

# NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1977

Αρ. Φύλλου 1016/775



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1016/775

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1977

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## ‘Η σήμερον καὶ ἡ αὔριον.

Εις παράκλησιν πρὸς τὸν κ. Κώσταν Μιχ. Λαζαρίδην, ὅπως μᾶς γνωρίσῃ τὰς ἀπόφεις του — τὰς τὸσον ὑπευθύνους καὶ ἀποκαλυπτικάς — ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ τῶν «ἀυριανῶν πλοίων», ἐλάσσονες καὶ δημοσιεύσομεν τὴν κάτωθι, λίαν ἐνδιαφέρουσαν, ἐπιστολήν :

‘Αγαπητὲ κ. Κωττάκη,

Εὐχαρίστως γράφω τὰς σκέψεις μου διὰ τὴν παρούσαν ναυτιλιακὴν κρίσιν. Τὴν κρίσιν αὐτὴν δὲν νομίζω ὅτι εἰναι ὄρθον νὰ τὴν χαρακτηρίσωμεν ὡς «ΜΟΝΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ» είναι παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις, καὶ δυστυχῶς ἐπεκτείνεται πλέον ἐντὸνως τὸ 1977 ἀπὸ τὸ 1976.

Προσωπικῶς δὲν συμφωνῶ οὔτε μὲν ναυπηγήσεις, οὔτε μὲν ἀγοράς, ὅχι διότι πολλοὶ ἀπὸ τοὺς τολμήσαντας δὲν τὰς ἀντέχουν, ἀλλὰ διότι πιστεύω ὅτι διερχόμεθα μίαν μεταβατικὴν περίοδον εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Εἰς τὰ ἐπόμενα 5 - 10 χρόνια προβλέπω μίαν ριζικὴν ἀλλαγὴν εἰς τὸν τύπον τῶν πλοίων — εἰς τὸν τύπον τῶν μηχανῶν, τῆς ἐνδιαιτήσεως, τῆς διαβιώσεως, τοὺς ὄρους ἔργασίας — πλοῖα αὐτοματισμένα χωρὶς βάρδιες εἰς τὰς μηχανὰς — μὲν μόνον πλήρωμα τῆς μηχανῆς διὰ συντήρησιν, κατὰ τὸ διάστημα τοῦ ὀκταώρου τῆς ἡμέρας.

‘Η λειτουργία τοῦ πλοίου θὰ ἀλλάξῃ καὶ θὰ ἀναπροσαρμοσθῇ εἰς τὰς τεχνολογικὰς προόδους τοῦ ἀμέσου μέλλοντος. Δυστυχῶς τὰ πλοῖα τὰ ὄποια σήμερον εὑρίσκονται ὑπὸ ναυπηγησιν εἶναι ἐπαναδήψεις τοῦ παρελθόντος.

Τὴν 21ην τρέχοντος θὰ παρευρίσκωμαι εἰς Παρισίους ὅπου προσεκλήθην ἀπὸ τὸ «Μπιπρώ Βέριτας», κατόπιν ἐκλογῆς μου εἰς τὸ «Τζένεραλ Κόνσιλ» τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνώμονος νὰ συζητήσωμεν τὴν ἐπερχομένην ἔξελιξιν τοῦ «πλοίου».

“Ολοὶ οἱ πρωτεύοντες Νηογνώμονες πιστεύουν ὅτι εἰς τὴν ἐπομένην δεκαετίαν θὰ ἴδωμεν ριζικὰς ἀλλαγὰς εἰς τὴν

πρωστήριον μηχανὴν τοῦ πλοίου. “Εχει γίνη μεγάλη ἔργασία καὶ πρόοδος εἰς τὴν χρῆσιν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας καὶ ὁ ἀμερικανικὸς καὶ ἀγγλικὸς νηγινώμων ἔχει κάμη ὀρκετὴν ἔρευναν εἰς τὸ πεδίον αὐτό.

Τοῦτο εἶναι ὄρθον. ‘Ἐὰν λάβωμεν ὑπὸ ὄψιν μας ὅτι μόνον εἰς τὸν δυτικὸν κόσμον ὑπάρχουν σήμερον 250 σκάφη τοῦ πολεμικοῦ στόλου καὶ βοηθητικὰ μὲ δι-

πλὰ καὶ τριπλὰ πληρώματα — καὶ εὑρίσκονται ἐν δράσῃ ἄνω τῶν 50 ἀτομικῶν ἐργοστασίων παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς δυνάμεως — τελείως ἐπανδρωμένα μὲ προσωπικὸν ἐκπατιδευμένον εἰς τὴν ἀτομικὴν καινοτομίαν.

“Οπως συνέβη καὶ εἰς τὸ παρελθόν τὸ προσωπικὸν αὐτῶν τῶν πλοίων, θὰ κινήσῃ τὰ μέλλοντα ἀτομικὰ ἐμπορικὰ πλοία — εἰς τὸ ἐγγύς μέλλον.

‘Υμέτερος  
ΚΩΣΤΑΣ Μ. ΛΑΙΜΟΣ  
Λαζάνη 19 Σεπτεμβρίου 1977

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### Η ΙΣΧΥΣ ΕΝ ΤΗ ΕΝΩΣΕΙ

Καλά μηνύματα μᾶς ἔρχονται ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν ἐν σχέσει μὲ τὰ ἐπίμονα διαβήματα τῆς Ἐνώσεως τῶν ‘Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐκ τῆς ἀνατιμήσεως τοῦ γιεν ἔναντι τοῦ δολλαρίου προελθούσαν κατάστασιν εἰς τὰς παραγγελίας τῶν ‘Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία.

Οἱ ‘Ιάπωνες ἀντελθήθησαν τὰς δυσχερείας τῶν Ἐφοπλιστῶν νὰ ὑποστοῦν τὸ δάρον τῆς νομισματικῆς ἀσταθείας καὶ πρόσθισταν ὅδη εἰς ὥρισμένας ὑποχωρήσεις πρὸς τοὺς πιστοὺς πελάτας των, τοὺς τὸσην παρέχοντας ἔργοσίαν εἰς τὰ ναυπηγεία των. Οὕτω ἐγνώθη ἐξ ὑπευθύνου πηγῆς, ὅτι εἰς ‘Ελληνας Ἐφοπλιστὴν ἔχοντα παραγγείλει τέσσαρα σκάφη εἰς ιαπωνικὰ ναυπηγεία ἐδέχθησαν τὴν τροποποίησην τοῦ συμβολαίου του κατὰ μὲν τὴν εἰς μετρητὰ καταβολὴν ἀντὶ τοῦ 30% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου εἰς τὸ 20% καὶ εἰς χρόνον ἔξοφλήσεως ἀντὶ τῶν ὀκτὼ ἔτῶν τὸ δώδεκα.

Εἰς ἔτερον ‘Ελληνας Ἐφοπλιστὴν, ἔχοντα παραγγείλει τέσσαρα ἐπίσης σκάφη, ἐδέχθησαν τὴν καταβολὴν εἰς μετρητὰ ὀλοκλήρου τῆς ἀξίας, χωρὶς πίστωσιν, μὲ ἔκπτωσιν 11,2%.

Πρόκειται περὶ ούσιαστικῆς ἐκπτώσεως τῆς εἰς δολλάρια ἀξίας τῶν πλοίων. τὴν ὅποιαν ἀσφαλῶς οἱ ‘Ιάπωνες δὲν θὰ ἐδέχονται ὃν τὸ αἴτημα προεβάλλετο ἀπὸ ἓνα ἔκαστον Ἐφοπλιστὴν μεμονωμένων. ‘Η συλλογικὴ ἐνέργεια, καταλλήλως διὰ τῆς Ἐνώσεως διατυπωθεῖσα, εἶχε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς. Μία ἀκόμη ἀπόδειξις τοῦ ἀξιώματος: ‘Η ισχὺς ἐν τῇ ἐνώσει’.

### ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Πρὸς τοὺς ἀρμοδίους τοῦ ‘Υπουργείου Ναυτιλίας ἀπευθύνομεθα. Θέλομεν νὰ τῶν ἐνημερώσωμεν ἐπὶ τῆς ἐπιμόνου ἐπιδιώξεως τῶν Εύρωπαίων Ἐφοπλιστῶν, ὅπως διὰ τῆς πλήρους ἐφαρμογῆς τῶν νεωτέρων τεχνολογικῶν ἐπιτεύξεων εἰς τὰ νεοναυπηγούμενα πλοία ἀντιμετωπίσουν ἀποτελεσματικῶς τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας πληρωμάτων. Τὸ παράδειγμα τοῦ συνηδρικοῦ ὄμιλου Μπρόστρομ κείται ἡδη πρὸ ἡμῶν. Αἱ παραγγελίαι τῶν πολλῶν ρό-ρό πλοίων του εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσούνι προβλέπουν ἀκριβῶς τὴν ναυπηγήσην τῶν πλοίων τῆς αὔριον’. Ἐλάχιστον τὸ πλήρωμα, τὴ συγκαταθέσει καὶ αὐτῶν τῶν ναυτεργατικῶν ἐνόσεων, αἵτινες ἀνεγνώρισαν τὴν ἀνάγκην τοῦ ὀλιγαρίθμου πληρωμάτων, ίνα τὰ σκάφη καταστοῦν ἐκμεταλλεύσιμα, χωρὶς σύδε τὸ παράπαν νὰ προκινδυνεύσῃ ἡ ἀσφάλειά των, ὅπως καὶ ἡ συντήρησί των.

Οἱ ‘Ελληνες Ἐφοπλισταί, ὅσοι ἔχουν ἡδη παραγγείλει εἰς τὴν Ἰαπωνίαν τὰ νέου τύπου σκάφη πολλαπλῆς χρήσεως «φρέντσιπς», προέβλεψαν ἀκριβῶς μὲ σημαντική διάπτωση, τὴν ἐνώσωμάτωσιν ὅλων τῶν νεωτέρων δεδομένων τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας, ἀτίνα καθιστοῦν τὰ ὑποδειγματικὰ αὐτὰ σκάφη ὅσι μόνον ἀπὸ ολύτως αύτο ποι ο μὲν ἡδη ἀλλὰ καὶ ὑπερασφαλή κατὰ τὰ ταξίδιά των μὲ τὸ ἐλάχιστον πλήρωμα τοῦ ἀπλοῦ παρατηρητοῦ εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὴν συντήρησιν πλέον τοῦ σκάφους εἰς ειδικὰ πρὸς τοῦτο συνεργεία. Τὸ πλοίον μεταβάλλεται εἰς ἀεροπλάνον καὶ ὁ κυbernήτης του, μὲ δύο μόνον μηχανικούς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἐποπτεύει τὸ πλή-

ρων αὐτόματον πρωστήριον σύστημα.

"Ηδη τὰ παραγγελθέντα εἰς τὴν Ἰσικα-  
βατζίμα ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς «φρέν-  
τις», μὲ πρόσθετον, δεσδίως, δαπάνην ἡ-  
μίσεος ἑκατομμυρίου δολλαρίων, θὰ φέρουν  
εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὸν ἀπόλυτον αὐτό-  
ματισμόν. Ἐποπτεία εἰς τὸ μηχανοστάσιον  
δὲν προβλέπεται. Δύο θὰ είναι οἱ ἐπιβαί-  
νοντες τοῦ πλοίου μηχανικοί. Ἡ συντήρη-  
σις τοῦ ὄλου πρωστηρίου συστήματος θὰ  
διενεργήται εἰς ὥρισμένα συσταθησόμενα  
κέντρα.

'Ο αὐτόματισμός, πέραν τοῦ μηχανοστα-  
σίου, ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τὸ κατάστρωμα,  
τὴν γέφυραν καὶ εἰς τὰ πᾶσαν τὴν ἐπὶ τοῦ  
πλοίου ὑπῆρξεν. Τὸ προβλεπόμενον ἀπὸ  
τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς Νηογώμονας πλή-  
ρωμα ἀνέρχεται εἰς δέκα ἔξ ἐν συνόλῳ  
ἄτομα.

Πρόκειται ἀκριβῶς περὶ τῶν πλοίων τῆς  
αὔριον. Εἰς δλας τὰς αὐριανὰς ναυπηγήσεις  
ἡ ἑξικονόμησις τοῦ πληρώματος ἀποτελεῖ  
πλέον τὴν προϋπόθεσιν. Μὲ τὰ πλοία αὐτὰ  
πρόκειται μετὰ τίνος ἔπι τὰ συναγωνισθοῦν  
καὶ οἱ «Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, ἀφοῦ αὐτὰ θὰ  
είναι τὰ ἀποκτήματα τῶν συναγωνιστῶν των.

Καλεῖται καὶ τὸ ίδικόν μας «Υπουργεῖον  
νὰ παρακολουθήσῃ καὶ νὰ διευκολύνῃ, καθ'  
ὅσον εἰς αὐτὸν ἐναπόκειται, τοὺς ἐφοπλιστάς  
εἰς τὴν μεγάλην τῶν προστάθειν τὴν συμ-  
μορφώσεως πρὸς τὰς συγχρόνους τάσεις τῆς  
ναυτικῆς τεχνολογίας. Εἶναι μία ἀνάγκη  
ὑπάρχεως.

#### ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κατὰ τὰ προγούμενα 30 ἔτη ἡ Ναυτι-  
λία ὑπῆρξεν ἔνας κερδοφόρος κλάδος δι' ὅ-  
σους ἡσχολήθησαν μὲ αὐτήν. Ὁ συντηρητι-  
σμὸς ἐθεωρεῖτο περιττός, διότι ἐπεκράτει  
γενικῶς ἡ ἀποψί, ὅτι οἰσάρηστο πάντας  
ἡτοῦ δραχυπρόθεσμος καὶ συντόμως θὰ ἡκ-  
λουθεῖτο ἀπὸ μίαν περίοδον εὐημερίας. Καὶ  
ἡ ἀποψί αὐτῆς ἀπεδείχθη ὅρθη μέχρι τὸ  
1973/74, ὅτε δύο βασικοὶ παράγοντες κα-  
τέστησαν ἐπιβεβλημένην τὴν ἀναθεώρησιν  
τῆς μέχρι τότε κρατούσης νοοτροπίας:

1. Ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ ὕφεσις, ητίς

ἡκολούθησε τὴν κατακόρυφον αὔξησιν  
τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου ὑπὸ τοῦ Ὀρ-  
γανισμοῦ Πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν  
τοῦ 1973.

2. Ἡ ὑπερπαραγωγὴ χωρητικότητος (ἐξαι-  
ρέσει ὥρισμένων τύπων ἔξειδικευμένων  
σκαφῶν) προκύπτουσα ἀπὸ τὴν αἰσιο-  
δοξίαν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὸν ἀκάθε-  
κτον ἐπεκτατισμὸν τῶν ναυπηγείων (ἀ-  
τινα πολλάκις δὲν ἔλαβον ὑπὸ ὄψιν των  
τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας εἰς νεότευ-  
κτα), μὲ τὴν δοθείαν τῶν Τραπέζων αἱ  
ὁποῖαι κατὰ καιρούς ἀπέβαλον τὴν συ-  
νήθη ἐπιφυλακτικότητά των.

Θὰ ἡτο ἐνδιαφέρον (μολονότι ὅχι κατ'  
ἀνάγκην καὶ ἐποικοδομητικόν) νὰ ἀναλογι-  
σθάμεν κατὰ πόιον τρόπον οἱ δύο αὐτοὶ  
δυσμενεῖς παράγοντες δύνανται νὰ ἀντιμε-  
τωπισθοῦν, ὥστε νὰ ἐπανέλθουν αἱ καλαί  
ἡμέραι ποὺ ἐπὶ τριετίαν οἱ πλοιοκτήται  
προσδοκοῦν.

Αἱ ηγεμέναι τιμαὶ τῶν πετρελαίων, αἴ-  
τινες ὀδηγησαν εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκο-  
νομικὴν κρίσιν, ἐπέφερον τὴν μείωσιν τῆς  
ζητήσεως πετρελαίου, ἐνώ, παραλλήλως, ἥρ-  
χισεν ἡ ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσις τῶν κοιτα-  
σμάτων τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Α'-  
λάσκας. Ὡς ἀποτέλεσμα, προεκλήθη κάμψις  
τῆς ζητήσεως πετρελαίου καὶ μολονότι ἐστ-  
μειώθη κάποια περικοπὴ τῶν τιμῶν, θὰ ἡτο  
οὐτοπικὸν νὰ πιστεύεται ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ἐν-  
δεχομένως μία ούσιαστικὴ ἐκπτωσις τῶν  
τιμῶν. «Ολεὶ τὰ κράτη θὰ πρέπει νὰ προσ-  
αρμοσθοῦν εἰς τὰς ὑψηλὰς τιμαὶ πετρε-  
λαίου καὶ αὐτὸ δὲν είναι καθόλου εὔκολον.

Αἱ οἰκονομίαι τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν  
καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν παραμένουν εἰς  
κατάστασιν ὑποτονικῶν καὶ αἱ κυβερνήσεις  
διστάζουν νὰ προσθοῦν εἰς μέτρα περιτολῆς  
τοῦ πληθωρισμοῦ ἐκ φόδου ἐπιδεινώσεως  
τῆς, ἡδη ὑψηλῆς, ἀνεργίας. Αἱ ἀναπτυσσό-  
μεναι χῶραι ἀνευ ιδίας παραγωγῆς πετρε-  
λαίου ἐδέχθησαν, ἐπίσης, σοδαρὸν πλήγμα  
ἀπὸ τὴν αὔξησιν τῶν τιμῶν. «Υπολογίζεται  
ὅτι, λήγοντος τοῦ προσεχοῦς ἔτους, τὸ συγ-  
κεντρωτικὸν ἔλλειμμα τῶν χωρῶν αὐτῶν θὰ  
κυμαίνεται περὶ τὰ 250 δισεκ. δολλάρια —  
ποσὸν ὅπερ θὰ ἀπορροφήσῃ περίπου τὸ 25%  
τοῦ ἑθνικοῦ τῶν εἰσοδήματος. Αἱ χῶραι τοῦ

ΟΠΕΚ δὲν χρησιμοποιοῦν, κατὰ κανόνα, τὰ  
ἔκ τοῦ πετρελαίου ἔσοδά των διὰ νὰ τονώ-  
σουν τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ αἱ διοικη-  
νικαὶ χῶραι ἀντιμετωπίζουν δύσηρα με-  
γαλυτέρας δυσκολίας εἰς τὴν ἐξέυρεσιν πε-  
λατείας μεταξὺ τῶν μὴ πετρελαιοπαραγω-  
γῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, αἱ ὅποιαι ἡδη  
θαρρούνται μὲ ψηλοὺς προϋπολογισμούς  
διὰ τὴν ὄγοράν πετρελαίου.

Ἐν συμπράσματι, σὶ προοπτικαὶ μιᾶς  
συντόμου ἀνακάμψεως τῆς παγκόσμιον οἰ-  
κονομίας ἑξακολουθοῦν δυσμενεῖς. Ἐν τῷ  
μεταξύ, θὰ πρέπει νὰ ἐπιλυθοῦν τὰ προβλή-  
ματα τοῦ πληθωρισμοῦ χωρητικότητος τῆς  
παγκόσμιου Ναυτιλίας καὶ τῆς ὑπερπαρα-  
γωγῆς τῶν ναυπηγείων.

('Απὸ τὴν ἔκθεσιν Πλατοῦ)

#### ΟΙ KINEZOI ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ

Τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν Κινέζων  
διάπιττων συνεχίζεται. Προτιμῶνται ιδιαι-  
τέρως τὰ καλὰ εὐρωπαϊκὰ τουηντέκερας καὶ  
μέτρια μπάλκ κάρριερς. Ἀπὸ τῶν ὄρχων  
Μαΐου μέχρι τέλους Αύγουστου, 33 σκάφη,  
572.651 τόν. d.w. προσεκτήθησαν ὑπὸ τῶν  
Κινέζων, ἀντὶ 127 καὶ πλέον ἐκατομ. δολ.

Δέν είναι γνωστὸν κατὰ πόσον ἡ ἀγορα-  
στικὴ δραστηριότης τῆς Κίνας ὁφείλεται  
εἰς τὰς χαμηλὰς τιμὰς τῶν μετοχειρισμέ-  
νων σκαφῶν ἡ ἀλλούς λόγους. Πολλοὶ δυτι-  
κοὶ παραπρηταὶ πιστεύουν ὅτι, λόγω τῆς  
κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν, αἱ τιμαὶ τῶν  
μετοχειρισμένων ἔφθασαν εἰς τὰ κατώτατα  
ὅρια. Προφανώς δὲ οἱ Κινέζοι είναι τῆς αὐ-  
τῆς γνώμης.

Μολονότι τὸ κινεζικὸν ἐνδιαφέρον ἐκδη-  
λούται κυρίως εἰς τουηντέκερ τῶν 10.000  
ἕως 15.000 τόν. d.w., τελευταῖς ἀνεκο-  
νώθη ἡ ὄγορά ἐπτὰ δρεπανικῶν λάινερς τῶν  
7.000 τόν. d.w. καὶ ἐνὸς φορτηγοῦ/ἐπιβα-  
τηγοῦ τῶν 6.000 τόννων. Ἀρχάς δὲ Σεπτεμ-  
βρίου ἐγνώσθη ἡ ὄγορὰ δύο ἔτη μικροτέρων  
σκαφῶν — τῶν 3.000 περίπου τόν. d.w.  
ἔκαστον. Τὰ ἀγορασθέντα μπάλκ κάρριερς  
ἔκμασίν τοῦ μεταξὺ τῶν 20.000 καὶ 40.000  
τόν. d.w. «Ἀπαντα ἡσαν μικρᾶς, σχετικῶς,  
ἡλικίας — κατὰ κανόνα 10 ἔως 12 ἑτάν.

Σημειωτέον ὅτι οἱ Κινέζοι ἑξακολουθοῦν  
διατραγματεύμενοι περαιτέρω ὄγοράς καὶ  
εἶναι ἀγνωστὸν πρὸς τὸ παρὸν ἐπὶ πόσον  
χρόνον θὰ συνεχισθῇ τὸ ἀγοραστικὸν τῶν  
μένος.

Τὸ γεγονός είναι ὅτι η Κίνα καθίσταται  
δύσηρα μία ὑπολογίσιμος ἐμποροναυτικὴ  
δύναμις. Τούτο δὲ ἀποδείνει εἰς δάρος καὶ  
τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἦτις, μέχρι τούτου,  
ἐξυπηρέτει σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν κινε-  
ζικῶν μεταφορῶν.

#### Η ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

Κατέρχονται σταθερῶς αἱ τιμαὶ τῶν με-  
ταχειρισμένων σκαφῶν, ιδίᾳ τῶν μπάλκ κάρ-  
ριερς, ἀναμένεται δὲ ἡ τάσις αὐτὴ νὰ συνε-  
χισθεῖ καὶ κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

Τὰ διατιθέμενα πρὸς πώλησιν σκάφη χύ-  
δην φορτίων — κυρίως τῆς τάξεως τῶν 50.  
000 τόννων καὶ ἡλικίας 10 περίπου ἑτῶν—  
ηγεμόθησαν σημαντικῶς καὶ ἀσκοῦν ὑποτιμη-  
τικάς πιέσεως εἰς τὴν ὄγοράν. Ὡς ἀποτέ-  
λεσμα, αἱ τιμαὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἔφθασαν  
εἰς νέα κατώτατα ὅρια. Παράδειγμα αἱ ὄγο-  
ραι τῶν «Καμερόνια» (52.000 τόν. d.w.  
τοῦ 1973) καὶ «Μπεργκάνγκερ» (65.000  
τόν. d.w. τοῦ 1974), ὑπὸ τοῦ Νορβηγοῦ  
ἐφοπλιστοῦ «Αντερς Γιάρε, ἀντὶ 7,1 καὶ  
7,5 ἑκατομ. δολλαρίων ἀντιστοίχως.

Λόγω τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότη-  
τος, πολλοὶ διαχειρισταὶ μπάλκ κάρριερς  
ήγαγκάσθησαν νὰ καταφύγουν εἰς τὸν παρο-  
πλισμόν. «Ἡδη τὸ ἀργοῦν νορβηγικὸν τονάκ  
της κατηγορίας αὐτῆς ἔχει ὑπερβῆ τὰς 800  
χιλιάδας τόννων καί, κατὰ τὰς ἐνδείξεις,  
θὰ αὐξηθῇ σημαντικῶς εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον.  
Παρόμοια προβλήματα ἀντιμετωπίζουν ἀκό-  
μη καὶ οἱ πλοιοκτήται μπάλκ κάρριερς ὑπὸ  
σημαίας εύκολίας.



## NICHOLAS G. MOUNDREAS SHIPPING S.A.

Chartering \* Sale and Purchase  
Insurance \* Agents

47-49 Bouboulinas Str, Piraeus

Cables: "MUDRE PIRAEUS"

Telex: 21-3651 MUDR GR (3 lines), 21-2544 MUDR GR, 21-2546 MUDR GR, 21-2189 MUDR GR

Telecopier: 411275

Telephones: Main Switchboard: 4117924 (5 lines) — 4113446 (4 lines)

Nick Moundreas (Personal): 4178802/4112226

Chartering Dept.: 4177479/4177365 — 4117801/4117802

Sales and Purchase Dept.: 4175227/4174273 — 4112898/4112836

Insurance Dept: 4178885

Finance/Accounting Dept: 4179157/4113997

'Υπολογίζεται ότι σήμερον τελούν ύπό ναυπήγησιν περί τά 6,5 έκατομ. τόν. d.w. μπάλκ κάρριερς, έξι ών τά σκάφη άνω τών 100.000 τόν. d.w. άντιπροσωπεύουν περί τά 2 έκατομ. τόνων. Περίπου 5 έκατομ. τόνων άναμένεται νά παραδοθούν μέχρι τά τέλη τού έτους.

Τό μόνον φωτεινὸν σημείον τῆς ναυλαγορᾶς, λέγουν οι ναυλομεσίται, είναι τὸ ἐνδισφέρον διά σκάφη μεταφορᾶς αὐτοκινήτων. Πέραν τῶν δύο προσανφερθέντων μπάλκ κάρριερς, ἀτίνα ήγόρασεν ὁ κ. Γιάρες ἵνα μετασκευάσῃ εἰς αὐτοκινητόφορά, η τελευταία πώλησις ἀναφέρεται εἰς σκάφος τῶν 21.000 τόν. d.w., τού 1965, εἰς τά 3,4-3,5 έκατομ. δολ., περιλαμβανομένου τάμητού διά 10-13 μῆνας εἰς τά 7,90 δολλάρια.

Εἰς τὴν ἄγορὰν τῶν μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων ἔξακολουθούν νά κυριαρχοῦν αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι πετρελαίων, ὡς ἡ Γκέττο, ἡ Γκάλφ, ἡ Γιουνίν καὶ ἡ Μάραθον.

Εἰς τὸν τομέα τῶν τουηντέκερς παρατρεῖται μία ἀπραξία, καθὼς οἱ Κινέζοι ἔξακολουθούν νά διαπραγματεύωνται παλαιοτέρας συμφωνίας κατά τὸ μᾶλλον ἡ ήττον. Πάντως, ἀναμένεται ὅτι συντόμως θὰ προσθούν εἰς ἄγορὰς τουηντέκερς τῆς κατηγορίας τῶν «ἀντιλίμπερτυς».

### Η ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΕΙ

Αἱ σύντονοι προσπάθειαι τῶν Νορβηγῶν ἀποβλέπουσαι εἰς τὴν προσέλκυσιν νέων παραγγελιῶν διά τὰ ναυπηγεῖα τῶν ἀπέδωσαν καρπούς. Σημαντικὸς ἀριθμὸς σκαφῶν (περιλαμβανομένων καὶ τάνκερς) παρηγγέλθη ὑπὸ Νορβηγῶν ἔφοδιστων καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν.

Σημαντικότερά ἦτο ἡ μαζικὴ παραγγελία τῆς Αἰγύπτου διά 30 συνολικῶν σκάφων, ἐνῶ συνεχίζονται αἱ διαπραγματεύσεις διά περισσότερα ἀκόμη πλοίων. Διὰ νά ἐπιτύχουν αὐτὸί οἱ Νορβηγοὶ προσέφερον εἰς τοὺς Αἰγυπτίους ἔξαιρετικὰ εὐνοϊκούς όρους χρηματοδότησεως.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω 30 σκαφῶν, ἡ αἰγυπτιακὴ ἑταῖρια «Μίσιρ «Εντκο Σίππιγκ» παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χασούγκεσσούντ δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 29.000 τόν. d.w., ἀτίνα θὰ παραδοθούν τὸ 1979. Συμπτοχὴ εἰς τὸ πλοίο αὐτὰ θὰ ἔχῃ καὶ νορβηγικὴ ἑταῖρια, ἡ ὁποία θὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν διαχείρισίν των. Θὰ είναι δηζελοκίνητα, μὲ ξένη καὶ καὶ δύο γερανούς.

Τὸ συνολικὸν κόστος τῶν ἥδη παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς Αἰγύπτου σκαφῶν ὑπολογίζεται περὶ τὰ 70 έκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας.

Ἐπίσης, πλοιοκτήτης ἀπὸ τὸν Λίβανον παρήγγειλεν εἰς τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τρόδοντος καὶ τοῦ Κριστιανσάντ ἀνὰ δύο πλοίοι ρό-ρό τῶν 1.200 τόν. d.w. ἔκαστον.

### ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Ο Εύρωπαιο - Αμερικανικὸς Τραπεζικὸς Οργανισμὸς — γνωστὸς ἀπὸ τὴν ὑπόδειν Κολοκοτρόνη — ἀπέστειλε πρὸς τὰς διαφόρους μεγάλας Τραπέζας καὶ τὰ πιστωτικὰ ίδρυματα ἔγκυλιον διὰ τῆς ὁποίας κατηγορεῖ τὰς ἔλληνικὰς Ἀρχὰς ὅτι παρεμποδίζουν τὴν ἐλεύθεραν μεταγραφὴν σκαφῶν ἀπὸ τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια εἰς ξένα, παρὰ τὰς ἀντιθέτους υποσχέσεις τῆς πρὸς τοὺς ἀνυποθήκους δανειστάς.

Ἡ ἔγκυλιος, ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσδρου τοῦ Οργανισμοῦ, κ. Ρ. Γκεντέλ, δημοσιεύεται εἰς ἄγγελικὸν ναυτικὸν περιοδικόν, ἀναφέρει:

«Γράφομεν διὰ νά ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν σας εἰς μίαν κατάστασιν ἡ ὁποίας ὑφίσταται εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια, ιδιαιτέρως τοῦ Πειραιῶς, δυναμένην νά ἐπτρεάσῃ σοβαρῶς τὸ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ 1960, ὅταν οἱ μεγάλοι «Ἐλληνες πλοιοκτῆται, οἱ ὁποίοι κατέχουν στόλους ὑπὸ τὴν λιβεριανή, τὴν παναμαϊκήν ἡ δῆλη σημαίαν εύκολίας, ἔζητησαν ἀπὸ τοὺς πιστωτάς των

εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἀλλαχοῦ τὴν ἀδειαν νά μεταφέρουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια, οἱ πιστωταὶ ἀπεδέχθησαν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι διὰ σχετικῆς νομοθεσίας καὶ ὑπουργικῶν ἀποφάσεων θὰ παρέχεται εἰς τοὺς ἐνυποθήκους δανειστάς ἡ ἀπόλυτος διαθεσιάς, ὅτι δύνανται νά πωλήσουν καὶ νά ἀλλάξουν τὸ νηολόγιον σκαφῶν ὑπὸ τὴν ἔλληνικὴ σημαίαν ἀνεὶ οὐδεμίας ἐπεμβάσεως οἰασθήποτε ἔλληνικῆς Αρχῆς».

«Ἐν πάσῃ περιπτώσει», παρατηρεῖ ἡ ἔγκυλιος, «τὸ δικαίωμα αὐτὸ τῶν δανειστῶν ὀναγνωρίζεται ρητῶς» εἰς δῆλας τὰς ὑπουργικὰς ἀποφάσεις διὰ τὰ ἔλληνικὰ πλοῖα. «Σήμερον, δῶρο, αὐτὸ τὸ δικαίωμα, διπερ κατοχυρώνται διὰ τῆς ἔλληνικῆς νομοθεσίας, παρακαλεύεται ἀπότελεσματικῶς ὑπὸ τῶν ὑπευθύνων τῶν νηολόγιαν, οἱ ὅποιοι ἀρνοῦνται νά ἐκδώσουν πιστοποιητικὸν διαγραφῆς εἰς αἴτησιν ἐνυποθήκου δανειστού ἐάν δὲν ὑπάρχει σχετικὴ ἀπόφασις ἐνὸς ἔλληνικοῦ δικαστηρίου».

Ο 'Οργανισμὸς ἀναφέρει ὡς παράδειγμα τὴν περίπτωσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Audacious» (κατὰ περίεργον σύμπτωσιν ἀνήκοντος εἰς τὸν Ομίλον Κολοκοτρόνη, μετὰ τοῦ ὅποιού ὁ τραπεζικὸς ὀργανισμὸς εύρισκεται εἰς ἀντιδικίαν). Οἱ ἀρμόδιοι — παραπονεῖται ἡ Τραπέζα — καθυστεροῦν τὴν διαγραφὴν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὰ ἔλληνικὰ νηολόγια, μολονότι ἡ σχετικὴ αἴτησις υπεβλήθη δάσει τῆς ὑφισταμένης ὑπὲρ αὐτῆς (τῆς Τραπέζης) ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ πλοίου, ισχυροποιούμενῆς δι' ὑπουργικῆς ἀποφάσεως.

«Εἰς ἄλλας περιπτώσεις κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν», συνεχίζει ἡ ἔγκυλιος τῆς Τραπέζης, «ετά νηολόγια καθυστεροῦν τὴν ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς κατόπιν πωλήσεως... τοῦ πλοίου ἐν ἀναμονῇ δικαστικῆς ἀποφάσεως. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ πλοῖα παραμένουν παραπλισμένα».

Ἀκολούθως, ἡ ἔγκυλιος προειδοποεῖ ὅτι οἱ Τραπέζεις καὶ οἱ ἀλλοί δανεισταὶ εἶναι ἡναγκασμένοι ενὰ ἀναθεωρήσουν τὰς ἀποφάσεις τῶν, τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν ἔλληνικῶν νηολόγιων διὰ τὰ πλοῖα ἀτίνα χρηματοδοτούν. 'Ἐπείγει ἡ λήψις τῶν ἀναγκαίων μέτρων» ἵνα ἐπιτυχάνεται ἡ ἀμεσος διαγραφὴ τῶν πλοίων, εἰς περιπτώσεις ὡς τοῦ «Audacious» καὶ νά διασφαλίζεται τὸ δικαίωμα τὸ ὅποιον ἐπίστευον ὅτι εἶχον οἱ ἐνυποθήκοι δανεισταὶ δυνάμει τοῦ ὑπουργικοῦ διατάγματος.

«Ἄλλως», καταλήγει ἡ ἔγκυλιος, «οἱ Ἑλληνὲς πλοιοκτῆται ἐνδέχεται νά ἔχουν πρόβλημα χρηματοδοτήσεως εἰς τὸ μέλλον».

Ἀνακριβές τὸ περιεχόμενον τῆς ἔγκυλιον διὰ τὴν ἔλληνικὴ σημαίαν. Δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν διὰ ποῖον λόγον καθυστερεῖ ἡ ἔκδοσις τοῦ πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς τοῦ «Audacious». Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας, δῶρο, ὡς ἀρμόδιον, ὀφείλει νά

Ο Κ. ΑΝΤ. ΧΑΝΔΡΗΣ  
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ



Εἶχομεν ζητήσει ἀπὸ τὸν κ. Καραμανῆ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ γαυτιλίακου παράγοντος, ὃς τοῦ κατ' ἔχοχην παραγωγικοῦ διὰ τὸν Τόπον μας, τοῦ παράγοντος διακριθεὶς εἰσφέρει χωρὶς τίποτε νὰ ζητῇ ἀπὸ τὸ Δημόσιον.

Καὶ μᾶς ἔρχεται τώρα ἡ πληροφορία, ὃτι ὁ κ. Καραμανῆς πρόκειται νὰ περιλάβῃ εἰς τὸν κατάλογον τῶν «δουλευτῶν ἐπικρατείας» τὸν κατ' ἔχοχην ἀκριβῶς ἐκπρόσωπον τῆς Ναυτιλίας, τὸν Πρόεδρον τῆς 'Εγώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κ. 'Αγ. Χανδρῆν.

Ἐπιτυχής ἡ ἐκλογή, δρθεστάτη ἡ πρότασις τοῦ κ. Καραμανῆ. Η παρουσία τοῦ κ. 'Αγ. Χανδρῆς εἰς τὴν αὔριανήν Βουλὴν θὰ εἶναι χρήσιμος διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ δι' αὐτῆς ταύτας τὰς κυλλὰς σχέσεις Κράτους καὶ Ναυτιλίας. Η φωνὴ της θὰ ἀκούεται κατὰ τρόπον ὑπεύθυνον.

Τὸ υπόδειξις τοῦ κ. Χανδρῆ είναι ἀκριβῶς ἡ πανγηγυρικὴ ἀναγνώρισις τῆς πολυτέλους συμβολῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῆς Οἰκονομίας μας.



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Ship Suppliers

IMPORT

Marine Spares & Equipment  
Provisions and Bonded Stores  
Deck, Engine and Cabin Stores  
Prompt Supply in all German Ports



EXPORT

0 ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ  
ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

Travemünden Straße 6  
P. O. Box 150549  
D-2800 Bremen 1  
Telex: 0245 163 karad  
Telegrams: Karagiannidis Bremen

δώση εις τὸν Εύρωπαν - 'Αμερικανικὸν Τραπεζικὸν' Όργανισμὸν τὴν δέουσαν ἀπάντησιν. 'Αλλωστε, πέντε ἔκ τῶν Τραπεζῶν, αἵτινες ἑλαῖον τὸν ἔγκυκλιον, κατηγοροῦν τὸν 'Όργανισμὸν ως «παρερμηνεύοντα» τὴν θέσιν τῶν Έλλήνων πλοιοκτητῶν. Πάντως, τὰ πλοῖα τοῦ ἥρθρου 13, τὰ νηολογημένα βάσει αὐτοῦ, είναι ἐλεύθερα νὰ ἀλλάξουν σημαίαν.

## Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ

Μία ἄγνωστος πτυχὴ τοῦ ὄλου κυκλώματος τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως ὄμολογούμεν ὅτι διέφευγε τῆς προσοχῆς τῶν πολλῶν, μεταξὺ δ' αὐτῶν καὶ ἡμῶν. Εἶναι ἡ δαπάνη ἡ ὅποια καταβάλλεται ἀπὸ τὸ Δημόσιον διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν σχολῶν. Τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως (KNE), τὸ συνιστώμενον ἀπὸ τὴν εἰσφορὰν τῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν καταβάλλει παρά τὸ τρίτον περίπου τῶν ὄλων δαπανῶν (1976: 214 ἐκατομ. δρχ. κατέβαλε τὸ Δημόσιον). Καὶ τὸ γεγονός τοῦτο παρέχει τὸ δικαίωμα —περὶ δικαιώματος πρόκειται— νὰ ζητήσῃ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὴν περισσότεραν εἰσφορὰν τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὰς δυσκολίας, ποὺ τώρα ἡ διαχείρισις τῶν Σχολῶν ἀντιμετωπίζει ἀπὸ τὴν αὐξησιν τοῦ κόστους τῆς ζωῆς.

Καὶ ἀκόμη περιθώρια συνεισφορᾶς ὑφίστανται διὰ τὴν σύστασιν τῆς Ναυτικῆς 'Ακαδημίας, τοῦ ιδρύματος αὐτοῦ τῆς ἀνωτέρας ἐκπαίδευσεως καὶ καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. 'Εκεὶ ὅπου ἔθασε κατ' ὅγκον καὶ ἔκτασιν δραστηρίότης ἡ Ναυτιλία μας, τὰ ἀνωτέρα στελέχη τῆς διαχειρίσεως τῶν συμφερόντων τῆς καθίστανται πλέον ἀναγκαῖαι καὶ σὺν τῷ χρόνῳ τὰ πράγματα θὰ μᾶς ἐπιβάλλουν νὰ προχωρῶμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὰ τῆς Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἔκει ὅπου οἱ ἄλλοι ἔχουν ἡδη φάσει. Παρόδειγμα πρὸ ἡμῶν ἡ Βρετανία, ἡ Νορβηγία, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ αὐτὴ ἡ Ρωσία.

'Η ἀνάγκη τῶν ἀνωτέρων αὐτῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας καθίσταται δομήραι αἰσθητῇ. 'Ο ἐφοπλισμὸς ἔχει κάθε συμφέρον νὰ ἐπιζητήσῃ τοὺς περισσότερους προηγμένους διαχειριστὰς τῆς μεγάλης ὑποθέσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

'Η δαπάνη διὰ τὴν σύστασιν τῆς Ναυτικῆς 'Ακαδημίας θὰ ἀποδώσῃ πολλά. Θὰ προασθύνων τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων, ὅταν θὰ ἔνισχυθον τὰ διοικητικὰ κλιμάκια τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τοὺς ἀποφοίτους τοῦ ἀνωτέρω αὐτοῦ ιδρύματος. Οἱ δωρηταὶ —οἱ μεγάλοι τῆς Ναυτιλίας μας εὐεργέται— ἀναζητοῦνται.

## ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Τὴν ἰδιωτικὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν πρέπει νὰ προσέξωμεν ἴδιατέρως. Αὗται φέρουν πρὸς τὸ πλοίον ἀξιωματικοὺς τῶν ὅποιων τόσην ἔχομεν ἀνάγκην. Εἶναι πόλος ἔλεως. 'Άδαπάνως διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐπιτυχάνουν τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτι-

κὸν ἐπάγγελμα. Αἱ ιδιωτικαὶ σχολαί, μαζὶ μὲ τὰς Δημοσίες είναι τὸ μέσον, διὰ τοῦ ὅποιου πυκνοῦνται αἱ τάξεις τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ.

Κακῶς μέχρι σήμερον δὲν ἀπεδώσαμεν τὴν δέουσαν σημασίαν εἰς τὰς ιδιωτικὰς σχολάς. Συμπληρώνουν ἔργον πολύτιμον, ἔργον ἄνευ τοῦ ὅποιου αὐτὴ ἡ ὑπόστασις τῆς Ναυτιλίας μας τίθεται ἐν κινδύνῳ. Χωρὶς ἐπαρκὲς ναυτεργατικὸν δυναμικὸν καὶ κυρίως ἀξιωματικούς, Ναυτιλία τοῦ σγκου τῆς ιδικῆς μας δέν είναι δυνατὸν νὰ ἀπρέξῃ.

Πρέπει οἱ ἐφοπλισταί, ὅπως καὶ αὐτὸ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, μὲ τὴν ἐπιβεβλημένην προσοχὴν καὶ φροντίδα νὰ κηδεμούνεσσιν τὰς ιδιωτικὰς σχολάς. Νὰ τὰς ἐπιβιοθῆσωμεν εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν νὰ τὰς ἔνισχυσωμεν ἀκόμη καὶ οικονομικῶς διὰ τὸν πληρέστερον ἔξοπλισμὸν τῶν εἰς ἔγκαταστάσιες, εἰς ὁργανα διδακτικά νὰ ἐποπτεύσωμεν τὸ ἔργον των.

Τώρα μὲ τὴν ἀναστάτωσιν, ἡτὶς ἐπῆλθεν εἰς τὴν ὄλην ἑδω ἐκπαίδευτικὴν προσπάθειαν, κινδυνεύει νὰ ἔδωμεν τὰς ιδιωτικὰς σχολὰς νὰ τερματίζουν τὸ ἔργον των. Κάθε διάβημα πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον καὶ τὰ ἀνώτερα κλιμάκια τῆς Κυβερνήσεως δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. Αἱ σχολαί πρέπει νὰ λειτουργήσουν.

\* \* \*

Εἰς τὰ σύντονα διαβήματα τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν διὰ τὸ ἐγερθέν ζῆτημα τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν παρὰ τῷ κ. Ράλλη ἐγένετο ἀπόδεκτόν, ὅπως διὰ τὰς ιδιωτικὰς σχολὰς ἴσχυσῃ τὸ πρότερον καθεστώς, τὸ δὲ σχετικὸν Διάταγμα θὰ ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐπόμενον ἔτος. Αἱ σχολαί, κατὰ συνέπειαν, θὰ λειτουργήσουν.

## ΥΠΕΡΒΑΣΙΑΙ

Διότι καθυστέρησεν ἐπί τι ἡ ἀποστολὴ τοῦ «βίντεο» εἰς ἓν τῶν 35 σκαφῶν ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὑποδειγματικῆς, τὸ πλήρωμά του ἡπείρησεν —ἀκουσον τούσκουσ— τὴν παρέμβασιν τῆς Δ.Ο.Μ., στὸν τὸ σκάφος θὰ κατέπλεεν εἰς λιμένα τῆς Αὔστραλίας.

Δὲν εἶχε τι ὅλλα νὰ ᾔσιωσῃ τὸ πλήρωμα αὐτὸν, τὰ πάντα ἥσαν ἐν πλήρει τάξει, παρὰ τὰ «βίντεο», τὰ ὅποια ἡ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις ἔχει ἡδη δεσμὸν δι' ὅλα τὰ πλοῖα της.

'Η Δ.Ο.Μ. θέσιν ἀναμίξεως εἰς τὰ ἑλληνικὰ σκάφη δὲν ἔχει. Σφάλλονται οἰκτρῶς σοι ὅτι ἐφαντάζοντο δυνατὴν τὴν προσεπικλησίν της.

Θλιβερόν, πάντως, τὸ γεγονός μᾶς νοοτροπίας προσφυγῆς εἰς ἔνην ὄργανωσιν. Δὲν ἄρκει διὰ τὴν προστασίαν τῶν τυχὸν ἀδικουμένων ναυτικῶν μας ἡ Π.Ν.Ο.;

## ΣΦΑΛΛΕΤΑΙ Η ΠΕΜΕΝ

Κατὰ τὰς ἐπαφάς της εἰς τὸ Δουσθίνον —ὅπου μετέβη ἀντιπροσωπεία της— ἡ 'Ενωσις τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. ἐδήλωσεν εἰς τοὺς ἔκει ἔχους συνέδρους τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ:

"Οχι, κύριε, δὲν σου τὶς πληρώσαμε, ἀλλὰ σύτε οὐτε τὶς ζητήσαμε νὰ μᾶς φέρεις τόσο... φρέσκιες ἐφημερίδες. Δηλαδή, κύριε τροφοδότα, περνάτε τὸν "Ελληνικὸν ναυτικὸν γιὰ τόσο καθυστέρημένον, ἥ μήπως γιὰ ζητιάνο, ἥ γιὰ λιγούρη —ὅπως τὸν ἀποκάλεσε καὶ... κάποιος ἀλλος; 'Εκτὸς καὶ μᾶς τὶς φέρεται γιὰ νὰ μᾶς ἐνημερώσετε διὰ τὸ Μακάριος (Θεός συχωρέσῃ τον)... θὰ μεταβεῖ στὴν 'Αθήνα! Κύριε τροφοδότα, σᾶς εύχαριστον γιὰ τὴν εὐγενικὴ σας ἐνέργεια καὶ ἐνδιαφέροντα σας, ἀλλὰ καλὸς θὰ είναι νὰ τις βάζετε στό... ψυγείο νὰ διατηροῦνται λίγο πιό φρέσκιες οἱ ἐφημερίδες ἀλλη φορά.

Αγαπητοί συνάδελφοι ναυτικοί, ίδου ποιάς ὑπόλιθες τυχηγές ὑ ναυτικός. Άπτα διόλεπτε εἰναι τὰ «τυχερὰ κέρδη» τοῦ ναυτικοῦ ποὺ συμπληρώνουν τὴ διαφήμιση: «Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ώραιον καὶ ἐπικερδές»!!!

Σ. ΖΑΓΟΡΑΙΟΣ

π/ν «Ανδρος Μάρινερ»

Γκλάστων, 13 Σεπτεμβρίου 1977

## Η ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

'Η κατωτέρω ἐπιστολὴ ἀπεστάλη ἀπὸ Πλοίαρχον φορτηγοῦ σκάφους πρὸς τὸ εἰς Λουδίνου διαχειριστικὸν γραφεῖον. 'Αναφέρεται εἰς τὴν περὶ βιβλιοθήκης τῶν πλοίων προσπάθειαν, ἐφ ἥς ἡ σχολή ημερησμένη ἡδη. 'Αποκαλύπτει τὴν χθηναστὴν ἀπῆχθησιν, ποὺ εἶχεν ἡ προσπάθεια αὐτὴ εἰς τινὰς τῶν διαχειρίζομένων τὰ ζητήματα τῆς καλῆς διαβίωσεως τοῦ πληρώματος ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων.

## ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε.

(PETRO TRANSPORT SHIPPING CO. LTD.)

Γενικὸς Διευθυντής : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΠΕΡΓΗΣ, Πλοϊαρχος Ε.Ν.

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΣΛΕΠΙΩΝ ΤΩΝ 1000 ΚΑΙ 800 ΤΟΝΝΩΝ — ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ "SLOPS."

ΤΗΛ. 4170105-4113771 (Τηλ. γραφείου)

4952162-4511364 (νυκτὸς)

ΤΕΛΕΞ : 21 3504 ARAM GR

Διεύθυνσις :  
Κολοκοτρώνη 82, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διά λόγους εύνοήτους ή άνων μεία τού έπιστολογράφου τηρείται.

Αξιότιμοι Κύριοι,

Συνημμένως σᾶς άποστέλλω βεβαίωσιν λήψεως καὶ τοῦ ἑτέρου διδίου... θρησκευτικοῦ περιεχομένου. Οὗτως ή διδιοθήκη τοῦ πλοίου διὰ τὸ τρέχον ἔτος μέχρι στιγμῆς ἐπλούτισθη διὰ τῶν διδίων τοῦ Ἀγίου ἡμῶν Πατέρος Δωροθέου, τρία τὸν ἀριθμὸν καὶ ἑνὸς ὅλου παραπληθσίου ἐνδισφέροντος «Περιπλέοντας τὴν Μεσόγειον»..., τὰ ὅποια ἐδιαβάσθηκαν μετὰ μεγίστου ἐνδισφέροντος, πρὸ παντὸς ὑπὸ τοῦ πληρώματος, οἱ ὅποιοι ἐφιλονικοῦσαν ποιὸς θὰ τὰ διαβάσῃ πρώτοι... Τώρα ποὺ τελείωσε τὸ διάβασμα καὶ ή μελέτη τῶν ὡς ἄνω... διδίου, προσευχήθη διαδικῶς καὶ παρακαλούμεν τὸν Θεόν νὰ φωτίσῃ ἵνα τὸν Παπα-Δωρόθεον νὰ ξανατιγράψῃ ἀπὸ τὸ Εὐαγγέλιον κανένα ἀπόσπασμα καὶ νὰ τὸ λάβωμεν λίαν συντόμως...

Μάλιστα, θὰ μού πήγε, τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα εἶναι ἐπιστολὴ Πλοιάρχου πρὸς τοὺς ἐργοδότας του; Αὐτὴ στερεῖται τελείως πάσης ἑνοίας σοδαρότητος...

Δεκτόν. Δεκτόν, κύριοι, καὶ λυποῦμαι διότι ἀναγκάζομαι νὰ ἐκφράσω τὰς ἀπόψεις μου δι' αὐτοῦ τοῦ τρόπου, δύμας δταν πηγαίνης στὴ διδιοθήκην τοῦ πλοίου μὲ τὸν σκοπὸν νὰ διαβάσῃς κανένα διδίον καὶ ἀντὶ διδιοθήκης συναντᾶς «Εἰκονοστάσι», ἐγὼ τοὐλάχιστον ἀντὶ νὰ νευρίσω τὸ διασκεδάζως καὶ ἐπιπλέον προσφέρω καὶ σὲ σᾶς τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀπολαύσετε ἔναν Πλοιάρχον διασκεδάζοντα...

Κατά τ' ὅλα δόξα τῷ Θεῷ, μὲ τὰς εὐχὰς τοῦ Ἀγίου Δωροθέου... καλά περνάμε. «Ἐπ' εὐκαιρίᾳ θεωρῶ σκόπιμον νὰ σᾶς γνωρίσω, ὅτι κυκλοφορεῖ ἔνα τρόπον τινὰ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ μὲ τὸν τίτλον «ΙΣΤΟΡΙΑ» γενικοῦ περιεχομένου, διδακτικὸν καὶ εὐαγγύνωστον ἀπ' ὅλους καὶ ἐπιπλέον ἐκπληροῦντα...

τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὅποιον ἔχει δημιουργηθῆ ἢ διδιοθήκη στὰ πλοῖα.

### Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

#### ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

‘Ανὰ τοὺς ναυτοτόπους τῆς Ἀνατολῆς ἀναζητοῦνται πληρώματα διὸ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας. ‘Η Ἰνδία, τὸ Πακιστάν, τὸ Μπαγκλαντές, η Κορέα καὶ αἱ Φιλιππίναι — πανσημερία πραγματική — είναι αἱ πηγαὶ τῆς ἑξερέσεως πληρωμάτων. ‘Ομογενῆς ἐφοπλιστῆς, διαχειριζόμενος στόλον δέκα ἐπτὰ σκαφῶν, ἀπασχολεῖ ἐπὶ τῶν πλοίων του Κορεάτας ναυτικοὺς καὶ μᾶς

μὲ πληρώματα τῆς ἑθνικότητός των. “Αγγλοι, Νορβηγοί, ‘Ολλανδοί, εἰς εὐρείαν ἥδη κλίμακα ναυτολογοῦν ἀλλοδαπούς. “Αλλας δὲν στέκονται εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, ἀλλὰ καὶ ἀν θέλουν νὰ ναυτολογοῦν πληρώματα τῆς ἑθνικότητός των, δὲν τὸ κατορθώνουν. Δέν προσφέρονται νὰ ταξιδεύουν οἱ ιδιοί των. “Ολαι αἱ βιομηχανικαὶ χώραι τῆς Δύσεως ἀντιμετωπίζουν τὸ πρόβλημα. Καὶ τώρα καὶ ἡ ιδικὴ μας Ναυτιλία.

‘Ιδού, τώρα, καὶ τὸ μισθολόγιο τῶν Κορεατῶν ναυτικῶν, τῶν ὅποιων ἔξαίρουν τὰς ἴκανότητας (πειθαρχία καὶ προσήλωσις εἰς τὸ καθήκον). Τὸ δημοσιεύμεν κατωτέρω, ὅπως μᾶς ἀπεστάλη εἰς τὴν Ἀγγλικήν:

Rank	Basic wage	On board allowance	Bulk carrier	Bonus/allowance	Monthly	Overtime	per hour
					month	consolidated	Mon-Fri Sat, Sun, P/h
Captain	1,000	190	144	166.67	1,770.67	—	—
C/Eng.	1,000	190	144	166.67	1,750.67	—	—
C/O, 1/E	680	120	112	113.33	1,025.33	7.60	13.67
2/O, 2/E	440	100	58	73.33	671.33	4.97	8.95
3/O, 3/E	375	85	34	62.50	556.50	4.12	7.42
R/O	680	120	112	113.33	1,025.33	7.60	13.67
Bosun, 1/Olr, C/Stew	395	90	37	65.83	587.83	4.35	7.84
DS/K, ES/K, P/M	310	55	35	51.67	451.67	3.35	6.02
H/QM, 2/Olr, Cook	280	45	34	46.67	405.67	3.00	5.41
2/QM, 3/Olr.	270	45	33	45.00	393.00	2.91	5.24
3/QM, Donkeyman	260	45	31	43.33	379.33	2.81	5.06
H/S Ir 1/Fm	230	35	29	38.33	332.33	2.46	4.43
2/Sir, 2/Fm, S/B	225	35	28	37.50	325.50	2.41	4.34
Boy	140	25	24	23.33	212.33	1.57	2.83

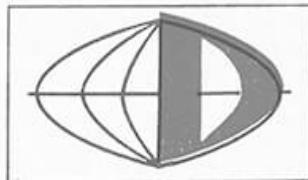
Note: Master and Chief Engineer paid \$270 and \$250 per month command bonus in lieu of overtime payment.

All figures in US\$.

#### Ο ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Γενικώτερον, καθ' ἡμᾶς, τὸ θέμα τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων. Δέν ἀρκούν αἱ διευκόλυνσεις εἰς τὰ τῆς διεκπεραιώσεως τῶν ἔδω διατυπώσεων. Τὸ πρόβλημα —περὶ προβλήματος πρόκειται— δέον εὐρύτερον νὰ

## Delta shipping and Trading Inc. Co.



Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS

SHIP AGENTS - SHIP BROKERS - CHARTERING - CONTRACTING

Agency Services at All Turkish Ports.

Fast Services for Ships Passing in Transit the Dardanelles and Bosphorus  
Around the Clock Including Saturdays, Sundays and Holidays.



DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.

RIHTIM CADDESI, VELİ ALEMDAR HAN 9TH FLOOR

KARAKOY / ISTANBUL - TURKEY

P.O.B. 1257, KARAKOY

PHONES: 456894 - 440868 - 446910 - 441267

TELEX: 23 426 A-B-C «DLTA TR»

(THREE INTERIOR LINES)

ξέετασθη. Ένδιαφέρει άμεσώτατα τὴν Οίκονομία μας και τὴν έξαγωγικήν μας προσπάθειαν. Τὸ πρόβλημα ἔγκειται —ὅπως ἐπανειλημμένως ὑπεδείχμανεν— εἰς τὸ πῶς, συστηματικῶς, θὰ ἐπιδιωχθῇ καὶ θὰ ἐπιτευχθῇ ὁ ἀνεφοδιασμὸς τῶν ποντοπόρων σκαφῶν μας διὰ προϊόντων ἡλληνικῆς προελεύσεως —τρόφιμα κλπ.— καὶ πῶς οἱ "Ἑλληνες προμηθευταὶ, οἱ ἔγκατεστημένοι εἰς τοὺς ξένους λιμένας, θὰ δύνανται εἰς τιμᾶς συναγωνιστικὰ νὰ διαθέτουν καὶ νὰ προσφέρουν τὰ ιδικὰ μας προϊόντα.

Πρόκειται περὶ ὑπόθεσεως ἔξοχως διὰ τὴν Οίκονομίαν μας σημαντικήν. Εἰς δεκάδας ἑκατομμύριαν δολλαρίων ἀνέρχονται οἱ λογαριασμοὶ τροφοδοσίας τῶν χιλιάδων πλοίων μας. Πολλὰ θὰ ἐκερδίζαμεν ἐφαρμόζοντες ὅ,τι οἱ Νορβηγοὶ ἔχουν ήδη θεσμοθετήσει διὰ τῶν τράνυτον ἀποθηκῶν εἰς τὸ ἔξτερικον.

"Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἐδῶ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων, ἀς διευρυνθῇ ἡ μελέτη τοῦ ὄλου προβληματος, ἐν συνεννόησει μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ κυρίως μὲ τοὺς εἰς τὴν ξένην ἔγκατεστημένους ὄμογενεis προμηθευτάς τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας.

#### ΠΕΡΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

Μὲ χαρακτηριστικὴν αἰσιοδοξίαν ὁ Διευθυντὴς τῆς νορβηγικῆς γραμμῆς «Ρόαγιαλ Βίκινγκ» διασεβαινώντες ὅτι οἱ κρουαζιέραι σήμερον ἀποτελοῦν τὴν πλέον ἀποδοτικὴν ἐπιχείρησην εἰς τὴν σφάραν τῆς Ναυτιλίας.

Τὴν πίστων του ταύτην διασίζει ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ τρία κρουαζιέρηπλοια τῆς ἑταῖριας ἐσημείωσαν βαθμὸν πληρότητος κυμαινόμενον μεταξὺ 80 καὶ 85%, ἐγγίσαντα δὲ τὸ 100% εἰς τὰς κρουαζιέρας τοῦ Βορείου Ἀκρωτηρίου. Ἡ πληρότης αὐτῆς σημαίνει ὅτι ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὑφίστανται συνεχῶς 1.300 - 1.400 ἐπιθισταί, οἱ ὄποιοι πληρώουν 130 δολ. ἡμεροήως. Ἀπὸ δὲ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους τὰ τρία σκάφη ἐπραγματοποίησαν 35 κρουαζιέρας παραλαβόντα 15.000 ἐπιβάτας. Σημειούται δισιτέρως τὸ γεγονός, ὅτι ἡ πελατεία τῶν κρουαζιέρων περιλαμβάνει κατὰ κανόνα ἡλικιωμένους ἐπιβάτας, ὀλίγον ἐνδιαφερομένους διὰ τὰς νυκτερινὰς διασκεδάσεις τοῦ ὑπερωκεανοῦ, μετέχοντας ὅμως πάντοτε εἰς τὰς ὀργανούμενας ἑκδρομάς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ ἑταῖρια προετοιμάζει προσεγγίσεις σεις Σαγκάην, μὲ ἐπίσκεψιν τοῦ Πεκίνου.

Φθάνομεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1977 μὲ σημαντικὰ κέρδη, κατέληξεν ὁ Νορβηγὸς διευθυντῆς καὶ ἀναμένομεν τὸ 1978 μὲ τὰς πλέον εὔοιώνους προσπτικάς.

Μεταφέρομεν τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, σχὶς ἀπὸ ἀπλῆν εἰδησεολογικῆν ἐνημέρωσιν, ἀλλὰ διότι πιστεύουμεν ὅτι τόσον ὁ τομέας τῶν διειθῶν κρουαζιέρων σύστημα καὶ αἱ νορβηγικαὶ δραστηριότητες ἐνδιαφέρουν ἀποδύτως τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

#### Η ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Ἐκεῖνο τὸ ὅποιον ἥρχισεν ὅπὸ τὴν κρίσιν τῶν δεξαμενοπλοίων, ὀφειλόμενον εἰς τὴν πολιτικὴν τῶν ἀραβικῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, ἔξεψυλοιςθη, πλὴν ἄλλοι τομεῖς προσθετικούς αἰσθάνονται τὰς συνεπείσεις. Τὰ μικτὰ σκάφη, ἀτινὰ ἥσχολοῦντο εἰς τὰς μεταφορὰς ἀργοῦ πετρελαίου ἐπέπεσαν εἰς τὰς μεταφορὰς ἡγρῶν φορτίων εἰς χύμα, δημιουργήσαντα σύντοικον πλεονάζουσαν χωρητικότητα εἰς τὸν τομέα τοῦτον, στις τις καθετικούς πτώσεων τῶν μεταφορῶν μεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν τοῦ χάλυβος, ἥτις βραδυπορεῖ. Ἐξ ἄλλου, αἱ ἀκύρωσεις παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἡ μετατροπὴ αὐτῶν εἰς τράμπια μέστης χωρητικότητος, δηλαδὴ φορτηγά πραδοσιακὰ ἢ ειδικῶν φορτίων, εἶχεν ὃς ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητος εἰς τὸν τομέα τοῦτον. Τέλος, τὰ μέτρα διοθετεῖς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἔχουν ώς ἀποτέλεσμα τὴν τοποθέτησιν κερδοσκοπικῶν παραγγελιῶν, γεγονός ὅπερ θὰ ἐπιβαρύνησετο τὴν ὑπερχωρητικότητα.

"Ἐτερὸν στοιχεῖον ἡ πολιτικὴ τῶν ὑπὸ ἀναπτυξιν χωρῶν, αὕτινες ἔξακολουθοῦν νὰ ἀναπτύσσουν τοὺς ιδιούς των στόλους. Μὲ ἄλλους λόγους, ἡ Ναυτιλία ἔχει ἐμπλακή εἰς Ἑνα καυσόν, ἡν κύκλων, τὴν ἔξοδον τοῦ ὄποιου δὲν βλέπομεν εὔκολον, δοθέντος ὅτι, ἡ παγκόσμιος οἰκονομία χωλαίνει δραδυποροῦσα.

Παραθέτομεν στοιχεῖα ἐκ στατιστικῶν διὰ νὰ τὸ ἀποδείξωμεν: 'Ο παροπλισμὸς ἐνεφανίσθη καὶ πάλιν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος Ἀπριλίου. Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου τοῦ 1976 ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἥριθμει ἔν μάξιμον παραπλισμένων σκαφῶν 54,9 ἑκατομ. τόνων d.w. 'Η κατάστασις ἐβελτιώθη ἔκτοτε αἰσθητῶς, ἐπειδὴ τὴν 30ὴν Ἀπριλίου ἔξ. μόνον 32,3 ἑκατομ. τόν. d.w. εὐρίσκοντο ἐν παροπλισμῷ. 'Αλλὰ τὴν 30ὴν παρελθόντος 'Ιουνίου ὁ ἀριθμὸς τῶν

παραπλισμένων σκαφῶν ἀνήρχετο εἰς 544, ἀντιπροσωπεύων χωρητικότητα 37,1 ἑκατόντα τόνων d.w., ἥτοι τὸ 6% τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας.

'Αλλὰ τὴν φορὰν ταύτην ἡ σχέσις εἶναι διάφορος. Τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ μικτὰ δὲν είναι οἱ μόνοι ὑπεύθυνοι. Τὴν ίδιαν ἐποχὴν εὐρίσκονται παραπλισμένα 218 σκάφη ἥριον φορτίου, ἥτοι 6,4 ἑκατομ. τόν. d.w. (2% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος) καὶ 326 δεξαμενόπλοια 30,7 ἑκατομ. τόνων d.w. (9%). 'Ἐν σχέσει πρὸς τὸν μῆνα Μαΐου εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων προσετέθησαν 2 ἑκατομ. τόν. καὶ ἥριον φορτίου 500 χιλ. τόν. d.w.

Βεβαίως, πάντοτε τὰ δεξαμενόπλοια εὐρίσκονται ἐπικεφαλῆς, διότι ἐκτὸς τῶν παραπλισμένων δέον νὰ προστεθούν καὶ τὰ ἀκίνητοποιημένα προσωρινῶν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, τῶν ὅποιων ἡ χωρητικότης ὑπολογίζεται 5 ἔως 6 ἑκατομ. τόνων. 'Ο σον διὰ τὰ νεοπαραδοθέντα ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τὰυτά ἀναζητοῦν ἀγκυροβόλιον πρὸς παροπλισμὸν καὶ ἡ ἐμφάνισίς των ἔσαφανίζεις εὐρέων τὰ διαλυθέντα.

'Ο τομέας τῶν μεγάλων σκαφῶν ἥριον φορτίου εὐρίσκεται εἰς σοδαράν θέσιν καὶ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ ἔξελθῃ ἐκ τῆς δυσκόλου καταστάσεως. Αἱ προβλέψεις εἶναι δυσμενεῖς καὶ σκοτειναί, τόσον διὸ τὰς ἥπατα στρεπτοφόρων ἀσύνταξης στοὺς καθετικούς φορτίους τοῦ ΟΟΣΑ ὑπογραμμίζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅτι ἡ ἵσορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ ἡ χωρητικότης δὲν θὰ ἀποκατασταθῇ πρὸ τοῦ 1983. Αὐτὸς ἀρκεῖ.

Πράγματι, τὰ πάντα δεικνύουν ὅτι ἐπὶ μερικὴ ἔτη ἀκόμη ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 30-40 ἑκατομ. τόν. d.w. Αἱ διακυμάνσεις αὐταις θὰ ὀφείλονται εἰς ὠρισμένας ἐπιφροδάς ἥτοι: τὴν ἀνακοίνωσιν αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου καὶ τὸ ἐποχικὸν ἀδιέξοδον.

Οὕτω παρατηροῦμεν ὅτι, οἱ ἐφόπλισται οἵτινες πρὸ μηνῶν ἔθεσαν ἐν ἐνεργείᾳ μερικὰ ἐκ τῶν σκαφῶν των τὰς κρατοῦν ἐν κινήσει μὲ ἐπιζημίους ναύλους. 'Ος παράδειγμα ἀναφέρομεν ὅτι τάνκερ «Spot» 360.000 τόνων d.w. ἐπιτυγχάνει διὰ ταξίδιον Περσικοῦ - Εὐρώπης ναῦλον 22 τῆς κλίμακος Γουόρλτσεκερ, πρᾶγμα ποὺ δὲν ἀφίνει περιθώρια σύτε διὰ τοὺς μισθοὺς τοῦ πληρώματος οὔτε ἔξασφαλισίν τινα ἀποσβέσεως. 'Η κατάστασις ἐβελτιώθη ἔκτοτε αἰσθητῶς, ἐπειδὴ τὴν 30ὴν Ἀπριλίου ἔξ. μόνον 32,3 ἑκατομ. τόν. d.w. εὐρίσκοντο ἐν παροπλισμῷ. 'Αλλὰ τὴν 30ὴν παρελθόντος 'Ιουνίου ὁ ἀριθμὸς τῶν

πάντα ταύτα, ὅμως, δὲν ἐμποδίζουν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ριθοῦν εἰς κερδοσκοπικὰς δραστηριότητας ἀγοράζοντες σκάφη VLCC εἰς τιμᾶς ἐξευτελιστικάς. Σκάφος 320.000 τόνων d.w. ἡλικίας 3 ἐτῶν ἐπωλήθη ἀντὶ 27 ἑκατομ. δολλαρίων. 'Ἐτερον 215.000 τόν. d.w. ἡλικίας 7 ἐτῶν ἐπωλήθη ἀντὶ 10,8 ἑκατομ. δολλαρίων. Γνωρίζοντες ὅτι σκάφος ULCC 508.000 τόν. d.w. παρεδόθη εἰς ἐταιρίους πετρελαίους -ή δέσια τοῦ ὄποιου εἶναι 92,6 ἑκατομ. δολ.— δυνάμεθα νὰ σχηματίσωμεν μίαν εἰκόνα τῶν συμφερόντων τὰ ὅποια δύνανται νὰ ἔχουν μερικοὶ ἐφοπλισταί, οἵτινες ἀγοράζουν χωρητικότητα εἰς τιμᾶς εὐκαρίστιας.

'Αλλὰ δὲν είναι μόνον αἱ κερδοσκοπικὰς ἐπιχειρήσεις, διότι εἰς πεῖσμα μιᾶς ἐξευτελιστικῆς τιμῆς ἀγορᾶς οἱ ἐπικρατούντες ναύλοι δὲν ἐπιτρέπουν καὶ εἰς αὐτὰ τὰ πλοῖα κέρδη.

'Εις τὸν τομέα τῶν συμπαγῶν φορτίων ἡ κατάστασις εἶναι καλύτερα. 'Ἐν «Πλάναρα» 75.000 τόν. d.w. διὰ ταξίδιον Κόλπου - B. Εὐρώπης ἐπιτυγχάνει δυσκόλως ναῦλον 4,5 δολλαρίων κατά τόνων, ποσὸν ἐξευτελιστικόν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν ναῦλον τῶν 15 δολλαρίων, στις ἐπετυγχάνετο τὸ 1974.

'Τέλος, ἐτερὸν στοιχεῖον, τὸ ὅποιον δυνατὸν νὰ ἔχῃ καταστρεπτικὰς συνεπείας εἰς τὴν Ναυτιλίαν, είναι η στάσις τῶν τραπεζικῶν ὄμάδων, ἐναντιούμενων νὰ στηρίξουν

## D.A. KNUDSEN & Co. LTD.

LISBOA, PORTUGAL

Branch Offices at:

LISNAVE YARD, SETENAVER YARD, SETUBAL, LEIXOES/PORTO

Shipchandlers, Laundry Service, Ship Agents,  
Chartering, Stevedores, Forwarding Agents,  
Average Agents

For Price Lists and Information apply to:

OUR PIRAEUS AGENTS:

GLOBAL MARINE SERVICE

30 KARAOLI & DIMITRIOU STR. - TEL. 4115.339 - TELEX 21-3280

OR DIRECT TO US:

TELEX: 18319 - CABLES KUNDSEN - PHONES: 361518 (18 LINES)

ADDRESS: CAIS DO SODRE, 8-2°

άρκετούς ιδιοκτήτας δεξαμενοπλοίων.

'Η άτμοσφαιρα, ως διαφαίνεται, δεν είναι διόλου αισιόδοξος.'

## Η ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Μὲ συνεχῆ καὶ διαρκῶς αὐστηρότερα μέτρα ἡ Λιβερία προσπαθεῖ νὰ ἀποδάλῃ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς «εὔκαιριας» ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς. 'Η Υπηρεσία Ναυτιλίας τῆς χώρας ἀνεκίνωσε προσφάτως ὅτι ἀπὸ τῆς Ιῆς Σεπτεμβρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους, υἱοθετοῦνται αἱ συστάσεις τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Λιβερίας, περὶ μειώσεως τοῦ χρόνου ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων τῆς. Οὕτω τὰ πλοῖα ὑπερβάντα τὸ εἰκοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας των θὰ ἐπιθεωροῦνται ἀνά 7μηνον, ἐνῷ τὰ μικροτέρας ἡλικίας ἀνά 6τος. 'Εξ ἄλλου, πλοῖοι διὰ τὰ ὅποια ἐγένοντο παρατηρήσεις κατὰ τὴν προηγουμένην ἐπιθεώρησιν, θὰ ύφιστανται νέαν τοιαύτη ἀνά 6ξάμηνον. Τέλος τὰ ἐπιβατηγά θὰ ἐπιθεωροῦνται ἀνά τρίμηνον.'

Σημειούμεν ὅτι τὸ ἀνωτέρω μνημονεύθεν Συμβούλιον 'Ἐμπ. Ναυτικοῦ τῆς Λιβερίας, ἀποτελεῖ ὄργανισμὸν συγκεντροῦντα 62 ἑταῖρias ἐκμεταλλευμένας πλοῖα ὑπὸ λιβεριανῆς σημαίαν. 'Ο ὄργανισμὸς οὗτος συνεστήθη τὸ 1974 μὲ σκοπὸν νὰ προστατεύῃ τὰ συμφέροντα τοῦ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ἐφοπλισμοῦ διὰ τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἀσφαλείας τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην πλοίων καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς φήμης τῆς. Τὸ κυριώτερον μέσον πρὸς ἐπιτέλεσιν τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ εἶναι ὁ ριζικὸς περιορισμὸς τῶν πλοίων, τὰ ὅποια κρίνονται κάτω τῶν βασικῶν ὄρων ἀσφαλείας καὶ ἡ ἀπαγόρευσις νηλογήσεως ἀνεπιθυμητῶν πλοίων.'

'Ως πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τῶν στόχων αὐτῶν χαρακτηριστικαὶ εἰναι αἱ πρόσφατοι δηλώσεις τοῦ ἐν Ρόττερνταμ ἐδρεύοντος προ-

σταμένου τῆς Λιβεριανῆς 'Υπηρεσίας 'Επιθεωρήσεως ἐν 'Ολλανδίᾳ, ὅστις ἐκθέτων τὰς προσπαθείας τῆς ὑπηρεσίας του, κατέληξεν εἰπών, ὅτι ἡ λιβεριανὴ σημαία εἶναι σήμερον μία τῶν ἀσφαλεστέρων τοῦ κόσμου καὶ ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἐμειώθη ριζικῶς ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νέων μέτρων ἀσφαλείας καὶ ἐπιθεωρήσεων.'

## ΑΓΟΡΑΖΕΤΑΙ ΚΑΙ Η ΔΕΥΤΕΡΑ

Δάνειον 20ετούς διαφρείας ἐνέκρινεν ἡ Νομιμοτικὴ 'Ἐπιτροπὴ νὰ χορηγῇ ὅπὸ τὴν ETBA εἰς τὸ «Νεώριον Σύρου» διὰ τὴν ἀγοράν νέας πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς ἀντικατάστασιν τῆς θυσιοθείσης. "Ορος τοῦ δανείου ἡ μόνιμος παραμονὴ τῆς δεξαμενῆς εἰς τὴν Σύρον."

Καὶ οὕτω τὸ Νεώριον τῆς Σύρου ἔξοπλίζεται πλήρως διὰ νὰ ἐπιτελέσῃ τὸν σκοπὸν του, ποὺ δὲν εἶναι ἄλλος παρὰ ἡ ἔξυπρέτησις τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ περισσότερον παραγωγικὴ εἰσφορά του εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου.

## ΚΟΜΕΚΟΝ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Εἰς ἔγγραφον ἀπάντησίν της πρὸς τὸν κ. Μπάγκεμαν, μέλες τοῦ Εύρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου, ἡ 'Ἐπιτροπὴ τῆς EOK δεῖσαι διὰ μελετᾶ τὸν τρόπον διὰ τοῦ ὅποιους θὰ γίνουν σεβασταῖ αἱ ἀρχαὶ τοῦ ἔλευθέρου συναγωγισμοῦ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάτις τῆς EOK, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν μεθόδων συναγωγισμοῦ τῶν κρατῶν τῆς Κομεκόν, αἵτινες εἶναι συμφωνοὶ πρὸς τοὺς ἐμπορικοὺς καινούντας τοὺς ὅποιους ἀκολουθεῖ ἡ Δύσις.

Σημασίαν ἔχει τὸ γεγονός ὅτι, ἡ ἐρώτησις, ἡ οἵτις ἀναφέρεται εἰς τὸ θέμα τοῦτο, ὑπεβλήθη ὑπὸ μέλους τοῦ Κοινοβουλίου τῆς 'Ομοισπονδιακῆς Γερμανίας. Εἰς τὴν Δυτικήν

Γερμανίαν ἡ κοινὴ γνώμη εἶναι πολὺ εὐαίσθητος ἔναντι τῆς συστηματικῆς προσφορᾶς χαμηλῶν ναύλων ἀπὸ τὰς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς Κομεκόν καὶ ιδιαιτέρως τῆς Σοβ. 'Ενώσεως.

Εἰς ὠρισμένας γραμμάτις μεταξὺ Εύρώπης καὶ 'Ανατ. 'Αφρικῆς τὸ ἀντάμπτιγκα αὐτὸ φθάνει εἰς 40% κάτω τῶν ναύλων τῶν κονφέραις. 'Η ἀνησυχία αὐτὴ τῶν γερμανικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων εύρισκει σύμφωνον καὶ τὴν κοινὴν γνώμην, ἡ οἵτις ἐκφράζεται διὰ τοῦ Τύπου, ὅστις τελευταίως ἔξεργασε τὴν ίκανοποίησίν του διὰ τὴν προσεχὴ ἐπίσκεψιν εἰς Μόσχαν τοῦ διοισπονδιακοῦ 'Υπουργοῦ ἐν όψι τῆς ἐνάρξεως συνομιλιών μετὰ τῆς Σοβ. Κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ προβλήματος μεταφορῶν, τὸ διόποιον ἐνδιαφέρει καὶ τὰς δύο χώρας.

'Εξ ἄλλου, ἐπίσημα διαδήματα ἔναντιον τῶν συναγωγιστικῶν ναύλων ἐγένοντο δι' ὠρισμένον τομέα ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων Βελγίου, Δυτ. Γερμανίας καὶ 'Ολλανδίας. Τὰ διαδήματα ταῦτα μὲ σχετικὴν νότον ἐγένοντο πρὸς τὴν Σοβ. Κυβερνήσεις. Τούτο εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα συνομιλίας μεταξὺ Σοβ. Κυβερνήσεως καὶ ἐντεταλμένων τῶν Κόνφερανς τῶν γραμμῶν τῆς 'Ανατ. 'Αφρικῆς. Αποτελέσματα τῶν συνομιλιών τούτων δὲν ἐγνώσθησαν, ἐκτὸς τοῦ διὰ θὰ διεξαχθούν διαπραγματεύσεις τὸν τρέχοντα μῆνα εἰς Λένινγκραντ.

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἔκθεσις τῶν διπλωμάτων τῶν χωρῶν τῆς EOK εἰς Μόσχαν ὑπογραμμίζει τὴν αὔξουσαν συμμετοχὴν τῆς Σοβ. Ναυτιλίας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς καὶ τούτῳ ἀποδίδεται εἰς τὰς μεγάλας ἐκπτώσεις τὰς ὅποιας χορηγούν εἰς τοὺς ναυλωτὰς ἀφ' ἐνός, καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν ναυτιλίην εἰδικῶν σκαφῶν καὶ εἰς τὸν χαρακτήρα τῆς σοβιετικῆς συγκεντρωτικῆς πολιτικῆς.

'Ανάλογος ἀνησυχία ἐπὶ τοῦ ζητήματος

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

Όργανισμός ίδρυθείς ὑπὸ σημαινόντων

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

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500  
έκατομμαρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

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

τούτου έξεδηλώθη κατά τὴν σύνοδον τῶν "Υπουργῶν μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ τὴν 29ην παρελθόντος" Ιουνίου. Ο κ. Σαμπέρ, πρόεδρος τῆς συνελεύσεως, δὲν ἀπέκρυψε, πράγματι, ὅτι θεωρεῖ τὸν συναγωνισμὸν τῶν χωρῶν τοῦ ὑπὸ κρατικὸν ἔλεγχον ἐμπορίου ὡς θέμα τὸ ὅποιον ἔπρεπε νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον προτεραιότητος συζητήσεων ἐντὸς τοῦ πλαισίου ἀνταλλαγῆς ἀπόφεων ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν μεταξὺ κρατῶν - μελῶν καὶ τρίτων χωρῶν, πρᾶγμα τὸ ὅποιον

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διακεκριμένος "Ἄγγελος" ἔφοπλιστῆς εἰς ἑρώτησιν δημοσιογράφου, διὰ τὸ πότε προβλέπει τὰς καλυτέρας ἡμέρας τῆς τράπου Ναυτιλίας, παρετήρησεν ὅτι, ἐφόσον ἡ κατανάλωσις τοῦ πετρελαίου καὶ τοῦ χάλυβος τελεῖ ἐν ὑψέσει, ή ναυλαγορὰ δὲν πρόκειται νὰ ἴδῃ καλυτέρας ἡμέρας. Καὶ προσέθεσεν: «Ἄυτὰ τὰ μικτὰ μεγαθήρια τῶν 75 καὶ 100 χιλιάδων τόννων, μὴ δυνάμενα ἀλλοῦ νὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὸ πετρέλαιον καὶ εἰς τὰ ξηρὰ φορτία — γαιάνθρακας καὶ σιδηρομετάλλευμα — θὰ ἔξακολουθουν πιέζοντα τὴν ναυλαγορὰν πρὸς τὰ κάτω».

\*\*\*

"Ἡ παγκόσμιος οἰκονομία διέρχεται περίοδον βραδείας ἀλλὰ σταθερᾶς ἀνακάμψεως. Μετὰ τὸ 1978 αἱ προοπτικαὶ εἶναι πλέον ἀδέσταται. Μία κυκλικὴ διόρθωσις δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται. Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἀκολουθεῖ ἀνοδικὴν πορείαν καὶ ὁ πληθωρισμὸς τελεῖ ἐν ὑψέσει, ἀλλὰ ἡ ἀνεργία διατηρεῖται εἰς ἑδεσί. Τὸ πράλημα τῆς ἀνισορροπίας εἶναι καταφανές. 'Ἄλλ' ἐν καιρῷ εἰρήνης, ἐὰν ἡ ἀνθρωπότης ἔχῃ τὴν τύχην νὰ μὴ ὑποστῇ συμφορὰς ἐξ αἰτίας φυσικῶν φαινομένων ἐπὶ ἔνα χρονικὸν διάστημα, ἡ ὅλη οἰκονομικὴ κατάστασις πρέπει νὰ δελτιωθῇ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ συμπίεσις τῶν πληθωριστικῶν τάσεων εἰς τὰς οἰκονομίας τῶν μεγάλων χωρῶν.

\*\*\*

"Ἀνυπέρβλητος εἶναι ἡ ὑπερπροσφορὰ τονῶν. Αὐτὴ καὶ παρεποδίζει τὴν δελτίωσην τῶν ναύλων. Η κίνησις τῶν Μεγάλων Λιμνῶν ἀξιόλογος. Ναύλοι καλύτεροι ἐπιληρθησαν. Σημαντικὴ ἐκλεισθή χωρητικότης δι' Εὐρώπην καὶ Αφρικήν.

"Ἐνθαρρυντικὴ ὑπῆρξε καὶ ἡ ναύλωσις δι' Εὐρώπην μπάλκ κάρριερ διὰ γαιάνθρακας καὶ σιδηρομετάλλευμα. Δηλωτικὴ κάποιας

ἡμιποδίσθη ὑπὸ τῶν ἐνέα χωρῶν εἰς τὴν σύνοδον ταύτην.

"Ἡδη ἀπομένει νὰ ἰδωμεν ἐὰν ὅλα τὰ κράτη-μέλη θὰ εἰναι διατεθειμένα νὰ προδοῦν εἰς κοινάς ἐνέργειας ἔναντι τῶν χωρῶν τῆς Κομικὸν ἡ ἑαν μερικὰ κράτη προτιμήσουν τὰς διμερεῖς συμφωνίας αἵτινες θὰ διατρέχουν τὸν κίνδυνον νὰ μὴ φέρουν ἀποτελέσματα διὰ τῆς μεθόδου ταύτης, ητὶς ἐκ προοιμίου φαίνεται ὅτι ἀποσυνθέτει τὴν συλλογικὴν ισχύ.

δελτιώσεως τῆς παραγωγῆς τῶν χαλυβουργείων.

\*\*\*

Τοῦ γιὲν προβλέπεται ἡ περαιτέρω ισχυροποίησις ἔναντι τοῦ δολλαρίου. Πρὸ τίνος ἐκυμαίνετο γύρω τῶν 266,675 γιγάντ. Πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως εἶναι ἡ ἀνατίμησί του.

\*\*\*

"Ἐτερματίσθη τοχέως ἡ ρωσικὴ συγκομιδὴ δημητριακῶν. 'Ικανοποιητικὴ ὑπῆρξεν. Εἰς ὥρισμένας περιοχὰς ἐσημειώθησαν ρεκόρ — 91% τῆς σπορᾶς.

\*\*\*

Μικρὰν πτῶσιν ἐσημείωσαν οἱ δεῖκται τῆς ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ ἔτους. 'Εξεφράζετο ἡ πεποίθησις διὰ τὴν δελτιώσιν κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα τρίμηνα. Τοῦ ισοζυγίου κυρίως πληρωμῶν καὶ τῆς ἀνεργίας τὰ προβλήματα ἀπασχολοῦν ἴδιατέρως τὸν κ. Κάρτερ.

\*\*\*

Κατὰ τὴν Μπάντενσμπάνκ τὴν ἀισιοδοξία διὰ τὴν ἀνάκαμψιν ἐντὸς τοῦ ἔτους τῆς γερμανικῆς οἰκονομίας δὲν δικαιολογεῖται. Οἱ δεῖκται τῆς πορείας τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων δὲν δικαιολογοῦν τὰς καλὰς προβλέψεις. Μετὰ τὴν κατὰ 5,6% αὔξησιν τοῦ ἔθνικοῦ προϊόντος διὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὁ δεῖκτης διὰ τὸ πρώτον τρίμηνον ἐδεδαιοῦσι εἰς 4% καὶ διὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον εἰς 0,5 μόνον τοῖς ἑκατόν.

Τὸ ἔξαγωγικὸν περίσσευμα ἐσήμειώσεων ἐπίσης μείωσιν. 'Ανηλθεν εἰς 20 δισεκατομ. μάρκα διὰ τοὺς πρώτους ἐπτὰ μῆνας.

\*\*\*

"Ἡ συνολικὴ πτῶσις καταναλώσεως πετρελαίου καὶ παραγώγων του εἰς τὰς ἐπτὰ κυριωτέρας χώρας τοῦ ΟΟΣΑ (ΗΠΑ, Ιταπωνία, Γαλλία, Δυτ. Γερμανία, Ιταλία, Όλλανδία καὶ Μεγ. Βρεταννία) κατὰ τὸ δεύτερον τρί-

μηνὸν τοῦ 1977 κατῆλθε. Οὕτω εἰς ἀπολύτους ἀφιθμούς, ἀπὸ 32,67 ἑκατομ. διαρέλια ἡμερησίως ἔφθασε τὰ 31,75 ἑκατομ. Αὐτὸν ὄνταφέρει ὁ ΟΟΣΑ.

"Ἡ μείωσις αὐτὴ ἔχηγεῖται ἀπὸ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον καταναλώσεως εἰς ΗΠΑ καὶ Ιταπωνίαν κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ ἔτους, σπουδαὶ κλιματολογικαὶ συνθῆκαι ἦσαν διαρεῖσι εἰς τὰς χώρας ταύτας. Τὰ σημειωνά ἐπίπεδα εἶναι σύμφωνα μὲ τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα.

"Ἡ μέση κατανάλωσις μετὰ τὴν διόρθωσιν τῶν ἐποχικῶν διακυμάνσεων ἦτο 30,62 ἑκατομ. διαρέλια ἡμερησίως διὰ τὸ σύνολον τοῦ ἔτους 1976.

## Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

"Ἐδημοσιεύθη ἡ εἰδησίς ὅτι τὸ σούπερ τάνκερ «Ολύμπικ Μπρέιβερ», τὸ ὅποιον ἐκτελοῦν πρὸ ἔτους περίπου τὸ ἀπὸ Γαλλίας εἰς Νορβηγίαν παρθενικόν του ταξίδιον, εἶχεν ἐξωκείλει εἰς τὰς γαλλικὰς ἀκτὰς, ἐπωλήθη προσφάτως ἀντί... ἐνὸς γαλλικοῦ φράγκου.

Δεῖν γνωρίζομεν, δεδαίως, ποίας ἔχει προθέσεις ὁ Γάλλος ἀγοραστής καὶ πῶς σκέπτεται νὰ διατέσῃ τὸ ἀντάλλαγμα τοῦ ὄβολοῦ του, εἶναι φανερὸν ὅμως, ὅτι οἱ ἀσφαλισταί, οἱ ὅποιοι κατὰ πᾶσαν πιθανότητα τὸ ἐπώλησαν, ἔκριναν ψυχρῶς ὅτι ἡ πραγματική του ἀξία εἶχε μηδενισθεῖ.

Διατί ὅμως νὰ τὸ ἀποτιμήσουν; Θὰ ἦτο εὐγενέστερον νὰ ἀφιναν τὴν «Ολυμπιακὴν ἀνδρείσιν» νὰ ὑποταχθῇ εἰς τὴν κοινὴν τῶν πλοίων μοίραν — τοὺς δυθούς ἢ τοὺς διαλυτάς — ἀντὶ νὰ φάσουν τὴν σημειώνην του ἀξίαν εἰς τὴν εὐτέλειον τοῦ ἑνὸς φράγκου.

Πῶς νὰ πιστεύσῃ κανεὶς ὁ κολοσσὸς ἐκείνος τῶν 270 χιλ. τόννων, τοῦ ὅποιου ἡ ναυτήγησις ἐστοίχισε πεντάκοντα ἐκατομμύρια δολλαρίων, θὰ διετιμᾶτο σήμερον εἰς τὸ ἔν πεμπτον περίπου τοῦ ἑνὸς δολλαρίου! Καὶ πῶς νὰ μὴ ἐνθυμηθῇ τὸν σοφὸν Μένανδρον λέγοντα: «οὐκ ἔστιν εἰπεῖν ζῶντα, τοῦτ' οὐ πείσομαι». Δηλαδὴ «ὅσο ποὺ ζῇ μὴ λέη κανεῖς, τούτο δεν θὰ τὸ πάθω».



## FAROUK ESTABLISHMENT For Trade and Services

Shipping Agents — Brokers — Bunkering Agents

Stevadoring Agents — Cargo Clearers — Land Transportation

General Suppliers — Freight Forwarders — Traders

Head Office : King Abdul Aziz Str., Abdullah Al Faisal Bldg.

P.O. BOX 1188 Jeddah Saudi Arabia

Telephones : 22217 — Cables : FAMANI

Telex No. : 40183 SDCC SJ — Attention F. NAAMANI

Branches : Ports of Yenbo and Gizzan

GENERAL MANAGER  
FAROUK F. NAAMANI

TRAFFIC MANAGER  
KHALED MOUSA BAKKAR

ASS. SHIPPING MANAGER  
CAPT. GEORGE S. ALIFERIS

Fully equipped to attend your vessels calling Saudi Arabian Ports

♦ BEST SERVICES - COMPETITIVE RATES ♦

# **KEPPEL'S**

## **150,000 DWT Drydock at**

# **TUAS YARD**

### **is now operational as scheduled.**

#### **Size of Drydock**

301m length X 52m width X 10m depth

#### **Dewatering Time (empty dock)**

the dock can be dewatered in 2½ hours by 3 vertical pumps each with capacity of 23,000 cu m per hour

#### **Dock/Wharf Cranage**

one 80-ton with 36m reach and three 15-ton cranes

#### **Travelling Stage**

two units of highly versatile dockarms, with maximum 28m reach, facilitate hull cleaning, gritblasting, painting and inspection

#### **Other Services**

built into both sides of the dock walls are essential facilities such as high pressure water washing system, ballast/sea water cooling, fireline, air lines, fresh water line, oxygen and acetylene, telephone facilities and electrical supplies (50 Hz, 60 Hz and D.C.)

#### **Berthage**

total 860m of berthing space

#### **Workshops**

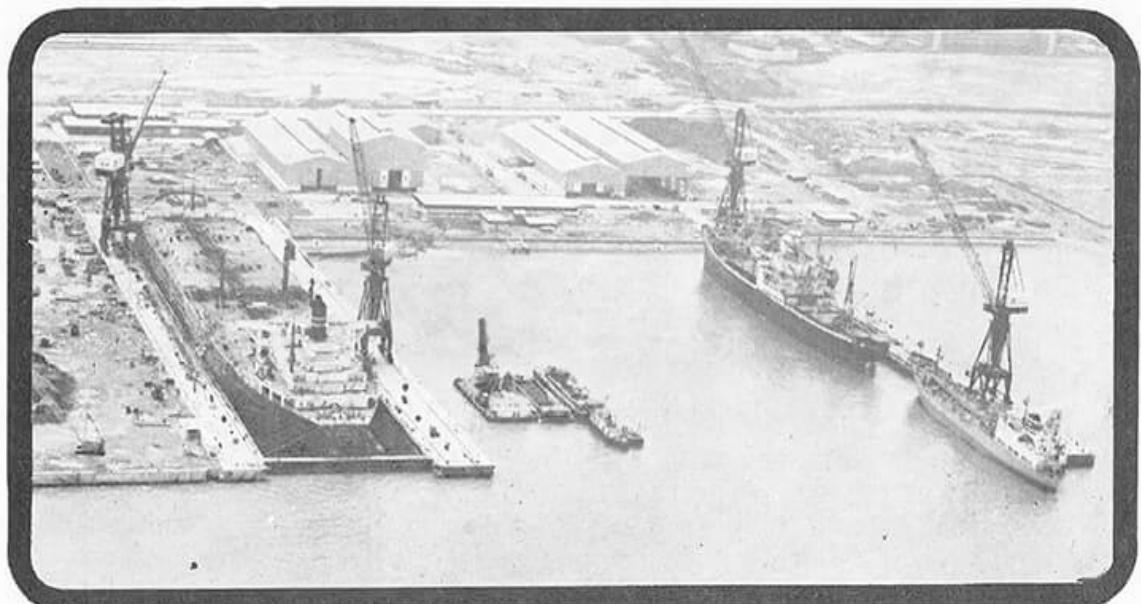
total area of 12,600 sq m of comprehensively equipped workshops with maximum overhead craneage of 50 tons.

#### **AGENT IN GREECE**

Bluebird Maritime Co. Ltd. P.O. Box 102, 120 Karaiscou Street, Piraeus 37, Greece. Tel: 478080/479404/420506/424282 Telex: 212446 Cable: Loucanomikos Piraeus, Greece.

**K Keppel Shipyard  
Limited**

325, TELOK BLANGAH ROAD, P.O. BOX 2169,  
SINGAPORE 4. TELEPHONE: 2706666  
TELEX: RS 21367. CABLES: KEPPELDOK.



**A new facility backed by over a century's  
experience & expertise.**

# 'Η άλληλογραφία μας

## ΑΜΕΣΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

'Αγαπητή κ. Κωτάκη,

"Ανέγνωσα μετά τής συνήθους προσοχής τό τεύχος της 1)9/77 τού ἑγκρίτου περιοδικού σας, είς τήν σελ. 4 τού ὅποιου ἐπεστήμανα τὸ ὑπὸ τῶν τίτλων «Νὰ διαφευχθῇ» σχόλιόν σας. Τὸ ἐν λόγῳ δημοσίευμά σας, ως γνωστόν, ἀναφέρεται εἰς σχόλιον ὀλλανδικῆς ἐφημερίδος σχετικὸν μὲ τὴν περίπτωσιν ἐλληνοκτήτων σκαφῶν, τὰ ὅποια καταπλεύσαντα εἰς γαλλικοὺς λιμένας κατηγορήθησαν, ἀδίκως, ως ἀπεδείχθησαν μικροτέραν χωρητικότητα διὰ νὰ καταβάλλουν μειωμένα λιμενικά τέλη. Εἰς τὸ αὐτὸ δημοσίευμα ὑποδεικνύετε εἰς τοὺς ἀρμοδίους φορεῖς (Y.E.N. καὶ E.E.E.) νὰ προδοῦν εἰς σχετικὴν διάφευσιν διὰ νὰ μὴ συνεχισθοῦν τὰ κρούσματα τῆς διαβολῆς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

'Ἐπὶ τούτοις φέρομεν εἰς γνῶσιν σας, ὅτι ἡ "Ενωσίς μας, λαβούσα γνῶσιν ἑγκαίρως τοῦ ως ἄνω δημοσιεύματος ἀπέτειλε πρὸς τὸ Y.E.N. τὸ ὑπὸ ἀριθ. 547) 5.8.77 ἔγγραφον διὰ τοῦ ὅποιους δενδιάστησαν διὰ τὴν ἀπεδείχθησαν μικροτέραν χωρητικότητα διὰ νὰ καταβάλλουν μειωμένα λιμενικά τέλη. Εἰς τὸ αὐτὸ δημοσίευμα ὑποδεικνύετε εἰς τοὺς ἀρμοδίους φορεῖς (Y.E.N. καὶ E.E.E.) νὰ προδοῦν εἰς σχετικὴν διάφευσιν διὰ νὰ μὴ συνεχισθοῦν τὰ κρούσματα τῆς διαβολῆς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Μὲ φιλικοὺς χαιρετισμοὺς

'Ο Πρόεδρος

A. I. ΧΑΝΔΡΗΣ

'Αθῆναι, 15 Σεπτεμβρίου 1977

## Ο ΛΙΜΗΝ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ

'Αγαπητή κ. Διευθυντά,

Πραγματικά ἐφόδουμεν ἐδώ στὴν Πάτρα στὸ ἀπόγειο ἀπὸ ἀπόφεως ναυτιλιακῆς κινήσεως. 'Εφέτος παρετηρήθη ἡ μεγαλυτέρα

εἰς τὰ πορθμεῖα Ἰταλίας, 14 ἐν ὅλῳ. Εἰργασθησαν δᾶσα τὸν Αὔγουστον καὶ πρὸ τινῶν ἡμερῶν δὲν εὑρίσκεται θέση πρὸς ἐπιστροφὴν στὰ πορθμεῖα Ἀγκώνος καὶ Βρινθόσιου. Τοῦ Βρινθόσιου τώρα ὑπάρχει μιὰ ἀνεσις, ἀλλὰ τῆς Ἀγκώνος ἀκόμη —μέχρι 14 τρέχοντος, νομίζω. Χθές π.χ. ἔφυε τὸ «Πατρίς» μὲ 1.000 (!) περίπους ἐπίβατες διὰ Βενετίαν. Αὕτω παρετηρήθη δᾶσο τὸν Ιούλιον ἔως τώρα!

Μία γραμμὴ ποὺ ἔμεινε νεκρὴ ἥτο τὸ Γεννούντης — Πατρών ποὺ εἶχαν τὰ Δανέζικα μὲ πλήρη ἐπιτυχίαν. 'Απὸ τὴ χολέρα τῆς Ἰταλίας (1973 - 74) δὲν ξαναῆρθαν. Καὶ ἵσαν, ἐπαναλαμβάνων, ἀποδοτικά. Μόνο ποὺ τὸ δρομολόγιο δυσκολεύει λίγο διὰ ἔθοδομαδιάσιαν ἀναχώρησιν. 'Η ΕΛΜΕΣ ἔχει ἔνα καινούργιο πορθμεῖο, τὸ «Κασταλία». Γιατί δὲν τὸ δοκιμάζει;

'Ἐπιστής δ. κ. Χανδρῆς ἐθαυματούργησεν. Εἶχε καὶ πρὸ τοῦ πολέμου τοῦ '40 μιὰ γραμμὴ μ' ἔνα πάλι «Πατρίς», ἔτσι τὸ ἔλεγχο, κι ἐκείνον Πειραιᾶ τότε, Πάτρα, Βρινθόσιου καὶ Ἀλεξανδρειαν. 'Εχει τόρα καράβια, γιατὶ δὲν βάζει ἔνα — πορθμεῖο πάντοτε — Πάτρα, Βρινθόσιου, Ἀλεξανδρειαν; Θὰ ἔχῃ τὴν πελατείαν Ἐλλάδος καὶ Ἰταλίας μαζί.

Τάς σκέψεις αὐτὰς ὑποβάλλων ως ἀπόλος παρατηρητής διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Υμέτερος

K. TRIANATAΦΥΛΛΟΥ

Δικηγόρος

Πάτραι, 9 Σεπτεμβρίου 1977

## ΝΕΟΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ο.Α.Π.

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφερόμενος εἰς τὴν πρόσφατον τοποθέτησιν τοῦ 'Αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. ε.α. Κάμαρη Μιλιτιάδου ως νέου Γενικού Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π., αἰσθάνομαι τὴν ἀνάγκη νὰ ἐκφράσω δημοσίως τὰ συναισθήματα καὶ παραινέεις μου.

Μὲ ἀνυπόκριτον χαράν πέπληροφορήθην τὴν

ἀνάθεσιν καθηκόντων Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π. εἰς τὸν 'Αρχιπλοιάρχον Λ.Σ. ε.α. Κάμαρη Μιλιτιάδην.

'Η πλήρωσις τῆς νευραλγικῆς αὐτῆς θέσεως ὑπὸ ἀνωτάτου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ε.α., πραγματοποιούμενη διὰ πρώτην φοράν εἰς τὰ χρονικά τῆς κρατικῆς μηχανῆς καὶ ἔρχομένη μετά τὴν ἐπιτυχεστάτην πλήρωσιν τῆς θέσεως τοῦ προέδρου Δ.Σ. τοῦ N.A.T., ὁμοίως ὑπὸ τοῦ ἀνωτάτου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ε.α. Σωτηρόπουλου 'Αθανασίου, ἀποδεικνύει, ὅτι ὁ κρατικὸς παράγων ἀντελήθη πλέον καὶ ἀξιοποιεῖ, λίαν ἐπιτυχῶς, τὴν ἀρχήν «ὁ κατάλληλος ἀνθρωπός εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν».

Δράττομαι τῆς εὐκαιρίας, διὰ νὰ ἐκφράσω τὴν πλήρη ικανοποίησίν μου ἐπὶ τῆς τοιάτις ἀπόφασεως τῆς Πολιτείας, διὰ τὴν ἀνάθεσιν καθηκόντων Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π., καὶ Προέδρου τοῦ Δ.Σ. τοῦ N.A.T., εἰς ἀξιωματικούς προερχομένους ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τουτέστιν εἰς ἀξιωματικούς, οἱ ὅποιοι, ως ἐπί τῆς προελέυσεώς των, τυχόντων εἰδήμονες ἐπὶ τῶν θεμάτων καὶ προβλημάτων, τὰ ὅποια ἐκλήθησαν νὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀποτελούν ἐγγύησιν, διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν, προώθησιν καὶ ἐπίλυσιν αὐτῶν.

'Ανέκαθεν διηρωτώμην, ἐνίστε μετ' ἀγανάκτησεως, πῶς αἱ ἐκάστοτε Κυβερνήσεις δὲν ἐπιτοθέμεναι εἰς ὥρισμένας θέσεις τῆς κρατικῆς μηχανῆς, ἀποστράτους λιμενικούς ἀξιωματικούς, τῶς ὅποιων ἡ ἐπιστημονικὴ μόρφωσις, αἱ γνώσεις καὶ ἡ κτηθεῖσα εἰς τὴν Δημοσίαν ὑπηρεσίαν πείρα, ησαν πλήρως προσηρμοσμέναι μὲ τὰ καθήκοντα, ποὺ θὰ ἀνέλαμβανον, καίτοι ἔδειπον τούτους, εὐδοκίμως σταδιοδρομούντας, εἰς πολλοὺς καὶ διαφόρους τομεῖς τῆς ιδιωτικῆς δραστηριότητος, ὅπου μόνοι οἱ ικανοὶ ἐπιλέγονται. 'Αντιθέτως ἐποθετούμενο ἀπόστρατοι στρατηγοὶ ἢ ναύαρχοι τοῦ Π.Ν. οἵτινες, ως ἐκ τῆς ἴδιοτητος αὐτῶν, ησαν ἔνοι πρὸς τὰς συναφεῖς ἀρμοδιότητας, καὶ συνεπῶς δὲν παρεῖχον τὰ ἔχεγγυα ἐπιτυχοῦς ἐπιλύσεως τῶν ἀνακυπτόντων ἐκάστοτε συναφῶν προβλημάτων.

Τέλος, πρὸς μὲν τὴν Κυβέρνησην ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφράσω τὴν εὐχήν, ὅπως παρόμοιοι νευραλγικαὶ θέσεις τῆς κρατικῆς μηχανῆς, αἵτινες ἀπαιτοῦνται ιδιαίσθατας ναυτιλιακάς καὶ λιμενικάς γνώσεις, καλύπτωνται καὶ εἰς τὸ μέλλον ὑπὸ διακριθέντων διὰ τὸ ήθος καὶ τὴν ἐπαγγελματικήν των κατάρτισιν ἀποστράτων ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, πρὸς δὲ τὸν τέως συνάδελφον καὶ νῦν Γεν. Διευθυντὴν τοῦ Ο.Α.Π., τὴν παράλησιν δημοσίας καταβάλλη δῶλος ιδιαιτέρων φροντίδα, διὰ νὰ πρωθήσῃ ἀποτελεσματικῶς, τὸ ἀπὸ μακροῦ ἔκκρεμον θέμα τῆς δημιουργίας μείζονος ναυπηγοεπισκευαστικῆς βάσεως, μὲ τὴν δεδιότητα ὅτι τέμενι νέαν εὑρυτάτην λεωφόρον ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος καὶ ἀνοίγει συναλλαγματογόνον κρουνὸν ἀπιστεύτων δυνατοτήτων. 'Ἄς ἀποστῆ τῆς πεποτημένης. Κακῶς, κάκιστα (καὶ μόνον εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀπ' ὅλον τὸν κόσμον) ἔχει κυρίων ἀποστολήν του ὁ Ο.Α.Π. τὴν πάντοτε παθητικήν καὶ φθοροποιούντος φορτούσιν. Κύριον μέλημά του πρέπει νὰ είναι τὰ Λιμενικὰ "Ἐργα".

Διατελώ μετά τιμῆς  
Γ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Πειραιεὺς 21 Σεπτεμβρίου 1977

## ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου, καταχωρισθέντος εἰς τὸ ἑγκρίτον περιοδικόν σας (τεύχος 1011/774 - 15.9.77) ὑπὸ τὸν τίτλον «Έξωφρενική περίπτωσις», ἔχομεν τὴν τιμῆν τὰς γωνιώσιμες τὰς ἔξης:

1. Αἰτήσει τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταίριας DIAKAN SHIPPING S.A. τὰ περὶ ὃν τὸ δημοσίευμα δύο χαρτοκιβώτια ἐτέθησαν εἰς ἀποταμίευσιν τὴν 7.7.1976. Κατὰ τὸν οἰκείον Κανονισμὸν τοῦ Ο.Α.Π. ἡ ὄριστικὴ ἀπο-

# POLAR SPARES

«M» SERIES ENGINES  
NEW

IMMEDIATE DELIVERY  
DISCOUNT PRICES

Approx U. S. \$ 200,000 Value  
What offers whole parcel or  
will sell separately

List Available  
also

Spares for Mirlees TL Model

ARCHIE MARSHALL PTY LTD  
26 CHURCH ROAD, MADDINGTON 6109  
WESTERN AUSTRALIA

ταμίευσις όριζεται διά χρονικὸν διάστημα 6 μηνῶν, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ τῇ καταδόλῃ τῶν ὄφειλομένων ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων Ο.Λ.Π., καθ' ὅσον ἄλλως κηρύσσονται ταῦτα ἀξῆτητα ἀνευ οἰασδήποτε εἰδοποίησεως τοῦ ἐνδιαφερούμενου, τηρουμένης περαιτέρω τῆς ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ Ἀξητήτων ὁρίζομένης διαθίκασίας πρὸς ἔκποίησιν τῶν. Πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ πρὸς ἀποφυγὴν δυσαρέστων συνεπιών ἐπὶ τοῦ ἐντύπου δελτίου ἀποθηκεύσεως ἀναγράφεται ὅτι «ἐὰν ἐντὸς ἔξαμήνου δὲν καταβληθούν τὰ ὄφειλομένα ἀποθηκευτικά δικαιώματα, τὰ ἐμπορεύματα κηρύσσονται ἀξῆτητα, οἴκοθεν ἀνευ ιδιαιτέρας εἰδοποίησεως».

2. 'Ἐν προκειμένῳ, ἡ ὡς ἄνω Ἐταιρίᾳ δὲν κατέβαλεν εἰς τὸν καθωρισμένον χρόνον, ἥτοι ἐντὸς ἔξαμήνου ἀπὸ τῆς ἀποταμεύσεως, τὰ ὄφειλομένα ἀποθηκευτικά δικαιώματα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ κηρυχθοῦν τὰ 2 κιβώτια ἀξῆτητα. Τὴν κήρυξιν τούτων ὡς ἀξῆτητων ἐπληροφορήθη ἡ Ἐταιρίᾳ διὰ τοῦ ἐπιδοθέντος εἰς αὐτὴν τὴν 9.2.77 ὑπὸ ἀριθμ. 1426) 7. 2.77 Λογαριασμοῦ Ο.Λ.Π., τὸν ὄποιον ἔξωφλησε διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 5207) 21.3.77 Γραμματίου. Καὶ — ὡς σημειωθῆ — ἀπὸ τῆς ἐπιδοσεως τοῦ ἐν λόγῳ λογαριασμοῦ (9.2.77) μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς διενεργηθείσης δημοπρασίας (20.6.77), τῆς ὄποιας ἡ οἰκεία δισκήρυξις ἐδόμοσιεύθη εἰς τέσσαρας (4) ἐφημερίδας, οὐδεμία δῆλησης ἐγένετο ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων πρὸς τὴν 'Υπηρε-

σίαν οὕτε, καθ' οίονδήποτε τρόπον, ἔξεδηλῶθῃ πρόθεσίς των πρὸς παραλαβὴν τῶν ὡς ἄνω χαρτοκιβώτων.

3. Κατ' ἀκολουθίαν αἱ τηρηθεῖσαι διαδικασίαι καὶ αἱ σχετικαὶ ὑπηρεσιακαὶ ἐνέργειαι ἐγένοντο εἰς συμμόρφωσιν σχετικῶν διατάξεων τῶν οἰκείων Κανονισμῶν Ο.Λ.Π. 'Απὸ πλευρᾶς δὲ ούσιας δέον νὰ σημειωθοῦν τὰ ἔξη:

(α) 'Ιδιαιτέρα εἰδοποίησις ἐκάστου ἐνδιαφερομένου περὶ τοῦ ληξιπροθέσμου τῆς καταδόλης τῶν ὄφειλομένων ἀποταμευτικῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων καθίσταται, λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν περιπτώσεων (8.000 - 10.000), τεχνικῶς ἀνέψικτος. Παρὰ ταῦτα, ἡ ἐν λόγῳ 'Ἐταιρίᾳ ἔλαβε γνῶσιν τῆς κηρύξεως τῶν 2 χαρτοκιβώτων ὡς ἀξῆτητων διὰ τοῦ ἐπιδοθέντος εἰς αὐτὴν λογαριασμοῦ.

(β) 'Η κήρυξις ἐνὸς ἐμπορεύματος ὡς ἀξῆτητου δὲν ἔχειται οὔτε συναρτάται μὲ τὸ ὑφος τῶν ὄφειλομένων δικαιωμάτων Ο.Λ.Π.

(γ) Παγίως, κατὰ τὰς δημοπρασίας ἐκποίησεως ἀξῆτητων ἐμπορευμάτων ἐπιδιώκεται ἡ ἐπίτευξις τοῦ καλυτέρου δυνατοῦ ἀποτελέσματος, ὅχι μόνον διὰ τὴν ἴκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ Ο.Λ.Π. ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν, κατὰ τὸ δυνατόν, προστασίαν τοῦ συμφέροντος τοῦ κυρίου τοῦ πράγματος, διὰ τὸν λόγον δὲ τούτον διδεται εὑρεῖα δημοσιότης εἰς τὰς ἐκάστοτε διακηρύξεις ἐκποίη-

σεως ἀξῆτητων ἐμπορευμάτων (δημοσιευσις εἰς 4 ἡμεροσίας ἐφημερίδας, ἀποστολὴ εἰς Ἐπιμελητήριο κλπ.). Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν αἱ ὑπὸ τῆς οἰκείας Ἐπιτροπῆς διενεργείας τῶν δημοπρασιῶν συγκεντρωθεῖσαι πληροφορίαι διὰ τὸν κατὰ προσέγγισιν ὑπολογισμὸν τῆς ἀξίας τοῦ ἐν λόγῳ ἐμπορεύματος ἥσαν ἐλλιπεῖς, καθ' ὅσον οὐδὲν κατατοπικὸν στοιχεῖον εἶχεν εἰς χεῖρας της (ἥτοι τιμολόγιον, ζυγολόγιον ἐργοστασίου κλπ.), εἰς τὸ δὲ δηλωτικὸν ἀνεγράφετο «Ναυτικά ὅργανα» καὶ οἷς πλήρες ραδιογωιόμετρον.

4. Τὰ ἐν λόγῳ χαρτοκιβώτια, τὰ ὅποια, κατὰ τὴν δημοπρασίαν τῆς 20.6.77, περιήλθον εἰς τὴν κυριότητα τοῦ κ. Χρήστου Σγουρού (Νορμάνου 3 - 'Αθηναί), δέν εύρισκονται πλέον εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ Ο.Λ.Π., παραληφθέντα ὑπὸ τοῦ ὡς ἀνώ πλειοδότου. Παρὰ ταῦτα καὶ κατόπιν σχετικῆς τηλεφωνικῆς αἰτήσεως τοῦ κ. Γεωργ. Διακοπούλου, ἐκλήθη ὑπὸ τῆς 'Υπηρεσίας ὁ ἀγοραστής κ. Σγουρούς, ὁ ὅποιος ἐδέχθη νὰ παραδώσῃ ταῦτα διὰ παλήσεως καὶ εἰς τιμὴν ἀντιπροσωπεύουσαν τὸ ποσόν τοῦ ἐκπλειστηράσματος καὶ τὰ ἔξοδά του, ἀνευ οὐδενὸς κέρδους.

Μετά τιμῆς  
Ο Γενικός Διευθυντής  
ΜΙΑΤ. ΚΑΜΑΡΗΣ

Πειραιεύς, 27(9)1977

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



CAPE TOWN **FAROS & C. 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)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- 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

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ ♦ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ♦ ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

# **ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ**

## **ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.**

**ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**



**ΙΔΡΥΤΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΟΙ :**

**HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON**

**HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD**



**'Εκπρόσωποι του 'Ελληνικοῦ Δημοσίου διὰ τὴν  
ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν ση-  
μαίαν 'Εμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέ-  
μου ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.**

**ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ :**

**ΣΚΟΥΖΕ 14, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 451.6622, 451.9264, 452.8092**

**TELEX: 21-3847 - Τηλ. Δ/νσις: WARINSURANCE**

# ΑΝΑΦΟΡΑΙ ΚΑΙ ΥΠΟΜΝΗΜΑΤΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κ.κ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΝ ΚΑΙ ΚΟΝΟΦΑΓΟΝ

Κατωτέρω δημοσιεύμεν υπομνήματα και άναφοράς, ύποβαλλομένας εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὸν κ. Κονοφάγον ἐπὶ θεμάτων τῆς ἀρμοδιότητός των. 'Ομολογοῦμεν καθ' ἡ ἀγνοούντες τὰς λεπτομερεῖς τῶν θιγομένων ύποθέσεων, ὅτι δὲν δυνάμεθα γνῶμην ἐπ' αὐτῶν νὰ ἔκφερωμεν. 'Επικαλούμενος πάντων τὴν ἐγνωσμένην εὐθύτητα κρίσεως τοῦ κ. Παπαδόγγονα καὶ τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Βιομηχανίαν τοῦ κ. Κονοφάγου, ἵνα δικαιωθοῦν οἱ διὰ τῶν υπομνημάτων των παραπονούμενοι.

## ΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΤΟ ΝΟΜ. ΔΙΑΤΑΓΜΑ

### «ΠΕΡΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ»

Εἰς μακρὸν υπόμνημά των πρὸς τὸν 'Υπουργὸν 'Εμπ. Ναυτιλίας κ. 'Αλ. Παπαδόγγονα οἱ ναυτικοὶ πράκτορες τῶν Πατρῶν υποστήριζον ὡρισμένας τροπολογίας τοῦ Ν. Διατάγματος τῆς 10ης Σεπτεμβρίου επερὶ ἑλέγχου τῆς δι' Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγών πλοίων ἐκτελέσεως δρομολογίων μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ λιμένων ἔτερων μεσογειῶν χωρῶν.

Τὸ Διάταγμα αὐτὸν χρήζει ὁρισμένων τροποποιήσεων, ἐκ τῆς πράξεως ύπαγορευομένων. Αὐτάς ἀκριβῶς διὰ τοῦ κατωτέρω δημοσιεύμενού υπομνήματος υποδεικνύουν οἱ πράκτορες τῶν Πατρῶν. 'Ο κ. Παπαδόγγονας παρακαλεῖται νὰ τὰς προσέξῃ.

'Εξοχώτατον κ. 'Αλέξ. Παπαδόγγονα,  
'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας,  
ΠΕΙΡΑΙΑ

(Διὰ τοῦ Συνδέσμου Ναυτικῶν Πρακτόρων  
Λιμένος Πατρῶν)

'Ως εἶναι γνωστὸν υπάρχει τὸ Ν.Δ. 288) 1969 τὸ δόποιον δρίζει τὸν ἑλεγχον τῆς δι' Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγών πλοίων, ἐκτελέσεως δρομολογίων μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ τοιούτων μεσογειῶν χωρῶν.

Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ διατάγματος καθορίζονται ὁρισμένες ύποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν δρομολογούντων πλοίων τῶν ύποδημαίον Ἑλληνικὴν μεταξὺ τῶν ἀνωτέρω λιμένων.

Πρέπει ν' ἀναγνωρισθῇ ὅτι ή ίδεα νὰ καθιερωθῶν νομοθετικῶς αἱ διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοθετικοῦ διατάγματος θεσπισθεῖσαι ύποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν πλοίων τῶν ἀνωτέρω γραμμῶν, εἶναι ἀναμφιθόλως ὅρθη, διότι πρέπει καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς κατηγορίας ταῦτα νὰ υποβάλλουν εἰς ύποχρεώσεις διὰ τὴν ἐκτελεσίαν τῶν ἔξιγγελωμένων δρομολογίων εἰς γραμμὰς ἔξωτεροκύν, νὰ υπάρχουν δὲ καὶ κυρώσεις ἐν μὴ ἐκτελέσει τῶν νομίμων ύποχρεώσεών των.

Ἄτυχον, δῆμος, κατὰ τὴν σύνταξη τοῦ νόμου τούτου δὲν ἐλήφθησαν υπὸ δημόσιαν προφανῶς ἔξιγγοιας τοῦ συντάξαντος, ὡρισμένες διατάξεις ἀρχές τοῦ Δικαίου, συνέπεια τοῦ δημού οἱ διατάξεις, οἱ διατάξεις δὲν ἐπέτρεψαν νὰ υπάρχουν, διότι καθιερώνουν ἀπαράδεκτες νομίμες ρυθμίσεις.

Συγκεκριμένα: 1) Τὸ ἄρθρο 5 παράγραφος 1 δρίζει ἐπὶ λέξει: «Ἐάν συνεπείρι καθιερώσεως κατάπλου τοῦ πλοίου υπάκιτοτητι τοῦ πλοιοκτήτου, ἐφοπλιστοῦ ἢ πλοιάρχου εἰς λιμένα τῆς ἡμεδαπῆς καὶ ἀναμονῆς τῶν ἐπιβατῶν πέραν τῆς κεκανονισμένης ὥρας ἐπιδιβάσεως συμφώνως πρὸς τὸ ἔξαγγελέν δρομολόγιον, δημιουργεῖται θέμα διανυκτερεύσεως τῶν πρὸς ἐπιβίσαντιν ἐπιβατῶν, αὐτὴ παρέχεται μερίμνη καὶ διπλάνας τοῦ πλοιοκτήτου ἢ τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος αὐτοῦ.

Ἡ διάταξη αὐτὴ καθιερώνει σοβαρώτατες οἰκονομικές ύποχρεώσεις καὶ γιὰ τὸν ναυτικὸ πράκτορα, παραγνωρίζουσα διὰ ὃ πράκτορας εἶναι μόνο καὶ περιοριστικά ἔνας ἀπλὸς διεκπεραιωτής τῶν ἐντολῶν τοῦ ἐφο-

σ' αὐτοὺς μέσω τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ναυτικοῦ πράκτορα, κοινοποιούσα μόνο τὰ ἀπευθύνομενα πρὸς τὸν πλοιοκτήτη ἢ ἐφοπλιστὴ ὑγραφα, στὸν πλοιάρχο ἢ στὸν ναυτικὸ πράκτορα, καὶ αὐτοὶ τὰ διαδιβάσουν αὐτούσια ἢ τὸ περιεχόμενο αὐτῶν στὸν ἐντολέα τοὺς πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστὴ.

3) Στὴν παράγραφο 4 τοῦ ἄρθρου 7 ὁρίζεται διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ πραστίμου εἶναι ἔξι διλοκήρου ύποχρεως ὁ πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστὴς, ὁ κατά λιμένα ναυτικὸς πράκτωρ τοῦ πλοίου, δὲ πλοιάρχος μόνον εἰς περίπτωσιν ιδίας ύποταξιοπλίτης.

Παραγνωρίζει πάλι ἡ διάταξη αὐτὴ τὴν ἄνω βασικὴ ἀρχὴ τοῦ Δικαίου κατὰ τὴν ὁποία ὁ πράκτορας ἐπέχει νόμων θέσης ἀντιπροσώπου τοῦ ἐφοπλιστῆ, ἐνεργῶν πάντοτε μόνο κατὰ τὶς ἐντολές τοῦ ἐν λόγω ἐντολέα τοῦ (ἐφοπλιστῆ) καὶ συνεπώς, ἀφού οἱ πράξεις εἰς ἔκφραζον προσωπική τοῦ βούληση δὲν συγχωρεῖ ὁ νόμος (ἄρθρο 211 Α.Κ.) νὰ ἔχει καὶ προσωπικές νομικές ύποχρεώσεις (4ο Συμπλήρωμα Νομολογίας Ζαχαρόπουλου, τόμος 4ος, σελ. 377, Α.Π. 91) 1968 Νοβ. 1968, σελ. 592).

Συνεπῶς ἡ παράγραφος 4 τοῦ ἄρθρου 7 καθόδοσιν ἀφορά τὸν πράκτορα εἶναι σὲ πλήρη καὶ ἀδικαιολόγητη ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἀντίθεση μὲ τὸ δῆλο σύστημα τοῦ Δικαίου, εἶναι δὲ ἡ διάταξη αὐτὴ, σὲ ἀρμονία μὲ τὶς βασικὲς ἀρχὲς τοῦ Δικαίου, μόνο καθόδοσιν ἀφορᾶ τὸν πλοιάρχο. Καὶ προξενεῖ ὀλόμα περισσότερη κατάπληξη ἡ ύπὸ τοῦ νομοθέτου διαφορετικὴ μεταχειρίσιση τοῦ πράκτορα ἀπὸ τὸν πλοιάρχο, ἀν ληφθεῖ ὑπὸ δῆμη διτὶς γιὰ τὶς ύποχρεώσεις τὶς ὁποῖες δημοργεῖ ὁ νομοθέτης στὸν πλοιοκτήτη σὲ δῆλα τὰ προγονόμενα ἄρθρα τοῦ νόμου, εἶναι ἐνδεχόμενο μόνο ὁ πλοιάρχος νὰ συντελέσει στὶς καθιερομένες παραβάσεις, ἀποκλειομένης τῆς περιπτώσεως νὰ συντελέσει στὶς καθιερομένες παραβάσεις καὶ ὁ πράκτορας.

Παρά ταῦτα, δῆμος, δὲ προξενεῖ τὸν ἐν λόγῳ Ν.Δ. στὴν παράγραφο 4 τοῦ ἄρθρου 7 μεταχειρίζεται τὸν πράκτορα στιληρότερα τοῦ πλοιάρχου.

4) Στὴν παράγραφο 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 5 ὁρίζεται διὰ τὸν σκοπὸν τῆς ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως καὶ θεραπείας τῶν προκυπτόνων ὡς ἀνωτέρω ἐπαργάραφοις 1 καὶ 2 ζητημάτων, ἡ οἰκεία Λιμ. Ἀρχὴ ἐκδίδει τὰς ἀναγκαίας διαταγάς πρὸς τὸν πλοιοκτήτη, ἐφοπλιστὴν, πλοιάρχον ἢ ναυτικὸν πράκτορα.

Γιὰ τὰς αὐτοὺς ὡς ἄνω λόγους πρέπει

πλιστοῦ, εἶναι δὲ συνεπῶς ἐκ τούτου ἀδικαιολόγητο νὰ υποχρεούται ὁ πράκτορας μὲ διπλάνες τοῦ νὰ ἐπιμεληθῇ γιὰ τὴ διανυκτέρευση τῶν τόπων τῆς ἐπιβατῶν. Πρέπει, κατὰ συνέπεια, ν' ἀπαλειφθεῖ ἐκ τῆς ἀνωτέρω διατάξεως ἡ ύποχρεώση αὐτὴ τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος. "Ητοι ν' ἀπαλειφθεῖ ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ νόμου ἡ φράση «ῃ τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος».

"Ἀπαλειφομένης ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ νόμου τῆς φράσεως αὐτῆς, θά εἶναι πλέον καὶ ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἄρθρου 5 σὲ πλήρη ἀρμονία μὲ τὴν ἐπόμενη παράγραφο 2 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 5, διὰ τῆς ὁποίας καθορίζεται διὰ τὴν περίπτωση καθιερέσθεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, γιὰ τὴν προώθηση τῶν ἐπιβατῶν ύποχρεούται νὰ ἐπιμεληθῇ ὁ πράκτορας μὲ διπλάνες τοῦ πλοιοκτήτη, ὅπως ὁρθὰ καθιερώθηκε τοῦτο, γιατὶ καθῆκον τοῦ πράκτορα εἶναι μόνο ἡ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ καὶ ἡ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ὁρισμένων πράξεων κατὰ ἐντολὴ τοῦ ἐφοπλιστῆ, ρητὴ ἡ σιωπηρή, σῆμας ἔξυπακουμένης ὡς εὐρισκομένη μέσα στὸν κύκλο τῶν καθηκόντων του.

2) Στὴν παράγραφο 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 5 ὁρίζεται διὰ τὸν σκοπὸν τῆς ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως καὶ θεραπείας τῶν προκυπτόνων ὡς ἀνωτέρω ἐπαργάραφοις 1 καὶ 2 ζητημάτων, ἡ οἰκεία Λιμ. Ἀρχὴ ἐκδίδει τὰς ἀναγκαίας διαταγάς πρὸς τὸν πλοιοκτήτη, ἐφοπλιστὴν, πλοιάρχον ἢ ναυτικὸν πράκτορα.

Γιὰ τὰς αὐτοὺς ὡς ἄνω λόγους πρέπει ν' ἀπαλειφθεῖ ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ νόμου ἡ φράση «πλοιάρχον ἢ ναυτικὸν πράκτορα». Εἶναι ἀναγκαῖο νὰ γίνει ἡ διαγραφὴ αὐτῆς, γιὰ ν' ἀποκλεισθεῖ ἀπὸ τὴν Λιμ. Ἀρχὴ ἐνδεχόμενη σκέψη ὅτι δύναται αὐτὴ γιὰ τὶς προδελέπομενες περιπτώσεις ὑπὸ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 5 νὰ ἔχει τὸ διακριτική εύγερεια νὰ θεωρεῖ ισότιμους ύπόχρεούς τοῦ πλοιάρχον ἢ τὸν ναυτικὸ πράκτορα πρὸς τὸν πλοιοκτήτη ἢ ἐφοπλιστὴ.

Ο πλοιάρχος ἢ ὁ ναυτικὸς πράκτορας ἐπέχουν κατὰ νόμον θέσην ἀντιπροσώπων τοῦ διορίσαντος αὐτούς πλοιοκτήτη ἢ ἐφοπλιστῆ. Τούτου συνέπεια εἶναι διὰ τὴν Λιμ. Ἀρχὴ δύναται τὶς πρὸς τὸν πλοιοκτήτη ἢ ἐφοπλιστὴ διαταγές τῆς νὰ γνωστοποιεῖται.

5) Περαιτέρω στὴν παράγραφο 5 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 7 καθιερώνεται ἀλλη μεγάλη ἀπαράδεκτη, δικονομικὴ δῆμος τῶρα στάξια τοῦ νομοθέτη, διρίζοντος διὰ τὰς ἀταξίας τοῦ νομοθέτη, διάφορα εἰσαγόμενα προϊόντα τοῦ διοικητικοῦ έπιβολῆς προστίμου ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐνώπιον τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐντὸς δεκαπέτην ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τῆς ἀποφάσεως τῆς Λιμ. Ἀρχῆς.

Ἡ ἐν λόγῳ παράγραφος 5 τοῦ ἄρθρου 7 εἶναι, ὡς εὐνόητο, σὲ πλήρη ἀντίθεση, μὲ δῆλο τὸ σύστημα τοῦ Δικαίου, τὸ ὁποῖο, ὡς γνωστό, γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν πολιτῶν κατὰ πάσης αὐθαίρεσίας τῆς Διοικητικῆς Ἀρχῆς καθιερώνει μόνον ὡς ἐγγύηση τὴν δικαστική κρίση, διότι μόνον αὐτὴ κατὰ πάγια συνταγματικὴ ἀρχὴ τοῦ ὅλου Δικαίου τῶν πολιτῶν.

**MONTEVIDEO - URUGUAY**  
**UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.**  
SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS M. ELEFTHERIOU

COLON 1567

Montevideo - Uruguay

Cables : UNIMAR  
PHONES : 987994 - 986992  
A. O. H. : 988008 - 798004  
TELEX : 360 UY

σμένων χρώνων, είναι σε θέση να κάνει σωστές και δίκαιες έκτιμοισεις στά παράπονα τού πολίτη κατά τών άποφάσεων τών Διοικητικών 'Αρχών. Σὲ συνέπεια τών γνωστών αύτών άρχων θὰ ἔπειπε νὰ είχε καθορισθεῖ μὲ τὴν παράγραφο 5 ὅτι ἡ προσφυγή κατά τῆς άποφάσεως τῆς Λιμ. 'Αρχῆς ἀσκεῖται ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου, διποὺς ἀλλωστε τὸ ἄρθρο 157 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου δρίζει γιὰ τὶς άποφάσεις τῆς Λιμ. 'Αρχῆς διὰ τῶν ὅποιών ἐπιβάλλεται πρόστιμο κατ' ἀνώτατο δριό δρχ. 40.000.

Βρισκόμαστε, λοιπόν, καὶ πρὸ ἀλληλη ἀντινομίας μεταξὺ τῆς παραγράφου 5 τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ Ν.Δ. 288)1969 καὶ τοῦ ἄρθρου 157 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, διότι βλέπομε διὰ ὁ αὐτὸς νομοθέτης γιὰ τὸ μικρὸ πρόστιμο μέχρι τῶν δρχ. 40.000 ὅρθια ὥρισε γιὰ τὸν πολίτη ὡς ἐγγύηση τῆς δικαιοστικῆς κρίσεως. Σῆμερα, ὁ ἀσκῶν τὴν προσφυγήν τοῦ κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμο ἀπόφασεως τῆς Λιμ. 'Αρχῆς, γιὰ τὴν ὑποστήριξη τῆς προσφυγῆς τοῦ παρακαλεῖ καὶ ἰκετεύει τὸν 'Υπουργὸ καὶ τὶς 'Υπηρεσίες ποὺ εἰσηγούνται στὸν 'Υπουργό, οἱ δὲ πρὸς οὓς ἡ Ικεσία, ἐνίστε δουλική, ἀπαντούν: «Σᾶς ὑποσχόμεθα νὰ κρήῃ μὲ πνεύμα ἐπιεικείας ἡ προσφυγή σας».

'Ωραίος τρόπος ἀπόνομῆς δικαιοσύνης, ὑπενυμιζῶν ἐποχὴ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ η ποὺ οἱ δοῦλοι - ὑπῆρκοι παρακαλοῦσαν γονυκλινεῖς τὸν ἄρχοντα γιὰ τὴν ἐκδήλωση τῆς εὔσπλαγχνικῆς τοῦ διαβέσσεως.

ΟΧΙ ἔτοι. 'Η τακτικὴ αὐτὴ σήμερα εἶναι ἀπαράδεκτη. Οἱ πολίτες δὲν ἀξιῶνται ἐπιεικεία, ἀλλὰ ἀπόνομῇ δικαιοσύνης τὸν ὅποια ἡ σύγχρονη πολιτεία εἶναι ὑποχρεώμένη νὰ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙ καὶ τὴν ὅποια μόνο ἡ δικαιοστικὴ ἔξουσία εἶναι ἀμόδια ν' ἀποδῷσει.

Προφανῶς ἡθελημένα ἔχονται ὁ νομοθέτης τοῦ ἔτους 1969 διὰ τὸν ἀπετεύθητο μετὰ ἀπὸ μακρούς, σκληρούς καὶ αἰματηρούς ἀγωνῶντας καὶ γιαυτὸ δὲν θέλησε νὰ τὸ διαφύλαξει.

Δὲν συγχωρεῖται ὁ πολίτης σήμερα νὰ ἔχαρταται τὸ δίκιο ποὺ πολίτη ἀπὸ τὴν κρίση τῆς Διοικητικῆς 'Αρχῆς, γιατὶ αὐτὴ δὲν ἔχει καὶ δὲν εἶναι ειθισμένη στὴν ἀπονομῇ δικαιοσύνης.

Μὲ τὸ ὑπάρχον σύστημα τῆς κρίσεως τῆς προσφυγῆς ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ δὲν ἔρευνάται ὑπὸ αὐτοῦ ἡ ἀλήθευτη τῶν ἐκατερωθεντικούσιμων (δηλ. τὰ ἐπικαλούμενα ὑπὸ τῆς ἀπόφασεως τῆς Λιμ. 'Αρχῆς γεγονότα, καὶ τὰ προθωταλόμενα τοιαύτα ὑπὸ τοῦ προσφεύγοντος), ἀλλὰ γίνεται μία χονδροειδῆς πιθανολογία περὶ τοῦ ποιὸς ἔχει δίκιο, δηλ. διαμενάρχης ἡ ὁ πολίτης (πλοιοκτήτης ἡ ἐφοπλιστής).

Ἐτοι στὴν ἐπιεικέστερη γιὰ τὸν πολίτη κρίση, ἡ πιθανολογία ὅδηγει στὴ μείωση τοῦ προστίμου, τὸ ὅποιο γίνεται ὅταν τὸ πρόστιμο εἶναι πάρα πολὺ μεγάλο, διότι ὥλως, ἀπορρίπτεται ἡ προσφυγή ἐξ ὀλοκλήρου καὶ παραμένει τὸ ἐπιβληθὲν πρόστιμο ὀλοκληροῦ εἰς δάρος τοῦ πολίτη.

"Ἄν καθιερωθεῖ νὰ κρίνεται ἡ προσφυγὴ παρὰ τοῦ Δικαστηρίου, τοῦτο θὰ ἔρευνήσει τὴν ἀλήθευτα πλήρως καὶ λεπτομερῶς βάσει τῶν δικονομικῶν κανόνων, οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦν τὴν μονη ἐγγύηση τῆς ἀπονομῆς τοῦ Δικαίου. Αὐτὸ δῆμος σήμερα δὲν τηρεῖται, γιαυτὸ δὲ καθόδον γνωρίζουμε ἡ ἀσκηση τῆς προσφυγῆς δὲν δῆλητος μέχρι σήμερα στὴν ἀπονομὴ τοῦ Δικαίου.

Πρὸς τ' ἀνωτέρω, πρέπει νὰ ληφθεῖ ὑπὸ ὅψη ὅτι εἶναι ἐνδεχόμενο η Λιμ. 'Αρχῆς νὰ ἐκδῷσει ἀπόφαση ἐπιβάλλοντας πρόστιμο οὐχὶ ἐξ ίδιας ἐλευθέρως δουλήσεως, ἀλλὰ κατόπιν ὑποδείξεως ἀνωθεν.

'Ερωτάται συνεπώς εὐλόγως: 'Η πρὸς τοὺς ἀνωθεν ἀπευθυνόμενη προσφυγὴ μπορεῖ νὰ παρέχει τὴν ἐλπίδα ἀπόνομῆς δικαιοσύνης;

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἐπιβάλλεται ἀμέσως ἡ τροποποίηση τοῦ Ν.Δ. 288)1969 στὰ ἀνωτέρω ἄρθρα τοῦ 5 καὶ 7, σύμφωνα μὲ τὶς ἀνωτέρω ὑποδείξεις, ἥτοι:

1) 'Ἐκ τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 5 ν' ἀπολειφθεῖ ἡ τελευταία του φράση «ἡ τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος».

- 2) 'Ἐκ τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 5 ν' ἀπολειφθοῦν οἱ λέξεις: «πλοίαρχον ἢ ναυτικὸν πράκτορα».
- 3) 'Ἡ παραγράφος 4 τοῦ ἄρθρου 7 ν' ἀντικατασταθεῖ ὡς ἔξῆς: «Διὰ τὴν κατασθολὴν τοῦ προστίμου εἶναι ὑπόχρεως ὁ πλοιοκτήτης ἡ ἐφοπλιστής».
- 4) 'Ἡ παραγράφος 5 τοῦ ἄρθρου 7 ν' ἀντικατασταθεῖ ὡς ἔξῆς:

«Κατὰ τῶν ἑκδιδομένων ἀπόφασεων τῆς Λιμ. 'Αρχῆς περὶ ἐπιβολῆς προστίμου ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐντὸς δεκαπέμερου ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τῆς ἀπόφασεως ἐνώπιον τοῦ ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ Πρωτοδικείου τῆς περιφερείας τῆς Λιμ. 'Αρχῆς».

Εὐελπιστοῦντες ὅτι θὰ εῦρετε τὶς ἀνωτέρω ἀπόψεις μας ὄρθες, παρακαλοῦμε θερμῶς νὰ λάβετε τὴν καλωσόνη καὶ δώσετε τὶς δέουσες ἐντολὲς γιὰ τὶς σημειούμενες τροποποίησεις.

Μετὰ θερμῶν εὐχαριστιῶν  
καὶ σεβασμοῦ,

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ν. ΣΤΑΜΑΤΕΛΟΣ

Πάτραι, 28 Μαρτίου 1977

## ΤΟ ΚΟΣΤΕΡ «ΔΙΟΝΥΣΗΣ»

### ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΝ

Κύριε 'Υπουργέ,

Λόγω τῆς ἐπαγγελματικῆς μου ιδιότητος ὡς ἐπιθεωρητοῦ πλοίων θεωρῶ ὑποχρέωσή μου νὰ σάς ἐνημερώσω ἐπὶ τοῦ παρακάτω θέματος, τὸ οποῖο ἀφορᾷ σχεδὸν ὅλα τὰ ἐλληνικὰ πλοία coasters, παρὸ δὲ οἱ παραπτήσεις μου γίνονται γιὰ ἔνα συγκεκριμένο πλοίο.

Τὸ πλοίο «ΔΙΟΝΥΣΗΣ» νηολογίου Θεοσαλονίκης ὑπὸ ἀριθμ. 131, τὸ ὅποιο παρακολουθεῖται ἀπὸ ἀναγνωρισμένο νηογνώμονα καὶ τοῦ ὅποιου ἡ ειδικὴ συνέχης ἐπιθεώρηση μηχανῶν (special survey of machinery) λήγει τὸν Ιούλιο τοῦ 1978 ὑποχρεώνεται ἀπὸ τὸν Ε.Ε.Π. μὲ ἔγγραφή παραπτήσεως στὸ Πρωτόκολλο ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου νὰ ἐκτελέσεται τὴν παραπάνω ἐπιθεώρηση μέχρι 30.9.77, δηλαδὴ δέκα μῆνες νωρίτερα.

Μετὰ ἀπὸ τηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία τὴν διποία εἶχα μὲ τὸν ἀρμόδιο ὑπάλληλο τῆς Ε.Ε.Π. στὸν Πειραιά μοῦ δόθηκε ἡ ἔξηγηση διὰ σύμφωνα μὲ τὴν ἐλληνικὴ νομοθεσία ἡ διάρκεια τῆς ειδικῆς ἐπιθεωρήσεως μηχανῶν δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνει τοὺς 48 μῆνες.

Μετὰ ἀπὸ ἐπισταμένη μελέτη - ἔρευνα τὴν διποία ἔκαμα μὲ τὴν ἀρμόδιο ὑπάλληλο τῆς Ε.Ε.Π. στὸν Πειραιά μοῦ δόθηκε ἡ ἔξηγηση διαπίστωσα διὰ η παραπάνω παραπτήση τῆς Ε.Ε.Π. εἶναι μὴ σύμφωνος πρὸς τὸν νόμο, διασιζομένη σὲ ἐσφαλμένη ἐρμηνεία αὐτοῦ καὶ ἡ τυχὸν συνέχιση τῆς ἐφαρμογῆς της θὰ ἔχει δυσάρεστα ἀποτελέσματα γιὰ ὅλα σχεδὸν τὰ ἐλληνικὰ coasters μὲ ὀλικὴ χωρητικότητα κάτω τῶν 500 κόρων.

Πράγματι, ἀρχικὰ τὸ παραπάνω πλοίο σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς τῶν νηογνωμάτων εἶναι ἀπὸ κάθε ἀποψη «έν ταξειδι καὶ τὸ πιστοποιητικὸ τῶν μηχανῶν τοῦ ισχύει μέχρι τὸν Ιούνιο τοῦ 1978 (πενταετία). Θὰ πρέπει δηλαδὴ τὸν Ιούνιο τοῦ 1978 νὰ ἐκτελέσει ειδικὴ ἐπιθεώρηση μηχανῶν, τοῦτο προκύπτει ἀπὸ τὸ τὸ ἄρθρο 2 τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. Β.Δ. 542)68 σὲ συνδυασμὸ μὲ τὸ ἄρθρο 2 τοῦ Α.Ν. 388)68.

Ἡ παραπτήση τῆς Ε.Ε.Π., διὰ δηλαδὴ τὸ παραπάνω πλοίο θὰ πρέπει νὰ ἐκτελέσει τὴν ειδικὴ ἐπιθεώρηση μέχρι 30.9.77, δασιζεται στὸ ἄρθρο 11 παραγ. 1 τοῦ Β.Δ. 639)69 στὸ ὅποιο ἀναφέρεται διὰ:

«Ἀρθρο 11 παράγρ. 1

«Ἐπιθεώρησις τετραετοῦς ισχύος.

Ούδεν ἔξαρτημα ἡ μέρος τῆς κυρίας μηχανῆς ἡ μηχανήματα ἐκ τῶν εἰς τὰ προηγούμενα ἄρθρα ἀναφερούμενων θεωρεῖται ὅτι εὐρίσκεται εἰς ικανοποιητικὴν κατάστασιν, ἔστω καὶ ἔαν ὅπτικῶς ἡ ἐν λειτουργίᾳ ικανοποιητικὴ τὸν ἐπιθεωρητήν, ἔαν εἰς χρονικὰ διαστήματα οὐχὶ μείζονα τῶν 48 μηνῶν δὲν ὑποστητὴ πληρη ἔξαρμοσιν, ἐπιθεώρησιν καὶ λήψιν μετρήσεων».

Τὸ ἄρθρο 2 πομαδάνται ὑπὸ τὸν Παράγρ. 1 ἀφορᾷ μόνον πλοία τὰ ὅποια δὲν εἶναι ἐντεταγμένα σὲ νηογνώμωνα καὶ παρακολουθοῦνται ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Π. διχὶ οὖμας καὶ τὰ παρακολουθοῦμενα ἀπὸ ἔξουσιοδοτημένο νηογνώμωνα, τοῦτο δὲ προκύπτει ἀπὸ τὸ τὸ ἄρθρο 2 παραγράφος 3έδ. 6 τοῦ ιδίου Β.Δ. στὸ ὅποιο ἀναφέρεται διὰ:

«Ἀρθρο 2 παράγρ. 3 ἔδ. 6

«Ἄι διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δὲν ἔφαρμόζονται:

6) 'Ἐπὶ ἀρχικῆς ἡ τακτικὴ περιοδικῆς 'Ἐπιθεώρησεως ἡ ἐκτάκτου συμπληρωματικῆς ἐνεργουμένης ὑπὸ τοῦ παρακολουθοῦντος τὸ πλοίον Νηογνώμονος ἡ ἐπέριοδος ἔξουσιοδοτημένου τοιούτου».

Παραπέρα στὸ Β.Δ. ὑπὸ ἀριθμ. 542)68, ἄρθρο 2 παράγρ. 1 ἔδ. 6 διασιζεται διὰ:

«Τὰ ὑπὸ αὐτῶν (ἔξουσιοδοτημένων Νηογνώμων) ἑκδιδομένα πιστοποιητικὰ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 388)68 ἀναγνωρίζονται ὡς ισχυρὰ διὰ τοὺς ὑπὸ αὐτῶν ἐλεγχθεῖσας τομεῖς ἐπιθεωρήσεως, τὴν ἐν αὐτοῖς ἀναγραφούμενην ἔκβασιν καὶ τὸν ἐν αὐτοῖς ὄριζομενον χρόνον».

Απὸ τὸν συνδυασμὸ τῶν παραπάνω διατάξεων προκύπτει ἀδιάστατα διὰ τὰ ἑκδιδομένα πιστοποιητικὰ ἀπὸ τοὺς ἔξουσιοδοτημένους

**SHIPREPAIRS AT DAKAR**



**acrn**

GENERAL SHIPREPAIRERS SINCE 1934

DRY DOCK 190 X 23 X 8

SYNCHROLIFT (LIFTING CAPACITY 1200 TONS)

Represented by:

KARAISCOS MARITIME CO. LTD

P.O. Box 118, Piraeus Greece

Phones: 412.7022 - 412.4665

Telex: 21 2498

ACRN SHIPYARD, P.O.Box 170, DAKAR, SENEGAL

Phone : 50558

Telex : 420

Νησιγνώμονες άναγνωρίζουνται ώς ισχυρά μεταξύ των άλλων και γιά τὸν ὄριζόμενο χρόνο ώς πρὸς τοὺς ἐλεχθέντας τομεῖς ἐπιθεωρήσεως.

Ἐπομένως γιὰ πλοῖα, ώς τὸ ἀναφερόμενο παραπάνω, ποὺ παρακολουθοῦνται ἀπὸ Νησιγνώμονα (ἔξουσιοδοτημένο) ισχύει ὁ δριζόμενος χρόνος, ὁ ἀναφερόμενος στὸ πιστοποιητικὸ τοῦ Νησιγνώμονα, ἀντίθετα γιὰ τὰ ὑπόλοιπα πλοῖα ισχύει τὸ Β.Δ. 639/69 δῆλο. διάρκεια ὅχι μεγαλυτέρα ἀπὸ 48 μῆνες.

Καθὼς ὅλοι γνωρίζουμε τὸ ἐνδιαφέρον τόσο τῆς Κυβερνήσεως ὅσο καὶ ἔσας προσωπικού, γιὰ τὸν ζωτικὸ τομέα τῆς οἰκονομίας μας δῆλο. γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, εἶναι μεγάλο καὶ ὅλοι γνωρίζουμε πόσο ἐσεῖς περισσότερο ἀπὸ τὸν καθένα μας ἐνδιαφέρεσθε γιὰ τὴν εὐνομία καὶ εύταξία στὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ως προερχόμενος καὶ ἐσεῖς ἀπὸ τὴν μεγάλην ναυτικὴ οἰκογένεια.

Ἀπευθύνομαι σὲ σᾶς κύριε 'Υπουργέ, μὲ τὴν πεποιθησῃ, ὅτι ἀφοῦ ἔξετασθῇ τὸ ὅλο θέμα, θὰ λάβετε τὰ «δέοντα» μέτρα καὶ θὰ

δώσετε τὶς ἀνάλογες διευκρινήσεις, ώστε νὰ ἀρθεῖ ἡ ἐσφαλμένη ἐρμηνεία ποὺ δίδεται στὶς παραπάνω διατάξεις ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Π.

Μὲ τὴν ἐπέμβασή σας αὐτὴ πιστεύουμε ὅτι θὰ ἀρθεῖ ἔγκαιρα ἡ ταλαιπωρία ποὺ ἐνδέχεται νὰ συμβεῖ στὰ coasters ἀπὸ τὰ δοποὶ ἀρκετά βρίσκονται στὸ ἔξωτερικὸ καὶ ἀναγκάζονται νὰ διακόψουν χρονοναυλάσεις, καὶ νὰ σπαταλοῦν χρόνο καὶ χρήμα ἀπλῶς καὶ μόνο γιὰ νὰ συμμορφωθοῦν μὲ τὶς ὑποδείξεις τῆς Ε.Ε.Π. δηλαδὴ γιὰ νὰ κανουν τὴν εἰδικὴ ἐπιθεωρηση τῶν καταβαλλομένων σ' αὐτὸὺς συντάξεων γεγονός ποὺ ἐδέχθη NAT ἀσυζητητὴ ἔγκαινάζοντας καθεστώς διακρίσεων στὴν τάξη μας.

Κύριε 'Υπουργέ, ἡ ἐπέμβασή σας γιὰ τὴν ἐπίλυση τοῦ παραπάνω θέματος τὴν περίοδο αὐτὴ ποὺ ἡ παγκόσμια Ναυτιλία περνᾷ μεγάλη κρίσι ἡ οποία διὰ συμβάσει στὴν τόνωση τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ στὴν ἀποφυγὴ ταλαιπωριῶν.

Μὲ τιμὴν

EMMANOYLA VARDOULAKHIS

Θεσσαλονίκη 23 Σεπτεμβρίου 1977

## ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΩΝ «ΓΙΩΤΣ»

- 1) Ἀξιότιμον 'Υπουργὸν 'Εμπορ. Ναυτιλίας κ. Ἀλέξανδρον Παπαδόγγονα,
- 2) Κον. Φώτιον Χρηματόποιον, Γεν. Γραμματέα 'Υπουργείου 'Εμπ. Ναυτιλίας.

Κύριε 'Υπουργέ, κύριε Γενικὲ Γραμματεὺ, Ἐκ τοῦ ἡμεροσίου Τύπου πληροφορθήκαμε ὅτι Δ.Σ. NAT ἀπέρριψε δίκαιο αἴτημά μας περὶ ἐπανεντάξεων μας ἀσφαλιστικῆς στὴ Β' κατηγορία. Είμεθα δένδιαιοι, ὅτι ἀξιότιμος κ. 'Υπουργός δένδιαι διασυνδέση ὑπουργία του σὲ μιὰ ἀντικοινωνικοῦ περιεχομένου ἀπόφαση, ὁποία πλήρηται ὑπηρετούντας ναυτικούς στὰ θαλασσηγά ἄνω τριακοίων κορ., Ἐπιχειρήματα NAT προσβάλλουν νοημούνη μας καὶ δημιουργοῦν δικαιολογημένη ἀγωνάτηση μας καὶ πρὶν ἀπαντήσουμε σὲ αὐτὰ παρακαλοῦμε μία ὑπὲυθυνή καὶ λογικὴ ἀπάντηση ἀπὸ κάθε ἀρμόδια πηγὴ πώς εἶναι δυνατόν μετὰ ἀπὸ εἰκος οι χρόνια συνεχοῦς ἀσφαλίσεων μας στὴν κατηγορία παντοπόρων πλοίων νὰ δεχθοῦμε μία τέτοια πρωτοφανῆ καὶ ἀπάνθρωπη ὑποβιβαστικὴ ἀπόφαση ὁποία μᾶς ἀποστερεῖ δικαιωμάτων κτηθέντων ὑστεραὶ ἀπὸ μία ζωὴ εἰκος ἑτών.

Ἀπόφαση τοῦ ἐκθέτει ἀξιοποιία NAT διότι ἀναγνωρίζει ἐπίσημα ὅτι ἔκμεταλλεύτηκε ναυτικούς μία είκοσαετία εἰσπράττοντας εἰσφορές ἀνάλογουσες στὴν κατηγορία παντοπόρων πλοίων, τὶς ὅποιες κατὰ παράνομον τρόπον στήμασθετή σήμερα γεγονός ποὺ δημιουργεῖ συμβρήκεις ἀνασφάλειας στοὺς ἥσφαλισμένους. Συνεπὸς ὑποχρέωση ἔχουμε καὶ δικαιώματα νὰ καταγγείλωμε δημοσίᾳ στὸ ναυτικὸ κόσμο πρόβλημά μας. Ἐπίσης ἐκθέτει ἀξιοποιία ἐργοδότων μας ὅποιους θεωροῦμε ὑπεύθυνους συμπαγίνας μετὸ NAT σὲ δάρος μας. Γιαυτὸ καὶ ζητοῦμε τὴν παρέμβαση τοῦ κυρίου 'Υπουργοῦ.

Πρέπει NAT κατανοήσῃ ὅτι δὲν παραλούμε τοποθέτησῃ μας στὴ Β' κατηγορία ἀλλὰ ἀπαιτοῦμε τὴν ἐπανένταξη μας κατόπιν τῆς παρανόμου καὶ ἀντισυνταγματικῆς ἔκδιώσεως μας καὶ μάλιστα ἐν ἀγνίᾳ μας ἀντιληφθέντες τὸ γεγονός κατὰ τὴν συνταξιοδότηση τοῦ πρώτου μηχανικοῦ Γεωργίου Παραπονιάρχη ὃποιος μετὰ ὑπηρεσία 25 ἑτῶν σὲ φορτηγά, δεσμευμένοι πλοίοι καὶ ἐπτὰ τελευταῖς ἑτη σὲ θαλασσηγό συνταξιοδοτήθηκε μὲ προϋποθέσεις Γ' κατηγορίας γεγονός ποὺ ἔστειλε αὐτὸν ἀπὸ μαρασμὸ στὰς αἰώνιους μονάς διὰ τὸν θάνατον ὃποιον πιστεύουμε εὐθύνει NAT ἀσχέτως ἔλαν ἀνθρώπινος παράγοντας στὸ χώρο αὐτὸν δὲν ἀναγνωρίζεται.

Ἐπιχειρήματα NAT δηλαδὴ: 1ον) Δὲν ὑπάρχει συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας ἐφόσον ὑπάρχει θέληση ρυθμίζεται δι' ὑπουργικῆς ἀποφάσεως.

ρία πλοίων δραχμές, δημιουργώντας τραγελαφική κατάσταση πάντοτε εἰς δάρος μας.

4ον) "Ἄν καὶ ὅχι ἀληθές, πάντως δὲν εἶμεθα οἱ μόνοι ποὺ ναυτολόγηση μας εἶναι συνεχής ὅλο τὸ χρόνο καὶ ἀφοῦ τὸ NAT θεωρεῖ αὐτὸν κολάσιμον ἀναφέρουμε ώς παράδειγμα συνδικαλιστές ΠΝΟ ὅποιοι ὅχι μόνον θεωροῦνται συνεχῶς ναυτολόγημένοι στὴν Β' κατηγορία ἀλλὰ στὸν ὑπὸ φήμιστη νέο νόμο περὶ NAT καθιερώνεται καὶ 20% προσαύξηση ἐξαστέσεων τῶν καταβαλλομένων σ' αὐτὸὺς συντάξεων γεγονός ποὺ ἐδέχθη NAT ἀσυζητητὴ ἔγκαινάζοντας καθεστώς διακρίσεων στὴν τάξη μας.

5ον) "Οσον ἀφορά τοὺς πρακτικοὺς πλοιάρχους καὶ μηχανικούς, ὅτι ὑπάρχει περίπτωση νὰ ὀφεληθῶν μὲ συντάξεις ποντοπόρων πλοίων φρονούμε ὅτι αὐτὸν πρέπει ρυθμίσθη νομοθετικά. 'Ἄλλωστε ἀποτελεῖ γενικώτερο θέμα καὶ ἀφορᾶ δλες τὶς κατηγορίες ὀπωσδήποτε ὅμως, ἐφόσον θεωρεῖται ἐμπόδιο τότε παραμένει καὶ στὴ Γ' κατηγορία, διότι προσοντουχοὶ καὶ πρακτικοὶ θὰ λάβουν ἰδίες συντάξεις.

6ον) Διὰ τὴν ἀρχὴ τοῦ νόμου ἀπαντοῦμε ὅτι ἀρκεῖ μία ὑπουργικὴ ἀπόφαση ώς προβλέπει νόμος διὰ νὰ τακτοποιηθῇ τὸ πρόβλημα μας. 'Ἄλλωστε στὴν περίπτωση μας ἔχει υποχρέωση η Πολιτεία νὰ μᾶς προστατεύῃ.

7ον) Εν πάσῃ περιπτώσει, δηλώνουμε πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν ὅτι θὰ ἀγωνισθοῦμε μὲ δλὰ τὰ νόμιμα μέσα διὰ τὴν ἀποκατάσταση τοῦ δικαιού. Σὲ περίπτωση δὲ πρόβλημά μας δρεῖ τὴν ἐκ προθέσεως στείρα ἀντίδραση NAT η συνδέθει μὲ ἐπιδιώξεις καὶ αἰτήμαστα τῆς ἐπαγγελματικῆς τάξεως θαλασσίου τουρισμοῦ ώς συντίθεται τελευταῖς ἀτυχῶς νὰ διασυνδέεται, τότε θὰ ἔγκαταλείψουμε θαλαμηγοὺς ἐπιστρέφοντες φορτηγὸ Ναυτιλία σὲ δάρος τοῦ υψηλῆς καὶ προσοδοφόρου στάθμης ιδιωτικοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ.

Μὲ τιμὴν. Πλοιάρχοι, ἀξιωματικοί, πληρώματα ιδιωτικῶν θαλασσηγῶν ἄνω τριακοίων κ.ο.χ.

## ΤΑ «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ»

### ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΚΟΝΟΦΑΓΟΝ

Κύριε 'Υπουργέ,

"Ἐχω τὴν τιμὴν νὰ θέσω ὑπ' ὄψιν σας, τὰ κάτωθι:

Εἰς τὴν Κοινότητα 'Αλιβερίου καὶ εἰς τὴν περιοχὴν Στάχτες - Ρηγά Μηλακίου ἀπὸ 3ετίας περίπου ἡ 'Εταιρία «THENAMARIS MARITIME INC.» ἐπιδιώκει νὰ ἔγκαταστήσει ναυπηγοεπισκευαστικὴ μονάδα σύμφωνα πρὸς τὴν Σύμβαση της μὲ τὸ 'Ελληνικὸ Δημόσιο.

Ἡ μονάδα αὐτὴ θὰ ἔγκατασταθεῖ ἐπὶ τοῦ Δημοσίου κτήματος Β.Κ. 57. Τὸ κτήμα τοῦ προῆλθεν ἐκ τῆς ἐναποθέσεως τῆς τέφρας ἐκ τῆς καύσεως λιγνίτου εἰς τὸ θερμοπλεκτρικὸν ἐργοστάσιον 'Αλιβερίου, ἐπὶ τῆς ἀβάθους θαλάσσης Ρηγά - Μηλακίου καὶ ἐπικώ-

σεως ταύτης.

"Ἡ ἐπένδυση αὐτὴ, ἡ οποία κατατάσσεται εἰς τὰς μείζονας ἔθνικῆς σημασίας, θὰ γίνει ώς ἡ δημοσιευθεῖσα Σύμβαση (4171)61) γιὰ τὴν δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικῆς μονάδας στὶς Στάχτες Μηλακίου, 'Αλιβερίου Εύβοιας (ΦΕΚ 119 Α.24.5.76).

Τὸ Κοινότικὸ Συμβούλιο 'Αλιβερίου, ἀλλὰ δλος ὁ λαὸς 'Αλιβερίου καὶ τῆς περιοχῆς 'Αλιβερίου, δηλαδὴ περίπου 40.000 ἀνθρώποι, παρακολουθοῦμε μὲ μεγάλη προσοχὴ τὴν ἔξελιξη τῆς ὑποθέσεως τῶν ναυπηγών. Μὲ μεγάλη ἀνυπομονησία περιμένομε νὰ τελειώσουμε οἱ προκαπτικές ἐργασίες καὶ νὰ περιασθοῦμε οἱ δαιδαλώδεις γραφειοκρατικὲς διαδικασίες γιὰ νὰ γίνουν τὰ Ναυπηγεῖα 'Αλιβερίου μιὰ πραγματικότητα!



Γράψατε διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

DIATIÎVHN TA  
TPANZITO DI' EΞAGΩΓHN

Diatívñtai ólai al márkes aútokiní-  
twon eis tímáç érgoçtaçsion kai ánnu  
diasmou (transit).

# O.A.R.N.

**OFFICINE ALLESTIMENTO E.  
RIPARAZIONI NAVI LTD.**

**SHIP REPAIRS - GENOA, ITALY  
(Fincantieri Group)**

**Overhauls and repairs of any kind and size of main  
and auxiliary engines (steam, diesel and electric).**

**Hull Repairs and Conversions up to 300,000 Dwt**



# O.A.R.N.

P.O. BOX N. 1395 GENOA, ITALY 16100

CABLE MOLOGIANO GENOA,

TELEX 27090 OARN, TELEPHONE 283801

PIRAEUS CORRESPONDENT

CONSTELLATION MARITIME AGENCIES

II MERARCHIAS 2, CABLE ADDRESS: CONSTELLATION PIRAEUS

TEL.: 4520 894 - 96 TELEX: 21-2124 OREX

'Από μέρους της 'Εταιρίας διαπιστώνομε, ότι γίνεται μεγάλη και σοβαρή προσπάθεια της όποιας έχουμε γνωρίσει τις παρακάτω θετικές έκδηλώσεις:

- α) 'Επίμονες καὶ δαπανηρές έρευνες γιὰ τὴν μορφολογία τοῦ ἑδάφους καὶ ὑπεδάφους καθὼς καὶ μετεωρολογικῶν στοιχείων. 'Ἐν γένει ὀλοκλήρωσῃ τὴν πρώτης φάσεως τῆς μελέτης κατασκευῆς.
- β) 'Αγορά πλωτῆς δεξαμενῆς χωρητικότητος πλοίων 35.000 τόν. d.w.
- γ) 'Αγορά μέρους τοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ Ναυπηγείου 'Αλιβερίου καὶ μεταφορά του εἰς Νομάρχιο 'Αλιβερίου.
- δ) 'Αγορά δευτέρας πλωτῆς δεξαμενῆς χωρητικότητος πλοίων ἥως 80.000 τ.d.w.
- ε) 'Επιστόμιο σύστασις 'Ελληνικῆς 'Εταιρίας «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ Α.Ε.» καὶ κατάθεσις τοῦ καταστατικοῦ τῆς εἰς Νομαρχίαν 'Αττικῆς, Διαμέρισμα Πειραιῶς, ὑπ' ἀριθ. 342973) 22.6.77. 'Εγκρισις τοῦ ιδρυτικοῦ τούτου καταστατικοῦ ἀπὸ τὴν Νομαρχία Πειραιῶς καὶ ἀποστολὴ του εἰς τὸ 'Εθνικό Τυπογραφεῖο πρὸς δημοσίευση διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 343072) 30.8.77 ἐγγράφου τῆς Νομαρχίας 'Αττικῆς, Διαμέρισμα Πειραιῶς.

Οἱ τελευταῖες πληροφορίες ποὺ ὑπάρχουν στὴν Κοινότητα είναι, ότι παρὰ τὰ ἀνωτέρω ἡ δῆλη ἔξελιξη τῆς ὑποθέσεως καθυστερεῖ στὸ 'Υπουργεῖο Βιομηχανίας, ἐπειδὴ δὲν ὑπάρχει ἡ τυπικὴ δημοσίευση τοῦ καταστατικοῦ συστάσεως τῆς 'Εταιρίας «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ Α.Ε.». Μᾶς δημιουργεῖται κατόπιν τούτου ἡ ἐντύπωση, ότι μία τόσο μεγάλη ὑπόθεση δῆλως ή ίδρυση ναυπηγείων στὸ 'Αλιβέρι, ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τίς διοικητικὲς ὑπηρεσίες τοῦ 'Υπουργείου ὡς νὰ πρόκειται γιὰ κάποια συνηθισμένη σύνταση 'Εταιρίας ποὺ πρέπει πάνω της νὰ ἔχεινται κάθε στείρα τυπικότητα. 'Ἐνῶ οἱ Τεχνικὲς 'Υπηρεσίες ἔχοργησαν σὲ ἀξιόλογη ταχύτητα τὴν κατ' ἄρχη ἀδεια ἔγκαταστάσεως ἐπὶ τῇ βάσει τῆς όποιας κινοῦνται οἱ διαδικασίες τῆς ἔκχωρήσεως τοῦ γηπέδου.

Φαίνεται ως νὰ ἀγνοεῖται ότι τὰ Ναυπηγεία 'Αλιβερίου γιὰ τὴν περιοχὴ μας ἀποτελοῦν οὐρανόπεπτο εύκαιρια ἡ όποια θὰ λύσει τὸ μεγάλο πρόβλημα τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ἔργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς περιοχῆς μας καὶ ὀλοκλήρου τῆς 'Επαρχίας Καρυστίας. Διὰ δὲ τὴν ἔθνικὴ οἰκονομία θὰ ἀποτελέσουν μία σοβαρώτατη ἐπένδυση.

Κατόπιν δὲν αὐτῶν ἀντιλαμβάνεσθε ἔξοχώτατε κ. 'Υπουργέ, πόσα εὐαίσθητοι είμαστε ως πρὸς πὴν ἔξελιξη τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς. Καὶ πόσα δικαιολογημένη είναι ἡ ἀπορία μας διατὰ δὲν ἀποτελεῖται μὲ κάθε δυνατὸ τρόπο μέρους τῶν 'Υπηρεσίων τοῦ 'Υπουργείου σας, ἡ παραχώρηση τοῦ κτήματος B.K. 57 πρὸς τὴν 'Ελληνικὴ 'Εταιρία «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ Α.Ε.».

Ἡ διαμαρτυρία μας γιὰ τὴν ἀργοπορία αὐτῆς θεωρούμε, ότι είναι πολὺ εὐλογὴ καὶ γιαυτὸ ἔξαιρετικὰ δυνατῆ. 'Εμεῖς περιένναμε τὴν κρατικὴ παρουσία δόηγό καὶ πρωτοπόρο σ' αὐτὴ τὴ σοβαρὴ προσπάθεια γιὰ νὰ ἔξειληθεῖ ἡ περιοχὴ μας. Καὶ ἀντὶ αὐτοῦ διλέπομε, μιὰ ἀμετακίνητη συντηρητικότητα, ἡ όποια δὲν λαμβάνει καθόλου ὑπ' ὅψη τὶς ἀνάγκες τῆς περιοχῆς μας καὶ ἡ όποια δόηγει σὲ ἀνεπιτίτρηπτη καθυστέρηση, τέτοια ποὺ ἀπειλεῖ ίωσας ματαίωση τῆς ἔγκαταστάσεως τῶν ναυπηγείων στὸ 'Αλιβέρι.

Μᾶς είναι γνωστή, κ. 'Υπουργέ, ἡ εὐρύτητα τῆς ἀντιλήφθεώς σας καὶ ἡ πρακτικότητα τῶν ἔνεργειῶν σας, ὥστε θεωρούμε ότι ἡ διαμαρτυρία ποὺ σὰς ἀπευθύνει σήμερα μὲ τὴν παρούσα μου θὰ δόηγήσει στὴν ἐκδοσία τῶν καταλήλων διαταγῶν γιὰ νὰ ἀρθοῦν τὰ ἐμπόδια καὶ τὰ Ναυπηγεία 'Αλιβερίου μὲ τὴ δική σας συμβολή καὶ ἐπίνευση νὰ γίνουν μιὰ πραγματικότητα.

Μετὰ τιμῆς

Ο Πρόεδρος τῆς Κοινότητας  
ΘΕΜ. Π. ΚΟΛΙΑΣ

## Αἱ γενικαὶ διαπιστώσεις Διεθνῶν Ὀργανισμῶν

# Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΧΑΟΣ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

## Σκέψεις διὰ τὸ μέλλον

ΤΟΥ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΥ Λ.Σ. (Ε.Α.)

Δυσχερεῖς οἱ καιροί, δυσχερεστέρα ἡ αὐτοῖς διὰ τὴν ὄγκωδη Ναυτιλίαν μας, κατ' ἐπιβεβαίωσιν τοῦ ρητοῦ «μεγάλα καράβια, μεγάλες φωρτούνες». Πολλά, ἀπό πολλές πλευρές τὰ ἀνησυχητικὰ προμήνυμά του. Εἰς τοὺς ἔγγενεις κινδύνους μὲν προεξάρχοντα τὸ ἀφελληνισμὸν τῶν πλοίων μας, ἀπειλητικῶς κινεῖται ἡδη εἰς τὸ διεθνὲς προσκήνιον ὡς προστατευτισμός, ἡ διάκρισις σημαίας, ἡ διαφύλαξις τῆς μεταφορᾶς τῶν φορτίων ὑπὲρ τῶν ἑθνικῶν πλοίων (cargo preference).

Γνωστὴ εἶναι ἡ εὐπάθεια τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸν καθαρόντα αὐτὸν κίνδυνον. Συγκροτημένη διὰ νὰ ἔξυπηρτε τὴν οικονομικέραν θαλασσίαν μεταφορὰν ἐπὶ θεμιτῆς καὶ ὑγιοῦς ἀνταγωνιστικῆς βάσεως, πλήττεται καριός ἀπὸ τὰ ποικιλόμορφα προστατευτικὰ μέτρα. «Ολοὶ αὐτοὶ οἱ τιθένεινοι μονομερεῖς, διμερεῖς καὶ πολυμερεῖς (40+40+20) περιορισμοὶ οὐδὲν ἔτερον ἐπιτυγχάνουν, εἰμὶ νὰ ὑποσκάπτουν τὸ θεμέλια τοῦ οικονομικοῦ φιλελευθερισμοῦ, ἐπὶ τοῦ ὅποιού ἔστηριχθῇ καὶ ἐμεγαλούργησεν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρηματικότης.

«Ἄνευ τῶν ὑγίων αὐτῶν ἀρχῶν δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπιβίωσις ὑπερμέτρων πλεονασμοῦ τῆς ἑθνικῆς χωρητικότητος, ὡς εἶναι ἡ Ἑλληνικὴ, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, διότι δὲν θὰ προσφέρωνται ἀνάλογα διεθνῆ φορτία. Φυσικὸν εἶναι τὰ τρίτα πλοία νὰ μεταφέρουν ὅτι περισσεύει ἡ δι, τι εἶναι ὀσύμφορον διὰ τὰ ἑθνικὰ πλοῖα.

Διὰ νὰ γίνῃ πλήρεστερον ἀντιληπτὸς ὁ ἀλλατωδῶς διαδιδόμενος εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς προστατευτισμός, ἐπιβάλλεται προγενεστέρα ἀναδρομὴ εἰς τὸ πλασίον ποὺ τὸν ἔκτειναι.

Ο προστατευτισμὸς εἰς τὴν θαλασσίαν ἐμπορευματικὴ διακίνησιν, ἡ ὅποια καλύπτει ἔνα μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ κυκλώματος, ἀποτελεῖ διατικῶς τὴν μοιραίαν συνέχειαν τοῦ ἄλλου, τοῦ μείζονος προστατευτισμοῦ, ποὺ ἀδυσώπητος ἐκδηλώνεται πλέον εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Ἐάν παρακολουθούμενεν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰς ἔξελίξεις εἰς τὸν εὐρύτερον αὐτὸν τομέα, εἶναι λογικὸν νὰ ἀντιλαμβανώμεθα εὐχερέστερον τὰς προδιαγραφομένας ἔξελίξεις καὶ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χώρον, ποὺ εἰδικότερον ἐδὼ μᾶς ἐνδιαφέρει.

Πρόδηλος εἶναι ἡ ἀλληλεξάρτησις καὶ ἀλληλεπίδρασις τῶν δύο αὐτῶν φάσεων τῆς ἐμπορικῆς ἀνταλλαγῆς (ἀγοραστικής καὶ μεταφορᾶς).

Πρὸς τὴν ἀποφιν ταύτην συντασσόμενοι, θὰ ἐπιχειρηθῇ κατωτέρω μία εύρυτέρα θεώρησις τοῦ συγχρόνου φάσματος τοῦ προστατευτισμοῦ, δι, ὅλον τὸ κύκλωμα τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

Ἡ Ἑλλὰς ἔναντι τοῦ  
Προστατευτισμοῦ

Ἡ πατρὶς μας διέπεται κατὰ βάσιν ἀπὸ τὰς ἡθικὰς ἐπιταγὰς καὶ τὰς συμβοτικὰς δεσμένεσις, τὰς περιλαμβανομένας εἰς σειρὰν Διεθνῶν Συμβάσεων καὶ Συμφωνιῶν, τὰς ὅποιας συνυπέγραψεν καὶ ἔκύρωσεν αὐτη.

Τοιαῦται συμφωνίαι, αἱ ὅποιαι διὰ πολλὰς δεκαετήριας ἀπετέλεσαν τὸ πλασίον τῆς κλονιζομένης σήμερον παγκοσμίου οικονομικῆς τάξεως, εἶναι ὡς γνωστὸν, ὁ Καταστατικὸς Χάρτης τῶν Ἡνιαμένων Ἐθνῶν, αἱ Συμφωνίαι περὶ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ

Ταμείου καὶ τῆς Διεθνοῦς Τραπέζης, ἡ βασικὴ διὰ τὴν ἐλευθέραν διεξαγωγὴν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου Γενικὴ Συμφωνία Δασμῶν καὶ Ἐμπορίου (General Agreement on Tariffs and Trade - Gatt), τὸ Καταστατικὸν τοῦ Ὀργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (ΟΟΣΑ), εἰς τὸν ὅποιον μετέχουν αἱ Χώραι τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου (καὶ ἡ Ἑλλάς) καὶ ἄλλαι συναφεῖς συμφωνίαι.

Ἡ Ἑλλάς, καίτοι κώρα εἰσαγωγικὴ μὲ τεράστιον διὰ τὰ οικονομικά της μεγέθη ἐμπορικὸν ἔλειμμα, τοῦ ὅποιού τὸ ὑφος διὰ τὸ 1977 ἡ τελευταία ἔκθεσις τοῦ ΟΟΣΑ προβλέπει εἰς τὸ ποσὸν τῶν 3,75 δισεκατ. δολλαρίων καὶ μὲ διομηχανίαν ἔχουσαν ἀνάγκην προστασίας, ὡς εύρισκομένη εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναπτύξεως, κατὰ κανόνα καὶ εἶναι πρὸς τιμὴν της, τάσσεται μὲ τὸ μέρος τοῦ οικονομικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ φιλελευθερισμοῦ. «Ἄσ σημειωθῆ, πρὸς ἔξαρσιν τῆς Ἑλλάδος, ὅτι κατ' ἐπισήμους διεθνεῖς διαπιστώσεις, εἰς πλείστας μὴ διομηχανικῶν ἀνεπτυγμένας Χώρας (ὅπως εἶναι ἡ Ἑλλάς), αἱ ποσοτικοὶ περιορισμοὶ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς κατέχουν τὴν πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὰ ἐφαρμοζόμενα προστατευτικὰ μέτρα.

Βεβαίως ἡ Ἑλληνικὴ αὐτὴ θέσις, ἐν πολλοῖς, ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὴν σύνδεσίν μας μὲ τὴν Ε.Ο.Κ. καὶ τὴν συμμετοχὴν μας εἰς τὸν Ο.Ο.Σ.Α., ὁ Κῶδις Ἀπελευθερώσεως τῶν Ἀδήλων Συναλλαγῶν τοῦ ὅποιού ἀπο-

τελεῖ τὸν κεντρικὸν ἄξονα τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν θέσεων κατὰ τοῦ προστατευτισμοῦ.

Ἡ ἑλληνικὴ αὐτὴ γραμμὴ εἰς τὸν ἐμπορικὸν καὶ δασμολογικὸν τομέα εἶναι ἔνας πολύτιμος ἐνισχυτικὸς παράγων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ποὺ τῆς ἐπιτρέπει νὰ ἐμφανίζεται εἰς τὸ διεθνὲς προσκήνιον ἀπλλαγμένη παντὸς φύγου περὶ προστατευτισμοῦ εἰς τὸ σύνολον τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς. Καὶ ἀπὸ τὰς γραμμάς αὐτὰς καὶ ἐξ ὅσων ἔξετέθησαν ἀνατέρω, ἀδίσταστο προκύπτει τὸ συμπέρασμα περὶ τῆς συναφείας τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ πρὸς τὸν ἐμπορικὸν τοιούτον, ἀμφοτέρων ἔχοντων κοινὴν κοίτην, τὸ ἐμπορικὸν κύκλωμα. «Ἐξώφθαλμος ὅθε εἶναι ἡ ἀνάγκη τῆς εἰς γενικὰς γραμμὰς παρακολουθήσεως ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας, τῶν προστατευτικῶν τάσεων καὶ ἔξελίξεων τόσον εἰς τὸν διεθνῆ χώρον, σόσον καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικόν.

Τούτῳ ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς συντετονισμένης ἀλλὰ καὶ οὐσιαστικῆς συνεργασίας τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως μετά τῶν λοιπῶν φορέων τῆς ἐξωτερικῆς οικονομικῆς μας πολιτικῆς καὶ τῶν ὄργανων της (Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπείαι παρὰ τῷ Ο.Ο.Σ.Α., τῇ Ε.Ο.Κ. καὶ τῇ Γενεύῃ).

Ο Προστατευτισμὸς  
εἰς τὸν Διεθνῆ Χώρον

Ο δρόμος φαίνεται δύσβατος. Δὲν εἶναι

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

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

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS

Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors

Research and Development

Via XX Settembre 29  
16121 Genoa

Phones : (10) 54.13.61 (5 lines)  
(10) 26.85.32 (3 lines)

Telexes : 27046 — 28460

Cables : MEDOV

όλιγοι οι άγωνιούντες ότι άκομη και τὸ πρώτον τυχαίον γεγονός, ή ἔνα μόνον ρήγμα, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ τὸ ἔναυσμα δι' ενα χειμώρον προστατευτικῶν ἀντιποίων, ικανον νὰ ἀνατρέψῃ τὰ δεδομένα τῶν διενῶν ἐμπορικῶν σχέσεων, τὰ ὅποια στηρίζονται ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς συνεργασίας.

Αἱ προστατευτικαὶ τάσεις, ποικίλλουσαι κατὰ Χώρας, ἀνατιρρήτως συνιστοῦν εἰς τὴν διενῶν ἐμπορικῶν σχέσεων, τὰ ὅποια στηρίζονται ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς συνεργασίας.

Αἱ ἐμπορικαὶ διαμάχαι εἰναι ἔνα ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῆς διεθνοῦς κρίσεως —ἡ λαϊκὴ παροιμία καθ' ἥν «ἡ φτώχεια φέρνει τὴν γκρίνια»— ἡ ὅποια προεκάλεσε ἔνα γενικὸν κύμα προστατευτισμοῦ καὶ ἔκανε ὅλας τὰς Χώρας νὰ φοδονται τόσον τὴν ἀνεργίαν, ὅσον καὶ τὰς ἔξαγωγάς.

Αἱ πλεῖσται τῶν βιομηχανικῶν ἀνεπτυγμένων Χωρῶν, λόγω τῆς ἐνεργειακῆς κρίσεως τοῦ 1973 καὶ τῆς ἐπακόλουθης διεθνοῦς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, ἤρχισαν ἀπὸ τοῦ 1975 νὰ ἐμφανίζουν ἐλλειμματικὰ ισοζύγια πληρωμῶν καὶ ἀνεργίαν, ἡ ὅποια ὀσημέραι διογκούνται εἰς τὴν Δύσιν. Η προσφυγὴ εἰς —πλάγια κυρίως— περιοριστικὰ τῶν εἰσαγωγῶν μέτρα καὶ ἡ διὰ τὸν προώθησις τῶν ἔξαγωγῶν, ἀπετέλεσεν καὶ ἀποτελεῖ τὸν ἐπικίνδυνον πειρασμόν, ικανὸν ὅμως νὰ ρίψῃ τὴν διεθνῆ οἰκονομίαν εἰς τὸ δάραθρον, ἐφ' ὅσον ἐγκαίρως δὲν ἀναχαιτισθῇ. Οἱ πάντες αἰσθάνονται νὰ ὑποχωροῦν ὑπὸ τοὺς πόδας των τὰς θεμέλια τοῦ οἰκονομικοῦ φιλελευθερισμοῦ, τὸν ὅποιον νῦν, εἰς τὴν συνεχίζομένην κρίσιν, τόσον δυσκόλως δύναται νὰ τὸν ἀπικολεσθῇ καὶ νὰ τὸν ὑποστρέψῃ κανείς.

Εἰς τὰ περισσότερα κράτη ἥδη ἔχουν ἀρχίσει νὰ πολλαπλασιάζωνται τὰς αἰτήματα τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν θέσπισιν περιορισμῶν εἰς τὰς εἰσαγωγάς. Βασικὸς λόγος η ἀφόρητος πολιτικὴ πίεσις ἐξ αἰτίας τῆς ἀνεργίας, ποὺ πλήττει δολοκλήρους περιοχὰς η βιομηχανικούς κλάδους. Οἱ πρωτοὶ φόδοι ἀναφέρονται εἰς τὴν στάσιν τῶν Η.Π.Α., δεδομένου ὅτι εἶναι γνωστὸς ὁ χειμώρος τῶν αἰτήσεων ίδιωτικῶν συμφερόντων πρὸς τὴν Αμερικανικὴν Κυβέρνησιν, διὰ τὴν λῆψιν προστατευτικῶν μέτρων, καὶ ἐφαρμογὴν διατάξεων τίνων τοῦ «Trade Act», τοῦ 1974. Συμφώνως πρὸς μίαν ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν σχέσεων Η.Π.Α. - E.O.K., αἱ ἐκκρεμούσαι αἰτήσεις ἀναφέρονται εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὴν E.O.K., ύψους 4,5 δισεκατ. δολα-

ρίων περίπου, ἡτοι κατὰ τι ὅλιγώτερον τοῦ 25% τῶν συνολικῶν πωλήσεων τῆς E.O.K. πρὸς τὰς H.P.A.

Προσέτι ἔντασις καὶ ἀνησυχία ἔχει ἐκδηλωθῆ ἐις τὴν E.O.K. διὰ τὰς ἀποφάσεις Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων περὶ ἐπιβολῆς ἀντισταθμιστικῶν δασμῶν, ἀπὸ τὰς ὅποιας, ἐδὸν ἐφαρμοσθοῦν, θὰ ἀπειληθῇ σχεδὸν τὸ σύνολον τῶν Εὐρωπαϊκῶν πωλήσεων εἰς τὰς H.P.A. Ή συνδύσσα αὐτὴ κρίσις ὑπηγόρευσεν εἰς τὴν Gall νὰ προειδοποιήσῃ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν:

α) Διὰ τὰς συνεπείας ποὺ θὰ εἰχεν διὰ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἡ ἐφαρμογὴ τῶν «προτεξιονιστικῶν» ἀποφάσεων τῶν ἀρμοδιῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων.

β) Διὰ τὴν πιθανότητα ἐφαρμογῆς ἀντιποίων καὶ

γ) Διὰ τὸ ἐνδεχόμενον «ἐμπορικοῦ πολέμου» Η.Π.Α. - E.O.K.

Πάντως πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ ὅτι ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ισχυρῶς ἀντετάχῃ μέχρι σήμερον εἰς τὰς προσπαθείας τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας, ὅπως χωρίσῃ εἰς προστατευτικὰ μέτρα, ἀπικαλούμενή την ἐμπορικήν της νομοθεσίαν.

«Οπως διέπομεν καὶ ἐδῶ τὰ πράγματα δὲν εἶναι ρόδινα καὶ δὲν εἶναι μόνον ἡ Ναυτιλία ποὺ ἀπειλεῖται ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς τάσεις προστατευτισμοῦ (έκκρεμον νομοσχέδιον περὶ μεταφορᾶς πετρελαίου εἰς Η.Π.Α.).

«Ἀλλὰ τὰ ἀπειλητικὰ νέφη ἔρχονται καὶ ἀπὸ ἄλλες κατευθύνσεις. Τὸ Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως τῶν Γάλλων Βιομηχανῶν, ἀφ' οὐ ἀνεκοινώσεων ὅτι ὀλόκληροι τομεῖς τῆς Γαλλικῆς Οἰκονομίας ἀπειλούνται ἀπὸ τὴν ἀνεξέλεγκτον ἔξελιξιν τῶν εἰσαγωγῶν, εἰσηγήθη νέαν ὄργανωσιν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν. Καὶ αἱ ἀπόφεις αὐταὶ εὑρίσκουν ἀπήχησιν εἰς τὴν Γαλλικὴν Κυβέρνησιν. Μετ' ὅλιγον ὁ Γάλλος Πρωθυπουργὸς κ. Barre εἰς ὅμιλίαν τους ἐδήλωσεν ὅτι δὲν σκοπεύει μὲν νὰ ἐφαρμόσῃ προστατευτισμὸν, ἀλλὰ θὰ προστατεύσῃ τὴν γαλλικὴν βιομηχανίαν ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἔξωτερικοῦ.

«Η περὶ λιμπεραλισμοῦ ἀντίληψις τῆς δεκαετίας τοῦ 1960, εἶπεν, δὲν δύναται νὰ ἔξασφαλισῃ τὴν ὀμονοικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν εἰς τὸν σημερινὸν κόσμον». Καὶ προσέθεσεν ὅτι θεωρεῖ προτιμέτα τὴν «ώργανωμένην ἐλευθερίαν τῶν συναλλαγῶν», ητις διίδει μεγαλύτερων προσοχὴν εἰς τὰ προβλήματα τῶν βιομηχανιῶν,

ποὺ πιέζονται ιδιαιτέρως ἀπὸ τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

‘Αλλὰ καὶ αἱ σχέσεις Ἰαπωνίας - E.O.K. δὲν εἶναι καλύτεραι. ‘Έξακολουθεῖ ισχύουσα ἡ εἰδοποίησις τῆς E.O.K. πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, ὅπως μειώσῃ τοχέως τὸ τεράστιον ἐμπορικό πλεόνασμά της ἔναντι τῆς Κοινότητος, ἐδὸν ἐπιβυθη ὡς λῆψιν προστατευτικῶν μέτρων εἰς δάρος τῶν ἔξαγωγικῆς ποτὲ πλευρᾶς. Αὐτὸς πλευρᾶς E.O.K. διαπούνται σοσσραὶ ἀμφιβολίαι, ὡς πρὸς τὸ κατά πόσου οἱ Ἰάπωνες σέβονται πράγματα τοὺς κανονάς τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Διότι, ὡς διατείνονται οἱ Εὐρωπαῖοι, κατέχουν ἀποδεῖξις (ὅπως εἰς τὰ ρουλέμαν) πώς μέρος τῆς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας τῶν Ἰαπωνῶν ἐπιδοτεῖται ἀπὸ τὴν Κυβέρνησίν των, ἡ ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὰς ιδίας τὰς παραγωγούς ἐταρίριας, εἰς δάρος τῶν κερδῶν τῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς.

Τέλος εἶναι γωστὸν ὅτι πέραν τῆς Γαλλίας, καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία ὡς καὶ ἡ Ιταλία, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ δεχθοῦν νέον διασμολογικὸν ἀφοπλισμόν, εἴτε πρόκειται διὰ νέων μείωσιν δασμῶν —ἀσήμαντος δημοσίου— εἴτε διὰ κατάργησιν μὴ διασμολογικῶν περιορισμῶν, τομέυς λίαν σημαντικός.

Ο προστατευτισμὸς ἡτο ἔνα ἀπὸ τὰ θέματα ποὺ ἀπησχόλησαν τὴν Συνδιάσκεψιν Κορυφῆς τοῦ Λονδίνου τῶν κυριωτέρων βιομηχανικῶν Χωρῶν τῆς Δύσεως (Λονδίνον - Μάσσος ἐ.τ.). Τὸ πνεῦμα τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν, τὸ δόποιν ἐκυριάρχησεν εἰς τὰς δύο προηγουμένας διασκέψεις τοῦ Ραμπουγιέ καὶ τοῦ Πόρτο - Ρίκο, παρεχώρησεν τὴν θέσιν του εἰς ρεαλιστικωτέρας ἀπόψεις. “Εγινεν δηλαδὴ δεκτὸν δι’ ὡραμένας Χώρας η τομείς περιορισμῶν ποὺ ἀντιμετωπίζουν σοσσαράν κρίσιν, νὰ ἀκολουθηθῇ περισσότερον προστατευτικὴ πολιτική. Παρ’ ὅλον ὅτι ἐτονίσθησεν οἱ ἐκ τοῦ προστατευτισμοῦ κίνδυνοι διὰ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, ἐκρίθη σκοπιμώτερον εἰς τὴν παρούσαν φάσιν «καὶ ὄργανωμή ἡ ἀπελευθερωσίας τῶν ἀνταλλαγῶν», ὅπως παρακτηριστικός ἔζητησεν ὁ Γάλλος Πρόεδρος Ζισκάρ Nt. Εσταίν.

Οι μείζονες Διεθνεῖς  
Οργανισμοὶ διὰ τὸν  
Προστατευτισμὸν

Ἐξ ὅλων τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι τὸ διεθνὲς ἐμπόριον διενεργεῖται σήμερον ἐντὸς κλίμακος γενικευομένης ἀμφισβητήσεως, ἐπεκτάσεως τῶν προστατευτικῶν τάσεων καὶ



## CONTRACTING SALE & PURCHASE DEMOLITION CHARTERING

# marbrokers s.a.

PANAMA

117, Notara str. PIRAEUS Tel.4113 217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

άδυναμίας άντιμετωπίσεώς των. Μόνον αν γίνουν πραγματικώς άντιληπτοι οι κίνδυνοι τούς όποιους περικλείει ή ύφισταμένη κατάστασις, θα καταστή δυνατόν να προληφθούν αι άναγκαια άντιδράσεις.

Εις όλους τούς Διεθνεῖς 'Οργανισμούς και κυρίως εις τά πλαίσια της Gatt, οι κυριώτεροι πρωταγωνιστοί των αισθάνονται ως να προχωρούν εις τὸ χείλος τοῦ κρημνού.

'Από τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου ὡς Γενικός Διευθυντής τῆς Gatt κ. Olivier Long ἔκρουσεν τὸν κώδινα τοῦ κινδύνου, θέσας τά συμβεβλημένα εις αὐτὴν μέλη πρὸ τῶν εὐθυνῶν των κατὰ τρόπου ἀληθῶς ἐντυπωσιακῶν. Σκοπός του ήταν νὰ προκαλέσῃ ἔνα ψυχολογικὸν σὸκ εἰς τὰς Κυβερνήσεις καὶ νὰ τοὺς δύσωται νὰ ἀντιληφθοῦν τοὺς κινδύνους μᾶς πολιτικῆς ἄγριου προστατευτισμοῦ.

Πρό τινος ἑδόθη εἰς τὴν δημοσιότητα ἔκθεσις τοῦ Διεθνούς Νομισματικοῦ Ταμείου ὑπὸ τὸν τίτλον «Συναλλαγματικοὶ Περιορισμοί», καλύπτουσα τὸ 1976 καὶ τὸ πρώτον ἑξάμηνον τοῦ 1977. Αἱ διαπιστώσεις κάθε ἄλλο παρὰ εὐχάριστοι εἰναι. Μία μεγαλύτερα ἀπόκλισις πρὸς τὰ προστατευτικά μέτρα ἀναφέρεται. Εἰδικότερον, εἰς τέσσαρας περιοχάς, ὅπου οἱ προστατευτικοὶ φραγμοί εἰναι περισσότερον διαδεδομένοι, διεπιστοθήσαν τὰ ἀκόλουθα προστατευτικά μέτρα:

—Ποσοτικοὶ περιορισμοὶ εἰς τὰς εἰσαγωγάς.

—Ἐπιβολὴ προσθέτων εἰσαγωγικῶν τελῶν καὶ φόρων.

—Μορφαὶ ἀτόκου προκαταβολῆς τῆς ἀξίας τῶν πρὸς εἰσαγωγὴν ἐμπορευμάτων.

Καὶ ἡ ἔκθεσις καταλήγει:

«Ἄπὸ τῶν ὀρχῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους, κατέστη πλέον ἐμφανές, ὅτι ἡ πολιτικὴ μειώσεως τῶν περιοριστικῶν μέτρων τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, ποὺ ἐπεκράτησεν καθ' ὅλην τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, διεκράτη. Εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ διὰ προστατευτικοὺς λόγους, τόσον εἰς τὰς διοικητικῶς ἀνεπτυγμένας χώρας, ὅσον καὶ εἰς ἀναπτυσσομένας, εἰναι περισσότερον διαδεδομένοι ἀπὸ ὅτι ἡσσαν κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς ὑφέσεως τὸ 1974. Ἐρχίζει, λοιπὸν μία νέα ἐποχὴ προστατευτισμοῦ».

Τὸ ἑρώημα τοῦ Διεθνούς Νομισματικοῦ Ταμείου ἀποτελεῖ καὶ καθολικὸν ἄγωνάδες ἑρώημα.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Σεπτεμβρίου δύο μείζονες Διεθνεῖς 'Οργανισμοὶ ἐπανήλθον εἰς τὸ φλέγον θέμα τοῦ προστατευτισμοῦ.

Οὕτω τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον εἰς τὴν ἑτησίσιαν ἔκθεσίν του ἀναφέρει ὅτι τὸ ἀνοικτὸν διεθνὲς ἐμπορικὸν σύστημα εὐρίσκεται εἰς κίνδυνον, ἐδὲ αἱ «προτεξιονιστικαὶ» δυνάμεις δὲν θελήσουν νὰ ἀντισταθοῦν εἰς τὰς καταστρεπτικὰς συνεπείας διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

Ταύτοχρόνως ἑδόθη εἰς τὴν δημοσιότητα ἡ ἑτησίσια ἔκθεσις τῆς Gatt, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν ἡ διάδοσις τοῦ προστατευτισμοῦ ἔφθασεν ἡδη εἰς τὸ σημεῖον, πέραν τοῦ ὅποιον ἡ περιτέρω διστήρηση τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς τάξεως ἐπὶ συμφεδωνημένων κανόνων ἀπειλεῖται. Οἱ ἐμπορικὸς προστατευτισμὸς ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν εἰσαγωγικῶν φραγμῶν ἀπειλεῖ ὅλην τὴν δουμὴν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ περιορίζει τὴν διοικητικὴν ἀνάπτυξιν.

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῆς Gatt ἡ αἵτια τῶν παρόντων προβλημάτων εὐρίσκεται εἰς τὴν στασιμότητα τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς τῶν ἀνεπτυγμένων χώρων, καθ' ὃν χρόνον αἱ αὐξανόμεναι διοικητικαὶ τοῦ ἀναπτυσσομένου κόσμου ἔξακολουθοῦν νὰ πωλοῦν εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν πρώτων. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς ἡ εἰσαγωγικὴ ἀπορροφητικότης προκαλεῖ προστριβάς καὶ ἀξιώσεις διὰ προστατευτισμοῦ.

Καὶ ἡ ἔκθεσις τῆς Gatt καταλήγει ὅτι μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάκαμψιν εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν καταφεύων ἔξακολουθοῦσαν νὰ βραδύνῃ καὶ εἰς τὰς Η.

Π.Α. κατά τι περισσότερον ζωηράν, αἱ ἐκτιμήσεις διὰ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον κατὰ τὸ 1977 τυχάνουν ἀναθεωρητέαι. Ἐν τούτοις ἡ αὔξησις τούτου εἶναι δυνατὸν νὰ ἀνελθεῖ εἰς ἔνα 6% περίπου.

Καίτοι ὁδεύομεν πρὸς τὸ τέλος τοῦ ἔτους (ἐναπομένει τὸ 4ον τριμήνον), ἡ πρόβλεψις αὐτὴ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐλπιδοφόρος διὰ τὴν χειμαζομένην Ναυτιλίαν. 'Υπομιμησκεται ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ηὔησθη κατὰ

Παρθένορος εἶναι ἡ ἀνανεωθεῖσα ὑπόσχεσις τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. εἰς πρότινος συνελθούσαν ὑπουργικὴν διάσκεψιν, περὶ τὰ μέσα τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὅπως δι' ἔνα ἔτος μὴ λάβονται αὐταὶ κανένα προστατευτικὸν μέτρον ἐν σχέσει μὲ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ἀν καὶ ἔχουν ληφθῆ σποραδικῶς τοιούτου εἴδους μέτρα.

Εἶναι γεγονὸς ἀναμφισβήτητον ὅτι τὸ φιλελεύθερον σύστημα διεθνούς ἐμπορίου, τὸ ὅποιον αἱ Η.Π.Α. καὶ ἡ Εὐρώπη προώθησαν διέτα τὸν Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον, διέρχεται σοδάρατη κρίσιν, ιδιαίτερο λόγω τῶν κρισίμων ἐμπορικῶν ἀντιθέσεων μεταξὺ τῶν τριών μεγάλων τῆς Δύσεως, ητοι τῶν Η.Π.Α., τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τῆς Ἰαπωνίας.

'Ελπίδας ἔδημοιούργησαν αἱ τρεῖς, μέχρι στιγμῆς, Διασκέψεις Κορυφῆς τῶν κυριωτέων διοικητικῶν χωρῶν τῆς Δύσεως (Ραμπούγιε, Πόρτο - Ρίκο, Λονδίνον), πραγματοποιηθεῖσαι μὲ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν Η.Π.Α. Βεβαίως δὲν ὑπῆρχαν συγκεκριμένα ἀποτελέσματα. 'Απεφεύχθη σύμως, πρὸς τὸ πορόν, τὸ χειρότερον. Αἱ ἐλπίδες καὶ πάλι μετετέθησαν διὰ τὸ μέλλον, διότι ὡς ἐτονίσθη εἰς τὴν τελευταίαν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου, θα ἀπαιτηθούν ριζικώτερα μέτρα, ὅπως εἶναι ὡς ἡθελημένος περιορισμὸς τῶν Ἑξαγωγῶν, συνδεδυσμένος μὲ αὔξησιν τῆς ἑσωτερικῆς ζητήσεως, ὡς καὶ ἡ στενωτέρα συνεργασία καὶ ἀληλεγγύη μετὰ τῶν διοικητικῶν χωρῶν, ὥστε νὰ ὑπερικθοῦν αἱ δυσκολίαι, τὰς ὁποίας ἀντιμετωπίζουν σήμερον αἱ μεγάλαι διοικητικαὶ χώραι τῆς Δύσεως.

### Κρίσιμα Ἐρωτήματα

διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας

Καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἐν τῷ μεταξὺ τὶ γίνεται; Τὸ ἑρώημα δι' ἡμᾶς τοὺς 'Ελλήνας εἶναι πράγματι ἀγνωστός. Δὲν πρέπει νὰ ἀμφιβάλλωμεν ὅτι ἡ διεθνής πολιτικὴ ἐντασσις μὲ τὸ φάσμα ἐνὸς ἀπευκταίου πολέμου νὰ πλανᾶται εἰς τὸν ὄριζοντα, ὑστερα ἀπὸ

 **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

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT



DREW AMEROID  
INTERNATIONAL

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

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE

30 Karaoli & Dimitriou Str. • Tel. 4115339 - Telex 21-3280

ταλαντεύσεις, θά όδηγηση τελικώς τούς δυτικούς είς πλέον συγκεκριμένας συμφωνίας —όπως π.χ. μία κοινή απόφασις παραλλήλου άναθεμάνσεως τών οίκονομιών.

'Αλλ' εύλογως πρέπει νά διερωτάται κανείς τί θα γίνη είς τὸν ναυτιλιακὸν χώρον. Μήπως ή Ναυτιλία, ἐν τινι μέτρῳ, θυσιασθή πρὸς ἔκτονων τῶν ἀναπτυσσομένων, ως μία σταδιακὴ δυτικὴ παραχώρησις πρὸς τὸν Τρίτον Κόσμον διὰ τὴν προώθησιν τοῦ δραδυπορούντος «διαλόγου» μεταξὺ Βορρᾶ - Νότου, ἀπὸ τὸν ὅποιον, ως ὑπογραμμίζουν ἐγκυρότατοι κύκλοι, ἔχαρτάται τὸ μελλοντικὸν παγκόσμιον οίκονομικὸν καὶ ἐμπορικὸν σύστημα;

Διότι τὶ ἄλλο νά σκεφθῇ κανεὶς διὰ τὰς νέας συζητήσεις δι' ἐπέκτασιν τοῦ 40+40+20 τοῦ Κώδικος τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ εἰς τὰς τράμπς μεταφοράς; Ἀναζητεῖται ἀπὸ τὴν Δύσιν ἐπανορθωτικὴ, συμβιβαστικὴ ἡ ἀνταλλακτικὴ λύσις; Δὲν ἀποκλείεται δεβαίως ἡ ἀναμφίσθιτος προτεραιότης τοῦ προθυστέρου ἐμπορικοῦ προστατευτισμοῦ νά ἔχῃ ἀπορροφήση τὴν δραστηριότητα καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν δυτικῶν καὶ νὰ περιήγησεν εἰς δευτέραν μοίραν τὴν παρεπομένην προστατευτικὴν τάσιν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Ἀλλὰ καὶ ἀν αὐτὸ συμβαίνη, τὶ δύναται νά πράξῃ ἡ 'Ελλάς; Μία ἀνάλασις τῆς μέχρι τοῦδε στάσεως τῶν τριῶν μεγάλων τῆς Δύσεως Η.Π.Α. - E.O.K. - 'Ισπανίας, ἔναντι τῆς διακρίσεως σημαίας, ἔαν δὲν μᾶς δώσῃ θετικὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα, πάντως θὰ μᾶς προσεγγίσῃ εἰς τὴν πραγματικότητα, οὐ μόνον πρὸς ἐνημέρωσιν, ποι καὶ αὐτὴ ἔχει τὴν ἀξίαν της, ἀλλά, κυρίως, πρὸς χάραξιν πορείας ἐπὶ τοῦ πρακτέου ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

Ἐκ προοιμίου, πάντως, δυνάμεθα νά εἴπωμεν ὅτι ὑπάρχει, τῷ ὄντι, διαφοροποίησις μεταξὺ τῶν δύο φάσεων τοῦ προστατευτισμοῦ, ποὺ ἀτυχῶς δὲν φαίνεται νά εύνοη τὴν Ναυτιλίαν μας. Καὶ ἔχηγομεθα: 'Ο

προστατευτισμὸς εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ ὁ συνεπείς τούτου ἐπιπειλούμενος ἐμπορικὸς πόλεμος, ἀποτελεῖ ζῆτημα ζωῆς καὶ θανάτου διὰ τὴν Δύσιν, ἡ ὁποία ἔξι ἀδηρίτου ἀνάγκης ἀναζητεῖ λύσιν, ἐπειγομένη μάλιστα λόγω τῆς παρεμβληθείσης ἐν τῷ μεταξὺ ὁδύτητος εἰς τὰς σχέσεις τῶν δύο ὑπερδυνάμεων. 'Άλλος τε αὐτὸ διαφαίνεται καὶ ἀπὸ τὴν ἀκολουθουμένην ἀμερικανικὴν πολιτικὴν περὶ τῆς ἀνάγκης ἀναπτύξεως «τριμερῶν σχέσεων», ἡ ὁποία ἔχαγγελθεῖσα προεκλογικῶς ὑπὸ τοῦ Προέδρου Κάρτερ, ἥδη ἐφαρμόζεται. Συμφώνως πρὸς τὴν θεωρίαν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς οἱ κύριοι ἐταῖροι τῆς βιομηχανικῆς Δύσεως Η.Π.Α. - E.O.K. - 'Ισπανίας, πρέπει νά μεθοδεύσουν μίαν πολὺ στενωτέραν συνεργασίαν μεταξύ των. Καὶ τὰ πράγματα δεικνύουν ὅτι ἡ ἴδεα τῆς ἐνισχύσεως τῶν τριμερῶν αὐτῶν σχέσεων ἀποτελεῖ διασκήνωσην συνιστώσαν τῆς ἔξεισισμένης ἀμερικανικῆς ἔξωτερικῆς πολιτικῆς.

Ἡ διάκρισις σημαίας ὅμως ἀπὸ τὴν ἀλληγορίαν, ἔχει προκαλέσει δεβαίως τὴν δυτικὴν ἀντίδρασιν, ἀτελεσφόρον μέχρι στιγμῆς, ἀλλὰ εἶναι πρόδηλον ὅτι αὐτὴ δὲν εἶναι τόσον ὀξεῖα διὰ τὰ θιγόμενα συμφέροντα τῶν δυτικῶν, διαφοροποιούμενα μάλιστα, ἔξ οὐ καὶ ὁ ἡπιώτερος τόνος εἰς τὴν ἀντίδρασιν, ἐν συγκρίσει δεβαίως πρὸς τὴν τοιαύτην κατὰ τοῦ ἐμπορικοῦ προστατευτισμοῦ.

Προσέτι, εἰς τὴν θάλασσαν εἰσέρχεται καὶ ἔνας ξένος παράγων, ὁ σοβιετικὸς ἀνταγωνισμός, δόστις ἀκόμη περισσότερον διαφοροποιεῖ ἀλλὰ καὶ διεθνοποιεῖ τὸ πρόδηλημα (τῆς Δύσεως θεωρουμένης ως μίας οικογενείας), ὅτε ἡ λύσις του καθίσταται ἔτι δυσχερεστέρα.

"Ετερον, καθ' ἡμᾶς, ἀτυχές γεγονός (ἀναγραφόμενον μὲ ἐπιφύλαξιν διότι δὲν ἔχουμεν τὸ πλήρες κείμενον), ὑπῆρξεν ἡ μῆτρα ἀναγραφή εἰς τὴν ἄρτι ἀνακοινωθεῖσαν ἔκθεσιν τῆς Gatt σχετικοῦ τινὸς ως πρὸς τὴν ἐφαρμοζόμενην διακρίσιν σημαίας, τὸ ὅποι-

ον θὰ ἦτο πολὺ ἐνισχυτικὸν διὰ τὰς Ἑλληνικὰς ἀπόφεις. Καὶ εὐλόγως τὸ ἀνεμέναμεν, διότι τὸ γενικὸν πρόβλημα τῆς διακρίσεως σημαίας είχεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους περιληφθῆ ὑπὸ τῆς 'Επιτροπῆς Κοινοτήτων, εἰς τὸν πίνακα τῶν μὴ δασμολογικῶν ἐμπορίων τῆς Gall. "Ισως μὲ τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν τῆς E.O.K. νὰ διανοίγεται ἔνας νέος μεγάλος δρόμος, εύνοων τὴν Ναυτιλίαν μας, ποὺ πρέπει νά τύχῃ τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς τῶν ὀφροδίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων. Διότι η Gall, θεματοφύλαξ τῆς κανονικῆς διεξαγωγῆς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἀποτελεῖ ἵσως τὸ πρόσφορον ἔδαφος διὰ τὴν καταπολέμησιν τοῦ μὴ ὕγιοῦς καὶ θεμιτοῦ θαλασσίου ἐμπορίου. Καὶ τὸ σημεῖον αὐτὸ ἀποτελεῖ πρόσφατον ἀπόδειξιν περὶ τῆς συναφείας τοῦ προστατευτισμοῦ εἰς τὸ ἐμπόριον πρὸς τὴν διάκρισιν σημαίας, ως ἐν προοιμίῳ προελέχθη.

Ἐν κατακλείδῃ ὅς μᾶς συγχωρηθῆ μία προτροπή. 'Ο ἐν γένει προστατευτισμὸς δέον νά τύχῃ ἵσης, ἀν ὅχι μεγαλυτέρας προσοχῆς, ἀπ' ὅτι, ἵσως, μᾶς ἀπασχολεῖ ἡ E.O.K. Οι κίνδυνοι ἔδω εἰναι ἐνεστῶτες, ἀμεσοί, πλέον κρίσιμοι καὶ μάλιστα ἀνεξάρτητοι τῶν προθέσεων καὶ τῶν δυνατοτήτων μας, ὅπως τούλαχιστον δὲν συμβαίνει μὲ τὴν E.O.K., εἰς τὴν ὅποιαν, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, ήμεις ἐπιδιώκομεν νά ἐνταχθοῦμε. 'Εξ ἀλλού τὸ πρόβλημα ἔδω εἰναι πολυπλοκώτερον, διότι ἀναφέρεται εἰς ὅλας τὰς Χώρας καὶ διότι διακλαδούται μὲ ὅλας τὰς ἐκφάνσεις τῆς παγκοσμίου οίκονομικῆς καὶ ἐμπορικῆς δραστηριότητος. Τέλος, καὶ μόνον τὸ γεγονός ὅτι ὁ προστατευτισμὸς δύναται νά ὀδηγήσῃ εἰς τὴν καταστροφὴν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, τελικὸν πλήγμα διὰ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας, συνηγορεῖ ὑπὲρ τῶν ὄσων νῦν ὑποστρέψονται.

Πάμπολα σύνεται τὰς ἐκ τοῦ προστατευτισμοῦ συμφυη διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας προβλήματα, ποὺ ἵσως μία προσεχή φορὰν αἱ φιλόξενοι στήλαι τοῦ ἀνὰ χειρας περιοδικού, μᾶς ἐπιτρέψουν νά ἐπανέλθωμεν.



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑ  
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

# ΤΑ ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τοῦ κ. 'Ηλία Κροκιδᾶ

Τ. ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ  
ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ Π.Ν.Ο.

Σὲ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὁποῖα τὸ ἀρχαῖο γνωμικό τοῦ Σωκράτη «γηράσκα ἀεὶ διδασκόμενος» ἔχει πάρει μέσα στὴ σημερινὴ κοινωνικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ πραγματικότητα καυτὴ ἐπικαιρότητα, μὲ τὸ νὰ ἔχει ἀναγνωριστεῖ σὲ δλὰ τὰ γεωγραφικὰ πλάτη τῆς υφῆς ὅτι, ή μάθηση δὲν τελειώνει σήμερα στὰ μαθητικὰ θρανία, ἀλλὰ ἀποτελεῖ ὑπόθεση ὀλόκληρης τῆς ζωῆς τοῦ ἀνθρώπου, γιατὶ ὁ γοργὸς ρυθμὸς τῶν ἐπιστημονῶν καὶ τεχνικῶν ἐπιτεύξεων ἀφήνει μεγάλα κενά στὶς ἀνθρώπινες γνώσεις, ποὺ πρέπει νὰ συμπληρώνονται μὲν μεταγενέστερες μελέτες, προδίδει τούλαχιστο ἀναχρονισμὸς πάσσα ἐπιχειρουμένη στροφὴ πρὸς τὰ πίσω τοῦ τροχοῦ τῆς πνευματικῆς προόδου.

'Η ἀνάγκη τῆς συνεχοῦς συμπληρώσεως τῶν γνώσεων τοῦ ἀνθρώπου, ποὺ ἔχει κτῆμα τῆς παγκοσμίας συνειδήσεως, εἶναι ἔκεινη ποὺ ὀδήγησε τὴ Διεθνὴ 'Οργάνωση 'Ἐργασίας, νὰ θεσπίσει τὴ γνωστὴ Διεθνὴ Σύμβαση, περὶ ἐκπαιδευτικῶν ἀδειῶν στοὺς ἐργαζομένους, ποὺ προβλέπει τὴ χορήγηση τέτοιων ἀδειῶν μὲν ἀπόδοχὲς στὸν ἐργαζόμενο, γιὰ νὰ αὐξάνει τὸ ἀπόθεμα τῶν γνώσεων του στὸ μεγάλο ταξίδι τῆς ζωῆς.

Εἶναι γνωστὴ ἡ καταβαλλομένη τελευταία

σεις χάρη καὶ στὸ καλὸ καὶ ἄρτια ἐκπαιδεύμένο ἀνθρώπινο δυναμικό της, τοῦ ὃποιού ἡ συμβολὴ ἔχει καὶ ἐπανάληψη διακρυψθεῖ ἀπὸ ἐπίσημα καὶ ἀνεπίσημα χεῖλη.

Θὰ πρέπει νὰ πρυτανεύσει ἡ ψύχραιμος σκέψη, σὲ ὅσους εἰσηγοῦνται τέτοιες μειωτικές ἀντιλήψεις καὶ πρὸ παντὸς νὰ σταθμισθῶν οἱ ὀλέθριες συνέπειες ποὺ θὰ ἔχει, ἀσφαλῶς, διὰ τὴν Ναυτιλία μας, ἡ μείωση τῶν γραμματικῶν προσόντων.

Σήμερα, ὅσο περισσότερα γραμματικά προσόντα ζητοῦνται γιὰ μιὰ ειδικότητα, τόσο περισσότεροι προσέρχονται νὰ διαγωνισθῶν, καθὼς ὅλέπουμε νὰ γίνεται στὶς 'Ανωτέρες καὶ 'Ανώτατες Σχολές, γιατὶ πιστεύουν ὅτι ἔτσι ὁ ἀνθρωπὸς ἀποκτᾷ ἀνώτερη ἐπαγγελματικὴ καὶ κοινωνικὴ προδολή.

"Οπως ἔχουν ρυθμισθεῖ σήμερα τὰ θέματα τῆς παιδείας καὶ ὁ ἀπλὸς ἀνειδίκευτος ἐργάτης, ὁ τεχνίτης, ὁ οἰκοδόμος, ὁ ξυλουργός, ὁ φορτοεκφορτωτής πρέπει νὰ ἔχουν ἀπολυτήριο σημερινῆς Γ' τάξεως Γυμνασίου.

"Υπὸ τίς προύτοθέσεις αὐτές ποιά θὰ είναι τὰ κίνητρα ποὺ θὰ ωθήσουν τοὺς νέους στὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα ἐφόσον θὰ βλέπει ὅτι τούτο δὲν ἔχει καμμιάτιδιαίτερη κοινωνικὴ ἀξία, ἀπὸ τὰ λοιπά ἐπαγγέλματα;

Κατὰ τὸν ισχύοντα σήμερα Κανονισμὸν Λειτουργίας καὶ Προγράμματος 'Ἐκπαιδεύσεως τῶν 'Ιδιωτικῶν Ναυτικῶν Σχολῶν 'Ασυρματιστῶν, ὑπ' ἀριθ. 94881)5.578 τοῦ 1963 γιὰ νὰ γίνει κανεὶς δεκτὸς στὶς Σχολές αὐτὲς πρέπει νὰ ἔχει ἀπολυτήριο ἔξαταξίου Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικῆς Σχολῆς, ώστὲ νὰ ἐπρόκειτο περὶ φορτοεκφορτωτῶν η οἰκοδόμων γιὰ τοὺς ὅποιους ἡ ὑποχρεωτικὴ μαθητεία εἶναι ἐπίσης 9ετῆς.

"Η πραγματοποίηση τυχὸν τῶν σκέψεων αὐτῶν θὰ καταφέρει θανατόφορο πλήγμα στὸ ἔμψυχο ύλικὸ τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ποὺ ὡς γνωστὸ μεγάλωσε, ἀναπτύχθηκε καὶ πῆρε τὶς σημερινές της ἐπιβλητικές διαστά-

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10ΟΣ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ση σελίδες της 'Εφημερίδος της Κυβερνήσεως.

'Η φοίτηση στις σχολές αύτες για την άποκτηση πτυχίου 'Ασυρματιστού είναι διετής.

Θά αναφέρουμε μερικά μαθήματα από την διδασκομένη υλή για νά σχηματίσει ό άναγνώστης μά αμιδρή ίδεα ποιά έκταση παίρνει ή έκτασίδευση τού ύποψηφίου άσυρματιστή μέσα στά δυό χρόνια της φοίτησεως του, άλλα και τί προκαταρκτικές γνώσεις πρέπει νά συγκεντρώνει για νά μπορέσει νά αφομοιώσει δύο αύτό τὸν δύκο τῆς ὥλης πού είναι μὲ τὴ σημερινὴ τεχνολογία ἀπαραίτητος γιὰ τὴν ἔκτελεση τῶν καθηκόντων τοῦ άσυρματιστού - Μηχανική, Στατιστική, Δυναμική, Ακουστική, Οπτική, Κυματική, Αγγλικά, Γραφομηχανή, Γενικές 'Ἐπαγγελματικές Γνώσεις, Μετεωρολογία, Θεωρία 'Ηλεκτρολογίας, 'Εφαρμογές 'Ηλεκτρισμού, Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, Τηλεπικοινωνίες - Διεθνής 'Ανταπόκριση, Θεωρία 'Ασυρμάτου, 'Εφαρμογές Ραδιοεπικοινωνίας - Πομπών Δεκτών - Κυκλωμάτων - Ηλεκτρονικές Συσκευές - Radar, Ραδιογωνιόμετρα, Γυροσκοπικές πυξίδες, Lorran, Decca κλπ. Και αύτὸς ἀκόμα ό ἀπόφοιτος τοῦ ἔξαταξίου Γυμνασίου σημερινού όντων μαζούμενου Λυκείου ἀντιμετωπίζει πολλές φορές, προβλήματα γι' αύτὸς και ό συντάκτης τοῦ Κανονισμού Λειτουργίας τῶν Σχολῶν προβλέπει εἰσαγωγικές ἔξετάσεις γιὰ τοὺς ύποψηφίους οἱ ὅποιοι είναι υποχρεωμένοι νά προετοίμαστον κατὰ πόσον διαθέτουν τὰ ἀπαραίτητα πνευματικά ἔφδια γιὰ νά αφομοιώσουν δλες αύτες τὶς γνώσεις, ποὺ είναι ἀπαραίτητες.

Τώρα πῶς θὰ είναι δυνατὸν ἔνας ἀπόφοιτος τοῦ τριταξίου Γυμνασίου νά βρει ἀκρη μέσα στὸ διαδικτύο αύτὸ τῶν γνώσεων, γιὰ τὶς όποιες είναι ἀπρετοίμαστος και ἀπὸ σποψη προκαταρτίσεως και ἀπὸ φυσιολογική ἐνηλικίωση, ἔνας Θεός τὸ ξέρει.

Θὰ πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ διδασκομέ-

ητὴ ὑλὴ κρίθηκε ἀπαραίτητη και ἀκόμη ἔαν λάβει κανεὶς ὑπ' ὄψιν του ὅτι, ἡ συνεχῆς τεχνολογικὴ ἔξελιξη στὰ ἡλεκτρονικὰ, ραδιοηλεκτρολογικὰ μέσα τῶν πλοίων και στὰ μέσα τηλεπικοινωνίας, ἔχει πάρει μεγάλες διαστάσεις, ποὺ ἀπαιτοῦν ἀκόμη περισσότερα προσόντα και περισσότερες γνώσεις.

"Οταν οἱ Διεθνεῖς Συνδιασκέψεις τοῦ I-MCO, γιὰ τὴν 'Ασφαλεια τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς στὴ θάλασσα και γενικότερα οι προσπάθειες γιὰ τὴν ἀξιοποίηση στὴν περιοχὴ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν ἐπιστημονικῶν και τεχνολογικῶν προσδόδων φθάνουν μέχρι τὴν ἔγκατάσταση ναυτιλιακῶν δορυφόρων γιὰ τὶς τηλεπικοινωνίες και τὴν διακυβέρνηση τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, ὅταν ἀντιμετωπίζεται ἡ ὀνάγκη νά ἀνατίθεται στοὺς ἀξιωματικοὺς ἀσυρμάτους ἡ συντήρηση και ἐπισκευὴ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων ραδιοναυτιλίας και ραδιοεπικοινωνίας και κατὰ συνέπεια ἡ κατάρτιση τῶν μὲ τὶς ἀντιστοίχεις θεωρητικές και τεχνικές γνώσεις γιὰ νά μποροῦν νά ἀνταποκρίνονται στὰ αὐξημένα αύτὰ καθηκόντα, είναι ἀκατανόητο τὸ νά γίνονται σκέψεις διαφοροποίησεως τῶν γραμματικῶν προσόντων.

'Αντιθέτα οἱ σημειούμενες ἔξελιξεις, ποὺ προσανέφεραν, ἀπαιτοῦν μεγαλύτερη ἐπίδοση τῶν σπουδαστῶν τῶν σχολῶν αὐτῶν και τὴν ἀπόκτηση εύρυτέρων προκαταρκτικῶν και σπουδαστικῶν προσόντων και κατὰ συνέπεια αὐξηση κατὰ ἔνα τουλάχιστο χρόνο, δηλαδὴ σὲ τρία χρόνια ἀντὶ τῶν σημερινῶν δύο, τὶς φοίτησεως γιὰ νά είναι δυνατὸν νὰ καταρτίζονται στελέχη τοῦ κλάδου ναυτιλιακῆς τηλεπικοινωνίας ἀξιο τῆς ἀπόστολῆς και τοῦ ρόλου τῶν, ποὺ καλούνται νά παίξουν στὸ χώρο τῆς μεγάλης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

'Η αὐξηση τῶν προσόντων, θὰ προσδώσει μεγαλύτερη αἵγλη και ἀκτινοθολία στὸν ἐπαγγελματικὸ αὐτὸν κλάδο, ποὺ θὰ ἐπενεγεῖ ὡς ισχυρὸ κίνητρο γιὰ τὴν προσέλκυση τῶν νέων, ἐνώ τὸ ἀντίθετο, δηλαδὴ ἡ διαλαλούμενη μείωση τῶν προσόντων θὰ ἐπενε-

γεῖ ὡς καταλυτικὸ ἀντικίνητρο, ἡ δὲ ἀνύψωση γοήτρου του θὰ κάμψει τὴν ἀπροθυμία τῶν νέων γιὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Οι Ναυτιλίες τῶν ἀπὸ παράδοση ναυτικῶν χωρῶν ἔχουν ἐπισημάνει τὴν ἀνάγκη αὐτή, ποὺ είναι ταυτόχρονα και τεχνολογικὴ και ψυχολογικὴ και προσέδωσαν στὸν 'Αξιωματικὸ 'Ασυρμάτου τὸν τίτλο τοῦ 'Ηλεκτρονικοῦ 'Αξιωματικοῦ στὰ πλοῖα ἐφοδιάζοντάς τον μὲ τὶς ἀντιστοίχεις τεχνικὲς και θεωρητικὲς γνώσεις.

'Εμεις ποὺ κινούμεθα στὸ χώρο τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μας και ἔχουμε συνειδητὴ τὼν προβλημάτων της, πρέπει μὲ κάθε τρόπο νά ἀναχαιτίσουμε τὸ ρεῦμα τῆς ὀπισθοδρμίσεως, ποὺ δενιασμένα ἐπιχειρεῖται νά ἀνοιχθεῖ στὴ ναυτικὴ παιδεία και ὅχι μόνον αὐτὸ, ἀλλὰ και νά ἔξυπνωνομε τὸ ἐπαγγελματικὸ και κοινωνικὸ ἐπίπεδο τῶν ναυτικῶν μας στὰ ἀντίστοιχα περιπέδα ποὺ ἐπιτάσσουν οἱ σύγχρονοι καιροὶ.

'Ένων πληρίσαι ἡ στιγμὴ γιὰ τὴν εἰσοδο μας στὴν Εύρωπαϊκή Οἰκονομική Κοινότητα, πρέπει νά διατηροῦμε ἀκμαίες τὶς ἡθικές, πνευματικές και ἐπαγγελματικές μας δυνάμεις γιὰ νά διεκδικήσουμε, ποὺ δενιασμένη, ιστομία μεταχειρίσεως και ὅχι νά μποροῦμε στὸν Εύρωπαϊκὸ χώρο σάν φτωχοὶ συγγενεῖς και μὲ συμπλέγματα κατατερόητας.

Εύτυχώς, διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐδόθη ἡ λογικὴ λύση γιὰ τὰ γραμματικὰ προσόντων τῶν ἀξιωματικῶν E.N., χάρη στὴν ἀποφασιστικὴ θέση τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αλεξανδροῦ Παπαδόγγονα και τῆς σθεναρᾶς ἀποφάσεως τῆς ἀπόκτησης 'Επιπροτῆς τῆς Π.Ν.Ο. και τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως αὐτῆς κ. 'Εμμανουὴλ Σαΐτη.

Εἰμεθα δέδαιοι ὅτι και εἰς τὸ μέλλον θὰ τηρηθεῖ ἡ αὐτὴ σθεναρὰ στάση, γιὰ τὴν ἀξιοπρέπεια τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν και γιὰ τὸ γόνητρο τῆς μεγάλης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

#### KΡΟΚΙΔΑΣ ΗΛΙΑΣ

# ARGHIRIS LINES

87 Akti Miaouli,  
PIRAEUS, Greece  
Tel. 451 11 56, 451 11 34,  
Telex: 21-2800

**Regular Liner Services every fortnight  
by RO/RO, LO/LO and Container Vessels**

from FELIXSTOWE – KING'S LYNN and NORTH CONTINENTAL PORTS to:

**Red Sea Arabian Gulf:**  
Aqaba – Jeddah – Hodeidah –  
Dubai – Dammam

**East Mediterranean:**  
Piraeus – Limassol – Beirut –  
Tartous – Lattakia

**North Africa**  
Tripoli – Benghazi

For your Enquiries and Bookings contact, please:

**General Agents for Greece:**  
Arghiris Hellas Ltd.  
87 Akti Miaouli, PIRAEUS  
Tel. 45 27 384/8, Telex: 21-2800/21-3580

**General U. K. Agents:**  
Arghiris Shipping Ltd.  
21-24 Chiswell Street,  
LONDON EC1Y 4TY  
Tel. 01-628 2827, Telex: 886682

**General East-Med Agents:**  
Arghiris Maritime (Lebanon) SAL  
Rue du Port  
B. P. 11-2398  
BEIRUT  
Tel. 221.960/5, Telex 21006

# Ο ΠΑΝΑΜΑΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ

Τοῦ κ. Σπύρου Ράνη

Ο Παναμάς είναι μιά χώρα έναμισυ έκατον μυρίου άνθρωπων, πού δεν δένει υπῆρχε τὸ κανάλι κι' ἀν δὲν τὴν ἀνακάλυπταν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, ισως δὲν θὰ τῇ ξέραμε περισσότερο ἄπ' ὅτι ξέρουμε τὴν Ὀνδούρα.

Τὸ έθνικό κατὰ κεφαλὴ εἰσόδημα είναι 750 δολλάρια. Ο μισὸς σχεδὸν πληθυσμὸς είναι ἀγρότες ποὺ δῶμας δὲν κερδίζει παρὰ τὸ ¼ περίπου τοῦ συνολικοῦ έθνικοῦ εἰσόδηματος. Γιὰ τοὺς ἀγρότες δηλαδὴ τὸ κατὰ κεφαλὴ εἰσόδημα είναι τὸ μισὸ τοῦ μέσου δουρού, 325 δηλ., δολλάρια τὸ χρόνο. Είναι μιὰ κλασικὰ ὑποανάπτυκτη χώρα. Στὸ κανάλι δουλεύουν 24.000 Παναμέζοι καὶ τὸ νούμερο αὐτὸ ἀντιπροσωπεύει τὸ 5,2% τοῦ ἔργατικοῦ δυνατικοῦ τῆς χώρας.

Ο πρώτος Εύρωπαῖς ποὺ τὸ 1501 ἀντίκρυσ τὸν ίσθμο τοῦ Παναμᾶ ήταν ὁ Ἰσπανὸς ἔξερευνητής Ροδρίγο Μπατίστα. "Ἐνα χρόνῳ ἀργότερα μῆκε στὸν κόλπο «Ἀλμιράντε» ὁ Κολομβός, κάνοντας τὸ τελευταῖον τῆς Ἀμερικῆς ταξίδι του. Τὸ 1513 ὁ Μπατίμπος ἐξεκινάει ἀπὸ τὴν ἀκτὴ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, διασχίζει τὸν Παναμᾶ, ἐκεὶ ποὺ σήμερα είναι ἡ Διώρυγα κι' ἀνακαλύπτει τὸν Ειρηνικό. Ἐφτὰ χρόνια ἀργότερα τὸν ξανακαλύπτει ὁ Μαγεγλάνος.

Τὸ 1514 ὁ βασιλιάς τῆς Ἰσπανίας ἔστειλε «εἰδίκον» περὶ τὴν Διοίκησιν νὰ ὀργανώσει τὴν περιοχὴν. Ο βασιλικὸς αὐτὸς ἀπέσταλμένος ἴδρυσε τὸ 1519 τὴν πόλη τοῦ Παναμᾶ, στὸν Ειρηνικό, 300 χρόνια οἱ Παναμέζοι οἱ ἀπόλαυσάν τουν ἀπεσταλμένον. Μέχρι ποὺ ὁ νοτιοαμερικανὸς ἀπελευθερωτὴς Σιμώνος Μπολιβάρης ἔδιωξε τοὺς Ἰσπανούς. Ο τίδος συγκάλεσε συνέδριο στὴ πόλη τοῦ Παναμᾶ τὸ 1826 νὰ μελετήσει τὴν κατασκευὴ διώρυγας. "Ηταν ἡ πρώτη σοβαρὴ κίνηση γιὰ κατασκευὴ διώρυγας, ποὺ δῶμας δὲν μποροῦσε νὰ ἔχει καὶ δὲν εἶχε κανένα ἀποτέλεσμα. Τὴν ἔποχὴ ἐκείνη ὀλόκληρη ἡ Νότια Ἀμερικὴ ἐβράζει ἐπαναστατημένη κάτω ἀπὸ τὰ φλάμπωρα τοῦ Σιμώνο Μπολιβάρη.

Λίγα χρόνια ἀργότερα μπαίνει στὸ προσκήνιο ἡ Ἀμερικὴ. Γίνεται μιὰ συμφωνία μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Κολομβίας νὰ κατασκευασθεῖ κανάλι στὴ σημερινὴ θέση του. Ο Παναμᾶς δὲν ὑπῆρχε τότε σὸν ἀνεξάρτητο κράτος. "Ηταν μιὰ ἐπαρχία τῆς Κολομβίας. Τὸ 1855 τελεώνον οἱ Ἀμερικανοὶ μιὰ σιδηροδρομικὴ σύνδεση μεταξὺ Ειρηνικοῦ - Ἀτλαντικοῦ στὴ θέση τοῦ καναλιοῦ. Τὰ σχέδια γιὰ τὸ κανάλι δὲν προχώρησαν ἐπὶ κάμπισσα χρόνια.

Τὸ 1880 ὁ Φερδινάνδος Λεσέψ, κατασκευαστὴς τῆς διώρυγας τοῦ Σουέζ, μὲ φρέσκες ἀκόμη τὶς δάφνες του ἀπὸ τὸ μυμεώδες ἔργο, ἴδρυσε τὴ Γαλλικὴ Ἐταιρεία Διώρυγας τὸν Παναμᾶ κι' ἀρχίσει νὰ σκάβῃ. "Ηταν τὸ τότε 74 χρονῶν. Πολὺ μεγάλος κυρίως χρόνια.

Τὸ 1880 ὁ Λεσέψ γύρισε στὴ Γαλλία ὅπου δικάστηκε. Σὲ λίγα χρόνια πέθανε. "Η τύχη εἶχε φαίνεται ἔξαντλησει ὅλα τῆς τὰ χαμόγελα στὸ Σουέζ. Στὸν Παναμᾶ ήταν σκέπτη κολὴ γιὰ τὸν Λεσέψ. "Ελλειψη όργανώσεως, καταχρήσεις καὶ τροπικές ἀρρώστεις ποὺ ἀποδεκάτιζαν τοὺς ἐργάτες, διάλυσαν τὴν προσπάθεια.

Τὸ 1902 τὸ Ἀμερικανικὸ Κογκρέσσο ἔξουσιοδητὴς τὸν Πρόεδρο Θεόδωρο Ρούσθελτ ν' ἀγοράσει τὴν Ἐταιρεία. Πράγματι ἡ Γαλλικὴ Ἐταιρεία ἀγόραστηκε ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴ Κυβερνησην ἀντὶ 40 ἑκατ. δολλαρίων. "Ακολούθησαν μακρές διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Κολομβία, πάνω στὴν ἔξης δάση: "Η Κολομβία θὰ ἐπαιρετε 10 ἑκατομ. δολλάρια ἐφ' ἀπαξ καὶ νοίκι 250.000 δολλά-

ρια τὸ χρόνο, γιὰ νὰ δῶσει στοὺς Ἀμερικανοὺς ζώνη εύρους δ 500.000, διπλάσια τὸ κανάλι. Στὴ ζώνη θὰ διατηροῦνται ἡ Κολομβία τὴν ἐδαφικὴ τῆς κυριαρχία. Ἐπικρατοῦσε δῆμος πολιτικὴ ἀστάθεια στὴν Κολομβία σὲ σημεῖο ποὺ ἀνάγκασε τοὺς Ἀμερικανούς, πρώτα νὰ κατασκευάσουν σταθερώτερο ἑδαφός γιὰ τὴ διώρυγα τοὺς κι' ὅτι ὅτι τὴν ίδια τὴν διώρυγα.

"Ἐτοι τὴν 1η Νοεμβρίου τοῦ 1903 ἔγινε πραξικόπημα κι' ὁ Παναμᾶς κέρδισε τὴν ἀνεξαρτησία του. "Ἀποσχιστηκε δηλαδὴ ἀπὸ τὴν Κολομβία κι' ἔγινε ἐνα χωριστὸ κράτος, ποὺ τροχάδην παραχώρησε στοὺς Ἀμερικανούς ποὺ περισσότερο ἄπ' ὅτι οἱ ίδιοι πρὶν λίγο ζητοῦσαν ἀπὸ τὴν Κολομβία. "Εδωσαν καὶ τὴν ἐδαφικὴ κυριαρχία. Οὐδέποτε οἱ Ἀμερικανοὶ δέχτηκαν διτὶς ἐχανεῖν τὸ καποία ἀνάμιξη στὸ πραξικόπημα. "Εμπόδισαν ποὺ ἀστείλει στρατεύματα στὸν ἐπαναστατημένο Παναμᾶ. Γιὰ νὰ κατευνάσουν τὴ Κολομβία οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν ἐκ μέρους τῆς ἀναγνώρισης τοῦ Παναμᾶ κατέψηγαν στὴν κλασικὴ πανάκια. "Εδωσαν στὴ Κολομβία «δοθίσεια» 25 ἑκατομ. δολ. πράγμα ποὺ ἔγινε ἀρκετὰ χρόνια ἀργότερα, τὸ 1914.

"Ο Παναμᾶς αὐτοκακυρίχτηκε ἀνεξάρτητο κράτος στὶς 3 Νοεμβρίου τοῦ 1903. Μέσο στὸ δυό ἑδομάδες τὸ νεόκοπο κράτος ἔσπευσε μὲ ἀσύγκρατη σπουδὴ νὰ δεχτεῖ συνθήκη σαφῶς δυσμενέστερη ἄπ' αὐτὴ ποὺ δὲν δεχόταν ἡ Κολομβία. Είχαν ριχθεῖ οἱ σπόροι ποὺ ἔφεραν ἀργότερα πικροὺς καρπούς. "Εξεγέρσεις τῶν Παναμέζων, διαμαρτυρίες κι' ἔνας συνεχῆς πονοκέφαλος γιὰ τὴν Ἀμερικανικὴ Κυβερνηση.

Διὸ ἀναθεωρήσεις τῆς συνθήκης ἔχουν γίνει, μιὰ τὸ 1936 κι' ἀλλὴ τὸ 1955. Τὸ νοϊκοὶ ἔφτασε τὰ δυὸ ἑκατομμύρια δολλάρια τὸ χρόνο. "Ο δείμνηστος Πρόεδρος Κένεντυ ωρίσεις ἡ παναμακή σημαῖα νὰ ὑψώνεται διπλά στὴν ἀμερικανική. Τώρα μιὰ νέα συνθήκη ποὺ ἥταν ἀπὸ καιρὸ στὰ σκαριά ὑπεγράφη πρὸ ημέρων ὅταν καὶ τὸ τελευταῖο καὶ μεγαλύτερο ἐπόδιο φαίνεται πὼς ἔχεπεράστηκε. Πόσα δηλαδὴ πρέπει νὰ πληρώσει ὁ Παναμᾶς στὴν Ἀμερικὴ, ὅταν θὰ πάρει τὴν Ζώνη μὲ τὴν Διώρυγα, πράγμα ποὺ θὰ γίνει στὸ τέλος τοῦ αἰώνα μας. Οι Παναμέζοι θὰ πάρουν τὸ 1980 ἢ 81 τὴν κυριαρχία τῆς ζώνης, χοῖ δῶμας καὶ τὴ Διώρυγα.

Τοῦ σημαίνει ὅτι 3.500 Ἀμερικανοὶ ποὺ τώρα δουλεύουν στὴ Ζώνη θὰ χάσουν τὶς ἀτέλειες καὶ τὰ ἄλλα προνύμια ποὺ ἔχουν καὶ θὰ ὑπαχθῶν στοὺς παναμέζικους νόμους. Σήμερος ὑπάρχουν στὴ Ζώνη 14 στρατιωτικὲς δάσεις καὶ 9.000 ἀμερικανοὶ στρατιωτικοί. Μέχρι τὸ 2.000 συμφωνήθηκε νὰ ἐλαστρωθοῦν διαθημῆδον οἱ δάσεις σὲ 4, ύστερα θὰ ἀποχωρήσεις κι' ὁ τελευταῖος ἀμερικανὸς στρατιώτης ἀπὸ τὴ Ζώνη.

Στὴ συμφωνία προβλέπεται ὅτι ἡ Ἀμερικὴ θὰ είναι ἐγγύτηρια τῆς ἄμμους τῆς Ζώνης, τῆς οὐδετέρωτάς της καὶ τῆς ἐλεύθερης χρησιμοποίησεως τῆς ἀπὸ κάθε πλοϊο ἀδιακρίτως σημαῖας. Αὐτὴ ἡ ἐλεύθερια ἐνδιαφέρει ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη, κυρίως δῶμας ἐνδιαφέρει τὸν Ἰσημερινό, τὴ Κολομβία, τὴ Χιλή καὶ τὸ Περού ποὺ τὶς θαλάσσιες μεταφορές τους σὲ μεγάλο διαθέτει διώρυγα.

Οι Παναμέζοι ήλπιζαν νὰ πάρουν συνολικά 1 δισεκατομμύριο δολλάρια ἀρχικὴ δοήθεια ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς, μόλις ὑπογράφη ἡ νέα συνθήκη κι' ἀκολούθως 170 ἑκατ. δολ. τὸ χρόνο νοίκι γιὰ τὴ χρησιμοποίηση τῆς Ζώνης, τῆς Διώρυγας καὶ τῶν στρατιωτικῶν δάσεων, μέχρι τὸ 2.000 ποὺ θὰ πατραλάθουν Ζώνη καὶ Διώρυγα, ἀπ' τοὺς Ἀ-

μερικανοὺς ἀφοῦ τὴ πληρώσουν. Οι Ἀμερικανοὶ προσέφεραν 200 ἑκατομμύρια δολλάρια ἀρχικὴ δοήθεια καὶ νοίκι 50 ἑκατομμύρια δολλάρια τὸ χρόνο. Ζητοῦν δὲ 4 ἑκατομ. δολ. ἀπ' τὸν Πάναμα σὰν ἀξία τῆς Διώρυγας.

Φαίνεται λοιπὸν τώρα πὼς ἔφτασσαν σὲ κάπιοι αἵμιοι πόροι πέρας τὰ παζαρίασι αὐτὰ καὶ ἔτσι ὑπεγράφη ἡ νέα συνθήκη. "Ἀλλωτε στὶς διαπραγματεύσεις αὐτές οἱ Ἀμερικανοὶ διέθετον ἔνα πολὺ σοβαρὸ ἐπιχείρημα: "Ἐὰν οἱ Παναμέζοι δὲν είναι λογικοὶ στὶς ἀπαιτήσεις τους, θὰ φτιάξουν οἱ Ἀμερικανοὶ μιὰ νέα καλύτερη Διώρυγα ἀλλοῦ.

"Ηδη τὸ σημερινὸ κανάλι δὲν ἔχει πρετεῖ μεγάλα πλοῖα, σημαντικὸ δὲ είναι ὅτι δὲν ἔχει πρετεῖ τὸ μεγάλα ἀεροπλανοφόρα. "Ωστε ὅπωσδηποτε πρέπει νὰ σκαφεῖ νέο κανάλι. Μένει ν' ἀποφασισθεῖ ἂν θὰ μεταλάσσει τὸ τωριὸ ἡ θάλασσασας ὅπως σήμερα.

"Οπως είναι γνωστό, τὸ κανάλι περνάει ἀπ' τὴ λίμνη Γκατούν, ποὺ ἡ στάθμη της δρίσκεται 85 περίπου ποδάρια πάνω ἀπ', τὴν ἐπιφάνεια τῆς θάλασσασας. Τὸ σύστημα ἀνυψωτικῶν δεξαμενῶν ποὺ ἀνεβάζει τὸ πόδιο σ' αὐτὸ τὸ υψός κι' ὕστερα, ἀφοῦ περάσει τὸ κανάλι, τὸ κατεβάζει πάλι στὸ ἐπίπεδο τῆς θάλασσασας, δημιουργεῖ προβλήματα. Χρονοτριθή καὶ καθυστερήσεις στὰ πλοῖα, δαπάνες συντηρήσεως, εὔκολη ἀχρήστευση ἀπ' τὸν ἔχθρο σὲ περίπτωση συρράξεως κλπ. Γι' αὐτὸ τὸ μελλοντικὸ κανάλι θὰ πρέπει νὰ είναι ένα αὐλάκι μεταξὺ τῶν δύο κόσαν, στὸ ἐπίπεδο τῆς θάλασσασας.

Μιὰ πρόσφατη δήλωση τοῦ Προέδρου Κάρτερ είναι χαρακτηριστική: «Οι Η.Π.Α. πρέπει σοβαρά» εἴπε ενώ μελετήσουν τὴ κατασκευὴ ἐνὸς νέου καναλιοῦ στὸ Πάναμα, στὸ ἐπίπεδο τῆς θάλασσασας, γιὰ νὰ ἔχει πρετεῖται κατάλληλης περιοχής στὴν Νικαράγουσα, στὴ Βόρεια Κολομβία, τοῦ ονόματος Καναλίου - Ειρηνικοῦ.

"Ἔχουν κατὰ καιροὺς προταθεῖ 29 σημεῖα στὴ Κεντρικὴ Ἀμερικὴ σὰν κατάλληλα νὰ φισχθεῖ ἐκεῖ Διώρυγα. Φαίνεται πάντως ὅτι ὁ Παναμᾶς προσφέρει τὶς εύνοικότερες συνθήκες εἴτε νὰ ἐμβαθυνθεῖ τὸ παλιὸ κανάλι, εἴτε νὰ γίνη νέο στὸ ἑδαφός του. Θέσεις δῆμος κατάλληλης ὑπάρχουν καὶ στὴ Νικαράγουσα, στὴ Βόρεια Κολομβία, τοῦ ονόματος Καναλίου της Ζώνης, καὶ ἀλλοῦ.

Τὸ 1970, οἱ Ἀμερικανοὶ συστήσαν μιὰ ἐπιτροπὴ νὰ μελετήσει τὸ θέμα τοῦ καναλιοῦ. "Αν δηλαδὴ πρέπει νὰ γίνει ἄλλο καὶ ποῦ. "Η ἐπιτροπὴ αὐτὴ σύστησε νὰ γίνει νέο κανάλι, λίγο διορείτερα τοῦ ὑπάρχοντος. Τὸ παλιὸ θὰ πρέπει νὰ διατηρηθεῖ ὡς δοθητικό. Τὸ νέο κανάλι ποὺ προτάθηκε δὲ θὰ είχε δεξαμενής ἀνυψωσεως, θὰ ἥταν δηλαδὴ στὸ ἐπίπεδο τῆς θάλασσασας. Μελέτες καὶ πειράματα ἔχουν γίνει ἐπίσης στὴν Ἀμερικὴ γιὰ τὴ χρησιμοποίηση πυρηνικῶν βομβῶν γιὰ τὸ σκάψιμο ἐνὸς νέου καναλιοῦ. Είναι μιὰ μέθοδος ποὺ κατεβάζει σημαντικὰ καὶ κόστος κατασκευῆς, ἀλλὰ καὶ δημιουργεῖ μερικές προβλήματα, τεχνικά καὶ πολιτικά ποὺ δὲν φαίνονται πάντως νὰ είναι ἀξέπεραστα.

**Σ. Μ. ΡΑΝΗΣ**

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Tὸ 'Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.

# ΕΠΙΚΑΙΡΑ



**Σ**ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ πολλά κυκλοφορούντα ναυτικά έντυπα, είδους αυτές τις ήμερες δημοσιευόμενες άνησυχίες και θιαματορίες ναυτικών, γιά την μελετωμένη περιπολή της συνθέσεως των πληρωμάτων των πλοίων.

Δέν γνωρίζω ότι η πληροφορία των διαμαρτυρούμενών άλλησε: όπως έποιησε δέν ξέρω και τι είδους ναυτικοί είναι οι διαμαρτυρόμενοι και άνησυχούντες. Άλλα, ότι δόλουμε κατά το λεγόμενο «το χέρι στην καρδιά», δύος τούς κύκλου μας, είναι έργαζόμενοι, είτε έπι τέλους συνταξιούχοι και ίση έξετάσουμε με κατανόηση και με λεπτομέρεια το θέμα, ή διαπιστώσουμε διτί, μιά λογική περιπολή τούς άριθμούς της συνθέσεως των πληρωμάτων, ένος κανένα χπολύτων δέν πρόκειται νά ζημιώσει σήμερα, άντιθετα μέγια ψφελος θά προσφέρει στήν Ναυτιλία. Ήδη διαπιστώσουμε έποιησε,

Ως: αυτή άκριδος η τωρινή έποχη είναι: η ένδειξη για μάτια τέτοια ένέργεια και άποφαση. Διότι:

1) Αναμφισβήτητα και παρ' άλη την κρίση της Ναυτιλίας, η έξισθραν κατατέρψων πληρωμάτων είναι: προδηματική. Τόσο προδηματική θυσία νά γεμίσουν τά έλληνικά πλοία μέταστασης. Κατ' ουτό μόνο τά πλοία άλλα και διεπαρχίας.

2) Ο αδιοματισμός της έργασίας πολλών μηχανημάτων, είτε είναι απόλυτος, είτε περιορισμένος, έπιτρέπει: διπωδήποτε την κίνηση και την έξηπηρέτηση της ναυτικής έργασίας και μέταστασης.

3) Η άναπτυξη της έσωτερης διοικητικής διοικητικής του τόπου μας και ή συνεχής άναπτυξη μέτρησης έργατικον δυναμικού θά προσέχει: καθημερινά σε έργος του έργατικον ναυτικού δυναμικού.

4) Η κρίση της ναυλαγορᾶς και ή διοικητικής προσποική γιά τις ναυτικές μεταφορές, προκαλουμένη από την διέργωση των πλοίων, των συναρκονισμών των διεργοπλάνων άλλα και πάλι από την άναπτυξη της διοικητικής κάθε τόπου, θά περιορίζει: τις είσαγωγές σε έλλαστον, μέτρησεις την υπόταση της ναυτικής έργασίας.

Άν λοιπόν, υπάρχει: τέτοιο θέμα περιπολής, δηλαδή, του άριθμού των πληρωμάτων, νομίζω διτί είναι: η καταλληλότερη έποχη γιά νά

συγκρίθεται. Κανείς, άπολύτως κανείς, δέν οπάρχει: κίνδυνος, νά ζημιώθει από μάτια τέτοια άποφαση. Βεβήλως, η δισφάλεια πλοίου και άνθρωπον θά είναι πάντοτε πρώτος θδηγός. Ή δέν τυχόν περιποτή θά περιορίζεται: εκεί πού έπιπρεπεται: νά γίνεται.

Δέν ξέρω τι γίνεται στις ναυτικές άλλες χώρες. «Η μάλλον θλέπουμε διτί: περιορίζουν οι άλλοι, δηλαδή τη σύνθεση. Άλλα την Ναυτιλία τους στο σύνολό της. Είναι: νομίζω και άλλο θάργος, ίσως και δικιάς τερος, πού μάτια έπιπρεφε νά γίνουμε ή πρώτη ναυτική χώρα τού κόσμου. Δέν το καταδικάζω, δίδικα, άλλο. Είναι: δημος καιρός γά σκεφθούμε σοβαρά και λογικά, μέτια μέτρα θά μπορέσουμε νά συνεχίζουμε, αποκομίζοντας πραγματική ώφελεια από την μεγάλη μας Ναυτιλία και δηλαδή γιά γεμίσουμε άργότερα τά λιμάνια και τούς δρημούς μας μέτρησερα. Νά προφασιούμε συνεπώς το άνακτονό μέτρο, έστω και δηλαδή σικαρισθούμενοι: οι διαμαρτυρούμενοι.

Άλλα...

Τηράγχει: και ίσης «άλλα» πού ξεφυτρώνει: έπι το προκειμένον και πρέπει: νά προγγγίζεται κάθε σκέψης μας γιά την περιπολή της συνθέσεως πληρωμάτων. Ηρόκειται: γιά τούς έξειθεντας και έξερχομένους στήν άπομαχία. Μέ λιγα λόγια, πρόκειται: γιά τά μελλούμενα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Παρουσιάζεται: έκει κάπτη τη στηριγμή ένας άριθμος 25 κιλάδων, περίπου, προστατευόμενών του. Συνεχῶς δέ και λίγη δικιολογητήν, τροποποιούμε τις συνθήκες διαπραγμάσεων του, μέτρησεις την τακτική αδημογή της πελατείας του. Γνωστοί οι πόροι του. Εισφορά έργαζομένων ναυτικών και είσφορά έργοδοτών έπι έργαζομένων στά πλοΐα; Θά είναι: περιπολή είσφοράς τόσο των έργαζομένων δυο και των έργοδοτών. Θέμα δέ περιπολής κάπως και των συνταξιδευόμενών, κανένας ασφάς δέν μπορει νά μάς εισηγγήσει. «Ότας τά θέματα είναι πολύ συνδεδεμένα και άπόλυτα άλλησες καρτώμενα. Από την Ναυτιλία μας δημιουργήθηκε διάσημος των συνταξιδευόμενών και ή Ναυτιλία εδύνεται: γιά την τύχη του. Κατ' άλλοτε κάποια από τη στήλη μου είχε ριψεί μιά ιδέα. Νά πάψει: η είσφορά έργοδοτών διασιμούμενη στον άριθμο των έργαζομένων ναυτικών και νά υπολογίζεται μέτρησης έργοδοτών πλοίων πλοίων έναντι των μικροτέρων. Ή διαφορά τους σε άριθμο ναυτικών είναι πολύ διανάλογη μέτρησης έργοδοτών μεταφερομένων φορτίων και συνεπώς τούς είσπραττομένου ναυτικών.

Καιρός τώρα νά μελετηθεί και τούτο. Η σύνθεση, δίκαιο και λογικό είναι: νά περισταλεῖ. Εξηγήσουμε τούς πολλούς λόγους πού την έπιβάλλουμε. Νά περισταλεῖ δημος χωρίς νά δημιουργήσουμε και άλλα προδηματικά γιά το NAT και γιά την τύχη των προστατευόμενών του. Η έργοδοτική πλευρά, πολύ θά άνακουφισθεί από την μείωση των ναυτικών, θυσίας ή καταβλητή είσφοράς στο NAT δύος: της χωρητικότητος των πλοίων νά μήτρας επιφέρει σοβαρό έργος. Επι πλέον μέτρησεις από την θάλασσα την περιοχή της Ελληνικής Ναυτιλίας άλλα και τη πεζοδρόμια του Πειραιά από την άσπρητη παρουσία των μαύρων. Λέγεται δέ διτί: δέν άπέχει η ήμερη της δημιουργίας και από κάποια πολλών και διαφόρων ένοχλητικών θεμάτων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

**INTERNATIONAL**

**TAGAROPULOS, S/A**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER

AT THE

**PANAMA CANAL**

**CRISTOBAL / COLON**

CABLE: TONIO COLON

TELEX: 3482072

TELEPHONE: Colon 47-1541 • 47-1098

MAILING ADDRESS: P.O. Box 443  
Colon, R. Panama

PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY-FREE LIQUORS

**BALBOA / PANAMA CITY**

CABLE: TONIO PANAMA

TELEX: 3480042  
3282068  
368633

TELEPHONE: Panama 23-9920

MAILING ADDRESS: P.O. Box 4583  
Panama S. R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS  
ELECTRIC APPLIANCES  
DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ENA KAΘΕ TOSO

# LACRIMAE RERUM

TOY K. GEORGIOU FEREH

Δανειζόμενοι τὸ τίτλο ἀπὸ ἕνα ποίημα τοῦ γλυκύστατου Πειραιώτη ποιητὴ Λάζαρου Πορφύρα. Γιὰ δύσσις τῶνχουν διαβάσει, μέσον ἀπ' τὶς συγκινητικὲς γραμμὲς ὁ θλιμμένος ποιητὴς ἀφήνει: νὰ διαφανεῖ δῆτι δὲν ἔχουν μόνον οἱ ἄνθρωποι πρόνοια τὸ κάλαμα. Καὶ τὰ ἀφύγα κλαίνεν σῶν χάσουν τὸν ἀνθρωπὸ τοὺς, ἀλλὰ τὸ κλάμα τους χρειάζεται εὐπαθὴ δέσπιντα γιὰ νὰ τὸ συλλάβει. Τὶς σκέψεις αὐτὲς κάνω διαβάζοντας στὸ διεθνὴ ναυτιλιακὸ τόπο δῆτι δυὸς κομψοτεχνικῶν τῆς Ἱταλικῆς ναυτιλιακῆς, τὸ «Ρυγκέλο» καὶ τὸ «Μικελάντζελο» ἀρραγοῦν τὸ λιμάνι τῆς Γένοβας καὶ ἔδαλαν πλώρη γιὰ τὸν Κόλπο τῶν δολλαρίων — δῆτι θὰ πρέπει νὰ λέμε πειά τὸν Περσικὸ Κόλπο — δησὶ θ' ἀγκυροδέλτησσυν, τὸ ἔνα στὸ Μπαντάρ - «Ἀμπάς» καὶ τὸ ἄλλο στὸ Μπουσάτηρ καὶ θ' ἀλλάξιν ρόδο. Θὰ γίνουν πλωτὰ ἔνδογετα γιὰ νὰ φιλοξενοῦν τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ ἀνδράς τοῦ Περσικοῦ Αὐτοκρατορικοῦ Ναυτικοῦ!!!

Τὰ δυὸς δελφίνια ποὺ διασχίζουν τὸν Ἀτλαντικὸ ἐνώνυμος σὲ κρόνο ρεκόρ γιὰ τὴν ἐποχὴν τους τὴν γερασμένη Εὐρώπη μὲ τὴν Ἀμερικὴ καταδικάστηκαν ἀπὸ τὴν ἔξτιξην καὶ τὴν τεχνολογίαν σ' ἔνα ἀργὸ καὶ θλιβερὸ θάνατο. Νὰ συπίσουν καὶ νὰ σκουριάσουν στὰ νερά τοῦ Περσικοῦ, σὲ χέρια νεόδουλων πετρελαιάδων, ποὺ η γῆ τους — εὐλογμένη ἡ καταρμάνενη — τοὺς ἔδωσε μέσον ἀπ' τὰ πεπλάγα τῆς ἔνας πλούτο ποὺ δὲν εἶχε διετεθεῖ οὐτε ἡ Χαλυμά. Εἰναι ἔνας πλούτος μαζεύμενος σταγόνα - σταγόνα, προσφορὰ τῆς πολιτισμένης καὶ εὐημερούσης

δυτικῆς κοινωνίας στὸ Θεό Βαύλ. 'Ο θρώτας μαζεὶ, τὸ ἄγχος μαζεὶ, οἱ κύροι μαζεὶ, τὰ δάκρυα μαζεὶ, γενήκαν δολλάρια ἀμέτρητα καὶ θησαυροὶ σῶν καὶ' αὐτὸν ποὺ ἀναφέρει ὁ Σεβᾶλς ὁ θαλασσινὸς καὶ πέσαν σὲ χέρια σκορπαλευράδων ποὺ δὲν ἔρουν τὶ νὰ τὰ κάνουν ζαλισμένοι ἀπὸ τὸν ἀπότομο νεστλουστισμό.

"Ετοι φύγαν ἀπ' τὴν Γένοβα δυὸς καράδια γιὰ τὸ στερνὸ ταξίδι: τους πρὸς τὶς κῆρες τῆς μιᾶς καὶ χιλίων νυκτῶν. 'Η καρριέρα τους τέλειωσε ἀδοξα καὶ δυὸς δύναμιτα ποὺ κόσμησαν τὴν Ιστορία τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πνεύματος παραδίδηκαν δορά στὸ πεπρόδολαλάριο. Είχαν ἀσχοληθεῖ πρὸς καριορδοὺ μὲ τὸ ίδιο περίου θέμα γράφοντας γιὰ τὴν ἀποχώρηση ἀπὸ τὴν ἐνεργὸ δύνηρεσίν τοῦ γαλλικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Φράνς». Τὸ κείμενο που τότε τιτλοφέρει μήποτε «Μία κυρία ἀποχώρει». "

'Ο σημερινὸς τίτλος γι' αὐτὰ τὰ δυὸς κομψοτεχνικῶν ποὺ τώρα θὰ ταυρουφλίζονται κάτιον ἀπὸ τὸν καφτερό ήλιο τοῦ Περσικοῦ καὶ θὰ πασπαλίζονται ἀπ' τὴν ἀμποτὴν «Ἐρήμου» εἰναι: παιὸ ταύρων αιχτός.

Βουβὸ θάταν τὸ κλάμα τους δταν γιὰ τελευταῖα φορὰ ἀφηναν τὴν Γένοβα καὶ δέσσαν πλώρη γιὰ τὸ στερνὸ τους ταξίδι: σὲ θάλασσας γεμάτες ἀντιτολίτισους θρύλους.

Οι ἔκατὸι Ἱταλοὶ ναυτικοὶ ποὺ τὰ ἐπάνδρωναν — δάσκαλοι ἀλλον τόσων Περσικῶν — ποὺ τὰ παραλάμπειν, θάμωταζαν σῶν νεκροπομποὶ τῆς δικῆς τους θαλασσινῆς Ιστορίας. Κι' ἐπειδὴ κι' αὐτοί, λαζαὶ Μεσογειακοῖς, συναισθητικοῖς, μὲ ταριπεραμένο τὸν καινοδρυγιῶν ἀ-

φεντικινὸν δὲν θὰ μπόρεσαν ν' ἀποφύγουν ἕνα κρυφὸ δάκρυ, ἔνα λυγμό.

Τῷρα πειά μ' αὐτὴ τὴν τελευταῖα νεκροπομπὴ, στὸν Ἀτλαντικὸ δὲν ἀπόμεινε τίποτα. Μόνο κουδαλητάδες σταριῶν, μινιραλιῶν, πετρελαίων καὶ γενικῶν φορτίων.

"Η συντροφιὰ τῶν ὑπερωκεανονυχάδηκε γιὰ πάντα. 'Η ἀριστοκρατία τῆς θάλασσας ἔψυχε, μεῖναν οἱ χαμάληδες ποὺ δύο κι' ἀν ἔχουν μεγάλες ταχύτητες καὶ διέσεις δὲν παύουν νάνα: χαμάληδες. 'Αλλο νὰ κουδαλές ἀνθρώπους, νὰ μπαίνεις περήφυκο στὴ Νέα Υόρκη, νὰ πλευρίζεις ποὺς ντόκους τῶν 42 δρόμων, κι' ἀλλο νὰ ἔρεις πώς κουδαλές θωξίτες η μπεζίνες. 'Αλλο νὰ δέλπεις μιὰ πλωτὴ φωταγγωγμένη πολιτεία κι' ἄλλο δυὸς φύτα μεριμῆς καὶ λίγη φωτάκια στὶς πρύμες, δησὶ η σύγχρονη τεχνητὴ τοποθέτησης τὸ πλήρωμα. Μοναξιὰ καὶ στὴ θάλασσα. Μοναξιὰ ποὺ κάνει πιὸ ἀγριες τὶς θάλασσες καὶ τὶς κατακυρίδες τοῦ θάλασσοῦ. Δὲν ἀποτελεῖ παρηγοριά δῆτι η ἀποχώρηση τῶν ὑπερωκεανονυχάδηκες ἀπὸ τὸ ἀσφοπλάνο, γιατὶ ἔκατοντάδες τέτοια ἀποσαλεῖνα πουλιά διασχίζουν κάθε μέρα τοὺς αἰθέρες ἐνώντας ἡπείρους ποὺ διάλογος ἔμπηρετοντας τὸ πλοίο.

Κι' ἡ τόχη αὐτῶν τῶν πουλιῶν είναι: προδιαγεγραμμένη. Ήδος θ' ἀντέξουν; 'Ο ἀνθρώπος, η μορφὴ τοῦ ἀνθρώπου σκοπεύει πάντα ποὺ φήλα. Σὲ λίγα χρόνια θὰ ταξίδευει μὲ διαστημόπλοια προσπαθήσεις νὰ κερδίσει δύλο καὶ περισσότερο χρόνο.

"Ο ὑγειανὸς καὶ οἱ θάλασσες κι' αὐτές θὰ ἐρημώσουν ἀπὸ ἀνθρώπινες φυχές, γιατὶ κατὰ ποὺ πάμε καὶ τὰ καράδια θὰ ταξίδευσουν μόνα, δλδετέλα μόνα, αὐτοματισμένοι ἔψυχοι κουδαλητάδες ἀγαθούς, γιὰ μιὰ παγκόσμια κοινωνία ποὺ δὲν ἔρεις ποὺ πάει, ποὺ δέχει χάσει κάθε θήκη προσαντολήσιμο, κάθε συναισθητικοῦ, κάθε ἀνθρωπιά καὶ παραδέρνεται: σὲ θάλασσας καὶ κατακυρίδες ποὺ ἔχουν διαφορετικὴ γένος ἔκεινων τοῦ θάλασσοῦ.

**ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΕΡΗΣ**

σ' ὅλο τὸν κόσμο...

## The Thenamaris Group

στὸ Λονδίνο:

Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.  
Corn Exchange Chambers,  
2 Seething Lane,  
LONDON E.C. 3  
Tel. 01-481-2461 (5 lines)  
Telex: 884075/6  
Cables: EASTMED LONDON E.C. 3

στὴ Νέα Υόρκη:

Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.  
Suite 1507  
50 Broadway,  
NEW YORK 10004, N.Y.  
Tel. 212-344-6767/8  
Telex: 42-4918  
Cables: TRANSMED N.Y.

στὸ Τόκιο:

Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.  
Room 214 T.B.R. Bldg.  
2-10-2, Nagata-Chō  
Chiyoda-Ku, TOKYO - JAPAN  
Tel. 03-580-8201  
Telex: 22-26889  
Cables: EASTMEDI TOKYO

στὴ Σιγκαπούρη:

East-Asia Maritime Service Pte Ltd.  
U.I.C. BUILDING - 18th Floor  
Shenton Way,  
555, SINGAPORE - MALAYSIA



έταιρίες μας είναι:

- Thenamaris Maritime Inc.  
Ship Management
- Seatrader Maritime Inc.  
Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime  
(Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean  
(Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc.  
Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a.  
Insurance Brokers
- Amphitron
- Travel and Tourism Agencies Ltd.  
Ships Agencies

στὸν Πειραιό:

Thenamaris Maritime Inc.  
107-109 Filionos str.  
P.O. Box 167  
PIRAEUS - GREECE  
Tel: 45-31.144 - 146 - 149 - 165  
166 - 442 - 459 - 478 - 493  
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16  
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊος

Η ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ μας ζωή στην ελληνική φιλοσοφία έχει κατατάξει: ένα πλατύ χώρο, όπου τούς πολύ δριστήρους και λυρικούς, ένα κύκλο με θέματα γεμάτα ανθρωπιά και γραφικότητα.

"Ολη η μαρτυρία, ήλιος λέγαμε, άπειλη την θαυματική μας παράδοση: έχει δρει την ξεφρούση της σε κάθε είδος τούς λόγους, στον πέρα, στον έμπιστρο, στον μουσικό, στον έπονυμο ή άνωνυμο.

Κάθε κανόπη ή θρίαμβο, κάθε χαρά ή λύπη, ή άλληγρης λόγος τόν έχει περιτάξει, τόν έχει δουλεψει, τόν έχει κάνει αφήγημα, διήγημα, ιστορία, ποίημα, τραγούδι, προσευχή. Ο μισεμέρη του γεμίζει, η προσομούν της άρρενωντακατικής, η προσευχή της μάνωνς, τα προκατά της άδειαντής τού ναυτή, έχουν συμβείσει: ένα θερικοτέριο ανεπαναλόγητο, ένα κύκλο γεμάτο κίτσιθρα και επικαθίσια.

"Η δημιουργική ποίηση είναι: γεμάτη όποιο φήγματα θαλασσινής ζωής, πού έχουν γίνει τραγούδια και γεράδες νησιώτικος. 'Αλλα και πέρα όπ' είναι: δυνατό νά υποστηρίξουμε δις: τά δριστούργηματα της πεζογραφίας μας είναι θαλασσινού περιεχομένου.

"Ανυπέρβλητος ο Καρκαδίτικος, αλληγορητος ο Ιπποποτακίνης, ανεπαναλόγητος ο Μυριβήλης οπότε «Μεγάλο Σαλπάρισμα», μοναδικός ο Σούκας, υπέροχος ο Λεβάντης, όπ' έσους δούλεψην την θαλασσινή μας ζωή στον πέρα λόγο.

Στην ποίηση τό προδιάδισμα άνηκει στο Νίκο Καβδαίδη. 'Ανυελός τραγούδης με μπούμικη φωνή τόν νόστιμη, τόν πλατεία και άτερμον θάλασσα, τόν φυγή και τόν συνάντηση τόν ξωτικών τόν άγροδο στοιχείου, τίς διαστροφές και τίς διπλαγορευμένες περιπέτειες.

Είχε προγραμμάτισε δημιουργίας ο Κώστας Οδράνης. Ο αποδημητικός του συνάντησης τόν "Ελλήνων ναύτη" σε κάθε λιμάνι, σε κάθε θάλασσα της θερογείου και τόν ξεκανε ποίηση:

Πότε θά άνοιξουμε πανιά για τά νησιά τού  
(Νότου πότε τό ρού θ' ανέδουμε τού ποταμού 'Αμαζόνες).

Καιρός μας: πιά νά πάφουμε νά διέλουμες (μπροστά μας

τόν ίδιων πάντα ληφανιδών τής νυσταγμένης (είκονα!)

**ΚΑΙ Ο ΓΑΡΓΙΤΑΤΟΣ ΔΡΟΣΙΝΗΣ** δέν παράλειψε νά τραγουδήσει: τόν θαλασσινής ζωής τόν δύοις είδε όποιο μιά άλλη πλευρά τόν καθαράς φυσιολατρικής. «Τ' άκρογιάλια!» τού είναι δυόν νότες μουσικής πρός τόν οδρανό, μιά εδέχαριστης στο θέατρο γιά τόν θαλασσινή τού πλάσι. Τά «θαλασσινά τραγούδια» τού είναι: ένα ταυτόλο θαλασσινού τοπίου με τίς δρακόδερες ποιητικές πινελιές πού έχουν όπλωσει σε μουσικά. Άλλα και πόσα άλλα ποιήματα τού δέν ζωγράφισαν τόν έλληνικη θάλασσα, δέν τραγουδήσαν τόν "Ελλήνων φάρα, δέν θυμηνού τόν "Ελλήνων ναύτη;

"Ο μελαγχολικός Πορφύρας όπ' τόν ταχέρνα τόν της Φρεστεπήδης τραγουδήσει τόν κανόπη τού ναύτη διέλουντας τά καρδίαν νά ζεμακαρινούν όπ' τό λιμάνι τού Παιραιών, ένων ο Πετιμέζας - Λαύρης τραγουδήσει τό γυρισμό τού καπετάνιου πού έφερνε στόν καπετάνιος όπ' τόν πόλην φρεστά και τζεστίνια μέσος όπ' τόν "Οντάσσος.

"Τη ποδοβλητική, όπως δήλη τού η ποίηση, οι θαλασσοίσιοι στήχοι: τού Καβδάρη καλυμμένοι όποιο μιά θρησκευτικής κι' άλλοτε άναγκητόντας τόν ναυτική μας παράδοση μέσα στόν μαθολγία πλούτισαν τόν ναυτική μας φιλολογία.

"Όμως, ο πόλη γητοίσιος έπιπροσωπός τού ναυτικού στήχου πέρα όποιο τόν άδικηλονικήτο πρώτο, τού Καβδαίδη, είναι ένας άλλος ναυτικός, ο 'Αντωνίου, ο καπετάνιος ποιητής δημος λέγεται:

K: "Αύτος, δημος δη Καβδαίδης έγραψεν οι ίδιοι τόν ναυτική ζωή, τός κακιώδης, τίς γαρές, τόν λόπη τού άποχωρισμού, τόν νόστο τού ταξιδιού και τόν ίκανοποίηση τής άπιστορφής. 'Ο 'Αντωνίου, φίση συναυτισμούτικος, με τόν φυγή πού πλατινδρομει όποιο τόν νοσταλγία τής στεριάς, στόν έρωτα τού θάλασσαν έγραψε τόν στήχους όπανο στόν γέρυρα η στό κακιόπονη μέλαγκην και πηγή έμπνευσας τό ίδιο τό ποδό και τή ζωή του.

Χαράξει!: Η φτενή στεριά είναι: πιό σκοτεινή όποιο τόν (νόχτα

νοισθόν ν' άναπνειει: περισσότερο ό δέρας. Ήπρετο πλάτι όπ' τό φιλοτερίνι: μου μηδε σκά.

**ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ** ή έμφανιση τής θαλασσινής ζωής στόν πεζό λόγο και πιό δουλεμένη ποιητικά. "Άπ" τόν Ρίζο - Ραγκανή και τόν Ράδο, όποιος σύγχρονος, Εδσ Βλάμη και Ήλιας Τσουκλά διαγράφεται: ένας κόπλος με λογοτεχνικά δριστουργήματα. Δέν υπάρχει πιναγή τής θαυματικής μας ζωής πού νά μη διαδιπλωθήκε. Δέν υπάρχει ειδηγήσεις άνθρωπων με κάποιαν άξιον πού νά μη θυμήθηκε, θρωπούδες, ναυτούνη, παλληκαρά, θυσία, συντροφική άγνη, άλληγρηγή, προσπάθεια, φιλοδοξία, δέλα αύτα συνθέτουν ένα πάνθεο άξιων, πού δρισκεται μέσα στις σελίδες τής ναυτικής μας φιλολογίας. "Ο Ράδος στόν «πιλότο τού Δάρη - Μπογάς» ζωντανείται τό άλλαντο άλληγρη πνεύμα τής θυσίας, τό τόσο γνώριμο στούς γεμιζόδες τόν '21 πού έγιναν άτρημητοι ναυμάχοι και δύρισαν τόν άνεξαρτησία στό γένος τόν "Ελλήνων.

Στό διήγημα του, ο ίδιος «Ο μοδιός τής Ναυαρχίδος» γίνεται: ένας υπέροχος θυμογράφος, άλλα και ένας τραγικός θυμητής θυσίας πού τον τονίζει τόν άνδραγαθούματος.

Σά άλλοπλασίο δη Σφρατής Μυριβήλης στό «Μεγάλο Σαλπάρισμα» δημιουργεί ένα καπετάνιο - τόπο άνεπανάληπτο, πού προσωποποιεί κάποιας άρτηη ή διειδημονία τόν "Έλληνη ναυτικού. 'Ακόμη έκει μέσα προβάλλουν δέλα τά θηρή και θυμητού τόν άλληγρηκού νησού διδούλα, ζυγά, τόσο άνθρωπινα.

"Ενα άλλο στοιχείο, πού δέν παραγνωρίζεται: είναι τό προσωπικό όφος κάθε θαλασσινού πειραρχού. 'Ο καθένας θάλεγες κανείς, χωρίς υπερδολή, είναι έκπρωτος πιάσης σχολής χωριστής. 'Ο Καρκαδίτης σε άλλο, δη Μυριβήλης, δη Κόντογλης, δη Καιροσύλλας, δη Κωστής Μπαστικής με τόν "Μηρά τόν Ρέμπελο", κάθε ένας και άλλη θεωρήση, κάθε ένας και άλλη διήγηση κι' δύοι μικρής, θυμητής τόν άλλαντο άλληγρηκο ναυτικού πνεύματος.

**ΘΑ ΣΤΑΘΟΓΜΕ** τέλος σ' έναν θαλασσινό λογοτέχνη πού δέν άσχοληθηκε ίδιαιτερα με τόν Έμπορική Ναυτιλία, άλλα πού έγραψε μιά άντερναπήτη θαλασσινή έποποια τόν "Εποδύγματος ΙΙ", πού δραδεύτηκε όπ' τόν "Ακαδημικής Αθηνών και πού έκει περιέγραψε τόσο έντονα και με τόση άπιτυχία τόν ίδιων πάντα πάλη τού άνθρωπου στό ίγρο στοιχείο με τόσα άνετους και τά κόμικτα, είτε σε δημοπρικό πλεύτο δρισκεται είτε σε πολεμικό.

"Ο Ήλιας Τσουκλάς, γιατί σ' αύτον άναψερόματε, δη ιππαρχος τόν θρυλικού Κατσώνη, ήπηρετει όποιο λόγον τόν Έμπορική Ναυτιλία και έχει μιά προσφορά διξιλόγηη στόν ναυτική έπακιδευση, πρώτα ώς Διευθυντής Σπουδών στόν παλιά Σχολή τής "Θράσης κι' όποιο πολλά χρόνια έως τόρι, είδικες - άπιτυχης στόν Έπιπλον έπαπεδεύσεως τόν Γ.Ε.Ν.

"Ο Σεπτέμβριος, δη μήνας πού πέρασε είχε μιά έπειτα τόν 14η Σεπτεμβρίου, ήμέρα ναυάγη τού Κατσώνη και ήμέρα τού θαύματος τόν θαλασσομάχου Βασιλή Λάσκου και τόν άλλων άνδρων πού έπεσαν για τόν πατρίδα και τόδι μένγαλα τό κόμια στό Σκιαθίτικο άκρογάλι.

Αλλα σπειριά στάρι: τά λόγια μας στήν μηνή τους και συγχρόνως μιά άναψερος από είδος αύτο τόλογον, τόν ναυτικού λόγου πού διαδιπλωτής τόν θαυματικής θυσίας τού Κατσώνη, θυμητής τόν θαυματικής θυσίας τού Λάσκου, θυμητής τόν θαυματικής θυσίας τού Κατσώνη, θυμητής τόν μηνή του.

«Τι στό πέλαγο, κατάντικρυ στά Σκιαθίτικην άκρογάλια: τό Σταριά και λόγον τόν Όρεστη Λάσκου άδειος πού τόν ποιητήν Όρεστη Λάσκου, θυμάμα στήν μηνή του.

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
2880 Brake, Am Pier,	P.O.Box 66, Teleph: 33 50,
2970 Emden, Neptunstrasse 15,	P.O.Box 23, Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37,	P.O.Box 2187, Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ



# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ § 4.217.520

‘Η μεγαλυτέρα ‘Ελληνική ‘Ασφαλιστική ‘Εταιρεία  
ἀποκλειστικῶς ἀσχολουμένη μὲ ἀσφαλείας πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

‘Οδός Σταδίου ἀριθ. 24 (132)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3226.957 - 3236.404 - 3233.284 - 3233.376

TELEX: ΑΘΗΝΑΙ 216175 - 214128 - 214157

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “HELSHIPAIR”

# ‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

## Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Τοῦ κ. Νίκου Μ. Σαμαρᾶ

ΕΙΔΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Α. Ο λιμένας είναι μικροοικονομική παραγωγική μονάδα. Παράγει ύπηρεσίες καὶ ἀποδέπτει σὲ οἰκονομικό ἀποτέλεσμα: τὴ γρηγορότερη καὶ ἀσφαλέστερη διακίνηση πλοίων καὶ φορίων μὲ τὸ μικρότερο δυνατό κόστος. Τὸ καλύτερο οἰκονομικὸ ἀποτέλεσμα μὲ τὸν ἐπιτυχῆ συνδυασμὸ τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς: τὸ ἀνθρώπινο δυναμικό, τὸν μηχανικὸ ἔξοπλισμὸ καὶ τὸ κεφάλαιο μὲ στόχο τὴ γρήγορη, ἀσφαλῆ καὶ φθηνῆ διακίνηση τῶν ἀγαθῶν.

Η οἰκονομικὴ λειτουργία τοῦ λιμένα ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰς δυνάμεις τῆς ἀγορᾶς καὶ ἀπὸ τὴ λειτουργοῦσα μορφὴ τοῦ. Γιατὸ θὰ πρέπει στὸ τέλος κάθε οἰκονομικοῦ ἔτους νὰ ἀνακοινώνονται τὰ ἀποτελέσματα που προέκυψαν καὶ νὰ φαίνεται ποιὰ εἶναι ἡ οἰκονομικὴ εὐρωστία τοῦ ‘Οργανισμοῦ, ποιὰ εἶναι τὰ κεφάλαιά του καὶ ἀπὸ ποὺ τὰ ἀντλεῖ. ‘Αλλωστε, δάσκει τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῶν θὰ είναι δυνατὸ νὰ ὑπολογισθεῖ ἡ ἀπόδοση τοῦ ἐπενδυμένου κεφαλαίου καὶ νὰ ἀποδειχθεῖ ἡ καλὴ ἢ μὴ διαχειριστὴ καὶ κοστολόγηση τῶν προσφερομένων ύπηρεσιῶν ἀπὸ τὸν λιμένα.

Β. Η μορφὴ μὲ τὴν ὄποια λειτουργεῖ ὁ λιμένας προσδιορίζει καὶ κατὰ ἓνα μεγάλο ποσοστὸ τὶς πηγὲς ἀπ’ ὅπου θὰ ἀντλεῖ τὰ κεφάλαια του, τὸ είδος τῶν κεφαλαίων καὶ τὴν μελλοντικὴ ἔξόφληση τους. ‘Ενας κρατικὸς λιμένας θὰ ἐπιχορηγεῖται ἀπὸ τὶς κρατικὲς ἐπενδύσεις, ἐνώ ἔνας κοινωνικὸς λιμένας θὰ είναι ποὺ πιθανὸν νὰ ἀντλεῖ τὸ κεφάλαιο ποὺ χρειάζεται ἀπὸ τοὺς ἴδιους τοὺς δημότες του ἐκδίδοντας ἔνα ὁμολογιακὸ δάνειο ἢ προσφέροντας μετοχὲς στοὺς δημότες του, οἱ ὄποιοι, στὸ τέλος τοῦ χρό-

νου, θὰ πάρουν τὸ ἀντίστοιχο μερίδιο τους ἀπὸ τὰ κέρδη τῆς λειτουργίας.

“Οπως εἶναι φυσικό, ἀλλη θὰ είναι ἡ διάρκεια καὶ ὁ τόκος γιὰ ἓνα δάνειο ποὺ δίδεται σ’ ἓναν κρατικὸ λιμένα, ἀλλος σὲ ἓνα δημοτικὸ καὶ ἀλλος σὲ ἓναν ιδιωτικό. Εἶναι ἐπίσης ποὺ πιθανὸ νὰ γίνωνται διάφοροι συνδυασμοὶ προκειμένου νὰ βρεθεῖ τὸ ἀπατούμενο κεφάλαιο, καὶ, ὡς ἐκ τούτου, ὑπάρχει σοδαρός λόγος καὶ θὰ πρέπει νὰ ἀνακοινώνονται:

α. Τὰ ἔξοδα, δηλαδὴ τὰ κεφάλαια ἐπενδύσεων τοῦ λιμένα.

β. Τὸ είδος, ἡ διάρκεια καὶ τὸ κόστος τοῦ κεφαλαίου. Πάντως, αὐτὸ τὸ τελευταίο δηλαδὴ τὸ κόστος τοῦ δανειζόμενου κεφαλαίου, πρέπει νὰ παρακολουθεῖται μὲ προσοχὴ γιατὶ οἱ διαφορετικοὶ τόκοι ἀντανακούν κατὰ ἓνα μεγάλο ποσοστὸ τὶς καταστάσεις τῆς χρηματαγορᾶς, κατὰ τὴ στιγμὴ ποὺ τὸ λιμάνι θὰ δανεισθεῖ τὸ κεφάλαιο. Λόγω δὲ τοῦ ὅτι οἱ λιμενικὲς ἐπενδύσεις ἀντιπροσωπεύουν ἀρκετὰ μεγάλο ποσά (π.χ. προϋπολογισμὸς τοῦ Ο.Λ.Π. γιὰ τὸ 1976 δρχ. 2,6 δισεκ.) μιὰ ἀλλαγὴ κατὰ 0,5% στὸ ἐπιτόκιο θὰ δημιουργήσει γιὰ τὸν λιμένα ἔνα ἐπιπρόσθετο ἔξοδο τῆς τάξεως τῶν 13 ἑκατομ. δρχ.

γ. ‘Ενας ὄλος τρόπος δανεισμοῦ είναι ὑπὸ τὴν μορφὴν χρεωγράφων καὶ ὑποθηκῶν. ‘Εδὲ ὑπάρχει, πρέπει νὰ φαίνεται στὸν δημοσιεύμενο ισολογισμὸ καὶ τοῦτο γιατὶ συνήθως τέτοιοι εἴδους δανεισμοὶ προέρχονται ἀπὸ ιδιώτες, ἐταιρίες ἢ ἄλλους ὄγανισμοὺς ὅπου, τόσο ἡ διάρκεια δάνειο καὶ τὸ ἐπιτόκιο διαφέρουν ἀρκετὰ ἀπὸ σα

προηγουμένως ἀναφέρθηκαν.

Δ. ‘Ενα ἄλλο στοιχεῖο ποὺ πρέπει νὰ ὑπάρχει στὶς ἑταῖρες δημοσιεύσεις τοῦ ἀρμοδίου ὁργάνου είναι καὶ ὁ γαριαστὸς ὁ ορᾶς δηλαδὴ τὸ ποσὸ τοῦ κεφαλαίου τὸ ὅποιο ἐπέτυχε ἡ Δ)σις νὰ ἀποσθέσει. ‘Οπως εἶναι φυσικὸ ἓνα συγκριτικὸ μεγάλο ὑπόλοιπο κεφαλαίου καὶ μικρὸς λογαριασμὸς ἔξαγορας δείχνει χρηματοδοτικὴ ἀδύναμοια. Τὸ ἀντίθετο δὲν σημαίνει ὅτι τὸ λιμάνι εἶναι οἰκονομικὰ εὔρωστο, γιατὶ τὸ διτί ζεπτηρώνεται τὸ δάνειο γρήγορα είναι ποὺ πιθανὸν νὰ ἔχει σὰν συνέπεια τὴν ἐγκατάλειψη τῆς κανονικῆς συντηρήσεως του, ὅποτε οἱ προσφερόμενες ύπηρεσίες τοῦ λιμένος θὰ δρίσκωνται σὲ πολὺ χαμηλὸ ποιοτικὸ ἐπίπεδο.

Τέλος, θὰ πρέπει νὰ ἐμφανίζονται κατὰ κατηγορίες τόσο τὰ ἔσοδα τοῦ λιμανοῦ δόσο καὶ τὰ ἔξοδά του. Εἰδικά, τὸ θέμα τῆς κοστολογίσεως τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος πρέπει νὰ τυχάνει ιδιαίτερας προσοχῆς. Πολλές φορές, ἡ διοίκηση ἐνὸς λιμένα ἔχει τὴν ἐντύπωση ὅτι ἡ κοστολογίση εἶναι ἡ ἐνδεικνυμένη. Αὐτὸ εἶναι κάτι που μπορεῖ νὰ λεχθεῖ μετὰ σχετικῆς δεβασιότητος μόνον ὅταν ἔξετασθούν πολλὲς ἐναλλακτικὲς λύσεις. Τὸ μόνο που μπορεῖ νὰ λεχθεῖ ἔδω είναι ὅτι ὀλόκληρος ὁ λιμένας πρέπει νὰ χωρίζεται στὰ λεγόμενα «κέντρα κόστους». Τὰ ἔξοδα τοῦ λιμένος περιλαμβάνουν κονδύλια ὥπως:

— ‘Εξοδα λειτουργίας, μισθούς, λειτουργίας καὶ παρακολούθηση τῶν γεραῶν, ηλεκτρικό, κάρβουνο, χρήση φυσικοῦ ἀερίου, κλπ.

— Συντήρηση καὶ ἐπισκευές.

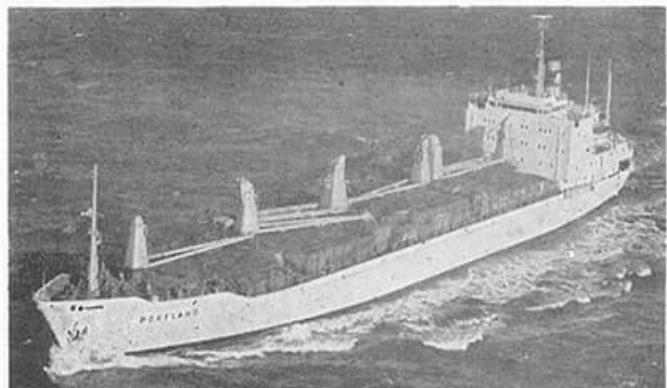
— ‘Εξοδα διαχειρίσεως, ἀσφάλεια, διαφήμιση, τηλέφωνα, ταχυδρομικά κλπ.

— Χρηματοδοτικὸ τόκοι δανείων, ύποθηκῶν, φορολογίας κλπ.

Ε. ‘Οπωσδήποτε, τὸ χρηματοδοτικὸ πρόγραμμα ἐνὸς λιμένος ἔχει ἄμεση σχέση μὲ τὸν ἐθνικὸ οἰκονομικὸ σχεδιασμό. Νὰ γιατὶ εἶναι ἀπαραίτητη ἡ δημιουργία ἐνὸς ‘Εθνικοῦ Συμβουλίου ‘Αναπτύξεως Λιμένων διάσει τῶν εὐρωπαϊκῶν προτύπων. Τὸ Συμβούλιο αὐτὸ θὰ δέχεται κάθε χρόνο τὶς αἰτήσεις τῶν Λιμενικῶν Δ)σεων γιὰ τὶς ἀνάγκες τους σὲ κεφάλαια ἐπενδύσεων, τὸ δὲ Συμβούλιο, μὲ τὴ σειρά του, θὰ ὑποδάλλει τὴν ἔκθεσή του στὸ ἀρμόδιο ‘Υπουργεῖο.

SOL

Always at  
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: “ESOEL”

GOTHENBURG

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

**ΝΕΟΣ ΓΕΝΙΚΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ο.Λ.Π.**

Την 14ην Σεπτεμβρίου έτοποθετήθη άπό τὸν 'Υπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀλ. Παπαδόγγοναν ὁ νέος γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Μίλτ. Κάμαρης, ἀρχιπλοίαρχος Λ.Σ. ἐ.ά.

Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς ἔγκαταστάσεως καὶ ἀπευθύνομενος πρὸς τὸν κ. Κάμαρην ὁ 'Υπουργὸς Ε.Ν. ἐτόνισεν ὅτι, εἰς αὐτὸν ἐνσπόκειται νὰ ἐνεργοποιήσῃ ὅλας τὰς δυνάμεις τοῦ 'Οργανισμοῦ διὰ νὰ προχωρήσῃ ὁ λιμὴν πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν μὲν γοργώτερος ρυθμούς. Τούτῳ δὲ στήμερον εἴναι περισσότερον ἀνάγκαιον, μὲ τὴν ἐπισπεύδομένην ἐνταξιν τῆς χώρας μας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν.

'Εξ ὅλου ὁ κ. Κάμαρης, ὄμιλῶν εὐθὺς μετὰ τὴν ἔγκαταστάσιν του ἑτοίσε, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι πιστεύει εἰς τὴν συμβολὴν ὅλου τοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον καὶ θὰ εὔρῃ συνεργάτην καὶ δοθήσῃ του διὰ τὴν ὄμαλὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος καὶ διὰ τὸ καλὸν τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας καὶ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν στενήν συνεργασίαν μὲν ὅλας τὰς Ἀρχὰς διὰ τὴν ταχείαν ἐξυπηρέτησιν τῶν συναλλασσομένων μὲν τὸν λιμένα.

Βεβαίως, ἡ στιγμὴ τῶν λόγων παρῆλθεν καὶ εἰσήλθομεν εἰς τὴν περίοδον τῆς ἐνημέρωσις, συλλήψεως τῶν προβλημάτων καὶ μεθοδεύσεως τῶν ἐνδεδειγμένων μέτρων πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν λειτουργίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος.

Ἡ στήλη αὐτῆς, ἐνδιαφερομένην νὰ βοηθήσῃ τὸν νέον γενικὸν διευθυντὴν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ νὰ συμβάλῃ οὕτω εἰς τὴν ἐδραίωσιν ὄμαλῶν συνθηκῶν εἰς τὸν λιμένα, θὰ εἶχε νὰ ὑποδειξῇ ὅτι πολιτικὴ τοῦ Ο.Λ.Π. πρέπει νὰ είναι ἡ προτεραιότης εἰς τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων μέσω τοῦ λιμένος, ἀντὶ τοῦ δευτερεύοντος ἔργου τῆς ἀποθήκευσεως διὰ νὰ ἀποφεύγῃ μεγάλας συμφορήσεις. 'Ημπορεῖ ἡ ἀποθήκευσις νὰ ἐπιφέρῃ εἰσοδήματα εἰς τὸν Ο.Λ.Π. τὰ ὅποια, ἐπ' ἥποτε, ἐπ' ὅποτε, φαίνονται ἐπικερδῆ, πλὴν ὅμως ἡ κακὴ χρῆσις τοῦ χώρου διαμετακομίσεως διὰ μακροπρόθεσμον ἀποθήκευσιν μείωνει τὴν ἀποδοτικότητα τοῦ λιμένος.

Δέν πρέπει, ἄλλωστε, νὰ διαφεύγῃ ὅτι ὁ κυριώτερος λόγος διὰ τὴν ὑπερβοήν ἐνὸς θαλασσίου λιμένος είναι νὰ μετακινῇ φορτία μέσω τῶν διευκολύνσεων ποὺ προσφέρει μεταξὺ τῆς θαλάσσης καὶ τῶν μέσων χερσαίας μεταφορᾶς. 'Εάν ἀγνοοῦμε ἡ ἀρχή, τότε θὰ προκαλοῦνται συμφορήσεις καὶ ἀνάγκαιαι πρόσθετοι ἐπιβαρύνσεις εἰς τὰ φορτία, πρᾶγμα τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ, ὀπωρόποτε, ἀρνητικὰς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ἑθνικὴν οἰκονομίαν.

'Επίσης, καθ' ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ἔργατῶν καὶ μηχανικῶν μέσων ὁ νέος γενικὸς διευθυντὴς θὰ πρέπει νὰ ὀρχίσῃ τῷρα συζητήσεις μὲν τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ἔργατικῶν ἐνώσεων μὲν κύριον ἀντικείμενικὸν σκοπὸν τὴν ἐπίτευξιν συμφωνίας ἐπὶ τῆς ιδεώδους ἀναλογίας τῶν ἀπαιτουμένων ἔργατῶν καὶ μηχανικῶν μέσων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργασιῶν ἐπὶ φορτίων διαφορετικῶν βασικῶν κατηγοριῶν, μὲ τελικὸν στόχον τὴν μείσων εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς συνθέσεως τῶν ἔργατικῶν ὄδαμον. 'Εφ' ὅσον ὑπάρχει ἔργασία εἰς τὸν λιμένα, ἡ οἰσιδήποτε περιστολὴ δὲν θὰ ἐμείωνε τὴν ἀποσχόλησιν.

Ἄλι συζητήσεις ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου δύνανται νὰ ἀποδώσουν καλύτερα ἀποτελέσματα ἐφ' ὅσον γίνονται μὲν ὑφαλοίτητα καὶ καλοπίστωσα. Διότι ἔχουν συνηθίσει νὰ ἴσταμεθα μάρτυρες διοπτραγματεύσεων μόνον ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ἀπεργιῶν καὶ ὄλων πιέσεων. Θὰ πρέπει νὰ πεισθοῦν οἱ ἔργαζομενοι, ὅτι ἐφ' ὅσον αὐξάνει ἡ παραγωγικότητα θὰ αἰχνήσουν ταυτοχρόνως καὶ αἱ ἀποδοχαί των. 'Ας γίνη μία ἀρχή, ἔστω καὶ πειραματικῶς.

"Ἐνα ἄλλο σημεῖον εἰς τὸ ὅποιον θὰ πρέ-

πει νὰ δοθῇ ἰδιαιτέρα σημασία, είναι τὸ πρωινὸν προσκλητήριον, τὸ ὅποιον ἔχει ὡς συνέπειαν νὰ σπαταλῶνται περισσότεραι ἀπὸ 2.500 ὠραι παραγωγικοῦ χρόνου. Θὰ ἡδύναντο αἱ ἐργασίαι ἐκάστης ἡμέρας νὰ προγραμματίζωνται κατὰ τὰς ἐσπερινὰς ὥρας τῆς προτεραίας, ὥστε νὰ ἔξοικον μῆται τὸ χρόνος τῶν 2.500 ὠρῶν ἡμερησίων πρὸς ὄφελος καὶ τῆς ἀποδόσεως τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἐργαζομένων.

**ΑΚΕΦΑΛΟΣ Ο Ο.Λ.Π.**

'Ο 'Οργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς παραμένει μέχρι τῆς στιγμῆς αὐτῆς ποὺ χαράσσονται αἱ γραμμαὶ αὐταὶ ἀκέφαλος. 'Ενώ προσφέρεται ὁ 'Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐδήλωσεν ὅτι ἔχει ὑπογραφή ἡδη ὁ ἐπαναδιορισμὸς τοῦ κ. Πάνου 'Αθανασιάδη, ἐν τούτοις παρῆλθε χρονικὸν διάστημα ἐνὸς μηνὸς περίπου, ἀφ' ὅσου ἐλήξει ἡ θετεῖα τοῦ προέδρου χωρὶς νὰ ἔχῃ δημοσιευθῆ σχετικὴ πρᾶξις τοῦ 'Οργανισμοῦ Συμβούλιου περὶ ἐπαναδιορισμοῦ.

Νομίζουμεν ὅτι, διὰ τὸ καλὸν τοῦ 'Οργανισμοῦ θὰ πρέπει νὰ καλυφθῇ τὸ συντομώτερον τὸ κενὸν αὐτό.

**ΝΕΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ**

'Ωρκίσθησαν 288 ὑπάλληλοι τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, οἱ ὅποιοι ἐμονιμοποιήθησαν μὲ τὸν νόμον 411)76.

Οὕτω πιστεύομεν ὅτι μὲ τὴν μονιμοποίησιν καὶ τῶν ἀνωτέρω ὑπάλληλων, πέραν τοῦ διοικούμενού ὅτι προσκοπεύεται ἐν μακροχρόνιον αἵτημα, ἀποκαθίσταται συγχρόνως καὶ ἡπιώτερον

κατῆμα ἐργασίας, διότι ἐκλείπουν αἱ διαφοραὶ, αἱ ὅποιαι ὑπῆρχον μεταξὺ τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ὑπαλλήλων καὶ τεχνικῶν.

Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς ὄρκωμοσίας ὁ 'Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Α. Παπαδόγγονας συνέρθησεν εἰς τοὺς νεομονιμοποιηθέντας προστήλων εἰς τὰ καθήκοντά των καὶ ἐργατικότητα, διὰ τὴν πρόδοσον τοῦ λιμένος καὶ τὴν διασφάλισην τῶν συμφερόντων τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἐνῷ ὁ προεδρεύων ἀντιπρόεδρος καθηγητὴς κ. Δ. Πίππας ὑπέμιησε τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ καθήκοντά των.

**ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΣ**

'Υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφασίσθη νὰ μετασκευασθῇ μία σιδηρὰ αὐτοπρωθυμένη φορτηγὶς εἰς ὑδροφόρου σκάφος, μεταφορικῆς Ικανότητος 300 τόνων ποσίμου ὑδατος.

Αἱ ἐργασίαι μετασκευῆς θὰ ἀνατεθοῦν κατόπιν διαγωνισμοῦ. 'Η προύπολογιζομένη δαπάνη διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀνέρχεται εἰς 3.500.000 δρχ.

**ΣΥΝΤΟΜΑ**

'Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. πίστωσις 13.260.000 δρχ. διὰ τὴν κατόπιν διαγωνισμοῦ προμήθειαν 30 ρυμουλκουμένων καὶ ἡμιρυμουλκουμένων ὀχημάτων (νταλικῶν).

— 'Αγκιστρα καὶ ἀντίβαρα διὰ τὴν κατασκευὴν συγκροτημάτων ἀναρτήσεως φορτίου (ἀτανῶν) τῶν 3 καὶ 6 τόνων θὰ προμηθευθῆται, κατόπιν διαγωνισμοῦ, δ. Ο.Λ.Π., διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν γερανῶν του. 'Ηδη ἐνεκρίθη πίστωσις 400.000 δρχ. διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν.

# 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

Άλεξιουπόλεως 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.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ / — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: **Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ**

ΓΡΑΦΕΙΑ: 'Αλεξ. Σούτσου 6 - Τηλέφ. 3616.811 'Αθηναί

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: 'Αλεξ. Σούτσου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 'Αθηναί

### ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (ΚΟΝΙΑΚ),

ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

'Εξυπηρευόνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Πρεσβείες, πλοῖα ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἐσοτάρικό καὶ τὸ ἔξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047



ΝΕΟΡΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



ΕΛΛΑΣ

Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΟΡΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη' 67  
Τηλ. 49.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης, Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London  
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping  
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Πότε θεωρεῖται ότι «κατέπλευσεν» τὸ πλοῖον

Η διένεξις περὶ τοῦ πότε ἔχει καταπλεύσει τὸ πλοῖον, ήτοι περὶ ἕν πραγματικὸν γεγονός ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὅμως ἥρτηνται νομικὰ ἀποτελέσματα, ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἄγεται ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. Ἐπακολουθοῦν μακραὶ καὶ δαπανηραὶ δίκαια αἱ ὁποῖαι, ὡς ὁρθῶς παρετηρήθη, θά ἡτο δυνατὸν νὰ είχον αποφέρει, ἐὰν ἐπεδεινύετο προσοχὴ περὶ τὴν σύνταξιν τῶν συμβάσεων ναυλώσεως καὶ ἐλαμβάνοντο ὑπὸ ὅψιν τὰ ἐκ τῆς νομολογίας πορίσματα.

Σημαντικὴ δίκη ἐπὶ τοῦ θέματος εἶναι ἡ διεξαχθεῖσα ἐξ ἀφορμῆς τῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου «ΙΩΑΝΝΑ ΟΛΕΝΤΕΝΤΟΡΦ», ἡ ὁποία μετὰ κυμαινόμενην νομολογίαν τῶν κατωτέρων δικαστηρίων ὑπερέωθη ν' ἀνέλη τὴν κλίμακα τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων, δὲν φαίνεται ὅμως νὰ είχον αποφέρει, ἐὰν ἐπεδεινύετο προσοχὴ περὶ τὴν σύνταξιν τῶν συμβάσεων ναυλώσεως καὶ ἐλαμβάνοντο ὑπὸ ὅψιν τὰ ἐκ τῆς νομολογίας πορίσματα.

Εἰς τὴν σύμβασιν ναυλώσεως τοῦ πλοίου τούτου μεταφέροντος γεννήματα ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς Ἀγγλίαν, οἱ ναυλωταὶ εἴχον τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πλειόνων λιμένων ἐκφορτώσεως («Ἀδυναμούθ, Γλασκώθ, Μπέλφαστ, Λονδίνον, Λίβερπουλ/Μπίρκενχετ, τούτων θεωρουμένων ὡς ἐνὸς λιμένος») καὶ τὸ ζῆτημα ὅπερ ἐτίθετο ἡτο ἄν τὸ πλοῖον ἀφίχθεν εἰς Μπάρ 'Ανκορέϊτς εἰς τὸν ποταμὸν Μέρσεϋ, ἡτο «κατέπλευσαν πλοῖον». Μετὰ μακροχρόνιον καὶ δαπανηρὸν δίκην μὲ διαφόρους ἀποφάσεις τῶν κατωτέρων δικαστηρίων, η Βουλὴ τῶν Λόρδων ἔκρινε ὅτι τὸ πλοῖον ἐθεωρεῖτο «κατέπλευσαν» ὥσπας ἀφίχθεν εἰς Μπάρ 'Ανκορέϊτς. Η δίκη δὲν ἡτο ματαιόσπονδος λογομαχία, διότι τῆς κρίσεως περὶ τὸ πότε τὸ πλοῖον ἐθεωρεῖτο «κατέπλευσαν» ἔχρητό τοῦ ἡ ἐναρξις ὑπολογισμοῦ τῶν σταδιῶν, οὐτίνος διαδραμόντος ἥρχετο ὁ χρόνος ἐπισταδιῶν μὲ οἰκονομικᾶς ἐπιπλώσεις εἰς δάρον τῶν ναυλωτῶν ἡ τῶν κομιστῶν τῆς φορτωτικῆς καὶ εἰναι ἀξίαν παρατήσεως, ὅτι πολλὰ πλοῖα μεταφέρουν σιτηρὰ μὲ τοὺς αὐτοὺς ὄρους, χωρὶς ν' ἀποδοθῇ προσοχὴ προσφόρου διατυπώσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου βάσει τῶν ἀπόφεων τῆς νομολογίας.

Ομοία ἡ περίποιος ὁμοία, ὑπῆρξεν ἡ δίκη ἐξ ἀφορμῆς τῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου «ΜΑΡΑΘΑ ΜΠΕΥ'» πρὸς μεταφοράν σιτηρῶν ἀπὸ ΗΠΑ εἰς ἔνα λιμένα κατὰ ἐπιλογῆς τῶν ναυλωτῶν, μεταξὺ Ἀμερικανῶν, Ρόττερνταμ, Ἀμβέρσης, Γάνδης ἡ ἀσφαλὴ γερμανικὸν λιμένα τῆς Βορείου Θαλάσσης.

Τὸ πλοῖον διετάχθη νὰ πλεύσῃ εἰς τὸν ποταμὸν Βέζερ. Τὴν 4 ἡ τὴν 5 Δεκεμβρίου 1970, τὸ πλοῖον διετάχθη νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς Μπρέμεν, κακῶς ὅμως λόγῳ τοῦ διεθνούτος τοῦ πλοίου. Τὸ πλοῖον ἡγικυρόδηλησεν ἀνοικτὸν τοῦ φαροπλοίου τοῦ Βέζερ τὴν 22.10 ὥραν τῆς 7 Δεκεμβρίου καὶ τὴν αὐτὴν ἡμέραν οἱ ναυλωταὶ διέταξαν τὸ πλοῖον, ἀφοῦ ἐκφορτώση μέρος τοῦ φορτίου εἰς Μπράκε πρὸς κουφισμόν, νὰ προχωρήσῃ εἰς Βρέμην πρὸς ἐκφόρτωσιν. Τὸ πλοῖον ἀπέτλευτο διὰ τὸν ποταμὸν Βέζερ τὴν 03.00 ὥραν τῆς 8 Δεκεμβρίου.

Ἀνέπλευσε τὸν Βέζερ μέχρι τοῦ Μπράκε (17 περίπου μίλια) καὶ ἐπέστρεψεν εἰς τὸ φαρόπλοιον, διότι δὲν ὑπῆρχεν διαθέσιμος προκυμαία εἰς Μπράκε καὶ δὲν ἐπετρέπετο ἀγκυροθολία πλησίον αὐτοῦ. Ἐλευθεροκοινωνία δὲν ἔλαβε χώραν. Η ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος ἐδόθη τὴν 09.00 ὥραν, ὅταν τὸ πλοῖον ἐπανέπλευσεν εἰς Μπρεμερχάφεν. Η ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος ἀπεκρούσθη ὑπὸ τῶν

ναυλωτῶν. Ἐπικολούθησε τὴν 10 Δεκεμβρίου προσδιορισμὸς ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, τοῦ λιμένος Μπράκε ὡς λιμένος ἐκφορτώσεως καὶ τὴν 12 Δεκεμβρίου τὸ πλοῖον ἀνέπλευσε πάλι τὸν ποταμὸν Βέζερ, δὲν ὑπῆρχεν ὅμως διαθέσιμος προκυμαία. Τὸ πλοῖον ἔτυχεν εἰδικῆς ὑγειονομικῆς ἐλευθεροκοινωνίας, ὅχι ὅμως καὶ τελωνειακῆς. Τὸ πλοῖον ἐπανήλθεν εἰς τὸ ἀγκυροθάλιον, ἔδωσε νέαν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος, ἡτίς καὶ αὐτὴ ἀπεκρύσθη. Τελικῶς, τὸ πλοῖον παρέβαλεν εἰς προκυμαίαν τοῦ Μπράκε, τὴν 30 Δεκεμβρίου.

Ἡ ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἡτο ὅτι τὸ πλοῖον είχε «κατέπλευσεν» εἰς Μπράκε τὴν 8 ἡ τὴν 12 Δεκεμβρίου καὶ ὅτι ἡ διαμονὴ παρεῖχε δικαίωμα ἀποζημιώσεως εἰς δάρον τῶν ναυλωτῶν ἐπειδὴ δὲν είχον καθορίσει ἐγκαίρως λιμένος ἐκφορτώσεως.

Οἱ ναυλωταὶ ἀντεπεξῆλθον ισχυριζόμενοι ὅτι τὸ πλοῖον είχε «κατέπλευσεν» τὴν 30 Δεκεμβρίου καὶ μολονότι ἡ ὀνομασία τοῦ λιμένος ἐκφορτώσεως είχε καθυστερήσει, δὲν ὑπέστησαν ἐτεύθεν ζημίαν οἱ πλοιοκτῆται.

“Ηρξατο ἐκ τούτου δικαστικὸς ἄγων διαρέσας περίποιον ἐπτὰ ἔτη. Πρωτοδικώς, ὁ δικαστής Ντόναλντον ἔκρινεν ὅτι τὸ πλοῖον δὲν είχε «κατέπλευσεν» τὴν 8 ἡ τὴν 12 Δεκεμβρίου, διότι ὁ πλοῦς δὲν είχε λήξει καὶ τὸ πλοῖον δὲν ἀνέμενεν. Αἱ πλεύσεις ἀπὸ τὸ φαρόπλοιον εἰς Μπράκε καὶ τάναπολιν, δὲν συνίστων ἀφίξιν ὑπὸ ἐμπορικὴν ἡ νομικὴν ἔννοιαν καὶ ἐπομένως ἡ μῆτρα κατονομασία λιμένος ἐκφορτώσεως δὲν προύξενης ζημίαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐπορεύθη ἀντίθετον ὅδον καὶ ἔκρινεν ὅτι ὅταν τὸ πλοῖον ἡγκυροδόλησεν εἰς τὸ φαρόπλοιον τοῦ Βέζερ καὶ ἀνέμενεν ἐλευθερώσιν προκυμαίας, ἡτο «κατέπλευσαν» πλοῖον.

Τελικῶς, η Βουλὴ τῶν Λόρδων ἀνέτρεψε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου καὶ ἐπεκύρωσε τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστοῦ Ντόναλντον.

Εἶναι ὅμως δέδαιον, ὅτι ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἀποφάσεων αἱ ὁποῖαι είχον ἐκδοθῆ, θά ἡτο εὔχερες νὰ διατυπωθῇ καταλλήλως τὸ ναυλοσύμφωνον. Εἰδικός ὄρος θά ἡτο δυνατὸν νὰ ὄριζῃ ὅτι ἡ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος θά δοθῇ ἐπὶ τὴν ἀρίστην εἰς τὸ φαρόπλοιον τοῦ Βέζερ. Αἱ δίλιγαι αὐταὶ λέξεις θά παρημπορίζαν τὸν μακρὸν δικαστικὸν ἄγωνα καὶ τὰ μεγάλα ἔξοδα τὰ ὅποια ἀπητήθησαν.

## Αγγλικὴ Νομολογία

• Ναύλωσις.— 'Ανάλωσις τοῦ χρόνου στοιλιῶν ἐκφορτώσεως ἐν ἀναμονῇ—

“Ἐναρξίς χρόνου ἐπισταλιῶν.— 'Απολύμανσις τοῦ φορτίου δύναμει ὅρου τῆς συμβάσεως.— 'Ο χρόνος ἀπολυμάνσεως ἐξαιρεῖται τοῦ χρόνου τῶν ἐπισταλιῶν.— 'Ἐρμηνεία τοῦ ἀξιώματος «ἄπαξ ἐν ἐπισταλίαις ἐσαεὶ ἐπισταλίαις».

Ἡ ἀξίωσις ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει ἔφερεν ἐκ νέου εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὸ ἀξιώματος «ἄπαξ ἐν ἐπισταλίαις ἐσαεὶ ἐπισταλίαις». Τὸ πλοῖον «ΔΙΑΛΣ» προέβαλεν δάσει τοῦ ἀκτής

ξιώματος τούτου ἀξιώσιν ἐξ ἐπισταλιῶν δολαρίων 338.635. Οἱ πλοιοκτῆται είχον ναυλώσει τὸ πλοῖον διὰ μεταφοράν ἀπὸ Βαλτιμόρων εἰς μίαν ἡ δύο ἀσφαλεῖς προκυμαίας εἰς ἕνα ἡ δύο ἀσφαλεῖς λιμένας τῆς Κίνας. Εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον προεβλέπετο ὅτι ἡ ἐκφόρτωσις θά ἐγινετο μὲ ρυθμὸν 1.500 ἀγγλικῶν τόνων κατὰ καιρού ἐπιτρέποντος ἐργάσιμον ἡμέραν τῶν 24 συνεχῶν ὥρων (Κυριακῶν καὶ ἐσρτῶν ἔξαιρουμενῶν καὶ ἄν ἔχρησιμοποιήθουσαν). 'Επίσης σχετικὸς πρὸς τὴν διένεξιν ἡτο ὁ ὄρος 15 τοῦ ναυλοσύμφωνου, ὁ διοίσος προεβλέπειν ὅτι κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν οἱ ναυλωταὶ ἀδικαιούντο καθ' οἰονδήποτε χρόνον δαπανάσιν αὐτῶν νὰ ἀπολυμάνουν τὰ κύτη (διαμερίσματα) χώρους τοῦ πλοίου ἡ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

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

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

καὶ τὸ φορτίον καὶ ὁ οὕτω ἀναλισκόμενος χρόνος δέν θὰ ὑπολογίζεται.

Άφοῦ ἐφόρτωσε τὸ πλοῖον 27.700 τόνους ὡς ἔγγιστα, διετάχθη νότιον τῆς Χανιάς ὅπου κατέπλευσεν καὶ ἡγκυροδόλησεν εἰς τὴν ράδαν τὴν 17.12 ὥραν τῆς Τετάρτης 3 Ὁκτωβρίου 1973 καταστὰν «καταπλεύσαν» πλοίον. Ἐπιστολή ἐτοιμότητος ἐδόθη καὶ ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως (σταλίαι) ἥρξετο τρέχων τὴν 13.00 ὥραν τῆς Πέμπτης 4 Ὁκτωβρίου.

Κατὰ τοὺς περὶ ἐκφορτώσεως δρους, αἱ σταλίαι ἀνήρχοντο εἰς 18 ἡμέρας, 11 ὥρας καὶ 12 λεπτά. Καθ' ὅλον αὐτὸν τὸν χρόνον, τὸ πλοῖον παρέμεινεν ἀναμονῇ εἰς τὴν ράδαν. Περὶ τὰς δύνα ἐδδομάτως μετὰ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου τῶν σταλίων, οἱ παραληπταὶ ἤρχισαν ν' ἀπολυμαίνουν τὸ φορτίον, ἐργασίας ἡ διποίησεν 16 ἡμέρας καὶ 6 ὥρας, τερματισθεῖσα τὴν 25 Νοεμβρίου. Τὴν 30 Νοεμβρίου τῷμα τοῦ φορτίου εἶχεν ἐκφορτωθῆ ἐντὸς φορτγίδων. Τὸ πλοῖον παρέβαλε εἰς τὴν προκυμαίαν τὴν 6 Δεκεμβρίου καὶ ἡ ἐκφόρτωσις συνεπληρώθη τὴν 10 Δεκεμβρίου.

Οἱ πλοιοκτῆται προέβαλον τὴν ἀξίωσιν ὅτι τὸ πλοῖον διετέλεσεν ἐν ὑπεραναμονῇ (κόντρα - σταλίαις) ἀπὸ τῆς 26 Ὁκτωβρίου, ὅτε ἐτελείωσεν ὁ χρόνος ἀναμονῆς (σταλίαις) μέχρι τῆς 10 Δεκεμβρίου, ὅτε ἐτελείωσεν ἡ ἐκφόρτωσις. Τὸ σύνολον τοῦ οὕτω ὑπολογιζομένου χρόνου ἀνήρχετο εἰς 45 ἡμέρας, 3 ὥρας καὶ 8 λεπτά καὶ ἡ ἀποζημίωσις τῶν ἐπισταλίων ἀνήρχετο εἰς 338.635 δολαρία. Οἱ ναυλωταὶ προέβαλον ὅτι ἐπρεπε ν' ἀφαιρεθῆ ὁ χρόνος ἀπολυμάνσεως, πράγμα διπερ ἐμείωνε τὸν χρόνον τῶν ἐπισταλίων εἰς 25 ἡμέρας, 17 ὥρας καὶ 38 λεπτά καὶ ἐπομένως ἡ ἀποζημίωσις τῶν ἐπισταλίων πειραρίζετο εἰς 188.032,82 δολαρία. Ὡς προελέθη, οἱ πλοιοκτῆται ἐστηρίζοντο εἰς τὸ ἀξίωμα ἕπτας ἐπισταλίαις ἐσαεὶ ἐν ἐπισταλίαις καὶ ισχυρίζοντο ὅτι ἀφ' ἡς τὴν 26 Ὁκτωβρίου ἐλήφην ὁ χρόνος τῶν σταλίων, οἱ ναυλωταὶ ὑπερχρεούντο εἰς ἐπισταλίαις καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν 16 ἡμερῶν κατὰ τὰς διποίες ἀπελυμαίνετο τὸ φορτίον. Οἱ ναυλωταὶ ἐστηρίζονταν εἰς τὴν διατύπωσιν τοῦ σχετικοῦ δρου τοῦ ναυλοσυμφώνου «... ὁ οὕτω ἀναλισκόμενος χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται», λέγοντες ὅτι δὲν θὰ συνυπολογίζεται εἴτε ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τῶν σταλίων εἴτε ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τῶν ἐπισταλίων.

Πρωτοδίκιως (δικαστής Μοκάττα) ἡ ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἐκρίθη νόμιμος. Ἐκρίθη (1) ὅτι εἶναι σαφῆς ὁ νόμος καθ' ὃν ἐν συμβάσει ναυλώσεως προβλέπεται τὸν ὥρισμένον χρόνον ἐντὸς τοῦ ὅποιου θὰ γίνη ἡ ἐκφόρτωσις, ἐὰν αἱ σταλίαι ἐκπνεύσουν πρὶν ἡ συμπληρωθῆ ἡ ἐκφόρτωσις, ὁ ναυλωτῆς τελεῖ ἐν παραβάσει τὴν συμβάσεως. (2) ἐμπινευμένων τῶν λέξεων τοῦ δρου 15 «... ὁ οὕτω ἀναλισκόμενος χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται» προσαρμόζεται εἰς τὸν χρόνον τῶν σταλίων περισσότερον ἢ εἰς τὸν χρόνον τῶν ἐπισταλίων καὶ ὁ οὕτω χρησιμοποιούμενος χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται εἰς ἐπιτρεπόμενην ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ χρονικὴν περίοδον δεδο-

μένην (οἵα ἡ τῶν σταλίων, ἐνῷ ἡ τῶν ἐπισταλίων εἶναι ἀγνώστου διαρκείας) καὶ τοιαύτη εἶναι ἡ χρονικὴ περίοδος τῶν σταλίων. (3) Αἱ λέξεις «ὁ οὕτω ἀναλισκόμενος χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται» εἶναι ἀμφισβητούμενης ἐννοίας καὶ δὲν παρεῖχον εἰς τοὺς ναυλωτάς προστασίαν ἐναντὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν πρὸς καταβολὴν ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς μετὰ τὴν ἐκπνοήν τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου σταλίων.

Ἐπομένως ἔγινε δεκτὴ ἡ περὶ ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν.

Εἰς τὸ «Ἐφετεῖον, δῆμος, ἡ κρίσις ὑπῆρξεν διάφορος. Ὁ «Ἐφέτης λόρδος Ντένιγκ έκρινεν ὅτι οἱ παραληπταὶ εἶχον τὸ δικαίωμα «καθ' οἰονδήποτε χρόνον» νὰ προδοῦν εἰς ἄπολύμανσιν τοῦ φορτίου καὶ τοῦτο κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ εἰσιγητοῦ σημαίνει σίετε κατὰ τὴν διάκρισιν τῶν σταλίων είτε τῶν ἐπισταλίων. Οἱ πλοιοκτῆται ισχυρίσθησαν ὅτι ἡ ρήτρα ἔχει τὴν ἐννοίαν ὅτι «ὅστις —εἰς ἀπολύμανσιν— ἀναλισκόμενος χρόνος δὲν θὰ ὑπολογίζεται» εἶναι τῷ χρόνῳ τῶν σταλίων» ἐνῷ οἱ ναυλωταὶ εἶπον ὅτι «ὅστις —εἰς ὅστις ἀναλισκόμενος— χρόνος, δὲν θὰ ὑπολογίζεται» ἐν τῷ χρόνῳ τῶν σταλίων καὶ τῷ χρόνῳ τῶν ἐπισταλίων καὶ τοῦτο διότι ἡ ἀπολύμανσις ἐγένετο μετὰ τὴν ἐκπνοήν τοῦ χρόνου τῶν σταλίων καὶ τρέχοντος τοῦ χρόνου τῶν ἐπισταλίων.

Εἶναι ζήτημα ἐρμηνείας, εἶπεν ὁ εἰσιγητής, ἐπὶ τοῦ ὅποιου δύνανται νὰ ὑπάρξουν διάφοροι γνῶμαι. Θὰ ἀκολουθήσω συνέχισης —τὴν σοφήν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ Σέλλερς, ὁ ὅποιος εἰς προηγουμένην δίκην εἶπεν ὅτι,

ἡ φράσις «ἕπτας ἐν ἐπισταλίαις ἐσαεὶ ἐν ἐπισταλίαις» δέν νὰ χρησιμοποιῆται μὲν περισκεψιν καὶ προσέθεσεν (δικαστής Σέλλερς), ὅτι ἐάν σημαίνῃ ὅτι ἀποτελεῖ ἔσαιρεσιν ἡ τις παρέχει προστασίαν ἀπὸ τῆς διαδρομῆς ἡ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ χρόνου τῶν σταλίων καὶ δὲν ἐπεκτείνεται ἐπὶ τὸν ἐπισταλίων εἶναι ἀποδεκτὴ ἡ φράσις. «Ἄλλα δίκτεται ἀκαταμάχητος δυσχέρεια πρὸς παροχὴν ἀπαλλαγῆς ἐτῆς δι' ἐπισταλίας εὐθύνης, ἐάν ἡ φόρτωσις ἡ ἡ ἐκφόρτωσις μετὰ τὴν ἐκπνοήν τῶν σταλίων παρεμποδίζεται ἐκ συμπεφωνημένου όρου.

Ο εἰσιγητής λόρδος Ντένιγκ έκρινεν ὅτι οἱ παραληπταὶ εἶχον τὸ δικαίωμα «καθ' οἰονδήποτε χρόνον» νὰ προδοῦν εἰς ἄπολύμανσιν τοῦ φορτίου καὶ τοῦτο κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ εἰσιγητοῦ σημαίνει σίετε κατὰ τὴν διάκρισιν τῶν σταλίων είτε τῶν ἐπισταλίων. «Ἐκρίθη ἐπίσης, ὅτι αἱ λέξεις «... ὁ οὕτω ἀναλισκόμενος χρόνος» δέν θὰ ὑπολογίζεται» εἶναι τῷ χρόνῳ τῶν σταλίων ἐνῷ οἱ ναυλωταὶ έδικαιοῦντο νὰ ἔξαιρέσουν τὸν χρόνον, διότι ἡ ιηλαθή εἰς ἀπολύμανσιν τοῦ φορτίου ἀπὸ τὸν χρόνον τῶν ἐπισταλίων. «Ἐάν τὰ μέρη εἶχον τὴν πρόθεσην σπῶτας ὑπολογίζεται ὁ χρόνος τῆς ἀπολυμάνσεως παρὰ τὴν ἐκφραστὴν «καθ' οἰονδήποτε χρόνον», τότε παρίστατο ἀνάγκη νὰ ἔχῃ συμπεριληφθῆ εἰδικός όρος εἰς τὸν σύμβασιν ναυλώσεως.

«Ἐπομένως ἐκρίθη ὅτι δρός οἱ ναυλωταὶ ἔξηρεσαν τὸν χρόνον τῆς ἀπολυμάνσεως ἀπὸ τοῦ χρόνου τῶν ἐπισταλίων.

## Καναδικὴ Νομολογία

• «Ἐπιθαλάσσιος ἀρωγὴ παρασχεθεῖσα ὑπὸ πλοίου ἀλιευτικῶν ἐρευνῶν ἀνήκοντος εἰς ἀλλοδαπὸν δημόσιον. — «Ἡ κρατικὴ πλοιοκτησία δὲν στερεῖται τοῦ δικαιώματος νὰ διεκδικήσῃ σώστρα. — Τὸ δόγμα τῆς ἐτεροδικίας ἀσχετον πρὸς τὴν τοιαύτην ἀξίωσιν. — Εἰδικὴ περίπτωσις ἐπιδικάσεως τόκων.

Τὸ κύριον θέμα τῆς προκειμένης ὑποθέσεως ἦτορ κατὰ πόσου τὸ Γερμανικὸν Δημόσιον ἀποτελεῖται τὸν σώστρων καὶ ἐδέχθησαν ὅτι δηλούρχος καὶ τὸ πλήρωμα δικαιοῦντο σώστρων ἐκ δολαρίων 19.350. «Ο πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα ηγίωσαν τόκους ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τούτου. «Ἡ δάσις τοῦ ἐπιχειρήματος τῶν ἐναγομένων πλοιοκτητῶν τοῦ ἐπικουρηθέντος πλοίου ήτο ὅτι τὸ ἐπικουρηθέντον πλοίον «ΒΑΛΤΕΡ ΧΕΡΒΙΓΚ» ἀνήκει εἰς τὸ Γερμανικὸν δίκαιον καὶ δὲν ἡσχολεῖται μὲ ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν ἀλλ' εἰς ἀλιευτικὸς ἐρεύνας καὶ ἐπομένως δὲν ἔδικαιοῦντο σώστρα.

«Ο δικαστής έκρινεν ὅτι τὸ δικαίωμα ἀπολύψεως σώστρων θεμελιούται ἐπὶ τῆς παροχῆς ἀποτελεσματικῆς ἐπιθαλάσσιου ἀρωγῆς. Τὸ ἐπιχείρημα τῶν ἐναγομένων ἀνήγετο εἰς τὴν Ἀγγλίας ισχύουσαν ἀποφινήν ὅτι τὰ εἰς τὸ δημόσιον ἀνήκοντα πλοῖα δὲν ἔδικαιοῦντο σώστρων. Παρομοίαν διάταξιν περιέχει καὶ ὁ Καναδικὸς Ναυτικὸς Νόμος ἐν ἀρθρῷ 531 παραγρ. 1.

Οἱ ἐναγόμενοι ἐπίσης προέβαλον ἐπιχείρημα ἐκ τοῦ δόγματος τῆς ἐτεροδικίας ὅπερ ἀναγνωρίζεται διεθνῶς καὶ εἰδικότερον ἀπὸ τὴν νομολογίαν τῶν Καναδικῶν Δικαστηρίων.

«Ο δικαστής ὑπέμνησε ὅτι ἐν «Ἀγγλίᾳ διεπικείρεται περὶ Δικών τοῦ Δημοσίου (1947) κατήργησεν τούτῳ χωρὶς ἐξ ὅλου νὰ ἀποδεικνύεται ὅτι ὑπάρχει κανὼν τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου περὶ τούτου. «Ἐπιπροσθέτως, ὁ κανὼν τῆς ἐτεροδικίας τοῦ ἀλλοδαποῦ Δημοσίου δὲν ἔχει σχέσιν πρὸς τὴν δικαζομένην ὑπόθεσιν, διότι ἡ ἔννοια αὐτοῦ εἶναι ὅτι τὸ ἀλλοδαπὸν Δημόσιον ἐνάγγεται μόνον ἐνώπιον τῶν Ιδίων αὐτοῦ δικαστηρίων καὶ δὲν δύναται νὰ ἔναχθῃ ἐνώπιον ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων.

«Ο δικαστής περιέτερον ἐπέδειξεν ὅτι ἐν «Ἀγγλίᾳ διεπικείρεται περὶ Δικών τοῦ Δημοσίου (1947) κατήργησεν τούτῳ χωρὶς ἐξ ὅλου νὰ ἀποδεικνύεται ὅτι ὑπάρχει κανὼν τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου περὶ τούτου. «Ἐπιπροσθέτως, ὁ κανὼν τῆς ἐτεροδικίας τοῦ ἀλλοδαποῦ Δημοσίου δὲν ἔχει σχέσιν πρὸς τὴν δικαζομένην ὑπόθεσιν, διότι τὸ ἀλλοδαπὸν Δημόσιον ἐνάγγεται μόνον ἐνώπιον τῶν Ιδίων αὐτοῦ δικαστηρίων καὶ δὲν δύναται νὰ ἔναχθῃ ἐνώπιον ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων.

«Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀξίωσιν τόκων ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῶν σώστρων, δικαστής παρεπήρησεν

**At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports**  
**STRACHAN SHIPPING COMPANY**  
**SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886**  
 13 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  
**STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.**  
**TWX : 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262**

οτι κατ' ἀρχὴν οἱ ναυαγοσῶσται δὲν δικαιοῦνται τόκων, ἐπειδὴ ἡ ἀξίωσις των δὲν πηγάζει ἐκ συμβατικῆς προύφισταμένης σχέσεως, ἀλλ' ἡ ἀρωγὴ παρεσχέθη οἰκειοθέλως. Ἀνεγνωρίσθη δημοσίᾳ ὅτι ἔαν ἐκ λόγων μὴ ἀναγομένων εἰς ὑπαιτιότητα τῶν ναυαγοσῶστῶν μεσολαβεῖ μακρὸν χρονικὸν διάστημα ἀφ' ἣς ἐτερματίσθησαν αἱ ἐργασίαι τῆς διασώσεως καὶ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἐπιδικάζονται τὰ σώστρα, ἡ τοιαύτη χρονοτριβή ἔδει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἐν τῇ ἐκτιμήσει τοῦ περὶ τόκων αἵτηματος.

Ἐν τῷ προκειμένῃ περιπτώσει διέρρευσεν τριετὲς χρονικὸν διάστημα χωρὶς ὡς ἀπόδεικνύεται ὅτι ἔχει ἡ τοιαύτη χρονοτριβή αἰτίαν ἀναγομένην ἐξ ὑπαιτιότητας τῶν ναυαγοσῶστῶν καὶ ἐπομένως ἔδει νὰ ἐπιδικασθῶνται πρὸς 8,25% ἐπτσίως ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς (Μάιος 1976). Προηγουμένως τὰ διάδικα μέρη εἶχον ἀμοιβαίως ἀποδεχθῆ ὅτι τόκος 8,25% ἦτο τὸ μίνιμου ποροστὸν τόκου ὅπερ συνεφωνεῖτο εἰς πιστοδοτήσεις μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1973 καὶ 1977.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

### Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ «ΝΑΥΣΙ» Α.Ε.

Εἰς τὸν κύκλον τῶν δραστηριοτήτων τῆς «ΝΑΥΣΙ» κατά τὸν μῆνα Αὔγουστον, περιλαμβάνεται καὶ μία ἐργασίας ἀντικαταστάσεως καὶ κοινῶν ἐλίκων ἀμερικανικοῦ ρυμουλκοῦ ἐφοδιαστικοῦ, μὲν ἐλίκας εἰδικῆς κατασκευῆς εἰς κλωδούς, ποὺ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι καλύπτει ὑψηλὰς ἀπαιτήσεις τεχνικῆς ἐμπειρίας.

«Οπως εἶναι γνωστόν, τὸ σύντημα αὐτὸ κλωδοῦ - ἐλίκος, τοποθετεῖται εἰς πλοία εἰδικῶν χρήσεων ποὺ ἡ Ἐλιξ αὐτῶν ἀντιμετωπίζει ψεγάλα φορτία (ρυμουλκά, ὀλιευτικά κ.α.) καὶ συντελεῖ εἰς τὴν καλυτέραν ἀπορρόφησιν τῆς ισχύος τῆς Ἐλικοῦ καὶ εἰς τὸν αὐξησην τῆς ἀλκτικῆς ἢ ὀπτικῆς Ικανότητος τοῦ πλοίου. «Ετσι, ἐπιτυγχάνεται μείωσις τῶν ταλαντώσεων καὶ μεγαλύτερα ἔκμετάλλευσις τῶν δυνατοτήτων τῆς μηχανῆς, ἐνῷ συγχρόνως προστατεύεται καὶ ἡ Ἐλιξ.

Κατὰ τὸν ίδιον μῆνα ἐπεσκευάσθη ἀπὸ τὴν LIPS NAFSI μία ἐλιξ ιδιαιτέρως μεγάλων διαστάσεων. Ἀνήκει εἰς τούμρημαντικό πετρελαιοφόρον πλοίον, χωρητικότητος 100.000 τόν. d.w. περίπου, εἶναι τετράπτερος, διαμέτρου 7,40 μέτρων καὶ βάρους 38 τόνων περίπου. Τὸ ὄλικον τῆς εἶναι μαγγανίου χρώσης δρείχαλκος.

Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Αὔγουστου ἡ δραστηριότης εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπισκευῶν τῆς «ΝΑΥΣΙ», ἐπαρουσίασε τὴν ἀνάλουσθη εἰκόνα:

—Ἐξυπηρετήθησαν 34 πλοῖα ἔναντι 25 τοῦ 'Ιουλίου 1977 καὶ 30 τοῦ Αὔγουστου 1976, διλκῆς χωρητικότητος 492.000 τόνων d.w. Ἡ μέση χωρητικότητας δύνη πλοίων ὑπολογίζεται εἰς 14.470 τόν., ἔναντι 13.700 τόν. τοῦ 'Ιουλίου 1977 καὶ 18.351 τόν. τοῦ Αὔγουστου 1976.

—Ἐπραγματοποιήθησαν, ἔξι ἄλλου, 206 ἡμέραι ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων μὲν μέσην ἡμερησίων ἔξυπηρτήσιν 8 πλοῖων καὶ αἰχμὴν 13 πλοίων.

—Τὸ τμῆμα ἀνακαίνισεων τῆς «ΝΑΥΣΙ» IVALDI E GENERALE, παρέδωσε 38 μέρη μηχανῶν ἔναντι 18 τοῦ 'Ιουλίου 1977 καὶ 25 τοῦ Αὔγουστου 1976. Δηλαδὴ 9 κεφαλάς, 25 βαλδίδας, 3 πώματα καὶ 1 τελικὸν ἔξοντα.

—Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον ἔγιναν καὶ γίνονται ἐργασίαι διὰ λογαριασμὸν τῶν βιομηχανῶν «Τσιμέντα Χαλκίδας», «Α.Ε.Η.Κ.», «Ναυπηγεῖα Χαλκίδας», «DART HELLAS», «Χαλιθουργική», Α.Ε.Μ.Β.Ν. κλπ.

## ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

# ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΜΗ ΥΠΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΕΙΔΙΚΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ  
ΤΗΣ Δ.Ο.Μ. ΕΦ' ΟΣΟΝ ΕΙΧΕ ΣΥΜΦΩΝΗΘΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κατὰ ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶν εἰς ναυτολόγησιν ναυτικοῦ ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ζένη σημαίαν ἐφαρμόζονται αἱ Ἑλληνικαὶ συλλογικαὶ συμβάσεις ἐργασίας εἰς τὰς ὁποίας ὑπήχθησαν τὰ συμβαλλόμενα μέρη ἐξ ἀρχῆς καὶ ὅχι ἡ εἰδικὴ σύμβασις μὲ τὴν ΔΟΜ, τὴν ὁποίαν ὑπέγραψεν ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρος βραδύτερον.

Τοῦτο διότι, δὲν προκύπτει ἐξ οὐδαμοῦ ἀντίθετος συμφωνίας μὴ ὑπαγωγῆς τοῦ λοιποῦ εἰς τὸ συμφωνηθὲν διὰ τῶν προηγουμένων ἀτομικῶν συμβάσεων ἐλληνικὸν δίκαιον.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἐφαρμογὴ τῆς εἰδικῆς συμβάσεως τῆς ΔΟΜ θὰ προσέκρουνεν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ σύρθου 25 παρ. α' τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ναυτικὸν ὁ ὅποιος ἐναυτολογήθη ὡς λιπαντής εἰς πλοίον ὑπὸ κυπριακῆς σημαίαν ἐπὶ τῇ δάσει ἀτομικῆς συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν ἀνεφέρετο διὰ αἱ σχέσεις τῆς ἐργασίας θὰ ἐρρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Δικαίου καὶ τὸν ἐλληνικῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας.

Μετὰ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ, ὁ ἐνάγων ναυτικός προσέφυγεν εἰς τὸ δικαστήριον καὶ ἐξήτησεν ὅπως ἔνα μέρος τῶν ἀποδοχῶν του πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῇ δάσει τῆς εἰδικῆς συμβά-

σεως τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας Μεταφορῶν μετὰ τῆς ὁποίας εἶχεν ὑπογράψει ἡ ἐνάγουσα ἑταῖρια κατὰ τὸ διάστημα τῆς ναυτολόγησεώς του τὴν εἰδικὴν ταύτην σύμβασιν.

Κατὰ ταῦτα τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι ἐξ οὐδαμοῦ προκύπτει διὰ τὰ διάδικα μέρη εἰχον ὑπαγθῆ εἰς τὴν εἰδικὴν σύμβασιν τῆς ΔΟΜ καὶ ὡς ἡ τοῦτο αἱ σχέσεις των, ἀναμφισθήτως ρυθμίζονται ἀπὸ τὸ 'Ἑλληνικὸν Δίκαιον καὶ τὰς ὁποίας εἶχον ὑποβληθῆ διὰ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ  
ΔΙ' ΑΠΟΔΕΙΞΙΝ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΣΥΝΑΙΝΕΣΙ ΑΠΟΛΥΘΕΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατὰ ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶν πραγματογνωμοσύνη δι' αἰθένειαν ναυτικοῦ, ὁ ὅποιος ἀπελύθη ἀμοιβαίδα συναίνεσι διατάσσεται μόνον ἔαν ἀποδειχθῇ ἡ ὑπαγείας δισθενείας. Ἐρευνᾶται ἡ αἰτίας τῆς δισθενείας καὶ ναυτολογήσεως ἡτοι ἔαν ἡ δισθενεία ἐξεδηλώθη μετά τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως καὶ ὅχι ἔαν ἐξεδηλώθη κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτῆς. Ἀντιθέτως ἐρευνᾶται εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις προκειμένου νὰ μὴ ἐπιρρίπτωνται εἰς τὸ πλοίον ἀσχέτοι πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν ἐπ' αὐτοῦ, χρόνιαι ἀσθενείαι ἀποκρυπτόμεναι κατὰ τὴν ναυτολόγησην.

Ἡ ἀνωτέρω κρίσις ἐδράζεται ἐπὶ τῶν

### ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

## COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

N. K. TOMAZOS

Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

• Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

◆ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ◆

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: {  
312210  
321225  
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080  
CABLES: CHIOS - NAPOLI

διατάξεων τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ ΚΙΝΔ καὶ τοῦ ἄρθρου 3 παρ. 7 τοῦ Ν.Δ. 2652)1953. Εἰδικώτερον κατὰ τὸ ἄρθρον 66 τοῦ ΚΙΝΔ ὁ ναυτικός ἀσθενήσας δικαιοῦται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται δαπάναις τοῦ πλοίου. Ἐάν δὲ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῇ λόγω τῆς ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται οὕτος ἐκτὸς τοῦ πλοίου δικαιοῦται εἰς τὸ νοσήσια καὶ εἰς τὸν μισθὸν ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἀσθενεία, όχι ὅμως πέραν τῶν 4 μηνῶν.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἄρθρον 3 παρ. 7 τοῦ Ν.Δ. 2652)1953 διατηρηθέντος ἐν ισχύι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 298 παρ. 1 τοῦ ΚΙΝΔ, ἐπὶ ἀγωγῆς ἀποζημιώσεως καὶ παροχῆς ιατρικῆς περιθάλψεως, δι' ἀσθενειῶν του ἀμοιβαίας συναινέσει ἀπολύθεντος ναυτικοῦ, ἐμπροθέσμως ἀσκουμένης, διατάσσεται πραγματογνωμοσύνη. Αὕτη εἶναι ὑποχρεωτική, πρὸς διαπίστωσιν τοῦ γεγονότος ἐάν ἡ ἀσθενεία εἶναι ἀπότοκος τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ ἢ οὔτι. Ἐκ τῆς διατηρησεως τῆς ὡς ἄνω διατάξεως συνάγεται σαφῶς ὅτι προϋπόθεσις τῆς πραγματογνωμοσύνης εἶναι ἡ ὑπαρξία κατ' ἄρχην ἀσθενείας τοῦ ἀμοιβαίας συναινέσει ἀπολύθεντος ναυτικοῦ. Ἀποδεικνυμένης ταύτης, διὰ προσαγομένων ἀποδεικτικῶν στοιχείων, διατάσσεται ἐν συνεχείᾳ πραγματογνωμοσύνη πρὸς διαπίστωσιν τοῦ γεγονότος, ἐάν αὕτη εἶναι ἀπότοκος τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ.

Κατὰ ταῦτα, ἔξ αντιδιαστολῆς συνάγεται, ὅτι ἀνέν τῆς ἀποδείξεως ἀσθενείας δὲν πρέπει νὰ διαταχθῇ πραγματογνωμοσύνη.

#### ΑΤΥΧΗΜΑ

#### ΕΠΑΥΞΗΣΙΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΜΕΤΑ Ε-ΠΙΔΕΙΝΩΣΙΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν είναι δυνατὴ διὰ νεωτέρας δικαστικῆς ἀποφάσεως ἡ ἐπαύξησις τῆς ἀνικανότητος πρὸς ἔργασίαν ναυτικοῦ, διὰ ὅποιος εἶχεν ὑποστῆ ἔργατικὸν ἀτύχημα ἔστω καὶ ἂν προϋπάρχῃ ἐπιδίκαστης ὠρισμένης ἀποζημιώσεως διὰ πρόσκαιρον ἐπὶ ἔξαμηνον ἀνικανότητα.

Οπωσδήποτε, προβάλλει νέα ἀξίωσις ἀποζημιώσεως, διάφορος τῆς πρότερον ἐπιδικασθείσης καὶ δὲν ἀποτελεῖ δεδικασμένον ἡ προηγηθείσας ἀπόφασις.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἡ ἐνο-

χή στηρίζεται ἐπὶ γεγονότων μεταβλητῶν ὥστε πάσα νέα πραγματικὴ κατάστασις τῆς ὑγείας τοῦ ἀνικάνου, νὰ ἀποτελῇ δικαιολογητικὴν αιτίαν, νέας ἀξιώσεως τοῦ ὑποστάντος τὸ ἀτύχημα ἐκ διαίου συμβάντος ἐργάτου, ὁ ὅποιος ἔτυχεν ἀποζημιώσεως κατὰ τὸν νόμον 551.

Ἡ ἑκδοχὴ αὐτὴ ἔνισχυεται ἐκ τῶν παραγράφων 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ νόμου 551 κατὰ τὰς ὅποιας ἐπὶ τῇ βάσει νέας καταστάσεως ρυμίζεται ἡ ὄφειλμένη εἰς τὸν παθόντα ἀργάτην ἀποζημίωσις.

Συγκεκριμένως, ὁ ἐνάγων ναυτικὸς ἐκ τῆς παθήσεως του ἡ ὅποια ὑπῆρξεν ἀπότοκος τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ἐναγουμένου ὑπηρεσίας, κατέστη ἀνικανὸς πρὸς ἔργασίαν ἐξ ἀτυχήματος, τὸ ὅποιον ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἔργασίας του. Βραδύτερον ἡ κατάστασίς του ἐπεδεινώθη καὶ διὰ τοὺς ὡς ἀνωτέρω λόγους ὑφίσταται ἀξίωσις ἀποζημιώσεως, διαφόρου τῆς πρότερον ἐπιδικασθείσης.

Ποσάυτως τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι, ἡ ἀποζημιώσις κατασβάλλεται εἰς δραχμάς, ἀνεξαρτήτως τῆς συμφωνίας περὶ καταδόλης τοῦ μισθοῦ τοῦ παθόντος εἰς ἔξον νόμισμα. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἴσοτιμία τῶν νομισμάτων κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος.

#### ΠΝΙΓΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΟ-ΑΥΓΒΗΣΙΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἔχαρακτηρίσθη ὡς ἔργατικὸν ἀτύχημα πνιγμός ναυτικοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν κολυμβήσεως ἐντὸς τοῦ λιμένος ναυλοχίας τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπηρέτει. Τὸ ἐν λόγῳ ἀτύχημα ἔχαρακτηρίσθη ἔργατικὸν ὡς συνδέομενον ἐμμέσως μετὸ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, ἐκ τῆς φύσεως τῆς ὅποιας ἐδημογράφησαν αἱ προκαλέσσαι τὴν ἐπέλευσιν αὐτοῦ πραγματικαὶ συνθῆκαι.

Εἰδικώτερον ὁ ἀπολεσθεὶς ναυτικὸς ὑπηρέτει ὡς βοηθός μαγείρου ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας περίπου 10 μῆνας ὅτε τοῦ πλοίου εὑρίσκομέν εἰς λιμένα τῆς Ἀμερικῆς κατὰ τὴν ήμέραν τοῦ πνιγμοῦ του, ἡκολούθησε τὸν α' καὶ β'

μηχανικὸν τοῦ πλοίου, οἱ ὅποιοι εἶχον ἐπιδοθῆ ἐις κολύμβησιν. Ἐνῷ λοιπὸν ὁ ἀπολεσθεὶς ναυτικὸς εὐρίσκεται κολυμβῶν εἰς τὴν πρύμνην τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἀπόστασιν 30 μέτρων ἀπὸ τοὺς μηχανικούς, αἰφνιδίως ἤρχισε νὰ καλῇ εἰς βοήθειαν κινῶν τὰς χεῖρας του καὶ μετὰ πάροδον ὀλίγων δευτερολέπτων ἐβυθίσθη.

Πάραυτα ὁ β' μηχανικός, διὰ μιάς διερχομένης λέμβου ἐσπευσεν εἰς τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὅποιον εύρισκετο ὁ ἀνωτέρω διὰ νὰ τὸν ἀνασύρῃ, ἀλλὰ ἦδη οὗτος εἶχεν ἔχαφανισθη. Ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου ἐνήμερωθεὶς περὶ τοῦ συμβάντος εἰδοποίησεν ὀμέσως τὰς ἐπιτοπίους λιμενικάς ἀρχᾶς καὶ ἐντὸς ὀλίγων λεπτῶν κατέφθασαν δύναται οἱ ὅποιοι μετὰ προσπάθειαν 3 ὥρων ἀνέσυρον τοῦτον νεκρόν ἐκ τοῦ βυθοῦ τοῦ λιμένος.

Ὕπὸ τὰ προεκτεθέντα πραγματικὰ περιστατικά, θεμελιούται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἔργατικὸν ἀτύχημα, ἡτοι δίσιον συμβάν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας τοῦ ὡς ἄνω παθόντος.

Ταῦτα ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι καίτοι τὸ ἀτύχημα δὲν εἶναι ἀμεσος συνέπεια τῆς τοι-αύτης ἔργασίας, συνδέεται ὅμως ἐμμέσως μετ' αὐτῆς, ἐκ τῆς φύσεως τῆς ὅποιας ἐν προκειμένῳ ἐδημογράφησαν αἱ προκαλέσσαι τὴν ἐπέλευσιν αὐτοῦ, πραγματικαὶ συνθῆκαι.

Πράγματι, αἱ ιδιόρρυθμοι καὶ ἐπαχθεῖς συνθῆκαι ἔργασίας τοῦ παθόντος, προεκάλεσαν εἰς αὐτὸν τὴν ἔντονον ἀνάγκην πρὸς ψυχαγωγίαν, διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς ἐντεύθεν σωματικῆς καὶ ψυχικῆς κοπώσεως εἰς τὸ περιωρισμένον χώρο τοῦ πλοίου.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας περὶ ἀποκλειστικῆς ἀμελείας τοῦ παθόντος εἰς τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ἀτυχήματος εἴναι ἀπορριπτέος ὡς μὴ νόμιμος, ἐφ' ὅσον δὲν διαλογίζεται περιπτώσις ἐξ αὐτῶν αἱ ὅποιαι προβλέπονται εἰς τὸ ἄρθρον 16 παρ. 4 τοῦ νόμου 551)1915.

Ἐγ όφει τὸν ἀνωτέρω, ἡ ἐνάγουσα μήτηρ τοῦ ἀπολεσθέντος δικαιουται ἀποζημιώσεως ἵσης πρὸς τὴν προθλεπομένην ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων, ὡς ἔχουσης δικαίωμα συντηρήσεως ὑπὸ τοῦ παθόντος.

**"CALCUTTA"**  
AND ALL INDIAN PORTS  
**PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA**  
(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)  
General Manager: MANNA

'Ο αρχαιότερος καὶ μοναδικός ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

**ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ**

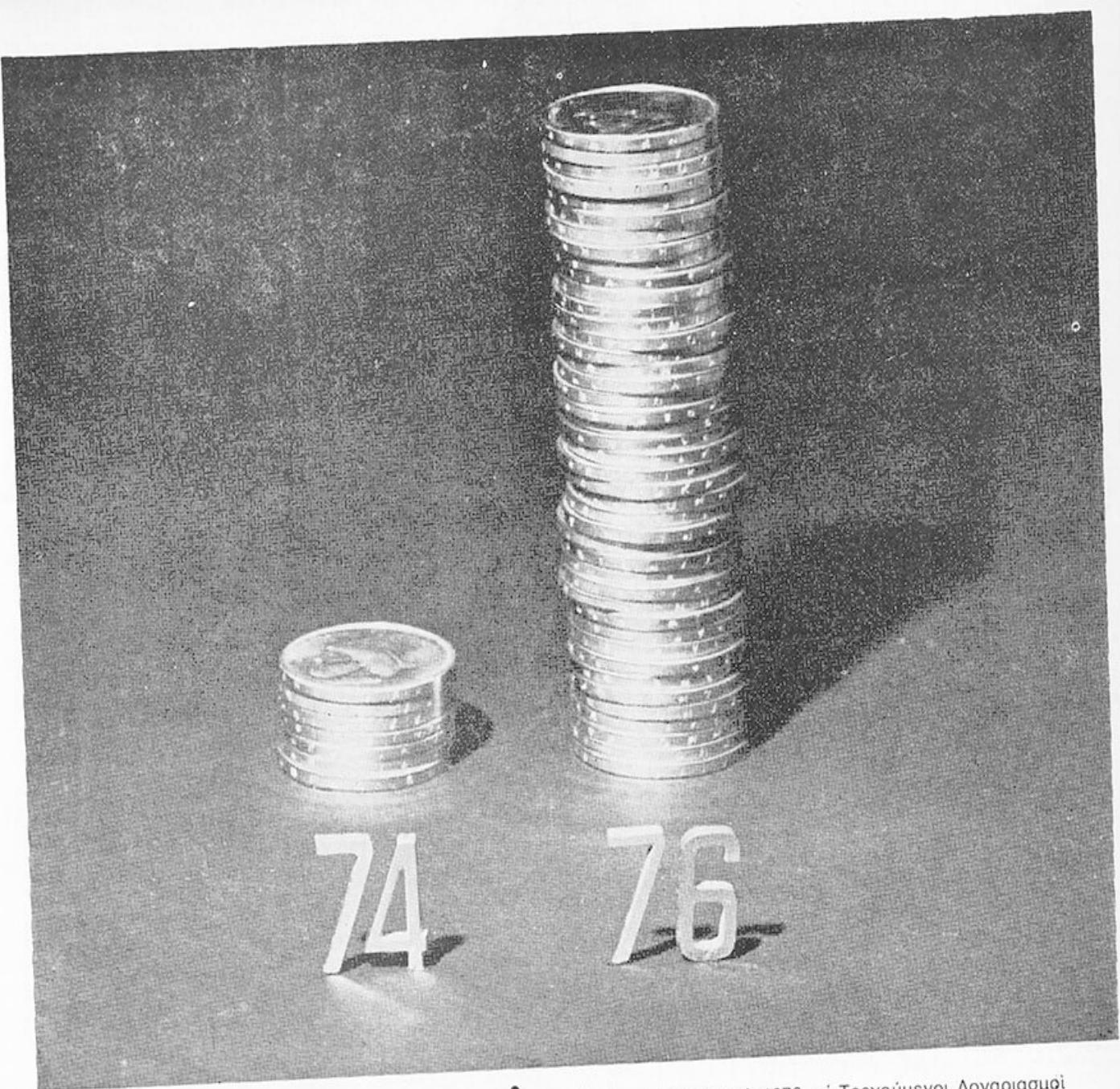
Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον Ἐπισκευῶν Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

#### 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 Μιαούλη 71, 7ος δρόφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912  
ΤΕΛΕΣ : (21) 3566 LOU GR



## ΕΠΤΑ ΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ

'Από τὸ 1974 ώς τὸ 1976, οἱ Τρεχούμενοι Λογαριασμοὶ Καταθέσεων στὴν Ἐθνικὴ Τράπεζα ἐπταπλασιάστηκαν! Κι αὐτὸ γιατί:

- Παρέχουν ἀσφάλεια 100%, ἐπειδὴ δὲν κρατᾶτε ἀπάνω σας χρήματα.
- Προσφέρουν ύψηλὸ τόκο.
- Δίνουν τὴν εὐχέρεια ἄνετης ἀναλήψεως σ' ἔνα ἀπὸ τὰ 330 Καταστήματά μας σὲ ὅλη τὴν Ἑλλάδα.
- Απλοποιοῦν τὶς συναλλαγές: μὲν μὰ ἐπιταγὴ μπορεῖτε νὰ πληρώνετε κάθε λογαριασμὸ σας: τῆς ΔΕΗ, τοῦ ΟΤΕ, τῆς Ἐταιρείας 'Υδάτων ἀκόμα καὶ τοὺς φόρους σας.

Τρεχούμενοι Λογαριασμοὶ<sup>1</sup>  
Καταθέσεων

"Εγιναν γιὰ τὴ δικῆ σας ἐξυπηρέτηση



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**



## Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΡΟ - ΡΟ

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΠΛΟΙΑ ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΑΙ - AZHTHTA TA MIKRA

Οι διαχειρίσται τών κερδοφόρων πλοίων ρό - ρό άντιμετωπίζουν τώρα δυσκολίας. Η έποχη όπου οινδήποτε παλαιόν όχηματα γωγών ήδηνται νά αποκομίσῃ άξιόλογα κέρδη εις την γραμμήν της Νιγηρίας ή της Μέσης Ανατολής παρήλθε. Καὶ ένω εἰς τοὺς καταλόγους τῶν ναυλομεσιτῶν ἐμφανίζονται δεκάδες πλοίων ρό - ρό προσφερομένων πρὸς ναύλωσιν, οι ναυλωταί ἐμφανίζονται ἐκλεκτικότεροι, προτιμώντες τὰ μεγάλα καὶ νεότευκτα σκάφη.

Δὲν ύπάρχουν πλέον εὐκαιρίες μεταφορᾶς ἔνος πλοίου ρό - ρό ἀπό μίαν γραμμήν εἰς μίαν ὄλλην διὰ νά ἐπιτύχη ἵνα σύντομον κέρδος. Οι καιροὶ εἰναι δύσκολοι διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐν γένει καὶ εἰς τίνας τομεῖς τῆς ἀγορᾶς τῶν ρό - ρό αἱ δυνατότητες πραγματοποιήσεως ἴκανον ποιητικῶν κερδῶν εἰναι περιωρισμέναι.

Πάντως, η ἀποφις διτὶ μὲ τὴν ἔξαλειψιν τῆς συμφορῆσεως εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μέσης Ανατολῆς θὰ περιορίσῃ τὴν ζήτησιν πλοίων ρό - ρό θεωρεῖται ἐσφαλμένη κατὰ τοὺς ειδικούς. Παράδειγμα ὁ λιμὴν τῆς Τζέντας όπου, παρὰ τὴν ἔξαλειψιν καθιστερίσεων, τὰ πλοία ρό - ρό ἐξακολουθοῦν νά εἶναι περιζῆτα.

Ἄλλα τὰ μικρὰ πλοία, ἀτινα ἐπετύχαν τὸν κέρδη μεταφέροντα 60 μόνον «τρέιλερ», δὲν εἰναι πλέον συναγωνιστικά. Καὶ ύπάρχουν πάρα πολλά σκάφη χωρητικότητος κάτω τῶν 100 «τρέιλερ».

Τὰ μεγάλα πλοία ρό - ρό, πρὸς τὰ ὅποια στρέφονται αἱ μεγαλύτεραι ἔταιραι προσφάτως, τείνουν νά ἐκτοπίσουν τὰ μικρά. Η ὀπόφασις τοῦ «κονσόρτσιου» Φρέντ «Ολσεν Σήσπην Σβεντέλη νά ἐπιμήκυνουν τὰ ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ μικρότερα σκάφη τῶν ἀποτελεῖ χαρακτηριστικὸν παράδειγμα τῆς τάσεως αὐτῆς.

Λόγω τῆς σταθερᾶς ὀνδου τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως, καθίσταται ἐπιτακτική η ἀνάγκη ναυπηγῆσεως μεγαλυτέρων σκαφῶν. Μὲ σημαντικῶς μεγαλυτέρων χωρητικότητα καὶ ἐλαχίστην διαφορὰν διασχειστικῶν ἔξδων, τὰ πλοία αὐτὰ εἶναι, ἀσφαλῶς, ἀποδοτικότερα. Τὰ μικρὰ θὰ ἐξακολουθήσουν

νὰ χάνουν ἔδαφος συνεχῶς, χρησιμοποιούμενα μόννων ὡς «φήντερσιπ» η ἀπασχολούμενα εἰς νέας περιοχᾶς όπου δὲν ὑπάρχει ἐπαρκὴς ζήτησις χωρητικότητος ρό - ρό ικανή νά προσελκύσῃ τὰ μεγαλύτερα πλοία.

Μία σοβαρά ἀπειλὴ διὰ τοὺς διαχειρίστας πλοίων ρό - ρό εἶναι καὶ ὁ ρωσικὸς ἐπεκτατισμὸς εἰς τὸν χώρων αὐτὸν τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Τουλάχιστον 30 σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς θὰ ναυπηγήσουν εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον. Άλλα, ἀρκετοὶ ἐκφρά-

ζουν τὴν γνώμην ὅτι τὰ ρωσικὰ πλοία δὲν ἔχουν τὰς προδιαγραφὰς τὰς ὅποιας πολλοὶ ναυλωταί ζητοῦν σήμερον εἰς τὰ πλοία ρό - ρό.

Ἐν τῷ μεταξὺ, οἱ Εὐρωπαῖοι συνεχίζουν τὰς παραγγελίας διὰ πλοία ρό - ρό. Ἐνένα συνολικῶς παρηγγείλεν ὁ «Ομίλος Μπρόστρομ εἰς Μίτσού —δύο τῶν 450 «τρέιλερ», ἔξι τῶν 750 καὶ ἓν τῶν 1.700. «Ἐτεροὶ Σουηδοὶ πλοιοκτήται, ή «Στένα Λάιν», ἡρχισαν νὰ παραλαμβάνουν τὰ πρώτα σκάφη μιᾶς σειρᾶς 14 ρό - ρό τῶν 8.500 τόν. d.w., παραγγελθέντων εἰς Νότιον Κορέαν. Τὰ πλοία αὐτὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν 130 «τρέιλερ» (κυλιόμενο οχήματα) μὲ ταχύτητα 17,75 κόμβων. «Ελλήνες, ἐπίσης, πλοιοκτήται (κ.κ. Καλλιμανόπουλος, Χανδρῆς κ.α.) παραγγέλουν πλοία ρό - ρό.

Τὸ γεγονός εἶναι ὅτι τὰ πλοία ρό - ρό συνιστοῦν ἔναν ἀκρως ἔξειδικευμένον κλάδον τῆς Ναυτιλίας. Τὰ πλοία πρέπει νὰ κατασκευάζονται συμφώνως μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγκεκριμένης γραμμῆς εἰς τὴν ὅποιαν ἀπασχολούνται. Οἱ βασικοὶ παράγοντες εἶναι: ή ταχύτης, η χωρητικότης εἰς d.w. καὶ, εἰς τίνας περιπτώσεις η δυνατότης παραλαβῆς ἐπιβατῶν. Έάν ἔνα ἀπὸ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ δέν χρειάζεται εἰς μίαν γραμμήν, τότε τὸ πλοίον δὲν θὰ εἶναι ἀποδοτικόν.

Τέλος, πολλοὶ δέν ἀποκλείουν καὶ τὸ ἐνδεχόμενον δημιουργίας πλεονάσματος χωρητικότητος ρό - ρό. «Άλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὰ σύγχρονα, μεγάλα πλοία θὰ ἔξακολουθήσουν ἀπασχολούμενα ἐπικερδῶς διὰ πολλὰ ἔτη.

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ 1977

Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1977 η καθαρὰ αὐξησις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν σκαφῶν χύδην φορτίων (bulk carriers) ἀνῆλθεν εἰς 14.7 ἑκατομ. τόν. d.w. (ἐτησία αὐξησις 6%, η χαμηλοτέρα ἐξαμηνιαία αὐξησις κατὰ τὴν δεκαετίαν τοῦ 1970).

Σκάφη νεότευκτα 277 παρεδόθησαν, 19

### ΚΥΡΙΟΙ ΤΥΠΟΙ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

(Σκάφη ώπερ τῶν 10.000 τόν. d.w.  
Οι ἀριθμοὶ δίδονται εἰς χιλιάδας τόν. d.w.)

Τύπος πλοίων	1.7.1976	1.1.1977	1.7.1977
Τάνκερς	306.627	320.531	327.339
Μεταλ. - πετρ.	24.787	25.715	26.049
Μικτά	20.658	21.093	21.496
Μεταλλοφόρα	11.662	11.957	11.811
Διάφορα	98.550	104.629	111.924
Σύνολον	462.284	483.925	498.619

### ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ

(Σκάφη διω τῶν 10.000 τόν. d.w.  
Οι ἀριθμοὶ δίδονται εἰς χιλιάδας τόν. d.w.)

Μέγεθος εἰς χιλ. t.d.w.	Τάνκερς	Μικτά	Μπάλκ Κάρριερς	Σύνολο.
10—18	4.251	129	10.809	15.189
18—25	9.182	183	16.613	25.978
25—40	20.581	289	40.213	61.083
40—60	17.587	1.728	23.483	42.798
60—80	19.170	5.450	15.496	40.116
80—100	24.494	4.794	2.103	31.391
100—150	34.209	14.348	13.394	61.951
150—200	13.377	12.890	1.624	27.891
200—250	68.639	5.030	—	73.669
250—300	81.559	2.704	—	84.263
300—διω	34.290	—	—	34.290
Σύνολον	327.339	47.545	123.735	498.619

έκατομ. τόν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 10.7 ἑκατ. τόν. ήσαν τάνκερς, 1.1 ἑκατομ. τόν. μικτά καὶ 7.2 ἑκατομ. τόν. d.w. σκάφη bulk ἐπροῦ φορτίου. Άλι διαλύσεις ἀνήλθον εἰς 5.1 ἑκατ. τόν. d.w.

Οι κατωτέρω πίνακες ἀναφέρονται εἰς τοὺς σχετικοὺς ἀριθμούς:

### ΗΑΙΚΙΑ

(Σκάφη ώπερ τῶν 10.000 τόν. d.w.  
Οι ἀριθμοὶ δίδονται εἰς χιλιάδας τόν. d.w.)

Ναυπήγησις	Τάνκερς	Μικτά	Κάρριερς	Σύνολο.
—1960	24.321	1.158	7.980	33.459
1961—1965	29.626	1.950	15.255	46.831
1966—1970	65.736	11.397	35.938	113.071
1971—1975	156.400	29.118	45.496	231.014
1976	40.539	2.783	11.908	55.230
1977 α' έξ.	10.717	1.139	7.158	19.014
Σύνολον	327.339	47.545	123.735	498.619

Τὰ σκάφη 15 ἑταν καὶ διώθενται διὰ προστίθμενα πρὸς διάδευσιν (46 ἑκατομ. τόν. d.w.).

### ΤΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΕΩΝΤΑ (ΙΟΥΛΙΟΣ 1977) ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΝ

(Σκάφη διω τῶν 10.000 τόν. d.w.  
Οι ἀριθμοὶ δίδονται εἰς χιλιάδας τόν. d.w.)

Μέγεθος εἰς χιλ. t.d.w.	Τάνκερς	Μικτά	Μπάλκ Κάρριερς	Σύνολο.
10—18	261	—	596	857
18—25	89	—	2.240	2.329
25—40	1.485	—	7.710	9.195
40—60	1.144	—	2.267	3.411
60—80	504	451	2.833	3.788
80—100	983	245	416	1.644
100—150	2.299	2.513	2.775	7.587
150—200	2.518	496	157	3.171
200—400+	12.934	—	—	12.934
Σύνολον	22.217	3.705	18.994	44.916

### LAW OFFICES

**COSTAS SIKAKIS**  
53 FILONOS ST. TEL. 4117.910  
PIRAEUS T.T. 8  
CABLES: «COSTASI»

## ΓΑΛΛΙΑ

### ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η Γαλλική Κυβέρνησης διά τού ἀρμοδίου ὑπουργού χωροταξίας και διοικητικής ἀναπτύξεως κ. Ζάν Φουρκάντ, ἀνέκοινωσεν τὰς λεπτομερεῖς τῶν νέων μέτρων οἰκονομικῆς ἐνίσχυσης διὰ τὰ ναυπηγεῖα. Τὰ μέτρα ταῦτα ἀπεφασίσθησαν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καὶ προβλέπουν δαπάνη 900 ἑκατομ., γαλλικῶν φράγκων. Διὰ τῶν μέτρων τούτων ἐπιδιώκεται διὰ τὴν φράγκων καὶ διὰ ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις 1 δισεκατ. φράγκων.

Σημειούμενός εἶναι ὅτι διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῆς ἀλιείας διατίθενται 77 ἑκατ. φράγκων, διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις θνητικῆς σημασίας 34 ἑκατομ., φράγκων καὶ διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν 19,5 ἑκατομ. φράγκων.

Ἐν τέλος τῶν κυριωτέων σημείων τῶν ληφθέντων μέτρων συνίσταται εἰς τὴν «βασικήν ἐνίσχυσιν» τῶν μεγάλων ναυπηγείων. Ἐνδιαφέροντας εἰναι ὅτι συνίσταται ἡ πρόσκτησις παραγγελιῶν 420 χιλιάδων τόννων μέχρι τοῦ 'Ιουλίου τοῦ 1978 καὶ μὲν παράδοσιν τὸ 1980. Ο καταμερισμὸς τῆς οἰκονομικῆς δοθείας (ἀπὸ 15 - 25% ἐπὶ τῆς ἐπενδύσεως) ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ πλοίου. Η δασική ἐνίσχυσης θὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα. Αὐτὰ συνίσταται εἰς 25 χιλιάδας τόννους. Καὶ αὕτη δέοντας νῦν καλυφθῇ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς 'Ιουλίου μὲν παράδοσιν τὸ 1980. Η οἰκονομική ἐνίσχυσης καθωρίσθη εἰς 15% ἐπὶ τῶν ἐπενδύσεων.

Άλλα ἐνίσχυτικά μέτρα ἀφοροῦν τὸν φορολογικὸν τομέα καὶ τούτῳ διὰ νὰ προσελκύσουν νέας παραγγελίας καὶ μία ἔλαστικότητα εύνοούσαν τοὺς ἐφοπλιστάς.

Θά παρασχεθῇ πᾶσα διευκόλυνσις εἰς τὰς χρηματοδοτήσεις διὰ ναυπηγήσεις πλοίων πρὸς ἔξαγωγήν.

Τὸ δόλον πρόγραμμα καλύπτει ἐπίσης τὴν ἀναδιάρθρωσιν τοῦ συνόλου τῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς διοικητικῆς πόλους. Φράνς - Δουνκέρκη καὶ Ασθομ - Ατλαντικ. Εξ ἄλλου τὰ ναυπηγεῖα δέοντας νὰ αύτοενίσχυθον διὰ τὰς ἐπενδύσεις τῶν κερδῶν τῶν ἐποιηγουμένων χρήσεων, ἐνῷ συγχρόνως θὰ υιοθετησούν μίαν πολιτικήν ἡμερομιούθιών ἀνταποκρινομένων πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῆς Κυβερνήσεως. Τέλος τὰ ναυπηγεῖα δέοντας νὰ προδοῦν εἰς ἀποκέντρωσιν καὶ διαφοροποίησιν τῆς παραγωγῆς, ἵνα μειώσουν τὴν κατασκευαστικήν των ικανότητα κατὰ 20% χωρὶς νὰ προδοῦν εἰς ἀπολύσεις ἐργατικού προσωπικού.

### Ο ΠΡΟ·Υ·ΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ 1978

Ἐδημοσιεύθη ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς τοῦ 1978 διὰ τὴν 'Εμπορ. Ναυτιλίαν. Διὰ τὰ 4 βασικὰ κεφάλαια αὐτοῦ, ἥτοι ὑπηρεσίαι, κρατικὸς παρεμβατισμός, κρατικαὶ ἐπενδύσεις, ἐπιχορηγήσεις ἐπενδύσεων, διατίθενται συνολικαὶ πιστώσεις 2,8 δισεκατομ. φράγκων.

Μεταξὺ τούτων ὑπογραμμίζεται ἡ κατὰ 146 ἑκατομ. φράγκων αὐξησης τῶν κονδυλίων ἐπιδοτήσεως τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαρικοῦ Ταμείου, ἥτις ούτω φθάνει τὸ 1,18 δισεκατ.

φράγκων, μὲ αὐξησην 10,8% ἔναντι τῶν πιστώσεων τοῦ 1977.

Εἰς τὰς πιστώσεις ἐπιχορηγήσεων παρουσιάζεται γενικὴ αὐξησης κατὰ 125 ἑκατομ. φράγκων ἔναντι τοῦ προηγουμένου (ποσοστὸν 10,4%). Εἰδικότερον διατίθενται διὰ μεταφοράς - τηλεπικοινωνίας 290 ἑκατομμύρια φράγκων καὶ διὰ ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις 1 δισεκατ. φράγκων.

Σημειούμενός εἶναι ὅτι διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῆς ἀλιείας διατίθενται 77 ἑκατ. φράγκων, διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις θνητικῆς σημασίας 34 ἑκατομ., φράγκων καὶ διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν 19,5 ἑκατομ. φράγκων.

## ΔΑΝΙΑ

### ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Η Κυβέρνησης προτίθεται νὰ καταθέσῃ νέον νομοσχέδιον χρηματοδοτήσεως διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοιών, ἥτις θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μείσων ἀπὸ 4% εἰς 6% τοῦ κόστους τῶν παραγγελομένων σκαφῶν ὑπὸ Δανῶν ἐφοπλιστῶν, ὑπὸ τὸν ὄρον διὰ τὴν παραγγελία θὰ γίνη εἰς ναυπηγεία τῆς Εύρωπαϊκής Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

Κατὰ τὸ σχέδιον, οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ δύνανται νὰ λάβουν δάνεια διαρκείας 10 ἑταῖς ἀντιπροσωπεύοντας τὸ 80% τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων μὲ τόκον 8%. Σημειώτεον ὅτι κατὰ τὸν μέχρι σήμερον ύφισταμένους ὄρους χρηματοδοτήσεως τὰ δάνεια ήσαν ἐπταετοῦς προθεσμίας καὶ ἐκάλυπτον τὸ 70% τοῦ κόστους ναυπηγήσεως.

Παρὰ τὰ ἀνωτέρω πολλοὶ Δανοί ἐφοπλισταὶ πιστεύοντας διὰ τὰ πλεονεκτήματα δὲν εἰναι ἀρκετά καὶ διὰ τὴν συμφερότερα παραμένει ἡ παραγγελία εἰς χώρας ως ἡ Ιαπωνία καὶ ἡ Νότιος Κορέα.

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΟΣ

Η παρέμβασις τῶν κυβερνήσεων δυσχεραίνει τὰς διασυνοριακές μετακίνησεις φορτωτῶν καὶ πλοιοκτητῶν, ἐπόνεσεν ὁ πρόεδρος τῆς Χάπταγ - Λόύδ, κ. Κάρκ Χάιντς Ζάγκερ, κατὰ τὴν διάρκειαν συμποσίου λαβόντος χώραν εἰς Μοντρέ τῆς Ελβετίας. Τὸ συμπόσιον, εἰς τὸ ὄποιον παρέστησαν ἀντιπρόσωποι ἀπὸ τὴν Εύρωπην καὶ τὴν "Απω Ανατολήν, διωργανώθη ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τῶν Εθνικῶν ΕΦΟΠΤΙΚΩΝ" Ενώσεων τῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ιαπωνίας καὶ τῶν Εθνικῶν Συμβουλίων Φορτωτῶν τῆς Εύρωπης.

«Κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη ἐστημειώθη σημαντικὴ αὔξησης τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν καὶ διεύρυνσης τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ ταυτοχρόνως ηγέηθη καὶ ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἰς τὴν Ελάνερν Ναυτιλίαν, εἴπεν. «Μερικῶς ἀπὸ ἀντίδρασιν πρὸς τὴν τάσιν αὐτῆν, ἔνα σύστημα ἀπ' εὐθείας διασυνοριακές μετακίνησεις φορτωτῶν καὶ πλοιοκτητῶν ἐπεκράτησεν εἰς τὴν Εύρωπην.

» Εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς προηγουμένης 10ετίας, ἡ «Ούνκτάντ» ηρχισε νὰ μελετᾷ τὴν δυ-

νατότητα ἐφαρμογῆς ἐνὸς παγκοσμίου κώδικος διέποντος τὴν λειτουργίαν τῶν «κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν. Οὗτος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι συμβιβάζει τὰς πιζικάς ἀντιθέσεις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ τὴν συντηρητικὴν θέσιν τῶν διοικητικῶν χωρῶν.

» Καθὼς ὁ Κώδικης τῆς «Ούνκτάντ» δέν ἐγένετο γενικῶς ἀποδεκτός, ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς ἔξαπλουται, ὅχι μόνον εἰς τὴν Ανατολικήν Εύρωπην ὅπου τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον ὑπόκειται εἰς κρατικὸν έλεγχον, ἀλλά, ἐπίσης, εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας καὶ, τὸ πλέον ἀνησυχητικὸν, τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ἡ πολιτικὴ τῶν ὅποιων κατὰ τὸν «τράστ» έχει δημιουργήσει ἔνα σύστημα λίαν αὐστηρῶν κυβερνητικῶν κανονισμῶν. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτᾶς, αἱ διασυνοριακές φορτωτῶν / πλοιοκτητῶν καθίστανται δύσημέραι δυσχερέστεραι».

Ο κ. Ζάγκερ εἶπεν ὅτι ἡ ἐπικύρωσις τοῦ κώδικος τῆς «Ούνκτάντ» θὰ προσέφερεν ἀσφαλῶς τὴν καλυτέραν λύσιν. «Ἔχει μεταξὺ ἄλλων, εἶπε, τὰ ἀκόλουθα πλεονεκτήματα:

Βασίζεται εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς αὐτορρυθμίσεως αἱ κυβερνήσεις καλοῦνται νὰ ἐπέμβουν μόνον εἰς περίπτωσιν μὴ ἐπιτεύχεως ἀπ' εὐθείας συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν· αἱ «κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν ἀναγνωρίζονται ἐπισήμως· ὁ ἀρχὴ τῆς διανομῆς τῶν φορτίων ἀναγνωρίζεται ἐπισήμως· ὁ κώδικης δέχεται τὴν ἀνάγκην πραγματοποίησεως κερδῶν ἐκ μέρους τῶν διαχειριστῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν· αἱ διασυνοριακές καθίστανται ὑποχρεωτικαὶ καὶ αἱ κυβερνήσεις αἱ αναλαμβάνουν τὸν σοβαρὸν ρόλον τῆς ἐποπτείας.

Η οὐσιότητης τοῦ κώδικος τῆς «Ούνκτάντ» θὰ ἔχῃ, πάντοτε κατὰ τὸν κ. Ζάγκερ, ἄμεσα καὶ σταθεροποιητικά ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

## ΙΝΔΙΑ

### ΑΤΑΣΘΑΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η συνεχιζόμενη ἐπὶ μακρὸν ὑφεσις τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ὡδήγησεν εἰς τὸν ἀνθεμίτην ἀνταγωνισμὸν καὶ εἰς ἀνεντίμους ἐνεργείας, ἀγνώστους μέχρι τοῦδε εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀναφέρει ὁ κ. Κ. Κ. Μπίρλα, πρόεδρος τῆς «Ιντιανής Σύπιπηκ Κο.».

Ὦρισμένοι Ινδοί φορτωταί, εἶπεν, εἴτε χωρὶς συχνὰ θύματα ἀδιστάκτων πλοιοκτητῶν· Ισχυρίσθη ὅτι ἐξηναγκάζοντο νὰ φορτώσουν τὰς ἐξαγωγάς των ἐπι συγκεκριμένων πλοίων, διὰ νὰ διαπιστώσουν ἀργότερον ὅτι τὰ φορτία δὲν είχον φθάσει εἰς τὸν προορισμὸν των ἢ είχον παληθῆ εἰς ἄπομα ἀσχετικά μὲ τοὺς παραλήπτας.

Κατὰ τινὰς ὑπολογισμούς, ἐμπορεύματα ἀξίας ἀνά τὸν 250 ἑκατομ., ρουπίων ἀπολέθησαν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον. Πέραν τῆς ἀμαυρώσεως τοῦ καλού ὄνοματος τῆς 'Ινδιας, ἡ κατάστασις αὐτή δημιουργεῖ σοβαρὰς ἀπωλείας συναλλάγματος, ἐνῷ ἡ διαιώνισης παρομοίων περιστατικῶν δὲν ἀποκλείεται νὰ προκαλέσῃ τὴν συστολὴν τῶν Ινδικῶν ἐξαγωγῶν.

Ο κ. Μπίρλα ἐπόνεσεν ὅτι οἱ 'Ινδοί φορ-

## «COULOURIS» - AGENCIA MARITIMA LTDA

### «COULOURIS» SHIPPING AGENCY LTD

AGENTS - STEVEDORES - FORWARDING AGENTS - BROKERS - CHARTERERS - SUBAGENTS

AT ALL BRASILIAN PORTS

MARTIN AFONSO 78 CONJ. 11/12 SANTOS, BRASIL  
PHONES : 346203 - 29143 - 29285 - 3186469

TELADDRESS : "COULOURIS"  
TELEX : 013-1202 COUL BR

AFFILIATED COMPANY "SYROS" FOR PROVISIONS AND STORES SUPPLY.

τωταὶ καὶ οἱ ἀρμόδιοι ὄργανισμοὶ ὁφείλουν νὰ ἔξακριθῶσουν τὸ ποιὸν ἐκάστης ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας, προτοῦ ναυλῶσουν ἔνα πλοῖον τῆς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων των.

### ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

'Αναφέρομενος εἰς τὴν 'Ινδικὴν Ναυτιλίαν, ὁ κ. Μπίρλα, ἔξεφρασεν ίκανωποίσιν διὰ τὴν ηὔγειμένην συμμετοχὴν τῆς εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς, ἡτις ηὔγειμή, ἀπὸ 28% τὸ 1974-75, εἰς 35,6% τὸ 1975-76. Τοῦτο ὠφείλετο διστικῶς εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαίου ἀπὸ 33,4% εἰς 58,7%.

'Ως γεγονός, ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἰνδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς γενικῶν φορτίων ἐνέφασε κάμψιν, ἀπὸ 44, 4% εἰς 33,2%, ἐνῷ ἐστημένῃ ἐλάφρᾳ βελτίωσις εἰς τὰς μεταφοράς χύδην φορτίων. 'Ως ἐτόνισεν ὁ κ. Μπίρλα, στόχος τῆς 'Ινδιας εἶναι ἡ δημιουργία ἐνὸς στόλου δυναμένου νὰ μεταφέρῃ τὸ 50% τῶν ἔθνικῶν φορτίων μετά τινα ἔτη.

'Αναφέρομενος εἰς τὸ Πέμπτον Πρόγραμμα 'Αναπτύξεως, ὁ 'Ινδος ἐφοπλιστὴς εἶπεν ὅτι ὁ στόχος περιωρίσθη εἰς τὰ 6,5 ἑκατ. τόν. γκρός, μὲ ἔτερους 500.000 τόν. γκρός ὑπὸ παραγγελίαν. 'Ηδη ὁ Ἰνδικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἔφθασε τὰ 5,25 ἑκατομ. τόν. γκρός τὸν 'Ιουνίου.

Μὲ παραγγελίας συνδικῆς χωρητικότητος 0,74 ἑκατομ. τόν. γκρός εἰς ἔγχωρια καὶ ἔνα ναυπηγεία καὶ προβλεπομένας διαλύσεις 360.000 τόν. γκρός, θὰ πρέπει νὰ ἀγορασθῶν σκάφη 700.000 τόν. γκρός κατὰ τὴν ὑπόλοιπον περίοδον τοῦ Προγράμματος διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ στόχος.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΤΑ ΡΟ - ΡΟ ΕΚΤΟΠΙΖΟΥΝ

'Ασυναγώνιστα τὰ πλοία ρό - ρό, ἐκτοπίζουν σταδιακῶς τὰ συμβατικά λάίνερς εἰς ωρισμένας περιοχάς. Προτιμῶνται ἀπὸ τοὺς φορτωτάς διότι προσφέρουν ταχύτερον χρόνον φορτοεκφορτώσεως καὶ περιορίζουν τὴν συμφόρησιν εἰς λιμένας μὲ ἀνεπαρκῆ ἔξοπλισμόν.

Πρόσφατον παράδειγμα ἀποτελεῖ ἡ ἀπομόκρυνσις τεσσάρων «λάίνερς» τῆς γνωστῆς βρετανικῆς ἑταῖρίας «Κιούναρντ» ἀπὸ τὴν γραμμὴν 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ 'Ινδικοῦ Ωκεανοῦ, ἐνῷ τὸ πέμπτον καὶ τελευταῖον σκάφος ἔξυπηρετοῦν τὴν γραμμὴν αὐτὴν θὰ ἀποσυρθῇ μετά τὴν λήξιν τοῦ παρόντος ταξιδίου του.

Σημειώτεον ὅτι τὰ πλοία αὐτά, ἡλικίας 9 ἔως 14 ἔτῶν καὶ χωρητικότητος 12.000 περίπου τόν. d.w. ἔκαστον, μὲ χώρους ψυγείων καὶ ἀφονα μέσα φορτοεκφορτώσεως, ἔχαρκτηρίζονται μέχρι πρὸ τίνος ὑπεράργυρα πλοία γραμμῆς. Τώρα παροπλίζονται καὶ ἀναζητοῦνται ἀγορασταί. 'Η ἐμφάνισις τῶν ρό - ρό τὰ κατέστησε ἀπηρχαιωμένα. 'Αλλάζουν οἱ καιροί...

### ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

'Η γιγαντία ἑταῖρία ἡτοῖς ιδρύθη διὰ νὰ διευθύνῃ τὴν ἔθνικοποιημένην ναυπηγοβιομηχανίαν τῆς Βρεταννίας, λέγεται «Μπρίτις Σημπτιλίντερς» καὶ πρίστις νὰ λειτουργῇ ἐπίσημως τὸν 'Ιουλίου 1977. Σκοπός της εἶναι νὰ ἔδραιωσῃ μίαν ὑγιὰ καὶ προσδετικὴν βιομηχανίαν ποὺ θὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς Βρεταννίας καὶ θὰ συναγωνισθῇ μὲ ἐπιτυχίαν εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. Εἰς μίαν πρές κόνφεραν ποὺ ἐδόθη εἰς τὸ Λονδίνον, ὁ πρόεδρος τῆς ἑταῖρίας καύσαρχος σέρ 'Αντουν Γκρίφιν εἶπεν ὅτι, ή ἑταῖρία εἰλην εἰς τὴν διάθεσιν της τὰς τεχνικὰς ἱκανότητας καὶ εὐκολίας διὰ νὰ ικανοποιήσῃ δῶλους τοὺς πελάτας. 'Ἐπίσης εἶπεν, ὅτι σκοπός τῆς ἑταῖρίας θὰ είναι νὰ συνενώῃ τὴν ναυπηγοβιομηχανίαν εἰς μίαν ἐνιαίαν καὶ συντονισμένην ἐπιχείρησιν, ικανὴν νὰ ἀντιμετωπίσῃ συναγωνισμὸν ἀπὸ ἄλλας χώρας καὶ μὲ σηρους ποὺ δίδουν καλυτέρας προοπτικὰς ἐπιτυχίας ἀπὸ ὅλοτε.

'Ο νέος ὄργανος πρὸς τὴν ἔταιρην 30 ἑταῖρισας τοῦ ἀσχολοῦνται μὲ ναυπηγήσεις πλοίων, κατασκευὴν μηχανῶν πλοίων, ἐπιδιορθώσεις πλοίων, μὲ 90 συναφεῖς ἐπιχειρήσεις καὶ δῆλαι ὅμοι ἔχουν ἐργατικὸν δυναμικὸν 82.000 ἄτομα. Τὸ διδύλιο περαστικῶν τῶν συγχωνευμένων ναυπηγικῶν ἑταῖριν περιλαμβάνει 113 σκάφη, συνολικῶς 1.832.767 τόν. γκρός καὶ ἀξίας 763.295.000 λιρ. καὶ καλύπτει ἐργασίαν δύο ἔτῶν. 'Εκ τοῦ συνόλου αὐτοῦ

40 σκάφη, 592.400 τόν. γκρός καὶ ἀξίας 316.624.000 λιρ. προορίζονται δι' ὅλης χώρας.

'Η 'Μπρίτις Σημπτιλίντερς' ἔχει ἀναλάβει ἔνα ἐντατικὸ πρόγραμμα μάρκετιγκ καὶ ἡδη ἐντὸς τῶν πρώτων ἔξι μηνῶν τοῦ 1977 ἐξοπλίσεν παραγγελίας διὰ σκάφη 385. 000 τόνων (ἐν συγκρίσει πρὸς 405.000 τόν. δι' ὅλων τὸ 1976). 'Ο Βρετανὸς πρωθυπουργὸς κ. Κάλλαχαν εἰς ἔνα χαιρετιστήριον μήνυμά του ἐδήλωσεν ὅτι, ὁ νέος ὄργανος πρὸς τὴν Κυβερνήσεως ἡτοῖς ἡτοῖς ἀποφασισμένη νὰ δοθῆση διότε ἡ ἑταῖρία νὰ γίνη μία ισχυρὰ καὶ συναγωνιστικὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον τῆς ναυπηγοβιομηχανίας. Δύο νέα σκάφη καθιελκύσθησαν ἀπὸ τὰ νέα ναυπηγεία τῆς ἑταῖρίας. 'Η 'Ωστιν ἐντ Πίκεργκικλ καθείλκυσεν ἔνα σκάφη SD14, ἐνῷ η Σμίθς Ντόλι καθείλκυσεν ἔνα σκάφος ἐμπορευματοκιβωτών 17.500 τόνων διὰ δρομολόγια B. 'Ατλαντικοῦ. Τὸ SD14 εἶναι τὸ πιὸ ἐπιτυχημένο σκάφος τῆς βρετανικῆς ναυπηγοβιομηχανίας. 'Ἀπὸ τὸ 1968 ποὺ ἐπαρούσιασθη διὰ πρώτην φοράν, παρηγγέλθησαν 200 σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ ἀρκετὰ ἔξ αὐτῶν ἐναυπηγήθησαν, κατόπιν εἰδικῆς ἀδείας, εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ τὴν 'Αργεντίνην. 'Εντος τῶν τελευταίων δέκα ἔτῶν η 'Ωστιν καὶ Πίκεργκικλ ἔχηγαγε δύο ἔκ τῶν τριών σκαφῶν ποὺ ἐναυπηγούσε καὶ τώρα ἔφερεν εἰς τὴν νέαν ἑταῖρίαν παραγγελίας διὰ 29 σκάφη ἀξίας 150 ἑκατομ. λιρῶν.

### Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἔξαιρην στατιστικήν ἔκθεσιν τοῦ Οἴκου Τζών Γιάκομπτς, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαιοντόπλοιων ἀνήρχετο τὴν 30 'Ιουνίου 1977 εἰς 3.584 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 326.170.861 τόν. d.w., ἔναντι 3.636 σκαφῶν 320.758.153 τόν. d.w. τῆς 31 Δεκεμβρίου 1976. 'Επερα 243 σκάφη 27.522.400 τόν. d.w. ἔτέλουν ὑπὸ παράδοσιν.

'Εξ ὅλου, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μικτῶν πλοίων περιελάμβανε τὴν ὡς δύο ἡμερομηνίαν 416 σκάφη μεταφορικῆς ικανότητος 40.757.579 τόν. d.w. ἔναντι 410 σκαφῶν 45.679.408 τόν. d.w.

Τέλος, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν ἐνέργεις ύγραεροφόρων ἐφάσει τὰ 36 πλοία 2.718.000 κ.μ. ἐνῷ ὅλα 35 τοιαῦτα σκάφη 4.557.600 κ.μ. τελούν ὑπὸ παραγγελίαν.

Κατὰ τὸ διάστημα τῆς πρώτης τριμηνίας τοῦ τρέχοντος ἔτους παρεδόθησαν πρὸς διάλυσην 119 πλοῖα 3.7 ἑκατομ. τόνων. 'Εκ τούτων 32 ἀνήκουν εἰς ἑταῖρίας πετρελαιοφόρων (μέση ἡλικία 27 ἔτη, μέση χωρητικότητα 30.375 τόν.) καὶ 87 εἰς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτήτας (μέση ἡλικία 21 ἔτη, μέση χωρητικότητα 31.536 τόν.). 'Εξ ὅλου, κατὰ τὸ τρίμηνον αὐτὸς 8 σκάφη ἐθεωρήθησαν δύο διλογία καὶ 11 πετρελαιοφόρο μετετράπησαν δι'. ὅλας χρήσεις.

'Ως πρὸς τὰς νέας παραγγελίας, αἱ κατὰ τὸ πρώτων ἔξαμηνον ἀνακοινώθησαν, ἀναφέρονται εἰς 29 σκάφη ἔξ ὧν 2 δεξαιοντόπλοια 320.000 τόν. d.w. καὶ 1 τῶν 126.300 τόν. d.w., διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν.

Τέλος κατὰ τὸ ἐν λόγῳ ἔξαμηνον παρεδόθησαν 86 πετρελαιοφόρα 10.132.487 τόν. d.w. καὶ ἡγερώθησαν παραγγελίαι 12 σκαφῶν 800.000 τόν. d.w.

Αἱ παραδόσεις μέχρι τοῦ 1960 συμπεριλαμβανομένου, ἀνέρχονται εἰς 243 σκάφη, 27.522.400 τόν. d.w. καὶ μικτά 37, τόν. d.w. 3.995.000.

### NOPBΗΓΙΑ Η ΚΡΙΣΙΣ

'Ο νορβηγικὸς ἐφοπλισμὸς παρουσιάζει μίαν ιδιόμορφον εἰκόνα, Διάφοροι ἐφοπλιστικοὶ ἑταῖροι, ιδίως ἐκεῖνοι αἱ ὅποιαι ἐπιδεικνύουσι δραστηριότητα εἰς τὴν ἀγοράν «esport»

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

TRANS CO 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.

τών πετρελαιοφόρων, εύρεθησαν ένώπιον σοβαρών προβλημάτων ρευστότητος. Τούτο είναι συνέπεια τών αθρόων παραγγελιών τάς όποιας έδωσαν κατά τάς όρχας τού 1970. Εις μερικάς περιπτώσεις αἱ διοικήσεις ήλανεαι και ἐπήλθε ἀναδιοργάνωσις και νέα μέλη εισῆλθον εἰς τὰ διοικητικά συμβούλια. Τὰ νέα ταῦτα μέλη ἐκπροσωπούν τὰ συμφέροντα τῶν πιστωτῶν. Ἀντίθετος ἄλλαι ἐταῖροι αἱ όποιαι διαχειρίζονται μικτούς στόλους η διαθέτουν δεξαμενόπλοια μὲν μακροχρονίους χρονοναλώσεις ἀρκετά ἀποδοτικάς, ήδυνθησαν, παραδόξως νὰ ἀντιδράσουν καλῶς ἐνώπιον τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως.

Ἡ ὁμάς Μπέργκεσεν π.χ., τὸ 1976 εἶχεν κέρδη, οὗξης τὸ στόλον τῆς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ κατέχει σήμερον χωρητικότητα 5,4 ἑκατομμυρίων τόνων, ιδίως δεξαμενόπλοια καὶ μικτά. Ἡ ἐταιρία αὕτη προσείλκυσεν ἐσχάτως τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων λόγω τῶν δύο παραγγελιῶν σύστημα τάνκερος τὰς όποιας έδωσαν μὲν παράδοσιν τὸ 1979. Οὕτω ἐπενθεδίωσε ὅτι μέλλον διὰ τούτων γιγαντιαῖς σκάφη ὑφίσταται εἰσέτι.

Ἄλλαι ἐταῖροι αἱ όποιαι διαχειρίζονται μικτούς στόλους τῆς Νορβηγίας διὰ τούτων ἀλλαγῆς άποδοτικάς, ήδυνθησαν, παραδόξως νὰ ἀντιδράσουν καλῶς ἐνώπιον τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως.

Πάντως οι διοικήσεις δεξαμενόπλοιων, οἵτινες ἐπήληγησαν στηρόδως εἰναι πολλοί. Πολλοί εἶχαν σοδαράς ζημίας τὸ παρελθόν ἔτος. Ἐκ τῶν πλέον στηρόδως δοκιμασθέντων εἶναι ἡ ὁμάς «Βάσαγκε» μὲν παθητικὸν 40 ἑκατομ. δολλαρίων. Ἡ ὁμάς αὕτη ἀναδιοργανώθη ἐσχάτως καὶ 5 ἐν τῶν σούπερ τάνκερος τῆς ἀπετέλεσαν πυρήνα νέας ἐταιρίας τῆς όποιας τὸν ἔλεγχον ἀνέλαβον οἱ δανεισταί.

Ἡ ἐταιρία δεξαμενόπλοιων Ρέκστεν, ἡ ὁποία εύρισκετο εἰς σοδαράς δυσκολίας τὸ παρελθόν ἔτος, ἀναδιοργανώθη ἐπίσης. Πρὸς τὸ παρόν δαδίζει καλῶς μὲ τὴν διοίκησαν δανείου 100 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ όποιον ἐπέτυχεν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου κατὰ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον. Λέγεται ὅτι τὸ δάνειον τούτο θὰ χρησιμεύσῃ διὰ τὰς πληρωμάς διαχειρίσεως καὶ τόκων τῶν δανείων τῆς μέχρι τὸ 1980, ἐνώ ἀνεστάλῃ ἡ πληρωμὴ τῶν χρεών. Υπάρχουν καὶ ἄλλαι πολὺ γνωστοὶ ἐταιροί αἱ όποιαι ἀντιμετωπίζουν δυσκολίας. Μεταξὺ αὐτῶν εἶναι οἱ ὁμάδες Χάλκηνταμ - Ντίτλεϋ - Σίμονσεν, ἡ Μπίροι - Μπεαρστάντ καὶ ἡ Φήρλεϋ καὶ «Εγκερς». Τῆς τελευταίας αἱ δυσκολίαι ὀφείλονται εἰς τὸ γεγονός, διότι παρήγγειλε ἀρκετά ὑγραερόπλοια καὶ πλατφόρμες γεωτρήσεων κατὰ τὰς όρχας τῆς τρεχουσής δεκαετίας καὶ κατὰ τὴν περίοδον τοῦ «μπούμ» διὰ τὰς πλωτάς ἐξέδρας. Ἐάν τὰ πράγματα δὲν ἔχειρτέρευσαν περισσότερον διὰ τὸν νορβηγικὸν ἐφοπλισμὸν τούτο φείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸν Δεκέμβριον τὸ 1975 ίδρυθη κρατικὸς οἰκονομικὸς ὄργανος στήμαστος διὰ τὴν Καρτιλίαν. Ὁ ὄργανος οὗτος χρηματοδοτεῖται ἀπό τὴν Νορβηγικὴν Κυβερνησίαν ιδίως διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν πιστωτῶν. Ἐγγυητής ἔναντι τῶν ἀπαιτήσεων τῶν κατορθώνεις ἐπιτύχη ἀναδολής καταβολῆς τοκοχρεωτικῶν ἐπιτυγχάνων οὗτοι ὅπως ἐφοπλισταὶ οἵτινες εὐρίσκονται πρὸ σοδαράτων οἰκονομικῶν δυσκολιῶν ἀποφεύγουν τὴν πώλησιν τῶν πλοίων τῶν πράγματα τὸ όποιον θὰ εἴχε ὡς συνέπειαν τὴν πρεταίρεων κατάρρευσιν τῶν τιμῶν τῶν πλοίων.

Παρ' ὅλα ταῦτα δὲν εἶναι σύμφωνοι ὅλοι ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἀρχὴ ἐπὶ τῆς όποιας στριψίεται καὶ ἐπεμβαίνει ὁ οἰκονομικὸς αὐτὸς κρατικὸς ὄργανος μόδιος εἶναι ὅρθη. Τὰ παραπλησμένα σήμερον δεξαμενόπλοια ἔχουν μεγαλύτεραν ἀξίαν τῶν τρεχουσῶν τιμῶν, οὗτοι δὲν χρειάζεται ἡ ἀναμονὴ διὰ τὴν ἐπάνοδον τῆς ισορροπίας.

Πράγματι κάποιος παρετήρησεν διὰ ἐάν

οὔτως εἶχον τὰ πράγματα ἡ ὁμάς Μπέργκεσεν, μὲ τὴν γνωστὴν οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀγοράσῃ παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια ἀντὶ νὰ παραγγείλῃ 2 ὑπερδεξαμενόπλοια τῶν 320.000 τόνων ἔκαστον. Ἡ παραγγελία αὕτη θεωρεῖται ἡ πλέον σημαντικὴ ἀπό τῆς ἐποχῆς ὃποτε ἔξερράγη ἡ κρίσις τῶν δεξαμενοπλοίων. Πλὴν ὅμως τὰ δύο παραγγελθέντα σκάφη ἀπό τεχνολογίκης πλευρᾶς ὑπέρεχουν, διότι εἰς αὐτά ἐφημόσθησαν ὅλαι αἱ κτηθείσαι τεχνικαὶ ἐμπειρίαι π.χ. ἀντὶ ἀντιοικονομικῶν ἀποστροφίων θὰ ἔφοδιασθοῦν μὲ μηχανάς ντηζελ καὶ δεν κινδυνεύουν νὰ παραμένουν σχρηματοποίητα ἐπειδὴ ἐναπογήγησαν συμφώνων μὲ τοὺς κανόνας τῆς IMCO ὡς καὶ μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀκτοφυλακῆς τῶν H.P.A.

### ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΛΗΓΕΙΑ

Ἡ μέχρι πρὸ τίνος ζήτησις ἐξεδρῶν γαιοτρήσεων διὰ τὴν ἀνακάλυψιν καὶ παραγωγὴν ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Βόρειαν Θάλασσαν ἡ Νορβηγίαν πράσισται πιθανὸν νὰ διστάζουν εἰς τὴν ποποθέτησιν παραγγελίων εἰς ναυπηγείον τὸ όποιον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν πτωχεύσεων. Ἐπιπροσθέτως διὰ τοῦ ιδίου νόμου προβλέπεται ἡ αὔξησις τῶν πόρων πιστοδοτήσεως διὰ παραγγελίας ναυπηγήσεων ἐκ μέρους χωρῶν εὑρίσκομένων εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναπτύξεως.

Ἡ ἀκύρωσις ναυπηγικῶν συμβολαίων διὰ πετρελαιοφόρων, καθὼς ἐπίσης ἡ μείωσις παραγγελίων τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐμείωσαν ἐν τούτοις τοὺς καταλόγους παραγγελίων τῶν ναυπηγείων εἰς ἀληθῶς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Ἐσχάτως ὡς Νορβηγὸς Υπουργὸς Ἐμπορίου καὶ Ἐφοπλισμοῦ, ἀνασκοπῶν τὴν δημιουργηθέσιαν κατάστασιν ἀνέφερεν ὅτι ἡ παρούσα τοιάντη ἔχει ὡς ἔξης: Περὶ τὸ τέλος τοῦ 1977 ὄνω τῶν 38 νορβηγικῶν ναυπηγείων, τὰ όποια ἀπασχολοῦν 14.000 ἐργατοχεινίτας, θὰ παραδώσουν καὶ τὸ τελευταῖον ἐκ τῶν πλαταίων παραγγελίων σκάφος. Εἰκοσι πέντε ναυπηγεία, ἀτινα ἀπασχολοῦν 18.000 ἀτομά ἔχουν ἐργασίας ἐν ἐξελίξει μέχρι τοῦ 1978 καὶ μόνον τρία των ναυπηγείων μὲ δυναμικὸν 2000 ἀτόμων ἔχουν ἔξασφαλίσει ἐργασίαν διὰ τὸ 1979. Ἐλλείψει νέων παραγγελίων διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον ναυπηγεία, ἀτινα ἀπασχολοῦν 7.000 ἐργάτας θὰ σταματήσουν ὡρισμένους τομεῖς (κοπῆ ἐλασμάτων) καὶ διὰ τὸν προσεχῆ Ὁκτώβριον ναυπηγεία, τὰ όποια ἀπασχολοῦν ὄνω τοῦ 75% τῶν ἐργατικῶν χειρῶν τῆς ναυπηγικῆς διοικηνίας θὰ εύρεθούν εἰς ἀνάλογον θέσιν.

Ἡ στρατηγικὴ τῆς Κυβερνησίας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσισας ταύτης, κατ' ἀρχὰς ἡ Νορβηγικὸς οργανισμὸς Ἐγγυήσεων (γράφομεν ἀλλαχοῦ), ἐπειδὴ φέρει εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὴν ἐπικρατοῦσαν γνώμην, ὅτι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης εἰς τὴν ἀγορὰν εἶναι ὑπεύθυνος τῶν δεξαμενοπλοίων, διότι τελικῶς τούτο θὰ ἔχῃ ἐπιπτώσεις εἰς τὴν πραγματικήν ἀξίαν τῶν πλοίων. Ἀλλὰ ἐάν τούτο εἶναι ἀληθές, κατανοητὸν εἶναι ἐπίσης διατί ὁ κ. Μπέργκεσεν ἐπροτίμησε τὰ νεοναυπηγήτα δεξαμενόπλοια. Εἶναι ἡ ταχύτης τῆς τεχνολογίας εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων. Αἱ σκεψήμενες διάστασεις εἰς τὴν πραγματικήν ἀξίαν τῶν πλοίων. Ἀλλὰ ἐάν τούτο εἶναι ἀληθές, κατανοητὸν εἶναι ἐπίσης διατί ὁ κ. Μπέργκεσεν ἐπροτίμησε τὰ νεοναυπηγήτα δεξαμενόπλοια. Εἶναι ἡ ταχύτης τῆς τεχνολογίας εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων. Αἱ σκεψήμενες διάστασεις εἰς τὴν πραγματικήν ἀξίαν τῶν πλοίων.

Τὸ πρόγραμμα τούτο προτείνει κυβερνητικά δάνεια πρὸς τὰ ναυπηγεία μέχρι τοῦ ποσοῦ 50 ἑκατ. δραχμῶν ἀπό τα τὰ δοτήσουν εἰς τὴν ἀλλαγὴν δραστηριότητος ἡ ἔκσυγχρονισμὸν τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν διὰ τῶν όποιων θὰ καταστοῦν συναγωνιστικά διὰ τὰ ναυπηγόμενα εἰς τὴν Νορβηγίαν σκάφη καὶ τέλος νὰ χρηματοδοτήσουν δραχμηπόθεμα μέσα ικανὰ νὰ δώσουν ἐργασίαν εἰς τὸ πλεονάζουσαν ἐργατικὸν δυναμικόν.

Ἐκτὸς τούτου ὁ νόμος ἐπιπρέπει εἰς τὴν Κυβερνησίαν τὴν ἀνανέωσιν κρατικῶν ληστιπρόθεσμων πιστώσων πρὸς τὰ εύρισκομενα εἰς οἰκονομικὰ δυσκολίας ναυπηγεία. Τὸ μέτρον τούτο εὑρίσκεται τὰς εύρωσης τῆς Εύρωπας κατά τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Η.Ο.Σ.Α.

Ἐκτὸς τῆς χρηματοδοτήσεως, ὁ ίδιος νόμος προβλέπει διὰ τὴν προσφορὰν κρατικῆς ἐγγυήσεως ἐν μέρους τῆς Κυβερνησίας διὰ παυπηγικὰ συμβόλαια δοθέντος ὅτι μερικοὶ ἐφοπλισταὶ πιθανὸν νὰ διστάζουν εἰς τὴν ποποθέτησιν παραγγελίων εἰς ναυπηγείον τὸ όποιον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως. Ἐπιπροσθέτως διὰ τοῦ ιδίου νόμου προβλέπεται ἡ αὔξησις τῶν πόρων πιστοδοτήσεως διὰ παραγγελίας ναυπηγήσεων ἐκ μέρους χωρῶν εὑρίσκομένων εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναπτύξεως.

### Ο.Κ. ΜΠΕΡΓΚΕΣΕΝ

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Νορβηγοῦ ἐφοπλιστοῦ Σύγκρατος Ντίτλεϋ παραγγείλη, παρὰ τὴν παρατεινομένην κρίσιν τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων καὶ τὴν ἀφονίαν τῶν προσφερομένων πρὸς πώλησιν σούπερ τάνκερ, δύο σούπερ τάνκερς εἰς τὴν Ιαπωνίαν τῶν 320 χιλ. τόνων ἔκαστον, ἥγειρε πολεμικὴν ἀναπτύξεων τὸν πλεονάζουσαν τὴν συναγωνιστικότητα τῶν.

Ἡ παραγγελία αὕτη, πρὸ πάντων, ἔδωσε λαβὴν εἰς τοὺς ἀπικριτὰς τοῦ Νορβηγικοῦ οργανισμοῦ Ἐγγυήσεων (γράφομεν ἀλλαχοῦ), ἐπειδὴ φέρει εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὴν ἐπικρατοῦσαν γνώμην, ὅτι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης εἰς τὴν ἀγορὰν εἶναι ὑπεύθυνος τῶν δεξαμενοπλοίων, διότι τὰ δεξαμενόπλοια εἶναι ἀληθές, κατανοητὸν εἶναι ἐπίσης διατί ὁ κ. Μπέργκεσεν ἐπροτίμησε τὰ νεοναυπηγήτα δεξαμενόπλοια. Εἶναι ἡ ταχύτης τῆς τεχνολογίας εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων. Αἱ σκεψήμενες διάστασεις εἰς τὴν πραγματικήν ἀξίαν τῶν πλοίων — ἀλλὰ ἐάν καὶ νεότευκτα — δυνατοτέρας πλοίους — διότι τὰ προβλήματα τῆς διοικηνίας. Η οἰκονομικὴ αὕτη δομή ένεκριθή ἀπό τὸ Κοινοβούλιον τὸν παρελθόντα Μάρτιον.

Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἀνησυχοῦντες διὰ τὸ μέλλον τῶν πλοίων τῶν ἀντιτίθενται, ἐάν τούτο

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

### VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

WILHELMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P. O. BOX: 210266

τοις, εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὰ σήμερον ἐργάζομενα δεξαμενόπλοια εύρισκονται εἰς τὴν πρωτοπορίαν καὶ δὲν ὑπάρχει καμμία ἀνάγκη νὰ ὀδηθοῦν τὰ ναυπηγεῖα εἰς τεχνολογικούς νεωτερισμούς, διότι, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει, αὐτὸς θὰ σημαίνῃ τὴν διάλυσιν δεξαμενοπλοίων εἰσέτι νέων, μόνον ἐπὶ τῷ σκοπῷ νὰ ναυπηγηθοῦν ἄλλα, δοθέντος ὅτι, δταν ἡ χωρητικότης ἀφθονή πρὶν ἥ μετά, ὁ παροπλισμὸς ἀρχίζει.

Πάντως, δὲν ἔλλείπουν καὶ διαφορετικαὶ γνῶμαι, ὅπως τοῦ Δ.)ντοῦ τοῦ 'Ινστιτούτου 'Εγγυήσεων, ὅπτις ἐτοίσεν ὅτι, ἡ μόνη ἐναλακτικὴ λύσις διὰ τὸν κ. Μιτρέγκουσεν ἦτο νὰ ἐνθυμῇ μὲ τὴν ὁμάδα, ἥτις ἐγένετο κυρία τοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων τῆς ἑταῖρίας «Βάσαγκε», προσθέτει ὅμως, ὅτι, ἀναμφιβόλως τὰ σκάφη τῆς «Βάσαγκε» εἶναι ἄριστα, νεωταραγγελθέντα, ἀλλὰ δὲν ἔλέχθη, ὅμως, ὅτι παρὰ τὰς χαμηλάς τιμᾶς εἶναι ἔξι ἵσου ἀξιόλογα ἔκεινων ἀτίνα παρηγγέλθησαν εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ, δεβαίώς, τεχνολογικῶς εύρισκονται ἐπικεφαλῆς.

Ἡ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς, ἔαν δὲν ἀνέτρεψε τὸ συνόλον τῆς Νορβηγίκης Ναυτιλίας, προεκάλεσεν ἐν τούτοις σοθαράς ἀναστάτωσις ἐντὸς τῶν κόλπων αὐτῆς. Μέχρι στιγμῆς ὁ ἐφοπλισμὸς ἦτο ἐπιχείρησις δασιζόμενη ἐπὶ οἰκογενειακῆς παραδόσεως. Σήμερον, ἐνώπιον τῆς προσπτικῆς χαμηλῶν ναυλῶν, ἐπὶ μακρὸν προβάλλει ἡ ἀνάγκη ὅπως τὴν διεύθυνσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἑταῖριῶν ἀναλάβουν τεχνοκράται.

Κάποιος εἶπεν: «Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνουν λάθη, δταν γίνεται διαχείρισης πλοίων, τῶν ὅποιων τὸ ημερήσιον κόστος ἀνέρχεται εἰς δεκάδας ἑκατομμύρια».

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

### ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΙΚΑΙ

Αἱ ἐπιχειρήσεις, αἱ ἔξυπηρτοῦσαι τὴν σύνδεσιν Δανίας - Σουηδίας εἰς τὰ στενά 'Ορεσούν, εἶναι κρατικαὶ καὶ ἔχουν σχέδον μονοπώλησεν τὴν γραμμὴν, δεδομένου ὅτι ἐξηράλισαν ἐφέτος τὸ 90% τῆς κινήσεως.

Φαίνεται ὅμως ὅτι ἡ ἔξασφάλισις αὕτη ἐστοίχισε καὶ στοιχίζει λίαν ἀκριβά. Διότι καὶ αἱ τρεῖς ἔθνικαι ἑταῖριαι αἵτινες μετέχουν εἰς τὰς γραμμὰς εἰχον τεράστιο ἔλειμματα, 'Ακόμη καὶ ἡ διαχείριση τῶν ἐστιατορίων τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ὑπῆρχεν ἐλλειμματικὴ μὲ ἀπωλείας τῆς τάξεως τῶν 4 - 5 ἑκατομ., κορωνῶν, μολονότι τοὺς εἶχε παρασχεθεῖ πρόνυμιον 8 ἑκατ. κορωνῶν ἐπὶ τῶν ἀδασμολογῆτων πωλήσεων. Κατὰ τοὺς ἀρμοδίους ἡ ἔξηγησις εὐρίσκεται εἰς τὰς λίαν ὑψηλὰς δα-

πάνας μισθοδοσίας προσωπικοῦ αἱ ὄποιαι διὰ μὲν τὸ ὑπὸ σουηδικὴν σημαίαν σκάφος ἀνῆλθον εἰς 7 ἑκατ. κορ. διὰ δὲ τὸ ὑπὸ Δανικὴν εἰς 4 ἑκατ.

Μετὰ ἥ ἀνευ ἔξηγήσεως πάντως τὸ γεγονός εἶναι ὅτι ἀλλη μία ὁμάδα κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀποδεικνύεται Ἐλλειμματικὴ καὶ ἀσύνφορος, ἔστω καὶ ὑπὸ Σκανδιναϊκὴν διαχείρισιν. Διὰ νὰ ἐπιθεβαιώσῃ τὸ κανόνα.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### ΕΙΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

'Αντικρούούν τὰς ἐπικρίσεις τῶν Δυτικῶν οἱ Σοβιετικοὶ περὶ «ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ» καὶ «ἐπεκτατισμοῦ» εἰς τὸν χώρον τῶν θαλασσιών μεταφορῶν.

Τόσον ὁ ὑπουργὸς ὅσσον καὶ ὁ ὑφυπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Ρωσίας, κ.κ. Τιμοφέΐ Γκουζένκο καὶ 'Αναστόλι Γκολντούμπενκο, ἐτοίσαν ὅτι ἡ αὔξησις τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν αὔξησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας καὶ ἡ μομφὴ περὶ «φιλοδοξίῶν ἡγεμονίας εἰς τὰς ὑπερτοντίους μεταφοράς» τὴν ὅποιαν ἀποδίδουν οἱ δυτικοὶ εἰς τὴν Ρωσίαν δὲν εὐσταθεῖ.

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ισχυρισμῶν των, οἱ Ρώσοι ἐπίσημοι παρατηροῦν ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1970 - 75 ἡ 'Εμπορική Ναυτιλία τῶν χωρῶν - μελών τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., αὐξήθεισα κατὰ 44,6% ἐψφασε τὸ σύνολον τῶν 360 ἑκατ. τόνων — περίπου τὸ 60% τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας. 'Αντιθέτως, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ρωσίας καὶ τῶν ἄλλων κομμουνιστικῶν χωρῶν ηύξηθη κατὰ 40% εἰς τὰ 28,7 ἑκατ. τόνων, ἀντιπροσωπεύων μόλις τὸ 5,2% τοῦ παγκοσμίου συνόλου.

### ΕΠΙΤΥΧΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ

Μὲ ἐπιτυχίαν ἔξειτέλεσε πρόγραμμα θερινῶν κρουαζιερῶν εἰς τὴν Καραϊβικὴν τὸ 16. 600 τόν. γκρός σοβιετικὸν κρουαζιερόπλοιον «Καζακόταν».

Μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τῆς Νέας 'Υόρκης, τὸ ταχύτητος 21 κόμβων σκάφος ἐπραγματοποίησε 14 κρουαζιέρας καὶ μετέφερε συνολικάς 3.887 ἐπιβάτας, ἐπιτυχὸν πληρότητα 93% κατὰ μέσον δρον. Τὸ «Καζακόταν» ἐναυτηγήθη εἰς Φινλανδίαν τὸ 1976 καὶ εἶναι δυναμικότητος 300 ἐπιβατῶν.

Μετὰ τὸ πέρας τῶν θερινῶν κρουαζιερῶν ἀπέπλευσεν ἐκ Νέας 'Υόρκης διὰ Δουβλίνον, Λονδίνον καὶ Ρότερνταμ μὲ 300 ἐπιβάτας. Θά ἐπιστρέψῃ εἰς ἀμερικανικά ὕδατα περὶ

τὰ τέλη Δεκεμβρίου καὶ θὰ ἀρχίσῃ μίαν νέαν σειράν κρουαζιερῶν διαρκείας 14 ἡμέρων εἰς τὴν Καραϊβικὴν, τὸ Μεσικὸ καὶ τὴν Νότιον Αμερικὴν, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τῆς Νέας 'Ορλεάνης.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Μείωσιν τοῦ ὑπαλληλικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ προσωπικοῦ του (ἀπὸ 2.600 εἰς 1.575 ἄτομα) ἔξηγειλεν ὁ ὅμιλος Σαλέν διὰ τὸ προσεχές ἔξαμψην, μετά τὴν ἀνακοίνωσιν τῶν οικονομικῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ πρώτου ἔξαμψην τρέχοντος ἔτους, ὅτε ἡ διαχείρισις τῶν πλοίων τοῦ ὅμιλου ἐνεφάνισεν Ἐλλειμμα τῆς τάξεως τῶν 78 ἑκατ. κορωνῶν (ἄνω τῶν 9 ἑκατ. λιρῶν 'Αγγλίας). Τὸ ἥμισυ καὶ πλέον τῆς ζημίας αὐτῆς ἐκαλύφθη ἀπὸ τὴν πώλησιν τῶν μετοχῶν τοῦ ναυτηγείου Γκοταβέρκεν εἰς τὸ κράτος, ἀντὶ 45 ἑκατ. κορωνῶν.

Πέντε σκάφη τοῦ ὅμιλου Σαλέν τελοῦν ὑπὸ παροπλισμὸν καὶ 11 ἀκόμη εὐρίσκονται ἐν ήμιαργίᾳ, ἐν ἀναμονῇ ἔξευρέσεως ναύλου. 'Αλλὰ εἶναι ἀμφίβολον νὰ εὑρεθῇ ἐπικερδῆς ἀπασχόλησης ἔστω καὶ δ' ἔνα ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Εἰς μίαν ἄλλην προσπάθειαν μειώσεως τῶν δαπανῶν, ὁ 'Ομιλος πιέζει τὰς ναυτεργατικὰς ἐνώσεις νὰ δεχθοῦν τὴν ἔγγραφην πλοίων του εἰς τὰ λιθεριανὰ νηολόγια. Μολονότι θὰ διατηρηθοῦν τὰ σουηδικὰ πληρώματα, θὰ ὑπάρξουν σημαντικά φορολογικά πλεονεκτήματα διὰ τὴν ἑταῖριν ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς, ὡς ἐτόνισεν ὁ γενικὸς διευθυντής τοῦ 'Ομιλου.

Εἰς τὸ παρελθόν, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργοτόνων ἔξεφρασαν κατ' ἐπανάληψιν τὴν ἀντίθεσιν των εἰς τὰ λιθεριανά νηολόγια. Μολονότι ὑπὸ διατηρηθοῦν τὰ σουηδικὰ πληρώματα, θὰ ὑπάρξουν σημαντικά φορολογικά πλεονεκτήματα διὰ τὴν ἑταῖριν ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς, ὡς ἐτόνισεν ὁ γενικὸς διευθυντής τοῦ 'Ομιλου.

Εἰς τὸ παρελθόν, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργοτόνων ἔξεφρασαν κατ' ἐπανάληψιν τὴν ἀντίθεσιν των εἰς τὰ λιθεριανά νηολόγια. Μολονότι ὑπὸ διατηρηθοῦν τὰ σουηδικὰ πληρώματα, θὰ ὑπάρξουν σημαντικά φορολογικά πλεονεκτήματα διὰ τὴν ἑταῖριν ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς, ὡς ἐτόνισεν ὁ γενικὸς διευθυντής τοῦ 'Ομιλου.

Προσφάτως, δύο μπάλκ κάρριερς τοῦ ὅμιλου Σαλέν μετενιβάσθησαν εἰς Βρετανικὴν θυγατρικὴν ἑταῖριαν καὶ μία παραγγελία δι' ἔνα μπάλκ κάρριερ τῶν 59.000 τόν. d.w. ἡ κυρώθη. Παραλλήλως, μετά τὴν πώλησιν τῶν μετοχῶν τοῦ ναυτηγείου Γκοταβέρκεν εἰς τὸ κράτος, οἱ Σαλέν παρήγγειλαν ἔξι πλοῖα - ψυγεία χωρητικότητος 600.000 κυβικῶν ποδῶν ἔκαστον εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυτηγεία, μὲ παράδοσιν 1978 - 80.

## "ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

## DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

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

CABLE ADDRESS:  
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

# SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



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

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

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

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

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησούχιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Τελα μών»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον, 11.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τελαμών» (κ. I. Παπέρας).

2. «Κρήτη Ντάϊ μοντ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.700 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀρμπούς Ντάϊμοντ» (κ. Βαρδής Βαρδινογιάννης).

3. «Θωμάς Κ.»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 14.032 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἡγκλ Τράνσπορτ» (κ. Παν. Κικῆς).

4. «Νικόλαος Αγελάκης»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 10.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρέσσος» (κ. Γ. καὶ Γ. Αγγελάκης).

5. «Ψηλή»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Wilfred») νεοαγορασθὲν, 13.625 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μεθενίτης καὶ Σίσι» (κ. Κλεόδουλος Μεθενίτης).

6. «Πατάνασσα»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 20.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οσεάνικα Κομπάνια ντὲ Τράνσπορτ» (Λέανδρος Σίππινγκς).

7. «Ατλαντίδα»: Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν τὸ αὐτὸ δύνομα) νεοαγορασθὲν, 8.200 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σηλάιον» (κ. Δ. Παπέρας).

8. «Αιγαίς Κάπταιν»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρέσσος» (κ. Νικ. Παπαλίδης).

9. «Αιγαίς Πάλιο»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λαζαρεύσσων» (κ. Νικ. Παπαλίδης).

10. «Αιγαίς Ειτζεντ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ελουλόδων» (κ. Ν. Παπαλίδης).

11. «Αιγαίς Σέϋλορ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μάκρη» (κ. Νικ. Παπαλίδης).

12. «Αιγαίς Σήμαν»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν

ἐταιρίαν «Φυγιάς» (κ. Νικ. Παπαλίδης).

13. «ΕΜ που ένα Εσπεράντζα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 32.756 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βασιρό» (κ. Εμ. Καβουσανάκης).

14. «Καλλίφημος»: Φορτηγὸν (πρώην ισπανικὸν «Aδριάνα») νεοαγορασθὲν 4.267 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αθεντζέρ» (κ. Μιχ. Γκιόκας).

15. «Καλλίστρατος»: Φορτηγὸν (πρώην ισπανικὸν «Esoilo») νεοαγορασθὲν 4.529 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μέρλιν» (κ. Μιχ. Γκιόκας).

16. «Κίμηκος Στόρκ»: Φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Port Cartier») νεοαγορασθὲν 8.529 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μέρλιν» (λόφος Σίππιγκ).

17. «Φάλος»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 13.900 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βαράσοβα» (κ. Γ. Μιτσίστας).

18. «Γιούνιμαρ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) νεοαγορασθὲν 12.921 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιούνιμαρ» (κ. Δημ. Αγγελόπουλος).

19. «Λέανδρος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην γλυκὸν «Shackelford») νεοαγορασθὲν 39.865 τόν. γκρός τοῦ 1974, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εκστάμι» (κ. Αθ. Κοντογιάννης).

20. «Πωλίνα»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Argensfels») νεοαγορασθὲν, 8.162 τόν. γκρός τοῦ 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πωλίνα» (κ. Αλ. Αθανασιάδης).

21. «Ατρόμητος»: Φορτηγὸν (πρώην Σιγκαπούρης «Karong») νεοαγορασθὲν, 7.673 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μοντέρο Μπαίη» (κ. Ηλ. Κουλουκούνης).

22. «Καλλίστρατος»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Elbe») νεοαγορασθὲν, 2.815 τ. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πάρις» (κ. Γ. Προκοπίου).

### ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χα-

κοντάτε καθειλκύσθη τὴν 11ην Ιουλίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Στάνταρτ Μπάλκ Μαρίν» (κ. Ι. Κ. Χατζηπατέρας) τὸ 25.300 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Εθνικός». Μηχανὴ Σούλτζερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 6RND76, ισχύος 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 κόμβων. Παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς θά ψώση τὴν κυανόλευκον.

—Τὴν 22ην Ιουλίου καθειλκύσθη εἰς Γιοκόχαμα, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαδαζίμα Χαρίμα, τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἀνδρος Όκεανία» τύπου «Φιούτσουρο 32», πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. Υἱών Π. Γουλανδρῆ. Μηχανὴ Σούλτζερ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 6RND68, ισχύος 9.900 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,6 μίλια. Παραδιδόμενον εἰς τὰ μέσα τοῦ ἀρχαμένου μηνὸς θά ψώση τὴν Ἑλληνικὴν σημασίαν.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου I. Γ. Γκούμα, καθειλεύθη τὴν 27ην Ιουλίου εἰς Αΐοι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαδαζίμα Χαρίμα, τὸ 14.900 τόν. d.w. τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Γκίκας». Μηχανὴ Πήλαστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 5.130 ἵππων, προσδίδουσα ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 14 κόμβων. Τὸ σκάφος παραδιδόμενον κατ' αὐτὰς θά ψώση τὴν κυανόλευκον.

—Τὴν 27ην Ιουλίου καθειλκύσθη εἰς Τογιοχάσι, ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Κανασσάσι, τὸ μπάλκ κάρριερ «Λέλαψ», 33.100 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Προμηθέας» τοῦ Πειραιῶς. Μηχανὴ B & W κατασκευῆς Μιτσού, τύπου 6K74EF, ισχύος 11.600 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,5 μίλια. Παράδοσις Νοέμβριον/Δεκέμβριον. Σημασία Ἑλληνικὴ.

—Περὶ τὰ μέσα λήξαντος μηνὸς καθειλκύσθη εἰς Μπρέμερχαφεν, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Βέλζερ, τὸ τύπου «36L» φορτηγὸν «Σαρωνίκος», 16.120 τόν. d.w., πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. Αφῶν Παπαδημητρίου. Μηχανὴ M.A.N., ισχύος 8.900 ἵππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16,5 κόμβων. Παράδοσις Νοέμβριον/Δεκέμβριον. Σημασία Ἑλληνικὴ.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου M. A. Καραγεώργη, καθειλκύσθη εἰς Σορέλ τὴν 3ην Σεπτεμβρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Μαρίν» Ινταστρίς τὸ τρίτον μιᾶς σειρᾶς ὀκτώ σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 17.000 τόν. d.w. καὶ ὀνόμασθη «Αριστανδρος». Μηχανὴ M.A.N., τύπου 14V52/55, ισχύος 13.600 ἵππων, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17,25 μίλιων. Παράδοσις προσεχῇ Φεβρουάριον. Σημασία Ἑλληνικὴ.

—Τὴν 3ην Σεπτεμβρίου καθειλεύθη εἰς Τογιάμα ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νίππονκαϊ, τὸ 20.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Σπηλιάδας» ἀνήκον εἰς τὸ Οἴκον Επαμ. Εμπειρίου. Μηχανὴ B & W κατασκευῆς Μιτσού, τύπου 6L55GF, ισχύος 8.000 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14,2 μίλια. Θά παραδοθῇ τέλη Νοέμβριου καὶ θά ψώση τὴν κυανόλευκον.

—'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ο-σίμα καθειλκύσθη κατὰ τὰ μέσα παρελθόντος Αύγουστου, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Στ. Νταϊφάδ, τὸ πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγὸν «Σίλβερ Σουίντ», 16.020 τόν. d.w. Μηχανὴ B & W, ισχύος 8.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μίλιων. Παράδοσις Νοέμβριον. Σημασία Ἑλληνικὴ.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ιδίου πλοιοκτήτου καθειλκύσθη τὴν 20ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὰς ἓναν ναυπηγεία δεύτερον δμοίου σκάφους, ονόμασθεν «Σίλβερ Αρρούσ». Παραδιδόμενον ἐντὸς τοῦ Ιανουαρίου θά ψώση καὶ αὐτὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημασίαν.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαδαζίμα Χαρίμα, καθειλκύσθη εἰς Κούρε, τὴν 29ην Ιουλίου, τὸ τύπου «Φρήντομ Μάρκ 11» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Αμφιτρίτη», 15.500 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αμφιτρίτη Σίππιγκ Κο.». Μηχανὴ Πήλαστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 6.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν τα-



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

General Representative in Greece :  
N. A. CATSIKADAKOS  
59, Vas. Constantinou Ave.  
Tel: 4519.629  
Telex : 21-3306 NIKA  
Cables : Hansadok Piraeus

χύτητα 14,5 μιλίων. Κατά τὴν παραλαβήν του θὰ ύψωσθε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτοι παρεδόθη προσφάτως εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Ἀτενείσεος Ἀρμαντόρα» (κ. Ἀθ. Μαρκόπουλος) τὸ 19.200 τὸν. d.w. μπάλικ κάρριερ «Τζεωρτζίνα», δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ χύδην φορτίας καὶ ξυλείαν. Πρὸς ἀνετωτέραν φορτοεκφόρτωσιν διαθέτει δύο κινητοὺς γερανούς τῶν 25 τόνων. Τὸ σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια.

— Παραδίδεται κατ' αὐτὰς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππονακι τὸ 18.390 τὸν. d.w. τύπου «εκόνικον» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Ἀριστόξενος» τοῦ Οἴκου Μ. Α. Καραγέώργη. Μηχανὴ Μιτσούϊ - B & W τύπου 7K 62EF, ισχύος 9.400 ηππων, προσδιδούσα ταχύτητα 15 μιλίων. Σημαία ἑλληνική.

— Τὸ 16.200 τὸν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Νικόλαος Ἀγγελάκης» παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαστιχάμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ.κ. Ἀφούς Ἀγγελάκη) τὴν 28ην Σεπτεμβρίου. Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν Σοῦλτζερ Ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 5RND68, ισχύος 8.250 ηππων χαλινωτρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15 μιλίων. Σημαία ἑλληνική.

— Τὴν 23ην λήξαντος μηνὸς παρεδόθη εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Καμύς Μπαίν» (κ. Τσουρινάκης) ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιγκάκι, τὸ «σίνγκλ-τέκερ» φορτηγὸν «Φρέε», 6.400 τὸν. d.w. Μηχανὴν ητήζελ, ισχύος 3.800 ηππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 13,5 μιλίων. Σημαία ἑλληνική.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαφρεύσαν 150ήμερον ὑπεγράφουσαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῆς ίδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας :

— «Σκάφορος», κυπριακὸν, 1.280 τόνων γκρός, ἀπὸ 3.6.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἐ. Λεβέντης.

— «Ἡπειρος 3», κυπριακὸν, 2.260 τόνων γκρός, ἀπὸ 20.6.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἀνάργ. Πολέμης.

— «Ἡπειρος 4», κυπριακὸν, 2.224 τόνων γκρός, ἀπὸ 18.5.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἀνάργ. Πολέμης.

— «Ἡπειρος 5», κυπριακὸν, 2.573 τόνων γκρός, ἀπὸ 12.6.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἀνάργ. Πολέμης.

— «Ἀπόστολο Α.», κυπριακὸν, 1.220 τόν. γκρός, ἀπὸ 26.8.77, ἐκπρόσωπος κ. Φιλ. Ἀραβανῆς.

— «Κόνδωρ», λιθεριανόν, 10.256 τ. γκρός, ἀπὸ 29.6.77, ἐκπρόσωπος κ. Πολ. Καρούσος.

— «Γκάζ Γιούνιτσα», παναμαϊκόν, 4.137 τ. γκρός, ἀπὸ 20.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Παν. Ἀγγελῆς.

— «Δέ Δικτώρια», παναμαϊκόν, 14.977 τ. γκρός, ἀπὸ 1.4.77, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Σαραντῆς.

#### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Μυρτώ» 10.579 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνίας δισλυτάς γύρω τῶν δολ. 53 κατὰ τὸν ἑλαφροῦ ἐκτίσματος.

— Επωλήθη εἰς Πακιστανούς δισλυτάς ἀντὶ δολ. 95 κατὰ τὸν ἥλ. ἐκτοπίσματος τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ματίνα» 7.540 τόν. γκρός τοῦ 1952.

— Εἰς Κολομβιανούς δισλυτάς ἐπωλήθη γύρω τῶν 175.000 λιρῶν τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ἀλέξης» 2.983 τόν. γκρός τοῦ 1951.

— Τὸ δηζελοκίνητον «Καλλιστράτα» 11.969 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἐπωλήθη εἰς Πακιστανούς δισλυτάς.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Σάν Σαλβαντόρ» 3.838 τόν. γκρός τοῦ 1960 μετωνομάσθη

## ΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΣ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



‘Η Ναυτιλία μας ἔκσυγχρονίζεται μὲ ηλεκτρονικούς υπολογιστὰς πλεύσεως. Τὴν 14 Σεπτεμβρίου ἔγινεν ἐπίδειξις ἐνὸς συστήματος ηλεκτρονικοῦ υπολογιστοῦ IBM MABS εἰς τὸ κτίριον τῆς ἑταῖρίας CERRES. Πρόκειται διὰ τὸ πρῶτον σύστημα ποὺ ἐγκατεστάθη εἰς ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν πλοίον, τὸ «Captain John G. P. Livanos». Τὸ πληροφοριακὸν σύστημα τοῦ IBM MABS ἔσασφαλιζει τὰς προϋποθέσεις δι’ ἀσφαλεστέραν καὶ οἰκονομικωτέραν πλεύσιν ύφιοισδήποτε καιρικάς συνθήκας. Αὐτὸς σημαίνει ηδύημένην ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ κατὰ συνέπειαν ἀνοίγει νέους ὄριζοντας ἀναπτύξεως. Τὴν ἐπίδειξιν παρηκολούθησεν καὶ ὁ ‘Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀλ. Παπαδόγυνας συνοδεύομενος ύψῳ δὲ λόγῳ τῶν ἀρμόδιων στελεχῶν καὶ Ἀρχῶν τοῦ ‘Υπουργείου.

«Νίκη» καὶ ἐν συνεχείᾳ «Μαραθών». Ή κυπριακὴ διεπορθῆ.

— Εἰς «Δημήτορος Κ.» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Γιώργης Κ.» 1.784 τόν. γκρός τοῦ 1956.

— Εἰς «Τέμι» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μελτέμι» 3.343 τόν. γκρός τοῦ 1950. Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

#### ΜΕΧΡΙΣ 20 ΕΤΩΝ

Κατ’ ἀπόφασιν τοῦ κ. Παπαδόγυγονα μειούσαται εἰς τὰ 20 ἡ τὸ ἀνώτατον ὄριον ἡλικίας τῶν πλοίων, ποὺ ἐπιτρέπεται νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον καὶ νὰ ἀσφαλισθοῦν εἰς τὸ N.A.T.

Τὸ μέτρον ἐκρίθη ἐπιβεβλημένον τὸ μὲν διὰ τὴν δελτίωσιν τοῦ μέσου ὄρου ἡλικίας

τῆς ὅλης Ναυτιλίας μας, τὸ δὲ ὡς ἀσφαλιστικὸν διὰ τὴν ζωὴν τῶν ἐπιβαίνοντων ἐπὶ παρηλίκων πλοίων.

#### ΑΓΟΡΑΖΕΤΑΙ ΤΟ «ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ»

“Ἐλληνες ἀγορασταὶ ἔκλεισαν προκαταρκτικὴν συμφωνίαν διὰ τὴν ὁγορὰν τοῦ ὑπερπολυτελούς γαλλικοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ρεναΐσανς». Τιμὴ γύρω τῶν ἔξι ἑκατομ. δολλαρίων. Ἐπιμελῶς ἀποκρύπτεται ὁ ἀγοραστής. ‘Η ἑταῖρία Ποταμίανου φέρεται ἐνδισφερομένην.

#### Ο Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΕΙ

Δύο μπάλκ κάρριερς τῶν 28.000 τόν. μὲ πρωτοποριακὴν σπεσιφικέσιον παρήγγειλεν εἰς τὴν Ιαπωνίαν ὁ κ. Στρ. ‘Ανδρεάδης.

## ΠΛΑΟΙΑΡΧΟΣ

Ζητεῖται παρὰ ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας γνωριζων τὴν Ἀραβικὴν καὶ Ἀγγλικὴν γλῶσσαν, ἡλικίας μέχρι 40 ἑτῶν. Πρόκειται νὰ ἔχῃ μόνιμη ἐργασία εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἑταῖρίας στὴν Ἀθήνα εἰς OPERATION καὶ CHARTERING Ἀμοιβὴ ίκανοποιητική, μὲ μισθὸ καὶ ποσοστά. Πολὺ καλές προοπτικές ἀναπτύξεως. Ἀποστέλλατε σύντομον βιογραφικὸν σημείωμα μὲ αἰτούμενες ἀποδοχές εἰς «SPOT - THOMPSON Διαφημίσεις» Ε.Π.Ε. Βαλαωρίτου 17, ΑΘΗΝΑΣ, Τ.Τ. 134. REF : 1000.

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ**

Τὸ δηζελοκίνητον φιλανδικὸν φορτηγὸν «Norma» 1.599 τόν. γκρός, 2.684 τόν. d.w. τοῦ 1965, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 820.000 δολαρίων, μὲν παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ 'Οκτωβρίου.

—Ἐπωλήθη εἰς κινεζικὰ συμφέροντα περὶ τὰ 4 ἑκατομ. δολ. τὸ φορτηγὸν «Prostathētis» 9.865 τόν. γκρός, 15.177 τόν. d.w. τοῦ 1970.

—Εἰς κινεζικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Eun» 10.006 τόν. γκρός, 15.175 τόν. d.w. τοῦ 1970. Τιμὴ γύρω τῶν 4 ἑκατομ. δολαρίων.

—Γύρω τῶν 830.000 δολαρίων ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς Ἀπωλ. Ἀνατολῆς τὸ φορτηγὸν «Tácton» Σουΐζη 8.393 τόν. γκρός τοῦ 1958 (διώρθωσις).

—Εἰς ἀγοραστὰς Ἀπωλ. Ἀνατολῆς ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Σιγαντώ Α.Σ.» 10.600 τόν. γκρός τοῦ 1970. Τιμὴ δολαρία 4.900.000.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Ross Sea» 15.704 τόν. γκρός, 25.028 τόν. d.w. τοῦ 1967, μὲν μηχανᾶς B & W 11.500 ἵππων, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὰ 3 ἑκατομ. δολαρία ὑπὸ σρούς.

—Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ λιθεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Almptia» 22.103 τόν. γκρός, 39.219 τόν. d.w. τοῦ 1961. Τιμὴ δολ. 1.800.000.

—Ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Athenfels» 8.584 τόν. γκρός, 12.719 τόν. d.w. τοῦ 1958. Μετωνυμάσθη «Στέρναλ Τρέιντερ».

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν ψυγεῖον «The Lady Gwendolen» 1.166 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Πάρος».

—Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον μαροκινὸν οἰνοφόρον «Sidi Slimane» 1.318 τόν. γκρός, 1.505 τόν. d.w. τοῦ 1957. Μετωνυμάσθη «Υποπτέραρχος Κατασουφρῆς».

—Τὸ δηζελοκίνητον φιλανδικὸν φορτηγὸν «Safe Lifter» (ex «Navires») 4.140 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Σόμπρος Λίφτερ». Σημαία ἡλληνικῆς.

—Ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ύγραιριοφόρον νορβηγικὸν «Nordsona» 4.137 τόν. γκρός, 4.825 τόν. d.w. τοῦ 1962 καὶ ὑψωσε τὴν παναματίκην σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Γκάζ Γιούνιτο».

—Ἐπωλήθη εἰς Σύρους ἀγοραστὰς τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Miltalik Σῆ» 1.146 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ παρεδόθη.

—Μεταξὺ Ἐλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Πιθέας» 3.868 τόν. γκρός, 5.639 τόν. d.w. τοῦ 1967. Παραλαμβανόμενον θά μετωνυμάσθη «Ητανιέλ» καὶ θά παραμείνη ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Dart» 11.143 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Μετωνυμάσθη «Lítos K.». Σημαία ἡλληνικῆς.

—Μετωνυμάσθη «Ἐπιμηθέως» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν ὀλλανδικὸν μπάλκ κάρριερ «Meedrechit» 11.931 τόν. γκρός, τοῦ 1959.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ λιθεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Ἀνδρος Πέτρος» 177.304 τόν. γκρός τοῦ 1976. Μετωνυμάσθη «Esso Caribbean».

—Τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν αὐτοκινητοφόρον μπάλκ κάρριερ «Wilsfred» 13.625 τόν. γκρός τοῦ 1965 παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Ψηλή». «Ψηλωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθησαν τὰ ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ Οἴκου 'Ωνάση ἀγγλικὰ δεξαιμενόπλοια «Τεχασο Europe» 104.616 τόν. γκρός τοῦ 1970 καὶ «Τεχασο North America» 104.616 τόν. γκρός τοῦ 1969. Μετωνυμάσθησαν «Ολύμπικ Σῆ» καὶ «Ολύμπικ Σκάύ» ἀντιστοίχως.

—Παρελήφθη, μετωνυμάσθη «Ἀνεμος» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν παναματίκον φορτηγὸν «Symon» 2.127 τόν. γκρός τοῦ 1950.

—Μετωνυμάσθη «Μεσσηνία I» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν κυπριακὸν φορτηγὸν «Antonietta» 2.326 τόν. γκρός τοῦ 1948.

—Τὸ ἀγορασθὲν ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Socrates» 6.155 τόν. γκρός τοῦ 1960 παρελήφθη, ὑψωσε τὴν ἡλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Θήρα».

**ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ «ΑΡΓΩ»**

Εἰς τὸν πίνακα τῶν 200 μεγαλυτέρων ἔξαγωγικῶν ἑταῖρῶν τῆς χώρας μας, ὅστις κατηρτίσθη ὑπὸ τοῦ Συνδέσμου Ἐλλήνων Βιομηχάνων μὲν κριτήριον τὸ ὑψός τῶν ἔξαγωγῶν ποὺ ἐπραγματοποίησαν τὸ 1976, τὸ Ναυπηγεῖον «Ἀργώ» τοῦ Όμιλου Αύγουστη Πολέμη, καταλαμβάνει τὴν 25ην θέσιν, μὲ

ἔξαγωγας ὑψοῦς 419.903.000 δραχμῶν. Σημειωτέον διὰ τὸ Ναυπηγεῖον «Ἀργώ» κατά τὸ 1975 εὑρίσκετο εἰς τὴν 128ην θέσιν.

**Η ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ - ΤΑΡΤΟΥΣ**

Ἐπιτυχῇ τὰ πρώτα βῆματα τῆς διὰ μέσου τῆς Ἐλλάδος τακτικῆς γραμμῆς Βόλου πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Ταρτούς Συρίας δι' ὄχηματαγωγῶν. Τὸ ρό-ρό φέρου μπόστ «Φάλστερ», ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐνάρξεως τῶν δρομολογίων του (14.8.77) μέχρι τῆς 18 Σεπτεμβρίου, μετέφερεν ἀπὸ τὸν Βόλον πρὸς Συρίαν 125 φορτηγὰ αὐτοκίνητα, 3 Ι.Χ. καὶ 150 ἑπιβάτας καὶ ἀπὸ Ταρτούς διὰ Βόλον 39 φορτηγὰ αὐτοκίνητα, 1 Ι.Χ. καὶ 51 ἑπιβάτας.

Λίαν συντόμως προβλέπεται διὰ ἕνα πλοϊον δὲν θὰ ἐπαρκῇ νὰ καλύψῃ τὴν ἀναπτυσσόμενη κίνησιν. Ο λιμὴν τοῦ Βόλου θὰ καταστῇ κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μεταξὺ Δύσεως καὶ Ἀνατολῆς.

**SPOT - THOMPSON**

Ἡ ἀμερικανικὴ διαφημιστικὴ ἑταῖρια THOMPSON, ἡ μεγαλυτέρα τοῦ εἶδους τῆς εἰς τὸν κόσμον, λειτουργεῖ ἀπὸ διετίας εἰς τὴν Ἐλλάδα ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν SPOT - THOMPSON, κατόπιν συνεταιρισμοῦ της μὲ τὴν ἡλληνικὴν διαφημιστικὴν ἑταῖριαν SPOT, ἰδρυθεῖσαν τὸ 1968. Οὔτω, ἡ τεραστία διεθνῆς πέιρα καὶ αἱ σύγχρονοι μέθοδοι ἀποτελεσματικῆς διαφημίσεως τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖρίας εἰναι εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐν Ἐλλάδι διαφημιζομένων ἐπιχειρήσεων.

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

Ὑπὸ τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου ἐπρογραμματίσθη σειρὰ διαλέξεων ἀπὸ τὸν καθηγητὴν H. Linde μὲ θέμα «Θαλάσσιες Μεταφορές» (Συστήματα, Ὀργάνωσις, Οικονομικὰ προβλήματα). 1) Τὴν 17.10.77: Παγκόσμιαι θαλάσσισιαι μεταφοραί (παρούσαι καὶ μελλοντικαὶ τάσεις ἀπαίτησεων χωρητικότητος διὰ θαλασσίας μεταφοράς). 2) 19.10.77: Παγκόσμιος μεταφορικὸς στόλος (τύποι, χαρακτηριστικά πλοιῶν παρούσαι καὶ μελλοντικαὶ τάσεις καλύψεως τῶν ἔξαγωγῶν μεταφορᾶς). 3) 21.10.77: Οργάνωσις καὶ λειτουργία θαλασσίων συστημάτων μεταφορῶν (τρόποι χρησιμοποίησεως ἐμπορικῶν στόλων). 4) 24.10.77: Οικονομικά προβλήματα τῶν θαλασσίων συστημάτων μεταφορῶν (δαπάναι καὶ ἔσοδα ἐμπορικῶν στό-

# MANILA (Philippines)

## COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

### PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,

METRO MANILA, PHILIPPINES,

TELEPHONES : 977051/3 (24 HOURS) 990991

AOH : 990564, 593121

TELEXES : ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,

EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN

CABLES : ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS — WELL TRAINED CREWS — SHIP REPAIRS — PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES — SHIP'S LAUNDRY — FERRY SERVICES — BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Bislig, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS



λων). 5) 25.10.77: Τεχνικά προβλήματα τών θαλασσίων μεταφορών (τεχνικές χαρακτηριστικές μεταφοράς φορτίων) συστήματα και μεθόδοι χειρισμού, στοιχείσιας και μεταφοράς φορτίων). 6) 26.10.77: Προγραμματισμός συστήματος θαλασσίων μεταφορών (τρόπος έπιλογής συστήματος) τύποι, μεγέθη, αριθμοί, ταχύτητες πλοίων).

### BINTEO ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἐπισκέψεως εἰς τὴν Ἑλλάδα τοῦ κυρίου Geoffrey Nugus, Γενικοῦ Δ) τῆς Ἐταιρίας Walport Telmar International Ltd., καὶ ἐν όψει τοῦ γεγονότος τῆς ἑκδόσεως τοῦ νέου Κανονισμοῦ περὶ Ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ Πληρώματος, ἔδθη ὑπὸ τῆς Ἐταιρίας Five Oceans Shipping Est., γενικῶν ἀντιπροσώπων τῆς ὡς ἄνω Ἐταιρίας, τὴν Τρίτην 20ῆν Σεπτεμβρίου 1977 εἰς τὰ γραφεῖα τῶν, Μπουμπούλινας 26, Πειραιᾶ, ἐπίδειξις C.C.T.V. VIDEO ἐνώπιον τῶν ἐκπροσώπων Ἑλληνικῶν Ναυτιλιακῶν Ἐταιριῶν μὲ μεγάλην ἐπιτυχίαν.

Τὴν εἰσήγησιν ἔκαμε δ. κ. Δ. Ραυτόπουλος, διευθυντὴς FOS καὶ παρουσίας τὸν κ. Geoffrey Nugus ὁ ὄποιος ἀνέπτυξεν τὴν σημασίαν τοῦ C.C.T.V. VIDEO εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὡς μέσον ψυχαγωγίας καὶ ἐκπαιδεύσεως τῶν ναυτικῶν, ἐν πλῷ. Ἐπηκολούθησε προδολή VIDEO μὲ ἐκπαιδευτικά προγράμματα (Training Programmes) καθὼς καὶ διάφορα ψυχαγωγικά ἔργα, κινηματογραφικά καὶ τηλεοπτικά, ἐλληνικά καὶ ἔνεα (Entertainment).

Ως γνωστὸν ἡ Walport Telmar ἡ ὄποια εἰς τὴν Ἑλλάδα, συνεργάζεται μετὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ραδιοναυτικῆς Ἐταιρίας A.E., ἥδη προμηθεύει VIDEO μηχανήματα καὶ προγράμματα εἰς Videocassettes εἰς περίπου 600 ἐλληνικά ἐμπορικά πλοῖα ἀπὸ 75 διαφορετικές Ἐταιρίες.

Τὴν ἐπίδειξιν παρηκολούθησαν ἐκπρόσωποι πολλῶν Ἐταιριῶν μεταξὺ τῶν ὅποιων: Ὁλυμπικό Μαριτάξι, Γουλανδρῆ, Νίαρχου, Γουρδομιχάλη, Ρήγακα, Λεμούν καὶ ἄλλοι. Ἐπίσης παρέστησαν ὁ κύριος Σπήλιος Οικονόμου τῆς «Ἑλληνικῆς Ραδιοναυτικῆς Ἐταιρίας», ὁ κύριος Γιώργος Μιχαηλίδης τοῦ κινηματογραφικοῦ ὀργανισμοῦ «Δαμασκηνός - Μιχαηλίδης A.E.» κ.ἄ.

### ΤΑ ΝΕΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΟΥ κ. Θ. ΣΙΟΥΦΑ

Τὰ γραφεῖα τοῦ γνωστοῦ εἰς τοὺς ἔδω ναυτιλιακούς κύκλους δικηγόρου κ. Θεοδώρου Β. Σιούφα μετεφέρθησαν προσφάτως ἀπὸ τὰς Ἀθήνας εἰς τὸν Πειραιά, ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Μακρᾶς Στοάς, ἀριθ. 1. Τηλέφωνα: 41.11.203 - 41.16.360 - 41.24.912. Τέλεξ: 3951.

### ΤΟ «ΠΑΥΛΟΣ Χ. ΙΙ»

Τὸ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν ἐλληνικής πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Παύλος Χ. ΙΙ», 1.999 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἐκ παραδρομῆς ἐφέρετο ὡς μὴ συμβεβλημένον μὲ τὸ N.A.T. εἰς τὴν στήλην κινήσεως τῶν πλοίων ἐνῷ, ὡς γεγονός, τούτο εἶναι συμβεβλημένον ἀπὸ τῆς 2ας Αὔγουστου 1976.

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ

#### ΞΕΝΟΦ. ΖΩΛΤΑ

#### INTERNATIONAL MONETARY ISSUES AND DEVELOPMENT POLICIES

Εἰς κομφοτάτην ἔκδοσιν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἐκκλησίαν ἡ Δ) σις Οἰκονομικῶν Μελετῶν τῆς Τραπέζης Ἑλλάδος, τὸν τόμον τῶν οἰκονομικῶν μελετῶν τοῦ Διοικητοῦ αὐτῆς κ. Ξενοφώντος Ζολότα.

Ο τόμος οὗτος, 500 σελίδων, περιλαμβά-

νει ὑπὸ τὸν ὡς ἄνω γενικὸν τίτλον, δοκίμια καὶ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Ζολότα, τῶν τελευταίων τριάκοντα ἑταῖρων, ἐπὶ τῶν διεθνῶν νομισματικῶν θεμάτων καὶ τῆς ἀναπτυξιακῆς πολιτικῆς.

Σημειούμεν ἐκ τῶν περιεχομένων, εἰς μὲν τὸ Κεφάλαιον τῶν νομισματικῶν θεμάτων τὰς μελέτας: Ρυθμίσεις δανεισμοῦ, πολυνομισματικός κανὼν, τὸ πρόβλημα τοῦ χρυσοῦ, ἐλεγχόμενη διακύμανσις καὶ κινήσεις κεφαλαίων, ἀνακοινώσεις εἰς τὰς ἑτησίας συνδόδους τοῦ Συμβούλιον τῶν Διοικητῶν τοῦ Διεθνοῦ Νομισματικοῦ Ταμείου. Ἐκ δὲ τῶν θεμάτων τῆς ἀναπτυξιακῆς πολιτικῆς τὰς μελέτας: Σκέψεις ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἀναπτυξιακῆς πολιτικῆς, ὁ ἀνθρώπινος παράγων εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξην καὶ ἡ χρηματοδότησης τῆς οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως.

Τὸ διδύλιον προλογίζει μὲ εύρειαν εἰσαγωγὴν ὁ καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Berkeley κ. Howard S. Ellis, εἰς δὲ τὸ τέλος καταχωρεῖται πλήρης κατάλογος τῆς πλουσιωτάτης διδύλιον προσφέρεται εἰς τὸ τέλος της συγγραφικάς του ἐργασίας εἰς τὸν τομέα τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ὑπηρεσίας E.N. ὁ Ἀντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Παντ. Ρήγας, ἐδημοσίευσε προσφάτως εἰς κομψὸν τεύχος 56 σελίδων τὴν πλήρη καὶ λεπτομερῆ περιγραφὴν τοῦ ραδιοναυτιλιακοῦ συστήματος 'Ωμέγα.

Ἡ πρωτότυπος αὐτὴ ἐργασία ἀναφέρεται εἰδικώτερον εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ συστήματος Ω, εἰς τὴν μεθόδον λειτουργίας του, εἰς τοὺς χάρτας 'Ωμέγα, εἰς τὴν χάραξιν τῆς γραμμῆς θέσεως καὶ εἰς τὸν ὑποτυπωτὴν 'Ωμέγα, τοῦ ὅποιου περιγράφει καὶ ἐρμηνεύει τὰς ἔγγορας.

Ἡ εὐσυνείδητος ἐργασία εἰς τὴν ὅποιαν μᾶς ἔχει συνηθίσει ὁ κ. Ρήγας καὶ ἡ εἰδικὴ περίστα τοῦ ὀντοτητικοῦ τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ναυτικῶν Ἡλεκτρονικῶν 'Οργάνων, ἐγγυῶντα: διὰ τὴν πληρότητα καὶ ἀρτιότητα

τοῦ διδύλιου, τοῦ ὅποιου ἡ χρησιμότητα εἶναι αὐτοπόδεικτος λόγῳ τῆς συνεχῶς αύξοντος χρησιμοποίησεως τοῦ συστήματος Ω ὑπὸ τῶν πλοίων.

### ΝΙΚΟΛΑΟΥ Χ. ΚΡΟΝΤΗΡΗ

#### «ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ 1977»

Εἰς τεύχος 170 σελίδων ἐκκλησίαρχος προβλημάτων τὰς νέας αὐτομάτων λύσεις τῶν προβλημάτων στροφούρων άστρονομούς καὶ ὀποιασδήποτες.

Εἰς τὸ τεύχος περιέχονται εἰδικώτερον: 'Ο νέος τρόπος ὑπολογισμοῦ γραμμῆς θέσεως. 'Ο νέος τρόπος ἐπιλύσεως προβλημάτων ὀκεανοπλοΐας. 'Ο ύπολογισμός στρίγματος κατὰ μεσημβρινὴν διάθασιν οὐρανίου σώματος. 'Ο ἐλεγχος στρίγματος ληφθεντος διὰ δυρφόρου. 'Ο ύπολογισμός καὶ ἐλεγχος στρίγματος διὰ δύο παρατηρήσεων. 'Ο ύπολογισμός πλάτους διὰ δύο παρατηρήσεων δύο σώματων ἡ δύο παρατηρήσεων τοῦ αὐτοῦ σώματος, διὰ τὸ AZ εἶναι 0—180°. 'Ο μοίων τοῦ μήκους διὰ τὸ AZ εἶναι 90—270°.

Ἐνδιαφέρουσα εἶναι καὶ ἡ εἰς τὸ τέλος τοῦ τεύχους παρατιθέμενη ἀλληλογραφία περὶ τὴν διεθνὴ ἀναγνώρισιν καὶ ἀξιολόγησιν τῶν νέων μεθόδων τοῦ κ. Κροντήρη καὶ ιδίᾳ τῆς μεθόδου ὑπολογισμοῦ γραμμῆς θέσεως.

### Α Λ Κ Υ Ω Ν

Τὸ ὑπὸ τὸ δινοτέρω σόνομα διμηνιαῖον περιοδικὸν τῆς Thenamaris Maritime, ἀποτελεῖ ὑποδειγματικὴν ἔκδοσιν τιμῶσαν τὴν ἐδοτικὴν περιοδικὴν δραστηριότητα τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐταιριῶν.

Εἰς τὸ προσφάτως κυκλοφορήσαν πεύκος τοῦ 'Ιουλίου, ὑπάρχει ὡς πάντοτε ποικίλη καὶ ἐνδιαφέρουσα ὑπλή, καλλιτεχνικὴ εἰκονογράφησις καὶ ἐκτυπωτικὴ ἐπιμέλεια. Σημειώμενοι ίδιαιτέρως τὰ θέματα τῆς ναυτικῆς εἰδησεογραφίας καὶ τῆς προστασίας τοῦ περιβάλλοντος καθὼς καὶ τὰς καθιερουμένας πολιτικίμους σελίδας τῆς ἐπικοινωνίας μετὰ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν τῆς ἐταιρίας.

### Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Υγιεστερός πως ὁ τόνος τῶν ναυλώσεων διὰ δημητριακὰ ἀπὸ τὸν τομέα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Κρίνεται, βεβαίως, ὡς ἐποχικός διὰ τὰς Μεγάλας Λίμνας, ἀλλὰ πάντως ἰκανοποιητικός καὶ διὰ τὰς ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὰς μεγάλας σκάφη. Χωρὶς νὰ δικαιολογήσῃ ἡ αἰσιοδοξία, οἱ χειμερινοὶ μῆνες πιθανὸν εἶναι νὰ ἐπιδείξουν κάποιαν δελτίων τῶν ναυλῶν. 'Αγορά ἀπὸ τὴν Ρωσίαν ἐγγύσθη διὰ 750 χιλιάδας τὸν. καναδικοῦ στίτου.

Περιωρισμένον, ὅμως, τὸ ἐνδιαφέρον εἰς τὰ δημητριακά. Αἱ ναυλώσεις τῶν λοιπῶν πρώτων ύλων ἀπονοτιάζουν. Σποραδικαὶ αἱ διαταγαῖς, αἴτινες πληθυνόμεναι, θὰ ἡδύναντο νὰ ἐλαφρύνουν τὴν πίεσιν τῆς προσφερομένης χωρητικότητος.

'Οπωσδήποτε, οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον «ποπτό» ἐσημείωσαν αὐξησίν κατὰ πέντε καὶ πλέον τοῖς ἑκατὸν διὰ τὰ μεγάλα σκάφη ἀπὸ τὸν Κόλπον. 'Επληρώθησαν τὰ 4,25 (φίο) δολ. διὰ τὴν 'Ολλανδίαν σκάφος 75.000 τόν. καὶ 4,37½ (φίο) δολ. διὰ σκάφους 63.000 τόν. 'Οκτώβριον καὶ δολ. 5 (φίο) διὰ 45.000 τόν. μὲ ἀμεσον φόρτωσιν διὰ τὴν 'Αμβρέσαν - 'Αμβούργον ρέιντς.

Ναυλώσεις πολλαὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας μὲ ναυλους ἐπίσης ἐλαφρῶν δελτιωμένους. Σκάφος 25.500 τόν. ἐπληρώθη δολ. 13,50 καὶ δολ. 6,50 (φίο) ἀπὸ Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον καὶ δολ. 15, 65 καὶ 8,65 διὰ Δανίαν, Καζαμπλάνκαν δολ. 17 καὶ 10 δολ. ἀντιστοίχως 20.000 τόν. καὶ Νότ. Κορέαν 25.000 τόν. δολ. 26,



c. riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

50 και 19,30 φίο από Λίμνας και "Άγιον Αλαρέντιον".

Μετρία υπήρξεν ή κίνησις ναυλώσεων από τους ἄλλους τομείς, μὲ τὴν παρουσίαν πάντως τού κινεζικού παράγοντος, στις έμφανίζει ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ μεταφορᾶς δημητριακῶν.

"Η κίνησις κατὰ τομεῖς τῆς ἀγορᾶς εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

#### ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Ζωροτέρα ή κίνησις ναυλώσεων διὰ δημητριακά. Ναῦλοι ἔλαφρῶς βελτιώμενοι, μὲ προβλέψεις καλυτέρου προϊόντος τού χειμῶνος. Άλι Μεγάλαι Λίμναι μὲ ζήτησιν χωρητικότητος, λόγῳ ἐποχῆς. Ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν σκάφος 23.500 τόν. δολ. 10 φίο, Κωνσταντζόν 32.000 τόν. 'Οκτ. δολ. 9,65 φίοτ, Φορμόζον 30.000 τόν. δολ. 16,50 φίοτ, Μαύρην Θάλασσαν 50.000 τόν. δολ. 10 φίοτ 'Οκτώβριον.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Τίλμπουρι 30.000 τόν. Σεπτ. δολ. 7,25 φίοτ, 'Ολλανδίαν 55.000 τόν. δολ. 25.50 φίοτ Σεπτ./Οκτ. 'Απὸ "Αγ. Λαρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 194.500 κατ' ἀποκοπήν, 55.000 τόν. φίοτ, καὶ Δυτ. Ἰταλίαν 31.000 τόν. 'Οκτ. δολ. 7,90 φίοτ.

'Απὸ Πόρτ Καρτιέ διὰ Τίλμπουρι 59.000 τόν. δολ. 4,25 φίοτ Σεπτ.

Γαιάνθρακες από τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 50.000 τόν. δολ. 6,50 φίλ. ἐκφορτ. 'Οκτώβριον.

Σιδηρομετάλλευμα από Πόρτ Καρτιέ δι' 'Ολλανδίαν 120.000 τόν. δολ. 1,60 φίο Σεπτέμβριον. "Ορυζά από τὸ Κόλπον δι' Ἰράν 15.000 τόν. δολ. 23 φίοτ, Φωσφάτα από τὸ Τάμπα διὰ Βέζερ 21.000 τόν. δολ. 9.00 φίο Σεπτ./Οκτ.

#### ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Περιωρισμένη ή κίνησις. 'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Λισσαδώνα - 'Αμεριγγον ρέιντζ τέλος Σεπτ. 24.000 τόν. δολ. 317.000 φίοτ. Ζωτροφαὶ από τὸ Ρίο Γκράντες ντὸ Σούλ διὰ Σιγκαπούρην καὶ Μπαγκόκ 10.000 τόν. δολ. 227.500 φίοτ Σεπτ.

'Απὸ τὸ Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες διὰ Σιγκαπούρην 23.000 τόν. δολ. 19,25, μὲ 2.000 τόν. χγρός φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. φίλ. ἐκφ. 'Οκτώβριον.

#### ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Σιτηρά διὰ Κίναν από Βρετ. Κολομβίαν



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

45.000 τόν. δολ. 8.00 φίο 'Οκτ. 'Ελατόσποροι από τὸ Βανκούμερο δι' Ἰαπωνίαν 15.000 τόν. φίο δολ. 12,15 'Οκτ.

Γαιάνθρακες από τὸ Ρόμπερτς Μπάνκ διὰ Γάνδην 55.000 τόν. δολ. 7,75 φίο, 'Οκτ. Θείον από τὸ Βανκούμερο η Πόρτ Μούντιν διὰ N. Αύστραλιαν 20.000 τόν. δολ. 15.00 φίο 'Οκτώβριον.

#### ΙΝΔΙΑ, ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΚΑΠ.

Σιτηρά από Ανατολ. Αύστραλιαν διὰ Κίναν Σεπτ. 45.000 τόν. δολ. 7,85, μὲ 2.000 τόν. φίλ. ἐκφόρτωσιν (άνευ φορτωτήρων). Διὰ Κουβεΐτ 22.000 τόν. δολ. 17,25 (2/1) 1.000 τόν. φίλ. ἐκφόρτ. 'Οκτώβριον.

Γαιάνθρακες από Φόρτ Κάμπλα συμβόλαιοι 15X60.000 τόν. δολ. 9.00 διὰ τὰ πρώτα τρία, ὑπόλοιπα φίο 10.000/10.000 τόν.

Φωσφάτα από 'Ακαμπτα 12.500 τόν. δολ. 9,00, διὰ δυτ. ἀκτὴν Ἰνδίας, φίοτ. Ζάχαρις από Φιλιππίνας διὰ Κίναν 11.550 τόν. δολ. 9,90 φίο Σεπτ. - 'Οκτ. 'Απὸ Μαυρίκιον δι' Αγγλίαν 10.000 τόν. λίρ. 11,50 φίο 'Οκτ.

Μεσόγειος: "Αλευρα εἰς σάκκους από Τεργεστήν δι' 'Ακαμπτα 11.672 τόν. δολ. 15 φίοι Σεπτ./Οκτ. Γενικά: "Ενα λιμένα Βορ. καὶ ἕνα λιμένα Νοτ. Ἰαπωνίας διὰ Τζέζανα 8.000 τόν. δολ. 210.000 φίος Σεπτέμβριον.

Κόντινεντ: 'Απὸ Ρόττερνταμ διὰ δυτ. ἀκτὴν Ἰνδίας 14.500 τόν. δολ. 19,50 φίο Σεπτέμβριον.

#### ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Μὲ παράδοσιν Ἰαπωνίαν: Ταξίδιον μέσω Περσικοῦ, ἐπαναπαράδ. Μουσκάτ, μὲ ἄμεσον παράδοσιν Ἰαπωνίαν, 3.100 δολ. ἡμερησίως περιλαμβανομένων ὀδερταίμ, 16.200 τόν., τοῦ 1962.

Ταξίδιον Λομπίτο - Λουάντα ρέιντζ παράδοσις Ἰαπωνίαν δολ. 3.185 ἡμερησίως, 17.503 τόν. τοῦ 1963.

Ταξίδιον Βραζιλίας παράδοσις Ἰαπωνίαν, δολ. 3.000 ἡμερησίως, 14.800 τόν., τοῦ 1963.

Ταξίδιον Βραζιλίας παράδοσις Ἰαπωνίαν, δολ. 3.000 ἡμερησίως, 14.800 τόνων τοῦ 1963.

Ταξίδιον Βοστώνην - Γκάλεστον, μὲ ἄμεσον παράδοσιν Ἰαπωνίαν δολ. 3.400 ἡμερησίως, 24.000 τόν. τοῦ 1977.

Παράδοσις "Απω Ανατολήν": Ταξίδιον Βανκούμερο - Ένσενάντα ρέιντζ, παράδοσις Νότ. Κορέαν, δολ. 2.000 τόν. ἡμέραν, πλέον 1.500 δολ. ὀδερταίμ μηνιαίως, 19.114 τόν. τοῦ 1974.

Ταξίδιον 'Αλεξανδρείαν η Πόρτ Σάιδ, μέσω Αύστραλιας, παράδοσις Σιγκαπούρην, δολ. 3.750 ἡμερησίως, 33.915 τόνων τοῦ 1973.

Παράδοσις 'Αφρικήν: Ταξίδιον Ἰαγγλίαν - Κόντινεντ, μέσω Νοτ. Αφρικῆς - Μοζαμβίκης, παράδοσις Κέπ Τάου δολ. 2.600 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. μηνιαίως, 15.150 τόν. τοῦ 1959.

Ταξίδιον Ματάνζας, παράδοσις Ντάρμπταν, δολ. 3.400 ἡμερησίως, 26.701 τόνων τοῦ 1966.

Παράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ: Ταξίδιον Περσικοῦ, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις 'Ελμπαν, δολ. 3.600 ἡμερησίως, 32.785 τόν. τοῦ 1972.

Κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις 'Αμβέρσαν, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - 'Αμβούργον, 26.645 τόν. τοῦ 1973.

Κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις Ούσαντ, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 3.750 ἡμερησίως (28.712 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Σαβάνναν - Χιούστον ρέιντζ, παράδοσις 'Αμβέρσαν, δολ. 2.550 (28.213 τόν. τοῦ 1969).

Παράδοσις Β. Αφρικήν: Ταξίδιον Βραζιλίας, παράδοσις Κή Ούνστ, δολ. 3.500 ἡμερησίως (63.200 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιον Πλέιτ, παράδοσις Χάμπτον Ρόδος δολ. 3.600 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. μηνιαίως, καὶ 25.000 ἀφόρτου μπάλαστ, 57.138 τόν. τοῦ 1969.

Ταξίδιον Γλασσώνης, παράδοσις Βαλτιμόρην παράδοσις Κόλπων δολ. 3.000 ἡμερησίως (14.955 τόν. τοῦ 1971).

Ταξίδιον διὰ Βέλγιον μέσω Βαλτιμόρης, παράδοσις Κέπ Χένρυ, 3.600 δολ. ἡμερησίως, πλέον 85.000 δολ. μπόνους ἀφόρτου (47.452 τόν. τοῦ 1968).

Περιόδος: 10 - 14 μῆνας (πρόθεσις Αύστραλιας - Περσικοῦ), παράδοσις Νότιου Κορέαν δολ. 6.800 ἡμερησίως (16.900 τόν. νεότευκτον, δύο φορτωτήρας τών 32 τόν. 552 κοντέινερς).

Διὰ 12 - 14 μῆνας, παράδοσις Βραζιλίας, δολ. 1.50 τόν τόνων (59.960 τόν. τοῦ 1976).

#### ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Δένητος ἀμοιρος ἐνδιαφέροντος ή ναυλαγόρα τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ διαρρεύσαν τρίτον 10μηνον τοῦ Σεπτεμβρίου. Παράγοντας κινήσεως ή ἐποχῆς. Μεγάλα σκάφη VLCC ἐναλόθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν εἰς τὰ W 24,5 διὰ τὴν Δύσιν. Σκάφη 100 χιλ. τόν. δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ W 30. 'Απὸ Περσικὸν διὰ τὴν Καραϊβικὴν 230.000 τόν. W 22,5 'Οκτ. 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βόρ. Αμερικὴν 70.000 τόν. W 55 ἀ.φ. Διὰ τὸν Κόλπον 47.000 τόν. W 72,5 Σεπτ. Διὰ Περού μέρος φορτίου 27.000 τόν. W 135 ἀ.φ.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Βόρ. Αμερικὴν 105.000 τόν. W 37,5 Σεπτ. Ἐπίσης διὰ τὸν Κόλπον 73.000 τόν. W 49 'Οκτ. 'Ἐπίσης ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Μπαχάμας 80.000 τόν. W 45 Σεπτέμβριον.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν "Απω Ανατολήν 27.000 τόν. Σεπτ. W 92,5.

\* \* \*

'Υπηρχον πληροφορίαι, δημοσιευθεῖσαι εἰς τὸν ἀγγλικὸν Τύπον, κατὰ τὰς ὀποίας δι' μανίας — περὶ μανίας πρόκειται — τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῆς διακρίσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἐπεκτεινομένη ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου, πρόκειται νὰ φθάσῃ καὶ εἰς τὰ χώμα φορτία, τὰ ἐξ 'Αμερικῆς μεταφερόμενα.

'Ο κίνδυνος μιᾶς τοιαύτης διακρίσεως ἐπαπειλεῖ τὸν κύριον ὄγκον τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας.

# CEUTA

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD

GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI

(Manager)

SHIPS - CHANDLERY successors

GEORGE E. AMANATIDES

PROVISIONS, CABIN, DECKS,

& ENGINES STORES

Mail Address

Telephones

Post Of. Box 241

51 - 42 - 12.

CEUTA, Spain.

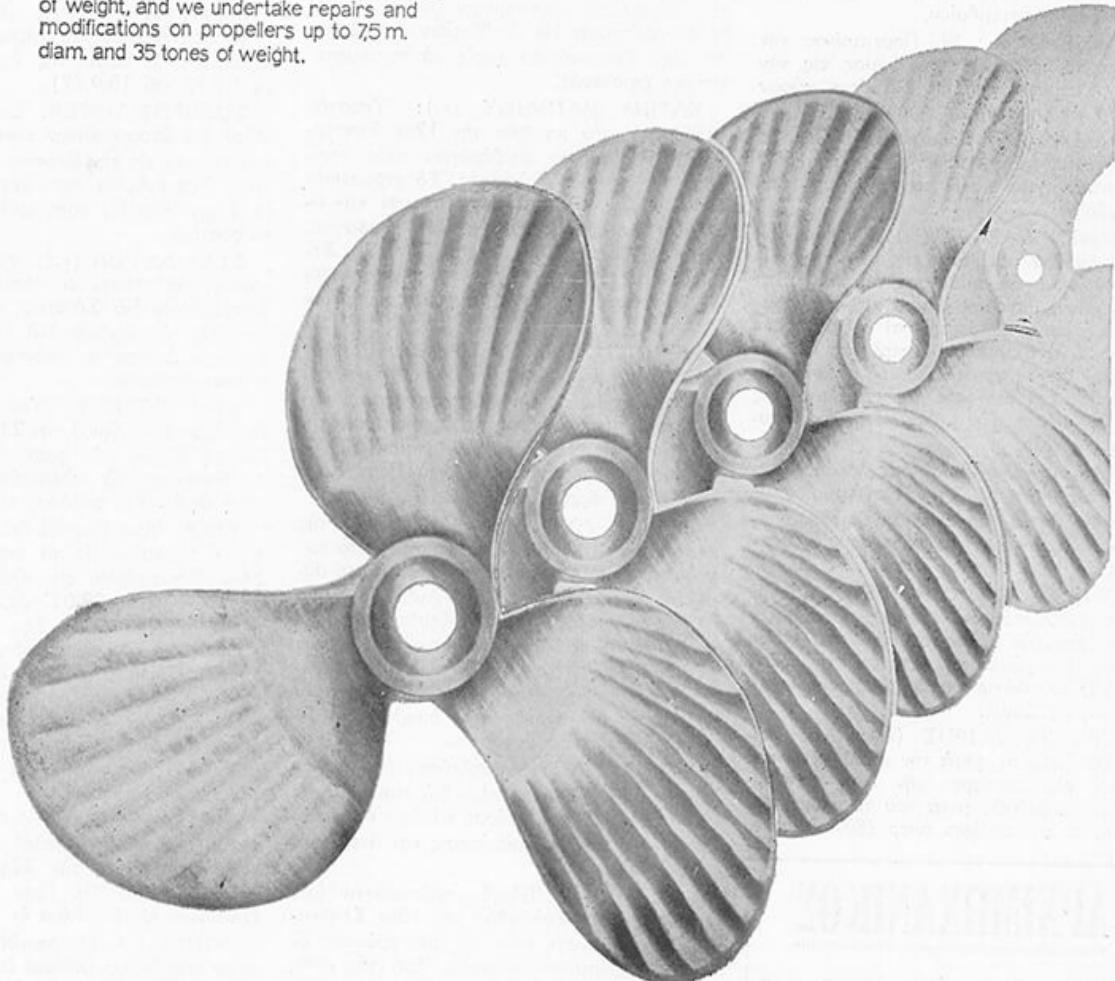
51 - 27 - 62.

CABLE ADDRESS

PAPAMINAS AND GRECO — CEUTA

# 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<sup>\*</sup>·NAFSI<sub>SA</sub>**  
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) • TEL. 4914282-409836-TELEX 212708 NFI GR



# Θαλάσσια άτυχήματα

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝ:** Την 12ην Σεπτεμβρίου έξέπεμψε σήμα κινδύνου εις πλάτος 15.22' νότιον και μήκος 114.17' άνατολικόν, λόγω πυρκαϊδας είς το μηχανοστάσιον και έκρηξεων. Τὸ πλήρωμα ἔγκατέλειψε τὸ σκάφος, ἀλλ' ἀργότερον ἐπειδιάσθη ἐκ νέου ὅταν ἡ ἔντασις τοῦ πυρός ἐμειώθη καὶ κατώρθωσε νὰ τὸ θέσηται ὑπὸ ἔλεγχον. Τὸ σήμα κινδύνου ἡκυρώθη καὶ τὸ Ἑλληνικὸν μπάλικά κάριερον συνέχισε τὸ πλούν του διὰ Γκέραλτον ὃπου κατημύνετο προερχόμενον ἐκ Σιγκαπούρης, ἀφιχθὲν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του τὴν 17ην Σεπτεμβρίου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α.:** Εἰς Πουνταρένας τὴν 19ην Σεπτεμβρίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν. Ἐπιθεώρησις θὰ ὀλίγωναν χώραν κατὰ τὰν ἀφίξιν του εἰς Μπαλμπά.

**ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.):** Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ σημαίαν Σιγκαπούρης δηζελοπλοίου «Κόπα Μπαχάγια» εἰς Τσιταγκόκ, τὴν 13ην Σεπτεμβρίου.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (λ.):** Συνεκρούσθη μὲ ἄγνωστον ἀντικείμενον εἰς τὸ 115ον μίλιον του ποταμοῦ Μισισιππη τὴν 13ην Σεπτεμβρίου, ὑποστὸν ῥήγμα εἰς τὰς πρωραϊδας δεξιῶντος τὸν ρυμούλκησιν του εἰς Σαφάγκα, ὃπου ἀφίχθη τὴν ίδιαν ἡμέραν. Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου τὸ κυπριακὸν σκάφος ἀνέχωρησεν ἐκ Σαφάγκας διὰ Σουέζ, συρόμενον ὑπὸ ρυμούλκου.

**ΑΡΤΑ:** Ἀπὸ Ἀμβέρσαν διὰ Μαρόκο, ἀρίχθη εἰς Βρέστην τὴν 11ην Σεπτεμβρίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανὴν. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον σακχάρων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ (τέως «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ»):** Μὲ φορτίον 1.300 τόνων κεράμων, προσήρξασεν εἰς τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν ἀλλ' ἀνειλκύσθη δι' ιδίων του μέσων τὴν ἐπότεραν τῆς 22ας Σεπτεμβρίου. Λόγω μικρᾶς διαρροῆς ἐρρυμούλκηθη εἰς Σουέζ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.):** Ἀπὸ Πειραιᾶ διὰ Γαλάτη, μετὰ τὴν ἀποδίβασιν του πλοιογού εἰς Βόσπορον τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ τουρκικοῦ δηζελοπλοίου «Μπουρέφε» ὅπερ ἐβυθίσθη ἀνευ-

θυμάτων. Τὸ «Γεώργιος Τσίρης» ἔκρατήθη ὑπὸ τῶν ἑκεῖ ἀρχῶν πρὸς διενέργειαν ἀνακρίσεων.

**ΙΘΑΚΑ (κρουαζιέροπλοιον):** Συνεκρούσθη μὲ δύο μικρὰ μότοροπιπετο εἰς Ρόδον τὴν 14ην Σεπτεμβρίου, ὑποστὸν ζημίας εἰς τὴν πρύμνην. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐπειδιάσθησαν εἰς Ἡράκλειον Κρήτης. Μόνιμοι τοιαῦται θὰ λάδουν χώραν τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ Π.:** Ἀφιχθὲν εἰς Λάρνακα τὴν 29ην Αὐγούστου ἀπὸ Χοντέιντα, ἀνέφερε τὴν μεθεπομένην ζημίας εἰς τὴν δηζελογεννήτριαν № 2. Ἐκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 8ην Σεπτεμβρίου χωρὶς νὰ πραγματοποιηθῇ ἐπισκευάς.

**ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.):** Ὅποστάν έλαθην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 12ην Σεπτεμβρίου, παρεσύρετο ἀκυδέρητον πρὸς νησίδας τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης. Τὸ γερμανικὸν δηζελόπλοιον «Βάλλενφελξ» ἔστησε καὶ ἀνέλαβε τὸν ρυμούλκησιν του εἰς Σαφάγκα, ὃπου ἀφίχθη τὴν ίδιαν ἡμέραν. Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου τὸ κυπριακὸν σκάφος ἀνέχωρησεν ἐκ Σαφάγκας διὰ Σουέζ, συρόμενον ὑπὸ ρυμούλκου.

**ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑ·Υ·:** Ἀφιχθὲν εἰς Λάζα Πάλμας τὴν 5ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερεν ἀργότερον ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν γεννήτριαν καὶ ρήγμα εἰς τὸν κύλινδρον № 5. τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί. Τὸ σκάφος εύρισκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Πόρτ Χάρκουρτ διὰ Γιβραλτάρ.

**ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ:** Συνεκρούσθη ἔξωθι τῆς Λισσαβώνος τὴν 16ην Σεπτεμβρίου μετὰ τοῦ γερμανικοῦ δεξιμενοπλοίου «Ινκα» ὅπερ συνέχισε τὸ ταξιδίον του δι' Ἀμβούργον. Τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος, ὑποστὸν ζημίας, προσήγγισεν εἰς Λισσαβώνα. Ἐπισκευαὶ θὰ λάδουν χώραν εἰς Ρόπερτεμπονη ἢ Δυτ. Γερμανίαν μετά τινας ἡμέρας. Κατὰ τὴν ὥραν τῆς συγκρούσεως ὁ καιρὸς ήτο δύμιχλάδης. Τὸ «Μπλού Ζωή» ήτο ἐμφόρτου.

**ΜΠΡΙΖΙΤ (κ.):** Ἀποπλέυσαν ἐξ Ἀμβέρσης τὴν 23ην Σεπτεμβρίου διὰ Νιούπορτ, ἐπέτρεψε τὴν ίδιαν ἡμέραν κατόπιν ουγκρούσεων. Διενηργήθη ἐπιθεώρησις καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί.

**ΝΑΥΤΙΛΟΣ:** Ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ρυμούλκου εἰς Σαλαβάδορ τὴν 15ην Σεπτεμβρίου καὶ ἐπέστη ὅπλην εἰς τὴν πρύμνην, ἀνωθεν τῆς ισάλου γραμμῆς. Ἐπὶ τῆς ὅπης ἐτοποθετήθη ἔλασμα ἀνευ ήλεκτροσυγκολήσεως, δεδομένου διτὸ σκάφος μετέφερε εὑλεκτρόνιον.

**ΝΙΝΑ ΠΑ:** Ὑπέστη βλάθην εἰς τὴν № 1 δηζελογεννήτριαν τὴν 5ην Σεπτεμβρίου. Ἐπισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Σινός τὴν 12ην Σεπτεμβρίου καὶ ἐπερατώθησαν τὴν 20ην. Ἀνεμένοντο ἐντολαὶ τῶν ναυλωτῶν.

**ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (λ.):** Οἱ ναυλωταὶ τοῦ ἀτμοκινήτου τάνκερ «Ντόνα Ρίτα» ἀνέφερον διτὸ τὸν 26ην Αὐγούστου ἀπέπλευσεν ἐκ Σαντατάτ, ἀφιχθὲν εἰς Σουέζ τὴν ἐπομένην δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν Έλικα. Ἀκολούθως, ἀπέπλευσεν ἐκ Σουέζ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου διὰ Βασιλίτη Φειράν.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·Τ (λ.):** Εἰς Μάλταν

τὴν 23ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερε ζημίας ἐκ προσαράξεως.

**ΟΣΕΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ (λ.):** Εἰς Τεργέστην τὴν 12ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν γεννήτριαν. Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 19ην ἀπέπλευσε διὰ Ζουετίνα.

**ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ II:** Ἀφοῦ ἔξετελεσε διαφόρους ἐπισκευάς εἰς Χελισιγκορκ ἐπὶ τρεῖς ἑδδομάδας, ἀπέπλευσε τὴν 9ην Σεπτεμβρίου διὰ Μπαγκλαντὲς. Ὡς ἀνεκοινώθη, αἱ ἐπισκευαὶ ἐκρίθησαν ἀπαραίτητοι κατόπιν ἐπιθεωρήσεως διὰ τῆς ὁποίας ἐπιστοποίηθη διτὸ σκάφος δὲν ἦτο καλῶς συντρημένον.

**ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.):** Τὴν πρώταν τῆς 17ης Σεπτεμβρίου συνεκρούσθη ἔξωθι τῶν Καναρίων μετὰ τοῦ νορδηγικοῦ δεξαμενοπλοίου «Νόρας Κουήν». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ζημίας καὶ προσήγγισεν εἰς Λάζ Πάλμας.

**ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ III (λ.):** Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Τενερίφη τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ Ντακάρ, πρὸς φόρτωσιν καυσίμων διὰ τὴν Θέουτα, ἀπώλεσε τὴν δεξιὰν του ὄγκυραν μὲ 3.5 κλειδιά ἀλύσου εἰς ὄδατα βάθους 108 μέτρων. Ἐγένετο ἀντικατάστασις τῆς ἀπολεσθείσης ὄγκυρας δι' ἀμοιβοῦ. Τὴν 16ην Σεπτεμβρίου ἀπέπλευσε διὰ Θέουτα.

**ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ:** Ἀνειλκύσθη τὴν 17ην Σεπτεμβρίου καὶ ἐρρυμούλκηθη εἰς ἐπισκευαστικὴν βάσιν τῆς Τζέντας (ἰδε τεύχη 1.7.77 καὶ 15.977).

**ΣΟΜΠΡΟΣ ΛΙΦΤΕΡ:** Ἐν πλῷ ἀπὸ Σουηδίων διὰ Θεσσαλονίκην συνήντησε σφοδράν κακοκαιρίαν εἰς τὴν Βόρειαν Θάλασσαν. Τὴν 16ην Σεπτεμβρίου προσήγγισεν εἰς Μπρέμερχαφεν ὃπου δὲν παρετηρήθησαν ζημίας εἰς τὸ φορτίον.

**ΣΤΑΡ ΛΑ·Ι·ΟΝ (κ.):** Μὲ φορτίον 1.240 τόνων, ἀπέπλευσε ἐκ Μαλάγας τὴν 15ην Σεπτεμβρίου διὰ Σόρεχαμ, ἀλλ' ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένην. Δενηργήθη ἐπιθεώρησις καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί.

**ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ:** Ὅπολιταν (Βικτώρια) τὴν 23ην Σεπτεμβρίου, ὑπέστη βλάθην τῶν φορτωτήρων № 1 καὶ 4. Ἐπισκευαὶ θὰ τελεσθοῦν κατὰ τὴν προσεχῆ ἀφίξιν του σκάφους εἰς Πολωνίαν.

**ΤΑΚΑ:** Ἀπὸ Πειραιᾶ διὰ Μπρίτζπορτ, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν 21ην Σεπτεμβρίου εἰς πλάτος 37.40' βόρειον καὶ μήκος 09.01' ἀνατολικὸν καὶ ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου. Τὴν ἐπομένην ἀνεκοινώθη διτὸ πῦρ κατεστάλη καὶ ἡκυρώθη τὸ σῆμα κινδύνου. Τὴν 23ην Σεπτεμβρίου ἀφίχθη ἔξωθι τοῦ Παλέρμου συρόμενον ὑπὸ ρυμούλκου, ἀλλὰ τὸ ἑκεῖ Λιμεναρχεῖον ἀπήργαρε τὴν εἰσόδου του εἰς τὸν λιμένα καὶ τὸ ρυμούλκον ἡτανεγκάσθη νὰ ρυμούλκησῃ τὸ «Τάκα» εἰς Νεάπολιν.

**ΤΡΙΤΟΝΙΣ:** Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἐπίσης ἑλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Αἴγις Γκρέης» εἰς Μοσταγκάνεμ τὴν 28ην Αὐγούστου, ὑπόστην ζημίας. Τὴν 15ην Σεπτεμβρίου ἐδεξαμενίσθη εἰς Βαλένθια δι' ἐπισκευάς.

**ΦΟΙΝΙΞ I (λ.):** Ἀφιχθὲν εἰς Χάδρην τὴν 30ην Αὐγούστου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν φορτωτήρα τοῦ κύτους № 5 καὶ τὰ βαρούλκα προσορμίσεως. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ, αἵτινες υπελογίζετο νὰ διαρκέσουν περὶ τὰς δύο ἑδδομάδας. Τελικῶς, ἀπέπλευσε τὴν 16ην Σεπτεμβρίου διὰ Ντεγκράντ ντέ Κίνινες.

**ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.:** Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ διθοῦ εἰς πλάτος 34.17' νότιον καὶ μήκος 18.18' ἀνατολικὸν τὴν 21ην Σεπτεμβρίου, ἔμφορτον. Τὸ σκάφος ἡγκυροβόλησεν εἰς Γουώληντης Μαπίαν ὃπου ἐπεθεωρήθη ὑπὸ δύο διεπιστώπων. Διεπιστώπων ρήγματος εἰς τὸν πυθμένα μέσω τῶν ὄπων μέρος τῶν καυσίμων τοῦ πλοίου διέρρευσεν εἰς τὴν θάλασσαν. Τὴν 27ην Σεπτεμβρίου ἐδεξαμενίσθη εἰς Κέπτανον δι' ἐπισκευάς.

## ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Διπλωματοῦχος Αος Μηχανικὸς Ε.Ν., μὲ δέκα (10) ἔτη θαλασσίας ψυηρεσίας εἰς τὸν ἀνώτερον βαθύν, δύο (2) ἔτη προϋπηρεσία SHIPBUILDING I.H.I. - AIOI JAPAN, κάτοχος Ἀγγλικῆς, ἀπόφοιτος Δ.Σ.Ε.Ν. / Ασπροπούρου καὶ προϋπηρεσία Ἀρχιμηχανικοῦ.

ZHTΩ : Θέσιν Ἀρχιμηχανικοῦ, εἰς σοθαρή Ναυτιλιακή Έταιρεία.

Τηλέφ.: 67.16.531 - 'Αθῆναι.

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. γεννημάτων Σαλίνα Κρούδς (30 π. 600.) \$ 11, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15-20.

**ΜΑΡΙΑ Ν.:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρης \$ 18, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15-24.

**ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑΛ (λιθ.):** 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίας \$ 9.75, φίο, Σεπτεμβρίου 28 — 'Οκτωβρίου 10.

**ΘΕΤΙΣ:** Μισσισιπάιν 57.500 τόν. d.w. (3.090.000 κ.π.) γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 4.50, φίοις Βελγίους \$ 4.65, γερμανικούς λιμένας θορ. θαλάσσης \$ 4.75, φίο, 'Οκτωβρίου 3-10.

**ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ:** Τάπαν 13.000 τόν. φωσφάτων θόρ. Ιαπωνίας \$ 9.50 ένα λιμένα έκφρτωσις \$ 9.75, φίο, Σεπτεμβρίου 20.

**ΜΕΑΤΕΜΙ Η:** Τολέδο 12.000 γεννημάτων 'Εισιθαμαθή, Γλασκώθην, Μπέλφαστ, Λήφ. \$ 14.60, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20 — 'Οκτωβρίου 3.

**ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ:** Τολέδο με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκας \$ 16.05 Τολέδο, συμπλήρωσις μέχρι 20.000 τόν. \$ 9.05, φίο, με 1.250 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 23 — 'Οκτωβρίου 3.

**ΑΘΩΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 13.200 τόν. δροζής είς ασκόους 'Αμπιτζάν \$ 17, φίο, με 1.000 /1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου.

**ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 2.700 τόν. και έπειρον οκάφος, 3.750 τόν. άραβοσιτού χύμα, Τζαμάικας \$ 16.24 με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, 1.200 τόν. έκφρτωσιν Πόρτ Έακούδελ, 1.000 τόν. Κίνγκαστον, 750 τόν. Ρίο Μπουένο, έλ. έκφρτωτικών, Σεπτεμβρίου 16-26 καθ 19-28.

**ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΠΕΡ (λιθ.):** Τολέδο με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκας \$ 17 Τολέδο, συμπλήρωσις μέχρι 20.000 τόν. \$ 10, φίο, με 1.250 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25 — 'Οκτωβρίου 3.

**ΠΕΤΙΓΚΟ:** Πόρτ Καρπέτη 59.000 τόν. 5% μείον, γεννημάτων Τίλουρου, \$ 4.25, φίο, με 8.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 16-20.

**ΗΡΩ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. γεννημάτων Κωνσταντάνης \$ 9.65, φίο, με 4.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 5-15.

**ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 4.468 τόν. οίτου Φρέταους \$ 35.60, με 2.000 τ. γκρός φόρτωσιν, 750 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 19-26.

**ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 8.000 τόν. γεννημάτων Ματάντης \$ 22.50, φίο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20-30.

**ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 63.000 τόν. γεννημάτων Γιουρούπορτ \$ 4.37½, φίο, Οκτωβρίου 5-15.

**ΠΗΑΙΟ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 45.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 5, φίο, έποιμος φόρτωσις.

**ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ:** 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειος Χάπτερας) 50.000 τόν. άραβοσιτού Πορτογαλίας \$ 9, με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15-25.

**ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ:** Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 17.000 τόν. κριθής νότιου Κορέας \$ 26.30, από Λίμνας συμπλήρωσις είς 'Αγ. Λαυρέντιον μέχρι 25.000 τόν. \$ 19.30 φίοτ., με 1.200 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 29 — 'Οκτωβρίου 5.

**ΓΚΟΥΝΤ ΑΝΗΤΕΡ (λιθ.):** Μισσισιπάιν 75.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ \$ 4.20 φίο, Σεπτεμβρίου 23-26.

**ΔΕΛΦΟΙ:** Νόρφολ ή Τούρκειον 31.000 τόν. γεννημάτων Πειραιάς \$ 9.50 φίο, με 2.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 24-27.

**ΤΖΟΝΑ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Ταϊβάν \$ 16.50, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου.

**ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.:** 'Αγ. Λαυρέντιον 8.000 τόν. γεννημάτων μέρος φορτού Ρότερνταμ \$ 6.50, φίο, Σεπτεμβρίου 26 — 'Οκτωβρίου 3.

**ΚΑΜΙΛΑ Μ. (λιθ.):** Τολέδο 16.000 τ. γεννημάτων Γκλασίκου ή Μπέλφαστ, Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ \$ 15, φίοτ. Ηρμανίας \$ 15.25, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν 'Αγγλίαν, 6 ήμερας Κόντινεντ, 'Οκτωβρίου 1-10.

**ΑΚΜΩΝ:** Σικιάνον 14.000 τόν. γεννημάτων Δανίας \$ 18, φίο, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 10-18.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ:** Δύο λιμένες Βραζιλίας 10.000 τόν. χονδραλέύρων Ιαπωνίας \$ 24.75, φίο, με 3.000/5.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 24 — 'Οκτωβρίου 8.

**ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ·ΑΝΤ (λιθ.):** Παρανάγκους ή Γρανάζιος η Σιγκαπούρης \$ 14.82, δύο λιμένες φορτώσεως Ρίο Γκράντε 26.250 τόν. 5% μείον, γεννημάτων

35 σάντης έξιτρα, φίο, με 2.000/2.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 28.

**ΕΠΙΠΔΑ:** Περού 12.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένες 'Ατλαντικού \$ 12.50, φίοιν Κόλπον \$ 11.50, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15-24.

**ΚΑΛΑΥΔΙΑ:** Χιλής 5.500 τόν. ζαχάρεως είς κύν. θους 'Ιράν \$ 360.000, φίος, με 750/750 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 17-24.

**ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτό):** Χιλής 50.000 τόν. 10%, σιδηροπεταλέυματος Μομπιλ \$ 4.85, φίο, 'Οκτωβρίου 7-20.

**ΑΙΓΑΙΟ ΣΙΓΟΥΝΤΙ:** Πόρτο 'Αλέκυρο και Ρίο Γκράντε 12.000 τόν. χονδραλέύρων Πολωνίας \$ 18.50, φίο, με 2.500/1.200 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 5-20.

**ΜΥΣΤΡΑΣ:** Δύο λιμένες Βραζιλίας 28.000 τόν. λιπασμάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 11.50, φίο, με 5.000/6.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν Σεπτεμβρίου 13-20.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.:** 'Ενα/δύο λιμένες σύχιο ωφελέτων Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μιτούνες 'Αύρες 22.000-23.000 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρην \$ 19.25, έλ. έκφρτωτικών, με 2.000/1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1-15.

**ΑΜΥΝΤΑΣ:** Ρούσιο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 14.000 τόν. d.w. φορτών γεννημάτων δύο λιμένες Λισσαβώνας — Δανίας ρέιντζ \$ 240.000 φίο Σεπτεμβρίου 22-28.

**ΠΟΛΑ:** Ρεσίφε 10.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκοκους Καζαμπλάνκας \$ 17, φίος, με 750/750 τόν. φορτεκφόρτωσιν δύο θυρών Ταγγέρην \$ 17.75, 600 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25-30.

**ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.):** Ρίο Γκράντε 10.000 τόν. d.w. (610.000 κ.π.) γεννημάτων Σιγκαπούρην και Μπαγκόκ \$ 227.000 δάσιοι 1-2 φίο, 2.000/1.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 17-23.

**ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ:** Ρίο Γκράντε 9.700 τόν. d.w. (581.000 κ.π.) γεννημάτων Σιγκαπούρην και Μπαγκόκ \$ 221.000 δάσιοι 1-2 φίο, με 2.000/1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 23-30.

**ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ:** Ρίθερ Πλέιτ 12.500 τόν. γεννημάτων Λισσαβώνας — 'Αμβούργον ρέιντζ \$ 17.67½ με 2.000 τόν. φορτώσιν, 3.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 27-30.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ:** 'Αμερ. λιμένες Βορείου Ειρηνικού 10.500 τόν. μέρος φορτού κριθής νότιον Κορέαν \$ 14, φίο, με 1.200 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10-12.

**ΦΡΟΝΗΣΙΣ:** Βανκούβερ 15.000 τόν. έλαιο-οπώρων Ιαπωνίας \$ 12.15, φίο, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίους.

## ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

**ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΙ:** Σφάδες 7.000 τόν. φωσφάτων Σιμπενίκ \$ 7, φορτώσιν δάσιοι κλίμακος, 1.200 τόν. έλ. έκφρτωσις, διάφορας.

**ΡΗΓΚΑ ΣΕΙ·ΙΜΠΕΡ (λιθ.):** 'Εμδεν φλήρες φορτίου ασποκήντων (άντιστοιχού εις 1.830 φόλκς - Βάγκες - 1.300) Χάλιφας - Τζακαρούνθ ρέιντζ \$ 170.00, διά κάθε πρόσθιτον λιμένα έκφρτωσεων, πέτραν τών τριών \$ 7.000 έξιτρα, φίος, \$ 4.500 διά σταλίας/ήμισυ έπισταλιδων, Σεπτεμβρίου 14-18, 'Επαναπαράδοσις 'Ερυθρών θάλασσαν, Περιφέρων Κόλπον.

\$ 2.600 διά σταλίας/έλ. έπισταλιδων Σεπτεμβρίου 18-25.

**ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ (λιθ.):** Τζαμάικαν 38.000 τ. θωσκίου Γκράντερους ή Μπατόν Ρούν, \$ 1.95, φίο, 72 δώρες φορτεκφόρτωσιν, συμπεριλαμβανομένων Κυριακών και έσπερών, δέκα συνεχή ταξίδια, δύοργον έτεροι 10 εις τά \$ 2.05 και έτεροι 10 εις τά \$ 2.20.

**ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ:** Σουέζιμπα 7.000 τόν. θεού δυτ. άκτην 'Ινδιάς \$ 8 ένα λιμένα έκφρτωσεως, \$ 8.25 δύο, φίο, με 2.000/1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 23 — 'Οκτωβρίου 5.

**ΦΟΡΤΗΤΟΝ (τού 1966):** Κούδαν 13.500 τόν. ζαχάρεως είς σάκους Κίναν \$ 25.50, φίος, με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1-10.

**ΦΟΡΤΗΤΟΝ (τού 1966):** Μαρικίον 14.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκους Κίναν \$ 25.50, φίος, με 900/750 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 10-25.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΑΡΓΟΣ:** 14.935 τόν. d.w. (669.926 κ.π. 13½ μιλ. 13 τόν. φισσελ διά και 1 τόν. ντηζελ διά το 1969) \$ 3.600 ήμερησος, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά την αναχώρησην του πλάτου εις ισότητης Σάντος ή Μπαθύδρην ρέιντζ, γαλλικούς λιμένες Μεσογείου.

**ΑΙΓΑΙΟΜΙΟΣ:** 14.937 τόν. d.w. (669.926 κ.π. 13½ μιλ. 13 τόν. φισσελ διά και 1 τόν. ντηζελ διά το 1970) \$ 4.000 ήμερησος, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων διά υπερωρίας, και \$ 30.000 δώρων (άπο Μαγιάτλαν) παράδοσης κατά την αφίξη του πλάτου εις ισότητης Σάντος ή Μπαθύδρην ρέιντζ, γαλλικούς λιμένες Μεσογείου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ:** 14.937 τόν. d.w. (1.087.000 κ.π. 14 μιλ. 36 τόν. φισσελ διά και 2 τόν. ντηζελ διά το 1962) \$ 3.400 ήμερησος, παράδοσης Μαρικίον Σεπτεμβρίου 17-25, 'Επαναπαράδοσης Κόντινεντ, Μελάνιας, δύοργον έπισταλιδων Σιγκαπούρης.

**ΒΑΛΙΑΝΤ (λιθ.):** 14.090 τόν. d.w. (658.650 κ.π. 13 μιλ. 16 τόν. φισσελ διά και 1½ τόν. ντηζελ διά το 1960) \$ 3.500 ήμερησος, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης με την αφίξη του πλάτου εις ισότητης Κόλπου Σεπτεμβρίου 14-18, 'Επαναπαράδοσης 'Ερυθρών θάλασσαν, Περιφέρων Κόλπον.

**ΑΣΤΗΡ:** 22.312 τόν. d.w. (1.085.000 κ.π. 14½ μιλ. 25 τόν. φισσελ διά και 1½ τόν. ντηζελ διά το 1974) \$ 3.650 ήμερησος, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων διά υπερωρίας, παράδοσης Σιγκα-

## HELLAS-MAR S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

Direct Telex "only" Via Operator Roma  
Italcable Nr. 105 with Nr. 5025AR  
HELLAS BAIRIS

(Indirect & Alternatively 121510 ALMAR)

TELEGR. HELLASMAR BAIRIS

PHONES 310483, 311384, 321616,  
313397, 329735

AOH 260216

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Γ·ΝΤΕ:** 'Ακάμπαν 12.500 τόν. φωσφάτων δυτ. άκτην 'Ινδιάς \$ 9, δύοργον 3.500/1.000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15-25.

**ΚΙΤΣΑΣ Σ. (κ.):** 'Ενα λιμένας θορ. και ένα λιμένας νοτιού Ιαπωνίας 8.000 τόν. d.w. γενικού φορτού (375.603 κ.π.) Τζεδάν \$ 210.000 φίος,

πούρην Σεπτεμβρίου 22–30, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας, όψιν έτερον ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Βαλτικήν, Κρίστοματα - Ρέθερ Πλέιτ ρέλντς, Σιγκαπούρη - 'Ιαπωνία τέλος της εις τὸν διόν ναῦλον.

**ΜΑΡΥΖΙΑ:** 27.053 τόν. d.w. (1.262.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τοῦ 1970) \$ 4.150 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Ντάρμπταν — Μαρόποτο ρέλντς Σεπτεμβρίου 26 — 'Οκτωβρίου 5, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

**ΑΚΜΗ:** 26.450 τόν. d.w. (1.115.100 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τοῦ 1977) \$ 3.675 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνίων δι' υπερωρίας, παράδοσις Κασιούνγκ Σεπτεμβρίου 23 — 'Οκτωβρίου 2, έπαναπαράδοσις Γιέραλτάρ — 'Εσμπιγκεργέρελντς δύριον έπαναπαράδοσις Μπόστον — Κόρπους Κρίστι ρέλντς \$ 3.475.

**ΧΙΑΝ ΣΑΝ** (φρήνιτον 1969): \$ 3.600 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν Τζωρτζέσουν ή 'Ιαπωνικάραμας Σεπτεμβρίου 17–19, έπαναπαράδοσις ἀμέρ. λιμένας Κόλπου ή 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας), όψιν 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Δανίαν, νότιον Νορδθήγιαν \$ 3.900.

**ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΑΥΟΥΡ:** 15.150 τόν. d.w. (660.000 κ.π. 15 μιλ. 26–28 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1959) \$ 2.600 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνίων δι' υπερωρίας, παράδοσις Κέπι Τάουν Σεπτεμβρίου 19–28, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω νοτίου 'Αφρικῆς και Μοζαμβίκης.

**ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.:** 18.741 τόν. d.w. (853.902 κ.π. 13 μιλ. 24 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1970) \$ 4.050 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις φαρδόποιον Ρεκαλάντα Σεπτεμβρίου 13–26, έπαναπαράδοσις μετά τὴν ἀνάχωρησιν τοῦ πλότου ἢ μετά τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς Σαλάβερρου, μέσω Βίλλα Κονστιτούσιουν και Καλάν (35–40 ημέρας).

**ΤΟΚΥΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ:** 25.295 τόν. d.w. (32 π. 3 ίντσ. 1.240.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1964) \$ 3.000 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν ἢ δύον ναυλωτῶν δυτικαὶ στοὺς έντομους εἰς Πόλονιαν Σεπτεμβρίου 25 — 'Οκτωβρίου 12, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν, μέσω Ματάνζας.

**ΤΖΕΝΥ** (λιθ.): 15.281 τόν. d.w. (14 μιλ. 27 τόν. φιούλ διλ τοῦ 1969) \$ 3.700 ήμερσίως, παράδοσις Σάντος 'Οκτωβρίου 1–10, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν.

**ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ:** 32.785 τόν. d.w. (1.300.000 κ.π. 15 μιλ. 31–32 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1972) \$ 3.600 ήμερσίως, παράδοσις κατά τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν 'Ελυπτε Σεπτεμβρίου 25–30, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

**ΑΓΓΕΛΙΑΝΑ:** 14.800 τόν. d.w. (689.000 κ.π. 15½ μιλ. 29 τόν. φιούλ διλ, πλέον 1¾ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1963) \$ 3.000 ήμερσίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 20–26, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

**ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ:** 28.712 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1972) \$ 3.750 ήμερσίως, έν κυκλικὸν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Οὐδαίας ἀμεσος.

**ΑΒΑΞ:** 16.200 τόν. d.w. (753.000 κ.π. 12½–13 μιλ. 20 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1962) \$ 3.100 ήμερσίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριῶν, ἀμεσος παράδοσις 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ μέσω Περσικοῦ Κόλπου.

**ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ:** 17.503 τόν. d.w. (765.000 κ.π. 14 μιλ. 24 τόν. φιούλ διλ τοῦ 1963) \$ 3.150 ήμερσίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν τέλος Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις Λομπίτο — Λουάντα ρέλντς.

**ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ:** 15.146 τόν. d.w. (14½ μιλ. 27 τόν. φιούλ διλ τοῦ 1968) \$ 3.050 ήμερσίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 22–25, έπαναπαράδοσις Λομπίτο — Λουάντα ρέλντς.

**ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΠΝΤ** (λιθ.): 27.030 τ. d.w. (1.142.000 κ.π. 14½ μιλ. 26–27 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1961) \$ 3.475 ήμερσίως, έν κυκλικὸν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν, παράδοσις Κόντινεντ, 'Οκτωβρίου 5, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

**ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ:** 14.955 τόν. d.w. (756.630 κ.π. 14 μιλ. 24 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1968) \$ 3.000 ήμερσίως, παράδοσις κατά τὴν ἀφίξιν εἰς πλοηγικόν σταθμὸν άμερ. λιμνῶν Κόλπου Σεπτεμβρίου 25–28, έπαναπαράδοσις μετὰ τὴν αναχώρησιν τοῦ πλότου εἰς 'Αγγλίαν.

**ΑΚΟΥΑ ΓΚΛΟΡΥ** (λιθ.): 47.460 τόν. d.w. (η. 1.950.716 κ.π. 14 μιλ. 45 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1968) \$ 3.600 ήμερσίως, πλέον \$ 1.500 μηνίων δι' υπερωρίας και \$ 85.000 δύορον (ἀπὸ Ρότερνταμ), παράδοσις Κέπι Ξένρου Σεπτεμβρίου 23–27, έπαναπαράδοσις Βέλγιον μέσω Βαλτικόρης.

**ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ:** 21.050 τόν. d.w. (972.000 κ.π. 14 μιλ. 30–31 τόν. φιούλ διλ και 2–2½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1971) \$ 3.800 ήμερσίως, πλέον \$ 1.250 μηνίων δι' υπερωρίας παράδοσις μὲ τὴν ἀφίξιν τοῦ πλότου εἰς 'Αμερέραν — 'Αυθύργυρη ρέλντς Σεπτεμβρίου 27 — 'Οκτωβρίου 2, έπαναπαράδοσις Κέπι Ξένρου Σεπτεμβρίου 23–27, έπαναπαράδοσις Βέλγιον μέσω Βαλτικόρης.

**Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ:** 29.861 τόν. d.w. (15 μιλ. 32 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1963) \$ 7.500 ήμερσίως, παράδοσις Κέπι Οδέστ Σεπτεμβρίου 27, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω 'Ιαπωνίας.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ** (SD14 νεότεκτον): \$ 2.955 ήμερσίως, παράδοσις Βαλτικήν Σεπτεμβρίου 28 — 'Οκτωβρίου 10, έπαναπαράδοσις Κίναν, μέσω λιμένος ή λιμένος ή λιμένος.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.** (εἰς τόμι τοάρτερ): 29.955 τόν. d.w. (1.312.000 κ.π. 15½ μιλ. 38 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1963) \$ 4.250 ήμερσίως, ἀμεσος παράδοσις ἀμερικ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, κατός Βαλτικήν, Μεσόγειον.

**Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ:** 29.861 τόν. d.w. (15 μιλ. 32 τόν. φιούλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1963) \$ 7.500 ήμερσίως, παράδοσις Κέπι Οδέστ Σεπτεμβρίου 27 — 'Οκτωβρίου 2, έπαναπαράδοσις Κάρατζην, Καραϊβικήν.

**ΦΡΗΝΤΟΝ:** 14.935 τόν. d.w. (29 π. 8½ ίντσ. 669.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τοῦ 1970) \$ 3.550 ήμερσίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριῶν, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 23–27, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον, ταξίδιον 100–120 ημέρων.

**ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ**

**ΚΛΕΛΙΑ:** Καραϊβικήν 47.500 τόν. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 65, δύον ουπόλοιπον, πῆγης φορτίου 65.000 τόν., Γουόρλντσκειλ 47.5, Σεπτεμβρίου 12.

**ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ:** Σιγκαπούρην 54.000 τ. Ιαπωνίαν, Γουόρλντσκειλ 85, Σεπτεμβρίου 10.

**ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ:** Περισκόν Κόλπον 58.000 τ. μέρος φορτίου, ἀμερ. λιμένας δυτ. ἀκτῆς, Γουόρλντσκειλ 53.75, Σεπτεμβρίου 12.

**ΜΙΧΑΗΑ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 32.000 τ. μέρος φορτίου, Καράτα, Γουόρλντσκειλ 130, δύον συνεργά ταξίδια, Σεπτεμβρίου 10.

**ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ:** Καραϊβικήν 50.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας) μέρος φορτίου, Γουόρλντσκειλ 67.5, Σεπτεμβρίου 12.

**Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ** (λιθ.): Μεσόγειον 85.000 τ. ἀμερ. λιμένας ἀκτῆς 'Ατλαντικού, ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 35, Σεπτεμβρίου 15.

**ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ** (λιθ.): Κωνστάντζαν 22.000 τόν. καθαρό βενετίαν, Γουόρλντσκειλ 125, Σεπτεμβρίου 14.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.:** Καραϊβικήν 32.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 95, Σεπτεμβρίου 17.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ:** Καραϊβικήν 63.000 τόν. μέρος φορτίου ἀμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκειλ 50, δύον ουπόλοιπον πῆγης φορτίου 78.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 40, Σεπτεμβρίου 14.

**ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.:** Σιγκαπούρη 40.000 τόν. ἀμερ.

## "KARACHI"

PROVISIONS AND STORES AT COMPETITIVE PRICES

MARATOS & Co.

Shipchandlers — Shipping Agents — Shipbrokers — Chartering Agents  
And General Contractors

WE OFFER TO ALL GREEK SHIPS THE BEST SERVICE

ADDRESS :  
P.O.BOX 7006  
MULES MANSIONS  
KARACHI - 7, PAKISTAN

TELEPHONES :  
OFFICE : 235827 - 220326 - 236036 - 231127  
RESIDENCE : 439423 - 531552  
CABLES : "PROMETHEUS..,

λιμένας δυτ. ακτής Γουόρλντσειλ 112.5, 'Οκτώβριον.

**ΜΕΣ. ΑΚΤΗ:** Καραϊθική 27.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 112.5, έαν πορέως Τζάρτζι Οδάσινγκτον, Γουόρλντσειλ 117.5, Σεπτεμβρίου 15.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΤ (λιθ.):** Ράς Σουέκερ 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Φαλκονέρα, Γουόρλντσειλ 62.5, Σεπτεμβρίου 15.

**ΓΚΛΟΡΙΚ** (μικτόν λιθ.): Διτ. 'Αφρική 77.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊθική, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 38.5, Σεπτεμβρίου 18.

**ΜΙΚΤΟΝ** (μικτόν): Σαΐντ Κρουά 27.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 107.5, Σεπτεμβρίου 20.

**ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ-Υ'Θ:** Μεσόγειον 69.000 — 71.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 45, Σεπτεμβρίου 14.

**ΑΜΙΜΟΝΑ:** 21.040 τόν. δ.ω. (τού 1959) \$ 4.70, ταξίδια 12 μηνών καθαρά, Σεπτεμβρίου 25 — 'Οκτωβρίου 5.

**ΚΑΣΙΟΠΕΙΑ:** Σαΐντ Κρουά 26.500 τόν. καθαρά διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 105, έαν πορέως γεφύρας Τζάρτζι Οδάσινγκτον, Γουόρλντσειλ 110, Σεπτεμβρίου 3.

**ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ:** Καραϊθική 33.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 95, Σεπτεμβρίου 15.

**ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ** (μικτόν λιθ.): Καραϊθική 55.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 62.5, Σεπτεμβρίου 20.

**ΠΛΑΜ Β.** Φρήπορτ 33.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 97.5, Σεπτεμβρίου 16.

**ΙΕΡΑΞ** (μικτόν): Περισκόν Κόλπον 50.000 τ. μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντσειλ 56.75, Σεπτεμβρίου 20.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΝΕΣ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 85.000 τόν. διαρ. λιμένας δυτ. ακτής, Χαδάνη, Γουόρλντσειλ 37.5, Σεπτεμβρίου 21.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ:** Μεσόγειον 55.000 τόν. διαρ. λιμένας Κόλπου, μέρος φορτίου, Σεπτεμβρίου 18.

**ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ:** 'Ανατολ. 'Αφρικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου Συγκαπούρην, Γουόρλντσειλ 69.5, διεσος φόρτωσις.

**ΙΟΝΙΚ** (λιθ.): Καραϊθική 47.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, ναῦλος δεν ανεκοινώθη, Σεπτεμβρίου 17.

**ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ:** Καραϊθική 33.000 τ. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 93.75, Σεπτεμβρίου 19.

**ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΗΝΤΕΡ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. μέρος φορτίου καρμπόν μπλάκ, Βραζιλία, Γουόρλντσειλ 110, Σεπτεμβρίου 23.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α.:** 'Ενδοκαραϊθικών ταξίδιον 54.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλντσειλ 65, διεσος φόρτωσις.

**ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ** (λιθ.): 'Ινδονησίαν 130.000 τ. μέρος, λιμένας δυτ. ακτής, Γουόρλντσειλ 29, Σεπτεμβρίου 24.

**ΠΑΤΟΝΙΚ** (μικτόν): Μεσόγειον 72.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 48, έασις σλόου στήμη, Γουόρλντσειλ 50, διεσος φούλ στήμη, Σεπτεμβρίου 21.

**ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ:** Μεσόγειον 100.000 τόνων 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσειλ 44, Σεπτεμβρίου 22.

**ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ:** Κάδυμαν 'Αίλανς 55.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 62.5, Σεπτεμβρίου 17.

**ΕΛΛΟΡΑ** (μικτόν): Καραϊθική 50.000 τόν.

μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 65, Σεπτεμβρίου 18.

**ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.** (λιθ.): 'Ινδονησίαν 100.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας δυτ. ακτής, Γουόρλντσειλ 35.5, Σεπτεμβρίου 27.

**ΦΑΝΑΡΙ** (λιθ.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 93.000 τόν. Γουόρλντσειλ 51.5, Σεπτεμβρίου 22.

**ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ** (μικτόν λιθ.): Διτ. 'Αφρικήν 210.000 τόν. Καραϊθικήν, Γουόρλντσειλ 24.5, και έν συνεχεία 90 ήμέρες πάπιθη, τις πρώτες 30 ήμέρες \$ 10.000, τις δεύτερες 30 \$ 11.000 και τις υπόλοιπες 30 ήμέρες \$ 11.500, Σεπτεμβρίου 24.

**ΑΓΓΗ:** Κόντινεντ 25.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Γουόρλντσειλ 105, Σεπτεμβρίου 20.

**ΜΕΣ. ΑΝΑΓΟΛΗ** (λιθ. τού 1977): 32.100 τ. δ.ω. \$ 5.10, ταξίδια 12 μηνών, διεσος παράδοσις.

**ΠΑΛΜ Β.**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. καρμπόν μπλάκ μέρος φορτίου 'Ιταλίαν, Γουόρλντσειλ 137.5, Σεπτεμβρίου 23.

**ΤΟΥΛΙΠ Β.:** Καραϊθική 30.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντσειλ 117.5, Σεπτεμβρίου 22.

**Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ:** Φρήπορτ 40.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 90, Σεπτεμβρίου 24.

**ΔΑΜΑΝΤΙΟΣ:** Μεσόγειον 50.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) Γουόρλντσειλ 60, Σεπτεμβρίου 27.

**ΑΝΕΜΟΣ** (μικτόν): Μεσόγειον 52.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 60, Σεπτεμβρίου 28.

**ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ** (λιθ.): Διτ. 'Αφρικήν 120.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊθικήν, Γουόρλντσειλ 31.5, Σεπτεμβρίου 29.

**ΚΙΜΩΝ:** 25.870 τόν. δ.ω. (14% μ.λ. 28 τ. φιούδ. διλ. τού 1961) ταξίδια δύο έτων, \$ 4.44 τό α' έτος \$ 4.60 τό ε', 'Οκτωβρίου.

**ΑΤΤΙΚΑ:** Καραϊθική 48.000 τόν. διαρ. λιμένες ακτής 'Ατλαντικού Γουόρλντσειλ 76, έαν πορέως γεφύρας Τζάρτζι Οδάσινγκτον, Γουόρλντσειλ 81, Σεπτεμβρίου 21.

**ΑΣΤΡΟΝ** (π.): Σαΐντ Κρουά 44.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 85, έαν πορέως γεφύρας Τζάρτζι Οδάσινγκτον, Γουόρλντσειλ 90, Σεπτεμβρίου 22.

**ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ** (μικτόν): Καραϊθική 54.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 65, Σεπτεμβρίου 24.

**ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ:** Ντουάλι 118.000 τόν. τριντανταντ, Γουόρλντσειλ 27.5, Σεπτεμβρίου 28.

**ΦΙΛΙΚΟΝ Α.:** Περισκόν Κόλπον 65.000 τ. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειός Χάττερας) Γουόρλντσειλ 46.25, 'Οκτωβρίου 1.

**ΘΕΟΔΟΧΟΣ:** Μεσόγειον 70.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 54, Σεπτεμβρίου 23.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ** (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 77.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 50, Σεπτεμβρίου 29.

**ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ:** Καραϊθική 74.000 τόν. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ, Γουόρλντσειλ 47.5, Σεπτεμβρίου 25.

**ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ:** Καραϊθική 26.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού Γουόρλντσειλ 115, έαν πορέως γεφύρας Τζάρτζι Οδάσινγκτον Γουόρλντσειλ 120, Σεπτεμβρίου 26.

**ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ:** Καραϊθική 66.000 τόν. μέρος φορτίου διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 52.5, Σεπτεμβρίου 20.

**ΓΑΡΜΠΗΣ** (μικτόν λιθ.): 'Ερυθράν θάλασσαν 70.000 τόν. Μεσόγειον Γουόρλντσειλ 42.5, διφόν διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 47.5, διφόν 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 52.5, διφόν Σουέζ Μεσόγειον, Γουόρλντσειλ 85, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 90, διφόν Σουέζ/Σουέζ, Σεπτεμβρίου 28.

**ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 150.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόρλντσειλ 26.5, 'Οκτωβρίου.

**ΡΟΔΟΣΤΟ:** Βιλεμαχάφεν 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αματερνταμ Γουόρλντσειλ 100, διφόν υπόλοιπον πλήρες φορτίου 34.000 τόν. Γουόρλντσειλ 85, Σεπτεμβρίου 24.

**ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ** (μικτόν): Μεσόγειον 80.000 τόν. Μπαχάμας, Γουόρλντσειλ 45, διμεσος φόρτωσις.

**ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ:** 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 20.000 τόν. καθαρά, Γουόρλντσειλ 120, Σεπτεμβρίου 29.

**ΜΑΡΙΖΙΝΑ:** Ταρτούς 80.000 τόν. Μελίλη, Γουόρλντσειλ 60, Σεπτεμβρίου 25.

**ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ:** Μαύρην θάλασσαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Γουόρλντσειλ 57.5, τέλος Σεπτεμβρίου.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ** (λιθ.): Μπουζί 70.000 τόν. Φός, Γουόρλντσειλ 65, τέλος Σεπτεμβρίου.

**ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ** (μικτόν): Καραϊθική 35.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, αμερικ. λιμένας Κόλπου, διαν. ακτήν Καναδά, Γουόρλντσειλ 110, Σεπτεμβρίου 26.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΙΣ** (λιθ.): Καραϊθική 50.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 68, Σεπτεμβρίου 25.

**ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ:** 'Ερυθράν θάλασσαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντσειλ 89, Σεπτεμβρίου 26.

**ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ** (μικτόν): 'Ερυθράν θάλασσαν 60.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντσειλ 89, διμεσος φόρτωσις.

**ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ:** Μαύρην θάλασσαν 56.000 τόν. μέρος φορτίου Σκανδινανίαν, Γουόρλντσειλ 89, διμεσος φόρτωσις.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ** (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 75.000 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 50, 'Οκτωβρίου 8.

**ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ:** Φρήπορτ 48.000 τόν. 28.000 τόν. μέρος φορτίου ακάραπτα, 'Αργεντινή, Γουόρλντσειλ 75, Σεπτεμβρίου 29.

**ΧΑΛΚΗ:** Καραϊθική 70.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 55, διμεσος φόρτωσις.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΣ** (λιθ.): Καραϊθική 52.500 τόν. μέρος φορτίου, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 68.5, Σεπτεμβρίου 27.

**ΜΕΣ. ΓΗ:** Καραϊθική 27.000 τόν. μέρος φορτίου, Περού, Γουόρλντσειλ 135, διμεσος φόρτωσις.

**ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ:** Περισκόν Κόλπον 118.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσειλ 30 'Ο. Κτωρίου 15.

**ΣΚΥΡΩΝ ΙΙ** (λιθ.): Τουρκίαν 77.000 τόν. μέρος φορτίου Κωνσταντζαν \$ 1.75, δύο συνεχή ταξίδια 'Οκτωβρίου 2.

**ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ** (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 37.5, Σεπτεμβρίου 28.

**ΘΕΟΠΑΙΣ:** 'Αγγλιαν 34.000 τόν. διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού Γουόρλντσειλ 82.5, δράχας 'Οκτωβρίου.

**ΓΑΡΜΠΗΣ** (μικτόν λιθ.): 'Ερυθράν θάλασσαν 70.000 τόν. Μεσόγειον Γουόρλντσειλ 42.5, διφόν διαρ. λιμένας ακτής 'Ατλαντικού, διαρ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσειλ 47.5, διφόν 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 52.5, διφόν Σουέζ Μεσόγειον, Γουόρλντσειλ 85, διφόν 'Αγγλιαν/Κόντινεντ, Γουόρλντσειλ 90, διφόν Σουέζ/Σουέζ, Σεπτεμβρίου 28.

**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 23  
CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS  
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.  
TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

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

# Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

	(Δ. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — έ. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)							
ΑΒΑΝΣ . . . . .	60 6640	ά. Πειραιάς 31)8	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ . . . . .	59 10373	έ. Τόκιο 11)9			
ΑΒΑΕ . . . . .	62 11048	ά. Τζιμπούτι 27)8 διά Σαγκάνη	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ . . . . .	58 8350	έ. Μόδι 13)9			
ΑΒΕΝΙΡ (δ.) . . .	62 11098	έ. Βούδανη 24)8	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕΙΖ . . . . .	72 11702	ά. Ναγκόγια 1)9			
ΑΓΑΘΩΝ . . . . .	70 10008	έ. Κωνί(πολιν) 8)9	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ . . . . .	71 15387	ά. Τσώρτσιλ 26)8			
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ . . .	68 35477	ά. Π. "Αλέφορε 13)9 διά Κάμπαρ	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ . . . . .	76 12498	έ. Π. Καμπέλλο 17)8			
ΑΓΑΠΗ . . . . .	69 10006	ά. "Άλεξανδρειαν 8)9	ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ . . . . .	75 12498	έ. Χούκ Κόργκ 21)9			
ΑΓΑΠΗ . . . . .	55 8902	είς Λάγος όπα 3)5	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥΜΑΙΚ . . . . .	75 12498	ά. Αμπιτζάν 10)8 διά Π. Χάρκουρτ			
ΑΓΑΠΗ II . . . . .	53 1838	όπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ . . . . .	70 15387	έ. Γκέραλτον 17)9			
ΑΓΑΠΗ III . . . . .	53 2962	ά. Λάτις Πάλμας 22)8	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ . . . . .	74 12450	έ. Πενάγκ 20)9 διά Καράτοι			
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ . . .	64 14756	έ. Πειραιάς 11)9	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ·ΙΔΟΤ . . . . .	77 9800	είς Μπιλμάτο όπο συμπλήρωσιν			
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) . . .	59 15859	ά. Φιλαδέλφειαν 7)9 διά Αρούμπα	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ . . . . .	69 9355	ά. Σιγκαπούρη 4)9 διά Κ. Τάουν			
ΑΓΓΕΛΑ, ΔΥΝΑΜΕΙΣ .	62 9536	έ. Ντάρ ες Σαλάμ 31)8	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑ·Ι·ΙΤ . . . . .	70 9200	έ. Έσκραβδς ρίθερ 21)8			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ . . . . .	61 11048	έ. Κολόμπι 9)7	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ . . . . .	76 12498	ά. Σιγκαπούρη 16)9 διά Ταΐθαν			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ . . . . .	65 8374	έ. Πειραιάς 9)9	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ. . . . .	63 21609	ά. Ν. "Υόρκην 12)9 διά Αρούμπα			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ . . . . .	50 3499	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ . . . . .	77 9800	είς Μπιλμάτο όπο συμπλήρωσιν			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.) . .	69 103194	έ. Πειραιάς 13)9	ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΡ . . . . .	71 11285	ά. Μόντρεαλ 13)9 διά Λ. Τσάρλες			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. . . . .	58 2667	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ . . . . .	73 12498	ά. Ρότερνταμ 20)9 διά Νιούπορτ			
ΑΓΓΕΛΙΝΑ . . . . .	63 10200	έ. Βούδανη 1)9	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ . . . . .	70 9200	ά. Κουβέιτ 29)8 διά Μ. Καμπούς			
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ . .	59 5728	έ. Χαλκίδα 17)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟ·Ι·Κ . . . . .	71 11525	έ. Μπάραριν 13)9			
ΑΓΓΗΝΩΡ . . . . .	71 8721	έ. Σ. Λορέντζο ("Άργυρ") 7)9	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ . . . . .	67 21697	ά. Μπάχια Μηλάνκα 1)9 διά Κίναν			
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ . .	59 12294	ά. Γιβραλτάρ 13)9 διά Περικόν	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑ·Ι·ΦΟΥΝ . . . . .	68 16702	ά. Τωρτσιλ 30)8			
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ . . .	58 9364	ά. Αριθέροαν 20)9 διά Βεγγάζην	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ . . . . .	74 12498	ά. Ντώρμπαν 10)9 διά Αγγλίαν			
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II . . .	70 18628	ά. Ρ. "Ιανέρι 6)9 διά Καμπάνα	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ . . . . .	70 9025	ά. Σιγκαπούρη 29)8 διά Π. Κελάγκ			
ΑΓΓΙΑ ΕΥΗΝΗΜΙΑ . .	52 4138	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΘΗ . . . . .	69 9355	ά. Μπ. Μασάρ 10)9 διά Κοραμσάρ			
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . .	63 11222	ά. Γιοκοχάμα 15)9 διά Χιροσίμα	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ·Ι·Μ . . . . .	69 9240	ά. Τορόντο 19)9 διά Ριμόσκι			
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . .	54 8796	έ. Καμπέλο 15)8	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ . . . . .	61 13058	ά. Νταμάμα 18)9			
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ . .	57 10332	έ. Σιγκαπούρην 20)9	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ . . . . .	57 8957	ά. Πειραιάς 17)9 διά Γαλλίαν			
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ . . .	67 11610	ά. Κ. Τάουν 17)9	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ . . . . .	69 9241	ά. Γένοβης 7)9 διά Κούδα			
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ . . .	66 8309	ά. Σουάμπια 23)8 διά Πειραιά	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ . . . . .	72 11285	έ. Αιμπούργον 11)9			
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ . . .	53 8213	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΩΤΗΣ . . . . .	66 20455	ά. Σαβάναν 15)9 διά Βατλιμόρων			
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.) . .	55 18398	όργει η Πειραιάς 28)4	ΑΙΓΑΙΟΚΕΡΩΣ . . . . .	77 19150	είς Τοιχοχάσι όπο συμπλήρωσιν			
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ . . . .	62 15655	ά. Τακόμη 29)8 διά Μανιλά	ΑΙΓΑΙΟΥΠΤΟΣ . . . . .	45 3805	ά. Αριθέροαν 21)9 διά Κωνηπούλι			
ΑΓΓΙΟΣ Ν. . . . .	51 2144	ά. Σουέζ 27)8 Ερυθρών θάλασσαν	ΑΙΓΑΙΒΟΝ . . . . .	66 14383	ά. Σιμιζόδ 27)7 διά Χιροσίμα			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ . . .	58 20451	ά. Μαπόστο 31)8 διά Σ. Αραβίαν	ΑΙΓΑΙΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) . . .	65 40043	ά. Ν. "Υόρκην 1)9 διά Αρούμπα			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ . . .	55 5783	ά. Γιβραλτάρ 10)9 διά Βαλένθια	ΑΙΓΑΙΑΤΕΡΙΝΗ Α. . . . .	60 7563	ά. Πουνταρέας 20)9 (έπισκ.)			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ . . .	47 2685	όργει η Πειραιά	ΑΙΓΑΙΑΤΕΡΙΝΗ Κ. . . . .	67 3016	έ. Ιτερέριαν πρός φόρτωσιν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . .	59 8067	ά. Σουέζ 13)7	ΑΙΓΑΙΑΝ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ . . . . .	74 16000	έ. Ιντσόν 31)8			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . .	60 19797	έ. Σ. Μάικελ 18)9	ΑΙΓΑΙΑΝ ΙΑΣΑΝ . . . . .	60 8368	ά. Λιοσσαδένα 10)8 διά Σ. Τόμ			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . .	69 3972	ά. Ρούεν 14)9 διά Α. Αφρικήν	ΑΙΓΑΙΑΝ ΙΑΣΑΝ . . . . .	63 11502	ά. Μπρούνομπούτελ 25)8 διά Σάντος			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . .	46 2414	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΑΝ ΙΑΣΑΝ . . . . .	58 9292	ά. Ντώρμπαν 1)9 διά Αιμπέροαν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . .	51 1988	ά. Π. Τάουν 23)8	ΑΙΓΑΙΑΝ ΙΑΣΑΝ . . . . .	71 9885	ά. Βαλεντίφιελν 3)9			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III . . .	70 15345	ά. Ναγκόγια 30)7 διά Αδστραλίαν	ΑΙΓΑΙΟΛΟΣ . . . . .	72 16313	όπο παραλαβήν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V. . .	68 44742	ά. Λ. "Αντζέλες 3)9 διά Γιοκοχάμα	ΑΙΠΟΣ (δ.) . . . . .	58 12324	έ. Χόγκ Κόργκ 5)7			
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ . .	62 9229	ά. Μαυρίκιον 9)9 διά Αγγλίαν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΛΑΚ . . . . .	59 6973	έ. Ντακάρ 9)9			
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ . . .	77 177	ά. Άμερισαν 15)9 διά Αλγερίαν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ . . . . .	59 2722	ά. Χάρκουρτ 17)9 διά Μπόνι			
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ . . .	47 2775	έ. Πειραιά	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ . . . . .	58 8078	ά. Κ. Τάουν 21)5 διά Λάγος			
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III . . .	43 1845	έ. Ρούεν 14)9 διά Α. Αφρικήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ . . . . .	56 10051	ά. Βρέην 28)7			
ΑΓΚΑΘΑ . . . . .	63 3343	έ. Δάντοι 19)9	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΑΝ . . . . .	60 12808	ά. Αιμπέροαν 21)9 διά Δάντοι			
ΑΓΚΝΙΚ . . . . .	54 6177	ά. Ντόρτρεκτ 9)8 διά Βεγγάζην	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ . . . . .	65 3024	ά. Είσονμασθ 10)9 διά Κολομβίαν			
ΑΓΚΟΥ . . . . .	59 7291	ά. Ντακάρ 11)9 διά Μπ. "Αύρες	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΗ . . . . .	65 22118	ά. Σουέζ 18)9 διά Νταμάρι			
ΑΓΝΗ (δ.) . . . . .	57 21159	όπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΚΑΥ . . . . .	65 3021	ά. Ν. "Ορλεάνην 10)9 διά Π. Καμπέλο			
ΑΓΝΗ . . . . .	62 9951	έ. Σικάρδο 12)9	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΚΑΥ . . . . .	67 3020	ά. Αιμπέροαν 13)8			
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) . . .	66 32173	ά. Φιλαδέλφειαν 11)8	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΖΟ·Υ . . . . .	63 12734	όπο παραλαβήν			
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ . . . . .	58 4840	ά. Κωνί(πολιν) 23)8	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ . . . . .	56 8674	έ. Λάγος 12)9			
ΑΔΑΜΑΣ . . . . .	69 10008	ά. Μακάι 12)9 διά Κίνα	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ . . . . .	69 6364	ά. Κ. Τάουν 2)9 διά Κοραμσάρ			
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ . . . . .	63 1824	όπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ . . . . .	71 4998	ά. Τζέντον 29)8			
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ . . .	77 10600	ά. Νιόπορτ 27)9 Μπαντάρ "Αμπάς	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	68 3960	όπο παραλαβήν			
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ . . . . .	68 14873	ά. Αγ. Φραγκίσκου 14)9	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	61 14269	ά. Σουέζ 17)9 διά Ιταλίαν			
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ . . . . .	67 6842	ά. Βεράκρος 28)8 διά Α. Αθένα	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	77 38484	ά. Ν. "Ορλεάνην 9)9 διά Βέλγιον			
ΑΔΕΛΦΟΝΙΣ . . . . .	59 12180	ά. Θόνες 14)9 διά Ν. "Ορλεάνη	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	62 11063	ά. Στεπτίνον 16)9			
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ . . . . .	58 9048	έ. Μπάροαν 8)9	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	59 3379	ά. Ν. "Υόρκην 22)8 διά Αλγερίου			
ΑΕΤΟΣ . . . . .	57 1734	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	61 5408	ά. Θέούτερ 12)9 διά Πόρτσουμοθ			
ΑΖΑΛΕΑ . . . . .	64 5931	ά. Κ. Τάουν 23)8 διά Τρίπολιν	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	60 4508	ά. Κασσιούγκ 5)9			
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	64 3812	ά. Κ. Τάουν 23)8 διά Αιθέρειαν	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	55 71080	ά. Ντώρμπαν 9)9 διά Βαλπαράζο			
ΑΗ ΝΗΑΙΝΑΙ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ . . .	65 8796	ά. Σηκελίν 20)8	ΑΙΓΑΙΩΝ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	71 9855	ά. Ναγκόγια 11)9 διά Αιθέρειαν			
ΑΗΓΑΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.) . .	58 16695	έ. Μπαλμπόσα 3)9 (έπισκ.)	ΑΚΟΥΡ ΑΚΤΙΟΝ . . . . .	53 17676	ά. Αιμπερούγιον 21)9			
ΑΗΓΑΙΑΝ ΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ (δ.) . .	58 13551	ά. Βούδανη 16)8 διά Καράτοι	ΑΚΡΑ ΑΙΓΑΙΩΝ . . . . .	57 2306	ά. Πειραιά 29)8			
ΑΗΓΑΙΗΝΙΚΟΣ (μ.) . . .	67 48747	ά. Γιβραλτάρ 19)8 διά ΗΠΑ	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ . . . . .	61 5408	ά. Θέούτερ 12)9 διά Πόρτσουμοθ			
ΑΗΓΑΙΟΥ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	52 3528	έ. Τζέντον 15)9	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ . . . . .	60 4623	ά. Πειραιάς 9)9 διά Τρίπολιν			
ΑΗΓΑΙΟΥ ΖΕΠΡΕΣ . . . . .	69 10008	ά. Γιβραλτάρ 11)9 διά Μπάρεσαν	ΑΚΡΑΤΑ . . . . .	55 3356	ά. Βαρεκλώνην 9)9 διά Καζαμπλάνκα			
ΑΗΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝΥ . . . . .	59 12666	ά. Μπ. Μασάρ 28)8	ΑΚΡΙΤΑΣ . . . . .	75 9753	ά. Βαρεκλώνην 9)9 διά Καζαμπλάνκα			
ΑΗΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚ . . . . .	76 2238	ά. Πειραιάς 13)9	ΑΚΤΙΑΙΑ . . . . .	77 14000	έ. Σούεζ 30)8			
ΑΗΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΝΗ ΑΙΓΑΙΩΝ . . .	76 12498	ά. Κοσταζακούλιος 29)8	ΑΚΤΙΑΙΜ . . . . .	75 22390	ά. Βανκούδερ 7)9 διά Κίναν			
ΑΗΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΝΗ ΑΙΓΑΙΩΝ . . .	68 9070	ά. Κομό Μτ. 4)9 διά Αιγυπτίου	ΑΚΤΙΑΙΜ . . . . .	60 2222	ά. Κλήγκοτον 13)9 διά Αγ. Δομίνικον			
ΑΗΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΝΗ ΑΙΓΑΙΩΝ . . .	76 12498	έ. Αιγυπτίου 23)8	ΑΚΤΙΒΙΤΥ . . . . .	60 9964	ά. Χόγκ Κόργκ 9)9 διά Σαγκάην			
ΑΗΓΑΙΣ ΑΙΓΑΙΝΗ ΑΙΓΑΙΩΝ . . .	68 12498	ά. Νεαπόλιν 8)9 διά Μπαρλέτα	ΑΚΤΙΩΝ . . . . .	76 11200	ά. Ντώρμπαν 18)9			
ΑΗΓΑΙΣ ΑΙΓΑ								

ΑΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ά. Σάντα Μάρτα 31)8			
ΑΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ά. Βομβάρια 14)9 διά Σιγκαπούρην			
ΑΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΩΝΗ	57	8192	δ. Μπρούνουμπούτελ 31)8 'Αλεξανδρείαν			
ΑΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΟΥΕΡ	58	7949	ά. 'Αμπιτζάν 89)9 διά Ντουάλα			
ΑΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	έ. Μοντεβίδεο 7)9			
ΑΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ά. 'Αμπιτζάν 31)8 διά Τέμα			
ΑΙΑΡΤΟΣ	56	6020	ά. Πειραιά 10)9 διά Κούθα			
ΑΙΑΚΗ	59	15012	ά. Σιμέζος 27)8 διά Χιροσίμα			
ΑΙΑΚΗ	53	8453	δ. Κωνιοπούλι 29)8 διά Μ. Θάλασσαν			
ΑΙΑΚΗ Ι. Π.	70	10011	δ. Γιεραλτάρ 5)8 διά Μαρακάνιμπο			
ΑΙΙΜΟΣ	54	1960	έ. Πειραιά 31)7			
ΑΙΑΖΑΡ	65	9683	ά. Λάγος 17)9 διά Λ. Πάλμας			
ΑΙΑΚΙΟΣ	75	10950	ά. Ιμινχάν 17)9 διά Ταμπίκο			
ΑΙΑΚΟΡ	57	1839	έ. Πειραιά 7)9			
ΑΙΑΚΥΟΝΙΑ	70	11826	έ. Κερτητή 17)9			
ΑΙΑΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ά. Οάρκες 31)8 διά Σαθάνα			
ΑΙΑΚΥΩΝ ΜΕΝΤ	(5.)	66	37888	άργει είς Πειραιά		
ΑΙΛΑΤΑΝΣ (5.)	59	29626	ά. Γένοβα 5)9			
ΑΙΑΜΟΝΤ Β. (5.)	58	12628	ά. Λονδίνον 15)9 διά Γιεραλτάρ			
ΑΙΑΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ά. Παναμάς 15)9 διά Γιεραλτάρ			
ΑΙΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	ά. Τέμα 27)7 διά Τακοράντι			
ΑΙΑΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ά. Βρέμην 7)9 διά Σκίκντα			
ΑΙΑΜΠΙΣ	55	5564	έ. Ρότερνταμ 21)9			
ΑΙΑΝΤΕΑ	53	5963	ά. Πάλμας 22)7 διά Λάγος			
ΑΙΑΟΥΕΤ	59	1567	έ. Χερβούργον μάτο 18)3			
ΑΙΑΟΧΑ	76	11275	δ. Σαΐτε 15)9 διά Ρότερνταμ			
ΑΙΑΤΟΝΑ	59	8786	έ. Κολόμπο 11)9			
ΑΙΑΥΣΙΑ	64	10459	ά. Κόμπε 13)9 διά Φουκουγάμα			
ΑΙΑΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	δ. Σουέζ 17)9			
ΑΙΑΜΑΖΟΝΙΑ	76	9800	ά. Χάμπτον ρόδος 18)9 Βαλτιμόρην			
ΑΙΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ά. Γουότερφορντ 9)9 διά Δανίαν			
ΑΙΒΕΡΣΑ	58	4231	έ. Πειραιά 19)9			
ΑΙΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	άργει είς Πειραιά μάτο 18)10)75			
ΑΙΑΙΛΑ	72	13166	ά. Παναμάς 27)8 δι' Ιαπωνίαν			
ΑΙΙΝΟΝΑ (5.)	59	13327	δ. Γιεραλτάρ 18)9 διά Ρ. 'Ιανέρο			
ΑΙΜΟΡΓΟΣ	61	13885	ά. Καζαμπλάνκα 12)9			
ΑΙΜΠΕΛΟΣ	47	2191	έ. Τένεταν 24)8			
ΑΙΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ά. Βρέμην 19)9 διά Λάγος			
ΑΙΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	έ. Ηγουούτες 21)9			
ΑΙΜΥΔΑΔΑΙΑ	57	8727	δ. Σουέζ 27)8 διά Π. Σουδάν			
ΑΙΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ά. Αμπιτζάν 15)8 διά Λάγος			
ΑΙΜΦΙΤΡΙΤΗ	77	10200	έ. Κούρε άπο συμπλήρωσιν			
ΑΙΑΝΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	έ. Λισασθάνων 9)9			
ΑΙΝ. ΓΟΥΙ-ΣΤΟΤΟΜ	74	13348	ά. Χιμέζι 6)9			
ΑΙΑΙΤΕΑ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ά. Ναγκόγια 2)9 διά Κασίμα			
ΑΙΑΙΤΕΑ ΜΑΪΤ	77	13650	έ. Αϊδί άπο συμπλήρωσιν			
ΑΙΑΝΑΓΚΑ ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ά. Χάμπτον 18)9			
ΑΙΑΝΑΓΚΕ ΠΙ-ΙΣ	74	13631	έ. Ν. 'Υόρκην 14)9			
ΑΙΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	έ. Ν. 'Υόρκην 12)9			
ΑΙΝ. ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (5.)	65	38820	ά. Χάρρην 11)9 διά Σαουθάμπτον			
ΑΙΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	77	14000	έ. Αϊότ άπο συμπλήρωσιν			
ΑΙΑΝΑΓΚΕΑ ΤΡΑΪ-ΟΜΦ	76	13631	δ. Σουέζ 22)8			
ΑΙΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ά. Κόμπε 10)9 διά Παναμά			
ΑΙΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (5.)	64	53533	έ. Πειραιά 8)9			
ΑΙΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	έ. Μπούνπουρο 21)9			
ΑΙΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13630	δ. Κέππλο 21)9 διά Γκηλόγκ			
ΑΙΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Κούρε 15)9			
ΑΙΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Καράτοι 1)9			
ΑΙΑΝΑΞ	76	8792	έ. Σιγκαπούρη 14)9 δι' Ιαπωνίαν			
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Λισασθάνων 29)8			
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	δ. Γιεραλτάρ 11)9 διά Λαττάκια			
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Ντόρμπατ 3)8			
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	54	5571	έ. Τέμα μάτο 29)6 (έπισκ.)			
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ.	69	15868	ά. Γκοκούδιμα 28)8 διά Τομακομάτι			
ΑΙΑΝΑΟΛΗ (5.)	62	12800	δ. Γιεραλτάρ 6)9			
ΑΙΔΑΔΛΟΥΣΙΑ	68	2626	έ. Μονρόβια 13)9			
ΑΙΑΝΟΡΑ	54	5407	ά. Πάλμας 22)8 διά Γουώρου			
ΑΙΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ά. Τόλντα 14)9 διά Τσιταγκόγκ			
ΑΙΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΔΡΕΙΑ	57	10287	ά. Αμπού Ντάπτι 15)9 διά Κουθέτι			
ΑΙΔΡΙΑ	66	2999	ά. 'Αλεξανδρείαν 12)9			
ΑΙΔΡΙΑΝΑ ΙΙ	64	10450	ά. Παναμάς 17)8 διά Κίναν			
ΑΙΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Βρέμην 21)6 διά Βεγγάζην			
ΑΙΔΡΟΜΟΧΑΗ	70	11025	ά. Κολούμπια ρίθερ 8)7 δι' Ίραν			
ΑΙΔΡΟΣ	65	15597	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)9			
ΑΙΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ	69	99460	ά. Κόρυτον 9)9 διά Τζεμπέλη Ντανά			
ΑΙΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	έ. Γνέστοβ 15)9			
ΑΙΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Κάργυ 'Αιλ. 5)8 διά Σ. Κρουά			
ΑΙΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ.	76	115467	ά. Ντόπλες 5)9 διά Πειραιός			
ΑΙΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (5.)	70	98983	ά. Φορκάντος 14)8 διά Λάντς 'Εντ			
ΑΙΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. Αμπερντάμ 6)9 διά Χάμπτον ρόδος			
ΑΙΔΡΟΣ ΟΡΑ-ΙΟΝ	70	105855	ά. Τανόρδα 11)9 διά Γιουροπόρτ			
ΑΙΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (5.)	70	99460	ά. Κάργυ 'Αιλ. 26)8			
ΑΙΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (5.)	69	99849	ά. Τάουσ 30)8 διά Μπαχρέιν			
ΑΙΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Τάραντα 9)0 διά Γιεραλτάρ			
ΑΙΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (5.)	69	98983	ά. Φορκάντος 11)9 διά Π. Αθρούρ			
ΑΙΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (5.)	70	107091	έ. Πόρτ Αθρούρ 9)9			
ΑΙΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	23500	έ. Πιοκούδιμα όπο συμπλήρωσιν			
ΑΙΕΛ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ά. Αμβέρσαν 16)9 διά Παρανάγουα			
ΑΙΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ά. Έμεδ 24)8 διά Σύρον			
ΑΙΕΜΟΣ	76	8376	ά. Α. 'Αντζελες 19)9 διά Βανκούμερ			
ΑΙΕΜΟΣ	70	2867	έ. Ρότερνταμ 19)9			
ΑΙΕΜΟΣ	50	2127	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΕΜΟ Κ.	67	2641	ά. Αμβέρσαν 25)9 διά Νιγηρίαν			
ΑΙΖΙ (5.)	61	22053	ά. Νικόσι 9)8			
ΑΙΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Σακάτη 3)9 διά Μεξικόν			
ΑΙΝΤΑ	76	4617	ά. Τσάρλεστον 31)8 διά Ντώρμπατ			
ΑΙΝΑ	76	16438	έ. Ντουλόθ 10)9			
ΑΙΝΑ	60	16826	ά. Σουραμπάγια 30)8 διά Τζακάρτα			
ΑΙΝΑ Β.	54	3807	έ. Λάγος			
ΑΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Ράς άλ. Καζάχ 10)9			
ΑΙΝΑ Μ.	58	6617	έ. 'Αμπιτζάν 28)8			
ΑΙΝΑ Μ.	51	1952	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΝΑ ΜΑΡΙΑ Α.	62	1559	έ. Πειραιά μάτο 16)6			
ΑΙΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	έ. Πειραιά 22)8			
ΑΙΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	έ. ξωθ Π. 'Ελιζαμπέθ 5)9			
ΑΙΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Π. δρ. Σπατη 31)8 διά Βενεζουέλα			
ΑΙΝΟΥΛΑ ΙΙ	60	8509	ά. Κουθέτι 11)9 διά Καράτοι			
ΑΙΟΓ	55	4550	ά. Π. Σαΐδ 19)7 διά Βηρυτόν			
ΑΙΣΟΝ (5.)	59	19801	έ. Φερρόδ. 9)5			
ΑΙΤΑΙΟΣ	71	16605	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)9 διά Τέμα			
ΑΙΤΑΜ.	56	5230	έ. Τζάκονθιλ 19)9			
ΑΙΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Ντακάρ 6)9 διά Ν. 'Ορλεάνη			
ΑΙΤΖΕΑ	69	2985	ά. Αλεξανδρείαν 10)9			
ΑΙΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Λιοσσάδων 7)9			
ΑΙΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Ξέν Πόλην 16)9			
ΑΙΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥ-ΙΓΝΚΣ	58	9585	ά. Βανκούθερ 18)9 διά Δ. δκτή ΗΠΑ			
ΑΙΤΖΕΑΙΚ ΠΑΥΟΥΕΡ	59	9584	ά. Κέππ Τάσου 21)9			
ΑΙΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟ-			ΤΕΚΤΟΡ	77	42500	ά. Π. Βάλκοτ 2)9 δι' Αιμέρσαν
ΑΙΤΖΙ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ			ΑΙΤΖΙ	70	3973	ά. Αιμέρσαν 18)8 δι' Αιγαίρειον
ΑΙΤΖΙΚΟΥΑ			ΑΙΤΖΙΓΟΥΑ	53	6718	έ. Νάντη 7)9
ΑΙΤΖΙΓΟΥΗ			ΑΙΤΖΙΓΟΥΗ	66	15597	ά. Αιμέρσαν 17)9 δι' Οολο
ΑΙΤΖΙΓΟΥΗΣ			ΑΙΤΖΙΓΟΥΗΣ	76	23149	ά. Ντώρμπατ 22)8
ΑΙΤΖΙΚΕΙΑ			ΑΙΤΖΙΚΕΙΑ	57	10741	ά. Μπαγιόν 26)8
ΑΙΤΖΙΟΧΕΙΑ			ΑΙΤΖΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Τσαγκουσάραμάς 13)9 δι' Αγ. Δομίνικο
ΑΙΤΖΙΠΑΡΟΣ			ΑΙΤΖΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ά. Μπ. Άιρες 6)9 ισαγκουσάραμάς
ΑΙΤΖΙΡΑΛΑ Κ.			ΑΙΤΖΙΡΑΛΑ Κ.	57	7450	ά. Ρουέν 9)9 δι' Αιμπιτζάν
ΑΙΤΖΙΡΑΛΑ			ΑΙΤΖΙΡΑΛΑ	56	7689	άργει είς Πειραιά μάτο 9)7)75
ΑΙΤΖΙΡΑΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ			ΑΙΤΖΙΡΑΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ά. Μπρούνουμποτελ 21)8
ΑΙΤΖΙΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ			ΑΙΤΖΙΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	75	15934	ά. Εμέν 23)8 διά Σικάγο
ΑΙΤΖΙΩΝΗΣ ΠΑΛΑΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΗΣ ΠΑΛΑΙ	59	4502	ά. Καζαμπλάνκα 8)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ Κ.			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	έ. Αιμέρσαν 13)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΑΟΥ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΑΟΥ	61	10952	ά. Ντακάρ 7)9 δι' Αιμπιτζάν
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΤΡΑΙΝ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΤΡΑΙΝ	64	18618	έ. Κολόμπα 22)8
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΕΑ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΕΑ	56	11227	έ. Βερακρούς 1)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΕΛΑΝΗ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΕΛΑΝΗ	54	7321	έ. Βαρκελώνη 15)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΑΛ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΑΛ	62	6929	έ. Ιτέα 5)7
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ	73	16397	ά. Μπ. 'Άιρες 15)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙΑ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙΑ	59	13022	ά. Π. Σουδάν 4)9 διά Πειραιά
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΛΛΑ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΛΛΑ	70	18662	ά. Μόντρεαλ 16)8
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΛΛΑ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΛΛΑ	61	11127	έ. Βερακρούς 1)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΛΛΑ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΛΛΑ	56	6020	ά. Γιεραλτάρ 10)7
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΡΑ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΟΡΑ	77	5500	ά. Επιτζένα 16)8 υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ	59	16397	ά. Επιτζένα 19)9 διά Σ. 'Αραβίαν
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ	59	19800	έ. Μπρεμερχάρφεν υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ	59	6933	ά. Αιμέρσαν 4)8
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ	61	16210	ά. Μόντρεαλ 20)9
ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ			ΑΙΤΖΙΩΝΙΟΣ ΒΑΡΙ	63	19830	έ. Μαζατάμαν 4)8

ΑΣΤΗΡ	74	13633	Ε. Κοραμπάρ 4)9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	Ε. Λάγιος 24)5
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	Δ. Βανκούβερ 31)8 διά Αδστραλίαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	δ. Σουέζ 6)7
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33846	Δ. Μάικλες 17)9	ΓΕΩΡΓ. ΛΕΝΙΟΥΔΗΣ	56	90/0	Ε. Σάντος 11)9
ΑΣΤΡΗ (μ.)	63	33375	Ε. Ρόττερνταμ 1)8	ΓΕΩΡΓ. Μ. II (δ.)	58	16605	εἰς Πειραιά 19)6
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	1264+ Δ. Π. Σαΐδ 7)11)76	ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	δ. Βαλπαραϊζο 10)9 διά Τοκοπίλα	
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	Ε. Κίγκ' Λού 17)9	ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. 'Αμερέρων 21)7 διά 'Αθανα
ΑΣΤΡΩ (δ.)	56	16253	Δ. Μομπάτ 25)8 διά Λάγος	ΓΕΩΡΓ. ΣΥΛΑΣ	70	18634	ξ. Βόλον 25)8
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	5890	Δ. Πειραιά 15)8 διά Λεμεσόσ	ΓΕΩΡΓ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Σιγκαπούρην 1)9 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	Δ. Αμπιτζάν 17)8 διά Λάγος	ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. 'Αμερέρων 12)9 διά Λαύριον
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	Δ. Ναγκόύα 8)9 διά 'Ακασόύτλα	ΓΕΩΡΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Σουέζ 26)8 διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	Δ. Χόγκ Κόρκ 10)9 διά Μπουσάν	ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7170	άρχει εἰς Πειραιά ἀπό 1)1)71
ΑΓΓΙΑΙΤΥ	59	10505	Δ. Χάλιφας 26)8 διά 'Αλεξανδρείαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. 'Αμερέρων 20)9 διά 'Αμερικήν
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	4641	Ε. Ρουέν 12)9				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	ύπο παραλαβήν				
ΑΓΓΑΝΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	15977	δ. Κωνυπόλιν 30)8 διά Κωνσταντζαν				
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΜΕΡ.							
ΜΑΪΝΤ	54	16006	Ε. Φιλαδέλφειαν 6)9				
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	Ε. Μπάραρ 31)8				
ΑΓΓΑΝΤΙΚ							
ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	Δ. Τομπρόκ 13)9 διά Λά Σκίκντα				
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	Δ. Βουλόνη 9)9				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	58	4684	εἰς Πειραιά 14)5				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	Δ. Σικάριο 10)9				
ΑΓΓΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	Δ. Ντουλόθ 31)8 διά Τυνησια				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	εἰς Τατάνιας Βενές, ἀπό 28)6				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	δ. Ρ. 'Ιανέριο 2017 διά Λά Γκουάρια				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	Ε. Ν. 'Υόρκη 17)9				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	Δ. Μπωμόν 6)9				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	Δ. Μπάραρ 13)9				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	Δ. Γιοκούάμα 8)9 διά Κεελάγκ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	Ε. Αντόντ 9)9				
ΑΤΑΛΑΣ	62	7224	Δ. Μπρούντμπουτελ 2)9 διά Λαττάκια				
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	Δ. Ταραγκούνια 5)8 διά 'Αλγέριον				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	Ε. Μπ. 'Αλβρες 10)9				
ΑΓΡΟΜΗΤΟΣ	60	7673	ύπο παραλαβήν				
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	Δ. Καζαπτλάνκα 26)9 διά Χιούστον				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	Δ. Παναμά 9)9				
ΑΤΤΙΚΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	8266	εἰς Θείον 51.23 Β. — 03.23 Α. 25)8				
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	δ. Σαΐδ 15)9 διά 'Ιταλίαν				
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	Δ. Λ. Πλάμας 17)9 διά 'Αθέναν				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	Ε. 'Αμερέρων 14)9				
ΑΥΔΙΣ	57	6494	Δ. Σιγκαπούρην 2)7 διά Χαϊφόγκ				
ΑΥΡΑ	72	16600	Δ. Λίβερπούλ 18)9 ἀπό Μπιλμπάο				
ΑΥΡΑ	62	10323	Ε. Σεϋχέλλες 19)9				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	59	9360	Δ. Ντουμπάι 19)6 διά Ρουμανίαν				
ΑΦΟΒΟΣ	60	10228	Δ. Δάντοιας 27)8 διά 'Ινδιαν				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	δ. Πειραιά 10)9 διά Λίθανον				
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ	58	8331	δ. Γιβραλτάρ 14)9				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	Δ. Δάντοιας 21)9 διά 'Αλγερίαν				
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19132	Δ. Γιουροπόρτ 20)9 διά Τενερίφην				
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	Δ. Γκουαγιακίλ 14)9 διά 'Αμερικήν				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	Δ. Σάντος 8)9 διά Ρίο Γκράντε				
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	Δ. Αμπιτζάν 12)8 διά Λόμης				
ΒΑΜΟΣ	60	3476	Δ. Λάγος 10)9 διά Λάς Πάλιας				
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	Δ. Αλεξανδρείαν 16)9 'Ελ. 'Αλαμένιν				
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	Δ. Αλεξανδρείαν 12)9 διά 'Αγγκίλων				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	62	10442	Δ. Ντώρπταν 12)9 διά Σιγκαπούρην				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	57	10189	Ε. 'Αμπιτζάν 12)9				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	65	40043	Δ. Φιλαδέλφειαν 12)9 διά 'Αρούμπα				
ΒΑΣΙΛΙΔΗ	52	2684	Ε. Παλέρμου 11)9				
ΒΑΣΙΛΙΩ	53	1325	Δ. Κωνυπόλιν 23)8 διά Μ. Θάλασσαν				
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	Δ. Θέσσαλον 15)8 διά Λάγος				
ΒΕΓΚΕΣΑΚ	59	3143	Δ. Μασσαλίαν 12)9 διά Τζένταν				
ΒΕΔΟΣ	72	1ηγια	Δ. Κόμπη 14)9				
ΒΕΝΗ	60	13080	ύπο παραλαβήν				
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	Ε. Νεάπολιν 8)9				
ΒΕΝΟΥΣ	48	3551	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	δ. Μάλταν 9)9				
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ.							
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	Δ. Μαυρίκιον 6)9				
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	Δ. Μπαγκόκ 19)8 διά Κίναν				
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	Ε. 'Αμπιτζάν 6)9				
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ.	58	13186	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)5)76				
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	60	12487	Δ. Βουλαράν 18)9				
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	57	3951	Δ. Τενερίφην 18)9 διά Ούντεβάλα				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	60	6701	Δ. Νταρέραν 19)9				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	εἰς Πειραιά 4)8				
ΒΙΡΑ	51	2731	Δ. Μπάραρ 7)9				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	56	7841	Δ. Λάγος 16)7				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	68	31093	Δ. Τσιότζα 14)9				
ΒΙΤΑΓΟΥΝΤ	58	7665	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 6)9				
ΒΙΤΑΚΑΛΛ	56	8411	ύπο παραλαβήν				
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	57	9722	Ε. Πειραιά 12)9				
ΒΙΤΑΜΑΡ	59	13381	Δ. Κωνυπόλιν 24)8 Νοδορωσίκην				
ΒΙΤΑΣΗ	58	8995	Δ. Μπάραρ 31)8				
ΒΟΜΑΡ	71	8920	Δ. Αλεξανδρείαν 7)7				
ΒΟΡΙ	57	7227	Δ. Πειραιά 13)9				
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	Δ. Μπρούντμπουτελ 27)8 διά Τρίπολιν				
ΒΟΥΛΑ	58	8334	Ε. Καβάλα 7)8				
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	Δ. Λείτη Τσάρλες 2)9				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-							
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	Δ. Τάνων 19)9 διά Ροστόν				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Γιβραλτάρ 11)9				
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	Ε. 'Αμπου Ντάμπι 15)9				
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	Ε. 'Αμπερέρων 14)9				
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	εἰς Ν. 'Ορλεάνην ἀπό 7)12)74				
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	Δ. Σιγκαπούρην 14)9 διά 'Ινδονησίαν				
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	Δ. Σάντος 11)9 διά Μπάραρ				
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	Δ. Φόρμπορ Μπάχ, 9)9 διά Ρωσίαν				
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	Δ. Ντώρπταν 14)9 διά Περσικόν				
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.							
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΛΑΤΗΣ	76	16037	Δ. Μομπάρα 20)8 διά Ντητρότ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΘΗΣ	67	15421	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 15)9				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	Δ. Κολδύτη 11)9 διά Ράς Τανούρα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	Δ. Λισσαθένα 17)9				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	Δ. Ρόττερνταμ 13)9 διά Σικάριο				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	Ε. Ράς Τανόρα 11)9				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	63	28444	Δ. Πόρτλαντ Με. 12)9 διά 'Αρούμπα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	Δ. Ταμπίκο 8)9 διά Νητρότ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.							
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΑΙΓΑΙ'	55	22916	Δ. Κόρινθος 14)9 διά Βασιλέων				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΦΛΕΙΜ.	60	15389	Δ. Ντάρμπταν 30)8 διά Περσικόν				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΦΛΕΙΜ.							

ΓΚΡΕ'ΙΣ	57	7768	δ. Συγκαπούρην 19)5 διά Σαμαλά
ΓΚΡΕ'ΙΣ	58	8561	δ. Σουάμπα (10)8 διά Νταμάρι
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16305	δ. Π. Καρτέ (12)9 διά 'Ολλανδίαν
ΓΚΡΗΝ. ΠΑΡΚ	58	10139	δ. Αμπιτζάν 17)4 διά Λάγος
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	δργεί είς Πειραιά πόδι 21)4
ΓΛΥΚΟΣ	68	16320	δ. Αντζελες 23)8 διά Τόκιο
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	δ. Λάγος 14)9
ΓΟΡΓΩ	58	7061	δ. Δουνκέρκην 8)9
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ε. Αισβέρσαν 21)9
ΓΟΥΙ-ΝΕΑ ΚΑΛΦ	54	3985	δ. Αμπιτζάν 10)8 διά Ντουάλα
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ε. Βανκούμπερ 12)9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΖΑΣ	75	19451	ε. Ν. 'Ορλεάνην 3)9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ	72	19426	δ. Μ. 'Αρες 26)9 διά Π. Καμπέλο
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	δ. Νιούπορτ 20)9 διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Πούντα 'Αρενάς 26)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ε. Ν. 'Ορλεάνην 29)8 διά Σάντος
Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19261	εις Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Πειραιά 15)9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	74	18305	δ. Κιουρασάδ 8)9 διά Λάγος
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Ρότερνταν 22)9
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙ-ΝΤΕΡ	68	18265	ε. Πειραιά 7)9
ΓΟΥΔΑΙΕΡ	54	4389	ε. Αισβέρσαν 18)9
ΓΟΥΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	δργεί είς Πειραιά πόδι 14)6
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	9070	ε. Καλκούτα 5)9
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Ρότερνταν 21)9
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	δ. Λάγος 19)9 διά Γδύνια
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Μπάχια Μπλάκα 15)9
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	70	15098	δ. Γιεραλτάρ 16)9
ΔΕΑΙΑΝ	62	12116	ε. Μονρόδια 11)8
ΔΕΑΦΟΙ	65	20964	δ. Ρότερνταν 10)9 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	δ. Γιεραλτάρ 5)9 διά Βενεζουέλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	δ. Μπράκε 13)9 διά Γκουάντα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	δ. Κώνιαν πολιν 27)6 διά Τουάφ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Μαΐαν 17)9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ε. Δάντσον 21)9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ. Λ. (δ.)	65	35619	ε. Φιλαδέλφειαν 8)9 διά 'Αρούμπα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ	66	9410	ε. Π. Καμπέλο 11)9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δ. Πόρτα Σαδί 9)9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.	60	4998	δ. Γιεραλτάρ 30)7 διά Βενεζουέλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	δ. Τέκεντρου 19)7 διά Λιθύνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	δ. Τένερίφη 14)9 διά Βηρυτόν
ΔΗΛΕΣΗ (δ.)	58	21291	εις Πειραιά (έπισκ.)
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ	63	16417	δργεί είς Χαλκίδα
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.)	64	16417	δργεί είς Χαλκίδα
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	61	16417	δργεί είς Χαλκίδα
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	958	δ. Γιαβάτα 17)9 διά Σασέμπο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	δ. Κιουρασάδ 16)8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	δ. Λεμεσόν 31)8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3900	ε. Παραμάριτο 25)8
ΔΗΜ. Α ΛΕΜΟΣ	73	35545	δ. Χάιππον πόδι 18)9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Χιούστον 15)8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	56	1784	εις Πόρτα Χάρκουρτ 18)9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. Φ.	63	18826	δ. Βερακρός 5)9 διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28)8 διά Κιουρασάδ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	10523	δ. Μπρεμεργάφεν 28)8 διά 'Αισβέρσαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	9556	δ. Τζένταν 11)8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	2674	ε. Αλεξανδρείαν 1)9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	4430	δ. Γιεραλτάρ 29)8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	εις Πόρτα Σαδί 4)6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.			
ΔΑΙΜΟΣ	71	10190	ε. Νταμάρι 17)9
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ.			
ΚΟΣ	71	16226	δ. Παναμά 24)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΛΗΜΟΣ	54	4486	δ. Θέουτα 10)6 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Μπακάρ 11)9
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	8904	ε. Βιζαντανάμ 21)8 'Αλεξανδρείαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ.	58	16277	ε. Γιεραλτάρ 11)9
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ.	64	6275	ε. Μότ 7)9
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ε. Ν. 'Ορλεάνην 14)9
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	εις Πειραιά υπό συμπλήρωσιν
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	δ. Ν. 'Ορλεάνην 17)9
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ε. Βανκούμπερ 5)9
ΔΙΑΝΑ	51	2758	δ. Λονδίνον 13)8 διά 'Οράν
ΔΙΑΣ	71	16606	ε. Μασείον 20)8
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	δ. Α. 'Αντζελες 17)9 διά Ρότερνταν
ΔΙΔΩΔ	46	3851	ε. Στέππινον 21)9 διά 'Αλγέριον
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ε. Αισβέρσαν 19)9
ΔΙΡΟΥΣ II	59	7801	δ. Λάγος 3)8 διά 'Ελλάδο
ΔΙΟΝΗ	54	1832	ε. Ρουέν 14)9
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Πόρτα Χάρκουρτ 25)8
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Κελάγκ 6)9 διά Λιθέρπουλ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	δ. Δάντσον 20)9 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΡΥΔΑΕΣ	54	8251	δ. Πόρτα Σαδί 20)8
ΔΡΥΣ	63	22211	ε. Βαλτιμόρην 10)9
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	δ. Ρότερνταν 30)8 διά 'Αλγέριον
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	δ. Αισβέρσαν 9)9 διά Τολέδο
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ	77	16400	εις Μορφών υπό συμπλήρωσιν
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙ-Μ	72	16398	ε. Βενετίαν 9)9
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1507	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΟΣ	56	9070	δ. Ν. 'Ορλεάνην 16)9 διά Μάλτα
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	δ. Γένοβα 23)8 διά 'Αθάνα
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	δ. Βαλτιμόρην 3)9 διά Ν. 'Ορκην
ΕΡΓΑΛΥ	59	12662	δ. Π. Σαδί 12)9 διά Βομβένη
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	δ. Θέουτα 12)9 διά Γουώρου
ΕΒΜΑΡ	76	16396	δ. Σίδνευ 14)9 διά Κίναν
ΕΒΡΟΣ	62	29632	δ. Σάν Νίκολας Άργυρ 8)9
ΕΒΡΟΣ	63	15983	δ. Κλήβελαν 17)9 διά Ντητρότ
ΕΘΝΟΣ	77	16000	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ	58	κινο	ε. Ακαπούε 13)8
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	δργεί είς Πειραιά πόδι 17)2
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	δ. Νασσάου 11)9
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ	58	7053	υπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	ε. Κωνστάντζαν 9)8
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	29864	υπό παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	ε. Κωνστάντζαν 29)8
ΕΙΡΗΝΗΚΟΣ	58	10151	δ. Γιεραλτάρ 419 διά Λαττάκια
ΕΚΑΒΗ	56	11528	ε. Βοστόνη 18)9
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Πειραιά 15)9
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Μόντρεαλ 14)6
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ε. Καρθαγένην 30)8
ΕΛΑΦΙ	68	19667	δ. Καζαμπλάκε 11)9
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ε. Σάντος 10)9
ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ε. Σίδνευ 19)9
ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VI	51	7264	δ. Θέουτα 8)7 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΕΙ-ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Κούβετ 22)8
ΕΛΕΝΑ	56	6834	δ. Μπ. 'Άρες 5)9 διά Ρ. Γράντε
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	δ. Μειάμι 16)9 διά Λά Γκουάτρα
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ε. Ντώρμπαν 11)9
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	εις Πειραιά πόδι 8)9 (έπισκ.)
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4084	δ. 'Αμπιτζάν 30)8 Κωνστάντζαν
ΕΛΕΝΗ Μ.	53	8985	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	δ. Λιμένερσαν 16)6
ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	δ. Κων/πολιν 24)8
ΕΛΕΝΙΑ	63	5289	δ. Ν. 'Ορλεάνη 15)9 διά Βαλτιμόρην
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	δ. Παναμά 2)9 διά 'Αμεριγρού
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ I	57	9233	δ. Μπάραριν 21)9
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ε. Πειραιά 8)8
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	δ. Ν. 'Ορλεάνη 17)9 διά Βενεζουέλα
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12004	δ. Ντώρμπαν 8)9
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10001	δ. Ντώρμπαν 17)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΕΛΙΖΑ	58	12025	δ. Κολούμπια Ρ. 17)9
ΕΙΑΝΕΔΑ	50	4675	δ. Λάγος 30)8 διά Ντουάλα
ΕΙΑΣΒΕΤ	48	1989	δ. Καστέλον 31)8 διά Οράν
ΕΙΚΑΝΙΑ	72	14380	δ. Τέμα 26)7 διά Λάγος
ΕΙΛΑΣ	56	18734	δ. Λονδίνον 16)9 διά Αλεξάνδρειαν
ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	8877	δ. Καστέλον 2)9 διά Βόλον
ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΝΗΑ	72	8897	δ. Σούελ 2)9
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΑΙΡΙΣ	72	5710	δ. Σούελ 2)9
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΑΙΡΙΣ	72	7298	δ. Ν. 'Ορλεάνη 13)9 Μπράουνισθλ
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	71	10328	δ. Σούελ 15)9 διά Μπράουνισθλ
ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8897	ε. Ντώρμπαν 17)9
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	δ. Σούελ 17)9 διά Μομπάσα
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΡΕ	60	7293	δ. Μπωμόντ 11)9
ΕΙΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	δ. Μπακάρ 31)8 διά Βόλον
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΠΟΥ	52	8897	δ. Καστέλον 2)9
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	δ. Σούελ 17)9 διά Χιούστον
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	72	10327	δ. Βιεραλτάρ 14)9 διά Καράτον
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	7259	δ. Σούελ 17)9 διά Βενεζουέλα
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	72	10327	δ. Βιεραλτάρ 14)9 διά Καράτον
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΤΑΡ	62	7663	δ. Βενετίαν 16)6 διά Ν. 'Αφρικήν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	9550	δ. Θέουτα 15)9 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	10328	δ. Σαθάναν 18)9 διά Ν. 'Ορκην
ΕΙΑΛΗ ΙΙ	47	8897	δ. Βιεραλτάρ 14)9 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΕΙΑΛΗΝΙΔΑ	66	8937	ε. Τεραπλά 12)7
ΕΙΑΡΕ	58	4243	δ. Κόρπους Κρ. 10)8
ΕΙΑΜΕΛΑ	51	4847	δ. Π. Αρθουρ 31)8
ΕΙΑΝΤΑΙΑ	65	8085	δ. Ντώρμπαν 26)8 'Ιμινγαμ
ΕΙΑΝΤΙΑ	55	6515	δ. Μπαναμά 6)7 διά 'Αθάνα
ΕΙΑΝΑ	69	6359	δ. Λισαθένθα 27)7
ΕΙΑΟΣΕΑΝ	65	20514	δ. Παναμά 12)9
ΕΙΑΠΙΔΑ	56	8377	ε. Μόντα 7)9
ΕΙΛΙΠΔΑ	46	3472	ε. Μπόνι 'Ανκορέτ 25)8
ΕΙΠΙΣ	71	9885	δ. Λεμεσόν 13)9 διά Βεγγάζην
ΕΙΠΙΣ	56	3656	δ. Λισαθένθα 2)9 διά Λομπίτο
ΕΙΠΙΣ Κ.	57	8773	δ. Μπρούνιμπουτελ 5)9 διά Λάγος
ΕΙΜΙΑ	58	3963	δ. Τζάκοφιθ 13)9 διά Βενετίαν
ΕΙΜΑΝΟΥΛΗ Κ	59	11840	δ. Λοινόνγ 16)7 διά Νιγηρίαν
ΕΙΜΑΝΗ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ	60	7068	δ. Λάγος 9)7
ΕΙΜΑΡ	60	8539	δ. Ντωμπάνι 15)9
ΕΙΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Σάνταβαλ 2)9
ΕΙΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	δ. Ρότερνταμ 15)9
ΕΠΟΣ	77	10000	δ. Ντώρμπαν 19)9 διά Κ. Τάουν
ΕΡΕΧΕΙΟΝ	58	5721	δ. Λιμένερσαν 10)8 διά Γουώρου
ΕΡΜΗΣ	72	16055	δ. Συάνδ

ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Αμπιτζάν 30)8	
ΕΦΗ	58	2555	3. Βρινόησον 23)7	
ΕΨΗ	55	5008	α. Αστόντ 7)9	
ΖΑΝΕΙ	56	4529	ε. Πίεριαδ 15)9	
ΖΑΝΗΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30155	ε. Ν. Ορλέανη 17)9	
ΖΑΝΙΟΥΣΤΙΡΑΣ	61	10965	ε. Ντάρμπατ 8)9	
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΗΣ	65	31768	δ. Π. Σαΐδ 16)9 διά Μεσόγειου	
ΖΕΑ	60	3324	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4999	δ. Μοντεβίδεο 31)8 διά 'Αμεριγύρων	
ΖΕΑ ΣΚΑΥ	58	4169	ε. Λάγος	
ΖΕΥΣ	60	11687	δ. Θρή Ρίθερ 21)6	
ΖΕΥΦΟΡΣ	77	16300	α. Όζακα 11)9 διά Δουσθίνον	
ΖΗΗΗΩ	68	9282	ε. Σάσουντ Ανκρόβεντς 21)9	
ΖΗΗΗΖ	76	11366	ε. Λάγος 15)8	
ΖΗΗΖΙΑ	71	4111	δ. Κόρη 22)9 διά Κλήθελαντ	
ΖΗΗΖΙΑ (δ.)	28	12493	δ. Ρόττερνταμ 13)9	
ΖΗΖΟΣ	76	19166	α. Άγ. Φραγκίσκον 21)8 Μεξικόν	
ΖΗΖΗΖΗ	39	1266	ε. Πειραιά 13)8	
ΖΩΗ Γ.	57	3828	δ. Κ. Τάουν 31)8 διά 'Ιταλίαν	
ΗΒΗ	70	2867	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Λεμεσόφ 26)8 διά Τρίπολιν	
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΗΛΙΑΣ Κ.	56	4039	ε. Σάρτζα 15)9	
ΗΛΙΟΣ	62	10741	ε. Σιγκαπούρη 17)8	
ΗΛΙΟΣ	57	4499	ε. Λάγος 10)9	
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 5)9	
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	α. Πειραιά 4)9	
ΗΡΩ	65	23535	ε. Βαλτιμόρων 15)9	
ΗΣΙΑΡ	57	9473	α. Μαρακάμπο 24)8 διά Βραζιλίαν	
ΗΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	68	10642	α. Ν. Ορλέανην 15)9	
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	δ. Παναμά 29)8	
ΗΜΑΙΣΙΟΣ	66	21374	α. Ν. Ορλέανην 27)8	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ	8. 77	75500	εἰς Γκότενμπουργκ υπό συμπλήρωσιν	
ΘΑΝΑΣΗ Μ.	51	4904	ά. Λόμπεκ 11)9 διά Στόρουγκην	
ΘΑΡΗΛΕΟΣ	53	5781	δ. Ρόττερνταμ 13)8 διά 'Αλγέριον	
ΘΑΣΟΣ	(δ.)	58	12548 υπό παραλαβήν	
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	76	9444	δ. Βαλπαραϊό 13)9 'Αγ. Βικεντίου	
ΘΕΑΙΕΝΗΣ	45	3031	ε. Αμπιτζάν 8)9	
ΘΕΑΝΤΙ Α. Σ.	58	9603	ε. Κουβέτι 21)9	
ΘΕΑΝΤ	74	13639	δ. Παναμά 26)8	
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	14029	ά. Ιμπνιχαί 20)9	
ΘΕΟΔΕΙΜΩΝ (δ.)	60	20450	δ. Ν. Υόρκην 10)9 διά 'Αρούμπα	
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ε. Πειραιά 19)9	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ.	77	9400	θεραποία 'Αιλ. 15)8 διά Κίναν	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	δ. Σουέζ 12)9 διά Τζένταν	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ.				
ΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Κωνατάντζαν	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	58	22365	ά. Μπούλεν Μπαΐν 21)8	
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10735	ά. Ν. Ορλέανην 14)9 διά Χιούστον	
ΘΕΟΗΠΤΟΣ	65.	42983	δργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 17)8	
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	44916	δ. Ρόττερνταμ 8)7 διά Πειραιᾶ	
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	21962	ά. Ν. Υόρκην 2)9 διά 'Αρούμπα	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ε. Λάς Πάλμας 18)8	
ΘΕΩΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ε. Αλεξανδρείαν 1)9	
ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16100	ά. Ν. Ορλέανην 11)9 διά Μεξικόν	
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Κ.	61	1521	ε. Λάγος 14)9	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	δ. Γκλάντστον 4)9	
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	δ. Σουέζ 20)8 διά Κίναν	
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ε. Πειραιά 11)9	
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9800	ά. Μαρακάμπο 3)9 διά Λά Γκουάρια	
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ά. Ντώρπατν 5)9 διά ΗΠΑ	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	5065	ά. Π. Μπούκον 23)8 διά Συραμπάγια	
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ε. Γάνδην 14)9	
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ά. Μερινάν 20)8 διά Σκίκτια	
ΘΗΡΑ	62	13891	ά. Ρ. Ιανέριο 17)8 διά Καμπάνα	
ΘΗΡΑ	60	6155	ά. Τακρόπα 13)9 διά Αμορτέρντα	
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	ε. Μπαλά 27)8	
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	66	51417	ε. Φάλμουθ 2)8	
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ε. παραλαβήν	
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11213	ε. Ντακάρ 9)9	
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Αμβούργον 18)9 διά Μισισιπάτην	
ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	δ. Πειραιά 31)8 διά Δρέπανον	
ΙΑ.	71	9426	ε. Δάριος 2)9	
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15962	ά. Μαυρίκιον 28)7 διά Κίναν	
ΙΑΠΕΤΟΣ (δ.)	55	10027	υπό παραλαβήν	
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Μάρτα 31)8 διά Λά Γκουάρια	
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	δ. Παναμά 22)7	
ΙΖΑΜΠΕΙΤΑ	55	7470	δ. Πειραιά 11)7 διά Χαλκίδα	
ΙΖΟΜΠΕΛΑ	57	9746	ε. Αλεξανδρείαν 9)9	
ΙΘΑΚΗ	68	9068	ε. Βηρυτών 7)9	
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Αυτιτζάν 24)8	
ΙΘΑΚΗ ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Κωνής 6)9	
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Γκληογκ 10)8 διά Μπάραν	
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	δ. Παναμά 14)9	
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Βόρτ Κέλιγκ 21)9	
ΙΛΕΑ	76	16261	ε. Τζέντα 16)9	
ΙΝΔΩΝΗΣΙΑ (δ.)	52	6651	ε. Σιγκαπούρη 1)9	
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Πόστ Χάροκρητ 13)9	
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ά. Γιεράλτα 17)9 διά Αύγουσταν	
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10900	δ. Παναμά 6)7	
ΙΝΩ	54	4339	ε. Σάντος 11)9 διά Ντακάρ	
ΙΟΝ	63	7832	ε. Κορτές 29)8	
ΙΟΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	ά. Γιουρούποτν 16)9 διά Γιεράλταρ	
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	5769	ά. Λάς Πάλμας 14)9 Π. Χάρκουρτ	
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	1614	ε. Χάρφα 30)8	
ΙΡΙΣ	59	8479	ε. Τουτικόρν 29)8	
ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Ντόρμπατν 10)8	
ΙΡΙΣ	55	5117	ε. Χοντένταν ἀπό 18)11)76	
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	65	39011	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)5)76	
ΙΓΑΛΙΑ	46	6727	ά. Σ. Τζών 14)9 διά Πειραιᾶ	
ΙΧΘΥΕΣ	77	18200	ά. Ν. Ορλέανην 5)9	
ΙΩ	58	7230	ε. Ρουέν 17)8	
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)4)75	
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	ά. Ν. Ορλέανην 14)9 διά Γκουάντα	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΕΛ-				
ΚΟΥΣΕΣ (δ.)	64	39051	ά. Τεργέστην 14)9 διά Μπάρας Τέρμ.	
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	56	1454	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16326	ά. Βρέμην 15)9 διά Μόντρεαλ	
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ά. Λάγος 22)7	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	δ. Πόρτ Σαΐδ 22)8	
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	57	12614	άργει εἰς Πειραιά 8)8)76	
ΙΩΝ	71	11505	ά. Αμβούργον 20)9	
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)7)74	
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Σιγκαπούρην 13)9	
Κ. ΧΑΙΖΗΗΙΑΙΕΡΑΣ	69	30659	δ. Ελσίνηρ 3)9	
ΚΑΒΑΝΟ	53	5589	ά. Ρόττερνταμ 28)7 διά 'Αλγέριον	
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10954	δ. Γιεράλταρ 29)8 διά Μαρακόβιτο	
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ	60	22700	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 8)5)75	
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10112	υπό παραλαβήν	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	51	13268	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 11)5)75	
ΚΑΒΟ ΓΙΡΟΥΣΟΣ	60	9466	ε. Ταϊκαγκουάνο 6)9	
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. Καρθαγένην 13)8	
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	53	10462	ε. Ναγκόγια 12)9 Κουαγκακί	
ΚΑΒΟ ΛΟΓΙΟΣ (δ.)	69	51698	άργει εἰς Πειραιά 7)6	
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	66	53908	ε. Καντζί 26)7 (έπωκη)	
ΚΑΒΟ ΣΙΓΙΑΣ	61	23793	ε. Σιγκαπούρην 25)8	
ΚΑΒΟΣ ΙΑΡΑΣ	57	9176	ε. Σιγκαπούρην 14)9 διά Λάγος	
ΚΑΘΡΙΝ	63	9767	υπό παραλαβήν	
ΚΑΨΙΚΗ Α.	70	1606	ά. Υμουνίτεν 13)9 διά Κλήθελαντ	
ΚΑΨΥ ΣΙ	69	13124	δ. Ταϊκούλαράμας 10)9	
ΚΑΤΙΓΡΟ	53	4635	ε. Αιβέροραν 21)9	
ΚΑΤΙΗ	62	23523	δ. Κωνηπάλιν 27)7	
ΚΑΛΑΙ	54	3817	ε. Βρέστη 1)9 (έπωκη)	
ΚΑΛΑΙ	49	3831	ε. Αλεξάνδρειαν 29)8	
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	ά. Μονρόβια 14)9 διά Ντουάλα	
ΚΑΛΑΙΡΧΟΣ	52	4755	ά. Π. Χάρκουρτ 2)9	
ΚΑΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ά. Λάγος 12)9	
ΚΑΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	ά. Μπατέλο 21)6	
ΚΑΛΙΟΠΗ	76	16438	ά. Ντουλόβιθ 1)9	
ΚΑΛΙΟΠΗ	68	4706	ε. Χαμπτόν ρόδι 17)9	
ΚΑΛΙΟΠΗ	53	2815	υπό παραλαβήν	
ΚΑΛΙΟΠΗ	58	2556	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	δ. Σουέζ 6)9 διά Γουαμπίτα	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ά. Μπάραν 11)9 διά Κίναν	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	ά. Μπάρεν 3)8 είς Πειραιά 23)8	
ΚΑΛΛΙΠΟΙΔΙΣ (δ.)	59	12353	ε. Κλιτηγκόλι 7)9	
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	υπό παραλαβήν	
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ε. Λάγος 29)8	
ΚΑΛΛΙΦΙΜΟΣ	69	4267	υπό παραλαβήν	
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ε. Ρόττερνταμ 22)9 διά Λειζέρες	
ΚΑΛΤΕΙΣ ΚΕ'ΙΠ				
ΓΑΟΥΝ (δ.)	58	13491	φογεί εἰς Πειραιά 5)11	
ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	ε. Τρίπολιν Λιθάνου 14)8	
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	ά. Θέσσατα 19)8 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΑΜΕΙΔΑ Β. (δ.)	58	11926	ά. Αμστερνταμ 8)9	
ΚΑΜΙΟΣ (δ.)	58	13005	ε. Καράτοι 8)9	
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	10449	ά. Ορλέανην 12)9	
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19500	δ. Γιεράλταρ 12)9 διά Κωνστάντζου	
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	δ. Γιεράλταρ 19)9 διά 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	7476	ε. Βίλμπρικτον 19)9	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10600	ά. Τάουνοβιλ 18)9 διά 'Ιαπωνίαν	
ΚΑΠΕΙΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ε. Τεργέστην 11)8	
ΚΑΠΙ ΠΑΝΗΣ	68	24801	δ. Π. Σαΐδ 15)9	
ΚΑΠΙ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ε. Μπαχρέν 31)8	
ΚΑΠΙ ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Ντάρμπιταν 10)9 διά Μπαγκλαντίτες	
ΚΑΠΙ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	24668	άργει εἰς Φάλμουθ ἀπό 25)6	
ΚΑΠΙ ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	άργει εἰς Φάλμουθ ἀπό 3)9	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚ				

KATIA .....	63	1594	ε. Λειόδες 18)9	KONSTANTIA .....	55	4939	α. Ντακάρ 7)9 διά Χάρον
KATIA .....	52	3694	είς μεσογειακάς μεταφοράς	KONSTANTINO ...	77	9300	δ. Παναμά 1)9 διά Μπ. 'Άθρες
KATIGΡΩ ΚΟΛΟΚ. δ.	65	47434	άργει είς Πειραιά διά 5)5)76	KONSTANTINOS T. ....	59	11147	δ. Αμέρερσαν 12)8 διά 'Άθρανα
KATINA .....	55	10682	άργει είς Πειραιά διά 16)7)75	LUMS .....	56	3430	ε. Λαπτιτζάν 6)9
KATINA .....	59	4537	δ. Στεττίνον 10)8 διά Τύνιδο	KOSTANTHIS ΓΕΜΕΛΟΣ .....	68	9084	ε. Πιοσιατά 13)9
KEA .....	58	13994	δ. Λά Γκουάρια 19)7	KOSTAS .....	60	11995	δ. Πειραιά 21)7
KEA .....	22	2002	ε. Π. Νουάρ 25)8 διά Λουάντα	LUMIAS K. ....	62	11994	δ. Νταμάρι 21)8
KEI'P ΑΒΑΝΤΙ .....	58	10995	δ. Σιμπενίκ 24)8 διά Σύρον	KOSTAS K. ....	62	3065	δ. Σοχοά 20)7 διά Λάγος
KEI'P ΚΕΝΕΝΤΥ .....	71	9868	δ. Ναγκόδια 28)8 διά Κ. Τάουν	KOSTAΦΑΩΡΑ .....	67	15355	δ. Άρειεντ 27)8 διά Βραζιλίαν
KEI'P ΜΑΝΔΑΡΙΝ .....	72	10990	δ. Ν. 'Ορλεάνη 28)8 διά Χιούδον	KΩΣΤΗΣ .....	53	5921	δ. Αυδέρον 8)7 Μαρακάτιπο
KEI'P ΠΡΑΓ'ΝΙ .....	73	8921	δ. *Ησ. Λόντον 23)8 Πορτογαλίαν	KΩΣΤΗΣ .....	77	23500	ε. Τσάλια 12)9
KEI'P ΣΠΡΟΒΙΑΙ .....	58	13700	δ. Ρ. Γκράντε 29)8 διά Ροστόκ	KΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ .....	54	4862	ε. Μάλτα 13)9
KENTAKY ΧΟΟΥΜ .....	75	16373	δ. Παναμά 16)9	KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ .....	68	2296	είς μεσογειακάς μεταφοράς
KENTAUROS .....	77	19866	δ. Μαριώκιον 6)8 Ντάριεν	KΩΤΙΟΣ M. ....	65	14088	ε. 'Αιμπόργον 21)9 διά Ντάριπαν
KΕΡΑΖΟΥΣ .....	59	9018	δ. Π. Σάιδ 15)9	KΩΤΙΟΣ M. ....	62	11419	δ. Γιθραλτάρ 14)9 διά Καζαπλάνκα
ΚΕΦ ΙΖΩΡΤΙΣ (δ.) .....	54	8904	ε. Πειραιά 23)7	ΛΑΓΚΑΔΑ .....	76	5915	δ. Λουδίνον 21)9 διά 'Αμβούργον
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ .....	41	1580	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΓΟΣ ΕΞΠΡΕΣ .....	53	6397	ύπο παραλαβήν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ .....	60	13950	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΕΡΗΣ .....	56	10242	δ. Μομπάσαν 16)9 διά Ντάριπαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ .....	53	2285	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ .....	56	8108	δ. Βιτόρια 29)7 διά Κοραμάρ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ .....	53	2285	ε. Ντάρι 6. Σαλαμίνη 6)9	ΛΑΙΔΑΥ .....	77	19150	είς Τογιοχάδι ύπο συμπλήρωσιν
ΛΕΧΡΕΑ .....	61	14982	δ. Ντάριπαν 17)8 Βενεζουέλα	ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ .....	54	2215	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΗΦΕΥΣ (δ.) .....	71	16562	δ. Μάντρε ντε Ντέους 4)9	ΛΑΚΜΟΣ .....	61	6183	δ. Τζένταν 15)9
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ .....	56	8362	δ. Αλάγος 10)9 διά Σάντος	ΛΑΚΥ .....	56	8660	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΙΕΡ				ΛΑΜΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	53	15685	ε. Λειόδες 8)9
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.) .....	70	103012	δ. Μπόνια 28)8 διά Μποναίρ	ΛΑΜΠΡΟΣ Α. ....	49	8697	δ. Λεμεσόν 9)3
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) .....	56	21131	άργει είς Πειραιά διά 18)4	ΛΑΜΠΡΟΣ ΙΣΑΓΙΩ- ΤΗΣ .....	62	9001	δ. Σιμζού 30)8
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ .....	57	9125	δ. Π. 'Αλεγκρε 29)8 διά Μπαγκόκ	ΛΑΙΡΥ Λ. ....	70	16306	δ. Έμδεν 4)9 διά Ντητρόπι
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) .....	64	29197	δ. Βεστονίδην 6)9 διά 'Αρούμπα	ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ .....	48	1555	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ .....	63	15740	δ. Κωνπόλιν 22)8 Μαδρή Θάλασσαν	ΛΑΙΟ .....	52	4207	ε. Ντακάρ 28)7
ΚΙΓΚ ΝΕΣΙΩΡ .....	63	15378	δ. Λάγος 25)8 διά Βραζίλιαν	ΛΕΔΕΑ .....	63	17878	ε. Ναγκόδια 14)9
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) .....	58	20487	ηργει είς Πειραιά διά 18)6	ΛΕΖΙΝΑ (δ.) .....	58	21986	είς Χόγκ Κόκ 3)8)76
ΚΙΓΚ ΣΧΟΡΘ .....	64	17050	δ. Βανικούβερ 16)9 διά Κίναν	ΛΕΛΑ .....	59	5411	δ. Ν. 'Ορλεάνην 18)9
ΚΙΚΗ .....	57	9723	δ. Σ. Μάικελς 2)9 διά Αλέξανδρειαν	ΛΕΝΑ .....	74	39865	ύπο παραλαβήν
ΚΙΝΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	67	17624	δ. Ν. 'Ορλεάνη 6)8 διά 'Αλγερίαν	ΛΕΝΙΩ .....	56	5087	δ. Παναμά 4)9
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ .....	58	8529	ύπο παραλαβήν	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. ....	61	8783	ε. Λουτίτο 24)8
ΚΙΜΙΔΙΟΣ .....	64	1691	δ. Μπρισμάπην 10)9 Βίλιμγκτον	ΛΕΟ ΠΡΑΓΝΗ .....	70	1999	δ. Τζακάρτα 3)9
ΚΙΜΩΡ (δ.) .....	61	16168	άργει είς Πειραιά διά 3)3)75	ΛΕΣΒΟΣ .....	74	3429	δ. Χαρόνην 13)9 διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΙΝΑΡΟΣ .....	49	8328	δ. Σάντος 11)9 διά Αμπτζάν	ΛΕΩΔΑΜΑΣ .....	58	8486	ε. Φάλιουρο 27)8
ΚΛΑΣΙΑ (ΗΛΙΟΥ)	73	7342	δ. Βιτόρια 6)8 διά Τομπάτα	ΛΕΩΝ .....	75	15684	δ. Π. Σατή 17)9 διά Ρ. Ιανέρο
ΚΛΑΥΔΙΑ .....	66	10601	δ. Σουέζ 7)9 διά Τζένταν	ΛΕΩΝ .....	72	2311	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΛΑΥΝΙΦΕΡΘ .....	64	5711	δ. Σ. Μάικελς 9)9 διά Κούδα	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....	77	9800	ε. Λαουτόκα 13)9
ΚΛΕΑΝΘΗΣ .....	76	16366	δ. Κ. Τάουν 18)8 διά Ταΐθάν	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	66	33221	είωθι Μεβόλ 8)9
ΚΛΙΩ .....	50	8791	δ. Βουδάνην 22)8 διά Καράτσι	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ....	57	5553	ε. Μομπάσα 9)8
ΚΛΕΙΑ (δ.) .....	63	38964	δ. Π. δρ. Σπάτην 14)9 διά ΉΠΑ	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ. ....	52	5461	ε. Κουθέτι 17)9
ΚΛΕΩ (δ.) .....	59	21187	δ. Αλανίκα 11)9	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ- ΠΑΝΗΣ .....	65	15738	δ. Σεμπού 10)9
ΚΛΥΩΝ (δ.) .....	59	16071	ε. Ερμπέργερ 11)9	ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	57	1416	δ. Αλεξανδρειαν 20)7
ΚΛΥΙΑ (δ.) .....	58	22129	άργει είς Πειραιά διά 9)5	ΛΗΓΚ .....	61	8760	δ. Παναμά 1)8 διά Μπ. 'Αμπας
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ .....	59	5683	δ. Τακοράντι 5)9 διά 'Αμπιτζάν	ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ .....	77	5500	είς Π. 'Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν
ΚΟΜΠΕΙ .....	72	9885	δ. Παναμά 9)9 διά Π. 'Αρένας	ΛΗΤΩ .....	51	4611	δ. Γιθραλτάρ 16)6
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15588	δ. Γούρκοχαμ 28)8 διά Τζένταν	ΛΙΒΟΡΝΟ .....	52	4005	δ. Ν. 'Ορλεάνην 17)9 διά Χιούδον
ΚΟΝΙΣΙΡΑ .....	58	10011	ε. Μοντάσα 20)9	ΛΙΛΙΑΝ .....	55	6935	ε. Μπάραρον 31)8
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	73	39219	δ. Ρίτσαρντς Μπ. 28)8 διά ΉΠΑ	ΛΙΛΙΚΑ .....	60	8562	δ. Πινάγκ 13)9 διά Τόκιο
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-				ΛΙΜΠΑΝΟΝ .....	52	4435	ε. Πειραιά 17)9
ΔΩΡΟΣ (μ.) .....	77	105000	είς Πούδη 6)4	ΛΙΜΠΕΦΕΑΣ .....	55	1594	ε. Ντουπάτι 21)9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΙΟΥΜΙ-				ΛΙΜΠΡΑ (δ.) .....	76	18343	ε. Στοκγόλμην 20)8
ΤΑΜΠΑ .....	72	39453	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16)9	ΛΙΜΠΡΑ (δ.) .....	64	1925	ε. Τέραντα 12)9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ε. Φλαδέρειαν 16)9	ΛΙΝΑ .....	66	2975	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ ή .....	73	125977	άργει είς Σέρρην	ΛΙΝΔΟΣ .....	62	10883	ε. Φελιξόδουε 20)9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΩΝΗ .....	68	23258	ε. Ναγκόδια 12)9	ΛΙΝΣΑΒΩΝ .....	56	1819	δ. Χούλ 20)9 διά Π. Σουδάν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	25139	ε. Ρίτσαρντς Μπ. 29)8 διά Ιταλίαν	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.) .....	61	21894	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)9
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΓΛΗΝΗΜ .....	58	5410	ε. Ξάπιτον 18)9	ΛΙΤΣΑ Κ. ....	56	11143	δ. 'Αιμπούργον 17)9 διά 'Αλεξανδρειαν
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΣΑΝ .....	54	4710	ε. Γένεθα 14)9	ΛΟΓΙΑΛΤΥ .....	69	2912	δ. Τομπάτα 13)9 διά Ναγκόδια
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΣΚΑΥ .....	55	4953	δ. Μάλτα 15)9 διά Γένοβα	ΛΟΙΓΑΝΤΑ (δ.) .....	57	20730	ε. Κόρ. διά Αμπρία 3)9
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΦΙΩΡΑ .....	55	5818	δ. Βαρκελώνην 15)9 Ν. Υόρκην	ΛΟΚΡΙΣ .....	72	16600	ε. Αντζελές 18)9 διά Γιοκοχάμα
ΚΟΡΑΛΑ .....	60	3333	δ. Γιβραλτάρ 11)9 διά Ιταλίαν	ΛΟΝΙΝΟΝ .....	50	2696	ε. 'Αιμπέρσαν 22)9
ΚΟΡΔΑI .....	56	48495	ε. Φρημάντη 27)8	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ .....	64	6548	είς Μέριμπερεα διά 10)11)74
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	57	8474	ε. Κατακούτα 20)9	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ .....	61	3142	ε. Καμπέλο 30)8
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΔΤΑΡ .....	62	11790	ε. Μπορτών 6)9 διά Ντουάλα	ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ .....	63	9804	ε. Καμπέλο 25)7
ΚΟΡΙΝΘΙΚΗ .....	57	10687	ε. Μόντπιλ 30)8	ΛΟΥΚΑΣ Ν. ....	72	13637	ε. Ντάριπαν 14)9
ΚΟΡΙΝΘΗ ΣΗ (δ.) .....	74	12847	δ. Παναμά 17)8 Ν. 'Ορλεάνη	ΛΟΥΣΥ .....	74	16000	ε. Μπανγρέν 30)8
ΚΟΡΙΝΘΗ ΣΚΑΥ' (δ.) .....	73	61054	ε. Α. Αντζελές 27)8 Σιγκαπούρων	ΛΥΓΑΡΙΑ .....	67	4016	δ. Αδ. Πάλμας 8)9
ΚΟΡΙΝΘΗ ΣΤΑΡ (δ.) .....	73	42470	ε. Κ. Τάουν 26)8 Κάρυκ διά	ΛΥΔΙΑ .....	74	8825	ύπο παραλαβήν
ΚΡΙΟΣ .....	59	16989	δ. Χόγκ Κόκ 13)9	ΛΥΔΙΑ Δ. ....	57	4484	δ. 'Αιμέροραν 21)9
ΚΡΙΤΩΝ .....	56	1538	ηργει παραλαβήν	ΛΥΔΙΑ Δ. ....	58	12982	ύπο παραλαβήν
ΚΡΟΝΟΣ .....	67	7009	ε. Σιγκαπούρων 10)9	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) .....	58	27526	ε. Σιγκαπούρων 16)9
ΚΡΟΝΟΣ .....	47	4301	δ. Σεύεδ 14)8 διά Ντόγα	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.) .....	58	16371	ε. Ροσετον 17)9 διά Ν. Υόρκην
ΚΥΔΩΝΙΑ .....	65	2025	είς μεσογειακάς μεταφοράς	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ .....	69	25160	δ. Χάμπτον ρόδος 15)9 διά Ίραν
ΚΥΘΗΡΑ .....	66	13870	ε. Ν. 'Ορλεάνη 31)8	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	63	15929	ε. Παρανάγουα 17)7
ΚΥΘΗΡΑ .....	52	5153	ε. Βαν ένθα 20)8	ΜΑΙΡ .....	65	19816	δ. Βανκούβερ 18)9 διά 'Αγγλιαν
ΚΥΘΩΝΟΣ .....	57	13893	ε. Κ. Κωνπόλιν 28)8 διά Ρουμανία	ΜΑΙΡΗ .....	68	22391	ε. Ήμερη 18)8 διά Αννάπτα
ΚΥΚΛΑΔΕΣ .....	57	5252	ε. Κ. Κωραρ 10)9	ΜΑΙΡΗ .....	57	10687	ε. Μέριδα 18)9 διά Αννάπτα
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) .....	71	16562	ε. Ν. Υόρκη 18)9	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	60	13592	ε. Πειραιά 25)8 διά Χαλκίδα
ΚΥΜΑ .....	60	7791	ε. Πειραιά 18)8	ΜΑΙΡΟΥΑ .....	63	14203	ε. Πειραιά 9)8
ΚΥΝΘΙΑ .....	71	11801	ε. Αμπου Ντ. 15)9	ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ .....	58	8299	ε. Σαρπαπορκ 7)8
ΚΥΠΡΟΣ .....	45	3799	ε. Πειραιά 2)7	ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ (μ.) .....	67	38784	δ. Α. Παλλίτ 7)9 διά Νακάλα
ΚΥΡΑ .....	63	10032	δ. Μάλτα 10)9	ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ II .....	47	5835	δ. θέστα 29)5
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ .....	49	2032	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΛΕΜΕ .....	58	2637	δ. Κατελόν 12)8 διά Αννάπτα
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ .....	54	8532	ε. Ρούεν 6)3	ΜΑΙΛΕΣΣΙΝΑ .....	58	10107	δ. Α. Αθριεπούλ 16)9 διά Ντεμεράρα
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ .....	67	29851	ε. Ρέισερταν 12)8 διά Δανίαν	ΜΑΙΤΕΖΑ Σ. ....	55	5868	δ. Ραγκούν 5)8
ΚΥΡΙΑΚΗ .....	72	33072	ε. Εμρέν 15)9	ΜΑΝΟΣ Ε. ....	53	11022	δ. Ρεισε 11)9 διά Φορταλέζα
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α.Σ. ....	77	9800	δ. Σεύεδ 16)8 διά Ίραν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ .....	75	61177	δ. Α. Αντζελές 27)7 διά Σιγκαπούρην
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ.ΛΕΜΟΥ	66						

ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ. ....	63	11071	ά. Κοκόρα 13)8 διά Μπουσάν
ΜΑΡΙ .....	74	8925	ά. Σιγκαπούρην 28)8 διά Τζιμπούτι
ΜΑΡΙ .....	58	4219	ά. Πειραιά 9)9
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	έ. Σαράγκα 5)9
ΜΑΡΙΑ .....	61	10333	δ. Παναμά 17)8 διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ .....	62	9455	έ. Ρότερνταμ 16)7
ΜΑΡΙΑ .....	70	9101	ά. Απτού Ντάμπι 20)9
ΜΑΡΙΑ (δ.) ....	65	42109	ά. Μποναρά 27)7
ΜΑΡΙΑ .....	59	9407	ά. Ταμπικό 13)7 διά Λά Γκουάρια
ΜΑΡΙΑ III .....	57	3478	ά. Πειραιά 17)9 διά Σαμύρην
ΜΑΡΙΑ Α. ....	53	825	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	62	3198	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑΣ	74	15938	ά. Λ. "Αντζελες 25)8 διά Ιντσόν
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ.	68	1599	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Κ. ....	70	9069	ά. Χιούστον 18)8 διά Μαρακάζιπο
ΜΑΡΙΑ Δ. ....	77	23000	ά. Κολούμπια P. 26)7 διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Δ. ....	58	5745	ά. Λ. Πάλας 20)8
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Σουεζ 20)8 Μπ. Σαπούρη
ΜΑΡΙΑ Μ. ....	73	13631	ά. Σάντα Μάρτα 1)7
ΜΑΡΙΑ Ε. ....	68	11361	ά. Σουεζ 8)9
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ά. Οζάκα 7)9 διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	65	1509	ά. Γκάρτσον 15)9 διά Αλγερίου
ΜΑΡΙΑ Σ. ....	62	11033	έ. Ντόκα 31)8
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.) ..	58	9400	είς συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΣΑΪΘ (δ.)	66	11750	ά. Κορούνα 16)9 διά Χουέλα
ΜΑΡΙΑ Χ. ....	77	42799	ά. Γιβραλτάρ 18)9 Ν. Όρλεάνη
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10500	ύπο Ταντόσου ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) ....	73	10155	ά. Γιβραλτάρ 6)8 διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	17432	ά. Ταμπικό 1)8 διά Μαρακάζιπο
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	14047	ά. Μπ. "Άύρες 10)9 διά Αμέρεσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V (δ.) ..	55	11229	ά. Ρότερνταμ 17)9 διά Καράτσι
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	13095	ύργει είς Πειραιά άπο 26)7
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	58	9299	ά. Πειραιά 14)8
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	57	5176	έ. Λάγος 11)9
ΜΑΡΙΓΩ	62	12229	ά. Κ. Τάουν 12)9
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Γιοκούμα 9)9 διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΙΟΥ	47	6125	ά. Μπρούνισμπούτελ 6)8 'Αλεξάνδρεια
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ. ....	68	10016	έ. Σάντος 2)9
ΜΑΡΙΓΩΡ Ρ.	61	10692	ά. Δάντοις 6)9 διά Ινδίαν
ΜΑΡΙΓΩΡ Ρ.	69	10839	ά. Παναμά 4)9 διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Π. Σάδι 4)8 διά Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. ....	61	8951	ά. Νταμάρι 11)9
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Στεπτίνον 9)9 διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.) ..	67	44219	ά. Σπέτζια 19)8 διά Λιθύην
ΜΑΡΙΚΑ	60	4470	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ά. 'Ισκεντερόν 18)8 διά Λαττάκια
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14800	έ. Χάρμπτον P. 15)9
ΜΑΡΙΜΠΑΛΑΚΑ (δ.)	68	67512	ύργει είς Πειραιά άπο 30)7
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	έ. Τόνιο 9)9
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ά. Κ. Τάουν 2)9 διά Κίνα
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Κομό Μπ. 18)8 διά Πολωνίαν
ΜΑΡΚΑ Δ. ....	75	14785	ά. Κομό Μπ. 14)9 Γλασκώθν
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Λισσαβώνα 31)8
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Κ. Τάουν 20)8 διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΑΕΝ	62	9979	ά. Λισσαβώνα 15)9
ΜΑΡΑΕΝ (δ.) .....	51	1851	ά. Π. Σάδι 1)9 διά Μεσόγειον
ΜΑΡΑΙ (δ.) .....	59	13595	ά. Μίλε. Χάφεν 21)9
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	20827	έ. Τζίμπα 14)9
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	ά. Πειραιά 8)9 διά Μήλον
ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ά. Α. Πάλμας 8)9 διά Στεπτίνον
ΜΑΡΥΑΙΖ	68	2999	ά. Λεισός 3)9 διά Αλγερίαν
ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ά. Κολούμπια P. 21)6 διά Ίραν
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Ρότερνταμ 8)9 διά Χάρμπτον P.
ΜΑΡΩ	51	1871	έ. Σάντανη άπο 5)6)76
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Ρότερνταμ 14)9 διά Αττίπολιν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Γενιάντα 11)9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Λισσαβώνα 1)9
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΓΙΟΣ	57	8966	ά. Σιγκαπούρην 2)7
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Καράτσι 10)9
ΜΑΣΤΕΡ ΤΣΩΝ (δ.) ..	62	12126	ά. Η. Λίμαν 30)8 διά Κινουρασάο
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Μασέλις 20)8 διά Κίνα
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ά. Ντόμριταν 20)9
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	έ. Ρ. Γκράτε 22)7
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	έ. Βιτόρια 6)9 (έπωλ.)
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Κ. Τάουν 17)7
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	ά. Κολούμπο 14)9 διά Ινδονησίαν
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	έ. Τέμα 13)8
ΜΕΓΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Ντούλοβθ 21)7
ΜΕΘΩΔΙΚ (μ.) .....	66	39616	ά. Βιτόρια 27)7 διά Κωνσταντζαν
ΜΕΙΛΙΔΑ	52	1699	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΙΛΙΣΤΤΑ (δ.) .....	56	13233	ά. Πειραιώς άπο 8)1)77
ΜΕΙΛΗ	75	35537	ά. Χάρπουν P. 14)8 'Αργεντινήν
ΜΕΙΛΙΩΝ	68	101117	ά. Πλαναμά 17)9
ΜΕΙΛΟΣ	60	8496	ά. Ελονόρ 21)8
ΜΕΙΑΤΕΜΙ II	63	9755	ά. 'Υμουριν 8)9 διά Κλήθελαντ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ά. Ματάνας 28)8
ΜΕΝΤΕΚΙΠ	62	8771	ά. Μπιλαμπο 19)9
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ	57	3749	ά. Κασμπατλάνκα 10)8 διά Αλεξάνδρεια
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ	62	11940	ύπο παραλαβήν
ΚΑΡΡΙΕΡ	62	2045	ά. Τέμα 13)8
ΜΕΡΑΚ	57	6734	ά. Καζανπλάνκα 8)9 διά Όραν
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ά. Κοπελί 11)9
ΜΕΡΙΚΟΥΝΤΑ	77	18603	ά. Ντουλόθ 17)9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ	64	1594	ά. Α. Πάλμας 5)9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ά. 'Ανζιο T4)9 διά Ραθέννα
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. Π. Αρθουρ 11)9
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.) .....	58	21479	άργει είς Πειραιά άπο 25)1)75
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.) .....	74	61172	ά. Γιβραλτάρ 14)9 διά Τεργεστήν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)7 διά Τυνησίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ I	48	2326	έ. Πειραιά 19)9
ΜΕΣΣΗΝΙΑ II	52	1950	ύπο παραλαβήν
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.) .....	69	17430	ά. Μελθώρην 19)9
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.) .....	77	19200	ά. Ν. 'Υρκην 7)9 διά Αρόμπικα
ΜΕΣ. ΑΚΤΙΔΑ	77	19200	είς Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ (δ.) .....	70	17840	ά. Θερόντα 'ΑΙΓΑ. 11)9 διά Ρουμανίας
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) .....	66	21886	ά. Ήποχαν 16)9 διά Πειραιώς
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.) .....	77	18707	είς Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.) .....	77	19200	είς Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.) .....	71	17718	ά. 'Αμπιτζάργυρον 10)9 διά Γιβραλτάρ
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.) .....	73	17355	ά. Ντουμπάι 18)9 διά Σουάτιμπα
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.) .....	72	17718	ά. Μπέργκεν 6)9 διά 'Αμποτερνταμ
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.) .....	63	72	17700 δ. Ν. 'Υρκην 8)9 διά 'Αρούμπια
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.) .....	71	17718	ά. Σιγκαπούρην 21)9 διά Αδόπραλίαν
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.) .....	70	17840	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 30)8 Μπαλμπότα
ΜΕΣ. ΠΟΡΗΗΣ (δ.) .....	71	17718	ά. Λάγος 17)9 διά Κινουρασάο
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.) .....	72	17718	ά. Μπαχέρεν 18)9 διά Ντουμπάτη
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.) .....	73	17718	ά. Λάγος 17)9 διά Ντουμπάτη
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.) .....	65	51412	ά. Τείμπλ Μπαίη 8)9
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.) .....	73	17350	ά. Μπόνι 13)9
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	11702	δ. Π. Σαΐδ 8)9 διά Περσικόν
ΜΗΑΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	77	9444	είς 'Αιδί ύπο συμπλήρωσιν
ΜΗΑΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	4711	ά. Κλέξτον Μπαίη 10)9
ΜΗΑΟΣ ΙΙ	48	1338	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΗΑΟΣ ΙV	49	2340	ά. Πόρτ Σαΐδ 11)9
ΜΗΙΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	3656	δ. Σουέζ 12)8 διά Γκιζάν
ΜΗΤΣΟΣ	60	22633	άργει είς Πειραιᾶ άπο 13)8
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Τάμπα 29)8 διά Πρόθιντενες
ΜΙΚΤΟΝ (μ.) .....	60	18889	ά. Βοστόνην 15)9 διά 'Αρούμπια
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΛΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9068	ά. Σ. Μάκελες 17)8 διά 'Αθανα
ΜΙΛΙΝΑ	57	9200	ά. Βρέμπην 7)9 διά Περικόν
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Ρότερνταμ 3)9 διά Μοντεβίδεο
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Βίλιγκτον 16)9 Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	ά. Καράτσι 24)5
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	72	1582	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ	70	1582	ά. Πορτπαντάρ 12)5 διά Ντουμπάτη
ΜΙΝΙ ΛΑΡΑ	69	1560	ά. Σάρτζα 29)8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Παναμά 11)9
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ά. Νταμάρι 5)9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1582	ά. Λάγος 17)9 διά Τεργεστήν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΠΩΝ	70	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΤΣΕΝ	71	1578	ά. Κίγκοτον 15)9 διά Γουίλανα
ΜΙΝΙ ΛΕΙΣ	69	1572	ά. Σάρτζα 29)8
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ά. Παναμά 14)9
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Ντεμέραρά 18)9 διά Ήπιανο
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	71	1592	ά. Ντουμπάτη 11)9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ά. Κίγκοτον 12)9 διά Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ά. Πειραιά 11)9
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΡΝΤ	72	1580	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΙΑΑΚ	70	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΥ	70	1590	ά. Σουέζ 29)3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ντουμπάτη 11)9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ν. Όρλεάνη 16)9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΝ	74	1578	ά. Πάσιδ 10)9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1594	ά. Ν. Όρλεάνη 14)9
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ά. Παμπέλο 31)8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1594	ά. Ν. Όρλεάνη 12)9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΟΥΚΡΑ	70	1584	ά. Ρ. Τανόφρα 19)8
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ά. Κορούνα 19)9 διά Διέππη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ά. Λά Παλλίς 17)9
ΜΙΡΑΜΑΡ	56	8590	ά. Τεργεστήν 31)5
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ν. Όρλεάνη 2)9 διά Αγ.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ά. Ντωρμπαν 26)8 διά Περούκον
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	έ. Γουώρου 31)8
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ	69	2994	ά. Βουλώνη 22)7 διά Όθεντο
ΜΠΡΑΚΑΡΤ Κ. (δ.)	61	2501	άργει είς Πειραιά
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	15900	είς Σακάτ υπό συμπλήρωσιν
ΜΥΚΗΝΑΙ - II	54	5240	ά. Σάντος 10)9 διά Πειραιά
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	έ. Ν. Ύφρη 16)9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΑΙ	77	5999	έ. Μποντγουν 19)9
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Μπρούνουμπούτελ 2)6 διά Λάγος
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ά. Γούνια 20)8 διά Σκάδου
Μ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Καράτος 20)9 διά Μομπάσα
Μ. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	έ. Μουροφαν υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΒΕΖΑ	59	3423	ά. "Ειλάς" 7)9 διά Μεσόσουα
ΜΑΞΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	5496	ά. Συμόρην 17)6 διά Κωνία πολιν
ΜΑΣΟΣ	51	4684	ά. Πειραιά 14)9
ΜΑΤΑ	77	9444	έ. Βηρυτόν 12)9
ΜΑΙΜΠΑΙΗ	56	7986	άργει είς Πειραιά από 3)5
ΜΑΙΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	ά. Βαμδάνη 18)8 διά Γκιζάν
ΜΑΙΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	ά. Σιγκαπούρην 10)9
ΜΑΙΣΙΚΑ (δ.)	65	36065	έ. Πειραιάς 6)9
ΜΑΙΣΙΚΑ	53	7021	έ. Πειραιά 10)9
ΜΑΙΣΙΚΑ Α.	56	3640	ά. Καστέλων 26)8 διά Σ. Κάρολος
ΜΑΙΤΙΔΟΣ	66	7001	ά. Ρ. Ιανέριο 11)9 διά Γένοβα
ΜΑΙΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Μπάρσαν 7)9
ΜΑΧΟΣΤ			
ΜΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	55	2303	έ. Άλγεριον 8)9
ΜΑΧΟΣΤ ΠΑΙΔΑΤ	56	2308	έ. Π. Σάδι 7)9
ΜΑΧΟΣΤ ΤΖΑΜΠΟ	54	6503	ά. Λονδίνου 24)8
ΜΑΧΟΣΤ ΤΡΑΝ-			
ΣΠΟΡΤΕΡ	54	4215	ά. Ρόττερνταμ 18)8
ΜΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	έ. μεσογειακές μεταφοράς
ΜΕΑΠΟΙΣ ΙΙ	64	1593	έ. Μπριτόν Φέρρου 17)9
ΜΕΒΑ	63	7280	έ. Μη. Άθρες 9)9
ΜΕΔΑ	57	8181	ά. Αμπιτζάν 21)8
ΜΕΛΗ Π. (δ.)	57	12648	ά. Λ. Πάλμας 11)9 διά Ταραγκόνα
ΜΕΜΑ	58	10794	ά. Ταγκουαράμας 12)9 διά Τής
ΜΕΝΑ	51	7267	ά. Θέουτα 24)7
ΜΕΝΑ	66	3762	έ. Μεσαίνα 4)9
ΜΕΝΗ	59	3396	ά. Μάλτα 3)9 διά Τρίπολιν
ΜΕΟΤΗΣ	71	9082	έ. Εέωθι Σάντος 11)9
ΜΕΠΤΟΥΝ	54	7968	άργει είς Πειραιά από 17)5)76
ΜΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Κ. Τάουν 8)8 Μπαγκλαντές
ΜΕΣΤΩΡ	48	3286	έ. Πειραιά
ΜΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	ά. Τενερίφη 9)9 διά Λάγος
ΜΕΘΕΔΑ	69	5800	ά. Ράγκουν 26)8 διά Τοιταγχόγκ
ΜΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΚ (δ.)	60	25471	ά. Π. Σάδι 16)9 διά Μεσόγειον
ΜΗΗΡΗΣ	77	18080	ά. Νταμάρ 22)8
ΜΗΗΣΟΣ ΙΩΑΚΗ	53	4968	έ. Ντάκαρ 18)8
ΜΗΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	ά. Θέουτα 11)8
Μ. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει είς Πειραιά από 15)6)75
ΜΗΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	έ. Κουβέτι 18)8
ΜΙΚΗ	71	9075	ά. Ν. Όρλεαν 10)9 διά Τέμα
ΜΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	ά. Τάντοτου υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ	77	10600	ά. Ταύρεστον 19)9
ΜΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ά. Μη. Μπλάκα 8)9
ΜΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Βουλώνη 12)9
ΜΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Ντουλούθ 15)9
ΜΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	ά. Π. Σάδι 13)8
ΜΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	έ. Έσμπιτζεργκ 14)9
ΜΙΚΟΛΑΣ Π.	57	4981	ά. Τενερίφη 6)9 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΚΟΛΑΣ ΙΙ	53	5419	ά. Λάγος 18)8 διά Μονρόδια
ΜΙΚΟΣ	67	9633	ά. Λισσαδώνα 8)9
ΜΙΚΟΣ	47	7654	ά. Π. Σάδι 17)1
ΜΙΚΟΣ	51	6987	έ. Πειραιά από 10)3
ΜΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Πειραιά 19)9
ΜΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-			
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ά. Γιβραλτάρ 10)9 διά Περσικόν
ΜΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-			
ΚΗΣ (δ.)	62	21363	ά. Σιγκαπούρην 15)9 διά Κασσισόγκ
ΜΙΚΟΤ	67	3387	ά. Αυδερέσον 9)9 διά Γουώρου
ΜΙΚΥ	58	9087	ά. Λειόεστας 1)9 διά Αυδόρρυγον
ΜΙΜΒΡΟΣ	68	2994	έ. Ντωρμπαν από 10)7)76
ΜΙΜΟΣ	50	2095	ά. Βηρυτόν 7)9 διά Ρόττερνταρ
ΜΙΝΗ ΠΑ.	68	1955	έ. Σύνοι από 12)9
ΜΙΝΗ	62	28551	άργει είς Πειραιά από 16)6)75
ΜΙΟΥΕΝΦΕΔΑΣ	56	6617	ά. Ντουμπάτι 21)9
ΜΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	έ. Σόσσα 8)9
ΜΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	έ. Κιουρασσό 8)9
ΜΟΝΙ	68	5480	ά. Κολόμπο 10)9 διά Τζακάρτα
ΜΟΝΙ	53	4234	ά. Θεσσαλίκη 21)7
ΜΟΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	4218	ά. Λάγος 14)9 διά Φρητάουν
ΜΟΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ά. Ν. Όρλεαν 8)9 διά Φρητάουν
ΜΟΡΑΕΡΝ-ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. Κόρπους Κριστί 11)9
ΜΟΡΔΑΟΡ	48	2462	ά. Νικαία 2)9 διά Όραν
ΜΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	ά. Αλεξάνδρειας 13)9
ΜΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	έ. Λείδεστ 15)9
ΜΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Ν. Όρλεαν 11)9 διά Ταμπίκο
ΜΟΡΘ ΚΑΛΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Ν. Ύφρη 14)9 διά Αρρούπτα
ΜΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Αυδόρρυγον 14)9
ΜΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει είς Χαλκίδας από 11)2)75
ΜΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	άργει είς Χαλκίδας από 7)7
ΜΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15929	ά. Ν. Όρλεαν 11)9 διά Βερακρούς
ΜΟΡΘ ΧΑΙ-ΝΕΣ	62	15110	ά. Ν. Όρλεαν 27)8 διά Βερακρούς
ΜΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21592	ά. Ν. Ύφρη 13)9
ΜΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	ά. Ρόττερντατ 1)9
ΜΟΤΗΣ	55	5096	ά. Αυδέρρουα 21)9
ΜΟΤΗΣ	55	3956	ά. Σούδες 3)9
ΜΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16492	ά. Εινούμπαντα 11)6 διά Πειραιά
ΜΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	έ. μεσογειακές μεταφοράς
ΜΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	έ. Λεισσόν 15)9
ΜΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	έ. Ιάμπα 11)9
ΜΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ά. Λίθερπουλ 21)9
ΜΤΑΠΟ ΣΕΥΓΑΟΡ	60	10611	ά. Λίθερπουλ 16)9 διά Σαγκούντο
ΜΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	έ. Σίτρα "Ανκορέτης" 28)6
ΜΤΑΠΟ ΣΚΑΪ	61	16654	ά. Καρντίφ 7)9 διά Βραζιλίαν
ΜΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ά. Λίθερπουλ 31)8 διά Βιτόρια
ΜΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	61	13082	ά. Λίθερπουλ από 21)9
ΜΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ ΚΟΛ. 5. 65	65	32060	έ. Σιγκαπούρη 10)6
ΜΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ			
ΣΕΥ-ΛΟΥ (δ.)	48	11955	ά. Ν. Ύφρη 5)9 διά Κιουρασάο
ΜΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	έ. Αρρούπτα 7)9
ΜΤΑΦΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	77	8175	ά. Λάγος 19)9 διά Πειραιά
ΜΤΕΑΡΙΚ (δ.)	68	80003	ά. Ριγιέκα 5)6 διά Περσικόν
ΜΤΕΑΡΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	ά. Μόρπιλ 5)8 διά Ινδονησίαν
ΜΤΕΑΡΙΚ ΣΚΑΪ	63	13751	έ. Ινσαν 7)9

ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ .....	57	8992	ά. Λ. Πάλμας 7)9 διά Λομέ
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ .....	70	2909	ά. Ρούεν 13)8 διά 'Αλγέριον είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	70	2902	ά. Βάλδις Μπ. 30)8 διά Ματάντι
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ .....	72	4498	ά. Τοπαγκόχη 7)9
ΠΑΠΠΗΣ Π. ....	61	6791	ά. Χάμπτον Ρ. 13)9 διά Βραζιλίαν
ΠΑΠΥΡΟΣ .....	74	13036	ά. Χάμπτον Ρ. 13)9 διά Μάλτα
ΠΑΡΑΚΟΠΗ .....	77	16100	ά. Καράρα 8)9 διά Μάλτα
ΠΑΡΑΔΟΣ .....	62	10477	ά. Παναμά 13)9
ΠΑΡΓΑ .....	59	10442	ά. Αμπου Ντάμπι 15)8
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .....	65	38116	ά. Βενετία 11)9
ΠΑΥΡΕΩΝ .....	56	15861	ά. Πειραιά 31)8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	60	13062	ά. Αίθερπολ 19)9
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	57	8184	ά. Σαντάπε 2)7 διά Λάγος
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) .....	59	23607	ά. Ρ. ίς Σίδερος 8)9
ΠΑΡΟΣ .....	61	13761	ά. Ταμπίκο 11)9
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	65	6838	ά. Καντζ 13)9 διά Λιθέρνο
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.) .....	59	4237	ά. Φιλαδέλφειαν 30)8 διά Φρήπορτ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ .....	71	80225	άργει είς Ίτεάν από 16)6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ.	56	6156	ά. Ρότερνταμ 16)8 διά Λομπίτο
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	66	44411	άργει είς Πειραιά από 7)5
ΠΑΤΡΑΙ .....	47	2754	ά. Αμέρσον 8)9 διά Λονδίνον
ΠΑΤΡΑΣ .....	52	2676	ά. Ρότερνταμ 31)8
ΠΑΤΡΙΣ .....	62	11076	ά. Χάμπτον Ρ. 27)8 Σάντος (ΕΠΩΛε)
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. ....	71	16306	ά. Κλήθελαν 19)9
ΠΑΥΛΙΝΑ .....	64	9946	είς Μπαντζόλ 20)8
ΠΕΛΑΓΟΣ .....	67	15996	ε. Κολόμπο 25)8
ΠΕΛΑΓΟΣ .....	76	8376	ε. Παναμά 15)9 διά Λιθέρπολ
ΠΕΛΑΝΗΙΟΝ (δ.) .....	58	12492	ά. Ν. 'Ορλέαν 8)9 διά Στάνλοου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) .....	65	34445	ά. Λ. Τούρλας 17)8
ΠΕΛΟΨ .....	55	7508	ά. Σουέζ 28)8
ΠΕΛΟΨ .....	59	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΜΑ .....	60	4865	δ. Μπρουνομπούτελ 3)9 Ναυτολί
ΠΕΝΤΙΕΑΝ (δ.) .....	59	23607	ά. Ν. 'Ορλέαν 7)9 διά 'Αρούποια
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) .....	56	24502	ά. Γιβραλτάρ 15)9 διά Ν. 'Ορκην
ΠΕΡΑ (δ.) .....	67	57794	άργει είς Πειραιά από 18)4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	72	10349	ά. Χακάτα 6)8 διά ΉΠΑ
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	48	1594	άργει είς Πειραιά από 23)11
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.) .....	76	45000	ά. Π. Σάδι 19)8
ΠΕΡΑ Α'ΙΛΛΑΝ .....	64	10865	ε. Τοπαγκόχη 9)9
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	63	10868	ε. Νιούκαστλ 21)9
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	62	9908	ά. Τάγκος 12)9 διά Νακάλα
ΠΕΡΛΑ .....	53	8231	ά. Λάγος 20)8
ΠΕΡΣΑ .....	66	2432	ε. Βρέμπην 10)9
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) .....	63	33462	ά. Ν. 'Ορλέαν 23)8 διά 'Αρούποια
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) .....	75	76005	ά. Σ. Σεμπαστιάν 29)8 Ρ. Τανούρα
ΠΕΤΙΓΚΟ .....	67	39108	ά. Γδύνια 5)9
ΠΕΤΟΥΝΙΑ .....	57	7843	ά. Μπ. 'Αύρες 9)9 διά Ροζάριο
ΠΕΙΡΑ .....	76	23149	ά. Ρίσαρτον Μπ. 16)8 διά Ααρχούς
ΠΕΤΡΟΔΑ 2 (δ.) .....	52	16083	ά. Πειραιά 19)5
ΠΕΤΡΟΔΑ 3 (δ.) .....	51	14538	άργει είς Πειραιά από 24)3)76
ΠΕΤΡΟΔΑ 7 (δ.) .....	54	20745	ά. Πειραιά 18)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 9 (δ.) .....	56	12161	ά. Σουέζ 25)7 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΔΑ 11 (δ.) .....	55	12101	ά. Πειραιά 7)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 16 (δ.) .....	57	12257	ά. Πειραιά 16)9 διά 'Αλεξανδρείαν
ΠΕΤΡΟΔΑ 17 (δ.) .....	54	12107	ά. Πειραιά 18)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 19 (δ.) .....	58	20207	ά. Ρ. Τανούρα 15)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 22 (δ.) .....	55	16996	ά. Πειραιά 7)8 Μπεζέρτα
ΠΕΤΡΟΔΑ 23 (δ.) .....	56	17259	ά. Πειραιά 4)9 διά Τονύντα
ΠΕΤΡΟΔΑ 25 (δ.) .....	58	27279	ά. Πειραιά 15)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 26 (δ.) .....	63	53141	ά. Ρ. Σ Τανούρα 14)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 27 (δ.) .....	64	53342	ά. Σουέζ 10)9 διά Ρ. Τανούρα
ΠΕΤΡΟΔΑ 30 .....	56	2796	ά. Πειραιά 19)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 31 (δ.) .....	66	43399	ά. Ρ. Τανούρα 9)8
ΠΕΤΡΟΔΑ 32 (δ.) .....	57	22479	ά. Ρ. Τανούρα 1)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 33 (δ.) .....	50	16485	ά. Πειραιά 19)9 διά Σφάδες
ΠΕΤΡΟΔΑ 34 (δ.) .....	51	16440	ά. Τζένταν 14)8
ΠΕΤΡΟΔΑ 35 (δ.) .....	52	11593	ά. Πειραιά 30)7
ΠΕΤΡΟΔΑ 36 (δ.) .....	60	26467	ά. Ρ. Τανούρα 26)8
ΠΕΤΡΟΔΑ 40 .....	58	1860	ά. Τζένταν 16)9
ΠΕΤΡΟΔΑ 50 .....	50	3647	ά. Πειραιά 16)9 διά Θεσίνικη
ΠΕΤΡΟΔΑ 80 .....	71	1599	ά. Πειραιά 14)9 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΣ .....	54	1585	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ά. Αλεξανδρείαν 13)9
ΠΗΛΕΥΣ .....	50	2282	ε. Πειραιά 8)8
ΠΗΛΕΑΣ .....	69	10016	ά. Γκήλογκ 17)9 διά Ιαπωνίαν
ΠΗΛΙΟ .....	67	29506	ά. Παναμά 21)8 ΉΠΑ διά τ. όχ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.) .....	58	23607	ά. Ρ. ι. Πίέρ 8)9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ .....	61	10072	ά. Χόγκ Κόγκ 15)9 Μπαγκόκ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙΙ .....	56	9045	ά. Τενερόφι 18)9 Ρ. Ιανέριο
ΠΗΤΕΡ Δ. ....	60	12971	ά. Αμέρσον 14)9 διά 'Αλγερίαν
ΠΗΤΕΡ Δ. ....	61	13437	ά. Ντουλόθ 3)9
ΠΙΝΔΑΡ .....	72	20045	ά. Ιαπώνιο 14)9
ΠΙΝΔΑΡΟΣ .....	63	10697	ά. Καράτοι 13)9
ΠΙΣΤΙΣ .....	73	13631	ά. Φιλαδέλφειαν 12)9
ΠΙΣΤΙΣ .....	66	8138	ά. Μπιλμπάο 21)5
ΠΙΣΤΙΣ .....	55	3656	ά. Αμπτζάν 5)8
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) .....	73	1317	ά. Ασσούπι 19)8
ΠΙΤΡΙΑ .....	72	9462	ά. Σουέζ 3)9
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ .....	71	3551	ά. Αμπτζάν 31)8
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ .....	72	3551	ά. Σ. Πετζάν 14)9 διά Γκάντια
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ Τ. ....	72	3446	ά. Λάγος 13)9
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ .....	69	3654	ά. Αμδούργον 21)9
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	3654	ά. Μπρουνομπούτελ 12)9 διά Τολέδο
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ .....	73	9350	ά. Μπ. 'Αύρες 5)9 διά Βαλιτιώρην
ΠΛΑΓΙΑΣ .....	64	4631	ά. Αμδούργον 20)9 Γκουαγιακήλ
ΠΛΑΤΑΝΑ .....	54	1908	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.) .....	67	48747	ά. Πειραιά 17)9 διά ΉΠΑ
ΠΛΑΤΩΝ .....	52	3219	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΕΙΑΣ .....	63	10736	ά. Αμέρσον 18)9 διά Χάτφογκ
ΠΛΩΤΙΝΟΣ .....	65	10679	ά. Αμέρσον 16)9 διά Χάτφογκ
ΠΟΘΗΤΗ .....	53	8647	ά. Σάντος 23)7
ΠΟΛΑ .....	56	7989	ά. Τέμα 22)4
ΠΟΛΛΟΥΞ .....	68	2918	ά. Φιλαδέλφειαν 30)8
ΠΟΛΥ .....	55	6595	ά. Λεμεσόν 22)8
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) .....	55	10374	άργει είς Χαλκίδα από 17)2)75
ΠΟΛΥΔΩΡΑ .....	64	7832	ά. Γιοκούχαν 15)9
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ .....	50	7544	ά. Ταραχόνα 25)8 'Αλεξανδρεία
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ .....	53	5772	ά. Γιβραλτάρ 8)9 διά Ρ. Σάδι
ΠΟΛΥΞΕΝΗ .....	58	8348	ά. Νεκόστα 11)8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. ....	57	8549	ύπο παραλαβήν
ΠΟΛΥΣ (δ.) .....	65	40284	ά. Π. 'Άρβουρ 12)9 Ν. 'Ορλέαν
ΠΟΛΥΓΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει είς Πειραιά από 15)4)75
ΠΟΛΥΓΥΤΟΝ .....	75	12959	ά. Μανούάλ 24)8
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗ .....	77	10163	ά. Βανκούσερ 18)9
ΠΟΠΗ Μ. ....	52	7209	ά. Σάντος 16)7 διά 'Αλγερίον
ΠΟΠΗ Η. ....	51	7154	ά. Μάλτα 9)9 διά Τρίπολην
ΠΟΡΟΣ .....	57	8796	ά. Λάγος 9)9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....	77	18500	είς Τογιοχάδαι ήπο μυτηλήρωσιν
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ .....	53	4085	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ .....	55	5094	ά. Μπ. Μπλάνκα 26)8 διά 'Ιταλίαν
ΠΡΙΑΜΟΣ .....	51	4788	ά. Πειραιά 18)8
ΙΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ δ.	64	40098	ά. Ν. 'Ορλέαν 16)9
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ .....	53	5690	ά. Κων(πολιν 24)7 Κωνσταντζαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ .....	65	21379	ά. Κων(πολιν 11)9 Κωνσταντζαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .....	68	35491	ά. Κασιούδηκ 11)8
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .....	59	9633	ά. Κ. Τάου 8)7
ΠΡΟΔΟΣ .....	52	3348	ά. Πειραιά 12)9
ΠΡΟΔΟΣ Κ. ....	58	4225	ά. Καεν 9)9
ΠΡΟΣΟ .....	59	9125	ά. Ιης 10)9 διά Βηρυτόν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ .....	55	34640	ά. Τσιμπα-10)9 διά Π. Λάττα
ΠΡΩΤΕΥΣ .....	68	7062	ά. Πειραιά 14)8
ΠΡΙΟΚΑΛΗΤΟΣ .....	68	42202	ά. Φιλαδέλφειαν 12)9
ΠΤΟΛΕΜΑΙΣ .....	62	10165	ά. Ζάγορα 19)9 διά Ιαπωνίαν
ΠΥΘΕΑΣ .....	67	4057	ά. Μόμπηλ 11)9
ΠΥΘΙΑ .....	72	10382	ά. Τζιμπούτη 29)8 διά Αόστραλαν
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.) .....	57	12881	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΩΛΙΝΑ Κ. ....	50	8162	ύπο παραλαβήν
ΠΩΛΙΝΑ Κ. ....	70	15000	ά. Αμέρσον 15)9
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ .....	70	2999	ά. Αμδούργον 3)9 διά Πιούπινο
ΡΑΤΑΧΙΔΛΣ .....	70	2678	ά. Λιθέρνο 13)9 διά 'Αλγερίον
ΡΑΦΑΗΛ Μ. ....	54	5431	ά. Θεούτα 17)8 διά Ρ. Χάρκουρτ
ΡΕΑ .....	71	9025	ά. Βούθην 19)8
ΡΕΑ .....	56	4388	ά. Πειραιά 6)8
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ. ....	61	4152	ά. Πειραιά 17)9 διά Δανιαν
ΡΕΒΥΜΝΟΝ .....	66	1127	ά. Πειραιά 11)9
ΡΕΝΑ .....	50	6012	ά. Σουέζ 8)9
ΡΗΓΚΑΛ (μ.) .....	57	8620	ά. Εργατής 10)8
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ .....	56	12540	ά. Θάντερ Μπαίη 15)9 διά 'Ιταλίαν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗΝ .....	66	13383	ά. Ροάριο 9)9
ΡΗΓΚΑΛ ΡΕΙΝΤΖΕΡ δ.	57	23693	άργει είς Πειραιά από 30)4)75
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ .....	65	13283	ά. Γιοκοσύδηκα 6)9 διά Βαλιτιώρην
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ' .....	63	16810	ά. Π. Καπτέλλο 5)8
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ .....	61	23548	ά. Ρειό 4)9 διά Φορταλέζα
ΡΗΛΑΙΑΝΤ .....	77	9700	ά. Ντουμπάι 18)9 διά Σουέζ
ΡΗΝΟΥΛΑ .....	70	9069	ά. Τζιμπούτη 12)6
ΡΙΔΑΝΟΥ Α. ....	24	5262	είς Λάγος 12)5
ΡΙΔΟΣΤΟ (δ.) .....	60	20416	ά. Σέλλα Χάρεν 21)9
ΡΟΖΑ Τ. ....	54	1931	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΟΖΑΡΙΟ .....	71	9077	ά. Μπ. 'Αύρες 3)8
ΡΟΖΕΛΗΝ .....	54	2676	ά. Ν. 'Ορλέαν 29)8
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ .....	45	3863	ά. Λονδίνον 10)9 διά Λεμεσόν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ .....	54	3654	ά. Λονδίνον 22)9 διά Βηρυτόν
ΡΩΔΑΝΘΗ Α. ....	54	8146	ά. Σουέζ 31)8 διά 'Ιράκ
ΣΑΒΒΑΣ (δ.) .....	59	20514	ά. Σιγκαπούρη 17)9
ΣΑΓΓΙΤΙΑΡΙΟΥΣ .....	57	7751	ά. Γιβραλτάρ 18)9 διά Πολωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	57	8604	είς Αμπιτζαν 4)7
ΣΑΙΝΤ ΜΑΓΚΕΑ .....	61	11317	ά. Τοκουγιάμα 28)8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) .....	63	31831	ά. Σαουθάμπτον 15)9 δόλεντ 'Ανκ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	66	16344	ά. Σουέζ 30)8
ΣΑΙΝΤ ΤΖΑΙΗΜΣ (δ.) .....	57	17125	ύπο παραλαβήν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) .....	75	24408	είς Κιουρασό 10)8
ΣΑΙΝΤ ΠΑΛΙΣΙΑ .....	54	4507	ά. Φ. δ. Σπαίν 8)9 διά 'Αιτήν
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.) .....	55	8992	ύπο παραλαβήν
ΣΑΙΛΒΙΑ .....	56	8670	ά. Πόρ. Χάρκουρτ 15)9
ΣΑΜΜΕΡ ΜΠΡΙΖ .....	55	2588	είς Λισαθάνων 3)9
ΣΑΜΟΣ .....	66		

ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	δ. Σουέζ 8)8
ΣΕΛΛΑΣ	63	10946	είς Λάγος ἀπό 25)1
ΣΕΛΙΝΙΣ	57	4225	ξ. Σαβάνα 25)8
ΣΕΜΙ	66	13313	δ. Γιοκοχάμα 9)9 διά Κελάγκ
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	δ. Μπ. "Άρες 24)8 διά Σ. Νίκολας
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	δ. Σιγκαπούρην 11)9 διά Π. Κελάγκ
ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	είς Σιμόντα υπό συμπλήρωσιν
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	δ. Ν. "Ορλεάνη 24)8 διά Μεξικόν
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ξ. Βαρκελώνη 17)9
ΣΕΥΛΟΡ	71	3069	υπό παραλαβήν
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ξ. Λάγος 25)8
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9753	είς Σιγκαπούρην 19)9
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	είς Μαπούτο 15)9
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ξ. Πειραιά 27)8
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	είς Ταΐτα υπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΣΠΡΑΪΤ	59	6791	υπό παραλαβήν
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9850	ξ. "Ιμμινχαμ 17)9
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	ξ. Ν. "Υόρκην 9)9 διά Χάμπτον ρέδς
ΣΗ ΙΑΙ-ΝΤ	71	10010	ξ. Λάγος 6)9 διά Ρίο Γκράντε
ΣΗ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	74	9100	ξ. Ν. "Ορλεάνη 11)9
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ	77	8970	είς Ταΐτα υπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	δ. Κόμπε 8)9 διά Λάσ
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	δ. Σουέζ 16)4 διά Τζένταν
ΣΗΜΕΙ-ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	είς Πειραιά 17)2
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14530	ξ. Βαλτιμόρην 16)9
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΡΑΜΠΙΑ	77	13500	δ. Κουβέιτ 17)8 διά Τζένταν
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΣΙΑ	77	14530	δ. Πόρτ Σαΐδ 9)9
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	ξ. Ρότερνταμ 30)7
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	δ. Ντουμπάι 21)9 διά Νταμάρι
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΙΜΑ	77	4900	δ. Ρότερνταμ 22)9
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ	76	3500	είς Τζέντα 1)6
ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛ-			
ΔΕΝΤΖΕΡ	76	2723	ξ. Πειραιά 30)8
ΣΗΤΕΙΑ	51	2332	δ. Τεργέστην 12)8 διά Ντακάρ
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ξ. Κάντλα 24)8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	δ. Σιγκαπούρην 2)9 διά Ιαπωνίαν
ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	58	11452	άργει είς Πειραιά ἀπό 4)3)76
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	77	10100	είς Γιοσούμι υπό συμπλήρωσιν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	Ξενθί Βορμπόν 10)9
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΙ-ΝΤ	77	10100	είς Γιοσούμι υπό συμπλήρωσιν
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Π. Σουδάν 15)9
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	δ. Μασσαλία 16)9 διά Μπαχρέιν
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΪ-Τ	56	6739	δ. "Αμβέρσαν 20)9 διά Πάλουα
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ-Υ'	69	9305	ξ. Ματάνας 30)7
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	ξ. Καράποι 18)9
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ξ. "Αμβέρσαν 19)9
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ξ. Λάσ 8)9 διά Κρέμε
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ξ. "Είλατ 10)9
ΣΙΝΤΥ	70	18287	δ. "Αμπιτζάν 13)8 διά Λάγος
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	δ. Κολόμπο 13)9 διά Ρ. Τανούρα
ΣΙΦΝΟΣ	58	13872	ξ. Ν. "Ορλεάνη 14)9
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	δ. Σάντος 7)9 διά "Αμπιτζάν
ΣΚΑΠΓΟΥΙΑ	76	19150	δ. Ρ. Γκράντε 28)8 διά Ιαπωνίαν
ΣΚΑΠΓΟΥΙ-ΝΤ	70	9077	δ. Ρότερνταμ 9)9 διά "Ακαμπα
ΣΚΑΠΛΕΙ-Κ	53	3899	δ. Ματανάς 18)8
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	δ. Γιοκοχάμα 15)9 διά Σό
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	ξ. Κεμπέκ 17)9
ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ	66	25742	δ. Μπαλό Τέρμ. 16)8 διά Καλάο
ΣΚΑΠΝΤΕΙ-Α	76	19451	
ΣΚΑΠΤΡΕΙ-ΝΤ (δ.)	60	21130	δ. Λ. "Αντζελες 7)9
ΣΚΑΠΧΙΛΛ	61	12012	δ. "Αμβέρσαν 21)9 διά Βομβένη
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Γιορβαλάρ 31)8 διά Μπ. "Άρες
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Κ. Τάουν 13)8
ΣΚΟΠΕΑΟΣ	48	3745	δ. Σάντος 10)9 διά Ρ. Γκράντε
ΣΚΟΠΕΑΟΣ ΣΗ	57	1368	δ. Γιορβαλάρ 12)9 διά Χοντέντα
ΣΚΟΠΕΑΟΣ ΣΚΑΥ	61	2853	δ. Τάουν 6)8 ή Γκουάρια
ΣΚΟΠΗ	56	10042	ξ. Π. Καμπέλο 24)8
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	ξ. Γκιζόν 9)9
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	δ. Κ. Τάουν 13)8
ΣΚΥΡΩΝ	64	17486	δ. Σουέζ 2)9 διά "Ερυθράν θάλασσαν
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-			
ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ξ. Πειραιά 15)9
ΣΟΒΕΡΕΙ-Ν ΡΟΥΜΠΙ	58	4403	δ. Λιοσσαδώνα 10)8 διά Τρίπολιν
ΣΟΒΕΡΕΙ-Ν ΣΤΑΡ	66	8534	δ. Ντόρμπαν 23)8 διά Περούκον
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	δ. Ρότερνταμ 15)9 διά Λά Παλίς
ΣΟΜΠΡΟΣ ΛΙΦΤΕΡ	69	1410	υπό παραλαβήν
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙ-Κ (δ.)	61	20433	δ. Βοστόνη 19)9
ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ	49	1396	είς Γκιζάν από 25)5
ΣΟΖΑΝ	65	22341	ξ. Λιοσσαδώνα 10)8
ΣΟΖΥ	57	10687	δ. Λίβερπολ 15)9 διά Μπαγιόν
ΣΟΥΙ-ΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	δ. Ρ. Καμπέλο 2)7
ΣΟΥΙ-ΝΤ ΠΡΑΙ-ΝΤ	56	10483	άργει είς Πειραιά ἀπό 10)2
ΣΟΥΙ-ΝΤ ΣΑΡΠΑ-ΙΖ	52	10271	δ. Ρ. Τανούρα 8)9
ΣΟΥΙ-ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	δ. Σιγκαπούρην 23)7 διά Κίνα
ΣΟΥΙ-ΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	δ. Δάνταρ 14)8 διά Λένυνγκραντ
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	δ. Μαδέρια 10)9 διά Λ. Ταύρλ
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Σ. Κάρλος (Ισπ.) 8)7 διά Λάγος
ΣΟΥΛΑ (δ.)	55	16260	δ. Καντί 26)8
ΣΟΦΙΑ	60	8251	είς Καράποι 20)8
ΣΟΦΙΑ	61	1990	ξ. Πειραιά 28)8
ΣΟΦΙΑ Β.	53	2605	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ Δ.	57	2013	υπό παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ Κ.	73	3647	δ. Γένοβα 14)9
ΣΟΦΙΑ ΚΟΙΚΟΚ.	62	14622	δ. Κίτιματ 30)8
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	δ. Σάντος 25)8 διά Π. Νούάρ
ΣΕΑΝΙΚ II	77	16400	δ. Λ. "Αντζελες 11)9 διά Γιοκοχάμα
ΣΠΑΡΤΟ	67	13603	δ. Κοραμπάρ 10)9 διά Ιαπωνίαν
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	δ. Καράποι 8)9
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	77	12000	είς Φινλανδία υπό συμπλήρωσιν
ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ 77	59	2881	δ. Βαρκελώνη 13)9 διά Μπιζέρτα
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	δ. Θαϊλάνδης 12)9 διά Ντακάρ
ΣΠΡΙΝΓΚ	56	1749	δ. Ιεράζκορκοτ 8)9 διά Ντακάρ
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	δ. Η.Βέλσε 25)8 διά Μερσίν
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ μ.	70	54810	ξ. Φθιώπουλος 27)8
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ξ. Βαλτιμόρην 15)9
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	άργει είς Πειραιά ἀπό 25)7)75
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	δ. Κων. πολιν. 24)8 διά Κωνστάντζαν
ΣΤΑΛΛΩ 2	68	22118	δ. Χονολουλού 7)9 διά Σιγκαπούρην
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.	56	8878	ξ. Πειραιά 14)9
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	δ. Σουέζ 18)9 Μένα δλ. 'Αχμαντί
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ξ. Πειραιά 9)6
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ξ. Τζενταν 17)9
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Νιούκαστλ 24)8 διά Ιαπωνίαν
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	ξ. Μπάραραν 3)9
ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	δ. "Ολάκα 13)9 διά Λ. "Αντζελες
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	δ. Βανκούμπερ 13)9 διά Ν. Ζηλανδίαν
ΣΤΑΡ ΚΑΣΙΩΡ	73	14667	δ. Εανκούμπερ 12)9 διά Ν. Ζηλανδίαν
ΣΤΑΡ ΛΑϊ-Τ	61	13209	δ. Παναμά 16)9 διά Λονδίνον
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ξ. Λόμπαρτ 16)9
ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ	68	18469	δ. Βρέσηη 10)9 διά Σαβάννα
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Σ. Νιτέγκο 28)8 διά Τασμανία
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙ-ΝΤ	62	15649	δ. Λ. "Αντζελες 12)9 διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	164691	δ. Κουβέλιτ 12)9 Μίλφορν Χάφεν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ-ΝΟΣ (δ.)	64	44726	άργει είς Π. δφ Σπαίνη ἀπό 21)3
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	45966	ξ. Χούντ Π. 19)9 Ν. "Ορλεάνη
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3333	δ. Σουέζ 14)9
ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	δ. Π. Καμπέλο 30)8 Ν. "Ορλεάνη
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	δ. Κ. Τάουν 16)6 διά Περσικόν
ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	7512	ξ. "Αντεν 14)9
ΣΤΕΛΛΕΙΣ	63	1525	ξ. Άλιπτζάν
ΣΤΕΡΝΑΡΑ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	58	8584	υπό παραλαβήν
ΣΙΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ξ. Λόγος 18)9
ΣΤΟΑ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	δ. Καράτσι 16)8 διά Σιγκαπούρην
ΣΤΟΑ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ξ. Ν. "Ορλεάνη 12)9
ΣΤΟΑ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.	57	12329	ξ. "Αμστερνταμ 31)8
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ.	58	12506	δ. Τερνόύζεν 5)9 διά ΗΠΑ
ΣΤΟΑΤ ΡΑΙ-ΝΟ (δ.)	59	12413	ξ. "Αθάνα 2)9 διά Βομβέην
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ξ. Ν. "Ορλεάνη 15)9
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	δ. Πειραιά 16)9 διά Ιταλίαν
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ξ. Μπάραρ 19)9
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	δ. Γιορβαλάρ 7)9 διά Αλεξανδρειαν
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	άργει είς Πειραιά ἀπό 14)4)75
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5801	υπό παραλαβήν
ΣΥΝΑΡΙΣΙΑ	52	5963	ξ. "Αιμέροφαν 16)9
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ξ. "Αλεξανδρειαν 10)8
ΣΥΝΑΣΣΟΣ (δ.)	57	12558	ξ. Κων. πολιν. 22)8
ΣΥΝΑΥΤΙΔΙΑ	56	5081	δ. Βρέμην 1)8 διά Βεγγάζην
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	5081	δ. Πόρτ Σαΐδ 13)9
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ξ. "Αιμέροφγον 18)9
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	19944	ξ. Γδονια 24)8
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	δ. Πειραιά 26)8 διά Βρέμην
ΣΥΡΟΣ	64	3992	ξ. Σάντος 11)9
ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ δ.	58	12222	δ. Πειραιά 19)9 διά Ισπανίαν
ΣΟΚΡΑΤΗΣ	52	3225	ξ. Πειραιά ἀπό 21)9)76
ΣΩΤΗΡ	62	23539	δ. Μόρεχεντ Σίτο 29)8 διά Κωνστάντζα
ΤΑΚΑ	58	11425	ξ. Θέσιον 37.35 Β. — 09.04 Α. 21)9
ΤΑΚΗ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	δ. Λισσαδώνα 30)8 διά Αθάνα
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ξ. Λισσαδώνα 1)9
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	δ. "Αμβέρσαν 22)9
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	δ. Πειραιά 19)9
ΤΑΛΑΜΟΥ	59	7421	υπό παραλαβήν
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	δ. "Αιμέροφγον 21)9 διά Αλεξανδρειαν
ΤΑΝΙΑ	57	3598	δ. Σουέζ 18)9 διά Μεσσεγείον
ΤΑΡΑ	61	4010	δ. Χάργουντς 19)9 (έπωληθη)
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	δ. Μαυρίκιον 15)9 διά Μπ. Μασάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	δ. Γιοκοχάμα 8)9 διά Κριστομπάλ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	δ. Φουκουγιάμα 5)8 διά Ιννοσίμα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	73	9995	ξ. Ν. "Ορλεάνη 18)9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΙ-Ν	73	19420	ξ. Γκήλογκ 17)9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	ξ. Κουβέιτ 9)9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-ΓΙΦ	58	8465	δ. Κολομβίαν 2)8 Μίνα. Καμπούς

ΤΙΝΑ	58	2303	ε. Λάγος 1)8	
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	61	11842	δ. Π. Σαΐδη 6)9 διά Μαγκαντίσιο	
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	ε. Γκρίμουπο 15)9	
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	ε. Βέλγικουν 19)9	
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ε. Σιγκαπούρων 1)7 διά Μπανγκόκ	
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ε. Δάντοιχ 21)9	
ΤΟΑΜΗ	71	5041	ε. Θέσσαλη 13)9 διά ΗΠΑ	
ΤΟΑΜΙΔΗΣ	59	6995	ε. Ρουέν 14)9	
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	δργει εἰς Πειραιᾶ από 27)6)75	
ΤΟΝΙ	55	8562	μετων. «ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ»	
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Ανκόνα 6)9	
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Σέμαραγκ 25)8 διά Τεγκάλ	
ΤΟΠΑΖ (δ.)	59	12773	ε. Ντώριπαν 18)9	
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ε. Μπάραρ 4)9	
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ε. Χονολούλου 16)9 Μπάρμπερς Π.	
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22271	ε. Χάμπτον ρόδες 1)9	
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	δργει εἰς Πειραιᾶ από 26)3	
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ε. Πειραιᾶ 28)8	
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	ε. Μοντεβίδεο 4)9 Μπουεναβεντούρα	
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ				
ΓΟΛΙΑΘ	57	9053	ύπο παραλαβήν	
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ				
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	57	2361	ά. Λιθόρον 15)9 διά Μπετζάια	
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥΛΟΡ	59	4070	ά. Χόγκι Κόγκι 1)9	
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ά. «Άγι. Βικέντιον 29)8	
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ε. Π. «Εακιέλ 21)9	
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	69	16291	ε. Φιλαδέλφειαν 7)9	
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗ				
ΠΕΝΤΕΝΣ (ε.)	67	72394	ά. Ράς Τανόρα 3)9	
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	ά. Φιλαδέλφειαν 10)9	
ΤΡΕΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	67280	δ. Γιβραλτάρ 13)9	
ΤΡΕΙΝΤ				
ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31188	ε. Μπέλιγκχαμ 18)9	
ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	27673	ε. Τζέντα 7)9	
ΤΡΙΑΙΝΑ	77	18500	εἰς Τογκόχα μέτωπο συμπλήρωσιν	
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3971	ά. Μάντσεστερ 10)9 διά Κολλό	
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	9930	ά. Σάντος 11)6 διά «Άγ. Δομίνικο	
ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Ρότερνταμ 15)9	
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	63	11070	ά. Σάντος 7)9 διά Λ. «Αντζελες	
ΤΡΟΠΙΚ	66	45354	ά. Κόρπους Κριότι 7)8 διά Φορκάντος	
ΤΡΟΙΑΝ	53	4584	ε. Ρουέν 13)9	
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Νάνη 11)9	
ΙΣΣΕΡΥ	76	13600	ε. Βρέμην 13)7	
ΙΣΣΕΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13600	εἰς Κορίπα μέτωπο συμπλήρωσιν	
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	64	52868	ά. Μ. ἀλ. «Άχαμπιτ 2)9 διά Ιταλίαν	
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	18460	ά. Τάκονδια 31)8 διά Σουέζ	
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Τζάκονδια 13)9 διά Φρήπορτ	
ΥΑΡΑ	69	10964	ε. Ιλόιλο 12)8	
ΥΑΡΑ ΓΚΕΝΑ	58	10499	ε. Τζέντα 7)8	
ΥΑΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εἰς Λάγος από 1)9)75	
ΥΑΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	10210	δ. Κων/πολιν 14)7	
ΥΑΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ά. Χάμπτον ρόδες 15)8 διά Ιταλίαν	
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	77	42000	εἰς Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν	
ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ				
ΚΑΤΣΟΥΦΡΗΣ	57	1318	ε. Καζαμπλάνκαν 13)9	
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9392	ε. Σουέζ 8)8	
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Νταμάρ 30)8	
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ά. «Άμπου Ντάμπι 15)9 διά Κουβέτη	
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Σίδνευ 10)9	
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Πειραιᾶ 6)8 διά Κωνσταντζαν	
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	ά. Τενερίφη 14)9	
ΦΑΙΗ Κ.	60	10388	ά. Ντάρμπιταν 9)9 διά Ιταποίαν	
ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6674	ά. Πεναγκ 13)9 διά Ρότερνταμ	
ΦΑΛΛΟΚ	77	14100	εἰς Τοίτα μέτωπο συμπλήρωσιν	
ΦΑΛΛΟΝΕΡΑ	60	13789	ά. Ν. «Ορλεάνη 12)8 διά Μεξικόν	
ΦΑΛΜΟΥΘ	59	9830	ά. Κόμπη 16)9	
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	7156	ά. Μόντρεαλ 25)8 διά Αθάννα	
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εἰς Τζουγκι από 30)3	
ΦΑΝΤΑΣ Λ. (δ.)	74	23123	ά. Σιγκαπούρην 15)9 διά Ιταποίαν	
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Λάζ Πάλμας 19)9	
ΦΑΣΤ ΜΠΡΙΖ	52	4615	ά. Ντακάρ 7)9 διά Κόρινθον	
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4383	ε. Ντακάρ 7)9	
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Τζένταν 11)9	
ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ε. Δάντοιχ 19)9	
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	ά. Μόντρεαλ 12)9	
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΤΗ	69	12748	ά. Τάύν 9)9 διά Νητρόπολη	
ΦΙΑΔΕΛΕΦΟΣ	62	10186	ά. Λάγος 1)9 διά Αμερεργταν	
ΦΙΑΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	ά. Γιβραλτάρ 29)8	
ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Σάφι 29)8 διά Μερόνια	
ΦΙΛΙΑ	60	5557	ά. Μπαπούταν 13)9	
ΦΙΑΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Ντάρ εξ Σαλάμ 8)9	
ΦΙΛΙΚΟΣ				
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.				
ΡΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Ο'άκα 15)9	
ΦΛΑΜΙΓΚΟ				
ΦΛΟΙΣΒΟΣ				
ΦΛΟΡΥ				
ΦΛΩΡΑ Ν.				
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	62	4576	ά. Τάιλ οφ Μπάνκ 14)9	
ΦΛΩΡΙΤΑ				
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Π. όφ Σπαίην 14)8 Βενεζουέλα	
ΦΟΙΝΙΣ Ι.	48	3269	δργει εἰς Καράτοι από 19)11	
ΦΟΙΝΙΣ ΙΙ.	76	10256	ά. Χαθρην 30)8	
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ε. Χιούστον 6)9	
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	δ. Παναμά 5)9	
ΦΡΑΝΚ	70	2997	δ. Σάφι 15)9 διά Ντουάλα	
ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ε. Μασσαλίαν 12)9	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	ά. Ρεσιφ 11)8	
ΦΡΕ	77	3820	εἰς Ίμαπάρι ύπο συμπλήρωσιν	
ΦΡΕΝΤΣΙΩΝ ΜΠΙΓ-				
ΚΙΝΙΚ	62	1910	ά. Καλαμπάρ 4)9 διά Ντακάρ	
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Σιγκαπούρην 16)9 Π. Κελάγκ	
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1190	ά. Κ. Τάουν 8)9 διά Άφρος	
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Πάλμας 6)8 διά Λάγος	
ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Λισσαβώνα 27)8	
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ά. Ισκεντερόν 31)8	
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10101	ά. Βανκούβερ 30)8 διά Ιαπωνίαν	
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε. Πειραιᾶ 12)7	
ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Κεμπέκ 6)8 διά Συρίαν	
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Λάγος 4)8	
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	δργει εἰς Πειραιᾶ από 4)3)75	
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Παναμά 7)9 διά Ν. Κορέα	
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	57	10492	εἰς Σιγκαπούρην από 6)4	
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	70	11283	ε. Σάντος 3)9	
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	32511	ά. Σιγκαπούρην 16)9 Π. Κελάγκ	
ΧΑΙ-ΙΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	έξωθι Τρίπολην Λιθόνης 23)8	
ΧΑΙΑΡΑΝ	60	6724	ά. Κ. Τάουν 20)9 Π. Ελίζαμπεθ	
ΧΑΙΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Σιγκαπούρην 15)9 διά Περιοχών	
ΧΑΙΛΚΗ (δ.)	66	41108	ά. Ν. «Ορλεάνη 14)9 διά Αρούμπα	
ΧΑΙΡΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έξωθι Κοτονόβ 7)9	
ΧΑΙΡΑΣ (δ.)	60	29120	ύπο παραλαβήν	
ΧΑΙΖΑΝΑ	65	5255	ά. Ιμινχάμ 18)9 διά Ντουάλα	
ΧΙΑΝ ΑΙ-ΙΑΝΤ	69	20484	ά. Γιβραλτάρ 10)9 διά Μόντρεαλ	
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝ	68	10016	ά. Π. όφ Σπαίην 4)9 Βενεζουέλαν	
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Βενετίαν 10)9 διά Χαλκίδα	
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Καράτοι 20)9	
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Σουέζ 8)8	
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Ν. «Ορλεάνη 26)8 Λά. Γουαίρα	
ΧΙΑΝ ΣΕ-ΥΑΡ	68	10121	ά. Λάγος 19)9	
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Νταμάρ 20)9	
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Νιόκαστο (Άστρορ.) 16)9	
ΧΙΑΝ ΧΙΛ	69	10016	ά. Χόγκι Κόγκι 20)9 διά Ναγκόγια	
ΧΙΟΝΑ	55	2224	ά. Μπόκα Γκράντε 21)8	
ΧΙΟΣ	58	9483	έξωθι Παρανάγουα 10)8	
ΧΙΟΣ	60	8462	ά. Λάγος 11)9	
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Σουέζ 15)9 διά Μομπάσα	
ΧΙΟΗ				
ΧΙΟΛΑΝΤ	61	5876	ά. Π. Νουάρ 27)8 διά Ματανί	
ΧΙΟΥΠ	48	2947	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΙΟΥΠ ΣΗ (δ.)	58	13530	ε. Πειραιᾶ 10)9	
ΧΙΟΥΠ ΣΚΑΥ' (δ.)	59	12597	ά. Τέμα 30)8 διά Τακοράντι	
ΧΙΟΥΝΑ ΙΤΑΛΙΚΙΑ	69	9073	ά. Σάντος 2)7 διά Πόρτο Πρίνς	
ΧΗΡΗΣΤΟΣ	53	1548	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΗΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	ά. Γιουροπόρτ 19)9 Γκότενμπουργκ	
ΧΗΡΙΣΤΑΝ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Σουέζ 18)9	
ΧΗΡΙΣΤΙΝ (δ.)	62	31050	ά. Ν. Υόρκη 17)9	
ΧΗΡΙΣΤΙΝΑ	58	8396	ά. Τόκιο 30)8 διά Ταϊθάν	
ΧΗΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Ρ. Ιανέπρα 3)9 διά Βενετίαν	
ΧΗΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	49	1771	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΗΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	64	2803	ά. Καμπέλλο 23)8	
ΧΗΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Τέμπη Μπ. 21)9	
ΧΗΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	ά. Σπαλάτον 19)9 διά Π. Σουδάν	
ΧΗΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	ά. Μπάρων 7)9	
ΨΑΡΑ	56	8420	ύπο παραλαβήν	
ΨΗΛΗ	65	13625	ε. Καθάλα 21)8	
ΩΚΕΑΝΙΣ				
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Μπουνμπούρη 11)9 Κακογκάδα	
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	εἰς Χαλκίδης από 11)5	
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Αμεδύργον 9)9 διά ΗΠΑ	

AROUND THE CLOCK SERVICE  
**"JUAN PETROU"**  
 LAUNDRY-PROVISIONS-CABIN-DECK-ENGINE STORES  
 SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS  
 ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION  
 AVEN. 3E NO 73-46  
 P.O. BOX. 465, MARACAIBO - VENEZUELA  
 ALSO IN: LA SALINA - PUERTO MIRANDA - BAJO GRANDE - LA ESTACADA - PUNTA DE PALMAS - SAN LORENZO  
 Representative in Piraeus: John A. Parissis, Tel: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

CABLES: "PETROU"

# Tα ὑπὸ Σενάσ σημαῖας

(Πλοϊα σημειωμένα δι' αστερίσκου (\*) δὲν είναι συμβεβλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ.)  
x.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναγίας — Τὰ ὑπόλοιπα φέρουν τὴν λιθερανήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ ...	64	10472	α. Ντεμπριπαν 31)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΤΑΤΗΣ ...	69	9436	α. Γκρέιτς Χάρμπορ 13)9 Τομακομάι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	δ. Σουέτ 24)8 διά Περσικόν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	εις Πειραιάς ἀπό 7)4
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ κ.	54	8120	ε. Κολόποι 18)9
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)*	55	1487	δ. Χάρηντ 9)9 διά 'Ασσάμπ
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	δργει εις Πειραιάς ἀπό 19)5)75
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)*	56	8130	α. 'Αλγέριον 22)8 διά Ν. Αμερικήν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ δ.	56	20140	ε. Σιγκαπούρων 20)9
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.*	55	1600	α. Μαπούτο 31)8 διά Σ. Αραβίαν
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. κ.	50	2167	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ.	67	1979	δ. Παναμά 22)8 διά 'Αθενά
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Θρή ρίθερ 6)9
ΑΕΔΕΛΛ (δ.)	57	20745	δργει εις Πειραιάς ἀπό 14)6)74
ΑΞΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	β. Παναμά 31)8
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	α. Ριγιέκα 17)9 διά Ν. Θρωποσίκην
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ε. Βαλπαράζιο 11)9
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ κ.*	58	5596	δ. Σαλν Τζών 13)9
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ε. Πορλαμάρ 18)8 διά Γκουάντα
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (κ.)	54	5063	ε. Π. Καμπέλο 28)7
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.)	61	4903	δ. Λάς Πάλμας 9)9
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ' (κ.)	59	7115	ε. 'Εμπεν 17)9
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Π. Κελάγκ 26)8 διά Τζένταν
ΑΘΗΝΑ Β. (κ.)*	57	10499	δ. Κων/πολιν 9)10
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	δργει εις Πειραιάς ἀπό 15)2)75
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	72	106623	δργει εις Πειραιάς ἀπό 21)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	α. 'Αλικάρια 27) διά Π. Καμπέλο
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ε. Π. ντε Μπούκ 31)7
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	δργει εις Πειραιάς ἀπό 3)7)75
ΑΘΗΝ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ*	51	8675	δργει εις Πειραιάς ἀπό 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	ε. Κό-Σιχάγκ 8)9
ΑΘΛΟΣ (δ.)*	60	10733	δ. Ν. 'Ορλεάνην 13)9 διά Λ. Τοάρλς
ΑΙΓΚΑ ΝΤ ΟΡ (δ.)	61	24871	α. Κεκπή 31)8 διά 'Αρούμπα
ΑΙΘΡΑ	57	10044	δ. Βοστώνη 14)9 διά 'Αρούμπαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	δ. Παναμά 19)9 διά Τζένταν
ΑΙ·ΚΩΝ*	71	27958	δ. Ρότερνταμ 9)9 διά Βιτόρια
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Ματάζας Βενεζ. 20)7
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	δ. Ήοτ Λόντον 9)9 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΣΚΑΪ'	76	11800	ε. Πειραιάς 2)9
ΑΙ·ΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	δ. Π. Κριτ 13)9 διά 'Ιντσόν
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	δργει εις Πειραιάς ἀπό 6)2)74
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	εις Πειραιάς 2)4)
ΑΙ·ΗΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΩΝ κ.κ.	56	7712	δ. Μαντράς 5)9 διά Μπάσραν
ΑΙ·ΙΡ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	ε. Βενεζ/ας 5)9 διά Πειραιάς
ΑΙ·ΙΡ. ΧΟΥΠΙ (κ.)	52	6196	δ. Σουεζ 2)8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ·ΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	δ. Α. 'Αντζελες 5)9
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗN (μ.)	71	57830	δ. Ν. 'Ορλεάνην 15)9 διά 'Αρούμπα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ.	68	105495	ε. Τέμπη Ματία 14)9
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	δ. Α. 'Αντζελες 2)9 διά Ντουμάτ
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ε. Παναμά 11)8 διά 'Ιντσόν
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ε. Πειραιάς 2)8
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ε. 'Αρούμπα 7)9
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Κόμπη 16)9
ΑΙΤΖ. ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (δ.)	75	117342	δ. 'Ιμπιγκαμ 25)7 διά Περσικόν
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ε. Ράς Τανόρδα 16)8
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΪ'	66	22362	ε. Ρίο Εράντε 25)8
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	δ. Σουεζ 26)8 διά Κιναν
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	α. 'Αμβούργον 20)9 διά 'Αρχάγγελον
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Π. 'Ελιζαμπεθ 8)9
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433	δ. Ρότερνταμ 14)9 διά Κή Σουέστ
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	68	25433	ε. Λ. 'Αντζελες 11)9 διά 'Ιντσόν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	67	27168	ε. Κ. Τάουν 26)8 διά Τζένταν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	Τέλευταν 2)4)
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. 'Αλεξάνδρειαν 6)9
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	δ. Κ. Τάουν 26)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΓΑΙ'Α Ι (κ.)*	63	3388	ε. Λάγος 29)6
ΑΚΡΩΝ (π.)	59	14722	ε. Σαζάνναν 16)9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	δ. Βαλπαράζιο 15)9 διά Τσάναραλ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	ὑπό παραλαβήν
ΑΚΤΗ (δ.)*	56	10287	δργει εις Πειραιάς ἀπό 18)3)75
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ε. Κουζετ 5)9
ΑΛΑΜΕ·Ι·Ν (π.)	62	10403	δ. Πόρτα Σουδάν 30)8
ΑΛΕΑ	73	8824	δ. Λάγος 18)9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ.	68	44646	δ. Γιθαλάταρ 13)9 διά Ν. Τζέρεου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)*	55	12380	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.*	51	2593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΣ (δ.)	77	126000	δ. Τέμπη Μπαή 2)8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-			
ΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	δ. Γκρείτζαμπουθ 20)9 διά Λισσασθώνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ε. Ν. 'Ορλεάνην 12)9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Σιγκαπούρων 19)9
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	59	14845	δ. Γιθαλάταρ 17)8
ΑΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	εις Πειραιάς 20)3
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2630	δργει εις Πειραιάς ἀπό 13)4)76
ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	ε. Κασαμπλάνκα 8)9
ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ε. Λάγος 19)9
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46041	ε. Σιγκαπούρων 7)9 διά 'Οκινάουα
ΑΛΜΑ (κ.)	41	9097	δ. Παναμά 4)9 διά 'Αμβούργον
ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ε. Ν. 'Υόρκη 28)8 διά 'Αρούμπα
ΑΛΠΑ (κ.)	43	9159	ε. Κων/πολιν 24)8 διά Μπουργκάς
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λιθ.	64	1715	ε. Κίγκ Άλν 11)8 διά Βεγγάζην
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ·ΟΡ λ.	66	2274	ε. Φελίξταουν 23)8
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-			
ΤΕΡ (κιθ.)	65	1708	δ. Κίγκ Άλν 22)7
ΑΛΗΧΑΤΑ ΜΑΜΑ			
ΜΠΑΚΑΡΕ (π.)*	57	10316	δ. Ρότερνταμ 20)9
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	ε. Λονδίνου 20)9
ΑΛΜΑΡΙ (κ.)	68	1165	ε. Τακοράντι 11)9
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	δ. Ρ. Τανούρα 11)8
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10493	δ. Χόγκ Κόγκ 16)9
ΑΝΑΓΙΑ ΛΑΚ	68	9291	ε. 'Αμπιτζαν 6)9
ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)*	70	1482	δ. 'Ασονταν 18)9
ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (κ.)*	54	1114	εις μεσογειακάς μετφοράς
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ (κ.)	52	6989	δ. Βόλον 25)8 διά Λάγος
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ κ.	67	4037	δ. 'Αιμέρεραν 30)8 διά Γουώρου
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	21192	δ. Γιθαλάταρ 1)8 διά Φρητάσουν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	11905	δ. Ρ. Τανούρα 4)8
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕ	69	21399	δ. Παναμά 19)9
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Γιθαλάταρ 5)9 διά Αίγυπτον
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΤΡΟΣ δ.	76	177304	μετων. «ΕΣΣΩΝ ΚΑΡΙΜΠΑΝ»
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. 'Αγ. Φραγκίσκος 17)9 διά Μεξικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Ν. Ορλεάνη 18)9 διά Μεξικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΙΔ	68	21418	ε. Κομώ Μπ. 15)9
ΑΝΘΙΑ (κ.)*	64	129796	δ. Κάργια άλι 1)9 διά Φός
ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)	58	10864	δ. Ρ. Ιανέρων 2)9 διά Ρ. Γκράντε
ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)	58	12239	δ. Χάνιν 21)8 διά Μανλία
ΑΝΝΑ Μ.	47	2503	ε. Κασσισιόγκ 8)9 (έπωλ.)
ΑΝΝΑΜΙΝΑ Κ. (κ.)*	63	1198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΙΓΩΝΗ (κ.)	44	3174	εις Λάγος 4)7
ΑΝΤΙΓΩΝΗ ΤΣΙΡΗ *	56	3990	εις Πειραιάς 19)2
ΑΝΤΙΚΑΙΟ Δ.δ.*	59	16017	δ. Κολόμπι 20)9 διά Καλκούτα
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθαν.)	48	6259	δ. Τεργεστήν 13)9 διά Π. Σουδάν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	δ. 'Αιμέρεραν 20)9 διά Δυράχιον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ρ. Τανούρα 13)9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ	77	38800	δ. Μόμπιτζ 20)9 διά Π. Ορντάζ
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δ. Ντακάρ 17)8 διά Σάπελε
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ			
ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ	63	9733	ε. 'Αιμβούργον 15)9
ΑΠΟΛΩΛ·	72	13120	δ. Μπ. Σαπούρ 10)7
ΑΠΟΛΩΛ·	68	27989	δ. Μπρεμερχάρδ 4)9 διά ΗΠΑ
ΑΠΟΛΩΛ·	72	13120	δ. Νάντη 13)8
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ	58	10369	δ. 'Αιμέρεραν 9)6 διά Γκουάντα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	47	3371	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (π.)	59	8837	δ. Μπαχρέιν 23)8 'Απωλήνα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)*	58	10057	δ. Κων/πολίν 8)8
ΑΡΓΟΙΩΣ (δ.)	64	28313	δ. Μπ. Μασάρ 14)9 Π. Μπούκομ
ΑΡΓΩ ΚΑΣΤΩΡ	65	25293	ε. Ν. Ορλεάνη 8)9
ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ	61	9037	μετων. «ΝΑΤΟΣ»
ΑΡΓΩ ΠΟΛΟΥΟΥ	66	25291	ε. Λισσασθώνα 7)9
ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	δ. Λομπίτο 10)8
ΑΡΙΕΤΤΑ (6.)	62	25211	δ. Ν. 'Υόρκη 26)8 διά 'Αρούμπα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΙΛΙΑΝΟΥ δ.	72	129260	δργει εις Ν. 'Υόρκη από 14)7)75
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	δ. 'Αιμέρεραν 28)9 διά Π. Ορντάζ
ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ	77	11400	δ. 'Αιντεν 16)9 διά Ρ. Τανούρα
ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ*	77	11400	δ. Χάμπτον 19)9 διά Ρ. Πάρις
ΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟ*	77	11400	εις Τογιάμα ώπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	52	4303	δ. Λ. Πάλμας 18)8
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	122200	δ. Π. όφ Σπαίην 20)8
ΑΡΙΩΝ (κ.)	56	7911	δ. Π. Σάδι 17)9 διά Μπάρων
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	δ. Παναμά 5)9
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1286	ε. Πειραιάς 9)9
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ε. Π. Καμπέλο 5)9
ΑΡΝΙΣ (κ.)	48	6710	ε. Στιγκαπούρων 19)9 διά 'Αρούμπα
ΑΡΝΤΕΛΑΝ (κ.)	48	3675	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	δργει εις Μπλακουσώπωτε από 11)7)75
ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ II	64	18000	δ. Π. Κελάγκ 14)9 διά Βαλένθια
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Π.	57	9990	ώπα παραλαβήν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	δ. Λ. 'Αντζελες 12)9 Σιγκαπούρην
ΑΣΤΙΑΚΙ (μ.)	71	70482	δ. Φατέχ Τέρμ. 24)8
ΑΣΠΑΚΙ (κ.)	56	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΥ (κ.)	50	5421	δ. Καλκούτα 19)9 διά Σουέζ
ΑΣΣΟΣ (κ.)	57	2106	δ. Σπέτζια 13)9 διά Πειραιάς
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	δ. Ν. 'Ορλεάνη 16)9 διά Ρότερντα
ΑΣΤΡΟΝ (π.δ.)	57	26947	δ. Φιλαδέλφειαν 11)9 διά 'Αρούμπα
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	εις Ν. 'Ορλεάνη από 23)6
ΑΣΤΥΝΑΣ (κ.)	50	13066	δ. Μπ. Αθρέας 19)9 διά Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	δ. Χόκη Κόκη 10)9 διά Μπουσών
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΣ δ.	74	128398	δ. Τέμπη Μπ. 19)8 διά Κύπρον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΣ δ.	74	128399	δργει εις Βαλδίς Μπαίν 19)8
ΑΤΑΛΑΝΤΩΝ (δ.)	74	124724	δ. Ρ. Τανούρα 23)7 Ν. 'Ορλεάνη
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.	65	35823	ε. Ηαντίζ 23)8 διά Γιθαλάτάρ
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	104561	δ. Μασσαλίαν 14)9
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	ε. Μασσαλίαν 14)8
ΑΙΤΙΚΟΝ (κ.)	56	1803	ε. Χόγκ Κόγκ 18)9 διά Σαγκάπην
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	δ. Χόγκ Κόγκ 18)9 διά Σαγκάπην
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)*	50	2494	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΛΑΙΑΝ	60	9088	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9)9
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολην 26)6)75
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ.	55	9242	ε. Σαδόνων 14)9
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	66000	δ. Μ. άλ Φαχό 9)9 διά 'Ιαπωνίαν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	10311	δ. Κόμπη 7)9 διά Κασσιδούγκ
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2842	δ. Καζαπλάνκα 13)9 διά Τύνιδα
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	δ. Λάγος 1)9 διά Πειραιάς
ΒΙΚΤΩΡ· Ν. ΓΟΥ-</td			

ΓΑΛΗΝΗ	55	9415	άργει είς Πειραιάδ από 30)4
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	42439	ά. Μαθέτηρα 27)8 διά Κονσταντζαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Χάλιφας 22)8 διά Μπόνου
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.)	52	1116	είς Μασσάδα 29)8 διά Μπόνου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	ε. Πειραιά 20)9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Μπελγκχαρμ 5)9 διά Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΝΙΑΚ (κ.)	56	10774	ά. Ντουλούθ 12)8
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)*	56	8536	ύπο παραλαβήν
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (κ.)	56	8783	είς Λάγος 30)6
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	64	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΣΚΑΪ-Υ. (κ.)	55	1275	άργει είς Πειραιά από 4)6)76
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ κ. *	50	8280	έ. Λεμεσός 31)8
ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.)*	48	6800	ε. 'Αργοκούνεγκούν 29)6
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ά. Βριντζόν 30)8
ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (κ.)	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΣΕΛΑ (κ.)*	52	6576	είς Τάλκασουάν από 10)12
ΓΚΑΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	ά. Βαλτιμόρων 3)9 διά Καναριών
ΓΚΟΑΝΤ ΜΙΗΤΣ (κ.)	56	5485	ά. Λισσαδόνα 17)7 διά Βενεζουέλας
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ δ.	59	23084	άργει είς Πειραιά από 3)4)76
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΡΑΪ-Υ. δ.	66	63573	ά. Α. 'Αντζελες 2)9 διά Βανκούμπερ
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ-Σ (κ.)	56	6778	ά. Λάζ Πάλμας 23)9 διά Λουάντα
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ κ.	67	2997	ά. Αμπιτζάν 12)9 διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΟΥΝΤ ΑΗΝΤΕΡ *	73	59193	ά. Ν. 'Ορλεάνην 17)9 διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8750	ά. Σιγκαπούρην 11)9 διά Κορέαν
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-*	56	8750	ά. 'Αλεξάνδρειαν 24)8 διά 'Αλγυρίου
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ-ΥΑΪΟΡ κ.	74	3380	ε. Ριγέκα 8)9 διά Ν. 'Ορλεάνηγ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ κ'	73	6415	ό. Πόρτ Σαΐδ 16)8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	69	2993	ά. Μπαρμπάτον 16)9
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά. Ντόρμπαν 22)9 διά Μαπούτο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΟΥ	70	22992	ε. Μπουσάν 13)8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Νιούκαστλ 21)9 διά Αγγλίου
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΜΠΟΝΝΥ κ.*	57	1009	ά. Καλαμπάρ 21)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΚΑΛΑΜ-			
ΠΑΡ (κ.)*	56	1477	ά. Λάζ Πάλμας 21)9
ΓΚΡΕ-ΙΣ ΣΕ-ΥΑΪΟΡ κ.*	53	1313	μετων. «ΦΑΧΑΝΤ»
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΑΛΕ-			
ΞΑΝΤΕΡ (κ.)	54	2889	ά. Π. Σαΐδ 21)8 διά Μεσόγειον
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)*	59	5051	ε. Νταράντα 2)9
ΓΚΡΕ-ΙΤ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	58	5065	ό. Πόρτ Σαΐδ 20)9
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΪ-Υ. (κ.)*	55	1308	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Δαντσιχ 27)8 διά Σάντος
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ε. Λάγος 14)9
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ε. Γδύνια 16)9
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	13010	ύπο παραλαβήν
ΓΟΥΕΣΤΣΤΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19)9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΑΣ II	75	19393	ά. Γένοβα 1919 διά Θεσσαλονίκη
Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Τούμπα 18)8 διά Μπουσάν
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Χιουστον 8)9
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει είς Πειραιά από 16)1)75
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ	67	22549	ε. Μαντράς 21)9
Γ. ΝΑΥΤΙΟΣ	67	23064	ά. Βαλτιμόρων 6)9 διά Ρ. 'Ιανέρο
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ-Ι-ΤΟΡ	68	22513	ε. Σιγκαπούρην 28)8
Γ. ΝΕ-ΙΜΠΟΡ	68	23064	ά. Μπονάρη 17)9
Γ. ΝΕ-ΙΤΣΑΡ	67	23064	ά. 'Ορλεάνην 17)9 διά Σ. 'Αντόνιο
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ά. Σιγκαπούρην 19)9 διά 'Ιράν
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Κολούμπια ρίθερ 8)9 διά 'Ιράν
Γ. ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ	67	22549	ά. Γιθραλτάρ 31)8
Γ. ΝΟΟΥΑΖΕΤ (δ.)	69	41477	ε. Τεργεστήν 19)9
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	άργει είς Πειραιά από 9)4
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	ά. Φαχάλ 21)9 διά Κόρπους Κρίστι
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)	71	101831	ά. Μπούλες Μπατή 17)8 διά Περσικών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΑΣ δ.	72	114710	είς Πειραιά
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	ά. Βερντόν 3)9 διά Φορκάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ δ.	77	125000	είς Γκρήνοκ
Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	άργει είς Πειραιά από 25)6)75
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΣΠ (δ.)*	65	49437	άργει είς Φιθραλτάρ 21)8)76
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	είς Πειραιά 17)4
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Τέμπλ Μπατή 20)9 διά Φός
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	άργει είς Πειραιά 4)2
Γ. ΧΟΡΑ-ΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Κάργκ 'Αλ. 6)8 διά Σ. Κρουά
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Μαπούτο 18)9 διά Κ. Τάουν
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ε. Πειραιά 18)6
ΔΑΝΩΝΗ (μ.)	63	30886	ά. Γιθραλτάρ 16)9 διά Π. Ρίκο
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	ά. Κων.) πολύ 5)9 διά Μπουργκάς
ΔΗΛΑΟΣ	59	9493	ά. Βιλγικόν 18)9 διά Λείξες
ΔΗΜΗΤΡΑ (κ.)	66	2979	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΟΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Αμπιτζάν 26)8 διά Βηρυτών
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ (κ.)	52	8202	ά. Αμπιτζάν 31)8
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	ά. Καλαμπάρ 28)7
ΔΟΚΤ. Α. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Νούσαρ 16)8
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	είς Πειραιά 5)3
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ά. Άλεξανδρειαν 9)9
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Χόγκ Κόγκ 3)9 διά Μπαχρέϊν
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Σέλεν 'Αλ. 23)9 διά Φιλαδέλφειαν
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	ε. Πειραιά 4)9
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Ρ. 'Ιανέρο 18)9 Ράς Τανούρα
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Φατέχ Τέρμ. 26)8 διά Γιουροπόρτ
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	52	1157	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΙΩ (π.δ.)	65	42377	ά. Τένοβα 30)8 διά 'Αλγερίου
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ε. Μπωμόντ 11)9
ΕΛ. ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	ε. Σάρπνες 3)9
ΕΛΕ-ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕ-ΙΣΤΡΙΑ VII μ.*	55	16207	άργει είς Πειραιά από 11)1)75
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Πινεύ Πόλη 12)9
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 18)9
ΕΛΕΝ*	67	27989	ά. Παναμά 15)9
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	ά. Κων.) πολύ 4)9
ΕΛΕΝΜΑ (κ.)	51	2133	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΟΣ (κ.)	45	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ά. Μπαρμπάτος 2)9 Κόρπους Κρίστι
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Κάργκ 'Αλ. 18)7 διά Σ. Κρουά
ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ε. Λάγος 9)8
ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ε. Ν. 'Ορλεάνην 31)8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Μπ. "Αύρες 27)8 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Λ. "Αντζελες 18)8 Κάρηκ "Αιλ.
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Βιζακαπανί 21)9
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	57	8960	δ. Σουέζ 13)9
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει είς Πειραιά από 4)2)75
ΕΠΙΚΕ (δ.)	60	12898	ά. Ντάρμπαν 10)9 διά 'Αγγλίαν
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ (κ.)*	59	11931	ε. Σαδόνα 20)9
ΕΠΙΑΝΝΑ (κ.)	54	1443	ά. Αμέρεσαν 20)9
ΕΡΟ-ΙΚ	64	29396	άργει είς Πειραιά από 9)7)75
ΕΡΟ-ΙΚ ΣΕΥΛΑΡ	57	1368	ά. Μπιλμπάτο 13)9 διά 'Αμέρεσαν
ΕΡΟ-ΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	52	1599	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ά. Λάγος 13)9 διά Ντακάρ
ΕΣΣΕΝ (Σγκ.)	53	6689	ε. Πειραιά 17)7
ΕΤΕΟΚΛΗΣ II. (κ.)*	44	7141	άργει είς Πειραιά
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	δ. Μάλτα 6)9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β. (κ.)	52	3613	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	ά. Αμπιτζάν 10)9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	ε. Μπάραν 9)9
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	άργει είς Πειραιά από 24)1)76
ΕΥΓΕΝΙΑ (π.δ.)*	54	11208	ε. Σιγκαπούρην 10)8 διά (έπος.)
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)	62	25717	ε. Φιλαδέλφειαν 15)9
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει είς Π. δφ Σπαίην 5)10)75
ΕΥΔΑΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	ε. Πειραιά 4)9
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει είς 'Ιτέαν από 7)8
ΕΥΡΑΓΓΕΛΟΣ Β. (κ.)	52	30800	ά. Χάμπουρ Ρ. 18)9 διά 'Αμέρεσαν
ΕΥΡΥΛΑΟΣ *	64	9727	ά. 'Αγ. Φραγκίδον 17)9 Βανκούδερ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ *	65	10290	ά. Κολούμπα Ρ. 2)9 διά Κορέαν
ΕΥΤΕΡΠΗ (δ.π.)	61	13360	ά. Λισσαδόνα 23)8 διά (έπος.)
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)*	55	2549	ά. Κολόμπο 9)9 διά Μεσόγειον
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ά. Ρ. Τανούρα 10)9
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	άργει είς 'Ιτέαν από 25)7
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)	56	1437	ε. Π. Χάρκουρτ 9)9
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2805	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1840	ά. Λάρνακας 14)9
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	ά. Λ. Πάλμας 12)9 διά Καλαμπάρ
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ.			
ΖΕΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	ε. Λάγος 12)9
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ά. Βοστόνην 10)9
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	19300	ά. Βανκούδερ 9)8 διά Κίναν
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	ά. Παναμά 21)8
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	δ. Κων.) πολύ 27)8 Μαύρην θάλασσαν
ΗΓΚΑ	72	9980	ά. Νταμάμ 11)8 διά Σουέζ
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.	60	14653	ά. Γιοκοχάμα 3)9 Γκουαγιακάλ
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΡΡΟΣ (π.)*	63	3358	ά. Αμπαλέδη 4)9
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ε. Πειραιά 12)7
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	άργει είς Πειραιά 29)7)76
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	ά. Μαρακάμπο 27)8 διά Γουλάνα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)*	55	29141	άργει είς Πειραιά από 17)4)76
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)*	66	40934	ά. Λεμεσόδαν 13)9
ΙΖΕΣΑ ΛΑΙΩΝ (π.)*	47	5441	είς Αμπιτζάν 15)6
ΙΑΙΟΝ (κ.)*	53	5608	είς Σαφάγκα 17)2
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Μάντο 5)9 διά Γκουαγιακάλ
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ II *	66	7643	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11)9
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Ακαπούλο 3)9 Γκουαγιακάλ
ΙΑΜΑ *	68	27989	ά. Ρ. 'Ιανέρο 18)9
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Ι. Καμπέλο 11)8
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Μόντρεαλ 22)9
ΙΟΝ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	66	20959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13)9
ΙΟΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517</td	

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Γιουροπόρτ 22)9
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	Ε. Βαλέντιος 19)9
ΚΟΡΣΑΙΡ	62	15000	Ε. Ν. 'Ορλεάνη 15)9
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΓΙΖΥ δ.	57	20728	εις Φάλμου 26)11 (έπισκ.)
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	δ. Π. Σάδη 7)9 διά Τρίπολην
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	53	1779	άργει εις Πειραιά ἀπό 14)3)76
ΚΟΣΜΙΚ	57	30332	άργει εις Πειραιά ἀπό 23)6
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	2996	εις Πόρτ Χάρκουρτ 3)9)76
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εις Πειραιά ἀπό 5)6)75
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	έξωθι Καρπάτος 7)9
ΚΥΘΗΡΑ *	70	16239	ά. Ντόρμπαν 21)9 δι' Ιαπωνίαν
ΚΥΘΟΝΟΣ (π.)	62	4784	δ. Γιβραλτάρ 19)9
ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952	δ. Σουεζ 15)7
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει εις Πειραιά ἀπό 19)10)74
ΚΥΝΘΙΑ *	69	11315	ά. Ταράλεστον 12)9
ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)	53	4314	δ. Πόρτ Χάρκουρτ 15)9
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ε. Ν. 'Ορλέανη 18)9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Κόρπους Κρίστι 18)8
ΚΩΣΤΑΙΘΑΝΗ (κ.)*	58	8695	ά. 'Αμερίσιαν 14)7
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ- ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ε. Αμπιτζάν 12)9
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	εις Κουβέτι 4)5
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	16100	ά. Ναγκόγια 4)9 διά Χιούστον
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	53	11230	άργει εις Πειραιά ἀπό 1)3)74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Σουεζ 8)9
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει εις Πειραιά ἀπό 23)2
ΛΑΚΥ (κ.)*	42	3129	ά. 'Αντεν 28)8
ΛΑΚΥ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.*	51	1930	ε. Πειραιά 19)7
ΛΑΜΑΔΑ *	59	7919	δ. Κων/πολιν 26)8 διά Μ. Θάλασσαν
ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	ὑπό παραλαβήν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	ά. Λεύκ Τσάρς 24)8
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	άργει εις Πειραιά
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Μπάρι ἀπό 19)2)76
ΛΑΣΙΑ (κ.)*	48	8388	ὑπό παραλαβήν
ΛΑΦΙΜΠΙ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ὑπό παραλαβήν
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Κ. Τάουν 29)8 διά Κίναν
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-			
ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Γκάλθεστον 28)8 διά Μπέλεμ
ΛΕΣΣΑΙ (κ.)	65	2411	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΥΕΙΡΗΣ (κ.)	58	8695	ά. Πειραιά 17)9 δι' Αύγουστον
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	ε. Σουεζ 3)9
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Σιγκαπούρου 29)7 δι' Ινδονησίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. Χιούστον 3)9 διά Π. 'Αλέγκρε
ΛΙΑ Γ. (κ.)	57	1977	ά. Πειραιά 11)9 διά Νιγηρίαν
ΛΙΑΝΑ Γ. (κ.)	60	1218	ὑπό παραλαβήν
ΛΙΖΑ	64	2817	ά. Κίγκατον 20)9 διά Φλώριδα
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	εις Λάγος
ΛΙΛΑΥ Μ. (π.)	57	9096	ε. Τζέντα 1)9 διά Βιετνάμ
ΛΙΠΣ	60	16968	ά. Πειραιά 15)7 διά Στυλίδα
ΛΙΤΤΑ ΝΟΤΑ (π.)*	53	1044	εις Καρπάτος 15)3
ΛΟΚΜΑ I. (κ.)*	58	1097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	ά. Λ. 'Αντζελες 23)8 διά Γιοκοχάμα
ΛΟΥΚΙΑ (δ.)	65	47777	ά. Ιτέλαν 29)8
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ε. Κέπιτ Τάουν 22)9
ΛΥΡΙΚ*	64	29396	άργει εις Πειραιά ἀπό 8)9)75
ΛΩΡΕΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ά. Π. Χέντλαν 6)9 διά Μιζουσίμα
ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	ά. 'Αμερίσιαν 7)9
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Τεργέστην 3)9 δι' Αύγουστον
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16808	ά. Φός 14)6 διά Τουάρ
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ε. 'Άλεξανδρειαν 15)9
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	δ. Πόρτ Σαΐδ 31)7
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Ντάς 'Άλ. 13)9 δι' Αρούμπα
ΜΑΙΣΙΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Μπ. 'Άδρες 15)9
ΜΑΝΙΑ (κ.)	52	1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)	52	2352	ά. Αμπιτζάν 11)5 διά Λομέ
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ*	45	14132	άργει εις Πειραιά ἀπό 26)8)75
ΜΑΟΥΝΤ ΖΗΡΙΑ (π.)	64	1141	δ. Π. Σάδη 27)8
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	60	3838	δ. Π. Σάδη 24)9 διά Γκιζάν
ΜΑΡΤΑΡΙΑ	66	15404	ά. Χάμπτον Ρ. 9)8 δι' Άλγεριον
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	56	3928	ε. Χοντέντα 27)7
ΜΑΡΙ (κ.)*	54	4684	ά. Ντακάρ 22)8 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΙΑ V. (κ.)	64	2046	ε. Ρανκόν 23)9
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Σιγκαπούρην 14)9
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Σ. (κ.)	56	5769	ά. Πειραιά 22)7 διά Χαλκίδα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ I. (κ.)*	63	10442	ε. Βομβάνη 2)9
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ*	57	9852	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 14)9 διά Λίβανον
ΜΑΡΙΓΩ (κ.)*	45	3312	ά. Πάτραν 31)8 δι' Άλγεριον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ά. Ρ. Τανόύρα 11)9 Π. α Πίερ
ΜΑΡΙΖΑ Μ. (κ.)*	48	1501	ά. Πειραιά 18)8
ΜΑΡΙΛΑΚΙ (κ.)*	53	5471	ά. 'Άλεξανδρειαν 5)9
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	ε. Μομπάσα 18)7
ΜΑΡΙΝΑ T. (κ.)*	57	8903	ε. Πειραιά 21)4
ΜΑΡΙΝΑΙΤΕΑ (κ.)	54	1274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΠΑΤΡΑ (δ.κ.)	55	11193	άργει εις Πειραιά ἀπό 5)10
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)*	66	67545	άργει εις Πειραιά ἀπό 14)11)75
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ	61	30236	δ. Π. Σάδη 21)9 διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)*	53	12991	άργει εις Πειραιά ἀπό 15)7)75
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εις Πειραιά ἀπό 31)8)75
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εις Πειραιά ἀπό 25)3)75
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. "Αγ. Βικέντιον 18)6 δι' Άλγεριον
ΜΑΡΤΙΓΚΝ (π.)*	51	7339	ά. Πειραιά 13)9 διά Χαλκίδα
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	59	3664	ά. Π. Κορτές 31)8 διά Μπελίζ
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Μπέλιγκχαμ 27)7
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	δ. Σουεζ 14)9 διά Μεσόγειον
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εις Πειραιά ἀπό 1)7)75
ΜΕΑΝΤΙΝ (π.)	57	1742	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΑΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Ρ. Τανόύρα 20)9
ΜΕΝΤΑΡΑΕ (κ.)	55	3883	ά. Ριγιέκε 1)9 διά Βεγγάζην
ΜΕΝΤΣΑΚΑΥ (κ.)*	52	2775	ά. Πειραιά 20)9 διά Χαλκίδα
ΜΕΡΟΠΗΝ (κ.)	54	7622	εις Πειραιά 7)4 (άργει)
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)'	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (π.)	61	9194	ά. Μπ. 'Άδρες 3)9 διά Ντόρμπαν
ΜΕΣΣΑΛΛΑ (κ.)	47	2740	άργει εις Πειραιά ἀπό 26)10)76
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	77	19200	ά. Βοστώνην 15)9 δι' Αρούμπα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-			
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Γιβραλτάρ 20)9 δι' Αμερίσιαν
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	76	75000	ε. Τζέντα 10)9
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75124	ε. Τζέντα 2)9
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	79500	ά. Σάροχ 25)8 διά Περσικόν
ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	79500	ά. Κεμπέτ 5)8 διά Περσικόν
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	8398	ά. Καζαπλάνκα 8)9
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ε. Κουβέτι 24)8
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΙ-ΝΕΡ (π.)	71	1598	ά. Κίγκατον 12)9
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1598	δ. Παναμέ 12)9
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΜΙΝΥΑ	58	13257	ε. Μαπούστο 9)9
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΝ	54	11743	ε. Σουεζ 9)9
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68631	ά. Κάρυκ άλ. 15)8 διά Κασσιούδη
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Καρπάτο 20)9 διά Ρ. Τανόύρα
ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Ν. 'Ορλέανη 10)9 διά Κιουρασό
ΜΙΧΑΗΑ K. (δ.)	75	60900	ά. Σιγκαπούρην 16)8 διά Σουμάτρα
ΜΙΧΑΗΑ L. (δ.)*	53	11289	άργει εις Πειραιά ἀπό 17)6)75
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	10067	ά. Αμερίσιον 26)8 διά Λάγος
ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Ράν Τανόύρα 11)9
ΜΟΣΧΑΝΘΟΝ (κ.)	51	3386	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. *Ηατ Λόντον 13)9 δι' Ιαπωνίαν
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ε. Μασσαλίαν 2)4
ΜΠΑΛΑΤΙΚΑ (κ.)*	50	18459	ά. Κακογκάδα 3)9 δι' Οίτεια
ΜΠΑΜΠΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	56	1253	ά. Μασσαλίαν 16)3
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	10300	άργει εις Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	25340	ε. Τεργέστην 7)8
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3054	ά. Πειραιά 17)9
ΜΠΑΧΖΑ (κ.)*	73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΕΣΣΖΥ Γ. (κ.)'	61	1595	ά. Ντακάρ 11)9
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ά. Λάς Πάλμας 24)6
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Μπουλέν Μπαίν 20)8
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Παναμά 9)7
ΜΠΛΟΥ			
ΣΟΒΕΡΕΙΝ (κ.)*	77	6470	εις Ισινομάκι υπό συμπλήρωσιν
ΜΠΟΝΑΤΣΑΣ (κ.)*	47	1835	ά. Πόρτ Σαΐδ 3)7
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΑΙΝΑ			
ΦΑΙΘ*	57	9604	ά. Σάντος 18)9 διά Μπάραν
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)*	53	21577	άργει εις Ιτέαν ἀπό 22)5)75
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3407	ά. Λάς Πάλμας 9)9
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)*	60	1135	ά. Πειραιά 4)9 διά Λιθόριο
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ Ι. (κ.)	58	6753	ά. Ταχοράντι 4)8
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ά. Χάμπτον ρόδης 10)9 διά Ρουμανίαν
ΜΥΡΙΩΝ Ο. (κ.)	52	2823	ά. Λάς Πάλμας 15)8
ΜΥΡΩΝ	64	17487	άργει εις Πειραιά ἀπό 9)3
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)9 Ρόττερνταμ
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Γιουροπόρτ 10)9
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Κοπέρ 9)8 διά Πόλον
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Παλέρμο 10)9
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	εις μεσογειακάς μεταφοράς

ESTABLISHED 1896

# EVANGELOS CASTRIOTIS HALKIS AGENCIES LTD. VOUDOURI AVE 30 HALKIS - GREECE

ATHENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42  
TEL. 3618.679 - 3632.567  
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

ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	ά. Μπανάνα 30)8	
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112100	ά. Τέμπη Μπ. 9)9	
ΝΕΠΙΟΝΙΑ*	65	27960	δ. Γιερατάρο 19)9 διά Βενετίαν	
ΝΕΡΙΝΑ	67	30827	ά. "Αντζελες 24)8 διά Βραζιλίαν	
ΝΕΣΙΟΣ*	64	16073	άργει εἰς Πειραιά από 31)5)75	
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)	50	3364	ε. "Αμπιτζάν 9)9	
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Πειραιά από 14)8)75	
ΝΗΜΕΡΙΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιά από 23)12)73	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	ε. Πειραιά 19)9	
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	δ. Παναμά 15)8	
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΩΝΟΣ (π.)	58	3610	ε. "Αυδέρσαν 24)9	
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)	61	6519	ε. Χάρηπην 14)9	
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΗΑΣ (κ.)	44	2289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35500	ε. Πειραιά 16)9	
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ξ. Χιούσθον	
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Μαλάγκα 14)9 διά Νουακότ	
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	δ. Π. Σάδι 30)8 διά Τριπόλιν	
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	ά. Ναζάρει 15)9 διά Κατάνια	
ΝΙΚΟΛΑΣ I. ΓΟΥΛΑΝ-				
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Χούντ Π. 18)9 Βιλελμοχάφεν	
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ε. Γαλάται (Ρουμανίας) 24)8	
ΝΙΚΟΣ III (κ.)	60	2914	ά. Κιουράσαο 20)7	
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)	60	13726	ά. Μ. Άχμαντι 15)9	
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113	ά. Χάρηρην 9)9 διά Τάμπα	
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ. μετ.	63	44	άργει εἰς Πειραιά από 7)4)76	
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	άργει εἰς Πειραιά από 22)3)75	
ΝΟΡΔ. ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22549	ε. Ρεσίφε 8)9	
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ (δ.)	64	38649	άργει εἰς Πειραιά από 4)3	
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εἰς Χαλκίδη από 21)2)75	
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΝ (κ.)	51	1435	ά. Μπορών 8)6	
ΝΟΡΦΟΥΙΝΤ	70	11328	ά. Χιούσθον 2)9 διά Λάγος	
ΝΟΡΦΑΝΑ (π.)	57	1754	δ. Κων(πολίς) 22)8	
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	ά. Μπούλεν Μπαΐν 8)8 διά Τέξας	
ΝΟΤΙΟΣ ΕΛΛΑΣ (κ.)	48	4308	ά. Πειραιά 6)9	
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ε. Π. Νουάρ 27)8	
ΝΟΙΟΣ*	58	12339	άργει εἰς Χαλκίδη από 28)5)75	
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12718	ύπο παραλαβήν	
ΝΙΑΥ-ΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	άργει εἰς Πειραιά από 12)3)76	
ΝΤΕΡΜΠΥ*	58	10396	άργει εἰς Πειραιά από 1)3)76	
ΝΙΗΦΑΙ·ΑΝΙ	60	19988	δ. Παναμά 6)9 διά 'Ιταλίαν	
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	59	11669	ά. Μ. 'Ορλεάνην 5)9 διά Βερακρούζ	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΑΟΥΚΙΑ κ.*	59	13223	εἰς Παλέρμο 2012	
ΝΤΟΛΦ. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κ* δ.	58	13093	εἰς Παλέρμο 1)3	
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-				
ΝΙΤΥ (κ.)	54	1972	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Π. Καμπέλο 19)7	
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΔΑ (δ.)	53	12200	ε. Μπαλίκπαν 8)9	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ε. Τσιταγκόνης 15)9	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ε. Νεσπόλην 15)9	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(κ.)	58	10686	ε. 'Αμπιτζάν 30)4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	άργει εἰς Πειραιά από 26)6)76	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ε. Σουέζ 22)9	
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει εἰς Χαλκίδη από 11)6)75	
ΝΤΟΥΠΕ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ύπο παραλαβήν	
ΝΤΩΝ (κ.)	46	3153	δ. Π. Σάδι 418 διά Βαρκελώνην	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	δ. Γιερατάρ 7)9	
ΟΔΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ε. Ματάνας 4)9	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-				
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Τέμπη Μπαιν 8)9 Λάντς "Εντ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Τέμπη Μπαιν 15)9	
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Μπρούνομπουτελ 31)8	
ΟΛ. ΑΛΛΑ·ΑΝΙΣ (δ.)	70	97206	ά. Α. Πάλεμο 17)9 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.)	70	97206	άργει εἰς Πειραιά από 25)10)73	
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπη Μπ. 14)9	
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	70	97466	ά. Σ. Ράιντηγκ Π. 4)9 Μ. 'Αχμαντι	
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ά. Τέμπη Μπ. 27)8 διά Μπ. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ε. Λ. Πάλμας 7)9	
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ε. 'Αϊλ. δφ. Γκράιν 24)9	
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕ·ΙΣΩΝ δ.	72	106123	άργει εἰς Πειραιά από 4)12)75	
ΟΛ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Π. Σάδι 21)9 διά Μεσόγειον	
ΟΛ. ΓΚΕΙ·ΜΣ (δ.)	64	32380	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)9 διά Κιουράσσο	
ΟΛ. ΓΚΕ·ΙΤ (δ.)	65	32478	έ. Μάλτα 18)9	
ΟΛ. ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	64	38598	ά. Γκαλεότα Π. 7)9 διά ΉΠΑ	
ΟΛ. ΓΚΡΕ·Ι·Σ (δ.)	65	32407	ά. 'Αγ. Βικέντιον 17)8	
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	ά. Φάς 16)9 διά Ταρτούς	
ΟΛ. ΓΗΚΑ (δ.)	58	27602	άργει εἰς Πειραιά 29)10	
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Κάρυκ αιλ 11)9 διά Λάντς "Εντ	
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Τέμπη Μπαιν 18)9	
ΟΛ. ΜΠΗΖ (δ.)	78	126990	ά. Τέμπη Μπαιν 9)9	
ΟΛ. ΜΠΡΙΔΙΑΝΟΣ (δ.)	73	128561	ά. Φατέχ Τέρμη, 14)9	
ΟΛ. ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)	64	32379	ά. Φιλαδέλφειαν 9)9 διά 'Αρζού	
ΟΛ. ΝΤΙΓΚΝΙΤY	66	15668	δ. Παναμά 1)8 διά Ναγκόντα	
ΟΛ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	66	15625	δ. Θέουτον 16)9 διά Ναγκόντα	
ΟΛ. ΠΑΑΜ.	65	15577	ά. Βανκούμπερ 13)9 διά Ρωσίαν	
ΟΛ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Σιγκαπούρων 16)9	
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	δ. Κων(πολίς) 11)9	
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ε. Κων(πολίς) 4)9 Νοβωρωσίσκην	
ΟΛ. ΠΙ·Ι·Σ	69	15688	ε. Σιγκαπούρων 24)8	
ΟΛ. ΠΑΙ·ΝΤ	67	15697	ά. Ναγκόντα 16)9	
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ά. Τσωφτσίλ 22)9	
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Μπαρόρατ 8)9	
ΟΛ. ΡΑ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	άργει εἰς Πειραιά από 4)4	
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	άργει εἰς Βίγκο από 16)2)76	
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	άργει εἰς Χόγκ Κόρκ από 9)11)76	
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	60	37744	άργει εἰς Πειραιά από 28)3	
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19)9	
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Κιουράσαο 13)9	
ΟΛ. ΦΑΕΩΝ	65	15179	ά. Τσιγκαπούρων 1)9 διά Τσιγκτάσ	
ΟΛ. ΦΑΛΑΚΟΝ (δ.)	68	27602	ά. Γκρότον 11)9	
ΟΛ. ΦΕ·Ι·Μ (δ.)	65	47493	ά. Γιερατάρ 19)9 διά 'Αμπούργον	
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	64	47493	ά. Πειραιά 19)9	
ΟΜΕΡΙΚ (δ.)	76	198000	ά. Τέμπη Μπαιν 23)8	
ΟΡΕΑΝΤ	56	11267	άργει εἰς Πειραιά από 28)3)75	
ΟΣΕΑΝ ΑΙ·ΟΝ (δ.)	70	89001	ά. Τεργέστην 19)9 διά Σουετίνα	
ΟΣΤΡΙΑ II	71	22752	ά. Βανκούμπερ 30)7 διά 'Ιταλίαν	
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61	18484	ά. Χ. Χέντλαντ 18)9 διά 'Ολάκα	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II*	38	2501	άργει εἰς Πειραιά από 12)4)76	
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	..	73	20354	
ΠΑΛΛ ΜΠΕΡΝΤ (κ.)	..	58	993	
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	..	67	54705	
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	..	58	10659	
ΠΑΝ. ΙΗΝΟΥ (κ.)	..	52	4589	
ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)	..	48	3932	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	..	61	8801	
ΠΑΝΟΜΕΡΙΗΣ (κ.)	..	49	4727	
ΠΑΙΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	..	59	5445	
ΠΑΙΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	..	58	5445	
ΠΑΙΑΦΩΤΗΣ (κ.)	..	51	8919	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	..	58	1110	
ΠΑΡΙΣ (κ.)	..	53	5690	
ΠΑΡΟΣ (κ.)	..	53	1166	
ΠΑΙΡΑΙ	..	61	10969	
ΠΑΙΡΙΟΤΙΚ (δ.)	..	76	141000	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	..	77	16100	
ΠΑΙΡΙΣΙΑ Μ.	..	73	8957	
ΠΑΙΡΟΚΛΟΣ (κ.)	..	55	5671	
ΠΑΙΑΦΩΤΗΣ (κ.)	..	53	7283	
ΠΑΥΛΟΣ Χ. II (κ.)	..	69	1998	
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-				
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	..	54	3895	
ΠΕΝΣΙΑΒΑΝΙΑ (δ.)	..	58	28720	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	..	41	6464	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	..	47	1860	
ΠΕΤΑΛΟΝ	..	76	32511	
ΠΕΤΡΟΙΝΑ I (δ.κ.)	..	56	11920	
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	..	65	41255	
ΠΑΛΩΤΟ	..	68	35191	
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	..	66	33291	
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	άργει εἰς Στυλίδα από 26)8	
ΠΟΛΛΑ ΝΙΝΑ (κ.)	..	57	9038	
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)	..	54	5671	
ΠΟΛΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)	..	53	7852	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ*	..	62	18152	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	..	76	60937	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕ (μικτ.)	71	80194	άργει εἰς Ιτέαν από 28)8	
ΠΟΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	ά. Αμέρερσαν 19)8 διά 'Αλγερίαν	
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	..	45	5786	
ΠΡΙΑΜΟΣ	..	70	30890	
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	..	64	27376	
ΠΡΟΔΟΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	8482	άργει εἰς Πειραιά από 15)4	
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	..	56	9218	
ΠΡΩΤΩΝ (κ.)	..	65	1657	
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	..	47	8039	
ΡΑΒΕΝΣΑΓΙΕΣ (κ.)	..	56	1384	
ΡΕΑ	..	66	11859	
ΡΕ·Ι·ΦΕΝΣ (κ.)	..	46	4870	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ·Ι·ΜΠΕΡ*	61	15719	ά. Αμβούργον 24)7	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	..	61	16450	
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	..	71	77049	
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	..	58	5058	
ΡΙΟ ΕΛΛ	..	70	16147	
ΡΙΟ ΜΑΡ	..	65	16334	
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	..	67	42534	
ΡΙΤΖΟΥΑΙΗ (δ.)	..	64	36830	
ΡΙΩΔΟΝ (κ.)	..	68	1232	
ΡΙΘΕΝΣ (κ.)	..	46	8106	
ΡΟΚΟΣ (δ.β.)	..	56	21018	
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)	..	57	24854	
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	..	71	77049	
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	..	65	23249	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	..	65	12279	
ΣΕΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	..	53	12453	
ΣΕΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.)	..	59	15772	
ΣΕΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	..	64	33746	
ΣΕΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	..	56	1360	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ά. Μόντρεαλ 26)8 διά Συρίαν	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	ά. Κ. Τάσου 18)9	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ 72	72	11506	ε. Μπάρμπαν 17)9	
ΣΑΝ ΣΛΑΒΑΝΤΟΡ (κ.)	60	3838	"Ιδε «ΜΑΡΑΘΩΝ» ώς μετωνυμάσθη	
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	ά. Π. φθ. Σπαίην 2)9	
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ά. Κάρυκ 'Αλ. 7)8 διά 'Ιμμινχαμ	
ΣΑΝΔΑΛΑΚ (κ.)	..	66	3406	
ΣΑΝΡΑ·Ι·Ζ (κ.)	..	59	2958	
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	..	65	13881	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	..	65	2699	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	..	65	31779	
ΣΑΝΟΥΘΟΥ·ΙΝΤ	..	70	11329	
ΣΑΝΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ.	61	44	14020	
ΣΑΝΟΥΘΕΡΝΕΡ*	..	56	2119	
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)	..	60	8797	
ΣΑΣΣΑ	..	73	9072	
ΣΕΓΚΟΛΕΝ				

ΣΚΑΪΔΑΡΚ	63	12273	Ε. Μπουεναθεντούρα 16)6	ΤΡΕΨΑ (χ.)	47	5417	Ε. Πειραιᾶ 1)9
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	Δ. Ταραγκόνα 1)9 δι' Αλγέριον	ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΛΤΙΝΑ 5.	68	14180	Ε. Χιούστον 12)8 διά P. Τανόρα
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)*	67	49817	Δ. Σουέζ 2)9	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	Δ. Ντίζον 4)9
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	άργει εἰς Ίτενας ἀπό 3)3)76	ΤΡΙΠΟΙΑΣ (δ.)	64	28311	Δ. Γκαλέότα Πόντ 7)9 δι' ΗΠΑ
ΣΟΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	Ε. Τζάκονσβιλ 15)9	ΤΡΙΤΩΝ	77	14900	Δ. Σάντα Φέ 11)9
ΣΟΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. κ.*	66	1701	Ε. Τζένταν 17)9	ΤΡΟΓΙΑΝ (χ.)	60	10470	Ε. Ρότερνταν 1)9
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)9)75	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	Δ. Ρίο Ιανέρο 19)8 διά Σαλδαντόρ
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Δ. Πουέρτο Καμπέλο 26)8 Ν. Υόρκην	ΤΣΗΦ Σ. Β. ΜΠΑ-			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	Δ. Γιθράλταρ 25)6 διά Ρότερνταν	ΚΑΡΕ (π.)*	55	8828	Δ. Κ. Τάουν 7)9 διά Λάγος
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (χ.)	58	1095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΥΖΟΝΑ (χ.)	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	Δ. Π. Σάιδ 19)8 διά Μεσόγειον	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	71	107584	άργει εἰς Μπρούνει Μπ. 4)1
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	εἰς Πειραιᾶ	ΦΑΙΕΩΝΑ (χ.)	51	1000	Δ. Αιμόδυργον 8)9 διά Καζαμπλάνκαν
ΣΠΕΙΩ (δ.)*	76	132914	άργει εἰς Ίτενας 12)8	ΦΑΛΚΟΝ (χ.)	50	2275	Ε. Σαλάλα 24)8
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	Δ. Βαλπαράζο 11)9 Πούντα Αρένας	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	Ε. Ντιρμπαν 22)9
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	Δ. Λ. Αντζέλες 20)9 Τζεμπέλη Ντανά	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	Δ. Φόδ 19)9 διά Σουετίνα
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	Δ. Ταραγκόνα 7)9 διά Λάγος	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (χ.)	48	6771	Δ. Τζέντα 7)7
ΣΤΕΛΛΑ (χ.)	55	3398	Δ. Λ. Πάλμας 3)8 διά Π. Χαρκούρτ	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)4)75
ΣΙΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	εἰς Πειραιᾶ 25)2	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	Σουέζ 27)7	ΦΕΛΙΣΙΑ (χ.)	60	8742	άργει εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 13)9)76
ΣΙΟΤΙΚ (μικτόν)	71	71208	Δ. Γένοβα 5)9	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	Ε. Χάμπτον ρόδες 18)9
ΣΙΟΛΑΙ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	εἰς Π. ντε Μπούκ 10)1	ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)10
ΣΙΟΛΑΙ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙ· δ.	60	12497	Δ. Νιώρμπαν 28)8	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (χ.)*	49	4728	Ε. Λάγος 6)7
ΣΙΟΛΑΙ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	Δ. Π. Κάτσερ 17)9	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	Δ. Ράς Τανούρα 1)8
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (π.)	51	2154	άργει εἰς Πειραιᾶ 20)3	ΦΑΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	Δ. Οζάκα 29)8 δι' Αθάνα
ΣΥΜΗ	53	5339	Δ. Κόρπους Κρίστι 20)8	ΦΑΩΡΑ II	60	5044	Δ. Ρ. Ιανέρο 16)9 διά Τζέντα
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	Ε. Χάμπτον Ρ. 17)9	ΦΑΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΓ. π.	43	6338	εἰς Ματάνζας (Βεν.) 3)5
ΣΥΡΙ	68	9024	Δ. Σουέζ 20)8	ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	Δ. Φόδ 24)8 διά Κάλιαρι
ΤΑΚΙ	69	3921	Δ. Γιθράλταρ 21)9 διά Ρότερνταν	ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	Δ. Σ. Πέντρο (Άργ.) 3)9
ΙΑΡΣΕΥΣ*** (δ.)*	64	43921	Δ. Αλμποργκ 25)8 Κωνσταντζαν	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13)4
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	Δ. Σ. Σάιδ 7)9	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	Εξωθι Μπ. Αιτάς 11)5
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	Ε. Σ. Τζών 19)9	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	Δ. Σουέζ 11)5
ΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	Δ. Σουέζ 21)9	ΦΩΣ 1. (κ.)*	50	5289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	Ε. Κερμέτη 19)9
ΙΖΕΝΗ	59	9855	ε. Κωνσταντζαν 10)8	ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.)*	70	51650	Δ. Π. Σάιδ 24)9 διά Περσικόν
ΙΖΕΝΥ	69	9072	ε. Τακοράντι 2)9	ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ*	44	14775	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)7)75
ΙΖΙΜΑΝΗΣ (π.)*	52	1190	Δ. Κων(πολίν 30)8	ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ*	44	12646	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)2)75
ΙΖΟΥΑΙΔΑ (κ.)	49	6739	εἰς Λάγος 14)4	ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	Δ. Χόγκ Κόγκ 1)9 διά Μπουσάν
ΙΖΟΥΑΙ ΔΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	Δ. Νιώρμπαν 18)8 διά Ρένιον	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	Δ. Λάς Πάλμας 22)9
ΙΖΟΝΝΥ (κ.)	57	9680	Δ. Γιθράλταρ 24)4	ΧΡΗΣΤΟΣ Μ. (κ.)	54	1100	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΖΟΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	Δ. Σουέζ 2)8 διά Σ. Αραβίαν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.)*	58	11765	Ε. Ντακάρ 4)7
ΙΖΩΡΤΖΥ	54	8119	εἰς Πειραιᾶ 19)2	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	Δ. Σακάι 7)9 διά Ναχόντκα
ΤΙΝΤΑΧΟΔΗ (κ.)*	43	4313	άργει εἰς Πειραιᾶ 16)5)75	ΧΡΥΣΑΛΑΙΣ (κ.)	65	12191	Δ. Αιμόδυργον 25)8 διά Νητρόδητ
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	Δ. Σιγκαπούρην 21)9 διά Περσικόν	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	Δ. Μαπούτο 17)9 διά Σ. Αραβίαν
ΤΟΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	Δ. Αϊλ. Δφ Γκραίην 18)9	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	Δ. Κάργκ διά 11)8 διά Σ. Κρουά
ΤΟΛΗΗ	56	3146	Δ. Παναμά 8)9	ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΔΑΝ-			
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	Δ. Βορέδαν 7)9	ΔΡΗ (δ.)	66	41066	Δ. Μπέλιγκχαμ 11)9
ΤΟΥΑΛΑ (κ.)	53	8257	ε. Τζένταν 14)9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	Δ. Σιγκαπούρην 13)9 διά Μπάσραν
ΙΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	ε. Σάν Αντόνιο 7)9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	Δ. Λάγος 10)9 διά Μπ. "Αύρες
ΙΡΕΦΑΛΛΓΚΟΝ ΛΟ-				ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΚΡΟΣ π.	50	8201	Δ. Κολόμπο 5)7
ΤΖΙΚ (δ.)	59	12787	Δ. Σιγκαπούρην 24)8	ΧΩΚ	76	10256	Δ. Π. Σάιδ 22)9

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” Ε.Π.Ε.

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

•Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Όρφεως 18, Νέα Σμύρνη	•Επί τῆς δηλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυφαλλός	•Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ Βοσπόρου 229, Νίκαια
--	--	---

Τυπογραφικαὶ ἔγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ  
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-  
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 417

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1977

### Today and Tomorrow

We had asked Mr. Costas M. Lemos to give us his opinion on the present crisis in shipping and the "ships of tomorrow" to which request we have received the following reply:

"I am very glad to give you my thoughts on the current shipping crisis although it would be wrong to call it a shipping crisis when, in fact, it happens to be a world crisis that has continued from 1976 into 1977 and has become worse.

"Personally, I do not agree with more purchases and orders for newbuildings. Not because I believe those who indulge in them cannot bear the burden but because we are going through a period of transition in shipping.

"In the next five to ten years I foresee a radical change in the type of ships — in the type of engine and accommodation and in living and working conditions — with only an engine crew for maintenance during the eight-hour working day.

"The functioning of a ship will change and adapt itself to the technological advances of the immediate future. Unfortunately, the ships that are now being built are only repetitions of past constructions.

"On the 21st of September I shall be in Paris where I have been invited by the Bureau Veritas, following my election to the board of the French register to discuss the forthcoming developments in ships.

"All the leading classification societies believe that during the next decade we shall see radical changes in ship propulsion. There has been much progress in the use of atomic energy and both the British and American registers have done considerable research in this field.

"And that is as it should be. If we consider that only in the western world there are today 250 warships and auxiliary vessels with double and triple crews and that there are more than 50 nuclear power stations functioning and completely manned by personnel trained in nuclear energy.

"As has happened in the past, the crews of these ships will man future atomic-powered cargo ships — in the near future."

Yours,

COSTAS M. LEMOS

Lousanne, 19th September 1977

### Strength in Unity

There is good news from Japan with respect to the insistent demand made by the Greek Shipowners' Association with regard to orders placed at Japanese yards and the situation that has arisen following the revaluation of the yen.

The Japanese have been made aware of the difficulties caused by this development

and have already made adjustments to their contracts with some of their more faithful clients. Thus, one Greek owner who has ordered four ships at Japanese yards has had the cash advance reduced from 30 to 20% and terms of payment extended from eight years to twelve. Another Greek owner who had also ordered four ships was allowed to pay cash for the entire cost with a discount of 11.20%.

Collective action by the Association has borne fruit. More proof of the axiom that in unity there is strength.

### Tomorrow's Ships

It would be a good thing if Ministry of Mercantile Marine officials were made aware of the fact that West European shipowners are solving the crew shortage by resorting to almost complete automation.

Ships ordered by Sweden's Brostrom group at the Mitsui yards will be manned by a minimum number of officers and men and this has been accepted by the Swedish maritime unions. Moreover, the vessels will abide by all safety regulations and will be far more economical to run.

Greek shipowners have already ordered Friendship type ships in Japan which incorporate all the latest technological advances as a result of which the vessel's propulsion is controlled by the master and only two engineers. In addition, deck machinery and other equipment is also fully automated. Only sixteen persons are required to man these ships which cost half a million dollars more to buy because of this automation.

These are tomorrow's ships and all future constructions will be aimed precisely at limiting the number of crew required to run them. Maintenance will be carried out in specially equipped dockyards.

This is the only way our shipowners can compete with the rest of the world and the Ministry should put no obstacles in their way. It is a simple matter of survival.

### A Peculiar Charge

The European-American Banking Corporation has sent a circular to various large banks and finance houses to the effect that the Greek authorities are obstructing the transfer of Greek-flag ships to other registries in spite of assurances to the opposite effect given to mortgagors of these vessels. The case in point happens to be the Colocotronis-owned "Audacious", a 66,500 dwt. tonker over which the owners and the Banking Corporation are presently in litigation.

The allegations in the circular are not true, as far as the Greek flag is concerned. We do not know why the transfer is being delayed but the Ministry of Mercantile Marine should reply to the Bank Corporation accordingly. In any case, ships registered under the Greek flag under article 13 can be freely transferred.

### Mr. Anthony Chandris M.P.

We have often urged the Government to show some recognition to the valuable contributions made to the Greek economy by Greek shipowners. Now we hear that Mr. Karamanlis intends to include in his list of appointed deputies to the Greek Parliament, Mr. Anthony Chandris, President of the Greek Shipowners' Association.

A very good move, in our opinion. The presence of Mr. Chandris in the Greek Parliament will be useful both for shipping and for a closer relationship between the state and shipping. His voice will be heard in responsible quarters.

### Chinese Purchases

Chinese interest in second-hand ship continues. It is centred mainly on good European tween-deckers and medium-sized bulk carriers. From the beginning of May to the end of August, 33 ships of 572,651 dwt. have been acquired by the Chinese at an estimated cost of more than \$127 million.

We do not know if the purchases were prompted by low selling prices or other reasons.

Although the Chinese interest is centred on tweendeckers of 10,000 to 15,000 dwt. the purchase of seven British 7,000-ton liners was announced recently, plus one 6,000-ton cargo/passenger ship. Also, three smaller ships were bought in early September of 3,000 tons each. The bulk carriers bought by the Chinese were in the 20,000 to 40,000-ton range. All these vessels were between 10 and 12 years old.

The Chinese are continuing to buy and nobody knows for how long they will keep buying.

In any event, these purchases will affect Greek shipping which is currently engaged on a sizable percentage of Chinese transport.

### The Private Training Schools

More attention should be paid to the private training schools for deck officers and engineers. They are performing a valuable service by turning out apprentices at no cost to the state or to the shipping community.

It would be advisable both for the state and the shipowners to provide them with both moral and financial support so that their training methods and the equipment they use could be improved. At the present moment, the upheavals that have occurred in the entire training system are threatening them with extinction. They should be kept going at all costs.

# 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

TELEPHONES : 4523333 / 4510926  
(AOH) : 8220320 / 9221240

TELEX: 212084 GRÈCE