

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1978

Αρ. Φύλλου 1027/786

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1027) 786

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΞΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1978

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### ΤΟ ΚΑΙΡΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Κορεατικά πληρώματα ναυτολογούν οι έφοπλισταί μας. Ταξίκαια της θέσης των Κορεατών έξαιρουν και αι πληροφορίες μας. Είναι έξι έπαγγέλματος ναυτικοί, πειθαρχημένοι, ήσυχοι, προσηλωμένοι εἰς τὸ καθήκον των. Αἱ άναφοραὶ τῶν Πλοιάρχων φέρουν τοὺς Κορεάτας ναυτικούς, ὡς τοὺς καλυτέρους ὄλων τῶν Ἀστατών.

Οἱ ἱάπωνες έφοπλισταί, φεύγοντες τὴν ἀκρίβειαν τῆς μισθοδοσίας τῶν συμπατριώτων των ναυτικών, ἔχουν στραφῆ καὶ αὐτοὶ πρὸς τοὺς Κορεάτας. Ὁμογενῆς έφοπλιστῆς ἐπὶ τῶν 17 σκαφῶν του ἀπασχολεῖ τὴν Κορεατικὴν πληρώματα, ἀπὸ τοῦ Πλοιάρχου μέχρι τοῦ ναυτοπαιδοῦς.

Καὶ έφόσον ἡ Ναυτιλία μας διογκούται ἐπὶ τοσούτον ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ θὰ ἀναγκάσῃ καὶ τοὺς "Ἐλλήνας έφοπλιστάς νὰ ἀναζητοῦν εἰς εύρυτέραν κλίμακα τὰ πληρώματα μεταξὺ τῶν ἀλλοδαπῶν.

Πρὸ ἡμῶν οἱ "Ἄγγελοι: καὶ οἱ Νορβηγοὶ προσέφυγον εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ξένων ναυτικῶν. Ἡ ἀπροθυμία καθόδου εἰς τὴν θάλασσαν ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ ὅλων τὰς Ναυτιλίας, αἵτινες αὔξανουν τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων των καὶ τὴν χωρητικότητά των.

Οἱ Νορβηγοὶ διὰ τοῦ αὐτοματισμοῦ τείνουν νὰ περιορίσουν τὴν προσφυγὴν εἰς τὰ ξένα πληρώματα. Ἡ Ἐλλειψις, πάντως, Νορβηγῶν ναυτικῶν, ἀκόμη καὶ τώρα μὲ τὴν κρίσιν, εἶναι πιεστική.

Καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπάρκειας φέρουν τοὺς έφοπλιστάς μας ὑποχρεωμένους εἰς μεγαλύτεραν κλίμακα νὰ ναυτολογοῦνται καὶ αὐτοὶ τοὺς ἀλλοδαπούς. "Εχουμενὸς ὅμως καὶ νὰ παραπηρόσωμεν, ὅτι δὲν ἐμελετήθη, ὅσον θὰ ἔπερπεν, οὔτε ἀπὸ τοὺς έφοπλιστάς οὔτε ἀπὸ τὸ ἀκρόδιον 'Υπουργείον, τὸ ζῆτημα τῆς ἀπροθυμίας τῶν νέων νὰ ἐπιβούν τῶν πλοίων οὔτε τὰ ἀνεικυνόμενα μέτρα ἐλήφθησαν ἵνα καταστῆσουν ἀλκυστικώτερον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Όρισμένα μέτρα θὰ ἔπερπεν νὰ ληφθοῦν, τὰ ὅποια οὐδὲ κάν ἐμελετήθησαν. Ἡ προσφυγὴ πρὸς τὸ ἀλλοδαπὸν στοιχεῖον εἶναι εὔχερής, ἀλλ' ὅχι καὶ ἡ πλέον ἐνδειγμένη καὶ συμφέρουσα τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν μας. Ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐτερόλεπτο νὰ ἀποφευχθῇ. Συνάλλαγμα πολύτιμον διορέει εἰς ξένους ναυτικούς, ἐνῷ καὶ τὰ ἀτυχήματα εἶναι περισσότερα μὲ τοὺς ἐγχρόμους, τοὺς ἐπιβαίνοντας ἥδη τῶν πλοίων μας.

Οὐκ ἔπερπεν νὰ μελετηθοῦν αἱ συνέπειαι ἐκ

τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἐγχρόμων. Ἀπὸ δοσαὶ οἱ Πλοίαρχοι μᾶς ἀναφέρουν αἱ συνέπειαι αὐταὶ εἶναι σοβαραὶ, ἐλάχιστα ἐποικοδομητικαὶ διὰ μίαν Ναυτιλίαν προηγμένην, κρατούνταν τὰ πρωτεία μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Αἱ στήλαι αὐταὶ θὰ ἀφερώσουν χώρων περισσότερον εἰς τὸ καίριον ζῆτημα τῆς ἀνεπάρκειας τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ. Θά ἀποδείξουν ὅτι ὅχρι τοῦδε δὲν ἐλήφθησαν οὔτε ἀπὸ τοὺς έφοπλιστάς οὔτε ἀπὸ τὸ Κράτος τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα. Καὶ η κατάστασις χειροτερεύει. Ὁλίγον ἀκόμη καὶ θὰ ἰδωμεν τοὺς ἐγχρόμους κυριαρχούντας εἰς τὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων μας. Καὶ τότε δὲν θὰ ἀναζητήσουμεν μόνον τὰ κατώτερα πληρώματα, ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ ἐπιτελεῖα τῶν πλοίων μας. Καὶ θὰ διερωτηθῶμεν: Ποῦ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία;

### Ο «ΓΝΗΣΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ»

Ἡ ὑπὸ τῆς UNCTAD συσταθεῖσα δύμας ἐργασίας κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτῆς σύνοδον, μὲ τὴν συμμετοχὴν ὑπεριπροσώπων 43 χωρῶν, υἱοθέτησε παμφυφεὶ πρότασιν διὰ τῆς ὅποιας διαπιστούνται ὅτι αἱ σημαῖαις «έλευθέρας νηολογήσεως» ἐπηρεάζουν δυσμενῶς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν συναγωνιστικότητα τῶν στόλων τῶν ἀποικιῶν χωρῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν. Περαιτέρω ἡ πρότασις θεωρεῖ ἀναγκαῖαν τὴν παραβινὴν γινεσθεῖσαν μεταξὺ πλοίων καὶ χώρων νηολογήσεως, δασικούμενου ἐπὶ τῶν ἀκολούθων κριτήριών:

- Συμβολὴ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὴν ἑπτικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας.
- Ἐπίδρασις τῶν ἐσόδων καὶ δαπανῶν τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας.
- Ἀποσχόλησις ὑπηκόων τῆς χώρας ἐπὶ τῶν πλοίων της.
- Ίδιοκτησία τοῦ πλοίου.

Τέλος η δύμας ἐργασίας ὑπέδειξεν ὅπως ἡ μελέτη τοῦ θέματος ἐν τῷ πλοιστών τῆς UNCTAD συνεχισθῇ ἐπὶ τῷ τέλει ἐξακριβώσεως τῆς πλοιοκτησίας τῶν ὑπὸ σημαῖας ἐλευθέρας νηολογήσεως πλοίων, προσδιορισμοῦ τῶν συνδέσεων ὑπὸ τὰς δόπιας τὰ πλοία ταῦτα χρησιμοποιοῦνται, καθορισμοῦ τῶν ἐνδιαφερομένων, εἰσαγωγικῶν καὶ ἐξαγωγικῶν, χωρῶν καὶ τέλος συγκεντρώσεως τῶν συγκριτικῶν στοιχείων τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως.

Καλή, δεδιώκω, καὶ χρήσιμος εἶναι ἡ με-

λέπη ὅλων αὐτῶν τῶν θεμάτων. Πολὺ φοδούμεθα, ὅμως, ὅτι εἰς τὸ τέλος δὲν θ' ἀπομίνη εἰμὴ ὁ νέος ὄρος τῶν «σημαίων ἐλευθέρων νηολογήσεως», ὁ ὅποιος ἡλθε νὰ προστεθῇ εἰς ὅσους ἄλλους κυκλοφοροῦν διὰ νὰ χαρακτηρίσουν τὸ μεγαλύτερον ἵσως φαινόμενον τῆς παγκοσμίου μεταπολεμικῆς Ναυτιλίας.

### ΝΑΥΤΙΑ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΑΙ

Τελευταίως πολὺ συζητησις ἐγένετο εἰς τὸν Τόπον περὶ τῆς ἀνάγκης ἀναδιοργανώσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος, εἰς τρόπον ὃστε νὰ δυνηθῇ τοῦτο καὶ καλύψῃ καλύτερον τὰς πιστωτικάς ἀνάγκας τῆς ἐγχωρίου χρηματογράφου.

Δὲν ἐπιχυμούμεν νὰ ὑπεισέλθωμεν εἰς τὴν γενικότεραν συζήτησιν, ἀλλὰ δραττόμενοι τῆς εὐκαιρίας τονίζομεν ὅτι, τὸ συμφέρον τοῦ Τόπου, τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ σύτῳ τῶν ιδίων τῶν Τραπεζῶν, ἐπιβάλλει τὴν ὄργανωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ τραπεζικοῦ μας συστήματος, κατὰ τρόπον δυνάμενον νὰ ἔξυπρετήσῃ ἀπολύτως τὰς ἀνάγκας καὶ τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ θαλασσία ἐπιχειρηματικότης εἶναι διεθνής, συναλλασσομένη μὲ τὰς συνηθείας καὶ τὴν ταχύτητα τῶν ξένων τροπεζικῶν ἴδρυμάτων. Δὲν ἀντέχει εἰς περιωχημένα συστήματα καὶ ἀντιλήφεις πού ἀπὸ μακρού ἔχουν ἔξαφανισθῇ ἀπὸ τὴν σύγχρονον τραπεζικὴν ὄργανωσιν τὸν ἔξωτερικοῦ.

Ἐπιτιχυμούμεν ἐπαναπατρισμὸν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλ' ὅπτος πρέπει νὰ μὴ περιορίζεται μόνον εἰς τὴν ἀπλήν μετεγκατάστασιν τῶν γραφείων, ἀλλὰ νὰ κατατείνῃ νὰ περιλάβῃ τὸ σύνολον τῆς ἐφοπλιστικής δραστηριότητος. Πρέπει νὰ μεγιστοποιηθῇ τὸ κέρδος τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἀπὸ τὴν ἀσκήσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικότητος εἰς τὴν Πατρίδα μας.

Διερωτώμεθα τί ἐγένετο διὰ τὴν διακίνησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων μέσω τοῦ ἑλληνικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος; Ἡ ἀπάντηση δὲν δύναται νὰ είναι ίκανη ποιητική. Ἐξειδικευμέναι μορφαὶ βραχυπροθέσμων καταθέσεων, ἀπὸ ἑταῖρους καθιερωμέναι εἰς τὸ ἔξωτερικό (seven days notes, call accounts) εἰπὲ τῶν ὑποίων καὶ μόνον κινεῖται ἡ διεθνής ἐπιχειρηματικότης, δὲν ἔχουν εἰσέτι μεταφυτευθῆ παρ' ἡμῖν.

Ὑμνολογώμεν τὰς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν καὶ λοιπῶν ἐργαζομένων τοῦ ἔξωτερικοῦ ώς πανάκειαν διὰ τὸ ισοζυγίον πληρωμῶν μας καὶ οὐδὲν πρόπτομεν διὰ τὴν μέσω ἡμῶν διακίνησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, τὴν δόπιαν καρπούνται αἱ ξέναι Τράπεζαι. Ἡ πλημμυρίς τῶν ἐγκατασταθεισῶν εἰς Πειραιά ξένων Τραπεζῶν πολλὰ λέγει.

Πώς, λοιπόν, θέλουμε να Ναυτιλία μας νά είσκομεσθη περισσότερα, όταν οι συναλλαγματοφόροι κρουνοί της είναι στενοί ή άκομη και κλειστοί; Δὲν ομιλώμεν και διὰ τὸ ἔτερον σκέλος, τὴν ὀφειλομένην τραπεζικήν χρηματοδότησιν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, τὴν πρώτην ἔξαγωγικὴν διομηχανίαν τῆς Χώρας.

Τὴν Ναυτιλίαν ἐσυγθίσαμεν νά τὴν βλέπωμεν και νά τὴν κρίνωμεν μὲ τὸ τί εἰσφέρει καὶ κατ' ἔξαρεσιν πρὸς ὅ,τι γίνεται μὲ τοὺς λοιποὺς παραγωγικοὺς κλάδους τῆς Οἰκονομίας μας, οὐδέποτε ἀκούμεν διὰ τὸ τί πρέπει καὶ ἡμεῖς νά τῆς προσφέρωμεν, ὅχι χαριζόμενοι ὑπὲρ αὐτῆς, ἀλλὰ διὰ νά εἰσπράξουμεν ὡς ἔθνικὸν καὶ κοινωνικὸν σύνολον τὰ περιστόθερα.

Ἀκόμη εἰς τὰ ὄτα μας ἥχοῦν τὰ σαλπίσματα τῶν νωπῶν κυβερνητικῶν ἔξαγγελιῶν περὶ τῶν νέων ἀναπτυξιακῶν κινήτρων, ἀπὸ τὰς ὅποιας Ἐλαμψεν... πανηγυρικῶς διὰ τῆς ἀπουσίας τῆς Ναυτιλίας μας, η μόνη ὅμως ποὺ δύναται νά επιτύχῃ καὶ μάλιστα δραστηριόθεσμως, τὸ σύνολον, σχεδόν, τῶν κρατικῶν οἰκονομικῶν ἐπιδιώξεων. Αὐτὸς ὅμως ἀποτελεῖ ἄλλο θέμα, δι' ἄλλην φοράν. "Ἄς ἐνθυμηθούν οἱ ἀρμόδιοι ὅτι νά ἔνταξις τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα θὰ αὐξήσῃ τὰς δυνατότητας ιδρύσεως εἰς τὴν Χώραν μας ὑποκαταστημάτων ὑπὸ τῶν τραπεζικῶν συγκροτημάτων τῶν λοιπῶν χωρῶν· μελῶν τῆς ΕΟΚ, δάσαι τοῦ ισχύοντος καθεστώτως ἐλευθερίας ἐγκαταστάσεως καὶ ἵσως ὄρων ἀνταγωνισμοῦ. Τὸ θέμα ἐπείγει, τούλαχιστον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας· εἶναι ἀνάγκη ὅπως τὰ πιστωτικὰ μας ιδρύματα, καὶ ἀπότελεν προτεραιότητα, ὥρανονθούν καὶ ἀναπτυχθοῦν πρὸς τὰ κατεύθυνσιν τῆς Ναυτιλίας. Αὐτὴ εἶναι ἡ ἀπαραίμιλος ἔθνικὴ πηγὴ προσκτήσεως διαθεσίμων εἰς συνδλαγμα πόρων, οἵτινες κατ' ἀποκλειστικότητα διοχετεύονται εἰς τὸν δημόσιον τομέα διὰ ἀναπτυξιακούς σκοπούς.

Ἡ Ναυτιλία, ὡς ἡ κυριωτέρα ἔθνικὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότητα εἰς τὸ ἔξωτερον, εἶναι η μόνη ποὺ δύναται νά προωθήσῃ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ Ἑλληνικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος εἰς τὸν διεθνῆ χώρον τῆς ΕΟΚ καὶ πέραν αὐτῆς.

Πρὸς τὰ ἔκει, λοιπόν, πρέπει νά στραφῇ ἡ τραπεζικὴ μας ὁργανωτικὴ προσπάθεια, πρὶν ἡ ἡ ἀναμφισβήτητος ὑπεροχή, ἡ ποι-

κιλία τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν καὶ ἡ ἀνταγωνιστικότης τοῦ Κοινοτικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος μᾶς καταποντίσῃ.

### ΟΙ ΝΕΟΙ ΜΥΔΡΟΙ

'Ολίγαις ἡμέραι παρῆλθον, ἀφότου ἐγράψαμεν διὰ τὰς καταγγελομένας κλοπὰς εἰς τὰ φορτία, τὰ μεταφερόμενα ὑπὸ Ἑλληνικῶν πλοίων, χρονοναυλωμέναν εἰς ἔταιρις τακτικῶν γραμμῶν. Καὶ ὑπεδείξαμεν τὴν ἀνάγκην προστασίας τοῦ καλοῦ ὄντος τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τῆς παραδειγματικῆς πιμερίας παντὸς ἐνόχου.

Εἰς τὰς σημερινὰς χαλεπάς ἡμέρας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν είναι ἐπιτρέπτων νὰ προστίθενται καὶ ἄλλοι λόγοι, ἀνασχετικοὶ τῆς ναυλωσεως τῶν πλοίων μας.

Ἄτυχῶς, νέοι μύδροι εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας μας είδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν Τύπον, οἱ ὅποιοι μὲ τὸν τρόπον καθ' ὃν παρουσιάζονται, εἴναι πρόδηλον ὅτι θέτουν ἐν ἀμφιβόλῳ τὴν καλήν μας πίστιν ὡς διεθνῶν μεταφορέων.

'Η μομφὴ ἀπευθύνεται κατὰ τῶν ιδιοκτητῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, τὰ ὅποια μεταφέρουν ἐμπορεύματα μὲ προσρισμὸν τῶν Περσικὸν Κόλπον καὶ τὴν Νιγηρίαν. "Υπὸ τὸ πρόσχημα, λοιποί, καθυστερήσεως τῆς καταβολῆς τοῦ ναύλου, τοῦ ἐπιναύλου κλπ. εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως, οἱ ἐν λόγῳ πλοιοκτήται κατευθύνουν τὰ πλοῖα τῶν «εις μικρούς λιμένας Ἐλληνικῶν νήσων», ὅπου ἐπιτυγχάνουν τὴν ἔκδοσιν δικαστικῶν ἀποφάσεων δι' ἐκποίησιν τοῦ φορτίου.

Συμφώνως πρὸς τὰ ἔνα αὐτὰ δημοσιεύματα, οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν Λόδων ἀνήσυχοι σαντες ἀπὸ τὸν τρόπον αὐτὸν ἐνέργειας ἐνίων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἐστελον ἐποεύσμένων εἰς Ἐλλάδα ἐκπροσώπους των, οἱ ὅποιοι διεπιστωσαν μίαν δεκαπεντάδα πλοίων ἐμπιπτόντων εἰς τὴν καταγγελλομένην περίπτωσιν, ἐκ τῶν ὅποιών 6 πλοῖα ἐπώλησαν τὰ φορτία των.

Προστίθεται, σχετικῶς, ὅτι τὸ Σάλβατος 'Ασσοσιέσιον προτίθεται νὰ προδῷ εἰς ἐνέργειας πλησίον τοῦ Ἑλληνικοῦ 'Υπουργείου Δικαιοσύνης, εύρισκομένον πρὸς τοῦτο εἰς ἐπαφὴν μὲ πλείστας ἐνώσεις ναυτικῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ιδιαιτέρως τὴν δελγικὴν ἐ-

νωσιν, ἡ ὅποια ὑπεσχέθη νὰ συμμετάσῃ εἰς τὸ προπαρασκευαζόμενον διάβημα.

Κατὰ τὸ ἔκτιμόσεις τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν Λόδων, ἡ πρακτικὴ αὐτὴ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν θὰ συνεχισθῇ καὶ μάλιστα μὲ ρυθμὸν ἔνα πλοίον καθ' ἔβδομα καὶ ὅτι ἡ ἀξία τῶν οὕτω ἔξακολουθητικῶν πωλουμένων φορτίων θὰ ἀνέλθῃ εἰς σημαντικὰ ποσά. "Ἐναὶ μέρος τῶν φορτίων τούτων είναι ἡ σημαντικὴ αὐτὴ τῶν φορτίων τούτων εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, ἐξ οὐ καὶ ἡ ἀνησυχία τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου. Τέλος, οἱ καταγγέλλοντες ἀσφαλισταὶ ισχυρίζονται ὅτι πληροφορούνται τὴν τύχην τῶν μεταφερομένων φορτίων πολὺ ἀργότερον ἀπὸ τὴν πώλησίν των εἰς Ἑλλάδα, διότι οἱ παραδῆται εἰς Περσικὸν καὶ Νιγηρίαν, λόγῳ τῶν γνωστῶν καθυστερήσεων εἰς τοὺς λιμένας τῆς περιοχῆς, ἔχουν ἐδισθῆ ἡ ἀναμένουν ἐπὶ πολλούς μῆνας τὴν παράδοσιν τῶν φορτίων.

Δέν χρειάζεται νὰ σχολιάσωμεν περαιτέρω τὰ ἐπιπτώσεις δύνανται νὰ ἔχουν ὅλα αὐτὰ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ὑπὸ τὰς σημερινὰς δυσκολίους συνθήκας τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς.

Είναι ἀναμφισβήτητον ὅτι, κείμενα καὶ διαβήματα ὡς τὰ προαναφερθέντα, καλλιεργούν τὴν δυσπιστίαν τῶν ναυλωτῶν πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Καὶ μάλιστα εἰς τὴν πολύτιμον, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, περιοχὴ τῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ, πρὸς τὰς ὅποιας ἡ Ἐλλὰς τρέφει, ἐπιπροσθέτως καὶ ἐλπίδας ὅπως καταστῇ τὸ ἐνδιάμεσον πρὸς αὐτὰς διαμετακομιστικὸν κέντρον.

"Ἀνάγκη, θέτεν, ὅπως διερευνθοῦν τὰ καταγγέλλομενα καὶ πρὸ παντὸς νὰ ὑπάρξῃ μία ὑπεύθυνος καὶ ταχεία ἐνημέρωσις ὅσων ἀνήσυχον.

Πάντως ὅσα οἱ καταγγέλλοντες ισχυρίζονται ὅτι γίνονται, πραγματοποιούνται κατόπιν δικαστικῆς διαδικασίας, ἡ ὅποια, κατὰ κάποιον τρόπον, ἀφίνεται νὰ νοηθῇ ὡς μὴ σύμφωνος πρὸς τὴν διεθνὴ συναλλακτικὴν δεοντολογίαν. Καὶ ἐδῶ πρέπει νὰ προσέξουν οἱ ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν προστασίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, λόγῳ τοῦ ρόλου τῆς Ναυτιλίας μας ὡς διεθνούς μεταφορέων.

### ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ Υ.Ε.Ν.

"Ἡ χάραξης ἐνιαίας πολιτικῆς ἐπὶ τῶν λιμένων, ὅποτελεῖ κατεπείγουσαν ἀνάγκην, συνυφασμένην τόσον μὲ τὴν γενικότεραν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας, ὅσον καὶ πρὸς τὰς ποικίλας ναυτιλιακάς μας δραστηριότητας.

Τὸ θέμα γνωστὸν εἰς τὰς γενικάς του γραμμάς, ἔχει ἀπὸ μακρού ἀπασχολήσει τὰς στήλας τῶν Ναυτιλιακῶν Χρονικῶν.

"Ἡδὶ ὁ χρόνος είναι ὡριμός διὰ τὴν ἔξαγγελίαν τῆς ἔθνικῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν λιμένων τῆς Χώρας, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἡ Ναυτικὴ Ἐλλὰς μὲ τὴν ἐπίζηλον γεωγραφικὴν τῆς θέσιν, δικαιούτων νὰ ἐλπίζῃ ὅτι πολλὰ ἔχει νὰ προσπορισθῇ.

Παραδήλως πρὸς τὴν ἐπεξεργασίαν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ χωρήσῃ μὲ ταχὺ ρυθμὸν εἰς τὴν ἐπιτελικὴν ὀργάνωσιν τῆς προσφάτως ιδρύσεως παρ' αὐτῷ Γενικῆς Διευθύνσεως Λιμένων, ὡσπερ νὰ δυνηθῇ εἰς τὰ νέα του καθήκοντα, τὰς ἀπορρέοντας ἐκ τῆς εἰς αὐτὸν διοικητικῆς ὑπαγωγῆς καὶ ἐποπτείας τοῦ συνόλου τῶν Λιμενικῶν 'Οργανισμῶν καὶ Λιμενικῶν Ταμείων τῆς Χώρας.

"Ἄνευ ἀναλόγου διοικητικῆς ὑργανώσεως καὶ ἐπιλεκτικῆς ἐπανδρώσεως, πλαισιούμενης δι' ἐπιτυχούς συνθέσεως συλλογικῶν γνωμοδοτικῶν ὄργανων, η διοικητικὴ ὑργανώσις τοῦ YEN εἰς τὸν τομέα τῶν λιμένων, πολὺ φοδούμεθα ὅτι θὰ παραμείνη γράμμα νεκρόν.

"Ἀπὸ τὴν στελέχωσιν αὐτὴν τῆς Γενικῆς Δ) νεσσού Λιμενικῶν δὲν πρέπει νὰ ἀποστιάσουν ἔξειδικευμένα στελέχη τῶν ἐποπτευομέ-

For all your shipping requirements  
and problems in Italy, apply to

**COSTANTINO TOMASOS LTD.**

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS  
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &  
BUNKER CONTRACTORS  
INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5  
80133 Naples

Phones : 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex : 71080 CHIOS NA

Cables : CHIOS NAPLES

## Oi Kanones «TOBALOP»

Οι άνεξάρτητοι ιδιωτικοί έφοπλισται αντιτίθενται επιμόνως σε ιστήν αναθεώρησιν των κανόνων του ΟΤΒΑΛΟΠΤΗΝ προτεινούντας μεγάλας έταιρος πετρελαϊκών.

Είμεθα δέδαιοι, ότι το «Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας» τελεί έν πλήρει γνώσει των νέων του αύτών εύθυνων.

Η άναμενομένη όριστική ένταξης της Χώρας μας είς την ΕΟΚ, έπιδιάλει την έπιστημαν και τὸν συντονισμὸν ὅλων τῶν συναφῶν ἐνέργειῶν, διότι, ὡς μὴ λησμονήται, ἡ θεοκρατία μας ἐπιδίωξις περὶ ἀναδείξεως τῆς Ἑλλάδος ὡς διεθνοῦς διαμετακομιστικοῦ κέντρου, ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ιταλικὸν συναγωνισμόν, χώρας ἡδού μέλους τῆς ΕΟΚ.

### ΔΙΑ ΤΟ Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Θερμὸς συγχαρητήριας δόμείλονται εἰς τὸ Εμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς, διὰ τὴν πρωτοβουλίαν του ὅπως ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν Πανελλήνιον Σύνδεσμον Ἑξαγωγέων, ὁργανώσουν ἐν Πειραιεῖ εἰδικὸν διάσκεψιν ἀπὸ 20-22 τρέμηνος, μὲ θέμα «Ἡ Ἑλλάς ὡς Κέντρον Διεθνῶν Μεταφορῶν καὶ αἱ ἑλληνικαὶ ἑξαγωγαὶ».

Θέμα ἐπίκαιρον καὶ σοδαρόν, χρήζον ἀμέσου ἀντιμετώπισεως, ἵνα ἡ Ἑλλάς, λόγω γεωγραφικῆς θέσεως, ἐπωφελήτη τοῦ ἀναπτυξιακοῦ ὄργανου τῶν πετρελαιοπαραγωγικῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τοῦ χειμαρρώδους ἐμπορικοῦ μονοδρόμου πρὸς τὴν ἐλόγων περιοχὴν.

Ὦς πρὸς τὸ ἔπειρον ἀντικείμενον τῆς συνερχομένης διασκέψεως, τὰς ἑξαγωγάς, ὡς ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» προσφάτως κατεδείχθη, δάσει τῶν διαθεσίμων ἐπισήμων στατιστικῶν στοιχείων, τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον τῆς Χώρας (εἰσαγωγαὶ - ἑξαγωγαὶ), εἰς ποσοστὸν τοῦ 94% διεξάγεται ἀπὸ θαλάσσης. Κατὰ συνέπειαν τὸ λιμενικὸν κόστος, ὡς καὶ αἱ ἔγειρι συνθῆκαι τῆς διὰ τῶν λιμένων διακινήσεως τῶν ἐμπορευμάτων, συνιστοῦν ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἀνταγωνιστικότητα τῶν ἑξαγωγῶν μας.

Ἡ ἐπιλογὴ τοῦ Πειραιῶς, πρώτου ἐπιδιμείου κέντρου τῆς Χώρας, διὰ τὴν ὁργανούμενην διάσκεψιν, πιστεύομεν ὅτι ἐπὶ ἀναδόγων σκέψεων θὰ ἐβασίσθη.

Τὰ πρὸς συζήτησιν θέματα μοιραίων ἀπονταὶ τοῦ ἑκουσιονισμοῦ, τῆς λειτουργικότητος καὶ τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῶν λιμένων μας —καὶ πρωτίστως τοῦ Πειραιῶς. Ἀναμένομεν ὅτεν μὲ εὐλογούν ἐνδιαφέρον τὰ πορίσματα τῆς συσκέψεως τῶν ἰδιωτικῶν ἑξαγωγικῶν φορέων τῆς Χώρας, τὰ ὅποια θὰ πρέπει νὰ ὑλοποιηθοῦν τὸ ταχύτερον, εἰς τὰ πλαίσια τῶν πρὸς θεσμοθήτησιν ἑξαγγελθέντων ἀναπτυξιακῶν κινήτων.

### ΜΕΓΑ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

Τὴν Ναυτικὴν Ἀκαδημίαν, τὸ ἀνώτερον αὐτὸν ἐκπαιδευτικὸν ἴδρυμα τῶν ναυτιλλούμενης Ἑλλάδος, προγραμματίζει ὁ κ. Κεφαλογιάννης. Χαίρομεν διὰ τὸν πρωτοβουλίαν του. Αἱ στήλαι αὐταὶ ὡς ἰδέαν, τὴν ἔχουν ἡδού προσδόλλει.

Ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀλλάξει τεχνολογικῶς. Ὁ αὐτοματισμὸς καὶ ἡ ἡλεκτρονικὴ κανονίζουν πλέον ὅχι μόνον τὴν ναυσιπλοΐαν, ἀλλὰ καὶ πάσαν πρᾶξιν ἐπὶ τὸν πλοίων προερχομένην ἀπὸ τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ ἀνθρώπου. Ἡ Ναυτιλία μας, ἐξ ἀλλου, εἶναι ἐν τῇ κυριολεξίᾳ μεγάλη. Ἀναπτηταμένη ἀνὰ τὴν Ὅρογειον ἡ δράσις της. Οἱ διαχειρισταὶ τῶν σημερινῶν πλοίων —οἱ Πλοίαρχοι καὶ οἱ ἀπὸ ξηρᾶς ἐφορεύοντες τὰ τῆς κινήσεώς της— πρέπει νὰ εἶναι κόποχοι εύρυτερών γνώσεων, νὰ ἔχουν συμμορφωθῆ μὲ τὴν ὅλην πρόσδοσον τῆς ναυτικῆς τέχνης καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

Παντοῦ, γύρω μας, αἱ σπουδαὶ τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν, ὅπως καὶ τῶν μηχανικῶν, εἶναι εὐρύτεραι· θίγουν καὶ προάγουν ζητήματα ἄγνωστα εἰς τὰς συνήθεις ναυτι-

ται επιμόνως εἰς τὴν αναθεώρησιν τῶν κανόνων τοῦ ΟΤΒΑΛΟΠΤΗΝ προτεινούντας μεγάλας έταιρος πετρελαϊκών.

Ἡ διεθνὴς ὁργάνωσις διὰ τὴν πρόληψιν τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης καὶ τῶν λιμένων «Τὸ 6 αλόπ», προτείνουν τὴν αναθεώρησιν τῶν Κανόνων, ἥτις ἀποδέπτει νὰ μεταβιβάσῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μέγα μέρος τῆς δαπάνης τοῦ καθαρισμοῦ τῶν ζημιῶν ἀπὸ τὰς κηλίδας πετρελαϊκού, τὰς προκαλούμενας ἀπὸ τὰ μικρὰ δεξαμενόπλοια.

Τὰ συμφέροντα συμμετοχῆς τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαϊκού μετεχουσῶν εἰς τὸ «Τὸ 6 αλόπ», προτείνουν τὴν αναθεώρησιν τῶν Κανόνων, ἥτις ἀποδέπτει νὰ μεταβιβάσῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μέγα μέρος τῆς δαπάνης τοῦ καθαρισμοῦ τῶν ζημιῶν ἀπὸ τὰς κηλίδας πετρελαϊκού, τὰς προκαλούμενας ἀπὸ τὰ μικρὰ δεξαμενόπλοια.

Ἡ παγκόσμιος ὁργάνωσις τῶν ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν ἀντιτίθεται εἰς τὴν τοιαύτην αναθεώρησιν τῶν Κανόνων καὶ προτιμούν τὰ μέλη τῆς νὰ συνεχισθῇ ἡ ισχὺς τῶν υφισταμένων Κανόνων, οἵτινες θεωρούνται εὐθεῖς καὶ λογικοί.

Ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἑλλήνων Εφοπλιστῶν» εἰς τὰ μέλη τῆς τοιαύτης αναθεωρήσεως καὶ θὰ προσπαθήσουν νὰ τροποποιηθοῦν αἱ προτεινόμεναι αἱ αναθεωρήσεις ἵνα παροσχεθῇ ἔνα καθεστώς ἐπὶ δικαιοτέρας καὶ ισημερίας.

Καὶ σχολάς. Ἡ σύστασις ὀκριδῶς τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας σκοπὸν κύριον θὰ ἔχῃ ὅχι μόνον τὴν πληρεστέραν κατάρτισιν τῶν ἐπιτελείων τῶν πλοίων καὶ τῶν διασχειστικῶν γραφείων, ἀλλὰ καὶ τὴν μετεπτάσιν, τῶν ἐπιθυμούντων τὴν γενικωτέραν μόρφωσιν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας.

Μέγα τὸ ἔργον. Ὁ κ. Κεφαλογιάννης θὰ είναι ἄξιος τῆς εὐγνωμοσύνης τῆς ναυτιλογίας Ἑλλάδος, ὃν ἐπιτυχηῖ εἰς τὴν πρωτοβουλίαν σκέψειν του. Ἡ κατάρτισις τῶν ναυτίλων μας ἐξιχθῇ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης ἀσχολουμένων ζένων.

Καὶ ἐφόσον ἡ πρωτοβουλία ἀναληφθῇ ἀπὸ τὸν κρατικὸν παράγοντα ἡ σύστασις τῆς Ἀκαδημίας θὰ κερδίσῃ τὸ πρῶτον δῆμα. Ἡ Ναυτιλία μας εἶναι μεγάλη· μηπορεῖ καὶ αὐτὴ νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὰς δαπάνας τοῦ μεγαλειώδους αὐτοῦ ἔργου. Οἱ χορηγοὶ θὰ ἀναζητηθοῦν.

### ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Προσφάτως διεῖχθη εὐρεῖσα συζήτησις εἰς τὴν Βουλήν, κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ Κυβέρνησις διεκρίζειν κατηγορηματικῶν, ὅτι ἡ μαθητικῶσα νεολαία θὰ προστατεύῃ ἀπὸ τὴν πολιτικὴν διάβρωσιν. Ἐπειδὴ δὲν είναι πολὺς ὁ καιρὸς ποὺ ἔλαβον χώραν μερικαὶ ἀνησυχητικαὶ ἐκδηλώσεις εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κρίνομεν σκοπίμων νὰ παραθέσωμεν τὸ οἰκεῖον ἀπόσπασμα ἐν τῶν δηλώσεων τοῦ κ. Υφυπουργοῦ Παιδείας, μὲ τὴν σκέψιν ὅτι ἡ ἐνότης τῆς κυβερνητικῆς γραμμῆς ἐπὶ τῆς Παιδείας, Ισχύει καὶ διὰ τὰς Δημοσ. Σχολὰς Ε.Ν., οἵτινες τὴν εὐθύνην ἔχει τὸ «Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας».

Ίδου τὸ κείμενον τῆς ὑπουργικῆς δηλώσεως:

«Εἶμαι ύποχρεωμένος νὰ δηλώσω ὅτι ἡ

Κυβέρνησις εἶναι ἀμετακίνητη καὶ μὲ κάθε θυσία καὶ μὲ κάθε νόμιμο μέτρο θὰ προστατεύσουμε τὴν οὐδετερότητα τῶν σχολείων, διότι μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο προστατεύουμε τὴν δημοκρατία. Ἡ πρώρη ἐνασχόληση τῶν μαθητῶν ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερο κίνδυνο γι' αὐτὴν τὴν ίδια τὴν δημοκρατία γιατὶ ἀνοίγει τὸν δρόμο πρὸς ὄλοκληρωτικές τάσεις καὶ τροφοδοτεῖ τὰ κόμματα τῶν παρατάξεων μὲ ὄλοκληρωτικό χαρακτήρα. Γ' αὐτὸν πρέπει νὰ συμπαρασταθῆτε στὴν Κυβέρνηση γιὰ νὰ διαφυλάξῃ τὸν χώρων τῶν σχολείων ἀπὸ τέτοιου εἰδούς παρεμβάσεις».

Ὦς πρὸς τοὺς μαθητὰς τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν., τὰ αὐριανὰ στελέχη τῆς Ναυτιλίας μας, τοὺς συνιστῶμεν μικρὰν ὑπομονήν. Ἡ ἐπαγγελματική τῶν σταδιοδρομία μὲ τὰ ἀνά τὴν Υδρόγειον ταξίδια, τοὺς ἐπιφύλασσει ἔνα μοναδικὸν προνόμιον· νὰ σχηματίσουν δηλαδὴ προσωπικὴν ἀντίληψιν ἀπὸ τὰς εἰδοπεικές τῶν σημερινῶν τοῦ καιροῦ καὶ πολιτικὰ συστήματα. Μέχρι τότε ἂς φροντίσουν νὰ παραμείνουν ἀδέσπουτοι, ἀπότολοδοξίας, ποὺ ὡς μοναδικήν των ἐπιδίωξιν ἔχουν τὴν πρώρων ὑποδολωτικων τῆς έλευθερίας τῆς σκέψεώς των.

### ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ ΑΡΝΟΥΝΤΑΙ

Θὰ ἀπορρίψουν, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, οἱ Ἰάπωνες ναυτηροὶ τὸ αἴτημα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν περὶ διετούς δικαιοστάσιου διὰ τὰ πρὸς αὐτοὺς δάνεια ἐκ ναυτηργήσεως πλοίων. Τὸ δικαιοστάσιον, κατὰ τοὺς Ἰάπωνας, θὰ ἦτο ἀντίθετον πρὸς τὴν συμφωνίαν μὲ τὸν Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων διὰ τὰ ναυτηρικὰ δάνεια.

Οἱ Ἰάπωνες, ἐξ ἀλλού, ἔχουν πληγῇ τόσον ἀπὸ τὴν κρίσιν, ώστε θὰ τοὺς ἥτο ἀδύνατον νὰ συμφωνήσουν ἐπὶ ἄλλης δάσεως

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

### C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.

SHIPBROKERS — LINER & SHIPPING AGENTS — CHARTERING



HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O. Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480,

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP — COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,

P.O. Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

τὰς δανειακάς συναλλαγάς των.

Και ἀκόμη : Αἴτημα "Ελλήνος" ἐφοπλιστού περὶ ἀναπροσαρμογῆς τῆς εἰς γιένες τιμῆς ναυπηγηθέντος πλοίου, θὰ ἀπορριφθῇ καθ' ὅλα τὰ φαινόμενα.

Σημειωτέον ὅτι κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1977, οἱ "Ελλήνης" ἐφοπλισταὶ παρήγγειλαν σκάφη 1.8 ἑκατομ. τόν. γκρός εἰς τὰ ιστωνικὰ ναυπηγεῖα, τὸ 30% τοῦ συνόλου τῶν κατὰ τὸ ἐν λόγῳ ἔτος παραγγελιῶν ἐκ τοῦ Ἑξατερικοῦ.

### ΑΙ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Τὸ πρόβλημα τῆς συνάψεως διμερῶν συμβάσεων μὲν ἀσιατικάς καὶ ἄλλας χώρας διὰ τὴν ἔξασφάλισιν πληρωμάτων πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας ἐτέθη, ὡς ἐγνώσθη, μὲν ἀπόλυτον σφήνεισθ απὸ τὴν "Ενωσιν" Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν κατὰ τὴν εἰδικὴν σύσκεψιν εἰς τὸ YEN διὰ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας. Καὶ ὑπεγραμμίσθη ἐπανειλημμένως ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς, ὅτι τὸ προτεινόμενον μέτρον δὲν πρόκειται νὰ θίηται ἐπ' οὐδὲν τοὺς "Ελλήνης" ναυτικούς, μάλιστα ἀναλαμβάνεται ὑποχρέωσις ὅπως εἰς περίπτωσιν ὑπάρξεως ἀνέργων ἐπιδοτούνται οὗτοι ὑπὸ τῆς "Ἐνώσεως" Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Διασκεδάζονται οὕτω ἀπολύτως οἱ φόδοι ποὺ ἔξεφράσθησαν ἀπὸ ναυτεργατικῆς πλευρᾶς ὅτι τὸ μέτρον θὰ θίξῃ τὰ συμφέροντα τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Εἶναι πλέον γεγονός ὅτι ἀπὸ τὴν δεξαμενὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ δὲν δύναται, διὰ διαφόρους λόγους, νὰ ἀντληθῇ τὸ ἀπαιτούμενον προσωπικὸν διὰ τὴν ἐπόνδρωσιν τῶν πλοίων μας. Καὶ εἴτε τὸ θέλομεν εἴτε ὅχι, θὰ ἀναγκασθῶμεν τελικῶς νὰ στραφῶμεν πρὸς τὰς χώρας ἐκείνας ποὺ διαθέουν ἐργατικὸν δυναμικόν, ἐν πολλοῖς ὑποστοσχολούμενον, ὅπερ ἐπραξαν ἥδη οἱ Βρετανοί.

Ἡ ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος διὰ κρατικῶν διμερῶν συμβάσεων είναι ἡ καλυτέρα, τὸ ἀναφέρομενον δὲ περὶ ἀφελληνισμοῦ δῆθεν τῆς Ναυτιλίας μας δὲν εὔσταθει, διότι καὶ σήμερον χρησιμοποιούμενον ὀλλοδαπούς χωρὶς νὰ ἔχῃ δημιουργηθῆ παρόμοιον πρόβλημα. "Οὐεν, τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας δέον νὰ ἔχῃ τὸν λόγον."

### ΑΣΦΑΛΗΣ Η ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ

Ζήτημα ἡγερθή ἀπὸ τοὺς "Ἀγγελους ἀσφαλιστάς" ὅσσον ἀφορᾷ τὸ ἀσφαλές τῆς προσορμίσεως εἰς τὴν Κυνόσουραν τῶν παροπλιζομένων πλοίων. Τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλίας" συνέστησε, πρὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐπιτροπὴν διὰ τὴν ἔξτασιν τῆς ἀγκυροβολίας πλοίων εἰς τὴν ἀκτὴν Κυνόσουρας τοῦ ὄρμου Κερατσινίου. Τὸ πρακτικὸν τῆς ἐπιτροπῆς είναι εύνοικώτατον διὰ τὴν ἐφοπλιστικὴν πλευράν. Τὸ δημοσιεύομεν κατωτέρω ἵνα λάδουν γνώσιν τόσον οἱ ἀσφα-

λισταί, δόσον καὶ οἱ ἐφοπλισταί. "Ισως θὰ ἔπειπε τὸ 'Υπουργεῖον καὶ ἡ 'Ενωσις τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ τὸ κοινοποιήσουν εἰς αὐτούς. 'Ἐν ὅψει τῆς κρίσεως εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τὸ ζῆτημα είναι σοβαρόν. Πολλὰ τὰ παροπλιζόμενα πλοῖα.

"Ιδού καὶ τὸ Πρακτικὸν τῆς ἐπιτροπῆς :

### ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ

Συσταθείσης ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἔξτασιν τῶν συμβικῶν ἀγκυροβολίας πλοίων εἰς ἀκτὴν ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ τοῦ δρομού Κερατσινίου.

I.— "Ἐν Πειραιεῖ σήμερον τὴν 28ην τοῦ μηνὸς 'Ιανουαρίου τοῦ ἔτους 1978 ἡ συσταθείσα κατόπιν τῆς ὑπ' ἀριθμ. 60438)78)11. 1.1978 Δ)γῆς YEN)ΓΔΠ)ΔΕΝ 1ον ἐπιτροπῆς ἀποτελεσμένη ἐτῶν :

- 1) Πλωτάρχου Λ.Σ. ΒΛΑΧΑΚΗ Γεωργ.
- 2) 'Ανθ'ρου Λ.Σ. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ Γρ.
- 3) 'Αρχιπλογού, 'Υποδιοικητοῦ Π. Σ. Πειραιῶς ΚΑΤΑΓΑ Π. καὶ
- 4) Πλοιάρχου Ε.Ν. τοῦ ΟΛΠ ΛΙΑΤΣΙΚΟΥ Ν.

Μεταδάσσα ἐπὶ τόπου καὶ ἔξετάσσασα ἐπισταμένων καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὰς συνθήκας ἀγκυροβολίας τῶν πλοίων εἰς τὴν ἀκτὴν ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ τοῦ δρομού Κερατσινίου διεπίστωσε τὰ κάτωτα :

α) "Ἡ ἀκτὴ Κυνόσουρας χρησιμοποιεῖται συνήθως διὰ παρωπλισμένα πλοῖα.

β) 'Ἐκ τῆς πρωμνοδετήσεως τῶν πλοίων κατὰ μῆκος τῆς βορείας ἀκτῆς τῆς Κυνόσουρας οὐδόλως διαταράσσεται ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας δεδομένου ὅτι ὁ καταλαμβανόμενος ὑπ' αὐτῶν θαλάσσιος χῶρος εὐρίσκεται ἐκτός τῶν δρίων τοῦ διαύλου Κερατσινίου, τὰ ὅποια ἔχουν καθορισθῆ μὲ τὸν ὑπ' ἀριθμ. 19191977 Κανονισμὸν Λιμένος Πειραιῶς.

γ) Τὰ παρωπλισμένα εἰς ἀκτὴν Κυνόσουρας πλοία πρωμνοδετούν εἰς τὴν βορείαν μόνον πλευράν αὐτῆς, ἡ δὲ ἀσφάλεια τῆς πρωμνοδετήσεως ἐπιτυγχάνεται ἀφ' ἐνός μὲν διὰ πρυμητῶν συμματοσχοίνων καὶ σχοινίων ἐπὶ ισχυρῷ δεστρῶν ποὺ ἔχουν τοποθετηθῆ κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τῆς ποντίσεως καὶ τῶν δύο ἀγκυρῶν των μὲ ἐκταματούμενων περὶ τὰ ἐπτά (7) ἄμματα (φύσις θυεύοντας ἄμμος καὶ λάσπη).

δ) Λόγω τῆς ιδιομορφίας τῆς περιοχῆς, ἡ ἀσφαλής παραμονὴ τῶν παρωπλισμένων πλοίων δὲν ἐπηρεάζεται ἀπὸ τοὺς ἀπίκριτούς τας κυρίως N-NΔ καὶ NA ἀνέμους, διότι διὰ μὲν τοὺς N-NΔ καὶ NA ἀνέμους η χερσόνησος τῆς Κυνόσουρας ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν νοτιοανατολικῶς καὶ πλησιέστατα εὐρισκομένην νησίδα Ψυταλείας ἐπενεργεῖ ὡς δριστὸς φυσικὸς κυματοθραύστης, διὰ δὲ τοὺς B ἀνέμους η ἀπόστασης μεταξύ βορείας ἀκτῆς Κυνόσουρας καὶ ἀκτῆς Περάματος είναι τόσο μικρή (περὶ τὰ 8 στάδια), δῶσε νὰ μὴ ἐπιτρέπῃ τὴν δημιουργίαν ἐπικινδύνου διὰ τὰ πλοῖα κυματισμού.

ε) Εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς εἰς παρωπλισμένον πλοίον εἰς ἀκτὴν Κυνόσουρας αὐτὴ δύναται ταχύτατα νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τὰ πλοιάρια τῆς Πυροσβεστικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ Περάματος καὶ ἀπὸ τὰ πυροσβεστικά μέσα τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτάρχου Σαλαμίνος, τὰ ὅποια ὑπάρχουν εἰς μικράν ἀπόστασιν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δύναμος, ὅτι ἀνὰ τρία τὸ πολὺ πλοῖα θὰ ἀφίεται ἐπαρκῆς χῶρος διὰ τὴν εὐχερή κίνησιν τῶν πυροσβεστικῶν πλοιαρίων.

II.— "Ἐν ὅψει τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων δυνάμεων συμπερασματικῶς νὰ διατυπώσωμεν τὴν γνώμην, ὅτι η βορεία ἀκτὴ Κυνόσουρας παρέχει ἀσφαλή ἀγκυροβολίαν διὰ τὰ παρωπλισμένα, ὡς ἀνωτέρω, πλοῖα.

### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

#### ΥΠΟ ΝΕΟΝ ΦΟΡΕΑ :

'Ανεγράφη εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον ἡ πληροφορία ὅτι τὸ «Νεώριον - Ναυπηγεῖα Σύρου» θὰ λειτουργήσῃ ὑπὸ νέον φορέα. Συγκεκριμένως ἀναφέρεται τὸ σόνομα τοῦ

## νὰ γιατί τὸ πλοίο σας είναι σέ καλά χέρια



Γιατί τὰ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε. είναι ἀρτιαί ἐξωπλισμένα μὲ :

- Πλωτή Δεξαμενή ἀνυψωτικῆς ικανότητας 15.000 τόννων γιὰ πλοία μέχρι 45.000 DWT
- Πλωτὸ Γερανὸ ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 100 τόννων
- Τμήματα μελετῶν, προγραμματισμοῦ, ποιοτικοῦ ἐλέγχου πλαισιωμένα μὲ ἐμπειρα τοπλέοντας
- Η 'Αντικατόσταση 150 τόννων σιδερωπατακευῆς στὸ m.v. "YANNIS P.V." τὸ οποῖο εἶχε υπόστη bottom shell damage μεγάλης ἀκτάσεως ἀκτέλεσθε μὲ προκατασκευῆς στὶς Sections μειώνοντας ζητοῦ στὸ έλάχιστο τὸν χρόνο παρασυνῆς τοῦ πλοίου στὴν Δεξαμενή.
- Η 'Αποβήλωση τοῦ Stülken Heavy Lift 140 τόνων τὸ m.v. "JOANNA" καὶ τοποθετηση στὴν θέση του CARGO GEAR (Masts, booms etc) κοτοσκευασμένα εἰς διελκήρου ὑπὸ τὰ Ναυπηγεῖα.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.  
ΒΑΘΥ - ΑΥΓΛΙΔΟΣ • ΤΗΛ. 0221-31502, 31512  
TELEX 27143 NAXA GR

Έφοπλιστού κ. Αύγουστη Πολέμη, ιδρυτού των ναυπηγείων «'Αργώ» εἰς τὴν «Πούνταν» Σαλαμίνος.

Ο κ. Πολέμης ἐπραγματοποίησεν ἡδη τὰς πρώτας ἐπαφάς μετά τῶν Υπουργῶν Συντονισμού και Ναυτιλίας και ἀναμένεται ὅτι ἐντὸς τῆς προσεχοῦς ἔβδομάδος θὰ ληφθῇ τελικὴ ἀπόφασις, ἀφοῦ προηγηθῇ σύσκεψις, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ μετάσχουν καὶ ἐκπρόσωποι τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν ρύθμισην ὡρισμένων διαδικασιῶν, αἵτινες ἀφοροῦν εἰς τὰ δάνεια ἄτινα εἶχε χορηγήσει ἢ ἐν λόγῳ Τράπεζα εἰς τὸν παλαιὸν φορέα τῆς μονάδος.

Παραλλήλως θὰ συζητηθοῦν καὶ οἱ ὅροι ὑπὸ τοὺς ὅποιους ὁ ἐνδιαφερόμενος θὰ ἐπωμισθῇ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ Νεωρίου.

## Η ΡΩΣΙΚΗ ΔΙΕΙΣΔΥΣΙΣ

Ἡμιεπίσημοι αἰγυπτιακοὶ πηγαὶ ἔδηλωσαν τελευταῖς εἰς Λονδίνον, ὅτι ἡ χώρα των παρακολουθεῖ «μὲν ἐντεινομένην ἀνησυχίαν» τὴν παρουσίαν τῶν Ρώσων και Κουβανῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης. Φορούνται τὴν δημιουργίαν ἐνὸς ωστικοῦ «εκράτους ἐν κράτει», τὸ ὅποιον θὰ ἀπειλή τὴν ἐλεύθεραν ἐπικοινωνίαν μέσω τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης και τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Οι φόδοι ἐνετάθησαν τελευταῖς εἰς τὴν Αἴγυπτον και τὸ γειτονικὸν Σουδάν, κατόπιν τῆς πληροφορίας ὅτι αἱ αἰθιοπικαὶ δυνάμεις ἔξαπέλυσαν μεγάλην ἀπεπίθεσιν κατὰ τῶν ἀνταρτῶν τῆς Ἐρυθρᾶς, οἱ ὅποιοι εἶχον οὐσιαστικῶς ἀποκόμει τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς Ἀντίς Ἀμπέμπα μὲ δόλους τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης.

Μὲ τὴν βοήθειαν χιλιάδων Κουβανῶν ὀπλοφόρων και 1.000 Ρώσων συμβούλων και μὲ τὴν συμπαράστασιν συγχρόνων ωστικῶν ἀεροσκαφῶν, οἱ Αἰθιόπες ἀντέτρεψαν, κατὰ τὰς τελευταῖς ἔβδομάδαις, τὰς ἐπιτυχίας

τῶν Σομαλῶν ἀτάκτων, σταθεροποιήσαντες τὰς θέσεις των.

Αἱ αἰγυπτιακαὶ πηγαὶ φοδοῦνται ὅτι κατόπιν αὐτοῦ ὁ αἰθιοπικὸς στρατὸς θὰ προσπαθήσῃ νὰ ἐπιτύχῃ ἀνακωχὴν μὲ τοὺς ἀντάρτας τῆς Ἐρυθραίς, οἱ ὅποιοι θὰ ἐνδώσουν ὑπὸ τὴν Ισχυρὰν πίεσιν τῶν ωστικῶν ἀεροσκαφῶν.

«Ἄπαξ δὲ οἱ Ρώσοι και οἱ Κουβανοί φθάσουν μέχρι τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθραίς εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, ἡ ἀπομάκρυνσίς των θὰ είναι δύσκολος. Ἐπίσης, θὰ καταστῇ εὔχερέστερος ὁ ἀνεφοδιασμὸς τῶν αἰθιοπικῶν στρατευμάτων διὰ τῶν πολυαριθμῶν ωστικῶν πλοίων ρό-ρο, τὰ ὅποια κινοῦνται μεταξὺ τῆς Μαύρης Θαλάσσης και τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς.

Ο Βασιλεὺς Χαλήδ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας παρακολουθεῖ μὲν ἀνησυχίαν τὴν ἐνδεχομένην ἀπειλὴν διὰ τοὺς λιμένας τῆς Τζέντα και τοῦ Γιένμπο και ἐκφράζει τὴν ἐπιθυμίαν διὰ τοὺς δόλοκληρος ὁ ἀράβικος κόδσμος τεθῆ εἰς τὸ πλεύρον τῆς Σομαλίας.

Ἡ Αἴγυπτος, ἐν τῷ μεταξύ, προσπαθεῖ νὰ ἐπιτύχῃ συνδυασμένας ὀντιδράσεις μέσω τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἀφρικανικῆς Ἐνότητος.

Μὲ ἔνα σημαντικὸν τμῆμα τῆς ἀκτῆς τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἐλέγχομενον ὑπὸ τῶν Ἐρυθρῶν, πλέον τῆς ὑπόρχεως ωστικῶν κυβερνήσεων τόσον εἰς τὴν Βόρειον δόσον και εἰς τὴν Νότιον Υεμένην, οἱ κίνδυνοι είναι τεράστιοι.

Ως ἀνέφερε Βρετανὸς ναυτιλιακὸς παράγων : «Ἀρκούν ὀλίγοι πυροβολιστοὶ εἰς τὴν εἰσόδον τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ὅπο τὴν Βόρειον Υεμένην εἰς τὸ Μιτάκηπ ἐλλ Μαντάμπ (τὴν πύλην τῆς Κολάσεως) διὰ νὰ ἐπιβληθῇ πολεμικὸς ἐπίναυλος 100% τὴν ἐπομένην. Αἱ συμβατικαὶ τακτικαὶ γραμματὶ δὲν δύνανται νὰ ἀνέθεσον αὐτὸ ἐπὶ πλέον τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος.»

\* \* \*

Σχετικῶς μὲ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ρωσίας

εἰς τὴν «Κόνφερανς» Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, ἔξελιπε κάθε πιθανότης ἐπιτεύχεως συμφωνίας ἐπὶ τῶν ὅρων τῆς εἰσδοχῆς της.

Ἡ «Κόνφερανς» προσφέρει εἰς τὴν Ρωσίαν 5% τῶν φορτίων πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατεύθυνσεις, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι αἱ ωστικαὶ μεταφοραὶ εἰς τὴν περιοχὴν, ἔχαιρεσι τοῦ πολεμικοῦ ύλικοῦ, δὲν ὑπερβαίνουν τὸ 1-2%. Τούτῳ ἀντιπροσωπεύει πέντε ἡ ἔξι κυκλικὰ ταξίδια ἐτησίων.

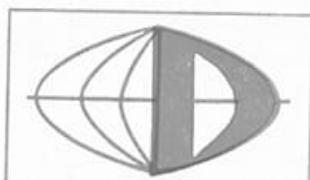
Οι Ρώσοι, δῆμος, ζητοῦν 24 ταξίδια ἐτησίως, πράγμα τὸ ὅποιον ἡ «Κόνφερανς» ἀπορρίπτει ως ἐντελῶς ἀπαράδεκτον. Τὰ ωστικά πλοῖα δύνανται νὰ παραλάβουν φορτία ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν μὲ οἰονδήποτε ναῦλον, προκειμένου νὰ ἐπιστρέψουν ὄφορα μετά τὴν ἐκφόρτωσιν στρατιωτικοῦ ύλικοῦ.

## Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης ὁφεῖται νὰ υιοθετήσῃ, τὸ συμπομάτερον, ἐνιαίαν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν πρὸς ἀντιμετώπιστον τοῦ σοβιετικοῦ «ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ», τούτης ὁ κ. Ριτσαρντ Μπούρκε, μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, μὲ ειδικὰς υπευθυνότητας εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν.

Ὦλος τὸ μεγαλύτερον ἐμπορικὸν «μπλόκο» τοῦ Κόστου, ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης, είναι εἰς θέσιν νότιο προστατεύση τὴν Ναυτιλίαν τῆς ἀπὸ τὸν σοβιετικὸν ἀνταγωνισμὸν και σίονδηπότε ἀλλον κυβερνητικὸν ἡ κρατικὸν παρεμβατισμόν.

Ο ἐπίτροπος παρετήρησεν ὅτι τὰ πλοῖα τῆς Ρωσίας και τῶν ἄλλων χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης μεταφέρουν τώρα τὸ 28% τῶν πρὸς ἀνατολὰς και 25% τῶν πρὸς δυσμάς διακινουμένων φορτίων εἰς τὴν γραμμὴν Βορείου Αμερικῆς - Βορείου Εύρωπης. Ἐπίσης, μεταφέρουν τὸ 35% τῶν φορτίων ἀπὸ τὴν Βόρειον Εύρωπην πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὸ 25% πρὸς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, τὸ 20% πρὸς τὴν Ἀνατολικήν



# 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, VELI 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)

'Αφρικήν, ένθη, μέσω τού διασιθηρικού σιδηροδρόμου, άπορροφούν τὸ 15% τῶν πρὸς τὴν Ἀσίαν μεταφορῶν.

Εἶτε διὰ στρατηγικού λόγους εἴτε διὰ τὴν πρόσκτησιν συναλλάγματος εἴτε ὁ τιδήποτε ἄλλο, εἴπεν ὁ κ. Μπούρκε, «οἱ Ρώσοι γυνωρίζουν πῶς νὰ ἐκμεταλλεύνονται τὰς ἐλευθερίας τῆς Δυτικῆς Οἰκονομίας διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν στόχων των, ἐνῷ ἀριοῦνται ἀντίστοιχα δικαιώματα εἰς τὰ δυτικάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Ἐπὶ πλέον, ἡ Δυτική Ναυτιλία συγκροτεῖται ἐξ ἑκαποτάδων ἀνεξαρτήτων ἔταιριῶν ἀνταγωνιζομένων ἀλλήλας αἱ ὄποιαι, ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν, ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν ἕνα κολοσσιαῖον κρατικὸν ὄργανον.»

Καὶ ἑκτὸς τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ κόστος τοῦ σοβιετικού πλοίου δὲν συγκρίνεται μὲ τὸ κόστος τοῦ εὐρωπαϊκού πλοίου τακτικῶν γραμμῶν, θὰ ἡτο «ἀφέλες νὰ πιστεύεται ὅτι τὸ ἐλεύθερον δυτικὸν οἰκονομικὸν σύστημα θὰ ἐπέτρεψεν εἰς τὰς πλέον ἀποδοτικάς ἔταιριας νὰ ἐπιζήσουν.»

Μεμονωμέναι καὶ χώραι-μέλη τῆς ΕΟΚ προσπάθησαν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόβλημα, κυρίως μέσω διαπραγματεύσεων μὲ τὴν Ρωσίαν. «Ἡ ἐμπειρία, ἡτο ἀπογοητευτική, διότι οἱ Ρώσοι ἀντιλαμβάνονται ὅτι μία χώρα εἶναι δύσκολον νὰ λάβῃ μόνη τῆς τὰ δέοντα ἀντίμετρα ἀπὸ φόδον μήπως βλάψῃ τὰς ἐμπορικάς της σχέσεις μὲ τὰς γειτονικάς χώρας.

«Ἄυτὸς είναι ὁ δασκόκος λόγος διὰ τὸν διποίον τὰ ψυστάμενα μέτρα εἰς τὰς διαφορούς χώραις-μέλη δὲν ἐτέθησαν ποτὲ εἰς ἐφαρμογὴν κατὰ τῶν σοβιετικῶν», εἴπεν ὁ κ. Μπούρκε. Καὶ προσθέθεσεν: «Οἱ Ὑπουργοί ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Κοινότητος ἐπέστρεψαν ἀπὸ ἐπισκέψεις εἰς τὴν Μόσχαν μὲ τὴν σαφῆ ἐντύπωσιν, ὅτι οἱ Σοβιετικοί πιστεύουν εἰς

τὴν Ἑλλειψιν ἀποφασιστικότητος τῶν Δυτικῶν νὰ ἐφαρμόσουν ἀντίμετρα.»

Τώρα, εἴπεν ὁ Ἐπίτροπος, ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης μελετᾶ τὸν τρόπον ἀμύνης καὶ προτίθεται νὰ ὑποβάλῃ συγκεκριμένας προτάσεις ἐντὸς τῆς ἀνοίξεως.

Μεταξὺ τῶν μελετώμένων μέτρων περιλαμβάνονται:

—Κοινὸν μήνυμα πρὸς τοὺς Σοβιετικοὺς καὶ τοὺς γείτονάς των ἔκφράσον τὰς ἀνησυχίας τῆς Κοινότητος καὶ περιέχον προτάσεις διὰ τὴν ὄρθιολογικὴν ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν.

—Ἐπιδιόλη τοῦ όρου «φόμπτο» εἰς τὰς εἰσαγωγάς τῆς Κοινότητος, πρὸς διάσπασιν τοῦ σοβιετικού ἔλεγχου ἐπὶ τῶν διὰ θαλάσσης ἔξαγωγῶν τῆς Ρωσίας.

—Ποσοστιαίοι περιορισμοί εἰς τὰς προσεγγίσεις καὶ ἐκφορτώσεις.

—Καὶ τέλος, συντονισμός τῶν ἀντιμέτρων εἰς ἔλας τὰς χώρας-μέλη τῆς Κοινότητος.

Ο Ἐπίτροπος δὲν δημικρήσθησεν ἐάν τινα ἥ αποντα τὰ προτεινόμενα μέτρα θὰ τεθοῦν ἐν ισχύ, ἀλλ᾽ εἴπεν ὅτι «εούτε ἡ Ἐπιτροπὴ οὔτε αἱ χώραι-μέλη ἐπιθυμοῦν νὰ ἔλθουν εἰς διένεξιν μετὰ τῆς Ρωσίας ἢ τῶν ἄλλων χωρῶν τοῦ Κομεκόν, σύτε θέλομεν νὰ τοὺς ἀποκλείσωμεν ἀπὸ τὰς μεταφορὰς μας.»

«Θέλομεν ἀπλῶς νὰ συντονίσωμεν τὰς ἐνεργείας μας κατὰ τῆς ἀπειλῆς, ἐνῷ ἔξικολούθωμεν νὰ ἐλίτιζωμεν ὅτι τελικῶς θὰ ἔξευρεθῇ λύσις μέσω διαπραγματεύσεων. Ἀλλὰ θέλομεν νὰ διαπραγματεύσωμεν ἀπὸ θέσεως ισχύος.»

Πάντως, ἀνεπίσημοι πηγαὶ παραπτοῦντος ὅτι, εἴτε ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης καταλήξῃ

εἰς συγκεκριμένας ἀποφάσεις εἴτε ὅχι, ὁ κοιμόμενος γίγας, ιδιαιτέρως ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἔχει ἀφυπισθῆ.

## ΦΟΡΤΙΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ, ΑΛΛΑ...

«Ἡ κρίσις, ητοις μαστίζει τὴν Ναυτιλίαν, δὲν ὄφειλεται εἰς τὴν Ἑλλειψιν φορτίων πρὸς μεταφοράν, ἀλλὰ εἰς Ἑλλειψιν ἔξιστοροπήσεως μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος καὶ συνεπών εἰς τὸ ἀνοίγμα μεταξὺ ἑσδόων καὶ ἑξδῶν.

Ἀπόδειξις τούτου εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι αἱ μεταφορά ἀκαθάρτου πετρελαίου κατὰ τὸ 1977 ἐσημείωσαν αὔξησιν κατὰ 17.3% ἔναντι τοῦ 1973 καὶ 39.9% ἔναντι τοῦ 1972.

Τὰ γενικὰ φορτία ἔξι ἄλλου, ἐσημείωσαν κατὰ τὸ 1977 αὔξησιν κατὰ 25.7% ἔναντι τοῦ 1973, καὶ 6.1% ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους. «Ἐν τούτοις, ἡ Ναυτιλία διέρχεται κρίσιν, μολονότι ἡ αὔξησις τοῦ μεταφορικοῦ ὅγκου εἶναι τοιαύτη ὥστε μόδις πρὸ ὅλιγων ἔτων θὰ ἐβεράντο ἀπολύτως ικανοποιητική. Τούτῳ ὅφειλεται εἰς τὸ ὅτι ἡ ἀπὸ τοῦ 1975 ἐνεργῶς ἐκδηλωθεῖσα οἰκονομικὴ ὑφεσις — στασιμοπληθωρισμὸς — κατέστησε τὸ πρόβλημα οἰκονομικόν, λόγω κυρίως τῆς διογκώσεως τῶν δαπανῶν, ἡτοις δημιουργεῖ καὶ τὴν προσφοράν μεταξὺ τῶν σηματῶν τῶν διομήχανων χωρῶν καὶ τῶν «οἰκονομικῶν» σηματῶν.

«Ἀλλο πράγμα, λοιπόν, εἶναι ἡ ὑπαρξίς φορτίων διὰ τὰς θαλασσίσιες μεταφορᾶς καὶ ὅλο είναι ἡ κερδοφόρος ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων. «Ἐν χαρακτηριστικὸν παράδειγμα — ἀναφέρει ὁ Γάλλος σχολιαστής — εἶναι ἡ μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ρωσίας διμερῆς ἐμποροναυτιλιακή σύμβασις. Διότι εἰς τὰς γαλλοσοβιετικάς μεταφορᾶς ἡ Γαλλία δεν ἐπιτυχάνει τὸ πλήρες μερίδιόν της, ἐφόσον τὰ διὰ τοὺς σοβιετικούς λιμένας κατάλληλα πλοῖα, μὴ ὅντα ἐκμετάλλευσιμα ὑπὸ τὴν γαλλικὴν σηματίαν, ἔχουν σχέδον ἐξαλειφθῆ ἐκ τοῦ στόλου της.

Διὰ τοὺς λόγους αὐτούς, καταλήγει, τὸ πρόβλημα ὅπερ τίθεται σήμερον ἐνώπιον τοῦ παγκοσμίου ἐφοπλισμοῦ δὲν είναι ἀπλῶς νὰ εύρουν φορτία πρὸς μεταφοράν, ἀλλὰ νὰ εύρουν φορτία ἐξασφαλίζοντα τὴν ισορροπίαν δαπανῶν καὶ εἰσπράξεων.

## ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Μεταξὺ δῆς καὶ 31ης Μαρτίου θὰ συνέθηται εἰς τὸ Ἀμβούργον διπλωματικὴ Διάσκεψις ὑπὸ τὴν αιγίδην τῶν «Ηνωμένων Εθνῶν, διὰ τὴν ιοθέτησιν τοῦ Σχεδίου Δ. Συμβάσεως περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης».

Τὸ Σχέδιον Συμβάσεως, ποὺ εἶναι ἀποτέλεσμα μακροχρονίων διαβούλευσεων (ἀπὸ τὸ 1971) εἰς τὰ πλαίσια τῆς Ελβικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ΟΗΕ ἐπὶ τοῦ «Εμπορικοῦ Δικαίου (UNCITRAL) καὶ τῆς Διασκέψεως τοῦ ΟΗΕ ἐπὶ τοῦ «Εμπορίου καὶ τῆς Αναπτύξεως (UNCTAD), διαθεωρεῖ τὴν ψυσταμένην Δ. Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν 1924 περὶ ἐνοποίησεως ωρισμένων κανόνων ἀναφερομένων εἰς τὰς φορτωτικάς ποὺ ὡς γνωστῶν ἀποτελεῖ τὸ ἀκρογωνιαῖον λίθον τοῦ Δικαίου τῶν θαλασσίσιων μεταφορῶν.

«Ἡ πρὸς ιοθέτησιν Δ. Σύμβασης ρυθμίζει θέματα εύθυνης τοῦ μεταφορέων ἔναντι τοῦ φορτωτοῦ καὶ τοῦ παραλήπτου τοῦ φορτίου διὰ ζημίας ἡ ἀπώλειας που δύνανται νὰ προκληθοῦν εἰς τὸ φορτίον κατὰ τὸ σκέλος τῆς θαλασσίσιας μεταφορᾶς του. Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι τὸ Σχέδιον καθιεράνει αὐτότοπερον καθεστώς εύθυνης ἔναντι τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, διότι προβλέπεται εύθυνη τοῦ μεταφορέως ἀκόμη καὶ διὰ παίσιμα τῇ λάθη τοῦ μεταφορέως περὶ τὴν καυστιλίαν.

«Ως ἐκ τοῦ ἀντικειμένου της ἡ Σύμβασης ἔχει θεωρισθεῖ σηματίσιαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ποὺ δὲ περισσότερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἐπως ἡ «Ελλάς, ποὺ προσφέρει τὰς ὑπηρεσίας της πρὸς ικανοποίησην μεταφορῶν ἀναγκῶν τρίτων χωρῶν.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν τὸ YEN καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον παρηκολούθησαν μετά



## INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

## PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

**CRISTOBAL / COLON**

CABLE:  
TONIO COLON

TELEX:  
3485072

TELEPHONE:  
Colon 45-0127  
45-0137, 45-0128

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

PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY-FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:  
TONIO PANAMA

TELEX:  
3480042  
3282068  
368633

TELEPHONE:  
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:  
P.O. Box 6-4000  
El Dorado  
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS  
ELECTRIC APPLIANCES  
DUTY-FREE WAREHOUSE

προσοχής καθ' όλον τὸ μακρὸν στάδιον τῆς προεργασίας τὰς σχετικάς ἔξελίζεις καὶ δὲν παρέλειψαν νὰ ὑποστηρίξουν προτάσεις διὰ τὴν διασφάλισιν τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων μας.

'Επίσης ειδικὴ νομικὴ 'Ἐπιτροπὴ τοῦ Ν. Ε.Ε. ἐμελέτησε τελικὰ τὸ κείμενον τοῦ σχέδιου Συμβάσεως καὶ συνέταξε παρατηρήσεις ποὺ υπεβλήθησαν τὸ παρελθὸν ἔτος εἰς τὸν ΟΟΣΑ μὲ εύνοιήν ἀπῆχτησιν.

Διὰ τὴν κατάλληλον προετοιμασίαν τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ποὺ θὰ μετάσχῃ τῶν ἐργασῶν τῆς Διασκέψεως, συνεστήθη εἰδικὴ ὄμάς ἐργασίας ἀπὸ ναυτιλιακούς ἐμπειρογνώμονας, ἡ ὥποια εἰς σειράν συσκέψεων, ποὺ ἔγιναν εἰς τὸ YEN, ἐπεξειργάσθη τὸ τελικὸν σχέδιον τῆς Συμβάσεως καὶ διετύπωσε παρατηρήσεις καὶ προτάσεις ποὺ θὰ τεθοῦν ὑπὸ φινὶ τῆς Διασκέψεως.

Εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ 'Αμβούργου ἡ 'Ἑλλὰς θὰ ἐκπροσωπηθῇ ἀπὸ ὄμάδα ἑγκρίτων νομομαθῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὑπὸ τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ YEN κ. π. Σαρλῆν καὶ λαμβανομένης ὑπὸ ὅμιν τῆς ἀρτίας προπαρασκευῆς, ἀναμένεται ὅτι ἡ παρουσία τῆς θὰ εἴναι αἰσθητή.

### ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

'Ανεκοινώθη ὅτι ἡ πρὸς Κινέζους ἀγοραστὰς μεταβίβασις τῶν 3 ἐκ τῶν 6 πολυδύναμών σκαφῶν τύπου 36L, τὰ ὅποια ὁ οἶκος M. Καραγεώργη εἶχε παραγγείλει εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ζευπεκέρεψτ, δὲν ὄφελεται εἰς οἰκονομικάς δυσχερείας τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστοῦ. 'Αντιθέτως, ὄφελεται εἰς τὴν πρόθεσιν τῶν ναυπηγείων ὅπως ἴκανοποιήσουν σημαίνοντα πελάτην τῶν —ώς εἶναι ἡ Κίνα— ἐπιθυμούντα νὰ ἀποκτήσῃ τρία σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ τύπου ἐντὸς τῆς συντομεύτερας δυνατῆς προθεσμίας. 'Ο οἶκος Καραγεώργη ἀπλῶς συνεφώνησεν εἰς τὴν τοιαύτην μεταβίβασιν, λαδῶν εἰς γερμανικὰ μάρκα τὰ καταβλήθηντα ποσά καὶ ἀπολαγεῖς τοῦ ὑπολοίπου, χωρὶς ἀλλην τινὰ ὀνάμαξιν εἰς τὴν ἀγοραπλησίαν. Σημειώται, μάλιστα, ὅτι ἔαν ἐπρόκειτο περὶ ἀκυρώσεων παραγγελίας αἰτήσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ, αἱ συνέπειαι θὰ ἦσαν πολὺ ὀλιγώτερον εὐνοϊκαὶ δι' αὐτὸν, ἐν ὅψει τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς, ἐνῷ ἡ γενομένη τροποποίησις ἀποδεικνεῖ ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἐμπορικοῦ διοικανονισμοῦ διεπομένου ὑπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς καλῆς διαχείρισεως.

Διαφεύδεται, ἔξι ἄλλου, ἡ πληροφορία καθ' ἧν ὑπάρχει ἀμερικανική, συσηδική καὶ γενικῶς ἔνη συμμετοχή εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖρίας, ἥτις τελεῖ ἔξι ὀλοκλήρου ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τοῦ κ. M. Καραγεώργη.

### ΝΑ ΕΠΑΝΕΛΘΗ ΤΟ Υ.Ε.Ν.

Τὸ Ἑλληνικὸν κράτος, πέραν ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον διοικητικὸν φορέα, φαίνεται ὅτι δὲν ἔχει ἀντιληφθῆ ἡ σημαντεῖ τὴν Ναυτιλία διὰ τὴν χώραν. Περιορίζεται ἀπλῶς νὰ ἀποδέχεται τὴν συναλλαγματικὴν πρόσδοσιν τὴν ὅποιαν ἀποφέρει εἰς τὸ τόπον ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης. Δι' ὅ καὶ ἀντιμετωπίζει ἐκάστοτε τὰ προβλήματα τὰ σχετιζόμενα μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἀνθρώπους τῆς μὲ μίαν στενότηταν ἀντιλήψεως ἡ ὥποια, τὸ ὀλιγώτερον, προκαλεῖ θλίψιν.

'Αφορμήν εἰς τὰς ἀνωτέρων σκέψεις μᾶς ἔδωσεν ἡ ἀπόρριψις ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον Παιδείας τῆς προτάσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὴν ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν E.N. τὸ γενικὸν μέτρον διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν ἀριστούχων ἐξ αὐτῶν εἰς τὰ 'Ανώτατα 'Εκπαίδευτικά 'Ιδρυματα πάνει ἑξετάσεων, κατὰ τὰς διαστάξεις τοῦ ἀρθροῦ 51 τοῦ N. 576)77. Εἰς τὴν σχετικὴν ἀπάντησιν τοῦ τὸ 'Υπουργείον Παιδείας δικαιολογεῖ τὴν ἀπόρριψιν τῆς προτάσεως μὲ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι αἱ ἀνωτέρων διατάξεις ἐθεοπισθήσαν ἀποκλειστικῶς διὰ τοὺς πτυχιούχους τῶν KATEE καὶ διότι οἱ ἀπόφοιτοι τῶν ΔΣΕΝ (τὰς ὥποιας παρεμπι-

# ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἡ Διοίκησις τῆς Ἐταιρείας ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε., εύρισκεται εἰς τὴν λιαν δυσάρεστον θέσιν νὰ ἀνακοινώσῃ τὴν ληφθεῖσαν χθές ἀπόφασιν τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων τῆς περιδιαλύσεως τῆς Ἐταιρείας καὶ θέσεως αὐτῆς ὑπὸ ἑκατάρισιν.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐλήφθη ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς οκληρᾶς πραγματικότητος, διότι ἡ Ἐταιρεία ἀδυνατεῖ πλέον νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς συνεχῶς αὔξανομένας ζημιάς τὰς ὥποιας ύφισταται ἐπὶ σειράν ἐτῶν καὶ τὰς ὥποιας μέχρι σήμερον ἐκάλυπτον μὲ θυσίας οἱ μέτοχοι, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι εἰς τὸ μέλλον ἡ κατάστασις θὰ ἐθελτούτο.

Δυστυχῶς ἡ διεθνής κρίσις καὶ ιδιαιτέρως ἡ κρίσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγοεπικευαστικὴν Βιομηχανίαν ἐπιδεινοῦται καθημερινῶς, αἱ προοπτικαὶ δὲ διὰ τὸ μέλλον είναι λιαν δυσμενεῖς. Τὰ ἀνταγωνιστικά μας ναυπηγεία, ὥπως τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ιταλίας, δὲν ἐπιζοῦν παρὰ μόνον χάρις εἰς γενικάς κρατικάς ἐπιχορηγήσεις καὶ ὅλας ἐνισχύσεις.

Ἡ διατήρησις τοῦ Ναυπηγείου μας εἰς λειτουργίαν ἐπετυγχάνετο τελευταίως μόνον μὲ τὴν προσφορὰν ἀνταγωνιστικῶν τιμῶν, μὲ ἀσυμφόρους καὶ πολλάκις ζημιογόνους ἐκπτώσεις, αἱ ὥποιας ἐδίδοντο μὲ μοναδικὸν σκοπὸν τὴν κάλυψιν μέρους τοῦ κόστους καὶ οὕτω τὴν ἔξασφάλισιν ἐργασίας εἰς τοὺς ἐργαζομένους εἰς αὐτό. Ἡ συνέχισις ὅμως τῆς καταστάσεως αὐτῆς καθίσταται πλέον ἀδύνατος, κυρίως μετά τὰ γνωστά γεγονότα τοῦ τελευταίου μηνός, τὰ ὥποια, δυστυχῶς, προεκάλεσεν μέρος τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸ ναυπηγείον, μὲ πλήρη ἀδιαφορίαν διὰ τὴν κρισιμότητα τῆς καταστάσεως, τὴν ὥποιαν ὅμως οἱ ίδιοι αὐτοὶ ἔζων καὶ φυσικά ἐγγνώριζον.

Τὰ γεγονότα αὐτά, αἱ παράλογοι δηλαδὴ ἀξιώσεις καὶ ἡ προκλητικὴ στάσις τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν, ἐδημιούργησαν τὴν πεποίθησιν ὅτι οὐδεμίᾳ πλέον κατανόησις είναι δυνατὸν νὰ ἀναμένεται καὶ ὅτι αἱ προοπτικαὶ διὰ τὸ μέλλον περικλείουν κινδύνους καταστροφῆς.

Αὐτοὶ είναι ἐν ὀλίγοις, οἱ λόγοι, οἱ ὥποιοι ὡδήγησαν τοὺς Μετόχους εἰς τὴν ἀπόφασιν διαλύσεως τῆς Ἐταιρείας.

Αἱ ὑπηρεσίαι, τὰς ὥποιας τὸ ΝΕΩΡΙΟΝ προσέφερεν εἰς τὴν οικονομίαν τῆς νήσου Σύρου, τῶν Κυκλαδῶν καὶ τὴν Ἐθνικήν, ἐν γένει, οικονομίαν είναι γνωσταί. Ἡλπίζαμεν ὅτι ἡ προσφορὰ αὐτὴ ἡ συνεχίζετο καὶ θὰ ηγείνεται. Δυστυχῶς αἱ ἐλπίδες μας αὐταὶ διεψεύσθησαν.

Ἐρμούπολις, 3 Μαρτίου 1978

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

πιόντως χαρακτηρίζει ἀνωτέρας) δὲν ἡμποροῦν νὰ θεωρηθοῦν ισότιμοι μὲ τοὺς ἀποφοίτους τῶν KATEE, διότι τὰ τυπικὰ προσόντα ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν εἰσαγωγὴν των εἰς τὰς ΔΣΕΝ (ἐνδεικτικὸν 5ης τάξεως Γυμνασίου) είναι ὀλιγώτερα ἀπὸ τὰ προσόντα ποὺ ἀπαιτοῦνται εἰς τὰ KATEE (ἀπολυτήριον ἔξασταξίου Γυμνασίου ἡ ἀπολυτήριον Λυκείου ἢ πυκνή Μέσης Τεχνικῆς Σχολῆς).

Οἱ ισχυρισμὸς διὰ τὰ τυπικὰ προσόντα είναι ἐμείς μερινές μάλιθς, διότι μόνον διὰ τὰς Σχολὰς Πλοιάρχων ἀπαιτεῖται ἐνδεικτικὸν 5ης Γυμνασίου. Διὰ τὰς ἄλλας Σχολὰς ἀπαιτεῖται ἀπολυτήριον Γυμνασίου, ἀλλὰ καὶ οἱ προσερχόμενοι εἰς τὰς Σχολὰς Πλοιάρχων είναι εἰς τὴν πλειονότητα τῶν ἀπόφοιτοι Γυμνασίου. Συνεπὸν τὸ πρόβλημα πρέπει νὰ ξέστασθη ὑπὸ τὴν ἀποφοίτην καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ προτεινόμενον μέτρον νὰ μὴ ισχύσῃ μόνον δι' δοσὺς ἔχουν προσέλθει εἰς τὰς Σχολὰς μὲ ἐνδεικτικὸν 5ης Γυμνασίου. Διότι τώρα, μὲ τὴν ἐκφραζόμενη ἀποφοίτην τὸ 'Υπουργείον Παιδείας, καπαδοκάζονται καὶ οἱ ἔχοντες τὰ ίδια τυπικά προσόντα μὲ τὰ προσόντα τῶν ἀπόφοιτων τῶν KATEE.

Θὰ πρέπει κάποτε νὰ ἐννοήσουν δλοι εἰς τὸν τόπον αὐτὸν ὅτι, ἂν θέλουμεν νὰ ἔχωμεν Ναυτιλίαν ἡ ὥποια μᾶς προσφεύγει τὸ τόσον πολύτιμον συνάλλαγμα ποὺ ἔξασφαλίζει τὴν καθημερινήν μπριζόλων εἰς δλοις τοὺς 'Ἑλλήνας καὶ τόσο ἄλλοι ποὺ ἀποκτῶνται μόνον μὲ συνάλλαγμα, πρέπει νὰ ἔχωμεν καὶ στελέχη ἀνωτάτης παιδείας. Συνεπῶς πρέπει νὰ ἔξασφαλίσωμεν καὶ εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν ΔΣΕΝ ίδιας δυνατότητας προσόντου τούλαχιστον μὲ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Μέσων Τεχνικῶν Σχολῶν. 'Ολα τὰ ἄλλα είναι προφάσεις ἀπλῶς. Καὶ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας δθεῖται ἡ ἐπανέλθη μὲ προσωπικὴν πλέον παρέμβασιν τοῦ 'Υπουργού πρὸς τὸν ἐπὶ τῆς Παιδείας συνάδελφον του. 'Αναμένομεν.

### Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Ἡ συμφωνία διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας τῶν πλοίων μεταξὺ 'Ἑλλάδος καὶ Πακιστάν, ἡ ὥποια ἐπετεύχθη κατὰ τὰς διεξαχθεῖσας πρὸ ήμερῶν συνομιλίασις μετά πακιστανικῆς ἀντιπροσωπείας, ἐπιτίλει ἔνα συνδρομήτων πρόδηλη, τὸ ὥποιον είχεν ἀνακυψεῖ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Η ἐπιτευχθεῖσα ρύθμισις θεμελιώνει ὡς μόνον κριτήριον διὰ τὸ θέμα τῶν φορολογικῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοίων τὴν σημαίαν, οὕτω δὲ δὲν θὰ δημιουργούνται καὶ ἀπὸ Ἑλληνικῆς καὶ ἀπὸ πακιστανικῆς πλευρᾶς ἀμφισθήτησις διὰ τὴν

υποχρέωσιν καταβολής φόρου. Σημειώνεται ότι μέχρι τούδε είς τά υπό έλληνική σημαία πλοΐα έπειταλλότερο είς τούς λιμένας τού Πακιστάν φόρος έχει 13.5% έπι έκαστου ναυλωσμφώνου, καταβαλλόμενος πρό τού άποτού τού πλοίου.

Η έλληνική άντιπροσωπεία, της δοπίας ήγειτο ό γενικός διευθυντή πλοίων τού YEN άρχιπλοϊαρχος Βασ. Τζαβάρας άπετελείτο όποτε υπηρεσιακούς παράγοντας τών 'Υπουργείων Συντονισμού, Έξωτερικών, Οικονομικών και Ναυτιλίας και έκινθη είς τά πλαίσια σχετικών δύνηών τών 'Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας, τά κείμενα δέ τών συμφωνιών και τών έπιστολών άπινα συνιδέουν τήν έλληνοπατανική συμφωνίαν έμονογραφήθησαν είς τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας τήν δην Μαρτίου. Η υπογραφή τών τελικών κειμένων θά γίνη είς τό Καράτσι.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ελάχισται αι έλπιδες άμεσου βελτιώσεως, τής ναυλαγοράς Βορ. Αμερικής. Τά γεννήματα, ό γαιανθραξ και τά μεταλλεύματα τελούν είσεται όν φέρει.

Πλησιάζει τό ανοιγμά τών Μεγάλων Λιμνών, τό όποιον θά παρασχή ηδημένον ζυγον ναυλώσεων. Οι άναφερόμενοι πάντων ναύλοι είναι έλαχιστα ίκανοποιητικοί.

'Απομένει, όσον άφορά είς τήν Βόρ. Αμερικήν, ό τομενός τό Βορ. Ελρηνικού. 'Επιδεικνύει μίαν σταθερότητα.

\*\*\*

Πέντε σούπερ-τάνκερς τής B.P., άνω τών 200.000 τόν. d.w. έκαστον, θά παροπλισθούν άμεσως μετά τό πέρας τού παρόντος ταξιδίων των, άνεκοινώθη είς Λονδίνον τελευταίως.

Τά πλοία αυτά είναι τά «Μπρίτις Ινβέντορ», «Μπρίτις Προσπέκτορ», «Μπρίτις Σάιεντιστ», «Μπρίτις Πέρπολζ» και «Μπρίτις Προσπέριτο», ναυπηγήσεων 1970 - 74. Θά παροπλισθούν είς τό Μπρουνέι τής Νοτιοανατολικής 'Ασίας ή είς νορδηγικά ύδατα.

'Ως έλέχθη άρμοδιως, ή B.P. έλαβε τήν άποφασισμένων αύτήν λόγω τής συνεχίζομένης έκπτώσεως είς τήν ναυλαγοράν τών δεξαμενοπλοίων και τής υπερπροσφοράς χωρητικότητος, ήτις δέν προβλέπεται νά βελτιωθή πρό τής παρελεύσεως άρκετών έτών.

'Η B.P. διασχειρίζεται σήμερον 49 σκάφη, έξι άν τά 53,4% είναι χρονοναυλωμένα και τά 46,6% είναι ιδιόκτητα.

### ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Είς τήν τελευταίαν διάσκεψιν τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Φόρουμ, λαδούστων χώρων είς Λονδίνον πρό τίνων ήμερών, έπανευζητήθη ή σκοπιμότης τής έφαρμογής ένος προγράμματος «διαλύσεων - ναυπηγήσεων», άντι τής συνεχούν ναυπηγήσεως σκαφών άνευ προγραμματισμού.

Ο πρόεδρος τού Φόρουμ, Σέρ Τζέιμς Ντάννετ, έδήλωσεν ότι: ήδη καταστρώνται μελέτη άναφορικών με τάς οικονομικάς έ-

κατά τάς υπαρχούσας πληροφορίας, κατά τήν διάρκεια τών συζητήσεων έπειταλλότερο είς τάς δύο πλευράς πνεύμα συνεργασίας και κατανοήσεως, είς τάς πλαίσια τού όποιου παρεχωρήθη άπό έλληνικής πλευράς προνόμιον φορολογικών άπαλλασών είς τήν πακιστανικήν άεροπορικήν έταιριαν P.I.A. κατά τάς προσεγγίσεις άεροσκοφών της είς έλληνικά άεροδρόμια (παρόμοιας άπολαγαί θά παρασχεθούν και είς τήν 'Ολυμπιακήν 'Αεροποριαν έλαχιστηράση γραμμάς πρός Πακιστάν ή κατά τάς διελεύσεις άεροσκοφών τής έτης χώρας αύτης).

Είναι άναμφισσίτητον ότι τό πνεύμα συνεργασίας πού έπειταλλότερο άπό τήν πακιστανικήν πλευράν κατά τάς διαπραγματεύσεις ήτο όν πολλοίς άποτέλεσμα τής πρό καιρού έπισκεψεως τού κ. Κων. Καραμανή είς τό Πακιστάν ή όποια σύτω άποδεικνύεται πολλαπλώς ώφελιμη διά τήν χώραν.

πιπτώσεις έκ τής έφαρμογής τού προγράμματος.

Εις τό παρελθόν αι κυβερνήσεις έπειτασάν άπογοητευτικήν στάσιν είς τάς σχετικάς προτάσεις, άλλα τό Φόρουμ φέρεται άποφασισμένον νά έπιμείνη έως όπου καταστή ήντη: ληπτή ή σπουδαιότης τού μέτρου.

'Ηδη ή πρώτη γενεά τών σούπερ - τάνκερς είναι ήλικιας 11 - 12 έτών και συντόμως θά άφριχουν νά καταλήγουν είς τά έργοστάσια διαλύσεων. 'Εφ' θσον δέ ένας πλοιοκτήτης άποφασίστη νά πωλήση πρός διάλυσιν μεγάλα τάνκερς τών 200.000 τόν. d.w. και άλια, θά άκολουθησουν και άλλοι.

'Επίσης, άρκετά παρωπλισμένα σούπερ - τάνκερς τυγχάνουν τόσον πλημμελούς συντηρήσεως, ώστε θά είναι άσύμφορος ή έπισκεψή των άργοτερον πρός έπαναφοράν των είς τήν άγοράν.

### ΠΡΟΤΙΜΗΣΙΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΙΝ

'Η Σαουδική 'Αραβία προγραμματίζει τήν συγκρότησιν έθνικου στόλου δεξαμενοπλοίων, όστις θά άπολαμβάνη ειδικών προνομίων, ώς ή προτίς μη σις είς τάς μεταφοράς έθνικών φορτίων και ή έπι χορήγησης τών καυσίμων.

'Η νέα έταιρια, ή 'Σαουντ 'Οιλ Τράνσπορτ Κο., θά άνηκει κατά 30% είς τό κράτος, 30% είς τάς υφισταμένας σαουδαρικάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις και 40% είς είς ιδιώτας έπενδυτάς.

Μολονότι δέν είναι ή πρώτη έταιρια διαχειρίσεως δεξαμενοπλοίων, συσταθείσα είς τήν Σαουδικήν 'Αραβίαν —ύπάρχουν ήδη πολλά, έν συνεργασία με 'Ιαπωνας, Βρετανών, Αμερικανούς και 'Ισπανούς— είναι, ίσως, ή πλέον σημαντική, λόγω τής κράτικης συμμετοχής.

Αι μεταφοραί τής Σαουδικής 'Αραβίας υπολογίζονται είς τήν πρόδελψιν άναγκαιότητος ένος στόλου 400 σούπερ-τάνκερς και 100 σκαφών μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου.

Αι προβλέψεις αυτάι θεωρούνται άνεφι-

κοι, άλλ' έλαχιστηιαί έταιρια φθάση είς τό σημείον νά διασχειρίζεται έστω και τό έν δέκατον τού προαναφερθέντος στόλου, αι έπιπτώσεις είς τήν άγοράν θά είναι σοβαρά.

### ΠΑΡΑΓΓΕΛΟΝΤΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Διά πρώτην φοράν μετά τό 1973, παρατρέπεται κάποιο ένδιαφέρον διά παραγγελίας δεξαμενοπλοίων —κυρίως σκαφών μεσης χωρητικότητος, δυναμένων νά έχουν πρετήσου τούς άμερικανικούς λιμένας και πλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου.

Άντο τάνκερς τών 120.000 τόν. d.w. με μικρόν βύθισμα, παρήγγειλεν ή «Σόκαλ» είς τά ισπωνικά ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, ένω ό γνωστός κ. Ραβί Τικού παρήγγειλεν ένα τόν. 87.000 τόν. d.w. είς τά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα με όψιδον έπερα δύο. 'Επίσης, ή Κουβεΐτ Νάσιοναλ Πετρόλεουμ Κο. ένδιαφέρεται νά άγοράσῃ ή νά παραγγείλη έκτα οκάφη μεταφοράς παραγώγων τού μεγέθους τών 30.000 τόν. d.w. περίπου.

'Η ζήτησης άπεικονίζει άλλι μόνον τήν έλλειψην σκαφών τού μεγέθους αύτού, λόγω τής στροφής πρός τά σούπερ-τάνκερς κατά τήν περίοδον 1968 - 1973, άλλα και τήν αύξησην τών είσαγωγικών άναγκών τής 'Αμερικής είς διυλισμένα προιόντα, μάλλον, παρά είς άργον πετρέλαιον.

Τά περισσότερα τάνκερς μέσης χωρητικότητος είναι ήλικιας άνω τών δέκα έτών και δέν άνταποκρίνονται είς τάς σημερινάς άπαιτήσεις τών διεθνών κανονισμών άσφαλείας τών δεξαμενοπλοίων και κατά τής ρυπάνσεως. 'Επίσης, είναι άντιοικονομικά άπο πάφεως καταναλώσεως.

Σήμερον τά ναυπηγεία δέχονται έξαιρετικών χαμηλάς τιμάς διά παραγγελίας. Τάνκερς τού μεγίστου μεγέθους διά τούς άμερικανικούς λιμένας παραγγέλλονται είς τήν 'Ισπωνίαν άντη 20 - 23 έκαπτον. δολαρίων και με άλιγνότερα είς τήν Βραζιλίαν ή τήν Κορέαν. Παρέχονται, έπίσης, εύνοικώτατοι άροι άποπληρωμής τών νεοτεύκτων.

## Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Ξένος σχολιαστής άσχολούμενος με τήν διεθνή οικονομικήν κατάστασιν και τάς σχετικάς προβλέψεις τών οίκονομολόγων, διαπιστώνει ότι οι ανθρωποί τού έπαγγέλματος ή ίκετεύουν τούς οίκονομολόγους νά προδέψουν τά μέλλοντα ή τούς χλευάζουν διά τήν άδυναμίαν άκριδους προγνώσεως. Και οι οίκονομολόγοι, συνειδητοποιούντες τήν άντιφασιν, έξακολουθούν νά χρησιμολογούν με τήν πεποίθησην ότι έπι έπιτυχουν, τό πολέος — ήβικον και ίλικον— θά είναι μέγα, ένω άν άποτύχουν ή ζημία παροδική και άμελητέα.

"Όπως είναι φυσικόν, τό ίδιον συμβαίνει και είς τών θαλάσσιων στίβων, όπου ή καταστροφική παράστασις τής κρίσεως, ήτις πλήρηται τήν Ναυτιλίαν, δίδει άφορμή είς άδικοπότους προμαντεύσεις τών ειδικών, οι όποιοι άγωνίζονται νά προΐδουν τήν μελλοντική πορείαν τής κρίσεως, τήν έπιμονήν ή τήν κάμψην τής, τό σύντομον ή διστηρώπτον τέρμα τής. 'Επιστρατεύονται στατιστικά, άναλυονται προγράμματα και τό πολυπόθητον τέρμα τοποθετείται είς έκαστον τών έτών τής προσεχούς έποιος. Κάποτε λοιπόν, είς κάποιον έποιο, θά σημάνει ή ληξίς τής κρίσεως και ή τυχηρός, ζητήσει τήν είχε τοποθετήσει έκει, θά θεωρηθῇ 'απέτυχ.. . θέρεος γλυκάκης προφήτης" ένω οι άλλοι θά λησμονηθούν με τό λοιπόν πλήθος.

## c.riganatos (shipbrokers)

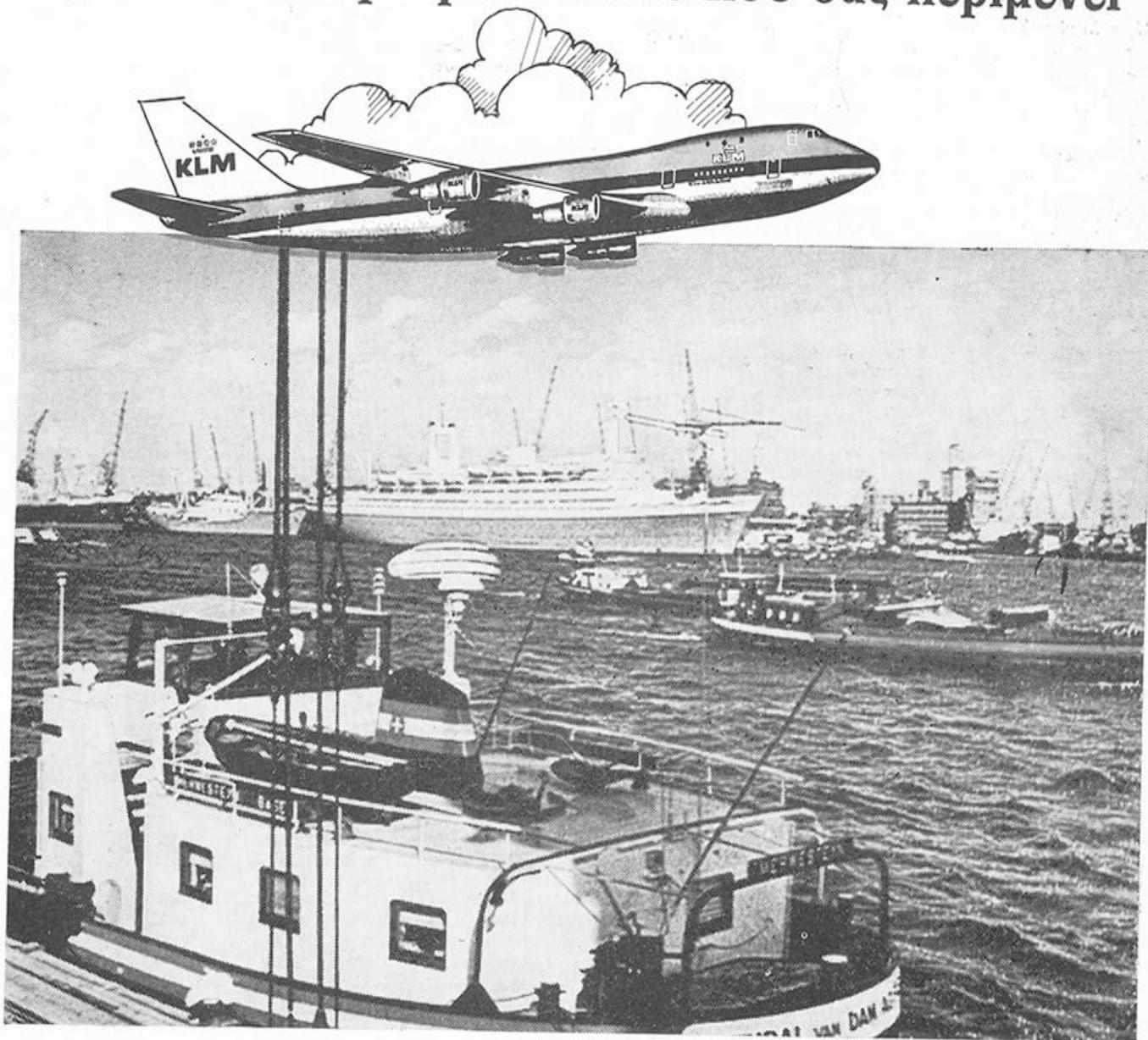


- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

# Ναυτικοί πετάζτε!

μέ τήν KLM μέχρι τό πλοϊο πού σᾶς περιμένει



KLM 3/77

"Αν είσαστε ναυτικός, σέ πλήρωμα ποντοπόρου πλοίου, πολλές φορές είσαστε άναγκασμένος νά ταξιδέψετε άεροπορικώς στό πλοϊο πού σᾶς περιμένει σέ κάποιο άπομακρισμένο λιμάνι ή νά έπιστρέψετε στήν πατρίδα γιά τήν άδειά σας. Πρέπει νά κερδίσετε χρόνο.. και χρῆμα.

Έμεις, στήν KLM - στό άρμόδιο τμῆμα έξυπρετήσεως τής έμπορικής ναυτιλίας - ζέρουμε τά προβλήματά σας και προσπαθοῦμε νά σᾶς έξυπρετήσουμε μέ τόν καλύτερο και συμφερότερο τρόπο. Μέ τή φροντίδα και τόν σεβασμό πού σᾶς άξιζει.

Γι' αύτό, άκριβῶς, και τό όνομα τής KLM στόν ναυτιλιακό κόσμο στέκεται τόσο ψηλά. Γιατί έχουμε πείρα 58 χρόνων στήν έξυπρέτη-

ση τών ναυτικών πληρωμάτων, περισσότερη άπο κάθε άλλη άεροπορική έταιρία.

Τό πικνότατο δίκτυο μας καλύπτει δλες τίς ήπειρους.

Πετάμε σέ 109 πόλεις. Έξασφαλίζουμε τήν πιό γρήγορη μετάβαση στό πλοϊο σας ή τήν έπιστροφή στήν Έλλάδα. Όπουδήποτε και άν ταξιδεύετε, σέ λιμάνια τής Δυτικής ή Βόρειας Εύρωπης, στή Βόρειο ή Νότιο Αμερική, στή Μέση ή Απω Άνατολή, ή KLM σᾶς έξυπρετεῖ καλύτερα.

Σάν παράδειγμα, σημειώνουμε ότι τό "Αμστερνταμ", μόνον, έχει καθημερινή σύνδεση μέ 15 πόλεις τής Αγγλίας.

Γιά τό έπόμενο ταξίδι σας πρός τό πλοϊο ή τήν πατρίδα, ζητείστε μας περισσότερες πληροφορίες. Βουλῆς 22, Αθήναι.

Τηλ. 3230755-6-7-8, 3242992-3

"The reliable airline of those surprising Dutch."

**KLM**  
HOLLAND

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

## ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ Η ΜΟΣΧΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σὲ ἀπάντηση σχολίου σας, ποὺ καταχωρίσθηκε στὸ τεῦχος τῆς 1.2.1978 τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας μὲ τὸν τίτλο «Τὸ Ταξίδιον στὴ Μόσχα» σᾶς γνωρίζουμε τὰ ἔξης :

‘Η ἀποστολὴ στὴ Μόσχα δὲν ὑπαγορεύθηκε ἀπὸ γενικώτερη πολιτική σκοπιμότητα. Δὲν ἐπρόκειτο καὶ περὶ εἰδικῆς ἀποστολῆς πρὸς ἐπίτευξη συγκεκριμένου στόχου. ‘Απλῶς μετέβη ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία στὴ Μόσχα γιὰ νὰ μετάσχει στὶς ἔργασίες τῆς πρότης Συνόδου τῆς Μικτῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς Ἐπιτροπῆς, ποὺ προβλέπεται ἀπὸ τὴ Σύμβαση περὶ Ναυτιλίας, ποὺ ὑπογράφαμε πρὸ διετίσιος μὲ τὸν Ρώσους.

‘Ανωφέλες ἐπομένως ἦ σχι τὸ ταξίδι αὐτό, βρισκόταν ἐν πάσῃ περιπτώσει στὰ πλαίσια τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων, ποὺ ἀνολάνθαμε καὶ ἐπρεπε νὰ γίνει.

Τὰ συστήματα λειτουργίας, ὅμως, τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας, ποὺ θίγεται στὸ σχόλιο σας, καὶ γνωστά, ἀναμφιδόλως, μᾶς εἶναι καὶ μὲ προσοχὴ τὰ παρακολούθωμές. Τὸ ίδιο κάμνουν, ἄλλωστε, καὶ οἱ ἄλλες ναυτιλιακές χώρες, ποὺ πολὺ πρὶν ἀπὸ μᾶς συζητοῦν κι’ αὐτές τὰ προβλήματά τους μὲ τὴν Σοβιετικὴ ‘Ενωση στὰ πλαίσια μικτῶν Ἐπιτροπῶν, ὁμοίων μὲ τὴν δική μας.

‘Ἐπιπέδουμε δὲ νὰ συμφωνήσετε καὶ σεῖς μαζὶ μας, ὅτι ὁ πρακτικώτερος τρόπος γιὰ τὴν ἐπιδίωξη ἐπιλύσεως τῶν προβλημάτων αὐτῶν —ἢ καὶ ὁ μόνος μὴ ὑπάρχοντος καλυτέρου— εἶναι οἱ διμερεῖς συνεννοήσεις. ‘Η ἡμερησία δὲ διάταξη τῆς συνόδου εἶναι τόσο εὔρεια, ὥστε νὰ μὴν ἀποκλείει —ὅπως καὶ δὲν ἀπέκλεισε— τὴν συζήτηση οι-ουδήποτε θέματος.

Μετὰ τιμῆς

ΕΜΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πειραιεύς, 22 Φεβρ. 1978

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : Παρακαλεῖται ὁ κ. ‘Υπουργός νὰ ἀναγνώσῃ τὰς περὶ Ρωσικῆς Ναυτιλίας ἀπόφεις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

## 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 BAIRRS

TELEGR. HELLMAR BAIRRS

PHONES 310483, 311384, 321616,  
313397, 329735

AOH 2428971

(Ship Supplies Dept.)

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

## ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΓΕΝΕΣΘΑΙ

‘Αγαπητὴ κ. Κωττάκη,

Σχετικῶς μὲ τὴν πρότασιν τῆς ‘Ενωσεως Ἑλλήνων ‘Ἐφοπλιστῶν διὰ τὸν παροπλισμὸν ὑπὸ 30% τῆς ἐνεργοῦ χωρητικότητος σκαφῶν ὑροῦ φορτίου, πιστεύω ὅτι αὕτη εἶναι ἀνέ-  
φικτος καὶ δῆ, κατ’ ἀρχάς, διὰ τοὺς λό-  
γους τοὺς ὅποιους ἀνέφερεν ὁ ‘Ἐλλην ἐφο-  
πλιστὴς ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ οἱ ὅποιοι δη-  
μοιεύονται εἰς τὴν 2αν σελίδα τοῦ ὑπὸ ἀριθ.  
1026)785 τεύχους τοῦ ὑμέτερου περιοδικοῦ.

Πιστεύω ὅτι η οἰδαμή ποτε συλλογικὴ πρά-  
ξις θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διάσωσιν τῆς  
ἐλευθέρας ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ προτεινόμεναι  
λύσεις πρέπει νὰ εἶναι ἐφικταὶ καὶ νὰ θί-  
γουν τὸ διατάσθιον ὄλιγάτερον τὴν μεγαλυτέραν  
μερίδαν τοῦ συνόλου καὶ εἰς τὸ σύνολον αὐτὸ-  
άκραδάντως πιστεύω ὅτι ἀνήκει καὶ ὁ ναυ-  
τεργάτης.

Τὸ μόνον σύστημα τὸ ὅποιον φαίνεται ἐ-  
φικτὸν ἐκ πρώτης ὄψεως καὶ, πιθανώς, παρα-  
δεκτόν ἀπὸ τὴν μεγαλυτέραν μερίδαν τοῦ διε-  
θυνόυς ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, θὰ ἡτο περίπου  
τῆς ἔξης δάσεως :

1) Νὰ πλέουν τὰ πλοῖα μὲ μικροτέραν  
ταχύτηταν κατά, ἃς πούμε, 40% τῆς συνήθους  
ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος, χαμηλοτέραν καὶ τῆς  
λεγομένης οἰκονομικῆς τοιαύτης, οὕτως ὥστε  
οὐσιαστικῶς νὰ μειωθῇ ἡ ὑπάρχουσα διεθνῆς  
μεταφορικὴ ικανότητα εἰς τονούμιλια.

2) ‘Η ὑποχρέωσις, νὰ εἰς τὸ προτεινόμε-  
νον σχέδιον τῆς ‘Ενωσεως Ἑλλήνων ‘Ἐφοπλι-  
στῶν, τῆς ὑποχρεωτικῆς παροπλίσεως ἀνα-  
λόγου πρὸς τὴν παραγγελλομένην ὑπὸ τίνος  
ἐφοπλιστοῦ χωρητικότητος μὲ κάποιαν διόρ-  
θωσιν διὰ τὰς κατηγορίας πλοίων. ‘Ο ἐφο-  
πλιστὴς καὶ μὴ δύναται νὰ παλήσῃ ἀπὸ ἐν  
ἔτος πρὶν, μέχρι δύο ἔτη μετά τὴν παραγγε-  
λίαν τὰς οὕτως παροπλιζόμενα πλοῖα.

3) ‘Η συνεργασία τῶν Πλοιάρχων εἰς τὸ  
νὰ μὴ παραβάσεται η μειώσις τῆς ταχύτη-  
τος ἀπὸ κανένα πλοίον, (ναὶ, χρειαζόμαστε,  
ἀποχῶς, ὀστυνόμευσιν).

4) Τέλος η συνεργασία τῆς I.T.F. εἰς τὸ  
νὰ συνιστᾶ, ἡ καλύτερον, ὑποχρεώνει τοὺς  
ναυλωτάς τοῦ ἐλευθέρου κόσμου νὰ χρη-  
μοποιοῦν πλοῖα τοῦ ἐλευθέρου κόσμου καὶ  
οὐχὶ κομμουνιστικῶν κρατῶν, ἐφόσον ὑπάρ-  
χει προσφορά.

“Ενα σύστημα ως τὸ ἀνωτέρω :

α) Θὰ τύχῃ ἐνεργοῦ συμμετοχῆς πλοιοκτη-  
τῶν, μικρῶν καὶ μεγάλων, διευθυνόντων ἀνό-  
μοιον ποιεῖναν καὶ οὐσιαστικῶς κλείσουν  
γραφεῖα ἢ νὰ δυσανασχετίσουν μέτοχοι καὶ  
Τράπεζαι.

β) Θὰ τύχῃ τῆς εὐμενοῦς ἀποδοχῆς τῶν  
ἐργατικῶν συνδικάτων, καθόσον δὲν θὰ αὔξη-  
σῃ τὴν ἀνεργίαν, ἡ ὅποια διεθνῶς ἀποτελεῖ  
τὸ μεγάλο πρόβλημα, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν  
Ἐλλάδα.

γ) ‘Η συνεργασία τῆς I.T.F. πιθανῶς δὲν  
θὰ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ, διότι, εἰς πε-  
ρίπτωσιν ποὺ δὲν δοθῆσῃ ἡ I.T.F., ὑπο-  
χρεώνουσα τοὺς ναυλωτάς νὰ χρησιμοποιοῦν  
πλοῖα ἐλευθέρων κρατῶν, ἐντὸς ὅλου δλαι  
σι μεταφορᾶς θὰ γίνωνται ἀπὸ κρατικᾶς ναυ-  
τιλιακᾶς ἑταῖριας κομμουνιστικῶν χωρῶν, αἱ  
ὅποιαι δὲν ἔχουν, οὐσιαστικῶς, κόστος λει-  
τουργίας καὶ θὰ ἐκλείψουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ  
οἱ ναυτεργάται εἰς τὰς ἐλευθέρας χώρας καὶ,  
ὡς ἐκ τούτου καὶ δὲ κύριος λόγος ὑπάρχεισ-  
τῆς I.T.F., μὲ ἀπότερον ἀποτελεῖσμα μετά  
νὰ ἔσπαρτο μεταφοράς μας, μὲ τὴν ἀνάλογην  
μονοπαλισκήν ἐκμετάλλευσιν.

δ) Μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν ναυτεργάτων  
δὲν θὰ ὑπάρξῃ καμμία περίπτωσις νὰ θεω-  
ρηθῇ τὸ ὡς δια τὰ σύστημα ως ἀντιεργατικὸν  
τράστ πλοιοκτητῶν ἐναντίον τοῦ συνόλου καὶ  
ὧς ἐκ τούτου θὰ ἀποφευχθῇ τὸ μπούκοτά.

ε) Δὲν δῆλοιώνει τὸ φόρμα τῶν χαρακτη-  
ριστικῶν τῶν πλοίων, ίθιως τῶν πλοίων γε-

νικοῦ φορτίου, τὰ ὅποια, ως γνωστόν, ἔχουν  
πληθύσαρα διαφορῶν μεταξὺ των, διὰ διάφορα  
καὶ εἰδικότερα φορτία, ως π.χ. container  
capacity, palletized, ventilated fruit carriers,  
part receivers, vegetable oil, διάφορα heavy  
lift κλπ.

Πιστεύω ὅτι μία ἀντιμετώπισις ἐπ’ αὐτῆς  
τῆς δάσεως θὰ ἡτο ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὴν μεγα-  
λυτέραν πλειοψηφίαν τῶν ιδιοκτήτων καὶ θὰ  
ἔχαιρε ταυτοχρόνως τῆς ἐνεργοῦ ἀποδοχῆς  
τῶν ναυτεργάτων, διότι μόνον μὲ ένα παρό-  
μοιον σύστημα δὲν θὰ έθιγοντο οὔτε ναυ-  
τεργάται οὔτε μικραὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρή-  
σεις καὶ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς θὰ ἡτο  
πάρα πολὺ μεγάλο.

Φίλικώτατα

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

‘Αθηναὶ, 1 Μαρτίου 1978

Υ.Γ.: ‘Η ἀνωτέρω προτεινομένη σκέψις δὲν  
θὰ ισχύῃ διὰ πλοΐα ὑπὸ μακράν χρονο-  
ναύλωσιν ἀνεν τῆς συγκαταθέσεως τῶν  
χρονοναύλωτῶν.

●

ΠΕΡΙ Κ.Ο.Κ. ΚΑΙ Κ.Α.Σ.

Κε Διευθυντά,

Είναι γνωστή σχεδὸν εἰς πάντας, τοὺς εἰς  
τὴν θάλασσαν καὶ τὴν ξράπαν διαβιοῦντας,  
πεζοὺς καὶ ἐποχούμενους, η ἀναθεώρησις καὶ  
ἡ τήρησις τοῦ νέου ΚΟΚ (Κώδικος Οδικῆς  
Κυκλοφορίας).

Καὶ ὁ ἀπόλοις πεζὸς μορφωμένος ἡ ἀμόρ-  
φωτος, περιδιαβάζων ἡ σπεύδων εἰς τὰς ὁ-  
δοὺς ὀφείλει νὰ γνωρίζῃ τὰ περὶ κανονισμοῦ  
κινήσεως διὰ νὰ ἀποφεύγῃ τὰς συγκρούσεις.

Εἰς τοὺς, εἰς τὴν ξηράν διαβιοῦντας δὲν  
είναι γνωστοὶ οἱ ΚΑΣ (Κανονισμὸς Αποφυ-  
γῆς Συγκρούσεως).

‘Η γνωστή του εἶναι ἐπιβεβλημένον καθῆ-  
κον τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν, διὰ νὰ ἀπο-  
φεύγουν ὅπως καὶ οἱ πεζοὶ τὰς συγκρούσεις.

Λόγω δημος τῆς γνωστῆς ἐλλείψεως δι-  
πλωμάτων ναυτίλων ἀξιωματικῶν, οἱ ὅ-  
ποιοι γνωρίζουν τὸν ΚΑΣ, ἔχουν ἐντοκήσει,  
ἐκτὸς ἀρκετῶν καλών ἔξαιρέσεων, ἐντὸς τῶν  
γεφυρῶν τῶν πλοίων καὶ ἀπόμενα διαφόρων  
θενικοτήτων καὶ ἡ Ἐλλήνων οἱ ὅποιοι, τὸν ἀ-  
γνοούν τελείων.

Εἰς τὰ ἀπόμαντα αὐτά, τὰ πλουσιοπαρόχως  
ἀμειδόμενα, οὐδεὶς ἐπιβάλλει καὶ ὑποχρεοῦ, πρὶν  
περίπτωσιν ποὺ δοθῆσῃ τὸν ΚΑΣ. ‘Αντιθέτως ὡς πε-  
ζοί πεζοί είναι ὑπεύθυνοι μόνον διὰ τὴν  
ζωὴν των καὶ δικαιώματων, ἐὰν ἐπιθυμοῦν  
νὰ ἀγνοήσουν τὸν ΚΟΚ καὶ νὰ ἀποδημήσουν  
εἰς Κύριον. ‘Ως εναυτίλοι, δημος, ἔχουν τὴν  
εύθυνη τὰς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ τῶν  
ἐπιθεωράντων καὶ δὲν ἔχουν οὐδὲν δικαίωμα  
νὰ ἀποστέλλουν ἄλλους εἰς Κύριον πρὸ τῆς  
ῷας των.

Ἐκτελούν φυλακάς γερύρας, πρωιάς καὶ  
νυκτερίνας δώρας, κατὰ τὰς ὅποιας οἱ λοιποὶ<sup>1</sup>  
τοῦ πληρώματος καθεύδουν μακαρίως καὶ  
ἄνα πάσαν στιγμὴν εἶναι ικανοί, ή μόνη ικα-  
νότης των, νὰ ἔχαποστείλουν τὸ πλήρωμα ἐκ  
τῆς κλίνης του εἰς τὰς ἀπουρανίους νεφέλας.  
‘Ελάχιστοι εἴναι τὸν πληρώματος γνωρίζουν  
τὴν πραγματικότητα, ἀγωνιούν, ἀνησυχούν  
καὶ εὔχονται καλὸ ξημέρωμα.

Δὲν είναι λογικὸν νὰ ἐπιβάλλεται ὁ ΚΟΚ  
καὶ νὰ ἀγνοήσαι τὸ ΚΑΣ. Θὰ πρέπει νὰ ἐπι-  
βληθῇ καὶ εἰς τοὺς χρωσθέντας ‘Ανθ’ ρχους  
οἱ ὅποιοι ἀπότελουν τὴν πλειονότητα, ή γνω-  
σίς τοῦ ΚΑΣ πρὶν ἐπιδούν τῶν πλοίων.

‘Εὰν η καθιέρωσις Δ καὶ Ε διπλώματος  
η πιστοποιητικοῦ ικανότητος, δὲν μᾶς ἐνδια-  
φέρει ὁ χαρακτηρισμός, ἔχη αὐτὸν τὸν σκο-  
πόν, τὸ ἀναμένομεν.

Δὲν είναι παράλογον αἵτημα η γνῶσις  
τοῦ ΚΑΣ, είναι ἀσφαλεία τοῦ πλοίου καὶ  
τῶν ἐπιθεωράντων.

‘Εὰν δὲν δινάμεθα δῆλως νὰ πρέξωμεν,  
ἄς διατηρήσωμεν τὸν συρφετὸν ως ἔχει καὶ  
τὰς συμφοράς.

KYP. ΜΠΟΥΓΙΟΥΡΗΣ  
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πούντα Αρένας, 8 Φεβρ. 1978

# ΤΟ ΚΑΚΟ ΕΓΙΝΕ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

'Η Σύρα νεκρώθηκε, όρφάνεψε όπ' τή στιγμή πού ή Διοίκηση τού «Νεωρίου - Ναυπηγείου Σύρου Α.Ε.» έδωσε στή δημοσιότητα τήν άνακοινώση της, με τήν όποια άναγγειλε ότι 'κατόπιν όποφάσεως τής Γενικής Συνελεύσεως τών μετόχων της διαιλύεται ή Έταιρια και τίθεται αύτη ύπο έκκαθαφίσιν'.

Τό πλήγμα ήτανε φοβερό και οι έπιπτώσεις του θά έχουν σημαντικές μέχρι στιγμής προεκτάσεις. 'Η τοπική οικονομία τού νησιού έπαθε καθολική καθίζηση, όποδυναμώθηκε ή υποδομή τής ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας και ένα πελώριο κοινωνικό θέμα δημιουργήθηκε, άφου 1.300 έργατοτεχνίτες και υπάλληλοι βρίσκονται ήδη δίχως άπασχόληση.'

Στήν απλή και ηπιά άνακοινώση ή Διοίκηση της Έταιριας άναφέρεται κυρίως στίς ζημιές τίς όποιες έπι σειρά χρόνων έπομπονται και έαν το «Νεωρίου» έπιζουσε μέχρι τής ήμέρας πού πάρθηκε αύτή ή διαρυματική άποφαση, αύτή διειλόθαν στήν θυσίες τών μετόχων, οι όποιοι κάλυπταν αύτες με την έπιδιότητα στήν άντελπονταν στήν θυσίας της έργασίας τους. Βλέπουμε λοιπόν ότι υπήρχε μιά έξισορρόπηση και

λοπροσίρετες και ίδιαίτερα είχαμε τονίσει ότι έπρεπε όλοι οι Συριανοί να δέπουν το «Νεωρίου» μέσα σε αύστηρα «τοπικά πλαισία», μιά πού αλλος πάρος ζωής δέν υπήρχε. Αυτό τοπική έφημερίδας τού δύναμης «Μονοπώλιον». Βέδαια ήταν τον «μονοπώλιον» μιά πού δέν υπήρχε καμμιά έλπιδα να γίνει «διπώλιον» ή αν θέλετε «πολυπώλιον». Ποιός θά ήταν έκεινος ή έπιχειρηματίας πού θά ήθελε κόποιας διάληξη διομήχανίας ώστε να σταθεί άνταγωνιστής στήν άγορά έργασίας; Μοιραία λοιπόν ήταν «μονοπώλιον», χωρίς μ' αυτό να συνδέεται στυγνότης. Κατά τών ίδιο τρόπο υπήρχε και «μονοπώλιον έργασιμένων», οι όποιοι με τη σειρά τους είχαν μονοπώλησει τήν έργασία τους. Βλέπουμε λοιπόν ότι υπήρχε μιά έξισορρόπηση και

μιά άσφαλεια ότι τό καθημερινό μεροκάματο ήταν έξισφαλισμένο.

Δέν είναι τής προθέσεως μας να καταλογίσουμε εύθυνες, ούτε να άνοιξητούμε υπαιτίους και υπευθύνους κι αύτό γιατί σε τέτοιες δύσκολες ώρες πού περνά ή Σύρος τέτοια πράγματα δέν έχουν καμμιά θέση. Δέν θά γίνουμε άπολογητές ούτε τού Νεωρίου ούτε τών 1.300 άνθρωπων πού σήμερα βρέθηκαν δίχως δουλειά και μαζί τους πολλές οικογένειες και μιά άλλησίδα άλλων πού έμεσα σε δικιμάσουν —δυστυχώς— τά άποτελέσματα άνθρωπων προκαταλήψεων, άδικαιοιλόγητης κακυποφίας και άδεξιων κειρισμάτων.

Έκεινο για τό όποιο θλιβόμαστε είλικρινά και δοκιμάζουμε πικρία, είναι ή μοίρα τής Σύρου. Μόνο έννια χρόνια κράτησαν οι παχείες φαραωνικές άγελδες. Σήμερα, θαυμάσιες έγκαταστάσεις, φήμη καλής δουλειάς και έλπιδας τού μέλλοντος για τους κατοίκους τού νησιού κρέμονται από μιά κλωστή. Αυτό μεταρει νι τό ποραβλέψει κανένας. Θα πρέπει ν' άρχισουμε και πάλι από τήν άρχη. Τό κοινωνικό πρόβλημα πού δημιουργήθηκε είναι πολὺ σοβαρό. 'Η Κυδέρηση οφείλει στό θέμα αύτό να σταθεί άνταξια τών περιστάσεων και να βρει μάλιστη. Οι Συριανοί πρέπει να γίνουν. 'Η



Venecia Puerto Cabello C. A.



Venecia La Guaira C. A.



FRESH

AND

DRY

PROVISION



DECK

AND

ENGINE

STORES

PUERTO CABELLO

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

DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT

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



DREW AMEROID  
INTERNATIONAL

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE  
30 Karaoli & Dimitriou Str. • Tel. 4115339 - Telex 21-3280

Πολλές φορές έχουμε άσχοληθεί με τό «Νεωρίου» κι' αύτό γιατί ήταν πραγματικά ή μία και μοναδική πηγή πού άναστησε μιά πόλη και ένα λιμάνι πού είχαν γνωρίσει στό πρόσφατο παρελθόν τών οικονομικό μαρασμό και τήν οικονομική έξαθλιωση και μέσα σε έννια μόλις χρόνια οι συνθήκες αύτες έξαφανίστηκαν και μιά καινούργια ζωή και οικονομική σηνθητή έπικρατούσαν. Είχαμε δώσει όρισμένες συμβουλές, κα-

# Οι κ. κ. 'Άδελφοί Ν. Γουλανδρή και η Σύρος

Συγχρονιστική υπηρξενή ή ανακοίνωσις της Διοικήσεως του «Νεωρίου - Ναυπηγεία Σύρου Α.Ε.», διὰ της έποιξας άνηγρέλθη ή διάλυσις της Έταιρίας πατέρων γενικής συγελεύσεως τῶν μετόχων αὐτῆς. Η Σύρος ἐπλήγη ἀνεπανομένως, παραλλήλως ὅμως καὶ η ναυπηγείας τους καταγγανία τῆς Χώρας.

Τρίτη κατὰ σειράν, μετὰ τὰ γκυπγεῖα Σκαραμαγκά καὶ Ἐλευσίνος, η ναυπηγείας τους καταγγανία τῆς Σύρου, μία ἀπὸ τὰς πλέον συγχρόγους, πολλὰ είχε προσφέρει καὶ πολλά οὐ προσέφερεν ἀκόμη εἰς τὴν μικράν Σύρον, ἡ οἵη δὲν ἔφην ἀνταξίαν τῶν προσδοκιῶν καὶ τῶν ἀλπίδων τῶν κ.κ. 'Άδελφῶν Γουλανδρή, οἵτινες ἀδαπάνησαν πολλὰ ἕκατομμύρια δολλαρίων, ἵνα ἐγκαταστήσουν καὶ λειτουργήσουν ἐπισκευαστικὸν κέντρον εἰς τὸ μέσον τοῦ Αιγαίου καὶ ἔντος τῆς ἀκτίνος τῶν ναυτικῶν ἀρτηριῶν τῆς 'Αγατολικῆς Μεσογείου.

'Άληστρονητοι διὰ τοὺς Συριανοὺς θὰ πρέπει νὰ παραιμείνουν οἱ 'Άφοι Γουλανδρή, διότι, παρ' ὅλην τὴν κακὴν τροπὴν τῶν πραγμάτων ἀφήνουν εἰς τὴν Σύρον μίαν οὐχὶ εὐκαταφρόνητον κληρονομίαν. Ἡπέχησαν εἰς τοὺς ὄραματισμούς των εἰσπράξαντες ἀντὶ τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ τεραστίου ἔργου τῶν τὴν ἀγνωμοσύνην, τὰς ὑδρεῖς, τὴν καχυποφίαν μερίδος μικρᾶς, ἀλλὰ ταραχοποιοῦ, τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ, ἀλλὰ καὶ ὑπαλληλικοῦ προσωπικοῦ τοῦ Νεωρίου. Κυριολεκτικῶς είχον καταστῆσε: τὸ Νεωρίου φυτώριον ἐργασίας καὶ ζωῆς διὰ μίαν νῆσον, ητίς δὲν ἔχει ἄλλον σοδαρὸν πόρον ζωῆς. Η ἐρημωμένη πόλις ἀγέπενευσε καὶ η οἰκονομικὴ ἀνθησίς τὴν ὅποιαν ἀδοκίμασεν ἀφ' ἣς στιγμῆς οἱ κ.κ. 'Άδελφοι Γουλανδρή διέθεσαν τὰ ἕκατομμύριά των, πιστεύοντες ὅτι ἐπιτελοῦν ἔνα κοινωνικὸν καθηγον, διὰ τῆς καλῆς καὶ λελογισμένης διαθέσεως τοῦ πλούτου των. Ἐδωταν ἐργασίαιν ἀξιοπρεπῆ εἰς 1.300 ἀγρότων πολλὰς καὶ ἐμμέσως εἰς πολλὰς ἄλλας γλιζάδας. Τὸ διεθνὲς κύρος των καὶ η ἐπαγγελματικὴ των ἴκανοτης, διέσυν μὲ τὴν εὑρείαν αὐτῶν οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν, ησαν ἔγγυης εἰς ἔνδος ὀλονέαν καὶ καλυτέρου μέλλοντος διὰ τὴν νῆσον.

Δυστυχῶς δι' αὐτοὺς (τὸ ἐργατούπαλληλικὸν προσωπικόν), δὲν υπῆρξαν οἱ 'Άφοι Γουλανδρή 'ετυγούται' καὶ τὸ Νεωρίου ήτο ἐπιχειρήσις διόπου δὲν ἐπρυτάγευεν ἡ ίδαια τοῦ κέρδους, ἀλλὰ ἡ θέλησις καὶ ἡ τάσις γὰρ δογμηθοῦσαν οἱ Συριανοὶ διὰ μιᾶς ἔξησφαλισμένης ἐργασίας. 'Ηρεσαν ὅλιγοι διὰ νὰ διαθρωθῇ ἡ καλὴ των καὶ ώραία προσπάθεια. Δέν ἥρκει: ἡ διεθνῆς κρίσις, ητίς τὸσα δεινὰ ἐπεσώρευσεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ εἰς πᾶσαν μετ' αὐτῆς σχετικούμενην δραστηριότητα, δέν ἥρκει: ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν παρεμφερῶν ξένων ἐπιχειρήσεων τῆς Μεσογείου, τὰς ὅποιας μὲ πραγματικὰς θυσίας ἀντεμπόπιζον. Εἰς τὸν στίθιον τῆς ἐργασίας ὑπεισῆλθεν ἡ πολιτικὴ καὶ ὁ κακῶς νοούμενος συγδικαλισμὸς διάδος παρανοϊκῶν ἀκραίων τάσεων. Φυσικὸν ήτο ἡ ὑπομονὴ γὰρ ἔξαντληθῇ. 'Τηρέσθη ἡ ἀδικος συμπεριφορὰ πρὸς τοὺς ἀκιδοτελεῖς ἐργοδότας καθεὶς λογικὸν δροῖον. Καὶ τὸ μοιραίον ἀποτέλεσμα ἐπῆλθεν. Οἱ Συριανοὶ δὲν πρέπει νὰ λησμονήσουν ποτὲ τοὺς κ.κ. 'Άφοις Ν. Γουλανδρή καὶ τὸ δραπίον ἐργοῦ πού καταλείπουν.

Προσπάθειαι καταβάλλονται ὅπως ἔξευρεθῇ ὁ διάδοχος, ὅτις θὰ ἀναλάβῃ τὴν συγένειαν. Δὲν γγωρίζονται ἐκνοὶ θὰ ἔξευρεθῇ καὶ ποιος θὰ είναι. Βέβαιον καὶ ἀναπάντεχον είναι, ὅτι οἱ 'Γουλανδρήδες' ἀπολέσθησαν διὰ τὴν Σύρον καὶ αὐτὸς τὸ δέδαιον είναι ποὺ προσδίδει: τὸ μέτρον τῆς ἀγωνίας τοῦ ἀτυχοῦς 'Νεωρίου'.

προτεινόμενη ἀπὸ τοὺς ἀμεσα πληγέντες λύση τῆς «κρατικοποίησεως» τοῦ Νεωρίου δὲν εἶναι ἐφικτή. Τὸ «Νεωρίου» δὲν εἶναι οὔτε ΔΕΗ, οὔτε ΟΤΕ, οὔτε ΕΛΤΑ, οὔτε ΟΣΕ, οὔτε ἐργοστάσιο παραγωγῆς ζόχαρης. Εἶναι μιὰ δουλειὰ ποὺ ἔχει τὴ δράση της ἔξω ἀπὸ τὸν Ἑλληνικὸν χώρῳ γιὰ τὴν προσέλκυση πελατείας.

'Εκεῖνο ποὺ χρειάζεται τώρα εἶναι η ἔξευρεση τοῦ καταλλήλου η καταλλήλων ἀνθρώπων, ποὺ μέσα στὰ πλαίσια τῆς Ἐλευθέρας οἰκονομίας θὰ ἀναλάβουν πανέτοιμο γιὰ ἔνα καινούργιο ξεκίνημα, ἓνα ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο ποὺ θὰ συνεχίσῃ τὴν τόσο ἀπαραίτητη γιὰ τὸ νησί οἰκονομικὴ δραστηριότητα. 'Εκ προοιμίου γνωρίζουμε ὅτι θὰ χρειάσεται χρόνος, γιατὶ οἱ σημερινὲς συνθήκες δὲν εἶναι ἐλκυστικές. Βρισκόμαστε στὴ δινή μιάς παγκόσμιας οἰκονομικῆς κρίσεως κι ἀκόμα κανένα ξέφωτο δὲν διακρίνεται. Σύνεση, ὑπομονὴ καὶ λογικοὶ χειρισμοὶ χρειάζονται ώστε νὰ ξαναγυρίσησθαι ἡ χαρὰ τῆς δουλειᾶς σ' ἓνα τόπο ὅπου εἶναι ἀξιος κατέτερης τύχης. Τέλος, ὃς μὴ κρυδόμαστε, σφάλματα διαπράχθηκαν, τουλάχιστο ὃς συνετίσουν όλους. Οι πρώτες ἐνδείξεις τοῦ κυβερνητικοῦ ἐνδιαφέροντος ἀναφόρηκαν κι αὐτὸς γεννάει κάποιαν ἐλπίδα.

'Ο 'Υφουργὸς Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης ἔξεφρασ τὴ λύπη του καὶ δήλωσε ὅτι «θὰ κάνω ό,τι μπορώ» γιατὶ τὸ κλείσιμο τοῦ Νεωρίου ζημιώνει τόσο τὸν ναυπηγοεπισκευαστικὸ τομέα τῆς Χώρας, ἀλλὰ καὶ δημιουργεῖ ἓνα σοδαρὸν κοινωνικὸ πρόβλημα.

'Ο 'Υφουργὸς Βιομηχανίας κ. Πρωτοπατόδάκης εἶπε: «Πράγμαστι τὸ θέμα τῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῶν ναυπηγείων τῆς Σύρου είναι συγκλονιστικό. Καὶ εἶναι γιατὶ κάθε τι ποὺ ἔχει σχέση μὲ τὰ ναυπηγεία δηλαδὴ ἀπὸ τὴν δραστηριότητα του μέχρι τὸ πρωστικὸ καὶ ἀκόμη μέχρι καὶ τὰ περιουσιακὰ του στοιχεῖα, εἶναι θέμα σημαντικό καὶ ιδιαίτερης σημασίας γιὰ τὸ νησί».

'Ακολούθως, ὁ κ. Πρωτοπατόδάκης τονίζει ὅτι «οἱ σκέψεις ποὺ γίνονται γιὰ κρατικοποίηση είναι τελείως λανθασμένες καὶ δὲν προρούν νὰ γίνουν στὴν πραγματικότητα».

'Εκεῖνοι λοιπὸν ποὺ θῶσας ἀνεύθυνα, καὶ κάποια ἀπὸ τὴν ἐπήρεια τῶν πρώτων ἐντυπώσεων, στρέφουν τὶς ἐλπίδες τους ὅτι ἡ κρατικοποίηση είναι ἡ όρθιη λύση, σφάλλουν. «Ἄν ἐπρόκειτο γιὰ ναυπηγικὴ καὶ μόνο μονάδα τὸ πράγμα θάταν διάφορο. Θάταν παραγωγή, ἀλλὰ κι αὐτὴ μπλεγμένη στὰ γρανάζια μιᾶς κρατικῆς γραφειοκρατίας. 'Η ἐπισκευαστικὴ όμως μονάδα είναι κάπι ποὺ τέτοια λύση δὲν ἐπιδέχεται, οὔτε καν ὡς σύζητηση. Εἶναι προσφορὰ ὑπηρεσιῶν καὶ χρειάζεται εὐελιξία καὶ ἐλευθερία ἀπὸ τὰ κρατικὰ γρανάζια. Γι' αὐτὸς ὅσοι συμμετέχουν στὴ προσπάθεια, νὰ ξανακουστεῖ τὸ πιὸ γρήγορα διανοτὸ «σειρήνα» ποὺ καλεῖ στὴ δουλειὰ ἀς συντονίσουν δὲλς τους τὶς προσπάθειες μέσα στὸ κύκλο τῆς Ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, πράγμα ποὺ ὀλόφυσα εὐχόμαστε.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

**"Όπως έξετέθησαν στις συσκέψεις στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας**

# ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

**Πρέπει νὰ χαραχθῇ ὑπεύθυνη πολιτικὴ καὶ  
νὰ ληφθοῦν ἄμεσα καὶ ἀποτελεσματικὰ μέτρα**

«Στὴ χώρᾳ μας ἡ κρίση τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας εἶναι διαδύτατη. Έχουμε ἀνακοῦν τῶν ναυπηγήσεων συνδυαζόμενη μὲ ὅδύτατη κρίση τῶν ἐπισκευῶν πλοίων, σηματικὸς δὲ εἶναι ὁ ἀριθμὸς μικρομεσαίων ἐπιχειρήσεων οἱ ὅποιες ἐπέχευσαν, ἐνώ οἱ ὑπόλοιπες, εἴτε μικρές, εἴτε μεγάλες, ὑποστησαντοῦνται».

Αὐτὴ ὑπῆρξε ἡ κυριώτερη διαπίστωση στὴν τελευταίᾳ ἀπὸ τὶς πρόσφατες συσκέψεις ποὺ ἔγιναν στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας γιὰ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, τῶν ἀνθρώπων τῆς καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἀναφορικά μὲ τὸ μέλλον τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς μας βιομηχανίας καὶ ὑπεγραμμισθήσθη ἐπιβάλλεται, ἐστὼν καὶ τὴν τελευταίαν στιγμή, ἡ χάραξη ὑπεύθυνης πολιτικῆς καὶ ἡ λήψη συγκεκριμένων μέτρων γι' αὐτὸν τὸν συναλλαγματοφόρο κλάδο.

## ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙ

«Ο ἑκπρόσωπος τῆς ΝΑΥΣΙ στὴ σύσκεψη κ. Πέτρος Τσεμπελῆς, στὴν εἰσήγησή του ἐγνώσθη ὅτι διεχώρισε τὰ μέτρα ποὺ πρέπει νὰ ληφθοῦν σὲ δύο κατηγορίες. Πρῶτον, σὲ μέτρα ποὺ πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὶς οἰκεῖες ἐπιχειρήσεις καὶ σὲ μέτρα ποὺ πρέπει νὰ λάβει τὸ κράτος.

Γιὰ τὰ μέτρα ποὺ πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὶς ἐνδιαφερόμενες ἐπιχειρήσεις ὁ κ. Τσεμπελῆς ὑπεγράμμισε ὅτι είναι πλέον ἀπαραίτητη ἡ δημιουργία ἐνός κλαδικοῦ ὄργανου τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων (ὑπενθυμίζεται ὅτι τὴ δημιουργία αὐτοῦ τοῦ φορέως ἔχουν ὑποδείξει ἀπὸ μακρῷ τὰ «Ναυτικά Χρονικά») μὲ τὴ συμμετοχὴ καὶ ὅλων τῶν μεγάλων μονάδων, διότι ὑπάρχουν πολλὰ κοινὰ προβλήματα, ὅπως ἡ παρακολούθηση τῶν ἔξελιξεων στὴν κοινοτικὴ νομοθεσία καὶ ἡ ὑπεύθυνη συνεργασία μὲ τοὺς ἐλληνικοὺς ὑπηρεσιακούς παράγοντες ποὺ θὰ διαπραγματευθοῦν τὰ θέματα τοῦ κλάδου κατά τὴ διαδικασία γιὰ τὴν ἐνταξη τῆς Ἑλλάδος στὴν ΕΟΚ καὶ ἡ χάραξη κοινῆς πολιτικῆς γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῆς στενότητος προσωπικοῦ, τὴν ἐκπαίδευσην κλπ.

Εἰς τὰ μέτρα, τὰ ὅποια πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὸ Κράτος περιλαμβάνονται:

• Ἡ δημιουργία μιᾶς ἀρμόδιας Διευθύνσεως στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας γιὰ τὰ θέματα τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας, ἡ ὅποια ὅταν χαράσσει τὴν κρατικὴ πολιτικὴ στὸν τομέα σὲ συνεργασία μὲ τὰ ὅλα ὑπουργεία καὶ τοὺς ἀρμόδιους φορεῖς. (Ὑπενθυμίζεται ὅτι τὴν ἀνάγκη δημιουργίας μιᾶς ἀρμόδιας Διευθύνσεως γιὰ τὰ θέματα τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας ἔχουν ὑποδείξει ἀπὸ διετίας τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἔχει ἐπιδείξει ζωηρότατο ἐνδιαφέρον καὶ ἔχει ἐπανειλημένα συστήσει τὴ δημιουργία τῆς ἔνα ἀπὸ τὰ ἀρμόδια ὑπουργεία, μέχρι τὴ στιγμὴ δὲν ἔχει γίνει τίποτε πρὸς τὴν κατεύθυνση συτῆ).

• Ἡ μελέτη τῶν κινήτρων τὰ ὅποια καθιερώθηκαν σὲ ὅλες τὶς ναυτιλιακές χώρες γιὰ τὰ ναυπηγεῖα τους καὶ προσαρμογὴ τους στὶς ἐλληνικές συνθῆκες. Ἀνέφερε σχετικά ὁ κ. Τσεμπελῆς ὅτι πρὸ διετίας ὁ ἀρμόδιος ὑφυπουργὸς Βιομηχανίας εἶχε δηλώσει ἐπισῆμως στὴ Βουλὴ ὅτι «έντὸς τῶν ἡ-

φερθεῖσα περιοχὴ διαμένουν οἱ ἀπασχολούμενοι στὶς μονάδες αὐτὲς οἱ ὅποιοι ἀμείνονται καὶ δὲν μετακινοῦνται καὶ διότι ἡ περιοχὴ γειτνιάζει μὲ τὸ ἐμποροναυτιλιακὸ κέντρο καὶ μὲ τὸ πλήθος τῶν βιομηχανῶν καὶ βιοτεχνῶν ποὺ καὶ τὸ μεγαλύτερο ναυπηγεῖο ἔχει ἀνάγκη.

Καταλήγοντας ὁ κ. Τσεμπελῆς ὑπεγράμμισε ὅτι ὅποιαδήποτε καθυστέρηση στὴ λήψη τῶν ἐνδικινούμενῶν μέτρων θὰ ὅδηγήσει σὲ πλήρη μαρασμό ἔναν σημαντικότατο κλάδο τῆς ἐθνικῆς Οἰκονομίας, κατ' ἔξοχην συναλλαγματοφόρο καὶ ἵσως τὸν μόνον κλάδο ποὺ ἀντιμετωπίζει ηδη τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸ καὶ ἐπομένως καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸ τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς ΕΟΚ τόσο σὲ θέματα τεχνολογίας όσο καὶ τιμῶν.

## ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΧΑΛΚΙΔΟΣ

«Ο συμπράττων σύμβουλος τῶν Ναυπηγείων Χαλκίδος κ. Μ. Π. Κόκκολης στὴν εἰσήγησή του στὴ σύσκεψη γιὰ τὴ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ ἔκανε μιὰ ἐμπεριστατωμένη ἀνατομὴ τῶν προβλημάτων τὰ ὅποια δημιουργεῖ στὴ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία ἡ Ἐλληνὶς ἡ καὶ ἀλλοπρόσαστος νομοθεσία. Συγκεκριμένως:

• Ἡ δημιουργία κατάλληλης ὑποδομῆς στὴν περιοχὴ δικαιοδοσίας τοῦ ΟΛΠ γιὰ τὴ βελτίωση τῶν συνθηκῶν διενεργείας τῶν ἐπισκευῶν (κρητιδώματα, δεξαμενές κλπ.) καὶ ἡ ἐπίλυση τοῦ χρονίζοντος θέματος τῆς μεταφορᾶς τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος, τὸ ὅποιο, δεδιάστις, ὅπως ὅρθοτας παρατήρησε ἡ εἰσήγητης, δὲν μπορεῖ νὰ λυθεῖ μὲ ήμιμετρα.

• Ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὸ πλήθος τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων καὶ ἡ ἀπλούστευση τῆς διαδικασίας διεκπεραιώσεως τῶν συναφῶν ὑποθέσεων ἀπὸ τὸ Κράτος.

• Ἡ παραμονὴ τῶν οἰκείων μονάδων στὴν περιοχὴ τοῦ κόλπου Ἐλευσίνος - Περάματος - Σαλαμίνος, διότι λόγῳ τῶν ειδικῶν συνθηκῶν τοῦ κλάδου είναι ἀδύνατη ἡ ἀποκέντρωση καὶ ἡ μεταφορὰ ἡ δημιουργία νέων μονάδων στὴν περιφέρεια. Διότι στὴν προσαν-

πρίτη τὴ χρηματοδότηση τῆς ναυπηγήσεως πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων οἱ Τράπεζες ἀξιούν ὑποθήκευση κατὰ τὸ στάδιο τῆς κατασκευῆς καὶ τόσο τὸ δάνειο ὥστε καὶ ἡ ὑποθήκη ἐπιβαρύνονται μὲ χαρτοσήμο 4.4% ἐνώ τὰ δάνεια καὶ οἱ ὑποθήκες ἐπὶ πλοίων ἀπολλάσσονται. Είναι συνεπώς δίκαιο καὶ νόμιμο νὰ ἀπαλλαγοῦν τῶν τελῶν χαρτοσήμου τὰ δάνεια καὶ οἱ ὑποθήκες ἐπὶ τῶν ναυπηγουμένων πλοίων, ἐφ' ὅσον τὰ πλοία ἀπαλλάσσονται. Συγγενές θέμα εἶναι καὶ ἡ ἐπιβάρυνση μὲ τέλη χαρτοσήμου καὶ τῶν δανείων ἐπὶ ὑπόδηκτη τῶν πλωτῶν ναυπηγημάτων (πλωτῶν δεξαμενῶν, πλωτῶν γεραῶν κλπ.). τὰ ὅποια ἀγοράσθηκαν στὸ ἔξωτερικό καὶ εἰσήχθησαν στὴν Ἑλλάδα γιὰ τὴ δημιουργία νέων μονάδων στὴν περιφέρεια. • Τὰ τιμολόγια ἐπισκευῶν ἀλλοδαπῶν

**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

πλοίων πού έξοφλουνται σε συνάλλαγμα έπιβαρύνονται με χαρτόσημο 2,4%, από τό όποιο άπολλάσσονται έπισκευαζόμενα πλοία πού τελούν υπό τή δισχείριση έταιριών καλυπτομένων άπό τόν N. 27)75. Τούτο άποτελεί άσυνέπεια ή όποια πρέπει νά έχει επισκευάσει γιά νά καταστεί δυνατή η προσέλκυση έπισκευών διένων πλοίων.

• Κατά τή διαδικασία τών έπισκευών ένσωματούνται στά πλοία διάφορα ύλικά, τά όποια ώς τελικώς έξαγομενα έξοφλουνται σε συνάλλαγμα. Μέ τούς Νόμους 2861) 54 και 2261)69 οι άγορές τών έν λόγω ύλικών άπηλλάγησαν τού χαρτοσήμου έφ' θσον δύμως άγοράζονται κατ' εύθειαν από τό πλοίο και ή έξοφλησή τους γίνεται άμεσως από τήν πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια έταιρία. Οι ναυπηγεσπισκευαστικές μονάδες, δύμως, έκτος μιάς δεν άπολλάσσονται τού χαρτοσήμου για τά ύλικά πού άγοράζουν πρός ένσωματωση στά έπισκευαζόμενα πλοία και είναι εύνόητο ζτι γιά λόγους άρχης άλλα και ίσωτης ή άπολλαγή πρέπει νά ισχύση γιά δλες τίς μονάδες.

• Τό καθεστώς τής έλευθεράς ζώνης πού ισχύει στίς ναυπηγεσπισκευαστικές μονάδες και τό όποιο ύποτιθεται ζτι άπεβλεπε στήν ύποδοθηση τής έξαγωγικής τους δραστηριότητος τελικώς άποδεικνύεται ζτι έπενεργει άντιστρόφως. Τά ναυπηγεία, λόγω τού μηχανολογικού έξοπλισμού πού διαθέτουν μπορούν νά κατασκευάζουν μεταλλικούς έξοπλισμούς κάθε φύσεως και δέχονται προσφορές από τό έξωτερικό γιά τήν κατασκευή και έξαγωγή προϊόντων πού δεν έχουν σχέση με τήν κύρια ναυπηγεσπισκευαστική άποστολή τους (π.χ. λέβητες ψηφλής πιέσεως, θερμικά σώματα, συστήματα μεταφοράς ύλικών κλπ.). Έτούτοις δεν είναι δυνατόν νά άνολάσουν τήν έκτελεση τών παραγγελιών αύτών λόγω τού καθεστώτος τής Έλευθεράς Ζώνης, τό όποιο μπορούν νά χρησιμοποιούν μόνον γιά ναυπηγεσπισκευαστικές

έργασίες και τό κίνητρο πού παρεσχέθη υπό μορφή έλευθεράς ζώνης καταδικάζει τόν μηχανολογικό έξοπλισμό τους σε ύποαπασχόληση και άποτερει άπό τή χώρα τό συνάλλαγμα πού θά εισήγετο άπό τήν κατασκευή και έξαγωγή τών έν λόγω μεταλλικών κατασκευών.

• Η διαδικασία έπιστροφής ωρισμένου ποσεστού από τίς έργοδοτικές εισφορές πρός τό IKA και τά διάφορα ταμεία τών έργατουπαλλήλων είναι θραδύτατη (ύπολογος είτερα ζτι άπαιτεται τουλάχιστον διετία) και ούτω οι οικείες έπιχειρήσεις έπιβαρύνονται με πρόσθετο κόστος χρήματος. "Ηδη σε μία μονάδα ('Ελληνικά Ναυπηγεία) έχει έπιστρεψει άντι τής έπιστροφής τών έν λόγω έργοδοτικών εισφορών νά γίνεται ή έπινωση τους κατά τή στιγμή τής πληρωμής τών έφειλωμένων τόσσ πρός τό IKA θσο και πρός άλλα άσφαλιστικά ταμεία και είναι εύλογη ή άξιωση και τών άλλων μονάδων νά τύχουν τής ίδιας μεταχειρίσεως.

• Τά έπισκευαστήρια δεν είναι δυνατόν νά έκτελέσουν τήν άποστολή τους μέσα στά άσφυκτικών καθοριζόμενα πλαίσια τής νομίμου ύπερωριας τού πρωσωπικού τους (περιφορισμός 150 ώρων άντι έξαμηνο, 3 ώρες ημερησίως, προαναγγελία τής ύπερωριας κλπ.) οπώς καθορίζονται μεταξύ άλλων και από τόν N. 515)70, διότι οι ύπερεσίες πού παρέχουν μπορούν νά χαρακτηρισθούν ως «πρώτων βοηθειών» έπειδη άπό τίς προγραμματισμένες έπισκευές συντηρήσεως άποστολούνται και μέ έπισκευές ζημιών πλοίων πού προεκλήθσαν από άτυχήματα ή τυχαία συμβάντα. Επίσης ο χαρακτηρισμός τών ύπερεσιών τών έπισκευαστηριών ως «πρώτων βοηθειών» έπιτείνεται και από τήν πίεση τών πλοιοκτητών γιά τήν ταχεία άποκατάσταση τών ζημιών λόγω τών τεραστίων κεφαλαίων πού είναι έπενδυμένα στό σημερινό πλοίο και τών τεραστίων οικονομικών συνεπειών πού συνεπάγονται οι καθυ-

στερήσεις στίς θαλάσσιες μεταφορές. Γι' αυτό προτείνεται ή καθιέρωση ένος έλαστικότερου συστήματος κανονικής άπασχολήσεως και δυνατότητος νομίμου ύπερωριασής άπασχολήσεως στά πλαίσια τών άναγκών κάθε έπισκευαστηριών, σπως είναι π.χ. ή κατόργηση τού άνωτάτου θρίου άντα έξαμηνο, ή χρησιμοποίηση τών έργατων ύπερωριασών γιά έναν προκαθορισμένο άριθμο ώρων έβδομαδιάων κλπ.

• Η έφαρμογή ζλων τών άνωτάτων έργων (άφορολόγητα ειδικά άποθεματικά σε περίπτωση έπενδυσεων) προϋποθέτει τόν χαρακτηρισμό τών βιβλίων τής έπιτριας ως ειλικριών από τόν Οικονομικό "Εφόρο. Επειδή θμώς ο χαρακτηρισμός τών βιβλίων ως ειλικριών έχαρτάται από πάρα πολλούς λόγους, ή συσχέτιση αύτή τών ευεργετημάτων με τήν ειλικρίνεια τών βιβλίων έπικρεμάται σάν δαμόκλειος σπάθη έπι τών έπιχειρήσεων μέχρι τήν πραγματοποίηση τού έλέγχου, πού ζπως είναι γνωστό, γίνεται υστερά από δύο, τρία ή και περισσότερα χρόνια.

#### Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στά άνωτέρω έμεις προσθέτομε ζτι γιά νά άνωτάτων οί έπισκευές τών πλοίων στή λιμενική περιοχή πρέπει, έκτος από τίς δεξαμενές, τά κρηπιδώματα και τίς άλλες ρυθμίσεις πού ζητούν οί έκπρόσωποι τών ναυπηγεσπισκευαστικών έπιχειρήσεων, νά άλλαξει έντελων και τό καθεστώς που έπικρετει και τό όποιο είναι απόρροισ αλλων έποχων. Δηλαδή, νά καθιέρωσει και έδω αύτό πού ισχύει σε δλες τίς ζώρες τής Δυτικής Εύρωπης, καθεστώς πλήρους έλευθερίας.

Αύτά πού ισχύουν σήμερα απόλως έπιβαρύνουν τό κόστος χωρίς νά έπωφελείται καθόλου τό Κράτος και κυρίως διώχνουν δουλειές.

#### ΤΑΚΗΣ ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

anything  
that fits  
to marine  
insurance  
needs us

**ALL RISKS S.R.L.**  
Corso Italia 15 Milano 20122 Italy  
Phone: 878372 (4 lines), Telex: 32105  
Cables: All Risks

# Η ΣΟVIΕΤΙΚΗ ΔΙΕΙΣΔΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΕΜΒΟΛΙΜΟΣ Ο ΠΑΡΑΓΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

ΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟ - ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ, ΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΛΑΜΨΕΙΣ.

ΤΟῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, 'Υποναυάρχου Λ.Σ. (Ε.Α.)

Πολλά είναι τα τρέχοντα παγκόσμια θέματα, τα όποια αποτονται άμεσως ή έμμεσως της χειμαζούμενης Ναυτιλίας, που έναντινών αναμένει νά ιδη φώς διά την καλυτέρα αύριον. Η έπιλογή τών θεμάτων προθλεπτιστεί, πιεζομένη μάλιστα και από την έπικαιοττά.

Ἐπιδιώξιν τῆς στήλης ἀποτελεῖ ἡ κατά τὸ δυνατὸν προσέγγισις εἰς ἑκίνας τὰς ἐξελίξεις, ἀπό τὰς ὄποιας εἶναι δυνατὸν νὰ πιστωθοῦν ἡ ἀκόμη καὶ νὰ δισφανοῦνται καὶ ἀμύδρων αἱ μέλουσαι ἐπίδρασεις τῶν ἐπὶ τῶν θαλασσιών μεταφορῶν.

"Ενας έπιχειρηματικός κλάδος που έχει μεγαλυτέραν ανάγκην οιωνοσκοπήσεων, ήσσος είπωμεν μετεωρολογικών προβλέψεων, είναι ο ναυτιλιακός και μάλιστα έκεινων των χωρών που έχαρτωνται άπολύτως σπάνια τάξ διεθνείς μεταφορές, ώστε είναι η Έλλας. Τοιαυτα δύμα της έχειρημάτα έχουν ανάγκη της συγκαταβατικότητος του άναγνώστου, λόγω της ρευστότητος και της παρεμβολής πληθύνους άσταδμήτων παραγόντων εις τάς διεθνείς σχέσεις, οι οποίοι δύνανται νὰ ανατρέψουν άρδην οιανδήποτε πρόβλεψιν. 'Εν πάση περιπτώσει πιστεύουμεν ότι αντικειμενικαὶ τινές διερευνήσεις ὡρισμένων γεγονότων είναι δυνατόν νὰ δόδηγησουν εἰς λογικά τινὰ συμπεράσματα, ίσως έπωφελή διά τὸν προβληματισμὸν τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ώστε διεθνούς έπιχειρηματικοῦ φορέως.

#### Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΗΜΕΡΟΥ

Αι μετριοπαθείς προβλέψεις διά τὰς ἑξήμερις τῆς παγκοσμίου οίκονομίας κατά τὸ 1978, ἐρείδονται βασικῶς ἐπὶ τῶν ἀκολούθων δύο πόλων: 'Ο εἰς ἀναφέρεται εἰς τὴν συνενόησιν καὶ συνεργασίαν μεταξὺ τῶν τριών ισχυρότερών διομηχακών δυνάμεων τῆς Δύσεως, ἡτοι ΗΠΑ, Ἰαπωνίας καὶ Δυτ. Γερμανίας ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῶν καὶ τὴν κάμψιν τῶν πλεονασμάτων τῶν δύο τελευταίων

Ο έπερσ άφορά εις τήν ΟΠΕΚ —με κυριαρχούσαν μορφὴν την Σαουδικὴν Ἀραβίαν— καὶ ἀναφέρεται εἰς τὸ πάγωμα τῆς τιμῆς τοῦ πτερέλαιον, τὴν προσκόκουσαν ἀνακύκλωσιν τῶν πλεονασμάτων τῶν, ὑπολογιζομένων δι' ἐφέτος εἰς 35 δισ. δολλ., καὶ γενικώς εἰς τὴν καλὴν συμπεριφορὰν τῶν ἔξι αὐτῆς χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἐνναντι τοῦ δολλαρίου, ὡς στηρίζοντος τὴν σημειρινὴν παγκόσμιον νομισματικὴν τάξιν.

σημερινή παγκοσμίου νομισματική ταξιν.  
Αύτά λοιπόν από πλευράς Δυτικής Οικονομίας, ητίς μετά κόπου ἐπιχειρεῖ ἀνδικά βήματα εξόδου από τὴν πρωτοφανή εἰς  
βάθος καὶ διάρκειαν —μετά τὸ 1930— οικονομικήν κρίσιν. Ἡ διανυομένη περίοδος  
είναι ἀναμφιβόλως λίγαν εὐάσθητος καὶ ἐπιρρεπής εἰς πᾶσαν εύρυτερην παραφωνίαν  
ἡ ἀντίδοτή της ὅχι μόνον οἰκονομικής, ὅλα  
καὶ οἰασδήποτε ἔτερας φύσεως.

Εὐλογον δθεν τὸ ἑρώτημα περὶ τῶν ἀντικτύπων ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἀπὸ τάς τελευταίας πολιτικο-στρατιωτικάς ἔξελίσσεις εἰς τὴν Ἀφρικανικὴν Ἡπειρον.

Αύτό είναι τὸ θέμα ποὺ θὰ μᾶς ἀπασχολήσει σήμερον, ποὺ ἐκ προοιμίου μάλιστα λέγομεν θὰ δύνησῃ εἰς ἑκάτην ὄψεως παραδόξα συμπεράσματα. "Οτι δηλαδή, του-

λάχιστον μέχρι σήμερον, ή σοδιετική ένεργος παρουσία είς τον ἀφρικανικὸν χώρον, απετελεσεν, επάρα τὴν θέλησιν τῶν ἐμπνευστῶν της, ἐξισορροπητικὸν παράγοντα διάστην Λατικῶν Οἰκουμένων.

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ  
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

"Αδηλον τι θά γίνη αύριον, διότι ούδ' ἐπὶ στιγμὴν πρέπει νὰ λησμονήται ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐνεργειακὸν πρόβλημα συσσωρεύει ἀπειλητικὰ νέφη εἰς τὸν ὄριζοντα. Καὶ τοῦτο διότι αἱ πανταχόθεν διατυπούμεναι ἀπόψει καὶ παλιῷφοροί σι μερικούν τὸ χρονικὸν ὄριον, πέραν τοῦ ὅποιου ἐπὶ τοῦ πετρελαίου στηριζόμενος σύγχρονος δίος, θὰ ἀρχίσῃ νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὴν Ἑλλεψίν του. Τὸ τι πρόκειται νὰ συμβῇ εἰς μίαν τοιαύτην ἀπεικατάσιν ἔξελιξιν ὃ καθεῖς δύναται νὰ τὸ φαντασθῇ. Πολιτικαί, κοινωνικαὶ καὶ οἰκονομικαὶ ἀναστατώσεις, ζόφος εἰς τὸν πλανήτην, τὸ φάρμα τῆς πολεμικῆς ἀναμετρήσεως περισσότερον ἀπὸ ποτὲ ἄλλοτε ἐντονότερον.

Τό κρίσιμων μάλιστα χρονικών σημείου τοποθετείται είς τὰ μέσα της δεκαετίας του 1980 (περὶ τὸ 1985), τὸ δὲ γεωγραφικὸν ἐπίκεντρον είναι πλέον ἡ Μέση Ἀνατολή, αἱ χώραι τοῦ Περσικοῦ Κάλπου, αἱ ὅποιαι ἀποτελούν τὴν σημαντικότεραν πετρελαιο-δεξαμενὴν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, μὲ τὰ μεγαλύτερα ἀποδεδειγμένα ἀποθέματα πετρελαίου. Τούτο δὲ σημαίνει, ὅτι ὅχι μόνον διὰ τὸ παρόν, ἀλλὰ καὶ δι᾽ ἕνα ἀπότομο χρονικὸν οὐρανό μέχρι τὸ 2000, ἡ Μέση Ἀνατολὴ βὰ ἀποτελῆ τὴν σπουδαιοτέραν στοαστ-

γικήν περιοχήν της θρησκείας τόσον από γεωπολιτικής, όσον και από γεωαστικού μεταβολής σκοπιάς.

Εις γενικάς γραμμάς τό ένεργειακόν πρό-  
βλημα σκιαγραφεῖται από μίαν όρστην Ελ-  
λειψιν πετρελαίου, μέχρι τής έκδηλωσεως  
τῆς όποιας δὲν θά έχουν έν τῷ μεταξὺ ἀ-  
ναπτυχθῇ οἱ λοιπαὶ ἐναλλακτικαὶ πηγαὶ ἔ-  
νεργείας (πρηνική, γεωθερμική, λιακή, υ-  
δραυλική, ἄνθραξ κλπ.). Ή τούτην κρίσις  
ἀναμένεται νὰ λάβῃ ἐκρηκτικάς διαστάσεις  
ὅταν ἡ Σοβιετικὴ "Ενωσις, ἡτις εἶναι ὁ με-  
γαλύτερος σήμερον παραγωγὸς πετρελαίου  
—παραγωγὴ 1976, 521 ἑκατ. τόννοι— ἀπό  
ἔξαγωγεύς, καταστῆ εἰσαγωγεύς πετρελαίου  
(πιθανολογεῖται ἐντὸς τῆς 10ετίας  
1980).

Στοιχεία σώμων και άριθμοι περὶ τοῦ παγκοσμίου ἐνέργειακοῦ προβλήματος καὶ τῶν ἐπιστημότερών ἐκ τῶν διατυπωθεισῶν προβλέψεων ὡς πατερεθεῶν εἰς ἔνα προσεχὲς ἄρθρον, ἀποκλειστικῶς περὶ τοῦ πετρελαίου.

## **ΜΗΛΟΝ ΤΗΣ ΕΡΙΔΟΣ Η ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ**

'Η τελευταία δημοσιεύθεισα ἔκθεσις τῆς Σ.Ι.Α. ('Απρίλιος 1977) περὶ τῶν παγκοσμίων ἀποθεμάτων πετρελαίου ἀποκλίνει πρὸς τὴν ἀποψίν ὅτι ἡ Σοβ. 'Ενωσις ἔχει μικρότερα ἀποθέματα πετρελαίου ἀπ' ὅτι τὰ ἀρχικῶς ἐπιστένετο. Τὴν ἀποψίν ταύτην ὑπεστήριξεν προηγουμένως τὸ 'Αμερικανικὸν 'Υπουργεῖον 'Εθνικῆς Ἀμύνης (ὅμιλα τοῦ 'Αναπληρωτοῦ 'Υπουργού 'Αμύνης κ. Ρόμπερτ 'Ελσγούσεθ κατὰ τὴν 22ον Βορειο-τλαντικήν Συνέλευσιν, 17 - 19.11.1976).

*Serving the needs of world merchant shipping*

The UK P&I Club(Bermuda).

#### Enquiries to Managers' London Agents

**THOS R. MILLER & SON**

14-20 St. Mary Axe London EC3. Telephone: 283 4646. Telex: 885271.

Cables: Mutuality London.

μετέπειτα δὲ ὁ ΟΟΣΑ καὶ ἄλλοι τινὲς 'Οργανισμοί. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Σοβιετικοὶ δὲν φάνινται διατεθείμενοι νὰ παραμείνουν εἰς τὸ ἔλεος τοῦ ἀμερικανικοῦ ὅλεγχου ἐπὶ τῶν πετρελαιοπηγῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, καθ' ὅσον καὶ οὗτοι εἰς τὰ πετρέλαια αὐτὰ προσβλέπουν πρὸς κάλυψιν τῶν μελλοντικῶν συμπληρωματικῶν των ἀναγκῶν. 'Αναμένεται δὲν προσεχῆ σοβιετική ἑξάρτησης ἀπὸ τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, καθ' ὅν δῆμως χρόνον αἱ ΗΠΑ ἡρχιστανὴ ἤδη ἐξαρτώμεναι, ὀλονὲν καὶ περισσότερον, ἀπ' αὐτά. 'Ενημερωτικῶς ἀναφέρεται δὲν ἡ συμμετοχὴ τοῦ ΟΑΠΕΚ ('Οργανισμὸς 'Αραβικῶν Πετρελαιοεξαγωγικῶν Χωρῶν) εἰς τὸ σύνολον τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον τοῦ 1977 ἀνῆλθεν εἰς 41,7%, ἔγαντι 36,5% καὶ 21,6% τῶν ἀντιστοίχων ἑξαμήνων τῶν ἑταῖρων 1976 καὶ 1973.

Πρόδηλον δὲν ὅτι αἱ τελευταῖαι ἑξεδίζεις εἰς τὸ Κέρας τῆς 'Αφρικῆς, συνέγεια τῶν προηγηθεισῶν εἰς 'Αγκόλαν, ἐντάσσονται εἰς τὸ γενικώτερον σοβιετικὸν σχέδιον ἀποσταθεροποίησεως τῶν πηγῶν προμηθείας καὶ τῶν ὁδῶν ροῆς τοῦ πετρελαίου τῆς Μέσης 'Ανατολῆς πρὸς τὴν Δύσιν. Μία σταθερὴ φιλοσοβιετικὴ Αιθιοπία ἀσφαλῶς θὰ αὐξήσῃ τὴν σοβιετικὴν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῶν ὁδῶν ροῆς τοῦ πετρελαίου διὰ τῶν γραμμῶν τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, συνδυαζόμενη μάλιστα καὶ μὲ τὸ φιλωρωσικὸν καθεστώς καὶ τὰς βάσεις τῶν Σοβιετικῶν εἰς τὴν Ν. 'Υεμένην.

#### ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ Η.Π.Α. ΕΙΣ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

'Αφ' ὅστοι τὸ ἀραβικὸν πετρέλαιον κατέστη στρατηγικὴ ἀνάγκη διὰ τὰς ΗΠΑ καὶ τὴν ἔθνικὴν τῶν ἀσφάλειαν, πολλὰ πράγματα μετεβλήθησαν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἑωτικὴν πολιτικὴν.

Τούτῳ δὲν ἐπιβεβαιούται μόνον ἀπὸ τὴν μεταβολὴν τῆς ἀμερικανικῆς ἀπόφεως ἐπὶ

τῆς 'Αραβο-'Ισραηλινῆς διενέξεως, ἐκδηλωθεῖσας μὲ τὰς τελευταῖας εἰρηνευτικὰς προσποθείας, αἱ ὅποιαι ἀφῆσκαν καταπληκτον τὸν κόσμον.

Μόλις εἰς τὰς 20 Φεβρουαρίου ἐ.ξ. ὁ 'Αμερικανὸς 'Υπουργὸς 'Αμύνης κ. Χάρολντ Μπράουν ὅμιλον ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Παγκοσμίων 'Υποθέσεων εἰς λός "Αντζελες, ἀνεφέρθη μὲ νέαν ἔμφασιν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ στρατηγικὰ συμφέροντα εἰς τὴν περιοχὴν τῶν πετρελαιοπαραγωγικῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, προσθέσας δὲν αἱ χώραι αὐταὶ εἶναι τόσης ζωτικῆς σημασίας διὰ τὰς ΗΠΑ, ὅσον καὶ οἱ σύμμαχοί των εἰς τὸ NATO καὶ τὴν 'Ασίαν.

Αἱ κατηγορηματικαὶ αὐταὶ δηλώσεις φέρνουν εἰς τὸν νοῦν πολλῶν δὲν ἡ ἀποψίς περὶ συμβατικοῦ πολέμου εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν εἶναι περιωρισμένην. 'Ενας πόλεμος τύπου Βιετνάμ, μὲ παρατεταμένας διαπραγματεύσεις, κατὰ τὴν γνώμην ὑπευθύνων παραγόντων, δὲν θεωρεῖται πιθανόν. Εἰς τὸ Βιετνάμ δὲν διεκεβεύνοντα ζωτικὰ συμφέροντα τῶν ὑπερδυνάμεων, δυνάμενα νὰ δώθησον ταύτας εἰς πυρηνικὴν σύγκρουσιν, ὥστε ἀντιθέτως συμβαίνει μὲ τὴν Μέσην 'Ανατολῆν.

Χάριν πληρεστέρας εἰκόνος τῶν ἐπαπειλουμένων κρισίμων ἀμερικανικῶν συμφέροντων προσθίθεται δὲν κατὰ τὸ 1977 αἱ ΗΠΑ εἰσήγαγον 8,2 ἑκατομ. δισερλία πετρελαίου ἡμερησίως, ἡτοι χονδρικῶς τὸ 50% τῆς καθημερινῆς τῶν καταναλώσεως, ἰσόποσον πρὸς τὸ 60% τῆς ἡμερησίας καταναλώσεως τῆς Δυτ. Εύρωπης, ὡς καὶ πρὸς τὴν ἡμερησίαν παραγωγὴν τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας, πρώτης πηγῆς προμηθείας πετρελαίου διὰ τὰς ΗΠΑ. Συγκεκριμένως κατὰ τὸ 1976 ἡ Σαουδικὴ 'Αραβία παρείχει εἰς τὰς ΗΠΑ 1,5 ἑκατομ. δισερλίων ἡμερησίως, ἡτοι ἀνωτὸν 20% τῶν συνολικῶν εἰσαχθέντος πετρελαίου κατὰ τὸ ἔτος αὐτό, εἰς τὰς ΗΠΑ.

Λίγων χαρακτηριστικὴ τόσον ἐπὶ τῆς ἐπελθούσης μεταβολῆς εἰς τὴν ἀμερικανικὴν στάσιν ἔναντι τῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ὅσον καὶ τῆς ἀποφασιστικότητος τῶν ΗΠΑ ὅπως προστατεύουν τὴν ζωτικὴν ταύτη περιοχὴν, ἀποτελεῖ πρόσφατος λίγων διαφωτιστικὴ ἔκθεσις μιᾶς 'Επιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου, δημοσιεύεται τὸν Δεκέμβριον 1977 ὑπὸ τὸν τίτλον: «Access to Oil: The United State's Relationship with Saudi Arabia and Iran».

#### ΠΡΟΣ ΣΤΕΝΩΤΕΡΑΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ Η.Π.Α. — ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑΣ

'Η ἔκθεσις αὕτη εἶναι ἡ δευτέρα, πολὺ εὐνοϊκῶτέρα μιᾶς προγενεστέρας, δημοσιεύεταις κατ' 'Απρίλιον 1977 παρ' ἑτέρας 'Επιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου ὑπὸ τὸν τίτλον: «Η γεωπολιτικὴ τῆς ἐνέργειας». Οἱ συντάκται τῆς πρώτης ἐκθέσεως ἐπέκρινον τὴν δύναμιν τῆς ΟΠΕΚ καὶ ὑπηρίχθισαν δὲν πάσα μονομερῆς Σαουδαραβικῆς ἀπόφασις χρησιμοποιήσεως τοῦ πετρελαίου καθ' ὅν τρόπον ἢθελεν κρίνει καλύτερον ἡ χώρα αὐτῇ, θὰ ἐθεωρεῖται ὡς μία ἀπειλὴ κατὰ τῶν συμφέροντων τῶν ΗΠΑ.

'Αντιτέθεται δὲν τελευταία ἔκθεσις ὑπογραμμίζει δὲν ἡ τατα συμφέροντα τῶν ΗΠΑ εἰς τὸ Ιράν καὶ τὴν Σαουδικὴν 'Αραβίαν εἶναι ἀνενομένου καὶ ἀντικατοπτρίζουν γεωτραπτηγικά καὶ ἐνεργειακά συμφέροντα μεγάλης σπουδαίοτητος καὶ δὲν ὅτι μία δέσμευσις «διὰ τὴν ἀμυναν τῶν πετρελαιοπηγῶν τοῦ Κόλπου καὶ τὴν πολιτικὴν σταθερότητα εἰς τὴν περιοχὴν πρέπει νὰ ἀποτελῇ ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον ζωτικά καὶ μόνιμα συμφέροντα τῶν ΗΠΑ».

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀξὶς συγχωρηθῆ μία παρεμβολὴ, δηλωτικὴ τῆς ἐνέργειακής σπουδαίοτητος τῆς Μ. 'Ανατολῆς. Κατὰ τὸ 1976 ἡ συνολικὴ παραγωγὴ πετρελαίου τῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς ἀνήλθεν εἰς 1.101,7 ἑκατομ. τόννους, ἀναβίσαστα τὸ ποσοτὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν ἀπὸ 37% κατὰ τὸ 1975, εἰς 38,7% κατὰ τὸ 1976. Περίπου 60% τῶν συνολικῶν παγκοσμίων ἑξαγωγῶν πετρελαίου προήλθεν ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Μέσης 'Ανατολῆς.

Μετὰ τὴν παρεμβολὴν ταύτην ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν ἐνδιαφέρουσαν ἀμερικανικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κογκρέσου, ἡ ὅποια ἀκολούθως ἀναφέρεται εἰς τὰς αὐξανομένας ἀμερικανικὰς ἀνάγκας διὰ μεγαλύτερας εἰσαγωγὰς πετρελαίου ἀπὸ τὴν Σαουδ. 'Αραβίαν καὶ τὰς ἀραβικὰς χώρας, δίδουσα ἀδιαιτέρων ἔμφασιν εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἀπορρέει καὶ ἀπὸ τὰς εἰς τὸ πετρελαίου ἀνάγκας τῶν συμμάχων τῶν ΗΠΑ, Δυτικὴς Εύρωπης καὶ Ιαπωνίας. 'Ιδου ἡ σχετικὴ περιοπτή. «Μία ἐπιτυχῆς κίνησις ἀπὸ μίαν τρίτην δύναμιν, ἐπαγομένη τὴν διακοπὴν τῆς ροῆς τοῦ πετρελαίου, ἢθελεν εἶναι μία πολὺ μεγάλη ἀπειλὴ διὰ τὰς διοικητικὰς χώρας τῆς Δύσεως καὶ τὴν Ιαπωνίαν».

#### Η ΑΡΑΒΟ-ΙΣΡΑΗΛΙΝΗ ΔΙΕΝΕΞΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

Ειδικώτερον ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῆς Μέσης 'Ανατολῆς ἡ ἔκθεσις ἀναγνωρίζει ὅτι ἀπὸ σαουδαραβικῆς σκοπιάς, ἡ πρόδοσις πρὸς ἑξύρεστην κάποιας λύσεως εἰς τὴν 'Αραβο-'Ισραηλινή διενέξεως ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἀκολουθῶν δύο διαστικῶν στοχῶν τῆς ἑωτερικῆς πολιτικῆς τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας, ἡτοι: 'Αναστροφὴ τῆς σοβιετικῆς ἐπιρροῆς εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολῆς καὶ διατήρησης μετριοπαθῶν καθεστώτων εἰς τὴν περιοχὴν. «Οὐδέν ἔτερον πρόδλημα ἔχει καταστῆσει τόσον ἀναγκαῖον τὴν διατήρησην μιᾶς στενῆς σχέσεως μὲ τὰς ΗΠΑ», λέγει ἡ ἔκθεσις, ὑπογραμμίζουσα περαιτέρω ὅτι ἄνευ διακανονισμοῦ τοῦ προβλήματος τούτου (διευθέτησις τῆς 'Αραβο-'Ισραηλινῆς διενέξεως), ἡ σαουδαραβικὴ συνεργασία μὲ τὰς ΗΠΑ διὰ τὴν ἑξα-

## Good news when transiting SUEZ CANAL

MITCHELL COTTS & CO LTD, London, will from January 1978 represent CANDIA Co S.A., Piraeus, specialising in Suez Transits and calls at Egyptian ports.

British operators can now book the Suez Transit and call at Egyptian ports by telephoning Mitchell Cotts and depositing the funds for tolls and disbursements in London

**MITCHELL COTTS & CO LTD**

Shipping Agencies Division  
Telex: London 8814641  
Phone: 01-283 1234

σφάλισιν τών είς πετρέλαιον άναγκων τών ΗΠΑ και τών συμμάχων των «θά είναι πάρα πολύ δύσκολος και θα άφηνη τούς Σαουδάραβας έκτεθειμένους είς τάς έπικρίσεις τών ριζοσπαστικών δυνάμεων».

Η σαφήνεια και ή πληρότης τής έπισήμου ταύτης έκθεσεως δίδει έναργη εικόνα περὶ τής σπουδαιότητος τής περιοχῆς και τών άπειλουμένων ζωτικῶν συνφερόντων.

Άξιοσημείωτος είναι η διδούμενη έξιγησης έπειτα τῆς άναγκης διακανονισμού τής διενέξεως μεταξὺ Αράβων και Ισραήλ. Ισως νὰ μὴν άπειχη κανεὶς και πολὺ τής πραγματικότητος έαν έποιθετει κάπου έδων και τας έξελίξεις προσπειθεῖσες έπιλυσεως του Κυπριακού και διευθέτεισες τῶν 'Ελληνο-Τουρκικῶν και λοιπῶν διαφορῶν, εἰς τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον. Διότι ως διατείνονται ἔγκυροι παρατηρηταὶ ή ταχυτέρα και εὐχερεστέρα ὅδος ἀπ' ευθείας προσπελάσεως πρὸς τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ἐν περιπτώσει γενικωτέρας συρράξεως, είναι η διὰ μέσου τῶν Ρωσο-Τουρκικῶν συνόρων ὅδηγούσσα πρὸς αὐτάς.

#### ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ, Η ΚΛΕΙΣ ΤΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η χώρα αὐτή, μὲ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα 80 δισ. δολ. αὐξανόμενον καθ' ἑκάστην, πρώτη πετρελαιοεξαγωγικὴ χώρα τοῦ κόσμου, μὲ ποσοστὸν ἔξαγωγῆς 93,8% ἐπὶ τῆς παραγωγῆς της κατὰ τὸ 1976, ἀνέθουσης εἰς 428,7 ἑκατομ. τόννους (δευτέρα μετὰ τὴν Σοβ. "Ενωσιν") και τὰ μεγαλύτερα ἀποδεδειγμένα ἀποθέματα πετρελαίου, ὑπολογιζόμενα ἄνω τῶν 21 δισεκατ. τόννων, ἀποτελεῖ τὸ Κράτος-κλειδὶ διὰ τὸ σύγχρονον ἐνέργειακὸν πρόβλημα, ἀλλὰ και διὰ τὴν στήριξιν τοῦ κρατούμενος διεθνοῦς νομισματικού συστήματος, ἐφειδομένου ἐπὶ τοῦ δολλαρίου.

Η Σαουδικὴ 'Αραβία είναι ἐκ παραδόσεως ἡ πλέον μετριοπαθῆς χώρα εἰς τὸ θέμα τῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, διότι κάλλιστα γνωρίζει ὅτι οἱ μεγάλαι τιμαὶ δόηγον διεθνῶς εἰς πολιτικὴν ἀστάθειαν. Ως ὁ μεγαλύτερος παραγωγός τῆς ΟΠΕΚ, μὲ δυνατότητας μεγαλυτέρως παραγωγῆς, οἱ Σαουδάραβες ἔχουν τὴν δύναμιν νὰ κρατοῦν τὰς τιμὰς χαμηλότερον.

Εἰς ἀπολύτους ἀριθμοὺς ἡ χώρα αὐτὴ ἐπέτυχεν κατὰ τὸ 1976 τὴν μεγαλυτέρων διεθνῆ αὐξήσιν παραγωγῆς πετρελαίου (76,6 ἑκατομ. τόννους), ἥτοι κατὰ 21,6% ἀνώτερων τοῦ ἔτους 1975. Πρὸς σύγκρισιν ἡ ἐπιτευχεῖσα διεθνῶς αὐξήσις παραγωγῆς, κατὰ τὸ 1975, ἔχει ως ἀκολούθως: Μέση 'Ανατολὴ (περιλαμβανομένης και τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας) 121 ἑκατομ. τόννοι, στοιαλιστικαὶ χώρα 39 ἑκατομ. τόννοι, 'Αφρικὴ 31 ἑκατομ. τόννοι.

Μὲ μίαν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς της εἰς 11,5 ἑκατομ. βαρέλια ἡμεροσίως (ἀπὸ 8,5 ἑκατομ. βαρέλια σήμερον), ἀπολύτως ἐφικτή, ἡ Σαουδικὴ 'Αραβία δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν σοβιετικὴν παραγωγὴν κατὰ 1 ἑκατ. βαρέλια ἡμεροσίως.

Η σοβιετικὴ διείσδυσις εἰς τὸ Κέρας τῆς 'Αφρικῆς, συνδυαζόμενη μάλιστα μὲ τοὺς ἐνδημικοὺς φόδους, τοὺς ἀπορρέοντας ἀπὸ τὰ ριζοσπαστικὰ καθεστῶτα τοῦ 'Ιράκ και τῆς Νοτίου 'Υεμένης, μεγάλως ἔχει ἀνησυχῆσι τὴν Σαουδ. 'Αραβίαν, ἡ ὅποιας ἐναγωνίως προσθλέπει πρὸς τὰς ΗΠΑ τόσον διὰ τὴν ὀνοχαίτισιν τῆς σοβιετικῆς ἐπιρροῆς εἰς τὴν περιοχὴν, ὅσον καὶ διὰ τὸν ἀποτλισμὸν τῆς μὲ σύγχρονα πολεμικὰ μέσα.

Χαρακτηριστικὴ είναι η πρόσφατος συνέτευξις τοῦ Βασιλέως Χαλίδ, δύτις ὑπεργράμμισεν ὅτι η Σαουδ. 'Αραβία πάντοτε εἶχε πρόβλημα ἔξοπλισμοῦ, λόγω τῆς μικρᾶς ἀναλογίας τοῦ πληθυσμοῦ τῆς (8 ἑκατομ.), ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μέγεθος τῆς χώρας, ἀποφασιστικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν χάραξιν τῆς στρατηγικῆς τῆς Σαουδ. 'Αραβίας καὶ τὸν καθορισμὸν τῶν εἰς ὄπλισμὸν ἀναγκῶν τῆς «Θέλομεν, κατέληξεν δ Σαουδάραψ Μονάρχης, σύγχρονον ἔξοπλι-

σμὸν καὶ προηγμένην στρατιωτικὴν τεχνολογίαν».

Οι Σαουδάραβες γνωρίζουν καλῶς τὸ πόσον τρωτὴ είναι ἡ χώρα των, ἀπὸ στρατιωτικῆς σκοπιάς. Κατέχουνται ἀπὸ τὸν ἔμμονον φόδον —καὶ εὐλόγως ἀλλωστε— ὅτι ὁ Ἐησαυρὸς τοῦ πετρελαίου τῶν ἔκτερει τὸν φόδον. «Έχουν ἀποδιθῆ εἰς ἔκτεταμένους ἔξοπλισμούς, διαθέτοντες μεγάλα ποσά διὰ στρατιωτικὰς δαπάνας 7,5 δισεκ. δολ., κατὰ τὸ 1977.

'Ιδοὺ πὼς ἔξεφρασεν ὅλα αὐτὰ ὁ Σαουδάραψ Διάδοχος εἰς τελευταίαν συνέντευξιν του. «Ζῶμεν εἰς μίαν περιοχὴν χαρακτηριζομένην ἀπὸ στάθειαν». Καὶ ἀκολούθως: «ἔχομεν ἔκτεταμένα σύνορα καὶ φυλάττομεν εύαισθήτους ἀκτάς».

Εύνόητον θέντον τὸ διατι ὁ ἀκρογωνιαῖος λίθος τῆς ἔξωτερης πολιτικῆς τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας είναι αἱ στεναὶ σχέσεις μὲ τὰς ΗΠΑ.

Τὰ πράγματα ὅμως διέπονται ἀπὸ ἀμοι-

βαίοτητα καθ' ὅσον ἀπὸ πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς σκοπιάς ἡ Σαουδικὴ 'Αραβία εἶναι καὶ διὰ τὰς ΗΠΑ μία ἀπὸ τὰς σημαντικωτέρας χώρας. Οἰκονομικῶς διότι: α) 'Αποτελεῖ τὴν πρώτην πηγὴν προμηθείας πετρελαίου διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἀνάγκας, μὲ πρόβλεψιν μελλοντικοῦ διαδραματισμοῦ σπουδαιοτάτου ρόλου εἰς τὰ ἐνεργειακά προγράμματα τῶν ΗΠΑ, καὶ β) Λαμβάνει μίαν πλουσίαν μερίδαν ἐπὶ τῶν πλεονασματικῶν σαουδαραβικῶν δολλαρίων, κατευθυνομένων εἰς ἀμέσους ἢ ἐμμέσους ἐπενδύσεις, πρὸς μεγίστην ἀνακούφισιν τοῦ ισοδυναγίου πληρωμῶν τῶν ΗΠΑ. Πολιτικῶς διότι: εἰναι φιλοαμερικανικὴ καὶ μία ἀπὸ τὰς ισχυροτέρας δυνάμεις κατὰ τὰς Κομμουνιστικῆς ἐπιρροῆς εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν.

#### Η ΟΠΕΚ ΠΡΟ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Πάσα συζήτησις περὶ πετρελαίου δὲν δύναται νὰ θεωρήται πλήρης, ἀνευ ἀναφορᾶς

# SHIPS LOVED AND PAINTED

BY MANUEL E. KULUKUNDIS

"Ἐνα εικονογραφημένο λεύκωμα - ντοκουμέντο, πενήντα χρόνων ιστορίας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας: 1895 - 1945.

EDITED BY J. A. HADJIPATERAS

Ο κ. Μανώλης Κουλουκουντῆς, ἐκτιμᾶται καὶ θαυμάζεται ἀπὸ ἔνα μεγάλο διεθνῆ κύκλο φίλων καὶ γνωστῶν ποὺ τὸν ξέρουν σὰν τὸν ἰκανὸν ἐφοπλιστή, τὸν ἀξιόλογο καλλιτέχνη τοῦ χρωστῆρος —ποὺ «ναυπηγεῖ» ζωγραφικὰ καράβια — καὶ σὰν ἀφηγητὴ τῆς ναυτικῆς μας ιστορίας.

Στὸ λεύκωμα τοῦτο γίνεται ὁ συνδυασμὸς τῶν ταλέντων τοῦ ἀφηγητοῦ ποὺ ἔζησεν ἀπὸ πολὺ κοντὰ τῇ ναυτικῇ ιστορίᾳ μας καὶ τοῦ καλλιτέχνου, μὲ τὶς δεκάδες ἔγχρωμα σχέδια βαποριῶν ποὺ ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς, «εἶδε, ἀγάπησε καὶ ζωγράφισε».

"Οσοι ἐνδιαφέρονται νὰ ἀποκτήσουν τὸ ώραίο αὐτὸν «ντοκουμέντο» τῆς ναυτιλιακῆς ιστορίας μας, νὰ τὸ ἀναζητήσουν συμπληρώνοντες τὸ παρακάτω δελτίο

## ORDER FORM

TO FRASER MEIKLE LTD  
WARNER HOUSE, WARNER STREET  
LONDON EC1R 5ES, ENGLAND

Please send me ..... copy/copies of SHIPS LOVED AND PAINTED  
at £ 18.00 per copy to include delivery.

I enclose cheque / P.O. for £ ..... (payable to "KULUKUNDIS BOOK")

Name .....

Address .....

εις τὴν ΟΠΕΚ, τὸν γνωστὸν Ὀργανισμὸν τῶν 13 πετρελαιοεξαγογικῶν χωρῶν. Ἔστω δόλιγα περὶ αὐτῆς. Ἡ θέσις τῆς ΟΠΕΚ, μὲν ἐπικεφαλῆς τὴν Σουδικήν Ἀραβίαν, εἰναι μονοπωλιακή εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν πετρελαίου. Παρὰ τὰς ιδεολογικάς κλπ. διαφοράς μεταξὺ τῶν Κρατῶν - μελῶν τῆς ΟΠΕΚ, ἔσκοκολουθεῖ αὕτη παραμένουσα ἡ νομένη.

Η Υπουργική Διάσκεψις τού Καράκας κατά τό τελευταίον 10ήμερον τού παρελθόντος Δεκεμβρίου, αναψυχιδώλως ἀπετέλεσεν μίστιαν ισχυραν δοκιμασίαν διά την ἐνότητα τῆς ΟΠΕΚ μὲ πείκεντρον τού καθορισμὸν τῆς τιμῆς τού πετρελαίου κατά τό 1978. Είναι γεγονός ὅτι, ἔστω καὶ κατ' ἐπίφασιν, ἡ ἐνότητη διετηρήθη, ἀλλὰ τό πρόβλημα ὑποφώσκει, μεγιστοποιηθὲν κατά τόν διαδραμότα χρόνον, λόγω τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἐπίδεινσεως τῆς θέσεως τού δολλαρίου. Διότι πλὴν τῆς αίτιουμένης υψηλοτέρας τιμῆς πετρελαίου πρὸς ἔξισορρόπησιν σημαντικῶν ἀπωλειῶν, κατά τούς τελευταίους μῆνας, εἰς ἔκστασιμορια δολαρίων ἡμερησίων, λόγω τῆς συνεχούς πτώσεως τῆς ἀξίας τού ἀμερικανικού νομίσματος, ἔχει ἀπό τινος τεθῆ εἰς τήν ΟΠΕΚ ἡ ἐγκατάλειψις τού δολλαρίου ὡς βάσεως καθορισμοῦ τῆς τιμῆς τού πετρελαίου. Ή κρατοῦσα ἀποφύη εἰς τοὺς κύκλους τῆς ΟΠΕΚ είναι ὅτι ἡ τιμὴ τού πετρελαίου πρέπει νά στηρίζεται εἰς «δέσμην» νομίσματον. «Ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τό σημεῖον αὐτό ἔχουν ἐκδηλωθῆ διαφωνίαι ὡς πρὸς τά νομίσματα, τά ὅποια πρέπει νά συμπεριληφθοῦν εἰς τήν «δέσμην» καὶ ὡς πρὸς τό δάρος, τό ὅποιον πρέπει νά δοθῇ εἰς τό δολλαρίου, εἰς ἔνα τοιούτον διακανονισμόν.

Η συζήτησις δύλων αὐτῶν τῶν προβλημάτων, κρισίμων διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν και τὸ διεθνές νομισματικὸν σύστημα, ἔχει μετατεθῆ διὰ τὸν προσεχῆ Ιούνιον, ὅπερ θὰ συναντηθοῦν εἰς Γενεύην οἱ ἐκπρόσωποι τῆς ΟΠΕΚ. Ἐπί του Κόσμου ἡ ἐκ παραδόσεως μετριοπάθεια τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, Ἀλλά και ἡ ἀπειλητικὴ σοκά τῆς σοβιετικῆς παρουσίας εἰς τὰ πλευρά και τὰ νῶτα τῆς δέν εἶναι δυνατόν για ἀγνοηθῆ.

“Η δύναμις τῆς ΟΠΕΚ ἀπορρέει ἀπό τὴν μεγάλην πεστότητα πετρελαίου, τὸ ὅποιον αἱ χῶραι αὐτῆς δύνανται νὰ πρωθήσουν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, δεδουμένου ὅτι αἱ ἔδιαι είναι μικροὶ καταναλωταί·

Καίτοι κάπως παλαιότερον, έν τούτοις ἐνδεικτικὸν τῆς ἐνεργειακῆς δυνάμεως τῆς ΟΠΕΚ είναι τὸ ἀκόλουθον στοιχεῖον : Κατά τὸ 1974 τὸ σύνολον τοῦ διακινηθέντος εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν ἀργούν πετρελαίου ἀνήθεν εἰς 1.6 δισεκατομ. τόννους, ἐκ τοῦ ὅποιου ποσότητος 1.3 δισ. τόννων προήλθεν ἀπὸ χώρας τῆς ΟΠΕΚ, ἦτοι τὸ 81% τῶν παγκοσμίων ἔξαγωγῶν.

## ΟΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Καὶ τώρα ἔξεταστέαι ποιᾶι αἱ ἐπιπτώσεις τῶν σημειουμένων πολιτικοστρατιώτικῶν ἔξελίξεων εἰς Ἀφρικήν ἐπὶ τῆς Δυτικῆς Οἰκουμένας, ἡ δόποις ἔξακολουθεῖ εύρι-

σκομένη είς περιόδον ύφεσεως. Μέχρι στιγμής τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν δόλος ἀπροσδοκήτως καὶ παρὰ τὴν θέλησιν τῶν Σοβιε-  
τινῶν, ἀρκούντως εὐνοϊκά διὰ τὴν διεθνῆ Οι-  
κονομίαν. Καὶ ίδου ἡ αἰτία: Ἡ σοβιετική  
στρατιωτική παρουσία εἰς τὸ Κέρας ἔχει  
ἀνησυχήσει εἰς τὸ ἔπακρον τάς χώρας τοῦ  
Περιστού Κόλπου, αἱ ὅποιαι γνωρίζουν κα-  
λῶς, ὅτι ὁ τελικὸς ρωσικὸς στόχος εἶναι  
τὰ πετρέλαιά των. Τὸ αἴσθημα τῆς αὐτο-  
συντηρήσεως ὥθει τὰς χώρας αὐτὰς εἰς ἀν-  
ζήτησιν πολιτικοστρατιωτικῆς προστασίας  
ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν στέγην. Ἡ δύνητις  
εἶναι σοβιετική, τὸ ἀντίτιμον ὅμως τῆς αι-  
τουμένης προστασίας, τὸ ὅποιον ὀφείλουν  
νὰ καταβάλων αἱ ἀνησυχοῦσαι χώραι, εἶναι  
ἡ ἐγκαταλειψίς τῆς μονομερούς χρήσεως τοῦ  
ὅπλου τοῦ πετρελαίου, εἰς τὸ ὅποιον καὶ  
μόνον ὀφείλεται αἱ οἰκονομικῇ κρίσις, εἰς  
τὴν ὅποιαν ἀπὸ 4ετίας ἔχει βυθισθεῖ ἡ ἀν-  
θρώποτης. Οἱ τετραπλασιασμός τῆς τιμῆς  
τοῦ πετρελαίου κατὰ τὸ 1973 ἔξερεψε τὸν  
πληθωρισμόν, ἐπέδρασεν καταλυτικῶς ἐπὶ  
τοῦ παγκοσμίου νομισματικοῦ συστήματος  
καὶ ἐγγινήσασεν ἀσφυκτικῶς διὰ τὴν ἐπι-  
βίωσίν των, τὸ ἔξωτερικὸν χρέος πολυαρι-  
θμιῶν γνωών τοῦ Τοίτου Κόλπου.

Καὶ αὐτὴ ἔτι ἡ ἐνεστῶσα κρίσις τοῦ δολαρίου ἔχει τὴν ρίζαν τῆς εἰς τὴν ὑψηλὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου, διότι τὸ κατὰ τὸ 1977 πρωτοφανές ἐμπορικὸν Ἐλλειμμα τῶν ΗΠΑ (περίπου 30 δισ. δολ.), προήλθε κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὰ δαπανήθεντα ποσά δι' εἰσαγωγῶν πετρελαίου (45 δισ. δολ.).

εισοδημάρχων πετρελαιού (40 οισ. δισ. Ε.Ε.).  
Ηδη έφεστος, διά πρώτης φορά όποια της  
ένεργειακής κρίσεως, άκομη και οι λέρακες  
(Ίραν) μετετράπησαν είς περιστεράς, διά  
της ιλθυείσας απόφασέως της ΟΠΕΚ περί  
παγώματος της τιμής του πετρελαίου, τού-  
λαχιστον διά το πρώτον έξαμηνον του 1978.

ΩΙ ΦΟΒΟΙ ΑΙΑ ΤΩ ΔΘΛΛΑΡΙΩΝ

Αλλά καὶ ἔνας ἄλλος ἀριθμὸς κρισίμων διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκουμέναν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἡπείδουν περαιτέρω ἐπιδείνωσιν τῆς θέσεως τοῦ δολλαρίου καὶ ισχυρότερον κλονισμόν τοῦ διεθνούς νομισματικού συστήματος, ἥρχισαν, φαίνεται, νὰ ὀντιμετωπίζωνται, ἀπὸ πλευρᾶς πετρελαιοπαραγωγικῶν χωρῶν, μὲ κατανόησιν καὶ μετριοπάθειαν. Τὰ συνωψίζουεν :

Διάχυτοι ήσαν κατ' αύτάς οι φόδοι οἳ λόγω τῆς συνεχίζομένης κάμψεως τοῦ δολαρίου, αἱ πετρελαιοπαραγωγικαὶ χώραι ἐπροτίθεντο γὰ τὰ αὐξήσουσαν τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου καὶ ἀκούῃ νῦν καθορίσουσαν ταῦτην οἷς μόνον ἐπὶ τοῦ δολαρίου, ἀλλὰ εἰς συνδυασμὸν ἐν τὸν ἴσχυροτέρων νομισμάτων καὶ τέλος, νῦν πωλήσουσαν τὰ εἰς χείρας τῶν διαθέσιμα εἰς δολλάρια, στέψις ποὺ ἔστω καὶ μερικῶς ἔαν ἐπραγματοποιεῖτο, θὰ ἐδημιουργεῖ νέαν νομισματικὴν κρίσιν, ἐνώπιον τῆς ὅποιας θὰ ωχριούσεν πᾶσα προγονεύμενην.

Είναι άναντίρρητον ότι οι αδήπτοι νέα  
άποφασις τών πετρελαιοεξαγωγικών χωρών,  
ύπό τάς παρούσας συνθηκας, θα έχειροτέ-  
ρευεν την ήδη βεβαρημένη θέσιν του δολα-

ρίου καὶ θα ἐκλόνισεν ετι περαιτέρω το  
πταγκόσμιον νομισματικὸν σύστημα, εἰς τὸ  
ὅποιον δεσπόζει τὸ δολλάριον ὡς τὸ μέσον  
τῶν διεθνῶν χρηματοδοτικῶν συναλλαγῶν.

Χαρακτηριστικά επί της καταστάσεως τού δολλαρίου είναι αἱ ἀκόλουθοι, καὶ<sup>1</sup> αὐτάς, δηλώσεις οικονομικού κ. "Οττό Λάμπστντροφ :

«Η ἀδύναμια τοῦ δολλαρίου ἀνά τὸν κόσμον, εἰσήγαγε μίαν νέαν ἀβεδαιότητα καὶ καθ' ὃν χρόνον διαφρεκτεῖ ἡ ἀδύναμία αὐτῆς, θὰ ἀπειλήται ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ ἀνάκαμψις».

## ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΔΟΛΛΑΡΙΟΝ

'Αλλ' οἱ φόβοι αὐτοὶ φαίνεται νέ· διασκεδάζωνται, τούλαχιστον πρὸς τὸ παρόν. Κατόπιν προσφότου συναντήσεως τοῦ Ἀμερικανοῦ Ὑπουργοῦ Οἰκονόμων κ. Μπλούμενταλ μετὰ τοῦ Σαουδάραβος συναδέλφου του, ἐδήλωσεν οὗτος ὅτι ἀπέποσε διαθεσιώσεις ὅτι οἱ Σαουδάραβες οὔτε θά μετατρέψουν τὰς εἰς δολλάρια ἐπενδύσεις των — ὅπλων ἐξ ἴσου ισχυρὸν πρὸς τὸ πετρέλαιον— οὔτε θά στραφαῦν εἰς μίαν «δέσμην» νομισμάτων (ἀντὶ μόνον τοῦ δολλαρίου) διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου.

Κάπως έπιφυλακτικώτερον υπήρξεν τό 'Ιράν, ό 'Υπουργός Οικονομικῶν τού όποιου μετά πρόσφατον συνάντησην μὲ τὸν Ἀμερικανὸν συναδελφόν του, ὁμιλῶν πρὸς τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ Τύπου εἰς Οὐκαιγκτῶν, ἐδήλωσεν ὅτι ἡ χώρα του εἶναι υπέρ τῆς ἀναθεωρήσεως τῆς τηρουμένης πολιτικῆς τοῦ καθορισμοῦ τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου εἰς δολλαρία. 'Ετοίσιν δὲν ὅμως, ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τὸ 'Ιράν δὲν ἀπεφάσισεν ἀκόμη ποιεῖθα εἶναι ἡ ὄριστικὴ στάσις του. Τὸ 'Ιράν ἀποτελεῖ τὴν δευτέραν εἰς παραγωγὴν χώραν τῆς ΟΠΕΚ, 268.700 τόνους κατά τὸ 1975.

Δέν πρέπει νὰ τρέφωμεν ὅμιφοβοίς, ότι τελικώς καὶ ἡ στάσις του Ἰράν, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν συντελουμένων διεθνῶν ἔξελιξε-  
ων, θὰ είναι ἀνάλογος πρὸς τὴν τῆς Σαουδ.  
Ἀραβίας, τῆς χώρας-κλειδί δι' ὃλα τὰ ζη-  
τήματα τοῦ πετρελαίου.

Την γενικωτέραν ταύτην αισιοδοξίαν, ώς πρός τὸ μέλον του δολλαρίου, έξεφρασεν ὁ Πρόεδρος Κάρτερ κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος μηνὸς εἰς συνομιλίαν του μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ Τύπου, τονίσας ὅτι «μακροπροθέσμως τὸ δολλάριον θὰ παραμείνη υγιές νόμισμα». Προσέθεσεν δὲ ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ ὑποστηρίζουν τὸ δολλάριον εἰς τὰ χρηματιστήρια, διὰ νὰ ἀποτρέψουν τὰς ἀντικανονικάς του διακυμάνσεις καὶ ὅτι, παρὰ τὴν πρόσφατον πτώσιν τῆς ἀξίας του, δὲν λαμβάνονται ὑπὲρ ὄψιν τρεις συντελεσταί, οἱ ὀποίοι εἶναι βασικῶς εὐνόικοι διὰ τὸ ἀμερικανικὸν νόμισμα. Οἱ συντελεσταὶ εἶναι: Αἱ ἐπενδύσεις εἰς τὰς ΗΠΑ καθίστανται διαφορώς περισσότερον ἐνδιαφέρουσαι καὶ αὐξάνονται πραγδαίως, αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου θὰ σταθεροποιηθούν τὸ 1978 καὶ ὃ ρυθμός οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῶν ΗΠΑ δὲν θὰ ὑπερβῇ τὸν ρυθμὸν τῶν ἄλλων χωρῶν, ώς ἔγενετο τὸ 1977.

‘Η παγκόσμιος οἰκονομία ἔχει σήμερον ἄμεσον ὀνάγκην τοιούτων ἐπιδιόφρων μηνυμάτων. Η αἰσιοδεξία δύμας περὶ τοῦ μελλοντού τοῦ δολλαρίου, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, προϋπόθετει τὴν συναντίληψιν καὶ τὴν ἀνάλογον πετρελαϊκὴν καὶ ἐπενδυτικὴν συμπεριφοράν καὶ ἄλλων, ἥτοι τῶν χωρῶν τοῦ Περιοικού Κόλπου, ἡ ὧποια, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν τελευταίων γεγονότων, προφανῶς θεωρεῖται δεδομένην.

**ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ**

Εις ἐπίρρωσιν τῶν γραφομένων, παρατίθενται ἀξιόλογα ἀποσπάσματα προσφάτου συγνετεύξεως τοῦ πρώην Ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν τῶν ΗΠΑ κ. Οὐλέλαιμ Σάμιου, ἐκ τῶν θευνήσαντων σήμερον διεθνῶν συμβούλων, προτίθεματα πετρελαίου, νομισματικοὶ καὶ ἐπενδύσεων, τὰ δόποια ἔχουν ὡς ἀκολούθως :

«Αἱ τιμαιὶ τοῦ πετρελαίου ἐπὶ τέλους

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

# **MENTOR SHIPPING AGENCY (PTY) LTD**

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELIZABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:  
P. O. BOX 2981  
DURBAN 4000

TELEPHONE: 320390  
CABLES: MASPORT  
TELEX: 6-0204 SA

Θά σταθεροποιηθούν καὶ πιθανώτερον νὰ καμφθοῦν καὶ ἡ ἀποτελεσματικότης τῆς ΟΠΕΚ καὶ τοῦ πετρελαίου ὡς πολιτικοῦ ὅπου μεγάλως θὰ ἀπομειωθῇ.

Καὶ ἀκολούθως :

«Ἄνευ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου θὰ ἥτο πολὺ ὑψηλοτέρα στίμερον. Οἱ Σαουδάραβες τελούν ἐν γνόσει τῶν κινδύνων ἐκ τῆς σταθερᾶς ὑψώσεως τῶν τιμῶν».

Ἀτυχῶς ὁ πολύπειρος αὐτὸς Ἀμερικανὸς δὲν αἰτιολογεῖ ποῦ στηρίζει τὰς αἰσιοδόξους αὐτὰς ἀπόφεις του. Ἡμεῖς δὲν βλέπομεν ἄλλην, ἀπὸ τὴν προεκτείνον, καθ' ἦν αἱ πολιτικοστρατιωτικαὶ ἔξελιξεις εἰς τὸν χώρον τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Μέσης Ἀνατολής, πρὸ τοῦ κινούν κινδύνου, ὁδηγοῦν τὰς πετρελαιοπαραγωγικὰς χώρας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς τὴν στενωτέραν σύνδεσιν καὶ ὁργανικήν των ἐνταξιν μὲ τὴν Οἰκονομίαν τῶν διοικητικῶν χωρῶν τῆς Δύσεως. Ἡ φορὰ τῶν πραγμάτων θαῦτη εἰς μίαν ἀναζωύσωσιν τῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν πετρελαιοπαραγωγικῶν καὶ τῶν καταναλωτριῶν χωρῶν, μία ἀναπάντεχος εὐκαίριος — οὐδὲν κακὸν ἀμιγές καλοῦ — ἡ ὅποια δύναται νὰ δόηγηται τὸ δυτικὸν σύστημα εἰς νέα ἐπίπεδα ἐπιτευγμάτων.

#### ΠΩΣ ΣΚΙΑΓΡΑΦΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Πρὸς Θεοῦ, ὅμως, οὐχὶ παρεξηγήσεις ἡ παρερμηνεία τῶν ὄσων νῦν γράφονται. Οὐδεὶς ἔχεφρων ἐπιχαίρει διὰ τὰς σημειουμένας εἰς τὸν ἀφρικανικὸν χώρον ἐπικινδύνους ἔξελίξεις. Ἀντιστρόφως οἱ πάντες παρακολουθοῦν τὴν ροήν τῶν γεγονότων μὲ συγκρατημένην ἀναπνοήν, διότι ἡ στρατηγικὴ κρισιμότης τῶν διασκευευμένων συμφερόντων εἶναι τοσούτη, ὥστε εἰς περίπτωσιν σοβαρῆς διαταραχῆς των, οὐδεμίᾳ ἔξελιξις — ἀκόμη καὶ δυναμικῶν λύσεων — εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποκλεισθῇ. Ἀπλούστατα εἰς τὴν παρούσαν φάσιν σημειούνται ἀνακατατάξεις καὶ μεταποτίσεις ἐλάχιστων τακτικῆς, σκιαγραφούμεναι ὡς ἀκολούθως :

Εἰς τὸν χώρον τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, καλύπτοντα καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, διανύεται περίοδος διευθέτησεως τῶν διαφορῶν, πρὸς σταθεροποίησιν τῆς καταστάσεως.

Ἡ ἐπιχειρουμένη διευθέτησις ἐπενεργοῦσσα ἀναποταλτικῶν καὶ ἀπωθητικῶν ἐπὶ τῆς σοβιετικῆς ἐπιρροῆς εἰς τὸν χώρον αὐτὸν, ἀντιστοιθεῖται ὑπὸ τῶν Ρώσων διὰ τῆς ἐξελίξεις ὑπερκεράσεως διὰ μέσου τῆς Ἀφρικῆς, ὁδηγούσης διὰ τῆς ὑπεισθίας θύρως εἰς τὴν εὐαίσθητον περιοχὴν τῶν πετρελαίων. Ταυτοχρόνως Ισχυροποιεῖται ὑπὸ τῶν Ἀνατολικῶν ὁ Ἐλεγχος τῶν θαλασσίων δῶν μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου πρὸς τὴν Δύσιν.

Σταθεροποίησις, λοιπόν, τοῦ ἐλέγχου τῶν πετρελαιοπηγῶν τῆς περιοχῆς ἐκ μέρους τῆς μιᾶς πλευρᾶς (Δυτικοί), διεύρυνσις τοῦ ἐλέγχου τῶν διαύλων μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τῆς ὅλης (Ἀνατολικοί), μὲ ταυτόχρονον διεύρυνσιν τῶν σοβιετικῶν θέσεων πρὸς τοὺς οὐχὶ εὐκαταφρονήτους φυτικοὺς πόρους τῆς Ἀφρικῆς. (Κατὰ τὸ 1976 παρήγαγεν 231,6 ἑκατομ. τόνους πετρελαίου).

Σκοπὸς ἐκατέραις πλευρᾶς ἡ Ισχυροποίησις τῶν θέσεων τῆς ἐν ὅψει τῆς στρατηγικῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου, ἡ ὅποια τοποθετεῖται ὡς προέπομεν, ἐντὸς τῆς 10ετίας τοῦ 1980 (περὶ τὸ 1985).

Εἰς τὴν παρούσαν φάσιν, ἡ τακτικὴ τῆς μιᾶς πλευρᾶς (Ἀνατολικοί), ὁδηγεῖ εἰς τὴν συνένωσιν καὶ συνεργασίαν τῆς ὅλης — μεταξὺ παραγουσῶν καὶ καταναλωτριῶν χωρῶν — μὲ ἀναστολικὰς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ἐπιδείνωσιν τῆς ἀσθματινότητης σήμερον παγκοσμίου οικονομίας. «Ἀθλος ἡ χρονικὴ διάρκεια τῆς φάσεως αὐτῆς, δυναμένης νὰ μεταβληθῇ ἀρδην εἴτε λόγω ἐπανεκτιμήσεως τῆς στάσεως τῆς μιᾶς πλευρᾶς, εἴτε λόγω τῶν

# Η ΧΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Ε. ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

‘Η ΧΙΟΣ, ἡ πρώτη στ’ ἄρμενα, ποὺ τὰ καράδια τῆς ὄργανουν τὶς θάλασσες τοῦ κόσμου, ἔξυπηρτωντας τὸ παγκόσμιο ναυτεμπόριο, δὲν ἔχει στὴν διάθεση τῆς οὕτη’ ένοιαν καράδι, ποὺ νὰ ἔχυπηρτεῖ τὶς δικές της ἀνάγκες : Τὴν ἐπικοινωνία τῶν κατοίκων τῆς μὲ τὸν Πειραιῶν, ποὺ στὴν περιοχὴ του (Ἀττική) ζεῖ καὶ δρᾷ ἡ μεγαλύτερη παροικία τῆς καὶ ποὺ ἀποτελεῖ κέντρο τῆς ναυτεμπορικῆς δραστηριότητας τῶν ναυτίλων της, ἀκόμη τὴν ἐπικοινωνία τῆς μὲ τὶς παροικίες τῆς στὸ ἔχωτερο καὶ μὲ τὸν ναυτίλους της ποὺ πορεύονται γιὰ νὰ μπαράρουν μὲ τὰ καράδια στοὺς ὥκεανούς καὶ ποὺ ἐπιστρέφουν στὴν πατρίδα μετὰ τὸ ξεμπαράρισμά τους.

‘Ἡ Κρήτη, ἡ Λέσβος, ἡ Σάμος καὶ πολλὰ ἄλλα νησιά, μὲ ναυτεμπορικὴ ἐπίδιση ποὺ μικρότερη ἀπὸ τὴ χιώτικη, ὄργανωσαν λαϊκές ναυτιλιακές ἑταῖρες καὶ ἔξυπηρτεούν μὲ δικά τους καράδια τὶς ἀνάγκες τους, στὴ διακίνηση ἀνθρώπων καὶ ἀγαθῶν. Καὶ ὅχι μόνο ἔκαναν ὅμολη αὐτὴ τὴ διακίνηση, ἀλλὰ κι ἐμπορικὰ κέρδη προσκομίζουν ἀπὸ τὰ καράδια τους, δημιουργώντας προϋποθέσεις γιὰ συνεχὴ δελτίωση τῶν συνθηκῶν ζωῆς στὰ νησιά τους.

‘Ἀπὸ πέρσι ὁ Δῆμος Χίου ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλία γιὰ ἔδρυση μιᾶς τέτοιας ἑταῖρας, μὲ παγχαϊκὴ συμμετοχή, ποὺ ἐγγυάται τὴν ἐπιτυχία τόσο στὸ ζεπέρασμα τῶν ἀρχικῶν οἰκονομικῶν δυσκολιῶν, ὃσο καὶ στὴν εύδοση τοῦ ἔργου τῆς ἐπιχείρησης. Γνωστοποίησε τὴν ἀπόφασή του αὐτὴ καὶ ἡδη ἡ Πρωσιρινὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Ναυτιλιακῆς Εταιρίας Χίου μὲ ἐπιστολή της (6).

μὴ ἀποκλειούμενων ἀπροβλέπτων ἔξελίξεων, δοθεῖσης τῆς ρευστότητος τῆς διεθνούς καταστάσεως.

#### Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ

‘Ἐν συνόψει, μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα, διαφαίνεται ἀνακαυφιστικὴ ἀνάπτωσα διὰ τὴν Δυτικὴν Οἰκονομίαν — ὑπὸ ἀγωνιώδεις πάντοτε συνθήκας — ἐνῷ ὁ διεθνὴς ὄριζων θὰ ζοφούται. Καὶ τούτο διότι ἡ ἐνδοδοτικὴ

2.78) πρὸς τοὺς Χιώτες τῆς Ἀττικῆς καὶ τοὺς ἀπόδημους Χιώτες τοῦ ἔχωτερού, γνωρίζει, ὀνόμεσα στ’ ἄλλα, καὶ τὰ παρακάτω :

— ‘Οτι ἡ Ναυτιλιακὴ Εταιρία ἀποτελεῖ πιὰ πραγματικότητα.

— ‘Οτι μὲ τὴ θαλασσινὴ γραμμή, ποὺ θὰ ἔγκαινισσε (Ραφήνα Ἀττικῆς - Μεστά Χίου) θὰ συντομεύσει στὸ μισό τὴ διαδρομή, κάνοντάς την δωρη, μὲ συνέπεια νὰ γίνεται καθημερινὰ καὶ νὰ στοιχίζει τὰ μισά ἀπὸ τὰ σημερινὰ ναῦλα.

— ‘Οτι τὰ χρήματα τῶν μετοχῶν θὰ εἰναι ἔξασφαλισμένα καὶ τὸ κέρδος τους μεγαλύτερο κατὰ πολὺ ἀπὸ τὸν τραπεζικὸ τόκο.

— ‘Καὶ ὅτι σύνθημά της εἶναι, νὰ μὴ μείνει Χιώτης τῆς Ἀττικῆς καὶ τοῦ νησιοῦ, ποὺ νὰ ἔχει μετοχὴ στὴν ἑταῖρια.

Μὲ βρίσκει σύμφωνο σὲ ὅλα ἡ ἔδρυση τῆς Ναυτιλιακῆς Εταιρίας Χίου καὶ καλῶ ὅλους τοὺς συμπατριώτες μου, ποὺ διαμένουν στὴν Ἀττική, στὸ ἔχωτερο καὶ στὸ νησί μας, νὰ σπεύσουν νὰ γίνουν μετόχοι της, γιατὶ τὰ ὄφελη ἀπὸ μιὰ τέτοια ἐπιχείρηση θὰ εἶναι πολλά : ‘Αμεσα, μὲ τὴν ἀποδοτικότερη τοποθέτηση τῶν οἰκονομιῶν τους καὶ τὴ φθηνότερη, συντομότερη καὶ ἀνετότερη μετάβαση τους ἀπὸ τὴ Χίο στὴν Αθήνα (λιμένα Μεστῶν στὴ Ραφήνα) κι ἀποτίσφρα. Καὶ ἔμμεσα, μὲ τὴ μεγαλύτερη κίνηση (τουριστικὴ κ.ἄ.), ποὺ θὰ δημιουργήσει στὸ νησί ἡ δελτίωση τῆς συγκοινωνίας του μὲ τὴν πρωτεύουσά μας.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ἐνεργειακὴ κρίσις μὲ τὰς οἰκονομικάς της συνεπείας θὰ ἀμβλύνεται, ὑποκαθισταμένη ἀπὸ τὴν εὐρύτεραν παγκόσμιον τοιαύτην μεταξὺ τῶν δύο, πλέον, κόσμων.

Εὐχὴ πάντων, χάριν τοῦ μέλλοντος τῆς ἀνθρωπότητος, ὁ εἰρηνικὸς διακανονισμὸς ὅλων τῶν διαφορῶν, δημιούργημα ἐπὶ πολλοῖς τῆς συγχρόνου ροπῆς δι’ ὑπερκατανάλωσιν.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

**Argonaut Suppliers (dty) Ltd**

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

**DURBAN**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

# Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

TOY k. S. M. PANH

Παλιότεροι οι έμποροι συνώνδευαν αύτοπροσώπως τό έμπορευμά τους, ταξιδεύοντας στό ίδιο πλοίο. Μέ την άναπτυξη όμως τού έμπορίου αυτό έγινε άδύνατο κι' έτσι ξεπήδησε η άναγκη νά δρεθεί ένας τρόπος που νά έπιπτρεψει στο μεταφορέα νά παραδίδει στό σωστό παραλήπτη τά σωστά έμπορευματα, ώστε νά μη χρειάζεται ο ίδιος ο πωλητής νά ταξιδεύει μαζί μ' αυτά. Έπινοθήκε έτσι καὶ καθιερώθηκε η φορτωτική. Ο πωλητής άφου φόρτων τά έμπορευματα στό πλοίο, έστελνε μ' ένα άλλο γρήγορο πλοίο, στό λιμάνι έκφορτώσεως, στον άγοραστη-παραλήπτη, τή φορτωτική. Μέ τα χρόνια τό έγγραφο τής φορτωτικής άρχισε νά περιλαμβάνει διάφορους όρους και συνθήκες μεταξύ φορτωτού και μεταφορέως. Βασικά περιείχε τή συμφωνία νά μεταφέρει τό πλοίο στό λιμάνι έκφορτώσεως τά έμπορευματα κι' έκει νά τά παραδώσει α) στόν ίδιο τό φορτωτή ή β) εἰς διαταγήν τού φορτωτού, όπότε ο φορτωτής όπισθυγραφεί τή φορτωτική κι' έγραφε έντολή νά παραδοθούν τά έμπορευματα στό συγκεκριμένο παραλήπτη-άγοραστη, ή γ) έπωνύμως στόν άγοραστη-παραλήπτη ή εἰς διαταγήν του.

Η φορτωτική έκπροσωπεί και παριστάνει τά έμπορευματα γιά τά όποια έκδόθηκε και άποτελεί τίτλο κυριότητος γιά τόν κομιστή που νόμιμις τήν έχει στή κατοχή του. Τούτο σημαίνει ζτι, έχει πολὺ μεγάλη σημασία ή περιγραφή τών έμπορευμάτων και κάθε παρατήρηση σχετικά μ' αυτά, που γίνεται πάνω στή φορτωτική.

Τή συμφωνία άγοραστης τών έμπορευμάτων θά άκολουθησε ή συμφωνία μεταφοράς τους μέ τό πλοίο, τό όποιο θά συμβληθεί: α) είτε με τό πωλητή τών έμπορευμάτων, που πληρώνει τό άσφαλιστρο και τό ναύλο (cost of insurance and freight CIF), ή δέ άγοραστης παραλαμβάνει τά έμπορευματα στό λιμάνι προορισμού, β) είτε με τόν άγοραστη. Στή περίπτωση αυτή, ο πωλητής-φορτωτής παραδίδει τό έμπορευμα έλευθερον έπι τόν πλοίον (free on board FOB), παύει δέ έκτοτε ή εύθυνη του. Ο ρόλος τού μεταφορέως δέν έπιπτρεψει άπο τό ποιός, πωλητής ή άγοραστης, είναι ο άντισματούνος στή συμφωνία μεταφοράς.

Μιλά λεπτή και κάποτε δύσκολη κατάσταση έκπηγάζει ζτι τό γεγονός ζτι ή θαλάσσια μεταφορά διέπεται άπο δύο συμφωνίες. Ή μιά είναι τό ναυλοσύμφωνο που συνάπτε-

ται μέ τό μεταφορέα (έκναυλωτη-πλοιοκτήτη) και τό ναυλωτή (πωλητή ή παραλήπτη). Η συμφωνία αυτή, κατ' άρχην, όπως και κάθε συμφωνία, δέν μπορεί νά δεσμεύει η άπωση ποτε πάραποτε πρόσωπα που δέν παίρνουν μέρος σ' αυτή. Η άλλη συμφωνία είναι αυτή που περιέχεται στή φορτωτική. Η συμφωνία αυτή όμως δέν δημιουργεί δεσμεύσεις μόνο γιά τόν φορτωτές και πλοιοκτήτες, τό αμεσα δηλαδή συμβαλλόμενα μέρη, άλλα και γιά τό παραλήπτη (consignee) που δρίσκεται στό λιμάνι προορισμού, ή και γιά άλλο πρόσωπο που έγινε δι' άπισθυγραφήσεως κύριος τής φορτωτικής (assignee - έκδοχευς). Μπορεί έπισης η φορτωτική νά δημιουργεί συμφέροντα για άλλο πρόσωπο (bailee - ένεχυρούχο, π.χ. μια Τράπεζα), που δέχτηκε τή φορτωτική σάν έγγυηση και σάν έξασφάλιση άπαιτήσεως του κατά τον κύριο τής φορτωτικής (σε περίπτωση π.χ. δανείου). Ειδικότερα γιά τή τελευταία περίπτωση πρέπει νά άναφερθεί ζτι στόν ένεχυρούχο δέν περιέχονται ούτε τά δικαιωμάτων ούτε η υποχρεώσεις που πιθανώς διαρύνουν τόν κύριο τής φορτωτικής. Δεδομένου ζτι, δέν περιέχεται σ' αυτόν η κυριοτητα τών έμπορευμάτων που άναγραφονται στή φορτωτική. Στήν περίπτωση όμως που δέν ένεχυρούχος γιά άποιδηπότε νόμιμο λόγο άποκτησει τή κυριότητα τόν φορτίου, μπαίνει τότε στή έρεση τού νομίμου κομιστού τής φορτωτικής. Μεταξύ τούτου και τού μεταφορέως έκπηγάζει αυτόματα μιά συμφωνία ζτι: 1) Ό κομιστής τής φορτωτικής διαλαμβάνει δλες τίς έκ τής φορτωτικής άποχρώσεις (π.χ. πληρωμή άφειδόμενου ναύλου - πληρωμή έπισταλιών) και 2) ο πλοιοκτήτης θά ποσόδωσει τό φορτίο στή κατάσταση και ποσότητα που περιγράφεται στή φορτωτική. Την έπενθυμίζεται σ' αυτό τό σημείο ζτι, ποέπει στή φορτωτική νά δηλώνονται σαφώς οί τυχόν άπαιτήσεις τού πλοιοκτήτη. έπισης νά γράφεται και η τυχόν ένσωμάτωση ζσου ή διών τού ναυλοσύμφωνου.

## ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Προκύπτει ζτι ζσα άναφερθηκαν πώς η φορτωτική είναι ένα πολὺ σοβαρό δργανο τού έμπορίου. Ήταν λοιπόν άναγκαίο νά ιδιοθετηθούν κοινοί πάγιοι κανόνες που διεθνώς νά ουθμίζουν τά σχετικά μέ τή φορτωτική θέματα. Αύτό έγινε στή Χάγη τό Σεπτέμβρη τού 1921, δηλαδή η Διεθνής Ενωση Δικαίου, κάλεσε έμπορους, πλοιοκτή-

τες και νομοθέτες ζτι της ένδιαφερόμενες χώρες. Έκει θεσπίσανε ώρισμένους κανόνες που τούς ξέρουμε σάν Κανόνες τής Χάγης και που είναι ένσωματωμένοι, στά έμποροναυτικά δίκαια τών περισσοτέρων χωρών. Η Μεγάλη Βρετανία τούς ένσωμάτωσε στό νόμο «carriage by sea act» τού 1924 και η Αμερική στόν θμώνυμο νόμο τού 1936. Η Έλλας δέν τούς ξιοθέτησε, περιέλαβε δώμας ωρισμένες άρχες τους στή Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) τού 1958. Είτε είναι όμως οι Κανόνες ένσωματωμένοι στό έγχωρο δίκαιο μας, είτε όχι, μικρή σημασία έχει γιά τή Ναυτιλία μας, μια και στίς έμπορικες τής σχέσεις που στό μεγαλιστό τους είναι διεθνείς, κατά κανόνα έφαρμοζεται τό Αγγλικό δίκαιο.

Ένας άλλος λόγος που δώθησε στή σύνταξη των Κανόνων είναι ο έξης. Στίς περισσότερες χώρες τείνει γενικά η νομοθεσία νά προστατεύει τόν έμπορο που έπιστεύτηκε στό πλοίο τά είδη του και ο νόμος ζδέπει τό πλοιοκτήτη-άποθηκάριο, σάν θεματοφύλακα τών ειδών αυτών. Οι μεταφορείς φόρονται πολιά, νά βάζουν στά ναυλοσύμφωνα και τίς φορτωτικές όρους που τούς άπλλασσαν ζτι αυτή τήν εύθυνη, πράγμα που δέν ονόμας έπετρεπε. Ακόμη και ζταν είχαν δείξει άμελεια ζτι ζταν είχαν γίνει ζημιές άπό δικό τους λάθος κατώρθωναν μέ παπλωστικές ρήτρες που έβαζαν στίς φορτωτικές νά έκφευγουν τής εύθυνης. Η δυσμενής και έπιζημια αυτή, γιά τό έμποριο, κατάσταση έπρεπε νά θεραπευθεί και θεραπεύται πράγματι, μέ τούς Κανόνες, γιατί ζέσαι έποχεντοκά δρπ: α που δέν μπορεί νά ζεπεράσει ο μεταφορέας και νά ζπαλλαγεί, μέ ίδιωτική συμφωνία, άπό τίς εύθυνες του. Έξαιρεσίς (exceptions) τής γενικής αυτής εύθυνης προβλέπονται συγκεκριμένες στούς Κανόνες, ζπως θά έξηγηθεί παρακάτω.

Έδο φυσικά δέν μπορούμε νά άναψουμε τούς Κανόνες, πρέπει όμως ν' άναψουμε τά πιό κάτω τρία στις σημεία τους.

1) Τό ζένα είναι η ήπιότερη θέση τού πλοίου καθ' ζσον άφορά τήν άξιοτοίσι του. Ό πλοιοκτήτης άφει ν' άποδείξει ζτι ζηκησε στή δέουσα έπιμελεια (due diligence) τόσους αύτός, ζσο κι' οι ίπαλλοι του (πλοιορχος, άρχιμηχανικός, άξιωματικοί τού πλοίου κλπ.), γιό νά κάνει τό πλοίο του άξιοπλους (seaworthy and cargoworthy) στήν άχη κάθε σταδίου τής μεταφοράς. Αντίθετα δέν ο πλοιοκτήτης δέν καλύπτεται ζτι ζηκησε στή φορτωτική. Την έπενθυμίζεται σ' αυτό τό σημείο ζτι, ποέπει στή φορτωτική νά δηλώνονται σαφώς οί τυχόν άπαιτήσεις τού πλοιοκτήτη. έπισης νά γράφεται και η τυχόν ένσωμάτωση ζσου ή διών τού ναυλοσύμφωνου.

2) Τό άλλο ζένα είναι η ίποχρέωση τού πλοίου, «σωστά και ποσοσχητικά νά φορτώσει, γειρίζεται, στοιβάζει, φέρει, φροντίζει και ζεφορτώνται τά μεταφερόμενα έμπορευματα». Γιά νά έπληρησει τήν ίποχρέωση αυτή τό πλοίο, η φορτωση και στοιβαση πρέπει νά γίνει μέ ποσοσχη ζυμφωνα μέ τά standards που στό λιμάνι φορτωσεως άκολουθούνται γιά τό συγκεκριμένο ταξίδι και φορτί.

3) Τό τρίτο μέ ίδιαίτερο ένδιαφέρον σημείο είναι, ζκείνο πού άναψεται στούς κινδύνους γιά τόν διποίους ζταν ζηκησε στή φορτωτική ζηκησες τής εύθυνης του - exceptions) είναι οι έξης: a) ζημιά ή άπλλεια που δέφελεται σε άμελεια τόν θηράματα του σχετικά μέ τή φορτωτική θέματα. Αύτό έγινε στή Χάγη τό Σεπτέμβρη τού 1921, δηλαδή η Διεθνής Ενωση Δικαίου, κάλεσε έμπορους, πλοιοκτήτης



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

General Shipsuppliers

IMPORT

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



EXPORT

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ  
ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

Tel. Office (0421) 38 41 07 / 08  
Tel. A.O.H.  
J. Karagiannidis (0421) 34 35 66

Travemünden Straße 6  
P. O. Box 15 05 49  
D-2800 Bremen 1  
Telex: 02 45 163 kara d  
Telegrams: Karagiannidis Bremen

τὸν πλοιοκτήτη γιὰ ζημιές ἐν γένει ποὺ πρό-  
ήδαν χωρὶς δικό τους λάθος ἢ γνώση (la-  
ult or privity) ἢ ποὺ προξενήθηκαν ἀπό λά-  
θος ἢ ἀμέλεια τῶν ὑπαλλήλων του. Δύο μό-  
νο πράγματα στέρουν τὸ πλοιοκτήτη ἀπ' τὸ  
προστατευτικὸ θώρακα ποὺ τοῦ παρέ-  
χουν οἱ ἔξαιρέσεις (exemptions) ὅπως προ-  
βλέπονται στοὺς Κανόνες τῆς Χάγης. Τὸ  
ἔνα εἶναι νὰ μὴ δεῖξει τὴ πρέπουσα φρο-  
τίδη νὰ κάνει ἀξιόπολυ τὸ πλοῖο του. Τὸ  
ἄλλο εἶναι παρέκκλιση (deviation) ἀπ' τὴ  
συνήθη καὶ κανονικὴ πορεία πρὸς τὸ λιμά-  
νι προορισμοῦ.

#### ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

Στὸ σημεῖο αὐτὸ διὰ ἀναφέρουμε λίγα γιὰ τὸ ναυλοσύμφωνο (charter party), τὸ ὅποιο ἀποτελεῖ τὴ σύμβαση μεταφορᾶς, ποὺ συν-  
άπτεται μεταξὺ τοῦ πλοιοκτήτη καὶ τοῦ ναυλωτῆ. Κατὰ τὸ ΚΙΝΔ, τὸ ναυλοσύμφω-  
νο συνάπτεται ἀπύπως ἄλλα ἐγγράφως. 'Ο ΚΙΝΔ δηλαδὴ ἀπαιτεῖ ἔγγραφη σύμβαση ναυλωσεως χωρὶς παραλληλοῦ νὰ ζητᾷ ὀρί-  
σμένο τύπῳ ἐγγράφου (π.χ. συμβόλαιο). Πη-  
γάζει τοῦτο ἀπ' τὴ παραδοση. Οι λαστινι-  
κὲς λέξεις carta partira (ἔγγραφο κομμένο  
στὰ δύο) εἶναι οἱ πρόγονοι τῶν λέξεων charter party. Στὴν ἀρχαιότητα ἡ συμφω-  
νία μεταφορᾶς (ναυλοσύμφωνο) γραφόταν  
εἰς διπλούν, σὲ περγαμηνὴ χαραγμένη στὴ  
μέση. Μετὰ κοδύτων ἡ περγαμηνὴ κι' οι δύο  
συμβόλαιμενοι παίρναν ὁ καθ' ἔνας ἀπὸ ἕνα  
κομμάτι μὲ τὴ συμφωνία γραμμένη πάνω.  
"Ωστε εἶναι ἔκ παραδόσεως γραπτή ἡ συμ-  
φωνία ναυλωσεως καὶ μὲ τὴν ὅποια εὐθυ-  
γραμμίζονται τόσο ὁ ΚΙΝΔ καθὼς καὶ ἡ  
Ἀγγλικὴ νομολογία. Εἶναι δέδαισα γνωστὸ  
ὅτι, χρησιμοποιοῦνται ὀρκετὰ εἰδὴ τύπων  
ναυλοσύμφωνων μὲ πάγιους ὄρους, ἀναλό-  
γως τοῦ μεταφερούμενου ἐμπορεύματος, τῆς  
περιοχῆς ποὺ διὰ διενεργείη ὁ πλοῦς κλπ.  
(geencon, baltim, tanker voyage, africaphos,  
synacromex καὶ ἄλλοι).

'Η φορτωτικὴ δὲν εἶναι σύμβαση ναυλώ-

σεως. 'Η σύμβαση ναυλώσεως (ναυλοσύμ-  
φωνο) ἔχει συνταχθεῖ καὶ ὑπογραφεῖ πρὸ  
τῆς ἐκδόσεως τῆς φορτωτικῆς. Πλὴν ὅμως  
μπορεῖ νὰ περιέχει ἢ νὰ ἀποδεικνύει ὄρους  
τοῦ ναυλοσύμφωνου, ἐφ' ὃσον ὑπάρχει σχε-  
τικὴ σαφής καὶ ἀναμφισβήτη προβλέψη  
στὸ ναυλοσύμφωνο καὶ στὴ φορτωτική. 'Ως  
ἔκ τούτου σὲ μερικὲς περιπτώσεις ἡ φορ-  
τωτικὴ περιέχει τὴ σύμβαση μεταφορᾶς σ'  
ἄλλες δὲ περιπτώσεις εἶναι ἀπλῆ, ἀλλὰ ὀ-  
πωσθῆποτε ἰσχυρή, μαρτυρία ναυλώσεως.  
Στὸ σημεῖο αὐτὸ πρέπει νὰ ὑπογραμμίσουμε  
ὅτι κατὰ τὸν ΚΙΝΔ (ἀρθρὸ 170) ἡ φορ-  
τωτικὴ ἀποδεικνύει τὴν ὑπαρξὴ συμβάσεως  
ναυλωσεως, ἐνώ κατὰ τὸν Κανόνες τῆς Χά-  
γης ἀποτελεῖ ἀπλῶς evidence (μαρτυρία)  
αὐτῆς τῆς συμβάσεως.

"Οπως προσαναφέρθη στὴ φορτωτικὴ  
μπορεῖ νὰ ἐνσωματοῦνται οἱ ὄροι τοῦ ναυ-  
λοσύμφωνου, ἀλλὰ τὸ κατὰ πόσο αὐτὴ ἡ  
ἐνσωματωση περιέχει ὄλους ἡ μερικοὺς ἀπὸ  
τοὺς ὄρους τοῦ ναυλοσύμφωνου ἔξαρταί  
απὸ τὴ σύνταξη τῆς σχετικῆς ρήτρας ἐνσω-  
ματωσεως. Μπορεῖ ὄροι τοῦ ναυλοσύμφωνου  
νὰ ἀνατρέπονται απὸ σαφεῖς ἀντίθετους ὄ-  
ρους τῆς φορτωτικῆς. Στὴ περίπτωση αὐτῆς  
πιὸ ἰσχυροῦ εἶναι οἱ ὄροι τῆς φορτωτικῆς  
μὴ ἀποκλειομένους βεβαίως καὶ τοῦ ἀντιθέ-  
του ἐφ' ὃσον κατὰ τέτοιο καθορίζεται σα-  
φῶς τόσο στὴ φορτωτικὴ ὅσο καὶ τὸ ναυ-  
λοσύμφωνο. Γενικά οἱ ὄροι τῆς φορτωτικῆς  
εἶναι πάντοτε πιὸ ἰσχυροῦ, ἔναντι τοῦ ναυ-  
λοσύμφωνου, ἐκεὶ ἡ φορτωτικὴ εὐρίσκεται  
εἰς κείρας τρίτου (κομιστοῦ) ποὺ ἀγνοεῖ  
τὸ περιεχόμενο τοῦ ναυλοσύμφωνου. Αὐτὸ<sup>ς</sup>  
συνήθως συμβαίνει μὲ τὸ παραλήπτη. 'Ενώ  
στὶς σχέσεις ναυλωτοῦ καὶ ἐκναυλωτοῦ  
(πλοιοκτήτη) κυριαρχεῖ τὸ ναυλοσύμφωνο.  
Γιὰ νὰ γίνει κατὰ τὸ δυνατὸ πλήρης ἐνσω-  
ματωση στὴ φορτωτικὴ τῶν ὄρων τοῦ ναυ-  
λοσύμφωνου ἀπαιτεῖται λεκτικὸ μὲ εὐρύτε-  
ρης ἐννοίας ὄρους, ὡς π.χ. *call the terms,  
conditions, clauses and exceptions contained  
in the said c/p apply to this B/L and are*

deemed to be incorporated there in».

"Ἐνα ἀκόμη σημεῖο ποὺ πρέπει νὰ ἔξε-  
τασουμε εἶναι τὸ θέμα τῆς εὐθύνης στὴν πε-  
ρίπτωση τῆς χρονοναυλώσεως. 'Ο πλοίαρ-  
χος εἶναι πρόσωπο ποὺ ἐνεργεῖ γιὰ λογα-  
ριασμὸ τοῦ πλοιοκτήτη καὶ ὡς ἐκ τούτου  
ὑπογράφοντας τὶς φορτωτικές δεσμεύει τὸ  
πλοιοκτήτη. Σὲ περίπτωση ὅμως ἐνοικιά-  
σεως τοῦ πλοίου (bare boat charterκαὶ ὥχι  
χρονοναυλώσεως), ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ γιὰ  
λογαριασμὸ τοῦ ἐνοικιαστῆ καὶ δεσμεύμε-  
νος εἶναι ὁ ἐνοικιαστής.

'Ἄξιει ν' ἀναφερθεῖ περίπτωση ποὺ ἀπο-  
δειγμένη προφορικὴ ὑπόσχεση κατάρριψε  
ἀντίθετο ὄρο τῆς φορτωτικῆς π.χ. ἔνας φορ-  
τωτικὴ ἀπέδειξε ὅτι μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ  
μεταφορέως ὑπῆρξε προφορικὴ συμφωνία  
καὶ ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως ὑπόσχεση,  
ὅτι τὸ πλοῖο διὰ πλεύσει κατ' εὐθείαν στὸ  
λιμάνι ἐέκφορτώσεως — ὃν καὶ στὴ φορτω-  
τικὴ ὑπῆρχε ἐλευθερία προσεγγίσεως σὲ ἐν-  
διάμεσο λιμάνι γιὰ ἐμπορικὴ πράξη. Στὴ  
περίπτωση αὐτῆς ὁ φορτωτικὴ ἐπέτυχε ὀπο-  
ζημίωση ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως διότι  
παρὰ τὴν ὑπόσχεση τὸ πλοῖο προσέγγισε σὲ  
ἐνδιάμεσο λιμάνι, μὲ ἀποτέλεσμα καθυ-  
στέρηση τοῦ πλοίου καὶ οἰκονομικὴ ζημία  
τοῦ φορτωτοῦ.

#### ΠΑΡΑΛΛΗΛ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

"Οταν ὁ φορτωτικὴ παραδίδει στὸ πλοίο  
τὸ ἐμπόρευμα παίρνει ἀπόδειξη ὑποπλοιάρ-  
χου (mate's receipt). 'Εάν τὸ ἐμπόρευμα ἔ-  
χει ζημιές ἢ ἐλαττώματα πρέπει νὰ ἀναφε-  
ρούν στὴν ἀπόδειξη. "Οπου φαίνεται κρί-  
σιμο πρέπει νὰ γίνεται καταμέτρηση (tally)  
κατὰ τὴ παραλαβὴ τοῦ φορτίου στὸ  
πλοίο.

Συνήθως τὶς φορτωτικές ἐτοιμάζει ὁ φο-  
ρτωτικὴ, θὰ τὶς ὑπογράψει δὲ ὁ πλοίαρχος ἢ  
ὁ ἐξουσιοδοτημένος πράκτορας μετὰ τὸ πέ-  
ρας τῆς φορτώσεως. Παραλαμβάνει τότε ὁ  
φορτωτικὴ τὴ φορτωτική, τὴ νέα δηλαδὴ  
ἐπίσημη ἀπόδειξη παραλαβῆς καὶ φορτώ-

A dedication to Quality  
Ship-care Service  
Worldwide.

SINGAPORE



Above: Keppel's new Tuas Yard

Below: Aerial view of Keppel Shipyard

Long since 1859, Keppel pioneered the shiprepairing industry in Singapore. Today, over a century later, Keppel is known abroad the shipping community for its dedication to quality ship-care service and uncompromising expertise.

Experience, technology and total involvement. That's why some 2,500 vessels ranging in size from large tankers to drillships choose to call at Keppel yearly for conversions, repairs, special surveys and annuals.

Keppel's original drydock capacity of 40,000 DWT is now enhanced by its newest 150,000 DWT drydock at Tuas Yard, which has deep water berths capable of accommodating alongside repairs of up to 250,000 DWT.

Over the years, Keppel has strived for completeness and has diversified, through its group of companies, into rig and ship building, offshore repairs, structural steel fabrication, gritblasting and marine coating.

This is the philosophy of dedication to quality ship-care worldwide.

#### 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: Loucanomicos Piraeus, Greece.

**Keppel Shipyard  
Limited.** SINGAPORE

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

ως έπι τού πλοίου, τού φορτίου, στή κατάσταση πού περιγράφεται στή φορτωτική, έπιστρέφει δὲ στο πλοίο τις άποδείξεις υποπλοιόρχου (mate's receipt). Δεν έπιτρέπεται νά ύπογραφει φορτωτική πριν όλοκληρωσει άσφαλτη ή φόρτωση, διότι άφ' ένος μέν είναι δυνατό νά μή μπορέσῃ το πλοίο νά παραλάβῃ όλη τη ποσότητα τού φορτίου πού άναφέρεται στή φορτωτική, άφ' έτερου δὲ τά υπό φόρτωση πομπούμαστο νά μή εύρισκονται στή καλή κατάσταση πού πιθανότας άναφέρει ή φορτωτική. 'Ακόμη και νά χαδών μπορεί, τά έμπορεύματο προτού φορτωσούν. Πρέπει συνεπώς νά άποκλείεται ύπογραφή φορτωτικής πρό της κανονικής φορτωσεως. 'Εξυποκουεται πώς οι παρατηρήσεις πού έχουν κατηχωθει στή mate's receipt πρέπει νά περάσουν στή φορτωτική. Συνήθως ή φορτωτική συντάσσεται και ύπογραφεται εις τριπλούν. 'Ενα άντιγραφο κρατά ό πλοιαρχος ή ό πράκτορας τού πλοίου, τ' άλλα παραλαμβάνονται άπ' το φορτωτική. Κατά τον KINA (άρθρ. 168) ή έκδοση της φορτωτικής είναι ύποχρέωση πού πλοιαρχού, δὲν μπορεί δὲ νά ύποκατασταθει ό πλοιαρχος σ' αυτή τού την ύποχρέωση άπ' το πράκτορα τού πλοίου ή του ναυλωτού. Κατά τούς Κανόνες της Χάγης (άρθρ. 3 παράγρ. 3) την ύποχρέωση και φυσικά τη δυνατότητα χορηγήσεως φορτωτικής έχει:

α) Γενικά ό μεταφορέας (carrier) δηλαδή ό πλοιοκτήτης ή ό ναυλωτής.

β) 'Ο πλοιαρχος έκπροσωπώντας το πλοιοκτήτη και

γ) 'Ο πράκτορας τού μεταφορέως.

Στήν πράξη μπορεί νά ύπογραφούν πρό της φορτωσεως φορτωτικές έφ' ζσον σαρδό δηλούται πάνω στή φορτωτική ή όρος «received for shihipment». 'Σ' αυτή τη περίπτωση ή φορτωτική άποτελει άποδείξη παραλαβής μόνο, οχι και φορτώσεως. Αύτο το είδος της φορτωτικής μπορεί νά έδοθει ίδιως σε περίπτωση γενικών φορτίων, πού φάνουν στήν άποθάρα για φόρτωση άλλα πρέπει νά προηγηθει ή φόρτωση άλλων φορτίου. Μετά τη φόρτωση τών έμπορευμάτων προστίθεται στήν έν λόγω φορτωτική ή όρος «shipped on board» με τήν ήμερονία φορτώσεως και τήν ύπογραφή τού πλοιαρχού.

'Εάν ή φορτωτική έχει πρετοιμασθει άπο το φορτωτή ή τούς πράκτορές του δὲν είναι δυνατή ή άμφισθητη τών όρων της άπο τον φορτωτή, έστω κι αν άποδείξει άντιθητη προφορική συμφωνία. Αύτος πού έχει συντάξει και έκδοσει τη φορτωτική δὲν μπορεί έκ τών ύστερων ή άμφισθητης τούς όρους της, πού είναι δικοι του. 'Η φορτωτική είναι έντυπη και φυσικά, άναλόγως τών περιπτώσεων, θα προσθεύνη, διαγραφούν ή τροποποιηθούν όροι είτε με δακτυλογράφηση είτε χειρογράφως. 'Η δακτυλογραφη-

μένη προσθήκη ή τροποποίηση είναι ισχυρότερη τού σχετικού έντυπου όρου, ή δε χειρογραφη είναι ισχυρότερη και τών δύο προηγουμένων, (έντυπου και δακτυλογραφημένης).

Κατά τη παράδοση τού φορτίου ό παραλήπτης θ' άπαιτησει το φορτίο όπως περιγράφεται στή φορτωτική. 'Ο μεταφορέας είναι ύπευθυνος άπενται στήν παραλήπτη για τη κατάσταση και ποσότητα τών μεταφεύτων άγαθων.

Συνεπώς ή εύδηνη τού μεταφορέα είναι πλήρης ζναντι τού παραλήπτη, έφ' ζσον ό πλοιαρχος (ή ο πράκτορας) έχει ύπογραψει κασαρές φορτωτικής (cicau B.L.) χωρίς έπιφυλάξεις ή πρός τη ποιότητα ή τη ποσότητα τού φορτίου, άκόμη και ζν ή τυχό ζημιά ή ή έλλειψη φορτίου προϋπήρχε της φορτωσεως. Κατά συνέπεια ή ύπο το πλοιαρχού ύπογραφή καθαρώ φορτωτικών προϋποθέτει προσεκτική ζέξταση τής κατάστασεως και της ποσότητας τού φορτίου κατά τη φορτωση. 'Ο φορτωτής έν προκειμένων ύποχρεύται νά παράσχει άκριθη στοιχεία περί τών ύπο φορτωση έμπορευμάτων, ο δέ πλοιαρχος δικαιούται και οφείλει νά χρησιμοποιήσει κάθε κατάλληλο και εύλογο μέσο πού έχει στή διάθεση τού πρός έσκαρινωση της άλληθεις τών δοθέντων στοιχείων. 'Εάν ο μεταφορέας, πιεζόμενος άπο το φορτωτή, ύπογράψει καθαρές φορτωτικές για ή έμφασης θλαβέντα η έλλιπη φορτία, μπορεί νά προστατεύει τά συμφέροντά του ζν καταρτίσει ζμέσως «protest» στή όποιο σαφώς και έπακρινώς ή άναφέρει ζτι ή δήλωση στή φορτωτή ζσον άφορά τη κατάσταση ή τη ποσότητα τού φορτίου είναι άνακριθης καιθορίζοντας έπακριθως το σημείο στή όποιο υφίσταται άπτη ή άνακριθεια. Πρέπει έπίσης νά δεναιωθει ζτι το περιεχόμενο τού protest περιλήθε η θά περιλθει σε γνώση τού άποδεκτη της φορτωτικής πρίν άπτος παραλάβει το φορτίο. Σε καμμιά περίπτωση δὲν πρέπει ο μεταφορέας νά πεισθει άπτο τυχον προφορικές διαθεσιαίσεις τού φορτωτή και νά ύπογραψει καθαρές φορτωτικές, χωρίς νά μεριμνήσει ζμέσως για την έπιδοση τού protest, γιατί άλλως η κομισητής της φορτωτικής μπορεί νά άποκτησει ίκανοποίηση της ζημιάς του άπο το μεταφορέα. Οι διάφορες φράσεις ή quality unknown, quantity unknown, condition unknown, said to be clpt. δὲν άποτελουν πανάκεια και σίγουρη προστασία τών συμφέροντων τού μεταφορέα, ο όποιος οφείλει νά διατυπώσει σαφώς τίς συγκεκριμένες έπιφυλάξεις τού έπι της φορτωτικής. 'Εξ άλλου οι φορτωτές δὲν δεχονται νά καταχωρισθούν τέτοιες άρσιστες φράσεις στής φορτωτικές και πολύ σωστά, γιατί καταλύουν τή άποδεκτηκή ίκανότητα της φορτωτικής πού πιά φτάνει νά μήν άποδεικνύει παρά ζτι, κάποιο φορτίο φορ-

τώθηκε. Μπορεί έν πάση περιπτώσει ο μεταφορέας νά κλονίσει το κύρος τών έπι της φορτωτικής δηλώσεων μόνον ζαν άποδείξει πλανη περι τα γεγονότα ή σε δάρος του άπατη ή εικονικότητα. Αύτα ζμως είναι έκ τών ύστερων βεραπείες, πού στή πράξη δύσκολο πετυχαίνουν. 'Αν στή φορτωτική περιληφθει ρήτρα άποκλειστικής άποδείξεως (conclusive evidence clause) άφοράσα τη ποσότητα τού φορτίου, τότε η ποσότητα πού γράφεται στή φορτωτική είναι για ήλους δεσμευτική, έκτος ζαν γίνει έγκαιρος, οπως προσαφέρθηκε, protest με σαφή και άκριθη διατύπωση και στοιχεία για τό τυχον έλλειμμα.

"Ενα σημείο στή όποιο πρέπει νά δοθει ιδιαίτερη προσοχή είναι τό λεγόμενο back letter. Δηλαδή ο μεταφορέας ύπογραφή καθαρές φορτωτικές, ζν και γνωρίζει ζτι η ποσότητα η κατάσταση τού φορτίου δεν άνταποκρίνεται σ' άπτα πού άναφέρει η φορτωτική και λαμβάνει άπτο τού φορτωτών μιά καλυπτική έπιστολη (back letter). 'Ο παραλήπτης δικαιούται νά ξίσωσει τά άξιωσει τά άναφέρομενα στή φορτωση έμπορευμάτων άδιαφορώντας για τό back letter, τό όποιο άποτελει ύποδεση μεταξύ φορτωτού και μεταφορέα.. Δέν άποκλείεται η περίπτωση, ο μεταφορέας νά βρεθει άδικω ζνανται και τών φορτωτών άκομα (νά μήν έπιτυχη δηλαδή ικανοποίηση άπτ' άπτους) διότι έν γνωσηι τού συνέπραξη σε άνορθόδοξη ένέργεια πού πλησιάζει νά θεωρηθει άκομα και άπτη. Είναι η περίπτωση άποδοχης back letter μιά άπτο ζέκεινεις στής όποιες τό club δεν καλύπτει τό πλοιοκτήτη. Τό back letter είναι άνεκτο μόνο σε μικρές και συνήθεις περιπτώσεις έλλειμματος φορτίου. Προσοχή χρειάζεται μηπως τό back letter παρουσιάσει με άλλη ζόνωματα π.χ. ως letter of indemnity κλπ.

Συνηθισμένο μέσο πιέσεως τού πλοιαρχού νά ύπογράψει καθαρές φορτωτικές, ζν και οφείλει νά γράψει ζπάνω δυσμενείς για τό φορτίο παραστήσεις, είναι η καθυστέρηση τού άποπλου. Στής περιπτώσεις άπτες σε συνεννόηση με τό γραφειο πρέπει νά σταλει γράμματος στούς φορτωτών πού νά τούς καθιστά ύπευθυνους για τη καθυστέρηση τό πλοίου.

Στή φορτωτική έκτος τών γενικών ή ειδικών όρων πού περιλαμβάνει, καταχωρούνται και οι ζνδείξεις περί της ταυτότητος τού φορτίου, τά λεγόμενα leading marks όπως τά δίνει η φορτωτής, έκτος ζν ο μεταφορέας έυλόγως άμφιδαλη για την άκριθειά τους. Μερικές φορές ο φορτωτής έγγραφη διαθεσιαίση στήν μεταφορέα, έγγυωμενος τό άκριθεις τών ως ζν στοιχείων, άναλαμβάνοντας και τήν άποζημίωση τού μεταφορέα για ή ένδεχόμενη ζημιά τού σε περίπτωση πού τά στοιχεία άπτα ζποδειχθούν άνακριθη. Πρόγραμαται ζν στή πλοίο φορτωτών συνολικά π.χ. 100 έμπορευματοκιβώτια, περιέχοντα, ζνά 50, δύο διαφορετικά φορτία, ο πλοιοκτήτης είναι ύπευθυνος 51 έμπορευματοκιβώτια άπτο τό ζνα έδος και 49 άπτο τό άλλο. "Άν έχει τήν προσαφέρθησα διαθεσιαίση τού φορτωτή, θά μπορέσει νά άπαιτησει άπτο άποζημίωση, για τη ζημιά πού ζπέστη άπτο τή ζπαιτηση τού παραλήπτη. Προσοχή, δὲν πρέπει νά συγχέουμε τήν έν λόγω διαθεσιαίση με τό back letter, γιατί διά μέν τής διαθεσιαίσης ο φορτωτής έγγυαται ζτι τά στοιχεία τής φορτωτικής, πού έδιος έδωσε είναι άληθη, ένω τό back letter δίνεται έν ζπιγγώντας φορτωτή και μεταφορέα ζτι τό φορτίο είναι έλλιπες ή έχει ζημιές. Τό back letter δηλαδή μοιάζει με συμπαγίνια στήν όποια συμπράττουν μεταφορέας και φορτωτής σε δάρος τού παραλήπτη. Προσοχή, δὲν πρέπει νά συγχέουμε τήν έν λόγω διαθεσιαίση με τό back letter, γιατί διά μέν τής διαθεσιαίσης ο φορτωτής έγγυαται ζτι τά στοιχεία τής φορτωτικής, πού έδιος έδωσε είναι άληθη, ένω τό back letter δίνεται έν ζπιγγώντας φορτωτή και μεταφορέα ζτι τό φορτίο είναι έλλιπες ή έχει ζημιές. Τό back letter δηλαδή μοιάζει με συμπαγίνια στήν όποια συμπράττουν μεταφορέας και φορτωτής σε δάρος τού παραλήπτη.

### ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ

"Ο μεταφορέας είναι ύπευθυνος για τή παράδοση τών έμπορευμάτων στή κατάσταση πού άναγράφει η φορτωτική, ύποχρεού-

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

### VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

GROEPINGER HEERSTR. 254  
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

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

μενος άλλως στέ άποζημίωση τού παραλήπτη. Δὲν εύθυνεται δόμας γιά ζημιές τού φορτίου πού προκλήθηκαν άπό άποδειγμένα έξαιρετικό βαλάσσιο κίνδυνο. 'Ακριβώς έδω βρίσκεται ένα άμυντικό όπλο πού συχνά κάνει χρήση τό πλοιο. Φυσικά στήν εννοια τού έξαιρετικού βαλάσσιου κινδύνου δὲν μπορεί νά περιληφθούν οι συνήθως συναντώμενες κακές καιρικές συνθήκες, γιατί τό πλοιο, πρέπει νά μεταφέρει άσφαλτός τό φορτίο καὶ στή κακοκαιρία, οχι μόνο στή μπουνάτσα. Γι' αύτό ή περιγραφή τής κακοκαιρίας στό ήμερολόγιο πρέπει νά γίνει με μεγάλη προσοχή.

"Ας έξετάσουμε ένα παραδειγμα κι' ας δούμε πώς πρέπει νά όργανωθεί ή άμυνα τού πλοίου στή περίπτωση πού διαπιστώνονται κατά τή παράδοση ζημιές στά έμπορεύματα άπό βαλασσινό νερό καὶ ο παραλήπτης έχειρι άπαιτηση (claim) έναντιον τού πλοίου. 'Η άμυνα τού πλοίου θα στηριχθεί στά έξης σημεία: α) Πλήρη καὶ πειστικά στοιχεία πώς πάρθηκε κάθε λογικό μέτρο γιά νά είναι τό πλοιο άξιόπλουν. 6) Τό πλοιο συνάντησε στό ταξίδι του τέτοια καταστροφή κακοκαιρία ώστε οι άνθρωπινες δυνάμεις, η πρόνοια καὶ η ναυτική τέχνη καὶ έμπειρια δέν έπαρκουσσιν, ώστε νά τά έξουστερώσουν. γ) Παρουσίαση κατακευαστικών ζημιών τού πλοίου (με φωτογραφίες, έκθεσεις έπιθεωρητών κλπ.) που προξενήθηκαν άπ' τή δύναμη τού καιρού:

"Οπως ηδη άναφέρθηκε οι Κανονές τής Χώρας ζητούν άπ' τό πλοιοκτήτη ν' άποδειξει μόνο πώς άσκησε τή δέουσα έπιμέλειας νά κάνει τό πλοιο τού άξιόπλουν. 'Επίσης τού παρέχουν τήν άσκηση καὶ εύκολια κάπου 17 προστατευτικών έξαιρεσών (exceptions) πού τόν κάνουν άνευθυνο γιά ζημιές πού γίνονται άπό άμελεια πλοιάρχου η πληρώμαστος στή ναυσιπλοΐα, άπό βαλάσσιους κινδύνους, άπό κρυφά έλαστώματα πλοίου, η μηχανών (latent defects) κλπ. Μετά άπ' άλλα αύτά θά υπέστηται κανείς πώς ο πλοιοκτήτης τού παραδίγματός μας, άντιμετωπίζοντας τό claim τού παραλήπτη, βρίσκεται σε άριστη άμυντική θέση. Τό πράγμα θμως δὲν είναι τόσο άπλο γιά τούς έξης λόγους:

α) Θά συναντήσει σοδαρές δυσκολίες στή προσπάθεια τού ν' άποδειξεις οτι κατέβαλε τή δέουσα έπιμέλεια νά κάνει τό πλοιο άξιόπλουν. Συνήθως έπισκευές καὶ έπιθεωρήσεις τού πλοίου γίνονται μακριά άπό τήν έδρα τής έπιχειρήσεως, ύπό άνεπαρκή παρακολούθηση καὶ άπό σχηνώστα συνεργεία καὶ ειδικούς. Συνήθως οι δικηγόροι τών παραληπτών πού ζητούν άποζημιώση (claimants) δὲν δυσκολεύονται ν' άποδειξουν πώς κάτι δὲν έγινε σωστά σε μιά έπισκευή. "Η φέρνουν στό δικαστήριο έγχρωμες έντυπωσιακές φωτογραφίες με σκουριές καὶ ζημιές στά κουβούσια, καπάκια κι' άλλα μέρη

προσπαθώντας ν' άποδειξουν οτι τό πλοιο ήταν άναξιόπλουν καὶ σε τούτο θέλεται η ζημιά.

6) Τό δικαστήρια σπάνια δέχονται τό έπιχειρημα οτι η κακοκαιρία ήταν τέτοιας έντασεως ώστε ήταν φυσικό νό κλονίσει τήν άξιοπλοία τού σκάφους. Συνήθως η άποφή τους συνοψίζεται στά έξης λόγια «ο καιρός ήταν θέντας κακός, σόστο κανείς θά περιμένε νά είναι καταχείμωνα, καταμεσής τού πελάγους».

Σέ μια περίπτωση θμως μ' αύτή πού φέρνω στά παραδειγμα καὶ πού τό δικαστήριο δέχτηκε τή κακοκαιρία στά αίτιο τών ζημιών καὶ δικαιώσας τό πλοιο, ο δικαστής είπε: «Τό πλοιο ύφιστατο στρέβλωτικές κοπώσεις ύπό τήν έπήρεια διασταχυρούμενων κυμάτων κατά δέ τούς δίσιους προνευστασμούς καὶ διατειχισμούς του γιά μερικά δευτερόλεπτα μετετοπίζοντα τά καπάκια τών κυτών έπιτρέποντα τήν είσοδο βαλασσινού νερού».

Σ' άλλη περίπτωση τό πλοιο άντιμετώπισε μ' έπιτυχια τό claim χάρις στή σωστή περιγραφή τής κακοκαιρίας άπό τό πλοιοκρό πού έλεγε στή κατάθεσή του: «Η περίστατο τού διατειχισμού ήταν 7 - 8 δευτέρολεπτα, διεπίστωσα δέ άσυνήθως δισίους κλυδωνισμούς καὶ κραδασμούς τού σκάφους καὶ υπερβολικές κοπώσεις τής μηχανής. Τό πλοιο ύφιστατο προνευστασμούς καὶ διατειχισμούς σε έξαιρετικά μεγάλο διαδύμα πράγμα που οφειλόταν τόσο στή κακοκαιρία άσο καὶ στή μεγάλο μετακεντρικό ύφος (τό πλοιο έφερε φορτίο χάλιδος). "Αν καὶ τό πλοιο είχε ύψος έξάλων 8 πόδια, έπαιρνε τόσο νερό στό κατάστρωμα, πού έδινε συχνά τήν έντυπωση οτι ταξίδευν κάτω άπ' τήν έπιφανεια τής βάλασσας. Παρατήρησα πολλές φορές κύματα στό ύψος τής γεφυρας κι' άκομα φυλότερα. Είδα τή λαμπρίνα τής καθάδου στό στόμιο τού κύτους No. 2 ων άναρπάζεται άπ' τά κύματα καὶ στό ίδιο σημείο κομμάτια άπ' τή λαμπρίνα τού καταστρώματος νά ύποχωρούν κάτω άπ' τό δάρος τών κυμάτων. Πολλοί άπ' τό πλήρωμα, μεταξύ τών όποιων καὶ ναυτικοί που είχαν στή βάλασσα πιό πολλά χρόνια κι' άπο άμεντα, θεωρούν τούς έσαυτούς τους τυχερούς πού έπέζησαν τέτοιας πρωτοφανούς κακοκαιρίας. Πιστεύω πώς τά άποσπάσματα ήμερολογίου κι' οι λέξεις γενικά δέν μπορούν ν' άποδώσουν τή δοκιμασία πού περάσματα καὶ σάς θεβαίω πώς δέν έπιθυμω νά ύπερβαλλω».

Ο πλοιοκτήτης δέν εύθυνεται γιά ζημιές φορτίου φορτωθέντος έπι τού καταστρώματος, έφ' οσον τέτοια φόρτωση έγινε με τή συγκατάθεση τών ναυλωτών. Στή περίπτωση άπτη στή φορτωτική πρέπει νά άναφερεται ποιά φορτία θά φορτωθούν στό κατάστρωμα. Φορτίο πού σύμφωνα με τή φορ-

τωτική η τό ναυλοσύμφωνο πρέπει νά φορτωθεί στή άμπαρι σε καμμιά περίπτωση δέν πρέπει νά φορτώνεται στό κατάστρωμα.

Τήν ύποχρέωση τού θηταίσου πλοίου ν' άποζημιώσει τόν παραλήπτη γιά διλάδη η άπωλειο τού φορτίου καλύπτει τό P and I club. 'Επίσης τό club καλύπτει τό πλοιο γιά άνακριβή η έλληπη περιγραφή τού φορτίου η γιας άλλες έσφαλμένες έγγραφες στή φορτωτική. Δέν καλύπτεται θμως τό πλοιο αν η άνωτέρω περιγραφή η έσφαλμένη έγγραφή κλπ. είναι προϊόν δολίας ένεργειας η βαριάς άμελειας, η άν έχει ληφθεί back letter από τούς φορτωτές που καλύπτει τούς πλοιοκτήτες. Τελικά θμως τίς ζημιές τίς πληρώνει τό πλοιο γιατί τό ύψος τών άσφαλτων τού P and I καθορίζεται γιά κάθε πλοιο άναλογα με τίς ζημιές που παρουσιάζει. Δέν πρέπει συνεπώς ν' άνακριβείς τόν πλοίαρχο η ιδέα οτι «αυτά πληρώνει τό club».

#### ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

"Όπως ηδη διαφέρουμε ο μεταφορέας (έκναυλωτής) θέλεται νά παραδώσει τό φορτίο στό τόπο προορισμού πού γράφεται στή φορτωτική. 'Εκει θά παρουσιασθεί ο νόμιμος κομιστής τής φορτωτικής νά παραλάβει τό φορτίο του. 'Ο μεταφορέας πρέπει νά ειδοποιήσει έγκαιρως τόν παραλήπτη περί τής άφίξεως τού πλοίου. Σέ περίπτωση πού ο ποραλήπτης άναγκαζεται λόγο άντισματικής συμπεριφοράς τού μεταφορέα νά παραλάβει τό φορτίο του σε τόπο διαφορετικό τού προορισμού του, ο μεταφορέας διαφορύνεται με άλλες τίς διαπάνες έκφρωσεως, φυλάξεως τού φορτίου καὶ μεταφοράς του έν συνεχεία στό λιμάνι προορισμού.

"Αν άντιθετα ο παραλήπτης δέν έμφανίζεται η άρνεται νά παραλάβει τό φορτίο του, παρά τήν είδοποιηση τού μεταφορέα, δικαιούνται τότε ο μεταφορέας νά έκφρωσει τό φορτίο καὶ τό θέσει σε παρακαταθήκη, μεριμνώντας γιά τήν άσφαλεια τού φορτίου καὶ ειδοποιώντας τόν παραλήπτη.

Σέ περίπτωση πού δέν έχει καταβληθεί ο άφειδόμενος ναύλος, δέν δικαιούνται ο μεταφορέας νά παρακρατήσει τό φορτίο. Δικαιούνται θμως νά τό θέσει σε μετεγγύηση, άδιαφοράντας γιά τό ποιός είναι κύριος τού φορτίου. Τό δικαίωμα θμως αύτο ξανεται άγραφεται στή φορτωτική οτι ο ναύλος είναι πρωτηρωθείς (freight prepaid). Στή περίπτωση χρονοναυλώσεως, άν ο χρονοναυλωτής καθυστερεί τό ναύλο, δικαιούνται ο μεταφορέας νά θέσει σε μετεγγύηση τό φορτίο κι' άν άκομη τούτο άνηκει σε θηταίσου λατήτη η κάποιο τρίτο, ύπό τή προύποθεση οτι αύτος ο άποναυλωτής η τρίτος δέν έχει προκαταβάλλει τόν ναύλο στό χρονοναυλωτή.

**Σ. Μ. ΡΑΝΗΣ**

## “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  
TELEX : 2.3688 AHURA PK — CABLES : "PROMETHEUS.."

κης και ποινικών κυρώσεων κατά του άντι-  
προσώπου.

• Παραλήλως πρέπει να κυρωθούν τό-  
συντομότερον καὶ αἱ διεθνεῖς συμβάσεις πε-  
ρὶ ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ιδίως ἡ Δ.Σ. 109)  
58 καὶ νὰ έναρμονισθῇ τὸ σύνολον τῆς νομο-  
θεσίας μὲ τὰς κατεύθυνσεις ποὺ δίδουν ἄλ-  
λαι διεθνεῖς συμβάσεις.

'Ο κ. Νικ. Καλούδης τοῦ ΚΚΕ ύπεστήρι-  
ξεν ὅτι μὲ τὴν ἔξαμην παραγραφὴν τῶν  
ἀπαιτήσεων ποὺ θεοπίζεται διὰ τοῦ νομο-  
σχεδίου καὶ μὲ τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύ-  
νης τοῦ ἑκπροσώπου εἰς τοὺς τελευταίους  
ἔξι μῆνας αἱ τὰς ἡμέραν τῆς πτωχεύσεως  
ἀποδυναμώνεται ἡ εὐθύνη ἡ ὁποία θεοπίζε-  
ται μὲ τὸ νομοσχέδιον.

#### Ο κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

'Ο 'Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφα-  
λογιάννης ἐπεξήγησε τοὺς λόγους οἱ ὁποῖοι  
εἰς πολλὰς περιπτώσεις δημιουργοῦν δυσ-  
χερεῖς ἡ καὶ ἀδυναμίαν εἰς τοὺς ναυτικοὺς  
διὰ τὴν διεκδίκησι ἀξιώσεων τῶν ποὺ πῆ-  
γάδουν ἀπὸ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἡ  
ἔξι ἀφορμῆς τῆς συμβάσεως τάυτης.

• Εἰδικότερον, εἶπεν ὁ κ. Κεφαλογιάν-  
νης, παρουσιάζονται περιπτώσεις κατὰ τὰς  
ὅποιας ὁ ναυτικὸς συναντᾷ ἄρνησιν ἐξօφῆ-  
σεώς του ἐκ μέρους τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ  
πλοιοκτήτου εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐνῷ ἀδυνατεῖ  
ἡ συναντᾶ πολλὰς δυσχερεῖας διὰ νὰ ἀνεύ-  
ρῃ τὸν πλοιοκτήτην καὶ νὰ στραφῇ ἐναντίον  
του. "Ἄλλοτε πάλι ὁ ναυτικὸς ἀδυνατεῖ νὰ  
ἐκτελέσῃ τελεσιδίκους ἀποφάσεις ἡ δέχεται  
συμβιβασμὸν δυσμενεῖς δι' αὐτὸν ἡ ἀπο-  
φεύγει τελείων νὰ ἐγείρῃ ἀγωγὴν ἐν ὅψει  
τοῦ ματαίου τῆς οὐσιαστικῆς ἱκανοποιύσεως  
τῶν ἀξιώσεων του.

• Ός ἐκ τούτου ἐκρίθη ἐπιβεβλημένον  
ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν νὰ ληφθοῦν νομοθετικά  
μέτρα καὶ εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς ἀποβλέπει τὸ  
νομοσχέδιον. Αἱ διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου  
ἔχουν τύχει τῆς ἐπεξεργασίας καὶ τῆς ἐγ-  
κρίσεως τῆς νομίμου ἑκπροσωπήσεως τῆς  
ναυτεργατικῆς τάξεως τῆς χώρας. Είναι  
ἴσιμα αἵτια τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, τὸ  
ὅποιον ἀπὸ μακρού διεξεδίκει καὶ μὲ τὸ νο-  
μοσχέδιον ἱκανοποιεῖται.

Ἐν κατολεῖδι ὁ κ. 'Υπουργὸς ὑπεγράμ-  
μισεν ὅτι, ἡ Κυβέρνησις μὲ στοργὴν, μὲ ἀ-  
γάπην, μὲ ἐνδιαφέρον στρέφεται πρὸς τὴν  
οἰκογένειαν τῶν Ἑλλήνων ναυτικούς, καὶ μὲ  
προθυμίαν ἐπιδιώκει πάντοτε νὰ ἱκανοποιή-  
σῃ ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ τὰ δίκαια καὶ  
λογικὰ αἰτήματά των.

Εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, τὸ  
'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει λά-  
βει μέτρα διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἀπαραι-  
τήτων προϋποθέσεων καὶ ὅρων ἀνέτου ἐρ-  
γασίας ἐπάνω εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὴν προ-  
στατεύσην τῶν ναυτικούς, οἱ ὁποῖοι ἀποτε-  
λοῦν τὰ 4,3% τοῦ ἐνεργοῦ πληθυσμοῦ τῆς  
χώρας.

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

σεως των διαφορών αύτών, ώστε νά όποια φεύγωνται διενέξει δικαστικαί και μακρού χρόνου έκκρεμότητες ίκανοποιήσεως των απαιτήσεων των ναυτικών. Συνεχώς το 'Υπουργείον μεριμνά διὰ τὴν διατήρησιν τῆς νομίμου συνθέσεως τῶν πλοίων καὶ διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς ναυτολογήσεως ξένων πληρωμάτων. Εἰς τὸν τομέα τῆς προνοίας ἐπίσης έχουν ληφθῆ ἀρκετά μέτρα. 'Εγένετο ἀναπροσαρμογή τῶν παρεχομένων συντάξεων μὲ τὸν νόμον 152, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν μέχρι τοῦδε αὐξήσιν κατὰ 100%. 'Η ἀνωτάτη σύνταξις εἶναι 21.955, ἡ μέση σύνταξις 7.074 καὶ ἡ κατωτάτη 3.665.

Ηύξηθησαν αἱ χορηγούμεναι ὑπὸ τοῦ Ταμείου Προνοίας 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐφ' ἄπαιδεις εἰσφοραὶ πρὸς τὸν συνταξιούχους κατὰ 140%, ἐπίκειται δὲ περιτέρω αὐξήσις κατὰ 50-80%. 'Εβελτιώθησαν αἱ προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως τῶν ναυτικῶν, διὰ τῆς ἀναγωρίσεως ὡς πραγματικῆς ὑπηρεσίας τοῦ χρόνου ἀδειῶν, τῆς ἐφεδρείας, τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν καὶ τῆς ἀναγωρίσεως τῆς προϋπηρεσίας τῶν Δωδεκανησίων, διὰ τὴν θεμελίωσιν συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος.

Συνεστήθη Ταμείον 'Επικουρικῆς 'Ασφαλίσεως Προσωπικοῦ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐβελτιώθη σημαντικῶς ἡ ὑπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου προσφερομένη ιστροφαρμακευτικὴ περιθαλψία, διὰ τῆς καθιερώσεως τῆς ἐλευθέρας ἀπίλογῆς ιστροῦ, διὰ τῆς καλυτέρας θέσεως τῶν ναυτικῶν εἰς τὰ νοσοκομεῖα καὶ διὰ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου εἰς τὰ ἔξοδα νοσηλείας εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Προωθεῖται ἡ διαδικασία ἀνακαινίσεως καὶ ἔκσυγχρονισμοῦ τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τῆς μετατροπῆς τοῦ εἰς Γενικὸν Νοσοκομεῖον 8 κλινικῶν, προϋπολογισμοῦ 80 ἑκατομμύριων δραχμῶν. 'Η δημοπράτησις καὶ κατακύρωσις τοῦ ἔργου ἔχει γίνει, ὁ ἐργολάβος ἔχει ἐγκατασταθῇ πρὸ 15-20 ἡμερῶν καὶ κατὰ τὴν συμβατικὴν τοῦ ὑποχρέωσιν, θὰ πρέπει ἐντὸς 18 μηνῶν νά παραδώσῃ ὀλοκληρωμένο τὸ ἔργον.

Συνεστήθη ἐπίσης 'Εστία Ναυτικῶν καὶ ἥρισε νά λειτουργῆ ἔνας ὀργανισμὸς μὲ τὸν ὄποιον παρέχονται ὑποτροφίαι εἰς τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν, ὡς ἐπίσης καὶ ἐκτακταὶ δονήματα τῶν νέων ζευγῶν, ἔνα εἶδος προϊκοδοτήσεως. 'Η στέγη αὐτὴ θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα διαμονῆς εἰς τὸν διερχομένους ναυτικούς. 'Ηδη ἔχει μισθωθῆ ἔνα

νεώτατον ἀκίνητον τοῦ Ταμείου Προνοίας τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, τὸ ὄποιον εἶναι δυναμικότητος 250 περίπου κλινῶν, τὸ κάθε δωμάτιον ἔχει δικό του μπάνιο, τηλέφωνον, μουσικές ἐγκαταστάσεις, διαθέτει ἐπίσης πισίνα, διαθέτει ἀνετους χώρους ἐντευκτηρίων, ἐστιάσεων καὶ ψυχαγωγίας καὶ γενικῶτερα, θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα μιᾶς εὔχαριστου καὶ ἀνέτου διαμονῆς τοῦ διερχομένου ναυτικοῦ.

Πέραν ὅμως αὐτῶν, ή Κυβερνησίς πρωθεῖται ὡρισμένα νομοσχέδια, διὰ τῶν ὄποιων λαμβάνονται πράγματα πρωτοποριακά μέτρα ἔξυπηρετήσεως τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

• Προωθεῖται τὸ σχέδιον νόμου περὶ ἀλαχίστης ἀσφαλιστικῆς εἰσφορᾶς 5ετοῦ προϋπηρεσίας, τὸ ὄποιον εὑρίσκεται ἡδη εἰς τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν πρὸς ὑπογραφήν ἐκ μέρους τοῦ ἀρμοδιοῦ συναδέλφου.

• Προωθεῖται δεύτερον σχέδιον νόμου περὶ ἀσφαλιστικῆς τῶν ὑπηρετώντων ἐπὶ ὑπόξενος σημασίας πλοίων, 'Ἑλλήνων ναυτικῶν. 'Έξομοιώσις τῆς ὑπηρεσίας, καθιέρωσις ἀσφαλιστικοῦ ναυτολογίου, βελτίωσις τῆς διαδικασίας ἀποδείξεως τῆς ὑπηρεσίας κλπ.

• Εύρισκεται, ἐπίσης, εἰς τὸ Γενικὸν Λογιστήριον τοῦ Κράτους αὐτὴν τὴν στιγμὴν τρίτον νομοσχέδιον περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ NAT νομοθεσίας. Συνταξιοδοτικὴ βελτίωσις ἀπὸ τὰ 26 εἰς τὰ 23 χρόνια, ἀπὸ τὰ 25 εἰς τὰ 22 καὶ μειώσις τοῦ ὄριου ἡλικίας ἀπὸ 55 εἰς 50 ἔτη.

• Καί, τέλος, ἔνα τελευταῖον νομοσχέδιον ὀμιλεῖ περὶ ρυθμίσεως θεμάτων, ἀφορώντων εἰς τὸ νόμισμα κατασβολῆς εἰσφορῶν τοῦ ἡσαφαλισμένου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ NAT.

Εἶναι, πράγματι, εὐγλωττος καὶ αὐτοπόδεικτος ἡ στοργή, ἡ συμπάθεια, καὶ ἡ ἀγάπη μὲ τὴν ὄποιαν ἡ Κυβερνησίς περιβάλλει τὸν κόσμον τῶν ναυτεργατῶν καὶ μέτρα διπλά ποὺ σᾶς ἀνέφερα, ὅπως ἐπίσης καὶ τὸ ὑπὸ κρίσιν σχέδιον νόμου, θὰ δοηθήσουν, ὡμολογημένως, εἰς τὴν σημαντικὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν 'Ἑλλήνων ναυτεργατῶν.

Κατὰ τὴν συζήτησιν ποὺ ἐπηκοούθησεν ἔλαθον τὸν λόγον ἡ ἀδευτερολόγησαν οἱ κ.κ. 'Ιωάν. 'Αλευράς, 'Ιωάν. Παπαστρόπου, 'Εμμ. Μπάλιας, Νικ. Καλούδης, 'Ιωάν. Ποττάκης, Βασ. Παναρίτης, 'Ιωάν. Κουτσοχέρας, Γρ. Κασιμάτης, Πέτρος Βάλδης, 'Ιωάν. Χαραλαμπόπουλος, Δημ. Τσόδαλας, Χρ. Ροκό-

φύλλος, 'Εμμ. Χατζηνάκης καὶ Σπ. Πλαστοκόπητης, εἰς τοὺς ὄποιους ἀπῆγητοσεν ὁ 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης καὶ τελικῶς τὸ νομοσχέδιον, κατὰ τὴν κατ' ἄρθρον συζήτησιν διεμορφώθη ὡς ἔξης :

#### ΤΟ ΨΗΦΙΖΩΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

"Ἄρθρον 1.

1. 'Επιφυλλασσομένων τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 53 τοῦ ΚΙΝΔ, ἐδὲ ὁ ἐργοδότης ναυτικοῦ, πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστής, δὲν ἔχη μόνιμον κατοικίαν ἐν 'Ἑλλάδι ἢ εἰναι ἀλλοδαπή ναυτιλιακὴ ἐταιρία, ὁ ὡς ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ συνάπτων μετὰ ναυτικοῦ ἐν 'Ἑλλάδι σύμβασιν παροχής ἐργασίας εἰς πλοίον τοῦ ἐργοδότου, εὐθύνεται εἰς ὀλόκληρον μετ' αὐτοῦ δι' ἀπάσας τὰς ἐτῆς σχέσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἢ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς ἀπορρεούσας ὑποχρέωσεις τοῦ ἐργοδότου ἔνωνται τοῦ ναυτικοῦ, θεωρούμενος διὰ τὴν περίπτωσιν οὐτὴν καὶ ὡς ἀντίκλητος αὐτοῦ. Εἰς περίπτωσιν κηρύξεως τοῦ ἐργοδότου εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως, ὁ κατὰ τὰ ἄνω συνάπτων μετὰ τὸ ναυτικοῦ σύμβασιν ἀντιπρόσωπος τοῦ ἐργοδότου, εὐθύνεται μόνον διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ, αἱ ὄποιαι εγενήθησαν κατὰ τοὺς τελευταῖους ἔξι μῆνας πρὸ τῆς ημέρας τῆς κηρύξεως τῆς πτωχεύσεως.

2. 'Εὰν τὴν ἀνωτέρω σύμβασιν μετὰ ναυτικοῦ συνήψειν ἐν 'Ἑλλάδι νομικὸν πρόσωπον, ἡμεδαπὸν ἢ ἀλλοδαπόν, μετὰ τοῦ ἐργοδότου, ἔνέχονται ἀτομικῆς εἰς ὀλόκληρον διὰ τὰς κατὰ τὴν προηγουμένην παραγραφὴν ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ, πάντα τὰ ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως μέχρι τοῦ χρόνου τῆς ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἀσκήσεως τῶν ἔξι ἀξιώσεων του ἐκπροσωπήσαντα ἢ ἐκπροσωπούντα τὸ νομικὸν τούτο πρόσωπον, φυσικὴ πρόσωπα.

3. 'Ἄξιώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐκ τοῦ παρόντος νόμου κατὰ τοῦ, συμφώνως πρὸς τὰς προηγουμένας παραγραφὰς, συνάψαντος τὴν σύμβασιν ἀντιπροσώπου τοῦ ἐργοδότου, ὑπόκεινται εἰς ἔξαμηνον παραγραφὴν, ἐκτὸς τῶν ἀξιώσεων τῆς συμβάσεως τῶν ἔξι ἀξιώσεων της σημαντικοῦ ἀτυχήματος, αἵτινες ὑπόκεινται εἰς παραγραφὴν τριάκοντα μηνῶν, τῶν παραγραφῶν τούτων ἀρχομένων ἀπὸ τῆς ημέρας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

"Άρθρον 2.

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἄφεται μετὰ παρέλευσιν δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

**Orion & Global Chartering Co., Inc.,**  
Steamship Agents and Brokers  
29 BROADWAY  
NEW YORK, N. Y. 10006

# ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ



**A**Σ ΜΟΥ ΕΠΙΤΡΑΠΗΝ σήμερα, νά ξεφύγω κάπως από τα καιρισμένα στή σήλη μου, σεβάρα για εύτραπελα της ζωής των ναυτικών. Αναχαράζω νά παντίθω σε έρωτήματα, οικονομικού θέματος των συνταξιούχων τού Ναυτικού Απομακινού Τριπού, μάκι και η Πανελλήνιος Όμοσποδία τους μέ διάμησε μέ την έντολή της νά τούς έκπροσωπούνται. Φυσικά, τέτοιες πληροφορίες είναι: άδικη φορέας για τούς ναυτικών των ωκεανών, πρές τούς όποιους άπευθύνουν τά γράμματά μου. Άλλα, γιατί δηλ.: "Ολών τῶν ναυτικῶν δέρμας ἔχει: τελικό σταθμό μάτι το 'Ασφαλιστικό μας" Ίδρυμα και δπο μέ την προστασία του θά τεωμάτισμα τη ζωή μας. Άλλως τε, δέν είναι λίγοι και οι πραγματικοί συνταξιούχοι που διανηθούν στή συνέχεια τῶν ναυτολογήσεων και τῆς έργασίας τους στά πλοϊκά.

Πολλά, λοιπόν, τά σχετικά έρωτήματα πού φθινον μέ γράμματα, μέ τηλεφωνήματα και μέ προσωπικές έπισκεψίες και ζητούν έξηγησεις σε περιφέργα, σπώς δονομάζουν, φυινούνται στούς συνταξιοδοτικούς λογαριασμούς. Βλέπουν συντάξεις μέ ίδια χρόνια και ίδιους δικαιούς συνταξιούχων νά παρουσιάζουν μικρές άλλα και μεγάλες διαφορές κρατήσεων. Νομίζω, συνεπώς, δτι κάποιοι διευκρινήσανταν χρειάζονται. Ο δέ δρόμος, μέ την σχετική καταχώρηση στά έγκυρότερο ναυτικό μας περιοδικό, τά «Ναυτικά Χρονικά», είναι δέ καλύτερος.

"Όλες οι συντάξεις, ζωεξάρτητα ποσού και συνταξιοδοτούμενού, έχουν κράτηση 2% για τό ΚΑΑΝ, δηλαδή για την παρεχούμενη ικτροφέρμακευτική προστασία.

Άφοι άγκιρεθεί μάτι τό ποσόν, άκολουθεί δέ φορολογία Φ.Μ.Υ. δηλαδή Φόρος Μισθωτών Υπηρεσιών. Αδτάς δέ φόρος είναι ιλιμαντός. Δέν είναι: άνδρας μέ τά παρεχόμενα χρηματικά ποσά. Δηλαδή, δέ σύνταξη 5.000 δραχμών φορολογείται μέ 10 δραχμής τῶν μήνα, δέν σημαίνει: δτι και ή σύνταξη τῶν 10.000 θά φορολογήθει μέ 20 δραχμές. Υπάρχει ιλιμακά διαφορετική. Πολλαπλάσια. Έποιης, σή φο-

ρολογίας άπαρχει: και μάλιστα διαφορά. Είναι: αδηνή πού προκλείται: από τά δάση τῶν οικογενειών: ακύρωσης τῶν κάθε συνταξιούχου.

Δέν πληρώνεις: φόρο τό ίδιο δέ έργανγες ναυτικός και τό ίδιο δέ άλλος πού συντηρεῖ δύο, τρία, τέσσερα για και περισσότερα άτομα. "Γετερά από σχετική έρευνα, έρωτήματα και διευρινήσεις, καταλήγου νά παρουσιάσουν σχετική προσέγγιση στής κρατήσεις τῶν συνταξιοδοτικῶν λογαριασμῶν μέ κάποια λεπτομέρεια.

1) Συνταξιούχος χωρίς κανένα σύνορανται καὶ δέρμα. Ήργανγές.

Σύνταξης	Χαρωτάτη	Δρχ.	Δρχ. μήν.
Σύνταξης	3.650	Φόρος	31
	5.000		68
	10.000		310
	15.000		900
	20.000		1.800
	25.000		2.915

2) Συνταξιούχος μέ σύνοραν.

Σύνταξης	μέργι:	Δρχ.	Δρχ. μήν.
Σύνταξης	4.500	Φόρος	τίποτα
	5.000		17
	10.000		190
	15.000		705
	20.000		1.505
	25.000		2.600

3) Συνταξιούχος μέ ένα άκομη προστατευόμενον.

Σύνταξης	μέργι:	Δρχ.	Δρχ. μήν.
Σύνταξης	6.000	Φόρος	τίποτα
	6.100		9
	10.000		126
	15.000		567
	20.000		1.300
	25.000		2.330

4) Συνταξιούχος μέ δέρμα προστατευόμενος άκομη.

Σύνταξης	μέργι:	Δρχ.	Δρχ. μήν.
Σύνταξης	7.500	Φόρος	τίποτα
	7.600		9
	10.000		72
	15.000		450
	20.000		1.100
	25.000		2.100

5) Συνταξιούχος μέ τρία έπι πλέον δέρη.

Σύνταξης	μέργι:	Δρχ.	Δρχ. μήν.
Σύνταξης	9.900	Φόρος	τίποτα
	9.950		10

6) Συνταξιούχος μέ τέσσερας έπι πλέον προστατευόμενον.

Σύνταξης	μέργι:	Δρχ.	Δρχ. μήν.
Σύνταξης	12.000	Φόρος	τίποτα
	12.500		10
	15.000		350
	20.000		525
	25.000		1.250

Άφοι δημιως άγκιρεθείσιν δέλα τά άνωτέρω άγκιρεθείσιν, στό άπολοπον πληρωτών έπι δέλλεται: και μία άκομη κράτησης. Είναι: δέ φόρος γιά τόν Ο.Γ.Α. Γιά τήν γεωργική άσφαλληση, πού έπι δέλλεται: σέ δέλα τά άσφαλλησης τάκησια. Είναι: 1% έπι τόν άπομένοντος ποσού.

"Οπως θλέπεται, η άναφερομένη κλίμακα άκολουθη έχεικόδις μόνο σταθμούς δηλαδή σε συντάξεις: μέ δ, 10, 15, 20 και 25 γιλιάδες δραχμών. Τά μεταξύ δημος, δηλαδή τά ποσά 7, 8, 9 και 11, 12, 13, 14 ή 16, 17, 18, 19 γιλι. γιλιάδων, είνολα μπορεί κάθε ένδικαφερόμενος νά έπολεσηση μέ σχετική άναλογια.

"Οπως είναι: γνωστό, κάθε Δεκέμβριο τό Ν.Α.Τ. μέ σημειώματα δικαιούμενο μέ τόν ίκανελο τής συντάξεως καλεί τόν συνταξιούχους νά δηλώσουν τίς τυχόν μεταβολές στά προστατευόμενα μέλη. "Αν δηλαδή έμεσολάδης θάνατος, γέννηση τέκνου ή γάμος προστατευόμενης άδειασης. Διατυχών, πολλοί συνταξιούχοι δηλαδή νά σηματορρυθμούν μέ συνέπεια δηλούνται τά συνταξιούχος και δηλώσει τό Ν.Α.Τ. Ηρασκή λοιπόν, διδτή, δέ μέν άδειασησαν τά προστατευόμενα μέλη έγγισται άνεπκνόρθωτα δια συνταξιούχος. "Αν δημος τά προστατευόμενα μέλη ήλαττόθεαν και έγγισται τό Ν.Α.Τ. τότε οι παραδόσεις τῶν συνταξιούχων είναι: και ποινικές μέ άναλογες σοδηρές συνέπειας.

Νομίζω δι: ζημιά κατατοπίζω τόν έρωτῶντας γιά: μάτι τό θέματα. Σημειώνω δημος και τό άλλο, τό πολύ γνωστό, διδτή: "Ασχετα μέ τίς κρατήσεις από τό Ν.Α.Τ. τῶν άποδοχήν μας, άκολουθεί και ένα άλλο ίδιαίτερο και μάλλον έκρυπτον «καπέλλο» σχετικό. Είναι: τό έπιδελλομένο από τήν έφοροι.

"Άλλα έπισηγήσεις και άναλογες σόφρων κάθης προελέυσεως, άθυντωτο μέ προσφέρω. Πρόκειται: παρί παραγωγής άλλου είδους... πιλοποιών.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

## AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

## 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.

TELEPHONE: 01-930 7561

# ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

## ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΜΗ ΕΝΑΝΤΙΩΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΣΥΝΑΙΝΕΣΙ

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς ή απόλυσις τής αιτήσει τού ναυτικού τού πλοίου μη έναντισμένου απότελει λύσιν τής συμβάσεως ναυτολογήσεως άμοιβαία συναίνεσει και όχι διά μονομελούς καταγγελίας ή μέρους τού ναυτικού.

'Η περίπτωσις αφορά εις ναυτικόν ή άποιον δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως υπηρέτησεν ἐπὶ πλοίον υπὸ ἔλληνικήν σημαῖαν ως ναύτης ἐπὶ τρίμηνον ὅτε ἀπόλυθη εἰς διμένα τῆς Β. Εὐρώπης δι' αιτήσεως του γενομένης ἀποδεκτῆς ὑπὸ τού πλοιάρχου, δηλ. ἀμοιβαία συναίνεσι.

Κατὰ ταῦτα, δι' ἀντίθετου καταλυτικῆς συμβάσεως ἐπήλθε ή λύσις τῆς ἐνδίκου συμβάσεως ναυτολογήσεως καθ' ὅσον τούτο προκύπτει ὅτι ἀνευ ἐναντιώσεως τού πλοιάρχου ἐπὶ τῆς αιτήσεως τού ναυτικού ἐπῆλθε η λύσις τῆς συμβάσεως. 'Ἐν προκειμένῳ ή αιτήσις τού ναυτικού ἀπέτελει πρότασιν πρὸς κατόπιτον νέας συμβάσεως καταλυτικῆς τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Εἰδὼτερον ή ἐναγομένη ἐταιρία δὲν προσεκόμισεν καμίνον ἀπόδειξην περὶ τῆς τυχὸν γενομένης ἐναντιώσεως τού πλοιάρχου εἰς τὴν ὑποβληθεῖσαν αἵτησιν τού ναυτικού. 'Αντιθέτως ἐνισχύθη ἡ ἀπομινή κατὰ τὴν διαδικασίαν ὅτι ὁ πλοιάρχος ἀπέδεχθη τὴν αἴτησιν ἀπολύσεως τού ναυτικού διότι και οὐδὲν ἐσμειώσαν εἰς τὸν τελικὸν λογαριασμὸν μισθωσίσιας.

'Ακόμη ἀπέδειχθη ὅτι ὁ ἐνάγων μετὰ τὴν ἀπόλυσίν τού ἐπολιννωστήθη δοπάναις τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας μὲ εἰσιτήριον τὸ ὄποιον τού ἐνεγέρθησε ὥπλοιαρχος, πλὴν ὅμως εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἐταιρίας τού Πειραιῶς κατὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τού λογαριασμοῦ τού παρεκράτηθη ἐκ τῶν ὀφειλομένων ἀποδοχῶν τού τὸ ἀντίτιμον τού εἰσιτηρίου του.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω και ἐφ' ὅσον κατὰ τὰ προεκτεθέντα ὥ ἐνάγων ἀπέλυθη ἀμοιβαία συναίνεσι ἰδικαιούτο και τῶν ἔξδον παλιννοστήσεως τὰ ὄποια κακῶς τού παρεκράτησεν ἡ ἐναγομένη. 'Εξ ὅλου κατὰ τὴν κρίσιν τού δικαστηρίου δυνάμει τῆς συμβάσεως συλλογικῆς συμβάσεως ὥ ναυτικού.

'Ἐν πόσῃ περίπτωσι ὥ αφορά πλοίον εἰς λιμένα τού Λάγος ή κατάστοσις τού ὄποιον εἶναι γνωστή και τὸ δικαστήριον λαμβάνει τούτο αὐτεπαγγέλτως.

'Ἐν πόσῃ περίπτωσι τὴν ἐπικρατοῦσαν ἔκει κατάστασιν τὴν ἐγνώριζεν ὥ ἐνάγων ναυτικός πρὸ τῆς ναυτολογήσεως τού ὥ ὄποιος ἀκόμη ἐγνώριζεν ὅτι τὸ πλοίον εὑρίσκετο εἰς τὸν λιμένα τούτον ἐν ἀναμονῇ ἐκφρωσεως και κατὰ τὸν χρόνον ναυτολογήσεως τού ὥ Α' μηχανικού.

'Ἐν πάσῃ περίπτωσι ὥ ἀπέδειχθη ἐκ τῆς διαδικασίας, ὥ πλοιάρχος ὅταν ἐξηγούκετο νὸ τῷ τηρητὸ τὸ ἀδεσματολόγιον δὲν ἔπραττε τούτο οὔτε ἐκ δόλου οὔτε ἐξ ἀμελείας ἀλλὰ ἐξ ἀνωτέρας βίας.

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, Steinemann 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

Συνεπεία τούτου τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ πλοίορχος δὲν ὑπέπεσεν εἰς βαρείαν παράδοσιν.

Τέλος ἀπεδείχθη ὅτι ἡ ἀποχώρησις τού ναυτικού ἐκ τού πλοίου ὠφείλετο εἰς ἐπανειλημένως ἐκφρασθεῖσαν βούλησιν περὶ παλιννοστήσεως του και ὅχι εἰς τὰ προφασισθεῖσα παρ' ούτου παραπτώματα τού πλοιάρχου.

### ΜΙΣΘΟΣ

#### ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ ΜΠΟΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΕΩΣ Η ΟΠΟΙΑ ΠΡΟΕΚΥΨΕ ΕΚ ΝΕΑΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιῶς τὸ παρεχόμενον εἰς τὸν ναυτικὸν «ΜΠΟΝΟΥΣ» συμψήφιζεται μὲ τὴν αὐξησιν ἡ ὄποια προβλέπεται ἀπὸ νεώτερην συλλογικὴν σύμβασιν ἐργασίας ἐφ' ὅσον δὲν είχε συμφωνηθῆ τὸ ἀπίθετον.

Κατὰ ταῦτα ὁ ναυτικὸς ὁ ὄποιος ἡμείνετο μὲ ψηφιστέρας ἀποδωχάς δὲν ἔχει δικαίωμα εἰς μεσοδαΐσσασιν αὐξησιν διά τῆς νεώτερης συλλογικῆς συμβάσεως ἐκτὸς ἐάν είχε συμφωνηθῆ τὸ ούτούτον τι.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὥ καταγγελία τῆς συμβάσεως ὑπὸ τού ναυτικού διά περικοπὴν τού «ΜΠΟΝΟΥΣ» δὲν ἀποτελεῖ βαρείαν παράδασιν τῶν καθηκόντων τού πλοιάρχου, ἐφ' ὅσον οἱ συνοδοί και ἀποδωχάς τού πλοιάρχου εἶναι ἀνώτεραι ἀπὸ τὰς νομίμους και μετὰ τὴν αὐξησιν των.

'Ο ἐνάγων ναυτικὸς ὑπηρέτησεν ἐπὶ πλοίου της ἐναγομένης ἐταιρίας ως Β' μηχανικού περίπου ἐπὶ 9μηνον δὲν κατηγέλλει ἡ σύμβασις ὑπ' αὐτού διὰ τοὺς ἀνωτέρους λόγους.

Τὸ δικαστήριον κατὰ τελικὴν κρίσιν ἐθεώρησε τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ τού ναυτικού ως ἀναίτιον και ἀδικαιολόγητον και ἔκρινεν ὅτι ούτος δὲν δικαιούεται ἀποζημιώσεως λόγω ἀπολύτεως ὑπόδεισην παλιννοστήσεως ἀλλ' ἀγιθέτως ὑποχρεούται εἰς τὴν κατεβολὴν τῶν δαπανῶν ἀποστολῆς τού ἀντικαταστάτου.

### ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

#### ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΙ ΕΡΓΑΤΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Κατ' ἀπόφασιν τού 'Αρείου Πάγου εἰς τὴν ἀσφάλισιν τού Ναυτικού 'Απομακιού Τομείου ὑπάγονται οι "Ελληνες ναυτικοί οι ἀνηκοντες εἰς συγκεροτημένον πλήρωμα ἢ τοι πρόσωπα ἐργαζόμενα εἰς πλοίον εφοδιασμένον διά ναυτολογίου και περιλαμβανομένα εἰς αὐτῷ.

'Εξ ὅλου κατὰ τὴν αὐτὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου εἰς τὴν ἀσφάλισιν τού Ν.Α.Τ. ὑπάγονται και οι μεμονωμένοι ἐργάται θαλάσσης οι ούτοις δὲν δικαιούεται ἀποζημιώσεως λόγω ἀπολύτεως ὑποχρεούται εἰς τὴν κατεβολὴν τῶν δαπανῶν ἀποστολῆς τού ἀντικαταστάτου.

Κατὰ ταῦτα οι μεμονωμένοι ἐργάται θαλάσσης, οι ἀπογεγραμμένοι και ἀφωδιασμένοι: διά ναυτικού φυλαδίου ὑπάγονται εἰς τὴν ἀσφάλισιν τού Ν.Α.Τ. ἔστω και ὅντα σχολούνται ἐντὸς περιοχῆς ἀσφαλίσεως τού Ι.Κ.Α.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ συγκρότημα πολυτελῶν Γραφείων, στὸ Κέντρο τού Πειραιῶς, ἀπάντων ἐπὶ προσώπεως, μὲ ἀνεξάρτητον εἰσόδον, ἄνευ κοινοχρήστων, ἐμβαδοῦ 550 και 700 M2, πρώην Γραφεία μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ οἴκου.

Πληροφορίαι: Τηλ. 9564293 και 9564271 και ώρας 0900—1300 και 1930—2130.

# Frank B. Hall collects foreign flags.

We bring more foreign flag hull business to the American insurance market than any other broker.

Last year we placed and serviced marine insurance for over 190 fleets, domestic and foreign.

Our hull and cargo specialists are vitally involved in virtually every type of water-borne commerce (including some that haven't been born yet).

Our in-depth knowledge of the world's major marine markets has enabled us to effectively bring together shipowners and shippers with underwriters for over 100 years. Hall's insight and experience has proved itself time



and again. Perhaps we can help you.

Offices in 61 major cities here and abroad.

Frank B. Hall & Co., Inc.,  
88 Pine Street, New York, N.Y.  
10005. (212) 952-1200.



When you need a better solution.

# ‘Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

ΔΙΑΦΩΝΙΑΙ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΨΥΤΤΑΛΕΙΑΝ

Διαφωνίαι άνέκυψαν ώς πρὸς τὴν νομιμότητα παραχωρήσεως τῆς νῆσου Ψυτταλείας εἰς τὸν Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων του καὶ ἑκεῖ. Ἡ διαφωνία ἀνέκυψε μετὰ ἀπὸ ἄρνησιν τοῦ ἀρμόδιου ὄργανου ποὺ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου νὰ θεωρήσῃ τὸ σχετικὸν ἔνταλμα πληρωμῆς τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκ δρ. 54.060.000, τὸ ὅποιον ἔξεδθη διὰ λογαριασμῶν τοῦ Ταμείου Ἐθνικοῦ Στόλου, διὰ τὴν παραχώρησιν καὶ χρήσιν τῆς νῆσου Ψυτταλείας. Καὶ τὴν ἄρνησιν του αὐτῆς τὴν στηρίζει τὸ ὄργανον τοῦ Ε.Σ. εἰς τὸ ὅτι:

α) Ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 4 τοῦ Α.Ν. 1559/50 κατὰ τὴν ὁποίαν περιέρχεται εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἡ χρήσις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις πάσης ἀκίνητου περιουσίας εἶναι ἀντισυνταγματική καὶ

6) Ἀπὸ πουθενά δὲν δικαιολογεῖται ώς δικαιούχος τῆς ἀποζημιώσεως τὸ Ἀρχηγεῖον Ναυτικοῦ.

Πάντως ὁ Ο.Λ.Π. ἔχει ὑποδόλλει ἀναίρεσιν εἰς τὸν "Ἀρειον Πάγον ως πρὸς τὴν συνταγματικότητα τῆς ἀνωτέρω νομικῆς διατάξεως.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ Ὀργανισμὸς ἐμμένει εἰς τὴν ἀρχικὴν του θέσιν περὶ περιελεύσεως εἰς αὐτὸν τῆς χρήσεως τῆς νῆσου τὴν ὁποίαν, ὡς ἐκ τῆς θέσεως της, θεωρεῖ ώς ἀπαραίτητον διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν προβλεπόμενῶν ὑπὸ τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου τοῦ «μείζονος λιμένος λιμενικῶν ἔργων». Ἀλλωστε ἡ νῆσος, μὲ κοινὴν ἀπόφασιν τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Δημοσίων "Ἐργων, ἔχει τυπικῶς ὑπαχθεῖ ἐντὸς τῆς χερσαίας λιμενικῆς ζώνης τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Διευκρινίζεται ἀπὸ πλευρᾶς Ο.Λ.Π. ὅτι τὸ ποσὸν τῶν δρ. 53 ἐκαπομψίων δὲν ἀφορᾷ τὴν οἰκοπεδικὴν ἀξίαν τῆς νῆσου Ψυτταλείας, ἀλλὰ τὴν ἀξίαν τῶν ἐπὶ ταύτης ἔγκαταστάσεων, προκειμένου τὸ Ἀρχηγεῖον

Ναυτικοῦ νὰ δυνηθῇ νὰ μεταστεγάσῃ εἰς ἄλλην θέσιν τὰς ἑκεῖ ὑπηρεσίας του.

## POYMANIKON ENDAIAFEPERON ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Καὶ ἀπὸ τὴν Ρουμανίαν ἐκδηλώνεται ζωὴν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς ώς διαμετακομιστικοῦ σταθμοῦ προωθήσεως φορτίων πρὸς Ἀμερικὴν καὶ Μέσην Ἀνατολήν, τὰ ὅποια θὰ φθάσουν εἰς Πειραιά με τὰ χερσαία μέσα ἐντὸς ἐμπορευματοκιβωτίων.

Ἐκπρόσωποι τοῦ ρουμανικοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικοῦ' Ἐμπορίου ἐπεσκέψθησαν πρόσφατα τοὺς λιμένας Θεσσαλονίκης καὶ Πειραιῶς, προκειμένου νὰ ἔξετάσουν τὰς δυνατότητας τῶν Ἑλληνικῶν αὐτῶν λιμένων διὰ νὰ παίξουν τὸν ρόλον τοῦ διαμετακομιστικοῦ σταθμοῦ κοντέινερ. "Οπως ἔγινε γνωστὸν ἡ Θεσσαλονίκη δὲν ικανοποίησε τοὺς Ρουμάνους, ἐνώ ὁ Πειραιεὺς συγκεντρώνει τὰς προτιμήσεις των.

Βεβαίως κατὰ τὰς σχετικὰς συνυμολίες εἰς Πειραιάς οἱ Ρουμάνοι δὲν καθώρισαν τὸν ὅγκον τῶν ὑπὸ διαμετακόμιστιν φορτίων των.

## Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ Δ)Ξ «LESTE»

Παρετάθη μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1978 ἡ ἀδεια λειτουργίας του ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Leste» ως πλωτοῦ ἐργοστασίου χημικοῦ διαχωρισμοῦ υγρῶν λυμάτων πάστης φύσεως (slops) ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς καὶ εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν (borεια ἀκτὴ Κυνουσούρας) ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δρους καὶ προϋποθέσεις, οἱ ὅποιαι συμπληρώνονται καὶ ἀποσαφηνίζονται, ἀπὸ πλευρᾶς Ο.Λ.Π., ώς ἔχει:

α.— Τὸ προβλεπόμενον ἐκ δρ. 20 ἀνά τοννον δικαίωμα χρήσεως λιμένος ἐπὶ διακινούμενων προϊόντων τοῦ πλωτοῦ ἐργοστασίου ἐπεδλήθη ώς γενικὸς μέσος δρος ἐπὶ παντὸς προϊόντος παραγωγῆς του, ἀνεξαρτήτως ποι-

ότητος καὶ βαθμοῦ ἐπεξεργασίας αὐτῶν.

6.— Τὸ ἀνώτερω δικαίωμα θὰ ἀναπροσαρμοσθῇ κατὰ τὴν γενικὴν αὔξησιν τῶν τιμολογίων τοῦ Ο.Λ.Π.

γ.— Οι ἐκπρόσωποι τοῦ πλοίου ὑποχρεοῦνται ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαπενθέμερου ἐκάστου μηνὸς ὅπως καταθέτουν εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ὀργανισμοῦ κατάστασιν - δήλωσιν, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἐμφανίζωνται αἱ διακινηθεῖσαι ποσότητες προϊόντων παραγωγῆς τοῦ προηγουμένου μηνός. Παράλειψις ἔγκαιρου προσκομίσεως τῶν ὡς ὅνων καταστάσεων καὶ τακτοποίησεως τῶν οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων ἀποτελεῖ λόγον ἀνακλήσεως ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν παραχωρηθεισῶν θέσεων ἀγκυροβολίας.

## Η ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ TRANZIT

Κατεκυρώθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐπαναληπτικοῦ διαγωνισμοῦ περὶ παραχωρήσεως τῆς χρήσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 7 ἀποθῆκης τοῦ τρίτου όρφου τοῦ κτιρίου τῆς 'Ἄκτης Ξαθερίου (τέως ΠΛΑΓΑΕ)' ἐπ' ὄνοματι τῶν ἑταίρων τροφοδοσίας πλοιών «ΕΙ καὶ Δ. 'Αθανασιάδης ΕΒΑΕ» καὶ «'Αστήρ Τράνζιτ ΕΠΕ». Αἱ δύο ἑταίραια ἀναλαμβάνουν ἑξήμεσιες (126 τετρ. μέτρ.) τὴν χρήσιν τῆς ἀποθήκης ἀντὶ ἐπηρίου μισθώματος 770 δρ. ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον. Αἱ ἐν λόγῳ ἑταίραια θὰ εἰναι ἀλληλεγγύως καὶ εἰς ὅλοκληρον ἐκάστη ὑπεύθυναι ἔναντι τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις των.

## Ο Κ. Μ. ΚΑΜΑΡΗΣ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Ο γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Μιλτ. Κάμαρης θὰ ἐκπροσωπήσῃ τὸν 'Ὀργανισμὸν εἰς τὴν διεθνῆ διάσκεψιν Seatrede Conference ἡ ὅποια θὰ γίνη εἰς Λονδίνον ἀπὸ 4 - 5 Απριλίου ἔτε.

Ἡ ἐν λόγῳ διάσκεψις θὰ ἀσχοληθῇ μὲν διάφορα ναυτιλιακὰ θέματα καὶ εἰδικώτερα μὲν θέματα ποὺ ἐνδιαφέρουν τοὺς λιμένας.

## ΟΙ ΓΕΡΑΝΟΙ

Τὸ ποσὸν τῶν τεσσάρων ἑκατομμυρίων

# 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

  
**el Greco**  
SHIPPING ENTERPRISES

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

# 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

δρασμών περίπου καλείται νά πληρώσῃ ό Ο. Λ.Π. εις τόν ούγγρικόν οίκον «Ganz» — προμηθευτήν τών 17 ήλεκτροκινήτων γερανών — λόγω αναθεωρήσεως τών τιμών τών έργασιών συναρμολογήσεως κατά τό χρονικόν διάστημα, από μηνός Μαρτίου έως καὶ 'Ιουνίου 1977.

Εύλογον προβάλλει τό έρώτημα όντα αἱ έργασίαι συναρμολογήσεως προεδρέποντο ἡ ἄχι από τήν σχετικήν σύμβασιν. Τό ποσόν πάντως διὰ τόδον μικρόν χρονικόν διάστημα (τέσσαρες μῆνες) θεωρεῖται ύψηλόν.

Ἐν τῷ μεταξύ πληροφορίαι ἀναφέρουν ὅτι ὁ Ο.Λ.Π. ἔχει προμηθευτή τούς ἐν λόγῳ γερανούς ἀπό τήν ἐποχὴν τῆς ἐπταστίας καὶ σταδιακῶς «στήνουσαί» μὲν κινδυνον ὅταν ὀλοκληρωθῇ τό «στήσιμον» νά ἔχουν καταστῆσαι οἱ γερανοί ξεπερασμένοι ἡ ἀντιπαραγωγικοί. 'Εφ' ὅσον ὁ Ο.Λ.Π. δὲν είχε τήν ανάγκην ὅλων τῶν γερανῶν αὐτῶν, τότε δὲν δυνάμεθα νά κατανοθήσαμεν, διατί αὐτὴ ἡ συσσωρευμένη προμήθεια μὲν ἀποτελεσματοῦ ὁ 'Οργανισμός, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐλληνικὴ οἰκονομία γενικώτερον, νά ζημιώνωνται σημαντικῶς;

Βεβαίως ἡ προμήθεια δὲν δαρύνει τάς διακήσεις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπό τήν μεταπολίτευσιν καὶ ἐντεύθεν, ἀλλὰ αὐτὸν δὲν σημαίνει ὅτι δὲν πρέπει νά καταλογισθῶν εὐθύναι ἔκει ὅπου ὑπάρχουν. Καὶ εἰς τήν περίπτωσιν τῶν γερανῶν ὑπάρχουν.

### NEA ΑΠΟΘΗΚΗ

Ἐνεκρίθη ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ μελέτη κατασκευῆς ἀπόθηκης, διαστάσεων 25X150 μέτρων εἰς τό κρηπίδωμα Ν - Ξ Κερατοπύργου, προϋπολογισμοῦ δαπάνης 26 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Ἡ ἀνάθεσις κατασκευῆς τοῦ ἔργου θὰ γίνη κατόπιν διαγωνισμοῦ.

### ΥΠΑΛΛΗΛΑΙΟ Ο.Λ.Π. ΕΙΣ Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

Δύο τεχνικοί ὑπάλληλοι τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ μεταβούν ἀπό 27 - 30 τρέχοντος μηνὸς εἰς "Εἰνγκεν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, προκειμένων νά συμμετάσχουν εἰς ἐνημερωτικήν συνάντησιν, ἐπί θεμάτων κατασκευῆς καὶ λειτουργίας διαφόρων τύπων αὐτοκινήτων γερανῶν κλπ., τήν ὥποιαν διοργανώνει ὁ γερμανικός οἶκος Liebherr.

### ΣΥΝΤΟΜΑ

Ἐνεκρίθη πίστωσις 475.000 δρχ. διὰ τήν κατόπιν διαγωνισμοῦ προμήθειαν ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π. συστοιχιῶν συσσωρευτῶν διὰ τά περινοφόρα όχηματα Shinco.

• Ἀνεδλήθη ἡ κατακύρωσις τοῦ διενεργούθεντος τήν 11ην παρελθόντος 'Οκτωβρίου διαγωνισμοῦ διὰ τήν προμήθειαν 12 ἐλκυστήρων (τρακτέρ) ρυμουλκήσεως ἡμιρρυμουλκεμένων όχημάτων.

• Ἐπαναλαμβάνεται ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π. διαγωνισμὸς προμηθείας ἀγκίστρων καὶ ἀντιδάρων διὰ τοὺς ηλεκτροκινήτους γερανούς αὐτοῦ.

• Πίστωσιν 17.850.000 δρχ. ἐνέκρινεν ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τήν προμήθειαν 2.500.000 λίτων πετρελαίου, πρὸς κάλυψιν ἀναγκῶν του.

• Διὰ τήν κατασκευήν κρηπιδώματος εἰς τήν νηοδόχην Κερατοπύργου ἐνεκρίθη ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π. πίστωσις 2.300.000 δρχ.

• Ἐργασίαι ἐπιστρώσεως τοῦ 6' τμήματος τοῦ χώρου διακινήσεως ἐμπορευματοκινήσεων θὰ ἐκτελεσθούν ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π. Τό ἔργον είναι προϋπολογισμοῦ 6 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

• Συμπληρωματικαὶ ἔργασίαι ἀνακαίνισεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς ὀδοποιητικῶν ἔργων ύψους 1.700.000 δρχ. θὰ ἐκτελεσθούν ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π.

• Κονδύλιον 5.038.000 δρχ. ἐνεκρίθη τελευταίως ὑπό τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τήν πληρωμήν ἐκτελεσθέντων εἰς τήν λιμένα ἔργων.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Η συνερχομένη είς τὸ Ἀμβούργον διπλωματική διάσκεψις ἐπὶ τοῦ σχεδίου τῆς UN CTAD περὶ ἀναμορφώσεως τῆς διεθνούς συμβάσεως Βρυξελλῶν 1924 «περὶ ἐνοποίησεως κανόνων ἀφορώντων εἰς τὰς φορτωτικὰς» θὰ ἔχῃ ν' ὀντιμετωπίσῃ δυσχερή προβλήματα. Διότι ναὶ μὲν ἡ ἀναμορφωσις ἐγένετο πρὸς ἴκανονοποίησιν τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, πλὴν διὰ νὰ καταστῇ σύμβασις πρέπει νὰ γίνεται ἀποδεκτὴ ὑπὸ τοῦ μεγαλύτερου ναυτιλιαῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν χωρῶν. Δὲν πρέπει νὰ παραράται ὅτι ἡ ὑπὸ ἀντικατάστασιν σύμβασις τοῦ 1924, τεθεῖσα ἐν Ιοχύτῳ 1931 συνεκέντρωσε τὰς ἐπικυρώσεις 81 κρατῶν. Πράγμα τὸ ὄποιον ἀποτελεῖ μεγάλην ἐπιτυχίαν ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι πλεῖστοι σσοι διεθνεῖς συμβάσεις τίθενται ἐν Ιοχύτῳ λίαν δυσχερῶς καὶ βραδέως, ἐπικυρωμέναι ὑπὸ περιωρισμένου ἀριθμοῦ κρατῶν.

Ἐν ἑταῖς τῶν κυριωτέρων θεμάτων, ἐπὶ τοῦ ὄποιον προβλέπεται νὰ διεξαχθῇ ἀγών ἀποτελεῖ τὸ θέμα τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτικοῦ πταίσματος. Ἡ διάταξις αὐτὴ μὴ περιληφθεῖσα εἰς τὸ ὑπὸ συζητησιν σχέδιον, θὰ γίνην προσπάθεια νὰ ἐπανεισαχθῇ εἰς τὸ κείμενον, ἵστως καὶ μόνον διὰ τὸ καθαρῶν ναυτικῶν (καὶ ὅχι τὸ διοικητικὸν) πταίσμα τοῦ πλοιάρχου. Τὴν ἐπανεισαγωγὴν ταύτην εἶχον ἐπιχειρήσει καὶ κατὰ τὰς συζητήσεις τοῦ σχεδίου

οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Γερμανίας, Ἀγγλίας, Βελγίου, Ρωσίας καὶ Πολωνίας, μὲ τὸ ἐπιχειρήμα ὅτι ὁ περιορισμός τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου δικαιολογεῖται ἀποδύτως ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ διακυβέρνησις τοῦ πλοίου ἐκφέγει τελείως πάστης δυνατότητος ἐπεμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Εὐρέθησαν σμῶς πρὸ τῆς ἀνυποχωρήστου θέσεως τῆς μεγάλης πλειοψηφίας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, αἱ ὄποιαι ἡρήνθησαν τὴν τροποποίησιν ταύτην, ὑποστηρίζουσσι ὅτι ἡ ἐξαίρεσις τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τῶν πταισμάτων τῶν ὑπὸ αὐτοῦ προστηθέντων ἀποτελεῖ ἀνωμαλίαν νομικῶν ἀντιτιθεμένην πρὸς τὴν κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον εὐθύνην τοῦ μεταφορέως. Ορισμέναι μάλιστα ἔξι αὐτῶν ἐπροχώρησαν περαιτέρω, προτείνουσσαι — χωρὶς σμῶς ἡ πρότασις τῶν νὰ γίνην δεκτή — στοιχεῖαν εἰς τὴν διεπομένου ὑπὸ ἀλλοδαποῦ δικαίου, τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως διὰ τὴν ἐλλειψιν ιδίου πταισμάτος τοῦ πλοιοκτήτου, φέροντας ὅ τιδιος ὁ πλοιοκτήτης.

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ εἰς Ἀμβούργον σύγκλισις τῆς διοσκέψεως θεωρεῖται ως μὴ εύνουσσα τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας τοῦ τρίτου κόσμου, αἱ ὄποιαι στερεόμενα κατὰ κανόνα εἰδικῶν ἐμπειρογνωμόνων δὲν διαθέτουν διπλωματικούς ἐκπροσώπους εἰς τὴν Γερμανίαν, ἔχουσαι μόνον τὰς μονίμους ἀντιπροσωπείας των παρὰ τῷ Ο.Η.Ε. εἰς Γερμανίαν καὶ κυρίως εἰς Ν. Υόρκην.

## Εἰσαγγελική γνωμοδότησις

### ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 2/1977

(Περίληψις)

Γνωμοδοτῶν: Ά. Δαδούκης, Αντιεισαγγελεὺς Πρωτοδικῶν Πειραιῶς.

① «Πλειστηριασμὸς ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν». — Διαγροιφὴ ἐκ τοῦ ἐλληνικοῦ νηολογίου ἡ μεταγραφὴ δυνάμει κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως πλειστηριασμοῦ ὀλοκληρωθέντος εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. — Εἰς τὶ δύναται νὰ συνίσταται ὡς ὑπὸ τοῦ νηολόγου καὶ ναυτικοῦ ὑποθηκοφύλακος ἔλεγχος τῶν ἐγγράφων τοῦ αἰτοῦντος τὴν μεταγραφὴν ἡ διαγραφήν.

② «Ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος πλοίου, εἴτε συμβατική εἴτε ἀναγκαστική, ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς σημαίας τοῦ

πλοίου. — 'Εφ' ὅσως σμῶς πρόκειται περὶ κτήσεως τῆς κυριότητος κατόπιν ἀναγκαστικοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν γενομένου πλειστηριασμοῦ, καθ' ὃν συνέπραξε ἡ ἀλλοδαπὴ δημοσία ἀρχή, ἀρμόδιον διὰ τὴν ρύματος τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως δίκαιον τυγχάνει τὸ τοῦ πλοίου τὸ πλειστηριασμόν. — 'Ο πρὸς μεταγραφὴν τίτλος τοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν εἰς ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν κτηθέντος πλοίου δέν ἀπαιτεῖται νὰ κηρυχθῇ ἐκτελεστὸς ἐν Ἐλλάδι, ὁ δὲ νηολόγος καὶ ναυτικὸς ὑποθηκοφύλαξ δὲν δικαιούται εἰς ἔλεγχον τῆς ἀληθείας τῶν ὑποβαλλομένων ἐγγράφων.

### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρ. 904 § 1 ΚΓΙΟΔ ἀναγκαστική ἐκτελέσις δύναται νὰ γίνη μόνον ἐπὶ τῇ βάσει τίτλου ἐκτελεστοῦ, τίτλοι δὲ ἐκτελεστοὶ εἶναι μεταξὺ τῶν ὄλλων καὶ οἱ ἀλλοδαποὶ τίτλοι, οἱ κηρυχθέντες ἐκτελε-

στοὶ ἐν Ἐλλάδι. Διὰ νὰ κηρυχθῇ ἀλλοδαπὸς τίτλος ἐκτελεστὸς ἐν Ἐλλάδι πρέπει κατ' ἄρθρ. 905 § 2 ΚΠολΔ νὰ εἶναι ἐκτελεστὸς κατὰ τὸ δίκαιον τοῦ τόπου τῆς ἐκδόσεως του καὶ νὰ μὴ ἀντίκειται εἰς τὰ χρησταῖς ἡθῇ. Εἰδικῶς διὰ τὰς ἀλλοδαπὰς διαιτητικὰς ἀποφάσεις πρέπει νὰ συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις τοῦ ἄρθρ. 903 ΚΠολΔ, διὰ δὲ τὰς ἀλλοδαπὰς δικαστικὰς ἀποφάσεις αἱ προϋποθέσεις τοῦ ἄρθρ. 323 ἄρθρ. 2 ἔως 5 ΚΠολΔ. Οὕτως ἐὰν δανειστής θέλῃ νὰ προῦῃ εἰς ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοίου τοῦ δανειστοῦ του εἰς Ἐλλάδα, ἐπὶ τοῦ ὄποιου ἔχει ἐγγράψει ὑποθηκήν δυνάμει ὑποθηκικοῦ συμβολαίου διεπομένου ὑπὸ ἀλλοδαποῦ δικαίου, τὸ ἀρμόδιον Δικαστήριον (Μονομέλες Πρωτοδικείον ἄρθρ. 905 § 1 ΚΠολΔ) θὰ ἔξετάσῃ ἐὰν τὸ ὑποθηκικὸν συμβόλαιον είναι ἐκτελεστὸν κατὰ τὸ διέπον αὐτὸν δίκαιον καὶ ἔαν ἡ ἐκτέλεσις δὲν ἀντίκειται εἰς τὰ χρησταῖς ἡθῇ η εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν. Μετὰ τὴν κηρύξιν ἐκτελεστοῦ τοῦ ἀλλοδαποῦ τίτλου δύναται νὰ ἀρχίσῃ ἐν Ἐλλάδι η ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις, ητοις τελειούται διὰ τὰς κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπαλλήλου ὑπέρ τοῦ τοῦ ὑπερβεματιστοῦ κατὰ τὸν δημόσιον ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμόν.

Προσκειμένου περὶ ἐν Ἐλλάδι λαβόντος χώρων πλειστηριασμοῦ ὁ Νηολόγος ὑποχρεούται αἵτηση τοῦ ὑπερθεματιστοῦ πρωσκομίζοντος τὴν κατακυρωτικὴν ἐκθεσιν, νὰ προῦῃ εἰς σημείωσιν τῆς ἀλλαγῆς τῆς κυριότητος η εἰς διαγραφὴν τοῦ πλοίου ἀπό τὰ νηολόγια, ἐφ' ὃσον συντρέχουν καὶ ὠρισμέναι ἄλλαι προϋποθέσεις, αἱ ὄποιαι σμῶς δὲν ἔχουν σχέσιν μὲ τὸ δίκαιον τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως. Ως ἐν τῇ εἰσαγγελικῇ γνωμοδότησης ἀναφέρεται, ὁ νηολόγος δὲν δικαιούται νὰ ἐλέγχῃ τὴν ἀλήθειαν τῶν δικαιολογητικῶν τοῦ αἵτησης τῆς σημείωσιν τῆς μεταβολῆς εἰς τὸ νηολόγιον. 'Ο ἔλεγχος του είναι ἔλεγχος τῆς τυπικῆς νομιμότητος τῶν στοιχείων. Εἰς τὰ πλαίσια δὲ τοῦ ἐλέγχου τούτου ὄφελει νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἐγγραφήν, ἐὰν π.χ. ἐκ τῆς κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως προκύπτη σαφῶς ὅτι πλειστηριασμὸς ἐγένετο κατὰ παράδεσιν τῶν περὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως διατάξεων τοῦ ΚΠολΔ.

'Ἐὰν ὁ πλειστηριασμὸς ἔλαβεν χώρων εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, ὁ πρὸς μεταγραφὴν τίτλος δὲν ἀπαιτεῖται, ἀλλ' οὐτε δύναται νὰ κηρυχθῇ ἐκτελεστὸς ἐν Ἐλλάδι, προσκειμένου νὰ γίνῃ ἡ σχετικὴ ἐγγραφὴ εἰς νηολόγιον. 'Η κατακυρωτικὴ ἐκθεσις (τελευταία πρᾶξης πλειστηριασμοῦ) δὲν είναι, τουλάχιστον κατὰ τὸ ἡμέτερον δίκαιον καὶ τὰ γνωστὰ ἀλλοδαπὰ δίκαια, τίτλος ἐκτελεστὸς, δηλαδὴ τίτλος δυνάμει διατάξεων τοῦ ὄποιου δύναται νὰ γίνῃ

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU  
TELEX: 121529 AR

PHONE: 33 - 3836  
NIGHT: 33 - 3188

**GEORGE A. STAMATIOU**  
(ex TAKIS CONTOGEORGIS)  
IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER  
WAREHOUSE AND OFFICES  
BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

άναγκαστική έκτελεσις, άλλα τίτλος κυριότητος. Τὸ αὐτὸ λεκτέον καὶ ἄν κατὰ τὸ ἀλλοδαπὸν δίκαιον ἡ κατακυρωτικὴ πρᾶξις εἶναι δικαστικὴ ἀπόφασις. Διότι ἡ ἀπόφασις αὕτη δὲν εἶναι τίτλος ἔκτελεστὸς καίτοι δικαστικὴ ἀπόφασις. 'Ενδεχομένως νῦν ἔνειζη τὸ γεγονός ὅτι εἶναι δυνατόν δι' ἓν συγκεκριμένων χρέος (πλοίου, διαδίκους, ὑποθηκικὸν συμβόλαιον) νῦν μὴ δύναται νὰ χωρίσῃ ἀναγκαστική ἔκτελεσις ἐν Ἐλλάδι (ἐάν αὐτὴ πρέπει νὰ γίνῃ ἐν Ἐλλάδι λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐνταῦθα), λόγω ἀρνήσεως τοῦ Δικαστηρίου νὰ κηρύξῃ ἔκτελεστὸν τὸν ἀλλοδαπὸν τίτλον (π.χ. διά λόγους δημοσίας τάξεως ἄρθρ. 905 § 2 ΚΠοΔ) καὶ συνεπῶς νῦν μὴ τίθεται θέματος καταχωρίσεως εἰς τὸ νηλόγιον, ἐνώ βάσει τῶν αὐτῶν ἀκριβῶς περιστατικῶν νῦν δύναται νὰ συντελεσθῇ ἀναγκαστική ἔκτελεσις εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ὑποχρεούσα τὸν νηλόγον νὰ προθῇ εἰς τὴν καταχώρισιν. "Ομως ἡ ἐλληνικὴ δημοσία τά-

ξις καὶ τὰ χρηστὰ ἥθη δὲν προσβάλλονται διά τῆς π.χ. διαγραφῆς πλοίου ἐκ τῶν νηλογίων κατόπιν πλειστηριασμοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν δυνάμει τίτλου, ὁ ὅποιος ἐν Ἐλλάδι δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ κηρυχθῇ ἔκτελεστός, διότι αἱ πράξεις τοῦ νηλόγου δὲν ἀποτελοῦν πράξεις ἀναγκαστικῆς ἔκτελέσεως. "Έχουν κύριον λόγον ὑπάρξεως τὴν τήρησιν τῆς δημοσίτητος χάριν τῶν τρίτων. Δὲν δύναται συνεπῶς νὰ παραπονεθῇ ὁ πλοιοκτήτης διά τὴν τοιαύτην διαγραφὴν ἐπικαλούμενος τὰ χρηστὰ ἥθη ἡ τὴν δημοσίαν τάξιν, διότι διὰ τῆς πράξεως τοῦ ὁ νηλόγος δὲν συμβάλλει εἰς τὴν πρασδόλην τῶν. Οὔτε τὰ χρηστὰ ἥθη καὶ ἡ δημοσία τάξις προσβάλλονται ἐκ πράξεων συντελεσθεισῶν ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικράτειας.

"Ομως ὁ "Ἐλλην νηλόγος δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γνωρίζῃ, ἐάν ἡ κατακυρωτικὴ ἔκθεσις εἰς τὸν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ πλειστηριασμὸν εἶναι «τυπικῶς ἐν τάξει», προκειμένων νὸ προ-

βῆ εἰς τὴν αἰτουμένην σημείωσιν εἰς τὸ νηλόγιον. Τὸ ἐάν δὲ εἶναι τυπικῶς ἐν τάξει ἡ κατακυρωτικὴ ἔκθεσις θὰ μᾶς τὸ εἶπη, ὡς ὅρμης γνωματεύει ὁ 'Ἀντεισαγγελεὺς Πρωτοδικῶν, τὸ δίκαιον τοῦ τόπου τῆς ἀναγκαστικῆς ἔκτελέσεως καὶ ὅχι τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου (ἔλληνικὸν). 'Ἐάν ὁ νηλόγος δὲν γνωρίζει τὸ δίκαιον τοῦτο ὁ αἰτῶν φείλει ν' ἀποδείξῃ ὅτι συμφώνως πρὸς τὸ δίκαιον τοῦ τόπου τοῦ πλειστηριασμοῦ ἡ προσαγομένη κατακυρωτικὴ ἔκθεσις ἀρκεῖ διὰ τῆς τὴν αἰτουμένην σημείωσιν εἰς τὸ νηλόγιον. Εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν μία δεδιώσις τοῦ νηλόγου τοῦ τόπου τοῦ πλειστηριασμοῦ, ὅτι ἐπὶ τῇ δάσει τῶν τεθέντων ὑπ' ὄψιν τοῦ ἐγγάρφων θὰ προέβαινεν εἰς τὴν αἰτουμένην σημείωσιν, φρονοῦμεν ὅτι θὰ ἀποτελῇ τὸ ἐλάχιστον, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει νὰ προσκομίζῃ ὁ αἰτῶν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΚΑΣ  
Δικηγόρος, δ.ν.

You get  
what you  
need not  
what's available

Supply to all  
continental ports



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

**Friedrich Sänger**

**General Shipstore Merchant Import-Export**

2 Hamburg Freeport  
Alter Wandrahm 4  
Phone 33 75 51  
Telex 2161 675

23 Kiel  
Hauptgüterbahnhof  
Tonberg 15  
Phone 68 42 60  
Telex 2 92 787

Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.

Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

## ΑΜΙΑΝΤΟΣ

**Κατεργασία AMIANTΟΥ ἐτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εὐαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd)**  
**ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιὸς ἢ ἐκ ναυαγίων)**

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ASEXSUPPLIES

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

Ποιότης C30 ίνώδ. σ/κ 30 κλ. πρ. 5,50 δρ. κλ.  
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)  
» BP τ Μαγν. ίνώδ. σ/κ 25 κλ πρ 8,50 δρ κλ

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 28 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 50 Η ΠΛ.  
(Νέα συγκρ. σύνθεσις)

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ.  
Σ/Κ 30 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 9.— (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 11,50 κλ  
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

» F33 Φίλτρων ίνώδ. σ/κ 22 κλ. πρ. 20 δρ. κλ.

1. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ινώδης) σ/κ 23 κλ πρ 11,50 κλ  
(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙΑ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ;

Είς σημαντικός σταθμός πρὸς μίαν μεγαλύτεραν ἀσφάλειαν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς πετρελαιοειδῶν ἐστημένη κατὰ τὴν τελευταῖαν Διάσκεψιν τοῦ IMKO εἰς τὸ Λονδίνον. Κατόπιν ἐντακτικῶν συζητήσεων δύο ἔδονταν μεταξὺ ἐμπειρογνωμόνων ἀπὸ 62 χώρας αἵτινες ἔλασον μέρος εἰς τὴν Διάσκεψιν, ἐνεκρίθησαν ὅμφων πληθώρα τεχνικῶν μέτρων ἀποσκοπούντων εἰς τὴν μείωσιν τῶν κινδύνων ρυπάνσεως τῶν ὡκεανῶν.

Ἡ Διάσκεψις αὕτη συνεκλήθη κατόπιν ἐπιγούσσης αἵτησεως τοῦ Προέδρου Κάπτερ. Κατὰ τὴν διάρκειαν αὕτης εὑρέθησαν ἀντιμέτωποι αἱ ἀμερικανικαὶ προτάσεις καὶ ἑκεῖναι αἱ ὄποιαι ὑποστηρίζονται ὑπὸ τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ τῆς πλειοψηφίας τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν δυνάμεων.

Αἱ ΗΠΑ ἀνησυχοῦσσαι ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀτυχημάτων δεξαμενοπλοίων, ἀτινα συνέβησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν των, ἐπρότειναν ὅπως, δλα τὰ νεοναυπηγούμενα δεξαμενοπλοία τῶν 20 χιλ. τόνων γκρός ἐφοδιάζωνται δι' εἰδικῶν δεξαμενῶν ἔρματος.

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐμπειρογνῶμονες ἐπεδιώκουν νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου ὡς δεξαμενῶν ἔρματος, διότι τὰ κατάλοιπα πετρελαίου ἀναμιγνύομενα μὲ τὸ θαλάσσιον ὕδωρ καὶ ἀπορριπτόμενα κατὰ τὴν φόρτωσιν ρυπαίνουν τὴν θάλασσαν.

Τὸ θαλάσσιον ἔρμα ἀπαραίτητον διὰ τὴν σταθερότητα τοῦ σκάφους καθίστατο σύτῳ ὁ κυριώτερος φορεὺς τῆς ρυπάνσεως ἐφόσον αἱ ἴδιαι δεξαμεναὶ ἔχρησιμοποιοῦντο διὰ φορτίον καὶ ἔρμα. ᩧ ιδέα τῶν χωριστῶν δεξαμενῶν ἔρματος ἐφαίνετο εἰς αὐτοὺς ἡ πλέον ἰδινὴ λύσις, ἀν δεδαιος δὲν ἐπεδύρουν οἰκονομικῶς τὴν ναυπήγησιν.

Ἄπὸ τῆς ιδιῆς τῶν πλευρᾶς οἱ Βρετανοὶ προέτειναν ἐν νέον σύστημα πλύσεως τῶν δεξαμενῶν δι' ἔγχυσεως πετρελαίου ὑπὸ ὑψηλῆς πίεσιν. ᩧ Ήτο μία μέθοδος κατὰ πολὺ οἰκονομικῶρα (τὸ ἐν δέκατον τοῦ κόστους ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα), πλὴν ἡ τεχνικὴ αὕτη ἐπρεπε νὰ συνοδεύεται ἀπὸ ἐν σύστημα ἔξδου τῶν ἀδρανῶν ἀερίων πρὸς ἀποφυγὴν τῶν κινδύνων ἐκρήξεως κατὰ τὴν πλύσιν.

Τέλος, μία μέση λύσις ἔξευρέθη. ᩧ Απαντά τὰ σκάφη μεταφορᾶς ἀργοῦν πετρελαίου καὶ παραγώγων διυλίσεως, ἀνα τῶν 40.000 τόν. γκρός, ὀφείλουν ἀπὸ τούδε καὶ μέχρι τὸ

1981 νὰ ἐφαρμόσουν τὸ ἐν ἦ τὸ ὄλλο σύστημα. "Οσον ἀφορᾶ τὰ δεξαμενόπλοια, ἀτινα θὰ ναυπηγοῦνται εἰς τὸ μέλλον, ἐέθη τὸ δριον τῶν 20.000 τόνων, δι' ἑκεῖνα ἀτινα θ' ἀποσχοῦνται εἰς τὰς μεταφορᾶς ἀργοῦν πετρελαίου καὶ μὲ δλίγας παραλλαγάς τὸ δριον τῶν 30.000 τόνων διὰ τὰ μεταφέροντα παράγωγα.

Ἡ Διάσκεψις αὕτη τοῦ IMKO ἐνισχύει οὕτω τὰ ιοθετηθέντα μέτρα διὰ τῶν Συμβάσεων τοῦ 1973 καὶ 1974 διὰ τὴν ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης καὶ ἀσφαλείας τῶν πλοίων. ᩧ ἐφαρμογὴ τῶν μέτρων τούτων ἀπομένει εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν 62 χωρῶν, αἵτινες συμμετέσχουν.

"Ἄς εὐχόμεθα ὅπως μία προσεκής Διάσκεψις ἀσχολοῦθη σοθαρῶ μὲ τὰ προβλήματα σημαίας καὶ τῆς καταλληλότητος τῶν πληρωμάτων, τὰ ὄποια τὰ ἐπανδρώνουν. Θέμα τὸ ὅποιον δλοι οἱ συμμετασχόντες εἰς τὴν Διάσκεψιν ἔχαρακτήρισαν ὡς τὸ πλέον σοφαρόν.

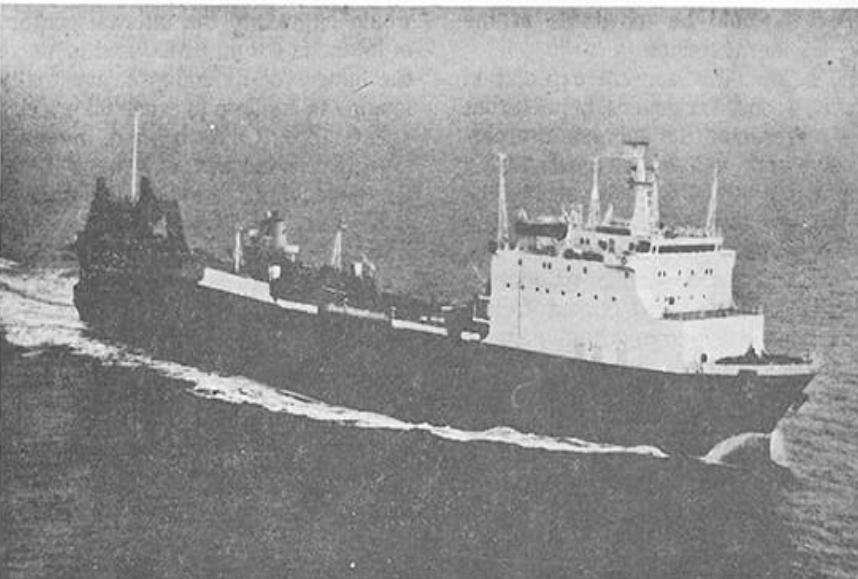
## ΠΕΡΙΣΤΡΕΦΟΜΕΝΗ ΡΑΜΠΑ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

Προσφάτως παρεδόθη ἀπὸ Ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον εἰς τοὺς "Ελληνας Ιδιοκτήτας του τὸ

νέον ρό-ρό «Οσεαν Τρανσπόρτερ», τὸ ὅποιον εἶναι ἐφωδιασμένο μὲ τὴν τρίτην περιστρεφομένην ράμπα ποὺ κατασκευάζεται εἰς τὸν κόσμον. "Οπως καὶ αἱ δύο πρώται, οὔτω καὶ αὐτὴ εἶναι κατασκευῆς τῆς «Καύσμπα» Ινταστρου Κο. Λτδ., ἐντολοδόχου κατασκευαστοῦ τῆς «Ναδίρε Κάργκο Γκίαρ», ἡ ὅποια ἀντιπροσωπεύεται ἐν 'Ελλάδι ἀπὸ τὴν BIO-LIM ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ.

Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ τὰ ἔξης συστήματα τῆς «Καύσμπα - Ναδίρε»:

- 1) Περιστρεφομένη ράμπα συνολικοῦ μήκους 25 μ. καὶ πλάτους 8 μ. ᩧ ράμπα τηματορεὶ νὰ ἀσφαλισθῇ εἰς 5 διαφορετικὰς θέσεις, δηλ. κατ' εὐθεῖαν ὅπισω, 22 μοῖραι δεξιὰ καὶ ἀριστερὰ καὶ 40 μοῖραι δεξιὰ καὶ ἀριστερά. ᩧ λειτουργία τῆς ράμπας καὶ διὰ μηχανισμὸς περιστροφῆς εἶναι ὁ ίδιος μὲ τὶς ράμπες ποὺ πορεδόθησαν ἀπὸ τὴν «Καύσμπα» εἰς τὰ πλόια τῆς «Χάνσα Λάιν». ᩧ ράμπα αὕτη εἶναι σχεδιασμένη διὰ νὰ σηκώνῃ τρέιλερς τῶν 80 τόνων.
- 2) Στεγανὴ θύρα πρύμητης, καθαροῦ ἀνοίγματος 11.3X6.5 μ., ποὺ λειτουργεῖ ὑδραυλικῶς.
- 3) Ἀσσανοέρ μεταξὺ κυρίου καὶ ὑπερκαταστρώματος διαστάσεων 18.63X3.83 σχε-



Τὸ «Οσεαν Τρανσπόρτερ» κατὰ τὸν δοκιμαστικὸν τοῦ πλούν.

*The largest ships agency company in southern Africa in the service of the Hellenic Merchantile Marine*

## Freight Services Ships Agency Company Limited

CAPE TOWN:  
P.O. BOX 702, CAPE TOWN 8000  
TELEX 57-7932 — 57-7614  
CABLES "SEAFREIGHT"  
TELEPHONE (021) 45-4011/8

PORT ELIZABETH:  
P.O. BOX 1108, PORT ELIZABETH 6000  
TELEX 74-7181  
CABLES "SEAFREIGHT"  
TELEPHONE (041) 52-3620/4

DURBAN:  
P.O. BOX 1020, DURBAN 4000  
TELEX 6-2540 — 6-0185  
CABLES "SEAFREIGHT"  
TELEPHONE (031) 31-8174/80

RICHARDS BAY:  
P.O. BOX 247, RICHARDS BAY 3900  
TELEX 6-0434  
CABLES "BAYBULK"  
TELEPHONE (0351) 51351/2/3

EAST LONDON:  
P.O. BOX 2, EAST LONDON 5200  
TELEX 75-761  
CABLES "SEAFREIGHT"  
TELEPHONE (0431) 2-6787/8

WALVIS BAY:  
P.O. BOX 4, WALVIS BAY 9190  
TELEX 56-747 — 56-750  
CABLES "SEAFREIGHT"  
TELEPHONE (0642) 2211/8

For further details please contact:

R. Caracandas, P.O. Box 4449, Johannesburg 2000. Telex 83400/4. Telephone 36-7111.



διασμένον διά βάρος τρέιλερς 45 τόν. Λειτουργεί μὲ συστοιχίαν ώθησεως καὶ ἀσφαλίζει μὲ ύδραυλικὰ μέσα.

4) 'Ασσανσέρ μεταξύ «τάνκτοπ» καὶ κυρίου καταστρώματος διαστάσεων 18.06X3.26 μ., σχεδιασμένον διά βάρος τρέιλερ 45 τόνων, τὸ ὅποιον λειτουργεῖ ἐπίσης μὲ συστοιχίαν ώθησεως.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ «Οσεαν Τρανσπόρτερ» ἔχουν ὡς ἀκολούθως: Μῆκος δύλικον 136,19 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 120 μ., πλάτος 20 μ., ὑψος 13,80 μ., μεγίστον δύθισμα 6,81 μ. 'Ολικὴ χωρητικότης 3.748 τόνων καὶ d.w. 5.692 τόνοι. Μηχανή MAN δεκακύλινδρος, τύπου 52(5)55, ισχύος 10.550 ίππων εἰς τὰς 450 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Μεγίστη ταχύτης 21,6 κόμβων. Πλήρωμα 43 ἀτόμων.

Δύναται νὰ παραλάβῃ 105 μεγάλα τρέιλερς τῶν 40 ποδῶν ἢ 404 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν.

### ΤΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΑ SSB

Σύμφωνα μὲ τὴν διεθνή σύμβασιν τοῦ 1974, ἀπὸ τῆς 1ης Ιανουαρίου ἐ.ἔ. ἀπαντά τὰ πλοῖα μεταξὺ 500 καὶ 1.600 τόν. γκρός καὶ τὰ ἐπιβατηγὰ οἰσαδήποτε χωρητικότητος ὁφείλον νὰ ἔχουν ἐφοδιασθῆ μὲ ραδιοτηλέφωνα SSB ψηφλῆς συχνότητος. 'Απὸ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς, δῆλοι οἱ παράκτοι σταθμοί, παγκοσμίως, δέχονται καὶ ἐκπέμπουν μηνύματα μόνον μὲ τὸ σύστημα SSB.

'Η σχετικὴ Ἑλληνικὴ νομοθεσία καθορίζει τὴν ύποχρεωτικὴν ἔγκατάστασιν τῶν SSB εἰς ἀπαντὰ τὰ πλοῖα ἀπὸ 250 ἕως 1.600 τόν. γκρός, τὰ ἐπιβατηγὰ ἀσχέτως μεγέθους καὶ

ἄπαντα τὰ νεότευκτα σκάφη ναυπηγηθέντα μετά τὸ 1975. Εἰς τὰς κατηγορίας αὐτᾶς περιλαμβάνονται ἄνω τῶν 1.300 σκαφῶν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

'Ἐν τούτοις, παρὰ τὰς ἐπανειλημμένας προειδοποιήσεις τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίκης Ναυτιλίας ὅτι θὰ ἀπαγορευθῇ ὁ ἀπόπλους τῶν μὴ συμμορφουμένων σκαφῶν ἀπὸ τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας, ἔνας μικρὸς μόνον ἀριθμός σκαφῶν εἶχεν ἐφοδιασθῆ μὲ SSB τὴν 1ην 'Ιανουαρίου. Οι περιστούσεις πλοιοκτήται ἥπλιζον εἰς ἀναστόλην τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου. 'Οταν δὲ ἀντελήθησαν ὅτι αὐτὸς δὲν πρόκειται νὰ συμβῇ, κατέφυγον ὁμαδικῶς εἰς τοὺς προμηθευτάς ἡλεκτρονικῶν ὄργανων οἱ ὅποιοι, δῆμος, ἡδυνάτουν νὰ καλύψουν τὴν ἀθρόαν ζήτησιν.

'Ἐδημιουργήθη οὕτω, ἐκ τοῦ μὴ ὄντος, ἔνα πρόδηλημα τὸ ὅποιον θὰ εἶχεν ἀποφευχθῆ ἐὰν οἱ πλοιοκτήται ἔστερον νὰ συμμορφωθοῦν ἔκπατρίων μὲ τὸ γράμμα τοῦ νόμου.

'Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορίκης Ναυτιλίας σπεύδει ἀφογὸν πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, ἔξαιτούμενον τὴν παράστασιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου, ἀπὸ τὰς διεθνεῖς ἀρχαῖς, διὰ τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοΐα.

### ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΟΣ ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ

Ειδικὰ προβλήματα ἀπαιτοῦνται εἰδικήν σκέψιν καὶ ἐφευρετικὸν νοῦν. 'Οταν ἔξητησαν ἀπὸ τὸν Νησιγνώμονα τοῦ Λόγδ' Ρέτζιστερ ὁφ Σίππιγκ, τὸν ὅποιον συχνά συμβουλεύονται διὰ θέματα ἀτίνα δὲν ἔχουν σχέσιν μὲ τὰ πλοῖα, νὰ ἐπιθεωρήσῃσαν σωληνώσεις αἱ ὅποιαι θὰ μετέφερον ύγραεριον εἰς πολὺ χα-

μηλάς θερμοκρασίας, ἔνα πρόδηλημα ἐξητοῦσε μίαν νέαν λύσιν.

Οἱ σωλῆνες εἶχαν μόνον 406 - 508 χιλιοστά διάμετρον, οὕτω εἰδικὸς ἐξοπλισμός ἔχρησιμοποιήθη δύοισος μὲ ἑκάνεν τοῦ ἔργου σιμοποιήθη εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν ὑπογείων ὑπονόμων.

Μία μικρὰ κάμερα τηλεοράσεως μὲ δυνατὸ φῶς ἐποιηθεῖη ἐπὶ ἡλεκτροκινήτου τρόλλευ —— τὸν μικρά, ὅποτε νὰ χωράῃ ἐντὸς τῶν σωλήνων. Τὸ τρόλλευ ἡδύνατο νὰ κινήται ἐμπρός - διπέσω καὶ ἡ κάμερα ἐφωτογράφιζε τὸ ἐσωτερικὸν τῶν σωλήνων καθὼς τὸ τρόλλευ μετεκινεῖτο. Αἱ φωτογραφίαι αἱ πετυπούντο εἰς εἰδίτεο ταῖναν διὰ νὰ προβληθοῦν ἀργότερον εἰς τὴν θέσην τηλεοράσεως.

Δι᾽ αὐτοῦ τοῦ τρόπου ήτο δυνατή ἡ ἐπιθεώρησης μεγάλου μήκους εύθυγράμμων σωλήνων, χωρὶς οἱ σωλῆνες οὔτοι νὰ μετακινηθοῦν ἀπὸ τῆς θέσεως λειτουργίας των.

### ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Ἐνας νέος τύπος σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως, σχεδιασθεὶς εἰδικῶς διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ διογκουμένου ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Σουηδίας πρὸς τὴν Μ. 'Ανατολήν, πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ εἰς Γκόπεμπουργκ.

Ἡ έταιρια «Σκανδιναύιαν Μότορσπιτς» τῆς Στοκχόλμης ἔθεσε μίαν παραγγελίαν διὰ τρία σκάφη τῶν 40.000 τόν. d.w. εἰς τὸν κρατικὸν ναυπηγικὸν ὅμιλον «Σέβεντα Βάρδ ΑΒ». Τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Γκοταδέρκεν τοῦ 'Αρένταλ. Ἡ ἀξία τῶν ὑπολογίζεται εἰς τὰ 600 ἑκατομ. κορωνῶν (περίπου 66 ἑκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας).

Τὰ σκάφη αὐτά, τὰ ὅποια ἀνομάζονται τύπῳ «Μπορός», θὰ μεταφέρουν προϊόντα χάλυβος καὶ χυλείαν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν καὶ θὰ ἐπιστρέψουν μὲ διυλισμένον πετρέλαιον καὶ κενά ἐμπορευματοκινθιάτια.

Ἡ χωρητικότητα των θὰ είναι 11.000 κυβ. μέτρα καὶ θὰ ἔχουν μῆκος 242 μέτρων. Θὰ κινούνται μὲ ἐννεακύλινδρον μηχανήν B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ θὰ ἀναπτύσσουν ὑπορεσιακὴν ταχύτητα 16 κόμβων. Τὰ τρία σκάφη θὰ παραδοθοῦν τὸ 1979 καὶ τὸ τελευταῖον ἀρχὰς τοῦ 1980.

Αἱ συστρικαὶ ἔξαγωγαὶ πρὸς τὰς χώρας τῆς Μέσου 'Ανατολῆς ἐπιπλασιάσθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν, ἀνέλθουσαι εἰς 230 ἑκατομ. δολλάρια. Πρός περιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν, τὸ Σουηδικὸν 'Εξαγωγικὸν Συμβούλιον προγραμματίζει μίαν πλωτὴν ἔκθεσιν διομηχανικῶν προϊόντων, ηπιάς θὰ ἐπισκεφθῇ τὰς χώρας τοῦ 'Αραβικοῦ Κόλπου τὸν Φεδρουάριον τοῦ 1979. Ἡ ἔκθεσις θὰ στεγανθεῖ εἰς τὸ πλοῖον ρό-ρό «Τόρ Σκανδιναύτα», 15.000 τόν., τῆς Τόρ Λαΐν.

### ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ αὐτοκινήτων συνιστοῦν τὸν μοναδικὸν τομέα ζωρότητος τῆς ναυλαγορᾶς, ἀναφέρουν οἱ γνωστοὶ ναυλομεστίται ποὺ Λονδίνου Λάμπερτ Μπρόδερς εἰς σχετικήν ἔκθεσίν των.

Κύριος παράγων ὑπῆρξεν ἡ θεαματικὴ ἀνοδος τῶν ιαπωνικῶν ἔξαγωγῶν δημοφιλῶν, εὐθηνῶν αὐτοκινήτων, αἱ ὅποιαι ηγήθησαν μὲ ἔτιστον ρυθμόν 17% ἀπὸ τοῦ 1974. 'Αλλ' «έκκουστοι» περιόρισμοι, ἀναλογίαι καὶ τιμαὶ διὰ τὰ ἔξαγομενα εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ Βόρειον 'Αμερικὴν αὐτοκινήτα, συντόμως θὰ θέσουν τέρμα εἰς τὴν διόγκωσιν καὶ τὴν κερδοφόρον ἀπασχόλησιν τοῦ στόλου τῶν αὐτοκινητοφόρων σκαφῶν. Τὰ μέτρα αὐτὰ θὰ ἐλαττώσουν τὸν ἀνταγωνισμόν, θὰ περιορίσουν τὰς δυνατότητας ἐκλογῆς τοῦ καταναλωτού καὶ θὰ αὐξήσουν τὰς τιμάς. Κατ' ἐπέκτασιν, θὰ διακοποῦν αἱ παραγγελίαι διὰ νεότευκτα αὐτοκινητοφόρα πλοῖα.

Περίτον τὸ 40% τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν ἐπιβατηγῶν καὶ ἐμπορικῶν αὐτοκινήτων διακινεῖται σήμερον ἐπὶ ἔξειδικουμένων σκαφῶν —μετεσκευασθέντων ρό-ρό μπαλκ κάρριερς καὶ ἀμιγῶς αὐτοκινητοφόρων σκα-

# 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

'Αλεξιουπόλεως 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),

ΑΙΚΕΡ, ΡΟΥΜI, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ

ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

'Εξυπηρετούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια. Πρεσβείες, πλοῖα ἐξωτερικοῦ καὶ ἀποστέλλονται δῶρα ἔσορτῶν στὸ έσωτερικό καὶ τὸ έξωτερικό.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

φώνων, πλοιοσκητήσιας και διαχειρίσεως 'Ιαπωνίων, Σκανδιναβίων και άλλων Δυτικο-Εύρωπαίων έφωπλιστών. Τὰ πλοῖα αύτά τυγχάνουν τῆς προτιμήσεως τῶν κατασκευαστῶν αὐτοκινήτων, λόγω τοῦ μειωμένου κινδύνου προκλήσεως ζημιῶν κατά τὸ φορτοεκφόρτωσιν. Αἱ εύνοιαι συνθήκαι τῆς ἀγορᾶς ἐνέθαρρυναν τοὺς πλοιοσκητήτας νὰ παραγγείλουν νέοτεκτα σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς. 'Ως ἀποτέλεσμα, ὁ στόλος τῶν αὐτοκινητοφόρων πλοίων ρῦ - ρὸ θὰ διγκωθῇ κατὰ 40% ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ 12μῆνου.

Νοῦλοι κυματινούγενοι περὶ τὰ 280 δολλάρια κατ' αὐτοκινήτων ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ 65 ἔως 70 δολλάρια ἀπὸ τὴν Εὐρώπην διὰ τὴν ἀλατολίκην ἀκτὴν τῆς Βερείτου 'Αμερικῆς προσείλκυσαν τέλευταίων πρόσθετον τούναζ λό - λό εἰς τὰς μεταφοράς αὐτοκινήτων.

'Αλλὰ πολλοὶ ἔκ τῶν παραγόντων τοῦ «μπούμ» εἶναι πρόσκαιροι καὶ αἱ μακροπρόθεσμοι προσπτικοὶ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς αὐτοκινήτων εἶναι ἀδέδαιοι. 'Η πτωχὴ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις, ὁ κορεσμὸς τῆς ζητήσεως καὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν καυσίμων θὰ περιστείλουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀγορᾶς. 'Η συναρμολόγησις ἡ παραγωγὴ αὐτοκινήτων εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας — καὶ πιθανῶς 'Ιαπωνικῶν καὶ Δυτικο-Εύρωπαϊκῶν μοδῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας — ἐν συνδυασμῷ μὲ τοὺς περιορισμοὺς τῶν εἰσαγωγῶν, θὰ ἀποτελέσουν περαιτέρω τροχοπέδην εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν αὐτοκινήτων.

'Ἐν ἀντιδιαστολῇ, αἱ προσπτικαὶ εἰς τὰς μεταφοράς τῶν ἐμπορικῶν αὐτοκινήτων, συμ-

φώνως πρὸς τοὺς Λάμπερτ Μπρόδερς, εἶναι εὐίσιωνοι καὶ ἄργα ἡ γρήγορα ἡ 'Ιαπωνία θὰ ἀναγκασθῇ νὰ εἰσάγῃ περισσότερα ἵνα ἀποκαταστήσῃ τὴν ισορροπίαν εἰς τὰς μεταφοράς αὐτοκινήτων.

### NTHZEL ANTI ATMOS

Εἰς μίαν προσπάθειαν ἔξοικονομήσεως καυσίμων, ἡ Μόμπιλ 'Οἰλ ἀπεφάσισε τὴν μετασκευὴν τῶν μεγάλων στροβιλοκινήτων δεξιασμοποιίων τῆς εἰς δηζελοκίνητα.

Τὸ πρῶτον σκάφος ὃ διεργάτη τὴν μετασκευὴν αὐτῆν εἶναι τὸ 285.000 τόν. d.w. VI.CC 'Μόμπιλ Χών'. 'Η ἐργασία ἀνετεθῇ εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα καὶ θὰ διαρκέσῃ περὶ τὰς 60 ἡμέρας.

'Η μηχανὴ (ἀτμοστρόβιλος) τοῦ «Μόμπιλ Χών» θὰ ἀντικατασταθῇ διὰ δύο δηζελομηχανῶν Πήλστικ, κατασκευῆς τῶν ἀνωτέρω Ιαπωνικῶν ναυπηγείων, συνολικῆς ἱπποδυνάμεως 36.000 ἵππων, προσημοσμένων εἰς ἔνα

### Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΕΠΕΜΒΑΙΝΕΙ Η Ε.Ο.Κ.

Οἱ ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν 'Υπουργοὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος ἐνέκριναν τυπικῶς, τὴν 7ην Μαρτίου, τὰς νέας κατευθυντηρίους γραμμάτων ἀφορώντας εἰς τὴν κυβερνητικὴν ἀρώγην δι' ἐπενδύσεις εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν.

Εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν Βρετανῶν, οἱ 'Υ-

πουργοὶ δὲν συνεζήτησαν τὰς προτάσεις τῆς 'Επιτροπῆς τῆς Ε.Ο.Κ., ἀλλὰ τοῦτο σημαίνει ὅτι αἱ κυβερνήσεις τῶρα δύνανται νὰ παρέχουν οἰκονομικὴν δοήθειαν μόνον δι' ἐπενδύσεις, αἱ ὁποῖαι ἔχουν σχέσιν μὲ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ναυπηγείων καὶ τὴν δελτίστιν τῆς συναγωνιστικότητός των.

'Η Ἐπιτροπὴ ἀντιτίθεται εἰς τὴν παροχὴν κυβερνητικῆς δοήθειας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν προσγραμμάτων σκοπούντων εἰς τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγικότητος τῶν ναυπηγείων. 'Εὰν αἱ κυβερνήσεις ἐπιθυμοῦν νὰ δοθῆσουν προγράμματα μὴ συμβαδίζοντα μὲ τὰς νέας πατητήσεις τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, θὰ πρέπει νὰ ὑποβάλουν προηγευμένως τὰ σχέδιά των εἰς τὴν Ε.Ο.Κ.

Αὐτὸς σημαίνει ὅτι ἡ Βρετανία ἐνδέχεται νὰ ἔλθῃ εἰς διαφωνίαν μὲ τὴν Κοινήν Ἀγοράν. Ωἱ γνωστοὶ, ἡ Βρετανικὴ Κυβερνητικὴς προτίθεται νὰ αὐξήσῃ τὰς ἐμμέσους ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἵνα καταστήσῃ τὰς τιμάς των συναγωνιστικάς διεθνῶς, ἀναμένεται δὲ νὰ ζητήσῃ τὴν δᾶσειαν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος μηνός.

'Ηδη ἡ Βρετανία εὑρίσκεται εἰς διαφωνίαν μὲ τοὺς ἄλλους ἑταῖρους τῆς Ε.Ο.Κ. ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς. 'Η Ἐπιτροπὴ προτείνει τὴν μείωσιν κατὰ 40% τῆς παραγωγῆς τῶν ναυπηγείων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, ἀλλ᾽ ἡ Βρετανία ἀντιτίθεται, ἴσχυριζομένη ὅτι δὲν διηγύρισε τὴν παραγωγὴν τῆς κατὰ τὴν περίοδον τοῦ παγκοσμίου ναυπηγικοῦ «μπούμ» καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν συντρέχει λόγος συρρικνώσεώς της εἰς τὰ πλαίσια μιᾶς γενικῶν πολιτικῆς.

P. O. BOX 4797  
TELEX 570909

S. A.

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



Phones: 518183 - 518184 - 518185

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

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

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

# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. Αθηναϊός

**ΕΙΝΑΙ ΚΑΝΟΝΑΣ**, ίσως άξιωμα, ότι δεν άλλαζεις ή τεχνική παραλλήλη αλλάζουν και οι θεσμοί. Και έχει ίσως μεγαλύτερη έφερμογή στην Ναυτιλία ή τεχνική της έποιης είναι: δικαιοδός οι έξιλεπτη την έποχη της Ιστορίου Ναυτιλίας και πιο πελάτικός την έποχη της γκαλέρας, τα φορτία διακρίνοντα σε διάφορες κατηγορίες και κάθε μεταξύ των είχε μια δική της ρύθμιση και άντιμετώπιση, ηποτέ τις διατάξεις τού νόμου και τις ναυτικές συνήθειες.

Πρώτη κατηγορία φορτίων, είναι: κάθη πού και σήμερα συναντούμε, το χώρικ φορτίο. Το χώρικ φορτίο έπρεπε κατά κανόνα να φορτώνεται μέσω στο κύτος του πλοίου και να έχει ληφθεί κάθε προστιλικό μέτρο για την άσυλη μεταφορά του. Τα νομικά θέματα των ιταλικών πλεύσεων (statuta) απαγόρευαν την φόρτωση του χώρικ φορτίου έπι τον κατάστρωμας.

Μια άλλη κατηγορία φορτίων με ειδική νομοθετική ρύθμιση, ήταν φορτία πού μεταφέρονταν έντος κιβωτίων (caskets ή caxises ή casselae) είναι: ή πρώτη έφερμογή των (κοντένερων). Τα κιβωτία περιείχαν κυρίως είδη γενικού έμπορου τα οποία είχαν μια κάποια άξια, γι' αυτό και οι δικτάξεις πού διαλαμβάνονται στα διάφορα θέματα (statuta) είχαν μια πληρότητα.

Ειδικές δικτάξεις για τα φορτία έντος κιβωτίων περιελάμβαναν όλα σχεδόν τα statuta της Δυτικής Μεσογείου διπού, το Διάταγμα της Βαρκελώνης, το statutum της Ραγούσης, της Αγκυράς κλπ.

Έντος των κιβωτίων μεταφέρονταν και άλλα φράγκατα διπού έφαρματα, διαμάκι, μετάξι απλ. και τα περιέχοντα κυρίως πολύτιμα φορτία μικρού δάρους ή έποιησης της γεφύρας και κατά γενική διάταξην όλων των θεσμών, την παραμυλική τους διατυρόσεας άποικες αποίκες.

ΑΛΛΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ φορτίων ήταν τα είδη προσωπικής χρήσεως των έπικεντρων και έμπορων, οι οποίοι συνόδευαν τα διάφορα φορτία τους, με άλλα λόγια οι άποικες και μίνικές διπού ή λέγκαις σήμερα. Γιά τα είδη προσω-

πικής χρήσεως ή πληρούσα νομοθετική πρόδηλη ήτη: Έπρεπε νά μεταφέρονται έντος κιβωτίων και τούτη δικαιολογείται: όποιο τό γεγονός ήτι οι άποικες έλλειψεις και μίνικές έποιησης στο ίδιο κιβωτίτο γέρο συνήθως στο τούτο κατάστρωμα και στο έπιστραγο του πλοίου. Σχετική πρόδηλη για τα φορτία, Σήμερα ή μεγάλη χωρητικότητα των πλοίων, οι διεκτίεροι χώροι: πού διατίθενται: γιά τα τρόφιμα, τό πάσιμο νερό, τά έρμαριχα στις κιμήνες γιά τα προσωπικά είδη του πληρωμάτους και τών έπικεντρων, έχουν έξαρχντες: την άναγκη κάθε νομοθετικής προβλέψεως, ή πού διπάνεται τα είδη προτελούν άμελητές ποσότητες έμπρος στις τεράστιες μεταφορές δυνατότητες πού έχει: το σημερινό πλοίο.

Ότι κατηγορίες δύλων αριστόν τῶν φορτίων στή σημερινή εποχή τουλάχιστον, νομοθετικώς δὲν διακρίνονται. Ούτε οι άκολουθοί μενευούσιοι συνήθειες στην Ναυτιλία προβλέπουν κάποια διάκριση για τα φορτία. Σήμερα ή μεγάλη χωρητικότητα των πλοίων, οι διεκτίεροι χώροι: πού διατίθενται: γιά τα τρόφιμα, τό πάσιμο νερό, τά έρμαριχα στις κιμήνες γιά τα προσωπικά είδη του πληρωμάτους και τών έπικεντρων, έχουν έξαρχντες: την άναγκη κάθε νομοθετικής προβλέψεως, ή πού διπάνεται τα είδη προτελούν άμελητές ποσότητες έμπρος στις τεράστιες μεταφορές δυνατότητες πού έχει: το σημερινό πλοίο.

• Άλλο: καιροί άλλες συνήθειες, άλλη τεχνολογία, άλλο: θεσμοί.

Τά μεταφρέσματα για την διατομή των προσώπων πού έλλαγμαν μέρος στον πλού, τρόφιμα άποτελούσαν και κάτι μια κατηγορία φορτίου ξεγορειτή. Είναι: ή λεγομένη και σήμερα compagna. Τά τρόφιμα για την διατροφή των έπικεντρων του πλοίου μαζί με τό πάσιμο νερό και τό κρασί πού περιείχεται σε διάφορα, έποιησετώντα συνήθως στο πόρτασμα του πλοίου. Η Κομπάνια, τά τρόφιμα, ενορικούντο σε κιβωτία ή τσουβάλια ή διαρρέια και πάντα σε γέρο περιορισμένο, όπως την έπιπτηργία του πλοίου προσώπου. Πολλά statuta της Δυτικής Μεσογείου είχαν περιλάβει: πολλά statuta της Δυτικής Μεσογείου περιλάβει: διάταξη συστακή με την Κομπάνια του πληρωμάτου, όπως και άναλογη πρόδηλη για την διεύποργη της ένας: γεράρεις προσώπους.

Η πορτά ήταν και κάτι μια πολλά νωριτερή συνήθεια πού διπάνεται στις άποικες του πληρώματος. Έφερετο όποιο τού πληρωμάτος ή καλύτερα άποτελούσα δικαιώματα των νωριτερών νά μεταφέρουν μια διαιριμένη ποσότητα έμπορευμάτων από την πολλήρη των διποίων, συνεπλήρων των μισθών τους.

Η πορτά ήταν μια πολλά νωριτερή συνήθεια πού διπάνεται στις ήμέρες μας άκομη τώρα πιά σύντομα στα μικρά έποιησης ή συνήθεια κάθιτης διαλογιστική. Γιά την πορτάδα του πληρωμάτος ή διπήργυρης πρόδηλη σ' όλη την νομοθεσία της Μεσογείου πέραν όποιο την νομοθεσία των νωριτερών πόλεων της Δυτικής Μεσογείου και τα ήλληνα καθοδησικούμενα νωριτερή ημέρα της προσωπωτακτικής περιόδου διπώς ή "γέρα, οι Σπέτσες και τά Ψαρά είχαν στην νομοθεσία τους περιλάβει ειδική διάταξη για τα δικαιώματα της πορτάδας των νωριτερών.

ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΟΤΙ προγραμμάτισ άργη ή γρήγορη στην διαμόρφωση ένας νέου δικαίου της θαλάσσης πού συνεκτικού, οι κανόνες του διποίου ήδη έχουν μια ίδιαμοσφή: ήποιο κατόπιν σε κράτος. Τά οίκονομικά συμφέροντα την παρατίθενται στις γειτονικές τους θαλάσσες, άλλη και κάτι πού προκύπτουν ήποιο την έκμετάλλευση της Ναυτιλίας κάθε κράτους, άποτελούν ένα σοδαρότατο συντελεστή στην διαμόρφωση ήδη ένας οικοδίου Διεθνούς Δικαίου της θαλάσσης και ένας ένας θέματος Ναυτικού Δικαίου. Οι γνωστές άρχες της δικαιοίσιμων των σημιτικών ή της ίσης μεταχειρίσιμων πού ήδη σε κρήτη με μια άνωλλαγή ήποιο την έποχη της Βασιλίσσης Ήλιος ήταν της Α' της Αγγλίας, προγραμμάτισ πάν σε μια παγίωση άνωπογράτη στο μέλλον.

Θα ήταν δυνατόν νά ισχυρισθείμε, δι: κάτι πού μετέρρευσαν για την διαγραφήμενη τάση προκύπτει: ήποιο το γεγονός δι: άνωλλαγικά ήδο και μεγάλωσερος ήποιος κκνδών και άρχον, πού κυριαρχεύει ήδη άνωδύνονται: την στημη κάτι, στο χρόνο του Δημοσίου Δικαίου ή του Ναυτικού Δικαίου έχουν ένα περιεγέρμανο ένακίς ρυθμίσεων ήποιο κάθε κράτος κριτική.

Βάσικα, οι λόγοι: πού διπάλευται: κάτη ή τάση, είναι: ποικίλοι και ή άνωλλος τους ήδες: έπιταξη. Έμεις χαρατίζουμε ήποιος τό γεγονός και ήποιογκίνομε την ήλληνη ήποιο πού ήδη έχει: εδεργετικής άνωμψιοσήτης έκπαστες στην παγίωση μωνιτικής συνκλλαγή.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

## CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Bonds  
Stores

ΚΑΤΟΠΙΝ  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΩΣ ΔΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΚΠΤΩΣΙΣ 20%

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"

TAXYDROMIKΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA TETRAΩΡΩΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΟΙΚΙΑΣ: AVENIDA MESA Y LOPES 67, 15B 24ΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - 265.748, ΟΙΚΙΑΣ: 272.001

'Αντιπρόσωπος έν Έλλαδι: FIRST NAVIGATION COMPANY (Βασιλειος Βαρότσης)

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 25 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 411.1100

# **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**



## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΥΓΡΑΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Εάν ή κυβέρνησις τών ΗΠΑ ωπεφάσιζε τών περιορισμών των είσαγωγών φυσικών υγραερίων εις τάς Ηνωμένας Πολιτείας πολλαὶ θά ήσαν αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν ναυπηγείων.

'Ο Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως ναυπηγοδιομηχανίας τῶν ΗΠΑ ἔδήλωσεν ὅτι λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν σχεδίων είσαγωγῆς υγραερίων ἀνω τῶν 18 ύγραεροπλοίων θὰ κατεσκευάζοντο καὶ τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία ἀπὸ τοῦδε καὶ μέχρι τοῦ 1984.

Τὰ 18 ταῦτα σκάφη θὰ προσετίθεντο εἰς τὰ ἡδη παραγγελθέντα καὶ εἰς ἑκεῖνα τὰ ὅποια ἡδη παρελήφθησαν. 'Εάν ὅλαις αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι ἔκτελεσθουν θὰ δοθῇ ἐργασία εἰς 12.000 ἀτομά εἰς τὰ ιδιωτικὰ ναυπηγεία τῶν ΗΠΑ καὶ εἰς ἔτερα 25.000 εἰς τὰς διομηχανίας, αἵτινες προμηθεύουν τὰ ἀναγκαῖοντα ὑλικά.

'Ανω τῶν 750.000 ἡμερομισθίων θὰ κατηγαλίσκοντο εἰς τὰ ναυπηγεία διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνδὸς ύγραεροπλοίου τῶν 130.000 κυβικῶν μέτρων καὶ 1.650.000 ἡμερομισθίων διὰ τὰς διομηχανίας παραγωγῆς τοῦ ἀναγκαιούντος ὑλικοῦ καὶ ἔξαρτημάτων.

Πράγματι αἱ νέαι παραγγελίαι σπανίζουν εἰς τὰς ΗΠΑ καὶ η διομηχανία ἀντιμετωπίζει σοδαρῶς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν δραστηριότητα καὶ τὴν ἀπασχόλησιν.

Προθέπεται ὅτι κατὰ τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη θὰ παρουσιασθῇ μία γενικὴ κάμψις ἐργασίας, ἡτις θὰ πλήξῃ 45.000 περίπου ἐργατῶν ἐκ τῶν ὅποιων οἱ 30.000 ἀπασχολούνται εἰς τὸν τομέα παραγωγῆς.

'Η Ἀμερικὴ χρειάζεται μίαν ναυπηγικὴν πολιτικὴν διὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν τῶν ἔθνικῶν ἀναγκῶν καὶ μίαν σταθεράν ἀπόφασιν είσαγωγῆς μεγάλων ποσοτήτων ύγραερίων χρησιμοποιούσσα ἀμερικανικὰ ύγραερόπλοια καὶ πρέπει νὰ πράξῃ τὸ πᾶν ὃπερ νὰ δελτίωσῃ τὸ ιθικὸν εἰς τὴν διομηχανίαν.

## ΙΑΠΩΝΙΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΚΑΡ - ΚΑΡΡΙΕΡΣ

'Η ἀνθούσα ιαπωνικὴ διομηχανία αὐτοκινήτων ὑποδοθῆται, ἐστω καὶ ἀκούσιως, τὰ ἐγχώρια ναυπηγεία. Τούλαχιστον 14 αὐτοκινητόφρόρα σκάφη θὰ κατασκευασθούν διὰ λογαριασμὸν δύο ἐκ τῶν «μεγάλων ἔξ» ναυπηγικῶν ἑταῖρων — τῆς Νίππον Γιούσεν ΚΚ καὶ τῆς Μιτσούΐ ΟΣΚ Λάϊνς.

Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ θὰ δῶσουν ἐργα-

σίαν ὀξίας 60 περίπου δισ. γιένς (250 ἑκατ. δολαρίων) εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

'Η Νίππον Γιούσεν ΚΚ (NYK) πρόκειται νὰ κατασκευάσῃ ἐφέτος τέσσαρα πλοῖα, μὲ παράδοσιν τὸ πρώτον ἐντὸς τοῦ Μαρτίου καὶ τὸ δεύτερον τὸν Ιούνιον. Τὸ πρώτον θὰ εἶναι χωρητικότητος 4.000 καὶ τὸ δεύτερον 6.000 αὐτοκινήτων. Τὸ κόστος τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν θὰ εἴναι 10 δισ. γιένς. Τὸ τρίτον καὶ τέταρτον σκάφος, χωρητικότητος 4 χιλ. αὐτοκινήτων ἔκαστον, θὰ παραδοθούν Ιούνιον καὶ Σεπτέμβριον.

'Η NYK θὰ ἀγοράσῃ, ἐπίσης, συντόμως ἕνση λιβεριανὸν πλοῖον χωρητικότητος 4.000 αὐτοκινήτων, τὸ ὁποῖον ἔχει τώρα χρονοναλωμένον.

'Η Μιτσούΐ προγραμματίζει, ὡσαύτως, τὴν ναυπήγησιν δύο σκαφῶν χωρητικότητος 4.5 χιλ. αὐτοκινήτων ἔκαστον καὶ θὰ ἀκολουθήσουν ἔτερο ὄκτω ἀτίνα θὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους.

'Η χωρητικότης τῶν τελευταίων ὄκτω σκαφῶν θὰ κυμαίνεται ἀπὸ 1.600 ἕως 4.500 αὐτοκινήτων.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΤΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ ΤΗΣ Α.Ο.Φ.

'Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τὰ ἀποτελέσματα τοῦ βρετανικοῦ ναυτιλιακοῦ ὅμιλου «Λόντον ἐντ Όβερφιλ Φρέιτερς» (συμφέροντα τῶν Κ.Κ. Βασ. Μαυρολέοντος καὶ Ἀφῶν Κουλουκούντη) διὰ τὸ πρώτον ἔξάμηνον τοῦ 1977. Μετὰ τὴν ἔθνικοποίησιν τοῦ ναυπηγικοῦ ἑταιρικοῦ ἑξαρτήματός του, «Νατιν & Πίκερσηγκλ», ὁ ὅμιλος παρέμεινε μὲν ἐναὶ ζημιογόνον στόλον δεξαμενοπλοίων καὶ μπάλκ κάρριερς καὶ σημαντικά ἀποθέματα μετρητῶν. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξάμηνον τοῦ 1977 ὁ ὅμιλος ἐνεφάνισε ζημιάς τῆς τάξεως τοῦ 1.2 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας, παρὰ τὰ ἐσόδα 1.3 ἑκατομ. λιρῶν ἐκ πωλήσεων σκαφῶν. Τὸ ἐμπορικὸν ἔλλειμμα ηύξηθη, ἀπὸ 574.000 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1976, εἰς 1.9 ἑκατομ. λιρῶν. Τὸ σούπερ-τάνκερ «Λόντον

## ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν / ρυμουνό τὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ ὅδατα.

### ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις  
Μπότσαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τηλέφωνα γραφείων : 4520.132, 4520.084, 4520.128,  
4512.128, 4525.262

Κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας : 8946.107, 8028.592,  
9916.866, 4513.890

### ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,  
FEARWAYS HOUSE, 2A, ST. BARNABAS ROAD  
WOODFORD GREEN, ESSEX 1 G8 7 DA  
TELEX : 897954  
TELAD : "MATSAS" ESSEX  
TELEPH : 5056421

Πράγιντε τελεί ένα παροπλισμό όπό του 'Ιουνίου, ένω τρία νεότευκτα δεξαμενόπλοια των 138.000 τόνων (ένα έκ των όποιων δήκει είς τὸν δύμιλον κατὰ 50% μόνον) ἀπασχολούνται εἰς τὴν ἀγοράν μὲν ναυλους μῆτη καλύπτοντας τὰς διαχειριστικάς των δαπάνας.

Ποσὸν 329.000 λιρῶν ἐμφαίνεται ὡς εἰσπρακτέον κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμπνον ἀπό τὰ ναυπηγεῖα «Ωστιν & Πίκερσγκιλ», ἀλλ' αἱ διαπραγματεύσεις μὲν τὴν Κυβέρνησην ἐπὶ τῆς καταθλητέας ἀποζημίωσες ἀνεμένετο νὰ ἀρχίσουν τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1978 καὶ ἀναμφιδόλως θὰ καθυτερήσουν.

Αἱ μετοχαὶ τοῦ ὄμιλου ἐσημείωσαν πτῶσιν, ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἀπετέλεσεν ἔκπληξιν. Ἡ «Λ.Ο.Φ.» δὲν προσεπάθησε νὰ ἀποκρύψῃ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ὄμιλος εὐρίσκεται εἰς κατάστασιν ἐπιβίωσας καὶ τὸ πρόδηλην ἔγκειται εἰς τὸ πόσον ἡ παρούσα ρευστότης πλέον ἡ ἀποζημίωσις διὰ τὴν ἑθνικοποίησιν τοῦ ναυπηγείου θὰ ἐπαρκέσουν νὰ καλυφθῶν αἱ ἡγιάσια μέχρις ὅτου η ναυλαγορὰ δελτιαθῆ.

Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου 1977, ὁ ὄμιλος, ἔξαιρουμένου τοῦ ναυπηγείου, διέθετεν ἀποθεματικὰ 17 ἑκατομ., λιρῶν καὶ ἡ ἀποζημίωσις ὑπελογίζετο περὶ τὰ 11,5 ἑκατομ. (μολονότι δὲν ἀπεκρίεται νὰ είναι σημαντικῶς κατωτέρα). Τὴν κατάστασιν τοῦ ὄμιλου ἀπεικονίζει ἡ ἀκόλουθος δῆλωσις Βρετανοῦ χρηματιστοῦ : «Η.Λ.Ο.Φ. ἔξακολουθεῖ νὰ εὐρίσκεται εἰς καλυτέραν θέσιν ἀπὸ τὰς περισσοτέρας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις ἐν ἀναμονῇ δελτιώσεως τῆς ἀγορᾶς».

#### TAMEIAKAI ΔΥΣΧΕΡΕΙΑI

Ο οίκονομικός διευθυντής τῆς ἑταίριας τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων (British Ship-builders) ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἡ ἑταίρια ἔλαβε μίαν δεκάδα περίπου αἰτήσεων ἐκ μέρους δισφόρων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὄποιοι περάκαλον ὥπας παραπλαθούν αἱ προθεσμίαι τῶν χρεωστικῶν τῶν λογαριασμῶν. Διηγκρίνησε δὲ ὅτι, δὲν πρόκειται περὶ γενικῆς αἰτήσεως διετούς χρεωστοσίου, ως ἡτο ἡ περίπτωσις τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν «Ενωσιν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων».

Αἱ ὧν αἱ αἰτήσεις θὰ ἔξετασθοῦν κατὰ περίπτωσιν, λαμβανομένουν ὅτι' ὅψιν τῶν ἐγγυήσεων τὰς ὄποιας θὰ προσκομίσῃ ἔκστος τῶν αἰτούντων ἐφοπλιστῶν. «Ἐξ ἀλλου θεωρεῖται πιθανόν ὅτι τὸ τραπεζικὸν κοστοτοικοῦ, τὸ ὄποιον συνεστήθη διὰ τὴν ἐγγύησιν τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγῶν, θὰ ἀναμιχθῇ ἐνεργῶς ἵνα ὑποβοηθήσῃ δωρισμένους ἐφοπλιστάς νὰ ἐπιλύσουν τὰ οἰκονομικά τῶν προβλήματα».

Συγχρόνως, ὁ δημιουργηθεὶς θύρωνος καθ' ὃν βρετανικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ὀντιμετωπίζει σοβαράς τακμειακάς δυσχερείας, ἐπέφερε πτώσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἀξιῶν. Μέγας ἀριθμός ἐφοπλιστῶν ἀνήγγειλον ὅτι ἡ περίπτωσις δὲν ἀφέωρα τὰς ἑταίριας τῶν, δὲν ἀπεκρύπτετο, ὅμως, ὅτι ἐπιχειρήσεις ἀπασχολούμεναι ιδιαιτέρως εἰς τὰς μεταφο-

ράς κύριην φορτίων θὰ εὑρεθοῦν ὀπωδόσηποτε εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ζητήσουν ἀναστολὴν ἐπιπλέοντες τῶν δανειακῶν τῶν ὑποχρεώσεων ἐὰν συνεχισθῇ ἡ παράστασις τῆς κρίσεως.

## NOPHIGIA

### ΣΥΜΦΩΝΟΥΝ ΟΛΟΙ

Ἐπίσπευσιν τῶν μέτρων προστασίας τῆς Ναυτιλίας ζητεῖ ἡ «Ενωσις τῶν Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν». Τὰ μέτρα αὐτὰ συνίστανται πρῶτον μὲν ἡ φρολογικάς ἀλαφρύνσεις πρὸς ταθερωποίσιν τῆς θέσεως τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἀναζήτησιν νέων κεφαλαίων καὶ δεύτερον εἰς τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς ὑπὸ ἔντην σημαίαν τῶν σκαφῶν τῶν ὄποιων ἡ ἐκμετάλλευσις εἶναι ἀλύμφορος ὑπὸ τὴν νορβηγικήν. Μία τρίτη ἐφοπλιστικὴ ἀπαίτησις ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνάγκην ὅπως τοῦ λοιποῦ ἀκολουθηθῆται μετριοπαθεστέρα πολιτικὴ εἰς τὰς μισθωλογικάς αὐξήσεις καὶ τεθῆ τέρμα εἰς τὰς συνεχεῖς πολυδαπάνους μεταρρυθμίσεις.

Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι τὴν ἐπίσπευσιν τῶν κυβερνητικῶν μέτρων ζητεῖ ἐπίσης καὶ τὸ Συνδικάτον τῶν ναυτικῶν. Διότι δι' αὐτῶν θ' ἀποφευχθῆται ἡ πώλησις ἔθνικου τοννάς πρὸς τοὺς ξένους. Καὶ συμφωνεῖ ὅπως δημιουργῆθῃ ὁργανισμὸς παράλληλος πρὸς τὸ Ινστιτούτον ἐγγυήσεων, ἵνα ἐπιτευχθῇ σοφερά ἐλάφυνσις τῶν ἐφοπλισμῶν ἐκ τῶν δανειακῶν του ὑποχρεώσεων καὶ ἵνα τὸ Κράτος μετάσχῃ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπαναχρηματοδότησιν τοῦ.

Τὸ Συνδικάτον θεωρεῖται ὅτι ἡ χρηματοποίησις τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας δὲν ἔχασφαλίζει καλυτέρους ὅρους εἰς τὴν ναυλαγρεύσην. Πιστεύει δὲ ὅτι ἔναν αἱ σημαιάις αὐταὶ ἐπιτρέπουν εἰς τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις νὰ δελτιώσουν προσωρινῶς τὰ οἰκονομικά των, τοῦτο γίνεται ὑπὸ τὸν ὄρον χρηματοποίησεως ἔξων πληρωμάτων μὲν χαμηλούς μιοθεύς. Καὶ ἔναν αἱ ἐπιχειρήσεις αὐταὶ δυνηθῶν ὑπὸ τὰς ἐλάχιστης σημαιάις νὰ ἐπιτύχουν καλυτέρους ὅρους πιστοδοτήσεως, ὡς ἔθνικὸς ἐφοπλισμὸς οὐδὲν ἔχει νὰ ὠφεληθῇ μακροπροθέσμως, διότι κατὰ πάσαν πιθανότητα οἱ πιστωταὶ τελικῶς θὰ θέσουν ὑπὸ τὸν ιδιόν των ἐλεγχον ὀλόκληρον τὸ τοννάζ τὸ ὄποιον τίθεται οὕτω εἰς τὴν διάθεσιν των.

#### ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς Νορβηγίας ἐνδέχεται νὰ ἐλαττωθοῦν εἰς τὸ ἡμισυ ἐντὸς τῆς προσεχοῦ 10ετίας, παραποτεῖ ὁ γενικός διευθυντής τοῦ 'Ομιλου Βίλελμ Βίλελμου, ἐνὸς τῶν μεγαλυτέρων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων τῆς Νορβηγίας.

Η Νορβηγικὴ Ναυτιλία, εἶπε, θὰ ἐπιζήσῃ τῆς κρίσεως, ἀλλὰ θὰ ἐξέλθῃ ὑπὸ διάφορον συγκρότησιν τῆς παρούσης. Πολλοὶ σημερινοὶ πλοιοκτῆται θὰ είναι ἀπλῶς ἐπενδυταὶ

εἰς πλοῖα διαχειριζόμενα ὑπὸ ὄλλων. Αἱ διαχειριστικαὶ μονάδες θὰ είναι εύρυτερας ἐπιφανείας πρὸς περιστολὴν τῶν γενικῶν δαπανῶν καὶ θὰ ὑπάρχουν ποικίλαι μορφαὶ συνεργασίας. Μεγαλυτέρας ἐμφασίς θὰ δοθῇ εἰς τὸν διοικητικὸν τομέα καὶ τὴν ὄργανωσιν τῶν ἐπιχειρήσεων. Τὰ πληρώματα θὰ προέρχωνται ἀπὸ διαφόρους χώρας, ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ είναι ἐπαρκῶς ἐκπαιδευμένα.

Ἡ παρούσα, ἀγνώστου διαρκείας, κρίσις, καθιστᾶ δυσχερῆ τὴν θέσιν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ πολλαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ἔχουν δυνατότητας νὰ ἐπενδύσουν ἐκ νέου εἰς ναυπηγήσεις.

Μέχρι στιγμῆς, η Νορβηγικὴ Ναυτιλία εὐρίσκεται εἰς τὸ «προσκήνιον τῶν ἔξελιξεων», ἀνανεώνουσα τὸ στόλον τῆς ταχύτερον οἰστόποτε ἄλλης Ναυτιλίας. Τὸ μεγάλο ἔρωτημα είναι ἔναν θὰ δυνηθῇ εἰς τὸ μέλλον νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν τακτικήν αὐτῆν. Αἱ περισσότεραι ἔταιρίαι θὰ ἐξέλθουν τῆς κρίσεως κατὰ πολὺ ἀσθενέστεραι οἰκονομικῶς.

## NOTIOS KOREA

### ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ

Τὰ ναυπηγεῖα Χιουντάϊ, τῆς Νοτίου Κορέας, ἐσημείωσαν μίαν νέαν ἐπιτυχίαν ἐξασφαλίσαντα προσφάτως παραγγελίας δι' ὅκτω σκάφη συνολικῆς ἀξίας ἀνα τῶν 100 ἑκατομ. δολαρίων. Αἱ παραγγελίαι προήλθον ἀπὸ τὴν «Γιουνάϊτεντ Αραμπ Σίππιγκ Κο.» τοῦ Κουεΐτι καὶ τὴν «Μπλάκ Στάρ ούτινα τῆς Γκάνα.

Ἡ πρώτη παραγγελία ἀναφέρεται εἰς τέσσαρα πλοῖα - κοντέινερς τῶν 19.750 τόν. d.w. ἕκαστον, χωρητικότητος 1.160 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν. Θὰ παραδοθοῦν τὴν ἄνοιξιν τοῦ προσεχοῦ ἔτους καὶ θὰ κοστίσουν ἐλαφρῶς κάτω τῶν 14 ἑκατ. δολαρίων ἔκαστον. Θὰ ἐφεδιασθοῦν μὲν μηχανὴν B & W τύπου 7K74EF, κατασκευῆς τῶν ναυπηγών, ισχύος 14.600 ίππων καὶ θὰ ἀναπτύσσουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17,7 κόμβων. Ἡ «Γιουνάϊτεντ Αραμπ Σίππιγκ Κο.» είναι ἔκ τῶν καλυτέρων πελατῶν τοῦ ναυπηγείου, ἔχυσα παραλάβει κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 12 φορτηγὰ σκάφη πολλαπλῆς χρήσεως.

Η παραγγελία τῆς «Μπλάκ Στάρ Λάϊν» εγνίσταται εἰς τέσσαρα φορτηγὰ πολλαπλῆς χρήσεως, τῶν 10.000 τόν. d.w. ἕκαστον. Ἡ συνολικὴ τῶν ἀξίας ὑπολογίζεται περὶ τὰ 50 ἑκατ. δολαρίων. Ἡ παραγγελία αὐτὴ ἀποτελεῖ δρόσημον εἰς τὴν τακτικὴν τῆς κρατικῆς ἑταίριας τακτικῶν γραμμῶν τῆς Γκάνας, ἥτις μέχρι τούδε περιωρίζετο εἰς προκήσεις μεταχειρισμένων πλοίων.

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

# 1.3 million tons ago...

Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

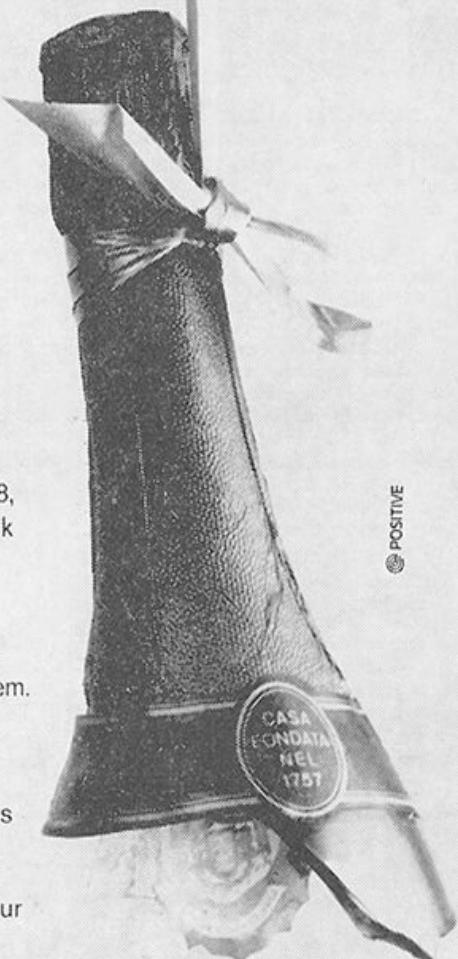
It was a very good year....

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fiftieth Newbuilding splash. On our Twentieth Birthday.

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY  
established 1957



—'Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἄγγιλικὸν φορτηγὸν «Mahou» 9.153 τόν. γκρός, 10.811 τόν. d.w. τοῦ 1953, μὲ μηχανάς Σούλτζερ 10.000 ίππων. Τιμὴ 900.000 δολλάρια.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ αὐστραλιανὸν τσιμεντοφόρον «Burgwah» 2.672 τόν. γκρός, 3.455 τόν. d.w. τοῦ 1956. Μετωνυμάσθη «Φάρος». Σημαία Ἑλληνικῆ.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Vestfalck» 3.181 τόν. γκρός, 4.369 τόνων d.w. τοῦ 1971 ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Κόγκολα».

—Ἐπωλήθη εἰς ἔνα συμφέροντα καὶ μετωνυμάσθη «Oriental Wisdom» τὸ δεξαιμενόπλοιον «Τοπάζ» 12.773 τόν. γκρός, τοῦ 1959.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Norsklint» 1.225 τόν. γκρός, τοῦ '65. Μετωνυμάσθη «Κάστρο». Σημαία Ἑλληνικῆ.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Darsse» 2.806 τόν. γκρός, τοῦ 1953 καὶ μετωνυμάσθη «Κάσος». "Ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη, μετωνυμάσθη «Ἀνασσα» καὶ ὑψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν ἄγγιλικὸν φορτηγὸν «Adrastus» 7.590 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν εἰς ἔπειρα λιβεριανὰ συμφέροντα μπ. κάρριερ «Οὐρανός» 18.484 τόν. γκρός, τοῦ 1961. Μετωνυμάσθη «Τερέζα».

—Τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Al Mansour» 4.856 τόν. γκρός, τοῦ 1962 παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Ἀρκτικό Μάρινερ». Σημαία Ἑλληνικῆ.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Temeraire» 10.062 τόν. γκρός, τοῦ 1957 καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Μπάρρι Ἐξπρές».

—Μετωνυμάσθη «Ολύμπικ Σάν ΙΙ» τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Lissa» 40.559 τόν. γκρός, τοῦ 1975. Σημαία Λιβεριανῆς.

### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ἔνας σημαίας :

—«Χιλανέη», κυπριακόν, 497 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.10.77, ἐκπρόσωπος κ. Χρ. Νικολόπουλος.

—«Μεσσηνιακή Ἀκτή», λιβεριανόν, 18.707 τόν. γκρός, ἀπὸ 4.7.77, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Καρασγεώργης.

—«Μαριόλακι», κυπριακόν, 5.948 τ. γκρός, ἀπὸ 1.12.77, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Ἀπεσάκης.

—«Ἀλεκ», κυπριακόν, 4.701 τόν. γκρός, ἀπὸ 7.12.77, ἐκπρόσωπος κ. Ἀλέξ. Ἀθανασιάδης.

—«Σαρίνα I», κυπριακόν, 8.797 τόνων

γκρός, ἀπὸ 1.1.78, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Ζουγανέλης.

—«Πέτρος», κυπριακόν, 1.585 τ. γκρός, ἀπὸ 2.2.78, ἐκπρόσωπος κ. Μεν. Παγούλατος.

—«Ἀρρόσου», ὄνδουριανὸν (πρώτην «Ἐμμανουὴλ»), 468 τόν. γκρός, ἀπὸ 22.2.77, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ἰωαννίδης.

—«Μαργαρίτα Λ», παναμαϊκόν, 29.640 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.11.77 ἐκπρόσωπος κ. Ι. Λάτσης.

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἐπωλήθησαν εἰς Ιαπωνικὰ συμφέροντα καὶ θά διαλυθοῦν εἰς Ταϊβάν τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Ειουόρλντ Μπάνερ» 20.546 τόνων γκρός τοῦ 1958, «Γουόρλντ Φαίθ» καὶ «Γουόρλντ Φρέντιππ» 49.437 τ. γκρός, τοῦ 1964 καὶ 1965 ἀντιστοίχως. Τὰ δύο τελευταῖα εἶναι παρωπλισμένα εἰς Πειραιά ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1975 καὶ Αὔγουστου 1976.

—Ἐπωλήθη εἰς ἔταιριαν τοῦ Λουδίνου καὶ θά διαλυθεῖ εἰς Ταϊβάν τὸ δεξαιμενόπλοιον «Καπετάν Μιχάλης» 38.538 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Τιμὴ δολ. 104 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς Ιαπωνιούς διαλυτὰς ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 53.50 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ δεξαιμενόπλοιον «Λυκομίδης» 16.371 τόνων γκρός, τοῦ 1958.

—Ἀντὶ δολ. 101 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Τσάριος» 23.664 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Διαλυταὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ ἡγόρασσαν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἀλπία» 9.156 τόνων γκρός, τοῦ 1943 ἀντὶ δολ. 75 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ δεξαιμενόπλοιον «Πόρος» 8.654 τόν. γκρός, τοῦ 1954 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν ἀντὶ δολ. 85.50 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτὰς τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Σαίντ Τζών ΙΙΙ» 15.772 τόν. γκρός, τοῦ 1959.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν ἐπωλήθη τὸ δεξαιμενόπλοιον «Χαράς» 29.120 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Τὸ φορτηγὸν «Ρένα Κ.» 8.620 τόνων γκρός, τοῦ 1957 ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαβούς διαλυτὰς «ώς ἑστί» εἰς Ἐλλάδα εἰς τὰ δολ. 46 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἀντὶ δολ. 98.17 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊβάν τὸ δεξαιμενόπλοιον «Πεντέλη» 23.607 τόν. γκρός τοῦ 1959.

—Τὸ κυπριακὸν δεξαιμενόπλοιον «Ἀλέξανδρος» 12.380 τόν. γκρός, τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνιούς διαλυτὰς, «ώς ἑστί», εἰς Πειραιά, ἀντὶ δολ. 45 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανούς διαλυτὰς, ἀντὶ δολ. 51 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, «ώς ἑστί» εἰς Ὁρλεάνην, τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ντάντλες Κολοκοτρώνης» 25.476 τόν. γκρός τοῦ 1965.

—Διαλυταὶ τοῦ Ταϊβάν ἡγόρασσαν, ἀντὶ δολ. 74 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ κυ-

πριακὸν φορτηγὸν «Μερόπη Α.» 7.622 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Χόλο Κρός» 14.875 τόν. γκρός τοῦ 1944, τὸ δόπιον εἰχει πωληθῆ εἰς Ιαπωνιούς διαλυτὰς μέσω γερμανικῶν συμφερόντων, ἐπανεπωλήθη εἰς Ιαπωνικούς διαλυτὰς εἰς τὰ δολ. 47 «ώς ἑστί» εἰς Πειραιᾶ.

—Ἄγγελοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ζόγια» 12.493 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ἀνκό Ἡλίας» 12.239 τόν. γκρός, τοῦ 1958, μετωνυμάσθη «Ἡλίας» καὶ ὑψώσει τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

—Μετωνυμάσθη εἰς Μυρτιά τὸ φορτηγὸν «Καστόπειας» 3.499 τόν. γκρός, τοῦ 1963.

—Εἰς «Δέσποινα U.» μετωνυμάσθη καὶ ὑψώσει τὴν λιβεριανὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Δέσποινα H.» 4.998 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Μετωνυμάσθη «Θίσλ Στάρ» τὸ μικτὸν «Σπύρος Α. Λαιμός» 50.455 τόν. γκρός, τοῦ 1970.

### Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

Τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἀπηγόρωσε πρὸς τὴν Ενωσιανὴν Εφοπλιστῶν τὸ κάτωθι ἔγγραφον:

1. "Οπως είναι γνωστό απὸ τῆς 25 Σεπτεμβρίου 1977 ἀρχισεις νὰ ισχύει ὁ νέος Κανονισμός «Περὶ ἐνδιαιτήσεως πλοιάρχου καὶ πληρωμάτως τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων» (ΠΔ 706/1977 ΦΕΚ 229Α).

2. Στὸν Κανονισμὸν αὐτὸν προβλέπονται οἱ γεικές καὶ εἰδικές ἀπαιτήσεις ποὺ πρέπει νὰ καλύπτουν τὰ Ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοία σὲ διὰ τούς ἀφερά τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, τοὺς κοινοχρήστους χώρους καὶ τὰ μέσα ψυχαγωγίας.

3. "Απὸ τὶς σχετικές ἀναφορές ποὺ μᾶζι περιβάλλονται κάθε τρίμηνο ἔχει διαπιστωθεῖ διά τις ἀποτέλεσματα οὐδὲν πλοίον προτείνεται οὐδὲν πλοίον προσθέτομενος ἀπαιτήσεις μὲ απότελεσμα τὰ πληρώματα των νὰ διατυπώνων δικαιολογημένα παράπονα.

4. "Εφ' οσον ἡ συνέχιση τῆς μεθόδου ὑποδείξεων καὶ συστάσεων σὲ δόρισμένες ναυτιλιακές ἑταῖριες δέν ἐπιφέρει τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα θά πρέπει διαπιστοῦται οὐδὲν πλοίον προσθέτομενος προειδωποίησεις καὶ τὶς τιθέμενες προθεσμίες δέν γίνεται συμμόρφωση μὲ τὸν Κανονισμὸν καὶ ὑπάρχουν σοδορές ἐλλειψεὶς ποὺ καθιστοῦν δυσχερή καὶ πολλές φορές ἀφόρητη τὴν ἀποτέλεσμα τοῦ πλοίου διασύνοση, ση τὰ ἐπιδιβάλλονται οἱ κυρώσεις ποὺ προβλέπονται απὸ τὸ ἄρθρο 50 τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ σὲ συνδυασμὸν μὲ τὸ ἄρθρο 45 τοῦ ΝΔ 187) 1973 «Περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

Ο Υπουργὸς  
Ε. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

### Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΚΟΛΑΣ

"Απὸ τῆς 31ης Οκτωβρίου 1977 τὰ Ἑλληνικὰ πλοία «ΕΛΠΙΣ», «ΠΙΣΤΙΣ», «ΚΑΛΜΑΡ» καὶ «ΣΑΡΩΝΙΣ ΓΚΑΛΦ», κατεσχέθησαν εἰς τὴν Λουάντα τῆς Ἀγκόλας ἀπὸ τὴν ἔκκει Κυβέρνησην διὰ οἰκονομικᾶς διαφορᾶς ποὺ είχον ἀνακύψει μὲ τοὺς ἀλλοδαπούς χρονιανωτάτων τῶν πλοίων αὐτῶν.

Συγκεκριμένως ἡ Κυβέρνησης τῆς Ἀγκόλας ισχυρίζεται, διὰ τὴν ἀδρεναλίνην σε εἰς τὸ Αμερικανὸν ἔπαιριο «ΛΙΜΑ», ποὺ είναι χρονονιανώτερια τῶν τεσσάρων Ἑλληνικῶν πλοίων ἀπέστειλε εἰς τὴν Ἀγκόλα φορτίον διάφορον τοῦ συμφωνηθέντος, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν βλάβην οἰκονομικῶν συμφερόντων τοῦ Κράτους αὐτοῦ.

Μαζὶ μὲ τὰ κατασχεθέντα πλοία ἐκράτηθησαν καὶ τὰ πληρώματά τους, περίπου 90 ἀτόμων.

## NEGRIS Overseas Suppliers (Shipchandlers)

P. O. BOX 87, BOMBAY (INDIA)  
CABLES : N E G R I S C L E O (BOMBAY)  
TELEPHONE : 26.10.68 - 26.86.56 - A.O.H. 21.15.34  
TELEX : 011-5718 CHIOS

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ  
BOMBAY - INDIA

'Από την πρώτη στιγμήν έκδηλωθηκε ζωηρὸν ένδιαφέρον τῶν 'Υπουργείων 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ 'Εξωτερικῶν διὰ τὴν ἀπέλευθρωσιν τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς πρώτην φάσιν ἐπετεύχθη ἡ ἀπέλευθρωσις τοῦ μεγαλύτερου ἀριθμοῦ αὐτῶν. Τελικῶς παρέμεινον 20 'Ελλήνες ναυτικοί εἰς τὰ πλοῖα.

Ἐπειδὴ εἰς τὴν 'Αγκόλα δὲν ὑπάρχει διπλωματικὴ ἐκπρόσωπησις τῆς χώρας μας, ἐπανείλημέναι ἔνεργειαί γίγιναν μέσου τῆς μονίμου 'Ελληνικῆς 'Αντιπροσωπείας εἰς τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνά καὶ μέσω τῆς 'Ελληνικῆς Πρεσβείας εἰς τὴν Ρώμην.

Τελικῶς μετὰ ἀπό ἐπιμόνους παραστάσεις, ἐπετεύχθη ἡ συγκατάθεσις τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εξωτερικῶν τῆς 'Αγκόλα νά δεχθῇ ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεις μὲν ἀπεστόλημένους τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀπέλευθρωσιν τῶν κρατουμένων.

'Αμέσως ἀπεστόλη ὡς Πλοίαρχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἀνώτερος διπλωματικὸς ὑπάλληλος τῆς 'Ελληνικῆς Πρεσβείας τῆς Ρώμης οἱ ὄποιοι μετέθηραν ἐπὶ τόπου καὶ κατώρθωσαν νὰ ἐπιτύχουν τὸν ἐπαναπατρισμὸν μέσω Ρώμης ἀπὸ τὴν Λουάντα 16 'Ελλήνων καὶ 5 ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Κατὰ πληροφορίας μὴν ἀξιοριθμέσιαι ἀκόμη παρέμεινον οἰκειοθέλων 2 πλοίαρχοι καὶ 2 Α' μηχανικοί τῶν κρατουμένων πλοίων καὶ 5 ἀλλοδαποί.

### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

Τὸ Συμβούλιον τοῦ Πανελλήνιου Συνδέσμου Συνταξιούχων 'Αξιωματικῶν Ε.Ν. κατόπιν τῶν ἀρχαιτερισῶν τῆς 1 - 15 Δεκεμβρίου 1977 συνεκροτήθη ὡς ἀκολούθως:

Νικόλαος Σίσκος Πρόεδρος, Νικόλαος Πάτρας 'Αντιπρόδρομος, Διονύσιος Καραγκούνης Γενικὸς Γραμματεὺς, Ιωάννης Μάγγουρας Ταμίας. Σύμβουλοι Τακτικοί: Γεώργιος Σκορινής, Κων/νος Κασώτης, Ζαχαρίας Τριγκάλας. Σύμβουλοι 'Αναπληρωματικοί: Διονύσιος Βουτσινᾶς, Ιωάννης Τριγκάλας.

### ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ ΕΙΣ ΠΕΡΑΜΑ

Τὴν 27ην Φεβρουαρίου, καθελκύσθη εἰς τὰ Ναυπηγεῖα 'Αναστασιάδη & Τσορτανίδη εἰς τὸ Πέραμα ἕνα ρυμουλκὸν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Τὸ πλοίον τούτο εἶναι τὸ δεύτερον μιᾶς σειρᾶς ἐξ τριῶν ρυμουλκῶν διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν Ναυστάθμων.

Διὰ τὴν πρώσων ἔχρισμαποιηθή πετρελαιοκινητήρος διαρέως τύπου, κατασκευῆς Motoren Werke Mannheim AG (MWM), τύπου TBD 484-6, ισχύος 1.300 ἵππων συνεχοῦς ἀπόδοσεως εἰς 400 ΣΑΛ. 'Ο πετρελαιοκινητήρος εἶναι τετράχρονος μεταξὺ ἔξι κυλίνδρων ἐν σειρᾷ, μετὰ συστήματος ὑπερπληρώσεως καὶ ψυγείου ἀέρος εἰσαγωγῆς. 'Η κίνησις μεταδίδεται εἰς τὴν ἔλικα μεσων ἐνὸς ἀναστροφέως - μειωτήρος κατασκευῆς Reintjes, μὲ μειώσιν 3:1. Διὰ τὴν ρύθμισην τῶν στροφῶν τοῦ κινητήρος ὡς καὶ τὸν χειρισμὸν τοῦ ἀναστροφέως ἔχει προβλεφθῆ σύστημα τηλεχειρισμοῦ διὰ πεπιεσμένου ἀέρος ἀπὸ τὴν γέφυραν καὶ κόντρα - γέφυραν.

Τὸ πρώτον ἑκ τῶν ρυμουλκῶν τῆς σειρᾶς αὐτῆς, τὸ ὄποιον καθελκύσθη εἰς τὸ τέλος τοῦ 1977, ἔχει ἥδη περατώσει ἐπιτυχῶς τοὺς δοκιμαστικοὺς πλόας, πρόκειται δὲ νὰ παραδοθῇ εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν.

### ΣΥΜΠΟΣΙΟΝ ΤΗΣ STAL LAVAL

Οἱ γνωστοὶ κατασκευασταὶ ἀτμοστροβίλων Stal Laval, Σουηδίας, ἀνήκοντες εἰς τὸ συγκρότημα τῶν ἑταῖρων τῆς ASEA marine τοῦ Πειραιῶ τὴν 17ην Μαρτίου, ἡμέραν Παρασκευῆς καὶ ὥραν 10.30 π.μ. Ναυτικὸν Συμπόσιον εἰς τὸ ξενοδοχεῖον Χανδρῆ - 'Αθηνῶν Λεωφ. Συγγροῦ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ συμποσίου θὰ ἀναπτυχθοῦν ἀπὸ ξένους ὄμιλητάς τὰ ἔξης ἐνδιαφέροντα θέματα:

—AP - βελτιωμένα συστήματα ἱρούσεως πλοίων δι' ἀτμοστροβίλων τῆς σήμερον.

—VAP - συστήματα προώσεως πλοίων δι' ἀτμοστροβίλων τῆς προσεχοῦς δεκαετίας.

—Νέα ἐπιτεύγματα εἰς τὰς ἔγκατσοστάσεις ἀτμοστροβίλων ἐπὶ πλοίων. Σύγχρονοι τεχνικοσικούμικαι ἐφαρμογοί.

Μετὰ τὰς ὄμιλιας θὰ ἐπακολουθήσῃ δεξιώσις.

### Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Συμφώνως πρὸς τὰ παρὰ τὴν Τραπέζην τῆς 'Ελλάδος τηρούμενα στοιχεῖα ἔξωλογιστικῶν λογαριασμῶν εἰσαγωγῆς ναυτιλιακού συναλλαγμάτος, ή Α.Ε. 'Ατμοπλοϊκον Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», εἰσήγαγεν εἰς τὴν 'Ελλάδα κατὰ τὸ ἔτος 1977 συνάλλαγμα συμπασούμενον εἰς δολλάρια ΗΠΑ 15.182.040,88, κατὰ δὲ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, εἰσήγαγεν εἰς τὴν Χώραν μας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ὅμους \$ 105.075.959,16, ὡς ἀκολούθως :

1968 .....	\$ 5.663.828,02
1969 .....	\$ 5.172.704,71
1970 .....	\$ 6.033.747,47
1971 .....	\$ 5.153.793,55
1972 .....	\$ 8.857.864,46
1973 .....	\$ 9.523.362,15
1974 .....	\$ 8.285.512,92
1975 .....	\$ 12.447.900,05
1976 .....	\$ 11.747.332,76
1977 .....	\$ 15.182.040,88
Σύνολον .....	\$ 88.068.086,97

Πλέον: Καταδηλεῖται ἔως τὴν 31.12.77, ἔναντι ἀξίας διὰ τὴν παρὰ τῆς Α.Ε. «Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα», Σκαραμαγκά, ναυπήγησιν (6) νεωτάτου καὶ βελτιωμένου τύπου κάρυκο λάινερς πλοίων .....

\$ 17.007.872,19

Ήτοι: ἐν συνόλῳ .....

\$ 105.075.959,16

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

Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἔχει πρετερεῖ σήμερον διὰ (38) πλοίων τῆς, ἀπάντων ὑπὸ ἐλληνικῶν σημαίαν, τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ τῶν λιμένων Κόντινεντ καὶ 'Αγγλίας / Μεσογείου, ΗΠΑ/Μεσογείου & Μαύρης Θαλάσσης, ΗΠΑ/Περσικοῦ Κόλπου / Ινδιῶν / Ιαπωνίας / Κεϋλάνης & Βιρμανίας, ΗΠΑ/Έλλάδος/Περσικοῦ Κόλπου, ΗΠΑ/Νοτίου & 'Αναπολικῆς 'Αφρικῆς & 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, Μεσογείου/Δυτικῆς, Νοτίου & 'Αναπολικῆς 'Αφρικῆς, ἀπασχολεῖ δὲ 1.237 "Ελληνας ναυτικούς.

Ἐπιπροσθέτως, ή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἔχει κύνηγει σύστημα τηλεχειρισμοῦ διὰ πεπιεσμένου ἀέρος πλοίου ρό-ρό, τελευταίου

καὶ ἀπολύτως ἐκσυγχρονισμένου τύπου, ἔξι ὃν τὸ πρώτον θὰ παραδοθῇ τὴν 21.6.78, τὸ δεύτερον τὴν 27.8.78 καὶ τὸ τρίτον τὴν 2.11.78.

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ  
ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

### ΕΙΣ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Μὲ ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάνη καθωρίσθη τὸ υψός τῶν ἐπιδομάτων πού θά καταβάλλωνται ἀπὸ τὸν Οίκον τοῦ Ναύτου εἰς τὸν ἡσφαλισμένος του, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ὡς ἔξης : 1) Διά φυσιολογικὸν τοκετὸν δρχ. 8.000. 2) Διὰ τοκετὸν μὲ χειρουργικὴν ἐπέμβασιν (καισαρικὴ τομή) δρχ. 18.000. 3) Δι' ἀσθέτειαν ἔγγαμου δρχ. 8.000. 4) Δι' ἀσθέτειαν ἀγάμου δρχ. 6.000. 5) Διὰ μητρόπτητα ἀμέσως ἡσφαλισμένης δρχ. 8.000. 6) Δι' ἔσοδο κηδείας δρχ. 15.000. 7) Διὰ δρέφη πού γεννώνται νεκρά δρχ. 7.500. (Ἡ ἀπόφασις ισχύει ἀπὸ 1.1.1978).

### Ο Κ. Δ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΠΙΣΤΙΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Μὲ ἀπόφασιν τοῦ διοικητοῦ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης καθ. κ. 'Αγγ. 'Αγγελοπούλου, ἐποπθετήθη ὑποδιευθυντής εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ναυτιλιοκῶν 'Εργασιῶν τῆς Διοικήσεως τῆς Τραπέζης, ὁ κ. Δημήτριος Ε. Παυλίδης, ἀνώτερον στέλεχος τῆς Τραπέζης.

Ο κ. Δημήτριος Παυλίδης ὑπέρηπτησεν, ἀπὸ τῆς ιδρύσεως του καὶ ἐπὶ δεκαπενταετίαν, εἰς τὸ Ναυτιλιακὸν 'Υποκατάστημα Πειραιῶς τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, ὃπου διεκριθεὶς διὰ τὸ ὄφελον ἥθος του, τὴν ἀντικειμενικότητά του καὶ τὴν εὔρειαν ὑπηρεσιακήν του κατάρτισιν, προσάντα μὲ τὰ ὀποῖα ἐκέρδισε τὴν ἐκτίμησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου.

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ

#### ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΦΩΤΕΙΝΟΥ

#### «ΜΑΡΙΝΟΣ Ο ΤΥΡΙΟΣ»

'Ανατύπων ἑκ τοῦ 20οῦ τόμου τοῦ Δελτίου τῆς 'Ιστορικῆς καὶ 'Εθνολογικῆς 'Εταιρίας τῆς 'Ελλάδος, ἐκυκλοφόρησε προσφάτως εἰς συμπληρωμένην ἔκδοσιν, τὸ περισπούδαστον ἔργον τοῦ ἀειμνήστου Νικολάου Φωτεινού «Μαρίνος ο Τύριος», τὸ ὄποιον εἰς πρώτην μορφήν εἶχε δημοσιευθῆ εἰς τὴν γαλλικήν, προκαλέσαν εύρυτάτην συζήτησιν μεταξὺ τῶν οἰκείων ἐπιστημονικῶν κύκλων καὶ τὰ ἐμένεστατα σχόλια τῶν ειδικῶν.

Διὰ τῆς ὁμὸν ιστορικῆς, ἀλλὰ κυριολεκτικῶς έθνικῆς μελέτης του, ὁ κατὰ τὸ 1922 ἀποδιώσας Νικόλαος Φωτεινός, γνωστός εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἔξι ὄλων ἔργων του ('Η ναυτιλία παρ' ἀρχαίοις 'Ελληνος Τά ναυτικά κ.λπ.) ἀποδεικνύει ὅτι ὁ 'Ελληνος



### ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι σι μάρκες αύτοκινητών εἰς τιμής έργοστασίου καὶ ἀνευ δασμού (transit).

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

γεωγράφος και χαρτογράφος των άρχων του Β' μ.Χ. αιώνας Μαρίνος ὁ Τύριος είναι ό πρώτος ἐπινοήσας τὸ ἔφ' οὐ ἑστηρίχθη ἡ ναυτική χαρτογραφία προβολικὸν σύστημα, τοῦ όποιου ἀντιγραφεὺς ἀπλῶς είναι ὁ θεωρούμενος ὡς κατασκευαστῆς του, Φλαιμανδός γεωγράφος Μερκάτωρ.

Μὲ ἀδιόσιεστον ἐπιχειρηματολογίαν καὶ ἐπιστημονικὴν θεμελίωσιν ὁ Φωτεινὸς ἀποκαθιστᾶ τὴν ἱστορικὴν ἀλήθειαν καὶ ἀποδίδει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν πνευματικὴν μας κληρονομίαν ἐν δόλκηρον κεφάλαιον τῆς Ναυτιλίας, τοῦ όποιου τὴν πατρότητα ἐσφετερίζοντο ἐπὶ αἰώνας οἱ ξένοι.

“Οπως ἔγραψε Γάλλος ειδικὸς ἐπιστήμων, ὁ Φωτεινὸς φιλά τὴν ἀληθείαν καὶ νὰ διανοίξωμεν τὸν πέπλον τῆς ἀληθείας καὶ ν' ἀποδώσωμεν τὰ τοῦ Καίσαρος τῷ Καίσαρι, καταστὰς οὕτω ἄξιος τῶν ναυτιλῶν τῶν συμπατριωτῶν του καὶ δῶλων τῶν ναυτίλων διὰ τὸ ἔργον τῆς δικαιοσύνης καὶ τοῦ φωτός.

Τὸ ἔργον τοῦ Φωτεινοῦ «Μαρίνος ὁ Τύριος» είναι βιβλίον τὸ όποιον δὲν ἐπιτρέπεται νὰ λείπῃ ἀπὸ καμμίαν ναυτιλιακὴν βιβλιοθήκην.

### «ΚΡΙΚΟΣ»

Μὲ τὴν ἐκλεκτὴν πάντα ὥλην καὶ τὴν ὥραιαν ἐμφάνισιν ἐκυκλοφόρησε τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ «Κρίκος» τοῦ Λονδίνου, ὑπὸ τῆς διεύθυνσιν τοῦ κ. Γιάνη Χατζηπατέρα καὶ Λευτέρη Γιαλούρου.

Μὲ ἐνδιαφέροντα πολιτικά, ιστορικά καὶ κολλιτεχνικά ἀρθρα, μὲ πλουσιωτάτην ἐννυμερωτικὴν εἰδήσεογραφίαν καὶ μὲ τακτικὰς ἀνταποκρίσεις ἐκ τῶν ἀπανταχοῦ Ἑλληνικῶν παροικιῶν, ἀποτελεῖ τὸ ἀληθῆ κρίκον τῆς δμογενείας τῶν πέντε ἡπείρων. Σημειούμεν διὰ τὸ ἔξωφυλλον κοσμοῦ δύο ἔγχρωμοι ὑδατογραφίαι ἐκ τοῦ βιβλίου «Ships loved and painted by M. Kulukundis».

### ΙΑΣΩΝΟΣ ΚΡΕΜΕΖΗ

### «ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ CHORLEY - GILES»

Ἐπισημαίνων τὴν βαθεῖαν διαφορὰν μεταξὺ τοῦ ἐλλαδίου θεωρητικῶν διδασκομένου ναυτικοῦ δικαίου καὶ τοῦ ἐφόρμοσμένου δικαίου τῆς νομολογίας καὶ τῶν διεύθυνσιν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν, ὁ γνωστὸς δικηγόρος καὶ τ. Νομικός Σύμβουλος τοῦ Ο.Δ.Π. κ. Ιάσων Κρεμέζης, ἔχει ἀναλάβει ἀπὸ ἑτῶν τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τοῦ ισχύοντος ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Πρῶτος καρπὸς τῆς προσπάθειας αὐτῆς ὑπῆρξεν ἡ ἕκδοσις τῶν «Στοιχείων Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου» τὸ ἔτος 1973. «Ηδη δόλοκτρώνει τὴν προσπάθειαν διὰ τῆς ἑκδόσεως τοῦ κλασικοῦ ἔχειριδιου τῶν Lord Chorley καὶ O. Giles «Shipping Law», τὸ όποιον ειδικῶς μετέφρασε καὶ ἐπεξειργάσθη.

**ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ** παρὰ τῆς «Ναυπηγείας Χαλκίδος» Α.Ε. καινουργή ὥλικά ἀρίστης ποιότητος πλεονάσαντα κατὰ τὴν μετασκευὴν πλοίων.

Περιλαμβάνονται καλώδια καὶ γενικὸν ἡλεκτρολογικὸν ὥλικὸν, σωλήνες, βάνες καὶ ὥλικὰ ἐνδιαίτημάτων πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν.

Διὰ περισσότερες πληροφορίες ἀπευθύνεσθε εἰς:

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.

Ταχ. Θυρίς 18

Χαλκίς

Τηλ.: (0221) 31502

Τλξ: 27143 ΝΑΧΑ GR

‘Αρμόδιος κ. Α. Προκοπίου.

Τὸ βιβλίον τοῦτο διαιρεῖται εἰς 3 μέρη. Τὸ πρώτον ἀναφέρεται εἰς τὸ πλοίον ὃς ἰδιοκτησίαν καὶ περιλαμβάνει τὰ τῆς νηολογίσεως, κυρίοτηος, ὑποθήκης, προνομίων, περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης καὶ περὶ πλοιάρχου καὶ πληρώματος. Τὸ δεύτερον ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου καὶ περιλαμβάνει τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς ἐπιβάτου, τὴν σύμβασιν ναυλώσεως (σελίδες 94 - 214), δευτερευόντας τινάς συμβάσεις ὡς ἡ ρυμούλκησις, πλοηγήσις κ.λπ. καὶ τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα (σύγκρουσις, διάσωσις). ‘Αντι τοῦ Τρίτου Μέρους ὁ κ. Κρεμέζης παραθέτει τὸ περὶ ναυτικῆς ἀσφαλίσεως κεφάλαιον ἐκ τοῦ ὡς ἄνω βιβλίου του «Στοιχεία Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου».

‘Η διὰ πρώτην φοράν συστηματικὴ παρου-

σίσισις τοῦ ἀγγλικοῦ δικαίου, τοῦ ὅποιον εἶναι γνωστὴ ἡ ἐπιδρασίς ἐπὶ τῶν διειθύνων ναυτικῶν συναλλαγῶν εἰς ἄς πλουσίων μετέχει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, πληροῦ ἀναφιμούσης μιὰν ἀνάγκην καὶ ἔν κενόν. Καὶ πιστεύομεν ὅτι ἔναν τὸ ἔργον αὐτὸν δοθήση ὅπως ἡ διδασκαλία τοῦ ναυτικοῦ δικαίου προσλάβῃ τὴν πρακτικωτέραν μορφὴν τὴν ὅποιαν χρειάζεται ὁ ναυτιλιακὸς κόσμος καὶ τὴν ὅποιαν ἀφθονίας προσφέρει ἡ ναυτιλιακὴ πρακτική, ὁ κ. Κρεμέζης θὰ δύναται νὰ είναι ὑπερήφανος διὰ τὴν πολύτιμον προσφοράν του.

Παρὰ τὰ ἐν τῷ προλόγῳ τοῦ βιβλίου σημειούμενα, ὅμολογούμενα ὅτι ἐλυτήθημεν διότι ὁ κ. Κρεμέζης δὲν ἐπροχώρησεν εἰς τὴν πρωτόδρομον προσπάθειάν του ἀπλοποίησεως τῆς νομικῆς ναυτικῆς γλώσσης.

## Θαλάσσια ἀτυχήματα

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ** (τέως «Κλάριτος», σημ. Παναμᾶ): ‘Υπέστη πυρκαϊδὲν εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοιάρχου τὴν 4ην Μαρτίου εἰς τὸν ποταμὸν «Ἐλβα, ἐν πλῷ ἀπὸ Ἀρδούργον δι」 Ἀλεξάνδρειαν μὲ φορτίον σιγαρέτων. Κατεστράφθησαν τὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου.

**ΑΓΝΗ:** ‘Εδεξαμενίσθη εἰς Μιτιζέλα τὴν 15ην Φεβρουαρίου μὲ ζημίας εἰς τὴν Ἐλικα καὶ τὸν τελικὸν ἄξονα. ‘Ετελέσθησαν ἐπισκευαῖς.

**ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ:** Μὲ πλήρες φορτίον γεωμήλων διὰ Τύνιδα, ἀπέπλευσεν ἐκ Δουνκέρκης τὴν 7ην Μαρτίου, μὲ δύο δοθητικὰς μηχανὰς ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, κατόπιν συμφωνίας μετὰ τοῦ ιηογνώμονος, καθὼς αἱ δοθητικαὶ μηχαναὶ μηχαναὶ τοῦ σκάφους είχον ὑποστῆ ζημίας καὶ ἐπεσκεύαζοντο εἰς Ρόττερνταμ. Τὴν 15ην ἐσπέραν ἐπέστρεψεν εἰς τὸν μηχανὴν καὶ τὴν Ἐλικα. ‘Απήγειτο ἐκόρτωσις καὶ δεξαμενισμός. Αἱ ἐπισκευαὶ ὑπελογίζετο νὰ διαρκέσουν περίπου 15 ἡμέρας.

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΟΡΑ-Ι-ZON:** Τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἀνέφερον εἰς Σαγκάνη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας. Τὴν 4ην Μαρτίου ἀνέχωρησε διὰ Χόγκ Κόγκ συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ.

**ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ:** ‘Υπέστη ζημίας εἰς τὴν πρώρων, κατόπιν συγκρούσεως μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Μπανάτ» εἰς Κωνστάντζαν τὴν 4ην Μαρτίου. Τὸ σκάφος θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Πειραιά δι᾽ ἐπισκευάς.

**ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ:** Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐλιγμῶν ἐντὸς τοῦ λιμένος Λά Παλίς, προσέκρουσεν ἐπὶ προδῆλτον ὑπὸστατή ζημίας εἰς τὰ ὑφαλοῖ. Οἱ πλοιοκήται, κατόπιν συμφώνου γνωμῆς καὶ τοῦ ιηογνώμονος, ἀπέστριψαν τὴν ἐκτέλεσιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν.

**ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ:** Συνεκρούσθη μετὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανοῦ δηζελοπλοίου, τοῦ «Καπετάν Γεωργίου», εἰς Λίσσασθαν τὴν 27ην Φεβρουαρίου. ‘Αμφότερα ὑπέστησαν ζημίας καὶ ἐπεθεωρήθησαν.

**ΑΦΡΟΣ:** Τὴν 1ην Μαρτίου ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν γεννήτριαν Νο. 3 εἰς Λαττάκια. Τὴν δέκαντην Μαρτίου ἀφίχθη εἰς Τεργέστην καὶ ἀπέπλευσεν αὐθημερόν διὰ Βενετίαν. ‘Εκεῖθεν θὰ πλεύσῃ εἰς Ρόττερνταμ, ὅπου θὰ τελεσθούν ἐπισκευαῖς.

**ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ:** Τὴν 2αν Μαρτίου, κατὰ τὴν διάρκειαν φορτώσεως σίτου εἰς σάκκους, εἰς Ρόττερνταμ, ὑπέστη σοδαράν κλίσιν ἀριστερά καὶ ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Τὴν ἐπομένην διεπιστάθη διὰ τὸ

κύτος No. 3, εἰς τὸ όποιον ὑπῆρχε φορτίον, ἡτο πλήρες ὕδατος. Τὴν 4ην Μαρτίου ἀποκατεστάθη ἡ ισορροπία του καὶ τὸ πλήρωμα ἐπεβιδάσθη ἐκ νέου. ‘Ενῷ ἐξεφορτώνετο τὸ ηγρὸν φορτίον, ήρευνώντο τὰ αἴτια τῆς διαρροῆς.

**ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ:** Τὸ ἐλληνικὸν δεξαμενόπλοιον «Γκλόμπαλ Χοούπ», τὸ όποιον, ὡς ἀναφέρομεν εἰς προηγούμενον τεῦχον μας, εἶχε προσαράξει πλήσιον τῶν ἀμερικανικῶν ἀστῶν, ἀνειλκύσθη τὴν 8ην Μαρτίου καὶ ἐρυμουλκήθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπέθλεμ δι᾽ ἐπισκευάς. ‘Η διαρροή ὑπολογίζεται εἰς 40.000 γαλλόνια.

**ΓΚΟΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.):** Κατὰ τὴν πλεύσιστὸν του εἰς τὴν Ρόττερνταμ, τὴν νύκτα τῆς 21ης πρὸς 22αν Φεβρουαρίου, ἐνῷ ἐσύρετο ὑπὸ τεσσάρων ρυμουλκῶν, προσέκρουσε μὲ δρμήν ἐπὶ προδῆλτος, προξενῆσαν ἐκτεταμένα ζημίας.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΡΑΝΣΟΣ ΣΕΑΝΙΚ:** ‘Υπέστη ζημίας εἰς τὰ πτερύγια τῆς Ελλίκος. ‘Επειθεωρήθη εἰς Σάντος καὶ ὁ ιηογνώμων παρεχώρησε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοΐας μέχρι τὸν Μάιον, ὅπερα δέον νὰ ἀντικατασταθῇ ἡ έλιξ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Μ.:** Τὴν 3ην Μαρτίου ὑπέστη διαρροὴ εἰς πλάτος 34.00' βόρειον καὶ μῆκος 18.04' ἀνατολικόν. ‘Ελληνικὸν σκάφος εύρισκε πλήσιον αὐτοῦ πρὸς παροχήν δοσίας, ἔαν ἀπητείτο.

**ΕΛΟΣΕΑΝ:** Κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτως ταξιδίου του ἀπὸ Βανκούμερ διὰ Λά Παλίς, ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας. Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Λά Παλίς, τὴν 27ην Φεβρουαρίου ἐπειθεωρήθη. ‘Επισκευαῖς ἀνελήθησαν.

### ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

‘Ενοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ήμιορφός Μ2 300.

σαν είς τεύς φορτωτήρας τού σκάφους και διαφόρους ἄλλος μικροζημίας. Την 2αν Μαρτίου ἀπέπλευσε διά Καζαμπλάνκα.

**ΘΕΟΜΑΝΑ:** 'Αποπλεύσαν ἐκ Μπαλμπότα τὴν 21ην Φεδρουαρίου διά Λός "Αντζελες, ὑπὸ ἔρμα, ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένη λόγῳ ἀνωμαλίων εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου. 'Ανελθῆθη ἐπιθεώρησις. Τὴν 25ην ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διά Λός "Αντζελες μὲ μειωμένην ταχύτητα καὶ συνοδεύμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ. Κατὰ τὴν ἑκὲν ἄφιξιν του θά διενηργοῦντο ἐπισκευαῖς.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.):** 'Ιδε «'Αντζέλικ Προτέκτορ».

**ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ:** 'Υπέστη ζημίας ἐκ συγκρούσεως μετὰ τού δηζελοπλοίου «Ερικάς εἰς Σάντος τὴν 28ην Φεδρουαρίου. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ εἰς Μοντεβίδεο δι' ἐπισκευαῖς.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ:** 'Υποστάν ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν, εἰς πλάτος 37.35' δόρειον καὶ μῆκος 23.30' δυτικόν, τὴν 3ην Μαρτίου, ἐξέπεμψε σῆμα κινδύνου. Τὸ σκάφος, ὅπερ μετέφερε φορτίον λιπασμάτων, παρεσύρετο ἀκυδέρησιν, ἀλλ' ὡς ἀνέφερε δὲν εύρισκετο εἰς ἀμεσον κίνδυνον. Τὴν μεθεπόμενην ἀφίχθη εἰς Σαίν Μίχαελς συρόμενον ὑπὸ σκάφους τοῦ Πορτογαλικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

**ΛΑΜΠΡΟΣ Λ.:** 'Υπέστη πυρκαϊῶν εἰς τὸ φορτίον εἰς Πόρτο Χέλι τὴν 24ην Φεδρουαρίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος μὲ τὴν συμπαράστασιν τοῦ πληρώματος ἔτερου σκάφους.

**ΛΑΤΩ:** Τὴν 21ην Φεδρουαρίου προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ σημαῖαν Σιγκαπούρης δηζελοπλοίου «Σίτι όφ Βάττενσαϊν» ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Τριπόλεως (Λιβύης). Ζημίας

ὑπέστη μόνον τὸ ἀλλοδαπὸν σκάφος.

**ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α·Ι·Σ:** 'Απὸ Μιτουσύμ, ἀφίχθη εἰς Λάς Πάλμας τὴν 26ην Φεδρουαρίου μὲ ζημίας εἰς τὴν γεννήτριαν. Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαῖς καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 1ην Μαρτίου διά Ντακάρ.

**ΜΗΛΟΣ II:** Εἰς πλάτος 31.32' δόρειον καὶ μῆκος 32.35' ἀνατολικόν, περίποτο 15 μῆλα δορειοανατολικός τοῦ Πόρτ Σαΐδ, ὑπέστη δλάδην εἰς τὴν μηχανήν τὴν δην Μαρτίου. Ἐξητήθη ἡ ἀμεσοσ βοήθεια τῶν παραπλέοντων σκαφῶν. Ἀργότερον ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ σκάφος, μὲ φορτίον 1.900 τόνων τοιμέντου ἀπὸ Χαλκίδα διά Σαουδικὴν Ἀραβίαν, ἐδύθισθη συνεπείᾳ ἐκρήξεως εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ ἐνδεκαμελές πλήρωμά του (8 Ἑλληνες καὶ 3 Αιγύπτιοι) διεσώθη ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Ανδριάνα II» καὶ ἀπειδάσθη εἰς Πόρτ Σαΐδ.

**ΝΤΙΝΟΣ (κ.):** 'Αποπλεύσαν τὴν 3ην Μαρτίου ἐκ Ριγιέκας διά Τύνιδα, μὲ φορτίον ξυλείας, προσήραξεν ἐπὶ δραχώδους βυθοῦ τὴν πρώιαν τῆς ἐπομένης ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Γιουγκοσλαβίας, λόγῳ ομίλης. Ἀνελκυσθὲν τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ήμέρας, τῇ βοήθειᾳ ρυμουλκοῦ, ἐρρυμουλκήθη εἰς ἐπισκευαστικὴν βάσιν τῆς Ριγιέκας.

**ΟΜΑΛΟΣ:** 'Απὸ Κωνσταντζαν διά Βιετνάμ, μὲ φορτίον λιπασμάτων, προσήραξεν εἰς ἀβαθή ὕδατα ἔξωθι τῶν Οινουσῶν τὴν 25ην Φεδρουαρίου, ὑποστάν διαρροήν εἰς τὰ κύτη No. 1 καὶ 2. Συμφωνητικὸς Λόδυδ' ὑπεγράφη μετά τοῦ ρυμουλκοῦ «Αστέρι» διά τὴν ἀνέλκυσιν του. Μὲ τὴν βοήθειαν καὶ τοῦ ρυμουλκοῦ «Στάρλετ» ἐπετεύχη τελικῶς ἡ ἀνέλκυσις του, τὴν 1ην Μαρτίου. Ἀφοῦ ἐσφραγίσθησαν προσωρινά τὰ διαρρέοντα σημεία, τὸ σκάφος ἐρρυμουλκήθη εἰς Πειραιᾶ τὴν δην

Μαρτίου, πρὸς δεξαμενισμόν, ἐπιθεώρησιν καὶ διενέργειαν μονίμων ἐπισκευῶν.

**ΠΗΛΛΕΑΣ:** Εἰς Φιλαδέλφειαν τὴν 2αν Μαρτίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς κύλινδρον καὶ ἐμβολον τῆς πρωστηρίου μηχανῆς.

**ΠΙΣΤΙΣ:** 'Απὸ Γιοκοχάμα δι' Ἀκαγιούτλα, ὑπέστη δλάδην εἰς τὴν μηχανήν, τὴν 22ην Φεδρουαρίου, εἰς πλάτος 19.35' δόρειον καὶ μῆκος 135.53' δυτικόν. Ρυμουλκὸν ἀφίχθη εἰς τὴν περιοχὴν καὶ ἀνέλαβε τὴν ρυμουλκήσιν του τὴν 3ην Μαρτίου. Τὴν 7ην Μαρτίου ἀποκατεστάθη ἡ δλάδη καὶ τὸ σκάφος συνέκισε τὸ ταξίδιον του διά Μανζανίο (Μεξικοῦ) δι' ιδίων του μεσων.

**ΣΑΜΑΧ (π.):** 'Εδεξαμενίσθη εἰς Ντουμπάι τὴν 21ην Φεδρουαρίου μὲ διαφόρους ζημίας. Ὡς ἀνεκοινώθη τὴν δην Μαρτίου, τὸ πλοίον ρό-ρό ἐξετέλεσεν ἐπισκευάς καὶ ἀπέπλευσεν.

**ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ:** 'Αφιχθὲν εἰς Ισπωνίαν ἀπὸ Βανκούμβερ, ἀνέφερε ζημίας ἐκ κακοκαρίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου. Ἐξητήθη ἐπιθεώρησις.

**ΤΙΤΙΚΑ Π. (λ.):** 'Απὸ Λάγος διά Ρότερνταμ, ἀφίχθη εἰς Λάς Πάλμας τὴν 10ην Φεδρουαρίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὰς γεννήτριας. Τὸ σκάφος ἐπλεύσιε τὴν 18ην πρὸς παραλαβὴν καυσίμων, ὕδατος καὶ τροφίμων, ἀποπλεύσαντας ἀργότερον τὴν ιδίων ημέραν. Συντόμως ἐπέστρεψε μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἀνελθῆσαν ἐπισκευαῖς ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

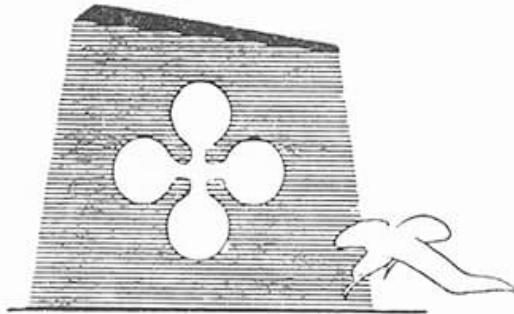
**ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.):** 'Απὸ Τέινμαουθ διὰ Τσιβιταβέκια, ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Βρέστην τὴν 27ην Φεδρουαρίου, βάσει συμφωνητικοῦ Λόδυδ' ἀνοικτοῦ τύπου. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον πορελάνης.

# Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644  
4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ  
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ  
TSS ΑΤΛΑΣ  
MV ΕΡΜΗΣ  
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ  
MTS ΟΡΦΕΥΣ  
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ  
MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11  
MV ΖΕΥΣ  
MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ  
MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ  
MV ΩΚΕΑΝΟΣ  
MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,  
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική καὶ 'Αφρική

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Βελτιωμένη πως ή κατάστασις τής Ναυλαγορᾶς. Αἱ δυσχέρειαι, όμως, λόγω καὶ τῶν καιρικῶν συσθηκῶν δὲν ἀπέλειψαν εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς - Κόλπου καὶ προβλέπεται ὅτι πιθανόν νὰ παρεμποδίσῃ τὰς φορτώσεις ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ ἀνοίγματος τῆς Διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου. Τὰ σκάφη συσσωρεύονται εἰς τὸν Κόλπον, ὅπου ἀναμένουν τὸ φορτίον ἐπὶ τρεῖς καὶ πλέον ἔβδομάδας.

Τὸ σοβιετικὸν ἐνδιαφέρον διὰ φορτώσεις ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς σημειούται ἔντονον. Χρονονούσαις διὰ ρωσικὸν λογοσμὸν (Γκλένα) ἐκλείσθησαν διὰ σειρὰν συνεχῶν ταξιδίων διὰ τὴν Σοβιετικὴν Βελτικήν. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Μαύρην Θάλασσαν 57 χιλ. τόν., Μάρτιον, ἐπίηρωθεν δολ. 10 φίο. Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν δολ. 5.07½ φίο σκάφος 63.000 τόν. Ναυλώσεις ἀπὸ τὰς Μεγ. Λίμνας σημειούνται.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ὀργοῦσα παγκοσμίως χωρητικότης αὐξάνει. Κατὰ Ἰανουάριον τὸ παρωπλισμένον τονᾶς ἀνήλθεν εἰς 685 σκάφη, 45.627.000 τόν. d.w. Τάνκερς 327, τόν. d.w. 33.597.000 καὶ ἥροι φορτίου σκάφη 358, τόν. d.w. 12.030.000. Μεταξὺ αὐτῶν 55 μικτὰ σκάφη 6.338.939 τόν. d.w.

Τὰ τάιμ τσάρτερς μὲ κάποιαν ζωηρότητα ἀπὸ τοὺς Κινέζους. Η ἀπόφασις τοῦ Προέδρου Κάρτερ ὅπεναφέρει εἰς τὴν ἔργασίαν τοὺς γαιανθρακωρύχους, βάσει τοῦ Νόμου Τάφτ - Χάρτελεύ δὲν ἔφερε τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα. Ἀλλὰ καὶ ὃν ἔχη ἀποτέλεσμα ἡ ἐπάνοδος τῶν γαιανθρακωρύχων, ἡ ἔργασία θὰ καλύψῃ τὰς ἐγχωρίους τὸ

πρώτων ἀνάγκας καὶ, ἐν συνεχείᾳ, τὰς ἔξαγωγικάς.

Ἐν τῷ μεταξὺ ναυλώσεις διὰ γαιάνθρακας δὲν ἐγγνώσθησαν. Φαίνεται, όμως, ὅτι ἡ προσφορά χωρητικότητος δὲν εἶναι τόσον μεγάλη, πιεστικὴ τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τὸ διαρρεύσαν 10ήμερον τοῦ Μαρτίου, εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

\* \* \*

Κατακορύφως, ηγέηθε ὁ ρυθμὸς τῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν τελευταίων. Τοῦτο ὀφείλεται, ίσως, εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς διασκέψεως τοῦ IMKO, ἡτοις υιοθέτησε τὸ σύστημα ἐκπλύσεως τῶν δεξαμενῶν τῶν τάνκερς δι' ἄργον πετρελαίου καὶ τὰς χωριστὰς δεξαμενὰς ἔρματος εἰς ἀπαντα τὰ δεξαμενόπλοια. Κατὰ τὸν ἀνδραμάδα ἡ ὀποία ἐλήξε τὴν 3ην Μαρτίου, ἐπωλήθησαν συνολικῶς δεξαμενόπλοιοισ αἴνω τοῦ 1.000.000 τόν. d.w. πρὸς διάλυσιν. Προφανῶς οἱ πλοιοκτήται ἐσπευσαν νὰ ἐπωφεληθοῦν ἀπὸ τὰς ὑψηλὰς προσφερομένας τιμάς (περὶ τὰ 100 δολ. κατὰ τὸν έλαφρον ἐκτοπίσματος), πιεζόμενοι παρολλήλως καὶ ἀπὸ τὴν ἐπιδεινούμενη συμφόρησιν εἰς τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων τῆς Φορμόζας.

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Περιωρισμένη ἡ κίνησις ναυλώσεων ἀπὸ τὸν Κόλπον, λόγω τῶν ἐκ τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰς μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν ἐνδοχώραν. Ἀπὸ ποταμὸν Μισσισιπῆ διὰ τὸ Γιουροπόρτ, 63.000 τόν. βαρέα γεννήματα δολ. 5 φίο Μάρτιον καὶ 75

χιλ. τόν. βαρέα, ἐπίσης, γεννήματα, δολ. 4.50 φίο Μάρτιον. Ἀπὸ Γκάλβεστον διὰ Καζαμπλάνκα 20.000 τόν. δολ. 11.50 φίο, Μάρτιον. Ἀπὸ Μισσισιπῆ ποταμὸν διὰ Βαλένθιαν ἡ Σεβίλλην, 25.000 τόν. βαρέα γεννήματα, δολ. 9.95 φίο Μάρτιον. Ἀπὸ Κόλπου διὰ τὸ Μαρόκον 18.000 τόν. βαρέα, δολ. 11 φίο Μάρτιον. Ἀπὸ Κόλπου διὰ Ταρραγκόνα 35.000 τόν. δολ. 7, ἐάν πλήρες φορτίον δολ. 5 φίο Μάρτιον.

Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 26.000 τόν. βαρέα, δολ. 10.75 φίο Μάρτιον. Δι' Ὀλλανδίαν 66 χιλ. τόν. δολ. 5.07½, ὀψὲν Γιουροπόρτ 15 σέντης ἔξτρα φίο Μάρτιον. Ἀπὸ Κόλπου διὰ Ν. Κορέαν 20.000 τόν. παλαιοσίδηρα δολ. 400.000 φίο Μάρτιον (20 ἡμέραι).

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ἰαπωνίαν 30 χιλ. τόν. βαρέα, δολ. 11.40 φίο Μάρτιον. Δι' Ὁλλανδίαν 30 χιλ. τόν. δολ. 5.07½, ὀψὲν Γιουροπόρτ 15 σέντης ἔξτρα φίο Μάρτιον. Διὰ Σοβιετικὴν Μαύρην Θάλασσαν 57.000 τόν. βαρέα, δολ. 10 φίο, 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. Ἀπὸ Πούγκετ Σάουντ δι' Ἰαπωνίαν 50.000 τόν. βαρέα, δολ. 8 φίο, Μάρτιον. Δι' Απριλίου Βορείων Χάττερας διὰ Καράτσι 45.000 τόν. σίτου δολ. 17.06 ἑλ. ἐκφόρτωτικῶν.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον δι' Ἀμπέρσαν - Ἀμδούγον ρέιντζ 15.000 τόν. Λίμνας, δολ. 14.65 καὶ συμπλήρωσιν μέχρις 25.000 τόν. δολ. 7.65 φίο (Ἐξ φορτία καθ' δλγν τὴν σαιζόν). Καὶ ἀκόμη : 'Ενέα φορτία 15.000 τόν. Λίμνας διὰ Μαύρην Θάλασσαν δολ. 18.50, μὲ συμπλήρωσιν μέχρι τῶν 25.000 τόν. δολ. 11.50, 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν (Γκλένας). Ἀπὸ Ντουλούθ διὰ Τύνιδα 20.500 τόν. σίτου, δολ. 22.50 ἑλ. ἐκφόρτ. 'Ιούνιον. Ἀπὸ Σαιν Τζάνη ἡ Χάλιφας διὰ Σήφορθ 35.000 τόν. δολ. 6.15, ὀψὲν 'Αμπέρσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ δολ. 5.65 φίο Μάρτιον.

σ' ὅλο τὸν κόσμο...

## The Thenamaris Group

**στὸ Λονδίνο:**  
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.  
32-38 DUKES PLACE  
LONDON E.C.3  
ENGLAND  
Tel. 01 - 283-9591 (10 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. 212-3446767/8  
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  
UIC 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
- Amphitrión  
Travel and Tourism Agencies Ltd.  
Ships Agencies

στὸν Πειραιά:  
Thenamaris Maritime Inc.  
107-109 Filinos str.  
P.O. Box 167  
PIRAEUS - GREECE  
Tel: 45.31144 - 146 - 149 - 165  
166 - 442 - 459 - 478 - 493  
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16  
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

Petropoulos

**ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ**

'Ολίγαις αι ναυλώσεις από το Πλεύτη. Διά Βάρων 35.000 τόν. βαρέα γεννήματα δολ. 17.55 έλ. έκφορτ. 2.000 τόν./2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσις.

'Από Σάντα Φέ, μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες διά Νότ. Ιαπωνίαν, 32.500 τόν. σιτηρά, δολ. 19, με 2.000 τόν. - 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μάρτιον - Απρίλιον.

'Από "Ανω Ποταμόν μέ συμπλήρωσιν Μπ. "Άρες 18.500 τόν. δολ. 16 έλ. έκφορτ. 2.000/3.000 τόν. Μάρτιον. 'Από Μπουένος "Άρες διά το Κόντινεντ 11.500 τόν. δολ. 17, έλ. έκφορτ. 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μάρτιον. Δύο λιμένας δχι ανω του Σάντα Φέ, μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες ή Μπάχια Μπλάνκα δι' Ιαπωνίαν 26.000 τ. σιτηρών δολ. 19.25 έλ. έκφορτ. 2.000/5.000 τόν. 'Από το Πλεύτη δι' Ιαπωνίαν 32.000 τόν. σιτηρών δολ. 18.95, έλ. έκφορτ. 2.000/5.000 τόν. Απρίλιον. 'Από Τουμπαρά διά Γκιχον 90.000 τόν. δολ. 3.05 φίο.

**ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ**

Μὲ κίνησιν άξιοσημείωτον. 'Από Βόρειον Ειρηνικὸν ('Ην. Πολ.) διά Ναχόντκα 33.000 τόν. σίτου, δολ. 12.10 φίο, 2.000 τόν. έκφορτωσιν. 'Από Βανκούμβερ διά Σιγκαπούρην 17.000 τόν. βαρέα, δολ. 18.90 φίο, Μάρτ. Δύο λιμένας Καλιφόρνιας δι' Ιαπωνίαν 40 χιλ. τόν. βαρέα δολ. 8.90 φίο, 12 ήμέρας, Απρίλιον. 'Από Βανκούμβερ διά Νότ. Ιαπωνίαν 16.900 τόν. έλαιοδιπόροι, κατ' άποκοπήν, ίσον πρὸς 12.64 δολ. φίο Μάρτιον. 'Από Βανκούμβερ καὶ Πρίνς Ρούμπερτ διά Χοκκάΐτο 17.500 τόν. παράγωγα σίτου, δολ. 14.25 φίο Μάρτιον.

**ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ, ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ**

'Από Ντώρμπαν ή "Ηστ Λόντον διά Φορμόζαν άφαδόσιτος, 2 σκάφη 42.500 τόν. δολ. 11, με 2.000 τόν. γκρός και 1.500 τόν. έλευθ. Απρίλιον. 'Από "Ηστ Λόντον διά Λιθερπούλ Μπίρκενχεντ, 16.000 τόν. άφαδόσιτος, 2.000 τόν. γκρός, 3.000 τόν. έλευθ. Απρίλιον. 'Από Μορμουγάκα διά Πλότσε 26.000 τόν. σιδηρομεταλλεύμα δολ. 8.10, μείον 6½%, φίο Μάρτιον. 'Από Ντώρμπαν διά 2 λιμένας Ιαπωνίας 5.000 τόν. άνθρακίτο δολ. 16 φίο 2.000/1.000 τόν. Μάρτ.

Λιπάσματα από το Κόντινεντ διά δυτ. άκτην Ινδίας 18.000 τόν. εἰς χῦμα 20.25 δολ. φίο Μάρτιον.

**ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ**

'Αρκετή κίνησις μὲ τὰ γνωστὰ μισθώματα. Ναυλώσεις τινές:

Σκάφος 7.050 τόν. τοῦ 1956, δολ. 2.375



Σειρήνες Πλοίων  
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδί-  
κων Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ  
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκη  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΑ. 4178.573 - 4171.889

τὴν ήμέραν, παράδοσις Κόλπουν, ἐπαναπαρά-  
δοσις Κεντρικὴν Αμερικὴν.

Σκάφος 14.900 τόν. τοῦ 1971, λίρ. 1.490 ήμερησίως, πλέον 775 λίρ. τὸν μῆνα ὅδερ-  
ταιν, παράδοσις Ντάρ ές Σαλάμ, ἐπαναπα-  
ράδοσις Κόλπουν ἡ Ανατολ. 'Ακτὴ, μέσῳ Περσικοῦ,  
ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, λίρ. 2.025 ήμερησ., Μάρτιον.

Σκάφος 15.061 τόν. τοῦ 1965, δολ. 4.000 ήμερησίως, παράδοσις Ν. Υόρκην, ἐπαναπα-  
ράδοσις Βραζιλίαν ἡ Αργεντινὴν, μέσῳ Αγ. Λαυρεντίου.

Σκάφος 13.411 τόν., δολ. 2.800 ήμερησ.,  
παράδοσις Αγγλίαν, ἐπαναπαράδοσις Κί-  
ναν. Ταξίδιον σπότ.

Σκάφος 11.850 τόν. τοῦ 1958, δολ. 2.050 ήμερησίως, παράδοσις Σάντχεντς, ἐπαναπα-  
ράδοσις Μαυρίκιον, ταξίδιον Μάρτιον.

Σκάφος 13.000 τόν. δολ. 2.875 ήμερη-  
σίως, παράδοσις Κρίστομπαλ, ἐπαναπαρά-  
δοσις Κίναν, ταξίδιον μέσῳ δυτ. άκτης 'Ην.  
Πολιτειῶν.

Σκάφος 14.860 τόν. τοῦ 1977, δολ. 3.950 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν, ἐπαναπα-  
ράδοσις Ραγκούν.

Σκάφος 15.875 τόν. τοῦ 1966, δολ. 3.800 ήμερησίως, παράδοσις Κηλούγκ, ἐπαναπα-  
ράδοσις Μαντζανίλο - Μπαλμπόσα ρέιντζ, ό-  
ψιον κυκλικὸν ταξίδιον, Μάρτιον.

Σκάφος 23.804 τόν., δολ. 3.000 ήμερη-  
σίως, παράδοσις Πορτογαλίαν, ἐπαναπα-  
ράδοσις Πορτογαλίαν, κυκλικὸν Πλέιτ, Μάρτιον.  
Συνέχεια.

Σκάφος 23.200 τόν. τοῦ 1978, δολ. 4.500 ήμερησίως, παράδοσις 24 ώρας ἀπό άπο-  
πλούν Ιαπωνίαν, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

Σκάφος 28.649 τόν., νεότευκτον, δολ. 3.  
450 ήμερησίως, παράδοσις Νότ. Ιαπωνίαν,  
ἐπαναπαράδοσις Γίραλτάρ - Αμβούργον ρέ-  
ιντζ, Σκανδινανίαν, Μάρτιον.

Σκάφος 20.420 τόν. τοῦ 1969, δολ. 3.050 ήμερησίως, παράδοσις Μπανκόκ, ἐπαναπα-  
ράδοσις Κόντινεντ.

Σκάφος 20.220 τόν. τοῦ 1967, δολ. 3.750 ήμερησίως, παράδοσις Κή Ούεστ, ἐπαναπα-  
ράδοσις Αύγουστον μέσῳ Κόλπου Μεξικοῦ.

Σκάφος 28.024 τόν. d.w. τοῦ 1967, πα-  
ράδοσις Νότιον Κορέαν, ἐπαναπαράδ. Κόν-  
τινεντ, ταξίδιον.

Σκάφος 26.931 τόν. τοῦ 1969, δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅδερταιν μηνι-  
σίως, παράδοσις Λόγκ Μπήτς, ἐπαναπαρά-  
δοσις Ιαπωνίαν, ταξίδιον.

Σκάφος 26.977 τόν. d.w. τοῦ 1976, δολ.

2.800 ήμερησίως, παράδοσις Φλάσιγκ, ἐ-  
παναπαράδοσις θυρείως Χάπτερας. Ταξίδιον.

Σκάφος 26.660 τόν. d.w. τοῦ 1970, δολ.  
3.725 ήμερησίως, παράδοσις Βραζιλίαν, ἐ-  
παναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσῳ Πλέιτ.

Σκάφος 23.616 τόν. τοῦ 1971, δολ. 4.950 ήμερησίως, παράδοσις "Αγ. Φραγκίσκον -  
Ποταμοῖν Κολομβ., ἐπαναπαράδοσις Νότιον  
Κορέαν, ταξίδιον.

Σκάφος 25.330 τόν. τοῦ 1966, δολ. 3.100 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπα-  
ράδοσις Κίναν.

Σκάφος 34.000 τόν., αὐτοκίνητα, δολ. 4.  
250 ήμερησίως, παράδοσις Μπαλμπόσα, ἐπα-  
ναπαράδοσις Κίναν Μάρτιον.

Σκάφος 33.345 τόν. τοῦ 1973, δολ. 4.350 ήμερησίως, παράδοσις Μομπίλ, ἐπαναπαρά-  
δοσις Κίναν (Κινέζοι).

Σκάφος 35.868 τόν. τοῦ 1976, δολ. 4.400 ήμερησίως, παράδοσις Δυτ. 'Ακτὴ ΗΠΑ, ἐπα-  
ναπαράδοσις Δανίαν.

Σκάφος 37.600 τόν. τοῦ 1971, δολ. 3.  
200 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπα-  
ναπαράδοσις Κίναν.

**ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ**

Εἰς τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα ἔκινηθη ἡ ναυλα-  
γορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ α' δεκα-  
ήμερον τοῦ μηνὸς. 'Η Καραϊβικὴ ἐπέδειξε  
ζωηροτέραν κίνησιν, μὲ ναύλους ἔλαφρῶς  
δελτιωμένους. Τὰ W 130 ἐπληρώθησαν εἰς  
σκάφος 32.000 τόν. διὰ τὴν Βόρ. Αμερικὴν.  
Διὰ τὴν Ιατλίαν μέρος φορτίου 25.000 τόν.  
ἐπληρώθη W 85.

Εἰς τὸν Περσικὸν, ὑπὸ τὴν πίεσιν ἀνα-  
λότου χωρητικότητος, τὰ W 19.5 ἐπληρώ-  
θησαν εἰς σκάφος 205.000 τόν. (βάσις χα-  
μηλὴ ταχύτητα) καὶ W 21 ἐάν ὑπὸ κανονικὴν  
ταχύτητα. Διὰ τὴν Φορμόζαν σκάφος 133  
χιλ. τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ W 25. Διὰ ἀπόθη-  
κην πετρελαίου σκάφος 55.000 τόν. διὰ 5  
ήμερας πρὸς δολ. 8.400 ήμερησίως, ἐνῷ  
Περτούμινα ἐκλείσεις σκάφος 200.000 τόν. διὰ  
12 μῆνας ὡς ἀπόθηκην πρὸς 0.51 τοῦ δολ.  
τὸν τόνον d.w.

\*\*\*

**Χαρακτηριστικόν :** Διὰ πρώτην φοράν  
σκάφος 220.000 τόν. ἀνευ ζημιῶν, 10ετούς  
ἡλικίας, τὸ «Δύν. Νόδα», ἐπωλήθη πρὸς  
διάλουσιν ἀντὶ 3.1 ἑκατομ. δολλαρίων. 'Η  
κρατούσα κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορὰν  
καθίσταται ἐπιζήμιον τὴν ἐκμετάλλευσιν.

# Western Eagle GEARED FOR ACTION round-the-clock

We specialise in

- Maintenance and afloat-repair of vessels at the Anchorages and in the waters around Singapore.
- On-voyage repairs anywhere in the world.
- Conversion and modification of machinery and marine equipment.

Our reputation is staked on the expertise and efficient service of our workforce, having successfully undertaken repairs to more than a thousand vessels since our incorporation in 1973.

We also stock a comprehensive range of parts for Sulzer Marine Diesel Engines.

Agent for Sulzer Brothers Ltd. Switzerland.

**Western Eagle (Private) Ltd.**

P.O. Box 614 Telok Blangah West Post Office, Telok Blangah Drive, Singapore 4, Tel: 2709977 Cable: Westeagle Telex: RS 21367

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ:** Μπόστον 25.000 τόν. παλαιοιδήρων, έξαιρουμενών μηχανημάτων και άπορριμμάτων μετάλλων. Σιγκαπούρη \$ 19, φίο, Μαρτίου 1-15.

**ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ:** 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικός (θερινός Χάττερας) 21.000 τόν. παλαιοιδήρων, έξαιρουμενών μηχανημάτων και άπορριμμάτων μετάλλων. Σιγκαπούρη \$ 19, φίο, μέ 4.000/1.650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-10.

**ΠΛΑΩΤΩ (λιβ.):** Νόρφολ 53.000 τόν. γεννημάτων Γανδόν — 'Αμεσούργον ρέιντς \$ 4.75, φίο, Μαρτίου 1-10.

**ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων νότιον Κορέαν \$ 14.50, φίο, μέ 4.500/1.650 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 7-15.

**ΠΛΑΩΤΩ (λιβ.):** Νόρφολ 53.000 τόν. γεννημάτων Γανδόν — 'Αμεσούργον ρέιντς \$ 4.75, φίο, Μαρτίου 1-10.

**ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων νότιον Κορέαν \$ 14.50, φίο, μέ 4.500/1.650 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 7-15.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ:** Δύο άμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων Γκουαγιακίλ \$ 16, φίο, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεδρουαρίου 26 — Μαρτίου 6-13.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων νότιον Κορέαν \$ 14.50, φίο, Μαρτίου 3-13.

**ΩΚΕΑΝΟΣ:** Νίσαντ 40.000 τόν. γαστροθράκων — 'Αμεσούργον ρέιντς \$ 5.75, φίο, μέ 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-10.

**ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ:** Μισσισιππην 20.000 τόν. γεννημάτων Καϊσιόνγκ \$ 16, φίο, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 8-20.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 27.900 τόν. d.w. (1.370.900 κ.π.) φορτου χονδραλέυρων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς \$ 336.500, φίο, Μαρτίου 7-20.

**ΚΟΡΣΑΪΡ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.850 τόν. χονδραλέυρων Πολέρων \$ 14.10, φίο, μέ 2.500/1.200 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 13-22.

**Α'ΙΛΑΝΤ ΣΑΝ (λιβ.):** 'Αμερ. λιμένας Ατλαντικός (θερινός Χάττερας) 21.000-22.000 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρην, Τζακάρταν, Σουραπάγιαν, Πενάγκ \$ 17.65, φίον Τσάρλεστον \$ 17.75, άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 18, δύμην Ταΐζαν 35 σέντες άλγιατέρων, φίο, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 20-30.

**ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 46.000 τόν. γεννημάτων Χάταν \$ 11.75, φίο, μέ 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 11-20.

**ΠΑΡΘΕΝΩΝ:** Τολέδο 12.000 τόν. γεννημάτων λιμένας Αγγλίας \$ 17, φίο, μέ 3.000 τόν. έκφρτωσιν, μετά την 10η Μαΐου.

**ΛΑΒΙΝΙΑ Β.:** Μισσισιππην 23.750 τόν. γεννημάτων Καντίς — Πασάγιες ρέιντς \$ 9, φίο, μέ 4.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 7-12.

**ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. χονδραλέυρων Πολωνίας \$ 16, φίο, μέ 1.200 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 10-20.

**ΣΙΘΩΝΙΑ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.600 τόν. d.w. φορτου (719.842 κ.π.) χονδραλέυρων τόν. Βερτόνην, Σαΐν Ναϊάρ, Αλειρίν, Μπορντά \$ 187.000 ένα λιμένα έκφρτωσες \$ 7.000 έξτρα δύο, φίο, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 16-23.

**ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ:** Μισσισιππην 63.000 τόν. γεννημάτων Γιουροπόρ \$ 5, φίο, Μαρτίου 10-17.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ** (μικτόν λιβ.): Μισσισιππην 10.500 τόν. γεννημάτων Γιουροπόρ \$ 4.50, φίο, Μαρτίου 17-24.

**ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. παλαιοιδήρων νότιον Κορ. μέ 400.000, φίο, Μαρτίου 23 — Απρίλιου 15.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΣΩΤΗΡ:** Ρίβερ Πλέιτ 27.000 τόν. γεννημάτων Μαύρη θάλασσαν \$ 18.25, άλ. έκφρτωσιν, μέ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 15-30.

**ΚΑΡΑΪΣ ΣΑΚΑΚΗΣ:** Σάντα Φέ, Ροζάριο και Μπουένος 'Αύρες 21.000 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο \$ 19.75, άλ. έκφρτωσιν, μέ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 6-17.

**ΙΛΕΝΑ:** Σάντα Φέ και Ροζάριο 16.500 τόν. γεννημάτων Μαρακάιμο \$ 21.25, άλ. έκφρτωσιν, μέ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, διάφορη Σάντα Φέ, Ροζάριο και Μπουένος 'Αύρες διά Πουέρτο Καμπέλο ή Λα Γκουάρια 21.000 τόν. \$ 19.75, ένα λιμένα έκφρτωσες, \$ 20.25 δύο, διά οι δροι, Μαρτίου 6-13.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ** (είς τόπη τούρτερ): 'Αμερ. λιμένας Θρ. Ειρηνικού 10.000 τόν. σίτου Καράτοι \$ 25.07, φίο, μέ 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-21.

**ΣΠΗΛΙΑΔΑ (λιβ.):** Βρετ. Κολομβίαν 20.000 τόν. σίτου Τυνησίαν \$ 19.50, φίο, μέ 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 11-15.

**ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ:** Βανκούμπερ 25.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέραν — 'Αμεσούργον ρέιντς \$ 15, φίο, δύον σοβιετικούς λιμένας Βαλτικής \$ 19.25, μέ 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 11-18.

**ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ:** Βανκούμπερ 17.000 τόν. γεννημάτων Σιγκαπούρη \$ 18.90, φίο μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν Μαρτίου 20-30.

## ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

**ΑΡΓΥΡΩ:** Τεργυέστην 10.500-11.000 τόν. άλευρων Σρί Λάνκα \$ 20.75 φίος, μέ 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-15.

**ΜΕΣΣΗΝΙΑ ΙΙ:** 'Αλεξανδρείας 3.300 τόν. δρύζης 'Αδριατικής \$ 12, διάφορη Πόλη Σαΐδι \$ 12.50, φίος, μέ 500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1-17.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.:** Τάραντο, Μπάρι, Μπαρλέτα 13.000-13.500 τόν. χαλαζίδινων σωλήνων Μεγ. Λίμνας \$ 13, φίο, μέ 1.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 8-13.

**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ:** Ραθέναν 16.000 τόν. θειώκης αμμώνιας χύμα, διάτ. άκτην \$ 18, διάφορην άνταλοικήν άκτην \$ 18.35, φίο, μέ 2.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 3-13.

## ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

**ΑΟΥΓΚΑΝΟ (κ.):** Κωνσταντίναν 15.000 τόν. σίτου Καϊαμπλάνκαν \$ 8.75, φίο, μέ 2.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 21-30.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.):** Κωνσταντίνούπολην — Ισκεντερούρων ρέιντς 11.000 τόν. τούμεντον 'Ερμούρων θάλασσαν \$ 15.75, διάφορη Περισκού Κόλπου \$ 16.75, φίος, μέ 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ερμούρων θάλασσαν, 1.000 τόν. Περισκού Κόλπου, Μαρτίου 9-15.

## ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ** Μορμουγκάδο 9.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Μπάρσα \$ 13.25, φίος, μέ 2.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσης.

**ΕΙΡΗΝΗ:** Ρεύνιον "Αίγαλαν 10.000 τόν. ζαχαρέων Λοιδόνων, Αλειρόπολη, Γρήγορον Λίρας 9.65, φίο, μέ 2.000 τόν. φορτωσιν μέχρι καντικά μέσα, 750 τόν. έκφρτωσιν, 40 πέν. έξτρα άσφαλτος είς θάρος πλοιοκτήτων, Μαρτίου 1-15.

**ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ:** Μαδράς 10.000 τόν. θαρότου πολεοποηημένου είς σάκκους 'Αμπαντάν, \$ 21, 1.250 τόν. φίοις έντ στόδουεντ/λάνερ έκφρτωσιν Μαρτίου 5-15.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΣΚΟΠΗ:** Ρουέν 15.000 τόν. σίτου Τοιττανγκό \$ 18.10, φίο, μέ 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

**ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ (λιβ.):** Μογράδιαν 70.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ολλανδίαν \$ 2.67½, φίο, Μαρτίου 17-30.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.:** 22.258 τόν. d.w. (1.087.000

## NAYTIKA XRONIKA

κ.π. 14 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ τού 1973) \$ 3.400 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης νότιον Κορέαν Φεδρουαρίου 28 — Μαρτίου 5, έπαναπαράδοσης Μπόστον — Κέρπους Κριστί ρέιντς.

**ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ:** 13.954 τόν. d.w. (590.000 κ.π. 13 μιλ. 17 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ τού 1959) \$ 2.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης νότιον Κορέαν Φεδρουαρίου 27 — Μαρτίου 1, έπαναπαράδοσης Βανκούμπερ — 'Ενεστάντα ρέιντς.

**ΕΥΠΑΠΟΙΑ:** 26.881 τόν. d.w. (1.111.160 κ.π. και 153.112 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 14-14½ μιλ. πλέον 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1968) \$ 3.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την άφιξη είς πλοηγικότητα σταθμόν Ντάρμπριταν — 'Αμεσούργον ρέιντς.

**ΑΓΗΝΩΡ (φρηγήτο 1971):** \$ 3.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Χίλιων, Μαρτίου 5-15, έπαναπαράδοσης Βραζιλίας.

**ΦΟΙΝΙΞ:** 16.800 τόν. d.w. (780.000 κ.π. 16½-17 μιλ. 33-35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ διλ τού 1969) \$ 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης πετρελαϊκών άνθρωπων, έπαναπαράδοσης από την άφιξη της έπιπλητης άγριας λιμένας Κόλπου, παράδοσης και έπαναπαράδοσης από την άφιξη της Μεξικού μέσω Μαρτίου.

**ΙΚΤΙΝΟΣ:** 17.070 τόν. d.w. (17½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ τού 1969) \$ 4.200 ήμερησίως, παράδοσης άντοποικήτη έκτην 'Αγγλίας Μαρτίου 6-10, επαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ καράβιαν μεταξύ των πορειών της πόλης της Κίνας.

**ΠΕΤΡΑ:** 40.404 τόν. d.w. (1.670.000 κ.π. 14½ μιλ. 45 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ τού 1976) \$ 3.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Κόλπου, παράδοσης και έπαναπαράδοσης άντοποι.

**ΤΕΤΗ Ν. ΛΕΜΟΣ:** 14.936 τόν. d.w. (669.000 κ.π. 13-13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ τού 1973) \$ 2.900 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξη είς πλοηγικότητα σταθμόν Αντανάκητον Μαρτίου 4-15, έπαναπαράδοσης Κίνας.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ:** 73.185 τόν. d.w. (3.026.000 κ.π. 15½ μιλ. 59 τόν. φιούελ διλ και 2½-3 τόν. ντζέλ διλ τού 1973) \$ 1.40, και 2½-3 τόν. ντζέλ διλ τού 1974) \$ 3.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Γιεράλταρ Μαρτίου 9-14, έπαναπαράδοσης Μουσκάτ Καράβιαν ρέιντς.

**ΜΑΡΟΥΔΙΔΗΣ:** 34.275 τόν. d.w. (15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντζέλ διλ τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης διαπλέοντας άντοποι ήπιων πλοιοκτήτων κατά την άφιξη είς πλοηγικόν Χιούστον Μαρτίου 18-25, έπαναπαράδοσης μετά την άφιξη του πολέτου είς πλοηγικόν Χιούστον.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (λιβ.):** 31.123 τ. d.w. (1.332.776 κ.π. 14½ μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ τού 1963) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά την άφιξη του πολέτου είς Πορτογαλλίαν, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Ατλαντικού (θερινός Χάττερας) άμερ. λιμένων Κόλπου.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ:** 36.985 τόν. d.w. (1.645.298 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. γκάζ διλ τού 1973) \$ 4.300 ήμερησίως, παράδοσης έξωθι Μόρι Μαρτίου 5-20, έπαναπαράδοσης άγγλιαν, Κόντινεντ, μέσω άμερ. λιμένων Κόλπου.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ:** 13.204 τόν. d.w. (604.000

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

κ.π. 14½ μιλ. 25—27 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1960) \$ 3.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 'Γουαγιακάλ' Μαρτίου 22, έπαναπαράδοσις 'Αμεδέρσον — 'Αμεδόργον ρέιντς, μέσω δυτ. άκτης νοτίου 'Αμερικής.

**ANTIOXEIA** οφίδιον ΚΟΡΩΝΙΑ: 19.163 τόνων d.w. (31 π. 3½ ίντο. 936.000 π.ρ. συμπεριλαμβανομένων 80.476 κ.π. τών πλευρικών δεξαιμενών, 15 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972 και 1970 (άντιστοιχος) \$ 3.700 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μέρες λιμένας Κόλπου Μαρτίου 6—18, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν — Σιγκαπούρην ρέιντς.

**ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ:** 40.501 τόν. d.w. (1.740.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ένα κυκλικόν ταξίδιον χωρ. 'Ατλαντικού, παράδοσις διαπλέοντας Οδό σχάρτ Μαρτίου 8—10, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίας.

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ** (SD14 τού 1970): \$ 3.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Ρόπτερταν Μαρτίου 1, έπαναπαράδοσις 'Ερυθρών θάλασσαν ή διαπλέοντας 'Άδεν.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α:** 11.415 τόν. d.w. (505.000 κ.π. 12 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1960) \$ 2.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Πειραιά Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — 'Αμεδόργον ρέιντς, σχάρτ Μαρτίου 8—10, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίας.

**ΑΠΕΙΣ:** 28.761 τόν. d.w. (1.177.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις ιαπωνίας Λέπαρτον Τάντας ή διαπλέοντας 'Άδεν.

**KOMET:** 14.938 τόν. d.w. (14.900.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Ιαπωνίας Λέπαρτον Τάντας ή διαπλέοντας Σκέκ μέ κατεύθυνσιν πρός δυσμάς.

**KOMET:** 14.938 τόν. d.w. (14.900.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Ιαπωνίας Λέπαρτον Τάντας ή διαπλέοντας Σκέκ μέ κατεύθυνσιν πρός δυσμάς.

**A'ΙΡΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ:** 18.782 τόν. d.w. (19.751 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.150 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Ερυθρών θάλασσαν Μαρτίου 1—15, διριγ. γαυλωτών ταξίδια 4 μηνών.

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ:** 18.486 τόν. d.w. (419.000 κ.π. 12½ μιλ. 17 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1960) \$ 3.000 ήμερησίως, παράδοσις Πόρτ Ελίζαπεθ Μαρτίου 18, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Καζαπλάνκαν.

**ΣΗ ΑΙΓΑΙΟΝ** (SD14 τού 1977): \$ 4.175 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Μαρτίου 13—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόπου.

**ΦΑΕΩΩΝ:** 16.800 τόν. d.w. (780.000 κ.π. 16½—17 μιλ. 33—34 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 4.075 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν νοτίου Ιαπωνίας Μαρτίου 21—24, έπαναπαράδοσις Κέιπ Τάουν — Μπέρια ρέιντς.

**ΛΟΥΣΥ:** 26.212 τόν. d.w. (1.161.503 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1974) \$ 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν νοτίου Ιαπωνίας Μαρτίου 19—30, έπαναπαράδοσις Μπότον — Γκάλθεστον ρέιντς.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ:** 38.600 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 14 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 3.075 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην είς Καράτοι Μαρτίου 6—19, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, μέσω Μορμουγκάο.

**ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ:** 19.250 τόν. d.w. (861.000 κ.π. 12 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ, πλέον 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1961) \$ 3.025 ήμερησίως, παράδοσις Μπαγκόγκ Απρίλιου 8—25, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ:** 27.564 τόν. d.w. (1.139.408 κ.π. 14½ μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και

1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 3.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Ισπανίας Λιμένας Μεσογείου Μαρτίου 13—22, έπαναπαράδοσις ήγιαριάν.

**ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ:** 15.107 τόν. d.w. (693.310 κ.π. 12½—13 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 2.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Γενοβές — Τάραντο Μαρτίου 15—20, έπαναπαράδοσις ήγιαριάν.

**ΨΑΙΡΕΝΤΙΓΥ:** 15.324 τόν. d.w. (31 π. 8 ίντο. 707.477 κ.π. 14 μιλ. 21—22 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. γκάζ διλ τού 1965) \$ 3.300 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας κατά την άφιξην είς Κίναν.

**ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.):** 11.850 τόν. d.w. (565.000 κ.π. 12 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σανχήντης Μαρτίου 20—26, έπαναπαράδοσις Μαυρίκιον.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ**: 23.800 τόν. d.w. (14 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ τού 1963) \$ 3.000 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ, παράδοσις Πορτογαλίας Μάρτιου.

**ΚΑΠΟΤΙΣΤΡΑΙΑΣ**: 29.185 τόν. d.w. (15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ τού 1972) \$ 3.800 ήμερησίως, ταξίδια 3—5 μηνών είς Μεγ. Λίμνας παράδοσις Μαρτίου 20.

**ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ:** 40.501 τόν. d.w. (1.740.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ και 2—3 τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.025 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Αννάμπα ή Γένοβα — Τεργεστην ρέιντς Μαρτίου 14, έπαναπαράδοσις Κίναν.

**ΕΛΙΚΩΝ:** (κ.): 12.600 τόν. d.w. (617.800 κ.π. 13 μιλ. 15—16 τόν. φιούελ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.300 ήμερησίως, παράδοσις Κακινάτος Μαρτίου 14—17, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

**ΡΟΣΑΝΑ** (νεότευκτον): 19.203 τόν. d.w. (14—15 μιλ. 27—28 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ) \$ 3.350 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν νοτίου Ιαπωνίας 13—17, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

**ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΛΥ:** 14.940 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 15 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1972) \$ 3.400 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, 1½ κυκλικόν ταξίδιον Περσικού Κόπου.

**ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ:** 20.420 τόν. d.w. (932.810 κ.π. πλέον 94.000 τόν. πλευρικών δεξαιμενών, 15—15½ μιλ. 28—30 τόν. φιούελ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 3.050 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας Μαρτίου, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, 1½ κυκλικόν ταξίδιον Περσικού Κόπου.

**ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ:** 20.420 τόν. d.w. (932.810 κ.π. πλέον 94.000 τόν. πλευρικών δεξαιμενών, 15—15½ μιλ. 28—30 τόν. φιούελ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 3.050 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας Μαρτίου, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, 1½ κυκλικόν ταξίδιον Περσικού Κόπου.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΗΡΙΑ:** 20.220 τόν. d.w. (939.000 κ.π. 13½ μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1967) \$ 3.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Κέο Όθεσ Μαρτίου 18—25, έπαναπαράδοσις Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σάτιδ, μέσω ζμερ. λιμένων Κοπού.

**ΑΛΒΙΩΝ:** 26.936 τόν. d.w. (25 π. 11 3) 8 ίντο. 1.261.000 κ.π. 15 μιλ. 37—38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1969) \$ 5.500 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Νούκης Μητρίου 15—25, έπαναπαράδοσις ήγιαριαν Ρέιντς.

**ΦΑΙΔΡΑ:** 25.330 τόν. d.w. (1.135.000 κ.π. 14½ μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 1¾ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 3.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Ηάρης Μαρτίου 9—12, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Βραζιλίαν ή Άργεντιναν.

**ΑΚΡΙΤΑΣ:** 23.200 τόν. d.w. (1.075.000 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ τού 1978) \$ 4.500 ήμερησίως, παράδοσις 24 ώρας μετά την άφιξην είς Ιαπωνίας Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

**ΟΣΓΡΙΑ II (λιθ.):** 37.600 τόν. d.w. (1.664.000 κ.π. 13 μιλ. 2½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ Μαρτίου 6—10, έπαναπαράδοσις Κίναν.

**ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ:** 15.073 τόν. d.w. (702.000 κ.π. 13½—14 μιλ. 17—18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.700 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ μέσω Μαρτίου, έπαναπαράδοσις ήγιαριαν.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ:** 13.091 τόν. d.w. (612.000 κ.π. 13½ μιλ. 18½ τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 3.300 ήμερησίως, παράδοσις Ρεκαλάντα Μαρτίου — Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

**ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ:** Μεσόγειον 42.000 τόν. άμερικ.

**ΝΕΑ ΤΥΧΗ** (νεότευκτον): 28.649 τόν. d.w. (1.182.000 κ.π. 15 μιλ. 36—38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ) \$ 3.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις νάντον Ιαπωνίας Μαρτίου 15—20, έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ — Αμεδόργον ρέιντς.

**ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.):** 11.850 τόν. d.w. (565.000 κ.π. 12 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σανχήντης Μαρτίου 20—26, έπαναπαράδοσις Μαυρίκιον.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ**: 23.800 τόν. d.w. (14 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ τού 1963) \$ 3.000 ήμερησίως, Πορτογαλίας Μάρτιου.

**ΚΑΠΟΤΙΣΤΡΑΙΑΣ**: 29.185 τόν. d.w. (15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ τού 1972) \$ 3.800 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρόπτερταν Τάντας ή διαπλέοντας Κάρπατος Κόπου.

**ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ:** 40.501 τόν. d.w. (1.740.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ και 2—3 τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.025 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Σέτουμπατα Μαρτίου 11—14, έπαναπαράδοσις Κίναν.

**ΟΡΑΙΟΝ:** 26.130 τόν. d.w. (1.135.950 κ.π. 14 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ τού 1963) \$ 3.450 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ 'Απρίλιου 12—22, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

**ΠΑΛΤΙΝΟΣ:** 15.795 τόν. d.w. (745.000 κ.π. 15 μιλ. 28—29 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μέρες λιμένας Κόπου Μαρτίου 13—17, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Περσικού Κόπου.

**ΑΝΑΡΟΣ:** 25.321 τόν. d.w. (32 π. 3 ίντο. 1.240.155 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 104.548 κ.π. τάνη πλευρικών δεξαιμενών 15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου είς Σέτουμπατα Μαρτίου 11—14, έπαναπαράδοσις Κάρπατος Κόπου.

**ΦΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΑΣ II (λιθ.):** 36.797 τόν. d.w. (1.645.298 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 4.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Κέο Όθεσ Μαρτίου 18—25, έπαναπαράδοσις Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σάτιδ, μέσω ζμερ. λιμένων Κοπού.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΑΣ I (λιθ.):** 36.797 τόν. d.w. (1.645.298 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1975) \$ 4.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Κέο Όθεσ Μαρτίου 18—25, έπαναπαράδοσις Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σάτιδ, μέσω ζμερ. λιμένων Κοπού.

**ΜΑΡΙΑ:** 26.359 τόν. d.w. (34 π. 6½ ίντο. 1.067.784 κ.π. πλέον 147.096 τόν. πλευρικών δεξαιμενών 15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Κασισιόγκ Μαρτίου 21—28, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν Μπα

λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, Φεδρουάριού 14.

**ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ** (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 135.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλντσκελ 28.5, διμερος φόρτωσης.

**ΕΛΛΟΡΑ** (μικτόν): Τίτις 63.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, γύρω Γουόρλντσκελ 37.5, Φεδρουάριού 10.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.**: Καραϊβικήν 35.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορεοίς Χάππερας) Γουόρλντσκελ 135, Φεδρουάριού 25.

**ΙΩΑΝ. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ**: Δυτ. 'Αφρικήν 48.000 τόν. μέρος φορτίου, Μοντεβίδεο, Γουόρλντσκελ 76.75, Μαρτίου 13.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ** (δ.): Δυτ. 'Αφρικήν 70.000 τόν. μέρος φορτίου Καραϊβικήν, Γουόρλντσκελ 48.25, διμερος φόρτωσης.

**ΣΚΥΡΩΝ ΙΙΙ** (λιθ.): Λιδάν 75.000 τόν. μέρος φορτίου Κωνστάντζαν Γουόρλντσκελ 70, Φεδρουάριού 24.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ** (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 32.5, Μαρτίου 1.

**ΑΡΧΩΝ** (λιθ.): Μεσόγειον 58.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 41.5, Μαρτίου 1.

**ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΑΜΠΙΣΙΟΝ**: Περισκόν Κόλπον 207.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, κλπ. Γουόρλντσκελ 21.5, Φεδρουάριού 24.

**ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Ι.** (χ.): Μόνυγκοταν 15.000 τόν. καθαρά 'Οσολ Φίρδ, μέρος φορτίου, \$ 44.000 Επομένων φόρτωσης.

**ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ**: Καραϊβικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου Τουρκίαν Γουόρλντσκελ 50, Φεδρουάριού 24.

**ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β.**: Καραϊβικήν 35.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 125, Φεδρουάριού 28.

**ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ**: Καραϊβικήν 34.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 124, Μαρτίου 3.

**ΤΡΙΠΟΛΙΣ** (λιθ.): Φρήμπορτ 51.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 97.5, Φεδρουάριού 26.

**ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ.** (μικτόν): Μεσόγειον 57.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 41.5, Μαρτίου 3.

**ΛΑΚΩΝΙΑΝ** (λιθ.): 'Αγγλίαν 79.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 43.5, Μαρτίου 2.

**ΑΙΓΑΚΑ ΝΤ'ΟΡ** (λιθ.): Καραϊβικήν 30.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 120, Μαρτίου 1.

**ΝΤΙΝΟΣ Μ.** (μικτόν): Καραϊβικήν 57.000—59.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 68, Μαρτίου 1.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ**: Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 33.000 τόν. Γουόρλντσκελ 135, διμερος φόρτωσης.

**ΘΕΟΠΑΙΣ**: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 105, Μαρτίου 3.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΕΣΤΙΤΖ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 220.000 τόν. νότιον Κορέαν, Γουόρλντσκελ 20.8, Μαρτίου 1.

**ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ**: Ζάμπιαν 38.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκελ 91.5, διμέρος Σκανδινανίαν Γουόρλντσκελ 96.5, διμερος φόρτωσης.

**ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ**: Λαθερά 24.000 τόν. καθα-

ρά, Δουνκέρκην, Γουόρλντσκελ 127, διμερος φόρτωσης.

**ΣΚΥΡΩΝ ΙΙ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 73.000 τόν. μέρος φορτίου, Κωνστάντζαν \$ 6.80, Μαρτίου 18.

**ΣΟΥΑ Κ.**: Καραϊβικήν 40.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 95, Μαρτίου 5.

**ΓΕΛΟΠΙΔΑΣ**: Καραϊβικήν 57.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 68, Μαρτίου 6.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ**: Καραϊβικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 81.25, Μαρτίου 4.

**ΔΑΦΝΗ** (μικτόν λιθ.): Καραϊβικήν 48.000 τ. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 82.5, διμερος φόρτωσης.

**ΘΕΟΔΑΓΜΩΝ**: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 125, Μαρτίου 9.

**ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ**: Καραϊβικήν 33.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 117%, έπιμος φόρτωσης.

**ΕΦΕΣΟΣ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 110.000 τόν. μέρος φορτίου Ταΐθαν Γουόρλντσκελ 32.5, διμέρον υπόλοιπον πλήρες φορτίον 118.000 τόν. Γουόρλντσκελ 25, Μαρτίου 20.

**ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ** (μικτόν λιθ.): Μπαχάμας 43.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 92.5, Μαρτίου 4.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ** (μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 59.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου μέρος φορτίου, Γουόρλντσκελ 53.5, Μαρτίου 10.

**ΛΕΥΚΑΣ**: Έκουαντορ 25.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 125, Μαρτίου 5.

**ΡΟΔΟΣΤΟ**: Άυσερ. λιμένας Κόλπου 30.000 τ. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 115, Μαρτίου 13.

**ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ**: Καραϊβικήν 51.000 τ. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 78.75, Μαρτίου 9.

**ΠΕΡΙΣΕΠΟΛΙΣ**: Φρήμπορτ 52.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 75, Μαρτίου 5.

**ΣΑΒΒΑΣ**: 34.760 τόν. d.w. (15 μιλ. 38 τόν. φιοσέλ δύλ και 2 τόν. ντήζελ δύλ τού 1959) \$ 4.85, ταξίδιον 15-30 μηρών, παραδόσισ μετά την λήξην προηγουμένου ταξιδίου.

**ΔΑΦΝΗ Κ.**: Πόρτ Τέρρου 22.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Φάς, Γουόρλντσκελ 130, Μαρτίου 5.

**ΛΙΜΠΡΑ**: Μεσόγειον 30.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 107.5, Μαρτίου 7.

**Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ**: Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 140, Μαρτίου 7.

**ΙΩΑΝΝΑ Β.**: Καραϊβικήν 38.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 122.5, Μαρτίου 7.

**ΘΕΟΔΟΧΟΣ**: Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 47.5, Μαρτίου 6.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ**: Μεσόγειον 78.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντσκελ 37.5, Μαρτίου 10.

**ΗΠΕΙΡΟΣ**: Ρότερνταμ 21.000 τόν. μέρος φορτίου λείσεων, Γουόρλντσκελ 105, Μαρτίου 4.

**ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ** (λιθ.): Κωνστάντζαν 25.000

τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντσκελ 105, διμέρον διαστήματος.

**ΤΡΙΠΟΛΙΣ** (λιθ.): Καραϊβικήν 50.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 72.5, Μαρτίου 13.

**ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ** (μικτόν λιθ.): Σαιντ Κρουά 55.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 65, έλαν δρεπών γερύρας Πάρτος Οδοιπορίου Γουόρλντσκελ 70, Μαρτίου 14.

**ΑΡΧΩΝ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 100.000 τ. μέρος φορτίου Φιλιππίνας Γουόρλντσκελ 35, Μαρτίου 20.

**ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ** (λιθ.): Μεσόγειον 120.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου 27.5, διμερος φόρτωσης.

**ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 250.000 τόν. 'Ελλάδα, ναύλος δέν ανεκοινώθη, Μαρτίου 13.

**ΧΡΙΣΤΙΝ**: 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 40.000 τ. μέρος φορτίου, Γουόρλντσκελ 80, Μαρτίου 9.

**ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ** (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 215.000 τόν. Καραϊβικήν Γουόρλντσκελ 19.5, Μαρτίου 23.

**ΚΡΗΤΗ ΣΗ**: Δυτ. 'Αφρικήν 116.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 25, Μαρτίου 20.

**ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ** (μικτόν): Καραϊβικήν 25.000 τόν. μέρος φορτίου Ιταλίαν Γουόρλντσκελ 85, διμερος φόρτωσης.

**ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ** (μικτόν): Καραϊβικήν 35.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειον, Γουόρλντσκελ 55, διμερος φόρτωσης.

**ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΛΗΣ**: Καραϊβικήν 45.000 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 80, Μαρτίου 13.

**ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ ΙΙ** (λιθ.): 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 42.000 τόν. μέρος φορτίου Γουόρλντσκελ 87, διμέρος φόρτωσης.

**ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ**: Περισκόν Κόλπον 205.000 τ. Καραϊβικήν Γουόρλντσκελ 19.5, θάσιο σλόου σημείου, Γουόρλντσκελ 21 φούλ στήμ, Μαρτίου 13.

**ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ**: Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκελ 130, Μαρτίου 10.

**ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ**: Περισκόν Κόλπον 74.000 τόν. μέρος φορτίου Κωνστάντζαν, \$ 6.75, Μαρτίου 22.

**ΜΕΣ. ΓΗ**: Κόντινεντ 29.000 τόν. δυτ. 'Αφρικήν, Γουόρλντσκελ 120, Μαρτίου 15.

**ΠΕΡΙΣΕΠΟΛΙΣ**: Άυσερ. λιμένας Κόλπου 55.000 τόν. πέντε ήμερας άποθηκη, \$ 8.400 ήμερησιως, Μαρτίου 12.

**ΝΑΥΣΙΚΑ**: Καραϊβικήν 40.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειον, ναύλος δέν ανεκοινώθη, Μαρτίου 10.

**ΑΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ** (π.): Κωνστάντζαν 19.000 τόν. Συρίαν, καθαρά, Γουόρλντσκελ 140, διμερος φόρτωσης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ** (λιθ.): Καραϊβικήν 84.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου 37.5, Μαρτίου 10.

**ΗΠΕΙΡΟΣ**: Ρότερνταμ 21.000 τόν. μέρος φορτίου λείσεων, Γουόρλντσκελ 105, Μαρτίου 4.

**ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΑΥΘ**: Περισκόν Κόλπον 68.000 τόν. μέρος φορτίου Κωνστάντζαν (μέσω Σουέζ) Γουόρλντσκελ 60, Μαρτίου 15.

SOL  
Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

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



General Agents for Greece:

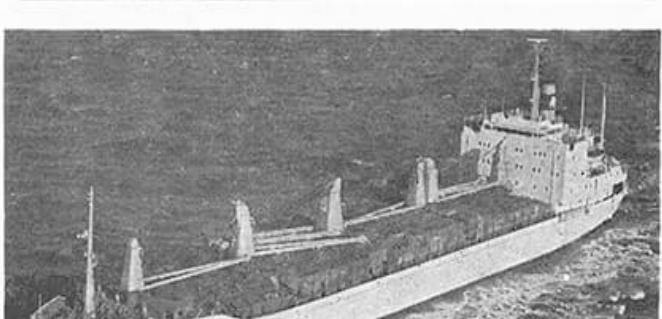
Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

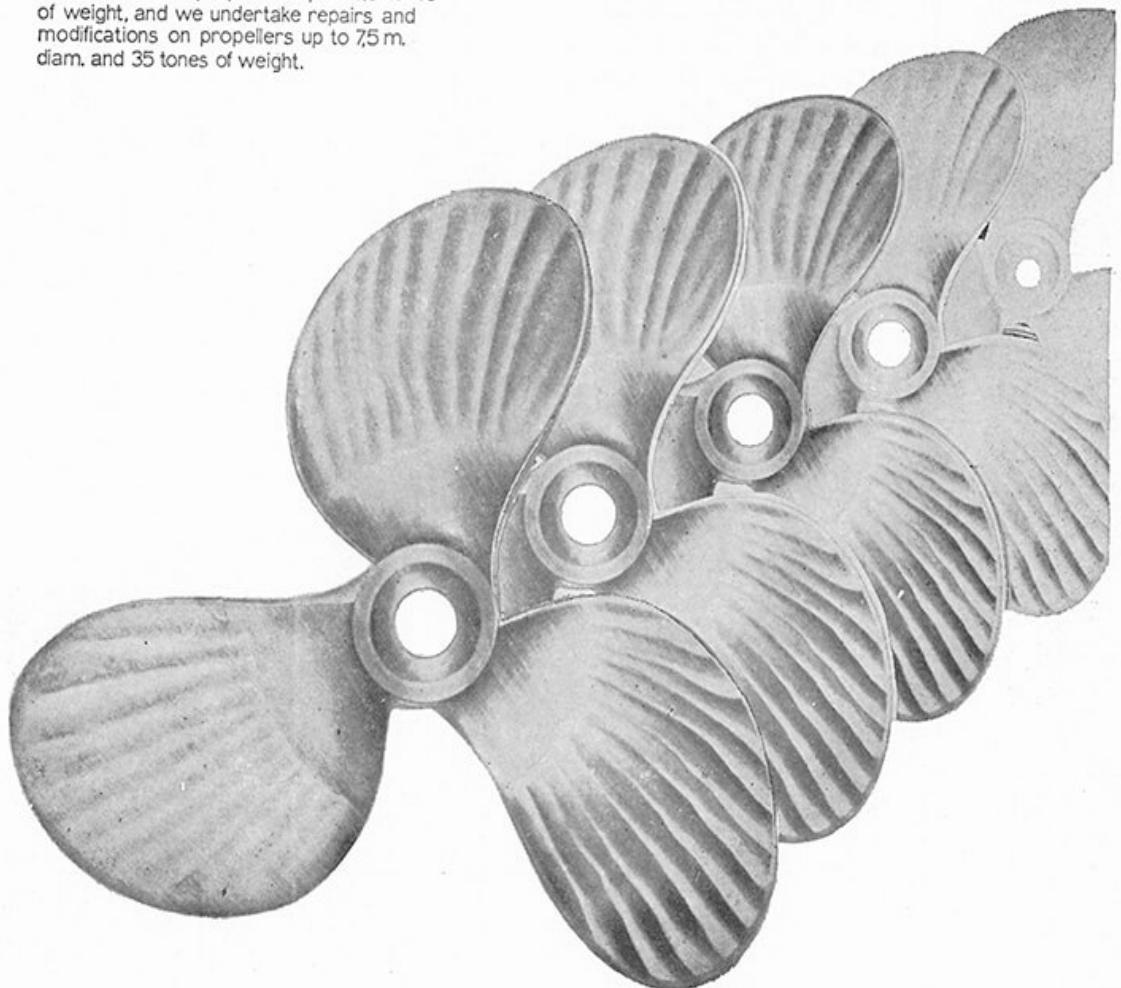
Tel. 4 21 111 Telex 212557

212558



# unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS\*

we manufacture propellers up to 3.5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5 m. diam. and 35 tones of weight.



**LIPS\*NAFSI SA**  
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 -TELEX 21-2708 NFI GR

(Δ. = ανεχώρησε — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ .....	60	6640	δ. Γιβραλτάρ 3)3 δι' "Ιψουΐτες	ΛΙΓΙΣ ΜΑΙΤ .....	57	8160	ε. Σ. Τόμας ντέ Καστίλλα 5)3
ΑΒΑΞ .....	62	11048	ε. Γκουαγιακιλ 1)3	ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ .....	74	12498	ε. Καλκούτα 2)2
ΑΒΕΝΙΡ (δ.) .....	62	11098	ε. Φιλαδέλφειαν 24)2	ΑΙΓΙΣ ΖΑΤΖΙΚ .....	74	12498	ε. Τσίμπα 19)2 διά Κολούμπια P.
ΑΓΑΘΩΝ .....	70	10008	ά. Αμβόργον 3)3 δι' "Αμβέρσαν	ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ .....	77	12498	ε. Ντιουμπάτ 28)2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	68	35477	ε. Λιβερπούλ 26)2	ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9025	ε. Παναμά 17)12 διά Κίνα
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	ά. Φρημάντ 27)2 διά Τζένταν	ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ .....	58	8350	ε. Ντωμπιταν 15)2 διά Ρεύνιον
ΑΓΑΠΗ II .....	53	1838	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕΙΣ .....	72	11702	ε. Σιγκαπούρην 28)2 διά Λάγος
ΑΓΑΠΗ III .....	53	2962	έξωθι Ιρίπολιν (Λιθόνης) 20)1	ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ .....	71	15187	ε. Δ. "Αντέλες 23)2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ .....	64	14756	έ. Πειραιάδ 8)2	ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ .....	76	12498	ε. Κ. Τάουν 26)2
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) .....	59	15859	δ. Μ. "Υόρκη 22)2 διά Σ. Κρουά	ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	ε. Κοκούρα 8)2 διά Γκουάτρα
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9536	ε. Μονάδας 4)2	ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ .....	75	12498	ε. Παναμά 26)2 δι' "Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	11048	ε. Π. Σαΐδ 27)2	ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	70	15387	ε. Ν. "Υόρκη 28)2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	ε. Γενόβεια 28)2	ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12450	εις Μπιλμπάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΙΣ ΠΑΙΑΤΟ .....	77	9800	ά. Αμπιτζάν 18)2 Γ. Χάροκουρτ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.) .....	69	90890	άργει εις Πειραιά από 13)9	ΑΙΓΙΣ ΠΑΙΩΝΗΡ .....	69	9355	ε. Τακόράντι 28)1 διά Τέμα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. .....	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙΑΝΤ .....	70	9200	ε. Μαρακάμπιο 9)2
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	63	10200	δ. Π. Σαΐδ 1)3	ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ .....	76	12498	ε. Φρίπορτ (Μπαχ.) 26)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA .....	59	5728	άργει εις Χαλκίδα από 17)6	ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ .....	63	21609	ε. Σιγκαπούρη 14)2
ΑΓΗΝΩΡ .....	71	8721	ά. Ναγκόδια 31)1 δι' "Ακασούτλα	ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	15204	εις Μπιλμπάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	12294	ά. Τζιμπούτι 10)2 διά Κουσέιτ	ΑΙΓΙΣ ΣΕΥΛΟΡ .....	77	9800	εις Μπιλμπάτ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	58	9364	ά. Πειραιά 15)2 διά Κουντάζαν	ΑΙΓΙΣ ΣΗΜΑΝ .....	78	9800	εις Δάντσιχ 22)2
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	48	1545	ά. Σπέτζα 21)2 διά Σκέκιντα	ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΡ .....	71	11285	ά. Ν. "Ορλέανη 15)2 Π. Βέσμε
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	ά. Νεκοτάδα 28)2 διά Μπ. "Άθρες	ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ .....	73	12498	ε. Ν. "Ορλέανη 4)2
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ .....	52	4138	ε. Άλεξανδρειαν 25)2	ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9200	ά. Σπέτζα 24)2 διά Λάγος
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	63	11222	ά. Λομπίτο 24)11 διά Λουάντα	ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΡΜ .....	67	21697	ε. Μπ. "Άθρες 22)2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	54	8796	ά. Παρανύχογας 17)2 διά Σάντος	ΑΙΓΙΣ ΤΑΙΦΟΥΝ .....	68	16702	δ. Σουέζ 22)2 Μιταγκλαντές
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....	57	10332	ά. Πειραιάδ 2)3	ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ .....	74	12498	δ. Λάγος 21)1
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	67	11610	ε. Λειζερες 2)3	ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ .....	70	9025	ά. Χάροην 6)2 δι' "Αδάνα
ΑΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ .....	56	7837	δ. Πλανάδα 23)2	ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ .....	69	9355	ε. Κ. Τάουν 28)1 διά Λουάντα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8309	ε. Βενετίο 3)3	ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΜ .....	69	9240	ε. Κλικστούμ 16)2 δι' "Άλγεριον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ .....	61	13058	ε. Σιγκαπούρην 28)1 Δ. "Αφρικήν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.) .....	55	18398	άργει εις Πειραιά από 28)4	ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ .....	57	8957	ε. Λουμπίτο 13)1
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	62	16565	ά. Αμδούργον 2)2 διά Ρεστώκ	ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ .....	69	9241	ε. Μπάραν 26)2
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	55	8562	ά. Ν. "Άθρες 11)2 διά Χιούστον	ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11285	ε. Παναμά 27)2
ΑΓΙΟΣ Ν. .....	57	2144	ά. Ντόρτρεχτ 24)1 διά Λιθύην	ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ .....	66	20455	ε. Παναμά 31)1 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ δ. .....	58	20451	άργει εις Πειραιά	ΑΙΓΥΠΤΟΣ .....	45	3805	κωνιπολίν 25)2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	ε. Τζένταν 17)1	ΑΙΗΒΟΝ .....	66	14383	ά. Ντόχα 5)2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	55	5783	ά. Βαλένθια 24)2 διά Σαλέρνο	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) .....	65	40043	ά. Βαλτιμόρην 19)2 δι' "Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	47	2685	άργει εις Πειραιά	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α. .....	60	7563	ά. Βειραϊά 2)3 διά Μερσίνα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	ά. Ρεισρες 13)1 δι' "Ινδονησίαν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. .....	67	3016	ά. Νίκαιας 25)1 διά Γούιναρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	60	19797	ε. Ρουέν 19)2	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	16000	ά. "Αντέλες 21)2 διά Παναμά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	3972	ά. Ντώρπαντ 21)2 διά Περοκόν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ .....	60	8368	ε. Γκουαγιακιλ 28)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ .....	63	11502	ε. Μπαγιόν 21)2 διά Τερνόύζεν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	ά. Σουέζ 2)2	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ .....	58	9292	ε. Ρότερνταμ 3)3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	70	15345	ά. Αμδούργον 24)2 διά Σιγκαπούρη	ΑΙΟΛΟΣ .....	71	9885	ε. Σουέζ 1)3 διά Σμύρνην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V .....	68	44742	ά. Ρίτσαρτον Μπ. 19)1 Μόμπιλ	ΑΙΟΛΟΣ .....	72	16313	ε. Ρ. Γκράντε 13)2
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ .....	62	9229	ά. Σουέζ 1)4 δι' ΉΠΑ	ΑΙΓΡΗΝΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ .....	56	7712	ε. "Άλεξανδρειαν 23)2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	77	1573	ά. Μπιλμπάτ 14)2 δι' "Άλγεριον	ΑΙΓΡΗΝΣ ΓΚΡΕΙΣ .....	56	6973	ε. "Αμδούργον 3)3 Αγ. Δομίνικον
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	47	2775	εις Πειραιά	ΑΙΓΡΗΝΣ ΛΑΚ .....	59	2722	ε. "Αμδούργον 30)12 δι' "Οράν
ΑΓΡ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III .....	43	1845	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΡΗΝΣ ΜΑΠΝΗΕΡ .....	58	8078	ε. Ντώλις άλ. 20)1
ΑΓΡΟΥ .....	59	7291	ά. Ρουέν 23)2 δι' "Αμβέρσαν	ΑΙΓΡΗΝΣ ΝΤΙΟΥΤΥ .....	56	10051	ε. Μπιλμπάτ 1)3 διά Γκιζόν
ΑΓΛΑΟΣ .....	63	9154	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΡΗΝΣ ΤΑΡΓΚΕΤ .....	67	12734	ε. Ταραγκόνα 22)2
ΑΓΝΗ (δ.) .....	57	21159	ά. Καράται 9)2 διά Περσικόν	ΑΙΓΡΗΝΣ ΤΖΟΥ .....	56	8674	ε. Σουέζ 24)2 Νιτέγκο Σουάρεζ
ΑΓΝΗ .....	62	9951	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΡΗΝΣ ΤΡΑΣΤ .....	69	6364	ε. Μπωμόντ 7)2
ΑΓΡΑΜΠΕΛΗ .....	67	5113	ά. Πάλιας 11)2 διά Λάγος	ΑΙΓΡΗΝΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ .....	65	10000	ε. Ματανάς (Βεν.) 23)1
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) .....	66	32173	ά. Φιλαδέλφειαν 24)2 διά Κιουρασάο	ΑΙΓΡΗΝΣ ΧΑΡΜΟΝY .....	71	4998	ε. Τυπιτζάν 18)2 διά Σ. Πέντρο
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. .....	58	4840	ε. Τζένταν 20)2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΙΦ .....	68	3960	ε. Ρότερνταμ 2)3 διά Ρ. Ρίκο
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	10008	ά. Γκουαγιακιλ 24)2 διά Κόμπε	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	62	11063	ε. Ναγκόδιας 24)2
ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	77	10459	ά. Γδανσκαρίου 10)2 διά Κ. Τάουν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΚ .....	72	1352	ε. Μπαχρέν 24)2 διά Σάρτζαχ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ .....	68	14873	ά. Γιοκοχάμα 23)2 Τζάκονθιλ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ .....	67	32664	ε. Γδανσία 24)2
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ .....	67	6842	ε. Ρότερνταμ 3)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ .....	65	18451	ε. Μέρσεϋ Μπάρ 26)2
ΑΔΩΝΙΣ .....	59	12180	ά. Άβιλες 20)2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝY .....	59	2238	ε. Σουέζ 21)2
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....	58	9048	ε. Χαϊφόγκ 6)2	ΑΙΤΖΙΑΔΙΑ .....	61	14269	ά. Λ. Πάλιας 11)2 διά Λάγος
ΑΕΤΟΣ .....	72	3069	δ. Σουέζ 1)3	ΑΙΤΖΙΑΔΙΑ .....	61	22118	ε. Τζένταν 18)2
ΑΕΤΟΣ .....	57	1734	ά. Λ. Πάλιας 11)2 διά Λάγος	ΑΙΤΖΙΝΗ ΣΔΞΣ .....	65	3021	ά. Νεάπολιν 1)2 διά Μπ. "Άθρες
ΑΖΑΛΕΑ .....	64	5931	ά. Οίντεβάλα 21)2 δι' "Άλεξανδρειαν	ΑΙΤΖΙΝΗ ΣΚΑΥ .....	67	3020	ε. Ρότερνταμ 4)3
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	63	3812	ά. Καζαμπλάνκα 28)2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΑΡΓΚΕΤ .....	67	12734	ε. Μπάραραν 25)2
ΑΗΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	54	1501	ά. Αμδέρσαν 21)2 δι' "Αννάμπα	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΖΟΥ .....	56	8674	ε. Σουέζ 24)2 Νιτέγκο Σουάρεζ
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	ά. Γδανσκαρίου 24)2 διά Μπάτα	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΑΣΤ .....	69	6364	ε. Μπωμόντ 7)2
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ .....	56	4999	ά. Μπορντώ 17)2 διά Σ. Σαΐδ	ΑΙΤΖΙΝΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ .....	65	22118	ά. Γιοκοχάμα 27)2 Χονολουλού
ΑΘΑΝΑΣΙΑΣ .....	74	8915	ά. Σιμιζός 23)2 διά Ντουμπάτ	ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ .....	72	13124	ε. Βηρυτόν 3)2
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.) .....	58	16258	ά. Λίπερτονα 13)1 δι' "Ιαπωνίαν	ΑΙΚΗΣ Σ .....	57	6205	ε. Αιγαίου Ντάμπα 6)2
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ .....	58	5596	ά. Ν. "Ορλέανη 10)2	ΑΙΚΙΑΝΑ .....	55	7510	ε. Σάφι 11)2
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ .....	54	5147	ά. Μπρούναμπούτελ 13)12 δι' "Άλγεριαν	ΑΙΚΜΗ .....	77	16080	δ. Π. Σαΐδ 1)3 διά Κορωμάρ
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ .....	54	5062	ά. Ν. "Ορλέανη 23)2 Ίρλανδια	ΑΙΚΜΩΝ .....	71	16050	δ. Μπρούναμπούτελ 21)2 διά Λάγος
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ .....	68	16319	ά. Ολάκα 21)2 διά Λ. Αντέλες	ΑΙΚΟΥΑΜΑΡΙΝ .....	72	9856	άργει εις Πειραιά από 10)3)75
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	4301	ά. Πειραιάδ 18)2 διά Σ. Σαΐδ	ΑΙΚΡΙΤΑΣ .....	70	15276	ά. Μπαρλέττα 15)2 δι' "Άλγεριον
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ .....	53	3575	ά. Βενετία 20)2 δι' "Άλεξανδρειαν	ΑΙΚΡΙΤΑΣ .....	78	2306	ά. Τσάρλεστον 11)2 δι' "Βεγγάζην
ΑΘΗΝΑΙ ΙΣ .....	58	9414	ε. Μασέλο 28)1	ΑΙΚΡΙΤΑΣ .....	71	9868	ά. Πειραιά 21)2 διά Λιαγκά
ΑΘΗΝΗΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.) .....	58	16695	ά. Τζόκσονθιλ 26)1 Τσαρλεστον	ΑΙΚΡΟΝ .....	59	14722	ε. Ρουέν 2)2
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.) .....	58	13551	ά. Νανάμπα 29)1 δι' "Ιαπωνίαν	ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	72	13638	ά. Κολούμπια P. 8)2 διά Κορέαν
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΑΝΤ .....	67	48747	ά. Τής 27)2 διά Ν. "Ορλέανη	ΑΙΚΤΑΙΑ .....	75	22390	ε. Μοριούγκαρδο 15)2 δι' "Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ .....	52	3361	ά. Κωνιγκόντομ 2)2 Μαρήρην Νάλασσαν	ΑΙΚΤΙΑΝ .....	60	2222	ά. Ντακάρ 15)2 διά Βαρκελέων
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ά. Γιοκοχάμα 25)2 Τρίπ. Λιθύης	ΑΙΚΤΙΒΙΤΥ .....	60	9964	ά. Κ. Τάουν 28)2 διά Μπρίστεντ
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....							

ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	78	15000	εἰς Ρ. 'Ιανέριον ὑπὸ συμπλήρωσιν	
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	ἀργε, εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)7	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	57	3153	ἀ. Θέουτα 22)2 διά Ρόπτερνταμ	
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	Ἑ. Μαπούτο 27)2	
ΑΛΗΘΙΑ	74	23785	Ἑ. Κ. Τάσου 27)2	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ἀ. 'Αμβούργον 28)2 δι' ΗΠΑ	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	ἀ. Τενερίφην 4)2 διά Γουώρω	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΪΤ	62	9055	ἀ. Ποναμά 18)2 διά Πουνταρένας	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ἀ. Ρόπτερνταμ 23)2 διά Μπαχρέν	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ	58	9878	Ἑ. Μπαχρέν 26)2	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	57	8192	ὅ. Π. Σάεβ 23)2	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΟΕΡ	58	7949	Ἑ. Λοινένον 18)2	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	Ἑ. Π. 'Ελλειαπετ 1)3	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ἀ. 'Αμβέρσαν 3)3 "Αγ. Δομίνικον	
ΑΛΙΑΡΙΟΣ	56	6020	ἀ. Αλεξανδρείαν 24)1 δι' Ἑλλάδα	
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ἀ. Χάλιφας 23)2 διά Παναχά	
ΑΛΙΚΗ	53	8453	ἀ. Ντακάρ 5)12 διά Λάγος	
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀ. Κ. Τάσου 1)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΑΛΙΜΟΣ	54	1960	ὅ. Σουέζ 17)2	
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9683	ἀ. Λ. Πάλμας 2)2 διά Λάγος	
ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	10950	Ἑ. Καράτας 26)2	
ΑΛΑΚΟΡ	57	1839	ἀ. Βρέμην 15)2 διά Κωνωνοπολίν	
ΑΛΑΚΥΟΝΙΑ	70	11826	ἀ. Σιδένδ 21)2 διά 'Ιράκ	
ΑΛΑΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ἀ. 'Αμβέρσαν 1)3 Χάμπτον Ρ.	
ΑΛΑΚΥΟΝΙΣ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ	
ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	59	2962	Ἑ. Σπετζάς 2)3	
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ἀ. Χάιφας 1)3	
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1504	ὅ. Παναμά 25)2	
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1504	ὅ. Παναμά 21)2	
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	ἀ. 'Αμβέρσαν 4)3 διά Πάτραν	
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	Ἑ. Αλεξανδρείαν 27)2	
ΑΛΝΤΕΑ	53	5963	Ἑ. Πειραιᾶ 1)3	
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ὅ. Π. Σάεβ 1)3 διά Ρόπτερνταμ	
ΑΛΤΟΝΑ	59	8786	Ἑ. Βουδάνην 20)2	
ΑΛΥΣΙΑ	64	10459	ἀ. Σιγκαπούρην 19)2	
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	3220	Ἑ. Φελιζόποιν 24)2 διά Τζένταν	
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46277	ἅ. Βενετού 25)2 διά Μάλτα	
ΑΛΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	Ἑ. Καλκούτας 3)3	
ΑΛΜΑΙΝΤΑ	58	5214	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13)11	
ΑΛΜΑΡΥΛΙΣ	56	4693	ἀ. Λ. Πάλμας 23)2 διά Ρόπτερνταμ	
ΑΛΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ἅ. Βηρυτού 6)2 διά Πειραιᾶ	
ΑΛΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4495	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18)10)75	
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	14000	εἰς Τσίτα υπὸ συμπλήρωσιν	
ΑΜΙΛΑ	72	13166	ἀ. 'Οζάκα 9)2 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	ὅ. Σαλαντόρ 16)1 διά Σ. Λουΐς	
ΑΜΠΕΛΟΣ	47	2191	εἰς Πειραιᾶ 3)12	
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	ἀ. 'Αμβέρσαν 26)2 δι' 'Ισκεντερούν	
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	Ἑ. Πόλον 20)1	
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ἅ. Π. Σάεβ 26)2 δι' 'Αμβέρσαν	
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ἅ. Μόζης 22)2 διά Μοκαμέντε	
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10200	εἰς Κούρε δύο συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633	ἀ. Κόμπε 22)2 διά Π. Καμπέλο	
ΑΝ. ΓΟΥ-Ι-ΣΤΟΝΤΟ	74	13348	ὅ. Παναμά 27)2	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	14000	εἰς Αἴδι υπὸ συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΑΚ	68	9291	ἅ. Γερμαλάταρ 20)1 διά Ντουάλα	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ἅ. Τομπάτα 13)2 διά Κασίμα	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΜΑ-Ι-	78	14000	εἰς 'Αϊδι υπὸ συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ	71	9039	ὅ. Μοσαΐλαν 17)2 δι' 'Αφρικήν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΙ-Ι-	74	13631	ἅ. Ρ. 'Ιανέριον 22)2 διά Βιτόρια	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13631	ἅ. Πειραιᾶ 25)2 διά Καζαμπλάνκα	
ΑΝ. ΠΡΟΥΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	Ἑ. Πειραιᾶ 24)1	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΡΙΤ	78	14000	εἰς 'Αϊδι υπὸ συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΚΕΑ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ	76	13631	Ἑ. Σουραμπάγια 22)2	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΙΝΤΕΑΤΥ	78	14000	εἰς 'Αϊδι υπὸ συμπλήρωσιν	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ἅ. Κόμπε 9)2 διά Μίζουσίμα	
ΑΝ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	ἅ. Ελεινόρε 29)1 δι' 'Αγιεράλταρ	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ἅ. Μελέδοριν 10)2 διά Κ. Τάσου	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΝΟΡ	76	13630	Ἑ. Μαντράς 15)2	
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΟΥΝ	74	13633	Ἑ. Ναχόντα 14)2	
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ὅ. Κωνωνοπολίν 26)1 Μαρόνη θάλασσαν	
ΑΝΑΣ	76	8792	ἀ. Ακαμάτη 18)2 διά Τζένταν	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	Ἑ. Παρανάγουα 11)2	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ἅ. Πειραιᾶ 17)2 διά Ριγύεκα	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	66	23571	ἅ. Κολούμπια Ρ. 18)1 Περσικόν	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4700	ἅ. Π. δι. Σπαῖν 24)2	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙΙ	69	15868	ἅ. Θείουτα 26)2	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	ὑπὸ παραλαθήν	
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	Ἑ. Ντακάρ 2012	
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	Ἑ. Κεντάρα 2012	
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	14048	ἅ. Τζιμπούτι 4)2	
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ.	50	3150	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΔΡΕΙΑ	57	10287	εἰς Καράτας 23)1 (πυρκ.)	
ΑΝΔΡΙΑ	66	2999	Ἑ. 'Αλεξανδρείαν 27)2	
ΑΝΔΡΙΩΝΑ ΙΙ	64	10450	ἅ. Γερμαλάταρ 27)2 διά Περσικόν	
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	56	8818	ἅ. Πειραιᾶ 15)2 διά Χαλκίδα	
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ἅ. Μιάσσαν 27)2	
ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	Ἑ. Σινκαπούρην 2)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ ৎ.	69	99460	ἅ. Χόρην 25)2 διά Περσικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ὅ. Φιουμιτσίνο 19)2 διά Περσικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ὅ. Ντουμάτη 27)2 Κάρκυν διλ.	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ৎ.	66	115461	ἅ. Ρόπτερνταμ 6)2 διά Περσικόν	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ἅ. Βλελιουσάφεν 13)2 Μπ. Μασάρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ἅ. Φός 25)2 διά Κάρμαρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ-Ι-ΟΝ ৎ.	70	105855	ἅ. Ρ. Τανόνδος 26)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ἅ. Κάρην διλ.	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	98949	Ἑ. Σιγκαπούρην 22)1 (ἐπισκ.)	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικ.)	72	79869	ἅ. Γερμαλάταρ 11)2 διά Μποναίρ	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	69	98983	Ἥ. Π. 'Αρθουρ 21)2	
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ἅ. Ρόπτερντα 21)1 διά Ρ. Τανόνδος	
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	Ἑ. Φουκουγιάμα 22)2 διά Λ. 'Αντζελες	
ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ	57	8321	ἀ. 'Αμπιτζάν 17)2 διά Τέμα	
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	32984	ἅ. Ραβένα 23)1 διά Λά Σκίρα	
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ἀ. Αλεξάνδρα 4)3 Ἀγ. Φραγκούκον	
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ἅ. Κόνακρι 17)2 διά Κοτονού	
ΑΝΕΜΟΣ	50	2127	ἅ. Κεντάρα 20)12 Καζαμπλάνκα	
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2641	ἕ. Αμπερία 1)2	
ΑΝΤΙ (β. 1)	61	22053	Ἑ. Καράτας 22)2	
ΑΝΑΦΕΙΟΣ	70	10006	Ἑ. Ναγκόνια 11)2 Μπουεναθεντούρα	
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	ὑπὸ παραλαθήν	
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ἅ. Χάρην 24)1	
ΑΝΚΟ ΗΛΙΑΣ (δ.)	58	12239	μετων. «ΗΛΙΑΣ»	
ΑΝΝΑ	76	16438	ἅ. Λ. 'Αντζελες 1)2	
ΑΝΝΑ	60	14840	ἅ. 'Αμβέρσαν 15)2 δι' 'Ακαζούτλα	
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ἅ. Μασσαλίαν 26)1 δι' 'Αλικάντε	
ΑΝΝΑ Δ.	51	4788	ἅ. Πειραιᾶ 14)2 διά Μπουργκάκ	
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ἅ. 'Ορλεάνην 26)2	
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ἅ. Παναμά 31)12 διά Σαγκάνη	
ΑΝΝΑ Μ.	62	11503	ἅ. Τσαρλεστον 18)2 διά Κοπεγχάγην	
ΑΝΝΑ Μ.	58	6617	Ἑ. 'Αμπιτζάν 10)2 (ἐπισκ.)	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Λ.	62	1952	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	1559	ἅ. Σατίδ 22)2 διά Μτόχα	
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)8	
ΑΝΝΙΤΣΑ Σ.	65	19758	ἅ. Σουέζ 22)2	
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ἅ. Σαίν [τῶν 31)1	
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	8509	ἅ. Σουέζ 26)2	
ΑΝΤΑΜ.	56	16606	ἅ. Ν. 'Ορλεάνην 24)2	
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ἅ. Ν. 'Ορλεάνην 18)2	
ΑΝΤΙΖΕ	69	2985	Ἑ. Μπέρα 25)2	
ΑΝΤΙΖΕΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	ἅ. Λισσαθδώνια 17)2 δι' ΗΠΑ	
ΑΝΤΙΖΕΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ἅ. 'Αμβούργον 3)3	
ΑΝΤΙΖΕΙΚ ΓΟΥΙ-ΠΙΓΚΣ	58	9585	ἅ. 'Αμβούργον 2)3	
ΑΝΤΙΖΕΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ	59	9584	ἅ. Κολόμπο 27)2	
ΑΝΤΙΖΕΙΚ ΠΡΟ-				
ΤΕΚΤΟΡ	77	34130	Ἑ. Λισσαθδώνια 1)2	
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	Ἑ. Τσιτιταβέκια 24)2	
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ἅ. Λοιδίστον 21)2 διά Βαλτιψόρην	
ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ	76	23149	ἅ. Μπιλμπάσ 18)2 διά Λ. 'Αντζελες	
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30)9	
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ἅ. Π. δι. Σπαῖν 24)2 δι' 'Αιτήν	
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	ἅ. Χιούστον 13)1 διά Βιτόρια	
ΑΝΤΙΜΙΡΑ Κ.	57	7450	ἅ. Ριο 'Ιανέριο 29)1 διά Λιμπρεβίλ	
ΑΝΙΨ	56	7689	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)7)75	
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	Ἑ. Τέμα 18)1	
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ἅ. Χιούστον 20)1	
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4502	ἅ. Σύμρην 18)2 διά Π. Σατίδ	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ἅ. Μπουεναθεντούρα 24)1	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ.	61	10952	ἅ. Ν. 'Ορλεάνην 24)2	
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	Ἕ. Μοριουγκάσ 25)2	
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	56	6020	ἅ. 'Αλεξανδρείαν 24)2 δι' 'Αστοντόν έπων	
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ἅ. Ρόπτερνταμ 22)2 δι' 'Αστοντόν έπων	
ΑΟΥΡΟΡΑ	77	5500	εἰς Π. 'Αλέγκρε κρέ ποτε συμπλήρωσιν	
ΑΠΕΣ				
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	16397	ἅ. Φρημάντη 19)1 διά Κίναν	
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	13022	ἅ. Μπαντάρ Μασάρ 19)2 δι' 'Αντεν	
ΑΠΟΛΛΩΝ	51	18662	Ἑ. Μπάρι 17)2	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	2331	ἅ. Γιεραλτάρ 2)3 διά Λόριεντ	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ἅ. Μάλτα 24)1	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ἅ. Καράρα 1)3 διά Βαρκελώνην	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	62	6929	ἀργεῖ εἰς 'Ιτέαν	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	59	1521		

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Πάτραν 28)1 διά Καθάλαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	63	22798	ε. Ν. 'Ορλέανη 17)2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	60	10142	δ. Κίελον 19)2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Βενετίαν 2)3 διά Ταμπικό
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ε. Κάρυκι αἴλ
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-			
ΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Γιθαλτάρ 15)2 ρ. ές Σιδέρη
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	ε. Κουσέΐτ 28)2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γουεύτ 2)2
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Βαρκελώνην 9)2 διά Κ. Τάουν
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	53	13415	ἀργεῖ εἰς Πειραιάν ἀπό 11)5)75
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	τίνσον 10)2 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11123	έ. Λάγος 11)2
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ἀργεῖ εἰς Πειραιάν ἀπό 12)1
ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Σάντος 25)1 διά Μπάσαρν
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ε. Ματανάς 26)2
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	δ. Σηπτήλ 26)2 διά Κουσέΐτ
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13120	όπο παραλαβήν
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Κόκτα 1)2 διά Νορκόπιγχ
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ε. Π. Χάρκουρτ 17)2
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33846	ά. Βενετία 20)1 διά Μάλτα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ε. 'Εμπειρη 12)2 διά Δουνκέρκην
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	έξωθι Σ. Μάρτα 7)2
ΑΣΤΡΟΝ	78	14000	εἰς Ταϊτεί ύπο συμπλήρωσιν
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Κορούπα 30)1 διά Πειραιά
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. 'Ιψωγίτης 22)2 διά Πειραιά
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Μάλτα 26)2
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	55	12345	ε. Πειραιά 12)2
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Βαυκούθερ 11)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤ	66	6235	ε. Νεάπολιν 25)2
ΑΙΖΙΑΙΤΥ	59	10505	ά. Μπάσαρν 5)2
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	49	4641	ε. Σούλε 29)1 διά Χοντέντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	δ. Μπρονύμποτελ 18)2 Κλαϊπέντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Τάύν 4)3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡ-			
ΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Λείδεσ 24)2 διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	ε. Μπρεμέρχφεν 15)2 Ν. 'Ορλέανη
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ			
ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Π. Κάρτον 20)2 Γιθαλτάρ
ΑΤΑΛΑΝ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	6.	100282	ἀργεῖ εἰς Πειραιάν ἀπό 16)5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Σόλεντ Αν'κρα 2)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4684	ά. Ρέτερταν 3)3 Μπρασουνθίλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Θέουτα 22)2 διά 'Άλγεριον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Λάγος 14)1
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Βαλτιμόρων 22)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ά. Πειραιά 23)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	ά. Αυτερπεταν 14)2 Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΟΙΚΙΟΝ (δ.)	67	45321	ά. Γιθαλτάρ 19)2 διά Μπωλόντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ά. Τενερίφη 22)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Αμπιτζάν 2)1 διά Κοτονού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ά. Δουνκέρκην 25)2 διά 'Αστούντ
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ά. Π. Σάδι 18)2
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Βαλτιμόρων 23)2 Γλασκώθην
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7673	εἰς Πειραιά 3)11
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Γιοκοχάμα 26)2
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ε. Τζένταν 12)2
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ά. Λάγος 22)2
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Σπαλάτον 22)2
ΑΥΡΑ	62	10323	ε. 'Ειλατ 28)2
ΑΥΡΑ	59	9360	ε. Τζένταν 9)2
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	54	4023	ε. Κων)πόλιν 21)2
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ	60	10228	ά. Κανάταν 17)2
ΑΦΟΒΟΣ	68	8136	ε. Στεττίνον 23)2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙΟΛΕΤ	66	35477	ά. Πάλμασ 3)2 διά Βραζιλίαν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	41	2979	ύπο παραλόνην
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ	58	4879	ά. Θέούτα 2112 διά Λάγος
ΑΦΡΙΚΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	78	8331	ε. Χριλίδα 25)1 διά Ρουμανίαν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19500	εἰς Σκριασμαγκό ύπο συμπλήρωσιν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ε. Σούεκ 25)2 διά Τζένταν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ά. Μανάσιον 1)2 διά Π. λά Κρούζ
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. 'Αζενδάνδειαν 27)2
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ε. Πισσαλτόρ 26)2 διά Τυνησίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ε. Γιωλέσου 17)2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	προ παραλαβήν
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ε. Μπαγκόγκ 18)2
ΒΑΜΟΣ	60	3476	ε. Ντακάρ 8)2 διά Γουάρη
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ε. 'Αλεξάνδρειαν 26)2
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Χαμπτον Ρ. 18)2 Ν. 'Αμερικήν
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ά. Λονδίνον 24)2
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. 'Οσκαρασιν 20)2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Χαμπτον Ρ. 2)3 διά 'Αρούμπιτα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	ά. Πάλμασ 17)2 διά Εδρώπην
ΒΑΣΙΑΙΩ	53	1325	ε. Αστούντ 2)3
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	ά. Πειραιά 16)12 διά Νιγηρίαν
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Σάδι 6)2
ΒΕΕΣΤΑΡ	60	8368	ά. Γιθαλτάρ 22)2 διά Κολόμπο
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ά. Θέουτα 28)2 διά Παναμά
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ά. Κοκούρα 17)2 διά Βορεάθην
ΒΕΝΗ	58	13871	ά. Φιλαδέλφειαν 27)2
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ	64	1396	ά. Ντακάρ 7)2 διά Λόμη
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	ἀργεῖ εἰς Στυλίδα ἀπό 12)9
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙ-			
ΚΕΙ'ΤΟΡ	48	3930	ε. Κων)πόλιν 13)12
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ε. Ντακάρ 25)2
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	ά. Τάμπα 19)2
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ.δ.	58	13186	ἀργεῖ εἰς Πειραιάν ἀπό 12)6)76
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ά. Ν. 'Ορλέανη 23)2 διά Χιούστον
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Γένοβα 2)3 διά Ν. 'Αφρικήν
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ε. Ντάρμπιταν 28)2
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	15100	ά. Γιοκοχάμα 27)2
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ε. Σιγκαπούρην 18)11
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Αγύούστα 23)2 Καζαπτλάνκα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Χιούστον 30)1
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	ά. Χαμπτον Ρ. 1)2 διά Ρ. Χάινα
ΒΙΤΑΓΟΥ'ΝΤ	56	8411	ά. Π. Σάδι 28)2
ΒΙΤΑΚΑΛΑ	57	9722	ά. Σάδι 28)2
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Χάιλιφας 4)2 διά 'Αθόνα
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Π. Σάδι 11)2
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Κολόμπο 1)3
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ά. Βαλτιμόρην 21)2 διά Ρωσίαν
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Σ. 'Αντόνιο 16)2
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	δ. Γιουροπόρτ 21)2 διά 'Ααρούς
ΒΟΥΛΑ	58	8334	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 2)10
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΟΝΙΤΣ (μ.)	64	33245	ε. Μπρεμεργάφεν 28)2
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-			
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Σουέζ 27)2 διά 'Ερ. Θάλασσαν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ε. Πειραιά 9)1
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9378	ά. Σουέζ 17)2
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. 'Αμεδρύγον 24)2 διά Φορταλέζα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32230	ε. Φιλαδέλφειαν 24)2 διά 'Αρούμπιτα
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	ε. Ν. 'Ορλέανη 7)12)74
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ά. Χάιφα 2)3 διά 'Αστοντόν
ΓΑΛΑΝΗΗ	60	10186	ά. Μπαχρέλιν 20)1 διά Νιαμάρι
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Σιγκαπούρην 23)2
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Μπρούνουμποτελ 21)2 Β. Κορέαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	Ητόμπιταν 22)2 διά Περσικόν
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.			
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ά. Γιοκοχάμα 24)12 διά Τζένταν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15900	εἰς Κουνταματσού ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	67	15421	ά. Ταϊθατέκια 2)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Χάιπτον ρόδης 4)2 διά 'Αρούμπιτα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Ρόττερνταμ 2)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Ν. 'Υόρκην 18)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Ντουμπάτι 18)2 διά Τσιμπά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.			
ΖΗΝΚΑΣ (δ.)	63	28444	ά. Κοατζακοδλόκος 20)2 διά Χάιφα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	δ. Παναμά 18)2 διά Είρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ά. 'Αλεξανδρείαν 13)2 διά 'Ελλάδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ά. Σουέζ 18)2 διά Χοντέντα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	56	9070	ά. Ρίο Γκράντε 21)1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II	61	7116	ά. Αμπιτζάν 10)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II	58	16605	εἰς Πειραιά 19)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΑΣΣΑΣ	70	10006	ά. Μαυρίκιον 3)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. Σουραμάταγια 16)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΑΛΑΣ	70	18634	ά. Τέρανια 11)1 διά Γκουάντα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΑΛΑΣ	69	10006	ά. Πάριαντ 24)2 διά Χάρκουρτ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΑΙΘ	63	7176	ά. Πρόδιπτην 1)3 διά Ντάρμπιταν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Κολόπιτο 20)2 διά Μονφαλκόνε
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	ά. Τεργέστην 22)2 διά Μπ. Αθρείαν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΥΜΑΡ	58	2875	έξωθι Λάγος 1)1
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11914	ά. Λομπίτο 2)12
ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	ά. Τσάρλεστον 28)1 διά Ντάρμπιταν
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Κολούμπια 25)2
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ά. Νιούπορτ 31)1 διά Νιού Χάφεν
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	52	1699	ά. Σουέζ 1)3
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Βανκούθερ 9)2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 1)3 διά Βανκούθερ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	70	9256	ά. Ρόττερνταμ 28)2 διά Χάρθην
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	58	12377	έθοτες 27)12 διά 'Οσλο
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΛ			
ΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ά. Πόρτ Σουδάν 20)2
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	ά. Φρήπορτ Μπαχ 20)2
ΓΙΟΥΒΕΝΑ	56	4891	ά. Μπάσαραν 22)1
ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΣ	72	8927	ά. Ντάρες 19)2
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	12921	ά. Ντάρμπιταν 20)2 διά 'Αμβερόσαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΝΤ	67	13091	ά. Παναμά 25)2
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	ά. Ν. 'Ορλέανη 14)12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Κ. Τάουν 2)2 διά Λάγος
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Γδανσκ 24)2 διά Τρόπολιν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	52	8129	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4481	ά. Ρόττερνταμ 21)2
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	3982	ά.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥ-			
ΚΑΗΤΟΣ	77	14530	ά. Λ. "Αντζελες 22)2 διά Παναμά
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΓΚΑΛ	60	8772	άργει είς Πειραιά από 24)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	ά. Αμαγκασάκι 17)2 διά Λιμάν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12959	ά. Ν. "Ορλέανη 2)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	ά. Ένοβα 2)3 διά Γιεραλτάρ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ά. Τάμπα 22)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	60	4284	ξ. Μπ. "Άυρες 20)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ά. Λ. "Αντζελες 24)2 διά Σαθόνα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	78	14530	είς Σιγκισό ύπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ξ. Κοσταζακόλας 15)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Μπουμούν 16)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ξ. Βοστώνη 30)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ-Ι-Σ	74	13036	ά. Μπωμούν 7)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΩΣ	69	11148	ά. Παναμά 31)1 διά Τυνησίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡ.			
ΤΣΙΟΥΝ	77	13000	ά. Βανκούμπερ 7)1 διά "Ινδίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ά. Σουέζ 22)1 διά Μπ. "Αμπάς
ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑ-ΙΖΩΝ	75	13036	ά. Παναμά 14)2
ΓΚΟΥΑΙΑΣ	67	20173	ά. Βαλτιμόρην 23)2 Ν. "Ορλέανη
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	είς Πειραιά 14)7 (έπισκ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. Ν. "Ορλέανη 27)2
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ά. Μπράουνσιδη 17)2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	10008	ά. Κων/ πολιν 23)2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	73	6415	ά. Στυκαπόύρην 11)3 Αύστραλιαν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9916	ά. Μπρούνοντστελ 4)2
ΓΚΡΑΝ ΧΕΑΜΣΑΝ	70	11527	ά. Σουέζ 27)1
ΓΚΡΑΝΤ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Βομβάνη 26)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	57	8644	ά. Βανκούμπερ 16)2 διά Βομβάνη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΟΡ	57	9132	ξ. Νταμάνη 26)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	ά. Μαδέλιρο 18)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ξ. Σοφάγκα 21)2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙ-ΙΜ	62	15389	ά. Γιοκούματα 22)2 διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Σουέζ 11)3 διά Σουδάνη
ΓΚΡΕ-Ι-Σ	57	7768	ξ. "Αιμούργον 16)1
ΓΚΡΕ-Ι-Σ Α.	58	8561	ξ. Άγρας 11)2
ΓΚΡΕ-Ι-Σ Α.	71	16306	ξ. Ν. "Υόρκη 18)2
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7251	ά. Ρότερνταν 3)3
ΓΔΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	άργει είς Πειραιά 21)4
ΓΔΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Θεσσαλία 27)2 Ν. "Ορλέανη
ΓΟΜΑΖΑ	71	4731	ά. Ντακάρ 26)1 Μοσταγκάνεμ
ΓΟΡΓΟΣ	58	7061	ά. Ρουέν 13)2
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. Σουέζ 28)2 διά Μπορντώ
ΓΟΥΓΙ'ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	ά. Νουαρχίτημπου 11)2 Ντουάλα
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ά. Λ. "Αντζελες 26)2 Κούν Μπαΐη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΤΖΑΞ	75	19451	ά. Ν. "Ορλέανη 17)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ	72	19426	ά. Παναμά 23)2
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	ά. Π. "Άλμπερνι 2)3 διά Γιοκατού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. Τζένταν 1)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ά. Μπράουντη 17)2
Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19261	ά. Σάντα Μάρτια 19)12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ξ. Κόδιτσαν Μπαΐη 2)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ά. Πούλοι Μπ. 23)2 διά Δάρβιν
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	ά. Ντακάρ 22)2 διά Π. Χάρκουρτ
Γ. ΠΡΟΥΒΑ-ΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	ά. Αιγαίος 16)2 διά Κιουρασάο
ΓΟΥΩΤΕΡ ΑΝΩΝ	54	4389	ά. Ανδινών 3)3 διά Π. Σάδι
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Τενερίφην 27)2 διά "Άλγκεθίρας
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	9070	ξ. Μπάρσαν 1)3
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ξ. Λάς Πάλμας 23)2
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Λάγος 13)2
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ά. Τοτσία 22)2
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	70	15098	ά. Σουάνον 28)2 διά Μεσόγειον
ΔΕΛΦΟΙ	65	20964	ά. Ελλινόρε 15)2 διά ΗΠΑ
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	ά. Ρότερνταν 2)3 "Εσμπτζεούκ
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Π. "Αρένας 26)1 διά Μπ. "Αμπάς
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Ίμπερια 21)10
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. II	71	9085	ά. Στεπτίνον 24)2
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. Α. δ.	65	35619	ά. Πειραιά 24)2
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ά. Αρόπουτα 21)2
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	ά. Παναμά 19)2
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Η.	60	4998	ά. Στυκαπόύρην 21)2 διά Σαγκάνη μετων. "ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Υ.» σημ. Κόπρου
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	ά. Νταρμπάτα 23)2 διά Τουρκία
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ά. Ξέωθι Πιανόσα 23)1
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Π. Σάδι 15)2
ΔΗΜΗΤΡΑ	64	3342	ά. Πλάμας 5)2 διά Γουώρου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Λουπίτο 11)1 διά Μοχαμέντες
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Χάρηρην 21)2 διά Θεσ/νίκη
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ'	77	3977	ά. Νόλα 4)2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	73	ά. Δάντικα 1)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	56	1784	ά. Γιεραλτάρ 11)1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	11362	ά. Πειραιά 1)3 διά Ραθένα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.	63	18826	ά. "Ιμινχαμ 8)2 διά Φλώσιγκ
ΔΛΙΜΟΣ	71	10190	ά. Σουέζ 30)1 διά Περσικόν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ά. "Αιμέροσαν 28)2 διά Π. "Ορντάς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Λισανδρών 22)2 διά Νακάλα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ά. Λάγος 10)2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ά. Σιμπενίκ 2)2 διά "Άλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	ά. Π. Σάδι 28)2 διά Μεσόγειον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	ά. Σάρτζας 23)2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	ά. εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΗ-			
ΚΟΣ	71	16226	ά. Ινσταν 6)2
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ά. Αύγουστα 15)2
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ά. Παναμά 22)2 διά Σαθάννα
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	60	8904	ά. Ρότερνταν 28)2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ά. Πειραιά 25)2 διά Κωνσταντζαν
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ.	64	6275	ά. Ρότερνταν 18)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ά. Σάν Μαρτίν 22)2
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	ά. εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ά. Λάγος 27)2
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ά. Ινσταν 6)2
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Αύγουστα 5)1
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Ν. "Ορλέανη 22)1
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ά. Πειραιά 24)2
ΔΙΔΩ	46	3851	ά. Μάς 10)2 διά Λάγος
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. "Αιμέροσαν 2)3 διά Μπουκάνων
ΔΙΡΟΥΣ II	59	7801	ά. Τσιτιταβέκια 24)2
ΔΙΩΝΗ	54	1832	ά. Σέπτε 20)2
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Γιεραλτάρ 15)2 διά "Ηράκλειον
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Τζένταν 13)1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Ρουέν 12)2
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ύπο παραλαβήν
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Πειραιά 11)2 διά Χάλιφας
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Ρότερνταν 3)3

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Γιεραλτάρ 8) 2 διά Γκάλθεστον
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	δ. Σουέζ 11) 2 διά Κοραμσάρ
ΕΣΠΕΡΟΣ IV	49	5289	δ. Σουέζ 23) 1 διά 'Υεμένην
ΕΣΠΕΡΟΣ V	49	4448	άργει είς Χαλκίδα από 20) 10
ΕΣΣΕΣ	57	4023	δ. Παναμά 16) 1 διά Π. Καμπέλο
ΕΙΣΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ε. Ρουέν 1) 2
ΕΥΑ	59	11894	ά. Γλασκώθην 17) 2
ΕΥΑ	73	3717	ε. Σιγκαπούρην 18) 2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	ά. Κρίστοπαλ 18) 2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ά. Πειραιά 25) 2 διά 'Αμερίνα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ά. 'Αμερίνα 6) 2 διά 'Αλγύριον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	δ. Παναμά 24) 2 διά Γκάλθεστον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Καράρα 23) 1 διά Βηρυτόν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Λάγος 26) 12
ΕΥΑΛΗ	59	7271	ε. Ρ. Γκράτε 11) 2
ΕΥΑΛΔΡΟΣ	43	5331	πάρτηγον 24) 2
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Π. 'Αρθουρ 14) 2
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ά. Κουβέιτ 19) 1 διά Μαδαγασκάρην
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	78	14800	εις 'Οσίμα υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΕΝΙΑ Δ.	55	2977	ε. Λά Παλλίς 26) 2
ΕΥΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Ρότερνταμ 27) 2
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	9061	50	διά Δουνκέρκην
ΕΥΔΗΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	14100	εις Τσίτα υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ε. Λάγος 22) 1
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΕΛΙΩΣ	51	4177	ε. 'Άγαδη 14) 2
ΕΥΗ Α.	67	14800	ά. Θέσσαλη 13) 2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	εις Γιοκοχάμα 27) 2
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ε. Πειραιά 2) 3
ΕΥΘΥΗΣ	73	10000	ά. Πέναγκ 23) 2 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΜΑΡ	57	8677	ε. Τζένταν 12) 2
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ά. 'Αμερίνηρ 23) 2
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	ε. Μπάραν 25) 2
ΕΥΞΙΛΙΟΙΑ	68	16004	ά. Αμπιτζάν 14) 2 διά Νιτρόμπαν
ΕΥΡΥΛΛΟΣ	73	10713	ά. Σαπόρη 14) 2
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7798	ά. Σετεπίνον 18) 2 διά 'Ινδιαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ε. Σ. Τζόν 23) 2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ε. Καράτη 11) 2
ΕΦΗ	58	2555	
ΕΦΗ	55	5008	ά. Καλκούτα 28) 1 διά Σιγκαπούρην
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ε. Κιουρασόδο 22) 2
ΖΑΝΕΙ	58	4529	ά. Σεμπρούγκε 22) 2 διά Πειραιά
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30155	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7) 2
ΖΑΡΑΙΟΥΣΙΡΑΣ	61	10965	ε. Σαθάνα 26) 2
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΛΗΣ δ.	65	31768	δ. Βοστώνη 15) 2 διά 'Αρούμπα
ΖΕΑ	60	3324	ά. Νιτρόμπαν 14) 2 Κλαπέντα
ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ	53	4998	ά. 'Αμερίναν 10) 2
ΖΕΑ ΣΙΑΚΑΥ	58	4169	ά. Νιομπάσαν 19) 2 διά Βαρκελώνην
ΖΕΤΑ Μ.	67	8168	ύπο παραλαβήν
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Ρ. 'Ιανέριον 28) 1
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16300	ά. Νιτρόμπαν 6) 2 διά Φλώσιγκ
ΖΗΝΩΣ	68	9982	ά. Κουθέτην 19) 2 διά Νιτρόμπαν
ΖΙΝΙ	76	11366	ά. Κωνγκόπολιν 25) 2 Κωνστάντζαν
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ε. Ν. Γουεστμίντερ 24) 2
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	ε. Πειραιά 15) 12
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ά. Λ. 'Αντζελες 19) 2 διά Γιοκοχάμα
ΖΩΗ	39	1266	ά. Π. Σαΐδ 23) 2
ΖΩΗ Γ.	57	3828	ε. Νιτάρ ές Σαλάμ 15) 2
ΗΒΗ	70	2867	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΓΚΑ	52	2674	ά. Π. Σαΐδ 12) 2
ΗΛΙΑΣ	41	3757	ά. ιερείας μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ.	56	4039	ε. Ματράρη 4) 3
ΗΛΙΟΣ	62	10741	ά. Γιοκοχάμα 25) 2
ΗΛΙΟΣ	57	4499	ά. Σουέζ 16) 2 διά Μόκα
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Φριτάνου 7) 2
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Λονδίνου 21) 2 διά Π. Σαΐδ
ΗΡΩ	65	23535	ά. Ρ. Γκράτη 1) 2 διά Πολωνίαν
ΗΣΙΑΙΡ	57	9473	ά. Σιγκαπούρην 6) 2 διά Π. Κελάγκ
ΗΣΤΟΥΓΙΝΤ	68	10642	ε. Τέμα 19) 2
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ά. Παναμά 18) 2 διά 'Ιαπωνίαν
ΗΦΑΙΣΤΙΟΣ	66	21374	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26) 2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	ά. Ρότερνταμ 4) 3 διά 'Αμερίγγον
ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΔΟΞΑ δ.	77	75500	ά. Τέμπη Μπ. 16) 2 διά Κερπέκ
ΘΑΜΑΣΗ Μ.	57	4904	ά. Κωνγκόπολιν 25) 2
ΘΑΡΙΑΕΟΣ	53	5781	ε. Ρουέν 16) 2
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12548	ά. Ρότερνταμ 3) 2
ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	76	9444	ε. Ρ. 'Ιανέριον 11) 2
ΘΕΑΙ ΕΝΗΣ	45	5031	ά. Πειραιά 11) 2
ΘΕΑΝΙΑ Α. Σ.	58	9603	ε. Ρουέν 17) 2
ΘΕΑΝΩ	74	13639	ά. Γιεραλτάρ 24) 2 διά Τζένταν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ε. Τήνη 3) 3
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	ε. Ν. 'Υόρκη 1) 3
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	39106	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26) 2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Σ.	77	9794	ά. Μπάραν 6) 2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	ά. Σουέζ 12) 9 διά Τζένταν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-	68	10750	ά. Βρέμην 27) 2
ΘΕΡΙΔΗΣ	58	22365	ά. Ν. 'Υόρκη 18) 2 διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	73	10735	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10) 2 διά Χιούστον
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	65	42983	ά. Πειραιά 2) 3 διά Π. Σαΐδ
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	44916	ά. Μπαλίταδα 25) 2 Λ. 'Αντ'έλες
ΘΕΟΜΑΝΑ	60	21962	ά. Υόρκη 28) 2 διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	61	10591	ά. Σαδόνα 28) 2
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	15929	ά. Πειραιά 21) 2
ΘΕΟΦΑΝΩ ΑΙΒΑΝΟΥ	63	44937	ά. Αλιτερούργκ 23) 2
ΘΕΟΦ. Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ά. Νεάπολιν 24) 2 διά Κατάνια
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Τασκουαράμα 18) 2 διά Τυνησία
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	ά. Σουέζ 21) 2 διά Νιουμπάτη
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3484	ά. Σουέζ 21) 2 διά Νιουμπάτη
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	58	9937	ά. 'Αμερίσαν 3) 3 διά Αύρες
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ά. Καλλάρο 14) 2 διά Βαλταράϊζο
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ	65	15932	ά. Μπ. 'Αύρες 11) 2 διά Θέσσαλη
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ά. Ήσηχαμα 3) 3 διά Μίλφ. Χάφεν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	ά. Πειραιά 27) 1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Σιλίκατα 13) 2 διά Τζακάρτα
ΘΕΤΙΣ	74	35561	ά. Μπαρόντ 4) 2
ΘΕΩΝΗ Σ.	58	2405	ά. Λαγος 20) 1
ΘΗΡΑ	60	6155	ά. Κόμπη 8) 2 διά Κασσιόπη
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	77	14100	ά. Ν. 'Υόρκη 28) 2
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22221	εις Τσίτα υπό συμπλήρωσιν
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	66	51417	ά. Μπέργκεν 24) 1 Β. Θάλασσαν
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	68	48935	ά. Φάλουσ 12) 11
ΘΙΣΑ ΣΤΑΡ (μ.)	70	50455	ά. Μεβίλ Ρ. 21) 2
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11213	ά. Γιεραλτάρ 20) 2 διά Ντακάρ
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ά. Φιλαδέλφειαν 15) 12

ΘΩΜΑΣ Κ. ....	53	7353	ά. Σουέζ 25) 1
ΙΑ.....	71	9426	ά. Κόμπη 10) 2 διά Μπουσάν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ .....	63	15965	έ. Σιγκαπούρην 29) 1
ΙΑΠΕΤΟΣ (δ.) .....	55	10027	άπο παραλαβήν
ΙΑΣΩΝ .....	70	11489	ά. Σάντερλαντ 27) 2
ΙΕΡΑΣ (μικτό) .....	66	41207	ά. Ν. 'Ορλεάνη 12) 2 διά 'Αρούμπα
ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ .....	55	7470	έ. Μπάραν 21) 2
ΙΖΩΜΠΕΑ .....	57	9746	έ. 'Ανταρκτίγια 13) 1
ΙΘΑΚΗ .....	68	9066	ά. Κολούμπια 25) 2 διά 'Ιράν
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ .....	62	6933	έ. Κοραμσάρ 18) 2
ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΓΑΙΟΡ (δ.) .....	59	12575	έ. Ρότερνταμ 8) 2
ΙΚΑΡΟΣ .....	70	10886	έ. Σιγκαπούρην 6) 2 διά Β. Κορέν
ΙΚΑΡΟΣ .....	68	11670	ά. 'Αμερίσαν 4) 3
ΙΚΤΙΝΟΣ .....	69	11489	ά. Π. Σαΐδ 23) 2
ΙΑΕΝΑ .....	76	16261	ά. Κόρπους Κρίστι 27) 1
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) .....	52	6633	έ. Σιγκαπούρην 31) 1
ΙΝΝΑΡΕΝ .....	58	8931	έ. Μονρόβια 20) 2
ΙΝΤΑΝ (δ.) .....	60	27415	έ. Χάτφα 24) 2
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ .....	77	10710	έ. 'Αμπαντάν 16) 2
ΙΝΩ .....	54	4339	ά. Π. Σαΐδ 1) 3
ΙΟΝ .....	63	7832	ά. Βρέμην 20) 2 διά Περισκόν
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΙΕΡ δ. ....	65	30516	ά. Μιλάζο 3) 2 διά Λά Σκίρα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ' .....	58	5769	ά. Σάντος 21) 12 διά 'Αλγερίαν
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. ....	63	22531	ά. Βοστώνη 21) 2 διά 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΚ (δ.) .....	66	45280	ά. Πόρτλαντ 8) 1 διά Γιεραλτάρ
ΙΟΥΛΙΕΙΑ .....	65	8364	έ. Χάιφα 19) 2
ΙΡΑΝΤΑ .....	57	4892	έ. Βενετία 23) 2
ΙΡΙΣ .....	59	8479	έ. Γδύνιαν 28) 2
ΙΡΙΣ .....	54	6042	έ. Κ. Τάουν 7) 2
ΙΡΙΣ .....	55	5117	έ. λοντέντα 22) 2
ΙΡΙΣ .....	72	4999	έ. Ν. 'Ορλεάνη 21) 2 διά Βανοκούρ
ΙΡΙΣΗΝ Α. ....	54	6727	ά. Βιλμπικτόν 27) 2 διά Ν. Ορλεάνη
ΙΧΘΥΣ .....	77	19166	ά. 'Αμερίσαν 1) 2 διά Μπράκε
ΙΩ .....	58	7230	ά. Σουέζ 2) 2
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) .....	61	22671	ά. Έργκη 28) 2 διά 'Αρούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	56	12230	ά. Γκέλογκ 25) 2 διά Καλάδο
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	63	8380	ά. Γκέλογκ 23) 2 διά Καρθαγένην
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ....	59	8564	ά. Ριγιέκα 23) 2 διά Καρθαγένην
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΙΓΑΛΙ .....	64	39051	έ. Βοστώνη 17) 2
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ....	52	1454	ά. μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	68	16326	ά. Ρ. 'Ιανέριον 25) 1 Λεινυγκραντ
ΙΩΑΝ. ΜΑΡΤΙΝΟΣ .....	77	14275	ά. Καπτάνα 19) 2 διά Ν. Ορλεάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ .....	55	8799	ά. Π. Σαΐδ 22) 1
ΙΩΝ .....	71	11506	ά. Βρέμην 20) 2 διά Περισκόν
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) .....	58	13316	άργει εις Πειραιά από 17) 7) 74
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ .....	76	16023	ά. Κοραμσάρ 21) 2 διά Παναμά
ΚΑΙΖΗΝΠΑΙΕΡΑΣ .....	69	30695	ά. Γιουροπόρτ 26) 2 διά Παναμά
ΚΑΒΑΚΟ .....	53	5589	ά. Ρότερνταμ 2) 3 διά Μπετζάια
ΚΑΒΑΛΕΑΡ .....	66	4478	άπο παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ .....	61	10934	ά. Καζαμπλάνκα 28) 2
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ. ....	60	22780	άργει εις 'Ιτέαν από 8) 5) 75
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ .....	50	10175	άπο παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ δ. ....	57	13268	άργει εις 'Ιτέαν από 11) 5) 75
ΚΑΒΟ ΓΡΟΣΟΣ .....	60	9486	ά. Τζένταν 14) 2
ΚΑΒΟ ΔΕΩΝΙΣ .....	60	10934	ά. Παναμά 14) 2 διά Γιεραλτάρ
ΚΑΒΟ ΚΩΛΩΝΕΣ .....	58	10463	ά. Κωνηπόλιν 12) 1 Νοδρωρίσιην
ΚΑΒΟ ΛΟΓΤΟΣ (δ.) .....	69	51696	άργει εις Πειραιά από 7) 6
ΚΑΒΟ ΜΑΕΛΑΣ (δ.) .....	66	53908	άργει εις Πειραιά από 29) 10
ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ ..			

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ ..	68	23666	α. Σ. Ναζίρι 23)2
ΚΑΙΓ. ΧΑΡΡΟΣ ..	66	16164	β. 'Αλεξάνδρειαν 19)2
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ ..	72	16366	α. Τάμπα 19)2
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΙΟΥΡΥ ..	58	10885	άργει είς Πειραιά από 25)3)72
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ..	61	4105	α. Ρότερνταν 22)2 διά Ντακάρ
ΚΑΠΠΑΙΝ Β. ..	54	6934	είς Πειραιά 6)5 (άργει)
ΚΑΠΠΙ. ΓΕΡΟΝΙΑΣ ..	59	8401	β. Π. Σάδη 24)2
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ ..	57	8974	α. 'Αμεθύργον 2)7 Παρανάγουα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟ-.			
ΣΘΕΝΗΣ ..	65	18995	δ. Σουέζ 15)1 δι' 'Ερυθράν θάλασσαν
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ..	71	30193	α. Κ. Τάσιν 22)2 διά Π. Βέσμε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ ..	76	37841	ε. Ν. 'Ορλεάν 24)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ ..	69	9759	Σαντάντερ 31)1
ΚΑΠΤΙ. ΛΕΟ ..	62	1948	δ. Κωνσταντίνος 13)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ ..	66	9931	ε. 'Ειδονιασθ 17)2 (έπισκ.)
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ ..	58	1763	είς Θεον 37.43 B - 24.38 Δ 4)3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ ..	61	10503	ε. Μαρούτο 27)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ ..	78	10600	είς Σακεί ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΝ ..	60	9151	Ε. Γιοκούχαμ 27)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. ..			
Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) ..	77	120000	α. Σ. Τζών 24)1
ΚΑΠΙ. ΙΩΣΗ Α. ..	61	13437	δ. "Εσκούμινς 26)11
ΚΑΠΙ. ΙΩΣΩΡΙΖ Α. ..	66	19827	Ε. Βανκούβερ 8)2
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ ..	58	6403	δ. Γιεραλτάρ 21)2 διά Ραθένα
ΚΑΡΑΙ'ΣΚΑΚΗΣ ..	65	18442	ε. Σάντος 16)2
ΚΑΡΑ ..	65	13313	δ. Σουέζ 31)1 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΕΝ ..	76	4617	ε. Λέιθ 28)2
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ ..	64	3885	δ. Ν. 'Ορλεάν 5)2 διά Κολομβίαν
ΚΑΡΙΝΑ ..	56	3194	ε. Γουανάκι 12)2
ΚΑΡΛΟΒΑ ..	75	29314	δ. 'Αμεθύργον 28)2 διά Γουινέα
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. ..	73	13324	δ. Κολόμπια 13)2 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΡΟΣ ..	47	8288	δ. Αλεξανδρείαν 9)2
ΚΑΡΡΑΣ ..	68	25084	δ. Σίδηνευ 20)1 διά Κίναν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ ..	73	34067	δ. Τάραντο 26)2 διά Γιεραλτάρ
ΚΑΡΥΑΤΙΣ ..	70	10886	ε. Σίδηνευ 21)2
ΚΑΣΟΣ ..	57	2297	δ. Γιεραλτάρ 20)2
ΚΑΣΤΠΑΝΑ ..	56	3401	δ. Μπ. 'Άθρες 13)2 διά Λουσάντα
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ ..	59	15125	ε. Βανκούβερ 1)3 διά Παναμά μετων. «ΜΥΤΙΑ»
ΚΑΣΤΡΟ ..	63	3499	δ. Φλόισηκ 24)1 (έπισκ.)
ΚΑΣΤΩΡ ..	65	1225	δ. Πειραιᾶ 15)2 διά Λονδίνον
ΚΑΣΤΩΡ ..	50	7544	δ. 'Αμεθέρσαν 26)1 Άλ. Γκουάρια
ΚΑΣΤΡΑΚΙ ..	51	3995	ε. Ντρόμπιαν 15)2 δι' 'Ιαπωνίαν είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ ..	49	3422	δ. Γκαλιγουάιη 14)2 δι' 'Αλγερίαν
ΚΑΤΕ Α. ..	66	2993	ε. Αλεξανδρείαν 10)2
ΚΑΤΕ Η. Α. ..	65	18723	ε. Ταματάσης 25)2 διά Μόρον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ..	55	7310	ε. Π. Λίουν 6)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) ..	58	2739	ε. Τζένταν 24)9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ- ΠΟΥΔΟΥ ..			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. ..	77	9000	α. Πειραιά 16)2 διά Βόλον
ΚΑΤΙΑ ..	56	6334	δ. 'Αμεθέρσαν 1)3
ΚΑΤΙΑ ..	55	8444	α. 'Αμεθέρσαν 2)3 διά Χάρην
ΚΑΤΙΑ ..	63	1594	ε. 'Οριστάνο 18)2 διά Βοστώνη
ΚΑΤΙΑ ..	52	3694	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. Β. ..	65	47434	δ. Κελάργη 19)2
ΚΑΤΙΕ ..	60	10187	ε. Παναμά 2)2
ΚΑΤΙΝΑ ..	59	4537	ε. Τερρέστην 3)2
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.) ..	68	13141	δ. Παναμά 24)2
ΚΕΑ ..	58	13994	α. Ν. 'Ορλεάν 26)2 Άλ. Γκουάρια
ΚΕΑ ..	55	2683	δ. Τέμα 1)3 διά Λάγος
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ..	58	10995	ε. Ρ. Γκράντ 5)2
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ ..	71	9868	α. Λάγος 4)2 διά Χιούστον
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ ..	72	10990	α. Π. 'Ελιζαμπετ 10)2 διά Μαρούτο
ΚΕΙ'Π ΠΡΑΪΝΤ ..	73	8927	δ. Σουέζ 1)3 διά Μπουσίρε
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑΙ ..	58	13700	ε. Κόρπους Κρίστι 6)2
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ ..	75	16373	α. Π. Κελάργη 19)2
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ..	77	19866	ε. Παναμά 2)2
ΚΕΡΑΣΟΥΣ ..	59	9018	ε. Τερρέστην 3)2
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.) ..	59	24333	δ. Γιεραλτάρ 19)2 διά Ν. 'Ορλεάνη είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ..	41	1580	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2)12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΪ ..	60	13950	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2)12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ			
ΓΚΛΟΡΥ ..	55	4060	α. Αλεξανδρείαν 21)2 Ρουμανία
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΗ ..	53	2285	ά. Λεμεσόν 23)2 διά Π. Σάτδη
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ ..	53	2285	δ. 'Αλεξανδρείαν 13)2 διά Ρουμανίαν
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ ..	52	2736	ε. Ρουέν 14)2 διά Λίθανον
ΚΕΧΡΕΑ ..	61	14982	δ. Τάραντα 28)2 Μπράνσουσθι
ΚΙΦΕΥΣ (δ.) ..	71	16562	ε. Φρήπορτ 13)2 διά Ρότερνταμ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ ..	56	8362	ε. Μόρι 25)2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ			
ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.) ..	70	103012	έξωτι Ντουσπάι 21)2
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) ..	56	21131	άργει είς Πειραιά από 18)1)77
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ ..	57	9153	ά. Λιθερπούλ 2)3 διά Μπάρι
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) ..	64	29797	ε. Φόλια 21)2
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ ..	63	15740	έ. Μοντεβίδεο 21)2
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ ..	63	15378	ε. Βανκούβερ 22)2
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΑΣ (δ.) ..	58	20487	άργει είς Πειραιά από 18)6)77
ΚΙΓΚΣΝΟΡΟ ..	64	17050	ε. Μιζουίσιμα 10)2 διά Τάνκονθιλ
ΚΙΚΗ ..	57	9723	ά. Μπάρσαν 25)2
ΚΙΝΗ ΓΕΜΕΛΟΥ ..	67	12624	ε. Τζένταν 1)2
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ ..	58	8529	δ. Φ. δρ. Σπατην 27)2
ΚΙΜΩΔΟΣ ..	64	7891	ε. Θαλαδέλφειαν 28)2
ΚΙΜΩΝ (δ.) ..	61	16068	α. Ρ. Ιανέντρον 19)2 Μπ. Βεντούρα
ΚΙΝΑΡΟΣ ..	49	8328	δ. Π. Σάδη 23)2
ΚΙΑΙΡΗ Α.			
ΤΣΑΒΛΙΡΗ ..	77	17300	είς Ρ. Ιανέντρον ύπο συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν) ..	73	73492	ά. Χιρούχατ 10)2 διά Περσικόν
ΚΛΑΥΔΙΑ ..	66	10601	ε. Γιοκούχαμ 27)2 διά Λίθην
ΚΛΑΥΝΤΟΝΘΕΡ ..	64	5711	ά. 'Αμεθύργον 24)2 διά Τάμπα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ ..	76	16366	ε. Λιθερπούλ 23)2
ΚΛΕΙΩ ..	58	8791	έ. Στυκαπόρην 20)2
ΚΛΕΙΔΑ (δ.) ..	63	38964	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18)2
ΚΛΕΟ ..	59	21187	ε. Ν. 'Υόρκη 19)2 δι' 'Αρούμπα
ΚΛΕΩΝ (δ.) ..	59	16071	δ. Γιεραλτάρ 26)2
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) ..	58	22129	άργει είς Πειραιά από 9)5)77
ΚΟΜΑΡΑ ..	56	5645	ά. Καρπάτοι 27)2
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ ..	59	5683	ά. Ντακάρ 25)1 διά Ντουάλα
ΚΟΜΕΙ ..	72	9885	δ. Παλαιά 14)2
ΚΟΜΜΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ..	71	15588	ε. Τακόμα 8)2
ΚΟΝΙΣΤΡΑ ..	58	10011	δ. Κωνύπολιν 6)2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ ..	73	39219	είς Μισισιπήν 13)2
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ-.			
ΔΩΡΟΣ (μ.) ..	77	105000	άργει είς Πούλα από 6)4)77
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-			
ΤΑΜΠΑ ..	72	39219	ε. Φιλαδέλφειαν 27)2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΙΝΤ ..	71	3333	α. Σ. Ναζίρι 23)2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ μ. ..	73	125977	β. Βαλτιμόρη 1)3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗ ..	68	23258	ά. Σάντος 22)2 διά Ρότερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ..	70	25139	ά. Ισσαφέννα 24)2
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΙΜ ..	58	4042	ά. Ν. 'Υόρκη 24)2 διά Λ. Πάλμας
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΝ ..	54	4710	ά. Πάλμας 28)2 διά Πειραιά
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΪ ..	55	4953	έ. Πειραιά 1)3
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΑ ..	55	5818	ά. Πειραιά 6)2
ΚΟΡΑΔ ..	60	6333	δ. Π. Σάδη 26)2
ΚΟΡΑΔ ..	56	8474	ά. Κολόμπιο 14)2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ..	57	11790	έ. Καζαπλάνκα 13)2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10862	ά. Σιγκαπούρη 8)1 διά Κίναν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ ..	61	12847	έ. Μπουενεβεντούρα 1)2
ΚΟΡΙΝΘΙΚ ..	59	10914	έ. 'Αντεν 25)2
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ ..	51	2491	ά. Ντακάρ 8)2 διά Σέτε
ΚΟΡΣΑΙ·Π ..	62	15000	ά. 'Αμερέραν 24)2 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΚΟΡΩΝΙΑ ..	70	11826	έ. Ν. 'Ορλεάνη 21)2
ΚΟΣΜΑΣ (δ.) ..	64	34920	ύπο παραλαβήν
ΚΟΣΜΟΣ ..	48	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.) ..	64	34847	ά. Πειραιά 2)2 διά ιλάτραν
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤ ..	55	2671	έ. Βαλτιμόρην 1)3
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΪ·	56	1647	ά. Πειραιά 9)2 διά Γαλάται
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ ..	60	5993	έ. Μιταγόν 4)10)76
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ ..	50	7392	ά. Μομάτας 28)2
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.) ..	64	28349	έ. Σιγκαπούρην 14)2
ΚΟΥΡΟΝΕ ..	65	3512	ά. Μπάρι 4)3 διά Τούρμπο
ΚΡΑΝΤΩΡ ..	47	1533	ύπο παραλαβήν
ΚΡΕΣΤΕΝΑ ..	67	1866	ά. 'Αμερέραν 8)2 δι' 'Αλγερίου
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ ..	61	3866	ά. Λονδίνον 2)3 διά Λαγκάριαν
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙΤΙΜΠΥ ..	66	40129	ά. Μπρεμερχάφεν 13)2 Π. Καρτιέ
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ ..	58	3914	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΗ ..	66	26269	δ. 'Ελσινορε 11)1
ΚΡΗΤΗ ..	54	1996	έ. Τακοράτην 17)6
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ ..	78	10800	ά. Π. Σάδη 25)2 Κωνστάντζαν
ΚΡΗΤΗ ΛΑΜΙΔΗ (δ.) ..	73	42470	έ. Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ ..	77	9000	ά. Τανόύρα 21)2
ΚΡΗΤΗ ΝΕΡΑ ..	78	10832	έ. Σιγκαπούρην 28)2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ ..	78	10800	έ. Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.) ..	74	61054	ά. 'Αμερέραν 18)2 διά Γιεραλτάρ
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ·	73	61054	έ. Φιουμίσιον 14)2
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΡ (δ.) ..	73	42470	ά. Τανόύρα 22)2
ΚΡΙΟΣ ..	59	16989	έ. Όζακα 26)2
ΚΡΙΤΩΝ ..	56	1538	έ. Τάραντα 26)2
ΚΡΙΟΝΟΣ ..	67	7009	έ. Μοντεβίδεο 21)2
ΚΡΥΒΕΡΝΗΤΗΣ ..	78	20500	ά. Καστέλον 13)2 διά Μπαντρίμα
ΚΥΔΩΝΙΑ ..	65	2025	έ. Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΘΗΡΑ ..	66	13870	ά. Μέραχ 14)2
ΚΥΘΗΡΑ ..	52	5153	έ. Τέμα 26)1
ΚΥΘΗΡΟΣ ..	57	13893	ά. Γκάλεστον 13)2 διά Σάντος
ΚΥΚΛΑΔΕΣ ..	57	5252	έ. Μονρόβια 22)2
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) ..	71	16562	ά. Βοστώνη 22)2 διά Χόθικ
ΚΥΜΑ ..	60	7791	έ. Επούλη 18)2
ΚΥΝΘΙΑ ..	71	11801	έ. Βιζανταπάτην 27)2
ΚΥΠΡΟΣ ..	45	3799	έ. Πειραιά 20)2
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ ..	63	10032	ά. Λεμεσόν 25)2 διά Βηρυτόν
ΚΥΡΑΚΑΙΓΚ ΚΡ ..	67	8532	έ. Ρουέν 6)3 διά Καρπάτη
ΚΥΡΙΑΚΗ ..	72	33072	ά. Ν. 'Ορλεάν 24)2
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Α.Σ ..	77	9800	ά. Κορίτον 7)2 διά Γκουαγιακίλ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ ..	66	20516	ά. Λ. 'Αντζελες 28)2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙΙ ..	47	1115	έ. Τόρρε 'Αννουν'. 24)2 Γιουγκοσλαβ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ ..	52	2178	ά. Τρόπειαν 21)2 διά Χιούστον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ ..	62	14150	ά. Γιεραλτάρ 21)2 διά Χιούστον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ Τ. ..	77	9300	ά. Τέμα 11)1 διά Κ. Τάουν
ΚΩΣ ..	26	3430	έ. Ρουέν 12)2
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ ..	68	9084	ά. Ήσον 10)2 διά Χοντέντα
ΚΩΣΤΑΣ ..	60	1995	έ. Μαπούτα 20)2
ΚΩΣΤΑΣ Κ. ..	63	11504	ά. Μαπούτα 20)2
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ ..	67	15355	ά. Βαλτιμόρην 14)2 διά Χιούστον
ΚΩΣΤΑΦΟΛΠΑΡΑ ..	53	5921	ά. Γιεραλτάρ 26)2 διά Ν. 'Υόρκη
ΚΩΣΤΗΣ ..	77	20823	ά. Σουέζ 1)2 διά Χοντέντα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ ..	54	4862	έ. Σουέζ 10)2 διά Χοντέντα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ ..	65	2296	έ. Θλάσιγκ 9)2
ΚΩΤΣΟΣ Μ. ..	62	14088	ά. Σουέζ 23)2 διά Ντουμπάτη
ΛΑΓΚΑΔΑ ..	76	5915	ά. Καρπάτη 21)2 διά Χιούστον
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΕΙ ..	68	4310	έ. Παραλαβήν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ ..	68	4310	ά. Τακοράτη 1)2 διά Λονδίνο
ΛΑΓΚΑΔΑ Σ ..	70	16306	ά. Φιλαδέλφειαν 30)1
ΛΑΤΟ ..	52	4207	έ. Τρίπολιν 21)2 διά Λατό
ΛΑΔΕΑ ..	63	17878	ά. Πειραιά 26)2 διά Π. Σάδη
ΛΕΙ·Κ ΚΑΤΙΑ (δ.) ..	61	12958	έ. Γιοκούχαμ 21)2
ΛΕΙΔΑ ..	59	5407	ά

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	Ε. 'Αμερέσαν 26)2	
ΛΗΓΚ	61	8760	Ε. 'Αμερύγον 3)3	
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	77	5500	εἰς Π. 'Αλέγκρε ώπο συμπλήρωσιν	
ΛΗΤΟ	51	4677	ά. 'Αλλεξανδρείαν 10)2 διά Πειραιά	
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	δ. Γιθραλτάρ 21)2	
ΛΙΛΙΑΝ	55	6935	ά. Μηδόραν 27)9	
ΛΙΛΙΚΑ	60	8562	ά. Χάφα 26)2 διά Τουρκία	
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Λεμεσόν 2)3 δι. "Ακαμπα	
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	ά. "Αντεν 15)2 διά Τζιμπούτι	
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ά. 'Εσπιτέρεγκ 21)2 Ρόττερνταμ	
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	ά. Βιλεμπούχεν 24)2 διά Σάρροχ	
ΛΙΝΑ	66	2975	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ε. Σασέπον 3)2 δι. 'Αμπαντάν	
ΛΙΝΤΑ Η.	38	6508	ώπο παραλαβήν	
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	Ε. Σόλλεναρμποργκ 17)2	
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ά. 'Αλεξανδρείαν 23)2 διά Ρ. Σουκέρι	
ΛΙΤΣΑ Κ.	56	11143	τ. Καζαπλάνκα 21)2	
ΛΟΓΙΑΝΤΥ	69	9045	ά. Μηδόραν 25)2	
ΛΟΙΓΑΝΤΑ (δ.)	57	20730	ά. Μίρι 12)2 διά Βαγκαρέ	
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Καράτον 19)1	
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. 'Αλεξανδρείαν 27)2	
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εἰς Μπέρμπερον 10)1)74	
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	Ε. Ρόττερνταμ 26)1 (έπισχ.)	
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Βανκούμερ 8)2 διά Σρή Λάνκα	
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Φρουμπάτην 26)1	
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Κολομπάνια ρίθερ 28)2 Ιαπωνίαν	
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	Ε. Λάγος 10)2	
ΛΥΔΙΑ	74	8825	ά. Κ. Τάουν 8)2 δι. 'Ιαπωνίαν	
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Πειραιά 24)2 διά Ρόττερνταμ	
ΛΥΑΙΑ Π. (δ.)	58	12982	ώπο παραλαβήν	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	δ. Σουέζ 22)2	
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25163	Ε. Ρόττερνταμ 2)3	
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9096	ώπο παραλαβήν	
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ώπο παραλαβήν	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Γιθραλτάρ 21)2 διά Νοθορωσίσκην	
ΜΑΙΑΝΑΛΟΝ	72	2991	ε. Μάλτα 27)2	
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. Μόπταν 23)2 διά Λονδίνον	
ΜΑΙΤΡΑ	77	9483	ε. Νιούκαστλ 3)3	
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Τζένταν 24)1	
ΜΑΙΡΗ	57	10687	άργει εἰς Πειραιά διό 11)6)75	
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	3265	ε. Χαλκίδα 11)1	
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	άργει εἰς Χαλκίδα ώπο 27)8	
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Μπήμπαν 21)12 δι. 'Άλγεριον	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Πειραιά 11)2 δι. Αύγουσταν	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Λομπίτο 22)1	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ε. Ν. 'Ορλεάνην 3)2	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II	47	5835	ε. Πάτρα 18)11	
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Καστέλον 9)2 διά Γκαζάουετ	
ΜΑΛΕΜΕ	53	2637	ά. Κέπι Τάουν 6)2	
ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	10707	ά. Γκρέιτιμασθ 18)2 Καραϊσκήν	
ΜΑΛΙΕΖΑ Σ.	55	5868	ά. Βερακρούς 6)2 δι. 'Άθανα	
ΜΑΝΘΩΣ	77	5500	ε. Τής 28)2	
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ε. Αμερύγον 2)3	
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ε. Καζαπλάνκα 24)2	
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 22)2	
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Αμερέσαν 18)2 δι. 'Ιατκι	
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εἰς Πειραιά διό 21)7)74	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	ά. 'Αμερέσαν 25)2 διά Πειραιά	
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	15900	ε. Ντιώριμπαν 16)2	
ΜΑΝΤΟ V (δ.)	72	17432	ά. Αμερύγον 3)3 διά Βενεζουέλα	
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18775	ε. Ν. 'Υόρκην 21)2	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Σιμονούσκι 21)2	
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	ά. Φορκάντος 22)2 διά Γιουροπόρτ	
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	77	9500	εἰς Αΐδι Ίππο συμπλήρωσιν	
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Ν. 'Ορλεάνην 26)2	
ΜΑΡΒΕΛΛΑ	57	10172	ε. Ζωθί 15)1	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18177	ά. Πόρτλαντ 14)2 διά Σαφάγκα	
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	11969	εἰς Τζένταν 15)1)77	
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	ά. Μουπάσαν 20)2	
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	110/1	ά. Λάγος 31)1 διά Βαρκελώνη	
ΜΑΡΙ	74	8925	ά. Λίβερπουλ 28)2 διά Καρθαγένην	
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Καθάλα 12)2	
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Σαφάγκα 12)2 δι. Αντοραλίαν	
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	42109	ά. Τεργόπτον 12)2 διά Κων.) πολιν	
ΜΑΡΙΑ	65	16166	ά. Σουάνηση 6)1 δι. 'Αμερέσαν	
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ε. Γιουκούσκο 16)2 διά Τούναμπο	
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Μπ. 'Άληρες 3)2 Pio 'Ιανέριο	
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Αντέζελ 27)1 διά Μανζανίλο	
ΜΑΡΙΑ	57	3478	ά. Ντακάρ 20)12	
ΜΑΡΙΑ III	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3198	ά. Καστέλον 19)12 διά Γκαζάουετ	
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗ	78	11000	εἰς Αΐδι Ίππο συμπλήρωσιν	
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ.	74	15938	ά. Α. 'Αντέζελ 21)2 διά Τάμπα	
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑΣ	68	1599	ώπο παραλαβήν	
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ.	64	34827	ά. Γιοκάται 15)2 διά Σιγκαπούρην	
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Παναίδα 12)2	
ΜΑΡΙΑ Δ.	77	23000	ά. Μπαντάρ Σαπούρο 18)2	
ΜΑΡΙΑ Δ.	58	5745	ε. 'Αντεν 25)2	
ΜΑΡΙΑ ΔΕΜΟΥ	67	11001	ά. Γιθραλτάρ 15)2 διά Π. Καμπέλο	
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Σουέζ 22)2 διά Μπαγκόκ	
ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	ά. Ναγκόχιαν 15)2 διά Τουρκούμη	
ΜΑΡΙΑ ΖΥΑΛΑ	67	9365	ά. Δουνεκρόν 22)2 διά Περσικόν	
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1509	ά. Λιδόρνο 13)3 δι. 'Άλγεριον	
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Γιοκοχάμα 1)2 δι. 'Ακαζάουτλα	
ΜΑΡΙΑ Σ.	77	9400	εἰς Κορδή ώπο συμπλήρωσιν	
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	11750	ά. Καρπάτον 18)2	
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ·ΙΘ. (δ.)	66	42799	ά. Καρπάτον 21)2 διά Μπαχρέιν	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	66	48539	ά. Κεμπέταν 14)2 δι. 'Αρούμπα	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	73	17432	ά. Κιουρασάο 7)12 διά Π. Καρντόν	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	14047	ά. Γόννια 24)2 διά Βεντόπολης	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β. (δ.)	55	11229	ά. Γιουκούσκο 23)2	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ά. Ρουέν 20)2	
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	ά. Πειραιά 23)1	
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	12229	ά. Κολομπάτα ρίθερ 1)3 Ιαπωνίαν	
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Γιθραλτάρ 28)2 δι. 'Άθανα	
ΜΑΡΙΓΩ	47	6172	άργει εἰς Πειραιά διό 17)12	
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. 'Ησο Λόντον 2)2	
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Νεκότεσα 15)2 διά Ρ. 'Ιανέριο	
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ά. Βαρκελώνη 23)2 διά Γενόβα	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Πειραιά 23) δι. 'Αργεντινή	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Πενέγκ 24)2 δι. 'Ινότιο	
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Μάλτα 9)1 διά Τρίπολιν	
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Κων.) πολιν 22)2 Μ. Θάλασσαν	
ΜΑΡΙΚΑ	60	4470	ώπο παραλαβήν	
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	δ. Σουέζ 17)2 διά Μπορντώ	
ΜΑΡΙΑΥΝ	68	14800	ά. Α. Πάλμας 4)2 διά Λέννυγκραντ	
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	άργει εἰς Πειραιά διό 30)7)77	
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΙΕ	63	15364	ά. 'Οσεαν 'Αιδ. 27)2	
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	εἰς Πειραιά 21)4	
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ά. Κων.) πολιν 26)1 διά Ρωσίαν	
ΜΑΡΙΟΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Γιθραλτάρ 12)2 διά Βόλον	
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ά. Καρτιέ 5)1 διά Κούδα	
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ά. Γιθραλτάρ 17)2 διά Νοθορωσίσκην	
ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Ρόττερνταμ 2)3 διά Βλιμπούτον	
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Ρεού διό 16)2	
ΜΑΡΛΕΝ (δ.)	59	13595	ά. Αμερύγον 16)10	
ΜΑΡΑΙ	59	20827	ά. Μπαντάρ Μασάρ 5)2 Νιγκάτα	
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	77	19200	ά. Ορλεάνη 27)2	
ΜΑΡΟΥΚΑ	57	8975	ά. Χάρρην 15)2	
ΜΑΡΣ	48	3368	ά. Λομπίτο 25)1	
ΜΑΡΙΖΟΡΙ Υ.	56	8274	ά. Μπιλμπάο 18)2 διά Ντακάρ	
ΜΑΡΥΑΖ	68	2999	ά. 'Αμπιτζά 16)2	
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ά. Ντόρμπιταν 1)3	
ΜΑΡΦΑΙΗ	52	6517	ά. Παραλαβήν	
ΜΑΡΤΕΡ	73	32911	ά. Λ. 'Αντζελες 27)2 δι. Ιαπωνίαν	
ΜΑΡΩ	51	1871	ά. Κάρταν 5)2 Π. Πρίνς	
ΜΑΣΑΣΑΛΙΑ	64	2038	ά. Καραϊστάν 23)2	
ΜΑΣΙΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΥ	59	9162	ά. Ρόττερνταμ 14)9	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Αμερύγον 28)2	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Γουέστ Μπαίη 3)3	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Σάντος 11)2	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12126	ά. Κίγκοταν 18)2 διά Λάγος	
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Σάντος 18)2 διά Λάγος	
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚΗ	65	10554	προσηρήν. Ξεωθ Μάσαλι 23)2	
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Ρεύνόν 10)2	
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)2	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Στεπτίνον 19)2	
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	3885	ά. Σ. Σάδι 24)2	
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Λ. Λορέντζο 17)2 διά Ταγγέρην	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	ά. Καζαπλάνκα 27)2 διά Ταγγέρην	
ΜΕΘΟΔΙΟΣ (μ.)	66	39616	ά. Κων.) πολιν 10)2 διά Μπουργκάς	
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Πειραιά 8)11)77	
ΜΕΛΙΤΗ	75	35537	ά. Ρίζαρπτς Μπ. 14)2 Αμποτερνταμ	
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Κων.) πολιν 26)2	
ΜΕΛΠΟ	60	8496	ά. Π. φ Σπαίην 6)2 διά Βραζιλίαν	
ΜΕΛΕΤΕΜΙ	63	9755	ά. Αστονέτ 20)2	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Σεμεγιακάς μεταφοράς	
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ά. Σεντάρ 15)2	
ΜΕΝΤΚΕΙΤ Ι·Π.	62	8771	ά. Λομπίτο 16)1 διά Λουάντα	
ΜΕΝΤΖΟΥΤ	57	3749	ά. Φιλαδέλφειαν 25)2	
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ	62	11940	ά. Π. Σάδι 26)2	
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ά. Πιαναμά 17)2	
ΜΕΡΑΚ	57	6734	ά. Λεμεσόν 6)2 διά Λαττάκια	
ΜΕΡΑΚΑΗΣ	75	28082	ά. Λισσαδώνα 22)1	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α·Ι·Σ	62	1524	ά. Α. Πάλμας 1)3 διά Ντακάρ	
ΜΕΡΙΝΤΙ				

ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ	72	1580	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	δρυγεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)5)76
ΜΙΝΙ ΑΙΔΑΚ	70	1591	Ἐ. Σάρτζαχ 7)11	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Παναμᾶ 19)1
ΜΙΝΙ ΑΙΔΥ	70	1590	εἰς Ἀτζάνα	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	6527	Ἐ. 'Αμβούργον 27)2
ΜΙΝΙ ΑΙΜΠΡΑ	70	1592	ἀ. Σπέτζα 6)2 διά Λαττάκια	ΝΕΦΕΑΗ	68	24894	ὑπὸ παραλαβῆν
ΜΙΝΙ ΑΙΝΚ	71	1592	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΦΕΑΗ	69	5800	ἀ. Λύγουσταν 19)2 διά Χιοῦστον
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ	71	1562	ἀ. Ορλέανη 5)2 διά Χιοῦστον	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	Ἐ. Ν. 'Ορλέανη 27)2
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤΟ	71	1564	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (8.)	60	25471	δ. Πόρτ Σαΐδ 16)2
ΜΙΝΙ ΑΙΦΤ	70	1582	Ἐ. Πειραιᾶ 28)12	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Π. Σαΐδ 21)12 διά Βιετνάμ
ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ	71	1563	ἀ. Κίγκοτον 28)2 Ν. 'Ορλέανη	ΝΗΡΕΥΣ	77	9800	εἰς Χιροσίμα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΑΙΡΥ	71	1598	ἀ. Ν. 'Ορλέανη 18)2 Βενεζούελα	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ἀ. Σίνεβ 11)2 διά Κίναν
ΜΙΝΙ ΑΙΩ!	71	1584	ἀ. Σαθάννε 23)2 διά Σ. Τόμας	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	Ἐ. Ντακάρ 18)8
ΜΙΝΙ ΑΙΤΖΙΚ	70	1592	ἀ. Κίγκοτον 16)2 διά Χιοῦστον	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	Ἐ. 'Αννάμπα 17)11
ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΥΣ	70	1591	Ἐ. Τζένταν 21)2	Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (8.)	53	9803	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)6)75
ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΜ	74	1578	Ἐ. Τεργέστην 1)3	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5827	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 2)2
ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΝΑΡ	71	1592	ἀ. Σπέτζα 26)1 διά Λαττάκια	ΝΙΚΗ	71	9075	ἀ. 'Αμβέρσαν 13)3 διά Μπαχρέν
ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΞ	71	1594	ε. Βίλμπικον 23)1 Ν. 'Ορλέανη	ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	Ἐ. Μπέρια 17)2
ΜΙΝΙ ΑΙΨΗ	75	1578	ἀ. Παραμαρίπον 10)2 Σ. Λόρενς	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	ἀ. Καστέλον 8)2 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΙΝΙ ΑΙΩ	71	1594	ἀ. Εβέρτον 2)2 δι' ΗΠ. Α	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ	10600	δ. Ρότερνταμ 22)2	
ΜΙΝΙ ΑΙΩΝΤ	70	1592	ἀ. 'Αλεξανδρειαν 13)2 δι' 'Ελλάδα	ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	Ἐ. Μπ. 'Αύρει 21)2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ἀ. Ν. 'Ορλέανη 21)2 Παραμαρίπο	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ἀ. Σλούσικιλ 19)2 δι' 'Ινδίαν
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	ἀ. Λεξίσεις 1)3 δι' 'Αιδούργον	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	61	6752	δ. Μπρούνιμπουτελ 21)2
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ἀ. Ροζάριο 21)2 διά Μπ. 'Αύρες	ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	Ἐ. Βομβάνη 8)2
ΜΙΡΑΜΑΡ (8.)	56	8590	ἀ. Σάντος 14)2	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	ἀ. 'Αλεξανδρειαν 23)2
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	Ἐ. Ν. 'Ορλέανη 1)3	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	Ἐ. Ν. 'Ορλέανη 21)2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	δ. Παναμᾶ 18)2 διά Πολωνίαν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	53	5419	ἀ. Π. Σαΐδ 26)2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 30)1 δι' ΗΠΑ	ΝΙΚΟΣ	47	7654	εἰς Π. Σαΐδ ἀπό 17)1)77
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	ἐ. 'Αλεξανδρειαν 18)2	ΝΙΚΟΣ Β. (8.)	51	6987	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)3
ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	δ. Π. Σαΐδ 25)2 διά Μεσσηγειον	ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟ-	49	15980	δ. Π. Σαΐδ 22)2
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	ἀ. Αιδερέαν 25)2 διά Λά. Γκουάρια	ΠΙΑΝΗΝΗΣ (8.)	71	65347	δ. Γιβραλτάρ 6)1 διά Πειραιᾶ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΔΕΜΟΣ	71	124009	δ. Τζέμπελ Ντανά 20)2 Σ. Κρούα	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑ-			
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (8.)	58	22129	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24)11)76	ΚΗΣ (8.)	62	21363	Ἐ. Σιγκαπούρην 23)2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Λεξίσεις 1)3 διά Σέπουμπαλ	ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1970	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν)	72	55204	ε. Γκρεμπουργκ 25)1	ΝΙΚΟΤ	67	3387	δ. Λάγος 17)2
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	δ. Κων/πολιν 19)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΝΙΚΥ	58	9087	ἀ. 'Αιδούργον 23)2 διά Πειραιᾶ
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	δ. Βαρκελώνη 27)1 διά Κόνακρου	ΝΙΜΟΣ	50	2095	δ. Μπρούνιμπουτελ 6)2 διά Τζένταν
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	77	16000	εἰς Χακοντάτε όπε συμπλήρωσιν	ΝΙΝΑ ΠΑ.	68	1955	Ἐ. Πειραιᾶ 8)2
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	δ. Σούνες 18)2	ΝΙΝΗ	62	28651	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)1)75
ΜΙΜΠΙΛΙΑΤΑ (8.)	69	47959	δ. Ράες έσ. Σιδέρο 27)1 Ν. 'Ορλέανην	ΝΙΟΥΕΝΦΕΛΣ	56	6617	δ. Νταμάρ 21)2 διά Κουθέϊτ
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (8.)	73	61172	Ἐ. Αιδούρτα 23)2	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	δ. Μελίλα 13)2 διά Χουέλθα
ΜΟΣΚΑ	57	2926	Ἐ. Πειραιᾶ 24)2	ΝΙΤΣΑ (8.)	71	16562	δ. Παναμᾶ 24)2
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Πειραιᾶ 29)1 διά Χαλκίδα	ΝΟΝΙ	68	5480	δ. Κ. Τάουν 13)2
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	Ἐ. 'Αλεξανδρειαν 19)2	ΝΟΝΙΑ ΛΟΥΝΑ	62	4218	δ. Ν. 'Ορλέανη 22)2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	Ἐ. Ρότερνταμ 26)2	ΝΟΠΑΙΑ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ἀ. Αιπιτζάν 7)2 διά Γουώρου
ΜΠΑΙΑΖΙΑ III	65	32644	ἀ. Μπάγια Μπλανκα 16)2 Ρωσίαν	ΝΟΡΑΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	δ. Τάμα 22)2
ΜΠΑΙΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ἀ. Εομπτέρεγκ 15)2	ΝΟΡΔΑΡΟ	48	2462	ἀ. Μασσαλία 16)2 διά Τρίπολιν
ΜΠΑΙΑΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	6157	ὅπε παραλαβήν	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	ἀ. Ριγιέκε 17)2 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	Ἐ. Βαρκελώνη 23)2	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Βοστώνη 23)2 διά Βαλτιμόρην
ΜΠΑΡΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	57	10062	ὅπε παραλαβήν	ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	δ. Κόρπους Κρίστο 18)12
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	ἀ. Γοκοσούσκα 6)2 διά Βαλτιμόρην	ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	δ. Νασσάου 16)2 διά Ζαΐρ
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (8.)	59	12730	δ. Παναμᾶ 27)2	ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Ν. 'Ορλέανη 13)2
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	ἀ. Αιδούργον 23)2 διά Λ. Πάλμας	ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 7)7
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	ἀ. Αιδερέαν 27)2 διά Σαγκάην	ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Ν. 'Ορλέανη 15)2
ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	Ἐ. Σεπτέπον 28)2	ΝΟΡΦ ΧΑΙ-ΙΝΕΣ	62	15110	δ. Π. Σαΐδ 7)2
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Ρότερνταμ 4)2 διά Νουακότ	ΝΟΣΤΟΣ (8.)	60	21592	δ. Π. Κουσίλο 18)2 Π. λά. Κρούζ
ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	δ. Λάρμας 10)2 διά Γουώρου	ΝΟΣΤΟΣ ΑΤΕΝΕ	49	6594	δ. Μπ. 'Αύρεις 15)2 διά Τενερέη
ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	δ. Μαΐαμι 24)2	ΝΟΤΗΣ	55	5096	Ἐ. Ροζάριο 24)2
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ·Υ	58	8547	ὑπὸ παραλαβήν	ΝΟΥΦΑΡΟ (8.)	60	3956	δ. Ρότερνταμ 10)2
ΜΠΟΥΕΝΑ	51	2697	Ἐ. Τέμα 4)1	ΝΤΑΙΑΙΑ Α.	45	16492	δ. Ν. 'Υόρκη 12)2 δι' 'Αραύμπα
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (8.)	64	32756	Ἐ. Φιλαδέλφειαν 28)2	ΝΤΑΙΑΣΚΟΥΣ	54	4487	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΟΥΜΠΟΥΑΙΝΑ				ΝΤΑΙΝΕΙΑ	67	4057	δ. Φύουνες 22)2 διά Ν. 'Ορλέανη
ΓΟΥΑΙΗΒ				ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	7063	δ. Σ. Σούδας 14)2
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ	56	6553	ἀ. Ράες Τανούρα 6)2	ΝΤΑΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	δ. Κάρντιφ 5)3
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΜΑ	50	4375	ἀ. Καζαμπλάνκα 25)2	ΝΤΑΠΟ ΣΕΥΛΛΟΡ	60	10611	ἀ. Λιέρπουλ 1)3 διά Ντακάρ
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	3405	ἀ. Πειραιᾶ 13)2 δι' Ν. Πουάρ	ΝΤΑΠΟ ΣΚΑΪ·Υ	61	16664	δ. Σεπτέπιμπα Τέρμ. 15)2 Γλασκώδην
ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	6135	ἀ. Αιτζάν 1)2 διά Π. Νουάρ	ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	δ. Τέμπηλ φ Μπάνκ 21)3
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ·Ι·Σ	54	3500	ἀ. Σούλες 22)2	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	61	13082	δ. Τέμπηλ φ Μπάνκ 28)2
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6103	ἐ. Πειραιᾶ 1)3	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΛ. 6.	65	32060	ἀργεῖ εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 18)6)77
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4591	ἐ. Θεσ/νίκην 5)1	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ			
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	δ. Σουνέρκην 26)2 δι' 'Ελλάδα	ΣΕΥΛΛΟΙΔ (8.)	18	11955	Ἐ. Π. 'Εδεργκλείντε 14)2
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. Νταρμπαν 22)2 διά Σάντος	ΝΤΑΦΩΝΤΙΑΙ Β. (8.)	61	22256	ἀ. Αρόύπα 8)2 διά Λά. Σαλίνα
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	Ἐ. Πειραιᾶ 30)12	ΝΤΕΑΡΙΓΚ (8.)	68	80003	δ. Σ. Χουάν 24)12
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ·Υ	69	2994	Ἐ. Χούλι 5)3	ΝΤΕΑΙΩΚ ΜΙΡΑΚΛΑ	61	13198	δ. Βανκούδερ 27)2 δι' 'Ινδίαν
(μ.)	67	39617	δ. Π. ντε Μπού 23)1 διά Λά. Σκίρα	ΝΤΕΑΙΩΚ ΣΛΑ·Υ	63	13751	δ. Μπ. Σαπούδη 6)2
ΜΥΚΗΝΑΙ II	77	15900	ἀ. Τρελεμποργκ 15)2 διά Σκάγκεν	ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
ΜΥΚΗΝΑΙ II	77	5240	ἀ. Γένιδα 1)3 διά Μπ. 'Αύρες	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	74	14552	δ. Λάγος 23)2 διά Κρέμε
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ἀ. Νόρχα 10)2 δι' 'Ακαμπα	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	14800	δ. Λ. Πάλμας 28)2 διά Γάνδην
ΜΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5999	Ἐ. Πλορεντ 22)2	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	14800	δ. Λοιδίνον 2)3
ΜΥΡΤΙΑ	63	3439	Ἐ. Αιπερνήτην 24)2	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	14800	δ. Ν. 'Ορλέανη 7)2 διά Χιοῦστον
ΜΥΤΡΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	Ἐ. 'Αλεξανδρειαν 26)2	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	δ. Κώνυμπον 24)2 διά Γαλάτσι
ΜΥΤΡΕΣΑ	63	21329	Ἐ. Φιλαδέλφειαν 26)2	ΝΤΗΦΑΙ·ΙΑΝΤ	60	19988	δ. Γένιδα 1)2
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	Ἐ. Τάνον 4)3	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Π. Σαΐδ 28)2 διά Μεσσηγειον
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Π. Σαΐδ 27)2 διά Σαγκάην	ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	εἰς Χαλκίδα 16)11
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	Ἐ. Σιγκαπούρην 21)2 διά Π. Χάρκουρτ	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	39054	δ. Ν. 'Ορλέανη 25)2
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	δ. Π. Χάρκουρτ 9)2 διά Σάπελε	ΝΤΙΝΙΑ ΜΕΝΤ	54	5250	εἰς Λάγος 27)5
ΝΑΙ·ΙΑΝΤ	75	35561	Ἐ. Ν. 'Ορλέανη 22)2	ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ἀργεῖ εἰς Χαλκίδα ἀπό 25)8
ΝΑΝΟ Κ.	66	1866	ἀ. Κενίτρα 14)2 διά Λαύριον	ΝΤΟΛΛΥ	55	3266	δ. Βηρυτός 13)2 διά Λαττάκια
ΝΑΞΟΣ Α'Ι·ΛΑΝΤ	78	5500	εἰς Π. Αλέγκρε όπε συμπλήρωσιν	ΝΤΟΦΩΝΙ	55	2472	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11)5)77
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	62	5496	ἀ. Λάγος 12)2 διά Καλαμπάρ	ΝΤΟΦΩΝ ΕΛΕΝΑ	54	5383	δ. Λάγος 18)2 διά Ντακάρ
ΝΑΞΟΣ	59	3266	ἀ. Νταμάν 21)2	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24)4)77
ΝΑΤΑ	77	4684	ἀ. Θέουτα 19)2 διά Λάγος	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	61	13057	δ. Νεάπολιν 8)2
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ							

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	Ε. Σιγκαπούρην 1)3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥΡ (δ.)	64	38598	Ε. Τής 28)2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ά. Λαι 26)2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	β. Παναμά 5)2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗ (δ.)	70	104616	άργει εἰς Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ' (δ.)	69	104616	άργει εἰς Τρίνινταν
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ά. Λ. "Αντζελες 2)2
ΟΜΑΛΟΣ	57	8854	έξωθι Οίνουνσαν 2)3
ΟΜΗΡΟΣ	55	3006	ά. Κλγκσταν 28)2 Λ. Τσάρλς
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)1)75
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	ε. Μασσαλίαν 8)2
ΟΠΙΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	76	119821	άργει εἰς Βάλδις Μπ. ἀπό 19)8)77
ΟΡΑΙ' ΙΩΝ	63	14959	ε. Ν. "Ορλέαν 16)2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ε. Ινοσίμα 9)2
ΟΡΙΕ	55	6184	ε. Χάφιο 26)2
ΟΡΜΟΣ	76	9100	ά. Ντάρμπαν 22)2 διά Κολόμπο
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	51382	ε. Σιγκαπούρην 27)2 (ἐπισκ.)
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΖΙΕΡ	65	38710	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18)1)11
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Τουσαγκτά 14)2
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	72	14765	ε. Π. Κελάκ 2)3
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	12458	ά. Π. Λιμόν 28)2 διά Μπάρσαν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΑΝΣ-			
ΠΟΡΤΕΡ	77	4300	ά. Γιεραλτάρ 22)2 διά Ροστόκ
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Μπ. Σαπούρ 5)2
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	73249	δ. Γιεραλτάρ 21)2
ΟΣΕΑΝ ΦΡΖΕΡ	57	4714	ε. Π. "Ελίζαμπε 3)3
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. Λ. Πάλμας 21)2
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	εἰς Λάγος 25)6
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ			
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ II	53	7645	ε. Βρέστην 26)2
ΟΥΑΙ' ΣΑΡΚ	52	1592	όποια παραλαβήν
ΟΥΙΝΣΤΟΝ	70	15665	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ			
ΛΙΝΤΕΝ	61	11043	ε. Βανκούμπερ 27)2
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ε. Στεττίνον 21)2 διά Νιγηρίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Πειραιᾶ 1)3
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	ε. Κάρπιτο 26)8
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εἰς Π. Σάδι 14)3
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	20290	δ. Παναμά 15)2
ΠΑΙΑΝ	60	9317	ε. Τζένταν 9)2
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	ε. Ναύπλιον 14)11 (ἐπισκ.)
ΠΑΛΑΜ B. (δ.)	58	21904	ά. "Αιλ. όφ. Γκραίην 11)2
ΠΑΛΑΜΙΣ	58	5431	δ. Σουέτ 19)2 διά Μομάσσα
ΠΑΛΑΜΥ	58	5720	δ. Παρανάγουσα 29)9
ΠΑΜΠΟΛΑ	38	2750	ά. Χάρτεπουλ 7)2 διά "Ορτόνα
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Άμπιτζαν 30)1 διά Λάγος
ΠΑΝΑΓΗΣ Σ.	58	7906	δ. Γκρετζμασού 25)2 δότερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ε. Λεμεσόδων 26)2
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4429	ά. "Αινδούργον 15)11 διά "Αθάνα
ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ε. Τζένταν 13)4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Π. Καμπέλο 7)10
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ε. Λάγος 12)1
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΑΙΑΝΗ	59	4125	δ. Π. Σάδι 26)2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	δ. Σουέτ 28)2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	δ. Καστέλον 14)2 Μοσταγκάνεμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. Ρούεν 24)1 διά Κοτονό
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	9367	ε. Λαθι Λάγος 23)12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Μπαγκόχη 27)2 διά "Ιταλίαν
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ε. "Αλεξανδρειαν 19)2
ΠΑΝΑΙΤΩΙΚΟΝ	60	7758	δ. Γιεραλτάρ 26)1 "Αλεξανδρειαν
ΠΑΝΑΡΑΜΑ	67	5476	μετωπ. «ΣΗ ΗΓΚΛΑ»
ΠΑΝΑΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	ε. Λ. Πάλμας 3)1
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ε. Ντακάρη 14)2
ΠΑΝΕΑ	66	4244	ά. "Αινδούργον 13)2 διά Λάγος
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	ε. Σύμορην 10)2 διά Βίσμαρ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ε. Πουνταρέαν 10)2
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ			
ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	δ. Κων(η)πολιν 22)2 Μαύρην θάλασσα
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ	54	9618	ε. Ρεϊφέ 10)2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Θέουτα 12)2
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	77	20000	δ. Ρότερνταν 11)2 Βερακρούζ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	δότερνταν 14)2 διά Γιεραλτάρ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Ν. "Ορλέαν 28)2
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	δ. Σουέτ 24)2
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δ. Σουέτ 17)2 διά Σρι Λάνκα
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	ε. Τακοράντι 6)2
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	δ. Δουνκέρκην 23)2 διά "Αιμέρος
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	ε. Σέτε 19)2
ΠΑΠΗΣ Π.	61	6791	ε. Τζένταν 20)2
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ε. Βανκούμπερ 1)3
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16100	ε. Κιέλον 17)2
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	ε. Καζαπλάνκα 16)2
ΠΑΡΑΓΑ	59	10442	δ. Ντώρμπαν 22)2 διά "Ιταλίαν
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	66	11443	όποια παραλαβήν
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	δ. Μαρούκιον 25)2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	13062	ε. Μέρεσ Μπάρ 1)3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ε. Σουέτ 19)2
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	51	23607	ά. Σκίκντα 17)2 Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΟΣ	61	13761	δ. Πιναμάν 25)2
ΠΑΡΟΣ	65	6838	δ. Γκρεκόχημα 20)2 διά "Ιχλ
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4237	ε. Μόρπιον 4)2
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει εἰς Ιτάνιαν ἀπό 16)6)77
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)8)77
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	ε. Τέμα 20)1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ.	66	4411	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)5)77
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49977	άργει εἰς Τζόχόρε ἀπό 25)6)76
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δότερνταν 1)3
ΠΑΤΡΑΙ ΚΟΣ	62	11756	ά. Μπέλιγκχαμ 28)2 "Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. Βηρυτόν 5)2 διά Λαττάκια
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Πουνταρέαν 5)2 διά Μπαλμπότα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Λ. Πάλμας 25)2 διά Ρίγα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ι.	60	7707	όποια παραλαβήν
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9948	ά. Πειραιᾶ 19)2 διά Κουβέντ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ε. Λευθίσθι έξωθι Τράπανι 6)2
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	ά. Μπάρσαν 24)1
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Παναμά 23)2 διά "Αιμέρογον
ΠΕΛΑΓΟΣ	52	2821	όποια παραλαβήν
ΠΕΛΑΓΟΝ (δ.)	58	12492	ά. Αγ. Φραγκίσκον 17)2 Παναμά
ΠΕΛΑΓΟΝΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ε. Λ. Τσάρλς 7)2
ΠΕΛΟΨ	55	7508	δ. Σουέτ 2)3 Κωνσταντζαν
ΠΕΜΑ	60	4865	δ. Λεμεσόδων 17)12 Κωνσταντζαν

ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)4)77
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	ά. Γιοκοχάμα 9)2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (δ.)	67	38915	ά. Πειραιᾶ 25)2 διά "Αιμέρογον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-			
ΣΗΣ (μ.)	76	45000	ά. Ν. "Ορλεάνη 15)2
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΗΤ	64	10865	ε. Ρουέν 15)2
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ά. Μπουεναθεπούρα 10)2 Μπαλμπότα
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ά. Σαντζέ 2)3
ΠΕΡΑ	53	8231	ά. Χαλκίδα 26)1
ΠΕΡΣΑ	66	2432	ά. "Αιμέροσαν 16)2
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Ν. "Υρκη 28)2 διά "Αρούπτα
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ά. Κουντέρο 27)1 Σιγκαπούρην
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39108	ά. Κολούμπια Ρίζερ 24)2
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	57	7843	ε. Ρουέν 20)2
ΠΕΙΡΑ	76	23149	ά. Φινοκουγιάμα 9)2 Ν. "Ορλεάνη
ΠΕΤΡΟΛΑ Δ (δ.)	54	20745	ε. Πειραιᾶ 24)1
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	12161	ά. Πειραιᾶ 16)2 διά Λιθανον
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	12101	ε. Π. ντη Μπούκ 27)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ε. Πειραιᾶ 24)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ά. Πειραιᾶ 11)3 διά Μιλάζο
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20207	ε. Πειραιᾶ 19)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	17259	ά. Π. Τανόφρα 23)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	ά. Πειραιᾶ 29)1 διά Τουρκία
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	53342	ά. Πειραιᾶ 24)2 διά Τουρκία
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τζένταν 6)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ά. Ρ. Τανόφρα 17)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	22479	ε. Τεργέστην 11)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ά. Πειραιᾶ 13) διά Τάραντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ά. Πειραιᾶ 3) διά Τέζενταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 11)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1860	ό. Π. Σάδι 23)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 50	50	3647	ε. Πειραιᾶ 24)2
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιᾶ 28)2
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ. δ.	58	20592	ά. Πιλον 25)1 διά Κων(η)πολιν
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ε. Πειραιᾶ 30)1
ΠΗΛΑΣ	69	10016	ε. Φιλαδέλφειαν 2)3
ΠΗΛΕΥ	67	29506	ά. Πειραιᾶ 8)2 διά Γιεραλτάρ
ΠΗΛΙΔΑΡ	72	10645	ά. Λοιδόν 23)2 διά Καλκούντα
ΠΗΛΙΔΑΡΟΣ	72	20405	ά. Ν. "Ορλεάν 27)2
ΠΗΛΙΤΣΙΣ	73	13631	ά. Σαντάντερ 23)2 Γιοκοχάμα
ΠΗΛΙΤΣΙΣ	66	8183	ά. Γιοκοχάμα 30)1 διά "Ακαζούτλα
ΠΗΛΙΤΣΙΣ (δ.)	73	3656	ά. Λουάντα 1)11
ΠΗΠΙΑ	72	9462	ά. "Αρχούς 24)2 διά "Αιμέροσαν
ΠΗΠΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ά. Τοιταγκόύκ 23)2 διά Σιγκαπούρην
ΠΗΠΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ά. Κονγκούλιν 2)2 διά Χόπα
ΠΗΠΙΑΣ	73	3446	ά. Αιμέροσαν 1)3 διά Πόρροκρουν
ΠΗΠΙΤΟΝΟΣ	65	10679	ά. Μαρακάτημπο 30)2
ΠΗΘΗΤΗ	53	8647	ά. Πλάμας 17)2 διά Κούδαν
ΠΟΛΑ	56	7989	ά. Μπρούνομπούτελ 18)2 Σεμαράγκ
ΠΟΛΟΥΟΥΣ	68	2918	ά. Τουτονιάφτλι 12)11 Πειραιᾶ
ΠΟΛΥ	55	6595	ε. Λεμεσόδων 22)8
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 17)2)75
ΠΟΛΥΔΡΑ	64	7832	ε. Ντώρηταν 1)3
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Ρουέν 4)2 διά Αιγυπτον
ΠΟΛΥΕΕΝΗ	58	8348	ά. Σεμαράγκ 15)2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	57	8549	ά. Ντώρηταν 28)2 Ν. "Αμερικήν
ΠΟΛΥΔΟΣ (δ.)	65	40284	ά. Ν. "Ορλεάν 25)2
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)4)75
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	12959	ά. Ναύματ 16)1 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	62	10163	ε. Ήση Λόντον 2)3
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	15000	ά. Μιέντφαστ 3)1
ΠΟΠΗ Μ.</td			

ΡΗΑΙ·ΑΝΤ	77	9700	ε. 'Αλεξάνδρειαν 20)2	
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	δ. Τσάλια 22)2 διά Χόγκ Κόγκ	
ΡΙΒΑ	63	10399	δ. "Ησοί Λόντον 21)2	
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2398	δ. Χάρτηπουλον 10)2 δι' 'Αλγερίαν	
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΙ·ΡΟ	57	4860	ά. Ν. 'Υόρκη 2)3 διά Σάντος	
ΡΙΟ ΝΤ· ΟΡΟ	58	2140	ε. Ντακάρ 21)11 (έπισκ.)	
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	70	2762	δ. Ντόφριτρεχ 6)2 δι' 'Αλγερίαν	
ΡΙΟΝΤΟΝ	56	2417	δ. Γιθράλταρ 6)1 δι' 'Αμερίκαν	
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	24	5262	ε. Τριπολιν Λιθάνου 17)2	
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Φιρμόρποτ 30)1 Βενεζουέλα	
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. Ρ. Γκράντε 9)2 διά Σιγκαπούρην	
ΡΟΖΕΔΕΝ	54	2676	δ. Παναμά 18)1	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	ά. Ν. 'Υόρκη 1)2 δι' 'Αρούμπα	
ΡΟΣΑΝΑ	78	11300	εις Χιτάτοι υπό συμπλήρωσιν	
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Τόρ Μπαΐ 27)2 διά Σύμρην	
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	δ. Γιθράλταρ 1)3 δι' 'Αμερίγρουν	
ΡΩ	54	8146	ά. Κολόμπο 19)2 διά Σουέζ	
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	εξωθ. Βομβάρις 26)2	
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ	57	7751	ε. 'Αλεξανδρειαν 25)2	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Ν. 'Υόρκη 8)2 διά Πασακούλας	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙ·ΚΕΑ	61	11317	δ. Η. Σαΐδ 27)2 διά Ρόττερνταμ	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31831	ά. Ν. 'Υόρκη 8)2 δι' 'Αρούμπα	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	δ. Σουέζ 2)3	
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	δ. Σουέζ 28)2	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΑΙΗΜΣ (δ.)	57	17125	ά. 'Αμπιτζάν 28)1 δι' 'ΗΠΑ	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. 'Αμφούργον 30)1 (έπισκ.)	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	εξωθ. Π. 'Ελλάζαπεθ 2)3	
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	εις Πειραιά	
ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	ε. Πειραιά 20)2	
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Κων/πολιν 24)1	
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ε. Ρούεθ 24)2	
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	δ. Γιθράλταρ 8)2 διά Λά Γκουάρια	
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	δ. Ιαϊράμ 26)2	
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	ά. Μπράσουνθιλ 18)2 διά Τούρμπο	
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	54	8517	ά. 'Αμθούργον 24)2 διά Λείξες	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ά. Σαΐδαν 20)2 διά Λαττάκια	
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	68	1591	ε. Ρόττερνταμ 2)3	
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2991	δ. Σουέζ 27)1 δι' 'Ασσάμπι	
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	δ. Γιθράλταρ 22)2 διά Σάρροχ	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Βρέστην 26)2	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15852	δ. Σουέζ 21)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ά. Μπέρα 14)2 διά Ζανζιβάρην	
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5867	ε. Σάντος 20)2	
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ά. Γαργακόνα 23)2 δι' 'Οράν	
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Ιων/πολιν 1)1 Μαύρη γάλασσαν	
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	ά. Βανιούσθεν 18)2 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	8203	ά. Θειαντο 8)2 διά Λ. 'Αντζελες	
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ε. 'Αιτζίνθρειαν 19)2	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	ά. Καλκόντα 24)2 δι' 'Ειθονμασούθ	
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	78	9800	εις Γιοκοχάμα υπό συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΤΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	78	9800	εις Γοκιό υπό συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν	
ΣΑΝΞΕΣΟΡ	58	11946	ε. Χάιρτον Ρόδες 18)2	
ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	ά. Μαϊάμι. 6)2	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	άργει εις Πειραιά από 16)6)76	
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ε. Κοραμπάρ 7)2	
ΣΑΠΦΩ	63	17876	δ. Σουέζ 6)2 διά Τζένταν	
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1783	δ. Σουέζ 26)2 διά Τζένταν	
ΣΑΡΑΡΟΤΤΑ	60	4083	ε. Βρήμην 28)2	
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ά. Ροττερτάρια 29)12	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	77	9800	ά. Δ. κυρτράν 21)2	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Λούμπιο 20)9	
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ε. Θεσσαλίην 25)4	
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά. Ιηταμά 16)2 διά Τζουμπάτη	
ΣΑΣ	40	5360	εις Πειραιά 6)2)77	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	δ. Σουέζ 16)2	
ΣΑΥ·ΠΡΟΥΣ ΣΚΑΥ'	57	5505	ά. Νάντιν 20)2	
ΣΕΛΑΣ	63	10946	ά. Λ. Πόλιρας 17)2 διά Γόδνια	
ΣΕΜΙ	66	13313	ά. Γιοκεάμα 27)2 διά Ναγκόγια	
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	ά. Κιουράζο 11)2 δι' 'Ιντσόν	
ΣΕΟΥΤΑ	55	3570	ά. Καζαμπάνα 17)2 διά Νουακότ	
ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	εις Σιγκαπούλ υπό συμπλήρωσιν	
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Κασσιοποιον 10)2	
ΣΗ (δ.)	58	13882	ύπο ταραλάσθη	
ΣΗ ΑΡΡΟΥ	78	13600	εις Τεκία υπό συμπλήρωσιν	
ΣΗ ΓΚΑΛ	78	13900	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν	
ΣΗ ΓΚΑΡΤΙΑΝ	69	12061	ά. Αμπιτζάν 12)2	
ΣΗ ΓΚΑΡΟΥ	59	8766	ύπο ταραλάσθη	
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9753	δ. Σετζί 11)1	
ΣΗ ΚΛΑΟΥΝΤ	58	8766	ε. Λάγος 13)1	
ΣΗ ΛΑ·Ι·ΟΝ	78	9144	ε. 'Αιτζίνθρα 21)1	
ΣΗ ΜΙΕΡΝΤ	72	9824	ά. Μοπόδο 27)2 διά Ντριμπαν	
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	ά. Ηεισσί 20)2 διά Βόλον	
ΣΗ ΡΕ·ΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ά. Πειραιών 20)2 διά Βόλον	
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9800	ά. Πειραιών 20)2 δι' 'Ακαμπα	
ΣΗ ΣΠΡΑ·ΙΤ	59	6791	ε. Κολόμπο 28)2	
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9765	ά. 'Αντεν 18)2 διά Πειραιών	
ΣΗ ΤΑΙ·ΓΚΕΡ	73	13631	ε. Φιλαδέλφειαν 15)2	
ΣΗ ΤΑΙ·ΝΤ	71	10010	ά. Ταράλεον 25)2 διά Γκουάντα	
ΣΗ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	74	9100	ά. Αμπού Ντάμπι 19)2	
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	58	8766	ά. Λάγος 11)2	
ΣΗ ΔΑΛΚΟΝ	77	8970	ε. Εφεράλων 28)2	
ΣΗ ΧΟΡΣ	76	10006	ά. Σάν Χουάν 3)2	
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ά. Μομπάσι 21)2	
ΣΗΜΕΙ·ΙΝΤ ΠΡΌΤΟ	58	3829	δ. Κόνι/πολιν 24)2	
ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	ά. Φόττερνταμ 25)2 δι' 'Αμπιτζάν	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14530	ά. Σιγκαπούλων 23)2 διά Χάλιφας	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΡΑΜΠΙΑ	77	13500	ά. Σαΐδαν 17)2 διά Χάλιφας	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΣΙΑ	77	14530	ά. Ν·ομόν 18)2 διά Κόμπε	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	76	2723	ά. Ταρτούς 3)1 διά Θεσσαλίην	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ	76	3500	ά. Νικαίαν 26)2 διά Χοντείντα	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΙΜΑ	77	4900	δ. Π. Σαΐδ 25)2	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΤΣΑΛ·ΑΕΝΤΖΕΡ	76	2723	ά. Ταρτούς 28)1 διά Θεσσαλίην	
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ά. Καρδαγένην 11)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	ά. 'Ανοιντ 12)1	
ΣΙΑΒΕΡ Α·Ι·ΑΝΤ	58	11452	άργει εις Πειραιά από 4)3)76	
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	77	10100	εις Γιουσουώμ υπό συμπλήρωσιν	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ά. Σιγκαπούρη 21)2 διά Χάλιφογκ	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	77	10100	ά. Μπορών 18)2 διά Λάγος	
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	10100	εις 'Οισιάν υπό συμπλήρωσιν	
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ά. Τεία 23)2 διά Τακοράντι	
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΣΤ	54	7311	ά. Τέναν 31)1 διά Κορέαν	
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑ·Ι·Τ	56	6739	ε. 'Αλεξανδρειαν 28)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ·Υ·	69	9305	ά. 'Αμπιτζάν 16)2 διά Σ. Πέντρο	
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ	51	6973	δ. Σουέζ 2)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. Ν. 'Ορλεάνη 22)2 Δ. 'Αφρικήν	
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ε. Βομβάνη 4)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛΑ	55	6605	ε. Ματαντί 17)2	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ά. Π. Σάιδ 18)2 διά Μεσογείου	
ΣΙΑΚ	56	4827	ά. Ρόττερνταμ 22)2 διά Κοπεγχάγην	
ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ	63	9341	ά. Βικτόρια 5)2 διά Βιετνάμ	
ΣΙΝΤΥ	70	18287	ά. Π. Χάρκουρτ 24)2	
ΣΙΦΟΝΟΣ	58	13872	ά. Π. Πάλμας 27)2 διά Νεάπολιν	
ΣΙΚΑΠΟΥ·Ι·Α	62	3097	ά. Βαρκελώνη 23)2 διά Λιθόριον	
ΣΙΚΑΠΟΥ·Ι·ΝΤ	70	19150	ά. Πλατεία 20)2 διά Βανκούμπερ	
ΣΙΚΑΠΕ·Ι·Κ	53	10707	ά. Γιθράλταρ 16)2	
ΣΙΚΑΠΟΥΟΝΤ (δ.)	61	3389	ά. Πειραιά 22)2 διά Θεσσαλίην	
ΣΙΚΑΧΙΛΑ	61	12012	ά. Λιμένερας 27)2	
ΣΙΚΑΙΘΟΣ	50	4367	ά. Πειραιά 24)2 διά Θεσσαλίην	
ΣΙΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Π. Σάιδ 24)2 διά Ριγιέκα	
ΣΙΚΟΠΕΑΣ	48	3745	ά. Ντώριπαν 27)2 διά Περιού	
ΣΙΚΟΠΕΑΣ ΣΗ	57	1368	ά. Ραθένα 3)2 διά Τρίπολιν	
ΣΙΚΟΠΕΑΣ ΣΚΑΥ·	61	2853	ά. Φίσγουερ Μπαλή 23)2	
ΣΙΚΟΠΙΟΣ	56	10042	ά. Ρόττερνταμ 13)2	
ΣΙΥΓΜΝΟΣ	62	19150	ά. Α. 'Αντζέλες 21)2 διά Ρόττερνταμ	
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	9661	ά. Τάουν 16)2	
ΣΙΚΥΡΩΝ ΣΗΓΚΑΙΗΒ	55	6504	ά. Δουθλίνην 23)2	
ΣΙΚΥΡΩΝ ΔΗΜΗΤΑΣ	64	17486	άργει εις Πειραιά από 1)9)77	
ΣΙΚΙΣΑΣ	62	12012	ά. Σάντος 20)1 δι' 'Αλεξανδρειαν	
ΣΙΒΕΡΕΙ·Ι·ΝΤ	66	4403	ά. Ντακάρ 16)2	
ΣΙΒΕΡΕΙ·Ι·ΣΤΑΡ	66	8534	ά. Π. Ελίζαμπε 22)2 διά Κ. Τάουν	
ΣΙΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά. Πειραιά 1)3	
ΣΙΜΠΡΟΣ ΛΙΦΤΕΡ	69	1410	άργει εις Πειραιά μεταφοράς	
ΣΙΟΥΑΝ ΛΕ·ΙΚ	61	20433	ά. Μπ. 'Άθρες 25)1	
ΣΙΟΥΖΑΝ	65	22341	ά. Ν. 'Ορλεάνην 10)2	
ΣΙΟΥΖΑΝ	57	10687	ά. Μπαγιόν 21)9 διά Σφάξ	
ΣΙΟΥ·Ι·ΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	ά. Χάρης πόδος 6)1	
ΣΙΟΥ·Ι·ΝΤ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	56	10483	άργει εις Πειραιά από 10)2)77	
ΣΙΟΥ·Ι·ΝΤ ΣΑΡΠΑ·Ι·Ζ	56	10271	ά. Σουέζ 20)1 διά Χατίφογκ	
ΣΙΟΥ·Ι·ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	ά. Πουνταρένα 4)2	
ΣΙΟΥ·Ι·Φ ΣΗΓΚΑΛΑ	53	2959	ά. Ραθένα 21)2 διά Λάγος	
ΣΙΟΥΛΑ Κ.	59	2581	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)2	
ΣΙΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Χάρης πόδος 6)1	
ΣΙΟΥΛΑ (δ.)	55	16260	ά. Σάρροχ 21)1	
ΣΙΟΥΛΑ	60	8251	ά. 'Αμερίσσαν 1)2 διά Σκίρα	
ΣΙΟΥΛΑ	61	1990	ά. Σαΐδ 28)4)77	
ΣΙΟΥΛΑ	53	2605	άργει εις Πειραιά μεταφοράς	
ΣΙΟΥΙΑ Κ.	73	2013	άπο παραλαβήν	
ΣΙΟΥΙΑ Κ.	78	14800	ά. Μιχάρα υπό συμπλήρωσιν	
ΣΙΟΥΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Κ. Τάουν 5)2 διά Βραζιλίαν	
ΣΙΟΥΙΑ ΤΡΑΝΣ·	55	13737	ά. Σάντος 19)2 διά Π. Νούάρ	
ΣΙΟΥΙΑ II	77	16400	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)2 δι' 'Ελλάδα	
ΣΙΠΑΤΑΝ	62	2		

ΣΥΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	58	12222	α. Σάντος 10)2 διά Φορταλέζο είς Π. Άλεγκρε ύπο συμπλήρωσιν	ΥΔΡΑ ΓΚΕΗΑ .....	58	10499	ξ. Τζακάρτα 4)2
ΣΥΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ .....	78	5720	α. Π. Άλεγκρε ύπο συμπλήρωσιν	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ .....	57	10067	ξ. Σετουμπάλ 20)2
ΣΩΤΗΡ .....	62	23539	α. 'Αμβέρσαν 23)2 διά Ρόττερνταμ	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	56	10210	ξ. Τζέντα 21)2
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ .....	57	9294	β. Πόρτ Σαΐδ 25)1	ΥΔΡΟΧΟΟΣ .....	75	19166	α. Δουνκέρκην 14)2 'Αλεξάνδρειαν είς Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν
ΤΑΚΗΣ Η. .....	57	6508	β. Γιεραλτάρ 28)2 διά Πειραιά	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ.	77	42000	
ΤΑΚΙ .....	69	3921	β. Πειραιά 1)3	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ .....	68	9392	ξ. Λάγος 10)2
ΤΑΚΤΙΚ (δ.) .....	74	105422	α. Γιουρούπορτ 3)3 διά Περσικόν β. Ρόττερνταμ 25)2 διά Μπ. 'Άρες	ΦΑΕΘΩΝ .....	71	11502	α. Μπάσραν 2)3
ΤΑΛΛΑΒΕΡΑ .....	61	7399	β. Γιεραλτάρ 28)2 διά Πειραιά	ΦΑΙΑΣ .....	70	11489	α. Μπάσραν 14)2
ΤΑΜΑΡΑ .....	60	4735	α. 'Αμβέρσαν 23)2	ΦΑΙΔΡΑ .....	66	15565	ξ. Τάν 25)2
ΤΑΜΠΟΥ .....	59	7421	β. Λουάταν 16)2	ΦΑΙΔΡΑ Ε. ....	54	12502	ξ. 'Ιμινχαμ 8)2
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ .....	58	7276	α. Λουάταν 16)2	ΦΑΙΔΡΑΝ ΙΙ .....	58	4885	ξ. Πειραιά 20)2
ΤΑΝΙΑ .....	57	3598	β. 'Αμβέρσαν 2)3	ΦΑΙΗ Κ. ....	60	10388	α. Γιοκούάμα 18)2 διά Λ. 'Αντζελες β. Τέμα 2)12 διά Λάγος
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ .....	71	9078	α. Πειραιά 25)2 διά Θεσσαλίην	ΦΑΙΗ ΙΙ .....	57	6674	δ. Κων(πολιν 22)1 Κωνσταντζαν
ΤΑΡΑ .....	61	4010	α. 'Αμβέρσαν 24)2 Γκουαγιακίλ	ΦΑΛΚΟΝ .....	78	13889	ξ. Ιντσούν 25)1
ΤΑΡΟ .....	64	4699	β. Πόρτ Σουδάν 27)2	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ .....	60	13789	ξ. Λ. 'Αντζελες 22)2
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) .....	58	13581	α. Μουκατίσιμα ύπο συμπλήρωσιν	ΦΑΛΜΟΥΘ .....	59	9830	α. Γιοκούάμα 17)2 Γκουαγιακίλ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ .....	78	12100	β. Μορμουγκά 21)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ .....	61	9789	δ. Παναμά 7)1 διά Κίναν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ .....	68	23121	γ. Θερόνταη 'Αιλ. 7)2	ΦΑΝΗΣ .....	55	3382	είς Τζουνί από 30)3)77
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕΙΝ .....	73	19420	α. Π. διφ Σπαήν 14)2 Βενεζουέλα	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.) .....	74	23123	α. Μίνα δι. Μπάρ 10)2 'Αφρικήν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ .....	65	10979	β. Λάγος 24)1	ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ .....	65	8999	ξ. Σάντος 20)2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΙΡΓΚΕΣ .....	68	11025	α. Σιγκαπούρην 10)2 διά Μπ. 'Αμπας	ΦΑΡΟΣ .....	56	2672	ύπο παραλαβήν
ΤΑΣΟΣ Ν. .....	67	4507	β. Θέουτα 5)2	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΤΗ ΙΙ .....	50	3139	α. Θέουτα 3)2 διά 'Αλγερίαν
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. .....	75	14785	α. 'Αμβέρσαν 18)2	ΦΑΣΤ ΜΠΡΖ .....	52	4615	ξ. Πειραιά 11)2
ΤΑΤΡΙΝΑ .....	61	4179	β. 'Αμβέρσαν 18)2	ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ .....	53	4383	δ. Κων(πολιν 19)1 Μαύρην θάλασσαν
ΤΑΥΡΟΣ .....	73	17646	δ. Γιεραλτάρ 3)2 διά Τουρκίαν	ΦΕΙΔΙΑΣ .....	73	19747	ξ. 'Αντοφαγκάστα 3)3
ΤΕΑ .....	49	5632	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΕΙΛΙΣΤΥ .....	50	5317	α. Π. Χάρκουρτ 17)2
ΤΕΛΑΜΩΝ .....	78	11800	ξ. Γιοκούάμα 27)2	ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΚΙΣ .....	69	12748	ξ. Π. Τζαίλς 4)2
ΤΕΛΑΜΩΝ .....	54	7853	α. Λάγος 2)2 διά 'Αλγέριον	ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ .....	69	12748	δ. Σουέζ 30)1 διά Μπ. Σαπούρ
ΤΕΛΑΝΚΑ .....	56	3562	β. Αμέρισαν 25)2 διά Τρίπολιν	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ .....	62	10186	ξ. Κων(πολιν 27)2
ΤΕΛΑΟΥΡΑ .....	55	3825	α. 'Αμπτιάν 17)2 διά Πειραιά	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ. ....	75	62498	α. Γκάλθεοτον 13)1
ΤΕΝΕΡΙΦΗ .....	53	8648	β. 'Αμπτιάν 15)2 διά 'Αλγέριον	ΦΙΛΙΑ .....	58	10687	α. Μπορντά 29)1 διά Ρόττερνταμ
ΤΕΝΟΡΓΚΑ .....	53	3300	γ. 'Αμπέργυρον 15)2 διά 'Αλγέριον	ΦΙΛΙΑΙ .....	60	5558	δ. Ντώρμπαταν 28)2
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ .....	53	2990	δ. Ξωθί Καράποτ 28)2	ΦΙΛΙΑΚΟΝ Α. (δ.) .....	76	41330	α. Αμπτουλά 10)2 'Ιαπωνίαν
ΤΕΤΑ (δ.) .....	60	20058	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΛΙΑΚΟΣ .....	59	10248	ξ. Λάγος 25)2
ΤΕΤΗ Ν. .....	69	10009	α. Μάλτα 24)1 διά Τζένταν	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ .....	53	3654	ξ. Μομπάσα 19)10
ΤΕΤΙΕΝ .....	63	10867	β. Μαρακάπον 9)2 διά Κόλπον	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ. ....	57	2484	α. Σάδι 24)2
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ .....	73	13124	γ. Ινάγκουα 27)2	ΦΙΦΦ ΑΒΕΝΙΟΥ .....	70	11024	δ. Γιεραλτάρ 7)2
ΤΖΑΝΙΣ Α. .....	68	14800	δ. Μπρούνισμποτελ 21)2 διά ΗΠΑ	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ .....	51	2193	ξ. Π. Καμπέλο 10)1
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ .....	72	9246	ε. Όκλαντ 9)2 διά Γιοκούάμα	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ .....	71	19747	α. Μίζουσίμα 17)2 διά Κασσιούγκ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .....	62	16563	ξ. Μπαντάρ Σπαύρ 1)2	ΦΙΛΟΡΥ .....	58	2874	ξ. Πειραιά 24)2
ΤΖΗΝ .....	63	9916	α. Βοστώνη 15)2 διά Πασαγίες	ΦΙΩΡΑ Κ. ....	77	14550	είς Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.) .....	63	27952	β. Κων(πολιν 22)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΦΙΩΡΑ Ν. ....	73	17540	η. Ντώρμπαταν 2)3 διά Καράποταί
ΤΖΙΝΙ .....	61	11125	ξ. Λιβερπούλ 3)3	ΦΟΙΝΙΣ .....	69	11489	α. Μη. Μασάρ 2)2
ΤΖΟΑΝΝΑ .....	77	19451	α. Κουβέτη 17)1 διά Καράποτ	ΦΟΙΝΙΣ .....	48	3269	δογεί είς Καράποταν 19)11
ΤΖΟΑΝΝΑ .....	69	15863	β. Σουέζ 14)11 διά Περσικόν	ΦΟΙΝΙΣ Ι. ....	76	10256	δ. Π. Σάδι 20)2
ΤΖΟΚΑΣΤΑ .....	72	8849	γ. Τάγκα 2)2 διά Ντάρ ές Σαλάμ	ΦΟΙΕΓΑΝΔΑΡΟΣ .....	60	13762	ξ. Γκάλθεοτον 26)1
ΤΖΟΤΖΕΦ (δ.) .....	56	15802	διόπαραλαβήν	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ .....	56	6838	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 28)2
ΤΖΟΥΛΙΑ Α. .....	68	14800	α. Βαλτιμόρην 5)2 διά Ρίγα	ΦΡΑΝΚ! .....	70	2997	ξ. Σ. Πέντρο ('Ακ. 'Ελεφ.)
ΤΖΟΥΜΠΙΑΝΗ .....	56	8716	β. Ρόττερνταν 27)1	ΦΡΑΝΚ! .....	54	2227	ξ. Καράποτα 9)2
ΤΖΩΝ ΑΔΕΣΑΚΗΣ .....	77	16000	γ. Βαλτιμόρην 27)2	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	63	10381	δ. Σουέζ 26)2
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ .....	77	16100	δ. Λάγος 23)2 διά Λονδίνον	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	65	9386	δ. Κολόμπο 25)2
ΤΖΩΝ Κ. .....	77	15800	ε. Κόρπους Κρίστι 1)2	ΦΡΕ	77	3820	δ. Σαφάγκα 28)2
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ .....	71	20045	ξ. Φιλαδέλφειαν 20)2	ΦΡΕΝΤΣΙΩΝ ΜΠΙΓ- ΚΙΝΙΓΚ .....	62	1910	α. Πειραιά 25)2 διά Δρέπανον
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	70	9074	δ. 'Αμβέρσαν 28)2	ΦΡΙΝΤΟΝ .....	70	9865	δ. Ρόττερνταν 27)1 διά 'Αθάναν
ΤΖΩΝ Π. .....	53	2731	ε. Πόρτ Σαΐδ 1)3	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ .....	61	1190	α. Λάγος 13)2 διά Ντακάρ
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ- ΔΡΗΣ (δ.) .....	66	39555	δ. Σελινθάρα 22)2 διά Ταρτούς	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ .....	63	1111	ξ. Λ. Πάλιας 2)3
ΤΖΩΝΗ .....	65	19750	είς μεταφοράν	ΦΡΙΝΤΑ .....	49	9694	ξ. Λεισεν 16)2
ΤΖΩΡΤΖ Β. .....	56	10016	α. Μαρακάμπο 24)2	ΦΡΙΟΝ ΝΤΟΛΦΙΝ .....	63	2309	ξ. Χελώχαν 1)3
ΤΖΩΡΤΖ Λ. .....	75	14786	β. Βαλτιμόρην 24)2	ΦΡΙΞΟΣ Δ. ....	68	11362	α. Σιμπενίκ 28)2 διά Μασσαλίαν
ΤΖΩΡΤΖ Φ. .....	59	4045	γ. Πειραιά 10)2 διά Θεσσαλίην	ΦΡΟΝΗΣΙΣ .....	71	10010	δ. Βανκούμπερ 8)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ .....	77	11800	δ. Σουέζ 28)2	ΦΡΟΣΥΝΗ .....	56	6834	ξ. Πειραιά 27)1
ΤΗΘΥΣ .....	73	3717	ε. Σένοβα 2)3	ΦΡΟΣΩΔ .....	70	18633	α. 'Αλεξάνδρειαν 5)2
ΤΗΝΟΣ .....	56	2197	διόπαραλαβήν	ΦΡΟΣΩ Κ. ....	70	9069	ξ. Ν. 'Ορλέαν 13)2
ΤΗΝΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	60	13979	α. Γιεραλτάρ 28)2	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.) .....	65	40978	δ. Γιεραλτάρ 8)2 διά Σάροχ
ΤΙΜΗ .....	71	5063	β. Πόρτ Σαΐδ 13)2	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε. ....	77	19253	ξ. Φουλάνη 6)2 διά ΗΠΑ
ΤΙΝΑ (δ.) .....	76	164691	γ. Τέμπηλη Μπαΐ 22)2	ΦΩΤΕΙΝΗ Α. ....	70	11283	ξ. Χιούστον 25)1
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ .....	73	3094	δ. Παραλαβήν	ΦΩΤΕΙΝΗ Α. ....	76	32511	δ. Βανκούμπερ 25)2
ΤΙΝΙ Π. .....	61	11842	ε. Κων(πολιν 8)2	ΧΑΙΛΑΡΕΝ ΠΡΙΝΣ .....	72	3446	α. Λειδίνον 4)3
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ .....	77	9000	δ. Σαντούρα 25)2 διά 'Ιραν	ΧΑΙΛΑΡΕΝ .....	60	6724	ξ. Γδώνια 19)2
ΤΙΤΙΚΙ .....	57	10178	ε. Καράποτ 7)2	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.) .....	62	32878	δ. Μομπάσα 25)2 διά Περσικόν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ .....	64	15597	δ. Σάντος 21)2 διά Νεκοτοάε	ΧΑΛΚΗ (δ.) .....	66	41108	δ. Ρόττερνταν 23)2
ΤΟΛΜΗ .....	71	5041	α. Ντεμεράρα 28)2 διά Τρίνινταν	ΧΑΛΚΗ Ν. Π. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	60	9319	δ. Χουλί 16)2 διά Ντουάλα
ΤΟΛΜΙΔΗΣ .....	59	6995	β. Χάμπτον ρόδες 25)1	ΧΑΡΙΣ .....	65	5255	δ. Πύλον 1)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.) .....	63	31581	γ. Αργείον είς Πειραιάς	ΧΑΤΖΑΝΑ .....	65	20484	α. Πάρτσα 20)2 διά Ρ. Πλέιτ
ΤΟΝΥ .....	62	6246	δ. Δάντοις 18)2 διά Πειραιά	ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ .....	69	10016	α. Σάρτσα 2)2 διά Ρ. Τζαϊ
ΤΟΞΟΝΤΗΣ .....	77	15550	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΑΝ ΓΟΥΙΒΗΝ .....	68	10016	α. Λειαντίαν 14)2
ΤΟΞΟΤΗΣ .....	74	19166	δ. Παναμές 24)2	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ .....	68	10121	α. Αμπτιάν 10)2 διά Τέμα
ΤΟΡΕΝΙΑ .....	71	9082	ε. Σουέζ 20)2 διά Πακιστάν	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ .....	69	10121	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 15)2 Καζαπτάλαν.
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.) .....	69	41687	δ. Μονρόδια 1)11	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	67	10086	α. Βανκούμπερ 10)2 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΟΥΛΙΤ Β. (δ.) .....	62	22271	ε. Παναμά 24)2	ΧΙΑΝ ΣΑΝ .....	69	10016	α. Τέμα 15)2
ΤΟΥΝΤΙΣ .....	56	9707	δρεγεί είς Πειραιάς άπό 26)3)77	ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ .....	68	10121	α. Μαρτακάμπο 6)2
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	56	2863	ε. Μαργκέτη 2)3	ΧΙΑΝ ΣΗ .....	69	10016	α. Βανκούμπερ 2)3 διά Τύνιδα
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ. .....	51	7901	ξ. Ταλκαχούναν 19)2	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	69	10016	δ. Γιεραλτάρ 30)1 διά 'Αλγερίαν
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ .....	57	9053	α. Σίλικαπ 10)2 διά Παντζάγκ	ΧΙΟΝΑ .....	55	2224	α. Ιουν 4)2 διά 'Οραν
ΤΡΕΙΤΙΝΤΟΥΝΤ (δ.) .....	67	72394	β. Πειραιά 30)12	ΧΙΟΣ .....	58	9483	δ. Σιγκαπούρη 28)1 διά Χαϊφόγκ
ΤΡΕΙΝΤ ΑΙΓΑΤ' .....	66	25327	γ. Σελινθάρα 23)2 διά Βηρυτόδ	ΧΙΟΣ .....	60	8452	δ. Ήλπεραρίζο 25)2
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ .....	65	21381	δ. Γιεραλτάρ 2)3 διά Βαλτιμόρην	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ .....	57	8487	δ. Ρόττερνταν 10)2 διά Τύνιδα
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) .....	59	29567	ε. Γιεραλτάρ 26)2 διά Πειραιά	ΧΙΟΥΜΩΝ .....	75	16421	δ. Σίνει 14)2
ΤΡΕΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) .....	68	67280	δ. Πειραιά 21)2	ΧΙΟΥΜΩΝ ΣΤΑΡ .....	61	5793	δ. Ματάντα 28)1
ΤΡΕΙΝΤ ΤΗΝΗΣ (δ.) .....	63	31188	α.				

# Τα ύπό Σευστικά σημεία

(Πλοϊκά σημειούμενα δι' αστερίσκου (\*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)  
(χ.) = σημ. Κόπρου, (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοιπα φέρουν τὴν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ ... 64	10472	ά. Πειραιά 2)3 διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ- ΣΤΑΤΗΣ ... 69	9436	δ. Σουέζ 26)1 διά Μπουσίρε
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ ... 69	10625	δ. Σουέζ 19)2 διά Μπουσίρε
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) ... 56	20153	ά. 'Αλεξανδρεία 28)2 Ράς Σουκέρ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ π* ... 54	8120	έ. Τοιταγκόγια 10)2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.) ... 48	4308	έ. Πειραιά 23)2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)* ... 55	1487	δ. Π. Σαΐδ 26)2 διά Βηρυτόν
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)* ... 58	3837	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* ... 59	27122	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19)5)75
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ. ... 56	20140	ά. Σιγκαπούρη 14)2 διά 'Ινδονησίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ δ.π. ... 56	12780	έ. Πειραιά 26)2
ΑΓ. ΛΕΥΒΕΡΙΟΣ (κ.)* ... 56	4740	δ. Π. Σαΐδ 25)2 διά Γαλλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. ... 55	2056	ά. Π. Σαΐδ 1912
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ. ... 67	1979	έ. Σαΐδ 21)10
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) ... 73	18328	ά. Βακούσιδερ 14)2
ΑΕΛΛΩ (δ.) ... 57	20745	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)6)74
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) ... 54	1202	δ. Κίγκοτον 20)2 διά Σ. Τόμας
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ κ. ... 56	13669	ά. Θέουστα 22)2 διά Κρέμε
ΑΘΕΝ (κ.) ... 46	3921	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΕΝΣ ... 70	8825	έ. Λόρδος 15)2
ΑΘΕΝΣ ΣΗ (κ.) ... 61	4903	έ. 'Αντζελέν 3)3
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ (κ.) ... 59	7115	δ. Κωνιόπολιν 20)2 διά 'Οδησσόν
ΑΘΗΝΑ (μ.) ... 64	30682	ά. Σ. Ράντυκ Πόντ 29)1 Χιούστον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) ... 67	44708	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15)2)75
ΑΘΗΝΑ Σ ΝΙΑΡΧΟΥ δ. ... 72	106253	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) ... 62	9943	έ. Πουέρτο Καμπέλο 6)1
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) ... 61	31869	ά. Ν. 'Υόρκην 25)2 διά 'Αρούμπα
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.* ... 56	12447	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3)7)75
ΑΘΝ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΖΥ κ.δ.* ... 51	8675	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14)5)75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ ... 59	8724	έ. 'Αντζελάν 8)2 διά Μοντεβίδεο
ΘΟΣ*	60	10733
ΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) ... 61	24871	έ. Μασέον 29)1
ΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.		ά. Φιλαδέλφειαν 24)2 διά 'Αρούμπα
ΟΥΛΑΝΔΡΗ		ά. Βακαρίνη 6)2
ΑΙ'ΚΟΝ *	67	28774
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	27958
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15666
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑΪ	76	15672
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	11800
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.) ... 52	2517	έ. Ν. 'Υόρκην 29)12
ΑΙ'Ρ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ ... 59	17948	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6)2)74
ΑΙ'Ρ ΧΟΟΥΠ (κ.) ... 52	6196	ά. Θέουστα 1)3 διά Ταραγκόνα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ'ΛΑΝΤ (μ.) ... 72	57802	δ. Γεράλταρ 1)3
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.) ... 71	57830	δ. Γεράλταρ 20)2 διά Σ. Κρουά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ. ... 68	105495	ά. Τέλμπο Μπαΐ 8)1 διά Χόδιν
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. ... 69	51627	ά. Στιγκαπόρην 13)2 διά Ντουμάτ
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΛΙΝ (δ.) ... 75	117340	δ. Γεράλταρ 21)1 διά ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) ... 74	60930	ά. Τέλμπο Μπαΐ 17)2
ΑΙΤΖ. ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.) ... 75	117342	ά. Μ. διά Μπάρκ 18)1 διά Γαλλίαν
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.) ... 73	57800	ά. 'Αμπερτραμ 22)1 διά 'Αρζού
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΪ ... 66	22362	δ. Κωνιόπολιν 21)2
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)* ... 64	1199	ά. Καζαμπλάνκα 25)2
ΑΚΟΥΑΓΚΕΚΗM	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)* ... 37	5272	άργει εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΤΗ (δ.) ... 56	10287	άργει εἰς Πειραιά
ΑΛΑΜΑΡ (κ.) ... 57	11929	ά. Τουκουγάμα 30)1
ΑΛΑΜΕΙΝ (π.) ... 62	10403	έ. Πειραιά 28)2
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΚ (κ.) ... 53	4702	δ. Σουέζ 24)2 διά Σαγκάπην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. ... 68	44646	έ. Κόρουπον Κριότι 13)2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) ... 47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.* ... 51	2593	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ- ΣΗΣ (δ.) ... 77	126000	ά. Τέλμπο Μπαΐ 26)2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ-		
ΤΑΡΗΣ (κ.) ... 55	8280	ά. 'Αλεξανδρείαν 21)2 διά 'Ελλάδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845
ΑΛΙΜΟΣ (π.) ... 44	2740	άργει εἰς 'Αντίκυρα ἀπό 12)11
ΑΛΙΝΤΑ (κ.) ... 57	2630	ά. Σουέζ 17)2
ΑΛΚΑΝ	66	27985
ΑΛΚΥΟΝ (κ.) ... 56	1802	ά. Ντακάρ 11)2 διά Λάγος
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.) ... 67	46401	ά. Μελεθόρην 11)2 διά Περσικόν
ΑΛΜΑ (κ.) ... 41	9097	ά. Μπ. 'Άρδες 11)1 διά Κούδα
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ λ.δ.	64	1715
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕ'ΥΟΡ λ.	66	2274
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ- ΤΕΡ (λιθ.) ... 65	1708	ά. Κλγκ'ς Λύν 29)1 διά Βεγγάζην
ΑΛΧΑΤΑΣ ΜΑΜΑ		
ΑΜΠΑΚΑΡΕ (π.)* ... 57	10316	άργει εἰς Πειραιά
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.) ... 57	3826	ά. Βρέμην 15)2 διά Τούνιδα
ΑΜΑΡΙ (κ.) ... 68	1165	ά. Π. νέο Μπον 1)3
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)* ... 74	36911	ά. Ράς Τανόρα 3)2
ΑΜΠΕΡ (κ.)* ... 62	10493	έ. Μπλυμπάρ 24)2
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)* ... 53	7590	ά. Αιθερόπολ 2)3 διά Μπιλμπά
ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγκ.)* ... 70	1482	ά. Λισσαδώνα 1)3 διά Στάθανγκερ
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΛΑΝΤ κ. ... 67	4037	ά. Πασάγιαν 20)2 διά Π. Χάρκουρ
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΛΑΝΤ	67	21192
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ. ... 73	119505	ά. Κάρα 10)2 διά Κάρυκ 'Αιλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ ... 68	21399	ά. Παναμδ 28)2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ ... 73	13753	ά. Βακούσιδερ 27)2 διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ ... 68	21426	ά. Βαλτιμόρην 22)2 διά ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ ... 68	21418	ά. Βακούσιδερ 22)2 διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) ... 74	129796	ά. Τέλμπο Μπαΐ 13)2 Κάρυκ 'Αιλ.
ΑΝΘΙΑ (κ.)* ... 64	10864	ά. Τοιταγκόγια 20)2 διά Χιούστον
ΑΝΝΑ (κ.) ...	47	2503 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Μ.	75	14983 έ. 'Αμπιτζάν 10)2 (ἐπισκ.)
ΑΝΣΟΝ (κ.δ.)* ... 59	19801	εἰς Φερρόλ 9)5
ΑΝΤΑΓΟΡΑΣ (π.)* ... 55	8828	εἰς 'Αμπιτζάν 25)1
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.) ... 44	3174	έ. 'Αμπιτζάν 13)2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΣΙΡΗ Κ.* ... 56	3990	εἰς Πειραιά 19)2)77
ΑΝΤΚΑΙΖΟ	59	16047 ά. Λονδίνον 22)2 διά Ντελφζύ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Λιθανίου)	48	6259 δ. Πόρτ Σαΐδ 15)2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.) ... 53	8202	ά. Βενετία 14)2 διά 'Αλεξανδρείαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.) ... 73	129665	ά. Κόρτον 22)2 διά Περσικόν
ΑΝΤΩΝΥ III ... 77	38800	ά. Μόδιτι 12)2 διά Π. 'Ορνταζ
ΑΞΙΟΣ (π.) ... 57	2299	άργει εἰς 'Αντίκυρα ἀπό 28)12
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ ... 63	9733	ά. Καζαμπλάνκα 16)2 διά Λομπίτο
ΑΠΟΛΑΟΔΩΡΟΣ ... 72	13100	μετων. «ΑΣΤΕΡΙΩΝ» σημ. έλληνη
ΑΠΟΛΑΩΝ*	68	27989 ά. Νιού Πλάμουθ 1)3
ΑΠΟΛΑΔΗ	72	13120 δ. Πόρτ Σαΐδ 24)2
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) ... 39	3381	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΚΟΝ (κ.) ... 58	10057	έ. Λισσαδώνα 28)2
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) ... 64	28313	ά. Μπαντάρ Μασάρ 27)2 διά Σάροχ
ΑΡΗΣ (κ.) ... 54	9561	ά. Μοντεβίδεο 22)2 διά Ρόττερταν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ. ... 72	129260	άργει εἰς Η. 'Υόρκην ἀπό 1)5)75
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.) ... 35	992	έ. Πειραιά 4)11
ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ ... 77	11400	ά. Πόρτ Σαΐδ 18)1 διά Βενεζουέλα
ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ*	77	114000 έ. Τέμα 24)1 διά Ντουάλα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.) ... 76	122200	έ. Σετουμπάλ 21)2
ΑΡΙΩΝ (κ.) ... 56	7911	έ. Αύγουσταν 23)2
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826 έ. Όρλεάνην 10)2
ΑΡΚΟ (κ.) ... 66	1286	έ. Ντακάρ 21)2
ΑΡΜΑΡ (κ.) ... 54	9559	ά. Κωνιόπολιν 23)2
ΑΡΝΙΣ (π.)* ... 48	6710	έ. Μπαγκόδη 14)2
ΑΡΝΤΕΛΑ (κ.) ... 48	3675	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΟ (δ.) ... 56	22670	άργει εἰς Μπλακγουάτερ 11)7)75
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000 ά. Βακαγάμα 6)2 διά Ούλσαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π.	57	9990 θό παραλαβήν
ΑΡΧΩΝ (δ.) ... 74	56988	ά. 'Αντζελες 6)2
ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	35280 ά. Γενόβα 25)2 διά Μ. ἐλ. Μπρέγκα
ΑΣΤΑΙΤΙΚ (μ.) ... 71	70482	ά. Τεργέστην 18)2 διά Βραζιλίαν
ΑΣΠΑΚΙ (κ.) ... 56	3971	ά. Γκάλεστον 25)1
ΑΣΠΑΣΙΑ (π.)* ... 64	20623	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΥΡΙ (κ.) ... 50	5421	ά. Κωνιόπολιν 14)2
ΑΣΣΟΣ (κ.) ... 57	2106	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 19)9
ΑΣΖΑΚΟΣ (μ.)* ... 68	48559	έ. Όρλεάνην 17)1
ΑΣΤΡΩΝ (π.δ.) ... 57	26947	έ. Γκρότον 9)12
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523 έ. Ταραγκόνα 22)2
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.) ... 50	13066	δ. Πόρτ Σαΐδ 24)2
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000 δ. Σουέζ 24)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ δ.	74	128398 ά. Μ. διά Μπάρκ 29)1 Κόρπους Κρόστι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ δ. ... 74	128399	ά. Μιλ. Χάρεν 31)1
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.) ... 68	40962	ά. Όρλεάνην 7)2 διά Μποναρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314 ά. Όρλεάνην 24)2
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΟΡΕΡ δ.* ... 65	35823	ά. Καντίς 26)2
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) ... 68	104561	ά. 'Ιμινγκαμ 18)2 διά Περσικόν
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398 έ. Μασαλίαν 14)8
ΑΤΡΙΚΟΝ (κ.) ... 56	1803	ό. Σουέζ 8)2
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9788 έ. Τζάκοσονθι 18)2
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55	9242	ά. Αντόντ 24)2
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)* ... 76	66000	ά. Μιζουσίμα 14)2
ΒΕΝΤΣΙΟΥ ΣΗ (κ.) ... 54	5842	ά. 'Αμδούρογον 2)3
ΒΕΡΩΝΑ (κ.) ... 54	1991	ά. Κωνιόπολιν 19)2 διά Μπουργκάς
ΒΙΒΗ (κ.) ... 34	2709	ά. Καράτσι 1)3 διά Καράτσι
ΒΙΕΛΑ (κ.) ... 53	85765	δ. Π. Σαΐδ 17)2
ΒΙΚΤΩΡ*	54	4281 ά. Παλέρμο 12)10 διά Τρίπολιν
ΒΙΟΛΑΝΤ Ν. ΓΟΥ	58	1882 εἰς Καζαμπλάνκα 26)2
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537 άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)6)77
ΓΑΛΗΝΗ	55	9415 άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30)4)77
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.) ... 67	42439	έ. Πειραιά 22)2
ΓΕΝΕΥΗ (κ.)* ... 55	6504	ά. Κωνιόπολιν 10)2 διά Βάρωνα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.) ... 52	1116	έ. Τακλάτ 27)1
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Β. (κ.) ... 49	2755	ά. Ντουμπάλ 18)2 διά Τσίμπα
ΓΕΦΟΡ. ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.) ... 66	30647	ά. Γεράλταρ 21)2 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΟΥΓΙΝΤΟΠΟΡΣ (κ.)* ... 62	1427	έ. Λαγός 4)2
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)* ... 56	8636	όπαραθνήν
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΠ (κ.) ... 56	8783	ά. Μπαγκόκ 4)2 διά Νιγηρίαν
ΓΙΟΥΡΤΡΟΠΕΡ ΙΝΤΕΡ κ. ... 50	2828	έ. Λευεσσόν 31)8
ΓΙΩΡΓΟΣ Π. (κ.)* ... 48	6800	ά. Χ. Χάρκουρτ 10)1 Λάς Πάλμας
ΓΙΚΑ ΓΙΟΥΜΙΤΥ (π.) ... 62	4137	ά. Βηρυτόν 1)2 διά Αδγούσταν
ΓΚΙΖΕΛΑ (κ.)* ... 52	6576	ά. Κεραβάγηνη 12)9
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.) ... 67	48747	ά. Γεράλταρ 16)2
ΓΚΟΑΝΤ ΜΠΗΤΣ (κ.) ... 56	5485	έ. Π. Καμπέλο 27)12
ΓΚΟΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ δ. ... 59	23084	άργ

ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Σάν Λορέντζο 'Αργ. 15)2
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	δ. Παναμά 27)2
ΓΛΥΦαδα ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	δ. Κωνπόλιν 24)2 Κωνστάντζα
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	13010	άργει εις Πειραιάδ
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ' ΙΝΤ	70	11329	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)2 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	ε. Μομπάσα 15)2
Γ. ΓΙΟΥΑΟΤΖΥ (δ.)	64	34827	ά. Λός 'Αντζέλες 28)2
Γ. ΚΑΙΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ε. Σιγκοπόθηρη 14)1
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει εις Πειραιάδ από 16)1)76
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	ά. Αιγαίνων 25)1 διά Θεσ/νίκην
Γ. ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23064	ε. Γκάλλεστον 6)2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513	ε. Πειραιά 20)2
Γ. ΝΕΙΜΠΟΡ	68	23064	δ. Κωνπόλιν 12)2 διά Ρουμανίαν
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	δ. Γιβραλτάρ 27)2 διά Κάμπαρ
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	δ. Σουέζ 21)1
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Τακόμα 11)2 διά Βανκούφερ
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22549	ε. Πειραιάδ 22)2
Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)2
Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	δ. Γιβραλτάρ 2)3
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	ε. Πειραιά 17)2
Γ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)*	71	101831	δ. Ντουμπάτι 18)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΑΒ δ.	72	114710	ε. Πειραιά 13)2
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	δ. Σέλι Χάρεν 13)2 διά Φορκάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ δ.*	77	135700	ε. Τέλι όφ Μπάνκ 13)2
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Ράς Τανόύρα 27)2 βιλελμοχάφεν
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Τέμπλι Μπαίν 11)2 M. 'Άχαντι
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ε. Πειραιά 27)1
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Μ. άλ. Φαχάλ 6)2 διά Γιουροπόρτ
ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Ντώρμπαν 19)2 διά Ρότερνταμ
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ά. Πειραιάδ 28)2 διά Κωνστάντζαν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Τσιτζά 22)2
ΔΑΕΦΟΙ	68	8796	ά. Λισσαδώνα 9)2 Άλ. Γκουάτρα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Υ. (κ.)*	60	4998	ε. Φιλαδέλφειαν 28)2
ΔΗΛΟΣ	59	9493	ά. Χάρια 22)2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Καλαμάτα 22)1 διά Τρίπολιν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΟΥ (κ.)*	52	8202	ά. 'Αμπιτζέν 31)8
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	ά. Λάς Πάλμας 26)2 διά Πειραιάδ
ΔΟΡΟΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Φρούριο Μπαχ. 8)2 διά Ντακάρ
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εις Πειραιάδ από 5)3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Ράς Τανόύρα 1)2
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Ν. 'Ορλεάνη 20)2
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	άργει εις Πειραιάδ από 4)9
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Ράς Τανόύρα 13)2
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Τέμπλι Μπαίν 31)1
ΕΙΡΗΝΗΣ (π.δ.)	65	42377	ά. Ν. 'Ορλεάνη 24)2 διά Τρίνινταν
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	ε. Ν. 'Υδρην 1)3
ΕΔΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)1
ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ά. Λάς Πάλμας 13)2
ΕΔΕΝ*	67	27989	δ. Κωνπόλιν 22)2 διά M. Θάλασσαν
ΕΔΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	ε. Τζέντα 18)2
ΕΔΕΝΝΑ (κ.)	51	2133	ύπο παραλαβήν
ΕΔΕΡΑΝΤΑ	73	17830	ε. Σιγκαπούρων 24)2 διά Τζένταν
ΕΔΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	δ. Γιβραλτάρ 27)2 διά Μπαχάρεν
ΕΔΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 15)2 Μογκαντίσιο
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	ά. Φρημάντλ 9)2 διά 'Αμερέσιαν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)2 διά Μόρπιλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Λ. 'Αντζέλες 19)2 Βανκούφερ
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1164	ά. Καρθράγεν 23)2 διά Τρίπολιν
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)2 διά Τάμπα
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	52	8960	ά. Μ. Καυπίσιος 27)2 διά Τζένταν
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	ά. Πόρτ Σαΐδ 15)12
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει εις Πειραιάδ από 4)2)75
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. ΑΙΓ. όφ Γκραίνη 4)2 Γιβραλτάρ
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ (κ.)	59	11931	ά. Βενετία 28)2 διά Σαδόνα
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΓΛΑΟΡ κ.	64	29396	άργει εις Πειραιάδ από 9)7)75
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΓΛΑΟΡ κ.	57	1368	ά. Πόρτ ντε Μπόν 2)3
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	ε. Κωνπόλιν 6)2
ΕΣΠΕΡΟΣ I (κ.)*	48	6714	άργει εις Χαλκίδα από 11)10
ΕΣΠΕΡΟΣ III (κ.)*	48	5289	δ. Σουέζ 20)2
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	εις Πειραιάδ 17)7
ΕΤΕΟΚΛΗΣ II. (κ.)*	44	7141	άργει εις Πειραιάδ
ΕΤΤΟΡΕ	56	1375	ε. Πειραιάδ 2)3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	ά. Λ. 'Αντζέλες 4)2 διά Μιζουσίμα
ΕΥΓΕΝΙΑ (κ.)*	56	9990	ε. Καράτοι 28)12
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Μπαλίκπαν 20)2
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)*	62	25717	ε. Καοτακόσιδης 19)2
ΕΥΓ. ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει εις Λ. Θ. Σπατην 5)10)75
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	άργει εις Ε. Πειραιάδ
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 7)2
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει εις Ιτέαν από 7)8)77
ΕΥΝΙΚΗ	77	30800	ε. Χακάτα 18)2
ΕΥΡΥΑΛΟΣ*	64	9727	ε. Μπαντέρ Σαπούρη 14)2
ΕΥΡΥΜΕΔΩΜ*	65	10290	ε. Σημάτη 1)3
ΕΥΤΕΡΗΝ (δ.π.)	61	13360	ά. Μεσόπολη 31)1 διά Πειραιάδ
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)*	55	2549	ε. Βόλον 12)12
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9)2
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	άργει εις Ιτέαν από 25)7)77
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)	56	1437	ε. Τέμα 11)10
ΖΑΚ	62	10028	ά. Μπερεγχέφεν 28)2 διά Ντακάρ
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1840	ε. Γουόντερραντ 20)2
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	ά. Θεούτα 1)2 διά Κόκο
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-			
ΤΣΙΟΥΝ (κ.)*	64	1657	ά. 'Αμερέργον 28)2 διά Μπέλφαστ
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	ε. Ν. 'Ορλεάνην 22)2
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	19300	ά. Π. Σουέζ 15)2 διά Σουέζ
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	ά. Μόρπιλ 13)2 διά Χιούστον
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ε. Π. Καμπέλο 26)9
ΗΓΚΑ	72	9980	δ. Πόρτ Σαΐδ 2)3
ΗΛΙΑΣ (δ.)*	58	12239	ε. 'Αμερέργον 3)3
ΗΛΙΑΣ ΑΠΤΕΛΑΚΟΣ κ	60	14653	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)2 διά Π. 'Αλφρεντ
ΘΑΛΕΙΑ IV. (κ.)*	57	2349	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΡΡΟΣ (π.)*	63	3358	ε. Πόρτ Λιμόν 4)2
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	εις Πειραιάδ 12)7
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1988	ε. Ν. 'Ορλεάνην 23)2
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	άργει εις Πειραιάδ από 27)7)76
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ά. Φάς 26)2 διά Ρ. ές Σιδέρη
ΙΖΕΣΑ ΛΑΙ'ΟΝ (π.)*	47	5441	εις 'Αμπιντζάν 15)6)77
ΙΔΙΟΝ (κ.)*	53	5608	εις Σαφάγκα 17)2)77
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Μάντα 18)2 διά 'Ακαπούλκο
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΑY II*	66	7643	ά. Κελόπη 18)2 διά Σουέζ
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Λ. 'Αντζέλες 17)2 διά 'Ενσενάντα
ΙΜΑ*	68	27989	ά. Α'. 'Αμερέργον 31)1
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΝ. ΑΗΝΤΕΡ	67	20959	ά. Γκάλλεστον 14)2
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ά. Θρή Ρίθερς 9)1 διά 'Αλγερίου
ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	66	20959	ά. Χιούστον 27)1 διά Σ. Μάρτα
ΙΟΝ. ΣΚΗΝΙΠΕΡ	63	13517	ά. Ξάπιτον Ρ. 26)2
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ε. Μογκαντίσιο 18)1
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ε. Γένοβα 24)1 (έπισκ.)
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ά. Ν. 'Ορλεάνη 23)1 διά Τάμπα
ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΛΟΣ (π.)*	52	7731	εις Σαφάρι Καράτοι 21)11
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	ε. Κουθέτι 28)9
ΚΑΓΙΟΝΤΕ			
ΜΠΑΚΑΡΕ	(π.)*	56	10316
ΚΑΛΑΗΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	έξωθι Τέμα 10)1
ΚΑΛΛΗ	57	8774	ά. Τόρρες 11)9
ΚΑΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	έ. Λάγος 22)1
ΚΑΛΙΜΑ ΚΑΡΡΑ δ.	67	14983	ά. Μπερερχάφεν 24)2 διά Χιούστον
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	έ. Σουέζ 28)2
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)*	55	1599	ά. Πειραιά 17)2 διά Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	εις Ντακάρ 8)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	έ. Λισσαδώνια 19)2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	έ. Μομπάσα 28)2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ *	54	10905	άργει εις Πειραιάδ από 23)10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-			
ΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	ά. Παναμά 27)2
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	έ. Κ. Τάουν 27)2
ΚΑΡΝΤΙΦ II (δ.)*	55	48024	άργει εις Πειραιάδ
ΚΑΡΟΠΟΣ (κ.)*	54	2336	ά. Μοντεθέδο 23)2 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΡΨΩΘ	55	5879	ά. Μόντεθέδο 23)2 θέση 17)6)76
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)*	54	1645	ά. Πειραιά 11)2 διά Χαλκίδα
ΚΑΣΩΝ (κ.)	53	2806	έ. Θέουτε 6)2 διά Σκίκντα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)*	57	3457	ά. Ντουμπάτι 5)2
ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ κ.*	56	1333	ά. Τούλον 10)1 διά Τρίπολιν
ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ κ.*	63	8274	έ. Σουέζ 20)9
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ κ.	55	8198	ά. Μπρούνοντερουπότελ 28)1 διά Ροστόκ
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	έ. Λισσαδώνια 21)2
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	έ. Αμπιτζάν 10)2
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ά. Χάρηρην 25)2 διά Λάγος
ΚΛΕΙΩ (π.)	56	1743	ά. Λισσαδώνια 25)2 Σ. Μάτκελ*
ΚΟΝΔΩΡ			
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Γιβραλτάρ 6)2 Κόρπους Κρίστι
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Φάλιμου άπο 26)11)76
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ δ.	57	20728	έ. Φάλιμου άπο 26)11)76
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	ά. Π. Χάρκουρτ 22)2 διά Χούλ
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)*	57	30332	άργει εις Πειραιάδ από 23)6)77
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	55	1598	ά. Σεπτέ 30)1 διά Σαλέρνο
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εις Πειραιάδ από 5)6)75
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	ά. Χόκη Κόκη 11)1 Σιγκαπούρην
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	έ. Μέρακ 14)2
ΚΥΜΗ (κ.)	54	2952	ά. Γκάλεστον 14)2
ΚΥΜΩ (δ.)	69	24234	έ. Χαλκίδα 4)1
ΚΥΝΘΙΑ*	55	11315	ά. Βιζανταπατάνη 27)2
ΚΥΡΑ ΣΤΑΘΟΥ (κ.)	53	4314	έ. Καλαμάτα από 18)12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)2 διά 'Αρούμπα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	έ. Ν. 'Ορλεάνη 17)2
ΚΩΣΤΑΘΗΝΑ (κ.)*	58	8695	ά. Σεμάραγκ 20)2 διά Σιγκαπούρην
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-	60	8847	έ. Πει

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-	
ΙΖΕΡ (δ.)	72 106123
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΕΤΙ (δ.)	69 97463
ΟΑ. ΑΚΚΟΡΝΙ (δ.)	70 98726
ΟΑ. ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	70 97206
ΟΑ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70 97206
ΟΑ. ΑΝΘΕΜΙ	70 98566
ΟΑ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70 97466
ΟΑ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70 98566
ΟΑ. ΑΥΡΟΟΥ (δ.)	70 96627
ΟΑ. ΑΡΙΣΕΡ (δ.)	70 96679
ΟΑ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ δ.	72 106123
ΟΑ. ΓΚΑΡΑΝΙ (δ.)	65 38607
ΟΑ. ΓΚΕΙΜΣ (δ.)	64 32380
ΟΑ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65 32478
ΟΑ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	65 32407
ΟΑ. ΓΚΟΛΑ (δ.)	65 38607
ΟΑ. ΗΓΚΑ (δ.)	58 27602
ΟΑ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72 128561
ΟΑ. ΜΠΟΝΙ	72 126027
ΟΑ. ΜΠΡΗ (δ.)	76 126990
ΟΑ. ΜΠΡΙΔΙΑΝΣ (δ.)	73 128561
ΟΑ. ΝΤΕΣΤΙΝ (δ.)	64 32379
ΟΑ. ΝΤΙΓΚΡΙΤΥ	66 15668
ΟΑ. ΠΑΙΩΝΗΡ	66 15625
ΟΑ. ΠΑΙΛΑΜ	65 15577
ΟΑ. ΠΑΙΟΥΕΡ	68 15809
ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65 15179
ΟΑ. ΠΕΡΑ	65 15671
ΟΑ. ΠΙΠΣ	69 15688
ΟΑ. ΠΡΑΙΝΤ	67 15697
ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΖ	69 15808
ΟΑ. ΡΑΙΝΙΕΡ (δ.)	60 32008
ΟΑ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59 32007
ΟΑΙΔΥΜΠΙ ΣΑΝ II δ.	75 40559
ΟΑ. ΙΣΑΜΗΠΟΝ (δ.)	60 37744
ΟΑ. ΙΣΑΡΙΟΙ (δ.)	63 30574
ΟΑ. ΙΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64 30581
ΟΑ. ΦΑΕΘΩΝ	65 15179
ΟΑ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	68 27602
ΟΑ. ΦΕΙ'Μ (δ.)	65 47493
ΟΑ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64 47493
ΟΣΕΑΝ ΔΑΙΤΙΟΝ (δ.)	70 89001
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65 28101
ΩΣΤΡΙΑ II	71 22752
ΟΥΡΑΝΟΣ*	61 18484
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ.	38 2501
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73 20354
ΠΑΛΜΥΡΑ (δ.)	67 54705
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΗ	58 10659
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52 4589
ΠΑΝΟΝΤΙ (κ.)	48 3932
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61 8801
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49 4727
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59 5445
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58 5445
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51 8919
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58 1110
ΠΑΡΙΣ (κ.)	53 5690
ΠΑΡΟΣ (κ.)	53 1166
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66 24309
ΠΑΤΡΑΙ	61 10969
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76 141000
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77 16100
ΠΑΙΡΙΣΙΑ Μ.	73 8957
ΠΑΙΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55 5671
ΠΑΥΑΔΟΣ (κ.)	53 7283
ΠΑΥΛΟΣ Χ. II (κ.)	69 1998
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-	
ΣΕΑΝΙΚ (κ.)	54 3895
ΠΕΝΣΥΛΒΑΝΙΑ (δ.)	58 28720
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41 6464
ΠΕΤΑΛΟΜ	76 25211
ΠΕΙΡΟΛΗΝΑ I (δ.κ.)	56 11920
ΠΕΙΡ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65 41255
ΠΗΓΑΣΟΣ III (π.)	49 5275
ΠΙΑΩΙΣ	68 35191
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66 33291
ΠΟΙΗΤΙ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72 57102
ΠΟΛΑ ΝΙΝΑ (κ.)	57 9038
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)	54 5671
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)	53 7852
ΠΟΛΑΡ ΛΑΙ·ΟΝ (δ.)	64 40893
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (κ.)	62 18152
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76 60937
ΠΟΝΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71 80194
ΠΟΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ (κ.)	62 5355
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45 5786
ΠΡΙΑΜΟΣ	70 30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64 27376
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΛΑΦΑ π.	48 8482
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (δ.)	74 124724
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56 9218
ΠΡΩΤΩΝ (κ.)	65 1657
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47 8039
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56 1384
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	58 8074
ΡΕΑ	66 11859
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙ·ΙΜΠΕΡ*	61 15719
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΝΤ	61 16450
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71 77049
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ·ΙΝΤΕΡ κ.*	68 1243
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58 5058
ΡΙΟ ΕΛΛ	70 16147
ΡΙΟ ΜΑΡ	65 16334
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67 42534
ΡΙΤΖΓΟΥΑΙΗ (δ.)	64 36830
ΡΙΩΝ (κ.)	68 1232
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46 8106
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)	57 24854
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71 77049
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜI	65 23249
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56 12279
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	53 12453

ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	64	18123	ε. Χάμπτον Ρόδς 22)2
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	64	33746	δ. Γιβραλτάρ 24)2 διά Γκάλθεστον
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	56	1360	εις Όριστάνο 3)3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ε. Τένταν 16)2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	δ. Ντόρμπραν 24)1 διά Ταΐθαν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙΓΟΝΗΡ	72	11506	ε. Κόμπη 28)2
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ε. Σιγκαπούρην 12)1
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	ε. Φες 28)2
ΣΑΝΔΑΛ (κ.)	66	3406	δ. Γούδρου 1)11
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	59	2958	δ. Ντόρμπραν 8)2 διά Βραζιλίαν
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	13881	ε. Τόλπαν 25)2
ΣΑΝΤΑ ΚΑΙΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	δ. Παναμά 25)2 διά Μόρπιπλ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Φιλαδέλφειαν 26)2 διά Κιουρασάο
ΣΑΟΥΘΟΥΓΙΝΗ	70	11329	ε. Χιούδων 21)1
ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ.	61	44	14020 αργεί εις Πειραιά διόπ 3)3)76
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝ-			
ΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	εις Πειραιά 3)11)74
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.)	60	8797	ε. Τάγκα 23)1
ΣΑΣΣΑ	73	9072	δ. Μπιλμπάν 15)2 διά Γκουάντα
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1683	ε. Πειραιά 3)1
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.)	49	2339	δ. Πειραιά 2)3 διά Βόλον
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)*	69	105138	α. Κάρυκ "ΑΠ. 19)1 διά Σ. Κρουά
ΣΕΡΤΖΙΟ (κ.)	62	1087	αργεί εις Πειραιά διόπ 24)10
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	δ. Μπ. "Άηρες 23)2 διά Αλγερίου
ΣΗ ΓΓΚΑ (κ.)*	67	5476	δ. Μασαϊλαν 17)2 διά Ντουάλα
ΣΗ ΠΑΓΙΟΝΗΡ	71	11055	εις Τένταν 30)9
ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ (κ.)	51	1435	δ. Λάγος 13)2 διά Ρόττερνταμ
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	55	4550	εις Ρόττερνταμ 31)1 (έπισκ.)
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1384	δ. Λάγος 19)1 διά Λ. Πλάμας
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	δ. Γδύνια 24)2 διά Τζακάρτα
ΣΗΛΑΙΤΙΦ (κ.)	61	1989	δ. Πειραιά 2)3 διά Λεμεσούδη
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8116	δ. Σουεζ 11)2 διά Μπ. Αμπάς
ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	ε. Καράτα 12)2
ΣΗ ΧΟΡΣ (π.)	57	1754	δ. Μομπάσαν 21)2
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)	75	68631	αργεί εις Πειραιά διόπ 8)4)77
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.)	59	22190	εις Δάντοις (έπισκεψη)
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5800	εις Π. Άλεκρους υπό συμπλήρωσιν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΜ (κ.)	58	4839	ε. Τακόμα 1)2
ΣΙΝΙΚ (μ.)*	65	33287	αργεί εις Πειραιά διόπ 22)5)75
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	δ. Πειραιά 2)3 διά Βόλον
ΣΚΑΪ (κ.)	57	6494	ε. Ρόττερνταμ 28)2
ΣΚΑΪ-ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	δ. Λιθρόν 10)1 διά Λ. Πλάμας
ΣΚΑΪ-ΥΛΑΡΚ	63	12273	δ. Παναμά 27)2 διά Λά Γκουάριρα
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3191	δ. Βαρκελώνη 11)2 διά Λάγος
ΣΚΙΠΠΕΡ ΝΙΚ (κ.)	56	8782	δ. Κωνιώπολην 9)2 διά Κωνστάντζαν
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.)	67	49817	δ. Κωνιώπολην 16)2 διά Κωνστάντζαν
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)*	66	67538	αργεί εις 'Ιτέαν διόπ 3)3)76
ΣΟΛΑΝΑ (δ.)	64	35154	ε. Φρήπορτ Μπαχ. 27)2
ΣΟΛΑΙΤΑΙΡ (κ.)	69	3543	δ. Νεκτόνεα 20)2
ΣΟΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. κ.	66	1701	δ. Σεβιλλην 24)2 διά Καζαμπλάνκα
ΣΟΝΙΚ	62	28387	αργεί εις Πειραιά διόπ 20)9)75
ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	δ. Πειραιά 1)12 διά 'Αλγερίου
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	77	12000	υπό παραλαβήν
ΣΠΙΚΑ (κ.)*	47	1593	δ. Σουεζ 27)2
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	44	4136	αργεί εις Πειραιά διόπ 1)9)76
ΣΠΕΙΩ (δ.)	76	132914	αργεί εις Πειραιά διόπ 12)8
ΣΠΥΡΑΚΗΣ	64	5916	δ. Παναμά 8)1 διά Π. Καμπέλο
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	δ. Λόδη 'Αντζελες 29)11
ΣΙΑΛΙΟΝ	75	18701	δ. Τάραντα 13)2 διά Ταμπίκο
ΣΙΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	ε. Φερρόλ 17)2
ΣΙΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	αργεί εις Πειραιά 25)2)77
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	71	71208	δ. Ράν Τανόρα 16)2
ΣΙΟΙΑ ΑΡΓΚΟΜΠΙΕ Ι δ.	60	12497	ε. Γένοβα 27)2
ΣΤΟΙΑ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ε. Π. Κάζερ 23)2
ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	δ. Τσάρλεστον 3)2
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ε. Ρίτσαρντς Μπατζ 1)3
ΣΥΡΙ	68	9024	δ. Παναμά 12)2 διά Κίγκοτον
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	δ. Φρήπορτ Μπαχ. 22)1 διά Περσικόν
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 12)2 διά 'Ελλάδα
ΤΕΜΑ (κ.)*	53	2379	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	ε. Λάγος 8)2
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς

ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	υπό παραλαβήν
ΤΕΤΑ (κ.)	56	8335	α. Π. Χάρκουστ 26)2 διά Ντακάρ
ΙΖΕΝΗ	59	9855	ε. Μομπάσα 1)3
ΙΖΕΝΥ	69	9072	ε. Σαίν Τζάν 23)2
ΙΖΙΜΑΝΗΣ (π.)*	52	1190	δ. Πόρτ Σαΐδ 2)3
ΙΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	δ. Πειραιά 18)2 διά Καλαμάτα
ΙΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	9680	δ. Φρήπορτ Μπαχ. 10)10 διά Ντακάρ
ΙΖΩΡΤΖΥ	54	8119	ε. Πόρτ Σουδάν 22)2
ΓΙΤΙΚΑ Π.	63	9739	εις Λ. Πάλμας 19)2 διά Ρόττερνταμ
ΙΠΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Γιβραλτάρ 25)2 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΤΟΛΜΗ	56	3146	δ. Κορίνθιο 18)1
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12645	δ. Ν. 'Ορκην 25)2 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	δ. Π. Σαΐδ 24)2 διά Μεσόγειον
ΙΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	22759	δ. Κωνιώπολιν 15)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΙΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΛΟ.			
ΙΖΙΚ (δ.)	59	12787	ε. Κολόμπο 14)11
ΙΡΕΨΑ (κ.)	47	5417	αργεί εις Χαλκίδα διόπ 18)9
ΙΡΙΝΕΙΕΝ (δ.)	67	34501	εξωθ Ντουμπάι 11)2
ΙΡΙΠΟΙΟΣ (δ.)	64	28311	δ. Φρήπορτ Μπαχ. 27)2 Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1998	ε. Ρανκόρβ 26)2
ΙΡΙΤΩΝ	77	14900	ε. Λάγος 31)1
ΙΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ε. Μπαντζούδη 21)1
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΠΟΠΤΕΡΑΧΟΣ Σ.			
ΚΑΤΣΟΥΟΦΡΗΣ (κ.)	57	1318	ε. Κενίτρα 14)2
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	αργεί εις Μπρούνε ώπ 4)1)77
ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	α. 'Αμερύγον 14)2 Μοσταγκάνεμ
ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	50	2275	δ. Σαλάλα 14)12
ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	ε. Λονδίνον 26)2
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις 'Ασσάμπ 20)1)77
ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	δ. Σουεζ 15)2
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.)	48	6771	δ. Σουεζ 2)2 διά Τένταν
ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	δ. Κίγκοτον 25)2
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	57	21910	αργεί εις Πειραιά διόπ 20)4)75
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	αργεί εις Σιγκαπούρην 13)9)76
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	16100	δ. Παναμά 26)2 διά Χιούστον
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	13828	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27)2 διά Χιούστον
ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.*	63	50872	αργεί εις Πειραιά διόπ 22)10
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Ράν Τανόρα 7)2
ΦΩΛΡΑ Κ. (π.)	60	9685	δ. Ν. 'Ορλεάνη 4)12 διά 'Αγκόλαν
ΦΩΛΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ Π.	60	5044	δ. Ντουμπάι 27)2 διά Ντόρμπραν
ΦΩΙΝΙΞ (π.)	72	1398	δ. Ματάνζας 3)5
ΦΩΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	δ. Μιλάτο 18)2 διά Τουρκίαν
ΦΩΝΙΕΛ ΙΙ (κ.)*	57	7863	δ. Θέουτα 1)2 διά Λαττάκια
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)*	43	8794	δ. Π. Σαΐδ 27)2
ΦΟΥΛΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	αργεί εις Πειραιά διόπ 13)4)77
ΦΩΣ (κ.)*	58	6183	ε. Πειραιά 27)2
ΦΩΙΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ε. Λομέ 6)1
ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ (κ.)*	48	1501	δ. Τζιμπούτι 14)1 διά 'Ασσάμπ
ΧΑΒΑΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51650	ε. Χονδολούλι 27)2
ΧΕΑΜΟΣ (κ.)	58	1997	υπό παραλαβήν
ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	εξωθ Ντάρμπραν 12)2
ΧΡΗΣΙΟΣ (κ.)*	51	4669	δ. Λεμεσόσθ 12)1 διά Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.)	67	1401	δ. Αμπιτζάν 9)2 διά Βραζιλίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.)	58	11765	δ. Παναμά 15)2 διά Ειρηνικόν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	δ. Βενετίαν 18)1 διά Πειραιά
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12191	δ. Λάγος 13)2 Ρ. 'Ιανέρον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	δ. Κολόμπο 26)2
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Τιμπλ Μπατζ 13)1 διά Χόθικ
ΔΡΗ (δ.)	66	41066	ε. Νιουμάι 21)2
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	δ. Κρίστομπαλ 12)2 διά 'Ιταλίαν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ε. Μομπάσαν 1)3
ΧΩΚ	76	10256	ε. Λάγος 9)2
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	ε. Νιαμάμ 4)1

## "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 ΤΩ ΝΟΜΩ:

'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ 'Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη	'Επί τής θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ Βοσπόρου 229, Νίκαια
---	---	---

Τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά /7 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ.

ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

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. PAPAS - 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



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 211136 KATS  
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920  
ADDRESS: IONIAS 211/213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9  
65181

AFTER HRS TEL. { 53064 - 846474  
843647 - 69392  
370491 - 53978 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 428

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1978

### The Banks and Shipping

There has been much discussion in the Greek press of late on the need to reorganise the banking system in this country so that it can better serve the credit requirements of the local money market.

We do not intend to join in this discussion but we would like to point out that any such reorganisation should take into account the requirements of shipping as well.

Shipping operations are international in scope and our operators are used to the speed and efficiency of foreign banks. They have no time to waste with archaic procedures and practices that have long since disappeared from the international banking scene.

We would like to see Greek shipping offices move their headquarters from London and New York to this country but such moves do not consist merely of transporting desks and files from one country to another. We should be able to serve all their requirements, for their own benefit and that of the national economy as well. For one thing, such facilities as seven-day notes and call accounts do not exist in this country.

We are pleased with ourselves when seamen and other workers abroad open foreign-exchange accounts in local banks and yet we do nothing to assist the movement of shipping capital which is handled entirely by foreign banks. The number of branches foreign banks have opened in Piraeus stand in mute evidence.

To paraphrase President Kennedy's saying: "We should not be asking what shipping can do for us but what we can do for shipping."

### The Genuine Link

The UNCTAD working committee set up during the last meeting of this organisation, with the participation of 43 countries, unanimously adopted a proposal to the effect that "free registry flags" had a deleterious effect on the development and competitiveness of the merchant fleets of other countries including the developing countries. The proposal also considered it necessary that there should be a genuine link between the ship and its port of registry according to the following criteria:

- Contribution of merchant shipping to the country's economy.
- The influence of shipping income and expenditures on the country's balance of payments.
- Employment of the country's nationals on its ships.
- The ship's ownership.

Finally, the working committee suggested that the matter should continue to be studied by UNCTAD with a view to ascertaining the ownership of ships registered under such flags and other details concerning their operation.

We are very much afraid that UNCTAD's study will not achieve anything more than

adding a new term to the greatest post-war shipping phenomenon the world has ever seen.

### The Crew Shortage

Our shipowners are now employing Korean crews. We are informed that they are first class. They are good seamen, quiet, disciplined and devoted to their work. Reports from Greek masters indicate they are the best of all Asiatic crews.

Japanese shipowners also employ Koreans

since they are cheaper than their own countrymen and one Japanese owner has manned seventeen of his ships completely with Korean complements from Master to deck boy.

Before we did, the British and the Norwegians were obliged to employ foreign crews. There are not enough recruits to fill the needs of their growing fleets. To a certain extent, the Norwegians have coped with the problem by resorting to more and more automation.

However, although it is easy to solve a crew shortage by employing foreigners, we feel that not enough has been done in this country to induce more youngsters to go to sea.

The danger with foreign crews is that we may reach a point where our ships are entirely manned by them and then what will become of "Greek" shipping?

### Bilateral Agreements

The reasons why we must conclude bilateral agreements with Asiatic and other countries to secure crews for our ships were explained fully by the Greek Shipowners' Association to the Ministry of Mercantile Marine. And it was stressed that there would be no question of depriving Greeks from their jobs. The Association even offered compensation for unemployed Greek seamen. Union fears that such agreements might jeopardise the interests of Greek seamen were therefore deemed groundless.

It is a fact that whether we like it or not we cannot avoid employing Asiatics on our ships just as the British do. And their employment through bilateral agreements is the best solution to the problem. There is no question also of "dehellenisation" since we already employ foreigners on our ships and none of them has so far lost its Greek character.

### Safe Anchorage

Following questions raised by British underwriters concerning the safety of the Kynosoura anchorage for laid-up ships, the Ministry of Mercantile Marine appointed a committee of experts to examine conditions at Kynosoura and in the bay of Keratsini. The committee has now reported that it considers these anchorages safe.

### Our Good Name

The good name of Greek shipping is being jeopardised by press reports that have recently been published foreign shipping journals.

According to these reports, some Greek owners, on the pretext of delayed payment of foreign charges or demurrage, have ordered their ships to sail from Nigeria or Persian Gulf ports and taken them to some small Greek island port where they have obtained court orders to settle their claims by selling

NEORION SHIPYARDS SYROS LTD.

### ANNOUNCEMENT

The management of Neorion Shipyards Syros Limited is in the very unpleasant position of announcing that the General Assembly of Shareholders yesterday decided to suspend its operation.

This decision was taken under the pressure of the hard reality that the company is no longer able to face the ever-increasing losses which it has suffered for years and which, until today, the shareholders were covering in the hope that the situation would improve in the future.

Unfortunately, the international crisis, and in particular the crisis in shipping and the ship repair and ship building industry, continues to worsen and the prospects for the future look very unfavourable.

Our competitor shipyards, such as the French and the Italian, only manage to survive because of generous government subsidies and other forms of assistance.

In the recent past, we succeeded to keep our shipyard in operation only by offering competitive prices with unrealistic discounts, which frequently resulted in losses, so as to cover a part of our running costs and ensure the continual employment for our workers. The continuation of this situation, however, now becomes impossible, mainly because of the well-known events of the last month, which were caused by a minority of the Yard workers who showed total disregard for the seriousness of a situation of which they were fully aware.

These facts, i.e. the unreasonable demands and provocative attitude of these people, convinced the shareholders that no understanding could be expected and that the prospects for the future held dangers of disaster.

These are, in a few words, the reasons which led the shareholders to take this decision.

The services which Neorion has offered to the economy of Syros, to the Cyclades islands and to the national economy in general, are well-known. It was our hope that this contribution would continue and grow. Unfortunately, this hope was denied.

NEORION SHIPYARDS SYROS LTD.

Hermoupolis, 3rd March 1978

## THE RULES OF TOVALOP

### INDEPENDENT TANKER OWNERS STRONGLY OPPOSE REVISION OF TOVALOP RULES PROPOSED BY MAJOR OIL COMPANIES.

The International Voluntary Organization for prevention of pollution of sea and harbour "TOVALOP" has a general meeting of the Shareholders on 20th March, 1978 to discuss the revision of the Rules of this Organization.

The powerful oil interest participating in TOVALOP are proposing revision of the Rules which intend to shift a great part of the cost of cleaning damages from oil spills caused by small tankers to the Shipowners.

The independent Shipowners associations around the world are strongly opposing to such revision of the Rules and they prefer to continue with existing Rules which are considered fair and reasonable.

The Union of Greek Shipowners Association recommended to their members to oppose this revision and try to amend the proposed Amendments and provide a coverage on a more just and equitable basis.

the ship's cargo. According to the same reports, Lloyd's agents who were sent hurriedly to Greece to investigate, discovered that fifteen ships were involved in such practices and that the cargoes of six had already been sold.

The reports add that the Salvage Association intends to take up the matter with the Greek Ministry of Justice and, with this object in view, has already consulted insurance associations and has been promised support by the Belgian association.

According to Lloyd's estimates, this practice seems likely to continue at the rate of one ship a week and that the value of the cargoes sold will reach sizable proportions. Part of these cargoes is insured in Persian

Gulf markets which reinsurance in London, which accounts for the anxiety shown by insurance circles in London.

Finally, the insurance men claim that they are informed of the fate of their insured cargoes long after they have been sold in Greece since the consignees in the Persian Gulf and in Nigeria are used to waiting for many months for delivery of their goods.

There is no doubt that these reports and the actions of the insurers will shake the confidence of shippers in Greek ships. The charges should be investigated and replies should be given to those who have expressed concern and this should be done quickly before any more damage is done to our reputation.

## THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus-based offices, during the past fortnight:

### SINGLE VOYAGE :

AGIA THALASSINI : 10,500 metric tons ferromanganese, Bombay to Rijeka, \$10.50 per mton fios, L/D 1000/800, dem. \$2,100 per day (March 10 - 20).

TRANSWORLD NAVIGATOR : 3,000 m. tons generals, Georgia to Marsa el Brega, \$46,000 lumpsum fios, 8 total days, dem.

\$1,500 per day (March 5 - 15).

KORMORANOS : 2,500 metric tons coke, Savona to Beirut, \$45,000 lumpsum fios, 9 total days, dem. \$1,350 per day (March 13 - 20).

ELENI K.: 4,200 metric tons flour in bags, 3 safe ports Greece to Alexandria, \$15 per mton fios, L/D 500/1000, dem. \$2,000 per day (March 15 - 16).

MOSKA : 3,700 metric tons min./max. bulk fertilizers, one safe port Lebanon to Alexandria, \$7.75 per mton fios, L/D 1000/1000, dem. \$0.35 per ton per day (March

4 - 10).

ISLAMI (Saudi flag) : Up to full cargo (3,000 dwt.) of citrus fruit, Morocco to Black Sea, \$52,500 lumpsum fios, 8 total days, dem. \$1,300 per day (early March).

CHRYSANTHI : 4,200 metric tons steel products, Piombino and Taranto to Beirut, \$12.75 per mton fios, 8 total days, dem. \$1,570 per day (March 12 - 20).

ANTONIS GIANIS : 4,000 metric tons bulk phosphates, Casablanca to Ancona, \$9 per mton fios, scale loading / 800 free out, dem. only at disport \$1,650 per day (early March).

FRANK : min. 4,325 metric tons steel rails, Workington to Mombasa, \$37 per mton fios and \$32 for any quantity in excess of 4,325 metric tons up to vessels dwcc, L/D 1000/1000, dem. \$2,500 per day (March 10 - 22).

AGIOS SPYRIDON : Up to about 2,400 cubic metres (abt 350 mtions) barracks mounted and dismantled, Genoa to La Guira, \$55 per cm., full liner terms, (March 16-25).

GOOD TRADER : 6,400 min./6,750 max. metric tons barley in bulk, one port out of F.G.B.A.E. to Fray Bentos (Uruguay), \$225, 500 lumpsum fios, 1,000 m.t. gross load / 1,000 m.t. discharge, dem. \$3,000 per day (March 1 - 14).

ELMANI : 8,500 metric tons bulk wheat, Nantes to Guadeloupe, \$16 per mton fios, L/D 3000/1000, dem. \$3,000 per day (March 6 - 8).

EUROSTAR : 18 - 19,000 metric tons cement in bags, plus deck cargo chopt, Constantza to Abu Dhabi, \$18.50 per mton fios, L/D 1000/700, dem. \$3,000 per day (March 6 - 16).

ELARKADIA : 5,750 metric tons (chopt, 6,500 metric tons) ferro alloys and pig iron, Salvador and Vitoria to 4 safe ports WCNA, \$36 basis 5,750 mtions and \$32.50 basis 6,500 mtions, L/D 1000 - 2000/1000, dem. \$2,500 per day (March 3 - 10).

NONI : 8,000 c.m. logs 50/50, San Pedro to 1 - 2 Morocco, \$15.75 per c.m. basis 1 discharge port and \$16 basis two discharge ports, L/D 900/900 c.m. dem. \$2,100 per day (March 5 - 14).

MANOS P.: 4,200 metric tons 50/50 bulk alumina, Conakry to Marseilles, \$15.75 per mton fios, 11 total days, dem. \$2,000 per day (March 6 - 10).

TASSOS N.: 6,000 metric tons 50/50 ferro alloys, Durban to Rotterdam, \$17.75 per mton fios, L/D 1250/1250, dem. \$2,000 per day (March 10 - 20).

### AROUND THE CLOCK SERVICE

CABLES: "PETROU"

# "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**

**PHONES: HOME 912832, OFFICE 912965 - 912960  
TELEX: 62119 PETRU VE**

**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,

VESSEL : 5,800 metric tons 500 more owners option bulk pig iron, Vitoria to 1 safe port U.S. Gulf not west of Galveston, \$16.50 per mton fiot, L/D 1500/1500, dem. \$2,500 per day (March 13 - 25).

ACROPOLIS : 7,600 metric tons 500 bagged cement, Braila or Galatz to Jeddah or Yenbo, \$17.50 per mton fios, L/D 200 PWH/700 PWD, dem. \$0.40 per mton per day (March 19 - 24).

#### TIME CHARTER :

ELPIS C.: 9,240 dwt., built 1957 (504,000 c.ft. bale, 13 knots on 20 tons ifo 1100' plus 2 tons d.o.) time charter trip, delivery APS Drepanon (March), redelivery DOP a west African port (duration 45 - 50 days), \$2,425 per day including overtime.

VESSEL (freedom type, built 1973) : Delivery Continents (March 1 - 20), 15-18 months trading, \$3,300 per day including overtime.

SILVER GLORY : 8,700 dwt. built 1956 (428,000 bale, abt 15 knots on 23 tons ifo 1500' plus 2 tons diesel oil) time charter trip, delivery Hamburg (March 5 - 10), redelivery West Africa (duration about 100 days), \$2,800 per day including overtime.

VIKI LAM : 4,420 dwt., built 1957 (225,000 c.ft. bale, 12 knots on 8.5 tons ifo 300' plus 1 ton diesel oil), time charter trip, delivery APS Marseilles (early March), redelivery Mombasa - Cape Town range via Cape (duration 45 - 50 days) \$1,900 per day including overtime.

PARTHENON : 3,567 dwt., built 1956 (215,000 c.ft. bale, 12 knots on 7 tons marine diesel oil), delivery Mombasa (March 1 - 10) redelivery Assab (local trading 4 - 6 weeks) \$1,500 per day including overtime.

HELLINORA : 1,930 dwt. (tweeniecker, built 1965, 78,000 c.ft. bale, abt 11 knots on 4 tons gasoil) delivery East Mediterranean (Feb. 28 - March 7), 3/3 months time chart-

er, \$950 per day including overtime.

VESSEL : 3,890 dwt. (tweeniecker, built 1955, 163,000 c.ft. bale, abt 13 knots on 9 tons ifo 1000' plus 1 ton diesel oil) delivery East Mediterranean (Feb. 13 - 18), 3/3/3 months time charter, \$1,470 per day including overtime.

VESSEL : 10,100 dwt. (built 1969, 426,000 c.ft. bale, abt 12 knots on 16 tons ifo 1000' plus 1.5 tons diesel oil), time charter trip, delivery WWR Singapore (March 1 - 3) via safe ports, redelivery DOP Alexandria

#### SOURCES :

Achaiki Naftiliaki S.A.  
Carras Liner Services S.A.  
Dalex (Brokers) S.A.  
GENPE Shipping S.A. Panama  
M. A. Hambury & Co.  
P. K. Kokoulidis & Co.  
Kallianis Shipping S.A.  
George A. Callitsis (Successors)  
Link Maritime Enterprises S.A.  
E. G. Loukedes  
Marbrokers S.A. Panama  
Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.  
Plessot Trading S.A. (A. Katikas)  
Prometheus Maritime Corp.  
C. Riganatos (Shipbrokers)  
Thenamaris Maritime Inc.  
United Shipbroking Ltd.

chop Mediterranean / Continent / Adriatic, \$2,250 per day including overtime.

ANEMOS : 4,400 dwt. (built 1970, 200,000 c.ft. bale, abt 12 knots on 9.5 tons diesel oil) delivery APS Bilbao, chop one safe port East Coast U.K. not northern than Humber river, chop APS Antwerp, one round voyage South America, chop second round voyage, redelivery DOP Venice/Hamburg range, \$2,000 per day including overtime, if delivery elsewhere than Bilbao charterers paying

extra \$4,000 (if delivery Bilbao April 1 - 8, otherwise April 1 - 10).

IONIAN SKY : 11,700 dwt. (built 1958, 581,558/545,880 c.ft. G/B, abt 12.5 knots on 13 tons ifo 1000' plus 1.5 tons diesel oil) time charter trip, delivery APS Le Havre (March 9 - 13) redelivery Nigeria - Duala range (duration 55 - 70 days), \$2,750 per day, including overtime.

GOOD MARINER : 11,173 dwt. (built '56, 14 knots on 25 tons ifo plus 2 tons diesel oil) delivery one safe port Italy or Bulgaria (March 7 - 12), time charter trip to West Africa, \$2,500 per day including overtime.

EUROWAVE : 12,949 dwt. (built 1958, 652,684/596,323 c.ft. G/B, 13 knots on 18 tons ifo plus 1.5 tons diesel oil) time charter trip, delivery APS Varna (March 15 - 19) redelivery DOP one safe port Continent/Mediterranean/Far East, \$2,600 per day including overtime.

#### ISTANBUL FIXTURES :

The following fixtures of Turkish tramp ships were effected by the Greek chartering agent S. D. Litopoulos of Istanbul, during January - February 1978:

m.s. "MARMARA" (built 1977) : 2600 CBM S S W 1000, Jany loading, Novorossisk/Molfetta, URSS/Italian terms, 10,000 lirettes per CBM.

m.s. "FERZAN KAPTANOGLU" (built 77) : 3000 CBM S S W 1000, Jany loading, Novorossisk/Palermo & Catania, URSS/Italian terms, \$13.25 per CBM.

m.s. "KAPTANOGLU" (built 1978) : 3400 CBM S S W 1000, March loading Novorossisk/Pozzuoli, URSS/Italian terms, \$12.30, (fixture fallen through cargo passed to URSS ship).

m.s. "SULEYMAN KAPTAN" (built 1969) : 1250 CBM S S W 1000, April loading, Novorossisk/Marsala, URSS/Italian terms, 11,500 lirettes, sub STEM.

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

NOTION ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ