμηνευθῇ τὸ γεγονὸς ότι οἱ λιμενικοί ἀξιωματικοί, οἱ ὁποίοι τοποθετοῦνται εἰς τὸ N.A.T., μετατίθενται εἰς ἑτέρας ὑπηρεσίας

μετά ἀπὸ ἐλάχιστον χρόνου, ἀκριβῶς, δηλαδή, τὴν στιγμήν καθ' ἥν, μετά τὴν ἐνημέρωσιν τῶν καὶ τὴν κατανόησιν τῶν ίδιαιτέρων προβλημάτων τοῦ Ταμείου, είναι πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀποδώσουν δημιουργικῶς διὰ τὴν προσθήσιν τῶν θεμάτων τοῦ Ἰδρύματος. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχας, οἱ οποῖοι μετὰ διετίαν ἀνακαλούνται εἰς τὴν κεντρικὴν ὑπηρεσίαν, ἔστοι καὶ ἀνέπιθυμουν νὰ παραμείνουν εἰς τὰς θέσεις τῶν ὅπου πλέον δύνανται νὰ ἀποδώσουν δημιουργικὸν ἔργον.

Πρέπει συνεπῶς νὰ ἐπανεχεταισθῇ τὸ ὄλον θέμα καὶ δι' ὧρισμένας θέσεις, ὡς εἶναι αἱ θέσεις τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ καὶ τῶν διευθυντῶν τοῦ N.A.T., ἀλλὰ καὶ τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν νὰ καθιερωθῇ μακρότερος χρόνος παραμονῆς τῶν τοποθετούμενών εἰς αὐτάς ἀξιωματικῶν ὕστε νὰ ἀποδίδουν τὸ πρασδοκώμενον ἔργον.

NA ENNIMERΩΘΟΥΝ

Σημαντικός άριθμός ναυτικών προσέρχεται καθημερινώς είτε το NAT διά την έξαγοράν ύπρεσσών, ή όποια έπετράπτη διά του Ν. 485) 1976 (ΦΕΚ 317, τεύχος Α' 29.11.176). Πάσοι οι δύο ναυτικοί μας θα απολέσουν και πάλιν τάς προθεσμίας ή θα έπιβαρυνθούν με πρόσθετα έπειδη δεν έντημερώθησαν; Βεβαίως ή γνοια νόμου δὲν συγχωρεῖται, αλλά ειδικώς διά τούς ναυτικούς, οι οποίοι εύρισκονται μακρών τής Πατρίδος, ή γνοια είναι μοιραίον έπακόλουθον. Διά τὸν λόγον αὐτὸν έπιβάλλεται νὰ δίδεται η μεγαλυτέρα δυνατή δημοσιότητη, ώστε η έντημέρωσίς μας έπι θεμάτων τὰς όποια ένδιαφέρουν τους ναυτικούς καιρίων νὰ είναι πλήρης. Και πρός τὴν κατεύθυνσην αὐτήν δὲν ίσομεν νὰ καταβάλλωνται προσπάθεια.

АКТОПАО·ИКА

Φαίνεται δύτι οι σύμβουλοι τοῦ κ. Υπουργού δὲν ἔσκεφθησαν τάς ἀπωτέρας συνεπείας, τάς ὅποιας ἐνδέχεται νὰ ἔχῃ ἢ ἀπόφασις δι' ἡς ἐπιτρέπεται εἰς τάς τιμεντούσιον μηχανίας καὶ τάς μεταλλευτικάς ἐπιχειρήσεις νὰ μεταφέρουν πρόστις ὑλας καὶ μεταλλεύματα διὰ πλοίων ιδιοκτησίας των χωρητικότητος πάνω τῶν 1.000 κοχ. Ἡ ἀπόφασις αὐτῆς ἡμεροειδῶς δένηση εἰς καταστρατηγήσεις, δύον ἀφορᾶ τὴν ἐπιβαρύνσιν τῶν τελικῶν προϊόντων λόγῳ ὑψηλῆς χρεώσεως τῶν μεταφορικῶν τῶν πρώτων ὑλῶν. Ἐνῷ τὸ λογιώντερον θὰ ἡτο, ἐφόσον ἐπετράπη ἡ μεταφορὰ τῶν ἐν λόγῳ φορτίων ὑπὸ σκάφων μεταναστέρας χωρητικότητος τῆς μέχρι προσφάτως ἐπιτρεπομένης, νὰ ἐπεκταθῇ τὸ μέτρον δι' ὅλα τὰ σκάφη καὶ διὰ μόνον δι' ἕκεινα ἄντινα ἀνήκουν κατὰ πλοιοκτησίαν εἰς τὰς δικείας ἐπιχειρήσεις. "Αλλωστε διὰ τοῦ μέτρου τούτου οἱ κατασκευασταὶ μετατρέπονται καὶ εἰς μεταφορεῖς καὶ οὐδεὶς βεβαίως δὲν ἔμποδιστη νὰ ὑπεισέλθουν καὶ εἰς ὅλας μεταφορές.

Καθ' ἡμάς, πάντως, πρέπει νὰ ἐπαναφέρῃ τὸ προϊσχύσαν καθεστώς, ητοι τῆς χρηματοποίησεως ἀποκλειστικῶς τῶν σκαφῶν μέχρι 500 κοχ. διὰ τὰς μεταφορὰς ἑσωτερικοῦ, ως ὑπέδειξεν ἄλλωστες καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιχειρησιών, τὸ ἀπόνιν κατήρ νόμου εἶναι

ειδίκος σύμβουλος τοῦ κ. Υπουργοῦ Ναυτιλίας. Προέχει ἡ διατήρησις τῆς ἀκτοπλούσης φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἡ ὅποια ἀπεδείχθη πολλαπλῶς χρήσιμος κατά τὴν διάρκειαν ἑκάτητων ἀναγκῶν καὶ κρίσιμων διὰ τὸ Ἐθνός περιστάσεων. Ἀλλωστε οἱ πλοιοκήται τῶν σκαφῶν τῆς ἐλόγῳ κατηγορίας δέχονται τὴν μεταφορὰν ὡρισμένων φορτίων διὰ σκαφῶν μεγαλυτέρας χωρητικότητος, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἔκ της μέχρι τούδε σχετικῆς ἐμπειρίας προκύπτει, ὡς βεβαῖον οἱ διακινούντες φορτία μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων, ὅτι τὰ μέχρι 500 κόρων σκάφη προσφέρουν τὸ χαμηλότερον κόστος μεταφορᾶς.

Νομίζουμε ότι ή επίμαχος απόφασις δέοντα καταργηθή χωρίς χρονοτριβήν. "Άλλως νά-  
παρασχεθούν σαφείς έξηγήσεις διά τούς λό-  
γους οι οποίοι την επιβάλλουν.

## ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

"Η "Ενωσις Πλοιάρχων προτείνει όπως τά σέσοδα του NAT υπολογίζωνται έπι τη βάσει της χωρητικότητος των πλοιών διότι, ώς ύποπτηρίζει, διά τού ἐν Ισχυ Συντήματος διαφεύγουν δισκιά έσσοδα. Είς ύπομνημά της πρός τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT, διά τού όποιου υπόβαλλονται αίτηματα διατυπωθέντα εἰς τὴν γενικήν συνέλευσιν τῶν μελῶν της, η διοίκησις της "Ενώσεως υπογραμμίζει διτι, κατὰ τὴν ἀποψίν της, ὃ καθορισμὸς τῶν εἰσπράξεων του NAT κατὰ κόρων θὰ ἀποδώσῃ περισσότερα έσσοδα καὶ οὕτω θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἔξασφάλισις ἀξιοπρεπεστέρων συντάξεων εἰς τοὺς ναυτικούς. Διὰ τοῦ ίδιου ύπονυμήματος η διοίκησης τῆς ΠΕΠΕΝ θέτει, ἔκτος τῶν κλαδικῶν, καὶ ἔτερα δύο γενικῶτερού ἐνδιαφέροντος αἰτήματα: Πρῶτον, ζητεῖ τὴν ἄμεσον καὶ οὐσιαστικὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ώς διαρέος καὶ ἀνθυγειειού διά τῆς μειώσεως τῶν ἐτῶν υπηρεσίας πρὸς συνταξιοδότην εἰς 22, μειούμενον ἀντιστοίχως καὶ τὸν κατωτάτου ὅριον διά τὴν ἀναγνώρισιν συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος. Καὶ, δεύτερον, τὴν καθιέρωσιν ειδικοῦ ἐνσήμου (ναυτοσήμου), τὸ όποιον θὰ χρησιμοποιήσῃ ὑπὸ τῶν συναλλασσομένων μεταξὺ τοῦ NAT καὶ τοῦ YEN καὶ θὰ ἀποτελῇ σάδον τοῦ Ταξιέν.

Τὰ καλαϊκά αίτηματα ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔξαλειψιν τῶν διαφορῶν εἰς τὰς συντάξεις μεταξύ ποντοπόδων καὶ ἀκτοπλόων πλοιάρων, εἰς τὴν ἀναγνώρισιν ὀλοκλήρου τῆς στρατιωτικῆς θητείας ὡς συντάξιμους καὶ εἰς τὴν οριστικήν ρυθμίσιν του προβλήματος τῆς καφαλιστικῆς καλύψεως τῶν ἀρχιπλοίαρχων. Επὶ τοῦ πρώτου θέματος παραπρεδίται ὅτι η γενικὴ συνέλευσις τῶν μελῶν τῆς ΠΕΠΕΝ έωρεῖ ἀπάραδεκτον τὴν υψησταμένην διαφοράν καὶ ζητεῖ τὴν ἐπίσπευσιν τῆς νομοκηκῆς ρυθμίσεως τοῦ θέματος, ὥστε νὰ προσγγίσουν εἰς ἀνεκτό δρισι αἱ συντάξεις τῶν ποντοπόδων καὶ τῶν ἀκτοπλόων πλοιάρχων. Διὰ τὸ θέμα τῆς ἀναγνώρισεως τῆς θητείας τῆς συντάξιμου χρόνου ζητεῖται ὃπως ἡ ρύματις ισχύσῃ δι' ὀλούς τοὺς πλοιάρχους καὶ κανερρήτως χρονικῆς τοποθετήσεως. Τέλος, διὰ τὸ θέμα τῶν ἀρχιπλοίαρχων ζητεῖται ὅτι ᾧδοι διέπωνται ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις φ' ἦς διέπονται οἱ ταξιδεύοντες συνάδελφοι· ων καὶ ἀπλοποιθοῦνται σὶ γραφειοκρατικαὶ οπιττάσεις διὰ ψηφισμήν ἢ ταχινεύονται.

# NEGRIS Overseas Suppliers

P.O.BOX 87, BOMBAY (INDIA)  
CABLES: NEGRISCLEO (BOMBAY)  
TELEPHONE: 26 86 56 - 26 10 68 - A.O.H. 2115 34

## Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ ΒΟΜΒΑΗ - ΙΝΔΙΑ

τῶν ἐνδιαφερομένων κατά τὴν ἀναγγώσιν τῆς ὑπηρεσίας των ὑπὸ τοῦ NAT.

• 'Ἐπὶ τοῦ τελευταίου, φίλος ἀρχιπλοίαρχος παρατηρεῖ ὅτι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ NAT, εἰς τὴν μέριμνάν των διὰ τὴν ἀποφυγὴν τυχόν καταστρητήσεων, θεωροῦν ἐκ προοίμιου ἄποντας τοὺς ἀρχιπλοίαρχους ὡς ὑπόπτους περιγραφῆς τῆς σχετικῆς νομοθεσίας καὶ εἰσηγούνται διάφορα μέτρα, ὡς ἡ πρότασις περὶ προσκομίσεως καὶ ἀντιγράφου τῆς ὑποβαλλομένης εἰς τὴν ἔφορον δεσμώσεως περὶ τοῦ ὕψους τῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων ἀποδοχῶν των, ἡ ὅποια εὐτυχῶς ἀπερρίφθη τὴν τελευταίαν στιγμὴν. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, παρατηρεῖ ὁ ἐν λόγῳ ἀρχιπλοίαρχος, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ NAT ἔπρεπε περὶ προβληματίζωνται διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τρόπων ἀντιμετωπίσεως τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν περιγραφῆς τῆς νομοθεσίας καὶ δῆλον τῶν ἀρχιπλοίαρχων.

### ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΑΔΙΚΟΝ

'Ἄλλα καὶ διὰ μίαν δευτέραν ἀντινομίαν μᾶς παραπονοῦνται οἱ Πλοίαρχοι. Διὰ τὴν εἰς τὸ ὡς ἄνω Διάταγμα εἰσχωρήσασαν ἀδρύνως παράγραφον δι' ἡς ἀντὶ Πλοίαρχων δύνανται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὰς θέσεις τῶν διευθυντῶν Σπουδῶν λιμενικοὶ ἀξιωματικοί. 'Ως ἐάν τὰ ἐπτὰ ἐπὶ μέρους προσόντας τις διορισμού, τὰ ὑπὸ τοῦ Διατάγματος προβλεπόμενα, δύνανται ν' ἀναπληρώσῃ δι' ἐπιφοιτήσεως ἡ ἴδιοτης τοῦ ἀνωτέρου ἀξιωματικοῦ Λ.Σ.

Καὶ ναὶ μὲν ἡ διάταξις ὁμιλεῖ περὶ «προσωρινῆς» τοποθετήσεως. 'Ἄλλα τί μονιμώτερον τοῦ προσωρινοῦ εἴς αὐτὸν τὸν τόπον;

Δὲν ἔχουν ἀδικον οἱ Πλοίαρχοι. 'Η συνεισφορά των εἰς πλείστους σόους τομεῖς τῆς διοικητικῆς δραστηριότητος εἰναι καὶ ἀναγκαῖα καὶ πολύτιμος. Τούτο ισχύει ιδιαιτέρως διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Κατὰ κανόνα, ὅμως, ἡγονῆθη ἐξ ἀδικιολογήτων προκαταλήψεων. Διὰ τούτο καὶ ἡ ἐπαφή των μετὰ τοῦ διοικητικοῦ φορέως, τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὅχι μόνον δὲν ὑπῆρχεν ἡ ἐνδειγμένη, ἀλλ' ἡ κολούθησε συχνὰ τὴν σκολιὰν ὅδον μιᾶς ἀντιδικίας, γενικότερον ἐπιβλασθοῦς καὶ ὀπωδοστήρος ἀκάρπου.

### ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Παραπονοῦνται οἱ Πλοίαρχοι, οἱ προερχόμενοι ἐκ τοῦ Γυμνασίου, ὅτι εἶναι ἀπαράδεκτος ἡ τυπικὴ διάκρισις μεταξὺ αὐτῶν



### 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

καὶ τῶν ἑκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. προερχομένων. Φθάσαντες εἰς τὸ δίπλωμα τοῦ Πρώτου Πλοιάρχου, μετὰ μακράν καὶ πολύπειρον ναυτικήν ὑπηρεσίαν καὶ κατόπιν τριών ἀλεποπαλήλων αὐστηροτάτων ἔξεταστικῶν δοκιμασιῶν καὶ εἰδικῶν ἐπιμορφωτικῶν μετεκπαιδεύσεων, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διαχωρίζωνται τῶν λοιπῶν συναδέλφων των ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνον ὅτι δὲν ἔχουν φοιτήσει εἰς ΔΣΕΝ. Τὰ οὐσιαστικά πρόσοντα καὶ ἡ ἰκανότης ἐνὸς ἐκάστου θὰ φανοῦν εἰς τὴν μακράν καὶ πολυκύμαντον θαλασσίαν σταδιοδρομίαν. 'Ἄσ τοις οἱ οἰκείων ἐπιχειρήσεων ἀποδοχῶν των, ἡ ὅποια εὐτυχῶς ἀπερρίφθη τὴν τελευταίαν στιγμὴν.

σμούς, διακρίσεις καὶ ἐμπόδια.

'Αφορμὴν εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῶν παραπόνων αὐτῶν παρέχει τὸ σχεδιασθὲν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Διάταγμα περὶ τῶν προσόντων τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ΚΕΣΕΝ, συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον ὁ διευθυντής καὶ ὑποδιευθυντής Σπουδῶν τοῦ Κέντρου πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ προέρχεται ἐκ τῶν ΔΣΕΝ.

Καὶ ἐρωτῶν οἱ ἐκ τοῦ Γυμνασίου Πλοίαρχοι: 'Δὲν ὑπῆρχαν εἰς τὸ παρελθόν καὶ δὲν ὑπάρχουν σήμερον πλοίαρχοι, οὐχὶ ἐτῶν ΔΣΕΝ, οἱ ὅποιοι διέπρεψαν εἰς ἐπαγγελματικὴν ἀπόδοσιν, ἐπιστημονικὴν κατάρτιον καὶ ἐκπαιδευτικὴν ικανότητα; Διατί λοιπὸν διαγράφονται όλοι διὰ μονοκονδύλιας;

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χαλαροῦται ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν φορτώσεων δημητριακῶν καὶ γαιανθράκων, ὅστις προεκλήθη ὅπο τὴν σκληράν τῆς φύσεως ἐπίθεσιν ἐκ τῶν πάγων.

Αἱ ναυλώσεις σκαφῶν ἥρχισαν αὐξανόμεναι ὅπο τὸν βορειοαμερικανικὸν τομέα. Οἱ ναύλοι δὲν ἀποκλείεται νὰ σημειώσουν κάποιαν αὔξησιν ἀπὸ τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα ποὺ ἔφθασαν. Δέον δῆμος νὰ μὴ παύσωμεν ὑπολογίζοντες εἰς τὴν πίεσιν τοῦ ἀθρώπων προσφερομένου ἀναπλάσιου τοννάζ. 'Ολαι αἱ ἐνδείξεις καὶ αἱ πληροφορίαι φέρουν, ἀτυχῶς, τὸ ἀργάμενον ἐτοῦ ἐλάχιστα ἐλπιδοφόρον διὰ τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν.

Τὸ ἀργοῦν τοννάζ τῶν δεξαμενοπλοίων βαίνει σταθερῶς μειούμενον. Τὰ παρωπλισμένα ἀνήρχοντο τελευταίων εἰς 31.8 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 51.8 ἑκατομ. τόν. πρὸ ἔτους καὶ 54.6 ἑκατομ. τόν. κατὰ Μάρτιου τοῦ 1976.

• • •  
'Ελπιδοφόρον τὸ μήνυμα: Κατὰ ἐπισήμους γερμανικάς διασποράς εἰς τὴν διοικητικήν παραγωγὴν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἐνεφάνισε κάποιαν ζωρότητα τόσον εἰς τὴν Γερμανίαν, ὃντας καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ιταλίαν.

• • •  
'Ο Βρεταννὸς 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Denis Healey ἔδήλωσε πρὸ ἡμερῶν εἰς τὰς Βρυξέλλας, ὅτι ἡ προοπτική διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν εἰναι «σκοτεινή πτως». 'Ο κινδύνος μιᾶς νέας ύφεσεως διὰ τὸ 1978 δὲν ἀποκλείεται.

• • •  
'Οι πρόδρος, ὁ κ. Healey, τῆς ἐξ 'Υπουργοῦ τῆς Κοινότητος ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν, ἀνεκοίνωσε τὰς ληφθείσας ἀποφάσεις διὰ τὰ ἐπείγοντα μέτρα ποὺ συνεζητήθησαν διὰ τὴν πρόκινδυνεύση τῆς κρίσεως, χωρὶς νὰ προκινδυνεύῃ ἡ προσπάθεια κατὰ τοῦ πληθωρισμοῦ. Διασκέψεις ἐπὶ παγκόσμιου ἐπιπέδου προβλέπονται ἐντὸς τοῦ ἔτους.

• • •  
Κατὰ 28.1% πήξηθησαν αἱ εἰσαγωγαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου τοῦ 1976 εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας (5.3 ἑκατομ. διαρέλια πήμερησίων). Τῶν παραγώγων ἡ αὔξησις τεκμαίρεται εἰς 2.6%.

• • •  
'Η «Περταμίνα» τῆς 'Ιδονοησίας συμβιβάζεται διὰ τὰς 'κατ' αὐτής ἀπαιτήσεις καὶ πληρώνει. Μὲ δύο μόνον ἐφοπλιστάς, τῶν ποτίσιων τὰ τάνκερς ήσαν χρονοναλογένεα μὲ τὴν ὄργανωσιν αὐτήν, συνειδιόσθη τελευταίως. 'Ἔναντι τῶν ἀπαιτουμένων 337.6 ἑκατομ. δολ. συνεφωνήθη νὰ πληρωθοῦν 46.5 ἑκατομ. δολ. καὶ ἀτόκως μετὰ τριετίαν.

• • •  
Οὕτω, μὲ τὴν ἐλληνικῶν συμφερόντων — γνωστοῦ 'Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ — Ναυτιλιανὸν Σίππιγκ Τρέιντιγκ Κόμπαπων ἐξωφλήθησαν ἀπαιτήσεις δι' ἔτος τάνκερς, συμποσούμεναι εἰς 298.9 ἑκατομ. δολ., μὲ 42 μόνον ἑκατομ. δολ. ἀτόκως ἐντὸς τριετίας. Αἱ σχετικαὶ δίκαιαι καταργούνται.

### ΔΥΣΚΟΛΟΝ ΤΟ 1977

Εἰς δυσμενεῖς προβλέψεις διὰ τὴν περιπτέρων ἔξελιξιν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβαίνει ὁ Γερμανὸς πραγματογνώμων δρ. Χάνς Μπέμε, τοῦ 'Ινστιτού Παγκοσμίου Οίκονομίας τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Κιέλου.

Οἱ σημαντικότεροι παράγοντες, οἵτινες ἐπηρεάζουν τὴν Ναυτιλίαν, εἶναι, κατὰ τὸν δρα Μπέμε, ἡ χαλάρωσις τοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῶν διοικητικῶν χωρῶν καὶ αἱ σημαντικοὶ προσθήται νεοτεύκτων σκαφῶν. 'Η ὑπερπροσφορὰ ἀποτελείται μὲνότι τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων καὶ μπάλι κάρριερς θὰ ἔξακολουθήσῃ· γεγονός ὅπερ θὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν μικροτέρων σκαφῶν. 'Η ζήτησις τοννάζ ἔχοντος τοννάζ ηγονής προσθήται μέτρον ἀπὸ μίαν ἐνδεχομένην ἀνάσχεσιν τῆς εἰσαγωγικῆς δραστηριότητος τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῆς Αφρικῆς.

Εἰς τὸ δασικὰ χύδην φορτία, αἱ μεταφοραὶ δημητριακῶν προβλέπονται αἰσθητῶς κατατερπεῖ, ἐνώς ἡ ζήτησις τῶν μικροτέρων σκαφῶν, ἀλλὰ δὲν ἀποκλείεται καὶ τὸ ἀντίθετον ἀπὸ μίαν ἐνδεχομένην ἀνάσχεσιν τῆς εἰσαγωγικῆς δραστηριότητος τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῆς Αφρικῆς.

Εἰς τὸ τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἐνῷ ἀναμένεται βελτίωσις τῆς καταστάσεως, ὁ δρ. Μπέμε προβλέπει ὅτι θὰ δημιουργηθοῦν πολιτικὰ προβλήματα ἀπὸ τὴν ληψήν μέτρων ἐκ μέρους τῆς Εύωναπαίκης Κοινότητος κατὰ τῶν ιαπωνικῶν ἔξαγωγῶν. 'Η διακίνησις φορτίων πρὸς τὰς χώρας τοῦ ΟΠΕΚ θὰ ἔξακολουθήσῃ ζωηρά, ἀλλὰ μὲ σχετικοὺς βραδύτερον ρυθμόν. Αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν ἀναμένεται νὰ χρονοναλώσουν περισσότερα πλοῖα ἐφέτος. Αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὰς ἀλλας ἀναπτυσσομένας χώρας ταξιδεύουν, ἀλλὰ ἔξακολουθήσουν, ἀναμφιδόλως, νὰ ἐπηρεάζωνται ἀπὸ προβλήματα τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν, μετὰ τὴν πρόσφατον αὔξησιν τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου.

### ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Μέγας ὁ ἀριθμὸς τῶν νεοτεύκτων μπάλι κάρριερς τῶν 25 - 28.000 τόν. Μετὰ περισκέψεως βλέπουν οἱ κινούμενοι περὶ τὴν ναυλαγορᾶν τὴν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ ἐπομένου ἔτους ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος τοιωτῶν σκαφῶν. Τὰ πλείστα παρηγγέλθησαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

'Εξ ἀντιθέτου, αἱ ἐλπίδες βελτιώσεως τῆς καχεκτικῆς ναυλαγορᾶς συγκεντρώνονται εἰς τὴν Αμερικήν. Πολλὰ ἀναμένονται ἀπὸ τὴν πολιτική τοῦ κ. Κάρτερ διὰ τὴν ἀναζωπύ-

ρωσιν τής άμερικανικής Οίκονομίας. Η εύημερία της έχει τόν αντίκτυπόν της εις τήν ολην παγκόσμιον Οίκονομίαν.

Έλαχιστα ένθαρρυντικά είναι, έξι άλλου, αι προβλέψεις διά τήν έφετεινή όποιοι στον τοννάς πρός μεταφοράν δημητριακών. Η Μόσχα έμφανίζει τήν ρωσική συγκομιδήν υπεράθιβον. Η τού 1976 άνηλθεν εις 223.8 έκατομ. τόν, έναντι τών 140 έκατομ. τόν. τού 1975. Οι Ρώσοι, πάντως, ομιλούν περί άγοράς από τήν Αμερικήν έξι έκατομ. τόν. σιτηρών, θάσει τής σχετικής συμβάσεως. Τά ρωσικά ζώμας πλοία υπερπλεονάζουν. Ήρχισαν νά προσφέρωνται και διά μεταφοράς τρίτων χωρών.

Η 'Ινδια, έπισης, έξαγγέλλει τήν καλήν της συγκομιδήν. Η Κίνα έπισης. Μικροί αι είσακτέαι και από αύτην ποσότητες δημητριακών.

Όλαι αι πληροφορίαι φέρουν τήν Ναυτιλίαν τών τράμπης όποιοι λογοτελούμενή —έκτος έκτακτου τινός γεγονότος— είς χαμηλά έπιπεδα κατά τό 1977. Ούτε η παγκόσμιος οίκονομία έμφανίζει σημεία θετικά άναφρωσεων ούτε και ο πληθωρισμός τού τοννάς, διά τών νέων ύπο έκτελεσιν ναυπηγήσεων μπάλκ κάρριερς, έπιτρέπουν τήν αισιοδοξίαν.

#### ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Έπανέρχεται βαθμιαίας ή αισιοδοξίας μεταξύ τών ιδιωτών διαχειριστών δεξαμενοπλοίων. Αι πωλήσεις συστήματος τάνκερς εις τήν ήμερησίαν διάταξιν. Γνωστοί έλληνικοι (Λιβανός, Νιάρχος, 'Ωνάσης) και νορβηγικοί (Ρέκστεν, Γιάρε) Οίκοι είς τό προσκήνιον, παρά τό γεγονός ότι αι ζητούμενοι τιμαί είναι σαφώς άνωτερα τού παρελθόντος έτους. Ίδου πρόσφατοι τινές πράξεις:

Τό στροβιλοκίνητον βρετανικόν δεξαμενόπλοιον τής Π & Ο «Άρντσιλ», 217.520 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως, τού 1969, ήγοράσθη παρ' Έλληνων τού Λονδίνου περί τά 9,5 έκατομ. δολλάρια, με παράδοσιν τέλη Φεδρουαρίου.

Τό ναυπηγήθεν εις 'Άμστερνταμ τό 1975 στροβιλοκίνητον τάνκερ «Χάρρου Μπόρτερν», 229.886 τόν. d.w. ήπωληθή ύπο τών ναυπηγών εις τόν Νορβηγόν έφοπλιστικόν «Άντερς Γιάρε» εις τά 20 έκατομ. δολλάρια. Αρχικάς τήν άγοράν τού σκάφους αύτού είχε διαπραγματευθή ό 'Ομιλος 'Ωνάσης.

Παρά τού γνωστού Άμερικανού μεγαλοεφοτίστού Nt. K. Λούντβιχ ήπωληθή εις τόν Οίκον 'Ωνάση τό ιαπωνικής ναυπηγήσεως άτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον εγιώνινθερ Φρόντιερ, 269.574 τόν. d.w. τού 1976, γύρω εις τά 27 - 28 έκατ. δολλάρια.

Χαρακτηριστικόν έν προκειμένων είναι τό γεγονός ότι ό 'Ομιλος 'Ωνάσης εισέπραξεν από τούς δάσφαλτάς, τό παρελθόντος, τό ποσόν τών 50 έκατομ. δολλάριων διά τήν άπωλειαν δεξαμενοπλοίου τού ίδιου περίπου μεγέθους (275.000 τόν. d.w.), τό όποιον προσήρχε κατά τήν διάρκειαν τού παρθενικού τού ταξίδιον εις τας άκτας τής Βρετανής, χαρακτηρισθέν έν συνεχεία ώς τεκμαρτή δίλικη άπωλεια.

Πολυάριθμοι και αι πωλήσεις μικροτέρων δεξαμενοπλοίων. Εν έξι αύτών, τό δηξελοκίνητον «Τάνκ Πρίνσες», 38.692 τόν. d.w. τού 1963, ήγοράσθη ύπο τόν Ιταλών άντι μη άνακοινωθείστης τιμής υπολογιζομένης, πάντως, περί τά 3,050 έκατομ. δολλάρια. Επίσης, 'Ελληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν «ώς έστι και όπου εύρισκεται» τό παρωτλισμένον εις Σιγκαπούρην άτμοκίνητον τάνκερ «Εσσο Στοκχόλμ», 52.425 τόν. d.w. τού 1961, εις τήν τιμήν τού 1,35 έκατομ. δολλαρίων.

#### ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Συμφώνως πρός τάς ένδειξεις, ό ρυθμός άναπτυξεως τής παγκόσμιου Οίκονομίας και τών μεταφορών θά είναι άσθενέστερος κατά τό τρέχοντος, έν συγκρίσει με τό 1976, προβλέπει ό γνωστός νορβηγικός ναυλομεστικός Οίκος Πλατού. Κατά πόσον άσθεν-

στερος θά έξαρτηθή από τάς αποφάσεις αι όποιαι πρόκειται νά ληφθούν καί, ιδιαίτερως, από τήν λήψιν τών ειδικών μέτρων με στόχον τήν τόνωσιν τής ζητήσεως.

Εις τήν τελευταίαν έξαμηνιαν έκθεσίν του, ό Ο.Ο.Σ.Α. καλεί τάς κυβερνήσεις τών ισχυροτέρων οικονομικών χωρών ('Άμερικης, 'Ιαπωνίας και Δυτ. Γερμανίας) νά υιοθετήσουν πλέον διασταλτική οικονομική πολιτικήν. Κατά τά φαινόμενα σποκεύουν νά πράξουν αυτό, γεγονός σπέρ πάθηθηση τήν άναπτυξιν και τών άλλων χωρών-μελών τού Ο.Ο.Σ.Α. Θά πρέπει, πάντως, νά ληφθή μέριμνα, διότι άλλως τά μέτρα αυτά ένδεχεται νά προκαλέσουν ταχείσιαν άνοδον τού πληθωρισμού. Γενικώς, συνιστάται μία έπιφυλακτική οικονομική πολιτική, ώστε νά αποφευχθῇ δ κίνδυνος συσβαρών διακυμάνσεων. Μία μετρία άναπτυξις, έλαφρών άνωτέρα τού 5% έπτσιος, θά είναι προσανώς έπαρκης διά τήν έξασφάλισιν πλήρους απασχολήσεως εις τάς χώρας τού Ο.Ο.Σ.Α. μέχρι τό 1980.

Ο Διεθνής Όργανισμός προειδοποιεί τάς χώρας-μέλη του αι όποιαι άντιμετωπίζουν συσβάρικον οικονομικά προβλήματα νά αποφύγουν τήν λήψη προστατευτικών μέτρων. 'Αρκεταί κυβερνήσεις δέχονται ισχυράς πράξεις νά έφαρμασουν παρόμοια μέτρα και δέν αποκλείεται νά καταφύγουν έκει έλα τό 1977 ή αυξησίς τού διεθνούς έμπορου δέν ύπερδη τό 6 έως 7% προβλεπόμενον ύπο τού Ο.Ο.Σ.Α.

Εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ή έπιδράδυνσις τού ρυθμού άνακάμψεως άνήκε πλέον εις τό παρελθόν, μετά τήν άξιόλογον αύξησην τής άνωμαν τής ζητήσεως.

Εις τήν 'Ιαπωνίαν, ή οικονομική άνάπτυξης διά τό τρέχον έτος τοποθετείται έπισημως εις τά 7%, άλλα τούτο θά έξαρτηθῇ, προφανώς, από τά μέτρα τά όποια θά ληφθούν πρός ένσχυσιν τής ζητήσεως.

\* \* \*

Δύσκολον έτος διαγράφεται τό 1977 διά τά μπάλκ κάρριερς. Η ήδη πλεονάζουσα χωρητικότης θά διογκωθῇ περαιτέρω με τήν παραπλαΐην ένδιξις τεραστίου άριθμου νεοεύκτων, ένων μετρία άναμένεται ή αυξησής τής παγκόσμιου διομηχανικής παραγωγής. Θετικόν, πάντως, στοιχείον αποτελεῖ ή προοπτική βελτιώσεως τής ναυλαγοράς τών δεξαμενοπλοίων, ήτις έπιπρεάζει πάντοτε και τήν άγοράν τών μπάλκ κάρριερς. Παραμένει, έπισης, νά ίδωμεν κατά πόσον ή Κυβέρνησης Κάρτερ θά έπιπρεάσῃ άμεσως και έμμεσως τήν άναπτυξιν τής παγκόσμιου Οίκονομίας.

#### ΟΧΙ ΠΡΟ ΤΟΥ 1985

Πολύ αισιοδόξους εύρισκει τάς προβλέψεις περί τής προσφοράς και ζητήσεως πετρελαιοφόρου χωρητικότηος, ό Γεν. Διευθυ-

# ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Καταθέσεις ύψηλότοκες σε ξένο συνάλλαγμα

Πλήρη ασφάλεια τών χρημάτων τους

Δάνεια στεγαστικά με πολὺ εύνοικους όρους μέχρι 2.000.000 δρχ.

Αποκτήσετε τό σπίτι σας στήν 'Ελλάδα με τό

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

τής της Μπρίτις - Πετρόλεουμ. 'Αντιθέτως ό όδιος πιστεύει, ότι ή όποκατάστασις δεν θα έπελθη πρό τού 1985.

'Υπέμνησε σχετικώς, ότι είς τό τέλος του 1976 η πλεονάζουσα χωρητικότης είς πετρελαιοφόρα ήτο της τάξεως τών 100 έκατομ. τόνων, ένω ό παγκόριμος στόλος δεξαμενοπλοίων έφθανε τά 365 έκατομ. τόν. d.w. 'Η άναγκη διαφοροποίησεως τών πηγών προμηθείας άκαθάρτου πετρελαίου και περιορισμού της έξαρτησες έντονων χωρών της ΟΠΕΚ, θά σημάνη την άναπτυξην των έσωτερικών πηγών ένεργειας είς την 'Αμερικήν και την Εύρωπην, πράγμα όπερ θά έπηρεάση μεσοπροθέσμως την ζήτησιν δεξαμενοπλοίων και θά έπιβραδύνη τών ρυθμών της αύξησεώς της.

'Υπέμνησεν άκομη, ότι τό 30% τού στόλου τών πετρελαιοφόρων είναι υπερήλικα ένω τών 25 έτών. 'Εξ άλλου, αἱ προσφερόμεναι τιμαὶ διαλύσεως ύπηρξαν λίσταν ένδιαφέρουσαι, ένω τὸ καρνέ τῶν παραγγελιῶν εἰς πλοῖο τῆς κατηγορίας αὐτῆς περιλαμβάνει μόλις 2 έκατ. τόν. d.w. Τὰ στοιχεῖα αὐτᾶ ἐπιτρέπουν νὰ εἴπωμεν ότι θά καταστῆ άναγκαία ἡ μέχρι τού 1980 κατασκευὴ νέων δεξαμενοπλοίων της τάξεως τών 35.000 τόν. d.w., διὰ τῶν όποιων δεν θά έπελθῃ αὔξησις τοῦ στόλου τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἀλλὰ μᾶλλον ὁ ἐκσυγχρονισμός των.

Παρετήρησε τέλος, ότι ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν σημαντική ἐπίδρασιν θά ήδηντο νὲ ἔχῃ ἡ ἐπὶ τόπου διύλισις τῶν πετρελαίων, εἰς τρόπον ὥστε ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ νὰ περιορισθῇ εἰς διυλισμένα προϊόντα. Τούτῳ, ὅμως, ἐκτὸς τῶν τεχνικῶν προβλημάτων τὰ ὄποια θέτει ἡ ἐγκατάστασις διυλιστηρίων, προσκρούει ἐπὶ τῆς σημερινῆς ναυλαγορᾶς καθ' ἣν εἶναι συμφερώτερά ἡ διὰ μεγάλων πλοίων μεταφορὰ ἀκαθάρτων πετρελαίων και ἡ διύλισίς των εἰς τὰς περιοχὰς τῆς καταναλώσεως.

## ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὴν 1ην Φεβρουαρίου, ἡ παγκοσμίως ἀργόντα χωρητικότης, ἀναφέρομένη εἰς 579 σκάφη, 19.461.083 τόν. γκρός, ἐφέρετο ἐλαφώς ηδημένη ἔνστι τού προηγουμένου μηνὸς (595 σκάφη, 19.354.837 τόν. γκρός).

Παρωπλισμένα ἀπὸ μακροῦ, ἐπανήλθον ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν 'Ιανουάριον τὰ ἔξης τάνκερς : 'Αλ. Ραφιντάϊν' 317.000 τόν. d.w., 'Μάσαριξ' 324.000 τόν. d.w., 'Φάουστ' 233.000

τόν. d.w., 'Εγκρέυ Φάιτερ' 126.000 τόν. d.w. και 'Μπούρμα Πέρλα' 140.500 τόν. d.w. 'Επίσης, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τὸ ἀργοῦ δεξαμενοπλοίον 'Ράμα Νατόμας' 90.000 τόν. d.w., ἐνῷ τὰ ιταλικὰ υπερωκεάνια 'Μικελάντζελο' και 'Ραφαέλλο', παρωπλισμένα ἀπὸ τού 1975, ἐπωλήθησαν εἰς τὸ 'Ιράν.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον παρωπλισθησαν τὰ δεξαμενοπλοία 'Φ. Α. Ντείδης' 233.000 τόν. d.w. και 'Μπέργκετουν' 111.000 τόν. d.w. 'Οσαύτως, τὰ νεότευκτα 'Σινανογκάδα Μαρού' 242.000 τόν. d.w., 'Κατορίσαν Μαρού' (238.000), 'Οντερ Μαρού' μικτὸν (171.500), 'Πατριότικ' (268.500) και ἐν ἀμφισβητούμενον τάνκερ τὸ «Πόρθος», τῶν 412.000 τόν. d.w., περατωθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σουμιτόμο.

## ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Κατὰ τὴν Σὲλλ τὸ περίσσευμα τοῦ τοννάς τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τού 1977 είναι πιθανὸν νὰ κυμαίνεται γύρω τῶν 100 έκατομ. τόν. d.w. 'Εξ άλλου, νέα σκάφη 21 έκατομ. τόν. θά συμπληγωθοῦν τὸ 1977 και 11 έκατομ. τόν. μετεσῦν τού 1978 και 1980. Πιθανὸν παραγγελίαι τοὺς τίνες νὰ ἀκυρωθοῦν.

Διὰ τὴν σημερινὴν θέσιν τῶν τάνκερς διαπιστούται ότι οἰαδῆποτε αὔξησις τῆς ζητήσεως θά ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τὸ ὄγκωδες παρωπλισμένον τοννάς και ἀπὸ τὰ μὲ μειωμένην ταχύτητα ταξιδεύοντα σκάφη. Και εἰς τὴν ἀνισοσκέλισιν μεταξὺ προσφορᾶς και ζητήσεως δέον νὰ συνυπολογισθοῦν τὰ ἀπὸ μικρᾶς ἀποστάσεως μεταφερόμενα πετρελαιαὶ τῆς Βορ. Θαλάσσης και τῆς 'Αλάσκας, όπως και ἀπὸ τοὺς πετρελαιασιγγούς τῆς Μέσης 'Ανατολῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον, όπως και τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Διὰ τὰ σκάφη, ὅμως, τὰ 30 - 80.000 τόν. ἡ προοπτικὴ διὰ τὴν ἀπασχόλησίν των φαίνεται πλέον εὐνοϊκὴ κατὰ τὰ ἐπόμενα δύο ἔτη. Αἱ εἰσιγωγικαὶ ἀνάγκαι τῆς 'Αμερικῆς αὔξανονται και τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶναι δεκτὰ εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου και τῆς ἀνατολ. ἀκτῆς.

'Αλλ' ἐφόσον τὸ ὄγκωδες περίσσευμα τῶν VLCC σκαφῶν υφίσταται, ἐλάχισται εἶναι αἱ ἐλπίδες —κατὰ τὴν Σὲλλ— μιᾶς πλήρους ἀνακάμψεως.

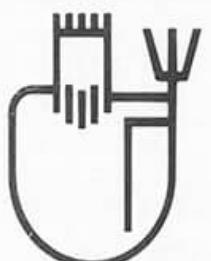
## Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Πόσοι ὄφραγε Πειραιεῖς γνωρίζουν, ότι ἡ πόλις των, εἰς πολὺ παλαιάς ἐποχὰς ἀπετέλει μίαν λοφώδη νήσον κατέμπροσθεν τῶν ἀττικῶν παραλίων, χωριζόμενη ἀπὸ αὐτῶν διὰ θαλασσίου στενοῦ διήκοντος ἀπὸ τοῦ Φαλήρου μέχρι τοῦ λιμένος 'Αλῶν; Και ότι συνοικίσθη τὸ πρώτον ὑπὸ Μινύων προσφύγων ἐγκατασταθέντων εἰς τὴν ἔρημον παραλίαν, ἀδεία τοῦ τότε 'Αττικοῦ βασιλέως; Και ότι οἱ παλαιοὶ κάτοικοι του συνεκρότουν τὸ Πειραικὸν Τετράκωμον, ἐκ τοῦ Πειραιῶς, τοῦ Φαλήρου, τῆς Ξυπέτης και τῶν Θυμαιταδῶν;

'Αλλὰ καὶ πόσοι σημερινοὶ Πειραιεῖς ἔχουν ιδέαν τί ἡτο καὶ ποῦ ἔκειτο τὸ ιερὸν 'Ηράκλειον, τὸ Συράγγειον, τὸ Σπήλαιον τῆς Ἀρετούσης ἡ ἀκόμη ποὺ κατόπουν οἱ Κορυθαλλεῖς, οἱ 'Ερεσίδαι, οἱ Σημαχίδαι καὶ οἱ λοιποὶ περὶ τὸν Πειραιᾶ γειτονές μας;

'Αντιθέτως ἔχομεν τὴν μαρτυρίαν παλαιοῦ Πειραιώτου καὶ φίλου, ότις μᾶς ἔξιωμολογήθη πῶς μολονότι παιδιόθεν διέτρεχεν τὰς ἀγυιάς καὶ τὰς ρύμας τοῦ Πειραιῶς καὶ ἡκουει καθημερινῶς τὴν παράδοξον 'κόδον Συραγγείου' οὐδέποτε ἐδιδάχθη ἡ ἐπληροφορήθη ότι ἡ πασιγνωστος «σπηλιὰ τοῦ Παρασκευᾶ», οἰκεία ἀλλοτε ως κακόφημον ἄντρον καὶ ἀλλοτε ως κέντρον πολυτελείας, ἡτο τὸ Συράγγειον 'Ασκληπειον καὶ Βαλανείον τῆς προϊστορικῆς πόλεως μας.

Αὐτὰ λοιπόν καὶ πολλὰ ἄλλα ἀγνωστα καὶ ἐνδιαφέροντα μανθάνομεν ἀπὸ τὸ βιβλίον «Ιστορία τοῦ Πειραιῶς» τοῦ κ. I. Μελᾶ, τοῦ ὅποιου τὴν παρουσίασιν ἔχουν κάμει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς ἄλλας στήλας. Και πρέπει νὰ τὰ μανθάνωμεν. Διὰ νὰ γνωρίζουμε καλῶς πόσον 'παλαιότατον ἔστι τὸ γένος ήμάν καὶ πῶς τὴν χώραν ἦν νῦν ἔχομεν κατώκισεν». Διότι κατὰ τὸ ἀρχαῖον ἐπίγραμμα, οἱ πόλεμοι, ὁ χρόνος καὶ ἡ Μοίρα «μόνον οὐνομα καὶ κλέος κρύψαι οὐ δύνανται».



**CONTRACTING  
SALE & PURCHASE  
DEMOLITION  
CHARTERING**

**marbrokers s.a.  
PANAMA**

117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113217/8 Telex 21-3406/7 MARB GR Cables MARBROKERS



## ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



**Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός**

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

### ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

**ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ:** Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνση Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Ακτή Μισούαι 67  
Τηλ. 4520.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνση, Neorion Piraeus. **ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ:** N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London  
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. **ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** United Operators Shipping  
Agencies Corp. 680 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

# Η αλληλογραφία μας

## ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΩΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Καθυστέρημένα απαντώ στό τεύχος Ιης Φεβρουαρίου στήν στήλη έκδοσεων. Η καθυστέρησης όφελεται είς τὸ δῆι δρισκόμουν στό Λονδίνο καὶ μόλις σήμερα ἔφθασα στάς Ἀθήνας, όπότε καὶ ἐλαύν γνῶσιν τοῦ ὅλου περιεχομένου τοῦ τεύχους τῶν λιαν ἀγαπητῶν μου «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

1. Εύχαριστώ θερμότατα γιὰ τὴν εὐμενεστάτη κριτική στὸ πρόσφατο βιβλίο μου «ΚΑΛΑΡΜΕΝΙΖΕ ΑΙΓΝΟΥΣΑ ΜΟΥ». Εἰναι ἀνάγκη νὰ πῶ ὅτι ιδιαίτερα ἐκτιμῶ τὴν θερμή μεταχείρισιν τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», τοῦ ιστορικοῦ Ἀρχείου τῆς Ναυτιλίας μας;

2. 'Απαντῶ στήν εὐλογη ἀπορία σας: Πῶς εἰς τὴν διογραφίαν τοῦ Γιάννη Διαμαντῆ Πατέρα δὲν ἀναφέρεται τὸ ὄνομα τοῦ Γιώργη Χρήστου Λαιμοῦ καὶ ἡ ναυτιλιακὴ καὶ κοινωφελής δρᾶσις του. Ή ἔξιγηστς εἶναι ἀπλῆ: 'Ο Γιάννης Διαμαντῆς Πατέρας ἔδρασε ναυτιλιακῶς ὑπὸ τὴν σκιάν τοῦ πατρὸς του καὶ ἐν συνεχείᾳ ὡς ἀρχηγὸς Ἀδελφικοῦ Οἰκογενειακοῦ Συνασπισμοῦ. Τὸ ἴδιο καὶ ὁ Γιώργης Χρ. Λαιμὸς μὲ τὸν δικό του Ἀδελφικὸ Συνασπισμὸ —μὲ τὸν Γιάννη Δ. Πατέρα μικράν συγγένειαν εἶχαν. 'Οχι Κοινοπραξίαν.

Στήν ίδρυσιν στό Λονδίνο τοῦ ναυτιλιακοῦ γραφείου Λεμᾶς — Πατέρας ὁ Γιώργης Χρ. Λαιμὸς εἶναι ὁ ἐμπνευστής καὶ πραγματοποιός —ἀλλὰ μόνον στὸ γραφεῖο. Τὰ βαπτίρια τοῦ τετραμελοῦς αὐτοῦ Συνασπισμοῦ ἡσαν τῶν οἰκογενειακῶν συγκροτημάτων. Συνέπεια ἀλλή ἡ προσφορὰ ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐνὸς καὶ ἄλλη τοῦ ὅλου.

Πράγματι ὁ Γιώργης Χρ. Λαιμὸς εἶναι ἔνος ἄλλο ἐπίλεκτου καὶ δοξασμένον τέκνον τῆς Αιγαίουσῆς. Ή ἀξιολόγησί του ἐγένετο ἐν ζωῇ ἀπὸ τὸν ὑποφαινόμενον, τελοῦντα εἰς ἵσασθενον ἀχώριστον δεσμὸν μὲ τὸν ἀσιδιμόν, εἰς τὸ βιβλίον μου «ΝΕΟΕΛΛΗΝΕΣ ΑΕΙΝΑΥΤΑΙ» σελίδες 139 - 140 - 141. Εἰς δημοσιεύματά μου εἰς τὴν ἐφημερίδα «ΠΑΝΕΥΡΩΠΗ - ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ» καὶ μετά θάνατον —εἰς τὸν ἐν Λωζάννῃ Ἐπικήδειόν μου καὶ Ἐ-

πιτάφιον. Βραδύτερον εἰς τὸ τεύχος «Πανευρώπη - Ελληνισμός» εἰς τὸ πνευματικὸν τοῦ μημόσυνον— δημοσίευμά μου. Καὶ τέλος εἰς τὸ βιβλίον μου «ΚΑΛΑΡΜΕΝΙΖΕ ΑΙΓΝΟΥΣΑ ΜΟΥ» σελίς 71. «Τὸ ὄρθodoξον Πατριαρχεῖον Γενεύης».

Ἐγραψα, ἀπαντητικῶς ἀρκετά, κινούμενος ἀπὸ δύο συναισθήματα:

- a) «Οτι χάρηκα ποὺ μοὺ ύπεμνήσθηκε τυχὸν παράλειψις γιὰ τὴν προσωπικότητα τοῦ προσφίλεστάτου μου ἔξαδέλφου, ποὺ ἐσήμαινε ὅτι ὁ συντάκτης τοῦ σχολίου ἔτιμα τὴν μνήμην του, ποὺ μοὺ εἶναι ἰδιαιτέρως εὐάρεστον.
- b) Διότι, ὡς ἀνθρωπος καὶ ὡς προέχων τῇ ἡλικίᾳ μη τυχὸν ὑπέπεσα εἰς λησμοσύνην καὶ ἀδικήσω τὴν μνήμην ἐνὸς ἐπιφανοῦς Οἰνουσσού, ποὺ θὰ ὑπετίμα καὶ τὴν ἀκριδοβικίαν κρίσιν μοὺ ὡς 'Ιστορικοῦ.

Αὐτά μὲ πολλὴν ἀγάπην.

## ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

'Αθῆναι 12 Φεβρουαρίου 1977

Υ.Γ.: Δὲν ἀναφέρθηκα ἀπ' εὐθείας στὸν λίαν ἀγαπητὸν μου κ. Δ. Κωντάκην, διότι ὑποπτεύθηκα ὅτι, ἐπειδὴ ἐγνώριζε τοὺς δεσμούς μου μὲ τὸν Γ. Χ. Λαιμὸν δὲν θὰ ὑπέπιπτε σ' αὐτὴν τὴν ἀπορίαν. Καὶ πάλιν εἴμαι ἀμφίρροτος λόγω τῆς ἐκτιμήσεως καὶ ἀγάπης του προς τὸν Γ. Χ. Λαιμὸν μη τυχὸν καὶ τὸν ἀδικὸν ἐκ παραλείψεως.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει τοῦ στέλλω τοὺς χαιρετισμούς καὶ τὴν ἀγάπην μου καὶ πάντοτε νὰ ἴσταται πηδαλιούχος στὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Καίτοι ἐπανειλημμένως διετυπώθησαν εἰς τὸ παρελθόν δόσιμοι ἐπικρίσεις δόσον ἀφορᾶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν μεταφράσιν τῶν κυρωθεισῶν ὑπὸ τῆς 'Ελλάδος διεθνῶν συμβάσεων Ναυτικοῦ Δικαίου, οἱ ἀρμόδιοι ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες οὐδόλως τὰς ἔλασθν ὑπ' ὅψιν. Οὕτως ἔξηγείται ἡ προχειρότης τῆς ἀ-

ποδόσεως εἰς τὴν Ἑλληνικὴν τῆς διεθνῶν συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 27 Μαΐου 1967 επερὶ ἐνοποιήσεως καυνῶν τινῶν ἀφορῶντων εἰς τὴν ἐγγραφὴν τῶν σχετικῶν πρὸς τὰ πλοῖα ὑπὸ ναυτῆγον δικαιωμάτων, κυρωθείσης ὑπὸ τῆς 'Ελλάδος διὰ τοῦ Ν.Δ. 345) 1974. 'Ο συντάκτης τῆς ἐπισήμου ταῦτης μεταφράσεως ἀποδεικνύεται ὅχι μόνον ἀγεύστος τοῦ δόγματος τοῦ Δικαίου, ἀλλὰ καὶ συντακτικῶς οὐχὶ καλῶς κατηρτισμένος. Π.χ. οἱ ἐν ἀρθρῷ 5 τεχνικοὶ νομικοὶ δροὶ «droits de propriété» (τοῦ γαλλικοῦ κειμένου) καὶ «titles» (τοῦ ἀγγλικοῦ κειμένου) ἀποδίδονται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν διὰ τῆς λέξεως «τίτλοις» (ἀντὶ τοῦ ὄρθοῦ «δικαιωμάτων κυριότητος»), αἱ δὲ ἐν ἀρθρῷ 7 ἐκφράσεις «el ordre de préférence entre les hypothèques... inscrits» (τοῦ γαλλικοῦ κειμένου) καὶ «the ranking between registered mortgages» (τοῦ ἀγγλικοῦ κειμένου) μεταφράζονται διὰ τῶν λέξεων «ἡ ἀξιολόγησις μεταξὺ τῶν καταχωρισθεισῶν ὑποθηκῶν» (ἀντὶ τοῦ ὄρθοῦ «ἡ σειρά κατατάξεως τῶν καταχωρισθεισῶν (ἢ, ἀλλοί, τῶν ἐγγραφεισῶν ὑποθηκῶν)»). 'Η ἐν ἀρθρῷ 6 «διαδικασία τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως» (procedure of enforcement, procédure de mise en œuvre) ὀνομάζεται «διαδικασία τῆς ἐφαρμογῆς!» 'Ἐπίσης χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ διατύπωσις τοῦ ἀρθρου 8, καθ' ἥν «... τὰ καταχωρηθέντα (εἰς ἄλλα σημεῖα τῆς μεταφράσεως γίνεται χρῆσις τῆς ὄρθης λέξεως «καταχωρισθέντα») δικαιώματα ἐπὶ σκάφους τελούντος ὑπὸ ναυτῆγησιν θάσιον διὰ ὑλικά, μηχανισμὸν καὶ ἔξοπλισμὸν τὰ διόπιστα εὑρίσκονται ἐντὸς τῶν δρίων τοῦ ναυπηγείου...», ὡς καὶ ἐκείνη τοῦ ἀρθρου 10/2, καθ' ἥν «σκάφος τὸ δόπιον κατασκευάζεται ἡ κατεσκευάσθη εἰς ἐν συμβαλλόμενον κράτος, δὲν νομιμοποιεῖται πρὸς νηολόγησην...».

'Ἄν ἀναλογισθῇ δέ τις, ὅτι αἱ ὡς ἄνω περιπτώσεις ἀναφέρονται ἐνδεικτικῶς, κατανοεῖ εὐχερῶς ὅτι τὸ ζήτημα δέον νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἐκ μέρους τοῦ Υ.Ε.Ν. μετά μεγαλυτέρας πρωσοχῆς. Φρονῶ, δητὶ ἡ συνεργασία τοῦ 'Υπουργείου μὲ τὴν 'Ελληνικὴν "Ενωσιν Ναυτικοῦ Δικαίου δύναται νὰ ἔχῃ ἐν προκειμένῳ φιλοξενίαν, διατελῶ μετ' ἐκτιμήσεως.

Εὐχαριστών διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μετ' ἐκτιμήσεως.

ΑΝΤΩΝ. Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ

Δικηγόρος Δ.Ν.

Πειραιεὺς 17 Φεβρουαρίου 1977

## “ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

## DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :

"SHIPDAWOOD" MADRAS

# ΑΝΑΣΚΟΠΕΙΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## ‘Ομιλία του υπουργού κ. ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑ

‘Ο ‘Υπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλέξανδρος Παπαδόγγονας ώμηλησε πρό τινων ήμερων εις τὸ ‘Επιμορφωτικὸν Σεμινάριον ἐργαζομένων στελεχῶν τῆς ‘Νέας Δημοκρατίας’ μὲ θέμα «Η ‘Ελληνικὴ ‘Εμπορικὴ Ναυτιλία ως παράγων ισχύος εἰς τὸν διεθνῆ χώρων».

‘Δ. κ. Παπαδόγγονας μεταξὺ ὄλλων ἔτονται :

—‘Η ‘Εμπορική μας Ναυτιλία συνιστά, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας τὴν μόνην δυνατότητα νὰ καθίσταται αἰσθητὴ ἡ παρουσία τῆς συγχρόνου ‘Ελλάδος σὲ δὲ τὰ γεωγραφικὰ διαμερίσματα τῆς οὐφήλιου.

—‘Η προσφορὰ τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν ἀνθρωπότητα ἐκδηλοῦται εἰς δύο, κυρίως, τομεῖς :

- α) Εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὄργανωσιν τοῦ κόσμου —ώς πρὸς τὴν ὁποὶαν ἡ συμβολὴ τῶν μεταφορῶν ἐκδηλοῦται διὰ τῆς ἀξιοποίησεως τῶν παραγωγικῶν δυνατοτήτων μᾶς περιοχῆς διὰ τῆς διακινήσεως τῶν προϊόντων τῆς πρὸς ὄλλας περιοχὰς εἰς τὰς ὁποίας ταῦτα ἐκτιμῶνται ως πλέον χρήσιμα καὶ ἀναγκαῖα, καὶ
- β) Εἰς τὴν πολιτιστικὴν ἀνάπτυξιν τῶν λαῶν τῆς γῆς —ώς ἐκ τοῦ λόγου ὅτι, χάρις εἰς τὰς μεταφοράς, διευκολύνεται ἡ ἐπικοινωνία μεταξὺ τῶν διαφόρων λαῶν, ἔρχονται εἰς ἐπαφὴν τ’ ἀπομεμακρυσμένα καὶ ὑπανάπτυκτα μέρη μετά τῶν μεγάλων πνευματικῶν καὶ ἐπιστημονικῶν κέντρων καὶ καθίσταται δυνατὴ ἀφ’ ἐνὸς μὲν ἡ μεταλαμπάδευσις τοῦ πολιτισμοῦ, ἀφ’ ἑτέρου δὲ ἡ καλλιέργεια πνευματικῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν λαῶν τῆς γῆς.

—Ἐπειδὴ :

—Ποσοστὸν 80% περίπου τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀνθρώπου ἔχορτάται ἐκ τῶν μεταφορῶν.

—Τὰ ¾ περίπου τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς καλύπτονται ὑπὸ τῶν θαλασσίων κυρίων ὑδάτων, καὶ

—Ποσοστὸν, κατὰ προσέγγισιν, 80% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου διενεργεῖται διὰ θαλάσσης,

συμπεραίνεται ὅτι ἡ συμβολὴ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνδρὸν τῶν λαῶν τῆς γῆς, ὑπῆρξε κατὰ πολὺ σπουδαιότερά, εἰς ἔκτασιν καὶ δάσος, τῆς ἀντιστοίχου τοιούτης τῶν χερσαίων καὶ ἔναερίων μεταφορῶν.

‘Η προσφορὰ τῆς ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὴν ἀνθρωπότητα ἐκδηλοῦται εἰς :

- α) Τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ κόσμου καὶ
- β) Τὴν πολιτιστικὴν ἔξελιξιν τῶν λαῶν τῆς γῆς.

‘Απὸ πολλὰς πλευρὰς ἐκδηλοῦται ἡ συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας εἰς τὴν ὁποὶαν ἀνήκει. ‘Ως σπουδαιότερα τῶν τοιούτων πλευρῶν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν :

- α) Ἐξυπηρέτησις τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου.
- β) Αὔξησις τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος.
- γ) Προσπορισμὸς συναλλαγματικῶν ὀφελειῶν.
- δ) Ἀπασχόλησις μερίδος τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ.
- ε) Δημιουργία πυρήνων κλάδων παρεπομένων οἰκονομικῶν δραστηριοτήτων.

‘Ο ‘Ελληνικὸς ‘Εμπορικὸς Στόλος ἀπαρτίζεται στήμερα (τέλη τοῦ 1976) ἀπὸ περισσότερα τῶν 3.500 πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 30.000.000 κόρων. Κα-

τὰ τὴν μεταπολεμικὴν δηλαδὴ περίοδον (‘45 - ‘76) ηὔξηθη κατὰ ποσοστὸν περίπου 1000% εἰς πλοία καὶ σχέδον ἐτριακοπατλασθήσθη εἰς χωρητικότητα. ‘Ως συνάγεται ἀπὸ τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τοῦ ἔτους 1976 τοῦ Βρετανικοῦ Νησιγνώμονος Lloyd’s Register of Shipping ἡ σειρὰ τῶν 10 μεγαλυτέρων Ναυτιλιάς τοῦ Κόσμου διεμορφώτως ὡς ἀκολούθως τὴν Ιηνή Ιουλίου 1976 :

α) α	Χώρα	Άριθμὸς πλοίων	Όλικη χωρητικότης
1.	Λιβερία	2.609	72.961.158
2.	Ιαπωνία	9.875	41.457.706
3.	Ην. Βασίλειον	3.716	32.884.777
4.	Νορβηγία	2.757	27.489.015
5.	Έλλας	2.921	25.034.585
6.	Ε.Σ.Σ.Δ.	7.907	20.536.039
7.	Παναμάς	2.679	15.485.543
8.	Ην. Πολιτείαι	4.575	15.018.693
9.	Γαλλία	1.385	11.090.700
10.	Ιταλία	1.724	10.873.835

Μὲ δάσιν τὰ, κατὰ τὴν Ιηνή Ιουλίου 1976 μεγέθη :

- (i) Τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου (πλοία — ἄνω τῶν 100 κοχ. ἔκαστον — 65.887, ὀλικῆς χωρητικότητος 371.999.926 κόρων).
- (ii) Τοῦ ὑπὸ ‘Ελληνικὴν σημαίαν στόλου (πλοία 2.921 κοχ. 25.034.585), καὶ
- (iii) Τοῦ ‘Ελληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας στόλου (πλοία 1.117 κοχ. 17.771.147).

Ως ἀνεφέροντο εἰς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τοῦ L.R.S. (τὰ δύο πρώτα) καὶ τοῦ

NAT (τὸ τελευταῖον), καταλήγει κανεὶς εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι :

—‘Ο, ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, στόλος ἀντεπροσώπευε κατὰ τὴν ὡς ἄνω ἡμερομηνίαν, τὸ 4,2% (ώς πρὸς τὸν ἀριθμὸν πλοίων) καὶ τὸ 6,9% (ώς πρὸς τὴν ὀλικὴν χωρητικότητα) τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

—‘Ο, ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας, στόλος ἀντεπροσώπευε τὸ 2,2% (ώς πρὸς τὸν ἀριθμὸν πλοίων) καὶ τὸ 7% (ώς πρὸς τὴν ὀλικὴν χωρητικότητα) τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, καὶ ὅτι

—‘Ο ‘Ελληνικῆς πλοιοκτησίας —ὑπὸ τὴν Ελληνικὴν καὶ ξένας σημαίας — στόλος ἀντεπροσώπευε τὸ 6,4% (ώς πρὸς τὸν ἀριθμὸν πλοίων) καὶ τὸ 13,9% (ώς πρὸς τὴν ὀλικὴν χωρητικότητα) τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

Σῶν κυριώτερα γνωρίσματα, ἀπὸ ἐκεῖνα, τὰ ὅποια χαρακτηρίζουν τὸν σύγχρονον ‘Ελληνικὸν Εμπορικὸν Στόλον εἶναι τὰ ἔξης :

α) Ἀπὸ πλευρᾶς πλοιοκτησίας, ἀνήκει εἰς χειρὶς ἐπιχειρηματιῶν δοκιμασθέντων, ἐπὶ μακράν σειρὰν ἔτῶν, καὶ διεθνῶς ἀναγνωρισθέντων διὰ τὴν διορατικότητα, τόλμην, ἀποφασιστικότητα, δξεδέρειαν καὶ ἀπειδειότητα χειρισμοῦ τῶν ἔκαστοτε ἀνακυπτόντων θεμάτων καὶ δημιουργουμένων καταστάσεων.

β) Ἀπὸ πλευρᾶς ἐπανδρώσεως, τελεῖ ὑπὸ τὴν διακυβερνήσιν ναυτιλλομένων ἔξαιρετικῆς δεξιότητος, ηθους καὶ ἐμπειρίας οἱ ὅποιοι ἀνεδείχθησαν ἄξιοι συνεχισταὶ τῶν μακριών έλληνικῶν ναυτικῶν παραδόσεων.

γ) Ἀπὸ πλευρᾶς γεωγραφικῶν περιοχῶν κινήσεων, ἀποτελεῖ αὐτοπόδεικτον πραγματικότητος ὅτι, στερομένης τῆς ‘Ελλάδος έθνικῶν μεταφορῶν εἰς δύκον δυνάμενον νὰ καλύψῃ τὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς χωρητικότητα, τὸ μέγιστον ποσοστὸν τοῦ έλληνικοῦ στόλου, ἀτενίζει τὸ φῶς τῆς δημιουργίας εἰς τὴν ἀλλοδαπή πόλην, δρᾶ καὶ κινεῖται μακράν τῶν έθνι-

## ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

### “Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιοπόλεως 29 — ‘Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ : 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΞ : 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : WALKAR

#### ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF  
PIMM'S No. I CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«ΟΙΝΟΗ» Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ‘Αλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 3616.811 'Αθήναι

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : ‘Αλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 'Αθήναι

#### ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (KONIAC),  
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ  
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

‘Εξυπηρετοῦνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοιοι,  
Πρεσβείες, πλοία ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἔσοτῶν στὸ ἔσωτερο  
καὶ τὸ ἔξωτερο.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

## Η ΑΥΡΙΟΝ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

- κών χωρικών ύδατων και άποθηκει χωρίς νά εχῃ πολλές φορές προσεγγίσει ούτε μία φορά, είς έλληνικόν λιμένα.
- 8) 'Από πλευρᾶς τομέως δράσεως έντος τῶν κόλπων τῆς διεθνούς Ναυτιλίας, ή 'Έλληνική :
- ( i ) Κατά μέγα μέρος δρᾶς ώς έλευθέρα φορτηγός Ναυτιλία, διαθέτουσα άξιολόγους στόλους.
- ( ii ) Εισελθούσα με άξιώσεις, κατά τὴν ἀρχὴν τῆς 10ετίας 1950 - 59, εἰς τὸν χώρον τῆς πετρελαιοφόρου χωρητικότητος ἐπραγματοποίησε, κατά τὴν λήξιν τῆς 10ετίας 1960 - 1969, ἐντυπωσιακά ἀλμάτα εἰς τὴν περιοχὴν τῶν διαθέτουσῶν μεγάλους στόλους δεξαμενοπλοίων Ναυτιλιῶν, καὶ ηδη κατέχει τὴν 5ην σχετικήν θέσιν παγκοσμίως.
- ( iii ) 'Υστερεῖ εἰς συμμετοχὴν εἰς τὴν Ναυτιλίαν Τακτικῶν Γραμμῶν.
- ( iv ) 'Εχει, μέχρι στιγμῆς, φανεῖ ἀδιάφορος δι' ὥρισμένα πλοῖα καινοφανῶν τύπων (φορτηγοφόρα, ύγραεριφόρα κλπ.), ἐνῷ
- ( v ) σημαντικάς προόδους ἔχει ἀπιτελέσει εἰς τὸν χώρον τῆς 'Ἐπιβατηγού Ναυτιλίας καὶ μάλιστα τῆς Ναυτιλίας τῶν κρουαζιέροπλοίων.

Διὰ νά θεωρηθῇ ὅτι μία Χώρα διατηρεῖ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς μεγάλην 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, δὲν ἄρκει νά διαθέτῃ μόνον μέγα ἐμπορικῶν στόλου, ἀπαιτεῖται ἡ συνύπαρξις καὶ ἀδόκληρης σειρᾶς ἀπὸ παρεπομένων παράγοντας, ἀπαραιτήτους διὰ τὴν διατήρησιν - ὑποστήριξιν τοῦ ἐνέργειας στόλου καὶ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν του. Οἱ παράγοντες αὐτοὶ συνιστοῦν, εἰς τὸ σύνολόν των, τὴν καλούμενην «Υπόδομὴν τῆς Ναυτιλίας» (Ναυτιλιακὴν 'Υποδομὴν), ἀπὸ τὴν μορφὴν καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς ὁποίας ἔξαρτάται καὶ ἡ δυνατότης ἀναπτύξεως 'Εθνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἀπόδοσις αὐτῆς ἐπ' ὧδελείᾳ τῆς Ἐθνικῆς τῆς Χώρας Οἰκονομίας καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματιῶν.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας τὰ ἐν λόγῳ ὀφέλη προβάλλουν οὐσιαστικῶς, καθιστῶντα τὴν Ναυτιλίαν τὸν σημαντικότερον, ίσως, παράγοντας τῆς παντοίας ισχύος τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. Καὶ πράγματι, χάρις εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν :

A.) 'Απὸ δημοσιονομικῆς πλευρᾶς, εἰσπράττονται σημαντικοὺς ὕψους φόροι, ὅχι μόνον ἀπ' αὐτῆς ταύτης τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν ἀντιστοίχων ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων εἰς παρεπομένας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν δραστηριότητας μονάδων,

- B.) 'Απὸ έθνικοπολιτικῆς πλευρᾶς :
- α) 'Ισχυροποιεῖται ἡ θέσις τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν διεθνῆ Τράπεζαν τῶν διαπραγματεύσεων εἰς τὴν ὁποίαν ἡ Χώρα μας ρίπτει τὸ βάρος ἐνός τῶν ὄγκωδεστέρων ἐμπορικῶν στόλων τοῦ Κόσμου.
- β) Καθίσταται αἰσθητὴ (καὶ μάλιστα κατὰ τρόπον δυναμικὸν καὶ ἐντυπωσιακὸν) ἡ παρουσία τῆς 'Ελλάδος ἀνὰ τὰ πέρατα τῆς ὑδρογείου, πρὸς τὰ ὁποῖα μεταφέρονται τὰ ἔθνικα μας ἡθη καὶ ἔθιμα καὶ μεταλαμπαδεύεται ὁ σύγχρονος πολιτισμός μας.
- γ) Παρέχεται πρόσφορον πεδίον διεθνοῦς προβολῆς τῶν δυνατοτήτων καὶ ἐπιτευγμάτων τῆς 'Ελλάδος — τόσον εἰς τὸν ναυπηγεοπισκευαστικὸν τομέα, ὃσον καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς παραγωγῆς ἔθνικῶν προϊόντων διοχετευμένων εἰς τρίτας ἀγορὰς δι' ἔλληνικῶν πλοίων κλπ.

'Η δυναμικὴ συμβολὴ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας ἐμφανίζεται κυρίως εἰς τοὺς ἔξι τομεῖς :

Εἰς τὸν προσπορισμὸν συναλλαγματικῶν ὡφελειῶν (συνεπείᾳ τῆς σθεναρᾶς συμβολῆς τῆς εἰς τὴν δημιουργίαν συνθηκῶν σταθερότητος εἰς τὸ ισοζύγιον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς Χώρας) καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ ἔθνικον εἰσδομήματος (συνεπείᾳ τῆς ἔξι τοῦ δυναμικῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τὴν παραγωγικὴν διαδικασίαν).

"Ετοι τὸ ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα, τὸ ὄποιον ἦτο τὸ 1950 τῆς τάξεως τῶν 22.600.000 δολλάρων, ἔφθασε τὸ 1975 τὰ 853.000.000 δολλάρια καὶ ἡδη σήμερα προσεγγίζει τὸ ὄρόσημο τοῦ 1 δισεκατομμυρίου.

Βάσει, λοιπὸν, τῶν τελευταίων ἐγκύρων στατιστικῶν, ή 'Ελληνική Ναυτιλία τῶν 30.000.000 κόρων θ' ἀποτελεῖ ποσοστὸν 28% τοῦ συνόλου τοῦ ναυτιλιακοῦ δυναμικοῦ τῆς Εύρωπατικῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος — ποσοστό, τὸ ὅποιον αὐξάνεται σὲ 38%, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν καὶ ὁ ἔλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ ξένων σημαίας στόλος.

'Εξ ἄλλου, μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα, ὁ ὑπὸ μόνον τὴν κυανόλευκον στόλος μας, κατατάσσεται μετὰ τὸν Βρεταννικόν, στὰ πλαίσια τῶν στόλων τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς ΕΟΚ καὶ τρίτος, μετὰ τὸν Βρεταννικὸν καὶ τὸν Νορβηγικόν, στὰ πλαίσια τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν-μελῶν τοῦ ΝΑΤΟ.

Λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς σημασίας, τὴν ὁποίαν, διὰ λόγους πολιτικούς καὶ οἰκονομικούς, ἀπόδιδουμε στὴν ἔνταξη τῆς χώρας μας, ὡς πλήρους καὶ ιστόμιου μέλους τῆς ΕΟΚ, ἀντιλαμβάνεται κανεὶς τὶ ισχυρὸ διαπραγματευτικὸ ὅπλο ἔχουμε, εἰς τὰ χέρια μας χάρις εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Μὲ συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν ἀτενίζουν τὴν αὔριον οἱ διαχειρισταὶ δεξαμενοπλοίων. 'Η ἔξιορρόπησις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονάκι δὲν τοποθετεῖται πλέον εἰς τὸ 1985, ἀλλὰ πέντε ἔτη ἐνορίτερον.

Αἱ θυρωδώμενες «παραγγελίαι» τοῦ κ. Τικοῦ διὰ τρία πυρηνοκίνητα τάνκερ τῶν 600.000 τόν. d.w. (περὶ τῶν ὁποίων ἀναφέρομεν λεπτομερείας εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας) καὶ ἡ ζωηρότης εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων τάνκερες, δέν εἶναι αἱ μόναι ἐνδείξεις. Οἱ ναυλομεστίσται ἐπισημάνουν ὅτι τὸ εἰς τοὺς τωνάκις περιορίζεται ὀσμέραι, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οἱ ναυλωταὶ (αἱ ἔταιρις πετρελαίων) ἔχουν ἀντίθετον γνώμην.

Αἱ μεταφοραὶ πετρελαίων ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀποτελοῦν τὸν δασκικότερον παράγοντα τῆς βελτιώσεως. 'Εάν, συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὴν Αμερικὴν φθάσῃ τὰ 971 ἑκατομ. τόνων τῷ 1980, μὲ εἰσαγόμενον τὸ ημίσιο ποσότητος αὐτῆς, τὸ ἀπαιτούμενον τονάκι διὰ τὰς ἀμερικανικὰς μεταφορᾶς θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 40 εἰς 78 ἑκατομ. τόν. d.w. τὸ 1980.

'Η αὔξησις τῆς παραγωγῆς τῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ κατὰ τὸ 1976, ἀπερρόφησε ἓνα ἔξτρα τονάκι περὶ τὰ 50 ἑκατομ. τόν. δεξαμενοπλοίων — 35 ἑκατομ. τόν. ήσαν νεότευκτα καὶ 15 ἑκατομ. τόν. ἐγκατέλειψαν τὰ ἀγκυροδόλια παροπλισμοῦ τῶν καὶ ἐπανήλθον ἐν ὑπηρεσίᾳ. 'Η παραγωγὴ τῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ ἀναμένεται νά αὐξηθῇ περαιτέρω κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

### Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ (εἰς ἑκατομ. τόν. d.w.)

Σύνολον στόλου, τέλος 1976 .....	312
Παραδόσεις ἑντὸς τοῦ 1977 (μεῖνον καθεστερήσεις) .....	+ 27
	339
Διαλύσεις τοῦ 1977 .....	- 10
	329
Παλαιά τάνκερς μονίμως παρωπλισμένα .....	- 10
	319
Σκάφη μὲ δημίας, καθυστερήσεις κλπ. (5% τοῦ συνόλου) .....	- 16
	303
Μικτά εἰς μεταφοράς πετρελαίων .....	+ 31
Στόλος ἐν ἐνεργείᾳ τέλος 1977 .....	334
Στόλος ἐν ἐνεργείᾳ, τέλος 1976 .....	304

'Ἐκ τοῦ ἀνωτέρου πίνακος διαπιστοῦνται ὅτι διά νά ἀπορροφηθῇ τὸ ἑκ 30 ἑκατ. τόν. πλεονάζον τονάκι διάπαντες εἰς τὴν ζητήσεως κατὰ 10% μόνον τὸ 1977, ἔναντι αὐξήσεως 18% τοῦ 1976. 'Η ναυλαγορά ἐπηρεάζεται συχνὰ ἀπὸ ἀστομήτους παράγοντας καὶ οἱ ναυλωταὶ τῶν δεξαμενοπλοίων εἰναι τόσον εὐαίσθητοι, ὡστε ἡ οἰαδήποτε πολιτικο-οἰκονομική μεταβολὴ δύναται νά προκαλέσῃ τὴν αὔξησίν των.

Σημειωτέον δι τό κάθε δεξαμενοπλοίον ἀνωτὸν 70.000 τόν. d.w. παραγγελλόμενον μετά τὴν 1ην Ιανουαρίου 1976, δέον νά συμμορφούνται μὲ τοὺς κανονισμοὺς τοῦ ΙΜΚΟ περὶ χωριστῶν δεξαμενῶν ἔμματος, γεγονός ὅπερ περιορίζει κατὰ 25% περίπου τὴν εἰς φορτίον χωρητικότητα τοῦ σκάφους. Οἱ 'Ιάπτωνες ὑπολογίζουν ὅτι διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ τὸ ναυπηγικὸν κόστος θὰ ὑπερβῇ τὰ 200 δολ. κατὰ τόνινον φορτίον.

Συνεπῶς, αἱ μελλοντικαὶ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων θὰ ἀναφέρωνται κυρίως εἰς δύο κατηγορίας μεγέθους : (α) κάτω τῶν 70.000 τόν. d.w. καὶ (β) ἀνω τῶν 250/300.000 τόν. d.w., δόπου τὸ οἰκονομικότερον κόστος μεταφορᾶς ἀντισταθμίζει τὴν πρόσθετον ναυπηγικὴν δαπάνην.

For your Agency in Northern Germany

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

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

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

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

Branch Offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4	
2860 Brake,	Am Pler,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 50,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	P.O.Box 23,	Teleph: 2 50 61,
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	P.O.Box 2187,	Teleph: 2 64 04,

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

# NAYTIKA ATYXHMATA KAI AΣΦALIESIS

## ΑΝΑΓΚΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ

- 'Η αυξησίς τῶν ἀτυχημάτων καὶ αἱ ζημίαι τῶν ἀσφαλιστῶν.— Τάνκερς, ἀλιευτικά, γεωτρύπανα καὶ πλοῖα κοντέινερς.— Τὰ ἐμπορευματοκιβώτια καὶ αἱ ζημίαι τῶν, τὰ κατεψυγμένα φορτία.— Αἱ ἐπιπτώσεις ἐκ τοῦ συνωστισμοῦ εἰς τοὺς λιμένας Μέσης Ἀνατολῆς— Αἱ ἀπόψεις τοῦ προέδρου τῆς Ἐνώσεως τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λούδη.

'Ἐντὸς τῆς δεκαετίας 1963 - 1972 τὸ σύνολον τῶν ὄλικῶν ἀπώλειῶν εἰς ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων ὑπερεδιπλασιάσθη, ἐνῷ ὁ παγκόσμιος ἐν ἐνεργείᾳ ἐμπορικός στόλος κατὰ τὸ διάστημα τούτου ηὔχησε μόνον κατά 76%. 'Ἐξ ἀλλού τὸ ἀποτελέσματα τοῦ 1975 δεικνύουν ὅτι τὸ ἔτος τοῦτο ὑπῆρξε τὸ χειρότερον ἀπὸ τοῦ 1960, σημειώσαν ρεκόρ εἰς τὰς ἀπώλειας πλοίων.

Εἰς τὸν τομέα τῆς ἀσφαλίσεως σκαφῶν, αἱ πυρκαϊδί, ἐκρήξεις καὶ προσαράξεις ὑπῆρχαν τὰ κύρια ναυτικά ἀτυχήματα τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν μπάλκ - κάρριερς. 'Απὸ ἀπέψεως σημαιῶν προηγούνται ή Λιβερία, ή Ἑλλάς καὶ ὁ Παλαμάς, τῶν ὄποιων οἱ στόλοι ἐκπροσωποῦν τὸ 30% τοῦ παγκόσμιον τοννάζ. 'Ο ψηλὸς ἔξ αλλού θαμός τῶν οἰστεὶς ὀλίκων ἀπωλειῶν ἀποτελεῖ σύμπτωμα τῆς μεγάλης αὐξῆσεως τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κόστους. Τοῦτο ισχύει ιδιαίτερως διὰ τοὺς ἔξειδικευμένους τύπους σκαφῶν, ὡς τὰ κοντέινερς, τῶν ὄποιων αἱ ἐπισκευαστοχίζουσι ἀκριβά, μολονότι ἀπειδεῖχθη ὅτι αἱ τῶν ἀτυχημάτων τῶν ζημιῶν ἐλάχιστα διαφέρουν τῶν ζημιῶν ἃς ύφιστανται τὰ συμβατικά πλοία. Πάντως κατὰ τὸ τελευταῖς ἔτη παρετηρήθη αὐξησίς τῶν ἀπαιτήσεων διὰ βλάβην ή ζημίας τῶν φορτοεκφορτωτικῶν-μηχανημάτων εἰς τὰ πλοία τὰ ὅποια διαζέτουν ίδιον φορτοεκφορτωτικὸν ἔξοδοι.

Εἰς τὸν ἔξεταζόμενον τομέα εἰς νέος παράγων δύναται νὰ θεωρηθῇ ὁ στόλος τῶν ἀλιευτικῶν, ἐκ τοῦ ὄποιου ή ἀσφαλιστική ἀγορά ἐγνώσις σοδοράς ζημιάς, λόγω ὑψηλῶν ἀπαιτήσεων ἔξ απωλειῶν αἱ ὄποιαι ἐν τούτοις δὲν τυχάνουν τῆς δημιουργίης η̄τις συνήθως ἀκολουθεῖ τὰ ἀτυχήματα τῶν μεγάλων ποντοπόρων σκαφῶν.

'Η βιομηχανία τῶν πλωτῶν γεωτρυπάνων συνεχίζει νὰ ἀναπτύσσεται, ἀλλὰ μὲ ρυθμὸν βραδύτερον τοῦ πρὸ διόγκων ἐτῶν υφιστάμενου. 'Ημικαταδύσμεναι ἔξεδραι ἐργάζονται σήμερον εἰς ὕδατα βάθους 600 μέτρων καὶ μᾶλιστα εἰς λιὸν ἀπομεμάκρυσμένας περιοχὰς τοῦ κόσμου. "Ολα ταῦτα δημιουργοῦν νέα προβλήματα εἰς τὴν ναυτικήν ἀσφαλίσιν. Τὰ ἀσφαλιστρά ἔτη τῆς καλύψεως τῆς ρυμουλκήσεως πλωτῶν γεωτρυπάνων ἥρχισαν νὰ συνιστούν συνεχῶς αὐξοντα τομέα εἰς τοὺς ἀσφαλιστικούς λογαριασμούς, ἡ δὲ πε-

ριπέτεια τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν ρυμουλῶν κατὰ τὴν παρελθόνταν εἰκοσαετίαν ἥρχισε νὰ χάνῃ τὸν ἐπικίνδυνον χαρακτῆρα τῆς τόσον λόγω τῆς αὐξῆσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χρησιμοποιούμενων μονάδων, δύον καὶ ἑκατόντας σκαφῶν, καθιστήσας μεταφοράς, κακὴν συνήθησιν τῶν ψυκτικῶν μονάδων κλπ.

Λόγω τοῦ συνωστισμοῦ σκαφῶν εἰς πολλοὺς ἀραβικούς λιμένας ἐκ τοῦ ἀνεπαρκούς ἔξοπλισμοῦ τῶν εἰς φορτοεκφορτωτικάς εὐκολίας, πολλοὶ Εύρωπαιοι φορτωταὶ ἐπρότιμοις τὴν χερσαίαν ὁδὸν ἀποστολῆς, ἀλλ' ἡ προτίμησις ἀπεδείχθη οὐχὶ πλήρως δικαιολογημένη, λόγω τῶν μεγάλων ἀπώλειῶν εἰς τὴν διαδρομὴν Ρόττερνταμ - Τεχεράνης. Τὰ ἀτυχήματα τῶν βαρέων φορτηγῶν αὐτοκινήτων, ή ἀκίντηποισις τῶν ἐμπορευμάτων, οἱ παγωμένοι ή ἀποκελεισμένοι δρόμοι, εἶναι συνηθέστατα τὰν φαινόμενα ίδια κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον.

Ἐν ἑκατόντα τοῦ δεκαετίας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς συνωστισμοῦ, ὑπῆρχεν ή συγκέντρωσις τεραστίων ἐμπορευματικῶν ἀξιῶν ἀναμενούσων τὴν ἐκφόρτωσιν, πρᾶγμα σπέρα ἐδημούρησεν πράγματα εἰς τὴν διεθνὴ ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λούδινου. Τούτο ὑπεχρέωσε τοὺς ἀσφαλιστὰς νὰ εἰσαγάγουν τὴν «ρήτραν καυστερήσεως εἰς λιμένα» καθ' ἣν ἡ ἀσφαλίσις λήγει μετὰ τὴν παρέλευσιν 60 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ημέρας ἀφίξεως, τῆς «ἀφίξεως» νοσυμένης ἀφ' ης τὸ πλοίον ἡγκυροδόλησεν, ἐπλέυσεν ή ἀλλως ἡ σφαλίσθη εἰς ἡγκυροδόλιον ή θέσιν κειμένην ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος.

Ως πρὸς τὰς προσπτικὰς τῶν μελλοντικῶν ἔξελιξεων ή κρατοῦσα γνώμη είναι ὅτι διὰ νὰ δινηδοῦν οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ διατηρήσουν μίαν σχετικὴν ἀποδοτικότητα τῶν ἐπιχειρήσεων των ὁφέλιουν νὰ λάθουν σκληρὰ μέτρα, ἔστο καὶ ἂν ἡ ἐπάνοδος εἰς τὰ κανονικὰ ἐπίπεδα ἀσφαλιστρών θὰ προκαλέσῃ τὴν ἔξαφάνισιν μερικῶν ἐπιχειρηματιών εἰς τὰς εὐδητέρας ἀγοράς. 'Εάν δὲν ὑπάρξουν ριζικά δελτιώσεις εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν ἡ ἐπώνοδος εἰς τὴν ὄμαλότητα θὰ ἀπαιτήσῃ πολὺν ἀκόμα χρόνον ἐν ὅψει τοῦ παγκοσμίου οἰκονομικοῦ κλίματος. Αἱ ὁξιώσεις τῆς συγχρόνου ἀσφαλιστικῆς τεχνικῆς είναι: τοιαῦται, ὡστε νὰ χρειάζεται ὁ ὑψηλότερος δυνατός δαδούς ἐπαγγελματικῆς ἔξειδικευσεως διὰ νὰ ἐπιτηδηθῇ μία ὑγιῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορά. Δυστυχώς τὴν θέσιν αὐτῆς ὑπολογείσιν σήμερον μερικαὶ νέαι ἀγοραὶ εἰς τὰς ὄποιας τὸ μόνον κριτήριον είναι η μείωσις τοῦ ἀσφαλιστρού ἢ η παροχὴ ἀλογίστως ἐλκυστικῶν ὅρων.

S. A. OLIVER  
Πρόεδρος  
τῶν ἀσφαλιστῶν Lloyd's

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

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

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

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, Akti Miaouli, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL.: 521011 - TELEX: (21) 2236

# Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΠΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

τοῦ Πλοιάρχου Λ.Σ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΣΟΥΡΗ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΤΟΥ «ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

(τελευταίον 3ον)

## Ε.- ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

'Επι συγκρούσεων ή άλλων ναυτικών άτυχημάτων, εἰς τὰ ἐσωτερικά ὑδάτα άλλοδαπού κράτους ή υπαγωγή τῶν εἰς αὐτά καταπλεόντων πλοίων ύπό ξένην πρὸς αὐτό σημαίαν εἶναι πλήρης, κατὰς γενικὴν ἀρχὴν ἀκολουθουμένην ύπό τοῦ συνόλου τῶν κρατῶν ἐπὶ τοῦ γενικωτέρου θέματος τῆς δικαιοδοσίας των εἰς τὰ ἐσωτερικά ὑδάτα. 'Επι τοῦ θέματος τούτου ύφιστανται παραλλαγαὶ διαμορφωθεῖσαι εἴκ διαφόρων ἐπὶ μέρους ἀντιλήψεων.

Τὸ γαλλικὸν σύστημα στηρίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ Γαλλικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας τῆς 20ῆς Νοεμβρίου 1806 ἐκδοθείσης ἐπὶ τὸν ὑπόδεσσεων τῶν ύπό ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίων «Sally» καὶ «Newton». Βάσει αὐτῆς τὸ παράκτιον κράτος δὲν ἐνδιαφέρεται δι' ὠρισμένας πράξεις τελεθείσας ἐπὶ ἔμπορικών πλοίων τὰ όποια ἀποτελοῦν ἐν ὡργανωμένον σύνολον ύπό την ξένουσιαν τοῦ πλοιάρχου καὶ εἰδικώτερον δὲν ἐπεμβαίνει α) ἐπὶ ἐγκλημάτων τελεσθέντων μεταξὺ μελών τοῦ πληρώματος, β) ἐπὶ πράξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν ἐσωτερικὴν πειθαρχίαν. 'Αντιθέτως ἐπεμβαίνει α) ἐπὶ ἐγκλημάτων τελεσθέντων ἐπὶ τοῦ πλοίου ύπό την ξένουσιαν προσώπων τῶν πληρώματος πρὸς τὸ πλήρωμα, β) ἐπὶ ἐγκλημάτων τελεσθέντων ύπό μελών τοῦ πληρώματος εἰς τὴν ἔπειτα ἔφ' δοσον διεταράχθη ἡ δημοσία τάξις, γ) ἐπὶ ἐγκλημάτων τελεσθέντων ἐπὶ τοῦ πλοίου (ώς π.χ. στάσις τοῦ πληρώματος), ἔφ' δοσον ἔξητηθῇ ἡ συνδρομὴ τῶν τοπικῶν 'Αρχῶν.

Τὸ ἀγγλοσαξωνικὸν σύστημα συμφώνως πρὸς τὸ όποιον τίθεται ή ἀρχὴ τῆς πλήρους δικαιοδοσίας τοῦ παράκτιου κράτους ἐπὶ τοῦ

πλοίου καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ προσώπων. 'Ἐν τούτοις, λόγῳ διεθνοῦς ἀδροφρούρης δὲν εἶναι σύνθετος νὰ ἀσκῆται ή ἐν λόγῳ δικαιοδοσίας ύπό τῶν τοπικῶν 'Αρχῶν εἰς ζητήματα ἐσωτερικής πειθαρχίας τοῦ πλοίου ως καὶ εἰς τὰς σχέσεις πλοιάρχου καὶ πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν, ἔφ' δοσον δὲν θίγεται εἴς αὐτῶν ἡ δημοσία εύταξια.

## Σ.Τ. - ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

'Ἐπι τῆς δικαιοδοσίας τοῦ παράκτιου κράτους ή Γαλλίας καὶ αἱ ἀκολουθοῦσαι αὐτὴν χώραι ἀκολουθοῦν τὸ γαλλικὸν σύστημα τοῦ ἔτους 1806 ως καὶ προκειμένου περὶ ἐσωτερικῶν ύδατων. 'Ἐν τούτοις η ἔξουσια τοῦ παράκτιου κράτους ἐπὶ τῶν συμβάντων εἰς πλοία ύπό ξένην σημαίαν διερχομένων τὰ χωρικά ὑδάτα περιορίζεται ἐκουσίως πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ναυσιπλοΐας. Οὕτω η ποινικὴ δικαιοδοσία ἐπὶ συγκρούσεων η ὄλλων ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἀσκεῖται ἐάν η παράδοσις ἔχει συνεπείας ἐσωτερικάς ἐπεκτενούμενή ἐκτὸς τοῦ πλοίου η ἡ συνδρομὴ ἔξητηθῇ ἀπὸ τὸν πλοιάρχον η τὸν πρόξενον τοῦ κράτους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

'Ἡ διέλευσις τῶν πλοίων ύπό ξένην σημαίαν διὰ τῆς χωρικῆς θαλάσσης ἐπέρνη τοῦ κράτους δύναται νὰ εἶναι πλαγία (διέλευσις transit) η κάθετος (λόγῳ εἰσόδου η ἔξόδου εἰς λιμένα τοῦ παράκτιου κράτους). Στηρίζεται εἰς τὸ δικαίωμα «ἀδιλεῖον διελεύσεων» τὸ όποιον περιλαμβάνει κίνησιν διὰ τῶν χωρικῶν ύδατων τοῦ παράκτιου κράτους. 'Ἐν τούτοις εἰς περιπτώσεις μικρᾶς η μεγάλης ἐκτάσεως ναυτικῶν ἀτυχημάτων τὰ όποια ἐπιφέρουν ἀκυβερνησίαν, παραμονὴν πρὸς ἐπισκευὴν μηχανῶν, ἀντιμετώπισιν δυσμενῶν εἰς τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν συνθήκων, προσέγγισιν πρὸς ἀκτὰς πρὸς τὸν σκοπὸν όπως ἐν περιπτώσει ἀνάγκης καταστῆ εὐχερῆς η

διάσωσις προσώπων δι' ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου διὰ λέμβων, ἐπιδίαξιν ἐνδεχομένως ἐκουσίας προσαράξεως, ἀναμονὴν νομίμου παραδόσεως παραγγελθέντων ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ παράκτιου κράτους ἐξαρτημάτων διὰ θαλάσσης η ρίψεως ἀπὸ ἀέρος κλπ., η ἀνοχὴ τοῦ παράκτιου κράτους ἐναντὶ τῶν ἐνεργειῶν αὐτῶν ἐξερχομένων τῆς ἐνοίας τῆς ἀπλῆς διελεύσεως είναι ἐν τῷ πράξει πλήρης, ἔφ' δοσον εἶναι εἰς γνῶσιν τῶν ἀρμοδιῶν 'Αρχῶν. Τοῦτο ισχύει κατὰ μείζονα λόγον ἔφ' δοσον διὰ τῶν διεθνῶν συμβάσεων solas 1960 καὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης 1958 ἐπιβάλλεται ὑποχρέωσις εἰς τὰ παράκτια κράτη ὅπως παρέχουν πάσαν συνδρομὴν εἰς τὰ ἔχοντα ἀνάγκην πλοία τὰ όποια δὲν ἀποκλείεται καὶ νὰ εύρισκωνται εἰς ἐπάφην μὲ τὰς ἀρμοδιάς 'Αρχῶν τοῦ παράκτιου κράτους δι' ἀναγγελίαν τῆς δυσχερούς θέσεως η ἐνδεχομένως ἐκπομπήν σήματος ἀσφαλείας, πρὸ τῆς ἐκπομπῆς σήματος κινδύνου, ἀνακαλούμενου δραδύτερον κλπ.

'Ἡ Ἀγγλικὴ ἐπὶ τῆς δικαιοδοσίας ἐντὸς τῶν χωρικῶν ύδατων θέσις στηρίζεται εἰς τὸ Territorial Waters Act τοῦ ἔτους 1878 ὁ όποιος δίδει ἀπόλυτον ἔξουσίαν ἐπὶ οἰωνῆποτε ἐγκλημάτων τελεσθέντων εἰς τὰ ἀγγλικά χωρικά ύδατα. 'Ἡ ἀγγλικὴ ρύθμισις ἀκολουθεῖται καὶ ύπὸ τῶν νοτιοαμερικανικῶν κρατῶν καὶ τὸν H.P.A. 'Ο ἀγγλικὸς νόμος τοῦ ἔτους 1878 ἔξεδόθη μετὰ τὴν λύσιν τῆς ὁποίαν τὰ ἀγγλικά δικαστήρια ἔδωσαν ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως συγκρούσεως εἰς τὰ ἀγγλικά χωρικά ύδατα τῶν πλοίων ύπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν «Strachelyde» (Πλοιάρχος Eaton) καὶ τοῦ ύπὸ γερμανικὴν σημαίαν «Franconia» (Πλοιάρχος Keyp) τὴν 17ην Φεβρουαρίου 1876. 'Ἡ σύγκρουσις ἐγένετο τὴν 5ην μ.μ. ύπὸ καλάς καιρικάς συνθήκας εἰς ἀπόστασιν 2,5 μιλίων ἀπὸ τοῦ Ντόθερ, μὲ ἀπότελεσμα τὸ ἀγγλικὸν πλοίον νὰ βυθισθῇ τάχιστα καὶ νὰ ἀπολεθοῦν 38 ἐπιβαίνοντες αὐτοῦ. 'Ο πλοιάρχος τοῦ γερμανικοῦ πλοίου συνελήφθη καὶ ἐκριθῇ ἐνοχής ἀνθρωποποκτονίας. 'Ἐγεννήθη θέμα δικαιοδοσίας τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων καὶ τὸ ἀρμόδιον court for crown cases reserved ἀπέφανθη διὰ ψήφων 7 ἐναντίον 6 διὰ τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια που δέν κέκτησαν δικαιοδοσίαν ἐπὶ ἐγκλημάτων ἀλοδαπῶν εἰς τὴν ἀγγλικὴν χωρικὴν θάλασσαν. 'Ο πλοιάρχος τοῦ γερμανικοῦ πλοίου ἀφέθη κατόπιν τούτου ἐλεύθερος. 'Ο territorial waters jurisdiction act τοῦ ἔτους 1878 ἐκδοθεῖ διὰ νὰ ἀποτρέψῃ εἰς τὸ μέλλον παρομοίας λύσεις ἀκολουθεῖ τὴν ἀποφίνητη μειοψφίας ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως αὐτῆς. 'Ἐν τούτοις διὰ τῶν προϋποθέσεων τὰς όποιας δούλως θέτει διὰ τὴν ἀσκησιν τῆς δικαιοδοσίας, αὐτῆς καταλήγει νὰ ἀσκῆται μόνον κατὰ τὸ ἀναγκαῖον μέτρον πρὸς διατήρησιν καὶ ἔξασφάλισιν τῆς δημοσίας τάξεως καὶ τῶν λιμένων καὶ τῶν ἀκτῶν εἰδικώτερον.

'Ἡ διεθνὴς σύμβασις περὶ χωρικῆς θαλάσσης καὶ συνορευούσης ζώνης 1958 περιέλαβε λεπτομερεῖς διατάξεις περὶ ἀσκησιν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ παράκτιου κράτους ἐπὶ τῶν χωρικῶν ύδατων, ὅποτε η δι' αὐτῆς προβλεπομένη ρύθμισις ἐφέρμοδεται ὑποχρεωτικῶς μεταξὺ τῶν ἀποτελουμένων μέρος αὐτῆς κρατῶν.

'Ἡ ἐπέλευσις ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἐπὶ τῆς «συνορευούσης ζώνης», αἱ περὶ τῆς δούλως θέτει διὰ τὸν συγκεκριμένην μορφὴν εἰς τὴν διεθνῆ σύμβασιν 1958 ἐπιτρέπει εἰς τὸ παράκτιον κράτος ὅπως ἐπεμβαίνει ἐπὶ συμβάντων ἐπὶ πλοίων χάριν προλήψεως παραβάσεων νόμων τελωνειακῶν,

## ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

# COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS  
S. G. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες  
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ  
♦ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ♦

80133 NAPOLI (ITALIA)  
GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

312210  
321225  
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080  
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

φορολογικών, ύγειευομικών, μεταναστεύσεως ή καταστολήν των παραδάσεων αύτών τελεσθείσαν είς τὴν ἔκτασιν αὐτὴν ἢ τὰ χωρικά υδατα τοῦ παρακτίου κράτους. Καίτοι τὸ «δικαιώματα καταδίξεως ἔχει ὡς συνήθη χῶρον ἐνάρξεως τὰ χωρικά υδατα, ἐν τούτοις δύναται νῦν ἀρχίσῃ καὶ ἀπό τὴν συνορεύουσαν ζώνην, ἐφ' ὅσον προσεδήληθη δικαιώματα προβλεπόμενον εἰς τὴν ζώνην αὐτὴν.

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ἡ διεθνῆς δικαιοδοσία ἐπὶ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἀπέκτησε κατ' ἀρχὴν, διὰ τὴν ἀνοικτῆν θάλασσαν καὶ εἰς εὐρύτατον τομέα, θετικὴν καὶ συγκεκριμένην μορφήν, κατόπιν τῆς ὑπογραφῆς τῆς διεθνούς συμβάσεως 1952 περὶ ποινικῆς δικαιοδοσίας ἐπὶ συγκρούσεων κλπ. καὶ τῆς ὁμοίας περὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης 1958. Διὰ τῶν συμβάσεων αὐτῶν, ἐτέθη τέρμα εἰς ὑφίσταμένας ἀπὸ τοῦ ἑτού 1926 μὲ τὴν ὑπόθεσιν Iotus, διαφορᾶς ἀπόφεων μεταξὺ τῶν κρατῶν. Ἡ ἀναζήτησις ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς εὑδύνης καὶ ἡ ἐπιβολὴ ἀντιστοίχων κυρώσεων διὰ συγκρούσεις ἢ ἔτερα συμβάντα κατὰ τὴν ναυσιπλοῖαν, εἶναι ἀπὸ τῆς ισχύος τῶν συμβάσεων, θέμα τῆς ἀποκλειστικῆς δικαιοδοσίας τῶν ποινικῶν δικαιοστρίων ἢ διοικητικῶν Ἀρχῶν τοῦ κράτους εἴτε τῆς σημαίας τὴν ὅποιαν ἔφερε τὸ πλοῖον εἴτε τῆς ιθαγενείας τῶν ὑπατίων. Ἡ εἰς τὸν πρόλογον, ἐξ ἄλλου, τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀ-

νοικτῆς θαλάσσης 1958, μνεῖα, ὅτι ἔβασισθε εἰς «καθιερωμένας ἀρχὰς τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου», δίδει ευρύτητα ἐφαρμογῆς καὶ ἐπὶ μὴ ἀποτελούντων μέρος τῆς συμβάσεως κρατῶν. Ἡ θετικὴ αὐτὴ ρύθμισις, προσφέρει, πέραν τῆς ἀποφυγῆς προστριβῶν καὶ διενέξεων, σημαντικὰ πλεονεκτήματα εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἡ ὅποια πλήττεται ἐκ τῆς ἀβεβαιότητος ρυθμίσεως, τῶν περιορισμῶν καὶ τῆς διαφορᾶς νομοθεσίας μεταξὺ τῶν κρατῶν.

Θετικὴν ρύθμισιν ἐπὶ σημαντικῶν θεμάτων, προσφέρει καὶ ἡ διεθνῆς σύμβασις περὶ χωρικῆς θαλάσσης καὶ συνορευόσης ζώνης 1958 διὰ τὰ λαμβάνοντα χώρας εἰς ἐλόγῳ περιοχὰς ἀτυχήματα, διὰ τοῦ καθορισμοῦ συγκεκριμένων περιπτώσεων παρεμβάσεως τῶν παρακτίων κρατῶν ἐπὶ διερχομένων ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων.

Ἀπομένει ἄνευ ἐνότητος ρυθμίσεως, ἡ ποινικὴ καὶ διοικητικὴ δικαιοδοσία ἐπὶ συγκρούσεων κλπ. ἐντὸς λιμένων καὶ ἐσωτερικῶν υδάτων, ἀφεθείσα διὰ ρητῆς διατάξεως τῆς διεθνούς συμβάσεως 1952, εἰς τὴν ἐσωτερικὴν νομοθεσίαν τῶν κρατῶν. Ἡ τηρούμενη ἐπὶ τοῦ θέματος πρακτική, συνοψιζομένη γενικῶς εἰς τὴν Γαλλικήν καὶ Ἀγγλοσαξωνικήν ρύθμισιν, περιλαμβάνει τὴν ἀποφυγὴν παρεμβάσεων ἐπὶ καθαρῶν ἐσωτερικῶν θεμάτων τοῦ πλοίου, ἀσκούμενη ὑπὸ τὸν δεκτικὸν διαφόρο καὶ εὐρείας ἐρμη-

νείας ὥρον τῆς μὴ διαταράξεως τῆς ἐγχωρίου δημοσίας τάξεως.

Ἄπο τῆς ισχύος ὅμιας τῆς διεθνούς συμβάσεως 1960 περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ ίδιου τομέως προσπαθειῶν τοῦ IMCO, ἤρχισε νὰ σημειώνεται μία διαφοροποίησις τῆς εἰς λιμένας καὶ ἐσωτερικά υδατα μορφῆς ἐλέγχου ἐπὶ τῶν καταπλεόντων πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν. Λόγω τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῶν συνεπειῶν ἐκ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, τὸ ἄλλοτε γενικὸν ἀστυνομικὸν ἐνδιαφέρον τῶν κρατῶν, τείνει νὰ τεῇ εἰς δευτερεύουσαν μοίραν καὶ ἐμφανίζεται ἐν ἐντονότερον ἀλλ' ἀμιγές ναυτιλιακὸν ἐνδιαφέρον. Τούτο περιλαμβάνει τὴν ἀσκησιν συστηματικοῦ προληπτικοῦ καὶ κατασταλτικοῦ ἐλέγχου, χαριν τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ δάσει τῶν περὶ αὐτῆς διεθνῶν συμβάσεων καὶ κανονισμῶν ὡς καὶ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθεσίας. Σκοπὸς τοῦ ἐλέγχου αὐτοῦ είναι ἡ ἀνύψωσις τοῦ ἐπιπέδου τῆς ἀξιοπλοΐας τῶν πλοίων καὶ ἡ ἀποφυγὴ ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ τῶν παρεπομένων τεραστίας ἐνίστε ἐκτάσεως συνεπειῶν<sup>(\*)</sup>.

\* Γνῶμαι διατυπούμεναι εἰς τὴν μελέτην, ἀπηχούν προσωπικάς ἀντιλήψεις τοῦ γράφοντος, χωρὶς νὰ συνδέωνται ἀπαραιτήτως πρὸς τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος ἐπισήμους ἀπόφεις τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

P. O. BOX 4797  
TELEX 570909  
S. A.



CABLES:  
“FAROSCO”

**CAPE TOWN FAROS & C. PTY. LTD.**

Phones: 431339 - 228829 - 226057

16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ

AFTER HRS TEL. 444994

- M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

447718

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Ἐμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ ♦ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣIS ♦ ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑI



ΔΙΑΒΑΖΟΥΜΕ στὸν τελευταῖο ἡμερήσιο τόπο τὰ ἔξης:

«Ἀλλάζει: ή μεθόδος τῆς καταδίλης πρὸς τὸ ΙΚΑ εἰσφορῶν, μὲ νομοσχέδιον, ποὺ καταρτίζεται: ἀπὸ τὸν ὑψηλούργο Κοινωνικὸν Υπουργεῖον, κ. Ἀνδριανόπουλο. Μὲ τὴν νέαν κατὴ μεθόδο, οἱ εἰσφορὲς θὰ καταδίλλωνται μὲ διάνη τὶς πραγματικὲς ἀπολαύσεις τῶν ἐργαζομένων καὶ δη; μὲ τὶς τυπικὲς ἀσφαλιστικὲς τους αἰλασίες. Μὲ τὴν ὥρμον τὴν, θὰ σταματήσῃ τὸ φυτόνων ποὺ παρατρέπεται σήμερα, νὰ παρουσιάζονται: σταθεροὶ καὶ ἀνταρτάλητοι, στὶς σχέσεις μὲ τὸ ΙΚΑ, οἱ μεθόδοι τῶν ἐργαζομένων, θῶτα νὰ μήν μετατάλλωνται καὶ οἱ πρὸς τὰ ἔξης εἰσφορὲς τους».

Ἐμεναὶ μὲ τὴν ἐντύπωσην, ὅτι τόρα, πότι μόνο στὶς δικές μας τάξεις καὶ εἰδίκα μὲ τοὺς ναυτικοὺς ποντοπολίτας, γνωτὸν αὐτὸν τὸ εἶδος ή κοινῶν. Ἐνδιμᾶ ὅτι, μόνο σι ποντοπόλεις ναυτικοὶ κατάφερναν νὰ ἔξχαπτον τὸ δικό τους Ἀσφαλιστικὸ Ταμείο, τὸ ΝΑΤ ὀηλάδην, καταφέρνοντας νὰ μήν ὄηλάδουν τὶς πραγματικές τους μεθόδοις ἀπολαύσεις, ἀποφεύγοντας αἱ συνιέκτιες τὶς ἀνάλογες εἰσφορὲς τους στὸ ταλαιπώρῳ ἀσφαλιστικῷ τους ἕρμους.

Ἐγώ μπροστά μου, δὲλ τὰ ἰσχύοντα τόρα ναυτικὰ μεθόδογια, ἐσωτερικῶν καὶ ἔξωτερικῶν γραμμῶν. Καὶ γιὰ μέν τὶς ἐσωτερικὲς ή καὶ τὶς τουριστικὲς γραμμὲς, τὰ ἀναφέρομενα ἔκει τηροῦνται κανονικά καὶ ἀπαράδεκτα. «Οχ! ὅμως καὶ γιὰ τὰ φορτηγὰ ἐσωτερικῶν γραμμῶν, τὰ μεγάλωτερα αἱ χωρητικότητα τοὺς 4.500 τόνους d.w. Εκεῖ, συμβάνουν ἀλλὰ πράγματα, ποὺ διαφρετικά, οὐδὲν ἀκόμα, δημοσιεύγονται η πληρωφορίας ἀλλάζεις, σημαντικοῦ, μὲ εὐεργετικὸ δὲ διπλωματικό πρόσωπον, προσβάλλοντας γιὰ τὴν ναυτολόγγη τους μεθόδοις 50 χιλιόδων δραχμῶν, ἐνθὲ ἡ ἰσχύουσα συλλογικὴ σύμβαση, ἀντικρέται: τὸ £ 182 (δρχ. 13.000).

Κανέν, λοιπόν, τὸ μετακό, γιὰ τὰ μεθόδογια τῶν ποντοπλόων ναυτικοῦ μας καὶ γνωστῆ

## ΕΞΥΠΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΜΑΣ

ἡ τυπικὴ ὑπόσταση τοῦ ισχύοντος γιὰ τὴν περιπτωσὴ τους μεθόδογιου, δένει: τοῦ ὄποιου καὶ οἱ εἰσφορὲς τους στὸ ἀσφαλιστικὸ μας ἕρμους.

Τούργας: ὅμως καὶ μιὰ ἄλλη σοδρή συνέπεια: καὶ τῆς ἀτεξίν τὴς ἔστω τὸ παρατυπίκ, ὅτι: «Γρισταρμένους μικροὺ η μεγάλους «καπέλλους» στὸ μεθόδογιο αὐτὸν, οὗτοι οἱ μεθόδοτοι μενοὶ: οὗτοι οἱ μεθόδοτοι μενοὶ εἰσιντεῖνται: τόποι γιὰ τὴν μεταδολή του. Συνέπεια, ὁ ἐμπαιγμὸς τοῦ ΝΑΤ. Ἄκρως καὶ μιὰ ἄλλη κομικὴ συνέπεια: διτὶς ἡ ἰσχύουσα συλλογικὴ σύμβαση μεθόδογιου φορτηγῶν πλοίων, ὀκεανοπολίτας, παρουσιάζεται μὲ γρηγορίτερες ἀποδούσες, ἀκόμη καὶ ἐκείνης διεῖ τὸν ναυτικοὺς πλοίους ἀποτοποίησην γραμμῶν, ἐσωτερικοῖς.

Τοῦτο δέ, γιὰ δὲλ τὰ ἄλλα μεθόδογια ναυτικοῦ ἐσωτερικῶν γραμμῶν καὶ τουριστικῶν, γνωκικὰ ἀναπτυσθήκαν οἱ μεθόδοις συμβάσεις, γιὰ τὰ φορτηγά τίσται δὲν ἀκόσματα ἀν καὶ παρηγόρεις ποσοστοῦ τῶν συντελεστῶν, ναυτικοῦ καὶ ἐργαζοτῶν φορτηγῶν ἐξωτερικῶν πλόων. Φυσικά, δέν είναι δυνατὸν νὰ δικαιοιστοῦν ἀπόλυτα καὶ μὲ ἀκρίβεια τὰ συμβάντα, οὗτοι καὶ ἡ ἔξτηση τοῦ ἀναφερθέντος τρίτου μηχανικοῦ πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ διάση. Ἀλλὰ οὗτοι καὶ σοδρή συγχέτηση μπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ, μὲ μεθόδογιο μεγάλων φορτηγῶν, μικρότερο καὶ ἐκείνου τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐσωτερικῶν γραμμῶν. «Ωστε:

«Ἄντιθετα, μιὰ ἄλλη ὑποχρέωση, ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων θὰ ἀποκλουσθῇση, μὲ τὶς εἰσφορὲς τους στὸ ΝΑΤ. Πράγμα ποὺ ἀπὸ κονιοῦ ἀποφεύγεται: Δέν ἔστω δέ, ἀν καὶ μέχρι: δημοσιεύσεως τοῦ παρηγόρειος θὰ ἔη γρηγορίη τὸ θέμα.

Ἐμεναὶ μὲ τὴν ἐντύπωσην, ἐπαναλημένων, δημόνο μὲ τοὺς ναυτικοὺς φορτηγῶν πλοίουν παρουσιάζεται: αὐτὴν ἡ μεθόδογικὴ κατάταξη καὶ δημόνο στὴν ἀμοιβὴ τῶν ἐκεί ναυτολογιογνήνων ἀλλοδαπῶν, ἀτεργετικό τοῦ γράμμα η συλλογικὴ σύμβαση.

Νά δημοσίευε παρατηροῦνται: τὰ τοιωτά. Μάζ, τὸ δεσμούνων τὰ δημοσιεύματα τοῦ ΙΚΑ. Μᾶς, πληροφοροῦν διτὶς καὶ στὰ δικά του ἐργατικές τῶν πλάχουν περιπτώσεις παραδίδεσσεν τῶν ἀσφαλιστικῶν συνθήκων καὶ δητὸν ὄηλάρχουν ἐργάτες, ποὺ εἴτε γιὰ λόγους μεγάλυτέρας ἀκνήστησος καὶ κακοτέρας ἀποδέσσεις, εἴτε ἀπὸ λέλαιψι: φήναγκωνισμοῦ ἀπὸ προσφερόμενος ἀλλούς, κατάφερναν νὰ ἀπολαύσουν μεθόδοις ἡ μητρομίσθια διαφρετικὰ ἀπὸ τὰ ἀναφερόμενα στὶς συλλογικὲς συμβάσεις. Τούς μαρτυροῦν δημοσίευση τὸ ΝΑΤ ὑποχρεώσεων ἐργαζομένων καὶ ἀργοστοῦν ἔρεδανε περὶ τὸ δεσμόνων, μὲ συνέπεια τὴν ζημία τοῦ Ταξίδιου μὲ πολλὰ ἀκατούμβρια. «Ἐξυπνάδες, δηλαδή, ἀπελεύθητε...».

Τὸν φρονίμονον, δίλγα.

Ουμεκίνοντα στὸ ΝΑΤ. Δέν είναι: δυνατὸν οἱ διαφορὲς: τῶν ἀσφαλιστικῶν στὸ ΙΚΑ νὰ ξεπαρνοῦν τὸ 10 % ἢ τοῦ τὸ 20%. Καὶ δημοσ., τὸ ταχυτό τους σπεύδει: στὴν τακτοποίηση. Καὶ τοῦτο, γιατὶ τὸ ΙΚΑ είναι: μᾶλλον ἀνεξαρτητοποιημένο εὑρύτερο ἀπὸ τοὺς ἐργοδότες καὶ ἀλεύθερο συνεπῶς γιὰ μέτρα ἀντιδράσεως σὲ ἀνηματικίες.

Τὸν πάση περιπτώσει, δίδεται: τόρα καὶ στὸ ΝΑΤ μιὰ εὐκαρίπτη, νὰ ἀναζητήσῃ τὸν τερικοτόρα καὶ τὸ δικό του ἐμπαιγμό, τοῦ προερχομένου καὶ ἀπὸ τὶς δυο πλευρές τῶν ὑπερβολῶν, δηλαδὴ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων. Διδεται: ἡ εὐκαρίπτη νὰ κινηθῇ καὶ τὸ ΝΑΤ ἡ ἀκόμη καὶ αὐτὸν τὸ ὑπεργείο τῆς Νοτιοτιβίας, γιὰ μιὰ παρατυπίκ, παρατυπικὸ δὲν δημοσίευσται, ναυτικοῦ καὶ ἐργαζοτῶν φορτηγῶν ἐξωτερικῶν πλόων. Φυσικά, δέν είναι δυνατὸν νὰ δικαιοιστοῦν ἀπόλυτα καὶ μὲ ἀκρίβεια τὰ συμβάντα, οὗτοι καὶ ἡ ἔξτηση τοῦ ἀναφερθέντος τρίτου μηχανικοῦ πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ διάση. Αλλὰ οὗτοι καὶ σοδρή συγχέτηση μπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ, μὲ μεθόδογιο μεγάλων φορτηγῶν, μικρότερο καὶ ἐκείνου τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐσωτερικῶν γραμμῶν. «Ωστε:

«Ἄν μιὰ νέα συλλογικὴ σύμβαση, τῶν φορτηγῶν ἐξωτερικῶν πλόων δὲν πραγματοποιήσῃ τὸ συντομώτερον, μιὰ ἀνάλογη κινησιῶν καὶ ἔξι, δέσσει: μέ ἐκείνην τοῦ ΙΚΑ ἀπιθάλλεται: τὸ ταχύτερον. Νά ἀπιθάλλῃ δικκοί κατάταξη μὲ τὶς ἔκτατη γνωστίς ἀναλογίες, στὶς δημοσίες ἀλλως τε διαστήματα καὶ διετονικός νόμος περὶ συντάξεων, διαχρονικός δικαιώματα κατὰ πολὺ εὐρύτερα ἀνελκύσια δικαιώματα τῶν ἀντοπλόων συναδέλφων τους».

Τὸ διεῖ ἐξημαρτεῖν εὖκινοντα διαδρός σοφῷ: ἔλεγχον οἱ πρόγονοι μας. Καὶ τὸ διενθυμίζοντα αὐτό, γιατὶ ἡ καταγγελλούμενη ἀταξία δέν είναι: καὶ ἡ πρώτη εἰς δέρος τοῦ κακοποιουμένου ἀσφαλιστικοῦ μητρήματος. Ἰπενθυμίζοντα δητὸν πλάχουν δημοσιεύσεις τοῦ Ν.Δ. 152, περὶ συνταξιδοτικοῦ μισθοῦ, πράγματος ἀμέσως καὶ ἡ ἀνάλογος μεταδολή στὶς συντάξεις, ἡ προσφερούμενη αὐτοῖς, καὶ τὸν πορὸ τὸ ΝΑΤ ὑποχρεώσεων ἐργαζομένων καὶ ἀργοστοῦν ἔρεδανε περὶ τὸ δεσμόνων, μὲ συνέπεια τὴν ζημία τοῦ Ταξίδιου μὲ πολλὰ ἀκατούμβρια. «Ἐξυπνάδες, δηλαδή, ἀπελεύθητε...».

Τὸν φρονίμονον, δίλγα.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

YOUR AGENTS

AT 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.  
12, II MERARCHIAS AVE.  
TELEPH. 411 2611 (5 lines)  
TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

- tradition in repairs
- experience
- up to date technology

The NAFSI repairing yard at Perama which last year served 234 ships, 4.758.000 tons dwt, is the centre of a series of interconnected activities, all aiming at the complete coverage of the most complex and sophisticated needs of the ship.



**NAFSI S.A.**



Perama Repair Base / Piraeus  
Phones: 4410.320, 4410.620, 4410.720  
Telex : 21-3344 NFI GR

# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. 'Αθηναῖος

ΠΑΗΣΙΑΖΟΥΝ δεκάδες χρόνια περίπου απ' τὴν ήμέρα που καθιερώθηκε η παρούσα στήλη. Φυσικά δὲν γιορτάζουμε καμιανά έπετοι γιά νὰ μᾶς επιτραπένται ναναφέρει στὴν ιστορία τῆς στήλης ἀλλά ἐξ ἀπορίης μᾶς παρεξηγήσωεις εἰμαστες ὑποχρεωμένοι νὰ δώσουμε κάποιες διευκρίνισεις γιὰ τὸ εἰδος τῆς δουλειᾶς ποὺ ἔχει γίνει: δῆλα αὐτὰ τὰ κρόνα και ἐπίζημοι δητὶ οἱ καλοὶ φίλοι ποὺ μᾶς διεκδίκουν θὰ αγγωνέσσουν τὴν ἀναφορά μας αὐτὴν ἡ ὁποία ἀλλωστε ἔχει και κάποια ιστορικὴ ἀνιστράφερον.

Ἡ παρεξήγηση ἄρχισε μὲ τὰ σημειώματά μας τὰ ἀναφερόμενα στὸ θεματὸν τῆς ἀλληλαστάλεσσως και τὸ Γαλαξεῖδι ποὺ δημοσιεύθηκαν στὸ «Ναυτικὸν Χρονικό» τῆς Ιησ. Δεκεμβρίου 1976 και τὰ ὅποια στὴν συνέχεια γιατὶς νὰ τὸ γνωρίζουμε ἀναδημοτεύθηκαν στὴν τοπικοῦ ἐνδιαφέροντος ἐφημερίδᾳ «Γαλαξεῖδι».

Μέχρι: ἔκει τὸ πρᾶγμα δὲν παρουσιάζει καμιανά ἐμπλοκὴ δικαιου στὸ ἐπόμενο φύλλο τῆς ίδιας ἐφημερίδας ἀδημοσιεύθη μιὰ τετράστηλος κριτικὴ ἐπὶ τῶν σημειώματων μας κατὸν ἀσυνήθους δῆντητας ἡ ὁποία ἀν δὲν κάνει τίποτε ἀλλο, δημιουργεῖ κατάπληξη: γιὰ τὸ όφος, τοὺς

χαρακτηρισμοὺς και τὰ συμπεράσματα στὰ δύοις ὁδηγεῖται ὁ συντάκτης τῆς κριτικῆς αὐτῆς ὁ δύοις οὖτε λίγο οὖτε πολύ, μᾶς καταλογίζει προσπάθεια —ἀθλήτη τουλάχιστον αὐτὸν μᾶς τὸ ἀναγνωρίζει— μειώσωεις τῆς ιστορικῆς ἀξίας τῆς ιστορίδου Ναυτιλίας τοῦ Γαλαξείδιου και τῶν νυκτικῶν του.

Φυσικὰ τὰ σημειώματά μας εἶναι δημοσιευμένα και προστά στὸν κάθε ἔνα νὰ διεπιστώσῃ ἐνάντι μετατροπών προσπάθεια.

Πλέον συγκεκριμένα τὸ ἐπίμαχο σημείο ποὺ προσεκάλεσε τὴν ἔνστων κριτικὴ αὐτὴ ποὺ ἀποτελεῖται ἀπὸ 402 μονόσητλας ἀράδες, ὑπῆρχε μιὰ ἔβηγηση ποὺ δίνει τὸ ἀδυνατίο τοῦ Γαλαξείδιου νὰ προσχρηστῇ στὴν τότε νέα μορφὴ τῶν διευθύνην μεταφορῶν μετὰ τὴν ἐμφάνιση τοῦ ἀτμοῦ.

Και ἡ ἔβηγηση ἔταν μιὰ ἔξιδανικευτικὴ τῶν αἰτίων ποὺ λογοτεχνικὴ ἀδεία ἀναφέραιμε διὰ συναισθηματικοὺ λόγοι δὲν ἐπέτρεψαν στὸν Γαλαξείδιτας τὴν προσχρηστή αὐτὴ γιατὶ ἡ Ναυτιλία τους ἔταν δεμένη μὲ τὸ λυμάνι, τὸν ταρσανά, τὸ σπίτι τους, τὴν προκυμαῖα τους κλπ. Αὐτὸς ἀκριβῶς τὸ σημεῖο ὁ συντάκτης τῆς

κριτικῆς τὸ ἀνέπλαστο, τοῦ ἔδωσε ἔντασις και νέα μορφὴ, μιὰ πολὺ εὐθεῖα και ὁδηγήθηκε σὲ μιὰ οιράκια καθούριτων συμπερασμάτων και κατέληξε δι: Θεωρούμε τοῦς Γαλαξείδιτας θαλασσοπόρους τῆς ιστορίδου Ναυτιλίας ἔργα σι τέχνες.

Και παρακάτω μὲ ἔνα συνδυασμό ἐκπληκτικῶν γιὰ τὴν αιθαίρεσία τους συμπερασμάτων και κρίσεων, κάνοντας μιὰ κριτικὴ ἐπὶ τῶν κρίσεων του θεωρεῖ μειωτικὸν τὸν χαρακτηρισμὸν στὸν ὅποιον φυσικὰ διθιός κατέληξε και ἀποδίδει: σὲ μᾶς, γιὰ νὰ μᾶς καταλογίσῃ στὸ τέλος και τὸ ἀκαταλόγιστο ἀρρεῖ τὰ δύο γράφους δὲν συμβιδέζουνται μὲ τὴν λογικὴ ὥς διδοὺς γράφει.

ΟΜΟΛΟΓΟΥΜΕΝΩΣ παρόμοια περίπτωσι παρεξηγήσεως και μένου δὲν ἔχομε συναντήσει, διότι ἔνα δὲν ἀκολουθήσωμε τὴν γνωστὴ ἀμφιβολη μέθοδο ἔξυπρέσεως ἀποσπασμάτων ἀπὸ ἔναν καίμανο ποὺ παρουσιάζει μιὰν ἐνδητήτα, θὰ δούμε στὰ σημειώματά μας αὐτὰ ποὺ ἔχουν μιὰ συνοχή, διτὶ σὲ Γαλαξείδιτας κάθε ἀλλο ἔρχεταιέγνες ἔμφανιζονται, ἀλλὰ ὅπως χαρακτηριστικά σημειώνωμε, πρωτοόροι στὸν θεσμούς και στὶς ξέλινες κατακυρεύεις.

Τὸ γεγονός διτὶ χαρακτηρίσαμε συναισθηματικοὺς τοῦς Γαλαξείδιτας δὲν ἀποτελεῖ μείωσι, διότι ἀλλοίσιμο ἔνα δὲν ἔταν συναισθηματικοὶ και δεμένοι μὲ τὴν πατρίδα τους οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ και οἱ αὐτοὺς προερχόμενοι κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέρος ἐφοπλιστές. Τέτοιοι και ἡ Ναυτιλία μας θὰ είχε ἀπορροφηθῆ ἀπὸ τὶς ξένες και οἱ οἰκογένειες τῶν ναυτικῶν θὰ είχαν ὑποστεῖ κρίση και τὰ Καρδάμυλα θὰ είχαν ξεχάσει οἱ Συλλάδες και οἱ Λιδιανοί, τὸ

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

Έλληνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου  
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο  
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500  
έκατομμυρίων δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τῶν διαχειριστῶν:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.  
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

Βροντάδος οι "Ανδρεαδήδες", τὴν Αἰγαίου δοσαὶ Πητέρες, οι Χατζηπαπάτερες καὶ οἱ Λακοί, τὴν "Άνδρος οἱ Γουλακινόρθες καὶ οἱ Ἐμπειρίκοι ἀλλὰ καὶ τόσοις ἀλλοῖς τὴν ιδιαιτερη πατρίδα τους.

Ο συναισθηματισμὸς ὑπῆρχε τὸ ιδιαιτεροῦ ἐκεῖνο χαρακτηριστικὸν τῆς νωνικῆς μας ζωῆς, πάνω στὸν οὐρανὸν στηρίχθηκε δῆλη ἐκείνη ἡ ἔκδηλη δραστηριότητη τῆς νωνικῆς μας οἰκογενεῖας τόσο στὸν ἐπαγγελματικὸν τομέα ὡς καὶ στὸν κοινωνικό. Εἶναι ἀδικαιολόγητο νὰ θεωρήται ὁ συναισθηματισμὸς μείνει γιὰ τὸν νωνικό. Ο συναισθηματισμὸς εἶναι συγκινησιακὴ ροή ποὺ συνοδεύει τὴν γενναιόδητην καὶ τὴν προσπλαθείσαν γιὰ τὴν ἐπίτευξη θύμηλην πρᾶξεων. Οι δημιουργόμενες συναισθηματικὲς καταστάσεις (affective states) μεταβοῦ τῶν μελῶν μας κοινωνίας ποὺ ἔχουν τὴν αἰσθητὴν τῆς κοινῆς ποσελεύσεων στηρίζουν τὴν συνεργασία, τὴν ἔντιμη συναλλαγὴ, τὴν ἀλληλοδοθήσιαν τὰ ιδιαιτερά αὐτὴν στοιχεῖα ποὺ χαρακτηρίζουν τὴν νωνική μας ζωὴν ιδιαιτερά τὴν ἐποχὴ τῆς Ιστοιστόρου Ναυτιλίας.

Η Ναυτιλία τῆς "Γέρας" ήταν πέρα ὡς πέρα συνεργατικὴ. Καὶ μέσοι σ' αὐτὴ τὴν συνεργασίαν ἀναπτυχθηκαν οἱ ποὺ συναισθηματικοὶ θεωροὶ τῆς νωνικῆς μας Ιστορίας, ὁ μισθός ἀσθενείας, ἡ ἀποτελέσματος τῆς γήρας καὶ τῶν ὄρφανων τοῦ ἀπολεσθέντος νωνικοῦ, ἡ συντήρηση τῶν οργανωτικῶν ἰδρυμάτων τῆς πατρίδας καὶ τῶν σχολείων καὶ τέλος καὶ ἡ ἀνεξιχτησία αὐτῆς τῆς πατρίδος μας κατὰ ἓνα μεγάλο μέρος εἰναι ἀποτέλεσμα τῆς κοινῆς προσποθείας ποὺ τὴν χαρακτηρίζει ἔνας ἔντονος συναισθηματισμὸς τῶν κατοίκων τῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων πόλεων.

"Αλλὰ καὶ αὐτὴν ἡ ἐπιχειρηματικὴ συνεργασία τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ γθὲς καὶ σημαρά ὑπῆρχε κατὰ δάσος μία συναισθηματικὴ κοινωνικὴ διαδικασία στηριγμένη στὴν συγγενεικὴν πατριωτικὴν σχέσον. Ήτο: λοιπὸν διανούμενο τὸ συναίσθημα στὴν νωνικήν ἐπαγγελματικὴν συναλλαγὴν καὶ τὸ θεωροῦμες ἐργατεχνικὴν ἐκδήλωσι, εἶναι σάν νὰ ἀρνούμεθα τὴν φωτιὰ σὸν πηγὴν ἐνεργείας.

"Αλλὰ καὶ πέρα ἀπὸ τοὺς πραγματικοὺς οἰσιαστικοὺς καὶ ἀναμφισθῆτοὺς λόγους ποὺ παραπάνω ἀναφέρουμε γιὰ τὴν ὑπερβοὲ τοῦ συναισθηματος στὴν νωνική μας συναλλαγὴν καὶ τὸ σύνολο τῆς νωνικῆς μας φιλολογίας δῆλος μόνο τὸ δέχεται, ἀλλὰ πάνω σ' αὐτὸν στηρίζει καὶ

τὴν πλοκὴν κάθε ἔργου.

Στὸ «Μεγάλο Σαλτάρισμα» ὁ Στρατηγὸς Μυρθίηλος δὲν ἔχει κάνει τίποτα ἀλλο, ἀπὸ τὸ νὰ περιγράψῃ τὸν συναισθηματικὸν δεσμὸν τοῦ ημερᾶ του καπτάνη Μανόλη καὶ τοῦ πλοίου του.

Ο Κώστας Σούκης στὴν ἀναπνεύληση «Θάλασσα» τοῦ γίνεται: ἔνας ζωγράφος φυγῶν καὶ στοχαστὴς ἐπάνω σὲ κάθε συναισθηματικὴν ἐκδήλωσι: τῶν νωνικῶν ποὺ περιγράφει... "Ακόμη καὶ αὐτὴν ἡ Εὔη Βλάμη στὸ Γαλαξειδιώτικο καίμενο τοῦ «Σκαλετόδερμαχο» δῆλο: μόνο δὲν ἀρνεῖται τὸ συναισθηματικὸν στοὺς Γαλαξειδιώτες νωνικοὺς: ἀλλὰ καὶ σὲ συναισθηματικοὺς λόγους ἀποδίει τὴν παρακμὴ τῆς Γαλαξειδιώτικης Ναυτιλίας. Ἀπὸ τὴν στήλην αὐτὴν οὐδέποτε ἀρνηθήκαιμε δῆτε: δυνατὸν καὶ σὲ ἀλλούς πραγματικούς λόγους νὰ δρείλεται: ἡ παρακμὴ τῆς Γαλαξειδιώτικης Ναυτιλίας ἀλλὰ διποδήσητος δὲν δεχόμαστε δπως καὶ κάθε καλόπιστος ἀναγνώστης δῆτε: ἡ μιὰ ἐξανίκευτη τῶν αἰτίων τῆς παρακμῆς εἶναι παράλογος καὶ στοιχεοθετεῖ τὴν ἔννοια τοῦ ἐρασιτεχνικοῦ σμοῦ δπως θέλησα νὰ μάς τὸ παρουσιάσῃ ὁ συντάκτης τῆς τετράστολης κοινωνίης.

ΟΜΩΣ ΣΤΗΝ οπήλη αὐτὴν δὲν γράφεται: Ιστορία μὲ τὴν ἔννοια τῆς ντοκουμενταρισμένης

ἔρεσμης γιὰ νὰ είναι: ἀπαραίτητη ἡ διδιλογραφία καὶ ἡ παραπομπὴ ποὺ τόσο θέλει: ὁ κριτής μαζί.

Ἐσδύ φήγικατα μηχανούμε ΘΡΙΛΩΝ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΜΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ δυος ἡ προσφορικὴ ἡ γραπτὴ ἑλληνικὴ παράδοσις διασύλλαξε μέχρι: τις μέρες μαζί, τὰ συσχετίζουμε, τὰ διασταυρώνομε, τὰ μεθοδεύομε, τὰ παραχάλλομε μὲ τοὺς θεοροὺς καὶ τὰ ηθη τῶν ἀλλων λαδῶν. Τὰ κάνωμε πιὸ ἀνθρώπινα, τὰ ἔξιδανικάνωμε κάνοντας ἔτοι μιὰ θύμηραφικὴ δουλειά καὶ ἀπωδήποτε δῆλο: Ιστορικὴ δρευνα.

Τὸ σημεῖο αὐτὸν ὑπῆρχε φαινεται καὶ ἡ αἰτία τῆς παρεξήγησαν. Ο κριτής μας Ιστορίας δρευνητῆς τοῦ Γαλαξειδιώτου δέδοις, ὡς μᾶς πληροφορεῖταις ἔνα μεγάλο μέρος τῆς κριτικῆς του, διποδήσητο ποιούμονται καὶ δεχόμαστε τὴν αἰτίαν τῆς παρακμῆς εἶναι παράλογος καὶ στοιχεοθετεῖ τὴν ἔννοια τοῦ ἐρασιτεχνικοῦ σμοῦ δπως θέλησα νὰ μάς τὸ παρουσιάσῃ ὁ συντάκτης τῆς τετράστολης κοινωνίης.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

**V2 Venecia Puerto Cabello C. A.**



**VEPUCA Venecia La Guaira C. A.**



VEGUCA

LARGEST SHIPCHANDLERS IN  
PUERTO CABELLO AND LA GUAIRA - VENEZUELA

FRESH  
AND  
DRY  
PROVISION



DECK  
AND  
ENGINE  
STORES

PUERTO CABELLO

CALLE COMERCIO No. 6  
TEL. (042) 5314 - 5315  
PLAZA EL AGUILA  
P. O. BOX 174  
TELEX 42479  
CABLES VEPUCA

LA GUAIRA

CALLE BOLIVAR No. 39  
TEL. (031) 27092 - 27340  
PLAZA VARGAS  
P. O. BOX 304  
TELEX 31143  
CABLES VEGUCA

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT



DREW AMEROID  
INTERNATIONAL

**HELLAS-MAR S.R.L.**

SHIPBROKERS - CHARTERERS  
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES  
ATTEND. ALL ARGENTINIAN,  
RIVER PLATE AND SOUTH  
ATLANTIC PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX 121094 DANBEAR  
TELEGR. HELLSMAR BAIRRS  
PHONES 311384, 321616, 313397  
PHONE AOH 900886  
SAN MARTIN 1119  
BUENOS AIRES - ARGENTINA

# ‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

## ΤΟ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΕΙΣ ΝΕΑΝ ΟΣΥΝΣΙΝ

Άρρυθμία και πάλιν είσ τὸν λιμένα Πειραιῶς και συνέπειά της ὁ ἐπίναυλος.

Αιτία αύτῆς τῆς καταστάσεως και πάλιν τὸ λιμενεργατικόν. "Όπως είναι γνωστὸν οἱ λιμενεργάται ἀπέχουν ἀπὸ πάσαν ὑπερωριακὴν και ἐργολαβικὴν ἔργασίαν, προβάλλοντες μίαν σειράν ἀνικανοποιήτων αἰτημάτων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δημοσυργῆῃ τὸ ἀδιασχώρητον εἰς τὸν λιμένα, ἐνῷ ἀριθμὸς πλοίων, προσφίζομένων διὰ τὸν Πειραιά, νὰ στρέφεται πρὸς ἄλλους Ἑλληνικοὺς λιμένας.

Τὸ γεγονός τούτο προεκάλεσε σοθαράς ἀνωμαλίας εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος και είχεν ὡς συνέπειαν τὴν ἐπιβολὴν, ἐκ μέρους τῆς Κόνφερας τῆς Ζυρίχης, ἀπὸ 22ας Φεβρουαρίου, ἐπίναυλον ἐκ 15%.

Οφείλει ἡ στήλη αὐτῆς νὰ ἀναγνωρίσῃ εἰς τὴν σημερινὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. τὴν συμβολὴν τῆς εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν οικονομικῶν τῶν ἐργαζομένων καθὼς και εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν χρονιζόντων προδημάτων, πλὴν ὅμως τὰ σᾶσα ἔκθεσαιν οἱ λιμενεργάται — καὶ εἶναι σημαντικὰ — δὲν ἥσαν ἀκετὰ διὰ νὰ σταματήσουν τὰς «σόρεξεις» τῶν διὰ πειριστέρα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ φθάσῃ ὁ λιμῆν εἰς τὴν σημερινὴν ἔκρηκτικὴν κατάστασιν. Θὰ πρέπει ὅμως νὰ τονισθῇ ἐνταῦθα ὅτι καὶ ἀπὸ πλευρᾶς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ λιμενεργατικὸν δὲν ἀντιμετωπίσθῃ ὡς ἐὰν ἔπειτε. Κρίνομεν σκόπιμον νὰ ἀναφέρωμεν τὰς διαπιστώσεις, εἰς τὰς ὁποίας κατέληξαν οἱ ἐμπειρογνωμονες τοῦ Ο.Η.Ε., οἱ οποίοι ἐμελέτησαν τὸ πρόβλημα αὐτό, μέσα εἰς τὸ γενικότερον τοῦ Πειραιού λιμένος, διὰ νὰ καταδειχθῇ πόσον ἐπίκαιροι είναι, ἀλλὰ καὶ τὶ δὲν ἔγινε ἀπὸ

πλευρᾶς τῆς διοικήσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀντιμετώπισεως τοῦ λιμενεργατικοῦ προβλήματος.

Οἱ ἐμπειρογνώμονες προέκριναν, εἰδικῶς τερού, μίαν σειράν μέτρων, τὰ ὅποια θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ, ὡστε νὰ δελτιωθοῦν αἱ (τεταμέναι τὸ 1973 - 74) σχέσεις μὲ τοὺς ἐργάτας καὶ νὰ τὰς διατηρήσῃ εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον εἰς τὸ μέλλον, πρὸς διάφορα συμβάντα δόδηγησουν εἰς δυναμικὴν ἀναμέτρησιν. Καὶ τὰ μέτρα αὐτὰ εἴναι:

— Η πρόσληψις ἀνεξαρτήτου ἐπαγγελμάτιου, ὡς συμβούλου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ διὰ νὰ προγραμματίσῃ καὶ νὰ ἐφαρμόσῃ πρόγραμμα μελέτης τῆς ἔργασίας, τὸ ὅποιος θὰ δόδηγῃ εἰς τὰς τεχνικόμησιν καὶ ἀξιολόγησιν ἔκαστης ἔργασίας.

— Νὰ διοισθῇ διευθυντής μελέτης τῆς ἔργασίας ἀπὸ τὸ ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν μὲ προηγουμένην πείραν εἰς τὰς ἀποθέσεις.

— Νὰ διατεθῇ τημηματάρχης ἀπὸ κάθε τμῆμα διὰ νὰ παρακολουθῇ τὰς μελέταις ἔργασίας μεταξὺ τοῦ ιδιού του προσωπικοῦ.

— Νὰ συμμετέχῃ ὁ κατάλληλος συνδικαλιστικὸς ἡγέτης τῶν λιμενεργατῶν εἰς ἔκαστη ὄμάδα μελέτης, ὡστε νὰ ἔχασφαλισθῇ ἀμερόληπτος παρακολούθησις.

— Νὰ ἔκτιμηθῇ ἡ ἀλάγκη διὰ τὰς ἀπαιτουμένιας ἐνέργειας πρὸς δελτίωσιν τῆς ὄργανωσεως.

— Νὰ ὑπολογισθοῦν αἱ ὥραι κατὰ ἔργατην καὶ ἐπομένως τὸ ἐργατικὸν δυναμικόν, τὸ ὅποιος ἀπαιτεῖται δι' ἔκαστην ἡμέραν, ἔδοσμάδα ἡ ἔτος.

— Νὰ σημειωθῇ ὁ ἔξοπλισμός, τὰ ἔργα-

λεῖα καὶ ύλικά, ποὺ χρησιμοποιοῦνται διὰ νὰ γίνη ἡ ἔργασία.

— Νὰ ἔκτιμηθοῦν εἰδικεύσεις, ποὺ χρειάζονται καὶ ἡ διάρκεια τῆς ἔκπαιδεύσεως διὰ νὰ ἀποκτηθοῦν αὐτοὶ αἱ εἰδικεύσεις.

— Νὰ γίνη συγκριτικὴ ἀνάλυσις ὅλων τῶν ἔργασιών.

— Νὰ ταξινομηθῇ καὶ νὰ ἀξιολογηθῇ ἐκάστη ἔργασία.

— Νὰ προετοιμασθῇ κλίμαξ ἀποδοχῶν διῆκαστον βαθμὸν ἐργάτου, μὲ ἑτησίας αὐξήσεις, ὅπου ἀπαιτεῖται.

Τονίζεται ίδιαιτέρως ὅτι οἱ κατάλληλοι συνδικαλιστικοὶ ἀντίπροσωποι θὰ πρέπει νὰ συμμετέχουν εἰς ἔκαστον στάδιον μελέτης καὶ νὰ κατανοοῦν αὐτό. Τὸ γεγονός τούτο ἐὰν δώσῃ τὴν δυνατότητα διὰ περισσότερας συμφωνίας ἐπὶ τῆς μασθοδοσίας.

Βεβαίως ὡρισμένα ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω προτεινόμενα ἀντιμετωπίζονται μὲ τοὺς τελευταίους νόμους καὶ προεδρικά διατάγματα, ἀλλὰ είναι καὶ ἄλλα ζητήματα τὰ ὃποια δέν χρήζουν ρυθμίσεως ἀπὸ τῆς πολιτείας, ἀλλὰ είναι θέμα ἐσωτερικὸν τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ δύναται ἐπομένως ἡ διοίκησις νὰ κινηθῇ, ἔστω καὶ τώρα, διὰ νὰ προλάβῃ μελλοντικάς ἐκρήξεις.

## ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Εἰς εύνοικώτερον καθεστώς ὑπάγονται αἱ Α.Ε. «Ναυπηγεία Σαλαμίνος» καὶ «Ναυπηγεία Χανδρή» καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰ ἀνταλλάγματα πρὸς τὸν Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ὑπ' αὐτῶν χρήσιν χώρων τοῦ Ὀργανισμοῦ, διότι αὐτοὶ ὑπῆχθησαν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 4171)61.

Ειδικώτερον ὁ ὑπολογισμὸς τῶν ὀφειλομένων ὑπὸ τῶν δύο ἑταῖρων ἀνταλλαγμάτων διὰ τὴν ὑπὸ τούτων χρήσιν χώρων τοῦ Ο.Λ.Π., κειμένων ἐμπροσθέν τῶν ναυπηγείων των εἰς Σαλαμίνα βὰ γίνεται ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ ἐφεξῆς συμφώνων πρὸς

# HELLENIC & INTERNATIONAL LTD (CEUTA)

(ESTABLISHED 1923 IN NORTH AFRICA)

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS - GENERAL CONTRACT CO.

FRESH PROVISIONS - BONDED DECK AND ENGINE STORES - MAGNUS MARITEC  
CHEMICAL PRODUCTS

Managing Director: Captain SACIS THEODORIDIS

### CENTRAL OFFICE :

Calvo Sotelo 64  
P.O.Box 420  
CEUTA, SPAIN  
Phones : 514540 (8 lines) 516993  
Cables : GRECO - CEUTA  
Telex : 78089 FONCAB E.

### MADRID OFFICE :

J. K. TSELKAS - R. S. SAUGAR  
Fer De Los Rios 100  
MADRID 15, SPAIN  
Phones : 2438847/8, 2518767  
Cables : GRECO - MADRID

### PIRAEUS OFFICE :

J. A. PARISSIS  
17 - 19, Akti Miaouli  
Phones : 4112570, 4174495, 4120341  
Telex : 213557 PARI GR - 212794 F.Y. GR

### CADIZ OFFICE :

J. ACAL PEREZ  
Mercado Central 48  
Phones : 225424, 224983

### LONDON OFFICE :

AVGHERINO & APERGUIS  
65, London Wall  
LONDON EC2M 5TU  
Phones : 6384905/6  
Cables : AGESILAUS - LONDON EC2  
Telex : 883401

### MALAGA OFFICE :

FR. MOPAL BERROCAL  
Parque Vista Franca  
Ed. Extremadura 3 - 4°  
Phones : 313223, 441053

τάς διατάξεις της ύπ' άριθ. 17/76 πράξεως τού διοικητικού συμβουλίου τού 'Οργανισμού.

Έν τῷ μεταξὺ ἐνεκρίθη διὰ τὸ ἔτος 1977 ἡ ἀνανέωσις τῆς συμβάσεως μεταξὺ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς ἑταῖριας «Ναυπηγεία Σαλαμίνος» μὲ συνολικὸν ἀντάλλαγμα 304.000 δρχ.

Τὰ μειωμένα ἀνταλλάγματα τῶν ὡς ἄνω δύο ἑταῖριών ἵσχουν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1975 καὶ ἐντεῦθεν.

## Η ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

Αἱ ἑταῖριαι «ANDREA MERZARIO E. P.E.» καὶ «Σ. Κοντές Γιός καὶ Σία Ε.Π.Ε.» πρὸς ἔξυπηρτησιν τῆς κινήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς θέουν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπὸ ἔνα κατάλληλον μηχάνημα, ἀνευ οὐδεμίας ἀντιμισθίας καὶ μὲ μοναδικὴν ὑποχρέωσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ νὰ διαδέτη χειριστὰς καὶ καύσιμα.

Ἡ εἰσήγησις αὕτη τῶν ἑταῖριών ἔγενετο ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ σύτῳ πιστεύεται ὅτι αἱ παρατηρούμεναι ἀνωμαλίσι καὶ καθυστερήσεις εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις κοντέινερς θὰ περιορισθοῦν, ἐνῷ καὶ αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις τόσον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ὅσον καὶ εἰς τὰς μεταφορικὰς ἑταῖριας ἐκ τῆς ἀριθμητικῆς ἀνεπαρκείας τῶν φορτοεκφορτωτικῶν μηχανημάτων θὰ μετριασθοῦν.

## ΠΡΟΣΤΙΜΟΝ ΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

Πρόστιμον ὑψώς 2.244.000 δρχ. ἐπέβαλεν ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν Α.Ε. «Ναυπηγεία ΝΑΥΣ 'Αφοί Φιλίππου» διὰ τὴν καθυστέρησιν κατὰ 12 μῆνας τῆς παραδόσεως εἰς τὸν 'Οργανισμὸν τῶν δύο ρυμουλκῶν πλοίων του, διαρέ-

ος τύπου καὶ ισχύος 1.000 ἵππων τὸ καθένα.

'Η καθυστέρησις αὐτὴ τῆς παραδόσεως ὠφείλετο εἰς αἰφνιδιαστικὴν, μετά τὴν κατακύρωσιν τοῦ διογωνισμοῦ ἀνατίμησιν τῶν ὑλικῶν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ εἰς τὴν ἐκ τούτης χρηματικὴν δισχέρειαν τῆς ἑταῖριας, ἐπὶ πλέον δὲ εἰς τὴν γενικὴν ἐπιστράτευσιν τοῦ θέρους τοῦ 1974, η ὥποια, ὡς ἡτο φυσικόν, ἐπέφερεν ἀναστολὴν εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς δραστηριότητος.

## ΤΕΣΣΑΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

Τρία ὄχηματα στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων, τύπου BELOTTI καὶ ἐν ὄχημα, τύπου CLARK θὰ προμηθευθῇ ὁ 'Οργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν διὰ τὸν λιμένος διακινουμένων κοντέινερς.

"Οπως εἰναι γνωστὸν ὁ σχετικὸς διαγωνισμὸς διεξήκθη τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1976 καὶ ἀφέωρ τὴν προμήθειαν τριῶν ὄχημάτων ἔξυπηρτήσεως κοντέινερς, τὰ ὥποια τελικῶς ηγήθησαν εἰς τέσσαρα.

## ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΝ ΥΠΟΣΤΕΓΟΝ

Μεταλλικὸν ὑπόστεγον θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὴν περιοχὴν Κερατοπόρυγου.

"Ηδη ἐνεκρίθη ἡ σχετικὴ μελέτη τοῦ ἔργου καὶ ἀναμένεται ἡ δημοπράτησις τούτου.

Τὸ ἔργον εἰναι προϋπολογισμοῦ 6.000.000 δρχ.

## ΣΥΝΤΟΜΑ

'Ο Ο.Λ.Π. ἀπεφάσισε τὴν ἐκμίσθωσιν ἐν-

νέα ἀποθηκῶν του, ποὺ εὑρίσκονται εἰς τὸ κτίριον ΠΑΕΓΑΕ τῆς ἀκτῆς Ξαθερίου, κατόπιν διενεργείας σχετικοῦ διαγωνισμοῦ.

● Κατεκυρώθη ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν προμήθειαν ὑλικῶν ὑπογείου γραμμῆς ρευματοληψίας.

● Καθωρίσθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ καταβλητέον διὰ τὸ ἔτος 1977 μίσθωμα διὰ τὴν χρήσιν χώρου ὑπὸ τῶν κάπωθι ἑταῖριών, μετὰ τῶν ὅπιών ὑφίστανται συμβάσεις μακροχρονίου διαρκείας: Α.Γ.Ε. ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ διὰ χερσαίον χώρων 7.072 τετρ. μέτρ. μὲ μέτωπον θαλάσσης 317 μέτρ. δρχ. 936.420.

Μόλιοι 'Αγίου Γεωργίου διὰ χερσαίον χώρων 3.000 τετρ. μέτρ. μὲ μέτωπον θαλάσσης 155 μέτρ. δρχ. 407.500. 'Ελληνική 'Εταιρία Γενικῶν 'Επιχειρήσεων διὰ χερσαίον χώρων 9.613 τετρ. μέτρ. μὲ μέτωπον θαλάσσης 160 μέτρ., προβλῆτα 1.520 τετρ. μέτρ. μὲ μέτωπον θαλάσσης 314 μέτρ. καὶ θαλάσσιον χώρων 10.834 τετρ. μέτρ. συνολικῶς 826.480 δρχ. 'Ηλίας Γκούμας καὶ Υιός Ο.Ε. διὰ χερσαίον χώρων 1.045 τετρ. μέτρ. μὲ μέτωπον θαλάσσης 43,50 μέτρ. δρχ. 46.363.

● 'Ενεκρίθη ἡ μελέτη κατασκευῆς μικρῶν κτηριακῶν ἐγκαταστάσεων εἰς διαφόρους περιοχάς τοῦ λιμένος Πειραιῶς, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 9.000.000 δρχ. 'Αναμένεται ἡ δημοπράτησις τοῦ ἔργου.

● Σποραδικαὶ ἐργασίαι ἀνακαίνισεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς δόποιητικῶν ἔργων θὰ ἐκτελεσθοῦν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. "Ηδη ἐνεκρίθη ἡ σχετικὴ μελέτη καὶ ἀναμένεται ἡ δημοπράτησις των. Αἱ ἐργασίαι εἰναι προϋπολογισμοῦ 5.000.000 δρχ.

● 'Εργασίαι ὑποθεμελιώσεως τοῦ κρηπιδοτοίχου 4 - 5 τοῦ προβλήτος Τζελέπη θὰ ἐκτελεσθοῦν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π.



Τό νέο ΟΡΟΣΗΜΟ μας!  
Οι ἔξι θυγατρικές ἑταῖρείες πού δημιουργήσαμε, ἔξασφαλίζουν  
στὸν πλοιοκτήπο καλύτερο καὶ οἰκονομικώτερο ἔξυπρέτησον.

### ΑΛΦΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ Ε.Π.Ε.

ΕΦΟΔΙΑΖΕΙ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ INTERNATIONAL ΕΠΙ 25 ΧΡΟΝΙΑ

### ΑΤΑΛΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ Ε.Π.Ε.

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΙΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### ΝΑΒΙΣΤΟΡΣ Ε.Π.Ε.

ΕΦΟΔΙΑΖΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

### R.F.D. ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

ΕΦΟΔΙΑΖΕΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΕΙ ΠΝΕΥΣΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### PRINCESSE COMPANIA NAVIERA S.A.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΕ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

### ΑΤΑΛΑΝΤΑ ΕΛΛΑΣ ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ Α.Ε.

ΠΑΡΑΓΕΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΙ ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΚΑΙ ΙΔΡΥΜΑΤΑ.

# ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΑΛΑΣ Α.Ε.

Στὸν ὑπρεσία τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιοκτήπου ἀπὸ τὸ 1932.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ZEΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΠΟΛΗΣΕΩΝ: 417.6435 - 417.6628 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΕΤΕΡΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ: 417.9911 - 417.9912

ΤΗ/ΤΑ ΑΝΤΜΑΡ - ΠΕΙΡΑΙΑ TELEX: 21.2601 - 21.2602 ATMA GR



# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## 'Αγγλική Νομολογία

● Ναύλωσις.— Ναύλος καταβλητέος συμφώνως πρὸς τὴν φορτωθεῖσαν ποσότητα.— "Ελλειμμα φορτίου.— Τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον ἀποκλείει τὴν ἐκ τοῦ ναύλου παρακράτησιν τῆς διὰ τὸ ἔλλειμμα διξιώσεως.— Κανὼν ἀπὸ μακροῦ ἰσχύων καὶ συνιστῶν θεμέλιον τῆς συμβάσεως.— Μόνον νομοθετικῶς δύναται νὰ τροποποιηθῇ.— Παραγραφὴ τῆς διξιώσεως μὴ ἐγερθεῖσης ἀγωγῆς ἐντὸς ἑτούς ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου.

Δυνάμει ναυλοσυμφώνου κατὰ Μάρτιον 1973 υπογραφέντος, φορτίον πετρελαίου ἐπρόκειτο νὰ μεταφερθῇ ἀπὸ τὸν 'Αραβικὸν Κόλπον εἰς Ρόττερνταμ. Ναυλωτής ἦτο ἐταιρία τῶν Βερμούδων καὶ ἐκναυλωτής τοῦ δεξαμενοπλοίου 'ΑΡΙΕΣ' Λιβεριανῆ ἐταιρία. Ἡ ναύλωσις ὑπεγράφη ἐν Παρισίοις συνεφανῆθη δικῶς ὅτι ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ δικαίου.

'Ἐπρόκειτο νὰ φορτωθῇ πλήρες φορτίον πετρελαίου ὥστε ἔδει νὰ παραδοθῇ εἰς Ρόττερνταμ. Ὁ ναύλος ἦτο καταβλητέος βάσει τῆς φορτωθείσης ἐν τῷ πλοίῳ ποσότητος. Ὁρισμένοι Κανόνες τῆς Χάγης εἶχον ἐνσωματωθῆι εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον καὶ ίδιοι ὁ Κανὼν 111 παραγ. 6 ὅστις προβλέπει «... ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ μεταφορεὺς καὶ τὸ πλοῖον ἀπαλλάσσονται πάσῃς εὐθύνης ἐν σχέσει πρὸς ἀπώλειαν ἢ ζημιάν, ἐκτὸς ἐὰν ἔγερθῇ ἀγωγὴ ἐντὸς ἑτούς ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου ἢ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἥν ἔδει νὰ παραδοθῇ τὸ φορτίον».

"Οταν τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς Ρόττερνταμ τὸν Μάρτιον 1973 καὶ ἔσφρότωσεν, διεπιστώθη ἔλλειμμα φορτίου ἀξίας 30.000 δολαρίων. Κατ' Ιούνιον 1973, οἱ ναυλωταὶ κατέβαλον τὸν ναύλον, ἀφαίρεστας ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 30.000 δολαρίων μολονότι οἱ πλοιοκτήται ἐδήλωσαν ὅτι ἀποκρούουν τὸν συμψηφισμὸν τούτον.

Κατ' Οκτώβριον 1974, οἱ πλοιοκτήται ήγειραν ἀγωγὴν διὰ τὸ ὡς ἄνω μὴ καταβληθὲν τιμῆμα τοῦ ναύλου καὶ τὸν Φεβρουάριον 1973 οἱ ναυλωταὶ ἀνταγωγικῶς προέβαλον τὴν ἀξιώσιν τῶν διὰ δολλάρια 30.000.

"Ἡ ἀγωγὴ ἔγινεν δεκτὴ πρωτοδικῶς καὶ κατ' ἔφεσιν οἱ δικαιολογοῦσι προσέφυγον ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

"Ο εἰσηγητής λόρδος Γουΐλμπερφορς ἔκρινεν ὅτι ἐὰν ἡ διένεξις ἔδει νὰ κριθῇ δάσει τῶν ὅρων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἥτο πολὺ ἀπλοῦν θέμα. 'Υπῆρχεν ὑποχρέωσις καταδολῆς ναύλου ἐπὶ τῇ δάσει τῆς φορτωθείσης ποσότητος ναύλου πληρωτέου κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Ἀνταπαιτήσεις τῶν ναυλωτῶν ὑπῆρχεν εἰς

τὸν ἐνσωματωθέντα Κανὼν 111 παρ. 6 τῆς Χάγης (ἔγερσις ἀγωγῆς ἐντὸς ἑτούς). Ἡ πάροδος τοῦ χρόνου ἀπέσθεσεν τὴν ἀξιώσιν. Δὲν ἐπρόκειτο περὶ ἀποσθέσεως τῆς ἀγωγῆς διατηρουμένης τῆς ἀξιώσεως. 'Επομένως τὰ ἐπιχειρήματα περὶ τοῦ ἀνὴρ ἀξιώσις τῶν ναυλωτῶν ἦτο ἀμυνα κατὰ τῆς ἀγωγῆς, ἀνταπαιτήσεις ἡ συμψηφισμὸς, ησαν ἀσχετα.

Κατὰ Μάρτιον 1974, ἡ ἀξιώσις τῶν ναυλωτῶν ἐν ἑτούς μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου, ἐπαυσεν ὑφισταμένη καὶ δὲν ἡδύνατο νὰ καταχθῇ εἰς δίκην ἀρξαμένην κατ' Οκτώβριον 1974. Τούτο ἐπέτρεπεν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ διαγράψουν ταύτην ἐκ τῶν βιβλίων των.

Οἱ ναυλωταὶ ἐπεχείρησαν ν' ἀντεπεξέλθουν κατὰ δύο τρόπους: Πρῶτον, ισχυρίσθησαν ὅτι ἐδειβαίσαν τὴν ἀπαίτησίν των ἐντὸς τοῦ ἑτούς, προσφαιρέσαντες τὸ ποσὸν τῆς ἀξιώσεως ἐκ τοῦ ναύλου καὶ δὲν ἀπέτεινο νὰ πράξουν ἀλλο τι. Εἰναι μάταιον νὰ ἀπαιτηθῇ παρ' αὐτῶν ἡ ἐγερσὶς ἀγωγῆς πρὸς ἀπόληψιν ποσοῦ ὅπερ ἡδη ἔχουν εἰς χειρας των. Οἱ πλοιοκτήται ἐδεινοῦνται νὰ ἐνέργησουν. Τὸν ισχυρισμὸν τούτον δὲν ἔδειχθη ὁ Εἰσηγητής. Ἡ προσφαιρεσίς τοῦ ποσοῦ —εἰπεν— δὲν ἔδημιούργησεν νόμιμον δικαίωμα. Οἱ ναυλωταὶ εἶχον ἀδέβασιν ἀξιώσιν κατὰ τῶν πλοιοκτήτων καὶ ὠφειλεν νὰ ἔγειρουν ἀγωγὴν ἀποζημιώσεως ἢ νὰ προσφύγουν εἰς διαιτησίαν πρὸ τοῦ Μαΐου 1974. Οἱ πλοιοκτήται δὲν τοὺς παρήγαγον εἰς τὴν δημιουργίαν πεποθήσεως ἀποδυναμώσεως τοῦ περὶ παραγραφῆς ισχυρισμοῦ. Σαφῶς ἐδήλωσαν ὅτι δὲν ἀπεδέχοντο τὴν ἐκ τοῦ ναύλου ἀφαίρεσιν, ὅπερ σημαίνει ὅτι πρὸς δειβαίσαν τῆς ἀπαιτήσεως ἐπρεπεν οἱ ναυλωταὶ νὰ ἔγειρουν ἀγωγὴν.

Δεύτερον, οἱ ναυλωταὶ ἀνήνεγκαν εἰς 'Αμερικανοὺς συγγραφεῖς κατὰ τοὺς ὅποιους τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως τῶν ναυλωτῶν δὲν ἐπρόκειτο εἰς τὴν ἐνιαύσιον παραγραφήν. Καὶ τούτο δικῶς ἀπέρριψεν ὁ Εἰσηγητής εἰπὼν ὅτι ἡδη πρὸ ἑνὸς αἰώνος εἶχεν ἀποσαφηνισθῆ κατόπιν ἐπισταμένης συγκρίσεως τῶν δύο δικαίων, ὅτι ὑπάρχει σημαντικὴ διάστασις μεταξὺ αὐτῶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, ἡδη ἐξηκολούθησεν ὑφισταμένη καὶ μετὰ τὴν ὑπόθεσιν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης.

"Ἐν ἄλλῳ ἐπιχειρήματα τῶν ναυλωτῶν ἔχουν ὡς αἴτημα τὴν ἀνατροπὴν τῆς ἐν ισχύι νο-

μολογίας ἡδης ἀποκλείει τὴν ἐκ τοῦ ναύλου ικανοποίησιν τῆς ἀξιώσεως τοῦ ναύλων δι' ἐλειμματικὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου. Τοῦτο ἐπέρπετε νὰ ἀνατραπῇ, ισχυρίσθησαν οἱ ναυλωταὶ ὑπὸ τῆς νομολογίας τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

'Ο Εἰσηγητής ἀπέρριψεν τοῦτο εἰπὼν ὅτι ἀποτελεῖ ἀπὸ μακροῦ ἐδραιωθέντα Κανόνα τοῦ ἀγγλικοῦ δικαίου καθ' ὃν ἀξιώσις ἀπρόσουσα ἐκ τοῦ φορτίου δὲν δύναται ν' ἀσκηθῇ δι' ἀφαίρεσεως ἐκ τοῦ ναύλου καὶ ὑπάρχει ἐπ' αὐτῷ μακρὰ σειρὰ ἀποφάσεων ἀρχομένη ἀπὸ τοῦ 1814 ἔξικνουμένη μέχρι τοῦ 1973 ὅπαν ἔξεδόθη ἡ ἐπὶ τῆς δίκης τοῦ πλοίου 'ΜΠΡΕΝΤΕ' ἀπόφασις τοῦ 'Εφετοῦ.

"Ο, τι ὁ κανὼν οὗτος εἶναι αὐθαίρετος δὲν σημαίνει ὅτι θίγει τὴν ἐγκυρότητα αὐτοῦ ὡς κανόνος δικαίου. Εἰς ὑποθέσεις ἐμπορικοῦ δικαίου, εἶναι ἐπάναγκες νὰ μὴ διαταράσσωνται οἱ ἐδραιωμένοι κανόνες, ἐκτὸς ἐάν εἶναι σαφῶς ἐσφαλμένοι. 'Αληθῶς εἰς τὸ δικαίον τῆς πωλήσεως ὑπάρχει ὁ ἀντίθετος κανὼν, ἀλλ' οἱ δικαίοντες τοῦ ποσοῦ τοῦ ναύλου εἰς τὸ δικαίον τῆς πωλήσεως ἔτι εἰδὼν περίπου χωρὶς νὰ δημιουργοῦνται προβλήματα. 'Ο κανὼν τῆς μὴ ἀφαίρεσεως ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦ ναύλου εἰς τὸ δικαίον τῆς πωλήσεως, διάλογος δικαίου προσφέρεται εἰς τὰ μέρη ἡδύνατον συμβατικῶν ν' ἀποκλείσουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνου.

"Εἰς ἔτερος ἀποφασιστικὸς λόγος ἐναντίον τῆς τροποποιήσεως τοῦ κανόνος ἀνευρίσκεται εἰς τὸ δικαίον τῆς συντήρησης τοῦ κανόνος ἀποτελέσαντος τὸν θεμέλιον τῆς συναλλαγῆς καὶ δὲν ἀνήκει εἰς τὰ δικαστήρια ἡ ἀνάμιξης εἰς τὸ θεμέλιον τῆς συμβάσεως, ιδίᾳ ἐπ' ἡδη ὑπὸ δικαιούντων εἰς τὸν κανόνην εἶναι ἐπιτρεπτικὸν δικαίου καὶ δὲν προσήκει εἰς τὰ μέρη ἡδύνατον συμβατικῶν ν' ἀποκλείσουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνου.

"Ο, ἐκ τῶν δικαστῶν λόρδος Σάμον σύμφωνον ἔχων τὴν γνώμην, ὑπεγράμμισε τὴν μακρὰ σειρὴν τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων αἱ ὀποῖαι ἡδραίωσαν τὸν κανόνα καθ' ὃν ἀξιώσις δι' ἀπώλειας ἡ ζημιάν τοῦ φορτίου δὲν ἡδύνατο νὰ συμψηφισθῇ πρὸς τὸν ναύλον. Κανὼν δικαίου καὶ δὴ τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου ισχύων ἐπὶ τὸν μακρὸν χρόνον καὶ ἐπὶ τὸν ὅποιον ἐστήριχθησαν ἀπειροι συμβάσεις μεταφορᾶς καὶ στηρίζονται εἰσέτι περιέχουσαι ὄρον ἐφαρμογῆς τοῦ ἀγγλικοῦ δικαίου, δὲν δύναται ἡδη ν' ἀμφισθητῇ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. Περαιτέρω, ὁ κανὼν οὗτος δι-

At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports  
STRACHAN SHIPPING COMPANY  
SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886

12 operating offices at major ports U.S.A. South Atlantic & Gulf Coasts. Sub-Agents at outports.

Represented by:

Karaicos Maritime Co. Ltd.  
P. O. Box 118  
Piraeus, Greece  
Phones : 4127022 - 4124665

Caemi International, Ltd.

52/54 Gracechurch Street  
London, EC3V 0EH, England

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.  
TWX : 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262

### SHIPPING SOLICITOR

Having more than two years experience in F.D.D. matters and presently employed by one of the leading London firms of Shipping Solicitors seeks position in Piraeus. Pls reply SHIPPING SOLICITOR

NAYTIKA XRONIKA  
Νοταρά 77 - Πειραιεὺς

καιολογείται έκ του ότι ή άσφαλιστική κάλυψης έστηρχθη έπ' αὐτού. Μόνον ή νομοθετική έξουσία ήδηντο νά τροποποιήση διά το μέλλον τὸν κανόνα τούτον.

'Εν πάσῃ περιπτώσει κατά τὸν Κανόνα 111 παραγρ. 6 τῆς Χάγης δὲν υπάρχει άμφιβολία διτού 'έφ' ὅσον οι ναυλωταὶ δὲν ἔγειραν ἀγωγὴν ἐντὸς τοῦ ἔτους ή ἀξίωσις των παρεγράφη καὶ τόσον οι πλοιοκτῆται ὅσον καὶ τὸ πλοῖον οὐδεμίαν εἶχον εύθυνην.

'Εφ' ὅσον κατά τὸ ἀγγείον δικαιον οἱ ναυλωταὶ δὲν ἥδηντο νά παρακρατήσουν ποσόν τι ἔκ τοῦ ναύλου, ὁ μόνος τρόπος ἀποζημιώσεως των ἥτοι ή ἔγκαιρος ἔγερσις ἀγωγῆς, διότι ἄλλως θ' ἀπεσβέννυτο ή ἀξίωσις των.

Συμφωνούντων καὶ τῶν λοιπῶν δικαστῶν ἀπερίθη η προσφυγή.

**• 'Ετεροδικίας ἀλλοδαπῶν Πολιτειῶν.—  
Οι κανόνες τοῦ διεθνούς δικαίου ισχύουν αὐτομάτως ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐκτὸς ἐὰν ἀντιτίθενται πρὸς ἑστερικὸν νόμον.— 'Αντίθετος ἀποφίσις.— 'Επίσημοι καὶ ἐμπορικαὶ δραστηριότητες τῶν ἀλλοδαπῶν Πολιτειῶν.**

Τὸ ἀλλοδαπὸν Δημόσιον δὲν ἐνάγεται ἐνώπιον τῶν Ἐλληνικῶν Δικαστηρίων. Οι κανόνες οὗτος τοῦ ἐλληνικού δικονομικού δικαίου, εἰναι παγκόσμιος, καὶ παλαιὸς ὅσον καὶ ἡ Δικονομία. Παλαιότερον τὰ κράτη ἀσκούνται μόνον τὰ κυριαρχικὰ δικαιωμάτα αὐτῶν, ἀπῆξιον ν' ἀναμιχθοῦν εἰς ἐμπορικάς περιπτείας καὶ οὕτον τὸ ἐμπόριον ἀπετέλει καθαρῶς ιδιωτικὴν ὑπόθεσιν καὶ δὲν προέκυπτεν περιπτώσις ἐφαρμογῆς τοῦ κανόνος.

Τὰ πράγματα διμῶς μετεβλήθησαν κατόπιν τῶν δύο Παγκοσμίων Πολέμων. Νέαι οἰκονομικαὶ ἀνακαταστάξεις ἔφεραν τὰ κράτη εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀναμιχθοῦν εἰς ἐμπορικάς δραστηριότητας καὶ τοῦτο εἴναι ὁ κανὼν ἐκείθεν τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος εἴτε μὲ ξεμπορον αὐτὸν τὸ κράτος εἴτε συνηθεστερον, μέστροι κρατικής ιδιοκτησίας ἐμπορικῶν ὀργανισμῶν καὶ οὕτω ὁ παλαιὸς δικονομικὸς κανὼν τῆς ἑτεροδικίας τοῦ ἀλλοδαποῦ Δημοσίου ἐτέθη ὑπὸ δοκιμασίαν, δεδομένου ὅτι ἡ ἀκαμπτος ἐφαρμογὴ του θὰ ἔστερει κατ' οὐσίαν δικαστικής προστασίας τοὺς μετὰ τῶν κρατικῶν τούτων ὀργανισμῶν συναλλασσομένους ἀφοῦ θὰ τοὺς παρέπεμπτεν εἰς τὰ δικαστήρια τῆς χώρας μὲ δραγανισμὸν τῆς ὅποιας συνηλλάγησαν ἔνθα ἐκτὸς τῆς ἀποστάσεως καὶ τῶν ηγεμονίων δοπανῶν παρεμβάλλεται ὡς ἐμπόδιον καὶ ἡ ἀγνωστος γλώσσα καὶ ἡ ἀγνωστος νομοθεσία καὶ τέλος τὸ συναίσθημα —ἀδιάφορον ἀν ἀκριβές η μή— τῆς δυσμενοῦς θέσεως τοῦ ἀλλοδαποῦ ἐναπτι τὸ κράτος τὸ ὅποιον ἀγει ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τῆς χώρας του.

Ἐκτὸς διμῶς τῶν ἀπωθητικῶν τούτων λόγων, ἀνέκυψεν ἡ σκέψις ὅτι ὁ κανὼν τῆς ἑτεροδικίας τοῦ ἀλλοδαποῦ Δημοσίου δικαιολογούμενος ἐκ λόγων ἀμοιβαίου σεβασμοῦ τῆς ἔθνικῆς κυριαρχίας, τούτῳ imperium, στρείται τῆς αιτιολογίας τούτης δύσκις τὸ κράτος δὲν ἔνεργη ὡς ὑπερτάτη ἔξουσία ἀλλὰ προβάνει εἰς ἐμπορικάς πράξεις.

Η Ἀγγλία ἔχουσα τὸν αὐτὸν κανόνα παρέχει τὸ δικαίωμα τῆς ἑτεροδικίας εἰς τὰς ἀλλοδαπάς Κυβερνήσεις ὡς εὐόποτον δεῖ, καὶ εἰς τὰς κρατικὰς ὑπεροχείας. 'Εν τούτοις ἡ εἰς τὸ Λάγον τῆς Νίγηρας συμφόρησις μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων μὲ φορτίον τοιμένου (ή Κυβερνήσης τῆς Νίγηρας εἶχεν παραγγείλει 20 ἑκατομμύρια τόνους πλέον τῶν δεκαπλασίας συνήθους ἐπέστις εἰσαγωγῆς) ἔγινεν ἀφορμὴ νά κλονισθῇ ὁ κανὼν οὗτος τοῦ Ἀγγλικοῦ δικαίου.

Εἰς τὴν Νίγηραν ἔσχηματισθη νέα στρατιωτική Κυβέρνησης ('Ιούλιος 1975) ἀνέστειλεν τὰς εἰσαγωγὰς τοιμένου, προέδρη εἰς ἀναθέρησιν προηγουμένων παραγγελιῶν καὶ διέταξε τὴν Κεντρικὴν Τράπεζαν τῆς Νίγηρας νά μὴ πληρώσῃ ἀνεκκλήτους πιστωτι-

κὰς ἐπιστολάς τὰς ὅποιας εἶχε χορηγῆσει ἐν Λονδίνῳ καὶ Φραγκούρτῃ.

Ἐπηκολούθησαν δίκαιαι καὶ ἐν Φραγκούρτῃ τὸ Πρωτοδικεῖον ἀπέρριψεν τὸν ισχυρισμὸν τῆς Τραπέζης ὅτι ἡ ἀπόφασης μήτοι τοιμάτη ὡς δὲν προσεβλήθη δι' ἔφεσες. 'Εν Λονδίνῳ δύος τὰ πρόγματα ἔξειλίθησαν κατ' ἀλλού πρόπονταν τὸν Τράπεζαν καὶ ἄλλον πρόπονταν. 'Αρχικῶς, ὁ δικαστής Μοκάττα διὰ προσωρινῆς διατάξεως ἀπηγόρευσεν εἰς τὴν Νίγηριαν Τράπεζαν ν' ἀποσύρῃ ἐν Λονδίνῳ κατατεθειμένον χάριν τῶν πιστωτικῶν ἐπιστολῶν λιπῶν. Μεταγενεστέρως, ὁ δικαστής Ντόναλτσον, ἀνεκάλεσε τὴν προσωρινή διάταξιν καὶ ἐκήρυξε κατηργημένας τὰς σχετικάς δίκαιας ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ὅτι ἡ Κεντρικὴ Τράπεζα τῆς Νίγηριας ἡτο κρατικὴ ὑπηρεσία ἀπολαύσουσα ἑτεροδικίας. 'Αλλὰ τὸ παρελθόντα 'Ιανουάριον, τὸ κράτος Φιλιππίνων ἀλλὰ κρησιμοποιούμενον δι' ἐμπορικούς σκοπούς ὑπὸ ἑταίριας. Αἱ Φιλιππίναι ὑπεστήριξαν ὅτι ἀπόλλιτον ἑτεροδικίας. Τὸ 'Ανακτοδιούλιον ἐχαπάρωσεν κατῆπερ τὸ ἀπόλυτον τοῦ δύοματος δεχθέντος ὅτι ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀλλοδαπὴ Πολιτεία ἐνάγεται μόνον ἐνώπιον τῶν ιδίων αὐτῆς δικαστηρίων, δὲν ἐπεται ὅτι περιουσιακὸν ἀντικείμενον χρησιμοποιούμενον δι' ἐμπορικούς σκοπούς υπὸ τῆς ἀλλοδαπῆς Πολιτείας διαφέγει τῆς δικαιοδοσίας τῶν δικαστηρίων. Εἰναι γεγονός ὅτι ἡ κρίσις αὐτὴ ἐπηρεάσθη ὑπὸ τῆς ἀντιλήψεως ὅτι ἄλλως ὁ φορεὺς τῆς ἀξιώσεως ἐγκαταλείπεται κατ' οὐσίαν ἀνεύ ἐνδίκου προστασίας.

Δὲν θὰ ἐπρεπε νά κλείσωμεν τὸ παρὸν χωρὶς ν' ἀναφέρωμεν ἀπόφασιν τοῦ Γερμανικοῦ Συνταγματικοῦ Δικαστηρίου. 'Εκεῖ, ὡς ἐπισκευάσας τὸ ούτημα κεντρικῆς θεμάτων τῆς Περσικῆς Πρεσβείας, ἤγειρεν ἀγωγὴν κατ' αὐτῆς. Προεβλήθη βεβαίως ἡ ἐνστασίς τῆς ἑτεροδικίας καὶ τοῦτο ἡχθη ἐνώπιον τοῦ Συνταγματικοῦ Δικαστηρίου. Τὸ θέμα ἦτο ἀνέπρεπον περὶ ἐμπορικῆς διαφορᾶς ἡ κυβερνητικής πράξεως, διπερ θὰ ἐκρίνεται κατὰ τὸ Γερμανικὸν δικαίου. Τὸ διτοὶ καλή λειτουργία τῆς κεντρικῆς θεμάτων εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Πλευραίστου, δὲν προσέδιδε ἐπίσημον χαρακτῆρα εἰς τὰς ἀπόσκευατικὰς ἐργασίας. 'Η διαφορὰ μεταξὺ κυβερνητικῆς καὶ ἐμπορικῆς δραστηριότητος δὲν ἔγκειται εἰς τὸν τελικὸν αὐτῆς προορισμὸν ἀλλ' εἰς τὴν φύσιν αὐτῆς. Εἰναι γεγονός ὅτι ἡ ἀπόφασις αὐτῆς τοῦ Συνταγματικοῦ Δικαστηρίου ἐπέδρασεν σημαντικῶς εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Πρωτοδικείου τῆς Φραγκούρτης καὶ διὰ τὸν αὐτὸν λόγον δὲν προσεβλήθη αὐτῆς δι' ἐφεσεως.

## ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΒΟΣΤΩΝΗΣ

«Δύο καμάρια τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας πλευρισμένα στὴν προβλήτα ζαχάρεως τῆς Βοστώνης. Δεξιά: Τὸ «Γκόλντεν Νίκολας» τῆς ἑταίριας 'Αριστερά: Τὸ «Μάρκα Λ.» τῆς ἑταίριας «Σέρεζ» περιμένει ὑπομονετικὰ τὴν σειρά του. Σπανία περίπτωσις δύο ἑλληνικῶν σκαφῶν νά καταλαμβάνουν τὰς ἀποβάθρας ζα-



χάρεως συγχρόνως καὶ σπανιωτάτη ἡ εύκαιρια ναυτικοῦ πρακτορείου τῆς Βοστώνης νά ἀντιπροσωπεύῃ καὶ τὰ δύο πλοῖα αὐτά. Την μοναδικήν περίπτωσιν αὐτὴν ἀνέλαβον καὶ αἰσίως ἔφερον εἰς πέρας οἱ Ναυτικοὶ Πράκτορες PARALIA CORPORATION».

## PARALIA CORPORATION

### Steamship Agencies

PHONE: (617) 4263.143 CABLE: PARALIA TELEX: 94 0283  
P. O. BOX 399 BOSTON, MASS. 02101

## ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

# ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**Η ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ ΛΗΨΕΩΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΠΟΤΡΟΠΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΕΙΝΑΙ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ**

Μεταξύ των διαφένω παραβάσεων, των καθηκόντων τού πλοιάρχου έναντι τού ναυτικού, κατ' ἀπόφασιν τού Ἐφετείου Ἀθηνῶν, περιλαμβάνεται καὶ ἡ παράλειψις τού πλοιάρχου νὰ λάβῃ πρόνοιαν πρὸς ἀποτροπὴν καὶ ἐνδεχομένου κινδύνου τῆς ζωῆς τού ναυτικοῦ, ὡς ὅποιος κινδύνος ὀφείλεται εἰς λόγους ὀφειλομένους εἰς τὸν ἔργοδόντων καὶ σχὶζει εἰς ἀνωτέρων δίνειν.

Ἡ ἐκ τῆς αἰτίας αὐτῆς καταγγείλα τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τού ναυτικοῦ, δικαιολογεῖται κατὰ τὴν κρίσιν τού δικαστηρίου, δεδομένου ὅτι οὐδεὶς είναι ὑποχρεωμένος κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς κα-

λῆς πίστεως καὶ τῶν συναλλακτικῶν ἥθων, νὰ παρέχῃ τὴν ἔργασίαν του, ὑπὸ τοιούτον κίνδυνον.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ πρώτου μηχανικοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τού ὅποιου ἡ κατάστασις τού μηχανοστασίου ἥταν κακή, αἱ βλάβαις δὲ τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ τῶν ἡλεκτρομηχανῶν τού πλοίου ἐκτεταμέναι, ἡ δὲ ἐπισκευὴ των ἥτο ἀδύνατος, ἐλλείψει ἀνάγκαιων ἀνταλλακτικῶν καὶ ἔργαλειών.

Διὰ τὴν ἐν λόγῳ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι είναι ἀδιάφορος ἡ ἀντίθεσης ἐν ισχύι πιστοποίησις τού Νηογνώμονος ὡς καὶ ἡ ἀγορά ὠρισμένων ἀνταλλακτικῶν. Λαστάρως ἔκρινεν, ὅτι ὑφίστατο γενικότερον ἐλλειψις προϋποθέσεων ἀσφαλοῦ πλού τού πλοίου καὶ ὡς ἐκ τούτου κίνδυνος ζωῆς διὰ τὸν ναυτικόν. Διεπιστώθη, ἔξ ὅλου, παράλειψις τού πλοιάρχου πρὸς λῆψιν μέτρων πρὸς ἀποτροπὴν τού ἐκ τῆς καταστάσεως αὐτῆς τού πλοίου ἐνδεχομένου κινδύνου.

Οὕτως ἔχόντων τῶν πραγμάτων, ἀναμφισβήτητως ὑπάρχει διαρεία παράβασις τῶν καθηκόντων τού πλοιάρχου καὶ, συνεπώς, λόγος καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τού ναυτικοῦ.

Τὸ δικαστήριον περαιτέρω ἔκρινεν ὅτι, δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις τού ναυτικοῦ περὶ καταβολῆς ἔξδων ἀντικαταστάτου. Ἀκόμη ὅτι, ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ὄφειλεται εἰς διαφένω παραβάσιν τῶν καθηκόντων τού πλοιάρχου, ὁ ὅποιος δὲν ἔλαβε πρόνοιαν πρὸς ἀποτροπὴν τού κινδύνου καὶ ἐν ὅψει τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν τῆς ὑπόθεσεως ὁ ναυτικὸς δικαιούται ἔξδων παλιννοτήσεως καὶ δὲν ὑποχρεούται εἰς τὴν καταβολὴν τῶν διαπανῶν ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου τὰ ὅποια παρανόμως ἡ ἐναγομένη ἐταιρία κατὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τού λογαριασμοῦ του κατελόγισεν εἰς τοὺς ὀφειλομένους εἰς αὐτὸν μισθούς.

### ΤΟ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΑΝΑΠΟΖΗΜΙΩΤΟΥ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τού Ἐφετείου Ἀθηνῶν παράπτωμα ναυτικοῦ συνιστᾶ πάσα πειθαρχικὴ παράβασις ὡς καὶ ἡ ἀπειθεία εἰς ὑπηρεσιακὴν διαταγὴν τού πλοιάρχου, καθὼς καὶ ἡ ἐλλειψις σεβασμοῦ πρὸς τοὺς ἀνωτέρους. Ἡ ἀπειδολὴ τῆς πειθαρχικῆς ποινῆς είναι ἀνεξάρτητος τού δικαιούματος τού πλοιάρχου πρὸς ἀπόλυτην τού ναυτικοῦ καὶ τὸ πειθαρχικὸν παράπτωμα ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τῆς ἔγγραφῆς εἰς τὸ ἡμερολόγιον τῆς γεφύρας, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἀνακρίσεως. Τὸ παράπτωμα τού ναυτικοῦ ἀποτελεῖ λόγον ἀναποζημιώτων ὅποιων. Συγκεκριμένων τού, ὁ στρόφον 75 παρ. 2 τού ΚΙΝΔ προβλέπει ὅτι ὁ ναυτικὸς ἐπὶ ἀπολύσεως ὑπὸ τού πλοιάρχου δικαιούται εἰς ὅποιαν μεταρρύσιν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ ἀπόφασίς του δικαιολογήται ἐκ παραπτώματος.

### ΜΙΣΘΟΣ

#### ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΟΡΟΥ ΚΛΕΙΣΤΑ

Μὲ ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιῶς καθορίζεται ἡ ἔννοια τού ὄρου «κλειστά», τού περιλαμβανομένου εἰς τὰς ἀτομικὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως. Οὕτω μὲ τὸν ὄρον «κλειστά» νοεῖται ὅτι εἰς τὸ συμφωνητὸν ποσὸν περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἀμοιβὴ διὰ πᾶσαν ἀναγομένη εἰς τὰ καθηκόντα τού ναυτικοῦ ἔργασίαν, ἐκτὸς τῶν Extra ἀμειδομένων ἐκτάκτων ἔργασιών, ὡς καὶ τὰ ἐπιδόματα Κυριεκῶν, Ἀρτοποιίας κλπ., ἀποτελούντα τακτικὸν εἰσόδημα.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς διαφορὰν μαγείρου ὑπηρετήσαντος ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου καὶ πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

Εἰδικότερον, ὡς τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, εἰς τὴν ἔννοιαν τού ὄρου «κλειστά», κατὰ τὴν συναλλακτικὴν πρακτικὴν, περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἀμοιβὴ τού ναυτικοῦ διὰ πᾶσαν ἔργασίαν ἀναγομένη εἰς τὰ καθηκόντα αὐτοῦ, ἐκτελουμένην πέραν τῶν ως ἐκ τῆς εἰδικότητος αὐτοῦ κυρίων καθηκόντων, πλὴν τῶν ἐντελῶς ἐκτάκτων καὶ ἀπροβλέπτων ἔργασιών, αἱ ὅποιαι ἀμειδούνται ιδιαιτέρως ὡς Extra ἔργασία.

#### ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΕΙΣ ΛΗΨΙΝ ΜΙΣΘΟΥ ΕΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τού Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἡ ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων ἐπιβαλλομένη σύνθεσις τού πληρώματος ἐπὶ πλοίων ἀνω τῶν 4.500 τόν. d.w. δέον ὅπως τρήπται ὑποχρεωτικῶς ἔξαιρέσει δεδομένων τῶν περιπτώσεων, καθ' ἀς ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους πλοίου ἐξ ἀλλοδαποῦ λιμένος μὲ ἐλλιπῆ σύνθεσιν.

Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν τὸ πλοίον ταξιδεύει νομίμως μὲ ἐλλιπῆ σύνθεσιν, ιδίᾳ εἰς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος, ἡ κατανομὴ τού μισθοῦ τού ἐλλείποντος γίνεται μεταξὺ τῶν ἀναπληρούντων αὐτοῦ.

Ὀπωσδήποτε, δὲν ὑφίσταται δικαίωμα τού πλοιάρχου εἰς ἀναπήρωσιν τού ἐλλείποντος καὶ λῆψιν τῆς ἀντιμισθίας αὐτοῦ ἔστω καὶ ὃ ἐλλείπων είναις ἀξιωματικὸς τού πλοίου. Ἡ παρὰ τού πλοιάρχου λῆψις τῆς ἀντιμισθίας είναι ἀσυμβίστος πρὸς τὴν φύσιν τού λειτουργήματος του.

Εἰδικότερον εἰς περίπτωσιν ἐλλιποῦς συνθέσεως τού πληρώματος ὃ μισθός ἐκάστου ἐλλείποντος ναυτικοῦ μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν νομίμων κρατήσεων κατανέμεται ὑπὸ τού πλοιάρχου εἰς τοὺς ἄνδρας τού πληρώματος, εἰς τοὺς ὅποιους ἀνετέθη ὑπ' αὐτοῦ ἡ ἔργασία τού ἐλλείποντος ναυτικοῦ. Ἐκ τῆς διατάξεως ταῦτης τού νόμου, ἡ ὅποια ὅριζει τὰ ἀνωτέρω, σαφῶς προκύπτει, ὅτι ἡ κατα-

καταβληθέντα ἔως τὴν 31/12/76, ἔναντι ὀξίας διὰ τὴν παρὰ τῆς A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», εἰσήγαγεν εἰς τὴν Ἑλλάδα κατὰ τὸ έτος 1976 συνάλλαγμα συμποσούμενον εἰς ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ 11.747.332,76, κατὰ δὲ τὴν περίοδον 1962)1976, εἰσήγαγεν εἰς τὴν Χώραν μας Ναυτιλιακὸν Συνάλλαγμα ὑψους \$ 110.791.905,36, ὡς ὀκολούθως :

— 1962 .....	\$ 2.833.579,26
— 1963 .....	\$ 2.721.920,91
— 1964 .....	\$ 3.453.288,80
— 1965 .....	\$ 3.769.354,32
— 1966 .....	\$ 5.072.093,96
— 1967 .....	\$ 5.390.204,71
— 1968 .....	\$ 5.663.828,02
— 1969 .....	\$ 5.172.704,71
— 1970 .....	\$ 6.033.747,47
— 1971 .....	\$ 5.153.793,55
— 1972 .....	\$ 8.857.864,46
— 1973 .....	\$ 9.523.362,15
— 1974 .....	\$ 8.285.512,92
— 1975 .....	\$ 12.447.900,05
— 1976 .....	\$ 11.747.332,76
Πλέον : .....	\$ 96.126.488,05
καταβληθέντα ἔως τὴν 31/12/76,	
ἔναντι ὀξίας διὰ τὴν παρὰ τῆς A.E. «Η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ»	
Σκαραμαγκά, ναυπηγήσιν (6)	
νεωτάτουν καὶ δελτώμενου τύπου	
CARGO LINERS πλοίων .....	\$ 14.665.417,71
ἡτοι, ἐν συνόλῳ, .....	\$ 110.791.905,36
	= = = = =

Εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν δὲν περιλαμβάνεται τὸ συνάλλαγμα τού ἐμβασθὲν εἰς τὴν χώραν μας ὑπὸ τῶν πληρωμάτων τῆς «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», ἀπ' εὐθείας εἰς τὰς οἰκογενείας των.

Ἡ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἔξυπηρτει ὅτιμερον Τακτικὰς Γραμμὰς μεταξὺ τῶν λιμένων KONTINENT καὶ ΑΓΓΛΙΑΣ / ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΗΠΑ / ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ καὶ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ, ΗΠΑ / ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΩΔΟΥ / ΙΝΔΙΩΝ / ΠΑΚΙΣΤΑΝ / ΚΕΥΡΑΝΗΣ καὶ ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ, ΗΠΑ / ΕΛΛΑΔΟΣ / ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΩΔΟΥ, ΗΠΑ / ΝΟΤΙΟΥ καὶ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ, διὰ 38 πλοίων της, ἀπόπτων τὸν ἔλεγχο της Σημαίαν, ἐξ ὧν 12 νεωτάτουν τύπου, ναυπηγήσεως 1972, ἀπασχολεῖ δὲ περὶ τοὺς 1.500 «Ἐλλήνας ναυτικούς.

νομή του μισθού του ἐλλείποντος ναυτικού γίνεται ύπο του πλοιάρχου εις τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, εἰς τοὺς ὅποιους ὑπ' αὐτοῦ τοῦ ίδιου ἀνετέθη ἡ ἔργασία τοῦ ἐλλείποντος μέλους.

Κατὰ ταῦτα ὁ πλοιάρχος δὲν περιλαμβάνεται εἰς τοὺς κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην δυναμένους νὰ ἀναπληρώσουν ἔτερον ἵνα τύχῃ τῆς ἀναλογούσης ἀντιμισθίας, διότι ἡ ὡς ἄνω διάταξις προϋποθέτει ἀνάθεσιν ἔργασίας ὑπὸ τούτου εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Ἀκόμη ἡ προσφορὰ τοιαύτης ἔργασίας θὰ ἀπησχολεῖ τοὺς χρονικῶς, ἐνῷ ἡ ἔργασία τοῦ πλοιάρχου ὡς προσώπου ίδιαζόν-

τως ἐπηγειρήμενων καθηκόντων, ἔξουσίας καὶ εὐθύνης εἰς τὸ πλοίον δὲν περιορίζεται εἰς χρονικὰ ὥρια.

Ἐπίσης δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ ἀντίθετος λύσις κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 52 τοῦ ΚΙΝΔ., διότι τοῦτο ὥριζει ὅτι ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ πληρώματος καὶ εἰς τὸν πλοιάρχον, ἐφ' ὃν προσαρμόζονται εἰς τὴν φύσιν τοῦ λειτουργήματος τῶν. Καὶ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρχῃ τοιαύτη προσαρμογὴ ἐφ' ὃν ὁ πλοιάρχος ἐπιλέγει τοὺς ἀναπληρωτάς τοῦ ἐλλείποντος μέλους, οἱ οποίοι πρόκειται νὰ ἐπιμερισθοῦν τὴν ἀντιμισθίαν τούτου.

# TEKNIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Η «MAK» ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους, αἱ γνωστοὶ δηζελοκινῆτρες Μάκ - Δυτικῆς Γερμανίας θὰ κατασκευάζωνται κατόπιν ἀδείας καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ὑπὸ τοῦ μεγάλου διοικητικού συγκροτήματος UBE τοῦ Τόκιο.

Ἡ σταθερών αὐξανομένη παραγωγὴ τῆς ἑταῖριας Μάκ, ἡ ὅποια κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος ἀνήλθεν εἰς 2.500 κυλίνδρους συνολικῆς ισχύος 800.000 ἴππων, κατέστησε ἀπαραίτητον τὴν ἐπέκτασίν της εἰς τὴν Ιαπωνίαν — τὴν πρώτην ναυπηγικὴν χώραν τοῦ κόσμου.

Ἡ παραγωγὴ μηχανῶν τῆς σειρᾶς M453 (μέχρις 6.000 ἴππων) καὶ M552 (μέχρι 12.000 ἴππων) ἀρχίζει ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς τὴν Ιαπωνίαν, μὲ στόχον νὰ καλύψῃ ὅχι μόνον τὰς ἀνάγκας τῆς Ιαπωνικῆς ἀγορᾶς, ἀλλὰ καὶ τὰς ἀγορὰς τῆς Κορέας, Φορμόζης καὶ Κίνας.

Τὸ διοικητικὸν συγκρότημα UBE, ιδρυθὲν τὸ 1897, ἀπασχολεῖ σήμερον 11.000 ἑρ-

γατοτεχνιῶν κοι ὑπαλλήλων, αἱ ἑτῆσια δὲ πωλήσεις του ἀνέρχονται εἰς 11 περίπου ἑκατομ. δοllάρια.

Κοινὸν δίκτυον πωλήσεων μηχανῶν καὶ ἀνταλλακτικῶν Μάκ - UBE καλύπτει ὀλόκληρον τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «TECHNOSHIP - A. Δόμιρος», Κολοκοτρών 100, Πειραιῶς (Τηλέφ. 4125.538, 4125.237, 4113.128).

## NEON ATOMIKON ΣΩΣΙΒΙΟΝ

Μετὰ δοκιμάς καὶ ἔξετάσεις αἱ ὅποιαι διήρκεσαν ἐπὶ ἔτος, ἡ νορθηγικὴ Κυβέρνησις παρέσχε τὴν ἔγκρισιν τῆς διὰ τὸν νέον τύπον ἀτομικοῦ σωσιβίου, ὅπερ ἀπεκλήθη «Twin Safe».

Πρόκειται περὶ σωσιδίου, τὸ ὅποιον φορεῖται ὡς γιλέκον κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἔργασίας ὑπὸ ἀτόμων, ποὺ ἔργαζονται ἐκτεθειμένα εἰς κινδύνους πτώσεως εἰς τὴν θάλασ-

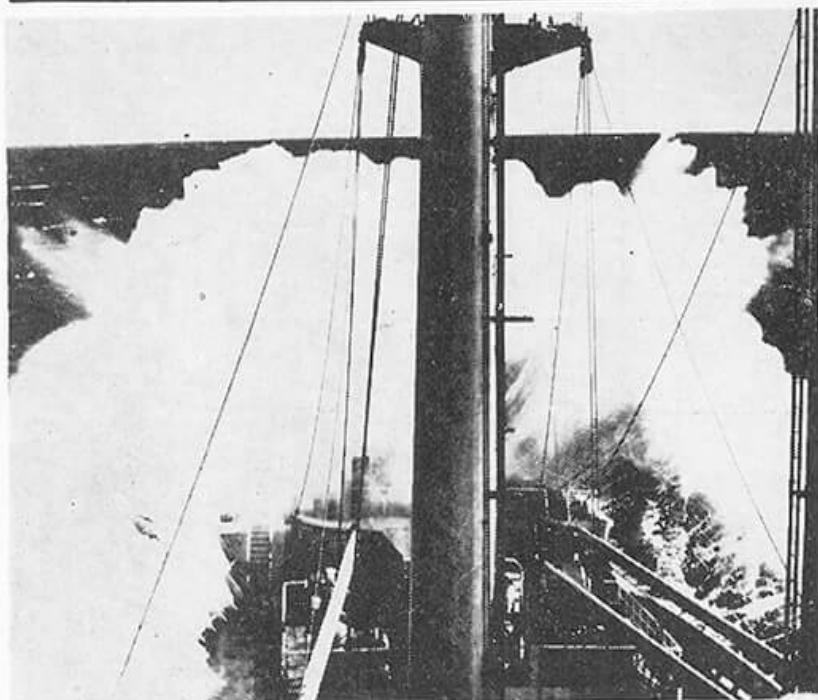
σαν, ὡς εἶναι οἱ ναυτικοὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τὸ προσωπικὸν τῶν πλωτῶν γεωτρυπάνων καὶ τῶν σκαφῶν ἐφοδιασμοῦ των καὶ οἱ ἀλιεῖς. Τὸ σωσιδίον διογκούται αὐτομάτως ἐντὸς 4 δευτερολέπτων μόλις ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν μὲ τὸ ὕδωρ μέσω μιᾶς φύσιγγος ἀερίου. Ἀδιαφόρως τῶν συνθηκῶν πτώσεως εἰς τὴν θάλασσαν τὸ σωσιδίον διατηρεῖ τὴν κεφαλὴν τοῦ ἀτόμου ἑκτὸς ὑδατος. Ἐάν τὸ σύστημα αὐτομάτου διογκάσεως δὲν λειτουργήσῃ ὑπάρχει καὶ χειροκίνητον σύστημα. Τέλος, τὸ σωσιδίον εἶναι ἐφοδιασμένον μὲ λυχνίαν, ἢτις ἀνάπτει αὐτομάτως μόλις ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν μὲ τὸ ὕδωρ, μὲ σειρῆνα καὶ μὲ ἀνάκλαστήρας.

Κατασκευάζεται ὑπὸ τοῦ Οἰκου Beaufort Ltd ἐξ ὑλικού μὴ χρησιμοποιηθέντος μέχρι σήμερον εἰς μὴ στρατιωτικάς χρήσεις, ἢτοι ἐκ τεχνητοῦ ἐλαστικοῦ τιθεμένου μεταξὺ δύο φύλων ἐξ ὑφάσματος νάυλον καὶ τὸ ὅποιον εἶναι ἀνθεκτικὸν καὶ εἰς τὴν τριβὴν καὶ εἰς τὴν διάθρωσιν.

# Macrymichalos Brothers S.A.

Established 1914

Insurance Brokers, Agents, Underwriters, Surveyors and Claims Settling Agents



We work on land  
For those at sea

If you have insurance problems  
If you need expert advice on insurance matters  
WE CAN HELP YOU and will  
be delighted to do so  
With our international connections  
and thorough knowledge  
of Marine Insurance we can  
place your covers better  
We can serve you better  
Do get in touch with us before  
the next renewal date  
of your Marine, War and P & I covers

Affiliated Company THE PROODOS HELLENIC INSURANCE & REINSURANCE CO. S.A.

196 Syngrou Avenue Kallithea - Athens

Telephones: 959 30 01- 959 30 11 (20 lines) Telex: 215232 MAC GR and 214364 MAC GR

# 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



## Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ

ΑΡΤΗΡΙΑ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΠΡΟ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 2.000

Η πρόβλεψις ότι ή Διώρυξ τού Σουζές ούδεποτε θά άνεκτα τήν προηγουμένην σπουδαιότητά της, μετά τήν έπαναλειτουργίαν της, άπειδειχθή έσφαλμένη. "Ηδη διέρχονται μέσω αύτής περισσότερα σκάφη ξηρού φορτίου, έν συγκρίσι με τό 1967, ένω την περί τά 30 - 40 σούπερ τάνκερς μηνιαίως τήν χρησιμοποιούν κατά τό υπό ερμά ταξιδιών των. Αι εισπράξεις ύπερβανουν τό έν έκατ. δολαρίων ήμερησίων.

Τώρα ύπαρχουν φιλόδοξα σχέδια άτινα θά κατασκήσουν δυνατήν τήν διέλευσιν τῶν μεγαλυτέρων έν ύπηρεσιά σκαφών με έλαχιστην ή σκέψη καθυστέρησεως.

Μέχρι τό έτος 2.000, ίσως δέ και ένωρίτερον, ή Διώρυξ θά είναι μία διπλής κατευθύνσεως ύδατον άρτηριά, με ούσιαστικώς άπειροιστους δυνατότητας, δύσον άφορά είς τόν δύκον τῶν διερχομένων σκαφών.

"Η σχετική μελέτη, πραγματοποιηθείσα ύπό δράσος Βρετανών έμπειρογνωμόνων άναφέρεται είς δύο στάδια. Τό πρώτον θά έχη περατωθή μέχρι τό 1980 και τό δεύτερον τό άργοτερον μέχρι τό έτος 2000.

Σήμερον ή Διώρυξ δέχεται σκάφη με μέγιστον βάθισμα 38 ποδών (60.000 τόν. d.w. ύπο πλήρη φόρτου). Κατά τήν πρώτην φάσιν τό βάθισμα θά αυξήση είς 53 πόδας και θά δέχεται έμφορτα τάνκερς τῶν 150.000 τόν. d.w. και άφορτα τῶν 380.000 τόνων.

Εις τήν φάσιν αύτήν θά καταστή δυνατή και ή διέλευση τῶν μεγάλων πλοίων-κοντένερς τής τρίτης γενεᾶς, τῶν όποιων οι έφοπλισται διεξάγουν ήδη διαπραγματεύσεις μετά τῶν άρχων τῆς Διώρυγος (ή «Οδερσοῖς Κοντέινερς Λαζίνχ» συνεφώνησεν ήδη τήν μείωσιν τῶν καταβαλλομένων τελών διά φορτία καταστρώματος είς τό ήμισυ και έδημούργησε προηγούμενον).

Εις τήν δευτέρων φάσιν, ή Διώρυξ θά έκπλατηνθή και έκβαθυνθή περαιτέρω, ώστε με έπιτρεπόμενον βάθισμα 68 ποδών νά δέρχονται έμφορτα τάνκερς τῶν 250.000 τόν.

d.w. Πάντως, ή μελέτη συνιστά όπως ή άκολουθητέα γραμμή διά τήν έξελιξιν τῆς δευτέρας φάσεως χαραχθή μετά τήν περάτωσιν τῆς πρώτης φάσεως, ηπίτη θά κοστίση περί τά 400 έκατομ. δολαρίων.

Μία δύσκολος καμπή είς τήν λίμνη Τιμοσάχη εύθυγραμμίζεται καί μία παρακαμπτήριος θά κατασκευασθή είς τό Ντεβερσούάρ, είς τό δόρειον ακρον τῆς Μεγάλης Πικράς Λίμνης, διά νά αύξηση τήν χώρων σταθμεύσεως μεγάλων σκαφών.

Μία άλλη ζωτικής σημασίας παρακαμπτήριος διά τά μεγάλα τάνκερα θά κατασκευασθή είς τήν Μεσόγειον, άνατολικώς τού Πόρτ Φουάντ. Αύτη θά είναι έτοιμη τό 1980. Ή εκθεσίς άναφέρει, οτι με τήν προσθήκην νέων παρακαμπτήριών δόδων, ή Διώρυξ θά λάβη τελικώς τήν μορφήν μιᾶς ύδατονής λειφόρου διπλής κατευθύνσεως, συνεχούς ροής.

"Ενα δύσκολον πρόβλημα παρουσιάζει ή χάραξης τής σήραγγος Άχμεντ Χαμπτί, είς Έλ Σάτ, πλησίον τού νοτίου ακρου τῆς Διώρυγος — τής πρώτης έκ τριών προγραμματιζούμενων σήραγγών σι δόποια θά συνδέσουν τήν χερσόνητον τού Σινά με τήν δυτικήν δύνην και υψίστης πολιτικοστρατιωτικής σημασίας διά τούς Αίγυπτους. Αι έγγασίσι έχουν ήδη προχωρήσει έπαρκων και τό σχέδιον τής σήραγγος έπιπρέπει, πρός τό παρόν, τήν άνετον έκβαθυνσιν και έκπλάτυσιν τής Διώρυγος.

"Η σύστασις, όμως, τού έδαφους είς τήν άνατολικήν δύνην, καθιστά ύποχρεωτικήν τήν άποκλισιν τής σήραγγος πρός Νότον με έξιδον πλησίον τῆς Διώρυγος. Αύτό δέ έμποδίζει τήν κατασκευήν δευτέρου διαύλου είς τό νότιον έκρον τῆς Διώρυγος, δστις προβλέπεται άπό τήν μελέτην είς τήν δευτέραν φάσιν.

"Υπάρχουν, έπίσης, διάφορα άλλα προβλήματα τεχνικής φύσεως, άτινα έχρηζον μελέτης έν σχέσει με τήν συμπεριφοράν τῶν μεγάλων τάνκερων κατά τήν διέλευσίν τῶν υπό πλήρη φόρτου.

Σοβαρόν πρόδηλημα άποτελούν και τά μικρά πλοιά. 'Αντιπρόσωπεύονταν, άριθμητικώς, τό 50% τής κινήσεως μέσω τής Διώρυγος, άλλα μικρόν μόλις ποσοστόν τῶν έσόδων. Τό πρόδηλημα έγκειται είς τήν καθιέρωσιν νέου συστήματος τελών διελεύσεως, σπερ θά ένθερρην τήν διέλευσιν τῶν μεγάλων πλοίων χωρίς νά καταστή άπαγορευτική ή διέλευσις τῶν μικρών λόγω υψηλού κόστους.

Τά πλοιά διαφόρων μεγεθών δημιουργούν, έπίσης, κυκλοφοριακά προβλήματα, λόγω τής διαφοράς άποστάσεως τήν όποιαν πρέπει νά διαίνουν διά νά άκινητοποιηθούν είς περίπτωσιν άναγκης.

Βάσει τών σημερινών δεδομένων, πιστεύεται οτι μέχρι τό 1980, ή και ένωρίτερον, θά προκληθή συμφόρησις είς τήν Διώρυγα, λόγω τής ηγήμενης κινήσεως, έαν δεν ληφθούν έγκαιρως προληπτικά μέτρα. Μία λύσις, προτείνει η έκθεσης, είναι νά μειωθή ή άπόστασης μεταξύ τῶν διερχομένων σκαφών είς έκαστην ηνηοπομήν. Άλλα και πάλιν θά ύπαρξη συμφόρησης, άργοτερον. Συνεπώς, ώς μόνη λύσης άπομένει η σταδιακή κατασκευή δευτέρου διαύλου.

Η έκθεσης περιλαμβάνει σχέδιον ναυπιλούσας είς τήν Διώρυγα με τήν βοήθειαν συστήματος ραντάρ και άλλων βοηθητικών μέσων και προληπτικών μέτρων. 'Εν πάση δε περιπτώσει, τονίζεται, έλάχιστα άτυχηματα έχουν συμβῇ είς τήν Διώρυγα κατά τό παρελθόν.

## ΙΤΑΛΙΑ

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ  
ΒΑΣΙΣ ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ

Κατά τάς δηλώσεις τού άρμοδιου 'Υπουργού, δεν είναι σήμερον εύκαται η κατασκευή τής μεγάλης έπισκευαστικής δεξαμενής τού λιμένος Νεαπόλεως, διά τήν όποιαν πρό έπιπτεις ηδη είχε έγκριθη πίστωσις 12 δισεκατ. λιρετών. Τό ποσό τούτο θά κατεβάλλεται είς τήν κονσόρτιουμ συγκροτούμενον έκ τού 'Εμπορικού 'Επιμελητηρίου, τού Δήμου, τής Νομαρχίας, τού 'Οργανισμού Λιμένος, τής Τραπέζης τής Ρώμης και τού 'Ινστιτούτου Βιομηχανίκης άνασυγκροτήσεως.

Τούς λόγους τής άναβολής ό 'Υπουργός στηρίζει είς τήν πλεονάζουσαν έπισκευαστικήν προσφοράν άνά τόν κόδμον. Δεδομένου οτι η ναυτιλιακή άγορά μαστίζεται ήπο κρίσεως όχι μόνον κυκλικής άλλα και θεμελιακής, είναι προτιμότερον οι λίαν σοβαραί έπενδυσεις τάς άποιας άπαιτει η μεγάλη δεξαμενή νά διατεθούν διά τήν χρηματοδότησιν άλλων άναγκαίων έργων είς τόν λιμένα.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Αι παγκόσμιοι παραγγελίαι, μειωθείσαι κατά 22 περίπου έκατομ. τόν, γκρός τό 1976, έφθασαν τήν 31ην Δεκεμβρίου είς τά

ΟΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΑΒΟ ΔΗΒΙ ΚΑΙ ΔΥΒΑΙ

**HELLENIC KUNAIBY Co.**

(ΛΙΑΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ MUSCAT)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: D. GEORGAROS — HADER ABDULLA AL MAZROEY

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

CLEARANCE — FORWARDING — CHARTERING — CREW CHANGES

ABU DHABI — U.A.E. Διεύθυνσις: P.O. Box 4143 — Τηλεγρ.: «KUNAIBI» — Τηλεφ.: 43676 — Τέλεξ: 2533 «KUNAIBI AH»

'Αντιπρόσωπος έν Ελλάδι: JOHN A. PARISSIS

Tel.: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21-3557 PARI GR, 21-2794 F.Y.GR

κατώτατα έπιπεδα από 8ετίας, άναφέρει τὸ Λόδ'ς Ρέτζιστερ.

Χαρακτηριστικόν τῆς ἐπικρατούσης καταστάσεως είναι τὸ γεγονός ὅτι ἐπὶ συνόλου παραγγελιῶν ἔκ 55,37 ἑκατομ. τόν. γκρός, ὑπὲρ τὰ 45 ἑκατομ. τόν. γκρός προορίζονται διά παράδοσιν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐνῷ αἱ τεθέσιαι κατὰ τὸ 1976 νέαι παραγγελίαι ἔφθασαν μόλις τὰ 13 ἑκατομ. τ. γκρός.

Ἡ Ἰαπωνία ἔξακολουθεῖ, δεδαίως, νὰ ἥγηται τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν, μὲ 18,2 ἑκατομ. τόν. γκρός, παρὰ τὴν ἔκ 2,13 ἑκατομ. τόν. μείωσιν τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1976. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι μὲ αὔξησιν 87.395 τόν. γκρός εὐρίσκονται εἰς τὴν δευτέραν θέσιν, μὲ σύνολον 4,7 ἑκατομ. τόνων. Τρίτη ἡ Σουηδία μὲ 4,03 ἑκατομ. τόν. γκρός, τετάρτη ἡ Ἰσπανία (3,79), πέμπτη ἡ Βραζιλία (3,23) καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Γαλλία (2,96), ἡ Μεγάλη Βρετανία (2,95) καὶ ἡ Δυτική Γερμανία (2,41). Ἡ μόνη ἄλλη, ἐκτὸς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ναυπηγική χώρα σημειώσασα αὔξησιν τῶν παραγγελιῶν τῆς κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1976 ἦτο ἡ Πολωνία, μὲ σύνολον 1,94 ἑκατομ. τόν. γκρός (αὔξησις 120.855 τόν.).

Κατακόρυφον κάμψιν ἔσημείωσαν τὰ ὑπὸ παραγγελίων μεγάλα σκάφη. Τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1975 τὰ ἄνω τῶν 100.000 τόν. γκρός ὑπὸ παραγγελίων πλοῖα ἀνήρχοντο εἰς 203, ἐνῷ ἐν ἔτος ἀργότερον είχον μειωθῆ ἐις τὰ 78.

Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσώπευον τὸ 35,8% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν, τὰ μπάλκ κάρριερς 31,4% καὶ τὰ σκάφη γενικού φορτίου 18,7%. Τὸ ποσοστὸν τῶν πλοιων-κοντέινερς ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν σκαφῶν γενικού φορτίου ἔμειώθη ἐντὸς τοῦ τριμήνου ἀπὸ 23,8% εἰς 22,1% (2,3 ἑκατομ. τόνων γκρός).

Τὰ ὑγραεριοφόρα ὑπὸ παραγγελίων ἀνήρχοντο εἰς 5,1 ἑκατομ. τόν. γκρός ἡ 7,8 ἑκατ. κιβ. μέτρα χωρητικότητος. Ἐξ αὐτῶν, 1,7 ἑκατομ. τόν. ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, 1,5 εἰς τὴν Γαλλίαν, 0,5 εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, 0,4 εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ 0,3 ἑκατομ. τόν. εἰς τὴν Φινλανδίαν.

Αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα ἐμειώθησαν πλέον τοῦ 1,25 ἑκατ. τόν. γκρός κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1976, κατελθούσαι εἰς τὰ χαμηλότατα ἐπίπεδα ἀπὸ πολλῶν ἑταῖρων.

Ἡ βρετανία, ἡτις κατέχει τὴν 7ην θέσιν μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, μὲ σύνολον παραγγελιῶν 2,95 ἑκατομ. τόν. γκρός, ἀντιμετωπίζει σοβαρὰ προβλήματα εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας. Μέχρι τοῦ τέλους τοῦ ἔτους δὲν ἀποκλείεται αἱ ἀπολύτειαι προσωπικοῦ νὰ φάσουν τὰς 10.000.

Κατὰ εἰρωνείαν τῆς τύχης, τὸ παρελθόν ἔτος καθειλύνθησαν εἰς τὴν βρετανίαν περισσότερα πλοῖα ἀπὸ οἰονόδηποτε ἄλλο ἔτος μετά τὸ 1967 (1.347.000 τόν. γκρός). Ἐπίσης, τὸ παραδοθέν τονιά (1.486.000 τόν. γκρός) ἀπετέλει ρεκόρ.

Ἡ κατακόρυφος πτώσις τῶν βρετανικῶν παραγγελιῶν ὠφείλετο κυρίως εἰς ἀκυρώσεις παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων, αἵτινες πρότερον ἐτέλουν ἐν ἐκκρεμότητι καὶ ἡκυρώθησαν διοικητικῶς ἐντὸς τοῦ ὑπὸ ἐλεγχού τριμήνου.

## NOPBΗΓΙΑ

### Η ΑΝΑΝΕΩΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Φαίνεται ὅτι εἰς τὴν Νορβηγίαν ἔχει κατασῆ κανὼν ν' ἀνανεώσαι τὴν συλλογικὴν σύμβασιν τῶν ναυτικῶν διὰ μιᾶς μακρᾶς μὲν καὶ πολυπλόκου διαδικασίας, δημιοτύπου ὅμως τουλάχιστον εἰς τὰς γενικὰς τῆς γραμμάς. Ἡ διαδικασία αὐτῆ ἄρχεται διὰ σειρᾶς διαπραγματεύσεων, αἱ ὅποιαι οὐδέποτε καταλήγουν εἰς συμφωνίαν. Ἀκολουθεῖ ἡ παραπομπὴ εἰς διαιτησίαν ἡτις ἐπίσης ἀποτυγχάνει, ὅποτε ἄρχεται ἡ προειδοποίησις δι' ἀπεργίαν. "Οταν αἱ προετοιμασίαι τῆς ἀπεργίας κορυφωθοῦν, ἀποφασίζεται ἀναπομπὴ εἰς διαιτησίαν καὶ ἡ συμφωνία ἐπέρχεται, ματαιούμενή τὴν τελευταίαν στιγμὴν τῆς ἀπεργίας. Ὁ τύπος ἐν τούτοις ἐκλαμβάνει σοβαρῶς τὴν ὑπόθεσιν καὶ ἔχαγγέλει πάντοτε τὴν ἀπειλούμενην ἀπεργίαν καὶ τὴν ἀκριβῆ ἡμερομηνίαν τῆς κηρύξεως τῆς.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ἡ διαδικασία αὕτη ἐπανελήφθη καὶ κατά τὴν ἐφετεινὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἡτις, καθ' ὃ ἐγγύωσθη, ἀντὶ τῆς μειώσεως τῆς ἔβδομαδιαίας ἐργασίας ἀπὸ 40 εἰς 38 ὥρας, ἐπέτυχε τὴν ἐπιμήκυνσιν τῆς ἐτησίας ἀδείας. Παρατηρεῖται πάντως ὅτι αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις μικρὸν διαδραματίζουν ρόλον εἰς τὸν κατάστασιν τῶν Νορβηγῶν ναυτικῶν, δεδομένου ὅτι τὸ ναυτεργατικὸν συνδικάτον ἔχει συνάψει ὑπερδιαχόσια ἰδιαίτερα συμφωνητικὰ μετὰ τῶν πλειστῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς χώρας.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

### ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ο ναυτιλιακὸς Τύπος ἐδημοσίευσε ἐν παράδειγμα τοῦ τρόπου κατὰ τὸν ὅποιον θὰ ἡδύνατο νὰ λειτουργήσῃ τὸ πρόγραμμα βοηθείας τῶν εθνικῶν ναυπηγείων, ὡς ἐνεκριθῆ ὑπὸ τῆς οἰκείας Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν ἀρμόδιων Ἀρχῶν.

Ἡ ναυπηγησίς ἐνὸς κοντεῖνερ εἰς τὰ ἔθνικά ναυπηγεῖα κοστίζει 300 ἑκατομ. φιορίνιων. Τὸ Κράτος θὰ παράσχῃ εἰς τὸν ἔφοπλιστῶν, ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ προγράμματος, ἐκπτώσεις τούκου ἀντιπροσωπευόντας τὸ 20% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἥτοι 60 ἑκατομ. Δεδομένου ὅτι τὰ ιαπωνικὰ ἡ τὰ κορεατικά ναυπηγεῖα κατασκευάζουν τὸ ἴδιον σκάφος ἀντὶ 200 ἑκατομ. φιορίνιων, διὰ πρέπει τὰ ὀλλανδικά ναυπηγεῖα ν' ἀναδεχθοῦν ζημιάν 100 ἑκατ. φιορίνιων, διὰ νὰ λάδουν τὴν παραγγελίων. Ἡ ζημία οὐτη θ' ἀναληφθῇ ὑπὸ τοῦ Κράτους κατὰ 75%, ὑπὸ μορφὴν ἐπιχορηγήσεως (37,5%) καὶ ἀτόκου δανείου (37,5%). Τοιουτόποιντας ἡ βοήθεια πρός τὸν ἔφοπλιστην καὶ τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν ἐν λόγῳ παραγγελίων θὰ φθάσῃ τὰ 97,5 ἑκατομ. φιορίνιων, μολονότι μικρὰ πιθανότης ὑπάρχει νὰ ἔξοφληθῇ διὰ τούτον δάνειον, ὅποτε ἡ κρατικὴ βοήθεια θὰ ἀνέλθῃ εἰς 140 ἑκατομ. φιορίνιων.

Απὸ τῆς πλευρᾶς τῶν τὰ ναυπηγεῖα πιστεύουν ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ ἐνισχυθοῦν μὲ τὸ 25% τῆς διαφορᾶς κόστους κατασκευῆς μεταξὺ ὀλλανδικῶν καὶ ιαπωνικῶν ναυπηγείων, πράγμα ὅπερ θ' ἀντεπροσώπευε πιστώσεις 250 ἑκατομ. φιορίνιων ἐτησίως.

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »



TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### Ο ΑΥΡΙΑΝΟΣ ΤΗΣ ΣΤΟΛΟΣ

Μεγάλα πλοία ρόλλ - όν/ρόλλ - σφ, ώκεντοπόροι ρυμουλκούμενοι φορτηγίδες, φορτηγά πολλαπλής χρήσεως και διαρέων φορτίων, φορτηγιδοφόρα και σούπερ - τάνκερς περιλαμβάνονται είς τά ποικίλα προγράμματα άναπτυξέως του σοβιετικού έμπορικου στόλου στοις, έξαιρεσει τών άλιευτικών και τών διαφόρων βοηθητικών σκαφών, ύπολογιζεται περι τά 15 έκατ. τόν. d.w. Κατά την λήξασαν είς τό τέλος του 1975 πενταετή περίοδον έναντη μεταποίησαν 370 σκάφη, ύπερβασινούτα τά 3,5 έκατ. τόν. d.w., ένω κατά την τρέχουσαν πενταετίαν τό ναυτηγικόν πρόγραμμα της Ρωσίας άναφέρεται είς 5 έκατ. τόν. d.w., ώστε νά καλύψη σημαντικόν μέρος της προβλεπομένης κατά 30% αύξησεως τών έθνικών της μεταφορών. Τά νέα πλοία θά κατασκευασθούν είς ναυπηγεία της Ρωσίας και τών άλλων χωρών της «Κομικόν», ένω παραγγελίαι τινές έδόθησαν, έπισης, είς Φιλανδικά, Γαλλικά και Ιαπωνικά ναυπηγεία.

Είς από τούς πλέον ένδιαφέροντας τύπους είναι τά μεγάλα πλοία ρό - ρό τών 90.000 κυβ. μέτρων τά όποια προτίθενται νά ναυπηγήσουν οι Ρώσοι μετά τό 1980. Τά σκάφη αύτά θά μεταφέρουν 2.000 έως 2.100 κοντένερς είς «τρέιλερς» και θά άναπτυσσούν ταχύτητα υπέρ τά 26 μίλια.

Ηδη, είς τά ναυπηγεία Νικολάεφ κατασκευάζεται ένα μεγάλο πλοίον ρό - ρό μήκους 226 μ. και πλάτους 30 μ., έκτοπίσματος 35.000 τόνων. Θά κινήται δι' αέριοστροβίλων, ισχύος 50.000 ίππων. Ή περάτωσίς του έχει προγραμματισθή διά τά μέσα του 1978. Έπισης, μέχρι τό 1980 θά έχουν παραδοθή έπερα τέσσαρα τάνκερς του τύπου «Κύρού», τών 150.000 τόν. d.w. Τά σκάφη αύτά έφοδιάζωνται δι' άμυντορειόβιλων ισχύος 30.000 ίππων και άναπτυσσούν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16 κόμβων.

Δύο τύποι φορτηγιδοφόρων (παρόμοιοι μέτα άμερικανικής κατασκευής «Λάξ») περιλαμβάνονται είς τό σοβιετικόν ναυτηγικόν

πρόγραμμα: δύ τύπος «Μαύρης θαλάσσης» θά μεταφέρει 24 έως 26 φορτηγίδας, τών 1.100 περίπου τόν. d.w., μήκους 38,2 μ., πλάτους 11 μ. μέ βάθισμα 3,3 μ. και έξαλια 4 μ. Έφωδιασμένα μέ μηχανήν υπήξελ, τά φορτηγιδοφόρα σκάφη αύτά θά άναπτυσσούν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 20 κόμβων. Ο τύπος «Απω Ανατολής» θά μεταφέρει 30 φορτηγίδας, τού ίδιου μεγέθους ώς τών πλοίων «Λάξ», μέ ωριαίαν ταχύτητα 18 μίλιων. Προγραμματίζεται, έπισης, ή κατασκευή και τρίτου τύπου φορτηγιδοφόρων, τών 13.200 τόν. d.w. Άτινα θά άπασχολούνται είς μεταφοράς τής «Απω Ανατολής» και τού «Άπω Βορρά. Αύτά θά μεταφέρουν 30 φορτηγίδας τών 370 τόνων μέ ταχύτητα 18 μίλιων. Διά τάς μεταφοράς της Αζοφικής, της Κασπίας, της Μαύρης Θαλάσσης και μεταξύ τών ρωσικών λιμένων της Βαλτικής θά κατασκευασθούν φορτηγίδες τών 8.000 τόν. d.w. ώθουμεναι ύπο ρυμουλκών ισχύος 6.000 ίππων μέ ωριαίαν ταχύτητα 10 κόμβων.

Ένα πλέον φιλόδοξον σχέδιον άναφέρεται είς τήν κατασκευήν ποταμοπόλεων δυναμένων νά μεταφέρουν μεγάλας φορτηγίδας, ώς έκεινας αί όποιαι χρησιμοποιούνται είς τόν Βόλγα (δεκαπλασίου μεγέθους της συνήθους φορτηγίδος τών «Λάξ»). Μελετάται, έπισης, ή κατασκευή φορτηγών ιππαμένων σκαφών τών 5.000 τόν. d.w., κινουμένων μέ ταχύτητα 80 - 100 μίλιων ωριαίων.

Τά κύρια χαρακτηριστικά μιάς σειράς φορτηγών πολλαπλής χρήσεως και διαρέων φορτίων έχουν ώς άκολουθα: Μήκος δλίκων 139,5 μ., πλάτος 20,2 μ. και έμφορτον βύθισμα 5,1 - 6,2 μ. Μέ d.w. 5.425 τόνων διαθέτει ένα κύτος φορτίου μέ άνοιγμα 90 μ. X 13,6 μ. και ύψος 8 μ. θά κινήται με δύο μηχανάς Πλήστικ, φιλανδικής κατασκευής, ισχύος 4.000 ίππων έκαστη και θά άναπτυξη ύπηρεσιακήν ταχύτητα 14,5 κόμβων. Δύο γερανοί άνυψωτικής ικανότητος 350 τόν. έκαστος, θά έπιτρέπουν τήν φορτοεκφόρτωσιν φορτίων μέχρις 700 τόνων. Πλήρωμα 35 άνδρων.

Τό πρόγραμμα περιλαμβάνει, έπισης, σειράν μικρών σκαφών πολλαπλής χρήσεως, καταλλήλων διά τήν μεταφοράν χύδην ξηρών

και υγρών φορτίων, άερίων, ώς και εύπαθων, γενικών, διαφέρων και φορτίων μεγάλου δύκου. Θά μεταφέρουν δέ και κοντένερος. Τέσσαρα διαφορετικά μεγέθη τών σκαφών αύτών θά κατασκευασθούν, άπό 500 μέχρι 2.000 τόν. d.w. Θά άναπτυσσούν ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσεως.

Ως άνεκοινώθη έπισήμως, οι Ρώσοι σκοπεύουν νά αύξησουν τόν στόλον των έπλοιων ρό - ρό κατά 150%, μέ νέα σκάφη τών 4.000, 11.000 και 17.000 τόν. d.w. Ο στόλος τών κοντένερος θά αύξηση κατά 100%, ένω σημαντική θά είναι και ή αύξησης τών σκαφών μεταφοράς διαρέων φορτίων.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ

Οπως είναι φυσικόν ό σουηδικός έφοπλισμός έχει συχνά τήν εύκαιριαν νά συγκρίνεται με τόν γειτονικόν και όμαίμονα Νορβηγικούν τού όποιον και άνακαλύπτει συνεχώς τά προτερήματα.

Χάρις είς τό ναυτικόν "Ιδρυμα έγγυήσεων έπετυχον είς τήν Νορβηγίαν νά σταματήσουν τήν έκποιησιν τού έθνικου τονάζ, ένω είς τήν Σουηδίαν 2 έκατ. τόννοι έξεποιηθήσαν είς τό έξωτερικόν.

Έφοπλισται και ναυτεργάται είς Νορβηγίαν συνεφώνησαν έπι τής άρχης τής ύπο ζένην σημαίαν μεταφοράς τών πλοίων τών όποιων ή έκμετάλλευσις είναι άσύμφορος ύπο τήν έθνικήν σημαίαν, ένω είς τήν Σουηδίαν οι ναυτεργάται διαφωνούν.

Οι νορβηγικοί κανονισμοί ένδιαιτήσεως άπαιτούν έν κανονικόν έμβαδον διά τής κοιτώνας τού πληρώματος ένω είς τήν Σουηδίαν ό κανονισμός έπιβάλλει ύπερδιπλάσιον μέγεθος, μολονότι ό Σουηδός ναύτης δέν είναι ούτε ύψηλότερος ούτε παχύτερος τού Νορβηγού συναδέλφου του.

Κατόπιν αύτών δέν πρέπει κανείς ν' άπορή διατί ό στόλος τής Νορβηγίας πλησιάζει τά 30 έκατομ. τονάζ και ό Σουηδικός είναι κατώτερος τών 8 έκατ. τόνων.

**ROYAL CRUISE LINE**  
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

**m/s GOLDEN ODYSSEY**

**year round luxury cruises**

**KK UNIVAS**

ADDRESS :  
153 - 157 GALE STREET  
OR P. O. BOX 475  
DURBAN - R.S.A.



TELEX NO. 6-0129 SA  
CABLE ADDRESS: «HERMES» DURBAN

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE  
P. ROUSSOS - G. SIDERIS - G. KATSAROS

# DURBAN & RICHARDS BAY

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO  
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS  
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9  
65181

AFTER HRS TEL. { 69392 - 53978  
836474 - 833647  
53064 - 370491 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# NAYTIKAI



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν σύτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Κοτρώνας Βίλατζ»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Ντάρινγκα») 2.671 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀνέτα» (κ. Ἀλ. Παναγάκος).

2. «Ἀκτιανός»: Φορτηγὸν (πρώην καναδικὸν «Andrew C. Crosbie») νεοαγορασθὲν 2.222 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κάρρικ» (Στ. Κολάκης).

3. «Βινγκάρεν»: Φ) γόν (πρώην σουηδικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθὲν, 6.701 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πειθώ» (κ.κ. I. Σαμαρτζῆς - Σ. Ράνης).

4. «Μένιτεξ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Saas Fee») νεοαγορασθὲν, 12.201 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τραϊς Γκλόμπα» (κ. Π. Γκιώνης).

5. «Ἄλεξανδρος Τ.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 3.153 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σίδιος» (κ. Χρ. Βλάχος).

6. «Καπετάν Γέμελος»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Θεολόγος» (Γέμελος Μπράδερς).

7. «Μαρακάντα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἄγγλικὸν «Ardshire») νεοαγορασθὲν 119.677 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνάιτεντ Πετρόλεουμ» (Ἀνδριακὴ Ναυτικὴ ἐταιρία).

8. «Ριό Γκράντε»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Houng Maru») νεοαγορασθὲν, 2.398 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ριό Γκράντε» (κ. Κων. Γλύπτης).

9. «Άλεξανδρα»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 5.800 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκλόμπαλ Σίππιγκ έντ Τρέιντικ» (κ. Γ. Μισαηλίδης).

10. «Άμαζονια»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ιντερνάσιοναλ Κάρριερ» (κ. Γ. Μισαηλίδης).

11. «Άριάνα»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 5.231 τ. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λόμπαρτ» (κ. Γ. Μισαηλίδης).

12. «Άρεθοσια»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Άρκαδια») 6.340 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρέιντερ Μαρίνα» (κ. Γ. Μισαηλίδης).

13. «Τζάν Π. Γουλανδρῆς»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 39.555 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τραϊσταλάντικ Κάργκο» (Ηνωμένη Ναυτικὴ καὶ Ἐμπορικὴ ἐταιρία τῆς Ἐλλάδος).

14. «Κόνκαρ Θεόδωρος»: Μικτὸν ναυπηγούμενον, 71.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνκαρ Θεόδωρος» (Κόνκαρ Σίππιγκ).

15. «Ντόν Μάνουελ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ἄγγλικὸν «Finnamore Meadow») νεοαγορασθὲν, 13.057 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σής Κάρριερ» (κ. Γ. Βουτσινᾶς).

16. «Ούντερ Ντέν Λίντεν»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 11.043 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιούπιτερ» (κ. Ζωὴ Τερλέζη).

17. «Αρκάδιαν Στάρ»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Maddalena») νεοαγορασθὲν 10.173 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μπράϊτ Στάρ» (κ. Ήλ. Κοντορούπης).

18. «Μυστράς»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Nordic Rover») νεοαγορασθὲν, 21.329 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Φίναφιν Τράστ» (κ. Σοφ. Μαυρακάκης).

19. «Χόλαντ»: Φορτηγὸν (πρώην δανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθὲν, 5.876 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐνδυρανς Μπαίη» (κ. Ιω. Στρατάκης).

20. «Περικλής Χαλκούσης»: Μικτὸν ναυπηγούμενον 41.970 τόν. γκρός, τοῦ 1976, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ρήγκαλ» (κ. Α. Χαλκούσης).

### ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΙΣ

· Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ναμούρα εἰς Ιμάρι, καθειλκύθη τὴν 8ην Ιανουαρίου τὸ τελευταῖον ἐκ τριῶν ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.000 τόν. d.w. παραγγελθέντων εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεία ὑπὸ τοῦ Οίκου Μαρτίου. Μηχανὴ Σούλτζερ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, Ισχύος 11.550 πόπων χαλινωτῆριον. Θά ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,2 κόμβων. Σημαία ἑλληνική.

· Τὸ σκάφος ὀνομάσθη «Τζάν Μαρτίου», πρὸς τιμὴν τοῦ προσφάτως θανόντος πατρὸς τῶν κ.κ. Αφών Μαρτίου. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ πρώτου 15θημέρου τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς.



— Περὶ τὰ τέλη Δεκεμβρίου, καθειλκύθη εἰς Μουρόπαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε τὸ μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Ντόφιν», 28.850 τόν. d.w. (16.400 τόν. γκρός), πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. Ἀφών Λαγνού. Μηχανὴ Σούλτζερ, Ισχύος 12.000 πόπων χαλινωτῆριον, προσδίδοντα ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 17,6 μίλιων. Θά παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς καὶ θά ύψωσῃ τὴν κυανόλευκον.

— «Ἐνα τύπου ρό - ρό σκάφος τῶν 5.300 τόν. d.w. καθειλκύθη εἰς Μπρέβικ τέλη Νοεμβρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Τρόσδικ», διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑλληνικῶν καὶ ἀλλοδαπῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Σήσπην Φέρρυς». Μηχανὴ Σούλτζερ, τύπου 16ZV40)48, Ισχύος 10.400 πόπων χαλινωτῆριον, προσδίδοντα ταχύτητα 22 μίλιων. Παράδοσις Ἀπρίλιον. Σημαία ἑλληνική.

— Τὸ βελτιωμένου τύπου SD14 φορτηγὸν «Κατερίνα Δρακοπούλου» καθειλκύθη εἰς Σάντερλαντ τὴν 16ην Φεβρουαρίου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Γ. Δρακοπούλου (Ἐμπρός Λάιν). Μηχανὴ Χώθορν - Σούλτζερ, τύπου 5RND68, Ισχύος 7.500 πόπων χαλινωτῆριον. «Υπηρεσιακὴ ταχύτητα 15 μίλια. Παράδοσις τέλη Μαρτίου. Σημαία ἑλληνική.

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

— «Ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. παραγγέλθη ὑπὸ τῆς «Βενιζέλος Α.Ν.Ε.» εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία Ναμούρα, μὲ παράδοσιν Φεβρουαρίου 1978. Θά ἐφοδιασθῇ διὰ μηχανῆς Σούλτζερ 11.500 πόπων καὶ θά ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 κόμβων.

— Ποσὶ τῶν κ.κ. Ἀφών Πατέρα παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεία Ούσουκι φορτηγὸν τῶν 16.000 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν Μάρτιου 1978. Μηχανὴ B & W 8.000 πόπων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μίλια.

— «Ἐις τὰ σύτὰ ναυπηγεία παρηγγέλθη ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Ἀλεξάντερ Σίππιγκ» σκάφος πανομοιότυπον τοῦ ἀνωτέρω, μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους.

— «Ἐπίσης, ἀνὰ ἓν σκάφος τοῦ ίδιου τύπου παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεία ὑπὸ τῶν κ.κ. Μ. Ι. Λεμού καὶ Σ. Σαμιώνα, μὲ παράδοσιν Μάρτιου καὶ Ιούνιου 1978 ἀντιστοίχως.

— «Ὑπὸ τοῦ κ. Ιωάννου Χατζηπατέρα παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε μπάλκ κάρριερ τῶν 28.800 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν Οκτώβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν Σούλτζερ τύπου 6R ND68 καὶ θά ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μίλιων.

— «Ἐις τὰ σύτὰ ναυπηγεία παρήγγειλεν δομοῖον σκάφος καὶ ὁ κ. Γ. Λεμός, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ πράτου τριμήνου 1978.

— «Ἡ ἐταιρία «Φράνκο» (κ. Ἀχ. Φραγκίστας) παρήγγειλε μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεία Ναμούρα. Μηχανὴ Σούλτζερ 6RND68 δι' ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μίλιων. Είναι τὸ τρίτον σκάφος τοῦ ίδιου τύπου παρασχελλόμενον ὑπὸ τοῦ κ. Φραγκίστας εἰς Ναμούρα. Τὸ πρώτον παρεδόθη ἥδη πρὸ ἀρκετῶν μηνῶν.

### ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε διὰ νά σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμῶν ἀντελῶν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

—Παρά της έταιριας «Τελαμών» παρηγέλθη φορτηγόν σκάφος τών 16.000 τόνων d.w. εις τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία Ναρασάκι, μὲ παράδοσιν β' έξαμηνον τού τρέχ. έτους.

—Μπάλκ κάρριερ τών 25.500 τόν. d.w. παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεία Κασάντο ὁ κ. Αντ. Χανδρῆς, μὲ παράδοσιν Νοέμβριον τοῦ 1977. Μηχανή Ούμπε - Μιτσουμπίτοι ισχύος 10.000 ίππων. Ταχύτης ύπηρεσιακή 14,6 μίλια. Τιμὴ 3,2 δισεκ. γιεν.

—Εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Οζάκας, ἡ έταιρια «Κόραλ (κ. Δ. Καρέλας) παρήγγειλε μπάλκ κάρριερ τών 27.000 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ έτους. Μηχανή Σούλτζερ, ισχύος 11.550 ίππων. Ταχύτης ύπηρεσιακή 15 μίλια. Τιμὴ 2,8 δισεκ. γιεν.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 14ην Ιανουαρίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χακοντάντε τὸ 28.860 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Σοφία 11» ἀνήκον εἰς τὴν έταιριαν «Σεγγιτάριους» (κ. Περιβολάρης). Μηχανή Σούλτζερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 12.000 ίππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης 15,5 μίλια. Σημαία Ελληνική.

—Τὸ τύπου «φρήντομ» φορτηγὸν «Κυριάκος Α.Σ.», 15.000 τόν. d.w. παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ. Χ. Σιγάλας) τὴν 26ην Ιανουαρίου καὶ ψώσεις τὴν ἔλληνικὴν σημαίαν. Μηχανή Πλήστικ τύπου 12PC2V, ισχύος 5.130 ίππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ύπηρεσιακήν ταχύτητα 13,6 κόμβων.

—Εἰς τὴν έταιριαν «Μουριάζ» (κ. Κ. Μ. Λεμός) παρεδόθη τὴν 20ην Ιανουαρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα τὸ ULCC «Ομέρικ» 447.000 τόν. d.w. (200.000 τόν. γκρός). Μηχανή ἀτμοστρόβιλος κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν ισχύος 40.000 ίππων ἄξονος. Υπηρεσιακή ταχύτης 15,3 μίλια. Σημαία Λιθερίας. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο ἀρχικῶς νὰ παραδοθῇ τὸν παρελθόντα Ιούνιον.

—Τὸ δεύτερον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.000 τόν. d.w., παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυπηγεία Ναμούρα ὑπὸ τῆς έταιριας «Θεναμάρι» (Οίκος Μαρτίνου) παρελήφθη τὴν 7ην Φεβρουαρίου καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸν παρθενικὸν τὸ πλοῦν εἰς Αὐστραλίαν. Εἶναι ἔφαδισμένον διὰ μηχανῆς Σούλτζερ τύπου 7RND68, ισχύος 11.550 ίππων χαλινωτηρίου, δι' ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15,2 μίλιων. Τὸ σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια.

—Παρεδόθη τὰς ἡμέρας αὐτὰς ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Σπαλάτου τὸ μικτοῦ τύπου (O.B.O.) σκάφος τῶν 85.000 τόν. d.w. «Περικλῆς Χαλκούστης» πλοιοκτησίας τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση. Μηχανή M.A.N. τύπου KSZ86/160F, ισχύος 17.500 ίππων χαλινωτηρίου. Υπηρεσιακή ταχύτης 15 μίλια. Σημαία Ελληνική.

—Ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα «Ατλαντικ» τοῦ Σαιν Ναζαίρ, παραδίδεται κατ' αὐτὰς εἰς τὴν έταιριαν «Λέρεγουΐκ» (Οίκος 'Ω-

νάση), τὸ 275.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Ἀλέξανδρος Σ. Ωνάσης». Εἶναι ἔφωδιασμένον μὲ μηχανῆν ἀτμοστρόβιλον «Στάλ - Λαδάλ», ισχύος 32.400 ίππων ἄξονος, δι' ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16 μιλίων. Τὸ σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὰ νηολόγια τῆς Μουροδίας.

### ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΣΚΑΦΗ

Δύο φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως, πλήρως αὐτοματοποιημένα, μὲ ἀφθονα τὰ μέσα φορτεοφόρωσεως καὶ διὰ δεράρε φορτία, μὲ εἰδικὴν διαρρύμισιν τῶν στομίων τῶν κυτῶν, 8.000 τόν. d.w. ἔκαστον, ηγοράσθησαν ἀπὸ τὸν Οίκον Φαφαλιού. Κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ροστὸκ τῆς Ανατολικῆς Γερμανίας. Παράδοσις Μάον καὶ Αὔγουστον 1977. Τιμὴ 5.5 ἑκατομ. δολ. ἔκαστον.

### ΔΕΝ ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ

Τελεῖ ὑπὸ ἀμφισβήτησιν ἡ παραλαβὴ τοῦ νεοτεύκτου τάνκερ τῶν 412.000 τόν. «Πόρθος» ἀπὸ τὴν παραγγείλασσαν αὐτὸς ἐταιρίαν, λόγω σοθαρῶν ὀνωματιῶν εἰς τὰς μηχανάς. Τὸ σκάφος εὑρίσκεται ἀκόμη παραπλισμένον εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

### ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

—Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τὸ ἀτμοκίνητον δανικὸν δεξαμενόπλοιον «Esso Stockholm» 30.236 τόν. γκρός, 52.425 τόν. d.w. ναυπηγήθηκεν εἰς Μάρολο τὸ 1961, μὲ μηχανὰς 16.274 ίππων, ταχύτητος 16,5 μιλ., εἰς τὰ δολ. 1.350.000 «ώς ἐστι» εἰς Σιγκαπούριμ.

—Ἐπωλήθησαν εἰς Σύρους ἀγοραστάς ἀντὶ συνολικού ποσοῦ 2.800.000 δολ. τὰ λιβεριανά φορτηγὰ «Αύγη», «Ελλην», «Εσπερος», «Θάρρος» καὶ «Ρυθμός» 10.300 τόν. γκρός ἔκαστον, 15.000 τόν. d.w. τοῦ 1956 τὸ δύο πρώτα, τοῦ 1957 τὰ ὑπόλοιπα.

—Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων γύρω τῶν 4.75 ἑκατονταρίας δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον αγγιλικὸν δεξαμενόπλοιον «Hollywood» 15.098 τόν. γκρός, 25.600 τόν. d.w. μὲ μηχανὰς Ντόξφορντ 12.000 ίππων, ναυπηγήθηκεν τὸ 1970.

—Τὸ δηζελοκίνητον ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρων μπάλκ κάρριερ «Lennia» 10.240 τόν. γκρός, 15.000 τόν. d.w. μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 6.600 ίππων, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 1.350.000.

—Τὰ δηζελοκίνητα νορβηγικά λάινερς «Nopal Luna» καὶ «Nopal Tellus» 6.450 τόν. γκρός, 9.300 τόν. d.w. ἔκαστον, ναυπηγήθηκεν τὸ 1962, μὲ μηχανὰς Νατούραβερκεν 5.000 ίππων, ηγοράσθησαν παρ' Ελλήνων ἀντὶ συνολικού ποσοῦ δολ. 5.3 ἑκατομμύριων, συμπεριλαμβανομένου ἐννεαεικήν τάτιμο τοστόρε εἰς τοὺς πωλητάς εἰς τὰ δολ. 3.600 ἡμεροτίων.

—Ηγοράσθησαν ἐπίσης παρ' Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητα γαλλικά λάινερς «Ville de Brest» καὶ «Ville du Havre» 9.055 τόν. γκρός, 12.664 τόν. d.w., ναυπηγήθηκεν τὸ 1962,

μὲ μηχανὰς B & W 13.200 ίππων, ταχύτητος 17 μιλ. μὲ φορτωτήρας, 1 τῶν 120 τόν., 1 τῶν 60 τόν., 2 τῶν 15 τόν., 8 τῶν 10 τόν. καὶ 2 τῶν 2 τόν., ἀντὶ συνολικού ποσοῦ γύρω τῶν 6.2 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Ἄντι ποσοῦ γύρω τῶν 2.1 ἑκατομ. δολλαρίων ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Jarilla» 15.012 τόν. γκρός, 23.427 τόν. d.w. ναυπηγήθηκεν τὸ 1959, μὲ μηχανὰς M.A.N. 6.300 ίππων, ταχύτητος 14 μιλ., μὲ 12 φορτωτήρας τῶν 10 τόνων.

—Παρὰ τοῦ κ. Μ. Γκιγκιλίνη τῆς Θεσσαλονίκης ηγοράσθησαν τὰ δηζελοκίνητα φιλαδελφικά φορτηγὰ «Agneta» 2.674 τ. γκρός, 3.820 τόν. d.w. τοῦ 1958 καὶ «Margareta» 2.605 τόν. γκρός, 3.800 τόν. d.w. τοῦ 1953 καὶ παρελήφθησαν. Μετωνομάσθησαν «Δημήτριος Γ.» καὶ «Σοφίας ἀντιστοίχως καὶ οὐψωσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀτμοκίνητον γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Touraine» 36.271 τόν. γκρός, 55.375 τ. d.w. τοῦ 1964, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων εἰς τὰ δολ. 1.550.000.

—Ἡ ἀγορά τοῦ λιβεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Wotan» (ex «Splendid Country») 46.277 τόν. γκρός τοῦ 1967 δὲν ἐπραγματοποιήθη.

—Ηγοράσθησαν παρ' Ελλήνων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως τὸ δανικὸν λάινερ «Holland» 4.877 τόν. γκρός, 8.078 τόνων d.w. ναυπηγήθηκεν τὸ 1961, ἐπιμηκυθέν τὸ 1969, μὲ μηχανὰς B & W 6.500 ίππων, 2 φορτωτήρας τῶν 30 τόν., ἔνα τῶν 15, 4 τῶν 10 καὶ 6 τῶν 5 τόνων, εἰς τὰ δολλάρια 2.500.000.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγιλικὸν μπάλκ κάρριερ «Bairon Dunmore» 12.660 τόν. γκρός, 20.278 τόν. d.w. τοῦ 1968, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 9.600 ίππων, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων εἰς τὰ δολλάρια 4.800.000.

—Ἐλληνης ηγόρασαν τὰ δηζελοκίνητα δηλαδικά φορτηγὰ «Ares» καὶ «Ceres» 6.135 τόν. γκρός, 7.700 τόν. d.w. ναυπηγήθηκεν τὸ 1959, μηχανὰς Στόρκ 6.000 ίππων, ταχύτητος 16.5 καὶ 17 μιλ. Τιμὴ δολ. 1.62 ἑκατομ. ἔκαστον.

—Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηλαδικό ρυμουλκὸν «Utrecht» 638 τόν. γκρός τοῦ 1956 καὶ ψώσεις τὴν παναμαϊκήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Κρήτη».

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ελλήνων τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Προσπέριτο» 10.388 τόνων γκρός, 16.847 τόν. d.w. τοῦ 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 2.6 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Ἐπωλήθη εἰς ἀγγιλικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Ντένις Β.» 3.952 τόν. γκρός, τοῦ 1951. Μετωνομάσθη «Rigolito».

—Ἐπωλήθη εἰς συριακά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Γερμανία» 2.016 τόν. γκρός τοῦ 1946. Μετωνομάσθη «Hanana».

—Ἐπωλήθη σὲ ξένα συμφέροντα τὸ μπάλκ κάρριερ «Ελλην» 12.808 τ. γκρός τοῦ 1962 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Feddy». Σημαία Λιθερίας.

### ΔΥΟ ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΣΟΥΤΟΥ

Δύο ἀδέλφα πλοιαρψυγεῖα ηγόρασαν ὁ Οίκος Σούτου. Πρόκειται διὰ τὰ νορβηγικά «Golar Tryg» καὶ «Golar Fruit», 5.775 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1965, τὰ ὅποια μετωνομάσθησαν ἀντιστοίχως εἰς «Σάμος Στήρη» καὶ «Σάμος Σήρη». Τὸ πρῶτον παρελήφθη ήδη καὶ ψώσεις τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὸ δεύτερον δὲ πρόκειται νὰ παραληφθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν καὶ θά ψώσῃ ἐπίσης τὴν Ελληνικὴν.

### ΚΑΙ ΠΛΑΙΝ Η Δ.Ο.Μ.

Διευρύνεται ἡ ἐκστρατεία τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τὰ τῶν σηματῶν εὐκολίας. Περισσότεραι «ἐπιθεωρήσεις» εἰς περισσοτέρους λιμένας, εἶναι τὸ νέον σύνθημα. Προσπάθειαί της περιτευξινή τῆς

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

**ATHANASIOS MAMZERIDIS**  
“NEW PYRGOS”

FRESH & DRY PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES  
LAUNDRY — BONDED STORES

TARRAGONA ADDRESS :  
P. O. BOX 631  
General Contreras Street No. 24

Piraeus Office : John A. Parissis  
Tel.: 411.2570, 417.4495, 4120.341 A.O.H. 821.7103  
Tlx : 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

συνεργασίας των τοπικών έργατικών ένώσεων είς τὴν περιοχὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ὅπου ἡ Δ.Ο.Μ. ἥτο μέχρι τούδε οὐσιαστικῶς ἀνίσχυρος.

Προετοιμασθέντες, λοιπόν, διὰ τὴν νέαν ἐπίθεσιν. Οἱ λιμένες τῆς Νοτίου Αμερικῆς κατακλύζονται ἀπὸ Ἑλληνόκτητα σκάφη. Αὐτὰ καὶ θα ἀποτέλεσουν τὸν κύριον στόχον τοῦ μποϊκοτά.

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀπολλώνιαν Βίκτοριαν» 21.493 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτάς γύρω τῶν δολ. 65 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Ἰσπανούς, «ώς ἔστι, εἰς Πειραιά, γύρω τῶν δολ. 60 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος, τὸ δεξαμενόπλοιον «Πλειόνη» 12.492 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Τὸ φορτηγὸν «Χρυσάνθη» (σημαία Σιγκαπούρων) 5.684 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτάς, «ώς ἔστι» εἰς Ἀμβούργον. Τιμὴ γύρω τῶν 54 δολλαρίων κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς Γερμανούς διαλυτάς ἐπωλήθη ἐπίστη τὸ φορτηγὸν «Κατρίνη» 11.969 τὸν γκρός, τοῦ 1958, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν δολ. 60 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 64 δολλαρίων κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Νεάπολις» 24.068 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Ἴσπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Πέτρολα 6» 20.481 τόν. γκρός, τοῦ 1954 γύρω τῶν 67 δολλαρίων κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς Ἴσπανοὺς διαλυτάς ἐπωλήθη ἐπίστη τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Εὔπολοι» 19.959 τόν. γκρός τοῦ 1955, «ώς ἔστι» εἰς τὰ δολ. 63.70 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Μαρίτσα» 11.310 τόν. γκρός τοῦ 1953 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Ἰσπανούς εἰς τὰ δολ. 61 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς διαλυτάς Ἰσπανούς ἐπωλήθη ἐπίστη τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σαΐντ Ανν» 29.486 τόν. γκρός τοῦ 1959. Τιμὴ δολ. 65 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἴοκάστη» 5.496 τόν. γκρός τοῦ 1938 ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς εἰς τὰ δολ. 62 κατὰ τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ μικτὸν λιθεριανὸν σκάφος «Ἄντωνης» 19.221 τόν. γκρός τοῦ 1956 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Ἰσπανούς τὸ δεξαμενόπλοιον «Πλέτρολα 28» 49.397 τὸν γκρός τοῦ 1962.

—Τὸ φορτηγὸν «Καβαλάρης» 10.191 τόν. γκρός τοῦ 1956 ἐπωλήθη εἰς Πακιστανούς διαλυτάς.

### METONOMASIAI

Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σλόμαν Αλτέρερ» 1.157 τόν. γκρός τοῦ 1952 μετωνομάσθη «Ειρήνη Π.». «Ψύκεσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Εἰς «Γκρέις» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Αθενες Γκλόρι» 8.677 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Μετωνομάσθη «Αφροδίτη Π.» τὸ φορτηγὸν «Μάρινερ» 3.844 τόν. γκρός τοῦ 1967.

—Εἰς «Φάστ Μπρίζ» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Άγιος Νικόλαος» 4.615 τόν. γκρός τοῦ 1952.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἄγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Queensgarth» 10.610 τόν. γκρός τοῦ 1959 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Ντάπτο Στάρ».

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἄγοραστάς του τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων δεξαμενόπλοιον «Τζένεραλ Κολοκοτρώνης» 42.109 τ. γκρός τοῦ 1965 καὶ μετωνομάσθη «Μαρία».

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Εὔα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἄγορασθὲν λιθεριανὸν φορτηγὸν «Uniscope» 3.717 τόν. γκρός τοῦ 1973.

—Μετωνομάσθη «Δέσποινα Η.» καὶ ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ παραληφθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Cleveland» 4.998 τόν. γκρός, τοῦ 1967.

—Παρελήφθη, τὸ ἄγορασθὲν φινλανδικὸν φορτηγὸν «Loo» 2.311 τόν. γκρός, τοῦ 1972. Μετωνομάσθη «Λεωνί» Σημαία Ἑλληνική.

—Τὸ ἄγορασθὲν ἰαπωνικὸν φορτηγὸν «Κούγι Μαρι» 2.994 τόν. γκρός τοῦ 1969 παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Λεωνί».

—Παρεδόθη τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Μπάρινγκ» 6.790 τόν. γκρός τοῦ 1952. Μετωνομάσθη «Γιούροπ Σέϋλορ». Ή κυανόλευκον διετηρήθη.

—Παρελήφθη τὸ ἄγορασθὲν λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Universe Frontier» 122.200 τόν. γκρός τοῦ 1976 καὶ μετωνομάσθη «Αριστοτέλης Σ. Όντσας». Ή λιθεριανὴ διετηρήθη.

—Παρελήφθη ἐπίστη τὸ ὄλλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Marisa» 105.495 τόν. γκρός τοῦ 1968. Μετωνομάσθη «Αἴτζιαν Κάππαιν».

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἄγοραστάς του πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ φορτηγὸν «Σάντα Αμαλία» 8.922 τόν. γκρός τοῦ 1973 καὶ μετωνομάσθη «Σάμος Πρόγκρες». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ἄγορασθὲν ἰαπωνικὸν φορτηγὸν «Futuba Maru No. 2» 1.910 τόν. γκρός τοῦ 1962 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Φρέντσιπ Μπιγκίνιγκ» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Εἰς «Θωμᾶς Α.» μετωνομάσθη τὸ πωληθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Concord I» 11.213 τόν. γκρός τοῦ 1958. Σημαία Ἑλληνική.

—Παρελήφθη τὸ ἄγορασθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Godinety» 6.936 τ. γκρός τοῦ 1955. Μετωνομάσθη «Λίλιαν». Σημαία Ἑλληνική.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Φορμόζης ἄγορασθὲν φορτηγὸν «Sincere No. 2» 3.997 τόν. γκρός τοῦ 1969 παρελήφθη. «Ψύκεσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Άγιος Νικόλαος».

—Εἰς «Μήλος IV» μετωνομάσθη καὶ ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ ἄγορασθὲν φορτηγὸν «Αρημέ» (σημαία Σιγκαπούρης) 3.656 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μπράδερ Λάκκα» τὸ ἄγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Golden Shark» 3.407 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Παρελήφθη ἐπίστη τὸ ἄγορασθὲν ἰαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Japan Lily» 43.435 τόν. γκρός τοῦ 1966 καὶ μετωνομάσθη «Αρτζούλη». «Ψύκεσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Ἐπίκειται ἡ παραγγελία ἐνὸς ὁχηματαγωγοῦ (rail ferry) ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβερνησιν διὰ τὴν γραμμὴν Βόλου - Αλεξανδρέττας, κατόπιν σχετικῆς συμφωνίας μὲ τὴν Δαμασκὸν.

### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θήμερον ὑπεγρά-

φησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ζένας σημαίας.

—«Ρομάντζα», παναμαϊκόν, 8.890 τόν. γκρός, ἀπὸ 3.12.76, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Σαραντῆς.

—«Μεσσηνιακὴ φλόγα», λιθεριανόν, 75.124 τόν. γκρός, ἀπὸ 30.6.76, ἐκπρόσωπος κ. Παν. Ἀρβανίτης.

—«Λακωνικός», κυπριακόν, 499 τ. γκρός, ἀπὸ 25.11.76, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Αλεξάνδρης.

—«Αρτζούλη», παναμαϊκόν, 43.435 τόν. γκρός, ἀπὸ 29.10.76, ἐκπρόσωπος κ. Αγγ. Μαρούλης.

—«Πάλα», κυπριακόν, 983 τόν. γκρός, ἀπὸ 28.1.77, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Παπούλιας.

—«Κοσμάς Κ.», κυπριακόν, 7.249 τόν. γκρός, ἀπὸ 19.11.76, ἐκπρόσωπος κ. Γρ. Καραμάνος.

—«Καμέλια», κυπριακόν, 8.111 τ. γκρός, ἀπὸ 23.11.76, ἐκπρόσωπος κ. Γρ. Καραμάνος.

—«Φέιμους Στάρ», κυπριακόν, 495 τόν. γκρός, ἀπὸ 16.11.76, 16.11.76, ἐκπρόσωπος κ. Θεόδ. Μπουλούκος.

—«Αίλαντ Σκάύ», λιθεριανόν, 11.084 τ. γκρός, ἀπὸ 30.9.76, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Σερέτης.

### ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Μετὰ τὰς τοποθετήσεις τῶν νέων ἀρχιπλοίων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὰς Γενικὰς Διευθύνσεις τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας ἐγένοντο καὶ οἱ κατωτέρω τοποθετήσεις πλοίων τοῖς τότε τούς διευθυντούς πλοίους, συμφωνῶς πρὸς τὸν νέον ὀργανισμὸν τοῦ Υ.Ε.Ν.:

Πλοίαρχοι: Κ. Σάμιος, διευθυντὴς Λιμενικῆς Αστυνομίας, Ίωαν. Κοντογεώργης, διευθυντὴς Επιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων, Σπ. Δόλας, κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς, Γεώργ. Τουρκολίας, γενικὸς διευθυντὴς Ν.Α.Τ., Παν. Κορακάς, προθεντικὸς λιμενάρχης Αγρινίου, Παν. Παγουλάτος, διευθυντὴς Ελέγχου Ναυτιλοίας, Σπ. Πλυτζανόπουλος, διευθυντὴς Ωκεανοτόρου Ναυτιλίας, Γεώργ. Τσούρης, διευθυντὴς Προνοίας Ναυτικῶν, Θεόδωρ. Πουλάκης, διευθυντὴς Εκταιωδύνεως Εμπορικού Ναυτικού, Αριστ. Βλάχος, διευθυντὴς Όργανων Σεωπούλους, καὶ Λειτουργίας Δημοσίων Σχολῶν Εμπορικού Ναυτικού καὶ Ηλ. Βασιλόπουλος, διευθυντὴς Οικονομικῶν Υπηρεσιῶν.

Αντιπλοίαρχοι: Δημ. Κατεβαίνης, διευθυντὴς Ναυτιλιακῆς Υποδομῆς, Γεώργ. Ρουσόπούλος, διευθυντὴς Ακτοπλοίας, Κ. Προκόπης, διευθυντὴς Ναυτικῆς Εργασίας, Γεώργ. Παΐσιος, διευθυντὴς ΓΕΝΕ, Προκ. Σουρβίνος, εἰς μίαν ἐκ τῶν διευθυνσεων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ Ίωαν. Πεπτας, διευθυντὴς Εργανώσεως καὶ Εκμεταλλεύσεως Λιμένων.

### ΟΙ ΝΕΟΙ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Λ.Σ.

Οἱ ἐπιλεγέντες τέσσαρες νέοι ἀρχιπλοίαρχοι τοῦ Λ.Σ. ἐποποθετήθησαν εἰς τὰς προβλεπομένας ἀπὸ τὸν νόμον «περὶ διατάξεων τινῶν ἀφορωσῶν εἰς τὸ Λ.Σ.» ἀντιστοίχους

## Μέγαρον Κολοκοτρώνη

### ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ & ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2

### ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ἐνοικιάζεται ὁ 2ος, 3ος καὶ 4ος ὄροφος τοῦ κτιρίου. Διὰ πληροφορίας, τηλεφ. 7708.124

νέας δργανικάς θέσεις. Συγκεκριμένως οι τέσσερες άρχιπλοιαρχοι κατέλαβον τάς έξης θέσεις :

—A. Μοσχονάς, προϊστάμενος τής ύπηρεσίας Διοικήσεως.

—N. Κλειδώνης προϊστάμενος γενικής διευθύνσεως λιμένων και παραλιμένων.

—B. Τζαβάρας, προϊστάμενος τής γενικής διευθύνσεως πλοίων.

—Ιωάνν. Χρυσανθακόπουλος προϊστάμενος τής γενικής διευθύνσεως προσωπικού πλοίων.

#### ΤΑ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΑ

Έφεξής δέν θά είναι δυνατή ή ναυτολόγησης ναυτικών διὰ διαβατηρίων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ή ὑπὸ ξένην σημαίαν συμβεδομένων μετὰ τῶν N.A.T., ἐνῷ παραλήλων θά ἀποκλείεται ή ναυτολόγησης διὰ διαβατηρίου τῶν τιμωρημένων διὰ πειθαρχικῶν ποινῶν, ἀπὸ τοὺς δόποις ἔχει κρατῆθι, διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, τὸ ναυτικὸν φυλάδιον.

Τὰ ἄνωτέων προκύπτουν ἀπὸ τὰς δόηγίας τὰς δόποις ἕκοινοποίησε τὸ ὑπουρεγὸν Ἐσωτερικῶν πρὸς τὰς νομαρχίας τοῦ Κράτους, ἀναφορικῶν μὲ τὴν ἔκδοσιν διαβατηρίων τῶν ναυτικῶν. Οὕτω καθωρίσθη ὅτι κατὰ τὴν ἔκδοσιν διαβατηρίων ναυτικῶν θά καταχωρίζεται εἰς τὸ ναυτικὸν τὸν φυλλάδιον ἡ ἔνδειξης δότι τοὺς ἔχοργηθι τὸ ὑπὸ ἀριθ. . . διαβατηρίουν, ἐνῷ ἔναν δὲν προσκομισθῇ τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον θά καταχωρίζεται εἰς τὸ διαβατήριον ἡ ἔνδειξης «ὁ κάτοχος τοῦ παρόντος δὲν δύναται νὰ ναυτολογῆθῃ» ἡ «ἀπαγορεύεται η ναυτολόγηση». Ἐπίσης εἰς τὸ διαβατήριο τῶν ναυτικῶν θὰ καταχωρίζεται, εἰς τὴν ἐλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν γλῶσσαν, ἡ ἔνδειξης «Δὲν ισχύει διὰ ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἡ ὑπὸ ξένην σημαίαν συμβεδομένων μετὰ τοῦ NAT».

Κατὰ τὰ λοιπὰ τὰ διαβατήρια τῶν ναυτικῶν θὰ ἐκδίδωνται διὰ πέντε ἔτη δ' δλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου καὶ διὰ πολλαπλᾶς τοξίδια.

#### Η ΒΕΒΑΙΩΣΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Απηλείθητη τελικῶς ἀπὸ τὸν Κανονισμὸν περὶ ἔξαγορᾶς ὑπὸ τῶν ναυτικῶν χρόνου ἔργασίας των εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις η διάταξις ητις ὠρίζεν διὰ τὴν τοιαύτην ἔξαγοράν ὑπὸ τῶν ἀρχιπλοιαρχῶν καὶ ἀρχι-

μηχανικῶν ἔει νὰ προσκομίζηται καὶ βεβαιώσεις περὶ τοῦ ὑψους τῶν καταβληθεισῶν ἀποδοχῶν θεωρημένη ὑπὸ τῆς Ἐφορίας. Ἡδη δὲ προσκομίζηται βεβαιώσεις τῆς ἐπιχειρήσεως ὡς ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τοῦ νομίμου ἐκπροσώπου της, τὸ γνήσιον τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ὄποιον θὰ βεβαιούται ὑπὸ τῆς E.E.E., δι' ἣς θὰ βεβαιούται ὅτι ὁ ναυτικὸς εἰργάσθη παρ' αὐτῇ. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ Κανονισμοῦ ρυθμίζεται ὁριστικῶς τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἔργασμάν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ναυτικῶν καὶ καθορίζονται αἱ σχετικαὶ προϋποθέσεις.

#### ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Μετὰ τὰς ἀρχαιεσίας ποὺ ἔγιναν κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Ἀκτοπλοίου Πλοίων, ἔξελέγη τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον ποὺ κατηρτίσθη σὲ σῶμα ὡς ἀκολούθως :

Δ. Νομικὸς πρόεδρος, Β. Ἀγαπητὸς ἀντιπρόεδρος, Γερ. Στρίντζης γεν. γραμματεύς, Μηνᾶς Σιγάλας ταμίας καὶ Μ. Προυκάκης μέλος.

#### Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΤΟΥ «ΦΙΛΙΠΠΙΝ ΜΠΑΤΑΔΑΝ», ΕΣΩΣΕ ΤΟΥΣ 38 ΝΑΥΑΓΟΥΣ

Εἰς τὴν αὐτούμοσίαν τοῦ πληρώματος καὶ εἰς τὴν ἔξαιρετικὴν ικανότητα τοῦ πλοιάρχου τοῦ φορτηγοῦ «Φιλιππίν Μπαταδάν» ὁφείλεται ἡ διάσωσις τῶν 38 ναυαγῶν τοῦ ἐλληνικοῦ δεξιαμενοπλοίου «Χαβάτιαν Πάτριοτ». Τὰ θύματα τοῦ ναυαγίου περιωρίσθησαν εἰς τὸ ἀλάχιστον χάρος «στὸν παραδοσιακὸ ἀλτρουΐσμὸ τῶν ἀληθινῶν ναυτικῶν».

«Ἄν καὶ τὸ «Φιλιππίν Μπαταδάν» ἡτο ἔμφορτον πυρομαχικῶν καὶ ἄλλων εὐφέκτων ὑλῶν, ἐν τούτοις ὡς πλοίαρχος τοῦ δεῖ διστάσως νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν φλεγόμενην θάλασσαν καὶ νὰ διασώσῃ τοὺς ναυτικούς, οἵτινες εἶχον πηδῆσει ἐντὸς αὐτῆς. Διὰ νὰ μειωθοῦν, μάλιστα, οἱ κίνδυνοι ἀναφλέγεων καὶ τοῦ ίδιου τοῦ σκάφους ὁ αξίος αὐτὸς ναυτικὸς εἶχε τὴν ἔτοιμότητα νὰ κάμηται «σπισθεν» καὶ νὰ πλησιάσῃ μὲ τὴν πρύμνην διὰ νὰ κρατήσῃ σὸν ἡμιπορύσης πλέον μακρὰν ἀπὸ τὰς φλόγας τὴν πλώρην καὶ τὰ κύτη ὅπου εύρισκοντο τὰ εὐφλεκτα ὑλικά.

Συγκινημένος ὁ πιλότος τοῦ ἀναγνωριστικοῦ ἀεροπλάνου τῆς Ἀκτοφύλακῆς, ποὺ πα-

ρακολούθησε τὴν ἡρωικὴν προσπάθειαν, ἐφώναξεν εἰς τὸ ραδιοτηλέφωνον : «Ο καπετάνιος αὐτὸς ἀναμφισθήτητα ἔκανε μιὰ ὑπέροχη δουλειά».

Εἶναι ἀξιοσημείωτον ὅτι, μέχρι στιγμῆς τὸ δύομα τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Φιλιππίν Μπαταδάν» είναι ἄγνωστον, διότι εἰς δλα τὰ σηματά του ὑπογράφει ἀπλῶς «Πλοιάρχος», μὴ ἀναφέρον δύομα.

Τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας, ή Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπονδια, ή «Ενωσις Πλοιαρχῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ή «Ενωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπόθυνον, τὰ ὄφειλόμενα, συγχαρητήρια καὶ εύχαριστήρια τηλεγραφήματα πρὸς τὸν Πλοιάρχον τοῦ «Φιλιππίν Μπαταδάν».

#### ΕΚΔΟΣΕΙΣ

#### ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΑΜΑΡΑ

#### «Η ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ»

Εἰς μίαν ὀλιγοστέλιδον μελέτην κυκλοφορήσασαν τὸ Δεκέμβριον, ὁ οἰκονομόλογος καὶ ἐπιστημονικὸς συνεργάτης τοῦ Ο.Λ.Θ. κ. Νικόλαος Σαμαράς ἔξετάζει τὸ πρόβλημα τῆς συμφορήσεως τῶν λιμένων ἀνὰ τὸν κόσμον. Μὲ χαρακτηριστικὰ παραδείγματα ἔκ τῶν περιοχῶν τῆς οισορωτέρας συμφορήσεως καὶ τῶν ἐπιπτώσεων τὰς δόποις προκαλεῖ, διδεῖ τὸ γενικὸν περίγραμμα τοῦ προβλήματος, ἐνῷ εἰς τὰς δύο τελευταῖς παραγράφους ἀναλύει τὰ αἴτια τὰ προκαλοῦντα τὸ φαινόμενον καὶ ἔκθετει τὰς δραχυπροθέσμους καὶ μεσοπροθέσμους λύσεις διὰ τὴν θεραπείαν τῆς καταστάσεως.

#### «ΑΛΚΥΩΝ»

«Ανανεωμένον, πλούσιον, ὑψηλῆς στάθμης, ἐκυκλοφόρησε τὸ ὑπὸ νέαν διεύθυνσιν τεύχος Δεκεμβρίου - Ιανουαρίου τοῦ περιοδικοῦ «ΑΛΚΥΩΝ» τῆς ἑταρίας «Θεονομάρις».

Μὲ ἐνδιαφέρουσαν ὑλην, ἐνημερωτικὰ καὶ ἐκπαιδευτικὰ σύρθα, ποικίλην εἰδησεογράφιαν καὶ ωραίαν εἰκονογράφησιν, ἀποτελεῖ τὸ καλύτερον σύνδεσμον τοῦ Κέντρου μὲ τὸ ταξιδεύον προσωπικόν, τὸ ὅποιον είναι βέβαιον, διὰ τὰς διατάξεις τῆς διεύθυνσης της προσπάθειαν καὶ θά μετάσχη αὐτῆς μὲ τὴν συνεργασίαν του.

## FENTIS SUPPLY CORP. SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS — BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

#### REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935  
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 833-2049, 596-5100, 540-0148, 831-8703  
TWX No. 9103457495 "UNIFENT SPRO" SAN PEDRO, CALIF.

MIKE FENTIS — GENE KNODEL — JOE AYON — COSMAS FLORATOS — MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

# Θαλάσσια άτυχήματα



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ ΙΙ:** 'Ως άνεκοινώθη είς Λουδίνων την 22αν Φεβρουαρίου, τό έλληνικόν δεξαμενόπλοιον προστήραξε είς τὸν ποταμὸν 'Ορινόκο ἀσλ' ἀνειλκύθη μὲ τὴν δοϊθειαν δύο ρυμουλκῶν καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

**ΑΛΕΚΟΣ Κ.:** Εἰς Γδυνία τὴν 7ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν προωτήριον μηχανήν. Ἀντικατεστάθησαν τὰ χιτώνια τῶν κυλίνδρων No. 1 καὶ 4.

**ΑΛΕΞΗΣ ΤΑΦ (π.):** 'Υποστάν δλάβην εἰς τὴν μηχανήν προστήραξε τὴν 21ην Φεβρουαρίου μεταξὺ τοῦ λιμένος Ἀλμέρια καὶ Κάμπη ποτὲ κατά.

**ΑΛΜΟΝΤ Β.:** Συνεκρύθη μετὰ φορτηγίδος εἰς Σιγκαπούρην τὴν 11ην Φεβρουαρίου. Ἐζητήθη ἐπιθεώρησις καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διά Κελλάγη.

**ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ (λ.):** Εἰς Ὁζάκων τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν λόγω ζημιῶν εἰς τὸν πυθμένα. Τὴν 18ην ἀπέπλευσε διά Οὐλσάν.

**ΒΑΣΩΣ Μ. (κ.):** Τὸ σκάφος ὅπερ ὑπέστη πυρκαϊδὲς ἔξωθι τῶν αἰγυπτιακῶν ἀκτῶν τὴν 2αν Φεβρουαρίου ἥτο τὸ κυπριακὸν δηζελόπλοιον «Θάσω Μ.» καὶ ὅχι «Βάσσος» ὡς ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος.

**ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.):** Συνεκρύθη εἰς Πέραμα τὴν 15ην Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ ἐπίστης κυπριακού δηζελόπλοιού «Νεκτάριος» ὑποστάν ἐλαφράς ζημίας.

**ΓΚΛΟΡΙΚ (λ.):** Προερχόμενον ἐκ Τουμπαρά, ἀπώλεσε τὴν μίαν ἄγκυραν ἔξωθι τῆς Δουνκέρκης τὴν 20ην Φεβρουαρίου. Ζημίαι εἰς τὸ βαρούλκον τῆς ἄγκυρας. Ἡ ἄγκυρα ἀνειλκύθη τὴν 23ην καὶ ἐπανεποθετήθη.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ:** Εἰς Χομπόκεν τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν δεξιὸν λέβητα.

**ΕΛΙΝΚΑ (π.):** Ἀφίχθη εἰς Ρεύνιον τὴν 8ην Φεβρουαρίου, ἀλλὰ λόγω κακοκαρίας δὲν ἡδυνήθη νῦν ἀγκυροθάλητο. Τὴν ἐπομένην ὑπέστη ἀναμαλίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐρρυμούλκηθη ἐντὸς τοῦ λιμένος ὃπου ἐπέσκευάσθη.

**ΕΛΚΙΝΑ (κ.):** Τὴν 8ην Φεβρουαρίου ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν εἰς τὴν μηχανήν λόγω ζημιῶν εἰς τὰς κεφαλὰς τῶν κυλίνδρων τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς Κόμπε.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.:** Λόγω κακοκαρίας μετεταπίσθη τὸ ἐκ τοιμέντου φορτίου του τὴν 13ην Φεβρουαρίου καὶ ὑπέστη κλίσιν 15 μοίρων ἥτις ἀργότερον ἐμειώθη εἰς τὰς 8 μοίρας διὰ καταλλήλου ἐρματισμοῦ καὶ διευθῆτησες τοῦ φορτίου ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Αύγουστον τὴν 17ην Φεβρουαρίου. Ἐκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 21ην τοῦ μηνὸς ἀφοῦ ἀπεκατεστάθη ἡ ἐυστάθεια του.

**ΘΕΟΧΑΡΗΣ:** Μὲ πλήρες φορτίον τοιμέντου ἀπὸ Ἀμβέρσαν, προστήραξεν εἰς πλάτος 26.57' βόρειον καὶ μῆκος 50.06' ἀνατολικὸν καὶ παρὰ τὰς ἐπανειλημμένας προσπαθείας δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσί του. Ὁ πλοίαρχος ἀνέφερεν ὅτι δὲν ὑπάρχει διαρροή. Ἐπραγματοποιήθη κουφισμός καὶ ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσί του. Ζημίαι εἰς τὰς ἐλάσματα καὶ τὴν θλίκα.

**ΘΕΩΝΗ Σ.:** Ἀφίχθη εἰς Ντακάρ τὴν 9ην Φεβρουαρίου, δῆπον ἀνέφερε πυρκαϊδὲν εἰς τὸ κύτος No. 2 ἥτις κατεστάλη ἐν πλῷ δι'. Ὁδατος καὶ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακος. Κατεστρά-

φησαν περὶ τοὺς 120 τόν. φορτίου ἐκ πλαστικῶν. Ἡ πυρκαϊδὲς ὠφείλετο εἰς δλάβην τοῦ ἡλεκτρικοῦ κυκλώματος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ:** 'Απὸ Μαπούτο διὰ Περσικὸν Κόλπου μὲ φορτίον χαλυβδίνων ράβδων, προστήγγισεν εἰς Ντάρμπαν τὴν 13ην Φεβρουαρίου δι' ἐπισκευάς ἐπὶ ζημιῶν ἐκ κακοκαρίας. Διάρκεια καθυστερήσεως 8 ἡμέραι.

**ΚΑΛΑΙ:** Συνεκρύθη εἰς Σουές τὴν 10ην Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Ἀλ Σολαΐμπια». Δὲν ἀνέφερθησαν ζημίαι. Τὴν ἐπομένην διέπλευσε τὴν Διώρυγα πρὸς Βορρᾶν.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΗΣ (μότορσιπ):** Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Μυτιλήνην τὴν 11ην Φεβρουαρίου, ὑποστάν μικρὸν ρήγμα εἰς τὴν πρώτην ἀνώβη τῆς ισάλλου γραμμῆς. Ἡ ζημία ἐπέσκευανθη καὶ ἀφοῦ ἔχοργηθη πιστοποιητικὸν ἀξιοποίησε ἀπέπλευσε διά Καβάλαν τὴν 18ην Φεβρουαρίου.

**ΚΡΕΤΑΝ ΜΠΕΙ·ΜΠΥ:** 'Απώλεσε τὴν δεξιὰν ἄγκυραν μετὰ τῆς ἀλύσου τὴν δην Φεβρουαρίου εἰς πλάτος 31.16' βόρειον καὶ μῆκος 146.20' δυτικόν. Τὸ σκάφος, προερχόμενον ἐκ Μόδιπιλ, ἀνεχώρησε ἀπὸ Λόδης Ἀντέλεις τὴν 2αν Φεβρουαρίου διὰ Χιροχάτα, ὅπου ἀνεμένετο τὴν 20ην Φεβρουαρίου.

**ΛΙΔΔΑΥ Β.:** Τὴν πρωίαν τῆς 28ης Ἰανουαρίου, ἐνῷ σύρισκετο εἰς Λάγος, ἀπέκοπτὸ κάδος προσδεόντες του καὶ προσσήραξε.

**ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ:** Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν του ἐκ προβλῆτος εἰς Πόρτο Αλέγκρε προσέκρουσεν ἐπὶ τὴν βυθισμένου ἀντικείμενου τὴν 20ην Φεβρουαρίου ὑποστάν ζημίας ἐξωτερικῶν τοῦ κύτους No. 1 καὶ τῶν διπυθμένων ἀριστερά. Ἀποπλύντο προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἵνα δυνηθῇ νὰ πλεύσῃ εἰς Ρίο Γκράντε πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου του.

**ΜΠΟΥΥΜΠΟΥΛΙΝΑ (κ.):** 'Αποπλέυσαν ἐκ Λεμεσοῦ τὴν 6ην Φεβρουαρίου, ὑπέστη ὑπερθέρμανσιν τῆς μηχανῆς εἰς τὸν κυλίνδρον No. 4 καὶ μικρὰς ἐκτάσεος πυρκαϊδά. Διεκόπη τὴν λειτουργία τῆς μηχανῆς καὶ ὅταν ἀργότερον ἐτέθη ἐν νέῳ εἰς λειτουργίαν ἐστημείωθη πυρκαϊδὲς εἰς τοὺς κυλίνδρους 4—7. Ἐζητήθη ἡ δυνηθεία ρυμουλκοῦ. Τὸ δηζελόπλοιον «Ἐρμῆς» ἐσπευσε καὶ ἀνέλαβε τὸν ρυμουλκόν του μέχρι τῶν κυπριακῶν ἀκτῶν τὴν 8ην Φεβρουαρίου, ἐκεῖθεν δὲ ἀνέλαβε τὸ ρυμουλκὸν «ΟΘέλος», ὅπερ ἐρρυμούλκησε τὸ «Μπουουμπουίνα» εἰς Λάραντα τὴν ίδιαν ἡμέραν. Διενηργήθη ἐπιθεώρησις.

**ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ:** Εἰς Χάδρην τὴν 22αν Φεβρουαρίου ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν πρὸς διακίνωσιν πιθανῶν ζημιῶν συνεπείᾳ προσκρύσεως ἐπὶ σημαντήρος.

**ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ:** Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Χερδούργον τὴν 10ην Φεβρουαρίου ὑποστάν ὀδυντώσεις εἰς τὰς ἐξωτερικὰς ἀλλαγαὶς καὶ ρήγμα μῆκος 10 ἑκατόν. Ἐπίσης ἔπεστη ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα, Ἀνελκήθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ αἵτινες ἐπερατώθησαν τὴν μεθεπομένην.

**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΙΙΙ:** Τὸ μικρὸν ἐλληνικὸν δεξαμενόπλοιον, μὲ 1.250 τόνους πετρελαίου, παρέμεινεν ἀκυρέντον μεταξὺ Μήλου καὶ Κρήτης τὴν 14ην Φεβρουαρίου, λόγω σφρόδρας κακοκαρίας. Ἐκεῖθεν ἐρρυμούλκηθη εἰς Σούδα ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστέρι» βάσει συμφωνητικοῦ Λόδης ἀνοικτοῦ τύπου.

**ΠΕΡΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ:** 'Ανειλκύθη τὴν 9ην

Φεβρουαρίου μὲ τὴν δοήμειαν ρυμουλκῶν καὶ μὲ τὴν ἀλλαγὴν κατευθύνσεως τοῦ ἀνέμου, ἥτις προεκάλεσε τὴν ἀνοδὸν τῆς στάθμης τοῦ ποταμοῦ. Δὲν παρεπορήθησαν ζημίαι. (Ίδε τεύχος 15.2.77).

**ΠΕΤΡΟΛΑ 40:** Λόγω ὁμίχλης συνεκρύσθη εἰς τὸ ποταμὸν Σέλντε τὴν 15ην Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ λιθεριανοῦ δηζελοπλοίου «Αίμπιτριας Ἐξπρές». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημίας.

**ΣΑΝΑΙΝΚ (κ.):** 'Υπέστη ἐλαφράς ζημίας τὴν 13ην Φεβρουαρίου ὅτε ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ λιθεριανοῦ μεταλλοφόρου πετρέλαιοφόρου «Λαρίνα» εἰς Λέγκορη.

**ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ:** Τὸ τύπου ρό - ρὸ ἐλληνικὸν σκάφος, κατευθύνομενον εἰς Τζέντα μὲ γενικὸν φορτίον, ὑπέστη μετατόπισιν τοῦ φορτίου καὶ προστήγγισεν εἰς Μπιλμπάρο τὴν 23ην Φεβρουαρίου. Ζημίαι εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα.

**ΣΟΥΕΡΤΕ (λ.):** Προσήραξε βορειοδυτικῶς τῆς Ντόχα τὴν πρωίαν τῆς 17ης Φεβρουαρίου, ἀνέλκυσθεν τὴν μεθεπομένην. 'Ο πλοίαρχος ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

**ΣΤΟΛΤ ΑΡΓΟΜΠΑΙΗ (λ.):** Εἰς Μιζουσίμα τὴν 15ην Φεβρουαρίου ἔχητησεν ἐπιθεώρησην λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαρίας εἰς τὰς δεξιαὶς οπίσιες φορτίου.

**ΤΑΚΑ:** Κατὰ τὸν διάρκειαν δεξιαὶς οπίσιες φορτίου τοῦ Εύρηκην, παρεπορήσην λόγω ζημιῶν ἐκ κακοκαρίας εἰς τὰς δεξιαὶς οπίσιες φορτίου.

**ΤΑΤΡΙΝΑ:** 'Απὸ Ἀμβούργον καὶ Ρόττερνταμ διὰ Μπουένος 'Αὔρες μὲ φορτίον χημικῶν, ὑπέστη πυρκαϊδάν εἰς τὸ κύτος No. 2, εἰς πλάτος 49.50' βόρειον καὶ μῆκος 01.26'30'' δυτικόν, τὴν 18ην Φεβρουαρίου 22 μέλη τοῦ πληρωμάτος ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος, ἐνῷ ὁ πλοίαρχος μὲ ἐπτά μέλη μαρέμειναν προσπαθοῦντες νὰ καταστείλουν τὸ πῦρ. Λόγω κινδύνου ἐκρήσεως ἀπηγορευθή ἡ εἰσόδος του εἰς τὸ λιμένα τῆς Χάρηρας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ πῦρ εἶχε τεθῆ ὑπὸ ἔλεγχον παρὰ τοῦ πληρωμάτος καὶ σκαφῶν τοῦ Γαλλικοῦ Ναυτικοῦ.

**ΧΑΒΑΙ·ΙΑΝ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.):** Μέ πλήρες φορτίον πετρελαίου ἀπὸ Ἰνδονησίαν διὰ Χονγκούλου, ὑπέστη πυρκαϊδάν εἰς ἀπόστασιν 330 περίποτο μιλίων ἀπὸ τὸν λιμένα προρισμοῦ του καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπέστη ἀλλεπαλλήλους ἐκρήσεις μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δισιδῇ. Τὸ πλήρωμα, ἐκτὸς τοῦ ἀνθυποπολιάρχου στὸν ἀπωλέσθη, παρελήφθη σῶν ὑπὸ φορτηγού τῶν Φιλίππινων.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ:** Εἰς ἀπόστασιν τεσσάρων μιλίων πὸ τὸν λιμένα τοῦ Φερρόδη, ὑπέστη πυρκαϊδάν καὶ ἐκρήσεις, προφανῶς συνεπείᾳ βραχυκυλώματος, εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρωμάτος τὴν 14ην Φεβρουαρίου. Ἰστανικὸν σκάφος διέσωσε 22 μέλη τοῦ πληρωμάτος καὶ μίαν γυναίκα, ἐνῷ ὁ πρῶτος μηχανικὸς καὶ εἰς ναύτην ἀπωλέσθησαν. 'Ο πλοίαρχος καὶ ὁ ὑποπλοίαρχος παρέμειναν ἐπὶ τὸν σκάφον. Τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἔλεγχον, ἀφοῦ κατεστράφησαν ἐντελῶς τὰ ἐνδιαιτήματα. Νέα πυρκαϊδὲς ἐξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἀλλὰ κατεστάλη αὐθημερόν.

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Υποτονική είσετι ή κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς, μὲ σποραδικάς τάς ναυλώσεις εἰς τὰ γνωστά χαμηλὰ ἐπίπεδα. Εἰς τὸν δορειοαμερικανικὸν τομέα ἡ ἑκ τῶν πάγων προελθουσα κατάστασις ἐπανευρίσκει σύσσοντα τὸν συνήθη ρυθμόν της. Η ζήτησις χωρητικότητος ζωηροτέρα πως, ἔφοδοι αἱ κάθοδοι τῶν φορτών δημητριακῶν ἐνισχύονται μὲ τὴν τῆξιν τῶν πάγων εἰς τοὺς ποταμούς.

Τὰ 5 δολ. ισοῦνται, εἰς κατ' ἀποκοπὴν ναύλωσιν, σκάφους 65.000 τόν., ἀπὸ Κόλπου δι' Όλλανδίαν, Φεβρουάριον. Διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὴν Ιαπωνίαν, σκάφος 50.000 τόν., τέλος Μαρτίου, ἐπληρώθη δολ. 6.25 (ἐλευθ. ἐκφορτωτικῶν).

Εἰς τὸν ἀνατολικὸν τομέα ζήτησις τάιμ τοσάτερος καλὴ ἀπὸ Ιαπωνίας ναυλωτάς. Ζήτησις ἐπίσης διὰ ζαχάρεις ἀπὸ διαφόρους τόπους ἔξαγωγῆς.

Εἰς αὐτὰ τὰ ὅλιγα συγκεντροῦται ή ὅλη κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ μέχρι τῆς 24ης Φεβρουαρίου χρονικὸν διάστημα. Η προοπτικὴ ἐλάχιστα ἐνθαρρυντική, δεδομένου ὅτι καὶ τῶν σιτηρῶν καὶ ἀλεύρων προβλέπεται κίνησις μικροτέρα διὰ τὸ 1976-1977 διάστημα, ἔναντι τοῦ προηγουμένου 1975-1976 (58.5 ἑκατομ. τόν., ἔναντι 66.5 ἑκατομ. τόν.).

Τὰ φορτία, ἐπίσης, τῶν πρώτων ὑλῶν δὲν φαίνεται νὰ ἀπασχολήσουν χωρητικότητα τράμπης σκαφῶν μεγαλυτέρων ἐφέτος, λόγω τῆς συνεχίζομενης συστολῆς τῆς διομηχανικῆς παραγωγῆς.

"Ολαι αἱ ἐνδείξεις φέρουν τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ μίαν βελτιωμένην κατάστασιν τῶν μεταφορῶν. Αἱ δύσκολοι ημέραι δὲν φαίνεται νὰ παρέρχωνται.

Η ὅλη κατάστασις, οἱ αἰσιοδοξοῦντες πιστεύουν, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ θὰ δαίνῃ βελτιούμενή. Η ιδιαιτέρα προσοχὴ συγκεντροῦται εἰς τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τοῦ κ. Κάρτερ καὶ εἰς τὴν ἀνάκαμψιν τῆς Ιαπωνικῆς Οἰκονομίας.

Τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς ἡ θέσις θεωρεῖται ἡ δυσχερεστέρα, λόγῳ τῆς ἀπουσίας τοῦ μὲν ικανῶν μεταφορῶν πρώτων ὑλῶν, τὸ δὲ τῆς ἀναμενομένης ὑποχωρήσεως καὶ τῶν μεταφορῶν πετρελαίου μὲ τὴν πάροδον τῆς χειμερινῆς περιόδου.

Η κίνησις κατὰ τομεῖς ἔχει, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Ολιγαὶ αἱ ναυλώσεις διὰ δημητριακά. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ Κωνστάντζαν 35.000 τόν. Φεβρ. - Μάρτιον δολ. 9 φίο, μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Ναχόντκα 25.000 τόν. Μάρτιον, δολ. 13.75 φίο ἐντ τρίμεντ, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 31.000 τόν. δολ. 9.60 φίο ἐντ τρίμεντ, Μάρτιον. 'Απὸ Τάμπα διὰ τὸ "Αμερικανό" 24.600 τόν. Φεβρ. δολ. 7.50 φίο ἐντ τρίμεντ.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Σηφόρθ 43.500 τόν. Μάρτιον, δολ. 6.25 φίο, μὲ 8.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Ωλμπαν διὰ τὴν Αλεξανδρειαν - Πόρτ Σάιντ 35.000 τόν. σίτου, δολ. 15.50, μὲ 1.000 τόν. Θλ. ἐκφορτωτικῶν, Μάρτιον. Διὰ τὴν Γλασκώνη 20.000 τόν. δημητριακά, Μάρτιον δολ. 9.50 φίο ἐντ τρίμεντ, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Κεμπέκ 9.656 τόν. ἀραβοσίτου εἰς χύμα διὰ τὸ Κόντινεντ, 205.000 δολ. κατ' ἀποκοπὴν, φίο ἐντ τρίμεντ, Φεβρ. - Μάρτιον.

Γαιάνθρακες : 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος δι' Ιαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 6.25, ἐλευθ. ἐκφορτωτικῶν, Μάρτιον. 'Απὸ Σίδην (Νόδα Σκότσια) 21.000 τόν. γαιανθράκων, δολ. 8.10, μὲ 7.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ Φός μέρος φορτίου 45.000 τόν. δολ. 4.25 Θλ. ἐκφορτωτικῶν.

Παλαιοὶ οισιδηρα : 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ελλάδα 20.000 τόν. δολ. 14.25, Μάρτιον, φίο (25 ημέραι). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 24.000 τόν. δολ. 13.60, θυμὸν Νότιον Κορέαν δολ. 14.60 φίο.

## ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Αρκεταὶ ναυλώσεις ἀπὸ τὸ Πλέιτ. Μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μιτσούενος "Αὔρες διὰ Βασσάρων 14.000 τόν. σίτου δολ. 23.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.250 τόν. Θλ. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον.

'Απὸ τὸν Ούρουγουάνην διὰ τὸ Τόκιο 11.000 τόν. δημητριακά δολ. 24.75 φίο ἐντ τρίμεντ, μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον. 'Απὸ Νότιον Βραζιλίαν διὰ Σοβ. Βαλτικὴν 65.000 τόν. δημητριακά, κατ' ἀποκοπὴν, σίτου μὲ 5 δολάρια τὸ τόνον, φίο ἐντ τρίμεντ, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 750 τόν. ἐκφόρτ., Μάρτιον.

'Απὸ τὸν Β. Ειρηνικὸν : Βανκούμπερ - Ιαπωνίαν 19.000 τόν. ἐλασισπόρους δολ. 12 Μάρτιον, φίο ἐντ τρίμεντ, 2.500 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Νότ. Αφρικήν (Ντάρμπαν) διὰ τὴν Φορμόζαν ἀραβοσίτους 24.700 - 25.000 τόν. δολ. 11.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. Θλ. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Πόρτ Ελίζαμπεθ δι' Ιταλίαν 25.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δολ. 9.80 φίο, Μάρτ. 'Απὸ Βομβάνη διὰ Κολόμπο 11.000 τόν. ζάχαρης εἰς σάκκους, δολ. 11.75 φίος, Φεβρ. - Μάρτ. 'Απὸ Ινδίαν δι' Ινδονησίαν 11.500 τόν. ζάχαρης δολ. 11 φίο, Μάρτιον. 'Απὸ Ντάρμπαν διὰ Β. Αμερικήν (Άτλαντικὸν ή Κόλπου) 15.000 τόν. ζάχαρης δολ. 14 φίο, μὲ 2.000 τόν. μετρ. καὶ 1.500 τόν. Μάρτιον. 'Απὸ Weipa διὰ Πόρτ Βέσμε 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δολ. 7.50 φίο, τέλος Φεβρουαρίου.

## ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Νεότευκτον σκάφος 26.500 τόν. δολ. 4, παράδοσις Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις ἀνάτ. ὀκτὴν Βορ. Αμερικής, μέσω Βρετ. Κολομβίας. Σκάφος 31.236 τόν. τοῦ 1976, δολ. 5.635 ημερησίων, παράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

Σκάφος 31.675 τόν. τοῦ 1975, δολ. 4.000 ημερησίων, παράδοσις Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Καραϊβικήν (ταξίδιον), Φεβρ. - Μάρτιον.

Σκάφος 21.050 τόν. τοῦ 1976, δολ. 4.100 ημερησίων, πλέον 1.500 δολ. ὅσηρται μηνι-



**c.riganatos (shipbrokers)**

24, AKTI POSSIDONOS

P. O. BOX 523 E.H.S.

TELEX: 21-2605 RIGA

TEL.: 4121.289, 4127.328

CABLES: «RIGACHART»

P I R A E U S

## NAYTIKA XRONIKA

αίων, παράδοσις Ναυκόγοια, ἐπαναπαράδοσις Ντακάρ - Ντουάλα ρέιντζ, ταξίδιον, Μάρτιον.

Σκάφος 23.967 τόν. τοῦ 1963, δολ. 4.000 ημερησίων, παράδοσις Σιγκαπούρην, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, ταξίδιον.

Σκάφος 34.750 τόν. τοῦ 1972 δολ. 3.90, πλέον 1.800 δολ. ὑπερωρίας μηνιαίως, παράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Skaw μέσω Αύστραλιας καὶ Βορ. Εύρωπης, ταξίδιο απὸ Ιαπωνίαν - Αύστραλιας καὶ απὸ Αύστραλιαν διὰ Γάνδην - Γδύνια, Μάρτιον.

Σκάφος 17.502 τόν. τοῦ 1963, δολ. 2.700 ημερησίων, παράδοσις 48 ὥρας μετά "Αντεν, ἐπαναπαράδοσις Εριθρά Θάλασσαν - Σιγκαπούρην ρέιντζ, μέσω Αύστραλιας, Σεπτ.

Σκάφος 15.060 τόν. τοῦ 1957, δολ. 2.800 ημερησίων, παράδοσις Ντάρμπαν, διὰ 12 μῆνας, Φεβρ. - Μάρτιον.

Σκάφος 13.104 τόν. τοῦ 1958, δολ. 2.800 ημερησίων, παράδοσις Αμβούργον, διὰ 14-16 μῆνας, Μάρτιον.

Σκάφος 19.198 τόν. τοῦ 1972, δολ. 2.700 ημερησίων, παράδοσις Γάνδην, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. Αφρικήν, έξαιρουμένης Νιγηρίας, ταξίδιον, Φεβρουαρίον.

Σκάφος 16.760 τόν. τοῦ 1960, δολ. 3.500 ημερησίων, πλέον 25.000 δολ. ἐπίδομα ἀφορούσαντα πάπτων Τ. Υόρκην, παράδοσις Μόμπιλ, ἐπαναπαράδοσις Πολωνίαν.

Σκάφος 14.955 τόν. τοῦ 1971, δολ. 3.200 ημερησίων, παράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Δυτ. Αφρικήν (ταξίδιον) Φεβρ.

Σκάφος 16.854 τόν., παράδοσις Γιβραλτάρ, ταξίδιον μέσω Ανατ. Καναδᾶ, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 2.350 ημερησίων, περιλαμβανομένων διεργαστικῶν.

Καλὴ, λόγῳ τῆς ἐποχῆς, ἡ κίνησης εἰς τὴν ναυλαγοράν. "Ολοι οι τομεῖς ἐπέδειξαν ζήτησιν χωρητικότητος. Τὰ VLCC, γύρω τῶν 220.000 τόν., εἰς τὰ W 25 ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν. Σκάφη μικρότερα μὲ βελτιωμένους πως ναύλους. Τὰ W 27.5 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 133.000 τόν. ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Ιαπωνίαν.

Εἰς τὴν Καραϊβικήν, μετὰ τὸ πυρετὸν τῶν ναυλώσεων διὰ Β. Αμερικήν, ὑποχώρησις τῶν ναύλων. Σκάφος λ.χ. 29.000 τόν. ἐπληρώθη διὰ Β. Αμερικήν W 170. Σκάφος 35.000 τόν. διὰ Β. Αμερικήν έπισης, W 135 Μάρτιον.

"Απὸ τὴν Μεσόγειον καλὴ ζήτησις, μὲ ναύλους σταθερούς. Διὰ τὸν Κόλπον 72.000 τ. W 65 Φεβρ. Μέρος φορτίου 40.000 τόν. Φεβρουαρίον διὰ τὸ Πόρτο Ρίκο W 111.5 καὶ διὰ Β. Αμερικήν (Άτλαντικός) 35.000 τόν. άφ. W 142.5.

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ: 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρας) 20.000 τόν. γεννημάτων Μανίλαν ή Σιγκαπούρη \$ 16.50, φιότ, με 1.000 τόν. έκφροτρων Μανίλαν, 1.500 τόν. Σιγκαπούρην, Φεβρουαρίου 14—25.

ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Ταιτάν (33 π. 6 ίντο. δυθιμά) \$ 12.55, φιότ, με 1.500 τόν. έκφροτρων Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 10.

ΑΣΣΙΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων Ιταλίαν \$ 225.000, δύον 'Αδριατικήν \$ 10.000 έξτρα, φιότ, Φεβρουαρίου 15—28.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (λιθ.): Μισισιπηπήν 65.000 τόν. γεννημάτων Όλλανδίαν \$ 5, δύον Βέλγιον \$ 5.15, γερμανικούς λιμένας δρούσεων Βαλτικού \$ 5.25, φιότ, Φεβρουαρίου 19—28.

ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΖΕΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. χειρόραλεύρων ανατολ., δάκτην Μεξικού \$ 10.50, φιότ, με 1.000 τόν. έκφροτρων, Μαρτίου 5—18.

ΑΓΝΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων Άκαγιούθλαν, Πουνταρένας \$ 13.74, φιότ, με 1.000 τόν. έκφροτρων, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 21.188 τόν. δλέρων 'Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σάιδ \$ 30.50, με 1.000 τόν. έλ. έκφροτρων, 'Απρίλιου 15—20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ (λιθ.): Τάμπαν 32.000 — 33.550 τόν. φωσφάτων 'Αμερίδρεαν \$ 7, φιότ, με 6.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 6.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρας) 32.500 τόν. γεννημάτων Βρέστην και Σαιν Ναζάρ \$ 7.25, φιότ, με 4.000 τόν. έκφροτρων, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 10.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.000—11.150 τόν. χειρόραλεύρων ανατολ., δάκτην Μεξικού \$ 9.75, φιότ, με 1.000 τόν. έκφροτρων, Μαρτίου 5—20.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρας) 20.000 τόν. γεννημάτων Μπέλφαστ \$ 8.50, φιότ, με 3.000 τόν. έκφροτρων, Φεβρουαρίου 23—26.

ΗΡΩ: Γκαλεστόν 33.000 τόν. γεννημάτων Γιουρόπορ \$ 6.75, φιότ, Φεβρουαρίου 19—28.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): Χάλιφας 29.000 τόν. σίτου Σήφορ \$ 6, δύον 'Αμερίδρεαν, Ρόττερνταν, 'Αμστερδαμ \$ 5.25, φιότ, Φεβρουαρίου 24 — Μαρτίου 5.

ΣΚΙΡΟΝ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρας) 22.000 τόν. παλαιοσιδήρων δυτ. Ιταλίαν \$ 10, φιότ, Μαρτίου 5—20.

ΟΜΙΡΙΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 1.834 μέτρ. τόν. τροφών εις πακέτα Κίνγκστον, Τζαμάικαν \$ 46.76 κατά μ. τόν. μερόφ τέρμη, Μαρτίου 1—10.

ΔΡΥΣ: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρας) 35.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 6.25, φιότ, Φεβρουαρίου 20—24.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτών λιθ. εις τάιμο τόπτερ): Χάμπτον ρόδας 45.000 τόν. μέρος φορτίου γαιανθράκων Φάς, \$ 4.25, έλ. έκφροτρωτικών, Μάρτιου.

ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Κεμπέκ 9.656 τόν. 1% δύον ναυλωτών, δρασούσιτον χύμα, 'Αμερίδρεαν ή Ρόττερνταν \$ 205.000, φιότ, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 10.

ΝΟΡΜΠΕΓΚΑ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Ισπανίαν \$ 9.60, φιότ, Μαρτίου 10—22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 35.000 τόν. γεννημάτων Κωνσταντίναν \$ 9.25, φιότ, με 4.000 τόν. έκφροτρων, Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 7.

ΟΣΕΑΝΙΚΑ (λιθ.): Χάμπτον ρόδας 50.000 τόν. γαιανθράκων Ισπανίαν \$ 6.25, έλ. έκφροτρωτικών, τέλος Μαρτίου.

ΚΡΙΟΣ: Σίδνεϊ (Ν.Σ.) 21.000 τόν. γαιανθράκων Σάντος Φ. 8.10, φιότ, με 7.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 5—15.

ΕΒΡΟΣ (λιθ.): Νόρδερν ρέιντζ 20.000 τόν. παλαιοσιδήρων Έλλαδα \$ 14.25, φιότ, Μάρτιου.

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.): Τάμπαν 24.600 τόν. γεννημάτων 'Αμστερδαμ \$ 7.50, φιότ, Φεβρουαρίου 19—24.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΕΑ: 'Ενα/δύο λιμένες σύχι θορειότερων Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, ή Νεκοτόσαν με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 20.000 τόν. σίτου Καζαμπλάνκαν \$ 14.50, δύον 'Αγαδίρ δεύτερον λιμένας \$ 15, πλήρες φορτίου Μπάχια Μπλάνκαν 75 σύντος δλγύωτερον, έλ. έκφροτρωτικών, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφροτρων Καζαμπλάνκαν, 1.500 τόν. 'Αγαδίρ, Μαρτίου 1—8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.): 'Ενα ή δύο λιμένες σύχι θορειότερων Σάντα Φέ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες ή Μπάχια Μπλάνκαν 18.000 τόν. σίτου Μπάραρ \$ 23.75, δύον πλήρες φορτίου Μπουένος 'Άρες ή Μπάχια Μπλάνκαν \$ 23.25, δύον λιμένας \$ 23.50, Νεκοτόσαν με συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν \$ 23.75, έλ. έκφροτρωτικών, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 1.250 τόν. έκφροτρων είς

Σάντα Φέ 'Αράμπιτ εις δάρος πλοιοκτητών, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 7.

ΑΠΟΛΑΩΝΙΟΣ: Ούχι θορειότερον Ροζάριο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 19.600—20.000 τόν. σίτου Μπάραρ \$ 23.50, δύον πλήρες φορτίου Μπουένος 'Άρες ή Μπάχια Μπλάνκαν \$ 23.25, Νεκοτόσαν με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες ή Μπάχια Μπλάνκαν \$ 23.50, έλ. έκφροτρωτικών, με 2.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρτων, τέλη Σάντα Φέ 'Αράμπιτ εις δάρος πλοιοκτητών, Μαρτίου 1—14.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ: Ρίθερ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν \$ 14.50, έλ. έκφροτρωτικών, με 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 7 — Μαρτίου 1.

ΑΕΩΝ (κ.): Ροζάριο 10.000 τόν. γεννημάτων Ρόττερνταν \$ 15.50, έλ. έκφροτρωτικών, με 1.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 18—22.

ΧΙΟΣ: Νότιον Βραζιλίαν 11.000 τόν. δρόζης εις σάκκους ρωσικούς λιμένας Βαλτικής \$ 24.75, φιότ, με 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτων, 'Απρίλιου 5—20.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΜΑΡΙΝΑ Λ. (εις τάιμο τόπτερο): Λόγκ Μπήτης 7.500 τόν. μέρος φορτίου, σίδηρος Νέας Ζηλανδίας \$ 19, φιότ, με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 20 — Μαρτίου 5.

ΑΚΟΥΑΤΑΚΟΡΥ (λιθ.): 'Ενα—τρεῖς λιμένες Κολούπια Ρίθερ, Πόρτλαντ, Πούγκετ Σάουν 37.000—38.000 τόν. σίτου Μπανάρ Σαπούρ (35 π. ηθύμα) \$ 16, φιότ, με 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 10—21.

ΑΦΟΒΟΣ (εις τάιμο τόπτερο): Κέρδος 'Αλαντ 49.000 τόν. 10% δάλτος διάφορων λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρας) \$ 5, δύον φιότ, με 10.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 18—28.

## ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (κ.): Ρόττερνταν 11.000 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους 'Ερμιβράν Βάλασσαν \$ 24, δύον άνατολ., 'Αφρικήν \$ 26, Περσικόν Κόλπον \$ 26.25, Σάντα Φέ 'Αράμπιτ λιμένας \$ 28, φιότ, με 750/750 τόν. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 2—15.

## ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Κωνσταντίναν 12.000 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους 'Απατά, \$ 23, φιότ, με 1.200 τόν. φόρτων, Φεβρουαρίου 18—28.

## ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΓΟΝ: Νιούκαστλ 50.000 τόνοι 10% γαιανθράκων 'Αμβούργον \$ 10, φιότ, με 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 1—20.

ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΛΑ: Διτ. δάκτην Ινδίας 11.000 τόν. ζαχάρεως Πόρτ Σουάν \$ 13.25, φιότ, με 800/500 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΑΝΑΔΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ: Πούντα Μοράλες (δυτ. δάκτην Κόστα Ρίκας) 14.500 τόν. ζαχάρεως χύμα διάφορων λιμένας Κόλπου \$ 11.75, δύον 'Ατλαντικού \$ 12.75, φιότ, με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτων, έπιπλα φόρτωσις.

ΑΝΝΑ Μ. (λιθ. εις τάιμο τόπτερο): Ντάρμπαν 22.000 τόν. γαιανθράκων Βέλγιον \$ 10.50, φιότ, με 3.500/10.000 τόν. φορτοεκφόρτων, Μαρτίου 1—10.

ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡΗ: Ζάμπιαν 2.500 τόν. 5%, 140.000 κ.π. άπολοιμονέου φυσικού χύμα, Ρόττερνταν \$ 20 έπα φόρτωσις άνω ποταμών, \$ 19 κάτω, φιότ, με 700/700 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 10.

ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡΗ: Ζάμπιαν 2.500 τόν. 5%, 140.000 κ.π. άπολοιμονέου φυσικού χύμα, Ρόττερνταν \$ 20 έπα φόρτωσις άνω ποταμών, \$ 19 κάτω, φιότ, με 700/700 τόν. φορτοεκφόρτων, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 10.

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

General Shiprepairs - Drydock Owners

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

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΙΣΕΙΣ

ΦΛΩΡΑ Ν.: 28.303 τόν. d.w. (1.346.337 κ.π. 14½ μιλ. 36—38 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ το 1973) \$ 2.500 ήμερησίων τας πρώτας 75 ήμέρας, \$ 3.100 άπω 76—100 ήμερας, \$ 4.000 τάς έπομενας, πλέον \$ 1.250 μηνιαίων διαπλέοντας Μπιούστ Ρόκ Φεβρουαρίου 9—12, έπαναπαράδοσης μετά την αναχώρηση τού πιλότου εις 'Αντεν — Σιγκαπούρην ρέιντζ, μεσάνες Κόλπου, ανατολ. άκτης νοτίου 'Αμερικής.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.323 τόν. d.w. (32 π. 3 ίντο. 1.240.155 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 104.548 κ.π. τών. πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 36—37 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1966) \$ 3.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρών, παράδοσης μετά την αναχώρηση τού πιλότου εις άμερ. λιμένας Κόλπου, διόψιν πλοιοκτητής Καραϊσικής.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.330 τόν. d.w. (32 π. 3 ίντο. 1.240.155 κ.π. τών. πλευρικών δεξαμενών 104.548 κ.π. τών. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1966) \$ 3.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρών, παράδοσης μετά την αναχώρηση τού πιλότου εις άμερ. λιμένας Κόλπου, διόψιν πλοιοκτητής Καραϊσικής.

ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ (λιθ.): 22.240 τόν. d.w. (1.075.000 κ.π. 14½ μιλ. 32 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τού 1972) \$ 3.600 ήμερησίως, παράδοσης 'Αιπανίας Φεβρουαρίου 15—28, έπαναπαράδοσης Καράστος — Σιγκαπούρην ρέιντζ.

ΑΓΓΛΩΝ ΤΙΚΤΩΡΕΣ: 14.900 τόν. d.w. (1.075.000 κ.π. 14½ μιλ. 32 τόν. φιόδελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ τού 1972) \$ 3.800 ήμερησίως, παράδοσης 'Αιπανίας τέλος Φεβρουαρίου 17—28, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΑΙΓΑΙΝΙΚ ΠΑΟΥΡΕΣ (λιθ.): 26.998 τόν. d.w. (1.083.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιόδελ διλ και 2½ τόν. ντηζελ διλ, τού 1968) \$ 4.25, παράδοσης 'Αιπανίας τέλος Φεβρουαρίου 16—20, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας — Γκάλθεστον ρέιντζ, δύον έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΡΕΣ (λιθ.): 26.998 τόν. d.w. (1.083.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 22—23 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ, τού 1960) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσης τατά τήν διφεύειν εις πλοηγικόν σταθμόν Τόκιο — Μόζι ρέιντζ Μαρτίου 1—10, έπαναπαράδοσης Ντοκάλων — Ντακάρε ρέιντζ συμπεριλαμβανομένης Νιγηρίας.

ΕΛΑΝΤΙΑΝ Κ.: 12.500 τόν. d.w. (530.000 κ.π. 14 μιλ. 17 τόν. φιόδελ διλ, τού 1965) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσης Τάραντα ή Μπάρι Φεβρουαρίου 16—20, έπαναπαράδοσης Μπαγκόκγκ.

ΑΒΕΝΙΡ: 17.495 τόν. d.w. (14 μιλ. 22 τόν. φιόδελ διλ τού 1962) \$ 3.250 ήμερησίως, παράδοσης Πασαγιέν Φεβρουαρίου 20—28, έπαναπαράδοσης διπλέοντας Μουσκάτ με κατεύθυνσην πρός ουσμάς, μέσω Περιοικού Κόλπου.

ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ: 74.860 τόν. d.w. (3.348.000 κ.π. 14 μιλ. 47 τόν. φιόδελ διλ τού 1965) \$ 1. 200 ήμερησίως, παράδοσης Τάραντα ή Μπάρι Φεβρουαρίου 16—20, έπαναπαράδοσης Μπαγκόκγκ.

ΑΒΕΝΙΡ: 17.495 τόν. d.w. (14 μιλ. 22 τόν. φιόδελ διλ τού 1962) \$ 3.250 ήμερησίως, παράδοσης Πασαγιέν Φεβρουαρίου 20—28, έπαναπαράδοσης διπλέοντας Μουσκάτ με κατεύθυνσην πρός ουσμάς.

ΜΑΤΟΥΜΠΑ: 16.960 τόν. d.w. (764.000 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιόδελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ τού 1958) \$ 3.500 ήμ

την άφιξην τού πυλότου είς Γκάλεστον Φεβρουαρίου 20–23, ἐπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν.

**ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ:** 26.174 τόν. d.w. (1.275.000 ζελ διλ. τού 1963) \$ 3.275 ήμερησίως, παράδοσης 15 μιλ. 35 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήσης Παρασάγκους — Σάντος ρέιντς Φεβρουαρίου 21–24, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Σικελίαν — 'Αιθουργόν ρέιντς.

**ΣΕΝΑΝΤΟΑ:** 26.782 τόν. d.w. (1.278.584 κ.π. 15 μιλ. 41 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήσης διλ τού 1974) \$ 1.950 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσης 'Αμερικών Φεβρουαρίου 21–24, ἐπαναπαράδοσις Βανκούβερ — 'Ενσενάντος ρέιντς, μέσω ἀμερ. λιμένων 'Ατλαντικού (θορείας Χάπτερας).

**ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ:** 14.889 τόν. d.w. (707.000 κ.π. 14½ μιλ. 27 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήσης διλ τού 1963) \$ 3.620 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσης κατό τὴν άφιξην εἰς πλοηγούν σταθμὸν Μόρι — Τόκιο ρέιντς, λιμένων διφύων ναυλωτῶν Μαρτίου 10–20, ἐπαναπαράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τού πυλότου εἰς διλ. 'Αφρικήν.

**ΜΠΑΖΙΑ III (λιθ.):** 31.400 τόν. d.w. (1.306.000 κ.π. 14 μιλ. 31 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήσης διλ τού 1965) \$ 3.50, παράδοσης κατό τὴν άφιξην εἰς πλοηγούν σταθμὸν Μπαγκούκ Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 8, ὑψηλὸν ναυλωτῶν εἰς πλοηγούν σταθμὸν Σιγκαπούρης δι' ἀπαλέντος Σιγκαπούρην Φεβρουαρίου 23 — Μαρτίου 5, \$ 3.25, ἐπαναπαράδοσης Μπορτού — 'Αιθουργόν ρέιντς.

**ΘΕΟΜΑΝΑ:** 25.090 τόν. d.w. (3.291.710 κ.π. διλ τού 1965) \$ 1, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων 14½ μιλ. 45 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήσης διλ, σε πλοηγούν σταθμὸν Θερείου, παράδοσης καὶ ἐπαναπαράδοσης Κόντινεντ, Φεβρουαρίου.

**ΡΙΟ ΕΛΑ (λιθ.):** 26.844 τόν. d.w. (1.273.478 κ.π. 15½ μιλ. 38–39 τόν. φιούει διλ ἢ 14 μιλ. 30 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήσης διλ τού 1970) \$ 3.75, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τού πυλότου εἰς Σιγκαπούρην Φεβρουαρίου 24–28, ἐπαναπαράδοσης Μπότον — Κόρπους Κρίστι ρέιντς.

**ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.):** 127.497 τόν. d.w. (15 μιλ. 75 τόν. φιούει διλ τού 1973) 80 σεντ., ἐν κυκλικούν ταξίδιον νοτίου 'Αφρικῆς, παράδοσης καὶ ἐπαναπαράδοσης Κόντινεντ ἀμερος, φιούει κυκλικὸν δυτικῆς 'Αφρικῆς \$ 1.10.

**ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ:** 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τόν. φιούει διλ και 3 τόν. ντήσης διλ, τού 1974) \$ 1.25, πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, ἐν κυκλικούν ταξίδιον δορ-'Ατλαντικού, ἐποικος παράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τού πυλότου εἰς Λισανδρῶν 24–28, ἐπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Χάδρη — 'Αιθουργόν ρέιντς.

**ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ:** 31.802 τόν. d.w. (15 μιλ. 37 τόν. φιούει διλ τού 1971) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσης ἀμερ. λιμένας Κόλπου Φεβρουαρίου 19–24, ἐπαναπαράδοσης Αίγυπτου.

**ΑΝΤΙΓΡΩΝΗ:** 40.404 τόν. d.w. (1.673.000 κ.π. 14½ μιλ. 47–48 τόν. φιούει διλ και 2 τόν. ντήσης διλ τού 1976) \$ 2.650 ήμερησίως, παράδοσης Ποκωνίων διμερος, ἐπαναπαράδοσης ἀνατολ. ἀκτῆν νοτίου 'Αμερικῆς, διφύων ἐπαναπαράδοσης ἀμερικ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού \$ 2.450.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Μέτροντ):** 57.000 τόν. d.w. (15 μιλ. 60 τόν. φιούει διλ) \$ 1.57½, ταξίδια 6–9 μηνῶν, παράδοσης Κόντινεντ Φεβρουαρίου — Μάρτιον.

**ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ:** 19.198 τόν. d.w. (31 π. 3½ ίντσ. 935.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 80.476 τόνων πλευρικῶν δεξαμενῶν, 15 μιλ. 30 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήσης διλ, τού 1972) \$ 2.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσης διαπλέοντας Γιθαράτην Φεβρουαρίου 20–25, ἐπαναπαράδοσης διτ. 'Αφρικήν, ἔξαιρουμενής Νιγηρίας.

**ΣΑΝ ΤΖΑΡΤΖ:** 14.955 τόν. d.w. (693.000 κ.π. 14 μιλ. 24 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήσης διλ τού 1971) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσης νοτίου 'Αιστωνίων Φεβρουαρίου 22–23, ἐπαναπαράδοσης διτ. 'Αφρικήν.

**ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΤΑΝΑΚ:** 21.050 τόν. d.w. (968.000 κ.π. 14½–15 μιλ. 30–31 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήσης διλ, τού 1976) \$ 4.100 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσης εἰς πλοηγούν σταθμὸν Ναγκόδα Μαρτίου 8–17, ἐπαναπαράδοσης Ντακάρ — Ντουάλα ρέιντς.

**ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ:** 16.854 τόν. d.w. (798.320 κ.π. 13½ μιλ. 20 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήσης διλ τού 1962) \$ 2.350 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωρίων, παράδοσης διαπλέοντας Γιθαράτην Φεβρουαρίου 27, Μαρτίου 3, ἐπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω διατολ. Καναδά.

**ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ:** 23.967 τόν. d.w. (1.123.000 κ.π. 13½ μιλ. 29 τόν. φιούει διλ και 1½ τόν. ντήσης διλ τού 1963) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσης Σιγκαπούρης διμερος, ἐπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

**ΠΙΝΤΑΡ:** 34.750 τόν. d.w. (1.465.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούει διλ και 2½ τόν. ντήσης διλ τού 1972) \$ 3.900, πλέον \$ 1.800 μηνιαίως δι' ὑπερωρίας, παράδοσης μετά τὴν ἀναχώρησην τού πυλότου εἰς νοτίου 'Αιστωνίων Μαρτίου 10–20, εἰς λιμένων διφύων πλοιοκτήτων, ἐπαναπαράδοσης διαπλέοντας Σκώ μέσω ἀνταράκιας καὶ θορείου Εδρώποτης (τὸ σκάφος θύε παραλάβη θάσεων ἀπό 'Αιστωνίων δι' ἀνταράκιαν καὶ ἔκειθεν κάκι καὶ σῖδηρον δια Γάνδην καὶ Γδανσκ).

**ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ:** 17.503 τόν. d.w. (12 μιλ. 20 τόν. φιούει διλ τού 1964) \$ 2.700 ήμερησίως, παράδοσης 48 ὥρας μετά τὸν ἀπόλυτον εἰς 'Αδεν Φεβρουαρίου 24–28, ἐπαναπαράδοσης 'Ερμιθρών

θάλασσαν — Σιγκαπούρην ρέιντς μέσω Αδστράλης.

**ΓΟΥΕΣΤΑΡ:** 15.960 τόν. d.w. (19.253 κ.π. 14 μιλ. τοῦ 1957) \$ 2.800 ήμερησίως, παράδοσης Ντάρμπαν Φεβρουαρίου — Μάρτιον, ταξίδια 12 μηνῶν.

**ΑΙΟΙΑΙΑΝ ΣΗ:** 13.104 τόν. d.w. (18.177 κ.π. 14 μιλ. 21 τόν. φιούει διλ τοῦ 1958) \$ 2.800 ήμερησίως, ταξίδια 13–16 μηνῶν, παράδοσης 'Αιθουργών Μαρτίου 5–15.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ (λιθ.):** 27.000 τόν. (15 μ. 40 τόν. φιούει διλ τοῦ 1969) \$ 4.25, παράδοσης Ιταπωνίων Μαρτίου 10–20, ἐπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμαν.

**Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ:** 26.300 τόν. d.w. (τοῦ 1976) \$ 4.300 ήμερησίως, παράδοσης 'Ιταπωνίων Μαρτίου 1–10, ἐπαναπαράδοσης Μεσόγειον (οὐχί διάντης τῆς δυτικῆς Ιταλίας).

### ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΑΙ·ΡΗΝΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (μικτὸν κυπ.):** Καραϊβική 24.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 200, Φεβρουαρίου 8.

**ΣΠΕΙΩ (λιθ.):** Περισκόν Κόλπον 27.000 τόν. Γαλλία, Γουόρλντσκειλ 23, Φεβρουαρίου 15.

**ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ:** Λιθόν 42.500 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 102.5, Φεβρουαρίου 17.

**ΣΑΝΚΤ ΣΤΡΕΣΣΑ (λιθ.):** Διτ. 'Αφρική 220.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαΐντ Κρουά, Γουόρλντσκειλ 20, ἐπαναπαράδοσης Ιτανίαν Μαρτίου 1–10, ἐπαναπαράδοσης Μεσόγειον (οὐχί διάντης τῆς δυτικῆς Ιταλίας).

**ΕΦΟΥΡΑ (λιθ.):** Καραϊβική 66.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 89, Φεβρουαρίου 12.

**ΑΘΗΝΑ (μικτὸν λιθ.):** Καραϊβική 48.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 140, Φεβρουαρίου 11.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.:** Καραϊβική 34.000 τόν. Περού, Γουόρλντσκειλ 165, Φεβρουαρίου 9.

**ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν):** Μεσόγειον 100.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 102.5, Φεβρουαρίου 17.

**ΣΤΟΛΤ ΙΝΤΟΥ:** Διτ. 'Αφρικήν 20.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 185, Φεβρουαρίου 20.

**ΤΙΝΑ:** Περισκόν Κόλπον 250.000 τόν. φίδην πρὸς δισμάς, Γουόρλντσκειλ 21, Φεβρουαρίου 16.

**ΚΙΓΚ ΘΡΑΣ:** Μεσόγειον 32.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Καραϊβική, λιμένας Κόλπου, συνήθεις δροι, Φεβρουαρίου 9.

**ΚΑΤΙΝΑ:** Τρίνιταντ 26.000 τόν. Σουρινάμ δολ. 70.000, ἐποικος φορτίων, Καραϊβικήν 20.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 185, Φεβρουαρίου 20.

**ΤΙΝΑ:** Περισκόν Κόλπον 25.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβικήν 20.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀναποτίκην 'Αφρικήν, Γουόρλντσκειλ 90, Φεβρουαρίου 20.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΤ'ΝΤΕΡ (λιθ.):** Ταρτόν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Εγνέδων, Γουόρλντσκειλ 85, Μαρτίου 1.

**ΜΑΡΙΑ (πρώην ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ):** Ενδυνεσγειάδη ταξίδιον 85.000 τόνων, Γουόρλντσκειλ 55, Φεβρουαρίου 20.

**ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ:** Καραϊβικήν 32.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 150, Φεβρουαρίου 24.

**ΘΕΟΠΑΙΟΣ:** Καραϊβικήν 33.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Καραϊβική, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 150, Φεβρουαρίου 20.

**ΣΤΑΥΡΟΣ Λ.:** Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. Καραϊβικήν 33.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 150, Φεβρουαρίου 20.

**ΕΥΔΩΡΗ (λιθ.):** Περισκόν Κόλπον 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Αναποτίκην 'Αφρικήν, Γουόρλντσκειλ 90, Φεβρουαρίου 20.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΤ'ΝΤΕΡ (λιθ.):** Ταρτόν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Εγνέδων, Γουόρλντσκειλ 85, Μαρτίου 1.

**ΣΕΛΙΑΚΑ (λιθ.):** Καραϊβικήν 51.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Καραϊβική, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 120, Φεβρουαρίου 15.

**ΣΚΑΠΗΝΟΡΤ:** Καραϊβικήν 42.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 145, Φεβρουαρίου 14.

**ΔΑΦΝΗ (λιθ. μικτόν):** Καραϊβικήν 50.000 τ. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Καραϊβική, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 145, Φεβρουαρίου 14.

**ΚΛΕΑΙΑ:** Καραϊβικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 150, Φεβρουαρίου 12.

**ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΜΥ (λιθ. μικτόν):** Μεσόγειον 75.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Καραϊβική, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 120, Φεβρουαρίου 15.

**ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (κ.):** Περισκόν Κόλπον 25.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβική, λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 120, Φεβρουαρίου 15.

**ΖΑΡΩΝΙΣ:** Μεσόγειον 19.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 160, Φεβρουαρίου 20.

**ΙΩΝΙΚΟΣ:** Μεσόγειον 82.000 τόν. 'Αγγλίαν, Γόντινεντ, Γουόρλντσκειλ 51.25, Φεβρ. 12.

**ΡΗΤΟΡΙΚ (λιθ. λιθ.):** Περισκόν Κόλπον 150.000 τόν. 'Αγγλίαν, Γόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκειλ 25, Φεβρουαρίου 16.

**ΜΑΝΤΙΝΕΑ (λιθ.):** Μεσόγειον 36.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 150, Φεβρουαρίου 15.

**ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ:** 40.950 τόν. d.w. (14.5 μιλ. 45 τόν. φιούει διλ και 2.5 τόν. ντήσης διλ τοῦ 1962) ταξίδια τριῶν μηνῶν δολ. 5.500 ήμερησίων 24.

**ΜΕΣΣΗΣ ΠΕΡΓΚΕΝ:** Καραϊβικήν 23.000 τόν. διορθούσιος Φεβρουαρίου 24.

**ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν λιθ.):** Καραϊβικήν 44.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 118, Φεβρουαρίου 19.

**ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν λιθ.):** Καραϊβικήν 44.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 120, Φεβρουαρίου 19.

**ΠΕΛΛΑ:** Καραϊβικήν 48.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 130, Φεβρουαρίου 18.

**ΠΑΣΙΦΙΚ (λιθ.):** Καραϊβικήν 52.000 τόν. μέρος φορτίου, ἀμερικ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού,

ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 99

# BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD  
JEDDAH S. ARABIA

**SAVE!!**

• TIME

= Immediate delivery  
= No Deviation  
= No Congestion

• MONEY

= Low Prices  
= Fine Quality  
= Best Discounts

**STEM NOW!!!** and ...

get your Bunkers on passing

## JEDDAH ROADS!

→**CONTACT: PETROSTAR CO. LTD**

C/O RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.  
G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY  
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON  
PIRAEUS

TELEFONES : 4523333 / 4510926  
(AOH)  
: 8220320 / 9221240

TELEX: 212084 GREECE

# Ημένης των Ελληνικών Ιλαρίων

(Δ. = ανεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξα μενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ .....	60	6640	Ε. "Ιψουίτες 16)2
ΑΒΑΞ .....	62	11048	ά. Κολόμπο 13)2
ΑΒΕΜΠ (δ.) .....	62	11098	ε. Ντελφένι 12)2
ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	54	19673	εις Λ. Πάλμας από 7)1 (έπισκ.)
ΑΓΑΘΩΝ .....	70	10008	ά. Νταμάρι 1)2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	68	35477	ά. "Εμδεν 20)1 διά' ΗΠΑ
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	ά. Φρημάντη 5)2 διά' Περισκόν
ΑΓΑΠΗΝ .....	55	8902	ε. Σουεζ 16)2
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.) .....	59	15859	ά. Ν. "Υόρκη 11)2 διά' Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΑ, ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9536	ά. Λ. Πάλμας 17)1 διά' Ρειφ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	11048	δ. Κων(ο)πολιν 7)10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	ά. "Αμερέσαν 18)2 διά' Αμβούργον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	50	3499	ε. Βενετία 11)12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.) .....	69	103194	ά. Σουεζ 26)12 διά' "Ερυθράν θάλασσα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. .....	58	2667	εις μεογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	63	10200	ε. Κουβέιτ 2)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ .....	59	5728	ε. Κ. Τάουν 15)2
ΑΓΓΗΝΩΡ .....	71	8721	ά. Τεργέστην 16)2 διά' Αμερέσαν
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	12294	ά. Ρουέν 16)2 διά' Ιταλίαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	58	9364	δ. Π. Σάδη 23)1
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ Η .....	70	18628	ά. Π. "Ιανέριο 8)2 διά' Γδύνια
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ .....	52	4138	ε. "Άλεξανδρειαν 14)2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	63	11222	ε. Φέντεν 10)1
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	54	8796	εις Πειραιά 15)12 (έπισκ.)
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....	57	10332	ε. Βάρια 11)1
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ .....	56	1749	ά. Γουάρη 11)1
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	67	11610	ε. Σιγκαπούρην 10)2
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	51	7066	ε. Πειραιά 10)2
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8309	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 20)1 Ντώρμπαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	53	8213	ά. Λεμεσόδην 17)1 διά' Μασσαλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	62	16565	ά. Αντοργάκατα 13)2 Σ. "Αντόνιο
ΑΓΓΙΟΣ Ν. .....	57	2144	ε. Δουνέρκην 22)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ.	58	20451	ά. Κοραμάρ 3)2
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	55	5783	ά. Βαρκελώνη 14)2 διά' Ντακάρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	ά. Μομάρας 28)1
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	60	19797	ά. "Αμέρεραν 1)2 διά' Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	3972	ά. Κ. Τάουν 15)2 διά' Περισκόν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	ά. Λαττάκια 9)12
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	ά. Πειραιά 9)2 διά' Μασσαλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ .....	70	15345	ά. Γένοβας 23)1
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V .....	68	44742	ά. Λ. Πάλμας 14)2 διά' Γένοβα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	52	4615	μετων. "ΦΑΣΤ ΜΠΡΗΖ"
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ .....	62	9229	ά. Άμπου Ντάμπι 15)1
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	76	2800	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	47	2775	εις Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III .....	43	1845	ά. Τοιπολιν (Αιθ.) 27)1
ΑΓΓΚΑΘΑ .....	63	3343	ά. Μπρούνιμπουτελ 24)1 Λαττάκια
ΑΓΓΚΑΙΚ .....	54	6177	ε. Πειραιά 3)2
ΑΓΓΗΝΗ .....	62	9951	ε. Όρλεάν 12)2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. .....	58	4840	ά. Μομάρα 16)2 διά' Βομβάν
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	10008	ά. Φρημάντη 8)2 διά' Χοντέντα
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	63	1824	ε. Τισότζια 3)2
ΑΔΕΦΘΟΤΗΣ .....	68	14873	ά. "Αρεσίφ 8)1 διά' Αθάνα
ΑΔΕΦΘΟΤΗΣ .....	66	6996	ά. Ρόττερνταν 19)1
ΑΔΩΝΙΣ .....	59	12180	ε. Παλέρμο 7)1 (έπισκ.)
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....	58	9048	ά. Ντώρμπαν 24)1 διά' Βενεζουέλαν
ΑΖΑΛΕΑ .....	64	5931	δ. Παναμά 16)2 διά' Ρειφέ
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	63	3812	ε. Βουλγάνη 12)2
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	δ. Π. Σάδη 11)2
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	8915	εις Φερόδη 10)12)75
ΑΘΕΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	51	6416	ε. "Αυδέσσαν 18)2
ΑΘΕΩΝ ΣΚΑΥ· .....	56	7719	ε. "Αιμέραν 17)2
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ .....	68	16319	ά. "Αμερέργον 12)2
ΑΘΗΝΑΙ .....	53	3575	ε. Σάντος 13)2
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	2863	ά. Ρόττερναν 13)2
ΑΘΗΝΑΙ·Σ .....	58	9414	ε. Κουβέιτ 10)1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ- ΡΥ II (δ.) .....	58	16695	ά. Φιλαδέλφειαν 13)2 διά' Αρούμπα
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙ·ΖΟΝ (δ.) .....	58	13551	ά. Π. Σάδη 8)2 διά' Ιταλία
ΑΘΩΣ .....	69	10008	ε. Λάρ. Γκουάρια 5)2
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.) .....	59	12666	ά. "Αμέρεραν 21)1 Βιλελμισάφεν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ .....	59	3169	εις Λάγος από 17)
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ .....	59	2238	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ .....	76	12498	ά. Σάντος 8)1 διά' Π. Καμπέλο
ΑΙΓΙΣ ΑΙ·ΛΑΝΤ .....	68	9070	ά. Π. Σάδη 13)2
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ .....	76	12498	δ. Π. Σάδη 8)2 διά' Αμερέραν
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ά. Μουροράν 9)2 διά' Ουμπέ
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....	68	8350	ά. Κωνυπολίν 9)1 διά' Κωνοτάντζαν
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΤΙ .....	59	12256	ά. Ρουέν 10)2 διά' Ιταλίαν
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕ·Σ .....	58	8693	ε. Λάγος 4)2
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ·ΣΝΤΟΜ .....	72	11702	ε. Τοκουγιάμα 30)1
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ .....	60	13165	ε. Λισασένων 12)2
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ .....	76	12498	ε. Θέσσαλη 11)2 διά' Οδησσόν
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ·ΙΚ .....	74	12498	ά. Άμπου Ν. 30)1
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ .....	67	21704	ά. Τέιμπλ Μπ. 5)2
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ .....	76	12498	ά. Μπλιμάρ 21)1
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ .....	76	12498	ά. Μπάραρον 15)2
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ .....	71	15387	δ. Παναμά 28)1
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ .....	75	12498	ά. Άμπου Ν. Τ. 21)1 διά' Ντουμπάτη
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ .....	61	13993	ά. Κελάγκ 30)11 διά' Σαλίγκον
ΑΙΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) .....	66	46486	ά. Τεργέστην 12)2 διά' Αρρόν
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ .....	74	18963	ά. Μπιλών 4)2
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ .....	74	12498	ά. "Αιμερέργον 5)2 διά' ΗΠΑ
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ .....	75	12498	ά. Μπαρανκίλα 5)2
ΑΙΓΙΣ ΜΑ·ΙΤ .....	57	8160	ά. Σ. Τέλη 24)12
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΣΙΚ .....	74	12498	ά. Ν. "Ορλέάνη 8)2 διά' Μπαγκόγκ
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΙΚ .....	74	12498	ά. Όπαραφ 3)2 διά' Σιογκάμα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ .....	76	12498	εις Μπιλμάρ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9025	ά. "Αιμερέργον 11)2 διά' Κούδα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ .....	59	10373	ά. "Αιτεν 26)1 διά' Μόρκα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ .....	58	8350	ά. Κολονά 8)2 διά' Σέμερασηκ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΕ·Ι·Ζ .....	72	11702	δ. Σουεζ 15)1 διά' Σαγκάρη
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ .....	71	15387	δ. Παναμά 18)1 διά' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ .....	76	12498	ά. Παναμά 5)2
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	ε. Σικούρα 11)2
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ·Υ·ΝΑΜΙΚ .....	75	12498	ε. Λάγος 2)2
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	70	15387	ε. Κόπιε 10)2
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12450	ε. "Οζάκα 14)2

ΑΙΓΙΣ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ .....	69	9355	ά. Ντουμπάτη 31)1 διά' Βομβάν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ .....	70	9200	ά. Καράτοι 17)2 διά' Μπαγρέν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ .....	63	12498	ε. Βρέμην 15)2
ΑΙΓΙΣ ΣΧΟΟΥΠ .....	71	11285	ά. Αυδέρσαν 16)2 διά' Ρόττερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ .....	73	12498	ε. Σιγκαπούρην 6)2
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9200	ά. Π. Φ. Σπείην 5)2 διά' Γκουάρια
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ·Ι·Κ .....	71	11525	ά. Κόμπη 4)2
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ .....	67	21697	ά. Ρόττερνταμ 4)2 διά' Κούδα
ΑΙΓΙΣ ΤΑ·Ι·ΦΟΥΝ .....	68	16702	ε. Πόρτλαντ Βικ. 8)2
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ .....	74	12498	ε. Πόρτ. Πιρι 15)2
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ .....	70	9025	ά. Βανκούμπερ 5)2
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ .....	69	9355	ά. Σ. Μάικελ'ς 6)2 διά' ΗΠΑ
ΑΙΓΙΣ ΦΕ·Ι·ΒΟΡ .....	74	10591	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΙΣ ΦΕ·Ι·Μ .....	69	9240	ά. Γιρθαλάτρη 18)2 διά' Κούδα
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ .....	61	13058	ά. Φορμάντη 15)2 διά' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ .....	57	8957	ά. Λάς Πάλμας 31)1
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ .....	69	9241	ά. Παναμά 9)2 διά' Αθάνα
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11285	ά. Γκουάρια 8)2
ΑΙΓΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ .....	66	20455	ά. Παναμά 16)2 διά' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ .....	77	19150	εις Τογιογάσι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ .....	45	3805	ά. Αλεξανδρειαν 14)2
ΑΙΗΒΟΝ .....	66	14383	ά. Γιοκούάμα 12)2 διά' Κοραμόσηρ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) .....	65	40043	ά. Πόρτ. Αρθουρ 2)2
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α .....	60	7563	ά. Χάμπτον ρόδης 10)2 διά' Ρόττερνταμ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ .....	67	3016	ά. Γουάριρα 15)2
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	16000	ε. Σιγκαπούρη 14)1 διά' Βαγγάλια
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	60	8368
ΑΙΟΙΛΑΝ ΓΑΝΟΥ .....	63	11502	ά. Λάς Πάλμας 3)2
ΑΙΟΙΛΑΝ ΖΗ .....	58	9292	ά. Πόρτ. Σαΐδη 8)2
ΑΙΟΛΟΣ .....	71	9885	ά. Καλλάς 30)11
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΛΑΚ .....	59	2722	εις Σήνες 17)2
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΜΑΠΑΝΕΡ .....	58	8078	ά. Κ. Τάουν 12)2 διά' Λάγος
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ .....	56	10051	ε. Αυτουρία 8)2
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	60	12808	ε. Θέσσαλα 18)2
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΣΑΝ · .....	65	22118	ε. Νταμάρι 11)2
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΤΖΟΥ· .....	56	8674	ά. Νταμάρι 15)2
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ .....	69	6364	ά. Θέσσαλα 7)2 διά' Φιλαδέλφειαν
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ .....	65	10000	ύπο παραλαβήν
ΑΙ·ΡΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ .....	71	4998	ά. Αμερέραν 11)2 διά' Βηρυτόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ .....	77	38800	εις Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	62	11063	ά. Αμέρεραν 18)2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓ .....			
ΑΙΕΙ·ΤΟΡ .....	54	7701	ά. Λάς Πάλμας 30)12 διά' Π. Χάρκουρτ
ΑΙΩΔΙΑ .....	61	14269	ε. Κοραμόσηρ 29)1
ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ .....	72	13124	ά. Μπριμπάτην 17)2 διά' Μελδούρην
ΑΙΚΗΣ Σ .....	57	6205	ά. Πειραιά 17)2
ΑΚΙΑΝΑ .....	55	7510	ε. Τεργέστη 29)12
ΑΚΙΗΜ .....	77	16000	ά. Τόλιμα 7)2 διά' Κολούμπια ρίθερ
ΑΚΜΩΝ .....	71	16050	ά. Μάρη ντελ Πλάτα 8)2
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ .....	72	9858	ά. Γκηλόγκη 8)2 διά' Αθελατζά
ΑΚΟΥ·Ι·ΑΑ . .....	63	3388	ά. Λάς Πάλμας 18)2
ΑΚΟΥΡ .....	53	17676	άργει εις Πειραιά από 10)3)75
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΩΝ .....	57	2306	εις Λαττάκια 14)1
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ .....	59	3379	ά. Φιλαδέλφειαν 11)2
ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ .....	61	5408	ά. Χάμπτον ρόδης 15)2

ΑΜΒΕΡΣΑ .....	58	4231	ά. Πειραιά 10)2 διά Γερακίνη	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....	61	13553	δ. Παναμάτ 17)1 διά Μπουσάν
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ .....	60	4495	άργει είς Πειραιά δόπο 18)10)73	ΑΡΓΟΣ .....	69	9868	ά. 'Αντοφαγκάστα 13)2
ΑΜΙΛΑ .....	72	13166	δ. Π. Σαΐδ 16)2 διά' Αμέρσον	ΑΡΓΥΡΩ .....	59	8775	β. Δάνται 18)2
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.) .....	59	13327	ά. Νεαπόλιν 15)2 διά Ρόττερνταμ	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ .....	77	1579	δ. Παναμά 18)1 διά' Ιαπωνίαν
ΑΜΠΡΟΣ .....	61	13885	ά. Πειραιά 6)1 διά Λεμεσόν	ΑΡΓΩ ΠΑΪ·ΟΝΗΡ .....	76	1579	ε. Λάγος 7)1
ΑΜΠΕΑΟΣ .....	47	2191	ε. Κύπρι 28)12	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ .....	76	1579	δ. Π. Σαΐδ 6)2 διά' Ιταλίαν
ΑΜΠΙΤΖΑΝ .....	67	3000	ε. Κοτονό 30)1	ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΗ .....	76	1570	ά. Αυτιτζάν 24)1 Λιμπρεβίλ
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ .....	55	3370	ε. Λάγος 22)1	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ .....	76	1570	ά. Πειραιά 28)1 διά Πάτραν
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ .....	52	3653	ά. "Ιμψουτς 16)2 διά Φλωσιγκ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ .....	58	6340	ύπο παραλαθήν
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ .....	57	8727	ά. Γέρβαλτ 17)2 διά Γαλάτοι	ΑΡΕΤΗ .....	73	13691	ά. Μελδόύρην 14)2 διά Κ. Τάουν
ΑΜΥΝΤΑΣ .....	70	10006	ε. Αΐδη 8)2	ΑΡΕΤΗ .....	57	8559	ε. Χούλ 17)2 (έπωλ.)
ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ .....	63	1089	ά. Νόρτενγαμ 15)12	ΑΡΕΤΗ Σ. .....	62	9139	ε. Μαπούτο 20)1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ .....	74	13633	δ. Ιαναμό 4)2 διά Κόμπη	ΑΡΗΣ .....	70	9868	ε. Νιούσπορτ 9)2
ΑΝ. ΓΟΥ·ΙΣΤΟΝ .....	74	13348	ε. 'Αΐδη 28)1	ΑΡΙΑΔΗΝΗ .....	64	10086	δ. Σουέζ 18)2 διά Νορθηγίαν
ΑΝΑΓΚΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .....	76	14800	ά. Π. δόπ Σπαϊν 6)2 Βενεζουέλα	ΑΡΙΑΔΗΝΗ .....	69	9038	ε. Κόμπη 13)2
ΑΝΑΓ. ΝΤΙΑΝΙΖΕΝΣ .....	71	9039	ώ. Ι. Ιανούρα 6)1	ΑΡΙΑΔΕΝΕ Ε. (δ.) .....	62	25672	ά. Πειραιά 8)1 διά Λιθύην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΠΓ .....	74	13631	ά. Ούζακο 1)2 διά Σεντάτη	ΑΡΙΑΝΑ .....	73	43134	ά. Πόρτ Σαΐδ 3)1
ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY .....	76	13631	ε. 'Αμπέρσον 17)2	ΑΡΙΑΝΑ .....	57	5231	ά. Μπαρμπάντος 11)1 διά Λιθερίαν
ΑΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝ (δ.) .....	65	38820	ά. Ν. 'Ορλεάνη 17)2 διά' Αρούμπα	ΑΡΙΕΑ .....	62	12038	ά. Μορμούγκαρο 13)2 Κωνσταντίναν
ΑΝΑΓΚΕΛ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ .....	76	13631	ά. Σουέζ 12)2 Ντάρ ές Σαλάμ	ΑΡΙΕΣ .....	72	3446	ε. Σαουθμάπτον 20)2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	74	13633	ά. Ούντεθάλα 18)1 διά Γιουχάμα	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .....	69	9305	ά. Βοιβάνη 7)2 διά Ματάτη
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΠ (δ.) .....	64	35333	ά. Σουέζ 6)1	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .....	68	10009	δ. Παναμά 1)2 διά' Αμαγκασάκι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ .....	73	13631	ά. Μπρισμπάτη 6)2 διά Σπέτζια	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	63	11374	ά. Λάς Πάλμας 6)2 διά Καζαππλάνκα
ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΝΟΡ .....	76	13630	ά. Κόμπη 13)2 διά Μόρεχεντ σίτου	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	77	11400	εις Σορέλ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ .....	74	13633	ά. Πάτιο 14)2 διά' Ιαπωνίαν	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	57	10348	δ. Σουέζ 30)11 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΝΑΜΑΡΙΑ .....	58	8952	ε. Κούβεντ 7)2	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΕΥΛΑΣ .....	57	6452	δ. Κωνηπολιν 5)2 διά Νοθορωσίσκην
ΑΝΑΞ .....	76	9000	ά. Μπαρτζί 8)1	ΑΡΙΣΤΕΥΣ .....	69	10009	ά. Οταρού 9)2 διά Μιζουσίμα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	74	33003	ε. Γιουχάμα 14)2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ .....	69	24599	ε. Μόμπιλ 10)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	7965	ά. Λιθερόπολη 16)2 διά' Ιαπωνίαν	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .....	44	4856	ε. Σμόρηνη 11)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	66	23571	ά. Ιερεύστην 8)2	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .....	57	10609	ά. Π. Σαΐδ 5)2 διά Μεσόγειον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β. ....	54	5571	ε. Ντόχα 4)2	ΑΡΙΣΤΩΝ .....	73	13635	ε. Λάγος 8)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ .....	50	2706	ά. Λ. Πάλμας 13)2 διά Λαττάκια	ΑΡΚΑΔΙΑ .....	54	8825	ε. Πειραιά 14)12
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) .....	62	12800	ά. Μπέρα 5)1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	58	10173	ύπο παραλαθήν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ .....	68	2626	ά. Καζαππλάνκα 8)2	ΑΡΚΑΜΑΡΕ .....	59	9003	ά. Μαπούτο 18)2 διά Μπ. ντέ Μπούκ
ΑΝΔΟΡΑ .....	54	5407	ά. Πειραιά 28)1	ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ .....	60	6930	ά. Θέουτα 9)2 διά Σάντος
ΑΝΑΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ .....	65	14048	ά. Μπ. 'Άρρες 8)1 Καζαππλάνκα	ΑΡΚΑΣΗ .....	69	3251	ά. Τενερίφην 16)2
ΑΝΑΡΕΙΑ .....	57	10287	ε. Μαπούτο 29)1	ΑΡΜΟΝΙΑ .....	73	23144	ά. Ρ. 'Ιανερίο 13)2 διά Ροοτόκ
ΑΝΔΡΙΑ .....	66	2999	ά. Άλεξανδρειαν 30)1	ΑΡΜΟΝΙΑ .....	61	9443	ε. Μόμπιλ 13)2
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ .....	56	8818	ε. Ιάγκα 16)2	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.) .....	63	36797	ά. Πειραιά 19)12 διά Χαλκίδα
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ .....	70	11025	ά. Γιουκούδοκος 12)2 διά' Όταροῦ	ΑΡΟΣ .....	48	3783	ά. Λάς Πάλμας 29)1 διά Γουώρω
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ δ.	69	99460	ά. Ιενέριο 3)2 Μ. ἄλ. 'Αχαματί	ΑΡΠΑ .....	55	3972	ά. Χάθρην 31)1 διά Φορταλέζα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.) .....	72	119505	ά. Έννα Μπ. 13)1 διά Περσικόν	ΑΡΤΑ .....	57	5540	ε. Λάγος 10)8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΧ. δ.	72	119505	ά. Κάρυκ ἄλ. 4)1 Σ. Κρουά	ΑΡΤΑ .....	55	1875	δ. Σουέζ 19)1 διά Γκιζάν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ.	72	105000	ά. Τέμπηλ Μπ. 3)2 διά Μπαχρέιν	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV .....	57	10376	εις Π. Καμπέλο 25)11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.) .....	70	98983	ά. Τάουνα 13)2	ΑΡΤΕΜΙΣ .....	62	15781	ε. Μπ. 'Άρρες 11)2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜI .....	73	32781	ά. Γουέπιτο 5)2 διά' Εμδεν	ΑΡΤΕΜΙΣ .....	77	13500	εις Χασίμω ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ·Ι·ΟΝ δ.	70	105855	ά. Ρ. Ιανούρα 5)2 διά Γιουροπόρ	ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.) .....	63	36139	άργει είς Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.) .....	70	99460	ά. Μ. ἄλ. Φαχάλ 11)2	ΑΡΤΕΜΩΝ .....	57	5452	ε. Κωνηπολιν 28)1
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) .....	69	99849	ά. Γιουροπόρτ 18)12 Περσικόν	ΑΡΥΑ ΣΑΜ .....	62	10514	ε. Σιγκαπούρην 12)2
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικ.) .....	72	79869	ά. Ρυγκέικ 17)2 διά' Αγύδουσαν	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .....	63	15929	ε. 'Ιντσόν 23)1
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.) .....	69	98983	ά. Πουάντ & Πίερ 9)2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΟΣ .....	53	1552	ά. Κενίτρα 16)1 διά Χουέλθα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) .....	70	107091	ά. Μπρούτζόρντεν 29)1 Πένιγκτον	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙII .....	63	22798	ε. Δάντοιχ 12)2
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ .....	57	8321	εις Τζέντα 19)12	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. ....	60	10142	ά. Μπρούνισμπουτελ 11)2 διά Γόνυια
ΑΝΕΜΟΣ (μ.) .....	63	32984	ά. Ρότερταν 15)11	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	66	9013	ε. Γκάλθεστον 3)2
ΑΝΕΜΟΣ .....	76	8400	ά. Αμέρσον 17)2 Βανκούθερ	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ .....	65	16142	ά. Π. Νούαρ 12)1
ΑΝΕΜΟΣ .....	70	2867	ά. Γέρβαλτ 2)1 Σπάτελε	ΑΡΧΙΩΝΤΑΣ (δ.) .....	76	27229	ύπο παραλαθήν
ΑΝΕΜΩ Κ. ....	67	2641	εις Λάγος 2)2	ΑΡΧΟΝΤΑΣ .....	76	75134	ά. Ντάς "Αιλ. 1)1 διά Βραζιλίαν
ΑΝΖI (δ.) .....	61	22053	ε. Ν. 'Υρκη 14)2	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-			
ΑΝΘΕΜΙΟΣ .....	70	10006	ε. Ναγκόγια 4)2	ΤΙΓΚΟ (μ.) .....	72	42253	ά. Λός 'Αντζελες 2)2 διά Γιουχάμα
ΑΝΘΗ Λ. ....	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ .....	51	1923	ε. Πειραιά 12)2
ΑΝΙΤΑ .....	76	4617	ά. Στεπτένην 13)2 διά Λάγος	ΑΣΗΜΙΝΑ .....	66	35001	ά. Τέιμπλ Μπαή 11)1 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	58	12676	ά. Μ. ἄλ. 'Αγματί 26)12	ΑΣΠΑ .....	66	2794	ά. Πιούπτινο 7)2
ΑΝΝΑ .....	76	16438	ά. Ρουέν 10)2	ΑΣΠΑΣΙΑ .....	64	4701	ά. Αμέρσον 2)2
ΑΝΝΑ .....	60	16826	ά. Λιεβρόπουλ 4)2 διά' Αργεντινήν	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ. ....	53	4787	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Β. ....	54	3807	ά. Λομέ 6)8 διά Λάγος	ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει είς Πειραιά ώπο 11)5)75
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	74	8915	ά. Παναμό 5)2	ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ .....	72	20352	ά. Μπιλμάπο 1)2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΝΝΑ Μ. ....	51	1952	ά. Πταράπαν 16)2 διά Ντώρμπιταν	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .....	60	11128	ε. Λάγος 11)2
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Α. ....	62	15599	ά. Πειραιά 17)2 διά Βόλον	ΑΣΠΙΔΟΣ .....	59	9303	ά. Πειραιά 15)2 διά Τουρκίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Γιουροπόρτ 7)2 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΣΠΙΣ .....	58	9378	ε. Ελίζαμπεθ 4)2 διά' Αμέρσον
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. ....	65	19758	ά. Γιρβαλτάρ 13)1 διά' Οδησσόν	ΑΣΣΙΟΣ .....	63	13461	ε. Στάθαγκερ 4)2
ΑΝΝΟΥΔΑ .....	71	10006	ά. Γιανερόν 19)1	ΑΣΤΕΡΙ .....	65	6200	ά. Γιουχάμα 31)1 διά Βαλπαράζο
ΑΝΝΟΥΔΑ II .....	60	8509	ά. Ντουστάνι 19)1	ΑΣΤΗΡ .....	74	13633	ε. Γάνθην 8)2
ΑΝΣΩΝ (δ.) .....	59	19801	ά. Π. δόπ Σπαϊν 8)2 διά ΗΠΑ	ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	68	13766	ε. Μπρισπαιη 9)2
ΑΝΤΑΙΟΣ .....	71	16606	ά. Μάλτα 12)2 διά Τρίπολιν	ΑΣΤΡΑΠΗ .....	68	33375	δ. Γερβαλτάρ 12)2 διά' ΗΠΑ
ΑΝΤΑΜ Σ. ....	56	5230	ά. Αόρες 10)2 P. 'Ιανέριο	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .....	60	3890	ε. Ντόρτρεχτ 16)2
ΑΝΤΑΡΕΣ .....	69	3994	ά. Βαρκελώνην 19)1 διά' Αμπιτζάν	ΑΣΤΥΑΝΑΣ .....	61	6156	ε. Λίνκολν 21)12
ΑΝΤΖΕΛ ΤΙΤΑΝ .....	69	2985	ά. Ρότερταν 17)2	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ .....	55	1916	ε. Μασσαλίαν 20)1 διά Τρίπολιν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ .....	67	24829	ά. Κολούμπια P. 7)2	ΑΣΩΜΑΤΟΣ .....	71	8973	ε. Ναγκόγια 8)2 διά' Ακαζόντα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ .....	71	30193	ά. Νταμπέρι 15)12 διά Γκιζάν	ΑΤΑΛΑΝΤ .....	66	6235	ά. Γκουαγιακίλ 15)2 διά Ν. 'Υρκη
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΓΚΣ .....	58	9585	ά. Σάντος 23)1	ΑΤΖΙΔΙΤ .....	49	4641	ε. Π. Σαΐδ 7)2 διά' Ειρηνικόν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΜΠΑΞ .....	76	59141	άργει είς Χόλμεστραντ ώπο 20)11	ΑΤΑΝΤΙΚ ΌΡΙΖΩΝ .....	69	16319	ά. Παναμάδ 8)2 διά' Ειρηνικόν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ .....	59	9584	ε. Ζένταντ 24)1	ΑΤΑΝΑΝ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	63	100282	ά. Ράς Τανόρα 5)2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΟ .....	76	42500	εις Τόμπα ύπο συμπλήρωσιν	ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	63	15921	ά. Ζέντατη 17)1 διά Πόχαγκ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΤΑΡ (μ.) .....	75	59141	ε. Κουζχέφων 21)1	ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	64	15977	ε. Φλωστργκ 10)1
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ .....	70	3973	άργει είς Χόλμεστραντ ώπο 14)1)71	ΑΤΑΝΤΙΚΑ .....	64	10292	ά. Λιγυπτόν 28)1 διά Αγυπτον
ΑΝΤΖΙ .....	53	6718	ά. Γένημο 18)1	ΑΤΑΝΤΙΣ .....	70	9426	ά. Κεμπέκ 15)12 διά Σαγκάπων
ΑΝΤΙΓΟΝΗ .....	76	23149	ά. Γδώνια 11)2 διά Δάντων	ΑΤΑΔΑΣ .....	63	7224	ά. Σαντάντερ 3)2
ΑΝΤΙΚΑΡΙΑ .....	57	10741	ά. Λισσαδώνα 14)2 διά Λάγος	ΑΤΑΔΑΣ ΡΙΒΕΡ .....	61	2998	ά. Θέουτα 12)2
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ .....	72	12110	ά. Σ. Ναζάρη 9)2 (έπισκ.)				

ΒΕΓΚΑΣ .....	49	5048	Ε. Πειραιά 30)1	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ .....	71	12959	ά. Λ. "Αντέλες 28)12 διά Γιοκοχάμα
ΒΕΖΕΡΜΟΥΔΑΣ .....	59	3143	ά. Τσάρλεστον 21)1 δι' 'Αλμιράντε	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ .....	68	11148	έ. Σάντος 12)2
ΒΕΛΟΣ .....	59	3139	ύπο παραλαβήν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ .....	77	13000	εις Κυρκάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ .....	75	15981	Ε. Τάνον 14)2	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ .....	69	11148	δ. Παναμά 7)2
ΒΕΝΟΥΣ .....	72	16606	ά. Καμπέλο 13)1 διά Παναμά	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ .....	56	8257	ε. 'Αμεδρύγον 17)2
ΒΕΝΟΥΣ .....	48	3551	Ε. Πειραιά 11)2	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ .....	74	16439	γ. Βομέζην 30)1
ΒΕΝΙΣΙΟΥΡΕΡ .....	66	2979	Ε. Τίμπουτι 15)12	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	66	11536	δ. Ν. 'Ορλέαν 28)1 Φωδαϊκ
ΒΕΡΓΟ (μ.) .....	60	3068	ά. Μπορώντ 27)1 διά Νουακότ	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ .....	77	16400	εις Μουρόπαν ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΡΓΟ (μ.) .....	72	57527	Ε. Κόρπους Κρήτη 4)2	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ .....	76	12959	δ. Αντέλες 11)2 διά Μπαγκόκ
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΤ-	48	3930	Ε. Χόγκ Κόγκ 11)2	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ .....	60	8772	ε. Ντώρπατα Ζ)2)1 Μπ. Αμπτς
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ .....	56	8773	δ. Κων)πολιν 9)2 διά Νοδορωσίσκην	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ .....	76	13000	δ. Ν. 'Υφρη 25)1 διά Ν. 'Ορλέαν
ΒΙΚΤΩΡ .....	60	3963	Ε. Τζένταν 2)2	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΦΡΝΤ .....	72	12959	ά. Μπ. Μπλάνκα 2)2 δι' 'Ιταλίαν
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ.δ.	58	13186	άργει εἰς Πειραιάς όπο 12)5)76	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ .....	72	12959	ά. Μπ. Μπλάνκα 1)2 δι' 'Ιταλίαν
ΒΙΚΥ ΛΑΜ .....	57	3951	ά. Βαρκελώνη 3)2 διά Σκίκντα	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ .....	75	13036	θ. Θεύσα 13)2 διά Βενετία
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ .....	60	6701	ύπο παραλαβήν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ .....	54	6782	ά. Μπαρανίκα 4)2 Ν. 'Ορλέαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ .....	53	2536	ε. 'Αλεξάνδρειαν 22)1	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .....	68	10396	ε. Π. Καμπέλο 11)1
ΒΙΟΛΕΤΤΑ .....	51	2731	ά. Σιγκαπούρη 5)1 διά Κίναν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ-Ι·Σ .....	72	12959	ε. 'Αμεδρύγον 17)2 δι' 'Αργεντινήν
ΒΙΡΑ .....	56	7841	ά. Μπιλιάρδο 12)2 διά Ρουέν	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΩΙΣ .....	74	13036	ε. Φιλαδέλφειαν 13)2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	68	31093	ά. Μπιλιάρδο 13)1	ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑ·Ι·ΖΩΝ .....	75	13036	ε. Βαλτιάριν 11)2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. ....	58	7665	ά. Τάνον 30)1 διά Παναμά	ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....	59	12149	δ. Κομώ Μπατι 16)2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ .....	54	8251	ε. Πειραιά 19)1	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	63	26940	ά. Ν. 'Ορλέαν 12)2
ΒΙΡΓΚΟ .....	54	2496	προσφ. 45.12.Β. — 01.15.Δ. 2)12	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΑΜΣΑΝ .....	70	11527	δ. Γεραλτάρ 15)2
ΒΙΤΑΚΑΛΑΜ .....	59	9722	δ. Γιρβαλτάρ 13)2 διά Πειραιάς	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ .....	57	2885	ά. Λ. Πλάμας 17)2 δι' 'Αμβούργον
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ .....	59	13381	ά. Κομώ Μπατι 11)1 διά Κούδα	ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ Α·Ι·Σ .....	57	8644	ε. Σουραμπάγια 12)2
ΒΙΤΑΜΑΡ .....	56	8995	ά. Μπιλιάρδο 24)1	ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ .....	57	9132	έ. Μπ. Σαπορ 13)2
ΒΙΤΑΣΗ .....	58	8920	ε. Βομέζην 2)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·Ι·Τ .....	63	15373	ε. Σάντος 9)2
ΒΟΜΑΡ .....	71	16313	δ. Μόμπιλ 1)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ .....	62	15389	ε. Ισταγκόκη 8)2
ΒΟΡΙ .....	57	7727	δ. Κων)πολιν 2)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΓΚΡΑΝΤΟΝ .....	66	9805	ε. Τζένταν 22)10
ΒΟΡΡΑΣ .....	48	2266	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΚΡΕ·Ι·Σ Α .....	71	16306	ά. Χαρην 9)2 δι' ΗΠΑ
ΒΟΥΔΑ .....	58	8334	ά. Κασσιπάν 25)12 διά Μπαγκόκ	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ .....	58	10139	έ. Ρουέν 12)2
ΒΟΥΝΙΤΣΑ .....	48	2401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΔΑΡΟΣ (δ.) .....	68	103997	ά. Σακάι 27)1 διά Περσικόν
ΒΡΟΝΤΗ (μ.) .....	64	33245	ε. Αμεδρύγον 17)2	ΓΛΑΥΚΟΣ .....	68	16320	ε. Λονδίνον 4)1
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-				ΓΟΜΑΣ .....	71	4731	ε. Κουβέιτ 15)2
ΜΑΡΧΗΣ .....	59	9374	ά. Κ. Τάουν 12)2	ΓΟΡΓΟΣ .....	58	7061	ά. Λάγος 11)2 διά Ντακόρ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ .....	61	10276	ά. Μαπούτο 12)1	ΓΟΥΕΡΝΤΕΡΑΝΤ .....	65	3013	ε. Ρότερνταν 29)1
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ .....	57	9376	ύπο παραλαβήν	ΓΟΥΕΣΤΑΡ .....	57	9475	ε. Ν. 'Ορλέαν 2)2
ΓΑΒΡΙΕΛΑ .....	53	5616	ά. Κ. Τάουν 18)2 διά Ρεσίφε	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ .....	75	19451	ε. Ρ. Τανορά 5)2
ΓΛΑΛΑΞΙΑΣ (δ.) .....	61	18588	εἰς Ν. 'Ορλέανην όπο 7)12)74	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΠΟΛΛΟ .....	72	19426	ε. Ρ. Τανορά 5)2
ΓΛΑΛΑΤΑΣ .....	56	9059	ά. Μπούρμπαν 12)2	Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ .....	76	19261	ε. Βανκούβερ 17)2
ΓΛΑΛΗΝΗ (δ.) .....	58	16357	ά. Ν. 'Υφρην 4)2 διά Φριπόρτ Μπαχ.	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ .....	73	19451	ε. Γεραλτάρ 30)1 δι' 'Αμπιτζάν
ΓΛΑΗΝΗ .....	60	10186	ά. Μάλτα 16)12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ .....	74	19261	ά. Λόριεντ 3)2 δι' ΗΠΑ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ .....	60	12006	ά. Γένυπο 21)10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ .....	73	19451	ά. Μπ. Μπλάνκα 4)2 δι' 'Ιταλίαν
ΓΕΜΕΛΟΣ .....	62	11082	ά. Μπέιρα 16)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ .....	74	18305	ε. Ν. 'Υφρην 8)2
ΓΕΩΡΓΗΣ Α .....				Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.) .....	74	18204	ά. Ρότερνταν 11)2 διά Λάγος
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ .....	76	15900	ά. Σιγκαπούρην 18)1	Γ. ΠΡΟΥΒΑ·ΙΝΤΕΡ δ .....	75	18265	δ. Παναμά 12)2 λά Ιμπερτάντ ('Εκ.)
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ .....	67	15421	ά. Παναμά 14)12	ΓΟΥΩΛΑΤΕΡ .....	54	4389	ά. Βιρτούδων 14)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) .....	62	23451	ά. Ελλάζεπθ 6)2	ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	62	24749	ε. Ν. 'Υφρη 5)1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	58	8105	ά. Ντώρμπαν 12)2	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV .....	72	9070	ά. Κοιλ 18)2 διά Κω"πολιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α .....	62	13742	ά. Πειραιά 29)1	ΔΑΝΑΟΣ .....	63	7833	ά. Μπιλιάρδο 9)2 Μαρακάζιπο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) .....	61	18796	εἴσθιτ Χόρη όπο 3)1)76	ΔΑΦΝΗ .....	58	4595	ά. Αμεδρύγον 9)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ .....	60	11908	ά. Ν. 'Ορλέανην 11)2	ΔΑΦΝΗΔΙΑΦΛΙ .....	74	19451	ά. Αμεδρύγον 8)2 κόλπον ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ .....	57	6508	ά. Αμέδρεσαν 12)1 διά Λαττάκια	ΔΕΛΦΙΑΝ .....	62	12116	ά. Μπ. Σαπορ 23)1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ .....	49	3676	ά. Βομέζην 9)2 δι' 'Ααρχους	ΔΕΛΜΑΡ .....	64	9107	ά. Πειραιά 13)2 διά Νιγηρίαν
ΓΕΩΡ. ΔΕΝΤΟΥΔΗΣ .....	61	9070	ά. Αμπού Ντάμπι 12)2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	60	11489	ε. Τζένταν 24)12
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.) .....	58	16605	ά. Κων)πολιν 2)2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	59	9312	ε. Ντώρμπαν 16)2
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ .....	70	10006	ά. Κόμπη 1)2 διά Κριστομπαλ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II .....	71	9085	ε. Αμπού Ντ. 13)2
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	68	9071	είθεντ 46.34 Β. — 10.23 Δ.	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (δ.) .....	65	35619	ά. Πόρτλαντ (Με) 28)1 διά Χόθικ
ΓΕΩΡ. ΣΥΛΑΣ .....	70	18634	ά. Βοστόνην 18)2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. .....	66	9410	ά. Ήγις 18)2 διά Π. Σάδι
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ .....	69	10006	ά. Γιοκούάμα 9)2 διά Λάγος	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η. .....	60	4998	ε. Βρέμην 28)1 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΟΣ .....	61	1545	ά. Καζαπτλάκα 14)2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. .....	63	8877	ά. Αντεν 1)2
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	70	19162	ά. Κουβέλι 5)2 διά Μπουάν	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ. .....	51	1575	ε. Θέουτα 16)2 διά Ντακόρ
ΓΕΩΡ. Σ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ .....	43	7176	άργει εἰς Πειραιάς όπο 10)1)71	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ .....	63	16417	άργει εἰς Χαλκίδα όπο 8)4)76
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ .....	67	17346	ά. Χάρτιμπον ρόδας 18)2 διά Φιλαδέλφεια	ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ δ. .....	64	16417	άργει εἰς Χαλκίδα όπο 23)12)75
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ .....	69	2949	ά. Σουέζ 8)2	ΔΗΜΗΤΡΑ .....	62	12116	ά. Χοντέντα 12)1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΙΔΗΣ .....	58	2875	ά. Γιόρβαλτρ 9)2 διά Βρέμην	ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	58	9583	ά. Καράτοι 17)2
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	63	11194	ε. Γιοκούάμα 13)2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	55	5397	ε. 'Ειδονμασθ 17)2
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	56	3405	ά. Πόρτε Χάρκουρτ	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α .....	65	4711	ε. Λίβερπολ 28)8
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν .....	65	21374	ε. Ρότερνταν 13)2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε. .....	73	35545	ά. Γουέπολη 17)1 δι' 'Αμβούργον
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ .....	70	9256	ά. Ταραγκόνα 2)2 Λάγος	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε. Φ. .....	68	11362	ε. Μπ. Μπλάνκαν 7)2
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.) .....	58	12377	ά. Χαλκίδα όπο 14)1 (επικ.)	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Φ. Λ. Φ. .....	63	18826	ε. Γλασκώθην 18)2
ΓΙΟΒΑΝΑ .....	65	28648	ά. Πόρτε Αθρού 5)2	ΣΕΑΝΙΔΗΣ (δ.) .....	57	13734	ε. Πειραιά 10)1 (επικ.)
ΓΙΟΒΑΝΑ .....	53	10391	ε. Συνέκα 10)2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. .....	63	10523	εις Πειραιάς όπο 18)11
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ·ΙΝΤ .....	65	22494	ά. Π. Ελλάζεπθ 9)2 διονέκτηρον	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. .....	61	9556	ε. Λάγος 13)2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	71	9508	ά. Κόμπη 12)12 διά Κορασόσ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. .....	58	2674	ε. Μπρούνσμποτελ 5)2 Άλγεριαν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	54	8603	ε. Ξέωθιτ Λαττάκια όπο 30)10	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. .....	58	3441	ε. Βομέζην 12)2 διά Νέαπολιν
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ .....	52	8129	άργει εἰς Πειραιάς όπο 13)11	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. .....	71	10190	ά. Π. Κεμπλά 25)1 δι' Ιταλίαν
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.) .....	52	8129	ά. Σ. Τάνω 13)2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙ-	72	16226	ά. Σηάτλ 3)2 διά Γιοκοχάμα
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ .....	60	16605	ά. Σ. Σουέζ 29)1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙ-	71	4486	ά. Κων)πολιν 2)2 διά Κωνσταντίναν
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ .....	72	18885	ά. Π. Κέμπλο 18)2 δι' 'Αμβέρσαν	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....	77	9800	ε. 'Αισί ύπο συμπλήρωσιν
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ .....	65	7068	ά. Εμπίτζεργκ 8)2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....	60	8904	ε. Κοινί 14)2
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ .....	55	8165	ά. Ρότερνταν 7)2	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ. .....	56	16277	ε. Κων)πολιν 9)2
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ .....	61	8560	ά. Π. Κέμπλα 13)2 δι' Ιταλίαν	ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ .....	64	6275	ε. 'Αμβέρσαν 18)2
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.) .....	73	1999	ά. Σ. Λούσια 3)11	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ .....	59	4161	ά. Βρέμην 12)2 διά Λάγος
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	72	4481	ά. Παναμάδ 4)2 διά Π. Καμπέλο	ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	77	6400	ε. Πέραμος ύπο συμπλήρωσιν
ΓΙΟΥΡΟΠ ΣΕΥ·ΔΟΡ .....	52	6790	ά. Πειραιά 8)2 διά Κωνσταντίναν	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-	62	5138	ε. Βαρκελώνη 10)2 Καζαπτλάνκα
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΙΝΤΕ·ΠΕΝΤΕΝΣ .....	58	5175	ά. Πειραιά 6)2	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ .....	57	42250	ά. Γιόρβαλτάρ 28)1 διά Μπαωμόντ
ΓΙΟΥΡΟΣ .....	77	14800	ά. Ιμπρ 7)2 δι' Αδστραλίαν	ΔΙΑΝΑ .....	51	2758	ά. Πειραιά 9)2 δι' Αλγέριον
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ .....	74	20263	ά. Σ. Τάνω 13)2	ΔΙΑΣ .....	71	16606	ά. Καμπέλο 30)11
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ .....	59	5009	ά. Ρίο Ιανεΐρ 28)1	ΔΙΑΥΔΜΟΙ .....	76	19166	ά. Φιλαδέλφειαν 13)2 Ν. 'Ορλέανην
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ .....	60	13103	ά. Έγκερσον 14)2 διά Σαθόνια	ΔΙΑΔΙΦΟΒΟΣ (μ.) .....	64	3851	ά. Γκιζόν 11)2 διά Λιθερίαν
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ .....	57	8539	ά. Πόρτε Σατέ 17)2	ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ .....	59	42314	ά. Λάγος 30)1
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.) .....	67	2792	ά. Αλεξάνδρειαν 17)2	ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ .....	59	7801	ε. Βρέστην 23)12
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ .....	66	3977	ά. Εισούμασθ 9)2	ΔΟΡΥ .....	54	1832	ά. Γιόρβαλτάρ 14)2 διά Δ. Αφρική
ΓΙΩΡΓΗΣ .....	53	2059	ά. Γάνδην 16)11	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ .....	72	19162	ά. Βατιμόρη 13)2 διά Βρέστην
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ .....	56	1784	ά. Μασσαλαν 23)2	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ .....	57	10032	ά. Πειραιά 17)2
ΓΙΑΚΑΙΣΣΑ ΦΙΝΕΛΙΤΥ .....	56	8841	ά. Κολόμπον 10)1 διά Μπ. Αμπάς	ΔΡΥΣ .....	63	22211	ά. Σουθίλ 11)2 διά Μπαωμόντ
ΓΙΑΛΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ. .....	64	12429	ά. Ρουέν 4)2 διά Κή Γερέτ	ΔΙΑΝΑ .....	51	2758	ά. Σηάτλ 12)2 διά Αλγέριον
ΓΙΑΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ .....	51	50758	ά. Τζένταν 12)2 διά Κοραμάρ	Δ			

ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ .....	54	7835	ά. Κολόμπο 28)12		10000	δ. *Ματ Λόντον 25)1 δι' *Ιαπωνίαν	
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ .....	58	8138	ύπο παραλαβήν		10006	ά. Γιοκοχάμα 4)2 Μελδούρην	
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ .....	67	24698	ά. Τάμπα 9)2 δι' *Αμέρισον		4734	ξ. Αλεξανδρείαν 12)2	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ .....	58	10153	ά. *Αμβούργον 17)2		4734	ξ. Ανκόνα 13)1 διά Κάλιαρι	
ΕΚΑΒΗ .....	56	11528	ξ. Δάντσιχ 6)1		68	16004	ά. Κολόμπο 16)2 δι' *Αμβούργον
ΕΚΤΟΝ .....	62	11428	ξ. Τζένταν 28)11		73	10713	δ. Σουέζ 20)10
ΕΚΤΩΡ .....	70	16258	δ. Κών(ο)πολιν 15)1 διά Βατούμ		55	7798	ά. Κολόμπο 16)2 δι' *Αμβούργον
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ .....	58	5109	ά. Μανάσιες 23)1 διά Μπέλεμ		67	12659	ξ. Γλασκώθην 17)1
ΕΛΑΦΙ .....	68	19657	ά. Παναμά 22)1 Μ. Μασυγκανού		65	10347	ά. Μαπόύτο 18)2 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΑΦΙΝΑ .....	73	14969	ά. Παναμά 15)2		58	10152	ξ. Πορτμαντάρ 28)1
ΕΑΓΓΙΑΝΝΗ .....	70	12791	ά. Μπρισματίην 17)2 διά Τόκιο		58	2555	ξ. Δουβλίτιο 17)2
ΕΑΞΕΙΣΤΡΑ ΙΙΙ .....	51	7264	δ. Κών(ο)πολιν 24)1 διά Μ. Θάλασσαν		55	5008	ξ. Ταρτούς 17)12
ΕΛΕΝΑ Κ. .....	62	7888	ά. Χόχη Κόχη 14)2 διά Κόμπιε		58	4529	δ. Ρόττερνταμ 15)2 Ντελφζύλ
ΕΛΕΝΑ Μ. .....	58	5729	ξ. Κόμπη 14)2		74	301+δ.	*Ελαινόρ 20)1 διά Φλώιγκ
ΕΑΕΝΗ Α. .....	45	3755	ξ. Ρυγιέκα 21)1		61	10965	ά. Τσιταγκόκ 18)2 Γκάλθεστον
ΕΑΕΝΗ Β. (δ.) .....	58	12680	ξ. Μάλτα 24)1		60	3324	ξ. Λαττάκιο 14)1
ΕΑΕΝΗ Κ. .....	55	4084	ά. Λας Πλάμας 2)2 διά Μπέλεμ		53	4998	δ. Βιρταταγ 14)2 δι' *Άλγεριον
ΕΑΕΝΗ Μ. .....	58	8523	ά. Ρυγιέκα 5)2 διά Θεσσαλονίκην		58	4169	εις Άλγος
ΕΑΕΝΗ Μ. (δ.) .....	53	8985	ά. *Ααλμποργκ 17)2		60	11687	ά. Μαρακάζιμο 19)1 διά Χιλήν
ΕΑΕΝΗ Τ. .....	49	4294	ξ. Ακαμάτα 27)12		77	16300	εις Χακοντάτε όπο συμπλήρωσιν
ΕΑΕΝΗ ΜΑ .....	58	5769	ξ. Αείδεζας 12)2		68	952δ	ξ. Φραμπάτ 21)1
ΕΑΕΝΟΣ .....	50	7392	ά. Κοπεγχάγην 16)2 διά Μόδς		76	11300	ά. Λ. Πάλμας 27)1 διά Λάγος
ΕΑΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ .....	51	6736	ά. Παναμά 11)1 διά Β. Κορέαν		71	4771	ξ. Σ. Τζάνα 12)2
ΕΑΕΥΘΕΡΙΟΣ .....	29	2581	εις Πειραιάδ από 16)5)75		58	12493	ά. Βοστώνη 8)2 διά Κιουραάο
ΕΑΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ. .....	57	9233	ά. Μασσαλίαν 12)2 διά Ελλάδα		52	11516	άργει εις Πειραιάδ από 16)2)75
ΕΑΕΥΘΕΡΟΣ .....	57	10371	δ. Γιεραλτάρ 20)1 διά Νορδηγίαν		76	19150	δ. Παναμά 19)1 Μαρόνη θάλασσαν
ΕΑΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ .....	67	11429	ά. Θέσσαρες 8)2 δι' *Αγ. Δομίνικον		71	9889	ά. Σινέδε 18)2 δι' *Αδελαΐδαν
ΕΑΕΥΡΟΠΑ .....	71	12084	ά. Κ. Τάσου 22)1 διά Κρίστομπαλ		39	1266	ά. Τζιμπούτι 23)1 διά Χοντέιντα
ΕΑΕΥΣΙΣ .....	65	10037	ά. Κοραμπάσαρ 10)2		57	3828	ά. Σ. Πέντρο (Αργ. 10)1 Κοτονού
ΕΑΙΝΕΔΑ .....	50	4675	ά. Παναμά 6)2		70	2867	δ. Κωνιόπολιν 11)2 Μαρόνη θάλασσαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	48	1989	ξ. Ταρτούς 17)11		52	2674	ά. Τριπόλιν (Λιθ.) 26)1
ΕΑΚΑΝΤΙΑ .....	72	1994	εις Άλγος από 28)11		47	3515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΛΑΣ .....	56	4380	ά. Πειραιάδ 17)2		57	4499	ά. Λ. Πάλμας 12)2 διά Λάγος
ΕΑΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ .....	70	18734	δ. Κων(ο)πολιν 11)2 διά Γιεραλτάρ		60	15403	ά. Ν. 'Υδρη 28)1 διά Σ. Κρουά
ΕΑΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΑ .....	72	8987	ά. Χαμπτών ρόδως 15)2		54	4723	ξ. Πειραιάδ 6)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΥΡΙ .....	56	7510	δ. Γιεραλτάρ 10)2 διά Μομπάσαν		65	23535	δ. Κωνιόπολιν 30)1
ΕΑΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ .....	63	7298	ξ. Πειραιάδ 7)2		57	9473	δ. Σουέζ 25)1 διά Χοντέιντα
ΕΑΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗ .....	71	10328	ά. Βαλδίς Μπατή 16)2		68	10642	ά. Άλγος 15)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΚΑΡΠΕΡ .....	72	8987	ά. Βαλτιψώρην 14)2 διά Ν. 'Ορλεάνην		66	21374	εις Σεπτεμπάλ 5)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΔΗΝΤΕΡ .....	62	6666	ά. Χόμπιτον ρόδως 16)2 διά Ν. 'Ορλεάνην		57	4904	ά. Δύνηπεκ 30)1 διά Στόρουγκς
ΕΑΛΕΝΙΚ ΑΩΡΕΔΑ .....	60	7293	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)2 δι' *Αν. 'Αφρική		69	2998	ε. Γουώρι 5)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ .....	54	8121	ξ. Ρυγιέκα 28)1		53	5781	ά. Ρ. Γκράντε 18)2
ΕΑΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ .....	72	8987	ά. Τσιταγκούχων 2)2 διά Σαδάνων		76	9000	ά. Μασσαλίαν 17)2 διά Βαλένθια
ΕΑΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY .....	60	7297	ά. Ν. 'Υδρην 12)2		45	5031	ά. Σ. Πέντρο (Αχ. 'Ελ.) 23)1
ΕΑΛΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ .....	62	6659	ά. Μομπάσαν 8)2 διά Π. Σουδάν		58	9603	ά. Κολόμπο 12)2 διά Μαυρικίου
ΕΑΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ .....	62	10310	ά. Ν. 'Υδρην 11)2		57	12629	ά. Στάθαγκερ 16)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓΝΤ .....	71	10327	ά. Τάγκες 14)2 διά Ντάρ ες Σαλάμ		60	20450	εις Μάλτα 21)1
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΑΝ .....	72	10327	ά. Ν. 'Ορλεάνην 9)2		61	21894	άργει εις Πειραιάδ από 1)5)75
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΗ .....	72	10327	ά. Αντεν 11)2		65	39106	ά. Ρ. Τανόύρα 29)1
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ .....	66	10704	ά. Καράπτοι 18)2		59	23678	ά. Ρ. ές Σιδέρ 14)11
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ .....	62	7259	ά. Ν. 'Ορλεάνην 17)2				
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	7063	ά. Μομπάσαν 5)2 διά Σουέζ		68	10750	ξ. Τζένταν 23)12
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ .....	59	9550	ά. Ταράρεστον 11)2 διά Χάλιφας		58	22365	δ. Παναμάδ 14)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ .....	71	10328	ά. Τζιμπούτι 10)2		73	10735	ά. Γιοκοχάμα 1)2 διά Κρίστομπαλ
ΕΑΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ .....	56	7510	δ. Σουέζ 10)2 διά Π. 'Ελζαμπεθ		65	42983	ά. Μπρούνισμπούτελ 1)2
ΕΑΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	72	8987	ά. Σ. Τζόν 16)2		65	44916	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)1
ΕΑΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	71	10327	ά. Σ. Σουέζ 9)2 διά Περσικόν		60	21962	δ. Παναμάδ 17)2
ΕΑΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΗ .....	72	8987	ά. Σ. Τζόν 16)2		61	10591	ά. Πειραιάδ 16)2 διά Μελίδα
ΕΑΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ .....	57	7068	ά. Τερόστην 15)2		60	2001	ά. Π. Σάδιδ 8)2
ΕΑΛΕΡΟΣ .....	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς		63	15929	ά. Γάμπα 8)1 διά Σιγκαπούρην
ΕΑΛΗ .....	57	2555	εις μεσογειακάς μεταφοράς		61	1521	ά. Παναμάδ 3)2
ΕΑΛΗ ΙΙ .....	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς		62	25157	ά. Αμπούργον 13)2
ΕΑΛΗΝΙΔΑ .....	66	9384	ά. Τοκίο 9)2		71	9999	εις θέσιν 26.57 Β - 50.06 Α 16)2
ΕΑΛΗΝΟΡΑ .....	66	10132	ά. Σγικαπούρην 23)1 δι' *Ιαπωνίαν		62	3484	ξ. Ρόττερνταμ 16)2
ΕΑΛΗΣΠΟΝΤΟΣ .....	72	16207	ά. Α. Αντέλεας 16)2 διά Γιοκοχάμα		65	15932	ε. Σινόρην 26)1
ΕΑΛΟΡΑ (μικτόν) .....	67	44222	ά. Γιεραλτάρ 12)1 διά Μπαώμοντ		53	8995	ά. Σγικαπούρην 8)2
ΕΑΜΑΝΙ .....	66	8937	ά. Τζένταν 25)1		50	8065	έ. Π. Μπούκουν 13)2
ΕΑΜΕΔΑ .....	51	4847	ά. Π. Σαΐδ 9)2 διά Ντουμπάπαι		58	2405	έ. Ντακάρ 9)2 (έπισκ.)
ΕΑΝΤΑΝΙΑ .....	65	8085	ά. Χόμπιτον ρόδως 1)1 διά Τουρκίαν		62	13891	ά. Τενερίφην 20)1 διά Μονρόδια
ΕΑΝΤΙΑ .....	55	6515	ά. Μπιλιάντο 11)2 δι' *Αθένα		62	22221	ά. Πειραιάδ 26)1 διά Ντακάρ
ΕΑΝΟΝΑ .....	69	6359	ά. Π. Σαΐδ 21)1 δι' *Ιράν		58	11213	ά. Ν. 'Ορλεάνη 29)1
ΕΑΟΣΕΑΝ .....	65	20514	ά. Παναμά 8)2				
ΕΑΠΙΔΑ .....	56	8377	ά. Καλκόπιτα 14)2		58	18297	ά. Παναμάδ 11)2 δι' Ειρηνικόν
ΕΑΠΙΔΑ .....	46	3472	ά. Τενερίφην 14)2		53	7353	ά. Τζιμπούτι 15)1 διά Χοντέιντα
ΕΑΠΙΣ .....	71	9885	ά. Αντοφαγάκαστα 9)2 δι' *Αφρικήν		71	9426	ά. Κοκούφα 20)1
ΕΑΠΙΣ Κ. ....	56	3656	ά. Σ. Τόμ 15)1 διά Λουάντα		63	15965	ά. Λοινίνον 16)2
ΕΜΙΑ .....	57	8773	ά. Ν. 'Υδρην 12)2 διά Νιγηρίαν		70	11489	ά. Χιμέξ 5)2 διά Ναγκασάκι
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ .....	59	3963	όπο παραλαβήν		66	41207	έ. Σαδόνα 11)2
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ .....	60	11840	ά. Μπούτον 18)2		57	9746	ά. Ισανία (5)2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ .....	70	10006	ά. Σγικαπούρην 31)1		68	9066	ά. Νταμάρ 23)12
ΕΠΙΜΟΝΟΣ .....	53	5755	ά. Ρουέν 5)2 δι' *Αλεξανδρείαν		62	6933	ά. Μπρούνισμπούτελ 10)2 Μπ. "Άρες
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	58	8931	ά. Φραγκίδαν 15)2 διά Λ. Μπούκαναν		59	12575	ά. Λοιδόνιον 3)2 Ν. 'Υδρην
ΕΡΕΧΕΙΟΝ .....	58	7271	ά. Αμδούργον 17)2 διά Γουώρω		70	10886	έ. Αμπου Ντ. 15)1
ΕΡΗΜΗΣ .....	72	16055	ά. Αμέρισαν 15)2 διά Βίλμιγκτον		68	11670	ά. Ντουμπιάλ 2)1
ΕΡΗΜΗΣ .....	60	9959	ά. Ρόττερνταμ 2)2 δι' *Αλεξανδρείαν		69	11489	έ. Μ. άλ. *Αχμαντί
ΕΡΜΙΟΝΗ .....	61	9068	ά. Σγικαπούρην 13)2		76	16261	έ. Ματάνζας (Βεν.) 14)1
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.) .....	67	33980	ά. Τής 2)2 διά Κόρπους Κρίστι		52	6633	έ. Τζακάρτα 4)2
ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ .....	72	10194	ά. Φιλαδέλφειαν 12)2		60	27415	ά. Αλεξεπούλ 14)2 διά Μάλτα
ΕΣΣΕΣ .....	57	4023	ά. Κούρτιαν 12)2 δι' *Οράν		63	7832	ά. Σάντος 27)12 διά Λουάντα
ΕΤΕΡΝΙΤΥ .....	55	9718	ά. Λάξ Πάλμας 17)2		65	30156	ά. Πόρτλαν (Με) 30)1 Γιεραλτάρ
ΕΥΑ .....	59	11894	ά. Λιόβερπουλ 16)2 διά Νάρδικ		59	8364	ά. Μασσαλίαν 18)2 Μπ. "Άρες
ΕΥΑ .....	73	3717	ά. Ρεύνιδον 17)2		59	8479	ά. Λ. Παλίς 15)2 Μπουεναθεντόρα
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΑ (δ.) .....	61	22119	ά. Μασούντα 10)1 διά Τουμάκο		54	6042	έ. Ντόρμπιταν 14)2
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΑ .....	60	8717	ά. Γκιζάν 12)2 δι' *Οράν		55	5117	έ. Χωρί Χοντέιντα 18)11
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΑ .....	64	2763	ά. Γκιζάν 12)2 δι' *Οράν		72	4999	ά. Γκοτενιόπουργκ 14)2 διά Βηρυτόν
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΣΤΡΙΑ .....	67	13195	ά. Π. Νούάρ 22)1		52	39011	άργει εις Πειραιάδ από 26)5
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΟΣ (δ.) .....	54	10251	άργει εις Πειραιάδ από 5)2)76		46	6727	έ. Χάρτης 14)2
ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΟΣ Μ. ....	49	4713	ά. Πόρτα Σαΐδ 18)2		76	19150	έ. Λογούχασι ούπο συμπλήρωσιν
ΕΥΑΗ .....							

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	Δ. Αάς Πάλμας 15)2 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	18442	δ. Παναμά 7)2
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	Ε. Ρέσιφε 27)1	ΚΑΡΕΝ	76	4617	δ. Ντόρμπραν 10)2 δι' 'Ιμινγκαμ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	Ε. Ρότερνταμ 12)1	ΚΑΡΙΜΙΑΝ ΚΛΙΦ	64	3924	δ. Γένοβα 27)1 διά Βανκούμπερ
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	δ. Γίβραλτάρ 21)1 διά Πειραιά	ΚΑΡΙΤΗΑ	26	3194	δ. Αμέρισαν 11)1 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΙΑΣ	57	11089	δ. Παρανάγουσα 27)1 διά Λισσαβώνα	ΚΑΡΙΟΒΑ	75	29314	δ. Παναμά 17)2 δι' Ελρηνικόν
ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ	61	23793	δ. Γίβραλτάρ 16)2 διά Νεάπολιν	ΚΑΡΟΣ	47	8288	Ε. Τενέριφη 18)2
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	δ. Μπρούνιμπουτελ 6)2 δι' 'Αλγερίαν	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Χάμπτον ρ. 6)2 διά Ρουμανίαν
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	48908	ύπο παραλαβήν	ΚΑΡΥΑΝΙΑ	73	34061	δ. Φουκουγιάμα 13)2 διά Νταμπιέρ
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	δ. Κωνστάντζαν 12)2 διά Ραθέννα	ΚΑΡΥΑΙΙΣ	70	10886	δ. Μπάραν 12)2
ΚΑΒΡΙΝ Ι.	70	16306	δ. Βαλτιμόρην 14)2	ΚΑΣΑΣΟΣ	56	3401	δ. Κουσέντια 14)2 διά Ντουμπάτι
ΚΑΒΥ ΣΙ	69	13124	δ. Ήστ. Λόντον 31)1 δι' 'Ιαπωνίαν	ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15314	δ. Ντουμπάτι 22)1
ΚΑΙ'ΡΟ	53	4635	δ. Λεμεσόσιν 29)1 διά Λαττάκια	ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	δ. Νεάπολιν 28)1
ΚΑΙΗΗ	65	23523	δ. 'Αλεξάνδρειαν 8)2	ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	63	3499	δ. Ν. 'Ορλεάνην 21)1 διά Σάπελε
ΚΑΙΗΗ	54	3817	Ε. Πειραιά 31)1	ΚΑΖΙΡΑΝΙ	71	9870	Ε. Νταμάρι 10)2 (έπωλ.)
ΚΑΛΑΙ	49	3831	δ. Π. Σατή 11)2	ΚΑΖΙΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΙΕ Α.	66	2993	Ε. Τέμα 7)2
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	δ. Τέμα 27)1 διά Ντουάλα	ΚΑΙΕ Η. Α.	65	18723	Ε. 'Ιμινγκαμ 10)2
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	52	4755	δ. Ντόρμπραν 14)2 διά Περικόν	ΚΑΤΕΙΝΑ	52	1190	Ε. Ρότερνταμ 29)1
ΚΑΛΛΙΓΡΑΜΜΟΣ	70	4361	δ. Αάς Πάλμας 31)2 διά Λάγος	ΚΑΤΕΙΡΙΝΑ	76	3824	Ε. Τάραντα 11)2
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	δ. Μπρούνιμπουτελ 15)2	ΚΑΙΕΡΙΝΑ	55	7310	δ. Γίβραλτάρ 14)2 δι' 'Αλγερίαν
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	Ε. 'Ακαμπα 7)12	ΚΑΙΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16438	δ. Παναμά 20)1 διά Μουροράν	ΚΑΤΕΙΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ-			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	δ. Τουλόν 4)2 διά Τρίπολιν	ΠΟΥΛΟΥ	77	9000	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 16)2	ΚΑΙΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	δ. Βενετία 13)2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Γίβραλτάρ 31)1 δι' δ. δάκτη ΗΠΑ	ΚΑΤΙΑ	55	8447	Ε. Πειραιά 3)11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 14)2	ΚΑΤΙΑ	63	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12353	Ε. Πειραιά 12)	ΚΑΙΑΙΑ	52	3694	Ε. Πόρτ. Σατή 15)2
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΑ (δ.)	57	11969	εις Μοντεβίδεο (έπισκ.)	ΚΑΙΓΚΡΩ ΚΟΔΟΚ. 8	65	47434	άργει εις Πειραιάς όπο 5)5)76
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	δ. Αμβούργον 16)2 διά Βρέμην	ΛΑΙΙΝΑ (δ.)	56	15802	δ. Βίλμιγκτον 8)2 δι' 'Αρούμπα
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	δ. Ρότερνταμ 2)2 διά Π. Χάρκουρτ	ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	άργει εις Πειραιάς όπο 16)7)75
ΚΑΛΙΕΣ ΚΕΙ'ΠΙ				ΚΕΑ	58	13994	Ε. Σάντος 12)2
ΤΑΟΥΝ (δ.)	58	13491	δ. Π. Σατή 2)11 διά Πειραιά	ΛΕΑ	29	2683	δ. Σουεζ 23)1 διά Κοραμάρ
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	δ. Αμπου Ντάμπι 6)2 διά Ντουμπάτι	ΚΕΙ'ΠΙ ΑΒΑΝΙΙ	58	10995	ε. Ρίο Γκράντε 4)2
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	Ε. Λάγος 12)2	ΚΕΙ'ΠΙ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Π. Χώκομπερ 1)2 διά Χιούστον
ΚΑΜΠΙΟΣ (δ.)	58	13005	Ε. Ν. 'Υρκην 12)2	ΚΕΙ'ΠΙ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	δ. Σαντάντερ 7)2 διά Ράς Τανόύρα
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	10449	δ. Παναμά 16)2	ΚΕΙ'ΠΙ ΠΡΑΙ'ΝΤ	73	8927	δ. Ντόρμπραν 2)2 δι' 'Αγγλαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	51	15882	Ε. Τζένταν 12)	ΚΕΙ'ΠΙ ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	δ. Κόπερ 14)2 διά Γίβραλτάρ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	76	19500	δ. Βανκούμπερ 10)2 διά Παναμά	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16373	δ. Παναμά 3)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠ ΜΠΙΣΓΙ	74	3800	Ε. Λεμεσόσιν 14)2	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	76	19500	εις Τούμπα ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	δ. Πόρτ. Σατή 13)2	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9010	ε. Π. Κορτές 22)1
ΚΑΙΛΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Παναμά 26)1	ΚΕΦ ΙΩΣΗΡΙΣ (δ.)	54	8904	δ. Μπέργκεν 15)2 δι' 'Ααλεσούντ
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Νταμάρι 27)11	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΪ'	60	13950	δ. Στεττίνον 13)2 διά Ρουέν
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ε. Κωνιόπολιν 12)2	ΑΛΧΡΕΑ	61	14982	δ. Γίβραλτάρ 16)2 διά Πλότες
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (ΗΧΤ.)	71	42196	δ. Φιλαδέλφειαν 14)2 διά Γίβραλτάρ	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16562	ε. Φρήιπτορ Μπαχ. 4)2
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Γίβραλτάρ 24)1 δι' 'Αμπιτζάν				
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	δ. 'Αλεξάνδρειαν 8)2				
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	Ε. Πειραιά 20)1				
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	Ε. Πειραιά 12)2				
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν. Α. Β.	62	39169	Ε. Τζάκονσιν 20)1 (έπισκ.)				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ δ.	54	38538	ύπο παραλαβήν				
ΚΑΠ. ΖΥΛΑΣ	58	9724	Ε. Λάγος 26)1				
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	Ε. Μόζι 28)1				
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	15976	δ. Βανκούμπερ 28)1 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	ε. Βιζαγκαπατάνι 17)2				
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Γένοβαν 15)2 διά Κάλιαρι				
ΚΑΠΠΑΙΑΝ ΒΙΚΙΟΡΥ	58	10885	άργει εις Πειραιάς όπο 25)3)76				
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	δ. Σουεζ 10)9				
ΚΑΠΙ. ΓΕΡΟΝΤΙΑΣ	59	8401	Ε. Κολόμπο 22)1				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-							
ΣΘΕΝΗΣ	65	18995	Ε. 'Ακαμπα 3)2				
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Γουέπια 10)2 διά Π. Βέσμε				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	75	38718	δ. Παναμά 8)2 δι' 'Ιαπωνίαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9759	δ. Αμπιτζάν 28)1 διά Σ. Πέντρο				
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ	62	1948	δ. Καράται 16)2 διά Χάρην				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9931	Ε. Πάλουα 21)1				
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ	58	1935	δ. Αμβούργον 16)2 δι, 'Αμπέρσαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	10503	δ. Σουεζ 30)12				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.							
Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	120000	εις Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν				
ΚΑΠΙ. ΙΖΩΝ Α.	61	13437	δ. Πειραιά 7)2 διά Θεσσαλονίκην				
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖΙ Α.	66	19827	δ. Χιούστον 14)1 δι' 'Οδησσον				
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	δ. Μαλάγκα 20)1 διά Π. Χάρκουρτ				
ΚΑΡΑ	65	13313	δ. Ναγκόγια 1)2 διά Ντόχα				

• SHIPBROKERS  
• CHARTERING  
• SALE & PURCHASE  
• CONTRACTING

ACHAİKİ  
NAFTİLİAKİ  
S.A.  
167, ALKIVIADOU STREET  
PIRAEUS

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-			
ΔΩΡΟΣ (μ.)	76	113000	εις Πούλα υπό συμπλήρωσιν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΓΟΜΙ-			
ΤΑΜΠΑ	72	39453	ε. Νάρθικ 15)2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ μ.	73	125977	υπό παραλαβήν
ΚΟΝΚΑΡ ΗΑ ΣΩΗΗΡ	68	23258	ε. Λισσαδώνα 23)1
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΓΚΛΗΜ	58	5402	ά. Χάμπιτον P. 17)2 Ν. Υόρκη
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	54	4710	ε. Γένοβα 16)2
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΣΚΑΥ'	55	4953	ά. Α. Πάλμας 15)2 διά Γένοβα
ΚΟΝΚΟΡΝΙΑ ΦΙΟΡΔ	55	5818	ά. Λειξες 12)11 διά Π. Σάτιο
ΚΟΡΑΑ	60	3333	ά. Φιλαδέλφειαν 16)2
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	66	44895	ε. Φορκάντος 27)1
ΚΟΡΔΑ	56	8474	ε. Μπεντί 7)2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Ναγκόνια 11)2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ ..	61	12847	ά. Ν. 'Ορλεάνη 2)2
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. "Αντεν 13)2 διά Βοσθάνη
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ε. Ριγιέκα 8)2 διά Θεονίκη
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Κόρπους Κρίστι 1)2
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤΣ	55	2671	ε. 'Αλεξανδρειαν 10)2
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ	60	5993	ε. Μπαγιόν 4)10
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑΥ' δ.	58	12459	άργει εις Πειραιά από 6)8
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ε. Σακάλι 14)2
ΚΡΗΤΑΝ ΔΙΜΠΕΡΥ	62	14047	ε. Τζιμπούτι 16)12
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ' ΙΜΠΥ	66	40129	ε. Χιρούσα 20)2
ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΜ	56	5769	ε. Τζιμπούτι 16)12
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΗ	54	1996	υπό παραλαβήν
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Κ. Τάουν 25)1 διά Πειρικόν
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ά. Σάτιο 14)2 διά Μεσόγειον
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Σιγκαπούρη 26)1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ' (δ.)	73	61054	ά. Α. 'Αντζελες 12)2 Κάρυκ διλ
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Γιβραλτάρ 25)1 δι' ΉΠΑ
ΚΡΙΟΣ .....	59	16989	ά. Ν. 'Ορλεάνη 28)1 διά Γαλλίαν
ΚΡΟΝΟΣ .....	67	7009	υπό παραλαβήν
ΚΡΟΝΟΣ .....	47	4301	υπό παραλαβήν
ΚΥΔΩΝΙΑ .....	65	2025	υπό παραλαβήν
ΚΥΘΗΡΑ .....	52	5153	ε. Πειραιά 8)2
ΚΥΘΩΝΟΣ .....	57	13893	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10)2
ΚΥΚΑΔΕΣ .....	57	5252	ε. 'Αμπιτάν 29)1
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16562	δ. Παναμά 16)1 διά Πειραιᾶ
ΚΥΝΙΑ .....	71	11801	ά. Γκουασιάκι 12)2 Κρίστομπαλ
ΚΥΠΡΟΣ .....	45	3799	ά. Λουδίνιον 11)2 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΚΥΡΑ .....	63	10032	ά. Ντουμπάτι 21)1 Μπαχέρεν
ΚΥΡΑ ΕΑΣΗΝ .....	49	2032	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ .....	54	8532	ε. Γιβραλτάρ 1)2
ΚΥΡΑΚΑΓΙΓΚΩ .....	67	29851	ά. Χάμπιτον P. 18)2 Δυτ. Γερμανίαν
ΚΥΡΙΑΚΗ .....	72	33072	ά. Καμαρίοι 12)2 διά P. Χεντάκην
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α. Σ.	77	8806	ά. Α. 'Αντζελες 15)2 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	66	20516	ε. Πειραιά 1)2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ III .....	47	1115	ά. Χαλκίδα 11)1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ .....	62	14150	ά. Μπλόθ 15)2 διά Φλώσιγκ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ .....	55	4939	ε. Τακοράντι 12)2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.			
ΤΣΙΜΠΑΗΣ (δ.)	58	12492	ά. Ήστρημα 26)1 διά Χιούστον
ΚΩΣ .....	56	3430	ε. Πειραιά 13)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ε. Τζιμπούτι 24)1
ΚΩΣΤΑΣ Κ. ....	63	11504	ά. Α. Πάλμας 6)2 διά Λάγος
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3065	ε. Τεργέστην 15)2
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ε. Μπορντώ 29)1
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ .....	53	5921	ε. Πειραιά 29)1
ΚΩΣΤΗΣ .....	76	23500	εις Γιορκόχαμα υπό συμπλήρωσιν
ΚΩΣΤΗΣ .....	54	4862	ά. Ρεοφ 12)1
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ .....	68	2296	εις υεσενιακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ .....	65	14088	ά. Μαπούτο 22)1 δι' ΉΠΑ
ΚΩΤΣΟΣ Μ. ....	62	11419	ά. Ήστ Λόντον 2)2 Πορτογαλίαν
ΛΑΕΡΤΗΣ .....	56	10542	ε. Νταρμπάταν 3)12
ΛΑΙΑΔΗ ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	64	36271	υπό παραλαβήν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ .....	56	8108	ά. Μπαγκόδης 29)12
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ (δ.)	75	23500	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)2
ΛΑΙΓΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Σουέζ 28)1
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	ά. Χάμπιτον P. 7)2 δι' 'Αρούμπα
ΛΑΚΜΟΣ .....	61	6183	υπό παραλαβήν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	53	15685	ά. Μπρούνομπούτελ 20)11 Νιγηρίαν
ΛΑΜΠΡΟΣ Α.	49	8697	ε. Λεμεσόσ 9)12
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-			
ΤΗΣ .....	62	9001	ε. 'Αμπιτάν 29)12
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Ροζάριο 7)2
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ .....	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΤΟ	52	4207	εις Χόρκ Κόγκ από 3)8
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ε. Χόρκ Κόγκ 3)8
ΛΕΑΔΑ	59	5407	ά. Σάτιο 17)2 δι' 'Αγγλίαν
ΛΕΝΤΑΣ .....	57	8854	ά. Μ. άλ. 'Αχιμαντ 23)1
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ε. Νταμάι 31)12
ΛΕΩ ΠΡΑΙ-ΝΤ	70	1999	υπό παραλαβήν
ΛΕΣΒΟΣ .....	74	3265	ά. Γιβραλτάρ 26)1
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ. ....	47	2685	εις Πειραιά 2)1
ΛΕΩΔΑΜΑΣ .....	58	8466	ά. 'Αμπιτάν 7)10 διά Λάγος
ΛΕΩΝ .....	75	15684	ά. Σάντος 9)2
ΛΕΩΝ .....	72	2311	ά. Σουέζ 13)2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ε. Φάλμουθ 9)12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ .....	57	5553	υπό παραλαβήν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ. ....	52	5461	ά. *Ησ Λόντον 10)12 διά Βενεζουέλα
ΠΑΝΗΣ .....	65	15738	ά. Φιλαδέλφειαν 16)2 διά Γιουροπόρτ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. Σουέζ 6)10 διά Κουβέτι
ΛΗΓΚ .....	61	8760	ε. Μιγάλιο 13)2
ΑΗΤΩ	51	4677	ά. Μοιράσσα 26)12 διά Πειρικόν
ΑΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	59	12773	ε. Γκρέιντζμασθ 15)2
ΑΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Πειραιά 14)2 διά Λιθρόν
ΑΙΔΑΗ Μ. ....	64	4701	ε. Σιγκαπούρη 14)12
ΑΙΔΙΑΝ .....	57	7110	ά. Μαπούτο 5)1 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΙΔΙΑΝ .....	55	6935	ά. Μαλάγκα 7)1 διά Λάγος
ΑΙΔΙΑΚΑ	60	8562	ά. Μπάρων 1)2 διά Κουβέτι
ΑΙΔΙΑΥ Β.	53	2962	εις Λάγος από 5)6
ΑΙΜΠΑΝΑΝ	52	4435	ά. Πόρτ Σάτιο 3)2
ΑΙΜΠΕΝΦΕΛΣ .....	55	1594	ά. Σάτιο 12)2 δι' 'Αμβούργον
ΑΙΜΠΡΑ (δ.)	75	18343	ά. Βαλτισμόρην 6)2 δι' 'Αρούμπα
ΑΙΝΔΟΣ .....	62	10883	ε. Τζακάρτα 3)2
ΑΙΝΤΑ .....	60	14302	ά. Σασέμπο 21)1 διά Φιλιππίνες
ΑΙΣΣΑΒΩΝ .....	56	4819	εις Λάγος 20)1
ΑΙΒΕΡΣΑΝ .....	57	6494	ε. Καρδούτα 26)11
ΑΙΓΑΙΑΤΥ	69	9045	ά. Καζαπάνικα 26)12
ΑΙΚΡΙΣ	72	16600	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)2
ΑΙΝΑΙΝΟΝ .....	50	2696	ά. Σύρων 2)2 διά Θεσσαλονίκην
ΑΙΡΔΑΣ ΒΥΡΩΝ .....	64	6548	εις Μπέρμπερα από 10)10)74
ΑΙΡΔΑΣ ΝΕΑΣΩΝ .....	61	3142	ά. Κων/πολιν 4)1 διά Γαλάται
ΑΙΡΔΑΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Σιγκαπούρην 6)2 δι' 'Αμστερνταμ
ΑΙΟΥΓ' Σ	54	6103	ά. Πειραιά 1)2 διά Βόλον
ΑΙΟΥΚΑΣ Ν. ....	72	13637	ά. Παναμά 2)1 διά Σαγκάνη
ΑΙΟΥΣ .....	74	16000	ε. Βαλτιμόρην 21)1
ΑΙΓΑΡΙΑ .....	67	4016	ά. Λας Πάλμας 21)1 διά Λάγος
ΑΙΓΑΙΑ .....	57	4448	ε. Ρότερνταμ 11)2
ΑΙΓΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ε. Κόρ φά. 'Άμαγια 4)2
ΑΙΓΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16311	ά. Σαδάναν 16)2
ΑΙΓ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ .....	69	25168	ε. Λισσαδώνα 9)2
ΑΙΑΒΙΟΣ ΑΠΕΣΑΚΗΣ	53	6009	ε. Πειραιά 29)12
ΑΙΑΝΑΡΟΣ .....	63	15929	ε. Ρίο 'Ιανέρο 9)2
ΑΙΑΝΑΡΟΣ .....	72	2991	ε. Λάγος 8)1
ΑΙΑΡΟΥΛΑ .....	65	19816	ά. 'Αμβούργον 1)2 Κόνακρου (έπωλ.)
ΑΙΑΡΙΑ .....	76	9000	εις Τόκιο υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΑΡΙΗ .....	68	22391	ε. 'Αλεξανδρειαν 15)2
ΑΙΑΡΙΗ .....	57	10687	άργει εις Πειραιά από 11)6)75
ΑΙΑΡΙΗ Κ. ....	57	3265	ε. Τακοράντι 18)2
ΑΙΑΡΙΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ε. Γουεστερνπούτ 12)2 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΑΡΟΥΛΑ .....	63	14203	ε. Ντουεντίν 16)2 διά Φρημάντλ
ΑΙΑΕΔΟΝΑ .....	58	8299	ά. Ντεμεράρα 16)1
ΑΙΑΕΔΟΝΑ .....	55	3865	ά. 'Ιμπινχαμ 3)2 διά Σιμπενίκ
ΑΙΑΕΔΟΝΑ (μ.)	67	38286	ά. Μόρπιλ 8)2 δι' 'Ιατλίαν
ΑΙΑΒΙΝΑ .....	58	2990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΒΙΝΑ .....	77	15500	εις ιανέροιαν 10)2 διά Ντεμεράρα
ΑΙΑΒΙΝΑ III .....	61	6915	ε. 'Αλεξανδρειαν 18)2
ΑΙΑΒΙΝΑ .....	71	16004	ά. Γένοβα 15)2 διά Πειραιά
ΑΙΑΝΟΣ Π. ....	69	2966	ά. Παναμά 25)1 δι' 'Αδριανίλαν
ΑΙΑΝΟΥΕΛΑ .....	53	5603	ε. Τενέριφην 18)2
ΑΙΑΕΝΔΡΑ .....	51	11022	άργει εις Πειραιά από 21)9)74
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	75	61172	εις Πειραιά από 19)7
ΑΙΑΝΤΙΝΕΙΑ .....	59	3206	ά. Σουέζ 18)2 δι' 'Ερ. Θάλασσαν
ΑΙΑΝΤΩ Ζ. ....	72	17432	ά. Ν. Χάφεν 15)2 διά Φρήπορτ
ΑΙΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ .....	74	33147	ά. Φιλαδέλφειαν 4)2 διά Ρότερνταμ
ΑΙΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	υπό παραλαβήν
ΑΙΑΡΑΚΑΝΤΑLOS .....	63	13977	ε. Π. Σαλόνιαν
ΑΙΑΡΑΖΙΝΑ .....	55	5047	ά. Σιγκαπούρη 4)2 διά Χιούστον
ΑΙΑΡΙΑ Λ. ....	58	5745	ε. Ντόρμπαταν 13)10
ΑΙΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ά. Σουέζ 6)2 δι' 'Ινδίαν
ΑΙΑΡΙΑ Ν. ....	73	13631	ά. Ριγιέκα 16)2 διά Μονφαλκόνε
ΑΙΑΡΙΑ ΞΥΛΑ .....	67	9365	ά. Μπάραν 9)2
ΑΙΑΡΙΑ Π. ....	65	1509	ά. Πειραιά 6)2 διά Μπάστια
ΑΙΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ .....	62	11033	ά. Σιγκαπούρη 9)2 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	11750	ά. Αμβούργον 13)2 διά Χόγκ
ΑΙΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ-Θ (δ.)	66	42799	ά. Τεργέστην 11)2 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ .....	55	10135	ά. Τέλενταν 6)1
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) .....	73	17432	ά. Τόκπικο 16)2 διά Κοατζακόλακος
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ .....	62	14047	ά. Πειραιά 16)2 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α. ....	62	11229	ά. Κουβέταν 13)2
ΑΙΑΡΙΑΝΝΑ Β. (δ.) .....	55	13095	εις Πειραιά από 26)7
ΑΙΑΡΙΣ Ε. ....	61	5176	ά. Λάγος 3)2
ΑΙΑΡΙΖΑ .....	59	3775	ά. Λουάντα 8)11
ΑΙΑΡΙΖΙΝΑ (δ.) .....	67	44219	ά. Π. Τόρρες 1)1 διά Πόλον
ΑΙΑΡΙΝ Α. ....	68	14800	ά. 'Αντζελες 14)2 διά Ναχόντκα
ΑΙΑΡΙΜΠΕΡ .....	54	3595	ά. Λάττα 7)1
ΑΙΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	63	67512	άργει εις Πειραιά από 30)7
ΑΙΑΡΙΝΑ Δ. ....	65	15364	ά. Χόγκ Κόγκ 7)2 διά Μανιλά
ΑΙΑΡΙΝΑ Δ. ....	65	19805	ά. Χάμπον ρόδης 7)2 διά Καραθίκην
ΑΙΑΡΙΝΕΡ .....	67	3844	μετων. «ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.»
ΑΙΑΡΙΣ Π. ΛΕΜΟΥ .....	72	18274	ά. Χάμπον ρόδης 19)1 διά Ρωσίαν
ΑΙΑΡΚΙΖ .....	75	14785	ά. Σάντανα 12)1 διά Ρωσίαν
ΑΙΑΡΚΟΣ .....	69	28082	ά. Γιβραλτάρ 25)1 διά Τάμπα
ΑΙΑΡΕΝ .....	62	2992	ά. Σουέζ 12)2
ΑΙ			

ΜΕΝΕΛΑΟΣ .....	68	2296	Ε. Κάλιαρι 12)2		
ΜΕΝΙΤΕΣ .....	59	12291	ύπο παραλαβήν		
ΜΕΝΤΚΕΙΠ .....	62	8771	Ε. Λίθερπουλ 19)2		
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ .....	57	3749	ά. Τόνιδα 18)1 διά Τρίπολιν		
ΜΕΡΑΚ .....	57	6734	ά. Νταμάρ 15)2		
ΜΕΡΑΚΗΣ .....	75	28082	Σ. Βρέστην 29)1		
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ .....	77	18603	δ. Γιβραλτάρ 13)2		
ΜΕΡΙΝΤΑΝ ΣΚΑΥ .....	64	1594	ά. Μπαγκόν 7)2		
ΜΕΡΙΤΑ .....	63	10586	ε. Κόμπε 14)2		
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.) .....	58	21479	εἰς Πειραιά ἀπό 25)1)75		
ΜΕΡΣΙΑ .....	51	6398	ά. Πασάγιες 20)1 διά Λάγος		
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.) .....	74	61172	ἄργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)6		
ΜΕΣΣΗΝΙΑ .....	60	14269	ά. Νεκότεσα 12)1 Τρίπολιν Αι.		
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.) .....	69	17840	ά. Αμέροπος 7)2 δ. Υόρκην		
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.) .....	76	19200	εἰς Τουρκού ὑπὸ συμπλήρωσιν		
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.) .....	70	17840	ά. Ντουνεντίν 30)1 διά Σιγκαπούρην		
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.) .....	76	19200	εἰς Τουρκού ὑπὸ συμπλήρωσιν		
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.) .....	70	17718	ά. Κοτούν 1)2 διά Ντουνεντίν		
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .....	66	21886	ε. Σήρποποτ 16)2		
ΜΕΣ. ΑΡΤΙΝΤΑ (δ.) .....	76	19200	εἰς Τουρκού ὑπὸ συμπλήρωσιν		
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.) .....	77	19200	εἰς Τουρκού ὑπὸ συμπλήρωσιν		
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.) .....	71	17718	ε. Ρόπτερνταν 29)1 (ἐπισκ.).		
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.) .....	73	17355	ά. Δούτελτον 11)2 διά "Οχλαντ"		
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.) .....	72	17718	ε. Βοστώνην 15)2		
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.) .....	72	17700	ε. Νεάπολιν 18)2		
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.) .....	71	17718	ά. Χόγκι Κόρχι 16)2 Σιγκαπούρην		
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.) .....	70	17840	ε. Κιουρασό 30)1		
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.) .....	72	17718	ά. Κιουρασό 1)2 διά Μπόνυ		
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.) .....	71	17718	ά. Πούλι Μπούκον 8)2		
ΜΕΣ. ΠΝΗ (δ.) .....	72	17718	ε. Πόρτ Λιμον 5)2		
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.) .....	73	17718	ά. Ρόπτερνταν 28)1 διά Λάγος		
ΜΕΣ. ΤΟΜΗ (δ.) .....	65	51412	εἰς Τάκασοβιλ 16)11 (ἐπισκ.).		
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.) .....	73	17350	ε. Μπόνυ 27)1		
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	ά. Πειραιά 15)2 διά Κωνσταντζαν		
ΜΗΑΟΣ ΙΙ .....	48	1338	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΜΗΑΟΣ ΙΙΙ .....	49	2340	ὑπὸ παραλαβήν		
ΜΗΑΟΣ IV .....	53	3656	ὑπὸ παραλαβήν		
ΜΗ. ΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ .....	60	22633	δ. Γιβραλτάρ 31)1 διά Πότι		
ΜΗΤΙΣΟΣ .....	60	12625	ά. Πρόδιτνεν 29)1 διά "Ιαπωνίαν		
ΜΙΚΤΟΝ (μ.) .....	60	18889	ά. Τζέκανονδι 1)2 διά Κιουρασό		
ΜΙΛΕΝΑ Α. ....	45	3401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	68	9068	δ. Μπρούνισμπούτελ 11)2 διά Ρίγα		
ΜΙΜΙΝΑ .....	57	9200	ε. Στιγκαπούρην 31)1		
ΜΙΝΕΡΒΑ .....	49	6126	ε. Μπ. "Άδρες 5)2		
ΜΙΝΕΡΒΑ II .....	56	1196	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ .....	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 17)2		
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ .....	69	1572	ε. Πειραιά 22)1		
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΩΝ .....	70	1582	δ. Σουέζ 11)1 διά Τζένταν		
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤΩΝΕΣ .....	72	1580	ά. Διεδόνων 2)2 διά Λαττάκια		
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ .....	70	1582	δ. Σουέζ 24)12 διά Περσικόν		
ΜΙΝΙ ΛΑΚ .....	69	1560	ε. Πειραιά 8)2		
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ .....	70	1591	ά. Κίγκοτον 27)1		
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ .....	70	1591	ε. Βιρτούν 15)2		
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ .....	69	1572	δ. Σουέζ 29)11 διά Τζένταν		
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ .....	70	1592	ε. Τάν 18)2		
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ .....	71	1564	δ. Σουέζ 17)2 διά Μεσόγειον		
ΜΙΝΙ ΛΑΠ .....	70	1592	ά. Χιούστον 12)1		
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ .....	69	1582	δ. Σουέζ 5)2		
ΜΙΝΙ ΛΑΣ .....	70	1592	ά. Βενετία 17)2 διά Τζένταν		
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ .....	70	1591	ά. Ν. Όρλεάνη 17)2 διά Τζαμάκια		
ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Κ .....	70	1591	ά. Π. Σάδι 9)2		
ΜΙΝΙ ΛΕΙ·ΜΠΟΡ .....	71	1563	ά. Ηενεράρδα 29)1 διά Τέξας		
ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Ν .....	70	1582	ε. Τάνενταν 31)12		
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'·Σ .....	69	1572	έζωθι Λαττάκια 11)11		
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ .....	71	1562	δ. Σουέζ 29)11 διά Τζένταν		
ΜΙΝΙ ΛΕΟ .....	70	1591	ε. Πειραιά 16)2		
ΜΙΝΙ ΛΗ .....	71	1562	ά. Κίνγκοτον 18)2 Ν. Όρλεάνη		
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ .....	70	1592	ε. Π. Καπτέλο 2)2		
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ .....	70	1592	ά. Βαρκελόνην 14)2 διά Πειραιά		
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ .....	70	1592	ά. Χιούστον 28)1 διά Ματτάνζας		
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ .....	70	1591	ά. Μπαρμπάντος 29)1 Κιουρασό		
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ .....	74	1578	ε. Πειραιά 18)2		
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ .....	71	1592	ά. Πειραιά 9)2 διά "Αλεξάνδρειαν		
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ .....	71	1594	ά. Τσάρλεσον 8)2 διά Τζαμάκια		
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ .....	75	1578	ά. Ν. Όρλεάνη 3)2 Λ. Τσάρλς		
ΜΙΝΙ ΛΩ .....	71	1594	ά. Π. Εοκιθέλ 9)2 "Αγ. Δομινικο		
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ .....	70	1592	ά. Λεωνεσόν 8)2 διά Λαττάκια		
ΜΙΝΙ ΛΑΖΑΡΝ .....	72	1580	ά. Σουέζ 15)2 διά Λαττάκια		
ΜΙΝΙ ΔΙΑΛΑΚ .....	70	1591	ε. Τάν 12)9		
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ .....	70	1590	ά. Ηενεράρδα 26)1 διά "Ελλάδα		
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ .....	70	1592	ε. Πειραιά 12)2		
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ .....	71	1592	ά. Πειραιά 14)2 Βαρκελόνη		
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ .....	71	1562	ά. Βίλμιγκτον 12)2 διά Λ. Τσάρλς		
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ .....	71	1564	ε. Πειραιά 17)2		
ΜΙΝΙ ΔΙΦΤ .....	70	1582	ά. Πειραιά 18)2 διά Περσικόν		
ΜΙΝΙ ΔΟΟΥ .....	71	1563	ά. Μπαρπάντος 14)2 διά ΗΠΑ		
ΜΙΝΙ ΔΟΤ .....	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνη 13)2		
ΜΙΝΙ ΔΟΤΙΚ .....	70	1592	ά. Χιούστον 28)1 διά Ματτάνζας		
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ .....	70	1591	ά. Μπαρμπάντος 29)1 Κιουρασό		
ΜΙΝΙ ΔΟΥ .....	74	1578	ε. Πειραιά 18)2		
ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ .....	71	1592	ά. Πειραιά 9)2 διά "Αλεξάνδρειαν		
ΜΙΝΙ ΔΟΥΞ .....	71	1594	ά. Τσάρλεσον 8)2 διά Τζαμάκια		
ΜΙΝΙ ΔΥΜΦ .....	75	1578	ά. Ν. Όρλεάνη 3)2 Λ. Τσάρλς		
ΜΙΝΙ ΔΩ .....	71	1594	ά. Δ. Εοκιθέλ 9)2 "Αγ. Δομινικο		
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ .....	70	1592	ά. Λεωνεσόν 8)2 διά Λαττάκια		
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ .....	70	1584	ά. Τζά κοινιθ 29)1 διά "Ονδούραν		
ΜΙΝΙΣΗ .....	63	1199	ε. Ρόπτερνταν 9)2		
ΜΙΝΟΣ .....	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 1)2 διά Ν. Ύρκη		
ΜΙΡΕΝΕ .....	68	4933	ά. Αμέρερον 18)12 διά Λάγος		
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	66	22241	ά. Σακά 9)2 διά Μπουσάν		
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ .....	74	28082	ά. Λισαδόνην 17)2 Φιλαδέλφειαν		
ΜΙΣΤΡΑΑ .....	52	9907	ὑπὸ παραλαβήν		
ΜΙΣΑ Κ. ....	57	4039	ά. Μπάρι 15)2 διά Τουρκίαν		
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ....	54	4352	ά. Λ. Αντζέλες 17)2 διά Ντουμάτ		
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ. ....	71	124009	ά. Χόδκι 25)12 διά Κάρυκ διλ		
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .....	58	22129	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)11		
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ .....	68	23067	έ. Σπέτζα 14)2		
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	61	10606	ά. Αστόντ 13)2		
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ....	61	2353	ά. Βρέμπην 21)1 διά Βεγγάζην		
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ .....	61	12662	ε. Ναγκόγια 5)2		
ΜΙΜΠΑΙΤΑ (δ.) .....	69	4793	ά. Τανούρα 1)2		
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	73	61172	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30)1)76		
ΜΟΝΙΚΑ Σ. ....	52	1950	ε. Πειραιά 3)1		
ΜΟΣΚΑ .....	57	2926	ε. Λάγος 3)12		
ΜΟΣΧΑ Δ. ....	56	8823	ε. Παραντα 21)1		
ΜΠΑΙΑΤΙΚΗ ΗΓΚΑ .....	63	1562	ά. Μαδέρια 18)2		
ΜΠΑΙΝΤΙΚ ΝΙΓΚ .....	52	6982	μετων. "ΙΟΥΡΟΠ ΣΕ·ΥΛΩΡ"		
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ .....	55	10013	έ. Νταβί Νταϊδης διλ 4)2		
ΜΠΑΡΡΥ .....	66	14383	ά. Καρασάρ 7)2		
ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ 1 .....	60	3476	ά. Μονρόδια 9)2		
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.) .....	59	12730	ά. Π. ντε Μπούκ 15)2 Νεάπολιν		
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.) .....	58	15895	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)6)75		
ΜΠΑΝΚΟ .....	60	4534	ά. Ν. Ύρκη 13)2 διά Γόνυια		
ΜΠΑΟΚΑΝΤ .....	66	3013	ε. Λάρνακα 14)1		
ΜΠΛΑΛΗΣ .....	68				
ΜΠΛΑΛΗΣ Κ. ....	61				
ΜΠΛΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ .....	61				
ΜΟΜΠΑΙΤΑ (δ.) .....	69				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	73				
ΜΟΝΙΚΑ Σ. ....	52				
ΜΟΣΚΑ .....	57				
ΜΠΑΙΑΤΙΚΗ ΗΓΚΑ .....	63				
ΜΠΑΙΝΤΙΚ ΝΙΓΚ .....	52				
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ .....	55				
ΜΠΑΡΡΥ .....	66				
ΜΠΕΛΑΤΡΙΞ 1 .....	60				
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.) .....	59				
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.) .....	58				
ΜΠΑΝΚΟ .....	60				
ΜΠΑΟΚΑΝΤ .....	66				

ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ...	63	13751	ά. Κόρπους Κρίστι 20)1			
ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	άργει είς Πειραιᾶς από 5)6)75			
ΝΤΗΖΕΡΤΓΟΥΙΝΤ	74	14552	ε. Λοιδήνον 1912			
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΩΔ. δ.	64	31040	ε. Πειραιᾶς 9)2			
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Π. όφ Σπαίνη 7)2 Βενεζουέλα			
ΝΤΙΜΙ Α...	57	2676	ά. Π. Χάρκουρτ 15)1 διά Μασσαλίαν			
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	ά. Συγκαπόδηνη 1)1 διά Ντουμάτι			
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	είς Λάγος από 12)3			
ΝΤΟΛΛΥ	59	8840	δ. Π. Σάβιδ 29)1			
ΝΤΟΛΛΥ	55	3268	ε. Μπρεμεργάφεν 7)2			
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	2472	ε. Κοπέω 16)2			
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Εσκίδελ 15)2			
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	13057	ώπο παραλαβήν			
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	9072	δ. Μπρούνιμπουτελ 30)1 Σιενφουέγκος			
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Μπαρέριν 4)2			
ΝΤΟΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	25476	ε. Μπωμών 15)1			
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15796	ε. Λιδερπούλ 13)1 Μπ. "Άθρες			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ε. Ταρτούς 8)12			
ΘΕΡΕΤΙΚ (μ.)	73	7349	ε. Αίοι 22)1			
ΟΘΩΝ	57	9448	ά. Μπάραν 25)1			
ΟΙ'ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	ε. Ν. "Υόρκη 2)11			
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11378	ά. Πειραιᾶς 16)2 διά Σύρου			
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΙΤΖ	72	20625	ά. Τακόμε 18)2 διά Γιοκοχάμα			
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ε. Σάντος 7)2			
ΟΙΝΟΣ. ΜΕΙΝΤΕΝ	72	20356	ε. Χιοδόντον 7)2			
ΟΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤ	72	23412	ά. Λ. "Αντζέλες 14)2 Γιοκοχάμα			
ΟΙΓΑ Κ...	66	2982	ά. Πάλας 15)2 Π. Χάρκουρτ			
ΟΙΛΑΝΑΙΑ	56	4380	ά. Χάρμπον Ρ. 18)2 Ν. "Υόρκη			
ΟΙΛΥΠΙΑΣ	58	5326	ε. Πειραιᾶς 17)2			
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ε. Σέπε 10)2			
ΟΙΛΥΜΠΟΣ	51	6752	ά. Μπιλμπάσ 12)2 διά Χουέλθα			
ΟΙΑΥΝΙΑ	72	12111	ά. Δ. "Αντζέλες 19)12 Γιοκοχάμα			
ΟΙΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Π. Πρίνς 25)1 Ρ. Χάινα			
ΟΙΜΗΡΟΣ Τ...	55	5296	ε. Φόδισγκ 6)5			
ΟΙΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει είς Πειραιᾶς από 4)1			
ΟΙΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ά. Καζαμπλάνκας 12)2			
ΟΙΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Γιεράλταρ 13)2 Ρ. Λανούφ			
ΟΠΟΡΤΟΥΝΙΤΥ (δ.)	76	119821	ά. Γιουροπόρτ 24)1 διά Πειρικόν			
ΟΡΕΞΤΙΑ	72	12110	ε. Λά. Γκουάρια 10)2			
ΟΡΙΕ	55	61848	είς Πλότες από 20)8			
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ά. Πειραιᾶς 16)2			
ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	δ. Π. Σάβιδ 10)2 διά "Αιμέρσαν			
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ε. Γιεράλταρ 12)2			
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ.	65	38716	ε. Γιεράλταρ 3)2 διά Φιλαδέλφειαν			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Γκωνσάνταν 11)2			
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	70	10708	ε. Γένοβας 9)2 διά Λαττάκια			
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12458	ε. Κεμπέτ 11)2 διά Ροστόκ			
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Παναμάς 13)2			
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	73249	ε. Κ. Τάουν 7)2 διά Πειρικόν			
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΥΝΙΚΟ	66	3941	ε. Γιεράλταρ 31)1 Παραμαρίμπο			
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			εις Λάγος από 31)12)75			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	εις Λάγος από 31)12)75			
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ						
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙ	53	7645	ε. Αιθέρπούλ 5)2			
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	ώπο παραλαβήν			
ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ε. Γουώρι 27)1			
ΟΥΝΤΕΡ ΉΤΕΝ						
ΔΙΝΤΕΝ	61	11043	ά. Παναμάς 23)1 διά Γιοκοχάμα			
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Κουβέτ 14)2			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Μουροράν 11)2 "Αγ. Φραγκίσκον			
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	ε. Μπαγιόν 13)2			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. "Ακαμπά 7)2			
ΠΑΙΑΝΑ	60	9317	ε. Σουέζ 16)2			
ΠΑΙ-ΙΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Μπονάρι 8)2 Π. "Αρθουρ			
ΠΑΙΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	ε. Κουβέτ 11)2			
ΠΑΙΛ. Β. (δ.)	58	21904	ά. Φιλαδέλφειαν 31)1 διά "Αρούμπα			
ΠΑΙΛΜΙΣ	58	5431	ε. "Αλεξάνδρειαν 13)2			
ΠΑΙΛΜΥΡΑ	58	5720	ε. Λάγος 24)12			
ΠΑΙΜΠΟΛΑ	58	2750	ε. Σουέζ 8)2			
ΠΑΠΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. "Άντεν 9)1 διά "Ινδίαν			
ΠΑΠΑΓΙΑ	57	3373	ε. Σουέζ 23)1			
ΠΑΠΑΓΙΑ	51	5170	ε. Αιθέρπούλ 16)2			
ΠΑΠΑΓΙΑ	68	4429	ά. Ρότερνταν 4)1 διά "Αθένα			
ΠΑΠΑΓΙΑ	52	1295	ε. Τέγενταν 13)2			
ΠΑΠΑΓΙΑ Α. (δ.)	60	13979	εις Λοιδήνον από 7)8			
ΠΑΠΑΓΙΑ ΑΙΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Μομπάσα 30)1 Ρ. Γκράντε			
ΠΑΠΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. "Αιμέρσαν 1)2 διά Λάγος			
ΠΑΠΑΓΙΑ ΣΠΗΛΑΙΗΝ	59	4125	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΑΠΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	ε. Πούλα Μπ. 9)2			
ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Νότσερ 19)1 διά "Αλγέριον			
ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. Κωντόπολιν 3)2 διά Γαλάται			
ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ε. Σασέπιο 12)12			
ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ε. Ρεύνιον 17)2			
ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Ντώρμπον 7)2			
ΠΑΠΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Λοιδήνον 21)1 διά ΗΠΑ			
ΠΑΠΑΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ά. "Αιμέρσαν 27)1 διά Λάγος			
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Δάντιχ 18)2 διά "Ακαμπά			
ΠΑΝΕΛ	66	4244	ά. Κουβέτ 9)2 διά Σουέζ			
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ε. Τζένταν 24)12			
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ						
ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	ε. Ταραγκόνα 14)2			
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Π. Σάβιδ 13)12 Κωνσταντζαν			
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ά. Λάγος 2)2 διά Κρέμε			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	3554	ά. Γιοκοχάμα 10)2 διά Γκλάντσον			
ΠΑΝΤΙΝ	48	3932	ά. Κωντάπολιν 23)1			
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ε. Τάνι 11)2			
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ά. Λάγος 2)2 διά Κρέμε			
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ε. "Αμπιτζάν 30)1			
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ε. Λάγος 29)1			
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ε. Λάγος 11)2			
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	δ. Θεοντα 14)2 διά Λάγος			
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ε. "Αιγακασάκι 4)2			
ΠΑΡΑΟΣ	62	10477	ε. Γιεραλτάρ 16)2 διά Πειρικόν			
ΠΑΡΑΓΑ	57	10442	ε. Αμπιτζάν 27)1			
ΠΑΡΑΣΣΟΣ	57	8184	ε. Λάγος 27)1			
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	59	23607	ά. Γιεραλτάρ 15)2			
ΠΑΡΟΣ	61	13761	ε. Ν. "Ορλέαν 14)2			
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	6838	ά. Σουέζ 8)2			
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	4237	ε. Μόμπιλ 14)2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	80225	ε. Ντουμπάτι 7)2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΛΟΚ.	66	6156	είς Χερθόδρογον 10)2 (έπισκ.)			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	64	44411	ε. Π. όφ Σπαίη 10)1			
ΠΑΙΡΑΣ	52	2676	άργει είς Τζούρρες από 25)8			
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	δ. Σ. "Αννα Μπ. 7)1 Π. Μπάριος			
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Μπρούνιμπουτελ 30)1 διά ΗΠΑ			
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9946	ά. Χερθόδρογον 10)2 (έπισκ.)			
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ε. Βενετία 19)1 διά Πειραιᾶ			
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ε. Π. Καμπέλο 7)2			
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Κολούμπια Ρ. 16)2 διά Μέρσευ			
ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ά. Γκάλχεστον 29)1			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ά. Γιεραλτάρ 31)1 διά Λ. Τσάρλες			
ΠΕΛΟΨ	55	7508	ε. Αιμέρσαν 8)1 διά Ρότερνταμ			
ΠΕΛΟΨ	59	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΠΕΛΜΑ	60	4865	ε. Μπρεμεργάφεν 12)2			
ΠΕΝΤΕΙΑ (δ.)	59	23607	ά. Γκάλδεστον 6)2			
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	ά. Γιεραλτάρ 5)2 διά Φρήπορτ			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ε. Γιεραλτάρ 23)11			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ.	76	23149	ά. Κοκόριος 15)2 διά Βακαγιάμα			
ΠΕΤΡΟΛΑ 2 (δ.)	52	16083	ά. Βρέμην 26)1			
ΠΕΤΡΟΛΑ 3 (δ.)	51	14538	ε. Πειραιᾶς από 24)3)76			
ΠΕΤΡΟΛΑ 7 (δ.)	54	20745	ά. Σουέζ 15)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	12161	ε. Πειραιᾶς 12)1			
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	12101	ά. Πειραιᾶς 15)2 διά Βρέμην			
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ά. Σουέζ 18)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Πειραιᾶς 11)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20207	ε. Πειραιᾶς 8)1			
ΠΕΤΡΟΛΑ 22 (δ.)	55	16996	ε. Πειραιᾶς 15)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	17259	ά. Σουέζ 13)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 25 (δ.)	58	27279	ά. Σουέζ 13)2 διά Ρ. Τανόρα			
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ά. Σουέζ 13)2 διά Ρ. Τανόρα			
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	53342	ά. Σουέζ 14)2 διά Τζένταν			
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ά. Σαβίδ 26)1			
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ά. Πειραιᾶς 11)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	22479	ε. Σπέτζα 18)2			
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ά. Σουέζ 8)2 διά Τζένταν			
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ά. Σουέζ 8)2 διά Τζένταν			
ΠΕΤΡΟΛΑ 35 (δ.)	52	11593	ά. Πειραιᾶς 15)2 διά Δουνκέρκη			
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)						

ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ . . . . .	56	9045	ά. Λ. Πάλμας 16)2 διά Χάτφα	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ . . . . .	68	11364	ε. Π. Καμπέλο
ΠΗΤΕΡ (δ.) . . . . .	60	12971	έπο παραλαβήν	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	77	14000	εις Κύδηρε ύπο συμπλήρωσιν
ΠΗΤΕΡ Α. . . . .	61	13437	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)2	ΣΑΣΣΕΣΟΡ . . . . .	58	11946	έπο παραλαβήν
ΠΗΜΔΑΡ . . . . .	72	20045	ε. Μορμουγκάσ 4)2	ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ . . . . .	59	5852	ά. Ρ. 'Ιανέρο 11)2 Μπ. 'Άρης
ΠΗΜΔΑΡΟΣ . . . . .	63	10697	ά. Κολόμπα 13)2 διά Κιέλον	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.) . . . . .	63	31214	άργει εις Πειραιά δπό 16)6
ΠΙΣΤΙΣ . . . . .	73	13631	δ. Π. Σάδι 12)2	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ . . . . .	72	16604	ά. Λίθερπουλ 18)2 διά Κρήτην
ΠΙΣΤΙΣ . . . . .	66	8138	ά. Μπλιμάτα 25)12 διά Λαττάκια	ΣΑΡΛΟΤΤΑ . . . . .	60	4083	ε. 'Αντεν 11)2
ΠΙΣΤΙΣ . . . . .	55	3650	ά. 'Αμερέρσαν 15)2 διά Ντάρμπιταν	ΣΑΡΜΠΟ . . . . .	57	2396	δ. Παναμά 15)1
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) . . . . .	73	1517	ά. Τζιμπούτι 6)2 δι' Άσσαμπ	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ . . . . .	57	8889	ά. Ρ. 'Ελλάσηπεθ 24)1 "Ιμπινχαμ
ΠΙΤΡΙΑ . . . . .	72	9462	ά. Κ. Τάουν 15)2 διά Ντάρμπιταν	ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.) . . . . .	56	12355	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ . . . . .	71	3551	ά. Ντάρμπιταν 3)2 διά Γενόβα	ΣΑΡΩΝΙΣ . . . . .	65	1129	ά. Πάτραν 26)12 δι' Ιταλίαν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΙΟΥΟΥ . . . . .	72	3551	ε. Πειραιά 8)2	ΣΑΣ . . . . .	40	5360	ε. Πειραιά 16)2
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ . . . . .	69	3654	ά. 'Αμερέρσαν 10)2 διά Κων)πολιν	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ . . . . .	71	9542	ά. Ρ. 'Ιανέρο 11)2 διά Τριπολιν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ . . . . .	72	3551	ά. Γιοκοχάμα 5)2 Ν. Ζηλανδίαν	ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ . . . . .	70	2982	ύπο παραλαβήν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ . . . . .	70	3654	ά. Αμερύργον 14)2	ΣΕΙΑΣ . . . . .	63	10946	ε. Λάγος 29)1
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ . . . . .	73	9151	ά. Μαπούσια 18)2	ΣΕΙΑΝΙΣ . . . . .	57	4225	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)2 "Αγ. Δομήνικον
ΠΑΙΑΙΑΝΑ . . . . .	54	1908	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΕΙΑΝΤΟΑ . . . . .	74	16307	ά. 'Αμερέρσαν 13)2
ΠΑΙΑΤΩΝ . . . . .	52	3219	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΕΙΟΥΤΑ . . . . .	55	3570	ά. Χόκη Κόκη 6)2 διά Χαΐναγκ
ΠΑΙΕΙΑΣ . . . . .	63	10736	ε. Λούντον 14)2	ΣΕΙΡΙΦΟΣ . . . . .	63	3098	ε. Σάντος 13)2
ΠΑΙΘΗΤΗ . . . . .	53	8647	ά. Σάντος 1)2 δι' 'Αλγύριον	ΣΕΙΥΑΟΡ . . . . .	71	3069	ύπο παραλαβήν
ΠΑΛΑ . . . . .	56	7989	ε. Ρεσφ 28)1	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ . . . . .	69	12061	ε. Στεττίνον 17)2
ΠΑΛΟΥΟΥΣ . . . . .	68	2918	ά. Παναμά 9)12	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ . . . . .	72	9824	ά. Μάλτα 23)12 διά Λίθανον
ΠΑΛΟΥΟΥΣ . . . . .	55	6595	ά. Βουλέπην 9)2 δι' 'Αντεν	ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ . . . . .	56	8267	ά. Λακαμπα 9)12
ΠΑΛΟΥΒΟΣ (δ.) . . . . .	55	10374	άργει εις Χαλίδια δπό 17)2)75	ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ . . . . .	59	11545	ά. Βανκούθερ 9)2 διά Παναμά
ΠΑΛΟΥΔΑΡ . . . . .	64	7832	ά. Βαρκελώνη 14)2 Κ. 'Αμερικήν	ΣΗ ΣΤΑΡ . . . . .	76	9850	ά. Σάδι 25)1 διά Συρίαν
ΠΑΛΟΥΔΩΡΟΣ . . . . .	50	7544	ά. Μπουμπάλ 12)1	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ . . . . .	73	13631	ά. 'Αντζελες 10)2
ΠΑΛΟΥΜΧΑΝΟΣ . . . . .	53	5772	ά. 'Αλεξανδρείαν 13)2	ΣΗ ΤΑΙΝΤ . . . . .	71	10010	ά. Μουτάσας 12)2 Ντ. ές Σαλάμ
ΠΑΛΟΥΞΕΝΗ . . . . .	58	8348	ά. Κων)πολιν 17)1 Μάρην θάλασσαν	ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	74	9100	ά. Σάντος 6)2 διά Λάγος
ΠΑΛΟΥΣ (δ.) . . . . .	65	40284	ά. Βερμούδα 10)2 διά Μπόνι	ΣΗ ΧΟΡΣ . . . . .	76	10006	ά. Λ. Γκουαΐρα 9)2-
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ . . . . .	43	14425	άργει εις Πειραιά δπό 15)4)75	ΣΗ ΧΟΡΣ . . . . .	53	6518	δ. Σουέζ 16)1 διά Κουθέτι
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ . . . . .	75	12959	ά. Λ. 'Αντζελες 16)2	ΣΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΩ . . . . .	58	3829	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ . . . . .	62	10163	ά. Ναγκόύα 24)1 διά Λάγος	ΣΗΜΠΗΝΤ ΑΡΑΜΠΙΑ . . . . .	77	13500	ε. Κόμπη 29)10
ΠΟΠΗ Μ. . . . .	52	7209	ά. Πειραιά 10)1 διά Λάγος	ΣΗΜΠΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ . . . . .	76	2723	ε. Φελιζέτσουε 17)2
ΠΟΠΗ ΙΙ . . . . .	51	7154	ά. Κων)πολιν 12)1 Κωνσταντζαν	ΣΗΜΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ . . . . .	76	3500	ε. Νταμάμ 13)2
ΠΟΡΟΣ . . . . .	57	8796	ύπο παραλαβήν	ΣΗΜΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ . . . . .	76	3500	δ. Σουέζ 18)2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	77	18500	εις Ταργιάσσο διό συμπλήρωσιν	ΣΗΜΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-ΑΕΝΤΖΕΡ . . . . .	76	2723	ά. Ρόπτερνταμ 17)2 διά Φελιζέτσουε
ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	53	4085	ά. Ριγιέκα 12)2 διά Τριπολίν	ΣΗΤΕΙΑ . . . . .	51	2332	ά. 'Αμερύργον 25)1 διά Νιγηρίαν
ΠΟΥΚΟΥ . . . . .	73	18892	ά. Πειραιά 29)1 διά Σουέζ	ΣΙΓΑΝΤΩ Α. Σ. . . . .	70	10175	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)1
ΠΡΙΑΜΟΣ . . . . .	51	4788	ά. Αμπο Ντ. 7)11	ΣΙΩΝΙΑ . . . . .	68	10016	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ ά. . . . .	64	40098	ά. Υόρκη 4)2 δι' 'Αρούμπα	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ . . . . .	73	10053	ά. Σ. Νικολας ('Αργ.) 7)2
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ . . . . .	53	5690	ά. 'Αλεξανδρείαν 14)2	ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΓΑΛΑΝΤ . . . . .	58	11452	άργει εις Πειραιά δπό 4)3
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ . . . . .	65	21379	ά. Μπερά 16)2	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .	57	8476	ά. Παναμά 30)1
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) . . . . .	59	13606	ά. Πειραιά 16)12	ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ . . . . .	75	8981	δ. Σουέζ 13)2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	68	35491	ά. Κισαράζου 8)2 δι' Αδστραλίαν	ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ . . . . .	54	7311	ά. Ακαμπα 3)2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	59	9633	ά. Σουέζ 12)2 διά Κολόμπο	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΗΣ . . . . .	51	6973	ά. Λάγος 9)2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	52	3348	ά. Σαντάπτερ 15)2 διά Πειραιά	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ . . . . .	54	6635	ά. Λισσαδώνες 8)2 διά Σ. Τόμ
ΠΡΟΟΔΟΣ . . . . .	58	4225	ά. Λά. Κουάρια 10)2	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΣΕΑΝ . . . . .	55	6634	ά. Παπαμέλη 2)2
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ. . . . .	59	9125	ά. Τζιμπούτι 28)12 Λοντένταντα	ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ . . . . .	60	10631	ά. Ντάρμπιταν 17)1 διά Περσικόν
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ . . . . .	70	9868	ά. Λόγος 19)1 Ν. Αδστραλίαν	ΣΙΝΤΥ . . . . .	70	18287	ά. Λισσαδώνα 15)2
ΠΡΟΣΩΣ . . . . .	68	34640	ά. Χέντλαν 11)2 Πόχαγκ	ΣΙΡΕΝΕ . . . . .	49	2036	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ . . . . .	55	7062	ά. Σαντάπτερ 14)1 Π. Χάρκουρτ	ΣΙΡΟΚΟ (δ.) . . . . .	58	18287	ά. Μπούποτο 14)1 διά Ρ. Τανούρα
ΠΡΩΤΕΥΣ . . . . .	68	42202	ά. Ρόπτερνταμ 5)12	ΣΙΦΩΝΟΣ . . . . .	58	13872	ε. Τζένταν 13)2
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ . . . . .	68	9858	ά. Γιοκοχάμα 14)2	ΣΙΦΩΝΟΣ . . . . .	62	3097	ά. Βαλτιμόρην 30)1 Ρ. 'Ιανέρο
ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ 'ΙΣ . . . . .	62	10165	ά. Κουβέλη 15)2	ΣΚΑΙΓΡΟΥΙΑ . . . . .	76	19150	ά. Ν. Γουεστιμίντερ 14)2 Β. Εύρωπη
ΠΥΘΕΑΣ . . . . .	67	4057	ά. Τούτσιαν 31)1	ΣΚΑΠΟΥΙ-ΙΝΤ . . . . .	70	9077	ε. Βουλέπην 13)2
ΠΥΘΙΑ . . . . .	72	10382	ά. Βαλαρόν 14)2	ΣΚΑΠΛΕΙ-ΙΚ . . . . .	53	3899	ά. Κουθέτι 13)2
ΠΥΩΙΝΑ . . . . .	51	8684	ά. Λάγος 2)110	ΣΚΑΠΛΑΙΟΥΝΤ (δ.) . . . . .	61	22566	ά. Υόρκη 6)2 δι' 'Αρούμπα
ΠΥΩΙΝΑ Κ. . . . .	70	15000	ά. Δάνσιν 8)2	ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ . . . . .	71	9085	ά. Παναμά 3)2
ΡΑΦΑΗΑ Μ. . . . .	54	2999	ύπο παραλαβήν	ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ . . . . .	66	25742	ά. Βοστώνην 10)2 δι' 'Αρούμπα
ΡΕΑ . . . . .	71	2678	ά. Γιβραλτάρ 17)2 δι' 'Αλγύριον	ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ ΕΙΑ . . . . .	76	19451	ά. Νταμάν 16)2
ΡΕΑ . . . . .	56	4388	ά. Τάραν 7)2	ΣΚΑΠΤΡΕΙ-ΙΝΤ (δ.) . . . . .	60	21130	ά. Βοστώνην 10)2 δι' 'Αρούμπα
ΡΕΑ . . . . .	61	4152	ά. Ιτουάπτα 26)1	ΣΚΑΠΧΙΛΛ . . . . .	61	12012	ά. Μογκαντζίσο 2)1
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚ. δ. . . . .	58	13093	ά. Σαλάβερ 20)1 διά Καλάο	ΣΚΙΑΘΟΣ . . . . .	50	4367	ά. Ρ. 'Ιανέρο 13)2 διά Χάτφα
ΡΕΘΥΜΝΟΝ . . . . .	66	1127	ά. Τζούνιε 9)2 διά Πειραιά	ΣΚΙΑΘΟΣ . . . . .	54	1856	ά. Πειραιά 18)2 διά Πάτραν
ΡΕΝΑ Κ. . . . .	57	8620	ά. Κουβέλη 14)2	ΣΚΑΗΡΙΩΝ . . . . .	69	9057	ά. Νταμάν 29)1
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ . . . . .	56	1990	ά. Θεύταν 6)1 διά Ταρτούς	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ . . . . .	48	3745	ά. Φιλαδέλφειαν 16)2 Χάλιφας
ΡΗΓΚΑΛ (μ.) . . . . .	51	12540	ά. Κολούπια Ρ. 13)2 δι' 'Αγ. Φραγκίσκ.	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ . . . . .	57	1368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ . . . . .	56	13383	ά. Π. Σάδι 25)1 δι' 'Αμαρτερνταμ	ΣΚΟΠΗ . . . . .	51	2178	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ . . . . .	60	11616	ά. Γιοκοχάμα 12)2 δι' Αδστραλίαν	ΣΚΟΡΠΙΟΣ . . . . .	76	19150	ά. Λ. 'Αντζελες 13)2 διά Ρόπτερνταμ
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ . . . . .	57	23693	άργει εις Πειραιά δπό 30)4)75	ΣΕΩΒΕΡΕΙΝ Ν ΡΟΥΜΠΗΣ . . . . .	57	7655	ά. Κουβέλη 13)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ . . . . .	65	13283	ά. Βανκούθερ 21)1 δι' Ιστανίναν	ΣΕΩΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ . . . . .	66	4403	ά. Πειραιά 17)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ . . . . .	63	16810	ά. Παναμά 14)2 διά Λίθερπουλ	ΣΕΩΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡΡΑΙΖ . . . . .	56	8534	ά. Τάραντα 31)1
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ . . . . .	61	23548	ά. Σίλεν 7)2	ΣΕΩΒΕΡΕΙΝ ΤΟΝΙΑ . . . . .	61	7863	ά. Γιβραλτάρ 11)2 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΡΗΝΟΥΛΑ . . . . .	70	2762	ά. Λάγος 21)1	ΣΕΩΒΕΡΕΙΝ ΣΤΗΓΚΑΛ . . . . .	53	2959	ε. Τζένταν 30)1
ΡΙΑΤΑ . . . . .	37	5613	ά. Αμπιτάν 21)1 διά Ντουάλα	ΣΕΩΒΕΡΕΙΝ ΣΚΙΠΠΕΡ . . . . .	44	2742	μετων. ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗΝ»
ΡΙΔΑΝΩΗ Α. . . . .	24	5262	ά. Λεμεσόσαν 18)2 διά Λαττάκια	ΣΕΩΒΑ Κ. (δ.) . . . . .	59	52811	ά. Κοσταζακόλος 24)12 Γιαμπούκοα
ΡΙΔΑΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	60	20416	ά. Παναμά 17)2 δι' Ειρηνικόν	ΣΕΩΒΑ Κ. . . . .	58	10635	ά. Βομβάνη 16)2
ΡΟΖ Β. (δ.) . . . . .	58	12208	ά. Ζεερύποδης 9)2 Ν. 'Υόρκην	ΣΕΩΒΑΙ (δ.) . . . . .	55	16260	ά. Τής 18)1 διά Σάλεμ
ΡΟΖΑΡΙΟ . . . . .	71	9077	ά. Π. δρ. Σπαίην 7)2	ΣΕΩΒΙΑ . . . . .	60	8310	ά. Λάγος 13)12
ΡΟΖΕΛΕΝ . . . . .	54	2676	ά. Σουέζ 16)2 δι' Ερυθράν	ΣΕΩΒΙΑ . . . . .	50	5455	ά. Λόρεντ 11)2
ΡΟΛΙΝΓΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) . . . . .	56	8590	ύπο παραλαβήν	ΣΕΩΒΙΑ Δ. . . . .	73	2693	ε. Χάλιμανταν 4)2
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ . . . . .	45	3863	ά. Κων)πολιν 10)2	ΣΕΩΒΙΑ Δ. . . . .	73	3647	ά. Στεττίνον 5)1 δι' 'Αλγερίαν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ . . . . .	54	3654	ά. Λ. 'Αλεξανδρείαν 12)2	ΣΕΩΒΙΑ ΚΟΛΟΚ. . . . .	62	14622	ά. Σάδι 2) διά Ρουμανίαν
ΡΩ . . . . .	54	8146	ά. Μορμουγκάσ 13)2 διά Μπάκρι	ΣΕΩΒΙΑ Τ. . . . .	53	2756	ε. Καλαμπάρ 4)2
ΣΑΒΒΑΓΙ							

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-		64	44726	α. Ν. 'Υδρη 11)2 δι' Αρούμπα	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Χάμπτον ρόδος 4)2 διά Ρωσιαν
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)		65	45966	α. Ν. 'Ορλεάνη 15)2 δι' Αρζοῦ	ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	β. Ναύπλιον 28)1
ΣΤΕΛΙΟΣ II		56	3333	β. Πειραιά 8)2 δι' Αλγερίαν	ΓΙΩΤΣ	73	3717	δ. Κων(ο)πολιν 19)1 διά Ιτεύην
ΣΤΕΛΛΑ		54	15119	δ. Κών(ο)πολιν 28)1 διά Κωνσταντζαν	ΓΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	δ. Τενερίφην 10)1 διά Ντακάρ
ΣΤΕΛΛΑ		57	8971	δ. Αμπιτζάν 28)1 διά Βάλδις Μπ.	ΤΙΜΗ	48	11281	ύπο παραλαβήν
ΣΤΕΛΛΑ Κ.		54	7512	ε. Πειραιά 15)1	ΓΙΜΗ	71	5063	ε. Τζένταν 10)2
ΣΤΕΛΛΑ Κ.		63	1525	ε. Π. Χάρκουρτ 13)2 διά Βάλδις Μπ.	ΓΙΝΑ (δ.)	76	164691	ε. Ράς Τανόρα 24)1
ΣΤΕΝΙΕΣ		59	6678	ε. Βενετία 16)2 διά Πειραιά	ΓΙΝΑ	58	2303	ε. Σαπέλε 6)2 διά Μπέλφαστ
ΣΙΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Μορμουνγκάδ 14)2	ΓΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	ε. Μπεντί 19)1	
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ε. Α. 'Αντζελες 4)2 Μπουεναθεντούρα	ΓΙΝΙ Π.	70	2990	ε. Γιεραλτάρ 15)2 Ράς άλ Καιμάχ	
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Βομβάην 12)2	ΓΙΤΙΚΑ (δ.)	64	34056	ε. Πύλον άπο 5)8	
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΜ (δ.)	54	11582	ε. Θέσσαλη 12)2	ΓΙΤΙΚΙ	57	10178	δ. Δάντσιχ 15)2	
ΣΓΟΛΙ ΚΑΠΙΚΟΡΝΗ	57	12329	ε. Θέσσαλη 12)2	ΓΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ε. Γιοκοχάμα 9)2 δι' Ιντσόν	
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11)2	ΓΟΛΜΗ	71	5041	ε. Πόρτλαντ Με. 12)2	
ΣΤΟΑΤ ΡΑΙΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Μπιλμπάρο 16)2 διά Ν. 'Υδρη	ΓΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ε. Λάγος 25)1	
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ε. Πύρτλαν (Με) 9)2 Ν. 'Ορλεάνη	ΓΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει είς Πειραιά άπο 27)6)75	
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ε. Βαρκελώνη 10)2	ΤΟΝΥ	55	8562	ε. Καράρα 5)2 διά Τριπολίν	
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΟΞΟΤΗΣ	74	19166	δ. Λ. 'Αντζελες 4)1 διά Τόκιο	
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ε. Αλεξανδρέαν 30)1	ΤΡΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Γιοκοχάμα 30)1 διά Μιζουσιμά	
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει είς Πειραιά άπο 14)4)75	ΓΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ε. Δουσλίνον 14)2	
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ε. Γιεραλτάρ 15)2 διά Βρέμην	ΓΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ε. Ά. άλ Φαχάλ 13)2 Χονολουλού	
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ε. Βολιμην 8)2 Αλεξανδρεία	ΤΟΥΑΙΠ Β. (δ.)	62	22271	ε. Ν. 'Υδρην 13)2	
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ε. Λιθρόν 30)1	ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	ε. Θεσσαλονίκην 3)1	
ΣΥΝΑΥΤΙΑ	56	5081	ε. Αιγαίν Ντ. 6)1 διά Ντουμπά	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ε. Π. Σατέ 15)2 δι' Ελλάδα	
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	ε. 'Αλεξανδρείαν 14)2 Δ. Γερμανίαν	ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	ε. Κων(ο)πολιν 30)1 διά Κωνσταντζαν	
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ε. Κοσίν 16)2 διά Σουέζ	ΤΡΑΝΣΟΥΓΟΥΡΝΤ	57	2361	ε. Σουέζ 15)1	
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ε. Μη. 'Άδρες 24)1 διά Πολωνίαν	ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ-Υ-ΔΟΡ	59	4070	ε. Λιθερπούλ 17)2 διά Γουαμπόα	
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ε. Κολόμπο 28)1 διά Σουέζ	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ε. Ντάρμπατ 12)2 δι' Αμέρισον	
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ε. Σάντος 16)1 διά Μόντρεαλ	ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΓΡΗΣ	59	18586	ε. Μπιλμπάρο 3)2	
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	52	3225	ε. Πειραιά 21)9	ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΙΝΤΗ				
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ε. Κων(ο)πολιν 6)2 διά Πειραιά	ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	72394	ε. Μπωμόν 4)2	
ΤΑΚΑ	58	11425	ε. Ν. 'Υδρη 11)2	ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	ε. Λιοστόν 21)1 διά Μπούλεν Μπαΐη	
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ε. Γιοκασία 18)9 διά Τσίμπα	ΤΡΙΑΙΝΑ	68	67280	ε. Τέμπολ Μπαΐη 13)1	
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Χάρτης 17)2	ΤΡΙΠΙΝΑ	77	18500	είς Τογιοχάσι ήπο συμπλήρωσιν	
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ε. Λάγος 14)2	ΤΡΙΠΟΛΗ	57	9930	είς Κουβέλι 21)10	
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ε. Τζάν 15)2	ΤΡΙΤΩΝ	48	4030	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ε. Πειραιά 11)2	ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ε. Λ. 'Αντζελες 13)2 δι' Οζάκα	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Αυθέροναν 18)2	ΤΡΟΙΑΝ	63	11070	ε. Κολόμπο 8)2	
ΤΑΡΑ	61	4010	ε. Μάλτα 17)2 (έπωλ.)	ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	είς θείν 33.23 Β. — 12.49 Δ. 14)11	
ΤΑΡΟ	64	4699	άπό παραλαβήν	ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ				
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ε. Λάς Πάλμας 18)2	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	63	31831	ε. Σασουάμπτον 3)2	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ε. Κων(ο)πολιν 5)2	ΣΓΑΜΠΗΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	ε. Αγ. Βικέντιον 5)2	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ε. Φρημάντη 7)1 διά Π. Μαντρίν	ΣΓΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Μπάραν 17)2	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ε. Μαρακάμπι 31)12 διά Π. Καμπέλο	ΣΕΡΡΥ	76	13600	ε. Σιγκαπούρην 2)2 διά Μπαγκόκ	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ	73	19420	ε. Παναμά 7)2	ΣΕΣΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13600	εις Κορέπ ήπο συμπλήρωσιν	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ε. Π. φ Σπαίην 16)1 Βενεζούελα	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	64	52868	ε. Κάρυκ Άδ., 17)1 Φιουμιτσίνο	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦΙ	58	8465	ε. Κουβέλη 26)11	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ε. Κοραμάρ 9)2	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ε. Γιοκογάνια 9)2	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	άργει είς Πειραιά άπο 16)10)75	
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	ε. Π. Σαΐδ 29)1 δι' Οδησσόν	ΥΑΡΑ	69	10964	ε. Αιμέροσαν 16)2 διά Σλούσικλ	
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	εις Σ. Βάσος λά Χούνκ 19)2	ΥΑΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	ε. Κων(ο)πολιν 31)1 διά Κωνσταντζαν	
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Πιουροπόρτ 9)2 δι' ΗΠΑ	ΥΑΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Λάγος άπο 1)9)75	
ΤΕΑ	49	5632	ε. Πειραιά 15)2 δι' Ιταλίαν	ΥΑΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ε. Λαττάκια 12)1	
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	ε. Μορμουνγκάδ 13)2	ΥΑΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Γόννια 13)2	
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ε. Πειραιά 15)2 διά Θεσσαλονίκην	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Χιούστον 312 διά Μπάρον	
ΤΕΟΜΠΕΡ	54	3462	εις θέσην 04.23 Β.— 07.51 Δ. 20)9	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Νιούπορτ 19)2	
ΤΕΡΠΑΝΑΔΡΟΣ	53	2990	ε. Πόρτ 'Ελλιζαπεθ 16)2	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Τάν 11)2	
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ε. Πειραιά 18)2	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ε. Αλεξανδρείαν 30)1	
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ε. Πειραιά 31)1 διά Βεγγάλην	ΦΑΙΔΡΑ ΙΙ	58	4885	ε. Π. Χάρκουρτ 26)1	
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ε. Πόρτ 'Εσκιθελ 5)2	ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	ε. Σουάτημα 23)1 διά Π. Χάρκουρτ	
ΙΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ε. Τόκιο 11)2 διά Βανκούμπερ	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ε. Βανκούμπερ 12)2 διά Παναμά	
ΙΖΑΝΙΣ Δ.	68	14800	ε. Πόρτ Σαΐδ 31)1	ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	ε. Ταμπα 512 διά Χιροσίμα	
ΙΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9246	ε. Μορμουνγκάδ 7)2 δι' Ιαπωνίαν	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ε. Τζένταν 10)1	
ΙΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡΥ	62	16563	ε. Ντώρμπαν 27)1 διά Βαρκελώνη	ΦΑΝΗΣ	55	3382	ε. Βενετίαν 13)2	
ΤΖΗΝ	63	9916	ε. Αλεξανδρείαν 17)2	ΦΑΝΤΑΣ Α. (δ.)	74	23123	ε. Ράς Τανόρα 22)1	
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Σουέζ 8)2	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ε. Μπρούνιμποτελ 21)1 διά Λάγος	
ΤΖΟΑΝΝΑ	61	10125	άπό παραλαβήν	ΦΑΣΤ ΜΠΙΡΖ	52	4615	ε. Λάγος 28)1	
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2)2	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ε. Π. Χάρκουρτ 8)2	
ΤΖΟΚΑΣΤΑ	72	8849	ε. Αιμέροσαν 25)1 διά Π. Χάρκουρτ	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Λιοσαθώνα 18)1	
ΤΖΟΥΙΔΑ	68	14800	ε. Π. Αγορά 8)12 διά Μεσόβιεν	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ε. Αλεξανδρείαν 14)2	
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	είς Σεντόνα ήπο συμπλήρωσιν	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΤΚΣ	69	12748	ε. Μπάραν 12)2	
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	είς Γιοσιούμι ήπο συμπλήρωσιν	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. Βομβάην 10)2	
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Βενετία 6)1 διά Τόνδια	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	άργει είς Πειραιά άπο 30)4	
ΤΖΩΝ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14800	είς Ιμάρια ήπο συμπλήρωσιν	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ε. Αμπιτζάν 29)1	
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Μαύρικον 12)1	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Ντάς άλ 15)1	
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Βενετία 25)1 διά Π. Μαδέρο	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ε. Ρότερνταμ 15)2 δι' ΗΠΑ	
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	66	39555	ε. Φόδ 15)2 διά Μασσαλίαν	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ε. Καράτι 16)2	
ΔΡΗΣ (δ.)	56	10016	ε. Π. Ελλιζαμπεθ 16)2 διά Ντάρμπταν	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2569	ε. Αμδούργον 16)2	
ΑΓΓΛΩΝ Β.				ΦΙΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ε. Μόντπλ. 5)2 διά Ν. 'Ορλεάνη	
				ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6)2 διά Σάπελε	

**COULOUTHROS LTD.**

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr  
 TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1  
 TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G. LONDON  
 TELEPHONE: 01-930 7561

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

ΦΛΟΙΣΒΟΣ .....	71	19747	δ. Παναμά 10)2 διά Ειρηνικόν	XIAN ΓΟΥΑΙΗΒ .....	68	10016	ἀ. Φόνευς 8)2 διά Σουδίμπα
ΦΛΩΡΑ Ν. ....	73	17540	ἀ. Μπρεμερχάφεν 8)2 διά Λίθερπουλ	XIAN ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ .....	68	10121	δ. Σουέζ 25)1 διά Μπ. Ἀμπάς
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ .....	62	4576	ἀ. Μπ. "Άρες 9)2 διά "Αλγερίαν	XIAN ΖΕΦΥΡ .....	69	10016	ἀ. Μπέρια 2)2 διά Τσουντούλ
ΦΛΩΡΙΤΑ .....	49	3625	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	XIAN ΚΑΙΤΑΙΝ .....	67	10086	ἀ. Γιοκοχάμα 5)2 διά Λά Γκουάιρα
ΦΟΙΝΙΣ .....	69	11489	ἀ. 'Αμπαντάν 28)1	XIAN ΣΑΝ .....	69	10016	δ. Γιθαράταρ 12)2
ΦΟΙΝΙΣ .....	48	3265	ε. Καράται 19)11	XIAN ΣΕΥΔΟΡ .....	68	10121	ζ. Πουέρτο Καμπέλο 18)1
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ .....	60	13762	ε. Μπ. Μπλάνκα 7)2	XIAN ΣΗ .....	69	10016	ἀ. Τενερίφη 15)2
ΦΟΝΤΕΛΕ .....	50	1338	δ. Νταμά 1)2	XIAN ΣΙΑΡ .....	69	10016	ε. Μαυρίκιον 26)1
ΦΟΥΑΣΤΑΡ .....	67	3971	δ. Κων(πολ) 20)1 διά Πειραιά	XIAN ΧΙΛΑ .....	69	10016	δ. Λίθερπουλ 27)1 διά Ντακάρ
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ .....	56	6838	δ. Μπλάραν 10)2	XIONA .....	55	2224	ε. Ντουμπάι 25)1 Νταμά
ΦΡΑΝΚ .....	70	2997	ηπό παραλαβήν	XΙΟΣ .....	58	9483	δ. Κων(πολ) 22)1
ΦΡΑΝΚΙ .....	54	2227	ἀ. Ρουέν 18)1 διά Λαττάκια	XΙΟΣ .....	60	8462	δ. Παναμά 18)12
ΦΡΕΝΤΣΙΠ ΜΠΙΓ' .....				XΙΟΥΜΑΝΙΤΥ .....	57	8487	δ. Φρημάντλ 9)2
ΚΙΝΙΚ .....	62	1910	ε. Σιγκαπούρη 14)11	ΧΑΟΗ .....	75	16421	ηπό παραλαβήν
ΦΡΗΝΤΟΝ .....	70	9865	ἀ. "Άρμπο Ντ. 11)2 διά Ντόχα	ΧΟΛΛΑΝΤ .....	61	5876	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ .....	61	1190	ἀ. 'Αντεν 11)2 διά Βομβάη	ΧΟΟΥΠ .....	48	2947	ἀ. Αλεξανδρειαν 15)2 διά "Ιταλίαν
ΦΡΙΝΤΑ .....	63	1111	ε. Μαρικίον 13)2	ΧΟΟΥΠ ΣΗ (δ.) .....	58	13530	Ε. Γιουροπόρτα 11)2
ΦΡΙΞΟΣ Δ .....	49	9694	ε. Γ. Γκράντε 7)2	ΧΟΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.) .....	55	12597	ἀρχεί εις Πειραιά από 19)3)75
ΦΡΟΝΗΣΙΣ .....	68	11362	ε. Βανκούμπερ 17)2	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ .....	69	9073	Ε. Τζένταν 29)1
ΦΡΟΣΥΝΗ .....	71	10010	ε. Γιοκοχάμα 10)2	ΧΡΗΣΤΟΣ .....	56	8001	ἀ. Σιγκαπούρην 1)2
ΦΡΟΣΩ .....	56	6834	ε. Καράται 20)1 (ἐπισκ.)	ΧΡΗΣΤΟΣ .....	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΟΣΩ Κ .....	70	18633	ε. Ρεζάριο 29)1	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ .....	57	1793	ἀρχεί εις Πειραιά από 5)12)75
ΦΩΣ Ι .....	48	9069	ε. Γιοκοχάμα 12)2 διά 'Ακτα	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.) .....	63	30408	ἀ. Αμεριγγον 17)2 διά Ρότερτην
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.) .....	65	40978	ηργεί εις Πειραιά από 4)3)75	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ- .....			
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	76	19500	εἰς Σκαραμαγκά διόπ συμπλήρωσιν	ΣΕΑΝΙΚ (δ.) .....	56	11977	ἀ. Φώλετο 31)1 διά ΗΠΑ
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	57	10492	ε. Σιγκαπούρη 4)2	ΧΡΙΣΤΙΝ (δ.) .....	62	31050	δ. Γιθαράταρ 15)2 διά Τέξας
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε .....	70	11283	ε. Παναμά 11)2 διά 'Αλγερίαν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ .....	59	10867	εἰς "Άρες Μπαΐη 17)2
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ .....	76	32511	ε. Κων(πολ) 23)1 Μαύρην θάλασσαν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ .....	58	8396	Ε. Κουθέτι 13)11
ΧΑΛΑΡΕΝ .....	60	6724	ηπό παραλαβήν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΙΔΗ .....	56	8411	Ε. Ντόρμπαν 31)1 διά Μπάραν
ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.) .....	62	32878	ἀ. Φιλαδέλφειαν 8)2 Π. & Πιέρ	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	69	28006	Ε. Γόνιαν 11)2
ΧΑΜΣΙΝ (δ.) .....	57	18302	ε. Κασιούνγκ 18)1 (πρός διάλυσιν)	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ .....	49	1771	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	60	9319	ἀ. Ρουέν 4)2 διά 'Αμπιτζάν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ .....	64	2803	ἀ. Ρ. "Ιανέρο 6)2 Μπ. "Άρες
ΧΑΡΑΣ (δ.) .....	60	29120	ηπό παραλαβήν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ .....	71	16275	δ. Μορφουγκάδα 31)1 διά "Ιαπωνίαν
ΧΑΡΙΣ .....	65	5255	ε. Πειραιά 23)1	ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΗΙ .....	51	3856	Ε. Πειραιά 17)2
ΧΑΡΙΣ ΙI .....	55	4721	ε. Π. Σάιδ 14)2 διά Λαττάκια	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II .....	49	3422	δ. Σουέζ 19)1
ΧΑΤΖΑΝΑ .....	65	20484	ε. Κούνσαν 28)1	ΨΑΡΑ .....	56	8420	ε. Κουθέτι 17)11 Μπ. Σαπούδη
ΧΙΑΝ (δ.) .....	56	20328	ε. Μπούλεν Μπ. 9)1 διά Φρήπορτ	ΩΚΕΑΝΙΣ .....	76	18080	δ. Καναδά 3)2
ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ .....	69	10016	ε. Σουέζ 13)2 διά Ναγκόγια	ΩΚΕΑΝΙΣ .....	71	10024	ε. Λ. "Αντζέλες 26)1 Γιοκοχάμα
ΧΙΑΝ Β'ΙΔΑΝΤ .....				ΩΚΕΑΝΙΣ .....	73	3717	ε. Λιδρόνο 6)2 διά Λ. "Αντζέλες

## Τα ύπό δένασ σημαίας

(Πλοία σημειώμενα διά διατεράκου (\*) δεν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα ύπόλοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ .....	64	10472	ἀ. Βακαγιάμα 11)2 διά Κινούρα	ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.) .....	52	2517	ἀργεί εις Πειραιά από 6)2)74
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ .....	69	9436	ἀ. Πέναγκ 1)1 διά 'Οναχάμα	ΑΙΟΛΟΣ (κ.) .....	47	3346	εἰς Τζένταν από 9)8
ΣΤΑΤΗΣ .....	69			ΑΙΟΛΟΣ (δ.) .....	65	35324	ἀ. Σιγκαπούρην 28)1 διά Κάρυκ διλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΑ .....	64	15867	ε. Κεμπέκ 24)12	ΑΙΓΡΗΝΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ. .....	56	7712	ε. Τζένταν 19)11
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ .....	69	10625	ἀ. Πειραιά 20)1	ΑΙΓΡ. ΓΚΡΕ-Ι·Σ (κ.) .....	56	7120	δ. Τσαμπέρικο 4)2 διά Κορίντο
ΑΓΓΗΝΩΡ .....	59	3782	ε. Πειραιά 11)2	ΑΙΓΡ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ. .....	59	17948	δ. Πούντα Κουσίλο 11)1 Χόλυρουντ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) .....	56	20153	ἀ. Μαρέλο 6)2 διά Λάντς "Ειτ"	ΑΙΓΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.) .....	52	6196	ε. Ταρτούς 30)11
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ. .....	54	8120	ἀ. Σίκα 7)2 διά Περσικόν	ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ (μ.) .....	72	57802	ε. Λ. "Αντζέλες 16)2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)* .....	55	1487	ε. Π. "Οχα 8)2	ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.) .....	71	57830	δ. Κων(πολ) 1)2 διά 'Οδησσόν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.) .....	58	3837	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. .....	69	51627	δ. Σιγκαπούρην 14)1 Π. Κελάγκ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* .....	59	27122	ηργεί εις Πειραιά από 19)5)75	ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ .....	67	32644	δ. Ρότερτην 27)1
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κ.)* .....	53	3739	ἀ. Μαπόύτο 6)2 διά Βαρκελώνην	ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ .....	67	32644	ε. Λαμπτόν Ρ. 16)2
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)* .....	56	8130	ε. Μπ. "Άρες 7)2	ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.) .....	75	117340	ἀ. Τέμπλ Μπ. 8)2
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. 8 .....	56	20140	ἀ. Λ. Πλάτα 6)1 διά Κ. Τάουν	ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ .....	66	22362	δ. Γιθαράταρ 15)2 διά 'Οδησσόν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. 44		1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.) .....	74	60930	δ. Αγ. Φραγκίσκον 10)1 Ντουμάτην
ΑΓΙΟΝ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.) .....	50	2167	ἀ. Π. Χάρκουρτ 5)2	ΑΙΤΖ. ΣΕΥΔΟΡ .....	55	117342	ἀ. Μ. ἀλ Φαχάλ 4)2 διά Ρότερτηνα
ΑΓΝΗ (κ.)* .....	49	2641	ἀ. Π. Σάιδ 27)1 διά Πειραιά	ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.) .....	73	57800	ε. Λ. "Αντζέλες 21)1 Σιγκαπούρην
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.) .....	58	1095	ἀ. Κεντρά 19)1 διά Ρότερτηνα	ΑΙΤΖ. ΣΚΑ·Υ' .....	66	22362	ε. Σ. Ναζάρη 8)2 (ἐπισκ.)
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) .....	73	18328	ἀ. Λίθερπουλ 19)2 διά Χάλιφας	ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ .....	65	18452	ε. Τζακάρτα 2)2
ΑΕΔΛΟΣ (δ.) .....	57	20745	ηργεί εις Πειραιά από 14)6)74	ΑΚΑΚΙΑ (κ.)* .....	64	1199	ἀ. Λονδίνον 8)2 διά Γάνδην
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) .....	54	1202	δ. Παναμά 16)2 διά Ειρηνικόν	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ .....	68	25433	ἀ. Αλεξανδρειαν 10)2
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ Κ. .....	56	13669	δ. Κων(πολ) 14)2	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ .....	68	25433	ἀ. Γ. Σάιδ 12)2
ΑΘΕΝ (κ.) .....	46	3921	ἀ. Λά Πάλας 18)2 διά Βαλένθια	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ· .....	68	25433	δ. Γκάλεστον 6)2
ΑΘΕΝΣ ΖΟΥΑΙΗ (κ.) .....	70	8825	ε. Μπ. "Άρες 2)2	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ .....	68	25433	
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ Κ.* .....	58	5596	ἀ. Ρουέν 31)1 διά Φόρτ ντε Φράνς	ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ .....	67	27168	ε. Μπ. "Άρες 11)2
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) .....	54	5130	ε. Τζένταν 22)12	ΑΚΟΥΑΖΟΥ· .....	68	25433	ε. Ξανθί ιαράτσι 9)2
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)* .....	54	5063	ε. Αλερπουλ 16)2 διά Ντεμεράρα	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ .....	68	25168	ε. 'Αλεξανδρειαν 24)1
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.)* .....	61	4903	διουνέρχηρτον 11)2 διά Καζαπλάνκα	ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ .....	68	25155	δ. Ν. "Ορίεανην 2)2 διά Μπουσάν
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ·Υ· .....	59	7115	ε. Ρουέν 23)1	ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) .....	58	23307	δ. Γιθαράταρ 16)2 διά Καντίζ
ΑΘΗΝΑ (μ.) .....	64	30682	ε. Γιθαράταρ 24)1 διά Πουέρτο Ρίκο	ΑΚΡΟΝ (π.) .....	59	14722	ε. Μπ. "Άρες 30)1 διά 'Ιταλίαν
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)* .....	57	10499	ε. Κων(πολ) 9)10	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ* .....	70	8825	ε. Σιγκαπούρην 21)12 διά Εύρωπην
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) .....	67	44708	ηργεί εις Πειραιά από 15)2)75	ΑΚΤΗ (δ.)* .....	56	10287	ἀργεί εις Πειραιά από 18)3)75
ΑΘΗΝΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ δ. .....	72	106623	ε. 'Αρούμπα 30)1 διά Ράς Τανόρα	ΑΚΤΙΒΙΤΥ .....	60	10235	ἀ. Κοραμάρ 11)2 διά 'Αμπατάν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) .....	62	9943	ε. Μπλάμπα 17)1 διά Μπαρανκίλα	ΑΚΤΙΟΥ (δ.) .....	64	35824	δ. Νεάπολιν 17)2 διά Τοιθιαδέκια
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) .....	61	31869	δ. Πόρτ Σάιδ 16)2	ΑΛΑΜΑΡ (κ.) .....	57	11929	ε. Σουέζ 30)12 διά 'Ακαμπα
ΑΘΗΝΗ ΑΟΥΡΟΡΑ Χ.δ.* .....	61	12447	ηργεί εις Πειραιά από 3)7)75	ΑΛΕΑ .....	73	8824	ε. Βενετία 9)2
ΑΘΗΝΗ ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. 51		8675	εις Πειραιά από 14)5)75	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. .....	68	44646	δ. Φιλαδέλφειαν 20)11 διά 'Αγούστα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ·Υ· .....	59	8724	ε. Κοραμάρ 11)2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.) .....	55	12380	δ. Κων(πολ) 10)2 διά Κωνιστάντζαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. 55		10027	ε. Θεσσαλονίκην 28)11 διά Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) .....	47	2097	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΚ (μ.) .....	67	48747	ε. Γιθαράταρ 11)2 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. Χ. * .....	51	2593	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Δ. (κ.) .....	59	28693	εἰς Πειραιά από 18)8 (ἐπισκ.)	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-ΣΗΣ (δ.)* .....	77	126000	ε. Σ. Ναζάρη 8)2 διά Χερβούργον
ΑΘΛΟΣ .....	60	10733	ε. Γιθαράταρ 29)1	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-ΤΑΡΗΣ (κ.) .....	55	8280	ε. Τουτικορίν 5)2 Μπ. 'Αμπάς
ΑΙΓΚΑ Π. .....	51	3239	ε. Καρθαγένην 15)2 διά 'Αντεν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.) .....	57	3143	ε. Κων(πολ) 15)12
ΑΙΓΚΑ ΝΤ. ΌΡ (δ.) .....	61	24871	ε. Κεμπέκ 12)2 διά 'Αρ				

ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Τεργέστην 13)2 Μ. έλλ Μπρέγκα	
ΑΛΜΑ (κ.)	41	9097	ά. Καράτοι 13)2	
ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Γιουροπόρτ 26)1 Φρήπορτ Τέξας	
ΑΛΠΑ (κ.)	43	9159	ε. Πειραιά 20)1	
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λβ.	64	1715	ά. Κίγκις Λύν 6)2 διά Βεγγάζην	
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΟΡ λ"	66	2274	ά. Φελετόσουε 15)2 διά Τζένταν	
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ.				
ΤΕΡ (λβ.)	65	1708	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)2	
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	ά. Σαουθάμπτον 23)1	
ΑΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ά. Βρέμην 31)1 διά Λάγος	
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ά. Κόπατ 30)1 διά Ράς Τανόύρα	
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ε. "Ακαμπα 11)1	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9291	ά. Αυτιτζάν 22)1 διά' Ανκόνα	
ΑΝΑΠΜΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	69	15869	ά. Ντόχα 4)2	
ΑΝΔΡΕΑΣ (Στυκ.)	70	1482	ά. Χάρτα 14)2 Μασσαλίαν	
ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (κ.)*	54	1114	ά. Πειραιά 18)2 διά' Ιταλίαν	
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)*	50	3150	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ (κ.)	52	6989	ά. Πειραιά 18)2 διά Γιουγκοσλαβίαν	
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ά. Τσάρλεστον 18)2 διά' Ιταλίαν	
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ X	67	4037	ε. Κόρπους Κρίστι 8)2	
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	67	21192	ά. Ν. Ορλέανην 7)2 διά Λ. Αντζέλες	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Ράς Τανόύρα 30)1	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	δ. Πόρτ Ελλαζμπεθ 18)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	ά. Σίδνεϋ 14)2 διά Ν. Αμερικήν	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ά. Βανκούμπερ 3)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	76	177304	ά. Γιουροπόρτ 15)1 διά Μπαχρέν	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ά. Σίδνεϋ 28)1	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Παναμά 15)2 διά Γκουαγιακίλ	
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	δ. Παναμά 12)2 διά Ρόπτερνταμ	
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ά. Μπόνι 6)2 διά Κιουρασό	
ΑΝΘΙΑ (κ.)*	64	10864	ά. Αμεδεύρογιον 11)1 διά' Αθάνα	
ΑΝΘΟΥΔΑ (κ.)	57	1225	εις Θεσσαλονίκην όπω 21)12	
ΑΝΚΟ ΗΑΙΑΣ (δ.)	58	12239	ά. Αλεξανδρειαν 17)2 διά Γαλλίαν	
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	δ. Κωνιτόπολιν 4)2 διά Πειραιά	
ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Άμπιντούλ 8)2 διά Μπουσών	
ΑΝΝΑ Μ.	75	14983	ά. Μπάρασφ 16)2 διά Ντρόμπαν	
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ά. Παναμά 14)2	
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	ά. Γιεράλταρ 11)2 διά Καζαμπλάνκα	
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ Κ.*	56	3990	ά. Πόρτ Σαΐδ 9)2	
ΑΝΤΖΕΛΑΙ (δ.)	59	15397	άργει εις Πειραιά όπω 23)5)75	
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ά. Π. νέο Μπούκ 15)2 διά Χουέλρε	
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	48	6259	ε. Τεργέστην 3)2	
ΑΝΤΩΝΗΣ (μ.)*	56	19221	εις Γκιζάν (πρός διάλυσιν)	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ά. Λάς Πλάμας 10)2 διά Μπόνι	
ΑΝΤΟΝΥ III*	76	38800	εις Ναγκασάκι ύπω συμπλήρωσιν	
ΑΞΙΟΣ (π.)*	57	2299	δργει εις Πειραιά όπω 16)11	
ΑΟΥΡΕΙΑ (κ.)	56	5593	ά. Λάς Πλάμας 7)2 διά Λάγος	
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. Θεσσαλονίκην 24)11	
ΑΠΟΛΑΔΔΩΡΟΣ	72	13120	ά. Παλέρμου 7)2 (έπιοι.)	
ΑΠΟΛΑΩΝ*	68	27989	ά. Μπρεμερχάρεν 10)2 Π. Ελλαζμπεθ	
ΑΠΟΛΩΝ	72	13120	ά. Καράτοι 17)2	
ΑΠΟΛΑΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	ά. "Αμπο Ντάμπι 9)2	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	ά. Σουάμποι 13)2	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	ά. Ριγιέκα 1)2 διά Βεγγάζην	
ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	άργει εις Πειραιά όπω 1)5)75	
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28213	ά. Μομπάσα 3)2	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Παναμά 17)1 διά Μπουσών	
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ά. Παναμά 18)1 διά' Ιαπωνίαν	
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ά. "Οζάκα 7)2	
ΑΡΓΩ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	ά. Δουνκέρκην 5)2 διά Χάμπτον ρόδω	
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	57	15406	ά. Παλέρμου 3)2	
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ά. Σιγκαπούρη 13)2 διά' Ιαπωνίαν	
ΑΡΗΣ	56	8046	ά. Μάλτα 30)11 διά Π. Επεδόκλε	
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	ά. Σαλίν Κρούζ όπω 15)8)75	
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Ν. Ορλέανην 17)2	
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	άργει εις Ν. Ύόρκην όπω 1)4)75	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ά. Γκιζάν 13)2	
ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	εις Οζάκαν ύπω συμπλήρωσιν	
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	άργει εις Καλκούτα όπω 1)7)75	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Πειραιά 3)2 διά Ραθένα	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.				
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)*	72	122200	ά. Σαγκάν 12)2 διά Σιγκαπούρην	
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	ε. Σαλίν Κρούζ 7)12	
ΑΡΚ	61	12011	ά. Πουέρτο Καμπέλο 10)12	
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	57	11912	ά. "Αντεν 18)1 διά Μόκα	
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ά. "Ακαμπα 13)1 διά Π. Σουδάν	
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Πορτμαντάρ 19)1 Μπ. Σαπούρ	
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	ά. Γιεράλταρ 10)2 Σ. Ράιντην Πόλει	
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. "Αμπέρσαν 10)2 διά Βόλων	
ΑΡΝΙΣ (κ.)*	48	6710	ά. Τζάκαρτα 4)2 διά Πάλεμπαγκ	
ΑΡΝΤΕΜΑΛ (κ.)	48	3675	ά. Κωνιτόπολιν 28)1 διά Κωνατάνταν	
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εις Μπλαχουώντερ όπω 11)7)75	

ESTABLISHED 1896

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

ATHENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42

TEL. 618.679 - 632.567

TELEX 9388 EK GR

TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

TELEX 27149 EK GR

TELEGRAMS EVIANAVE HALKIS

TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325

A.O.H. (0221) 22867 - 24282

ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΡΑΙ·Γ·	δ. π. 66	63573	δ. Σουέζ 1)1 διά Περσικόν	ΕΡΟ·Ι·Κ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ·Ι·Σ (κ.)	56	6778	δ. Ρόπτερνταμ 10)2	ΕΞΙΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ε. Γένυπο 28)12
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΟΡΕP κ.	67	2997	δ. Σάντη Πέντρο 8)2 Καζαμπλάνκα	ΕΞΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	δ. Σουέζ 9)2 διά Σαγκάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ (κ.)	.. 61	7838	δ. Σάντος 7)2 δι' Αλγερίαν	ΕΙΕΟΚΛΗΣ II. (κ.)*	44	7141	άρχει είς Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΤΕΡ·	.. 73	59193	δ. Ρόπτερνταμ 10)2 διά Λάντς "Εντ"	ΕΓΓΟΡΕ (κ.)	56	1375	δ. Μπορντώ 4)2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	δ. Πειραιά 23)1	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	δ. Μ. Μπ. "Άθρες 9)2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι-	.. 56	8750	ε. Ταρτούς 21)12	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	δ. Π. Σάιδ 18)2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ κ.	73	6415	δ. Αλεξανδρειαν 2)2 διά Πειραιά	ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	άρχει είς Πειραιάς από 24)1)76
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	ε. Ουντεθάλα 7)2	ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	δ. Μπαλίκπαταν 10)2 Ντουμάτι
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	69	2993	ε. Βερακρούζ 29)1	ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	δ. Γκάλθεστον 2)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝ	69	22998	ε. Σιράχα 10)2	ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άρχει είς Π. φ. Σπαίην από 5)10)75
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Κολούπιτια ρέβερ 10)2	ΕΥΓ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	30158	ε. Ρ. "Ιανέληρο 13)2 δι' 'Αρούμπα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛA	66	23570	δ. Ρόπτερνταμ 2)2	ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ε. Ρ. Τανούρα
ΓΚΡΕ·Ι·Σ ΜΠΟΝΗ·κ.	57	1009	δ. Καλαμπάκ 9)2 διά Π. Χάρκουρτ	ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	δ. Βαρκελάνην 8)2 διά Λάγος
ΓΚΡΕ·Ι·Σ ΣΕΥ·ΑΟΡ κ.*	53	1313	δ. Μασσάσα 30)1 δι' 'Ασσαμπι	ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	δ. Κ. Τάουν 27)1 διά Περσικόν
ΓΚΡΕ·Ι·Τ ΜΩΡΙΣ (κ.)*	59	5051	διόπα παραλαβήν	ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ*	64	9727	δ. Σουέζ 20)10 διά Νταμάρι
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ·Υ·(κ.)*	55	1308	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	δ. Παναμά 17)2 διά Φιλαδέλφειαν
ΓΛΑΥΚΗ	.. 64	15240	δ. Πιο "Ιανέληρο 3)2 διά Καζαμπλάνκα	ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)	61	13360	δ. Κολόμπο 16)2 δι' 'Αμβούργον
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	δ. Σουέζ 18)2	ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	δ. Τέμπλι Μ.π. 12)2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12148	ε. Μορμουγκάν 13)2	ΕΥΡΥΑ (δ.)	65	35406	δ. Πασκαγούάλ 9)2 διά Τρίνινταν
ΓΟΥΕΣΤΣΤΟΥ·Ι·ΝΤ	70	11329	δ. Ν. "Ορλέανην 27)1	ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	δ. Πειραιά 10)2 διά Βόλων
ΓΟΥΕΣΤΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ	.. 43	14313	άρχει είς Πειραιάς από 17)4)76	ΖΑΝΙΑΛ (δ.π.)*	53	12962	δ. Π. Κορτές 7)2 διά Μπράουνσβιλ
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ*	76	19261	δ. Κ. Τάουν 16)2 δι' 'Ιανωνίαν	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	δ. Ναύπλιον 23)12 διά Ρωσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	δ. Βανκούμερ 5)2 διά Παναμά	ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	δ. Τζεμπέλ Ντ. 17)1 'Ανακόρτες
Γ. ΕΝΤΕΡΠΑ·Ζ (δ.)	53	21284	άρχει είς Πειραιάς από 19)9)75	ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	δ. Τιβραλτάρ 10)2 διά Λάγος
Γ. ΚΑ·Ι·ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	δ. Πόρτλαντ Με. 12)2 διά Φορκάντος	ΖΙΑΙA .....	70	15665	δ. Βαλτιμόρην 5)2 διά Τουρκίαν
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	.. 58	10546	δ. Μπούλιν Ματτί 15)1 διά Φρήπορτς	ΗΓΚΑ	72	9980	δ. Χάδρην 4)2 δι' 'Ελ. Γκουαμάς
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ	.. 57	20902	δ. Ν. "Ορλέανην 13)2 διά Κιουρασάο	ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.	60	14653	δ. 'Οάκος 13)2 διά Σιμιζού
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	.. 57	20533	άρχει είς Πειραιάς από 16)1)75	ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4039	δ. Λάγος 7)2
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	.. 67	22549	ε. Μ. "Υόρκην 10)2	ΗΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ (π.)*	44	14540	άρχει είς Πειραιάς από 28)4)75
Γ. ΝΑΥΤΙΛΟΣ .....	67	23064	ε. Ν. "Ορλέανην 4)2	ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	δ. Θέουτα 16)2 διά Βενετία
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ·Ι·ΤΟΡ	68	22513	ε. Γένυπο 10)12	ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	δ. Τάραντα 12)2
Γ. ΝΕ·Ι·ΜΠΟΡ	68	23064	δ. Γιβραλτάρ 2)2 διά Κάμσαρ	ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	δ. Ντόχα 26)11
Γ. ΝΕ·Ι·ΤΣΑΡ	.. 67	23064	δ. Γιβραλτάρ 23)1 διά Κάμσαρ	ΘΕΜΟΣ (π.)	64	1938	δ. Μπουεναθεντούρα 5)2
Γ. ΝΙΟΥΣ .....	68	22531	δ. Μόδιτ 4)2 διά Κόμπο Ρόχο	ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	είς Πειραιάς από 29)7
Γ. ΝΟΜΑΝΤ .....	68	22531	δ. Κολούπιτια ρέβερ 2)1 δι' 'Ιράν	ΘΕΟΔΟΡΩΣ (κ.)*	55	2999	δ. Ταραγκόνα 28)1 δι' 'Οράν
Γ. ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ	.. 67	22549	δ. Πειραιάς 10)2	ΘΕΟΝΥΜΦΩΣ (π.δ.)*	59	29141	άρχει είς Πειραιάς από 17)4)76
Γ. ΝΟΟΥΑΛΕΤ (δ.)	.. 69	41477	δ. Νεάπολιν 11)2 διά Ράς ές Σιδέρου	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)*	58	26650	άρχει είς Πειραιάς από 13)2)75
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	.. 70	51878	δ. Γιβραλτάρ 26)1 διά Φρήπορτ Τέξας	ΘΕΤΙΣ	74	35935	δ. Αμύδροαν 21)1
Γ. ΝΤΙΟΥΤ (μ.)	.. 71	51878	δ. Γιβραλτάρ 16)2	ΥΕΥΔΑΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Π. Σάιδ 15)2
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)*	.. 71	101831	δ. Ράς Τανόρα 27)12	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	δ. Λ. Πάλμας 14)2 διά Τάμπα
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	.. 73	12597	δ. Πειραιάς 10)1	ΙΖΑΜΠΕΙΤΑ (κ.)	55	7578	δ. Γιβραλτάρ 14)2 δι' 'Αμβέρσαν
Γ. ΦΑΙΘΗ (δ.)	.. 73	49437	άρχει είς Πειραιάς από 25)6)75	ΙΛΙΟΝ (κ.)	53	5608	δ. Νταμάρι 17)12 Μπ. 'Απαλούς
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	.. 65	49437	δ. Γιβραλτάρ 21)8	ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	δ. Βαλτιμόρην 12)2 διά Μάντα
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	.. 71	102326	δ. Ράς Τανόρα 31)	ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643	δ. Σουέζ 12)2 διά Κοραμάσρ
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	.. 70	100175	δ. Τέμπλι Μπατί 17)2 διά Χάδρην	ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	δ. Πειραιά 15)2
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	.. 71	100175	δ. Πειραιάς 9)2	ΙΜΑ *	68	27989	δ. Γδυνια 13)2
Γ. ΧΟΡΑ·Ι·Ζ ΖΩΝ (δ.)	.. 72	102300	δ. Τζεμπέλ Ντάν 6)2 διά Μποναρί	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ*	77	10900	είς Τσοφού δύο συμπλήρωσιν
ΓΡΑΝΑΔΑ	.. 56	10180	άρχει είς Πειραιάς από 12)3)75	ΙΩΝ. ΑΝΗΙΕΡ	67	20959	ε. Ν. "Ορλέανη 21)2
ΓΡΕΓΟΣ	.. 59	10542	δ. Γιοκοχάμα 30)12 διά Περσικόν	ΙΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	δ. Σαντάντερ 26)1
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	.. 39	4569	δ. Πειραιάς 17)2 δι' 'Αφρικήν	ΙΩΝ. ΠΑΙ·ΙΩΝΗΡ	66	20959	ε. Χάμπον P. 18)2
ΔΑΦΝΗ (μ.)	.. 63	30886	δ. Π. Λάρ Κρού 10)1 διά Γκουαγιανίλα	ΙΩΝ. ΣΚΑ·Υ· (κ.)	51	2133	ε. Πειραιά 10)2
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	.. 59	8786	δ. Κολόμπο 12)2 δι' 'Ιταλίαν	ΙΩΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	δ. Είδουμασθ 14)2 διά Σαντάντερ
ΔΕΛΦΟΙ	.. 68	8796	δ. Νεάπολιν 17)2 διά Κωνστάντζαν	ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45280	δ. Παναμά 20)1 διά Γκουαγιανίλα
ΔΗΛΑΟΣ .....	59	9493	δ. Παραγάνου 11)2 διά Ρόπτερντα	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	είς Πειραιάς (Ιπσικ).	ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	ε. Πειραιάς 10)10
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ε. Χάμπον ρόδος 16)1	ΙΩΑΝΝΑ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	δ. Κιουρασάο 5)2
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	.. 36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	δ. Φιλαδέλφειαν 10)2 Π. 'Ορντάζ
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	.. 52	8202	δ. Άμπιτζαν 27)1 διά Λάγος	ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΛΟΣ (π.)*	52	7731	ε. Π. Καμπούν 29)12
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	.. 54	2756	δ. Λ. Πάλμας 27)1 διά Λάγος	ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	δ. Πορτμπανέρ 4)2 διά Μπουσίρε
ΔΟΚΤ. Α. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	.. 68	54513	δ. Μασσαλίαν 17)2	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	..	34498	δ. Βαλτιμόρην 29)1 δι' 'Αρούμπα
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	.. 65	21449	δ. Βαλτιμόρη 4)2 δομών, Δημοκρ.	ΚΑΛΛΗ .....	57	8774	ε. Καράτος 9)12
ΔΡΟΜΩΝ .....	64	17487	δ. Καζαμπλάνκαν 31)1 Κωνστάντζαν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ε. Χάμπον P. 15)2
ΔΩΡΙΕΥΣ .....	58	8431	δ. Φρήπορτ Μπατ. 15)2 δι' 'Οδησσόν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άρχει είς Πειραιάς από 15)2)75
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	.. 67	43231	δ. Αγ. Φραγκίσκον 16)2 Κάρυκ 'Αλ.	ΚΑΛΠΟΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)*	53	1044	ε. Μπαχρέϊν 22)1
ΔΩΤΩ .....	68	35191	δ. Ν. "Ορλέανην 14)2 δι' 'Αιθρίγον	ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)	52	8111	δ. Λάγος 14)2 διά Ντακάρ
ΕΒΡΟΣ .....	63	15983	δ. Ρόπτερνταμ 10)2	ΚΑΜΙΛΛΑ Μ. ....	75	14983	ε. Τριπούς 29)12
ΕΒΡΟΣ (π.)	.. 57	2299	δ. Σουέζ 7)2 διά Γκιζάν	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Π. Σάιδ 19)1 δι' 'Ελλάδα
ΕΘΝΙΚ (δ.)	.. 75	126947	δ. Φατέ Τέρομ. 21)1 διά Ρόπτερντα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΕΚΟΣ κ.	56	9817	δ. Βενετία 15)2 διά Αλεξανδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	.. 51	3065	είς Βίγκο από 30)5)76	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .	63	16984	δ. Γιβραλτάρ 3)2 διά Δ. Αφρικήν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	.. 72	113780	δ. Γιβραλτάρ 28)1 διά Μπαχρέϊν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	δ. Γιβραλτάρ 17)2 διά Ροοτόκ
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)*	.. 52	1157	δ. Κεντρία 2)2 διά Τύνιδα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ κ.	54	10905	δ. Κωναριούλ 2)2 Μαύρην θάλασσα
ΕΙΡΗΝΗΩ (π.δ.)*	.. 65	42377	δ. Γλαύκος 7)2 διά Κολόμπο	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .....	68	23666	δ. Λ. Πάλμας 1)2 διά Γδυνία
ΕΙΚΑΤΩ·ΤΖ	.. 72	4801	δ. Ν. "Αράρες 10)2 δι' 'Αιθρίγον	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	δ. Καράτος 15)2 διά Ντουμπάτι
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ	.. 76	22893	ε. Κόμπε 13)2	ΚΑΡΝΤΙ ΙΙ (δ.)*	65	48024	δ. Πορταλαβήνη
ΣΠΑΙΕΡΤΩΝ (δ.)*	.. 75	60491	δ. Κίνα 22)1 διά Περσικόν	ΚΑΡΙΝΑ .....	69	9072	ε. "Αιμου Ντ. 12)2
ΕΙΛΛΗ 2 (κ.)	.. 52	8194	δ. Σουέζ 16)2	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13246	δ. Γιβραλτάρ 14)1
ΕΙΛΛΥ V. (κ.)*	.. 59	1587	ε. Τεργεότην 16)2	ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	είς Πειραιάς από 14)8
ΕΙΑΜΑΡΕ (κ.)	.. 58	4234	δ. Μαρακάπιτο 7)2 διά Κιουρασό	ΚΑΡΠΑΘΟΣ .....	55	5879	ε. "Αιμου Ντ. 15)2
ΕΙΑΜΙΝΑ (κ.)	.. 61	10080	δ. Σουέζ 15)1	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ε. Γιβραλτάρ 15)2 δι' 'Αιθρίγον
ΕΙΑΝΑ (κ.)	.. 58	8374	δ. Σάντος 12)2 διά Μπ. "Αύρες	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ι. (κ.)	53	1126	ύπο παραλαβήν
ΕΙΑΡΕΙΣ (κ.)	.. 57	8960	δ. Κουσέτι 8)2 διά Μπαχρέϊν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙΑ. (κ.)*	53	1333	ε. Πειραιάς 31)1 (έπισκ.)
ΕΙΣΩΤΙΚ (μ.)	.. 70	70619	δ. Λισσαδώνα 8)2	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. 'Αλεξανδρειαν 3)1
ΕΙΠΙΚ (μ.)	.. 58	30380	άρχει είς Πειραιάς από 4)2)75	ΚΕΡΚΥΡΑ (κ.)*	55	1791	ε. Κίγκοτον 8)2 δι' 'Αιθρίγον
ΕΙ							

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Γιουροπόρτ 8)2 διά Ταρτούς	ΜΕΛΙΤΗ'	75	35561	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 16)2 δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	έ. Πειραιά 17)2	ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)7)75
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	έ. Καραβά 13)2	ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Γιθραλτάρ 16)2 διά Περαικὸν
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	έ. Λισσαθέωνα 10)2	ΜΕΛΕΤΕΙ	50	3343	δ. Κουβέτι 11)2 Μ. ἀλ. Ἀχαντί
ΚΟΡΣΑΓΙΡ*	62	15000	έ. Κολούμπια ρίθερ 14)2	ΜΕΝΤΙΜΑΡΕ (κ.)*	55	3883	έ. "Αντεν 14)2
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	εἰς Ρόπτερνταυ ἀπό 30)9)75 (ἐπωλ.)	ΜΕΝΤΣΚΑΫ' (κ.)*	52	2775	δ. Σουέζ 24)1 διά Ρεύνιδον
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΙΖΥ (δ.)	57	20728	έ. Φάλμουθ 26)11	ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ (δ.)	57	12106	εἰς Πειραιά ἀπό 10)12	ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	ά. Σάντος 4)2 διά Καρδάτι
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ά. 'Ιντσόν 5)2 διά Μπουσάν	ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)10
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	έ. Ποιλάκ 15)1	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ.			
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	ά. Πειραιά 26)1 διά Λάγος	ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	έ. Λ. "Αντζελες 12)2
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1719	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)3)76	ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	έ. Σιντι Κρέιρ 3)2
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	ά. Γιθραλτάρ 28)1 διά Βραζιλίαν	ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75124	ά. Μπούλεν Μπ. 29)12 Νιγηρίαν
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	ά. Λάς Πάλμας 13)8	ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. Λισσαθέωνα 9)2 διά Λάγος
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)6)75	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΝΙΑ ΛΑΪΦ (κ.)	56	9943	έ. 'Αμβέρσαν 17)2	ΜΙΝΙ ΛΑΪΦΕΡ (π.)	71	1598	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9)2 διά Γκάλεστον
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	έξωθι Βομβάντης ἀπό 28)7	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1598	δ. Παναμά 10)2
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Μπαντάρ Μασάρ 16)9	ΜΙΝΟΥΣΙΣ (κ.)	48	8388	ά. Ντάκα 10)2 διά Π. Καμπούς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	έ. Γκάλεστον 7)2	ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΝΟΣ (π.)	62	4784	έ. Ν. 'Ορλεάνην 10)2	ΜΙΝΩΑΝ ΜΙΝΥΑ	58	13257	έ. Λάγος 23)1
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)5)76	ΜΙΝΩΑΝ ΙΣΗΝ	54	11743	έ. Τζένταν 13)12
ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952	δ. Π. Σαΐδι 31)1 διά Λιθόνην	ΜΙΝΩΣ (κ.)*	54	1160	ά. 'Αμδέρσαν 19)11 διά Πρέβεζα
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24243	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)10)74	ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)4)75
ΚΥΝΩΙΑ*	68	11315	ά. Λα. Γκουάρια 28)1 διά Π. Καμπέλο	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. Ρ. Τανούρα 5)2
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	21235	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Ν. 'Υρκη 14)2 δι' 'Αρούμπα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΗΣ II (κ.)	47	32123	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΚΩΝΣΑΠΙΟΝΟΣ (κ.)	57	7150	ά. Κολόμπο 29)12 διά Μτώρμπαν	ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Γκάμπα 29)1 διά Κιουρασάο
ΚΩΝΣΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)2	ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. Λ. 'Αντζελες 17)2 διά Ντουμπάλ
ΚΩΝΣΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Ν. 'Ορλεάνη 8)2 διά Χιούστον	ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)*	53	11289	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)6)75
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-				ΜΙΧΑΗΑΣ	74	10067	ά. Γιοκοχάμια 31)12
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ά. Σάντος 12)2 διά Μπάραν	ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	έ. Σιγκαπούρη 16)1
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	δ. Κων)πολιν 3)2	ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	ά. Λισσαθέωνα 14)2 διά Τόνιδα
ΛΑΓΚΑΔΑ (κ.)	76	3040	ά. Στεττίνου 17)2 διά Λάγος	ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	έ. Μτώρμπαν 12)2
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)3)74	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Ναγκόγια 10)2 διά Κασίμα
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Σουέζ 9)2	ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Βαρκελόνη 12)2 Καζαμπλάνκαν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)2	ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ.	67	18459	έ. Βιζακαπατνάμ 6)2
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	έ. Ρόπτερνταυ 13)2	ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑΥ' (κ.)	62	1087	δ. Σουέζ 26)1 δι' 'Αντεν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	έ. Ν. 'Υρκη 15)2	ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	ά. Καζαμπλάνκα 12)2 Κενίτρα
ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	εἰς Τζένταν ἀπό 18)6)74	ΜΠΑΛΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	εἰς Πόρκερολς διλ. ἀπό 18)1
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	ά. Φιλόδελφειαν 6)11 διά Κή Γουέστ	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ά. Ν. 'Υρκη 5)2 διά Σ. Κρουά
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εἰς Μπάρι ἀπό 19)2)76	ΜΠΑΧΖΑ (κ.)*	73	2660	ά. Βενετίαν 16)2 διά Τζένταν
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	έ. Ρεσίφε 25)1	ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)	61	1595	ά. Πειραιά 3)2 διά Λαττάκια
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Κόρπους Κρίστι 8)2	ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	δ. Σουέζ 18)2
ΛΕΝΙΩ	56	4801	έξωθι Καράτοι 1)2	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Ν. 'Υρκη 12)1 διά Κιουρασάο
ΛΕΣΣΑΙ (κ.)	65	2411	δ. Πόρο Σαΐδ 15)2	ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Αμπου Ντ. 14)2 Μπ. Μασάρ
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	δ. Μπρούνουμπούτελ 23)1 διά Τόνιδα	ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1835	έ. Πειραιά 9)2
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	ά. Θεούτα 10)1 διά Λάγος	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	έ. Φιλαδέλφειαν 14)2
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Θεούτα 6)2 διά Λάγος	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	ά. Μασσαλίαν 27)12 διά Ντακάρο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. Ρί. 'Ιανέριο 1)2 διά Βιτόρια	ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εἰς Ίτέαν ἀπό 22)5)75
ΛΙΑ Γ. (κ.)*	57	1977	έ. Ακαπτα 8)12	ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. Π. Σαΐδ 16)2
ΛΙΑΖΑ	64	2817	ά. Παναμά 31)1	ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)*	58	3407	έ. Πειραιά 24)1
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. 'Αμπιτζάν 20)10 διά Λάγος	ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)*	60	1135	ά. Ρόπτερνταυ 27)1 Π. Χάρκορ
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Μπρούνουμπούτελ 5)1 δι' 'Αργεντινήν	ΜΠΡΙΤΣΙΝΑ I. (κ.)	58	6753	έ. Σ. Τέσιν 12)2
ΛΟΙΝΤΑ ΙΙΑ	57	20730	έ. Σιγκαπούρην 14)2	ΜΥΟΙΚ (μ.)	67	39617	έ. Χάμπτον Ρ. 15)1
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-				ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)	52	2823	έ. Τέμα 12)2
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Πόρτλαντ Με. 18)1 διά Γιθραλτάρ	ΜΥΡΩΝ	64	17487	δ. Κων)πολιν 12)2 διά Βάρνα
ΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	έ. Μπονάρι 10)2	ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (γ.)	62	9354	ά. Μπούτο 20)1 δι' 'Οζάκα
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Ξιωτόντα 28)1 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΝΑΙΓΑΝΤ	75	35561	έ. 'Αμβούργον 16)2
ΛΥΡΙΚ*	64	29396	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)9)75	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Σιγκαπούρη 4)2 διά Π. Κελάγκ
ΛΥΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ά. Π. Χέντλαν 7)2 διά Κίναν	ΝΕΑΝΟΠΟΛΙΣ II (κ.)	64	1594	ά. Ιερόφορα 13)2
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ν. 'Υρκη 8)1 διά Γιθραλτάρ	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Σαδόνια 17)2
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	έ. Καράπτα 12)2	ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	δ. Κων)πολιν 19)1 δι' 'Οδησσόν
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΟΙΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ Ε.	54	2730	έ. Γουάρια 4)2	ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ά. Λισσαθέωνα 19)1 διά Ζαΐρ
ΜΑΙΡΗ Κ. ΚΩΧ (μ.)	52	2552	ά. Απίτζαν 13)1	ΝΕΠΚΟ ΜΠΛΑΧΑΜΑΣ δ.	75	115207	έ. Λισσαθέωνα 27)12
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)8)75	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. Ρ. 'Ιανέρι 5)2 διά Γένοθα
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	ά. Απίτζαν 13)1	ΝΕΡΙΠΑ *	67	30827	ά. Βανκούβερ 18)2
ΜΑΡΓΑΡΙΑ	66	15404	ά. Τζάκονθιδ 31)1 διά Τάμπα	ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)5)75
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ά. Σουέζ 14)2 δι' 'Ερ. Θάλασσαν	ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)	50	3364	ά. Τάγκα 29)1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΕΡ Χ. (κ.)	56	8378	ά. Κύρκοτον 20)4	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)8)75
ΜΑΡΓΑΡΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-				ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)12)73
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	ά. Κίγκοτον 9)2 δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ V. (κ.)*	64	2046	ά. Λάς Πάλμας 19)2	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ά. Θεούτα 12)2 διά Κρίστομπαλ
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	έ. Σιγκαπούρην 28)1	ΝΗΣΟΣ Σ ΣΥΚΡΟΥ (π.)*	61	6519	ά. Δουνέρχρη 11)2 δι' 'Αμπιτζάν
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	11193	άργει εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	έ. ξωθι Λάγος ἀπό 24)5)76	ΝΙΚΗΙΑΣ (κ.)	44	2289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά. Κολόμπο 12)2 διά Νταμάνη	ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)*	53	1886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)*	55	21685	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)3)75	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	76	35500	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)2 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.)	62	12230	ά. Κολούμπια 15)2	ΝΙΚΟΛΑ Δ. ΓΟΥΛΑΝ-	58	9094	έ. Απού Ντ. 9)2
ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ.Π.*	45	3312	ά. Λ. Πάλμας 18)1 διά Λάγος	ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Τέμπλι Μπ. 11)2 Μπ. Μασάρ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	11193	ά. Τέμπλι Μπαϊ 10)2 Κάρυκ 'ΑΙΛ	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ά. Γουάρι 18)1
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	57	5773	έ. Βομβάνη 5)10	ΝΙΚΟΣ III (κ.)*	60	2914	ά. Μπ. 'Αθρες 15)12
ΜΑΡΙΝΑ T. (κ.)*	58	1226	έ. Πειραιά 7)2	ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	έ. Σουδάμιτα 4)2
ΜΑΡΙΝΑΤΕΤΑ (κ.)*	54	57	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΡΔΕΡΝ Α' Σ. (κ.)	60	4113	ά. 'Αμβούργον 21)1 Βερακρού
ΜΑΡΙΝΑΤΡΟΔΑ (δ.κ.)	55	11193	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5)10	ΝΟΡΔΑ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	14800	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7)4)76
ΜΑΡΙΠΕΡΑ II (δ.)*	53	12291	ά. Λισσαθέωνα 11)1 διά Τάρτον	ΝΟΡΔΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ	58	18183	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23)3)75
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 31)8)75	ΝΟΡΔΑ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	22549	ά. Σάντος 10)2 διά Π. 'Αλέγκρε
ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (π.)	65	10596	ά. Όζανα 12)2 διά Κούδεα				

ΝΗΦΑΙΑΝΤ .....	60	19988	Ε. Ν. "Ορλεάνη 31)1
ΝΤΙΝΑ (κ.) .....	54	5251	Ε. Λάγος 7)1
ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ. ....	56	11669	Δ. Φλώσιγκ 4)2 διά Βραζίλιαν
ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ. ....	54	11385	Σ. Γένοβα 2)1 (έπιοκ.)
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.* .....	59	13223	Ε. Παλέρμο 20)12
ΝΤΟΛΦΙΝ ΠΑΤΡΙΣΙΑ κδ* .....	58	13093	εις Πειραιά διόπ 23)9
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ- ΝΙΤΥ (κ.)* .....	54	1972	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) .....	53	12200	Δ. Σιγκαπούρην 7)2 δι' "Ινδονησίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	57	9953	Ε. Μπάρυ 12)2
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	56	8716	Δ. Γένοβα 29)1 διά Γιθαλτάρ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.) .....	58	10686	Ε. Πειραιά 24)1
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ .....	57	9553	Ε. Δάντα 12)2
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) .....	55	11209	άργει εις Πειραιά διόπ 26)6)76
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....	56	8716	Ε. "Ακαμπα 28)1
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) .....	60	28655	Ε. "Αλεξανδρεία 15)2
ΝΤΟΡΙΑΝ .....	56	10486	άργει εις Χαλκίδα διόπ 11)6)75
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) .....	66	45280	Ε. Σαΐν Κρουά 30)1
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) .....	49	1953	Δ. Χάρκουρτ 31)1 διά Λ. Πάλμας
ΟΒΩΝ (κ.)* .....	37	5272	Ε. Λάγος 8)1
ΟΔΥΜΠΙΑΝ (κ.) .....	62	11270	Ε. Καρφαγένην 25)1
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ- ΤΖΕΡ (δ.) .....	72	106123	Δ. Γιουροπόρτ 4)2 διά Φορκάντος
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΘΑΕΤ (δ.) .....	69	97463	Δ. Τέλιπτ Μπαίη 24)1 διά Ν. "Ορλεάνη
ΟΑ. ΑΚΚΟΡΠ (δ.) .....	70	98726	Δ. Κούδα Ιμπού 31)1 διά Π. "Άρδουρ
ΟΑ. ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.) .....	70	97206	Δ. Τέλιπτ Μπαίη 21)2 διά Μη. Μασάρ
ΟΑ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) .....	70	97206	άργει εις Πειραιά διόπ 26)10)75
ΟΑ. ΑΝΘΕΜ (δ.) .....	70	98566	Δ. Γιουροπόρτ 16)2 διά Μη. Μασάρ
ΟΑ. ΑΝΤΙΒΝΤΣΙΟΥΡ Β. ....	57	97466	Ε. Ράση Τανύρα 11)2
ΟΑ. ΑΞΙΟΝ (δ.) .....	70	98566	Δ. Βιλελμαγάφεν 11)2 διά Περσικόν
ΟΑ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.) .....	70	96627	Ε. Φόδς 15)2
ΟΑ. ΑΡΙΣΕΡ (δ.) .....	70	96679	Δ. Τέλιπτ Μπαίη 20)1 διά Μη. Μασάρ
ΟΑ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΙΩΝ δ. ....	72	106123	άργει εις Πειραιά διόπ 4)12)75
ΟΑ. ΓΚΑΛΦ (δ.) .....	54	20495	Δ. Χάμπον ρόδς 7)2 δι' "Αρούμπα
ΟΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΙ (δ.) .....	65	38601	Δ. Γιθαλτάρ 11)2 δι' ΗΠΑ
ΟΑ. ΓΚΕΙΜ'Ζ (δ.) .....	64	32380	Δ. Φιλαδέλφειαν 16)2 Φρήπορτ Μπαχ.
ΟΑ. ΓΚΕΙΤ (δ.) .....	65	32478	Δ. Φιλαδέλφειαν 14)2 διά Φρήπορτ Μη.
ΟΑ. ΓΚΛΟΥΡ (δ.) .....	64	38598	Δ. Γκλεέτα Πόνιντ 31)1 διά Σ. Κρουά
ΟΑ. ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.) .....	65	32407	Ε. Φόδς 15)2
ΟΑ. ΓΚΟΛ (δ.) .....	65	38607	Δ. Αλεπρουάλ 13)2 διά Ρόττερνταμ
ΟΑ. ΗΓΚΑ (δ.) .....	58	27602	Δ. Εργεί Πειραιά διόπ 29)10
ΟΑ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) .....	72	128561	Δ. Τέλιπτ Μπαίη 15)2 Λάντς "Εντ
ΟΑ. ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	72	126027	Ε. Φόδς 16)2
ΟΑ. ΜΠΡΗΖ (δ.) .....	76	126990	Δ. Κουθέτ 12)2 διά Μιλάζο
ΟΑ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΟΣ (δ.) .....	73	128561	Δ. Γιθαλτάρ 21)1 διά Περσικόν
ΟΑ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) .....	64	32379	Δ. Μπονάρι 7)2 διά Κόρπους Κρίστι
ΟΑ. ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (δ.) .....	54	19462	Ε. "Ησαγάμ 20)2
ΟΑ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ .....	66	15668	Δ. Σουές 18)2 δι' "Οδησσόν
ΟΑ. ΝΤΡΗΜ (δ.)* .....	74	18204	Ε. Σιγκαπούρην 11)2
ΟΑ. ΠΑΙΩΝΗΡ .....	66	15625	Δ. Βαλτισάρων 22)1 διά Ρωσίαν
ΟΑ. ΠΑΑΜ .....	65	15577	Δ. Κωνιούλιν 12)2
ΟΑ. ΠΑΟΥΕΡ .....	68	15809	Δ. Μορμουγκάδ 6)2 δι' "Ιαπωνίαν
ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .....	65	15179	Δ. Κωνιούλιν 11)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΟΑ. ΠΕΡΑ .....	65	15671	Ε. Ρεντί 1)2
ΟΑ. ΠΙΓΙΣ .....	69	15688	Ε. Μορμουγκάδ 13)2
ΟΑ. ΠΡΑΙΝΤ .....	67	15697	Δ. Ναγκόγια 11)1 διά Σάντος
ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΤΣ .....	69	15808	Δ. Βαλτισάρων 15)2 διά Γαλλίαν
ΟΑ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	69	15688	Δ. Βελλίλην 12)2 διά Μόντρεαλ
ΟΑ. ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.) .....	60	32008	Δ. Σουές 18)2
ΟΑ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....	59	32007	άργει εις Βίγκο διόπ 16)2)75
ΟΑ. ΣΑΝ (δ.) .....	55	18790	άργει εις Χόγκ Κόγκ διόπ 9)11)76
ΟΑ. ΣΝΟΟΥ (δ.) .....	54	13665	άργει εις Βίγκο διόπ 11)3)75
ΟΑ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. ....	59	37958	Δ. Νεάπολιν 11)2 διά Πειραιά
ΟΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....	60	37744	Δ. Χάδρην 13)2
ΟΑ. ΤΣΑΡΙΟΙ (δ.) .....	63	30574	Δ. Υόρκη 7)2 διά Κιουρασάο
ΟΑ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .....	64	30581	Δ. Γκάμπα 21)1 διά Κιουρασάο
ΟΑ. ΦΑΕΘΩΝ .....	65	15179	Δ. "Ορλεάνη 13)2
ΟΑ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.) .....	68	27602	Δ. Ρόσετον 8)2 διά Ν. "Άρκην
ΟΑ. ΦΕΓΙΜ (δ.) .....	65	47493	Δ. Γιθαλτάρ 13)2 διά Τάρτους
ΟΑ. ΦΗΡΝΤΟΜ (δ.) .....	64	47493	Δ. Γκλεέτα Πόνιντ 5)2 δι' ΗΠΑ
ΟΜΕΡΙΚ (δ.)* .....	76	198000	άργει εις Κούρρε
ΟΡΕΑΝΤ .....	56	11267	άργει εις Πειραιά διόπ 28)5)75
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.) .....	70	89001	Δ. Σακάτ 24)1 διά Περσικόν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ .....	72	14765	Ε. Ν. "Ορλεάνην 16)2
ΟΣΕΑΝΙΚΑ* .....	65	28101	Δ. Χάμπον ρόδς 12)2 δι' "Ελλάδα
ΟΣΤΡΙΑ II .....	71	22752	Δ. Μπρουνιμπούτελ 31)1 διά Μεξικό
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ- ΛΙΝΤΕΝ .....	71	11044	Δ. Παναμά 23)1 διά Γιοκοχάμα
ΟΥΡΑΝΟΣ* .....	61	18484	Δ. Ζέκα 14)2 διά Π. Χένταντ
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ. ....	38	2501	άργει εις Πειραιά διόπ 12)4)76
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)* .....	73	20354	Δ. Χιμέζι 12)2 διά Κοματσουσίμα
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)* .....	57	12881	Δ. Πειραιά διόπ 28)12)75
ΠΑΛΑΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.δ.)* .....	51	2214	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΛΑΜ ΜΠΕΡΝΤ (δ.) .....	58	993	Δ. Κόπερ 9)2
ΠΑΛΑΜΥΡΑ (δ.)* .....	57	54705	Δ. Σουές 18)2
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ .....	10659	Δ. Πειραιά 19)1	
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (δ.) .....	52	4589	Δ. Πειραιά 8)2 διά Βόλον
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ .....	60	7758	Δ. Νεάπολιν 19)1 διά Γιθαλτάρ
ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (δ.)* .....	54	7017	Δ. Γιθαλτάρ διόπ 19)5)76
ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ- ΝΙΤΥ (δ.) .....	64	1992	Δ. Δουνκέρκην 12)2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) .....	61	8801	Δ. Κωνιούλιν 12)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ .....	72	10600	Δ. Σακάτ 26)1 δι' "Ακαζόύλαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ κ. ....	54	618	Δ. Γιθαλτάρ 27)1 διά Νιγηρίαν
ΠΑΝΟΜΕΡΙΤΗΣ (δ.) .....	49	4727	Δ. Κωνιούλιν 10)1
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* .....	59	5445	Δ. Λάγος 7)2
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)* .....	58	5445	Δ. Λάγος 16)2
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) .....	51	8919	Δ. Κουθέτ 21)1
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.) .....	58	1110	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΡΙΣ (κ.) .....	53	5690	Δ. Γιθαλτάρ 15)2 διά Ρόττερνταμ
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.δ.)* .....	60	13062	Δ. Λάγος 27)1
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) .....	55	38116	Ε. Ν. "Υόρκη 7)2
ΠΑΣΙΦΙΚΑ (δ.)* .....	58	12486	άργει εις Πειραιά διόπ 11)3)76
ΠΑΤΡΑΙ .....	61	10969	Δ. Λάγος 19)1
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)* .....	76	141000	εις Τοίτα διόπ συμπλήρωσιν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. ....	73	8957	Δ. Χόγκ Κόγκ 14)2 διά Λισσαδώνα
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) .....	55	5671	Δ. Κωνιούλιν 27)1 διά Κωνιστάντζαν
ΠΑΥΛΟΣ (κ.) .....	53	7283	Δ. Τανούρα 5)2
ΠΑΥΛΟΣ XII (κ.)* .....	69	1998	Δ. "Αμβούργον 4)2 δι' "Αλγέριον
ΙΙΛΝΗΑΝΙ (π.δ.)* .....	54	1944	άργει εις Πειραιά διόπ 9)12)75
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ- ΣΕΑΝΙΚ (κ.) .....	54	3895	Δ. Γδόνια 16)2 δι' "Αλγέριον
ΠΕΝΣΥΔΑΒΑΝΙΑ (δ.)* .....	58	28720	Ε. Ν. "Ορλεάνη 16)2
ΠΕΝΙΕΙΑΚΟΝ (δ.) .....	56	24502	Δ. Λ. Τσάρλς 30)1
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) .....	41	6464	άργει εις Πειραιά διόπ 11)7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	72	10349	Ε. Πειραιά 23)11
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ (κ.) .....	47	1860	εις Τεργέστην διόπ 18)11
ΠΕΤΑΛΩΝ .....	76	23251	Ε. Ν. "Ορλεάνη 13)2
ΠΕΤΡΟΠΟΙΝΑ I (δ.κ.) .....	56	11920	Δ. Κωνιστάντζαν
ΠΕΤΡ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	Δ. Κ. "Άρκη 4)2 Κάρυκ διλ.
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	Δ. Τεργέστην 5)2 διά Λ. Σικίρα
ΠΛΩΤΩ .....	68	35191	Δ. "Αμέρερσαν 5)2 Λ. Μπουκάναν
ΠΟΕΤΙΚ (μ.) .....	66	33291	άργει εις Πειραιά διόπ 28)7)75
ΠΟΙ-ΠΝ ΚΛΑΡΑ (μικτ.) .....	72	57102	Δ. Γκάλεστον 7)2
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) .....	54	5671	Ε. "Ακαμπα 11)12
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.) .....	53	7852	Ε. "Άμερερσαν 16)2
ΠΟΛΑΡ ΛΑΙ·ΟΝ (δ.)* .....	54	40893	Δ. ποραλάθην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ* .....	62	18152	Δ. Κωνιστάντζαν 17)1 Μαύρην θάλασσα
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) .....	76	60937	Δ. Λ. "Αντζελες 15)2 Ρ. Τανούρα
ΠΟΝΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) .....	71	80194	Δ. Ντουμάρι 16)1 Π. & Πέρ
ΠΟΝΙΟΣ (δ.) .....	58	16258	Δ. Της 13)2 δι' ΗΠΑ
ΠΟΡΟΣ ΑΙ·ΑΛΛ (κ.) .....	62	5355	Δ. Νεάπολιν 3)2 διά Σκίκτα
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.) .....	57	21682	εις Κιουρασάο διόπ 16)9 (έπιοκ.)
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) .....	45	5786	Δ. Καμπούς 21)11
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	Δ. Β. Βέσση 18)2 Μ. Γουνέα
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)* .....	64	27376	άργει ποραλάθην
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) .....	59	43373	άργει εις Πειραιά διόπ 21)12)74
ΠΡΑΒΕΝΣ (κ.) .....	47	8039	εις Λουάντα 30)12
ΠΡΑΣΑΣΑΠΙΕΣ (κ.) .....	56	1384	Δ. Λιδόρνο 4)2
ΡΕΑ .....	66	11859	Δ. Τελκούσιν 24)12 Βαλπαραΐο
ΡΕΙ·ΦΕΝΣ (κ.) .....	46	8070	Δ. Χόγκ Κόγκ 5)12
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ· (κ.)* .....	56	1190	εις θέσιν 51.24 Β - 03.43 Α 19)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ*	61	15719	Δ. Θεούτα 6)1 διά Ταρτούς
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΡΗΤ	61	16450	Δ. Τζένταν διόπ 30)10
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.) .....	71	77049	Δ. Μουροφάν 16)1 διά Περσικόν
ΡΙΟ ΕΛΛ.	70	16147	Δ. Νταμάρ 8)2 διά Σιγκαπούρην
ΡΙΟ ΜΑΡ .....	65	16334	Δ. Μπρεμερχάφεν 15)1 διά Λάγος
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	Δ. "Αμπιτζάν 10)11 διά Δάντος
ΡΙΤΣΓΟΥΑΙΗ (δ.) .....	64	36830	εις Σιγκαπούρην 30)1 δι' "Ινδονησίαν
ΡΟΔΟΝ (κ.) .....	68	1232	Δ. Φρητάουν 29)1 διά Ντακάρ
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)* .....	54	1931	Δ. Ισκεντερόυν 10)2 διά Πειραιά
ΡΟΘΕΝΣ (κ.) .....	46	8106	Δ. Λαττάκια 19)11
ΡΟΚΟ (κ.)* .....	52	7675	Δ. Γιθαλτάρ 7)2 διά Τουρκία
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .....	56	21018	Δ. Πόρτλαντ (Με) 21)1 Άρούμπα
ΡΟΚΟΠΟΡ (δ.π.)* .....	57	24854	άργει ποραλάθην
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) .....	74	77049	Δ. Ρ. Ιανείρο 11)1 Ρ. Τανούρα
ΡΩΜΕΛΙΑ (δ.) .....	59	21275	άργει εις Πειραιά διόπ 16)1)76
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ .....	65	23249	Δ. Γόττερνταμ 9)2 διά Καζαμπλάνκα
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥΣ (δ.) .....	57	20686	Δ. Μπωμόντ 26)1
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡ (δ.) .....	56	12279	Δ. Κόμπιτ 15)2
ΣΑΙΝΙ ΙΩΝΙ ΙΙ (δ.) .....	53	12453	Δ. Φρητάουν 23)1 Π. Τζεντήλ
ΣΑΙΝΙ ΙΩΝΙ ΙΙΙ (δ.) .....	59	15772	Δ. Τέμα 16)2 διά Λάγος
ΣΑΙΝΙ ΤΟΜΑΣ (δ.) .....	59	29097	Δ. Σ. Χουάν 8)2 Π. & Πέρ
ΣΑΙΜΟΣ ΓΚΑΡΟΥ .....	64	18123	Δ. Πειραιά 17)2
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)* .....	64	33746	Δ. Ε. "Αντζελες 9)2
ΣΑΙΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.) .....	55	1366	Δ. Σεβίληη 13)2 δι' "Άλγεριαν

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ (κ.)*	63	21536	ε. Μαυρίκιον 15)2	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	61	16591	ε. 'Αρικα 8)2
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	ε. 'Αλικάντε 31)1	ΙΡ. ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ε. Σ. Ράντηγκ Πόιντ 5)2
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	ε. Βρέσθην 7)2 (έπισκ.)	ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	δ. Π. Σάιδ 11)2 διά Μεσογείου
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	ε. Λιθέρπούλ 19)2	ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ-			
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)	67	49817	ε. Ν. 'Ορλέανην 16)2	ΤΖΙΚ (δ.)	59	12787	δ. Καράτοι 13)2 διά Περσικόν
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει εἰς 'Ιτέαν ἀπό 3)3)76	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	ε. Καζαμπλάνκα 14)2
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	δ. Κ. Τάουν 16)2 διά Λάγος	ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	4664	ε. Πειραιᾶ 17)2
ΣΟΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	ε. Ν. 'Ορλέανην 18)2	ΙΡΙΝΑ ΜΟΥΤΙΝΑ δ.	68	14180	δ. Χάμπτον ρ. 14)2 Βενεζουέλα
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)9)75	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)3)76
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)*	49	1396	δ. Λευεσσον 21)1 διά Λαττάκια	ΙΡΙΠΟΝΙ (δ.)	64	28311	δ. Θερνάου διλ. 16)2
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	ε. Ντόχα 18)2	ΓΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	δ. Σουέζ 17)1 διά Κοραμσάρ
ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	ε. Π. Χάρκουρτ 28)1 διά Μπαντζούλ	ΓΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ε. Γκάλιεστον 31)1 (έπισκ.)
ΣΟΦΙΑ Β. (π.)	57	2012	δ. Κων(πολιν 10)2	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	δ. Μοντεβίδεο 15)1 Κέιπ Λοπέζ
ΣΟΥΡΙΑ κ.	57	10739	δ. Φρητάουν 16)2 δι' 'Αμθέροαν	ΤΣΗΦ Σ. Β. ΜΠΑ-			
ΣΟΦΙΑ Ν. (κ.)*	54	7622	ὑπό παραλαβήν	ΚΑΡΕ (κ.)*	55	8828	ε. Χογκ Κόγκ 9)2
ΣΙΑΡΙΑ	69	8825	δ. Κων(πολιν 20)1 διά Μπουργκάς	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	δ. 'Αμθέροαν 16)2 διά Μπιλμπάο	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	107584	άργει εἰς Μπρούνει Μπ. ἀπό 4)1
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	δ. Κων(πολιν 9)2 διά Γαλάται	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	δ. Φρητάουν 31)1 δι' 'Αργεντίνη
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	δ. Π. Σάιδ 29)7 διά Πειραιᾶ	ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ε. Λισσαβώνα 14)2
ΣΠΕΙΩ (δ.)	76	132914	δ. Γιθαράταρ 14)1 διά Ράς Τανούρα	ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	δ. 'Αμθούργον 13)2 διά Κ. Τάουν
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	δ. Παραπατίσ 15)2 διά Χουάσκο	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	δ. 'Ασσάμπ 20)1 διά Σουέζ
ΣΙΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ε. 'Ανακόρτες 17)2	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	ε. Γιθαράταρ 18)2
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ν. 'Ορλέανην 15)2	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	δ. Π. Σάιδ 11)1 διά Τζένταν
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Σουέζ 17)1 δι' 'Ιράν	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)4)75
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	ε. Γύθειον 26)11	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	δ. Π. Σάιδ 16)1 διά Πειραιᾶ	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	άργει εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13)9
ΣΙΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	εἰς Τέμα ἀπό 18)11	ΦΕΡΑΙΟΣ*	56	10423	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)5)75
ΣΤΟΙΚ' (μικτόν)	71	71208	ε. Φατέχ Τέρμ. 10)2	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Α. (π.)	54	6836	εἰς Τσιταγκόκη ἀπό 1)1)76
ΣΤΟΛΑΙ ΑΙΓΑΙΑΝ (δ.)	60	13481	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 10)1	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	δ. Αντζελες 4)1 διά Μπουσάν
ΣΤΟΛΑΙ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	εἰς θέσιν 23.08 Β. — 80.11 Δ. 7)10	ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	53	50872	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)10
ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙ· δ.	60	12497	ε. Μιζουσίμα 16)2	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	δ. Κουβέλητ 22)1
ΣΤΟΛΑΙ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ε. Ν. 'Ορλέανην 15)2	ΦΙΝΙΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	δ. 'Αγ. Φραγκίκον 30)1 Μπαχρέιν
ΣΤΟΛΑΙ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	δ. Παραμαρίμπο 7)1	ΦΙΟΝΑ ΙΖΕΐΝ (δ.)	59	15914	δ. Χαλίφας 16)2 διά Κεμπέκ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	δ. Βανκούδερ 16)2 διά ΗΠΑ	ΦΙΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	δ. Πόλος 31)1 διά Μπουργκάς
ΣΥΜΗ	53	5339	δ. Σαντάντες 4)2 διά Μασέϊο	ΦΙΩΡΙΝΑ II	60	5044	δ. Κ. Τάουν 12)2 διά Γιουροπόρτ
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	δ. Κακογκάδα 13)2 διά Περσικόν	ΦΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΐΤ π.	43	6338	δ. Ταμπικο 10)2
ΣΥΡΗ	68	9024	ε. Αμθέροαν 16)2	ΦΟΙΟΝΕ Ι.	76	10256	δ. Κ. Τάουν 10)2 διά Ρόπτερνταμ
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	ε. Γόνια 30)1	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	δ. Πειραιᾶ 16)2 διά Χαλκίδα
ΤΑΚΙ	69	3921	ε. Πειραιᾶ 9)2	ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)	56	10360	ε. Λαττάκια 28)12
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	δ. 'Αμθέροαν 6)1 δι' 'Αλγέριον	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ*	63	10382	ε. Μαΐαμι 16)2 Ν. 'Υόρκη
ΤΑΡΣΕΥΣ !!! (δ.)*	64	43921	ε. Πειραιᾶ 27)11	ΦΡΕΝΤΣΠ Α. (π.δ.)	58	12430	εἰς Τσιταγκόκη ἀπό 9)1
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)*	57	21450	δ. Λός 'Αντζελες 11)2 διά Παναμά	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	δ. Σουέζ 26)11 διά Π. Καμπούς
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)*	56	2651	δ. Ντώριπαν 2)2 διά Καράτοι	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	δ. Φιλαδέλφειαν 11)2 δι' 'Αρσόμπα
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	65	9385	δ. Σουέζ 9)2 διά Καλκούτα	ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ*	44	14775	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)5)75
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	δ. Πειραιᾶ 4)2 διά Χαλκίδα	ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ*	44	12646	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)2)75
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ε. Κονστάντζαν 26)12	ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	δ. Ντουμπάι 29)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΥ	69	9072	δ. Μπρούνουπούτε 25)1	ΧΡΗΣΙΟΣ (κ.)*	51	4669	δ. Π. Σάιδ 2)2 διά Πειραιᾶ
ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	ε. Λάς Πάλμας 9)2	ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.)*	58	11765	δ. Μπιλμπάο 12)2 διά Κουβέλη
ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	δ. Βαρκελώνη 14)2 διά Πειραιᾶ	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	δ. Μουραράν 8)2 διά Ναχόντκα
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ε. Πειραιᾶ 25)1	ΧΡΥΣ (κ.)*	50	3827	ε. Κων(πολιν 30)1
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Βενετία 16)2 διά Πειραιᾶ	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)*	65	12191	ὑπό παραλαβήν
ΤΖΩΡΤΖΥ	54	8119	δ. Πόρτ Σάιδ 16)2	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ε. Ντόχα 7)11
ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ (κ.)*	43	4313	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)5)75	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Τέμπλ Μπ. 27)1 διά Χόθικ
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Σιγκαπούρην 14)2 διά Ντουμάτ	ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ε. Κόνακρο 7)2	ΔΡΗ (δ.)	66	41066	δ. Σιγκαπούρην 11)2 διά Ντουμάτ
ΤΟΛΜΗ	56	3146	δ. Χαλκίδα 8)1 δι' 'Ισπανίαν	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	δ. Κολόμπο 19)1 διά Μπιτούγκ
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	ε. Σεβίλλην 14)2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΙΟΥ 3 κ.	63	9190	δ. Ρόττερνταμ 5)2
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ε. Κολόνπια 13)2	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Μεσσίνα 11)2 διά Ραθένια
ΓΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	δ. Λάς Πάλμας 16)2 διά Γόνια				

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.

## ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

\*Εκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

'Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη

\*Επί τῆς Ολης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγαίων 51β, Κορυδαλλός

\*Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ

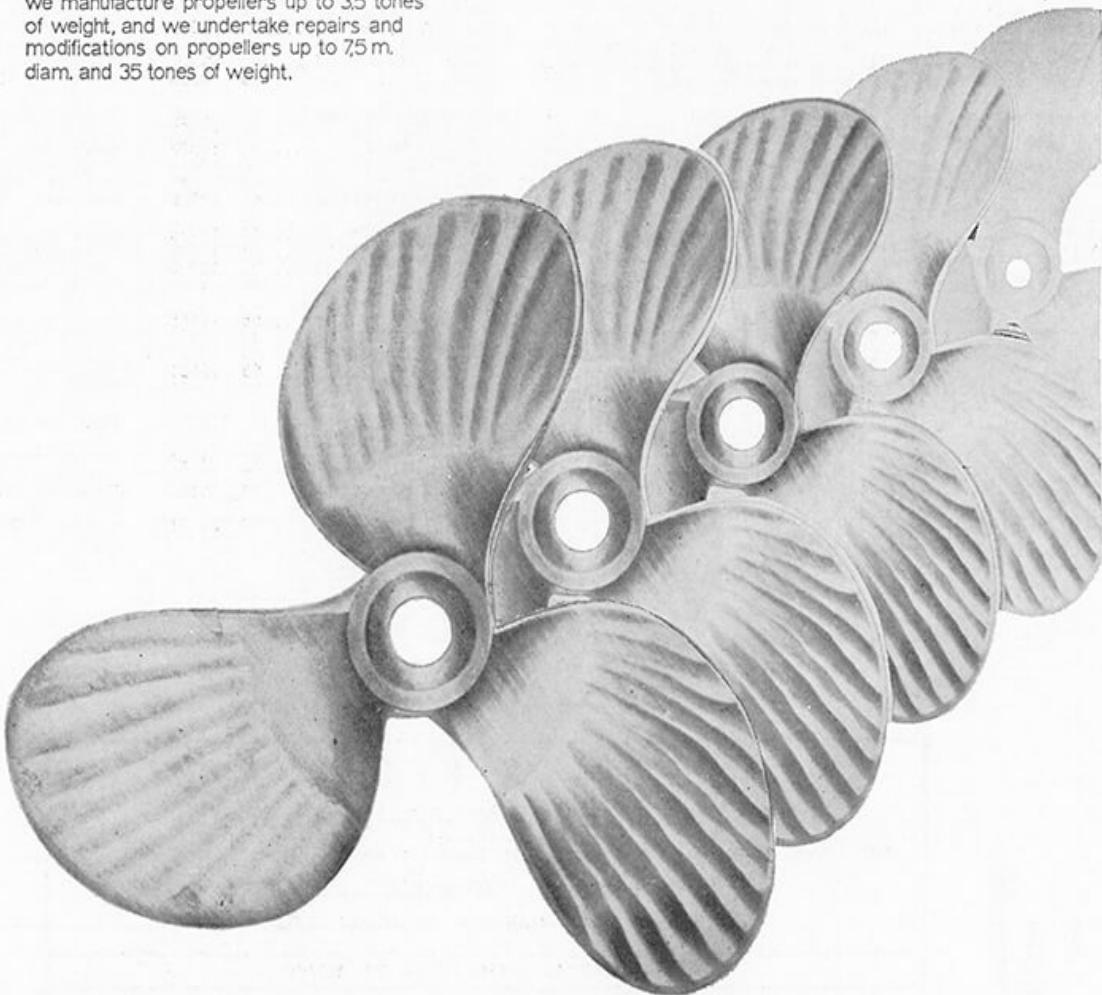
Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΑΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

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

we manufacture propellers up to 3.5 tones  
of weight, and we undertake repairs and  
modifications on propellers up to 7.5 m.  
diam. and 35 tones of weight.



**LIPS\*NAFSI SA**  
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914 282-409836 - TELEX 212708 NFI GR

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 403

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1977

### Poor Prospects for 1977

The World Economy Institute of the University of Kiel does not see any encouraging prospects for the freight market in 1977.

The main factors responsible are the slackening in the growth rate of the industrialised countries and the increase in world tonnage. The superabundance of large tankers and bulk carriers will continue to exist and this will affect the employment of smaller vessels. The demand for dry cargo tonnage will develop at a slower rate in 1977 than in 1976 even though there will be substantial variations in the demand per sector.

The prospects for smaller vessels are encouraging, nevertheless, although there is always the danger that the oil-producing countries of the Middle East and Africa will cut back on imports.

With regard to basic bulk cargoes, the grain market will probably decline although the demand for ore carriers and coolers, particularly in Japan, shows slight chances of improvement.

With regard to regular cargo lines an improvement is expected although there may be problems of a political nature if certain measures are taken by the EEC. The movement of goods to the OPEC countries will continue to be lively but at a slower rate. The cargo liner countries are expected to timecharter more ships this year. Imports by other developing countries will continue to be influenced by balance of payment problems after the recent increase in oil prices.

### Shipping and the EEC

Nobody is in a position to foresee what effect it will have on Greek shipping when Greece, according to expectations, becomes a full member of the Common Market in about three years' time.

If things remain as they are today, with respect to the EEC's policy on shipping, Greek shipping will surely be afflicted by serious manning problems since Greek officers and crewmen will undoubtedly prefer to be employed on the ships of other Common Market members at higher wages.

Again, provided there are no changes in EEC policy, the trading position of Greek shipping will not be seriously affected since Greek shipping is composed mainly of tramp ships compared with the other EEC fleets which are mainly cargo liners. There appears to be no danger of protective or other measures being applied. The only point which could be considered harmful to our interests would be an extension of the 40+40+20 UNCTAD formula to bulk cargoes carried by tramp ships.

But this prospect also appears to be unlikely at the present time.

So the only danger appears to be the loss of competitive ability resulting from higher manning costs.

### The Golden Mean

Once again we must urge both sides negoti-

tiating the new Collective Agreement for deepsea freighters to seek the golden mean by which the officers and crews can better their lot without killing the goose that lays the golden eggs.

The officers, under the law of supply and demand, are already being paid well enough. A thousand pounds a month for the Master or Chief Engineer of a large tanker and that is as much as their counterparts are being paid on the ships of other advanced European countries.

For example, a Korean master or Chief Engineer takes home \$ 1,770 per month plus about \$ 270 per month in overtime. A Second Engineer is paid \$ 1,025 without overtime or bonuses and a Third Engineer \$ 556.

The take-home pay for Korean lower-deck personnel is roughly equal to that of our own.

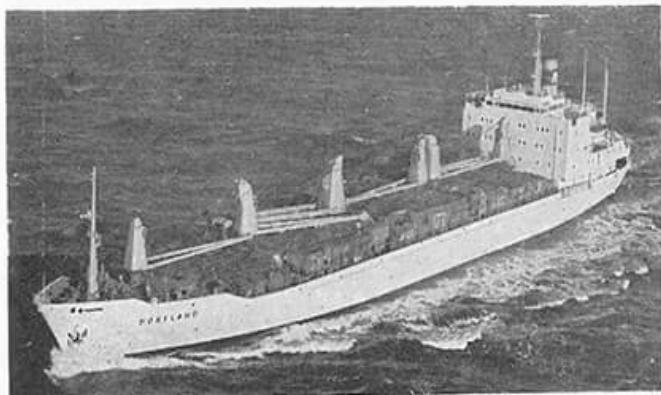
The basic wage for a Filipino lower-deck crewman is \$ 180 per month and \$ 135 for an ordinary seaman without counting overtime and bonuses.

European wages and those applied by the I.T.F. are higher, with a basic \$ 1,810 per month for a Master, \$ 483 for an AB and \$ 395 for an OS.

The conclusion to be drawn is that our own wage scale can be readjusted upwards, only slightly as far as the officers are concerned and more substantially for lower-deck crew members.

The cost of living in Greece has been pushed up by inflation and continues to rise. There is a limit for the support of a 4-memb-

SOL  
*Always at  
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

er family below which a lower-deck crewman's wage must not fall. Why else should he be working at sea?

The development of Greece in recent years has meant that shore jobs are to be had more easily than in the past. Going to sea is no longer a last resort. If a youngster is to choose a sea career, it must offer him something more than he could earn in a shore job. He should have a good wage, good pension prospects and medical care.

The shipowners should bear this in mind because if they do not, they will lose the main support of their enterprise — the Greek human element which was and will continue to be one of the basic contributing factors to their success.

## The I.T.F. Boycotts

Once again we shall have to deal with the nefarious activities of the I.T.F. This is an organisation that works behind the scenes, using local unions as its catpaws to become the bugbear of so-called "convenience-flag" shipping. With the claim that the crew of a convenience-flag ship is not adequately remunerated or that its living conditions leave something to be desired, the dockers, the pilots or the tugboat crews refuse to handle the vessel, thus immobilising it in port. No investigation is made as to the wages paid or the living conditions on board. The mere sight of a flag of convenience flying from the ship's stern is enough to make it a target for such boycotts.

We have often wondered why nobody has ever sought to find out what wages are paid and what sort of living conditions prevail on the ships of the Eastern Bloc countries? Those ships are never boycotted and the reason is a simple one. The I.T.F. does not concern itself with them.

However, there are cases where the owners of a convenience-flag vessel will not give in to the I.T.F. without a fight. A recent instance is that of the "Carolina Oldendorf" in Antwerp. The owners went to court to protest against a union boycott and the court found that there were two conflicting issues. The first was the welfare of the men employed on the ship and the other was the maintenance of free and unobstructed movement in the port. The court also deemed that no evidence had been produced to the effect that the ship's crew was badly paid or suffering in any way from living conditions on board and ordered the union to lift its boycott and allow the ship to sail, which is what happened.

And this case is not unique. Other courts have come to the same conclusion and, in the United States, the unions turn a deaf ear to I.T.F. shenanigans.

The I.T.F.'s trump card is the knowledge that a ship has urgent commitments and that delays caused by union boycotts can prove costlier than the shakedown the I.T.F. imposes. And yet, only by refusing to knuckle under and by fighting the I.T.F. in court can the shipowners ever rid themselves of this bête noir. We realise, however, that in certain countries legal procedures are very slow and that in others, resort to court action will be of no avail.

Nevertheless, the shipowners should get together and organise themselves both legally and financially to combat the I.T.F. with all the means in their power.

## Russian Eminence

The fact that a Russian merchant captain has been appointed Secretary-General of IMCO is proof of the eminence Soviet shipping has attained on the international scene.

Indeed, the Soviet Union is not only achieving its primary aim of becoming self-sufficient in sea transport but is extending its activities to third country trading.

And the Soviets are following a specified plan by which they intend to compete with the West on all of the world's regular cargo routes. They are building LASH ships, ro-ro's, container vessels, etc. as fast as they can go.

Moreover, they are extending their shipping activities to all parts of the world to coincide with Moscow's political aspirations. The Mediterranean features prominently in their plans as do the Baltic, the Middle East, the Indian Ocean, the Far East, the Pacific, East and West Africa and South America.

They are also turning out well-trained officers and crewmen in a large number of schools and training academies.

They are not neglecting the agency side of the business either and have recently set up their own agency in Piraeus.

This drive by the Soviets has already hurt Greek interests. Black Sea ports and Soviet cargoes are no longer attracting Greek ships and Soviet ships are competing with Greek ships for tramp cargoes.

## The Perama Problem

The situation at the Perama repair wharves has reached an impasse. Ships are being turned away every day through lack of space and the country is losing tremendous amounts of foreign exchange when these ships have to go to other Mediterranean ports for repairs.

The lack of concern by the authorities for this state of affairs is truly unforgivable. We have dwelt on the subject time and again and we shall continue to do so until somebody wakes up and does something about it.

# "CALCUTTA"

## AND ALL INDIAN PORTS

# PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA

(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)

General Manager: MANNA

'Ο αρχαιότερος και μοναδικός ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικός οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

**ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΛΙΩΝΑ**

Διαθέτει, έπισης, Συνεργείον Έπισκευών Πλοίων και διαλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

### HEAD OFFICE:

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

### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

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