

# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1978

Αρ. Φύλλου 1028/787

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΙΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1028) 787

ΠΕΙΡΑΙΕΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1978

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## ΕΡΓΟΝ ΣΩΤΗΡΙΑΣ

### ΔΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ημπορεῖ τις νὰ εἴπη ότι τὰ σχέδιον τῆς Ιντερκάργκο, τοῦ παροπλισμού δηλαδή τῶν 25 - 30 τοῦ ἑκατὸν τῆς χωρητικότητος τῶν φορτηγῶν 4.500 τόν. d.w. καὶ ἄνω, εὐρίσκει σύμφωνον τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὸν μέρικον τοῦδε διλοδοκτήσουν οἱ Σκανδινανοὶ καὶ οἱ τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐφοπλισταὶ ἔξεδηλωσαν τὸ ἀμεσον ἐνδιαφέρον των. Ἀπὸ δόλους κατενοήθη ὅτι χωρὶς τὴν Ισόροπον κατάστασιν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθῆκας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἡ κρίσις τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας θὰ ἐνταθῇ δὲν πρόκειται νὰ υποχωρήσῃ.

Αἱ συζητήσεις εἰς τὰς δοποίας προήλθεν ὁ ἀναλαδὼν τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ σχεδίου κ. Ἀντώνιος Χανδρῆς, τόσον ἐδῶ κατὰ τὰς δύο διασκέψις, ὅσον καὶ εἰς τὸ Λονδίνον, ὑπῆρχαν λίσιν ἔνθαρρυντικαὶ. Ἀπεφασίσθη ὅπως ὑποδάλουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὰς δηλώσεις τοῦ κατεχομένου παρ' ἐνὸς ἐκάστου τοννάκι καὶ δηλώσουν τὴν ἀποδοχὴν τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ.

Δύσκολον, δεβαίως, τὸ ἀναληφθὲν ἔργον, τὸ μόνον σωτήριον τῆς κρίσιμου κατοστάσεως καὶ θὰ χρειασθῇ ὅλη ἡ πίστις καὶ ὁ ἐνθουσιασμὸς τοῦ ἀναλαδόντος τὴν πρωτοβουλίαν Προεδρείου τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἀχθῇ εἰς πέρας. Καὶ τὸ οὕτον πέρας θὰ σημάνῃ τὴν σωτηρίαν τῆς Ναυτιλίας μας.

\* \* \*

Εἰς τὰ πλαίσια τῶν γενικωτέρων προσπειθῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἐπραγματοποιήθη τὴν 23ην Μαρτίου εἰς τὸ Εύγενίδειον "Ιδρυμα, εὑρεῖσαν σύσκεψις τῶν μελών τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, μὲ ἀντικείμενον τὴν πρότασιν τοῦ πρεδρού τῆς Ἐνώσεως, κ. Ἀντ. Χανδρῆ, περὶ ὁμαδικού παροπλισμοῦ ἐνὸς ποσοστοῦ τῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἐλπίζεται ὅτι θὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὴν ἄγοράν τὸ πλεονάζον τοννάκι καὶ θὰ ἀναγκασθούν οἱ ναυλωταὶ νὰ καταδέλλουν υψηλοτέρους ναύλους ἐπιτρέποντας εἰς τοὺς πλοιοκτήτες, ἀν μή τι ἀλλο, νὰ ἀνταπεξέλθουν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των.

Κατὰ τὴν σύσκεψιν ὅμιλοσαν οἱ κ. A. Δεπάστας, ἐκ μέρους τοῦ Οίκου I. K. Καρρᾶ, Ἀχ. Χαλκούνης, Γ. Δρακόπουλος, Α. Λευός καὶ ὁ δικιγόρος κ. Γ. Δανιόλος, ἡκολούθησε δὲ διαλογικὴ συζήτησις μεταξὺ τῶν μελών τῆς Ἐνώσεως καὶ τοῦ Προεδρείου.

Διεπιστώθη ὅτι ἔνας μεγάλος ἀριθμός

ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων τοῦ ἐξωτερικοῦ ἔχουν ἀποδεχθῆ τὴν ἐλληνικὴν πρότασιν. Ὡς ἐκ τούτου, ἀπεφασίσθη ὅπως προγραμματισθῇ μία νέα σύσκεψις εἰς τὸ ἐξωτερικόν, μὲ συμμετοχὴν ὅσον τὸ δυνατὸν περισσοτέρων ἔντικων ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων. Συνεστήθη, ἐπίσης, ὅπως καταδέλθουν προσπάθειαὶ ἵνα ἀποδεχθοῦν τὸ σχῆμα αὐτὸ καὶ οἱ Βρετανοὶ ἐφοπλισταί.

### ΚΑΙ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἰδέα τοῦ ἐθελοτικοῦ παροπλισμοῦ εἶχεν εὐρεῖαν ἀπήχησιν μεταξὺ τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν μεγάλων δεξ/πλοίων. Κατὰ τὸ πρόσφατον γενικὸν συνέδριον τῆς "Ιντερτάνκο", εἰς τὸ Ηστμπορον τῆς Βρετανίας, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἔθεσαν ἐπὶ τάπτων τὸ θέμα αὐτὸ προτείνοντες τὴν σύστασιν ἐνὸς φορέως, στόχος τοῦ ὅποιου θὰ είναι ἡ τεχνητὴ ἀλάττωσις τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Πέραν τῶν Σκανδινανῶν, τὴν πρότασιν αὐτῆς ὑπεστήριξαν, κατ' ἄρχην, οἱ πλοιοκτῆται τῆς Ιαπωνίας, τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ τῆς Ἐλλάδος.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν συνεστήθη ὅτι ταῦτα τοῦ Ιντερνάσιοναλ Τάνκερ Σέρβισες, ὡς ὅποιος θὰ ναυλώσῃ τυπικῶς ἀπαντα τὰ ἄνω τῶν 200.000 τόν. d.w. δεξαιρεύοντος τῶν ἐφοπλιστῶν ποὺ θὰ συμμετέχουν εἰς αὐτῆν. "Υπολογίζοντας ὅτι ἔνα τάνκερ τοῦ μεγέθους αὐτοῦ καλύπτει τὰς δαπάνας του μὲ ναυλωσιν εἰς τὰς 28 περίπου μονάδας τῆς κλίμακος Γουόρλντσειλ, ή Ι.Τ.Σ. δὲν θὰ ὑπονολώνται τὰ ὑπὸ τὴν δισειρίσιν τῆς σκάφη εἰς τὰς ἑταῖρις πετρελαίου εἰμὴ μόνον ἐὰν προσφέρεται ναύλος ἄνω τῶν 30 μονάδων τῆς κλίμακος.

Διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ σκοπόν της ἡ "Ιντερνάσιοναλ Τάνκερ Σέρβισες", θὰ πρέπει νὰ συγκεντρώσῃ, κατ' ἀλάττωσιν, χωρητικότητα ἀνά τῶν 40 ἑκατομ. τόν. d.w. "Ηδη οἱ Σκανδινανοὶ διαθέτουν εἰς τὴν ἑταῖριν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 21 περίπου ἑκατομ. τόν. d.w., ώστε μὲ τὴν ὑποστήριξιν ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Ἐλλάδος καὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ εἶναι δυνατὸν νὰ συγκεντρωθῇ ἡ ἀνωτέρω χωρητικότης.

Πιθανὴ ἔδρα τῆς νέας ἑταῖρίας, ήτις θὰ διοικηταὶ ὑπὸ ἐπιτροπῆς μετεχόντων πλοιοκτητῶν, εἶναι ή "Ολλανδία.

"Ἐάν, τελικῶς, λειτουργήσῃ ἡ Ι.Τ.Σ., ἀπὸ τὰ ἔσοδα ἐκ τῆς ναυλώσεως τῶν δεξαιρεύοντος εἰς τὰς ἑταῖρις πετρελαίους θὰ καταδέλλῃ εἰς τὸν πλοιοκτήτην τὸν ναύλον δόστις ἀπαιτεῖται διὰ νὰ καλύψῃ τὰς δαπάνας του. Ἐπίσης, θὰ δίδῃ εἰς αὐτὸν ὡς κέρ-

δος τὸ 25% τῆς διαφορᾶς τοῦ ναύλου, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον θὰ κατανέμεται μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ὅποιων τὰ τάνκερς ἔχει ναύλωσειν ἢ ἑταῖρία.

Βεβαίως, ἐὰν αἱ ἑταῖρις πετρελαίους ἐπιθυμοῦν, δύνανται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν δημιουργητικούμενην ἔλειψιν χωρητικότητος εὐλόγως, διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ χρονοναυλωμένων τάνκερς, τὰ ὅποια τώρα κινοῦν μὲ μειωμένην ταχύτητα.

"Ἀλλὰ πιστεύεται ὅτι δὲν θὰ σπεύσουν εἰς τὸ μέρον αὐτὸ πρὶν οἱ ναύλοι τῶν VLCCs φθάσουν τὰς 30 - 35 μονάδας τῆς κλίμακος. Αὐτὸς δὲ ἀκριβῶς είναι ὁ στόχος τῆς Ι.Τ.Σ. —γὰ φθάσουν οἱ ναύλοι εἰς τὰ 30 - 32 τῆς κλίμακος χωρὶς νὰ αὐξηθοῦν αἱ ταχύτητες.

"Ο πρόδρος τῆς «'Ιντερτάνκο», κ. "Ερλιγκ Νέες, παρέσχεν ἡδη ἀνεπισήμου τὸν ὑποστήριξιν τού εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου, ἐκφράζων τὴν πεποιθήσιν ὅτι συντόμως θὰ καταστῆ πραγματικότης.

Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς «'Ιντερτάνκο», αἱ ζημιὲς τῶν ἰδιοκτητῶν δεξαιρεύοπλοίων ἀνήλθουν τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 450 ἑκατόμ. δολλάρια, ἐνῷ ἐφέτος ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν τὰ 750 ἑκατομ. δολλάρια, ἐὰν δὲν δελτιωθῇ ἡ ἀγορά. "Οι ἀποτέλεσμα, πολλαὶ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρις διαχειρίζομεναι στόλους δεξαιμενοπλοίων θὰ διηγηθοῦν εἰς τριχεωπίαν.

Πάντως, μολονότι τὸ σχέδιον ἔτυχε τῆς γενικῆς ἐπιδοκιμασίας τῶν ἰδιοτῶν πλοιοκτητῶν τάνκερ, ἀπομένει νὰ ἴδωμεν ποιῶσι θὰ είναι αἱ ἀπειδράσεις τῶν ἑταῖρων πετρελαίου εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὑπόσιαν ἡ «'Ιντερνάσιοναλ Τάνκερ Σέρβισες» συγκεντρώσας ἀρκετὸν τοννάκι καὶ κατορθώσαν νὰ δημιουργήσῃ τεχνητὴν ἔλειψιν χωρητικότητος εἰς τὴν ἀγοράν.

### ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

"Η ὑπόθεσις τῆς ρυθμίσεως τῶν ἑλληνικῶν ναυπηγηκινῶν διερειλόν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν, παρὰ τὰς πρώτας δυσχερείας, ἐπ' οὐδεὶν λόγῳ πρέπει γὰλ κλείσῃ. Τὸ μέγεθος τῶν διακινεύομένων ἔθιγκινῶν ναυτιλιακῶν συμφερότων μῆς ὑποχρεώνει γὰλ ἐπανέλθωσιν. "Η Ελληνηρύθρης Ναυτιλία, διπλωσίας καὶ ηδησίας, εἰς δολλάρια, καλεῖται γὰλ ἔχυπηρετήση δάνεια συγαφίεντα εἰς τὸ κατακορύψων ἐγ τῷ μεταξὺ ὑπερτιμήσην γιέν. "Τηγενθυμίζεται ὅτι η Ιαπωνία τοῦ δολλαρίου ἀπὸ 292 γιέν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1977, κυμαίγεται σήμερον

περίπου είς τα 230 γιένες. Έτσι δὲ προστεθούν καὶ αἱ συνθῆκαι τῆς γυναικορᾶς, ἔχει κανεὶς πρὸ ὀφθαλμῶν μίαν πλήρη εἰκόνα τῆς αὐτόχρημα δυσχεροῦς θέσεως, εἰς τὴν ὅποιαν ἔχουν περιέλθει τὰ ὄφελογα πλοῖα.

Εὔθὺς ἀμέσως εἰς σειράν ἐκ τεσσάρων σημειωμάτων πυραθέτοιεν τὰς γεωτέρας ἔξελίζεις τῶν ἑλληνικῶν προσπαθειῶν ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ διατυπώγομεν μερικὰς σκέψεις ἐπὶ τῶν περιτέρω ἐνεργειῶν.

### Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΑΡΝΗΣΙΣ

Ὦντες εἴχομεν γράψεις εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος, ἀνεμένετο ἀρνητικὴ ιαπωνικὴ ἀπάντησις εἰς τὸ ἑλληνικὸν αἴτημα περὶ διετοῦς χρεωστασίου τῶν ὄφειλῶν ἐκ ναυπηγικῶν συμβολαίων.

"Ηδη ὁ κ. Χιροτάρο Νεμότο, γενικὸς διευθυντὴς τῶν μεγάλων ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα, εἰς συνέντευξιν Τύπου δοθεῖσαν προσφάτως εἰς Τόκιο, ἀνεκοίνωσεν ὃτι ἡ "Ἐνωσης Ἰαπωνῶν Ναυπηγῶν ἀπέρριψε τὴν αἴτησιν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ δειτίσιν τῶν ὅρων τῶν ναυπηγικῶν τῶν παραγγελῶν.

Εἰδικότερον, κατὰ τὸν κ. Νεμότο, οἱ "Ἐλληνες ἔζητησαν τὴν λῆψιν μέτρων ὅπως ἡ μείωσις τῶν τιμῶν, πρωτίστως διὰ πλοία τὰ ὄποια ἔχουν ἥδη παραγγελθῆ, τὴν τροποποίησιν τῶν ὅρων πληρομῆς καὶ τὴν ἀναβολὴν τῆς παραδόσεως τῶν πλοίων.

Ἐπισημαίνομεν τὰ ἀκόλουθα κύρια σημεῖα τῆς δοθείσης συνεντεύξεως διὰ τὴν συναγωγὴν ἐνδιαφερόντων συμπερασμάτων κατὰ τοὺς περαιτέρω χειρισμούς τοῦ θέματος. Συμφώνως πρὸς τὰ λεχθέντα ὑπὸ τοῦ κ. Νεμότο :

α) Τὸ Τόκιο πρέπει νὰ παρέσχῃ διευκόλυνσεις εἰς τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς διὰ νὰ προλάβῃ ἀκυρώσεις ἐκκρεμουσῶν νέων παραγγελιῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ.

β) Παρόμοιαι πρὸς τὸν "Ἐλληνας αἴτησις συρρέουν καὶ ἀπὸ ἄλλους ξένους ἐφοπλιστὰς.

γ) Ἀπεκάλυψεν ὅτι περισσότεροι ἀπὸ τὰς ἡμίσεις παραγγελίας τοῦ διδύλιου παραγγελιῶν τῆς Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα διὰ μερικὴ σκάψη τῆς σειρᾶς 100 F ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν, ἀποτελοῦν ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι ζητοῦν περιποτάς τιμῶν, καθυστερήσεις παραδοσῶν ἢ ἀκυρώσεις.

δ) Διὸς νὰ μὴ διαφύγουν αἱ νέαι παραγγελίαι, τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα δὲν ἔχουν ἀλλην ἐκλογὴν εἰμὴ νὰ συμφωνήσουν, ὅπως διαμοιρασθοῦν μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὰς ἀναμενομένας ζημιὰς ἐπὶ τῆς διάσεως 50 - 50 ἢ νὰ καθυστερήσουν τὰς παραδόσεις ἢ νὰ προδοῦν εἰς ἔτερας παραχωρήσεις.

ε) Οἱ τιθέμενοι δανεισκοὶ ὅροι τῆς Ἰαπωνικῆς Τραπέζης Ἐξαγωγῶν - Εἰσαγωγῶν δὲν εἶναι καθόλου ἐλκυστικοὶ διὰ τοὺς ξένους.

στ) Προέτρεψε τὴν Ἰαπωνικὴν Κυβέρνησιν ὅπως παράσχῃ εἰς τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς εὐνοϊκωτέρους ὄρους διὰ τὰς νέας παραγγελίας.

### ΟΦΕΙΛΑΙ ΚΑΙ ΟΟΣΑ

Ἐάν, λοιπόν, καταδειχθῇ ὅτι αἱ ιαπωνικαὶ ἀντιρρήσεις εὐρίσκουν, παρ' Ἐλπίδα, κάποιον ἔρεισμα εἰς τὴν συμφωνίαν τοῦ ΟΟΣΑ, διὰ νὰ μὴν ἰκανοποιήσουν τὸ ἑλληνικὸν αἴτημα περὶ χρεωστασίου, πάλιν δύνανται νὰ ὑποστηρίχουν πολλὰ ἀκόμη ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

"Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως,

κάθε ἄλλο ἀπὸ "εταμποῦ" ἔχουν ἀποδειχθῆαι ἀποφάσεις τοῦ ΟΟΣΑ. Ἡ συμμόρφωσις γίνεται, οὐχὶ σπανίως, μόνον ἐφόδον δὲν θίγονται σοβαρὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα τῶν μεγάλων, διότι πάντοτε θὰ εὐρεθῇ ἡ φόρμουλα ποὺ θὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἀπόκλισιν.

Εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα, ὅπου ἡ παγκόσμιος κρίσις ἔχει ὑπερβῆ καὶ τὴν πλέον τολμηρὰν φαντασίαν, τὰ πράγματα εἰναι ἀκόμη χειρότερα. Δυστοκία εἰς τὴν λῆψιν ἀποτελεσματικῶν μέτρων, ἀμφιθίσταις ὡς πρὸς τὴν συμμόρφωσιν εἰς αὐτά. Χαρακτηριστική εἶναι ἡ δραδύτης τοῦ ἔργου τῆς Ομάδος Ἐργασίας ὑπὸ ἀριθμ. 6 τοῦ ΟΟΣΑ διὰ ἀνταλλαγὴν ἀπόφεων ἐπὶ τῶν μέτρων, ληφθέντων ἡ ληφθσομένων ὑπὸ τῶν χωρῶν-μελῶν εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα. Δύο φοράς συνήλθεν ἐντὸς τοῦ 1978 ἡ Ομάριος. Κατὰ τὴν πρώτην, γενομένην εἰς Παρισίους τὴν 16ην καὶ 17ην Ἰανουαρίου ἐξε., ἡ Ἰαπωνία ἡρήθη τὴν λῆψιν νέων μέτρων διὰ τὴν μέρισμαν τῆς συμμετοχῆς της εἰς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν παραγωγὴν.

"Άλλα καὶ τὸ δευτέρον θέμα τῆς ἡμερησίας διατάξεως, μία ὀλλανδικὴ πρότασις ἐπὶ τοῦ ὅρου ὑπὸ ἀριθμ. 6 τῆς Συμφωνίας τοῦ ΟΟΣΑ διὰ τὰς ναυπηγήσεις, παρεπέμψη διά. περαιτέρω μελέτην.

"Αναμένουμεν τὰ ἀποτελέσματα τῆς δευτέρας συσκέψεως τῆς Ομάδος Ἐργασίας, ἡ ὁποία συνήλθεν κατ' αὐτὰς ὁμοίως εἰς Παρισίους.

Τέλος, θέμα δανείων ἔθεσαν ἐπισήμως καὶ αἱ ἀναπτυσσόμεναι χώραι, διὰ τὰς δανειακὰς τῶν ὑποχρέωσεις πρὸς τὰς βιομηχανικὰς χώρας. Σχετικὴ συζήτησις ἔγενετο εἰς τὴν ὑπουργικὴν συνάπτησιν τῆς "Οὖνκταντ", κατὰ τὸν λίξαντα μῆνα (Μάρτιον) εἰς Γενεύην, ἀνεψιῶς ἀποτελέσματος. Διαφωνίαι ἀνέφυσαν ἐπὶ τῆς διαδικασίας, δηλαδὴ αἱ πλούσιαι χώραι ὑπεστήριξαν ὅτι ἀντὶ γενικῆς διεθνοῦς ρυθμίσεως, πρέπει ἀκόστη ἀναπτυσσομένη χώρα νὰ συνενοψθῇ μὲ τοὺς πιστωτὰς τῆς κεχωρισμένως. Αὐτὸς γράφεται ὡς ἐνδεικτικὸν τοῦ κρατούντος διεθνοῦς κλίματος καὶ διότι ἡ Ἐλλὰς καίτοι μετέχουσα τοῦ ΟΟΣΑ, δὲν ἔπαισεν νὰ είναι χώρα ἀναπτυσσομένη.

"Ἐὰν λοιπὸν ἐπιβεβαιωθῇ, ὅτι ὅντως αἱ ιαπωνικαὶ ἀντιρρήσεις διὰ τὴν ἰκανοποίησιν τοῦ μετρισταθοῦς αἴτηματος τῶν Ἐλλήνων, ἔχουν ἔρεισμα εἰς τὰ περιοριστικὰ μέτρα τοῦ ΟΟΣΑ, οὐδὲν ἐμποδίζει τὴν Ἐλλάδα ὅπως ζητήσῃ τὴν συγκατάθεσιν τοῦ ΟΟΣΑ διὰ τὸν εὐνοϊκῶτερον διακανονισμὸν γεγενημένων ὄφειλῶν.

"Ἐὰν δὲν εἴπεις, ὅτι ἡ ἀρνητικὴ ἀπάντησις, οὐδεμίας σχέσιν ἔχει μὲ τὸν ΟΟΣΑ, ἀλλ' ἀπὸλογεῖται ἀπόφεων ἀμιγῆς ιαπωνικῆς χώρας. Σχετικὴ συζήτησις ἔγενετο εἰς τὸν "Ἐλληνας αἴτημα περὶ χρεωστασίου, πάλιν δύνανται νὰ ὑποστηρίχουν πολλὰ ἀκόμη ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

### ΑΙ ΠΑΛΑΙΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ

"Ἐγκυροι διεθνεῖς παρατηρηταὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν συνέντευξιν τοῦ κ. Νεμότο καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὰ ὅσα εἶπεν σύντος διὰ τοὺς μὴ ἐλκυστικοὺς δανειστικοὺς ὄρους τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων, τοὺς τιθεμένους παρὰ τῆς Ιαπωνικῆς Τραπέζης Ἐξαγωγῶν - Εἰσαγωγῶν, ἐπεοντάντος ὅτι ὁ Ἰαπωνίας αὐτὸς δὲν ὑπέδειξε καὶ τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὅποιον ηδύνατο νὰ ἐνεργήσῃ ἡ ἐν λόγῳ Τράπεζα, χωρὶς νὰ παραδῷ τὴν "συμφωνίαν κυρίων" τοῦ ΟΟΣΑ ἐπὶ τῶν ἐξαγωγικῶν πιστώσεων. Προσέθεται δέ, μάλιστα, ὅτι εἰς τὰς περισσότερας τῶν νέων ναυπηγήσεων, ἀναφέρονται μάλιστα ἀποκλειστικῶς τοὺς "Ἐλληνας, παραχωρεῖται τὸ μέγιστον τῶν ἐπιτρέπομένων ὄριων τόσον εἰς τὸ ποσοστὸν κρη-



## 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

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



## ΣΤΙΓΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ

ριερς. Τὸ παρελθόν ἔτος, ἐπὶ παραδείγματι, ἔνα νεότευκτον σοῦπερ-τάνκερ ἐπωλήθη ὀντὶ 40 ἑκατόμ. δολλαρίων, ἡ τιμὴ δὲ αὐτῆς ἕκαλυπτε μόλις τὰ δύο τρίτα τῆς ναυπηγικῆς του ἀξίας. Πλέον χαρακτηριστική εἶναι ἡ πώλησις ἐνὸς VLCC ἐπταστούς ἡλικίας εἰς τὸ ἑκατόμ. δολλαρίων.

Οὕτω, ἐνῷ τὰ προηγούμενα ἔτη οἱ πλοιοκτήται ήδηναντο νὰ ἀποκτήσουν ρευστότητα διὰ τῆς ἐκποιήσεως τῶν πολαιστέρων σκαφῶν των, τώρα ἔστω καὶ ἐδὲ πωλήσουν νεότευκτα δὲν λαμβάνουν οὔτε τὴν ναυπηγικήν των ἀξίαν.

Τοῦτο ίσχύει ιδιαιτέρως εἰς τὰς περιπτώσεις ὅπου παρηγγέλθησαν μεγάλα καὶ ἀκριβὰ σκάφη, ὡς τὰ ύγραεριοφόρα, ἀτινα ἐκόστισαν τεράστια ποσὰ διὰ νὰ κατασκευασθοῦν καὶ παροπλισθοῦν εὐθὺς μετὰ τὴν παραλαβὴν των.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι θὰ αὐξάνουν δισημέραι αἱ ἑταῖριαι αἱ ὄποιαι ἔχουν οἰκονομικά δυσχερείας, μεταξὺ δὲ αὐτῶν θὰ περιλαμβάνωνται καὶ γνωστὰ ὀνόματα.

Οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοτλοίων φαίνεται ὅτι θὰ διατηρηθοῦν εἰς τὰ κατώτατα ἐπιπέδα ἐπὶ μακρόν, ἐνῷ διὰ τὰ σκάφη ἔντονος φορτίων δὲν προβλέπεται ἀξιόλογος δελτίωσις ἐντὸς τοῦ ἔτους.

Μόνη διέξοδος αἱ διαλύσεις. "Ηδη ἥρχισεν ἡ ἐκποίησις τῶν σοῦπερ-τάνκερς τῆς πρώτης γενεᾶς, 10ετοῦς μόλις ἡλικίας.

## ΕΠΙΤΕΙΝΕΤΑΙ Ο ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ

Αἱ Εὐρωπαϊκαὶ κυβερνήσεις ἐπιχορηγούν τῷρα τὰ νεότευκτα πλοῖα εἰς τοιαύτην ἔκτασιν ὥστε ἔνα σκάφος τὸ ὄποιον κοστίζει 8 ἑκατ., λιρῶν Ἀγγλίας δύναται οὔσιαστικῶς νὰ ὄγρασθῇ ἀπὸ τὰ Σύνηδρα ναυπηγεία πρὸς 4,4 ἑκατ., εἰς τὴν Νορβηγίαν πρὸς 4,9 ἑκατ., εἰς τὴν Βρετανίαν 5,5 ἑκατ. καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν 5,8 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας, λέγουν οἱ Λάμπερτ Μπρόδερς.

Τὰ διάφορα προστατευτικά μέτρα, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν πλεονάζουσα χωρητικότητα, λόγῳ τῆς συστολῆς τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, συμβάλλουν εἰς τὴν κάθετον πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. "Ἐνας πλοιοκτήτης δότις ἡγόρασεν ἔνα Σετούς ἡλικίας μπάλας καρρέρ τὸ 1975 πρὸς 4 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας, θὰ εἶναι τυχηρὸς ἐὰν δυνηθῇ νὰ τὸ πώληση σήμερον εἰς τὸ ημισύ τῆς τιμῆς αὐτῆς.

Τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα κατατάσσονται σήμερον εἰς τὴν τετάρτην θέσιν παγκοσμίων ἀπὸ ἀπόφεως παραγγελιῶν, ἀλλ' οἱ Λάμπερτ ὑπολογίζουν ὅτι ἐπὶ ἀξίας 168 ἑκατ. λιρῶν τῆς Πολωνικῆς καὶ τῆς Ινδικῆς παραγγελίας, τὸ χαριστικὸν στοιχεῖον (κρατική ἐπιχείρησης, πλέον δοκίμεια) ἀντιστοιχεῖ εἰς 81 ἑκατ. λιρῶν, ἥτοι 48%.

«Αἱ Εὐρωπαϊκαὶ κυβερνήσεις» ἐπιστηματικούν οἱ Λάμπερτ Μπρόδερς, «ἐνῷ ἐπιδεικτικῶς ὑποστηρίζουν, μέσω τῆς EOK καὶ τοῦ ΟΟΣΑ τὴν πολιτικήν τῆς ἐλέγχομένης συστολῆς τοῦ τοννά, εὐθυγραμμιζόμενα μὲ τὰς μακροχρονίους ἀνάγκας τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας εἰς νεότευκτα πλοῖα, δὲν ἀργούν ἀνεκμετάλλευτον εύκαιριαν νὰ κερδί-

σουν, ὑπὸ οἰονδόποτε πρόσχημα, νέας παραγγελίας διὰ τὰ ναυπηγεῖα τῶν, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι πρόκειται περὶ προσωρινῶν μέτρων κατὰ τῆς κρίσεως.

» Διὸ τῆς προσανήσεως τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος, καθυστεροῦν τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἰσορροπίαν, συμπιέζουν τὰς τιμὰς τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν καὶ τοὺς ναυάλους, περιορίζουν τὰ κέρδη τῆς Ναυτιλίας καὶ γενικῶς ἀποσταθεροποιοῦν καὶ ἀλλιώνουν τὸν ἐμπορικὸν χαρακτήρα τοῦ ναυτιλιακοῦ περιβάλλοντος, περιλαμβανομένων τῶν Τραπεζών, τῶν ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν, τῶν ναυλομεσιτῶν, τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ ἀκόμη τῆς ναυτικῆς μηχανολογίας».

## ΒΡΑΔΕΙΑ Η ΑΝΑΚΑΜΨΙΣ

«Ἡ ἀνάκαμψις ἀπὸ τὴν παροῦσαν ναυτιλιακὴν κρίσιν θὰ εἶναι ἀναποφεύκτως βραδεῖα, παραπτεῖ εἰς τὴν τελευταίαν ἔκθεσίν του ἐπὶ τῶν ἀγοραπωλησιῶν μεταχειρισμένων πλοίων τὸ γνωστὸν ναυλομεσιτικὸν γραφεῖον τοῦ Λονδίου "Εγκαρ Φόρεστερ.

Πρὸς τὸ παρὸν, ὑπάρχει πλεθωρισμὸς χωρητικότητος παγκοσμίως, ἀλλ' αἱ φυσικαὶ οἰκονομικαὶ διαδικασίαι, αἵτινες θὰ ἐπιφέρουν τὴν ἰσορροπίαν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἔχουν ηδη τεθῆ ἐν κινήσει.

Ἐνῷ πειρούζεται η ναυπηγεία παραγωγὴ καὶ αὐξάνει ὁ ρυθμὸς τῶν διαλύσεων, ἡ ἐκλεκτικότητα τῶν ναυλωτῶν σημαίνει ὅτι πολλὲ ἐπὶ τῶν παρωπισμένων σκαφῶν οὐδέποτε θὰ ἐπανέλθουν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Τὰ διάφορα προγράμματα περὶ τεχνητῆς μειώσεως τῆς χωρητικότητος εἶναι ἀμφίβολον νὰ ἐπιτύχουν. «Ἡ οὐσιαστικὴ συστολὴ τοῦ τοννά, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἐπάνοδον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα, εἶναι ἡ μόνη θετικὴ ὁδὸς πρὸς τὴν σταθερότητα.

## ΕΠΤΑ Η ΟΚΤΑ

Εἰς σχόλιον του πρὸς τὸν Τύπον ὁ σημερινὸς ἴδιοκτήτης τοῦ συγκροτήματος τῆς B & W κ. Νίλσεν, ἐνῷ φαίνεται αἰσιόδοξος ὡς πρὸς τὰς προσπτικὰς τοῦ συγκροτήματός του, ἔξεδήλωσε μεγάλην ἀπαισιοδοξίαν ὃς πρὸς τὸ μέλλον τῆς ναυπηγοδιμηχνίαν.

Κατ' αὐτὸν ἡ κρίσις εἶς τὴν παγκόσμιον διομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν, θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ πολλὲς ἀκόμη ἔτη, ἵσως ἐπτὰ ἢ ὅκτες. Τοῦτο φυσικά θὰ ἐπιφέρει μίαν ἀνυπόλογην στήσιμην τῆς ηγεμονίας τῆς 22ας Φεβρουαρίου, ἔγινε γνωστό ὅτι θὰ αὐξάνετο τὸ ἀσφαλιστρὸν ποσού τοῦ φορτίου γιὰ τὰ ὑπερήλικα πλοῖα καὶ μὲ πλέον ἐπιβαρύνεις γιὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία.

«Ἔστις πληροφορούμε ὅτι μάθαμε γιὰ ἐπικείμενες ἀλλαγές στὰ ποσοστά ἀσφαλιστικῶν φορτίων γιὰ πλοῖα πολαιστέρων τῶν δεκαπέτες ἐπών καὶ κυρίως γιὰ πλοῖα διαφόρων σηματιῶν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ἑλληνικῆς.

Τοῦτο ἔχει ιδιαίτερη σημασία σὲ μακροπρόθεμους προγραμματισμούς, δῆπος συνθίζεται κατὰ τὸν δρόον τοῦ ναυλοσυμφώνου νὰ πληρώνουν οἱ πλοιοκτῆτες τὶς πρόσθετες αὐτὲς ἐπιβαρύνσεις.

Οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλιστές" ἔχουν ηδη ὑποστεῖ διάφορες ἐπιβαρύνσεις καὶ δῆπος εἶναι γνωστὸν μὲ τὴν σχετικὴ ἀνακόνιση τῆς 22ας Φεβρουαρίου, ἔγινε γνωστό ὅτι θὰ αὐξάνετο τὸ ἀσφαλιστρὸν ποσού τοῦ φορτίου γιὰ τὰ ὑπερήλικα πλοῖα καὶ μὲ πλέον ἐπιβαρύνεις γιὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία.

«Οπως ἔρετε εἶναι λογικό γιὰ τοὺς πλοιοκτήτες νὰ πληρώνουν ἐπὶ πλέον ἀσφαλιστρα, γιὰ ἀσφαλιστρὸν φορτίου, ἐφόσον δῆμως οἱ δροὶ αὐτοὶ συμπεριλαμβάνονται στὸ ναυλοσύνων.

Προτείνουμε γιὰ λόγους προστασίας, μέσω τῶν μειονῶν (μπρόκερς) νὰ ὑποβάλλονται διαμαρτυρίες γιὰ τὶς περιπτώσεις ποὺ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖα θὰ υφίστανται ποινὲς ἀνάλογες μὲ αὐτὲς ποὺ υφίστανται πλοῖα ὑπὸ σημαίᾳ Κοσταρίκας, Σομαλίας κλπ. Οἱ διαμαρτυρίες αὐτές θὰ πρέπει νὰ ὑποβληθοῦν πρὶν ἀπὸ τὶς 24 Μαρτίου, ὅπότε καὶ λήγει τὸ συνέδριο τῶν ἀσφαλιστικῶν πρακτόρων.

«Ἐνθερμασμένοι προτρέπουμε νὰ ὑπογραμμίστε μὲ τέλεξ ἢ μὲ τηλεγράφημα στους πράκτορες σας δῆτι ἡ Ἑλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ "Ενωση" δὲν εἶναι διατεθειμένη νὰ ἀποδεκχθῇ αὐτές τὶς ἀποφάσεις.»

«Ἐξ ὅλου η E.E.E. προτείνει στὰ μέλη της νὰ στείλουν στοὺς μεσίτες τους —οἱ ὄποιοι θὰ ἐνεργήσουν διὰ λογαριασμόν των —τὸ κατατέρων κείμενον:

«Διαμαρτυρόμεθα ἔντονα γιὰ τὶς προτεινόμενες ἀπόφεως ἐπιβαρύνσεις, ποὺ δὲν ἐπηρέζουν μόνο τὰ ἀσφαλιστρα τῶν ἡλικίας πάνω απὸ δεκαπέτες ἐπών πλοίων, ἀλλὰ καὶ γενικότερα τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖα, ποὺ κατατάσσονται στὴν ίδια καπηγορία τῶν πλοίων Κοσταρίκας, Δομινικανῆς Δημοκρατίας, Σομαλίας κ.α.»

Τοῦτο ἀποτελεῖ ἀδέμιτη διάκριση σὲ βάρος τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοίων, γιὰ τὴν δῆμον διαμαρτυρόμεθα ἔντονα καὶ παρακαλοῦμε νὰ ἀποσυρθοῦν ἢ νὰ μεταβληθοῦν τὰ προτεινόμενα μέτρα.»

## ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ

Αὐτή ἡ Μεσογειακή λεγομένη Ναυτιλία, ἡ μικρά, μὲ τὰ σκάφη τῶν 4.500 τόννων καὶ κάτω, οὐδέποτε ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον κρατικῆς τίνος μερίμνης, ποὺ δὲ περισσότερον στοργής. «Ἡτο καὶ εἶναι τὸ «ἀποταπέιδιον» τῆς ναυτιλιακῆς μεγαλύτερης τῆς ἡγεμονίης, ἐνῷ προσφέρει πολλά, καὶ ἀναδογίαν ὅγκου τὰ περιστέρα, εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας.

«Ισως νὰ εἶναι ὑπεύθυνοι τῆς τοιαύτης

## SHIPREPAIRS AT DAKAR



GENERAL SHIPREPAIRERS SINCE 1934

DRY DOCK 190 X 23 X 8

SYNCHROLIFT (LIFTING CAPACITY 1200 TONS)

Represented by:

KARAISCOS MARITIME CO. LTD

P.O. Box 118, Piraeus Greece

Phones: 412.7022 - 412.4665

Telex: 21 2498

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

Phone: 50558

Telex: 420

άγνοίας, ήτις έπικρατεί διά τὴν θέσιν και τὰ προβλήματα τῆς «μικρᾶς» Ναυτιλίας μας, αὐτοὶ οὗτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ της. Απογοντεύμενοι ὅπο τὴν κρατικὴν περιφρόνησιν, ἔπαινσαν κανὸν νὰ ἐνοχλοῦν τοὺς κρατικοὺς ἀρμοδίους, δὲν προβάλλουν πλέον τὰ προβλήματά των, τὰ πολλὰ σημειωτέοντα και μεγάλα. Νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν ἵστως θὰ ἔχειται. Τὸ καθῆκον μας αὐτὸν κατὰ καιρούς ἐπετελέσσαιμεν. "Ισως νὰ ἐπεδάλλετο συχνότερα καὶ πλέον ἐπιμόνως.

Πρῶτον καὶ σοβαρώτερον: Τὸ παρήλικον τῆς συγκροτήσεως τοῦ Μεσογειακοῦ μας στόλου. 'Η μέση ἡλικία του εἶναι ἀνωτέρα τῶν εἰκοσι ἑτῶν. 'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ξένα σκάφη τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, κατέχομεν τὴν τελευταῖναν βαθμίδα. Καὶ διότι τὰ πλεῖστα τῶν σκαφῶν μας εἶναι παρόλικα, ὑπολείπονται εἰς ἔξοπλισμὸν καὶ τῶν νεωτέρων τῆς ναυπηγικῆς τεχνολογίας ἐφαρμογῶν. 'Αποτέλεσμα ἀμεσον τὸ πολυάριθμον τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος των. 'Εκεῖ ὅπου τὰ σκάφη τῶν βορείων ναυτικῶν χωρῶν εἶναι ἐπηγδυμένα μὲ 16 ἄνδρας, τὸ ίδικα μας τῆς αὐτῆς χωρητικότητος —4.000 τόν. λ.χ.— ἔχουν πλήρωμα 23 ἄνδρων.

'Υπεράφθονα τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως εἰς τὰ νεώτερα πλοῖα, ἐπιταχύνοντα τὴν παραμονὴν τῶν εἰς τοὺς λιμένας. Τὰ δένα, τὰ μικροτέρας ἡλικίας, εἶναι ταχύτερα, οἰκονομικότερα εἰς τὰ καύσιμα καὶ συναγωνιστικότερα. Παρέλει νὰ τονίσωμεν ὅτι καὶ αὐτὰ τὰ διεμερίσματα τοῦ πληρώματος εἰς τὰ σύγχρονα πλοῖα εἶναι πλέον ἄνετα. 'Ο κυβισμὸς τῶν κυτῶν εἰς τὰ νεώτερα σκάφη καὶ ἡ διάταξις τῶν εἶναι πλέον ἔξυπηρετική τοῦ φορτίου, περισσότερον ἀποδοτική εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν.

'Ανύπαρκτος εἶναι ἡ ἐντεῦθεν πιστοδότησις διὰ τὸ Μεσογειακὸν πλοῖον. Καὶ ὅμως, αὐτὸν τὸ τόσον στενὰ μὲ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας συνδεδεμένον, ἔδω εἰσφέρει τὸ ὅλον τῶν ἐσόδων του, ἔδω ἐπισκευά-

ζεται, ἔδω ἀνεφοδιάζεται, ἔδω διενεργεῖ ἀπάστας τάς περὶ τὴν διαχείριστον τοὺς δαπάνας, ἔδω συνήθως ναυλώνεται καὶ ἔδω ἐπανδροῦται.

Τὸ Μεσογειακὸν πλοῖον στερεῖται καὶ αὐτὴ τῆς προνομίας τοῦ ἥρθρου 13 καὶ αὐτὴ ἡ σύνθετις τοῦ πληρώματος του δὲν ἀποτελεῖ ἀντικείμενον σχετικῆς τινος ἔγκριτικῆς πράξεως. Θεωρεῖται ἀπὸ τὸ Κράτος ὃ δεῖ δοι μένη τῆς ἐλληνικῆς ἐθνικότητος. Δέν εἶναι κεφαλαίον ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ εἰσαγόμενον.

Καὶ ὡς ἀμεσος συνέπεια αὐτῆς τῆς ἀπουσίας ιδιαιτέρας τινὸς μερίμνης ὑπὲρ τοῦ Μεσογειακοῦ πλοίου, εἶναι ἡ συσσώρευσις τῶν προβλημάτων, ἀτινα καὶ τὸ καθιστοῦν ἀντιοκογομικὸν καὶ ἐλάχιστα ἐλκυστικὸν διὰ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν καὶ τὴν κεβδόλην ἀφοπλιστικὴν ἐπιχειρηματικότητα.

"Ισως νὰ ἔπρεπε δραστηρώτερον οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας νὰ προβάλουν τὰ προβλήματά της καὶ νὰ ἐπιμένουν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν των.

Στατιστικαὶ πλέον ἐννήμωρεμέναι τῆς ὅλης Μεσογειακῆς Ναυτιλίας δὲν ὑπάρχουν ἀτυχῶς. 'Ἐπιβάλλεται νὰ καταρτισθοῦν. Αἱ στήλαι αὐταὶ ὑπόσχονται νὰ τὸ πράξουν.

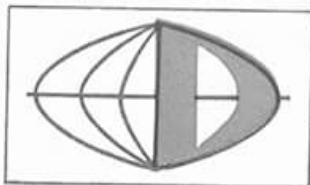
'Ακυρώνονται παραγγελίαι καὶ ἔγκαταλείπονται τὰ ἔτοιμα πρὸς παράδοσιν πλοῖα εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Κυριολεκτοῦμεν γράφοντες τὰ ἀνωτέρω. Αὐτὴ ἡ ἀνατίμησις τοῦ γιεν ἔναντι τοῦ δολλαρίου ὑπῆρξε τὸ κτύπημα τῆς χάριτος διὰ τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα. 'Ἐφοπλισταὶ τινες προτιμοῦν νὰ χάσουν τὰ προκαταβληθέντα ποσὰ παρὰ νὰ παραλάσσουν πλοῖα τῶν ὅποιων ἡ ἀξία ἔχει ἡδη ἐκτέσεις κατὰ 25 τούλαχιστον τοῖς ἑκατόν. "Ας σημειωθῇ, ὅτι ὥρισμέναι παραγγελίαι καὶ εἰς εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα τίθενται ἐν ἀμφιβόλῳ.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς παρατάσσεως τῶν διανείων πρὸς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰς Τραπέζας οἱ ὀλιγότερον ὑπεύθυνοι τῆς κατοστάσεως εἶναι οἱ ἐφοπλισταί. Τὸ μὲν διότι οἱ 'Ιαπωνες ναυπηγοὶ διὰ τῶν ἐπιμόγνων προσφορῶν των παρέστησαν τοὺς οἰκοδήποτε ἐφοπλιστοῦν τοὺς διότι ἡ ἀνατίμησις τοῦ γιεν δὲν προεβλέφθη. Πάλι εἶναι δυνατόν νὰ πληρώνῃ ὁ ἐφοπλιστής γιένες ὑπερτιμήμενα εἰς τὸ ναυπηγεῖον καὶ τὰς Τραπέζας καὶ νὰ εἰσπράτῃ δολλάρια; 'Ανώτερον τῶν δυνάμεων τοῦ οἰουδήποτε ἐφοπλιστοῦ εἶναι ταῦτα. Οι 'Ιαπωνες ναυπηγοὶ εἰς τοὺς ὅποιους ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐνεπιστεύθη τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν παραγγελιῶν του πρέπει νὰ ἀναγνωρίσουν τὸ δύσκολον τῆς θέσεως τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ νὰ δεχθοῦν τὰς συμβιδαστικὰς τῶν προτάσεις. Αὐτὰ τὰ προβαλλόμενα ἐπιχειρήματα, περὶ συμφωνίας μὲ τὸν Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων εἶναι διὰ τοὺς πολὺ ἀφελεῖς. Πρόκειται περὶ ἀντιμετωπίσεως ἐκ τὰ κατανάγκης, παντελῶς ἀπροβλέπου. 'Η προβαλλόμενη ἀρνησίς τῶν 'Ιαπωνῶν θὰ φέρῃ καὶ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστὰς —τοὺς καλυτέρους πελάτας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων— εἰς τὴν δύσκολον θέσιν τῆς ἀκυρώσεως τῆς παραγγελίας καὶ τῆς ἀρνήσεως ἀκόμη τῆς παραλαβῆς τῶν ναυπηγουμένων.

Οι 'Ιαπωνες ναυπηγοὶ ἐκαλιεργησαν τὰς καλυτέρας σχέσεις συνεργασίας μὲ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς. Τὸ συμφέρον ἀμφοτέρων ἐπιβάλλει τὴν συνεννόησιν. Πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ διευκολυνθοῦν εἰς τὴν δύσκολον καὶ ἀναγνώρισιν δι' αὐτοὺς καταστασιν.

## ΟΙ ΔΥΟ ΙΕΡΑΡΧΑΙ

'Ο μητροπολίτης Σύρου κ. Δωρόθεος καὶ ὁ Ἐπίσκοπος Καθολικῶν Σύρου κ. Φραγκίσκος συνυπέγραψαν κοινὴν προκήρυξιν πρὸς



# 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)

τὸν λαὸν τῆς Σύρου ἀναφερόμενοι εἰς τὸ «κλείσιμον» τοῦ «Νεωρίου». Τὴν τιτλοφόρουν «Συμπαράσταση τῆς Ἐκκλησίας στὸ θέμα Νεωρίου».

Σεβδιμέθα ἀπολύτως τὸ σχῆμα τῶν καὶ τὸ λειτούργημά των, πλὴν δὲν δυνάμεθα νὰ παρίδωμεν καὶ νὰ μὴ σχολιάσωμεν τὴν τοι-αὐτὴν τῶν ἐνέργειαν, ηῆτις προσομοιάζει ὡς νὰ «ρίχνωμεν λαδί εἰς τὴν φωτιάν».

Τὸ ὅτι ἡ Ἐκκλησία δέοντα νὰ συμπαρίσταται πνευματικῶς καὶ ὑλικῶς πρὸς τὸ Χρι-στεπόνυμον πλήθος ἐν ἡμέραις κακουχίας καὶ συμφορῶν ἀποτελεῖ χριστιανικὴν ἐπι-ταγήν.

Ἄλλα εἰς μίαν στιγμὴν ὅπου τὰ πνεύ-ματα εἶναι ἔξημμένα καὶ ἡ λογικὴ δὲν λει-τουργεῖ καλῶς, φράσεις ὡς αἱ κατωτέρω :

«Στὶς δύσκολες αὐτὲς στιγμὲς ποὺ προξένησε στὸ νησί μας ἡ ἄδικη, ἀνεύ-θυνη, θεβισμένη καὶ σκληρόκαρδη ἀπό-φαση τοῦ κλειστίματος τοῦ Νεωρίου...»

—Καταγγέλλομεν τὴν δίαιτην ἀπόφαση τῶν ὑπεύθυνων τῆς ἐπιχειρήσεως.

—Τοὺς ὑπενθυμίζομεν τὴν διδασκαλία τοῦ Χριστοῦ ὅτι ἕκεινος ποὺ κατέχει τὸ χρῆμα καὶ γενικὰ τὰ ἀγαθὰ τῆς γῆς, ὁφείλει νὰ θεωρεῖ τὰ πράγματα ποὺ κα-τέχει νομίμως ὡς ἀποκλειστικὰ δικά του, ὅλα καὶ ώς κοινά.

—«Ολοὶ οἱ ἄνθρωποι ἔχουν δικαίωμα κατοχῆς ἐπαρκῶν ἀγαθῶν γιὰ τὸν ἑαύτο τους καὶ γιὰ τὶς οικογένειές τους. Ἐπο-μένως δὲν ἐπιτρέπεται σὲ κανένα νὰ χρησιμποιεῖ τὴν δύναμη ποὺ τοῦ προσ-φέρει τὸ χρῆμα γιὰ νὰ ἐκβιάζει καὶ νὰ ὑποδουλώνει τὸν συνάνθρωπο του (τὸν ἐργάτη του, τὸν υπάλληλό του).

—Καλούμε ἑσένα, Συριανέ λαέ, νὰ φανεῖς ἀντάξιος τῆς μεγάλης ἀξιοπρέ-πειάς σου καὶ μὲ ψηφλὰ τὸ μέτωπο, ἀ-ποφασιστικὰ καὶ ψύχραιμα καὶ πάντα ἐνόμενος, νὰ ἀντιμετωπίσεις τὴν τρα-γικὴ παρούσα κατάσταση μὲ πίστη στὶς δυνάμεις σου καὶ στὰ ιδιαίτατα σου.»

οχι μόνον εἶναι ἀσκοποί, ὅλλα δὲν προάγουν καὶ τὰ συμφέροντα τῶν ἐργαζομένων.

Τόσον ὁ μητροπολίτης κ. Δωρόθεος, ὃσον καὶ ὁ Ἐπίσκοπος Καθολικῶν κ. Φραγκίσκος ἐγνώριζον τὴν γενικὴν κατάστασιν τοῦ Νεω-ρίου, ἐγνώριζον ὅτι οἱ ἐπιχειρηματίαι δὲν ἀπεκόμιζον κέρδη, ἐγνώριζον τὴν φιλάνθρωπον δρᾶ την παρούσα κατάσταση μὲ πίστη στὶς δυνάμεις σου καὶ στὰ ιδιαίτατα σου.

Οι μόνοι εἶναι ἀσκοποί, ὅλλα δὲν προάγουν

οἵτις ἐπιτελοῦν καλῶς νοούμενον χριστιανικὸν ἔργον, δίδοντες ἀξιοπρεπὴν ἐργασίαν εἰς τοὺς ὑπ' αὐτῶν ἀπασχολουμένους καὶ ἐμέ-σως ζωὴν καὶ εὐημερίαν εἰς μίαν μικρὰν νῆσον. 'Αντ' αὐτῶν εἰσέπραξαν ἐκτὸς τῆς ἀγνωμασύνης καὶ ἐπικρίσεις τὰς ὅποιας συνυπέγραψαν οἱ δύο 'Ιεράρχαι.

## ΠΕΡΙ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Δημοσιεύμενον κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ 'Υπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Γ. Ράλλη πρὸς τὸν Κοινωνελή 'Οργανισμὸν Κυκλαδῶν Νήσων, εἰς ἀπάντησιν τηλεγραφήματός του σχετικοῦ μὲ τὸ κλείσιμον τοῦ «Νεωρίου». 'Αποκαθιστά τὰ πράγματα ὑπέρ τὰς φωνα-σκίας ἀνευθύνων προσώπων :

Α.Π. ΓΥ 644

Πρὸς  
τὸν Κοινωνελή 'Οργανισμὸν Κυκλαδῶν Νήσων  
Ἐμρού 9  
ΕΝΤΑΥΘΑ

Κύριοι,

Διάβασα τὸ τηλεγράφημα ποὺ μοῦ ἀπευ-θύνατε σχετικά μὲ τὴν διακοπὴ τῆς λειτουργίας τοῦ ναυπηγείου Σύρου καὶ θὰ ἥθελα νὰ σᾶς κατατοπίσω πάνω στὸ πρόβλημα ποὺ δημιουργήθηκε, ὅστε καὶ σεῖς μὲ τὴ σειρά σας νὰ ἐνημερώσετε τοὺς φίλους Συ-ριανῶν μὲ σκοπὸν νὰ ἀντιληφθοῦν ὅσοι τὶς εὐθύνες τους καὶ νὰ δοθήσουν στὴν ἀνα-ζήτηση μιὰς λύσεως, ποὺ εἶναι ἀπό ὅλους, καὶ ιδιαίτερα ἀπό τὴν Κυβέρνηση ἐπιθυ-μητῆ.

Ἡ ἀλήθεια εἶναι ὅτι ἡ λειτουργία τοῦ Ναυπηγείου Σύρου τὰ τελευταῖα χρόνια, ἀν-τιμετώπιζε συνεχῶς αὐξανόμενα οικονομικά προβλήματα ποὺ ἡ αἵτια τους συνθέτονται μὲ τὴν ἐπιτεινόμενη διεθνῆ ναυτιλιακὴ κρίση.

Ἡ Κυβέρνηση, ξεκινώντας ἀπό τὴν ἀποφυ-θῆτι ἡταν κοινωνικὰ ἀναγκαῖα γιὰ τὴν τόνωση τῆς οικονομίας τῆς Σύρου ἡ λειτουργία τοῦ Ναυπηγείου, διορθώσατο τὴν παροχή διανεισκώνων καὶ ἀλλών ενισχύσεων καὶ ἔγω-προσωπικά ἔνεκρινα ἔνα μεγάλο δάνειο μὲ ἔξαιρετικά εὐνοϊκούς όρους γιὰ τὴ δημιουργία μιὰς νέας δεξιαμενῆς, ποὺ μάλιστα μᾶς δημιούργησε προβλήματα μὲ τὰ λοιπά ναυ-πηγεία τὰς ἀξιώνας τὴν ἴδιαν εὐνοϊκὴ μετα-χείριση, διόστι τὸν Νόμον 2687 στὶς εὐε-γενικές διατάξεις τοῦ ὅποιου ὑπάγονται ὅλες οἱ σχετικές ἐπιχειρήσεις.

Ἡ ιδιαίτερα κρίσιμη οικονομικὴ κατά-σταση τοῦ Ναυπηγείου ἡταν γνωτὴ καὶ στὸ σύνολο τῶν ἐργαζομένων ἀλλὰ καὶ οἱ ίδιοι οἱ ἐπιχειρηματίες είχαν ζητήσει ἀπό τὸ προ-σωπικό νὰ δοθῆσει μὲ τὴν αὐτοσυγκράτη-ση τῶν οικονομικῶν του διεκδικήσεων ὥστε νὰ ξεπεραστεῖ ἡ κρίση. Παρόλα αὐτά οἱ ἐργαζόμενοι στὸ Ναυπηγείο, παρασυρμένοι ἀπό μιὰ πολιτικοποιημένη μειονφύτικὴ πού ἀ-διαφορούσε γιὰ τὶς ἐπερχόμενες συνέπειες, υιοθέτησαν μιὰ δυναμική διεκδικητική τακτι-κή, πού ὅδηγησε στὸ κλείσιμο τῆς ἐπιχειρήσεως μὲ ζημία 3.000.000 δολλαρίων.

Ἡ τακτικὴ πού οἱ ἐργαζόμενοι ἀκολούθησαν, ἡταν δέναιο ὅτι θά ἀνάγκαζε τὴν ἐπι-

χείρηση στὴν ἀπόφαση τῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τοῦ Ναυπηγείου, καὶ ἡ εὐθύνη γιὰ τὸ πρόβλημα πού ἡδη ἔχει δημιουργη-θεῖ, διαρύνει κατὰ σημαντικό ποσοστὸ καὶ τὸ προσωπικό. Αὐτὸ δένη σημαίνει ὅτι ἡ Κυ-βέρνηση ἡ ἔγω προσωπικά, πού ἡδη ἔχουν ὅ πρω-τος πού ἔγκατάστησα τὸ Ναυπηγείο στὴ Σύρα τὸ 1954 ὡς 'Υπουργός Προεδρίας Κυ-βερνήσεως, ἐπικριτούμενο τὴν ἀπόφαση τῶν ἐπιχειρηματιών, ἀλλὰ καὶ δένη μπορούμε νά τούς ἀναγκάσουμε νά συνεχίσουμε μιὰ ἐπι-χείρηση πού τούς προκαλεῖ ζημία.

Γί' αὐτὸ δρισκόμαστε σὲ ἀναζήτηση λύ-σεως, πού ὄπωδηπότε δέν θά εἶναι ἡ κρα-τικοποίηση τῆς ἐπιχειρήσεως, γιατὶ εἶναι δέναιο ὅτι τὸ Κράτος ποτὲ δέν εἶναι καλός ἐπιχειρηματίας, καὶ ἀκόμη λιγότερο στὸν ναυπηγικὸ τομέα, διότου ἀποδεικνύει ἡ ἀντι-οικονομικὴ λειτουργία τῶν Ναυπηγείων 'Ε-λευσίνος πού εἶναι ήμικρατικά.

Ἡ λύση πού θά ἔπιδιώσουμε εἶναι ἡ ἀνεύ-ρεση νέων ἀναδόχων, πού βοηθούμενοι ἀπό τὸ Κράτος θά μπορούσαν νά ἀναλάβουν τὴ συνέχιση τῆς λειτουργίας τοῦ Ναυπηγείου. 'Αλλά παρόληλα, θὰ πρέπει νά γίνει κα-τανούτη ἀπό τοὺς ἐργαζόμενους, ὅτι ἡ λει-τουργία μιὰς ἐπιχειρήσεως αὐτούς κυρίως ἐνδιαφέρει, καὶ ὅτι ἡ λειτουργία της πρέπει νά στηρίζεται στὴ συνεργασία κεφαλαίου καὶ ἐργασίας καὶ διχὶ στὴν ἀντιδικία πού τούς μέν ἐπιχειρηματίες μπορεῖ νά ζημιάνει, ἀλλὰ τούς ἐργαζόμενους στερεῖ ἀπό τὰ μέσα δια-βιώσεως τους, πράγμα τὸ ὅποιο καὶ ιδιαί-τερα συγκινεῖ τὴν Κυβέρνηση.

Μέ έκτιμηση  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΑΛΛΗΣ

'Αθηναὶ, 7 Μαρτίου 1978

## ΠΑΛΙΝ ΘΑ ΛΗΣΜΟΝΗΘΕΙ :

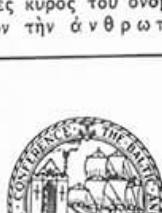
Εἰς τὰς 20 'Απριλίου τρ. ἔτους συνέρ-χεται ἡ ἐπησία γενικὴ συνέλευσις τῶν με-τώχων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, ἐνώπιον τῆς ὅποιας ὁ κ. διοικητὴς τοῦ 'Ιδρυμάτου θά ἀναγνώσῃ τὴν 'Εκθεσιν Πεπραγμένων τῆς Τραπέζης, κατὰ τὴν λήξασαν χρήσιν 1977.

Τὸ γεγονός τοῦτο προσελκύει πάντοτε τὸ γενικώτερον ἐνδιαφέρον, καθ' ὅσον ἡ ἔκθεσις τῆς Κεντρικῆς μας Τραπέζης, ὡς ἐκ τοῦ βασικοῦ ρόλου τὸν ὅποιον αὔτη διαδραμα-τίζει εἰς τὴν οικονομίαν τῆς Χώρας, ἐπι-σκοπεῖ τὴν δραστηριότητα τῆς ἐλληνικῆς οικονομίας, κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος καὶ προ-διαγράφει τὰς ἔξειδεις της κατὰ τὸ τρέχον.

Ἡ συνέλευσις ὅμως τῆς Τραπέζης ἀπο-τελεῖ μίαν πρώτης τάξεως εὐκαιρίαν καὶ διὰ κάτι ἀλλό, πολὺ σημαντικόν. Τὴν ἐπί-σημον πληροφόρησιν τοῦ "Ἐθνους περὶ τῆς συνολικῆς συναλλαγματικῆς συμβολῆς τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν φορέων της (ἐφοπλισμὸς - ναυτικοί - παραναυτιλιακὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης).

Ἡ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος ἔχουσα τὴν εὐθύνη διὰ τὴν συναλλαγματικὴν ισορρο-πίαν τῆς Χώρας, τηρούσσα ἀλλωστε καὶ τὴν οἰκείαν στατιστικὴν συναλλαγματος, εἶναι ή μόνη ἀρμοδία πρὸς τούτο. Ἡ υπόχρεωσις αὔτη παραγόεται μόνον ἀπό λόγους ηθικῆς τόξεως ἔναντι τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν φορέων της. 'Υπάρχουν καὶ ούσιαστικῶς λόγοι. 'Η ἐπιμέτρησης τῆς συνα-λλαγματικῆς συνεισφορᾶς τῆς Ναυτιλίας ὑ-ποδιούσθει εἰς τὴν ἐπαριθμετάριν ἐκτίμησιν τῶν δυνατοτήτων τῆς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας, συμβάλλει εἰς τὸν περιλαϊστικῶν οἰκονομικὸν προγραμματισμόν, ιδίᾳ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ταχυτέρας ἐξυ-γιάνσεως καὶ ἔξισοροπήσεως τοῦ Ισοζυ-γίου πληρωμῶν καὶ τέλος, ἐπισημάνει τὰ ληπτέα μέτρα διὰ τὴν ξάραξιν ἀποτελεσμα-τικοτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Πρέπει νὰ ἀπαλειφθῇ ἡ ἀνακριβῆς εἰκόνων, καθ' ἣν τὸ εἰσρέον ἀπό τὸ Ναυτιλίαν καὶ τοὺς φορές της συναλλαγματικῶν συναλλαγμάτων τῶν δόηλων πόρων. Σημαντική εἶναι ἡ συμβολὴ τῶν ἐφοπλι-στῶν καὶ τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν κίνησιν



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

κεφόλασιών είτε ύπό την μορφήν εισαγωγής έπιχειρηματικών ή μη κεφαλαίων, είτε ύπό την μορφήν καταθέσεων είς συνάλλαγμα. Περὶ τού θέματος αὐτοῦ κατ' ἐπανάληψιν ἔχομεν γράψει.

Υπενθυμίζουμε τὰ δύο είπεν ὁ κ. Διοικητὴς τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὴν περιστήνη συνέλευσιν, τὰ ὅποια ὑπογραμμίζουν τὴν σπουδαιότητα περὶ τῶν ὄσων ἐδὼ γράφονται. «ΚΙΝΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ. Η αὐτόνομη εἰσροή ιδιωτικῶν κεφαλαίων σημείωσε σημαντική αύξηση τὸ 1976 καὶ ηταν ἐποικής νὰ χρηματοδοτήσῃ τὸ ἐλλειμμα τρεχουσῶν συναλλαγῶν. Η ἔξελιξη αὐτῆ ὀφείλεται εἰδικώτερα στὴ μεγάλη αὔξηση κατὰ 77% τῆς εἰσροής καταθέσεων σὲ συνάλλαγμα».

Ἄς ἐλπίσωμεν διτὶ ἐφέτος ὁ συναλλαγματικὸς ἀπολογισμός, ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, θὰ εἰναι πληρέστερος καὶ σαφέστερος, καίτοι τὸ 1977 συνέπεσε μὲ τὴν ὁδύτητα τῆς διεθνούς κρίσεως. Η ἐνέργεια αὐτῆ θὰ ἀποτελέσῃ μίαν θετικὴν ἐκδήλωσιν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ ἔργου της, πού, κατὰ σύμπτωσιν, θὰ συνδεθῇ μὲ μίαν ἄλλην ἀπαρχήν, τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς Παγκοσμίου 'Ημέρας τῆς Ναυτιλίας, διτὶς καθιερώθη ἀπὸ ἐφέτος διὰ τὴν 17ην Μαρτίου ἐκάστου ἔτους. "Ιδωμεν.

## TOURISMOΣ ΚΑΙ AKTOΠΛΟΙΑ

Ο Σύνδεσμος Τουριστικῶν Γραφείων ὥργανωσεν εύρυτάτην διαδογικὴν συνάντησιν μὲ θέμα τὸν ἐσωτερικὸν τουρισμόν. Εἰς τὴν ἐκδήλωσιν ταῦτην, πλὴν τῶν ιδιωτικῶν τουριστικῶν παραγόντων, παρέστησαν ὁ ἀρμόριος διὰ τὰ τουριστικὰ θέματα, Ὅπουργὸς Προεδρίας κ. Κ. Στεφανόπουλος, καθὼς καὶ οἱ κ.κ. Πρόεδρος καὶ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ΕΟΤ, εἰς τρόπον ὥστε ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἀκουσθοῦν καὶ αἱ ἐπίσημοι ἐπὶ τοῦ θέματος φρόνεις.

Καθολικὴ ὑπῆρξεν ἡ διαπιστωθεῖσα ἀνάγκη τονώσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ. Οὐδεμίο ἀντίρρησις διότι τὴν ὀρθότητα τῆς σκέψεως αὐτῆς, τὴν ὅποιαν ὅμως ἡκούσαμεν μὲ τοὺς σκεπτικισμόν, τὸν ὅποιον ἐπιτυχῶς ἔξεφρασεν ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς 'Ενώσεως 'Ιδιοκτητῶν Ακτοπλοίων Σκαφῶν κ. Γ. Στρίτζης. Εἶπε δηλαδή, ὁ κ. Στρίτζης, ὅτι εἰναι ἀδύνατος ἡ ἔξυπηρτησις κατ' Αὔγουστον μῆνα τοῦ 22% τῶν 15 ἔτατον. ἐπιβατῶν, δοσὶ περίπου διακινοῦνται θαλασσίσιοι καθ' ὅλον τὸ ἔτος.

Γνωστὸν τὸ πρόδηλα μείονεται εἰς τὰς γενικὰς τοῦ γραμμάτου, τὸ ὅποιον χαρακτηρίζεται ἀπὸ μεγίστην κίνησιν ἐσωτερικοῦ καὶ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ κατὰ τοὺς τρεῖς θερινοὺς μῆνας καὶ ἀλλαγὴν μέχρις ἀντιπαρξίας κατὰ τοὺς ὑπολοίπους.

Κάθε προσπάθεια προσθέτου τονώσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ, μοιράίως συνεπάγεται διεύρυνσιν τῆς θαλασσίας κινήσεως, διότι ἡ φορὰ τοῦ θερινοῦ τουριστικοῦ ρεύματος εἰς τὴν χώραν μας εἶναι ἀκάθετος πρὸς τὰς νήσους καὶ τὰς ἀκτάς.

Πώς, ὅμως, νὸι ἔχουμετηθῆ ἡ ἐποχικὴ αὐτῆ αἰχμὴ μὲ τὰ διατιθέμενα πάντοτε ἀνεπαρκὴ εἰς ἀριθμὸν πλοίων; Ἀποτέλεσμα ἡ συμφόρησις εἰς τὰς ἀποβάθρας ἐπιβιβάσσων, ἡ σύγχυσις, τὰ παράπονα καί, τέλος, η κατακραυγὴ τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ.

Καὶ ὅμως, τὸ πρᾶγμα πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ κατεπειγόντως, διότι ἡ τουριστικὴ μεταφορικὴ ἀνεπάρκεια ὑπάρχει καὶ εἶναι δευτερή καὶ μάλιστα περισσοτέρα τῶν διδομένων στατιστικῶν ἀφιθμῶν. Διότι, πλὴν τῶν διακινουμένων, ὑπάρχουν καὶ πολλοὶ ἄλλοι, ποὺ θὰ ἐπεβύμουν θαλασσίσιαν διακίνησιν, οἱ ὅποιοι σκεπτόμενοι τὴν «ταδαιπωρίαν τοῦ ταξιδίου» ἐκτρέπονται ὁδικῶς πρὸς τὰ παραθαλάσσια θέρετρα.

Ἐὰν τὸ Κράτος ἐπιθυμῇ νὰ ἀναπτύξῃ τὸν ἐσωτερικὸν τουρισμόν, ὀφείλει νὰ θεραπεύσῃ τὰς ὄργανικὰς ἀδυναμίας, ποὺ εὑρίσκονται εἰς τὴν θερινὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἀνεπάρκειαν. Καὶ ἐδώ δὲν μάς εύρισκει συμφώνους τὸ συμπέρασμα, εἰς τὸ ὅποιον κα-

τέλησεν ὁ κ. Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ΕΟΤ, Ὁ θὲ ὅτι ἀνάπτυξις τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ θὰ πρέπει νὰ είναι ἔργον κατὰ 95% τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ 5% τοῦ ΕΟΤ.

Ἡ λύσις τῆς θερινῆς θαλασσίας τουριστικῆς διακίνησεως πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔργον ὑποδομῆς, ἀπαιτούντος κρατικὴν ἐνθάρρυνσιν καὶ ἐνίσχυσιν, ἀκόμη δὲ καὶ κίνητρα διὰ τοὺς ἐπιχειρηματικοὺς φορεῖς, οἱ ὅποιοι θὰ τὸ ἀναλάβουν. Κίνητρα μάλιστα ποὺ δὲν θὰ ἀφοροῦν μόνον εἰς τὴν ναυπήγησιν εἰδίκων κατὰ γραμμή τύπων πλοίων (ἡμέροπλοια, ὁχηματαγωγά κλπ.), ἀλλὰ δὲν ἀπεκτείνωνται καὶ εἰς τὴν ὑπὸ προϋποθέσεις συμμετοχὴν τοῦ Κράτους καὶ εἰς τὰς δαπάνας ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων κατὰ τὴν ἀναγκαστικὴν χειμερινὴν ἀργίαν των.

Καὶ αὐτὸς δὲν τὸ λέγομεν αὐθαίρετως, ἀλλ᾽ ἀπορρέει τόσον ἀπὸ τὰ δύο είπεν ὁ κ. 'Υπουργὸς Προεδρίας κατὰ τὴν συνάντησιν, σοσον καὶ ἀπὸ τὴν ἔξαγγελθεῖσαν πρότινος κυβερνητικὴν πολιτικὴν περιφερειακῆς ἀναπτύξεως.

Εἰδικώτερον ὁ κ. 'Υπουργὸς ὁμιλῶν διὰ τὸν ἐσωτερικὸν τουρισμὸν είπεν: «Χωρὶς ἀμφιβολίαν μπορεῖ νὰ ἔξελιχθῃ εἰς ἔνα ἀπὸ τοὺς σημαντικωτέρους συντελεστὰς τῆς περιφερειακῆς ἀναπτύξεως καὶ τῆς τονώσεως τῆς ἐπαρχιακῆς οἰκονομίας μὲ τὴν ἀνακατανομὴν τοῦ εἰσοδήματος μεταξὺ τῶν διαφόρων περιοχῶν τῆς χώρας».

Μοχλὸς ἐπιτυχίας τῶν ἀνωτέρω στόχων διὰ τὴν νησιωτικὴν 'Ἑλλάδα εἶναι ἀναντιρρήτως τὸ πλοίον καὶ μάλιστα τὸ δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ καὶ αὐτοκίνητον.

Καὶ τώρα ὡς πρὸς τὴν κρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς χειμερινὰς δαπάνας τοῦ πληρώματος, ἡ ἀποφίει αὐτὴ δὲν ἀπέχει καὶ πολὺ ἀπὸ τὴν φιλοσοφίαν τῶν ἔξαγγελθεύντων κινήτρων — ἐπίδοματα μετεγκαταστάσεως καὶ ἔνοικου — ὑπὲρ τοῦ μετακινουμένου προσωπικοῦ πρὸς περιφερειακής βιομηχανικῆς περιοχῆς.

Δέν γνωρίζουμεν ἔαν εἰς τὴν ὄργανων θεῖσαν τουριστικὴν σύσκεψιν μετέσχουν ἡγετικῶν στέλεχων τοῦ 'Υπουργείου Ε.Ν., ὥπερσδηποτε ἐπιβεβλημένη. Η περίπτωσις ἢτοι κατόλληκος διὰ νὰ ἐνεφανίζεται ἐπιστήμως ἡ περπτουσία πάσης τουριστικῆς ἀναπτύξεως, ποὺ δὲν εἶναι διὰ τὴν χώραν μας ἄλλη, ἀπὸ τὴν ἔκαστην μεταφοράν της θαλασσίας θερινῆς διακίνησεως.

Μὲ αὐτὰ τὰ δεδομένα φρονοῦμεν ὅτι, τὸ ἥδη τεθέν θέμα ἀναπτύξεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ πρέπει νὰ ἐκκινηθῇ, ἀνευ καθυστέρησης, ἀπὸ τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας. 'Επειγεί, δέν, ἡ συνεννόησις μεταξὺ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ε.Ο.Τ., ὡς καὶ μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματικῶν φορέων.

## ΔΙΑ ΤΑ KROUZIAIEPOPOIA

Εἰς τὰ μέτρα χολαργώσεως τῶν ισπανικῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν διὰ λόγους ἐκτιθεμένους εἰς ἔτεραν στήλην, περιλαμβάνεται καὶ ἔνα ποὺ πρέπει νὰ τύχῃ

τῆς ἀμέσου προσοχῆς τοῦ ΕΟΤ καὶ τῶν ιδιοκτητῶν τῶν κρουαζιεροπλοίων. 'Η Ιαπωνία ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς 'Ιαπωνας, τοὺς ἐπιθυμούντας νὰ ταξιδεύσουν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὅπως φέρουν μεθ' ἔσυντον ποσὸν μέχρι 12.000 δολαρίων κατὰ ταξίδιον.

Βασικός στόχος, λοιπόν, οἱ 'Ιαπωνες διὰ τὴν προσελκυσιν τουριστῶν υψηλῆς οἰκονομικῆς στάθμης. 'Ας κινθοῦν ἐγκαίρως πρὸς τὴν ὄρθινην κατεύθυνσιν Κράτος καὶ ἐπιχειρηματισίᾳ, ὥστε ἡ 'Ἑλλὰς νὰ προσελκύσῃ της οικονομικῆς λαός λαὸς θὰ εύρῃ πολλές ὄμφατες εἰς τὰς κρουαζιέρας ὅπα τὰς έλληνικὰς νησιάς.

'Υπενθυμίζουμεν ὅτι κατὰ τὸν 'Ιανουάριον ἐ.ἔ. ἡ συμμετοχὴ τῶν 'Ιαπωνῶν εἰς τὴν τουριστικὴν κίνησιν τῆς χώρας μας ἀνήλθεν εἰς 2,1%, ἔναντι 10,7% τῶν 'Αμερικανῶν, 7% τῶν 'Αγγλων, 5,3% τῶν Γερμανῶν ('Αν. καὶ Διτ.) καὶ 3,8% τῶν 'Ιταλῶν.

## ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Πυκνάς τακτικὰς γραμμάτες, λογικὸν καυλόδιον, λιμενικάς, ἀποθηκευτικάς καὶ γραφειοκρατικάς διευκολύνσεις χρειάζεται ἀπαραίτητως ἡ ἔξαγωγικὴ μας πρὸς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν προστάθεια διὰ νὰ προσαρχῇ 'Αξιέπαινος ἡ πρωτοβουλία τῆς συγκλήσεως τοῦ Συνεδρίου, ἀπὸ τὸ 'Επιμελητήριον Πειραιῶς, τὰ πορίσματα τῶν συζητήσεων τοῦ ὀποίου πρόστιν τὴν 'Ανατολὴν μεταφορῶν, τὸ δὲ τῆς διεισδύσεως τῆς ἐλληνικῆς παραγωγῆς — διοιητανικῆς καὶ ἀγροτικῆς — πρὸς τὴν πλουσίαν ἀκραβικὴν περιοχήν.

Θά ἡθελαμεν νὰ συστήσωμεν, ὅπως οἱ ἀναλαβόντες ἀξιεπαίνως τὴν σύγκλησιν τῆς Διασκέψεως, διατυπώσουν εἰς πρακτικὸν τὰ πορίσματα τῶν συζητήσεων καὶ παρακολουθήσουν ἔγγυτα τὴν ἐν τῇ πράξει νιοθέτησίν των ἀπὸ τοὺς κρατικούς, ιδιά, ὀρμοδίους. Πολλὰ τὰ χρήσιμα διὰ τὴν δληνή προσθετικήν, ἔδωμεν κατὰ πόσον θὰ τύχῃ

Τὴν δημιουργίαν εἰδικοῦ φορέως ὁ ὅποιος θὰ μελετᾷ, διερευνᾷ καὶ θὰ παρακαλούθῃ τὰ προβλήματα τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορίου εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς, ἐπρότεινεν ὁ Πρόεδρος τοῦ Πανελλήνιου Συνδέσμου 'Εξαγωγέων, κατὰ τὴν τελικὴν φάσιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Συνεδρίου «Η 'Ἑλλὰς ὡς κέντρον διεθνῶν μεταφορῶν καὶ αἱ ἐλληνικαὶ ἔξαγωγα».

Ἐξ ἄλλου, ὁ Πρόεδρος τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητήριου Πειραιῶς ἐτόνισεν, ὅτι ἡ χώρα μας δύναται καὶ πρέπει νὰ ἀναπτυχθῇ εἰς ἀξιόλογον κέντρον δια-

## MONTEVIDEO - URUGUAY

## UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

COLON 1567

Montevideo - Uruguay

Cables : UNIMAR  
PHONES: 987994 - 906992  
A. O. H.: 908003 - 798004  
TELEX : 360 UY

μετακομίσεως, μὲ δάσιν, σύμως, τρεῖς προϋποθέσεις: 1) Ή διαιμετακόμισις περιλαμβάνει καὶ στάδιον παραμονής τῶν ἀγαθῶν εἰς τὴν χώραν μας, εἴτε διὰ μεταφράσιν, εἴτε δι' ἓνα τελικὸν στάδιον μεταποιήσεως εἴτε ἀναδιανομῆς. 2) Πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ προσέλκυσις διαιμετακόμισεως ποὺ θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας μὲ τὴν τόνωσιν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος, κλπ. 3) Η ἀνάπτυξις τῆς ὑποδομῆς θὰ γίνη σύμμετρα καὶ προγραμματισμένα, ώστε νὰ ἔχουπητη καὶ τὰς ἑσωτερικάς μας μεταφοράς.

\* \* \*

Πολλὰ ἡκούσθησαν πάλιν ἀπὸ ἐπισήμου πλευρᾶς διὰ τὰς δυνατότητας ποὺ παρέχει ὁ γεωγραφικός μας χώρος νὰ καταστῇ ἡ Ἑλλάς κέντρον τοῦ διαιμετακομιστικοῦ ἐμπορίου πρὸς τὰς ἀραβικὰς χώρας, κατὰ τὴν διάσκεψιν τῆς ὅποιαν ὡργάνωσε τὸ Ἐμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητηρίον Πειραιῶς, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν Πανελλήνιον Σύνδεσμον Ἐξαγωγέων. Ἡμεῖς δὲν ἀμφισβήτωμεν τὰς δυνατότητας ταύτας τῆς χώρας. Ἐκεῖνο ποὺ ἀμφισβήτωμεν εἶναι αἱ προθέσεις τῶν ἀρμοδίων. Καὶ σημειούμεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅτι ἄλλα καὶ παρῆλθεν ἔτος σχεδὸν ἀπὸ τῆς μονογράφης τῆς σχετικῆς συμφωνίας μὲ τὴν Συρίαν διὰ τὴν σύνδεσιν τοῦ Βόλου μὲ τὴν Ταρτούν, ἀκόμη δὲν ἐπετύχη ἡ ἐπικύρωσις τῆς συμφωνίας. Καὶ ή καθιερώθεισα γραμμῇ λειτουργεῖ μὲ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν δύο χωρῶν.

Κατὰ τὰ ἄλλα, εἰς τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν ὑπεγραμμίσθη ἀπὸ πολλὰς πλευράς μὲ ἔμφασιν τὸ γεγονός ὅτι, ὅχι μόνον ὁ Πειραιεύς, ὄλλα καὶ ἡ Θεσσαλονίκη, ὁ Βόλος, ἡ Καβάλα, ἡ Πάτρα καὶ ὄλλοι λιμένες, θὰ μποροῦσαν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἀνάγκας προωθήσεως τῶν ἔξαγωγῶν, τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν, πρὸς τὰς ἀραβικὰς χώρας. Ἐπίσης ἀνεφέρθη ὅτι τὸ 1980, εἰς τὸν ἔξονα Βορρᾶ - Νότου θὰ διεξάγεται ἔνα

ἐμπόριον συνολικῆς ἀξίας 48 δισεκατομμύριων δολαρίων καὶ ἀν τὸ 40% αὐτοῦ διῆρχετο ἀπὸ τὴν χώραν τὰ οἰκονομικὰ ὄφελή τῆς Ἐλλάδος θὰ ἥσαν τεράστια. Φυσικά, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ἐλαμβάνοντο ὅλα τὰ προστίκοντα μέτρα, ἐν οἷς ἡμεῖς ἀναφέρομεν καὶ τὴν κύρωσιν τῆς συμφωνίας μὲ τὴν Συρίαν. Ἀλλὰ θὰ ληφθοῦν καὶ μάλιστα ἔγκαιρως; Ιδοὺ τὸ ἐρώτημα.

## ME 15 ΑΝΔΡΑΣ

Εἰς δηλώσεις του ὃ διευθυντής τῆς νορβηγικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως Βίλχελμεν, ἀνεφέρθη εἰς τὴν πρόθεσιν τῆς ἑταίριας ὅπως χωρήσῃ πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν δύο μπάλκ κάρριερς μὲ πλήρωμα περιοριζόμενον ἀπὸ 24 εἰς 15 μόνον ἀνδρας, δεδομένου ὅτι κατὰ τὰς γενομένας εἰδικόκας μελέτας, ὁ τύπος οὗτος εἶναι ὁ μόνος οὗτος διένθατος νὰ φέρῃ τὸ κόστος ἐκμετάλλευσεως εἰς συναγωγίσιμα ἐπίπεδα, χωρὶς νὰ μειώσῃ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ σκάφους.

'Ἐὰν τὸ πείραμα ἐπιτύχῃ, τὸ ἀνωτέρω πρότυπον θὰ ἐφαρμοσθῇ ἐφ ὅλων τῶν πλοίων τῆς ἑταίριας. 'Εξ ἀλλου, τὸ δεύτερον δῆμα θὰ είναι ἡ ναυπήγησις πλοίων προσημοσμένων εἰς τὸ τύπον αὐτὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Τὰ δερέα ὑπερκατασκευάσματα θὰ ἔσαφαν ισθούν καὶ ἀντί αὐτῶν θὰ δημιουργθούν ἐνδιαιτήματα ἐλάφρων, ὄμοιογενῆ, ἀνετα καὶ δημοκρατικά, μὲ τὰ ὅποια ἀλτίπιζεται ὅτι θὰ ἐπλήθη οἰκονομία 5-10 ἑκατομ. κορωνῶν κατὰ σκάφος. Παραλλήλως ή ἀσφάλεια τοῦ πλοίου θὰ ἐνισχυθῇ, διότι καὶ ὁ ἀγώνις κατὰ τοῦ κινδύνου τῆς πυρκαϊᾶς καὶ τοῦ θορύβου θὰ είναι εὔκλιτος καὶ ή εύσταθεια τοῦ πλοίου δελτιομένην.'

Τελικῶς ἡ ἑταίρια πιστεύει ὅτι πρέπει νὰ καταπολεμήῃ ἡ ἡττοπαθής στάσις ἔγκαταλείφεως τῶν πλοίων εἰς ἀστικά πληρώματα. Καὶ ὁ μόνος τρόπος εἶναι ἡ δη-

μιουργία σκαφῶν, τὰ ὅποια θὰ είναι προσημοσμένα τόσον πρὸς τὸ ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν κόστος ἐκμεταλλεύσεως, διότι καὶ πρὸς τὰ δεδομένα ἐνός διλιγαρίθμου μέν, ἀλλ' ὑψηλῆς καταρτίσεως καὶ ἀποδόσεως ἔθνικου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

'Εκ τοῦ πρὸς τὴν "Ενωσιν Ἐλλήνων" Εφοπλιστῶν ὑποθήθεντος ὑπομνήματος τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν, προκύπτουν ωρισμένα χαρακτηριστικά καὶ ἀξιοσημείωτα στοιχεῖα:

Τὸ πρώτον εἶναι ὅτι, παρὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ δικτύου τῶν δημοσίων σχολῶν καὶ παρὰ τὴν συνεχῶς φθίνουσαν ἀπόδοσιν τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν, αἱ τελευταῖαι αὔται προσέφερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὸ 1977 πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν δοκίμων (καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου), ἥτοι ἐν συνόλῳ 820, ἐναντὶ 767 τῶν δημοσίων.

Τὸ δεύτερον: "Οτι ἐνῷ ὁ μαθητής τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν οὐδὲν κοστίζει εἰς τὸ Κράτος ή εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν (καταδάλλων ἐξ ιδιων τὸ ποσὸν τῶν 35.000 δρ., ὅπερ κοστίζει, κατὰ μέσον δρον, η συνολική ναυτική σπουδὴ του) ὁ μαθητής τῶν δημοσίων σχολῶν κοστίζει εἰς τὸ Κράτος (δημόσιος προϋπολογισμός καὶ ἐπενδύσεις) καὶ τὸν ἐφοπλισμὸν (KNE) περὶ τὰς 250.000 δρ.

Τὸ τρίτον, ὅτι ἐντὸς τῆς τελευταίας περιόδου, τούλαχιστον ἐπτά ιδιωτικὰ ναυτικὰ σχολαι τῆς χώρας ἔκλεισαν δι' οἰκονομικού λόγους, ἐνῷ πολλὰ σχολικὰ ἐπαγγελματικὰ παραρτήματα ἀντιμετωπίζουν τὴν κατάργησιν τῶν ναυτικῶν τμημάτων των καὶ τὴν στροφὴν πρὸς ἀποδοτικωτέρας εἰδικότητας (μηχανικοὶ αὐτῆτων, δομικοὶ κλπ.).

Καὶ τέταρτον στοιχεῖον, εἶναι ὅτι τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως διατηρεῖ τὴν προέχουσαν συμβολήν του εἰς τὰς ναυτεπαίδευτικὰ δαπάνας ἀποδῶσαν κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν 78,90 καὶ 100 ἑκατ. δρ. ἀντιστοίχως, ἐναντὶ 33,38 καὶ 40 ἑκ. δρ. τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ. Ἀξιοσημείωτος, πάντως, εἶναι ἡ συνεισφορά τῶν πιστώσεων ἐκ δημοσίων ἐπενδύσεων αἵτινες τὸ 1977 ἀνήλθον εἰς 63 ἑκατομ. δρ. πρὸς ἀντιμετώπισιν κυρίως δαπανῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἐξοπλισμοῦ.

## ΚΑΘΗΚΟΝ

Εἰς τὴν συνάντησιν τὴν ὅποιαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν είχον μετὰ τοῦ προέδρου καὶ μελῶν τοῦ Δ.Σ. τῆς "Ενωσεως Ἐλλήνων" Εφοπλιστῶν, ἀντηλάσγησαν λίαν ἐνδιαφέρουσαί ἀπόφεις καὶ ἔγενετο ἀμοιβαίως ἐνημέρωσις ἐφ ὅλων τῶν θεμάτων τῆς ιδιωτικῆς ναυτικῆς πατέδειας.

Ο πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. κ. 'Α. Χανδρῆς καὶ τὰ λοιπὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου, οὐδεμίαν διετήρησαν ἀμφιβολίαν, τόσον διὰ τὴν οὐσιαστικήν καὶ πολύτιμον συμβολὴν τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν εἰς τὴν ίκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, διότι καὶ διὰ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνισχύσεως της.

Θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ ἔπαναλάβωμεν ἀλλην μίαν φοράν ὅτι η διατήρησις τοῦ τοῦ τεραστίου ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀποτελεῖ συνάρτησιν τῆς τροφοδοτήσεώς του δι' ἐπαρκῶν καὶ ίκανῶν στελεχῶν ἐκ τοῦ ἐλληνικοῦ δυναμικοῦ. Καὶ ἐφόσον τὸ ἡμίσιον τοῦ λαχιστον τῆς δυνάμεως τοῦ προσωπικοῦ του ἀντείσται ἐκ τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν, η διὰ θετικῶν μέτρων ὑποστήριξίς των καὶ η ὀρθολογική ὄργανωσίς των καὶ η ἐν πνεύματι κατανοήσεως ἀντιμετώπισις τῶν προβλημάτων των, ἀποτελεῖ καθῆκον ὅλων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας.

## ΤΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

"Οπως ἀνέγραψεν ὁ βρετανικὸς Τύπος, πολλαὶ αἵτησις ὑπελήθησαν πρὸς τὰ ἑκεῖ ναυπηγεῖσαι, διὰ τῶν ὅποιων ξένοι καὶ Βρετανοί ἐφοπλισταὶ ζητοῦν διευκολύνσεις διὰ

# 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

τὴν ἔξοφλησιν τῶν ἐκ ναυπηγήσεων ὄφειλῶν των.

Ὦς διηγκρινίσθη, δὲν εἶχεν ὑποδηλόθη μέχρι στιγμῆς συλλογικὸν αἴτημα περὶ χορηγήσεως διετούς χρεωσταρίου, ὡς εἶχον ζητήσει τοῦτο οἱ "Ἐλληνες ἐφόπλιστοι ἀπὸ τὴν "Ενωσιν τῶν Ἰαπωνικῶν Ναυπηγείων.

Ἄπο ἐλληνικῆς πλευρᾶς καλὸν εἶναι νὰ παρακολουθῇ ἡ ἔξειδιξ τῶν αἰτήσεων καὶ ιδιαιτέρως ἡ στάσις τῶν δρετανικῶν ναυπηγείων ἔναντι αὐτῶν, πρὸς ἄντλησιν ἐμπειρίας διὰ τὰς συζητήσεις μὲ τοὺς Ἰαπωνας.

## ● Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

"Ηρχισαν ἀπὸ τῆς 6 Μαρτίου εἰς τὸ Ἀμβούργον αἱ ἔργασιαὶ τῆς Διασκέψεως τῶν Ἡν. Ἐθνῶν ἐπὶ τοῦ σχεδίου συμβάσεως τῶν διὰ Ευάλσσης μεταφορῶν, διὰ τοῦ ὅποιου σκοπεῖται ἡ ἀναμόρφωσις τῆς συμβάσεως Βρυξελλῶν 1924 περὶ φορτωτικῶν. Εἰς τὴν διάσκεψιν παρέστησαν 71 χώραι καὶ 13 διάφοροι ὄχγανισμοί.

Πρόεδρος τῆς διασκέψεως ἔξειδεγη ὁ Δυτικογερμανὸς Διευθυντής Προϊστάμενος τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Δικαίου τοῦ Υπουργείου Δικαιοσύνης. Μεγάλαι δυσχέρειαι παρουσιάσθησαν κατὰ τὴν ἐκλογὴν τῶν προέδρων τῶν δύο βασικῶν ἐπιτροπῶν. Εἰς τὴν πρώτην ἐπιτροπήν, ἥτις εἶναι καὶ ἡ πλέον σημαντική, κατόπιν πολλῶν διαπραγματεύσεων, ἔξειδεγη τελικῶς ὁ ἀρχιγός τῆς αἰγυπτιακῆς ἀντιπροσωπείας, καθηγητής Μ. Σαφίκ, ὅστις εἶχε διεξαγάγει καὶ τὸ πλεῖστον τῶν προπαρασκευαστικῶν ἔργασιῶν τῆς συμβάσεως. Πρόεδρος τῆς δευτέρας ἐπιτροπῆς, ἐπὶ τῶν τελικῶν ρήτρῶν, ἔξειδεγη ὁ Βουλγαρὸς Δ. Ποπώφ.

Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας ἥρχισεν ἡ κατ' ἄρθρον συζητησις τοῦ σχεδίου, διεφάνη δὲ ἐξ ἀρχῆς ἡ διάστασις ἀπόφεως μεταξὺ δύο ὄμβρων κρατῶν. Ἡ μία ὄμάς, εἰς ἥν περιλαμβάνονται ἡ Γαλλία, αἱ ΉΠΑ καὶ δοιαὶ οἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, εἶναι τεταγμένη ὑπὲρ τοῦ σχεδίου τὸ ὄποιον προβλέπει δικαιοτέραν κατανομὴν τῶν κινδύνων μεταξὺ μεταφορέων καὶ φορτωτῶν. Ἡ δευτέρα ὄμάς εἰς ἥν ἀνήκουν ἡ Βρετανία, ἡ Ιαπωνία, Γερμανία, Ρωσία κλπ. ἐπιδιώκει τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου ἵνα καταστῆ δυνατὸς ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτικοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου.

## ● ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Ο ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ἐσημείωσε κάθετον πτῶσιν τὸ 1977, μὲ τὰ νέα δὲ προστατευτικά μέτρα καὶ τὰς νομισματικὰς ἀνακατατάξεις, αἱ προσπτικαὶ αὐξήσεως τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τοῦ τρέχοντος ἔτους εἶναι περιωρισμέναι, λέγουν οἱ ὄρμοδιοι τῆς «Γάττη».

Τὸ προσωρινὰ ἀποτελέσματα τοῦ 1977 ἐπιβεβαιώνουν τοὺς ἐκφρασθέντας ἐνώριτερον φόδους. Καὶ διατυπώνται ἡ ἀνησυχία ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῶν μεταφορῶν, ἥτις συνέβαιε σοβαρῶς εἰς τὴν εὐημερίαν τῶν προγονιμῶν 10ετιῶν (1950 - 1970) ἀπειλεῖται ἀπὸ τὴν δραδείαν παγκόσμιον οἰκονομικήν ἀνάκαμψιν καὶ τὸν διευρυνόμενον προστατευτισμόν.

Εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τοῦ 1977, ἡ «Γάττη», τῆς ὁποίας οἱ κανονισμοὶ διέπουν περίπου τὸ 80% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἀναφέρει ὅτι ὁ σύγκος τῶν μεταφορῶν ηύησθη μόλις 4% τὸ 1977, ἔναντι 11% τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τούτο ὀφείλεται, κυρίως, εἰς τὴν στασιμότητα τῶν ἐμπορικῶν πράξεων κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμην τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Πάντως, ἡ ἀνασκόπησις δὲν εἶναι ἐντελῶς ἀπαισιόδοξης διὰ τὰς προοπτικὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐπισημαίνουσα ὡρισμένας ἐνδείξεις αὐξήσεως τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ

ἐπενδυτικοῦ καὶ καταναλωτικοῦ κοινοῦ εἰς τινας Εὐρωπαϊκάς χώρας.

Ἐπὶ πλέον, παρατηρεῖ ὅτι ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνομένεται νὰ ὑστερήσῃ ἐλάχιστα μόνον τῆς ἀνοπτύξεως τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Παρὰ ταῦτα, ἡ οἰαδήποτε ἐνθαρρυντικὴ ἔξειδεγη ἔχει τὸ σταδιακῶν μόνον τὴν ἐπιβραδυνομένη τάσιν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ δευτέρου ἔξαμηνος τοῦ 1977. Περαιτέρω, τὰ νέα προστατευτικά μέτρα, ληφθέντα κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, συμβάλλουν εἰς τὴν δημιουργίαν κλίματος ἀδειοκότητος περὶ τὴν μελλοντικὴν ἔξειδεν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν.

Τὴν κάμψιν τῶν μεταφορῶν κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ 1977 ἀποδίδει ἡ «Γάττη» εἰς τὰς διομηνικάς χώρας, τῶν ὅποιων ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς ἐμειώθη εἰς 4,5% ἔναντι 9% τοῦ 1976. Ἡ κάθετος πτῶσις τῆς ἐγχωρίου ζητήσεως ὠδηγήσει εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ρυθμοῦ εἰσαγωγῶν ἀπὸ 14% τὸ 1976 εἰς 4 - 5% τὸ 1977.

Τὸ συνολικὸν ἐμπορικὸν πλεόνασμα τῶν χωρῶν - μελών τοῦ ΟΠΕΚ ἐμειώθη εἰς 60 δισεκ. δισλλάρια, ἀπὸ 464 δισεκ. δολ. τὸ 1976.

Τὸ μικτὸν ἐμπορικὸν ἔλλειμμα τῆς Βορείου Αμερικῆς, τῆς Ιαπωνίας καὶ τῶν διομηνικῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ηύησθη εἰς 42 δισεκ., ἀπὸ 38 δισεκ. δισλλάρια πρὸ ἔτους.

## ● ΛΑΛΑΓΗ ΑΝΤΙΛΗΨΕΩΝ

Μέχρι σήμερον ἡ «Ενωσις Σκανδιναύων Εφοπλιστῶν» ἐδέχετο ἐφοπλιστάς Νορβηγούς, Σουηδούς καὶ Φινλανδούς, τῶν ὅποιων ἐκόλυπτε μόνον τὰ ὑπὸ τὰς ἔθνικάς των σημαίας πλοῖα. "Ηδη διὰ τροποποίησεως τοῦ καταστατικοῦ τῆς δέχεται καὶ τὰ πλοῖα τὰ ὅποια διασκείζονται Νορβηγοί, Σουηδοί καὶ Φινλανδοί ἐφοπλισταί, ἀσχέτως τῆς πραγματικῆς πλοιοκτησίας των.

Σημειωτέον ὅτι ἡ "Ενωσις, ἀριθμούσα 89 ἔταν ζωὴν ἀποτελεῖ Κλάμπ νομικῆς προστασίας, τοῦ ὅποιου ἡ κάλυψις συνιστᾶ οὐ-

σιώδεις στοιχεῖον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Προῆλθεν δὲ εἰς τὴν ὡς ἄνω ἀπόφασης τοῦ κρίνουσα ὅτι ἡ ἐφόσον ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ὡς σκανδιναύικός ἐφοπλισμός εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νόο της παλῆς τὴν ναυτιλιακὴν αὐτοῦ πεῖραν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὸν νὰ ἀφεθοῦν ἀκάλυπτοι σκανδιναύικοι ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι διαχειρίζονται ἔνα πλοῖο. Σκέπτεται μάλιστα νὰ διευρύνηται τὰς κάλυψιν καὶ ὡς πρὸ τὰς ὑπό τῶν Σκανδιναύων ἐφοπλιστῶν ναυλούμενα ἔνα πλοῖο, καὶ μάλιστα μὲ ἀπλοποίησης της διοικασίας ὥστε ἡ κάλυψις νὰ μὴ γίνεται κατὰ πλοίον, ἀλλὰ ν' ἀφορᾶ εἰς τὸ σύνολον τοῦ ναυλουμένου τοντά.

## ● ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Βεβαία θεωρεῖται ἡ αὔξησις τῆς παγκοσμίου τουριστικῆς κινήσεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος — παρὰ τὴν δραδείαν ἀνάκαμψιν τῆς οἰκονομίας, τὸ υψηλὸν ποσοστὸν ἀνεργίας καὶ τὸν πληθωρισμόν.

Βάσει στοιχείων τοῦ ΟΟΣΑ, συγκεντρωθέντων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ 23 ἄλλας διομηνικάς χώρας, ἀναμένεται περιστέρω αὐξήσις τῶν τουριστικῶν δαπανῶν τὸ 1978, ὡς συνέδη καὶ τὸ 1977.

Τὸ παρελθόν ἔτος, τὰ συνολικά ἔσοδα τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ ἀπὸ τὸ διεθνή τουρισμὸν, μὲ αὔξησην 20%, ἀνήλθον εἰς 40 δισεκ. δισλλαρίων. Ἀφαιρουμένου τοῦ πληθωρισμοῦ, ἡ καθαρὰ αὐξήσις ὑπολογίζεται περὶ τὸ 10%.

Ηύημένη τουριστική κίνησις ἐσημειώθη εἰς τὴν Εὐρώπην, τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν, ἐνώ εἰς τὰς χώρας τῆς Βορείου Αμερικῆς ὁ τουρισμὸς ἐνεφάνισε κάμψιν.

Αἱ ἀφίξεις ἀλλοδαπῶν εἰς τὰς 24 χώρας ποὺ ἔλαβεν ὑπὸ δύνην του ὁ ΟΟΣΑ ηύησθησαν περὶ τὸ 6% κατὰ μέσον δύον. Ο ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν οἱ ὅποιοι διησχισαν ἀεροπορικῶν τὸ Αἰγαλοντικὸν ηύησθη κατὰ 12%. Τὸ σύνολον τῶν διανυκτερευσέων ἀλλοδαπῶν εἰς Εὐρωπαϊκά καταδύματα ηύησθη κατὰ 8% - 70% εἰς τὴν Πορτογαλίαν, παρὰ τὴν πολιτικήν ἀστάθειαν.

Ποὺ ὠφείλετο ἡ αὔξησις αὐτή; 'Ο διεθνής

**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

τουρισμός έχει τώρα ειδικόν του δυναμισμόν», οφειλόμενον εἰς «καιωνικο-ψυχολογικούς παράγοντας», λέγει ο ΟΟΣΑ. Τόσον οι κάτοικοι τών πόλεων θίσσονται καὶ τῆς έπαρχιας διαθέτουν περισσότερα διὰ νὰ γνωρίσουν νέους ορίζοντας καὶ νὰ ξεκουρασθούν. Εις αύτὸν θυμβά η καλυτέρα τουριστική ένημέρωσης, οι χαμηλοί ναύλοι, τὰ ώργανωμένα τεξίδια.

Τὰ τουριστικά γραφεῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας άναμένουν αύξησην τῶν έργασιών των κατὰ 5 έως 10% τὸ 1978. Έντος τῶν τελευταίων 10 ἑτάρων, δὲ μέσος Γερμανούς έχει τριπλασιάσει τὸ ποσόν τὸ διπλόν διαθέτει διὰ τὰς διακοπάς του. Αἱ δαπάναι τοῦ είδους αὐτοῦ άπορροφοῦν τώρα τὸ 16 - 17% τοῦ προϋπολογισμοῦ μιάς οίκογενείας Γερμανῶν. Μετά τοὺς Γερμανούς, οἱ Σουηδοὶ διαθέτουν, ἐπίσης, σοδαρά κονδύλια διὰ νὰ ἐπισκεφθοῦν σλλας χώρας.

Ἡ Ἱσπανία, μὲ ήρεμώτερον πολιτικὸν κλίμα, θλίπτει ἔφετος εἰς αὔξησιν τῆς τουριστικῆς της κινήσεως κατὰ 25% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1977. Οἱ ταξιδιωτικοὶ πράκτορες τῆς χώρας ηγήσανται τὰς τιμάς των κατὰ 30 - 35% διὰ τὸ θέρος, ἀλλ' η αὔξησις αὐτῆς εἶναι ούσιαστική μικροτέρα, λόγω τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ ισπανικού νομίσματος τὸν παρελθόντα Ιούλιον.

### TO ARGON TONNAZ

Ἡ ἀργούντα χωρητικότης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, αὔξησησα κατὰ 2.5 ἑκατόν. d.w. ἐντὸς τοῦ Ιανουαρίου, ἀνήλθεν εἰς 685 σκάφη, 45.627.000 τόν. d.w., ὡς προκύπτει ἀπό τοῖς στοιχεία τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου Βρετανικῆς Ναυτιλίας. Τὰ παραπλησμένα τάκερα ηγήθησαν κατὰ 2.1 ἑκατόν. τόν. εἰς 327 πλοῖα, 33.597.000 τόν. d.w., ἐνῷ μὲ τὴν προσθήκην 0.4 ἑκατόν. τόν., τὰ ἀργούντα σκάφη ξηροῦ φορτίου ἔφθασαν τὰ 12.030.000 τόν. d.w. (358 πλοῖα). Εἰς τὰ σκάφη ξηροῦ φορτίου περιλαμβάνονται καὶ 55 μικτά, συνολικοῦ d.w. 6.338.939 τόνων.

Πρώτη εἰς ἀργούν τονάζ καπατάσσεται ἡ σημαία τῆς Λιβερίας, μὲ 139 πλοῖα, 11.789.000 τόν. d.w. (56 πλοῖα ξηροῦ φορτίου, 2.716.000 τόν. d.w. καὶ 83 δεξαμενόπλοια,

9.072.000 τόν. d.w.). Ακολουθεῖ ἡ Νορβηγία μὲ 86 πλοῖα, 11.033.000 τόν. d.w. (28 σκάφη ξηροῦ φορτίου, 2.558.000 τόν. d.w. καὶ 58 δεξαμενόπλοια, 8.475.000 τόν. d.w.) καὶ ἔπονται : ἡ Ἐλλάς, μὲ 150 πλοῖα, 5.351.000 τόν. d.w. (87 σκάφη ξηροῦ φορτίου, 1.669.000 τόν. d.w. καὶ 63 τάκερες, 3.682.000 τόν. d.w.), ἡ Σουηδία, μὲ 23 πλοῖα, 3.881.000 τόν. d.w. (9 ξηροῦ φορτίου, 500 χιλ. τόν. καὶ 14 τάκερες, 1.969.000 τόν.), ἡ Μεγάλη Βρετανία, μὲ 38 πλοῖα, 3.288.000 τόν. d.w. (19 ξηροῦ φορτίου, 1.285.000 τόν. καὶ 19 τάκερες 2.002.000 τόν.) καὶ ἡ Δανία, μὲ 20 πλοῖα, 2.239.000 τόν. d.w. (6 ξηροῦ φορτίου, 35.000 τόν. καὶ 14 τάκερες 2.205.000 τόνων).

Τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ ἀργούντος τονάζ, (37%) ἀναφέρεται εἰς σκάφη τῶν 200.000 ἑως 300.000 τόν. d.w. Ακολουθοῦ δὲ οἱ κατηγορίαι τῶν 100 - 200.000 τόν. d.w. (26%), τῶν 50 - 100.000 τόνων πλοίων (16%) καὶ τῶν 25 - 50.000 τόν. d.w. (7%). Μόνον 10 τάκερες ἄνω τῶν 300.000 τόν. d.w. ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 9% τοῦ ἀργούντος τονάζ, τελούν ὑπὸ παροπλισμόν.

Οσον ὁφορᾶ εἰς τὴν ἡλικίαν τοῦ ἀργούντος τονάζ, τὸ 31% εἶναι κάτω τῶν 5 ἑτάν καὶ τὸ 38% εἶναι 5 - 9 ἑτῶν. Ἐπίσης, 16% εἶναι ἡλικίας 10 - 14 ἑτῶν.

Κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν, τὸ ἀργούντονάζ ἔφθασε εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα τὴν 31ην Μαρτίου 1976 (752 σκάφη, 54.963.000 τόν. d.w.). Ἐκτοτε ἡ κολούθησε σταθερῶν τὴν κατιούσαν διὰ νὰ φθάσῃ τὰ 543 σκάφη, 32.211.000 τόν. d.w. τὴν 30ην Απριλίου 1977 καὶ νὰ λάβῃ ἐκ νέου ἀνοδικήν πορείαν μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου 1977 (651 σκάφη, 48.489.000 τόν. d.w.). Τὸ Νοέμβριον, ἡ σημειωθεῖσα μικρὰ δελτίωσις τῶν ναύλων ἐμείσονται αιφνιδίως τὸ ἀργούντονάζ, εἰς 42.572.000 τόν. d.w., ἀλλ' ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου ἥρχισεν ἐκ νέου ἡ ἀνοδος διὰ νὰ φθάσῃ τὰ 45.6 ἑκατομ. τόν. d.w. τὴν 31ην Ιανουαρίου.

\* \* \*

Περαιτέρω ηγήθη ἡ χωρητικότης τῶν ἀργούντων δεξαμενοπλοίων ἐντὸς τοῦ Φεδρουάριού καὶ Μαρτίου. Ως ἀναφέρει τὸ ναυλομε-

σιτικὸν γραφεῖον X. Κλάρκσον, τοῦ Λονδίνου, τὴν 8ην Μαρτίου ἀνήρχοντο εἰς 331 σκάφη, 39.17 ἑκατ. τόν. d.w., ἔναντι 38 ἑκατομ. τόν. d.w. τῆς Ιης Μαρτίου. Τέσσαρα ULCCs καὶ ἕνα VLCC προσετέθησαν εἰς τὸν κατάλογον τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν τὴν πρώτην ἔδημάδα τοῦ Μαρτίου.

### Ο ΚΩΔΙΕ ΤΗΣ «ΟΥΝΚΤΑΝΤ»

Τὰ μέλη τῆς Εύρωπαϊκῆς Οίκονομικῆς Κοινότητος δὲν κατέληξαν εἰσέτι εἰς συμφωνίαν σχετικῶς μὲ τὸν κώδικα λειτουργίας τῶν «Κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Ούνκταντ».

Ο κώδικας οιοθετήθη τὸ 1974 κατὰ τὴν διάσκεψιν τῶν Ηνωμένων Εθνῶν εἰς τὴν Γενεύην, παρὰ τὰς ἀντιρήσεις δρισμένων χωρῶν —εύρωπαϊκῶν κυρίως. Κράτη τιὰ τῆς E.O.K. ἐτέθησαν ὑπὲρ τοῦ κώδικος δοτῖς, δῆμος, δὲν ἔχει ἀκόμη τεθῆ ἐν Ισχύ.

Ο κώδικας τῆς «Ούνκταντ» προτείνει ὅπως τὰ φορτία μεταφερόμενα ὑπὸ μιᾶς «Κόνφερανς» κατανέμονται κατὰ 40% ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς χώρας ἔξαγωγῆς, 40% ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς χώρας εἰσαγωγῆς καὶ 20% ὑπὲρ τῶν πλοίων τρίτων χωρῶν. Θά ὑπάρχη, ἐπίσης, ὑποχρεωτική συμβιβαστική διαδικασία εἰς περιπτώσεις δισμούσησεων καὶ μία περίοδος προειδοποίησεως διὰ τὰς αὐξήσεις τῶν ναύλων.

Ἡ EOK προτοτύμασεν ἔνα σχέδιον, προτείνοντα τὴν ἀποδοχὴν τοῦ κώδικος ὑπὸ τῶν χωρῶν μελών τῆς Κοινότητος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δρισμένων τροποποιήσεων. Τὸ σχέδιον αὐτὸν ἀποδέπτει εἰς τὴν διευθύνσην τῶν διαφωνών διακρίσεων μεταξὺ τῶν χωρῶν μελών, χωρὶς νὰ ἔλθῃ εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὰς ὑποχρεώσεις ἀπορρεούσας ἐν τοῦ Συνφώνου τῆς Ρώμης.

Τὸ σχέδιον ἀποσκοπεῖ, ἐπίσης, εἰς τὴν διασφάλισην τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων μεταξὺ τῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν ἐπὶ ἐμπορικῆς διάσεως.

Ἀρκεταὶ χώραι ἔχουν ταχθῇ ὑπὲρ τοῦ κώδικος μέχρι στιγμῆς, ἀλλὰ μόνον ἡ Ἰνδία ἔχει ὑπογράψει τὴν σχετικήν συμφωνίαν. Πάντως, ἐντὸς τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινότητος ἀσκοῦνται πτέσεις διὰ τὴν λήψιν ἀποφάσεων ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Οἱ «Υπουργοὶ Μεταφορῶν τῆς Κοινότητος βάσαντηθούν τὴν 12ην Ιουνίου, ἀλλὰ δὲν προβλέπεται διτὶ θά ληφθούν δριστικαὶ ἀποφάσεις ἐπὶ τοῦ θέματος.

Παραπορηταὶ τίνες δὲν ἀποκλείουν τὴν ἐπικύρωσιν τοῦ κώδικος ὑπὸ τῆς Ἱσπανίας καὶ τῶν χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ συμασπισμοῦ πρὶν αἱ χώραι τῆς EOK ἀποφασίσουν δριστικῶς.

Πάντως, προειδοποιοῦν διτὶ ἡ αὐστηρά τῆρησης τὸν 40+40+20 θά δόηγησε εἰς ἀνεπαρκῆ ἔξυπερέτησιν περιοχῶν τινῶν καὶ ὑπερπροσφοράν τονάζ εἰς δῆλας περιοχάς.

### ΤΑ «ΡΟ - ΡΟ» «ΣΗΣΠΗΝΤ...»

Ἡ ἑταῖρια «Κουβέιτ Ἰνδεστμεντ» ἀνεκούνωσε τελευταίως ὅτι ἔξηγόρασε τὰ συμφέροντα τῆς ἐν Πειραιώς ἔδρευούσης «Μάρσοπ Κορπορέισον» εἰς 56 πλοῖα ρό-ρό τὰ ὅποια διεχειρίζεται ἡ ἑταῖρια «Σήσπηντ Σέρβιος».

Ἡ «Κουβέιτ Ἰνδεστμεντ» καὶ ἡ «Μάρσοπ» (δημίος Μαρῆ) συμμετεῖχον ἀμφότερει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρό - Ρό Τσάρτερς Κορπ.», πλοιοκτήτριαν δύο ἐκ τῶν μεγαλυτέρων πλοίων ρό-ρό ἐν ὑπερεσίᾳ —τῶν «Σήσπηντ Αράμπια» καὶ «Σήσπηντ Ασία», 22.000 τόν. d.w. ἔκστοτον καὶ ναυπηγήσεως 1977.

Μία ἄλλη ἑταῖρια μικτῶν συμφερόντων, ἡ «Σήσπηντ Φέρρυς Κορπ.», εἶναι πλοιοκτήτρια τοῦ ρό-ρό «Σήσπηντ Τσάλεντζερ», ἐνῷ ἡ «Σήσπηντ Φέρρυς Ἰντερνάτιοναλ» κατέχει τὰ πλοῖα ρό-ρό «Σήσπηντ Ντάνας», «Σήσπηντ Ντόρα» καὶ «Σήσπηντ Ντίμα». Τέλος, ἡ «Σήσπηντ Ρό - Ρό Κορπ.» εἶναι ιδιοκτήτρια τοῦ πλοίου ρό-ρό «Σήσπηντ Μάστερ».

Ἡ ἑταῖρια τοῦ Κουβέιτ ἀπέκτησε τώρα τὸν 100% τῶν μετοχῶν τῶν ὃς ἕνω ἑταῖριῶν καὶ, ὡς ἐκ τούτου, τῶν ἐν



## NICHOLAS G. MOUNDREAS SHIPPING S.A.

Chartering \* Sale and Purchase  
Insurance \* Agents

47-49 Bouboulinas Str, Piraeus

Cables: "MUDRE PIRAEUS"

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

Telecopier: 4112775

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

Nick Moundreas (Personal): 4178802/4112226

Chartering Dept: 4177479/4177365 — 4117801/4117802

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

Insurance Dept: 4178885

Finance/Accounting Dept: 4179157/4113997

λόγω πλοίων, έξαιρεσίς του «Σήσπην Ντόρα», τὸ ὅπιον ἀνετράπη εἰς τὸν λιμένα τῆς Τζέντα τὸν παρελθόντα 'Ιούνιον καὶ ἐπώληθη κεχωρισμένως.

'Η εταιρία Λέωφ Χόσγκ & Κο. τοῦ "Οσλο ἀνέλαβε τὴν τεχνικὴν καὶ ἐμπορικὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων αὐτῶν, κατόπιν συμφωνίας μὲ τὴν «Κυσθέιτ' Ἰνδεστμεντ».

'Η «Ρό-Ρό Ταύτερερες Κορπ.», πλοιοκτήτρια τῶν «Σήσπην 'Αράμπια» καὶ «Σήσπην 'Λασία», θὰ χρονοναλῶσῃ ἀπὸ τὴν «Μάρσιτς» ἔνα τρίτον ἀδελφὸν σκάφος, τὸ «Σήσπην 'Αμέρικα» καὶ θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ ἔξυπνετῇ τὰς γραμμὰς ὀντολικῆς ἀκτῆς ΗΠΑ / 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης / Περσικοῦ Κόλπου καὶ 'Ιαπωνίας / Περσικοῦ Κόλπου / 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης.

Τὰ «Σήσπην Ντάνα» καὶ «Σήσπην Ντίμα», τὰ ὅπια ἔκστοσιαν περὶ τὰ 7 ἑκατομ. λίρων 'Αγγλίας ὅτε παρηγέλθησαν, θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὸ «Πλούτο». Φρέντ 'Ολσεν - Σήσπην - Σενεντέλ, τὸ ὅπιον ἔξυπνετῇ τὴν γραμμὴν 'Αγγλίας καὶ Βορείου Εύρωπης / Μέσης 'Ανατολῆς.

'Η «Σήσπην Φέρρρυς» ἀνεφάνει εἰς τὸ διεθνὲς ναυτιλιακὸν προσκήνιον τὸ 1973, θέσσασα ἐκ τῶν πρώτων παραγγελίας διὰ ποντοπόρα πλοΐα ρό-ρό. 'Εκτοτε ἔξυπνετεῖ τὴν γραμμὴν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, διακινοῦσα φορτία ἀνὰ τὸν ἑνὸς ἔκατον, τόννων ἑπτησίων.

Εἰς τὸν στόλον τῆς «Σήσπην» περιλαμβάνονται καὶ δύο μικρὰ «φήντερσπιτς» ρό-ρό, τὰ «Λίνα Β.» καὶ «Σαμάχη», 1.350 τόν. d.w. ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1976.

## Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

'Η διαταχθείσα ὑπὸ τοῦ κ. Κεφαλογιάννη ἀπογραφὴ τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν πλοίων ναυτικῶν ἀποδεικνύει ὅτι τὸ 'Υπουργεῖον στερεῖται καὶ στοιχειωδῶν ἔσθω στοιχείων περὶ τοῦ ἐνεργοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, ἡ περὶ τοῦ ἀντιθέτου δὲ διαθεσιαστικῆς ἀνωτάτου ἀξιωματούχου παρασχεθεῖσα προσφάτως ἐνώπιον τοῦ κ. 'Υπουργού, ἀποδεικνύεται ἄνευ περιεχομένων. Διότι ἔαν τὸ 'Υπουργεῖον κατέχει τὰ ἐν λόγῳ στοιχεῖα πρὸς τὶ διαταχθείσα ἀπογραφὴ;

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, νομίζουμεν ὅτι ἡ ἀπογραφὴ δὲν λύει τὸ πρόβλημα τῆς ὑπάρχεως ὅλων ἔκεινων τῶν στοιχείων, τὰ ὅποια εἰναι, καθ' ἡμάς, ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἔραξιν μιᾶς μακροχρονίου πολιτικῆς ἐπὶ τοῦ κυριωτέρου προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας, — τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων.

Δὲν εἶναι μόνον τὸ γεγονός ὅτι ἡ διαταχθείσα ἀπογραφὴ καλύπτει ἀποκλειστικῶν τοὺς ναυτολογημένους κατὰ τὴν στιγμὴν ταύτην ναυτικούς μας σύντε καὶ τὸ δεδομένον ὅτι γίνεται ἐφ' ἄπαξ, δηλαδὴ δὲν θὰ εἶναι διαρκής, ποὺ ἐπιθεσιάνει τὴν ἀνωτέρω ἀποψιν. Κυρίως αἱ ἀντιρρήσεις προέρχονται ἀπὸ τὴν προχειρότητα μὲ τὴν ὅποιαν ἀντεμετωπίσθη καὶ αὐτὴν τὴν πρόσφατην τὸ δόλον θέμα τῆς ἀπογραφῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ (ὑπενθυμίζεται ὅτι παρομοία «ἀπογραφὴ» εἶχε γίνει καὶ ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ κ. Παπαδόγγονα).

'Ἐρωτώνται δόλοι οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν εἰσηγήσεων τῶν ὅποιων ἐστηρίχθη ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ: 'Πρῶτον, ποῖα μέτρα θὰ ληφθοῦν ἐναντίον τῶν πλοιάρχων ἔκεινων ποὺ δὲν θὰ ἀπαντήσουν εἰς τὴν τηλεγραφικὴν διαταγὴν διὰ τὴν παροχὴν τῶν ζητουμένων στοιχείων; 'Δεύτερον, πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ληφθοῦν μέχρι τῆς 10ης 'Απριλίου αἱ ζητούμεναι καταστάσεις πληρώματος; 'Τρίτον, ποῖος θὰ κάμη τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ζητουμένων στοιχείων; 'Τέταρτον, ποῖα στοιχεῖα ἔκ τῶν ζητουμένων καταστάσεων πληρώματος θὰ τύχουν ἐπεξεργασίας καὶ ποία συμπεράσματα θὰ ἀναζητηθοῦν;

Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν: Τὸ πρόβλημα τῆς ἀπογραφῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ κάποτε μὲ σοδαρότητα καὶ ὅχι μὲ προχειρότητα, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν ἔνων, οἱ ὅποιοι ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν

τῶν ὄλα τὰ ἀπαιτούμενα στοιχεῖα. Καὶ διὰ νὰ γίνει αὐτὸν πρέπει νὰ μελετηθῇ εἰς βάθος τὸ δόλον πρόβλημα καὶ νὰ ληφθοῦν τὰ ἐνδεικνύμενα νομοθετικὰ μέτρα ἐν συνεργασίᾳ πάντοτε μὲ τὴν Ἑθνικὴν Στατιστικὴν 'Υπηρεσίαν, ἡ ὅποια λόγω τῆς εἰδικεύσεως τοῦ προσωπικοῦ της ἡμερογήση μίαν ἀπογραφὴν καὶ ὅχι «ἀπογραφὴν» ὡς αὐτὴ ἡ ὅποια ἐπιχειρεῖται τὴν στιγμὴν αὐτὴν ὅπὸ τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

• Διὸ τὴν διενέργειαν τῆς ἀπογραφῆς ἐστάλη ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάννη τὸ κατωτέρω τηλεγράφημα εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν πλοίων καὶ τῶν συμβεβλημένων μετὰ τὸ NAT (τὸ τηλεγράφημα μετεβιδάσθη δύο φορὲς τὴν ἐδδομάδα ἐπὶ ἔνα μῆνα διὰ τοῦ παρακτίου τῆς Λοιπόσας): «Ο 'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρακαλεῖ ὅλους τοὺς πλοιάρχους τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆν, ὡς καὶ τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν συμβεβλημένων μὲ τὸ NAT πλοίων νὰ ἀναφέρουν στὴν Διεύθυνση Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ YEN τηλεγραφικῶν τὰ ἔξης στοιχεῖον ὅμα λήψει παρόντος: Πρῶτον, ἀριθμὸς 'Ελλήνων καὶ ἀριθμὸς ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ποὺ ὑπηρετοῦν στὸ πλοίο. 'Αλλοδαποί ἀναφέρουν εἰς δυνατὸν κατὰ εἰδικότητα. Δεύτερον, στοιχεῖα ἀναφέροντος πλοίου (δνομα, νηλόγιο ἢ σημαία, ντέτε γουεύτ, ιπποδύναμη). 'Επίσης στὸ λιμάνι κατάπλου νὰ ἀποστείλουν ταχυδρομικῶν κατάστασης πληρώματος (κρού λίστ) στὸ YEN τὸ ἀργότερο μέχρι 10 'Απριλίου 1978 μὲ πλήρη στοιχεία πλοίου καὶ πληρώματος. Αἴτοι μενεα στοιχεῖα είναι ἀπαραίτητα ἀποκλειστικῶν γιὰ στατιστικὴ μελέτη τῶν ναυτικῶν.»

## Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΙΔΕΙΑ

• 'Υπῆρχον πληροφορίαι, αἵτινες δὲν κατέστησαν τῶν ναυτικῶν νὰ ἐπιθεσιαθοῦν, ὅτι ρυθμίζεται τὸ θέμα τῆς ἐντάξεως τῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰς μίαν ἐκ τῶν διαθέματων τῆς ἐκπαιδεύσεως. Συμφώνως πρὸς τὰς ἐν λόγῳ πληροφορίας αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ E.N. πρόκειται νὰ ἐνταχθοῦν εἰς τὴν ἀνωτέραν Παιδείαν καὶ αἱ ιδιωτικαὶ εἰς τὴν μέσην, μετατρέπονται εἰς τεχνικὰ λύκεια. Κατὰ τὰς ιδιαὶ πληροφορίας καταρτίζεται ἡδη σχετικὸν νομοσχέδιον.

## Η ΥΑΠΟΠΟΙΗΣΙΣ

• Μέχρι τῆς 3ης 'Απριλίου αἱ Διευθύνσεις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ὀφείλουν νὰ ὑποβάλουν εἰς τὸν 'Υπουργὸν κ. Κεφαλογιάν-

νην τὰς εἰσηγήσεις των ἐπὶ τῶν θεμάτων A' προτεραιότητος, τὰς ὅποια προέκυψαν ἐκ τῶν ἐπανειλημμένων συσκέψεων εἰς τὸ YEN τὴν 7, 8 καὶ 9η Μαρτίου μετὰ τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Σημειούνται ἐνδεικτικῶς, ὅτι κατὰ τὰς ἐν λόγῳ συσκέψεις ἀπὸ τὴν ναυτεργατικῆς πλευρᾶς ἐτέθησαν ἐβδομήκοντα καὶ πλέον αἰτήματα σχετικόμενα μὲ τὴν πρόνοιαν τῶν ναυτικῶν.

• Μετὰ τὴν ὑποβολὴν τῶν εἰσηγήσεων θὰ ὀρίσησθαι, ὡς ἔχει δηλώσει ὁ κ. Κεφαλογιάννης, ἡ υλοποίησις τῶν προτεινομένων κατά ἀξιολογικήν σειράν προτεραιότητος. 'Οπωσδήποτε, ὅμως, ἡ προβολὴ ἀπὸ ναυτεργατικῆς πλευρᾶς τέσσον αἰτημάτων σχετικούμενων μὲ τὸν πρόνοιαν ἀποδεικνύει ὅτι ὁ τομεὺς αὐτὸς εἶχε παραμεληθῆ ἐπὶ τὸ παρεθόρον εἰς τὴν προσελκύσεως, ἀλλὰ καὶ ποιὰ γενικώτερα μέτρα θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν διὰ νὰ ἐξολειφθοῦν αἱ δυσμενεῖς ἐντυπώσεις τοῦ πορειῶθντος.

## ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

• 'Υλοποιήθη, ἐπὶ τέλους, ἡ ὑποδειχθείσα ἐπανειλημμένως ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀρροτὶς τῶν εὐεργετικῶν διατάξεων ὑπέρ δώρων μενούν, αἵτινες εἶχον ἐπιβληθῆ καὶ εἰς τὸ NAT προκειμένου τὸ κράτος νὰ ἀσκήσῃ εὐρυτέραν κοινωνικὴν πολιτικὴν ἀναλόμασι τῶν χρημάτων τῶν ναυτικῶν μας. 'Ηδη ἀπὸ τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐνεκρίθη σχέδιον νόμου «περὶ δικαιώματος ἔχαγορᾶς προϋπηρεσιῶν ἐνίων κατηγοριῶν ὁμογενῶν, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ πρωθητὴ ταχύτατα εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισμαν καὶ ὁ κ. Κεφαλογιάννης ὄφειλε νὰ ἐγγηθῇ ὑπουργήποτε, διότι ὀπωσδήποτε θὰ ἐδηλωθεῖ ἀντιδράσεις, ὅτι οἱ τόσα εἰσφέροντες εἰς τὸν τόπον ναυτικοί μας δὲν εἰναι διατεθείμενοι νὰ δεχθοῦν τὴν παράτασιν τῆς ἀνωμαλίας ταύτης.

• Τὸ ἐγκριθὲν σχέδιον νόμου ἔχει ὡς ἔχης:

• 'Αρθρον 1

• Αἱ εὐεργετικοὶ διατάξεις τῆς κειμένης νομοθεσίας διὰ τὰς ἀναγνώρισιν προϋπηρεσίας τῶν ἐξ Αιγύπτου, Ρουμανίας καὶ Τουρκίας ὁμογενῶν δὲν ἔχουν τοῦ λοιποῦ ἐφαρμογὴν διὰ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον (Ν.Α.Τ.).

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

D U R B A N

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

**"Αρθρον 2**

Αίτησεις υποβλήθησαν και έκκρεμουσαί μέχρι την χρονολογίας δημοσιεύσεως τού παρόντος προωθούνται και έκδικάζονται κατά τὰς προϋποταμένας αὐτοῦ διατάξεις.

**"Αρθρον 3**

1. 'Υπηρεσίαι όμοιες όποιες πιστοποιητικών τῶν Ἑλληνικῶν Προξενείων ή τῶν Ἀρχῶν τῶν ἐπρεπεῖς ἀνασερεύεντων χωρῶν, δύνανται νὰ ἔξαγοράζωνται κατὰ τὰ ἔκστοτε ισχύοντα διὰ τὴν ἔξαγοράν χρόνου ὑπηρεσίας διανυθέντος ἐπὶ πλοίων ὑπὲρ ἔνην σημαίαν συμβεβλημένων η μὴ ἀσφαλιστικῶν μετά τοῦ NAT καὶ ἐπὶ τῇ κατασθλῇ τῶν φρειδούμενων διὰ τὸν ἔξαγοράζόμενον χρόνον καὶ τὴν εἰδικότητα ὧν' ήν ἐκτῆθη τῶν ὑπὲρ NAT, Τ.Π.Ε.Ν. καὶ λοιπῶν παρὰ τῷ NAT Κεφαλαίων καὶ Λογαριασμῶν εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ τῶν ισχυούσων κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἔξαγορᾶς.

2. Τὰ λοιπά δικαιολογητικά, αἱ ἐγένει προϋποθέσεις ἀναγνωρίσεως πρὸς ἔξαγοράν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ὁμογενῶν καὶ πᾶσα ἄλλῃ λεπτομέρειᾳ ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος θέλουν ρυθμισθῆ δι' ἀποφάσεων τοῦ YEN, δημοσιευμένων εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

**"Αρθρον 4**

Διὰ τὰς ἔξαγοράς αἱ ὁποῖαι ήθελον πραγματοποιηθῆ ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος οὐδεμία προσαύξησις ἐπιβάλλεται.

**"Αρθρον 5**

'Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται αἱ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

**ΑΜΕΣΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗ**

'Η ἐπιτευχθῆσα συμφωνία μὲ τὸ Πακιστάν εἶναι ἐπωφελῆς δι' ἀμφοτέρας τὰς πλευράς. Ρυθμίζεται δι' αὐτῆς τὸ θέμα τῆς ἀποφυγῆς τῆς διτῆς φορολογίας τῶν πλοίων καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀλληγορικῶν ἀεροδρομίων ὑπὸ τῆς πακιστανικῆς ἀεροπορικῆς ἑταίρας. 'Η συμφωνία ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν διὰ τὴν Νευτιλίαν μας, διότι πλείστα ἀλληνικά πλοία διακινοῦν φορτία πρὸς καὶ ἀπὸ τοὺς πακιστανικούς λιμένας καὶ ἐπιβαρύνον-

ται μὲ ὑψηλὴ φορολογίαν (13.5% ἐπὶ ἑκάστου ναυλοσυμφώνου καταβαλλομένην πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου). 'Ως ἐκ τούτου ἡ ἐπιτάχυνσις τῆς ὑπογραφῆς τῆς δριστικῆς συμφωνίας προέχει. Καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς πρέπει νὰ κινηθῇ τὸ 'Υπουργεῖον Ἐξωτερικῶν. Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας, ὁ κ. Κεφαλογιάνης μᾶλλον, θὰ πρέπει νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τοῦ. Παπαληγούρα ἐπὶ τῆς σημασίας τῆς ὅποιαν ἔχει διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἡ ταχυτάτη ὑπογραφὴ τῆς δριστικῆς συμφωνίας μὲ τὸ Πακιστάν. 'Ημεῖς φρονοῦμεν ὅτι τὸ ἀργότερον ἐντὸς 150 ημέρων θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ λήξει τὸ θέμα, διότι κάθε καθυστέρησις μόνον ζημιάν προκαλεῖ.

**ΤΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ**

Θὰ συστήσωμεν εἰς τοὺς πλοιάρχους μας νὰ ἐπιδεικνύουν μεγαλυτέραν προσοχὴν καὶ ἐπιμέλειαν κατὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ναυτολογίων. 'Ετέθησαν ὑπὸ συμβατικούς τοῦ ημέραντος στηρίγματα καὶ διδεῖ ταχέως τὰς ἐνδικυνουμένας λύσεις, προκειμένου νὰ δώσῃ λύσιν καὶ εἰς τὸ ἐν λόγω πρόβλημα, τὸ ὁποῖον ταλαντίζει τοὺς ναυτικούς μας, ἀλλὰ καὶ ἐπιφορτίζει μὲ μεγαλύτερον φορτίον τὰς ηδη ὑπερφορτωμένας ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T.

ήμερομηνίας, λόγου χάριν τὴν 30ην Ἰουνίου καὶ τὴν 31ην Δεκεμβρίου, ή ἐκκαβάρισις των δὲν θὰ βραδύνῃ περισσότερον τῶν τριών μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας κλεισίματος, ὅποτε θὰ γίνεται αὐτομάτως καὶ ἡ καταχώρησις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ναυτικῶν μας.

Θέτομεν τὸ πρόβλημα ὑπὸ ὅφιν τοῦ κ. Κεφαλογιάνη, ὃ διότις διὰ τῶν μέχρι τοῦδε ἐνεργειῶν καὶ ἀποφάσεων τοῦ ἀπέδειξεν ὅτι συλλαμβάνει τὰ πρόβληματα καὶ διδεῖ ταχέως τὰς ἐνδικυνουμένας λύσεις, προκειμένου νὰ δώσῃ λύσιν καὶ εἰς τὸ ἐν λόγω πρόβλημα, τὸ ὁποῖον ταλαντίζει τοὺς ναυτικούς μας, ἀλλὰ καὶ ἐπιφορτίζει μὲ μεγαλύτερον φορτίον τὰς ηδη ὑπερφορτωμένας ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T.

**ΕΚΚΡΕΜΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 1974**

'Ἐπὶ τῇ εὔκαιριᾳ θὰ πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ, διότι ἡ 'Αναθεωρητική 'Επιτροπή, ἔργαζομένη ὑπερανθρώπως, ἔξεδίκασε μέχρι τοῦδε ἑκατὸν ἐκ τῶν 192 ὑποθέσεων ποὺ τὸν εκκρεμούσαν κατὰ τὴν στιγμὴν ποὺ τὴν προεδρίαν τῆς ἀνέλαβεν διὸ κ. Παύλος Σαρλῆς, ὃ διότις καθώρισεν διότι καθ' ἔκαστην συνεδρίασιν ἀνά 150 ημέρων ἡ 'Αναθεωρητική 'Επιτροπή θὰ ἐκδικάζῃ εἴκοσι ὑποθέσεις, οὕτως ὥστε εἰς σύντομον χρονικὸν διάστημα νὰ μὴ ὑπάρχησιν τῶν.

'Ἐκ τῶν ιδίων ναυτολογίων ποὺ μάς ἐπεδίχθησαν προκύπτει πόστον ἀναγκαῖα εἶναι ἡ καθίσμασις τοῦ ναυτολογίου ἐξαμήνου διαρκείας, ποὺ ἔχει προταθῆ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν. Μὲ τὸ ὑφιστάμενον σήμερον σύντομα τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι νὰ φθάνουν τὰ ναυτολογία τοῦ ΝΑΤ μὲ μεγάλην καθυστέρησιν (λέγεται διότι προσφάτως ἐλήφθη καὶ ἔνα ναυτολόγιον δέκα ἔτῶν) καὶ νὰ καθυστερῇ ἀντιστοίχως καὶ ἡ καταχώρησις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὰς μερίδας των.

'Τὸ θέμα τῆς καθυστερήσεως εἰς τὴν καταχώρησις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ναυτικῶν ἐτέθη προσφάτως καὶ εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT ἀπὸ τοὺς ἀκτοποσάρους τῶν ναυτικῶν, καθ' ἡμᾶς, δῆμως, τὸ πρόβλημα θὰ ἐπιλυθῇ μόνον διὰ τῆς καθιερώσεως τοῦ ναυτολογίου ἐξαμήνου διαρκείας, τὸ διότιον θὰ κλείνεται ὑπὲρηνην τὸν πλοιάρχου καὶ θὰ ἀποστέλλεται εἰς τὸ ΝΑΤ ἀεροπορικῶς καὶ συστημένον. 'Εάν μόλιστα καθορισθῇ τὸ κλείσιμον τῶν ναυτολογίων νὰ γίνεται εἰς συγκεκριμένας εἰς τὸ ΝΑΤ ἀεροπορικῶς καὶ συστημένον. 'Εάν μόλιστα καθορισθῇ τὸ κλείσιμον τῶν ναυτολογίων νὰ γίνεται εἰς συγκεκριμένας.

'Ἐπὶ τῶν ἑκκρεμούσαν σύνθεσιν τῆς, ἔκκρεμούσες ἀπὸ τοῦ 192 ὑποθέσεων ποὺ ἀνέλαβεν νὰ ἐκκαβάρισθῇ ἡ 'Αναθεωρητική 'Επιτροπή, 4 ἐκκρεμούσαν ἀπὸ τὸ 1974, 12 ἀπὸ τὸ 1975 καὶ 3 ἀπὸ τὸ 1976, σημειούνται δὲ διότι μὴ ἐκδικάσει τῶν ἐν λόγω ὑποθέσεων ἐστέρει ἀπὸ τοὺς ἑνδιαφερόμενους τὸ δικαίωμα νὰ προσφύγουν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επιτροπήας.

'Δέν γνωρίζομεν, δενδίσιως, ἐάν ἐπρόκειτο περὶ τακτικῆς ἐφαρμοζούμενης ἀκριβῶς διὰ νὰ μὴ ὑπάρχῃ δυνατότης προσφυγῆς εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας, ἡ δῆλη δωματίστρια αὐτῆς δημιουργεῖ ὠρισμένα ἐρωτήματα: Πρώτον, διὰ ποῖον λόγον ἐστομεώθη ἡ καθυστέρησις αὐτῆς εἰς τὴν ἐκδίκασιν τῶν ὑποθέσεων ποὺ ἔκκρεμούσαν ἀπὸ τὸ 1974, 1975 καὶ 1976; Δεύτερον, ἔχουν ἐκδικασθῆ ὑποθέσεις κατατεθεῖσαι μεταγενεστέρως καὶ πόσαι; Καὶ τρίτον, ποῖοι εἶναι οἱ ὑπεύθυνοι τῆς τοιαύτης καθυστερήσεως;

'Ἐπὶ τῶν ἑρωτημάτων αὐτῶν πρέπει νὰ δοθῇ ὑπεύθυνος καὶ σαφῆς ἀπάντησις διὰ νὰ δυνηθοῦν οἱ ἑνδιαφερόμενοι νὰ στραφοῦν ἐναντίον τῶν ὑπεύθυνων, ἐάν φυσικά ὑπάρχουν ὑπεύθυνοι, οἱ διότοι τοὺς ζητοῦνται τοὺς οἵτις τοιαύτης καθυστερήσεως.

'Ἐν κατακλεῖδῳ θεωροῦμεν ἀπαραίτητον νὰ συστήσωμεν εἰς τὴν ΠΝΟ καὶ τὰς ὁργανώσεις τῶν συνταξιούχων, νὰ ἐκφράσουν δημοσίᾳ τὰς εὐχαριστίας τῶν τόσον πρὸς τὸν κ. Σαρλῆν δόσον καὶ πρὸς τὰ ὑπόλοιπα μέλη τῆς 'Αναθεωρητικής 'Επιτροπῆς, διὰ τὸν ζῆτον μὲ τὸν διότιον ἐπιτελούν τὸ ἔργον των. Τοὺς δέξιζει ἡ αναγνώρισις.

**ΑΜΕΣΟΣ ΡΥΘΜΙΣΙΣ**

Θὰ ἔπειπε νὰ προβληματίσῃ πολὺ τοὺς καθ' οἰοῦντο τρόπους ἀρμοδίους η αἵτησις τῶν Ναυτιλεγένων Σκαραμαγκά καὶ 'Ελευσίνος νὰ τοὺς ἀνατεθῇ η κατασκευὴ τῶν σιδηρῶν γεφυρῶν καὶ τῶν ἀνισοπέδων συγκοινωνιακῶν κόμβων, ποὺ περιλαμβάνονται εἰς τὸ πρόγραμμα διμοιργίας ανισοπέδων διαβάσεων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ κυκλοφοριακοῦ προβλήματος εἰς τὴν πρωτεύουσαν. Λέγομεν θὰ ἔπειπε, διότι η μέχρι τοῦδε ἀντιμετώπισις τῶν ναυτηγοεπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὸ Κράτος μαρτυρεῖ πλήρη

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

**WE CAN ....**

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

**THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE**

**TRANSCO TAX FREE CARS**

4 Kerkstraat 2000 Antwerp Belgium

tel: 031 / 35.31.44 or 35.31.59

telex: 35207 trans b - cable: TRANSITCARS ANTWERPEN

Please ask for free documentation and prices

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

άγνοιαν τοῦ τομέως και τῶν προβλημάτων τὰ ὅποια ἔχουν ἀνακύψει. 'Η περίπτωσις τοῦ Νεωρίου τῆς Σύρου εἶναι ἐντελῶς πρόσφατος και διὸ νὰ μὴ ὑπάρξουν ἐπαναλήψεις ἐπιβάλλεται πλέον ἡ ἐνεργοποίησις τοῦ Κράτους. 'Εξ ἄλλου, ἡ ἐκτέλεσις παρομοίας φύσεων ἔργων προβλέπεται ῥητῶς ἀπὸ τὰς σχετικάς συμβάσεις τῶν ναυπηγεοπισκευαστικῶν μονάδων, ἀλλὰ τὸ Δημόσιον, ἀν καὶ ἀνέλαθε σχετικάς ὑποχρέωσεις ἀρνεῖται εἰς τὰς ἐν λόγῳ μονάδας τὸ δικαίωμα ἐκτελέσσεως ἀλλὰς φύσεως ἔργατιν, ἐκτὸς τῶν ναυπηγεοπισκευαστικῶν, ἐλεύθεροι νομοθετικῆς ρυθμίσεως και στερεοὶ οὐδὲ τὴν ἔθνικήν οἰκονομίαν ἐκ τῶν εὐεργετημάτων τὰ ὅποια θὰ προκύψουν ἐκ τῆς ὄρθιολογικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἔργατικοῦ και τοῦ μηχανολογικοῦ τοῦ ἔξοπλισμοῦ. Συνεπώς ἡ νομοθετική και διοικητική ρύθμισις, ἡ ὅποια ἀπαιτεῖται, δέοντα νὰ ἐπιταχυνθῇ.

## ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐνθέξεται νὰ θέσουν ἐν ισχύ, ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ θέρους, νέους νόμους οἱ ὅποιοι θὰ καθιστοῦν παράνομον τὴν ναυτιλίαν ἀπάντων τῶν σκαφῶν ἀνά τὰν 20.000 τὸν. d.w. εἰς τὰ χωρικά ὕδατα τῆς χώρας, ἀνευ συγχρόνων συστημάτων ἀποφυγῆς συγκρούσεων.

'Η σκοπιμότης τῆς νομοθεσίας αὐτῆς δὲν ὑποστηρίζεται μόνον διὰ λόγους προστασίας τοῦ περιβάλλοντος. Λόγοι ἀσφαλείας τῶν πληρωμάτων και ἐμπορικοὶ τὴν συνιστοῦν, ἐπίσης.

"Ομοίως, ἐκφράζονται φόβοι, ὅτι ἡ μεγάλη ἐμπιστοσύνη εἰς τὰ διάφορα ἡλεκτρονικά ὄργανα θὰ καταργήσῃ τὴν ναυτικότητα τῶν πληρωμάτων.

"Ηδη αἱ Πολιτεῖαι τῆς 'Αλάσκας και τῆς Οὐασιγκτόνης ἐπέβαλον αὐστηρότερους κανονισμούς ναυτιλίας, λόγω τῆς ηὔξημένης κινήσεως πετρελαιοφόρων εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ ἀγώνου τῆς 'Αλάσκας. Τὸ γεγονός ὅτι μία πετρελαιοκλήις ἀπαιτεῖ μακρότερον χρόνου νὰ διαλυθῇ εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆν, λόγω τῶν χαμηλῶν θερμοκρασιῶν, ἐπέβαλε τοὺς αὐστηρότερους κανονισμούς.

Οιαδήποτε προσπάθεια τῶν 'Αμερικανῶν νὰ ἐπιβάλλουν ὑποχρεωτικῶς τὰ συστήματα ἀποφυγῆς συγκρούσεων θὰ προκαταλάβῃ τὸν ΙΜΚΟ, δοτὶς τελευταίως ἐκυριοφόρησεν ἔνα ἐρωτηματολόγιον ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ προβλήματος.

Μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων, πάντως, ἡ γενικὴ ἀποψίς εἶναι ὅτι ἡ ἐκπαίδευσις τῶν πληρωμάτων εἶναι πλέον ἀπαραίτητος ἀπὸ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν σκαφῶν διὰ ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων. Τὰ περισσότερα πλοῖα κινοῦνται μὲν ἀσφαλείαν και ἀποδοτικότητα. Δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ ὑποθάλλωται εἰς δαπάνας χάριν τῶν ὀλίγων ὑποσυντηρούμενων και πλημμελῶν ἐπινηδρωμένων σκαφῶν.

Λέγεται ὅτι ἔνα αὐτοματοποιημένον πλοῖον εἶναι δυνατὸν νὰ κυβερνηθῇ παρ' ἐνὸς ἀσχέτου πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τούτο, ὅμως, δὲν εἶναι ὄρθον. 'Απαιτεῖται μεγάλη ναυτικὴ πείρα διὰ νὰ κυβερνηθῇ ἔνα πλοῖον τοῦ ὅποιου τὰ ἡλεκτρονικά ὄργανα ναυτιλίας ὑπέστησαν βλάβην και εἰδικαὶ γνώσεις διὰ νὰ ἐπισκευασθοῦν.

Τινὲς ἐκφράζουν τὴν ἀποψίν, ὅτι τὰ περισσότερα τῶν γνωστῶν συστημάτων ἀποφυγῆς συγκρούσεως εἶναι ἡδη ἀπηρχαιωμένα. Τελευταίως, εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ἐργοστασίων «Νορκαντρό», εἰς τὸ Χόρτεν τῆς Νορβηγίας, ἐγένετο μία ἐντυπωσιακὴ ἐπίδειξης τοῦ ἐκεῖ κατασκευαζούμενου συστήματος ἀποφυγῆς συγκρούσεως, τὸ δόποιον κατὰ πολὺ ὑπερέχει τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ συστημάτων.

Πρόκειται περὶ ἐνός ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ, δοτὶς συνδεόμενος μὲ τὸ ραντάρ τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἐπισημάνῃ μέχρι 24 στόχους ἡ πλοΐα, ἐκπέμπει δὲ ὅπτικὰ και ἡχητικὰ σήματα προειδοποιήσεως εἰς περίπτωσιν πιθανῆς συγκρούσεως, ἐνῷ, παραλλήλως,

παρέχει συνεχῆ ἐνημέρωσιν περὶ τὴν ἀλλαγὴν τῆς πορείας και τῆς ταχύτητος.

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀπόφασιν τῶν 'Αμερικανῶν, προκύπτει τὸ ἐρώτημα τὶ ἐπιπτώσεις θὰ ἔχῃ εἰς τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν ἐάν ἐκάστη χώρα λάθη μονόπλευρα μέτρα μὲ διαφορετικούς κανονισμούς.

Τὸ ἐρώτημα αὐτὸν θὰ ἀποσχολήσῃ σοβαρῶς τοὺς μετέχοντας εἰς τὸ διεθνὲς συμπόσιον ἐπὶ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, τὸ δόποιον θὰ λάθη χώραν ἐντὸς τοῦ ἀρχομένου μηνὸς εἰς Λιβερτουπούλη, ὑπὸ τὴν αἰγιθα τῆς ἐκεῖ Πολυτεχνικῆς Σχολῆς.

Θὰ ἀντιπροσωπευθοῦν ἐκεῖ ὅλαι σχεδὸν αἱ ναυτίλαιοι χώραι και μολυνότι οἱ Ρώσοι ἔχουν κατ' ἐπανάληψιν εἰς τὸ παρελθόν λάθει μέρος εἰς παρομοίας διασκέψεις, διὰ πρώτην φοράν θὰ ἐκθέσουν τὰς ἀπόφεις των επισήμων.

Τὰ συστήματα ἀποφυγῆς συγκρούσεων θὰ βελτιστούν τὴν ἀσφάλειαν ἐν θαλασσᾷ; Πολλοὶ εἰδικοὶ ἀμφιβάλλουν. «Οἱ νομοθέται, οἱ ὅποιοι πιστεύουν ὅτι ἡ ὑποχρεωτικὴ ἐγκατάστασις παρομοίων συστημάτων θὰ καταστήσῃ αὐτομάτως ἀσφαλεστέρους και καθαρωτέρους τοὺς ὀλεανούς, δοφεῖουν νὰ ἀναθεωρήσουν τὰς ἀπόφεις των. Δὲν θὰ ἐπιτευχθοῦν τὰ ἀναμενόμενα και ἀπλῶς θὰ ἐπιβληθῇ μία περιττὴ ἐπιβάρυνσις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι ἡδη ἀντιμετωπίζουν τρομακτικά οἰκονομικά προβλήματα», παρετήρησεν ἐκπρόσωπος τῆς Σέλλης.

## Η ΑΓΚΟΛΑ

'Η πρόσφατος ἀπελευθέρωσις τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν οἱ δόποιοι ἐκρατοῦντο εἰς 'Αγκόλαν, παρέσχε τὴν εύκαιριαν νὰ γινωσθοῦν ὡισμέναι ἐνδιαφέρουσαι διεπομέρειαι διὰ τὴν χώραν αὐτήν, ἡ ὅποια παρουσιάζει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Εγγνωσθη, συγκεκριμένως, ὅτι τὴν στιγμὴν ταύτην εύρισκονται εἰς λιμένας τῆς 'Αγκόλας περὶ τὰ είκοσιπέντε ἐλληνόκτηπα σκάφη, τὰ ὅποια εἶναι τὰ μοναδικά ἐκ τοῦ δυτικοῦ Κόσμου, δεδομένου ὅτι τὰ σκάφη ἀλλων σημαίων, ἐκτὸς τοῦ 'Ανατολικοῦ Συνασπισμοῦ, ἀποφεύγουν τὴν ἀνάληψιν μεταφορῶν πρὸς τὴν χώραν αὐτήν, τούλαχιστον πρὸς τὸ παρόν.

'Ἐπειδὴ ἡ 'Αγκόλα διαθέτει ἀνεξάντλητον

πλούτον πολλαὶ δυτικαὶ χώραι σπεύδουν νὰ ἀποκαταστήσουν διπλωματικά σχέσεις και ἡ ματέρα τὴν ὄλην ἐγκαθιστοῦν εἰς τὴν Λουάντα διπλωματικά ἀποστολάς. 'Η 'Ελλάς ἀπουσιάζει, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι και σήμερον, ἀλλὰ και εἰς τὸ μέλλον, ἡ κίνησις ἐλληνοκτήτων σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς 'Αγκόλας θὰ είναι σημαντική και ὡς ἐτούτου θὰ απαιτήσαι ή συμπαράστασις ἐλληνικῶν διπλωματικῶν 'Αρχῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκάστοτε ἀναφυομένων προβλημάτων.

'Η περίπτωσις μᾶς ἐνθυμίζει και τὴν περίπτωσιν τοῦ Βιετνάμ, διου ὑπάρχουν τεράστιαι δυνατότητες ἀπασχολήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ και ἄλλων ἐλληνικῶν ἐπιχειρηματικῶν τομέων, ἀλλὰ και ἡ ἐπίσημος 'Ελλάς ἀπουσιάζει, ἐνῷ ὁ κυριώτερος ἀντίπαλος τῆς χώρας αὐτῆς εἰς τὸν μακροχρόνιον πόλεμον, αἱ 'Ηνωμέναι, Πολιτεῖαι, ἔσπεισαν ἀμέσως μετὰ τὸν τερματισμὸν τῶν ἐχθροπραξιῶν νὰ ἀποκαταστήσουν διπλωματικά σχέσεις μὲ τοὺς πρώην ἐχθρούς των και νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν τεραστίων ἐπιχειρηματικῶν δυνατοτήτων, τὸς ὅποιας παρέχει ἡ χώρα αὐτή, ητοις ἔχει ἀποδύθηει εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν τοῦ πολέμου.

'Η 'Ελλάς οὔτε μὲ τὸ Βιετνάμ οὔτε μὲ τὴν 'Αγκόλα είχε ποτὲ διαφοράς και θὰ ἰδύνατο νὰ ἐπωφεληθῇ ἐάν ἐσπευδεῖ νὰ προβεί εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῶν χωρῶν αὐτῶν. Δυστυχώς δὲν τὸ ἐπραξεν, ίσως και ἀπὸ τὴν ἀγοραίαν τῶν δυνατοτήτων ποὺ παρουσιάζουν αἱ ἐνόργανη χώραι διὰ τὸν τομέα της Ναυτιλίας. Φρονοῦμεν ὅτι και τῷρα δὲν εἶναι ἀργά, Εἰδικώτερον διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς 'Αγκόλας νομίζομεν ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ ἀναζητηθῇ μία λύσις διὰ τῆς ποθετήσεως ἐνὸς λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναφυομένων προβλημάτων ἐπὶ τῆς προσεγγίσεως ικανού ὀρθιμού ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας της. 'Η λύσις αὐτῆς νομίζομεν ὅτι θὰ δημορούσε νὰ γίνη ἀποδεκτή και ἀπὸ τὴν 'Αγκόλαν, δεδομένου ὅτι θὰ δημοκολύνετο και τὸ ἔργον τῶν όχων τῆς εἰς τὰς ἀπαφάς των μετά τῶν ἐκεῖ καταπλεόντων ἐλληνικῶν πλοίων.

• Διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐκρατοῦντο εἰς τὴν 'Αγκόλα σημαντική ὑπῆρξεν ή συμβολή τοῦ ἐκεῖ Ιταλοῦ πρεσβευτοῦ. Διὰ τὴν συμβολὴν

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

του ταύτην νομίζομεν ότι θά ἔπειρε νὰ τοῦ ἀπόνεμηθῇ μία τιμητική διάκρισις. Τί λέγουν ἐπ' αὐτοῦ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις;

### Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΩΝ ΝΕΚΡΩΝ

Οι Κινέζοι ἀπετέφρωσαν τὴν σορὸν "Ἐλλήνος ναυτικοῦ, ὃ ὅποιος ἀπεβίωσεν ἐνῷ τὸ σκάφος ἐπὶ τοῦ ὅποιον ὑπῆρετε εὐρίσκετο εἰς τὸν κινεζικὸν λιμένα καὶ μέσω τῶν ἑκεὶ πρατόρων ἀπόστελλουν εἰς τὴν Ἐλλάδα τὴν σποδὸν του. Πρόκειται διὰ τὸν ναυτικὸν Μιχ. Μουσέλην, 65 ἑῶν, ἀπὸ τὴν Κάλυμνον, μέλος τοῦ πληρώματος τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Σῆ Ήγκλ», ὃ ὅποιος εὐρέθη νεκρός εἰς τὴν καμπίναν του τὴν 16ην Μαρτίου, ἐνῷ τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς τὸν λιμένα Τσινγκτάου. Σημειοῦται διὸ, ὃ πλοιάρχος τοῦ σκάφους κατέβαλεν ἀπεγνωσμένας προσπάθειας νὰ ἀποστέλλῃ τὴν σορὸν εἰς τὴν Ἐλλάδα πρὸς ἐνταφιασμόν, πρὸς τὸν σκοπὸν μάλιστα αὐτὸν ἔξήτησε καὶ τὴν παρέμβασιν

τῆς Ἑλληνικῆς Πρεσβείας εἰς τὸ Πεκίνον, ἀλλὰ αἱ κινεζικαὶ Ἀρχαὶ, ἐπικαλούμεναι τὴν τοπικὴν νομοθεσίαν, παρέμειναν ὀμέτοπειστοι καὶ προέβησαν εἰς τὴν ἀποτέφρωσιν τοῦ νεκροῦ.

Δὲν γνωρίζομεν, δεβαίως, τὴν κινεζικὴν νομοθεσίαν, εἶναι γνωστόν, δῆμος, ὅτι δῆλοι οἱ λαοὶ ἐπίδεκνον ιδιαίτερον σεβασμὸν πρὸς τοὺς νεκρούς. Καὶ ὃ σεβασμὸς αὐτὸς πρέπει νὰ γίνη δεκτὸς ἀπὸ κάθε χώραν, ὅσον μεγάλη καὶ ίσχυρά καὶ ἄν είναι. Δι' ὃ πρέπει διὰ τοῦ 'Υπουργεῖον Ἐξωτερικῶν νὰ γίνουν παραστάσεις πρὸς τὴν κινεζικὴν Κινέρησιν διὰ τὴν καθ' ἡμᾶς ἐντελῶς ἀδικαιολόγητον ἀρνητινὸν τὸν κινεζικὸν Ἀρχῶν νὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀποστολὴν τοῦ νεκροῦ εἰς τὴν Ἐλλάδα.

### ΟΙ ΥΠΕΡΗΛΙΚΕΣ

Κατὰ τὴν διερεύνησιν τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια δημιουργεῖ διὰ τὸ NAT ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἀνωτάτου Διοικητικοῦ Δικαστηρίου τὸ ὅποιον ἔκρινεν ὅτι ἡτο ἀντισυνταγματική

ἡ ἔξαίρεσις τοῦ NAT ἐκ τοῦ νόμου διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως, προ-έκυψεν ὅτι διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν "Ιδρυμα τῶν ναυτικῶν μας δημιουργεῖται κίνδυνος ἐκ τῶν ὑπερηλίκων οἱ ὅποιοι σπεύδουν νὰ ἐφοδιασθούν μὲν ναυτικά φυλλάδια διὰ νὰ ἐργασθοῦν ἐπ' ὅλιγον εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ νὰ ἀπο-κτήσουν οὕτω συνταξιοδοτικὸν δικαίωμα ἀπὸ τὸ NAT. Ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι κατὰ τὰ δύο ἢ τρία τελευταῖς ἔτη ἀπεγράφησαν ὡς ναυτικοὶ 130 περίπου ἄτομα ἡλικίας 60 - 75 ἔτῶν! Δὲν γνωρίζομεν κατὰ πόσον ἡ ἐν λόγῳ πληροφορία ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν πρα-γματικότητα, ἐάν δῆμος εἴναι ἀληθής, δὲν δημιουργούνται κίνδυνοι μόνον διὰ τὸ NAT, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρισιν, ἡ ὅποια θὰ ἔχῃ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ προ-βλήματα ποὺ δημιουργεῖ ἡ ναυτολόγησις ἀν-θρώπων τοιαύτης ἡλικίας, οἱ ὅποιοι προηγου-μένως οὐδεμίαν σχέσιν είχον μὲ τὴν θάλασ-σαν. Χρειαζόμεθα ναυτικούς, ἀλλὰ νέους, δι' ὃ, ἐάν πράγματι ἡ πληροφορία είναι ἀ-ληθής, πρέπει νὰ περιορίσωμεν ὀμέσως τὸ διοίγοντας ἡλικίας τῶν ἀπογραφομένων ὡς ναυτι-κῶν. Διὰ νὰ κλείσῃ οὕτω καὶ ἡ πόρτα ποὺ δῆγηται εἰς τὸ ταμείον τοῦ NAT, τὸ ὅποιον, ἐπαναλαμβάνομεν, ἀνήκει μόνον εἰς τοὺς πρα-γματικούς ναυτικούς.

### Η ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΗ ΛΥΣΙΣ

Ἡ 'Αναθεωρητικὴ 'Επιτροπὴ τοῦ NAT, ἡ ὅποια προεδρεύεται ἀπὸ τὸν Γεν. Γραμματέα τοῦ YEN κ. π. Σαρλήν, ἔδωσε λύσιν, συμφώ-νιας πρὸς ὑπαρχούντας πληροφορίας, εἰς ἔνα αἴτημα τῶν ναυτικῶν μας, τὸ ὅποιον ἔχρονί-ζεν ἀπὸ μακροῦ. Συγκεκριμένως, ἡ 'Αναθεω-ρητικὴ 'Επιτροπὴ ἀπεφάνθη ὅτι θεωρεῖται ἀ-τύχημα κατὰ τὴν ἔνωσιν τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 4502) 66 καὶ τὸ ἀτύχημα ναυτικοῦ, ἐπισυμβαίνοντος κατὰ τὸν χρόνον μεταβά-σεως εἰς τὸ πλοίον πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας ἡ κατὰ τὸν χρόνον ἐπιστροφῆς ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ δι' ὃ ἄλλου μεταφορικοῦ μέσου (τραίνου, πλοίου, αὐτοκινήτου) ἐφό-σον τὸ μέσον μεταβάσεως ἡ ἐπιστροφῆς, ἐ-πελέγη ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου.

Ὦτι εἴναι γνωστόν, μέχρι τούδε ἐθεωρεῖτο ἀτύχημα καὶ ἔχορηγετο σύνταξης ἀτύχημα-τος μόνον εἰς τοὺς ναυτικούς οἱ ὅποιοι κατὰ τὴν μετάβασιν εἰς τὸ πλοίον διὰ τὴν ἀνάλη-ψιν ἐργασίας ἡ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν των μετά τὴν ἀπόλυσιν τῶν ὑφίσταντο ἀεροπορι-κὸν ἀτύχημα.

Παρατηρεῖται σχετικῶς, ὅτι ἡ τοιαύτη ἐρ-μηνεία, ὁρθότατη ἀπὸ κοινωνικῆς πλευρᾶς, δημιουργεῖ ὠρισμένα προβλήματα εἰς τὸ N. A. T., τὸ ὅποιον οὕτως ὑποχρεούται ἐφεξῆς νὰ χορηγῇ συντάξεις καὶ διὰ χρόνου κατὰ τὸν ὅποιον δὲν ὑπῆρχεν ἀσφαλιστικὴ σχέσις, ἡ ὅποια, ὡς γνωστόν, ἀρχίζει ἀπὸ τῆς ἐπι-βιβάσεως εἰς τὸ πλοίον καὶ διαρκεῖ καθ' ὃν χρόνον δὲ ναυτικὸς ἔξακολουθεῖ νὰ είναι ναυ-τολογημένος. 'Αλλὰ τὰ προβλήματα ταῦτα τοῦ NAT ὑπῆρχον καὶ διὰ τὰς περιπτώσεις ἀεροπορικῶν ἀτυχημάτων καὶ ὀπωδήποτε δὲν ἦταν δυνατόν νὰ συνεχισθῇ ἡ ἔξαίρεσις ἐκείνων ποὺ ὑφίσταντο ἀτύχημα κατὰ τὴν διακίνησίν των δι' ὃ ἄλλου μέσου ἐκτὸς τοῦ δερπορικοῦ.

Πάντως, διὰ νὰ μὴ ὑπάρχουν προβλήματα καὶ διὰ τὸ NAT, δέον νὰ ληφθῇ μέτρον ὅπως ἡ ἀσφάλισις ἀρχίζῃ κατὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ ναυτικοῦ πρὸς συνάντησιν τοῦ πλοίου καὶ νὰ συνεχίζεται μέχρι τῆς ἐπιστροφῆς του εἰς τὴν Ἐλλάδα μετά τὴν ἐκ τοῦ πλοίου ἀπό-λυσιν του.

### ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΟΥΝ ΑΙ ΑΔΙΚΙΑΙ

Συνιστώμεν εἰς τὸν κ. Κεφαλογιάνων νὰ μὴ ἔγκρινε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT (κατὰ τὰς πληροφορίας ἔχει ηδη ὑποβληθῆ πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ YEN), διὰ τῆς ὅποιας προβλεπται ἡ ἀνάθεσις εἰς Ιδρυματικὴν ἐπι-χείρησιν τοῦ ἔργου τῆς δημιουργίας μηχανο-γραφικοῦ ἀρχείου τῶν συνταξιούχων. Διότι ἔγκρισις τῆς Δημοτικῆς ἀποφάσεως, ὡς ἔχει, θὰ δηληγήσῃ κυρίως εἰς τὴν διαιώνισιν μιᾶς

# SHIPS LOVED AND PAINTED

BY MANUEL E. KULUKUNDIS

"Eva eikonoγraφημένο λεύκωμα - ντοκουμέντο, πενήντα χρόνων ιστο-ρίας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας: 1895 - 1945.

\* \* \*

EDITED BY J. A. HADJIPATERAS

\* \* \*

'Ο κ. Μανώλης Κουλουκουντῆς, ἐκτιμᾶται καὶ θαυμάζεται ἀπὸ ἔνα με-γάλο διεθνῆ κύκλο φίλων καὶ γνωστῶν ποὺ τὸν ξέρουν σὰν τὸν ικανὸ ἐφοπλιστή, τὸν ἀξιόλογο καλλιτέχνη τοῦ χρωτῆρος — ποὺ «ναυπη-γεῖ» ζωγραφικὰ καράβια — καὶ σὰν ἀφηγητή τῆς ναυτικῆς μας ἱστορίας.

Στὸ λεύκωμα τοῦτο γίνεται ὁ συνδυασμὸς τῶν ταλέντων τοῦ ἀφηγη-τοῦ ποὺ ἔζησεν ἀπὸ πολὺ κοντά τῇ ναυτικῇ ιστορίᾳ μας καὶ τοῦ κα-λλιτέχνου, μὲ τὶς δεκάδες ἔγχρωμα σχέδια βαποριῶν ποὺ ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς, «εἰδε, ἀγάπησε καὶ ζωγράφισε».

\* \* \*

"Οσοι ἔνδιαφέρονται νὰ ἀποκτήσουν τὸ ὡραῖο αὐτὸ «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 .....

άδικίας εἰς βάρος άρκετών συνταξιούχων (διάριθμός των διοικών δεν δύναται να ύπολογισθῇ αὐτήν τὴν στιγμήν), ἀλλὰ καὶ θα ἀδικητή καὶ τους ὑπαλλήλους τοῦ NAT, οἱ διποίοι ἔχουν ἀνάγκην οἰκονομικῆς ἐνισχυστικῆς /άναφέρομεν ἐνδεικτικῶς διτί ὑπάλληλος τοῦ NAT μὲ εἰκοσαετῆ ὑπηρεσίαν λαμβάνει τὸ 15θήμερον 5.300 δρχ.).

«Πεινθυμίζομεν ὅτι» ή ἀπόφασις διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ μηχανογραφικού ἀρχείου τῶν συνταξιούχων ἐλήφθη προκειμένοις βάσει αὐτοῦ νά γίνη ὁ ἐπανυπολογισμός τῶν συντάξεων ποὺ προβλέπει τὸ ἔκρεμον συνταξιοδοτικὸν νομσχέδιον καὶ διότι εἰς τὸ παρελθόν ἔχουν γίνει λάθι εἰς δάρος τῶν ναυτικῶν, ἐπειδὴ τὸ ὑπάρχον ἀρχεῖον τῆς «Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων» είναι ἐσφαλμένον. Συνεπώς, διὰ νά ἀποφευχθούν αἱ ἀδικίαι πρέπει τὸ μηχανογραφικὸν ἀρχεῖον τῶν συνταξιούχων νά γίνη βάσει τῶν πρωτογενῶν παραστατικῶν στοιχείων, δηλαδὴ τῶν ναυτικῶν φυλαδιών, τῶν ναυτολογίων καὶ τῶν καταστάσεων συμβεβλημένων πλοίων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τάς ἀπόφασεις ἀναγκαρίσεως ὑπηρεσιῶν καὶ ὅχι βάσει «τῶν ἀναλυτικῶν στοιχείων ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν ὄποιαν ὑπελογίσθη ἡ ἀπονεμήθεισα σύνταξις» ᾧ προβλέπει ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἀρθρου 11 τοῦ συνταξιοδοτικοῦ νομσχέδιου («επεὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων τῆς περὶ NAT νομοθεσίας»). Σημειώνεται ὅτι, εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ νομσχέδιου ἀναφέρεται ἐν προκειμένῳ, ὅτι ειδιὰ τοῦ ἀρθρου 11 θεοπίζεται ὡ νέος ἐπανυπολογισμός τῶν συντάξεων βάσει τῶν ἀναλυτικῶν στοιχείων ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν (πρωτογενῶν στοιχείων) ἐπὶ τῶν ὄποιαν ὑπελογίσθη ἡ ἀπονεμήθεισα σύνταξις καὶ τῶν θεοπίζομένων διὰ τὸ παρόντος νόμου, διότι διετπώθησαν παράπονα κατά τὸ ἐπανυπολογισμὸν τοῦ ἔτους 1974 συνδεόμενα μὲ τυ-

## Н НАУЛАГОРА

Αισθητώς δελτιωμένη ή θέσις τής Ναυλαγορδάς. Δέν πρόκειται περὶ σταθερότητος, ἀλλὰ περὶ θετικῆς δελτιώσεως εἰς τοὺς ναυλους τῶν γεννημάτων καὶ περὶ προβλέψεως ὅτι αἱ ναυλοδεσις δημητριακῶν καὶ αἱ προβλεπόμεναι διὰ γαιανθρακας ἔξι Ἀμερικῆς θα προσδώσουν βαθμισίαν ζωηρότητα ἀσυνήθη εἰς τὴν ναυλαγοράν. Ἐπληρώθησαν λ.χ. τὰ 6 δολ. φίο ἀπὸ Κόλπον δι' Ὀλλανδίαν εἰς σκάφος 52.000 τόν. Διὰ τὴν Ἰσπανίαν σκάφος 32.000 τόν. δι' Ἀπρίλιον ἐπληρώθη δολ. 11 φίο.

Και άπό την 'Αργεντινή δι' Ιαπωνίαν σκάφος 20.000 τόν. 'Απρίλιον ἐκλείσθη άπό τὸ Πλεύτη εἰς τὰ 22.50 δολ. (5.000 τόν. ἔλ. ἐκφόρτωσις).

"Ολαι αἱ προβλέψεις τῶν παρατηρητῶν τῆς Ναυλαγορᾶς φέρουν τοὺς ναύλους σταθεροποιουμένους. Βάσει τῶν ὄσων πληροφοριῶν συγκεντρώνεται οἱ Ρώσοι καὶ οἱ Κινέζοι μέλησον νὰ ἀπασχολήσουν χωρητικότητα ἵκανην διὰ τὰς εἰσαγωγικὰς τῶν ἀνάγκας.

Ἐνῷ τὸ Κογκρέσον ἀγώνιζεται νῦν καταστρώση ἔνας εἰδός ἐνεργειακῆς νομοθεσίας διὰ τῆς ὅποιας θά μειωθή ἡ ἔξαρτησις τῆς Ἀμερικῆς ἀπὸ τὰς εἰσαγωγάς πετρελαίων, μία ἐνθαρρυντική διὰ τούς Ἀμερικανούς ἔξελιξις προέκυψε τελευταίως: Αἱ εἰσαγωγαὶ ἥρχισαν νῦν ὀλισττώνωνται ἀφ' ἕαυτῶν.

Οι ειδίκοι προβλέπουν τώρα ότι αι «Ηιωμέναι Πολιτείαι» θα καταναλώσουν ολιγότερον έξιν τον πετρέλαιον έφετος, παρά το 1977 — ισως 5% ολιγότερον. Αναμένουν ότι αι εισαγωγαί θα αυξηθούν ένα νέου το 1979-80, άλλα με βραδύτερον ρυθμόν έν συγκρίσει πρός το παρελθόν. Υπολογίζεται ότι ό μέσος έπιστιος ρυθμός αυξήσεως των είσαγωγών θα είναι περίπου 2%, ή και ολιγότερον, άπο τούδις μέχρι το 1985. Σημειωτέον ότι, κατά την περίοδον 1970-77, ή μέντη έπι-

χὸν παρεισφρύσαντα λάθη.

Στόχος τού ἐπανυπόλογισμού, δάσει τών πρωτογενών στοιχείων τής ἀρχικῆς συνταξιοδοτήσεως ἑκάστου ναυτικοῦ θά είναι ὁ μετὰ σχολαστική λεπτομερείας ὑπολογισμός ὑπὸ εἰδικῶν συνεργέων, ἔργασθησομένων ἐκτάκτως διὰ τού ἐπανυπόλογισμόν, ὡστε νὰ ἐκλείψῃ πᾶσα ἐντύπωσις ἀδικίας ἐκ τυχὸν κακοῦ ὑπολογισμοῦ».

Έκ τῶν ἀνωτέρω, ἐν συνδιασμῷ μὲ τὴν ἀπόφασιν τοῦ μηχανογραφικοῦ ἀρχείου τῶν συνταξιούχων, προκύπτει ὅτι δὲν θὰ χρησιμοποιηθούν τὰ πρωτογενῆ παραστατικά στοιχεῖα (ναυτικά φυλλάδια, ναυτολόγια, καταστάσεις ουμεδεβλημένων πλοίων καὶ ἀποφάσεις ἀναγνωρίσεως ὑπηρεσιῶν) διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἀρχείου, ὅλλα τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα εἰς τὸν συνταξιοδοτικὸν φάκελον ἔκστασον συνταξιούχουν καὶ τὰ στοιχεῖα τοῦ ἀρχείου τῆς Υπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων, τὸ ὅπιον ὅμως θεωρεῖται ἑσφαλμένον!

Πρέπει, λοιπόν, πρωτίστως νά γίνη ή αναγκαία προσαρμογή του νομοσχεδίου, δηλαδή εις την παράγραφον 1 του άρθρου 11 νά διευκρινισθή σαφώς, ότι δύ απαντολογίσματά τών συντάξεων θά γίνη δάσει τών πραγματευόμενων παραστατικών στοιχείων ώς ταῦτα προσδιωρίσθησαν ἀνωτέρω, ὕστε και τὸ μηχανογραφικὸν ἀρχεῖον τῶν συνταξιούχων νά δημιουργηθῇ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν τῶν στοιχείων. Χρειάζεται, δεδιώκει, ἔργασία και τὴν ἐργασίαν αὐτῆν ἡμπορούν νά τὴν καύμοναν καύντερον ἀπό οἰσινήποτε ἄλλον οἱ ὑπάλληλοι τοῦ NAT, οἱ ὅποιοι, ἐπαναλαμβάνομεν, ἔχουν ἀνάγκην οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως. Τὰ τυχόν ἐμπόδια λόγω εἰδίου μισθολογίου ἀπλ., δύνανται νά υπερπρητηθοῦν και τὰ 5-6 Κατομ. Δραχμάν τὰ ὅποια ὑπελογίσθη ὅτι διὰ στοιχίση τὸ μηχανογραφικὸν ἀρχεῖον, νά τὰ πάρουν οἱ ὑπάλληλοι τοῦ NAT.

# ΑΓΟΡΑ

"Η «Γκλένας» ναυλώνει σκάφη διὰ τὴν με-  
αφορὰν γεννημάτων εἰς τὴν Ρωσίαν, ἀλλ'  
κτηθεῖσα πετρό διδάσκει διτὶ οἱ Σοδειτικοὶ  
χουν ἐπαρκές τονᾶς ὑπὸ χρονικῶν λασιν,  
ποτὲ νά μήν εἶναι ἡγαγκασμένοι μά τροπεφύ-  
ουν διαρκῶς εἰς τὴν φοτότι ἀγοράν.

Παρὰ τοῦ Δρ. Φ. Μ. βάν Πούλγκηστ, τοῦ  
αιτιλιακοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Ὀλλαδίας,  
εινεηργήθη εἰδικὴ ἔρευνα πρὸς ἐντοπισμὸν  
οὐ πραγματικοῦ ἀριθμοῦ των ὑπὸ διαφό-  
ρους σημάτιας δεξαενοπλοίων, ἥπιτια δύ-  
ναται νά χαρακτηρισθοῦν ως ὑποσυντηρού-  
ενα, χωρὶς νά παραγωρίζουν τὸ γεγονός  
τι μία τοιαύτη ἐκτίμησις είναι ἔξαιρετι-  
ως δυσχερής. Δημοσιεύεται εἰς τὸ «Φαιρ-  
λαϊ».»

Ἐν τούτοις, ὑπόλογιζοντες τὴν ἀγαλο-  
ίαν τῶν τάνκερς κάτω τῶν 30.000 τόνων  
κρός, τὸ ποσοστὸν τῶν σκαφῶν ἡλικίας  
τῶν 16 ἔτών, τὸ εἰδος καὶ τὴν συχνό-  
τα τὸν ἀτυχημάτων ἐκάστης σημαίας, οἱ  
ἄλλαι κατέληγον εἰς ὥρισμένα συμπε-  
ῖσματα.

Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἀποδεικνύουν ὅτι τὸ τῆν Ἑλληνικὴν σημαίαν καλύπτονται 75 ὑποσυντηρούμενα τάκερς, ἐπὶ συνόλου 20 σκαφῶν. Ἡ λιβεριανὴ σημαία ὑπολογίζεται ὅτι καλύπτει 150 - 200 ὑποσυντηρούμενα τάκερς, ἡ κυπριακὴ 20 καὶ ἡ πακιμαϊκὴ 30 - 50. Παγκοσμίως, οἱ 'Ολλανδοὶ πολογίζουν ὅτι ὑπάρχουν περίπου 450 ὑποσυντηρούμενα τάκερς.

Ίδιαιτέρου ένδιαφέροντος είναι ή σύγισις μεταξύ ένός "Ελλήνος διαχειριστού ζημενοποιών και μιάς μεγάλης έπαριας περιθεών διά της σταχυολόγησας περιστικών από τάς δναυφοράς άτυχημάτων.

Τόσον ό "Ελλην έφοπλιστής" σσον και ή  
έταιρία πετρελαίων διεχειρίζοντο στόλον έκ-  
37 δεξαμενοπλοίων. Κατά τούς "Ολλανδούς"  
πάντοτε, είς τὸ διάστημα ἐνὸς ἔτους, ἐσ-  
μειώθησαν 10 ἀτυχήματα εἰς τὰ πλοῖα τῆς  
έταιρίας πετρελαίων και 28 ἀτυχήματα εἰς  
τὰ σκάφη τοῦ "Ελλήνος πλοιοκτήτου". Απο-  
λεοθείσαι ήμέραι (off hire) 20 συνολικώς  
διά τὰ πλοῖα τῆς έταιρίας πετρελαίων και  
1.072 (29 ήμέραι καθ' ἕκαστον πλοῖον, κα-  
τὰ μέσον όρον) διὰ τὸν "Ελλήνα διαχει-  
ριστήν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

<sup>14</sup> Η ἐντονος ἀγοραστική δραστηριότης τῶν διαιτων τῆς Φορμόδας ἡρχειος νά δημιουργή προβλήματα συμφωρήσεως, ιδιαιτέρως εἰς τένι κυριώτερων λιμένα διαιλύσεων τῆς χώρας, τὸ Κασσιούγκ.

Ἐν ὀφει τῶν ἔρωταστικῶν ἐκδηλώσεων τοῦ κινεζικοῦ νέου ἔτους, οἱ διαταται ἐπέσυεσαν διαπραγματεύεσι μὲ τοὺς πωλήτας, μὲ ἀπότελεσμα καὶ συγκεντρωθῆ ἔνας τεράστιος ἀριθμὸς σκαφῶν (περὶ τὰ 150 ὑπολογίζεται) ἔξωθι τοῦ Κασσιούγκ ἐν ἀναμονῇ διαλύσεώς των.

Καθώς πλησιάζει η περίοδος των τυφώνων, πιστεύεται ότι αἱ ἀρχαὶ θά· περιορίσουν ὃν ἐπιτρέπομενον ἀριθμὸν πλοίων ἐντὸς καὶ εἰκόνας τοῦ λιμένος. Κατὰ τὰς ἐνδείξεις, μόνοι 48 πλοία θά· ἐπιτρέπεται να διαλύνωνται αυτοχρόνιως ἐντὸς τοῦ λιμένος.

Ἐάν συμβῇ αὐτό, οἱ διαλυταὶ θά ἀναγκασθοῦν νέ· περιορίσουν τὴν ἀγοραστικήν των δραστηριότητα, τουλάχιστον ἐπὶ ἔνα διάστημα. Ως ἀποτέλεσμα, αἱ τιμαὶ τοῦ «εργάτη», οἱ ὅποιαι ἔφθασαν εἰς ικανοποιητικά ἐπίπεδα τελευταῖς (ἔπληρωθησαν μέχρι 104 δολαρία πεντάκια τόν, ἐλαφρού ἐκτοπίσματος), θά κτενούν.

Πρός τὸ παρὸν, πάντως, τόσον οἱ διαλυ-  
αὶ τῆς Φορμόζης ὅσον καὶ ἄλλων περιοχῶν  
Νότιος Κορέα, Πακιστάν, Ἰσπανία) ἔξα-  
ολουθῶν νὰ ἐνδιαφέρονται διὰ περιστέρω  
γυραῖς, πρατεύοντες ὑψηλότερας τιμᾶς ἐν  
սυγκρίσει μὲ τοὺς προηγουμένους μῆνας.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η «ΓΟΥΟΡΛΤΣΚΕ·Ι·Λ»

**ΠΩΣ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ Ο ΒΑΣΙΚΟΣ  
ΝΑΥΛΟΣ ΕΚΑΣΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ**

Η κλίμαξ «Γουόρλντντικείλ» (Worldwide anker Nominal Freight Scale) είναι ένα σύγχρονο υπολογισμού ναύλων διά την μεταφορά χώρυν πετρέλαιον, τό δύοισον άντικατέτησε τάξ προηγουμένων χρονιμοποιουμένας λίμακας : «Ιτασκέίλ» και ΑΤΡΣ.

‘Ως ύπονοεῖ τὸ δημόσιον τῆς, ἡ «Γουόρλντ-  
κεϊλ» καλύπτει ἀπαντας τοὺς λιμένας τῆς  
δρυογείου, ἀλλὰ χωρίζεται εἰς δύο περιο-  
διές εὐθύνης: ἡ πρώτη, μὲν κέντρον τὴν Νέαν  
Θρκην, ἥτις καλύπτει τοὺς λιμένας ἐκφό-  
ρσεως τῆς Βορείου, Κεντρικῆς καὶ Νοτιού-  
μερικῆς, περιλαμβανομένων τῶν νήσων τῆς  
αραβικῆς καὶ τῆς Χαδάνης: καὶ ἡ δευτέρα,  
κέντρον τὸ Λουδίνον, καλύπτουσα τὸν ὑ-  
δρόποιον κόσμον.

Ἡ κλίμαξ χρησιμοποιεῖται ὡς «επάνταρπ» οὐφορός, οὐτας ὅστε δὲ καὶ καθείτης ταξίδιον δύναται εὔκολος νὰ συγκριθῇ νὰ ὑπολογισθῇ, ἐαν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν τὸ γιακός τοῦ ταξίδιου, τὰ λιμενικά τέλη, κλπ. Τοῦτο τὸ ναυλοσύμφωνον δέον νὰ ἀναφέρεται σφράγις τὸ ποσοστὸν τῆς κλίμακος τὸ ὅποιον παρατηρεῖται στην πληρωμῇ ὡς ναύλος εἰς ἐκάστην περιοχὴν.

‘Ο ναύλος δι’ ἄπαντα τὰ ταξίδια ύπολο-  
ζεται εἰς δολλάρια καὶ συνηθίζεται νὰ ἐκ-  
άλωνται τὰ ἐπίτεδα τῆς καυλαγορᾶς εἰς  
οσοστά τοῦ βασικοῦ ναύλου τῆς «Γουόρλεν-  
τεϊλ», διatis τοποθετεῖται εἰς τὰς 100 μο-  
δας. Οὕτω, ὁ ναύλος 250 εἰς ουδόρλιτσκειλ»  
τι προσωπεύει τὸ 250% τοῦ βασικοῦ ναύ-  
ου, ἐνῷ ὁ ναύλος 60 «Γουόρλεντσκειλ» διντι-  
οσωπεύει τὸ 60% τοῦ βασικοῦ ναύλου.  
Ανεπάρ, ἔνας συγκεκοινώνεις ναύλος, π.χ.

«Γουόρλντσκεϊ» 50, από Ράς Τανούρα διά Ρόττερνταμ δύναται νά συγκριθή με παρόμοιους ναύλους δι' έτερον ταξίδιον, π.χ. από Φρήρηπορτ διά Νέαν Υόρκην, διά σκάφος του ίδιου μεγέθους, 'Εκφραζόμενοι εις δολλάρια, δώμας, οι ναύλοι αύτοι είναι έντελως διαφορετικοί και ή σύγκρισίς των οιδὲν έχει νόημα.

Οι βασικοί ναύλοι υπόλογιζονται διοι κατά τὸν αὐτὸν τρόπον, λαμβάνοντας ἔνα υποθετικὸν τάνκερ με πλήρες φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου εἰς κυκλικὸν ταξίδιον ἀπό τὸν λιμένα (ἢ τοὺς λιμένας) φορτώσεως πρὸς τὸν λιμένα (ἢ τοὺς λιμένας) ἐκφράσεως, μετ' ἐπιστροφῆς. Τὸ σκάφος αὐτὸν ἔχει τὰ δάκλουσθα χαρακτηριστικά : θερινὸν d.w. 19.500 τόν. (τῶν 1.016 χιλιογράμμων), θερινὸν ἔμφορτον δύσθισμα εἰς θαλάσσιον υδωρ 30 ποδῶν καὶ διάστασιν, μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 κόμβων, κατανάλωσιν ἐν πλῷ 28 τόν. καυσίμου (τῶν 1500') ἡμερησίων καὶ ἐν λιμένι 5 τόν. (τῶν 1500') ἡμερησίων. Παραχωρεῖται χρόνος 96 ὥρων ἐν λιμένῃ μὲ 12 ἔξτρα ὥρας δι' ἕκαστον πρόσθιτον λιμένα, πλέον 36 ὥρας διά τὴν διέλευσιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ 24 ὥρας διά τὴν διώρυγο τοῦ Παναμᾶ. Τέλος υπόλογιζεται ἔνα καθωρισμένον μίσθισμα ἐκ 1.800 δολλαρίων ἡμερησίων μὲ προμήθειαν 2.5%. Οἱ υπόλογισμοὶ αύτοι ἀκτελοῦνται δι' ἄπαντα τὰ ταξίδια, ασχέτως μῆκους, ὃ δὲ βασικὸς ναύλος δίδεται εἰς δολλάρια κατὰ τῶν τῶν 1.016 χιλιογράμμων. Τὸ μίσθισμα τῶν 1.800

δολλαρίων δὲν περιλαμβάνει ἐν συγκεκριμένον περιθώριον κέρδους οὔτε ἀπότιτροστατεύει οἰονήδητον οὐσιαστικὸν ἐπίπεδον διαχειριστικῶν δαπανῶν καὶ ἐνῷ ἀναγνωρίζεται ὅτι τὸ σχέδιον περιλαμβάνει ναύλους διά λιμένας εἰς τοὺς ὅποιους τὸ ἐδεξαμενόπλοιον - ὑπόδειγμα δὲν δύναται νά προσεγγίσῃ, ἐν πάσῃ περιπτώσει περιλαμβάνονται διά τὸ ἐνδεχόμενον κατά τὸ ὅποιον ὁ ναυλωτὴς ἐπιθυμεῖ νά τοὺς χρησιμοποιήσῃ.

Λαμβάνοντες τὸ προσαναφερθὲν παράδειγμα ταξίδιον ἀπό Ράς Τανούρα διά Ρόττερνταμ, τὸ σχέδιον διδεῖ ἀρχικῶς ἔνα πετρελαίου ἀπό Ράς Τανούρα διά Κουοΐν "Αἴλαντ ἐδολ. 0.63. Ἀπό Κουοΐν "Αἴλαντ διά Ρόττερνταμ δίδονται τρεῖς διαφορετικοὶ ναύλοι : δολ. 16.92 μέσω τοῦ ἀκρωτηρίου, δολ. 10.25 μέσω τοῦ Σουέζ εἰς ἀμφοτέρας τὰς διαδρομάς καὶ δολ. 13.55 δι' ἔμφορτον σκέλους τοῦ ταξίδιον μέσων Ἀκρωτηρίου μὲ ἐπιστροφῆν μέσω Σουέζ. Ἡ μακροτέρα διαδρομὴ δίδει, λοιπόν, βασικὸν ναύλον (Γουόρλντσκεϊ 100) δολλάρια 17.55 ἐνῷ διά βασικὸς ναύλος ἀπό Φρήρηπορτ διά Νέαν Υόρκην είναι δολ. 2.21 καὶ ἀπό Ράς Τανούρα διά Σιδέρη διά Φιλαδέλφειαν δολ. 7.50. Ἀπαντες οἱ ναύλοι αύτοι ἐνημεροῦνται συνεχῶς καὶ ἀναθεωροῦνται τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου ἐκάστου ἔτους σχετικῶς μὲ τὰς τιμὰς τῶν καυσίμων καὶ τὰ λιμενικά τέλη, ἐνῷ τὴν Ἰην 'Ιουλίου ἀναθεωροῦνται μόνον ἐν σχέσει πρὸς τὰ λιμενικά τέλη.

## ΕΙΣ 124 ΕΚΑΤ. ΤΟΝ. D.W. ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ

# ΤΟ ΠΛΕΟΝΑΖΩΝ ΤΟΝΝΑΖ ΛΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

## ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΖΩΝ Ι. ΤΖΕΪΚΟΜΠΣ

Τὸ συνολικὸν πλεόνασμα τοῦ τοννάδεξαμενοπλοίων ἐμειώθη κατὰ 10% ἐντὸς τοῦ β' ἔξαριθμου τοῦ 1977, ἀπό 137.5 ἑκατομ. τόν. εἰς 124 ἑκατομ. τόν. d.w., συμφώνως μὲ ἐκτίμησην τοῦ ναυλομεταποιηκοῦ γραφείου Τζών Ι. Τζεϊκομπς, τοῦ Λουδίου.

Τὸ πλεόνασμα αὐτὸ προκύπτει ἐάν υπολογισθῇ ὅτι ἀπαντα τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια κινοῦνται συνεχῶς μὲ τὴν μεγιστὴν ὑπηρεσιακὴν τῶν ταχύτητας, ἐνῷ μὲ μειωμένην κατὰ ἔνα κόμβον ταχύτητα τὸ πλεόνασμα ἀλλαττοῦνται κατὰ 11 ἑκατομ. τόν. ἐπί πλέον.

'Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ παρατηρεῖται διτὶ τὸ ὑψηλὸν διαχειριστικὸν κόστος κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτήν, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὰς τιμὰς τῶν καυσίμων, καθιστᾶ ἀναγκαῖον τὸν υπολογισμὸν τῆς ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος ἐκάστου σκάφους ἐπὶ νέας δάσσεως.

"Ισως, δώμας, μία τοιούτη ἐκτίμησις νά κείται ἐκτὸς πραγματικότητος, διτὸν οἱ ναύλοι βελτιωθοῦν, διότι ἡ ὑπηρεσιακὴ ταχύτητας συνδέεται εὐένωμα μὲ τὴν ἐπικερδὴ ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς πλοίου.

Λεπτομερῶς, ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης

δεξαμενοπλοίων ἀναλύεται ὑπὸ τοῦ γραφείου Τζεϊκομπς ὡς δύολούθως : 'Ἀργοῦν τοννάδεξ, τὴν 31ην Δεκεμβρίου, 29.4 ἑκατομ. τόνων d.w. (34 ἑκατομ. τόν. τὴν 30ην 'Ιουνίου 1977) ἐπὶ πλέον τοννάδεξ ἀπασχολούμενον λόγῳ μειωμένης ταχύτητος, 62.6 ἑκατομ. τόν. d.w. (56 ἑκατ. τόν.) μακροτέρα παραμονὴν ἐν λιμένι, 17 ἑκατομ. τόν. (16 ἑκατομ. τόν.) καὶ ἀπασχολησίς σκαφῶν εἰς μεταφοράς μέρους φορτίου 17 ἑκατομ. τόν. (16 ἑκατομ. τόν.). Εἰς τὸ προηγούμενον ἔξαμηνον ὑπελογίζοντο, ἐπίσης, 10 ἑκατομ. τόν. d.w. τάνκερς ἐν ἀνάμονῃ ναυλώσεως εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ 5 ἑκατομ. τόν. εἰς ὅλας περιοχάς, καθὼς καὶ 10 ἑκατομ. τόν. ἐπὶ πλέον ἀπότιτροστατεύεται σκάφη μὴ ἀπασχολούμενα εἰς μεταφοράς πετρελαίων διὰ διαφόρους λόγους (πλωταὶ ἀποθήκαιοι, ἐπισκευαζόμενα πλοῖα, κλπ.). Εἰς τοὺς υπολογισμοὺς τῆς 31ης Δεκεμβρίου οἱ παράγοντες αύτοι δὲν λαμβάνονται υπὸ δύνιν.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν μειωμένην ταχύτητα, ἐπισημαίνεται διτὶ, ἐνῷ εἰς τὸ παρελθόν προσέφευγον εἰς τὸ μέτρον αὐτὸν ἀτέατοι, αἱ δύοις διέθετον πλεονάζον τοννάδεξ, τώρα

ἐφαρμόζεται εἰς τὰ περισσότερα σκάφη ἄνω τῶν 70.000 τόν. d.w. ὡς μέτρον οἰκονομίας.

Σοβαρὸς, παράγων, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, εἶναι ἐάν αἱ παραχωρούμεναι ὑπὸ τῶν παλῆτῶν πετρελαίου πιστώσεις εἶναι συντομωτέρας χρονικῆς διαρκείας ἀπό τὸν χρόνον τοῦ ταξίδιού. 'Η βραδεῖα πλεύσις, εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτήν, συνεπάγεται τὴν δαπάνην λόγων προσθέτων πιστώσεων διὰ τὰ μακροτέρα διαρκείας ταξίδιο.

Ἐταιρίαι τινὲς περιορίζουν τὴν ταχύτητα τῶν πλοίων των κατὰ ἔνα κόμβον εἰς τὸ ἔμφορτον σκέλους τοῦ ταξίδιού των καὶ κατὰ τρεῖς ἡ περισσοτέρους κόμβους εἰς τὸ σκέλους τῆς ἐπιστροφῆς. 'Ἄλλα καθορίζουν μίαν συγκεκριμένην χαμηλὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα δι' ἔκαστον σκάφος, εἰς μίαν προσπάθειαν περιορισμοῦ τῶν διαχειριστικῶν ἔξδων καὶ ἀποφυγῆς τοῦ πολυδαπάνου παραπλησιού. Οὕτω, πολλὰ συντεταγμένα πήματα μὲ ταχύτητας 8-11 μιλῶν.

Μία μεγάλη ἐταιρία πετρελαίων ὀνέφερε διτὶ διά τῆς βραδείας πλεύσεως ἐπέτυχε μείωσιν τῶν καυσίμων κατὰ 36% τὸ 1976, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1973.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ἄμεσον μέλιν, ἡ ἔκθεσις Τζεϊκομπς παρατηρεῖ διτὶ ἡ σχετικῶς χαμηλὴ χωρητικότης, ὡς ἡ αὔξησης παραγωγῶν πετρελαίου πλησίεστερον τῶν κεντρών καταναλώσεως (Βόρ. Θάλασσα, 'Αλάσκα) καὶ διά την ἀνταγωνισμὸς τῶν πετρελαιαγγών, θά συμβάλλουν εἰς τὴν περατέρω μείωσιν τῶν ταχυτήτων καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀργούντος τονάδων.

'Ενδιαφέρον παρουσιάζει, ἐπίσης, τὸ κεφάλαιον τῆς ἐκθεσεως, τὸ ὅποιον ἀσχολεῖται μὲ τὸν ἀμερικανικὸν στόλον δεξαμενοπλοίων. 'Ἐπισημαίνεται διτὶ, μολονότι ὑπέρ τὸ ἡμισυ τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας τῶν 20.000 ἑνῶς 60.000 τόν. d.w. εἶναι ἄνω τῆς 20ετοῦς ἡλικίας, οὐδὲν νεότευκτον πρόκειται νὰ παραδοθῇ εἰς ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων. 'Ἐὰν δὲ αἱ 'Ηνωμέναι Πόλιτεῖαι ἐπιβάλλουν μονοπλεύρως τὰς χωριστὰς δεξαμενὰς ἔρματος ἡ μετασκευὴ θὰ εἶναι ἐντελῶς ἀσύμφορος διὰ τὰ περισσότερα εἰκόνα τοῦ σκαφῶν σύτῶν.

## Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Βλέποντες τὸν ἀγαπητὸν Πειραιᾶ, σφύζοντα ζωῆς καὶ κινήσεως, εὐπρεπιζόμενον καὶ καλοπιζόμενον κατ' ὀντανάκλασιν τοῦ ναυτιλιασκοῦ πλούτου, ἀναλογίζουμενα ἐάν ἔχῃ ἐκτίμησει ἡ σύγχρονος 'Ελλὰς πόσον πολλὰ εἰς εὐημερίαν καὶ γόντρων διέφειλε εἰς τὸ ναυτικὸν της, τοῦ ὅποιου τὴν πάλλουσαν καρδίαν ἐκφέρει ὁ Πειραιεύς.

Καὶ ἀναλογίζομεθα, ἐπίσης, διτὶ ὑπάρχει ἐν ἀρχαῖον ἐπιγραμματικὸν ἀπόστασιμα εἰς τὸ ὅποιον διάνοιμος ποιητής ἐκφράζων τὸν θαυμασμὸν τοῦ πρὸς τὰς 'Αθήνας, τὴν σεβαστὴν ἡγεμονία δόλων τῶν πόλεων, δὲν παραλείπει νὰ ὑποδηλώσῃ τὴν ψηλήν ἐκτίμησιν τῶν 'Ελλήνων πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα προσθέτων ἡ οὐδεὶς μάρτυς. Τὸν πόλεμον τῆς Αθηναϊκῆς πολιορκίας, ἀλλὰ καὶ ὁ Πειραιεύς.

Θὰ ἡτο, βεβαίως, ιεροσυλία νὰ συγκριθῇ εἰς ἐμπορικὸς λιμὴν μὲ τὸ ἀριστούργημα τῶν καλλιτεχνικῶν. 'Άλλ' ὁ ἀρχαῖος ποιητὴς φαίνεται διτὶ ἐγγνώριζε πολὺ καλά διτὶ δὲν θὰ ὑπῆρχεν ὁ Πειραιεύς χωρὶς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὸ ναυτικόν του.

Τὸ γνωρίζει, ἀραγε, ὁ σύγχρονος 'Ελλην;



Γράφατε διά νά σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαὶ ἐντελῶς δωρεάν.

**PHEDIAS D. NICOLAOU**

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670  
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON



**ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ**  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

οι διακοπές σας  
άρχιζουν μέσα στό αεροπλάνο

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

## ΑΥΤΗ Η Δ.Ο.Μ.

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Γνωρίζοντας τήν συχνή ἀναφορά σας στὸ γνωστὸ θέμα τὸ σαμποτάζ τῶν ἐλληνοκτήτων καὶ συμβεδημένων εἰς τὸ NAT πλοίων ἀπὸ τὴν I.T.F. (Δ.Ο.Μ.), θὰ θέλαμε νὰ σᾶς θέσουμε ψῆφον ἀκόμη ἕνα κρούσμα σαμποτάζ εἰς δάρος τοῦ ἐλληνοκτήτου πλοίου «ΔΩΡΙΕΥΣ» εἰς Χοὺλ Ἀγγλίας, τέλος Ἰανουαρίου 1978.

Συγκεκριμένα, οἱ ἄνθρωποι τῆς I.T.F. ἐμπόδισαν τὴν ἀναχώρησιν τοῦ χρονοναυλωμένου στὴν Ρ' and O «ΔΩΡΙΕΥΣ» μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καθυτερήσῃ τὸ πλοίον καὶ νὰ ἀρχίσῃ μία περιπέτεια, ἡ ὁποία δὲν τελείωσε παρὸ μὲ τὴν καταβολὴν λύτρων ὑπὸ μορφὴν ἀναδρομικῶν μισθῶν ὑψούς 34.000 λιρῶν καὶ λοιπῶν ἀλλων ἐπιβαρύνσεων.

Εἶναι πρὸς τὴν ὥρισμένων ἀξιωματικῶν καὶ ἐνὸς ὑπαξιωματικοῦ τοῦ πλοίου διὰ ἡρήθησαν νὰ συμπράξουν εἰς τὸ σαμποτάζ καὶ μᾶλιστα εἰς περίοδον βερείας ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἐν ἀντίθεσι, μὲ τοὺς περισσοτέρους τοῦ πληρώματος, ποὺ δὲν ἡθέλουσαν νὰ τιμῆσουν οὔτε τὴν ὑπογραφὴν τῆς P.N.O. εἰς τὰς Σύλλογικὰς Συμβάσεις οὔτε καὶ τὴν ιδικήν των ὑπογραφὴν εἰς τὰς ἀτομικὰς συμβάσεις ἔργοσις, ἀλλὰ μᾶς ἔξεβίσαν ὑπογράψαντες σύμβασιν μὲ τὴν I.T.F. ποὺ τῆς ἔδωσαν τὰ μέσα νὰ μᾶς ἔξαναγκάσῃ εἰς τροποποίησιν τῆς συμβάσεώς των.

Πιστεύομεν ὅτι οἱ γνωστές σὲ δόλους ἐνέργειες τῶν ιδιωτικῶν αὐτῶν σωματείων ξεπερνοῦν καὶ αὐτὰ τὰ ὅρια τῆς (μὴ ἐπιτρεπομένης ἄλλωστε κατὰ κανόνα) αὐτοδικίας καὶ ἐγγίζουν τὰ ὅρια τῆς καθαρῆς αὐθαιρεσίας, δηλαδὴ παρανόμου ἐνεργείας, δταν οἱ ἀφόρητες πιέσεις ἀσκοῦνται χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ

καμμία ἀντίστοιχη νομικὴ ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου.

## COMPANIA NAVIERA DORIEFS S.A.

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μόνον ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν Δικαιοσύνην θὰ ἡδύνατο νὰ σταματήσῃ τὸν ὀσκούμενον ἔκδιασμόν. Οἱ ἐφόπλιστοί, ἀτυχῶς, δὲν ἀποφασίζουν τὴν ἐνδεικνυόμενην αὐτὴν λύσιν. Δι' ὠρισμένα κατὰ χώρας δικοστήρια ὑφίσταται καὶ τὸ δεδικασμένον.

## ΠΑΡΑΙΝΕΣΙΣ

‘Αγαπητὲ κ. Κωπτάκη,

Μετὰ τὴν τελευταίαν μου ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΝ, δημοσιευθεῖσαν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης Δεκεμβρίου 1977, ἀναγκάζομαι νὰ ἀπανέλθω διὰ τῶν στηλῶν σας ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος, διὰ τὸ δόπιον τόσα δόλια, ἀν δχι τίποτε πλέον, δὲν ἀναφέρεται. Εἶναι τὸ θέμα τοῦ νέου νόμου περὶ συνταξιοδοτήσεως, 22/23 ἔτη κλπ.

Πρὸ τῶν ἐκλογῶν τοῦ Νοεμβρίου 1977, ὑπῆρχαν διαβεβαιώσεις πρὸς τοὺς ἐναγωγίων ἀναμένοντας ναυτικούς, ἐκ μέρους ὅλων τῶν πολιτικῶν ἀρχηγῶν, διὰ οὐδεμίᾳ ἀντίρρησης καὶ καθυτέρησης θὰ ὑπάρξῃ ἐκ μέρους των, διὰ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ νόμου ὑπὸ τῆς νέας Βουλῆς, καθὼς ἐπίσης καὶ διαβεβαιώσις ἐκ μέρους τοῦ τότε Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὸ πρώτον θέμα διὰ τὸ δόπιον θὰ ἡσχολείτο ἡ νέα Βουλὴ θὰ ἦτο δὲν νέος νόμος περὶ NAT.

“Ολοὶ αὐτοὶ οἱ κύριοι ἔχουν λάβει τὰς θέσεις τὰς ὁποίας ἔμεις τοὺς ὁδώσαμεν καὶ ἔχουν παρέλθει ἔκποτε πέντε μῆνες χωρὶς καμμία συζήτηση νὰ γίνεται ἐπὶ τοῦ θέματος, ἐκπλήττομαι δὲ σήμερον διαθέαζοντας

εἰς τὰ «N.X.» τῆς 1ης Μαρτίου περὶ προσθήκης ὄριου κατωτάτης συντάξεως εἰς τὸν νέον νόμον ὅταν καὶ ὅποτε αὐτὸς συζητηθῇ ὑπὸ τῆς Βουλῆς.

Δέν γνωρίζω ἐδὲ ὑπάρχουν σκοτεινοὶ δυνάμεις (χρησιμοποιεῖται συχνά τελευταίως αὐτὴ ἢ ὁρολογία) ποὺ ἐμποδίζουν τὴν ἐγκρίσιν τοῦ νόμου καὶ πόσον μακρὰ θὰ είναι ἡ συζήτησης του εἰς τὴν Βουλὴν, δι' ἓνα νομοσχέδιον τὸ δόπιον συνεφωνήθη ὑπὸ τῶν ἐδιαφερομένων, συνετάχθη ὑπὸ τοῦ NAT πρὸ δικταμήνου, ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ YEN καὶ ‘Υπουργείου Συντονισμού, ὑπεδήλωθη πρὸς ἐγκρίσιν εἰς τὴν προηγουμένην Βουλὴν πρὸ ἐπταμήνου, ἀλλὰ ἔχει σταματήσει ἔκει.

Ἐάν, δέναισα, πρόκειται νὰ συζητηθῇ διὰ τὸν λόγον καὶ μόνον νὰ ὑπεισέλθουν εἰς αὐτὸν τροποποιήσεις τὰς δόπιας θὰ ἀπαιτήσουν οἱ ΤΡΙΑΚΟΣΙΟΙ τῆς νέας Βουλῆς εἰς δάρος τοῦ NAT καὶ τῶν ναυτικῶν οὐσιαστικῶν, μόνον καὶ μόνον διὰ ψηφοθηρικούς λόγους, τότε φοβάμαι διὰ δὲν θὰ ὑπάρξῃ ἀφρέτος χρόνος μέχρις ἔναρξεως τῶν συζητήσεων διὰ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω πιστεύω ὅτι ὑπάρχει ἀπάπτησις πλέον καὶ ὅχι παράκλησης πρὸς τοὺς προέδρους τῶν ναυτικῶν ‘Ενωσεων καὶ Σωματείων, νὰ λάβουν σκληρὸν θέσιν, παραχωρώντας ἐν ἀνάγκῃ τὴν θέσιν των εἰς πλέον μαχητικούς, διὰ νὰ λάθῃ τέλος πλέον αὐτὴ ἢ κοροϊδία.

Ο Κεφαλογιάννης, ὁ ὁποῖος μὲ τόσην ἀγάπην ἐδέχθη τοὺς παλαίμαχους ναυτικούς τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, σύμφωνα μὲ τὰ ἀναγραφέντα εἰς τὰ «N.X.», ἔχει ἐπωμισθῆ μιαν ὑποχρέωσιν ἀπὸ τὸν προκάτοχόν του πιστεύω πλέον διὰ τὴν σειράν του θὰ πρέπει νὰ μᾶς πληροφορήσῃ τί ἀκριβῶς συμβαίνει, μήπως πρέπει νὰ ἀναμένωμεν τὴν ψήφισμαν τοῦ νόμου μέχρι τῆς εἰσόδου μας εἰς τὴν EOK;

Σᾶς εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Α. ΧΑΤΖΙΔΑΚΗΣ  
Πλοιάρχος Α' Τάξεως

Λονδίνον, 10 Μαρτίου 1978



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑ  
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

# EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

EMCOL

# Hand in Hand into the Mediterranean.

EMCOL - Europe Mediterranean Container Line.

Agents

United Shipping Agency, Frangopoulos-Besi Co. Ltd., P.O.B. 208, Piraeus, Tel.: 411 5112, Telex: 213133

Booking Agents

Felix Cauchi & Son, P.O.B. 53, Piraeus, Tel.: 178 337, Telex: 222783

Γιὰ ν' ἀντιμετωπιστεῖ ἡ ναυτιλιακὴ κρίση

# Ο ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΟΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

ΕΠΙΤΙΜΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ Ε. Ε. Ε.

Ἡ ναυτιλιακὴ κρίση, ποὺ ἔδω καὶ τέσσερα χρόνια μαστίζει τὸ παγκόσμιο ναυτεμπόριο, ἔξακολουθεῖ νὰ ἐντείνεται ὅλο καὶ περισσότερο, γιατὶ οἱ αἰτίες ποὺ τὴν προκάλεσαν — ἡ ἐνέργειακὴ καὶ ἡ γενικότερη οἰκονομικὴ κρίση ποὺ ταλανίζουν τὴν ἀνθρωπότητα — ἔξακολουθῶν νὰ ὑπάρχουν καὶ νὰ ἐντείνονται κι ἀυτὲς. Καὶ κατὰ φυσικὴ νομοτέλεια οἱ ἐπιπτώσεις τῆς διαβούλου περισσότερο τὴ δικιά μας ἐμπορικὴ Ναυτιλία, τὴν ἐλληνόκητη, γιατὶ ἔχει τὴ μεγαλύτερη χωρητικότητα σὲ παγκόσμια κλίμακα, ἀλλὰ καὶ γιατὶ τὸ μεγαλύτερο ποσοστὸ τῶν δυνάμεων της (γύρω στὰ 90%) ἀσχολεῖται μὲ τὶς διεθνεῖς μεταφορὲς.

Ἐτσι, πολλὰ εἶναι τὰ σκάφη μας, ποὺ παροπλίστηκαν ὥς τώρα. Κι ὁ ἀριθμὸς τους θ' αὐξάνεται μὲ ὅλο γοργότερο ρυθμό, ὅσο ἡ κρίση θὰ ἐντείνεται. Πολλά, ἐπίσης εἶναι κι ἔκεινα ποὺ δυσλέουν μὲ ζημιὰ. Κι αὐτῶν ὁ ἀριθμὸς θὰ μεγαλώνει, ὅσο θὰ κρατάει αὐτὴ ἡ κατάσταση. Καὶ ἡδη φάσαμε στὸ σημεῖο, νὰ εὐχόμαστε γιὰ τὰ καράδια μας, νὰ μποροῦν ν' ἀνταποκρίνονται τουλάχιστο στὰ ἔσοδά τους, δύσπου ν' ἀνατελοῦνται καὶ πάλι καλές μέρες.

Μὰ οἱ εὐχὲς δὲν κάνουν τίποτε. Καὶ δείχνουν καὶ μοιρολογία, ποὺ δὲν ταιριάζει οὔτε στὸν ἔθνικό μας χαρακτήρα, οὔτε στὴν ἀγωνιστικότητα τοῦ κλάδου μας, τὴν ποτισμένη μὲ τὴν ἐλληνικὴ ναυτούσιην, ποὺ τὴ συνέδεται μιὰ ἀγωνιστικὴ πείρα σαράντα αἰώνων ἐπάνω στὰ κύματα. Καὶ ἡ ναυτούσιην αὐτὴ λέει, πώς μόνο μὲ κατάλληλη προσαρμογὴ καὶ μὲ ἀνυποχώρητο ἀγώνα ξεπερνιούνται οἱ δυσκολίες καὶ κερδίζεται ἡ νίκη.

Πῶς, δῆμως, τοῦτο τὸ παράγγελμα τῆς ναυτούσιης μας θὰ μπορέσουμε νὰ τὸ πραγματώσουμε καλύτερα, γιὰ ν' ἀντιμετωπίσουμε ἀποτελεσματικότερα τὴ σημερινὴ ναυτιλιακὴ κρίση;

Οἱ οἰκονομικὲς κρίσεις ἀποτελοῦν κοινωνικὸς φαινόμενο, ποὺ προκαλοῦνται ὅταν ἀπὸ διάφορες αἰτίες στὰ πεδία τῆς ἀγορᾶς ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ ζήτησης ἀρχίζει νὰ λειτουργεῖ μὲ μεγαλύτερο τὸ πρώτο σκέλος του: τὴν προσφορά.

Στὴ ναυτεμπορικὴ ἀγορὰ ἀπὸ τὴ μιὰ ὁ περιορισμὸς τῆς διακίνησης ἀγαθῶν καὶ ἀνθρώπων ἀπὸ τὴν παγκόσμια οἰκονομικὴ κρίση, προπάντων τὴν ἐνέργειακή, κι ἀπὸ τὴν ἄλλη ἡ πληθωρικὴ αὐξηση τοῦ ὄγκου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ τεράστια ἀνάπτυξη τῷ ἀεροπορικῷ συγκοινωνιῶν σὲ διάφορος τῶν θαλασσινῶν συνέδαλον στὸ νὰ ξεπεράσει κατὰ πολὺ ἡ προσφορά τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τὴ ζήτηση τους, πράγμα ποὺ εἶχε γιὰ συνέπεια τὸν ὅδον ἀνταγωνισμὸ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων: "Ἐνσιν ἀνταγωνισμὸ, ποὺ ἡδη ἔφερε κατὰ ἀπό τὸ δείκτη ἀσφαλείας τὴν τιμὴ τῶν ναύλων. Καὶ ποὺ δὲ θ' ἀργήσει νὰ πάρει ἐπικίνδυνες διαστάσεις, ὃν δὲν ἀντιμετωπίσει κατάλληλα ἡ κατάσταση ποὺ δημιουργεῖται ἡ κρίση.

"Οἱες οἱ κρίσεις — ἔθνικοιστορικὲς, πολιτικὲς, οἰκονομικὲς κλπ., ἀκόμη καὶ οἱ ἡθικὲς — ἀντιμετωπίζονται ἀποτελεσματικὰ μόνο μὲ ὄμοδικὰ μέτρα, τὰ ὅποια ὅσο μαζικότερο χαρακτήρα παίρνουν, τόσο ἀποτελεσματικότερα γίνονται.

"Ἡ σημερινὴ ναυτιλιακὴ κρίση πήρε παγκόσμια ἔκταση, προσβάλλοντας διετές τοὺς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις, ποὺ κατευθύνονται ἀπὸ τὴν ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἀγωνιζόμενες στὶς συνθῆκες τῆς ἐλεύθερης οἰκονομίας. Γι' αὐτὸ η ἀντιμετώπιση τῆς πρέπει νὰ πάρει ἀντίστοιχα παγκόσμιο χαρακτήρα, γιὰ νὰ γίνει ἀποτελεσματική.

"Ἡ ἐπαγγελματικὴ μας ὄργανωση — Ἡ "Ενωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν" — ἔξετάντως τὸ πρόδημα μ' αὐτὸ τὸ πρίσμα, κατέληξε στὴ λύση νὸ προτείνει στὸ μέλη της καὶ ἔλεις τὶς ἔφοπλιστικὲς ὄργανωσεις τῶν ναυτιλιακῶν τὸ πιὸ ἀποτελεσματικὸ μέτρο γιὰ τὴ συγκεκριμένη περίπτωση: Τὸν ἐξελοντικὸ παροπλισμὸ πισμὸ πού, «δένοντας» ἐθελοντικὰ ἀνάλογα σκάφη — γύρω στὰ 25 μὲ 30% — θὰ ἐλαττώσει τὴν προσφορὰ μεταφορικῆς χωρητικότητας στὴ διεθνῆ ναυλαγορὰ κάτω τὰ ἐπίπεδα τῆς ζήτησης της, μὲ νομοτελειακὴ συνέπεια τὸν ἄνοδο τῶν ναύλων σὲ κερδοφόρα υψη. Μέρος ἀπὸ τὰ κέρδη αὐτὰ θὰ κατανέμεται ὄρθολογικὰ καὶ στὰ παροπλισμένα σκάφη, μὲ

συνέπεια τὴν αἰσθητὴ ἐλάττωση, ὡς τὸ μηδενισμό, τῶν ζημιῶν τους.

Σοφὸ τὸ μέτρο κι ἀναμφισβήτητη ἡ ἀποτελεσματικότητά του. Γιατὶ θὰ κάνει εὐνοϊκό γιὰ τὸ ναυτεμπόριο τὸν νόμο τῆς προσφορᾶς καὶ ζήτησης στὴ διεθνῆ ναυταγορά.

"Ἡ Ε.Ε.Ε., μὲ σχετικές ἐνέργειες της, γνωστοποιίσει τὸ παραπάνω μέτρο στὶς ἐφοπλιστικὲς ὄργανωσεις τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ ἡδη, ὅπως μᾶς γνώρισε μὲ πρόσφατη ἀνακοίνωση της, εἶχεν εὐνοϊκές ἀπαντήσεις ἀπὸ τὴ Σουηδία, τὴ Νορβηγία καὶ τὸ Χόγκ - Κόγκ. Καὶ ὄρθολογικές σκέψεις ὅδηγούν στὸ συμπέρασμα, ὅτι εὐνοϊκές θὰ πρέπει νὰ είναι καὶ οἱ ἀπαντήσεις τῶν ὄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν.

"Ἐπίσης, ἀνέπτυξε τὸ μέτρο καὶ στὰ μέλη της, μὲ σχετικές ἔγκυκλιούς, ποὺ συνοδεύεται καὶ μ' ἔντυπο σχεδιάγραμμα συμμετοχῆς καὶ σὲ διοδὸ συγκεντώσεις, ποὺ ὄργανωσε γιὰ αὐτὸν τὸ σκοπό.

Οἱ ἐνδεληνικὲς αὐτές ἐνέργειες τῆς "Ενωσῆς μας εἶναι ποὺ πρόσφατες καὶ δὲν ὑπάρχουν ἀκόμη τ' ἀπαραίτητα στοιχεῖα, ποὺ ἔχει διηδυσσαν στὴν ἐκτίμηση τῶν ἀποτελεσμάτων τους καὶ θὰ συντελούσσαν στὴν καλύτερη, τὴν ἐμπειστατωμένη ἀνάπτυξη τῶν ιδίων τούτου τοῦ ἀρθρου.

"Ομως, ὑπολογίζω στὸν ἀτομικισμὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Τὸν φοβάμαι θὰ ταίριαζε, ἵσως, καλύτερα. Γιατὶ, ἂν δὲν ξεπεραστεῖ, θ' ἀποτελεσεὶ ἀρνητικὸ παράγοντα στὴν ἐπιτυχία τῶν προσπαθειῶν, ποὺ ἀνέλαβε η Ε.Ε.Ε. Κι ἐπειδὴ τούτη τὴν κρίσιμη ἐποχὴ ἡ συμμετοχὴ ὅλων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν στὸ προτεινόμενο μέτρο τοῦ ἐθελοντικοῦ παροπλισμοῦ ἐπιβάλλεται, ὅχι μυνόχα σὰν ἐπαγγελματικὴ ἀνάγκη, ἀλλὰ καὶ σὰν πανεθνικὸ ἱστορικὸ καθήκον, τὸ έρισις σκόπιμο νὰ σταθεί κάπως ιδιαίτερα σ' αὐτὸ τὸ σημεῖο.

Οἱ "Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν" ἐπέτυχαν τὶς μεταπλευρικὲς κατακτήσεις τους στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸ στίβο, ἀγωνιζόμενοι κάτω ἀπὸ ἔξαιρετικὰ δύσκολες ἔθνικες συνθῆκες: Χωρὶς τὴν ἀπαραίτητη ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ καὶ μὲ ἀσήμαντες — ἀνάπτυκτες θὰ ἔλεγα — ἔθνικές μεταφορές. "Ἐτσι, μετά τὸν τελευταίο πόλεμο, ἀκολουθῶντας τὴν τακτικὴ τῶν πατέρων τους, δηλ. τὸ δρόμο ποὺ δείχνει ἡ ἐλληνικὴ ναυτούσιη, κατέψυγαν στὴν ξένη κεφαλαιαγορὰ καὶ, μὲ τὶς ἐνισχύσεις ποὺ τούς εἶσασφάλισε τὴ τιμοτήτη τὰ στὶς συναλλαγές τους, ἔξορμησαν γιὰ τὴν κατάκτηση τοῦ θαλασσινοῦ στίβου, ὅπου τὸ 1967 κατέλαβαν τὴν πρώτη θέση, ἔξακολουθῶντας ἀπὸ τότε νὰ τὴν διατηροῦν συνέχεια.

Στὶς συνθῆκες αὐτές η ιδιωτικὴ πρωτοβουλία ἔπαιξε σημαντικότατο ρόλο: Οἱ ἀτομικὲς ἀξίες εὐνοήθηκαν ἀπὸ τὸ ἐλεύθερο ναυτεμπόριο καὶ ἀνθίσαν οἱ ἐφοπλιστικὲς μας προσωπικότητες, ποὺ στὴν πλούσια καρποφορία τους ὄφειλεται, βασικά, τὸ νεοελληνικὸ ναυτιλιακὸ θάῦμα.

"Ομως, κατὰ νομοτελειακὴ συνέπεια, καλλιεργήθηκε ταυτόχρονα καὶ τὸ πνεύμισ τοῦ ἀτομικοῦ μοῦ, ποὺ τώρα, στὶς συνθῆκες τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης στέκεται μεγάλο ἐμπόδιο γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση της, μὲ τὴ δημιουργία τοῦ προτεινόμενου ἀπὸ τὴν ξένη μας παγκόσμιου μετώπου τοῦ ἔθελον-

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171 NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

GROPELINGER HEERSTR. 254 TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
28 BREMEN 21 P. O. BOX: 210266

τικού παροπλισμού. Γιατί στὸ μέτωπο αὐτό, ποὺ γίνεται ἀφραγές καὶ νικηφόρο μόνον ὅταν κυριαρχεῖται ἀπὸ τὸ ὄμαδικὸ πνεῦμα, ὁ ἀτομικισμὸς δὲν ἔχει καμὶά δέση. Αὐτὸς εἶναι ποὺ δημιουργεῖ τοὺς δισταγμούς καὶ πρέπει νὰ καταπολεμηθεῖ ἀπὸ τὸν καδένα μας χωριστὰ καὶ ἀπὸ ὅλους μαζί, σὰν ἀντιεφοπλιστικὸς πιά. Γιατὶ χρειάζεται τώρα, περισσότερο ἀπὸ καθε ὅλῃ φορά, ὅλοι οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλιστὲς" ν' ἀνταποκριθοῦμε πρόθυμα στὴν πρόσκληση τῆς "Ενωσής μας για ἔθελοντικὸ παροπλισμό, διαβέτοντας γι' αὐτὸν τὸ σκοπὸ τὴν ἀπαιτούμενη ἀναλογία τῆς μεταφορικῆς μας δύναμης πρῶτοι ἀνάμεσα σὲ ὅλους. Γιατὶ πρῶτοι ἐρχόμαστε στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸ στίβο καὶ ἡ Ἰστορία σὲ τέτοιες κρίσιμες περιστάσεις ἀπαιτεῖ πάντα ἀπὸ τοὺς πρώτους νὰ προπορεύονται στοὺς ἀγῶνες γιὰ τὸ ξεπέρασμα τῆς κρισιμότητάς τους.

Θέλω νὰ πιστεύω, πῶς καὶ τούτη τὴ φορὰ οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλιστὲς" θὰ δούν τὸν ἔθελοντικὸ παροπλισμὸ σὰν στρατηγικὸ μέ-

τρο, ἐπιβαλλόμενο ἀπὸ τὶς σημερινὲς ἀνάγκες τοῦ θαλασσινοῦ μας ἀγώνα. Καὶ πὼς ὅλοι οἱ ἀκούσουν τὴν πρόσκληση τῆς ἐπαγγελματικῆς μας ὀργάνωσης σὰν κάλεσμα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτούσουν καὶ θὰ προσχωρήσουν μαζίκα στὴ δημιουργία αὐτοῦ τοῦ μετώπου γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης. Γιατὶ δὲν εἶναι μοιρολάτρες: Οἱ σκληροὶ διοποριστικοὶ τους ἀγῶνες τοὺς ἔμαθαν νὰ μὴ περιμένουν ἀπὸ τὴ Μοίρα νὰ κλώσει, ὅπως ἔκεινη θέλει, τὸ νῆμα τῆς ζωῆς τους. 'Αλλὰ νὰ δημιουργοῦν οἱ ἴδιοι τὴ μοίρα τους, οἰκοδομῶντας ἀγῶνιστικὰ τὴ ζωὴ τους, ὅπως αὐτοὶ θέλουν.

Οἱ πρόγονοί μας, τότε ποὺ οἱ θεοὶ ἦταν πολλοὶ καὶ φορτωμένοι μὲν ἀνθρώπινες ἀδυναμίες, ἐνδίδοντας στὶς προσευχές καὶ τὶς θυσίες τῶν πιστῶν τους —ἀκόμη καὶ ἔξαιρείς τοῦ μεταξὺ τους ἀνταγωνισμοῦ— εἶχαν καὶ δύο ωρτά, ποὺ ἔδειχναν τὶ πρέπει νὰ κάνουν οἱ ἀγῶνιστες τῆς ζωῆς σὲ τέτοιες περιπτώσεις: «Σὺν Ἀθηνᾶ καὶ χείρα κίνε» (μαζὶ μὲν τὴν Ἀθηνᾶ κούνα καὶ σὺ

τὰ χέρια σου), ἔλεγε τὸ ἔνα. Καὶ «τοὺς τροχοὺς ἄπτου καὶ τοὺς βόας κέντριζε» (σκούντα τοὺς τροχοὺς καὶ κέντριζε τὰ βόδια), συμβούλευε τὸ ἄλλο.

Στὴ συγκεκριμένη περίπτωση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης τὸ κούνιμα τῶν χειρῶν, τὸ σκούντημα τῶν τροχῶν καὶ τὸ κέντρισμα τῶν βόδιών, γιὰ νὰ πάει μπροστά ὁ ἐφοπλιστικός μας ἀγώνας, ἐκφράζονται μὲ τὸ μέτωπο τοῦ ἔθελοντικοῦ παροπλισμοῦ. "Οπως στὴν ἐποχὴ τοῦ Θεμιστοκλῆ ὁ δελφικὸς χρησμός γιὰ τὰ «ξύλινα τείχη» ἐκφράστηκε μὲ τὸ μέτωπο τῶν τριήρεων.

Γι' αὐτὸ καὶ στὴ δημιουργία τοῦ μετώπου τοῦ ἔθελοντικοῦ παροπλισμοῦ περιμένω νὰ πάρουν μέρος ὅλοι οἱ ἐφοπλιστές μας. Τὸ μέτωπο αὐτὸ δὲ θὰ μᾶς βοηθήσει μονάχη νὰ ξεπεράσουμε τὴν κρίση. Θὰ μᾶς διδάξει κιόλα πώς καὶ ἡ κατευθυνόμενη οἰκονομία ἔχει πλεονεκτήματα, ποὺ μποροῦμε νὰ τὰ χρησιμοποιοῦμε ἐποικοδομητικά στοὺς ἀγῶνας μας.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

# Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ καὶ ο καθαρισμός των υφαλων του πλοιου σας... δίκη μας δουλεια δίκο σας συμφερον!

Είμαστε ἡ ειδικευμένη ὡμάδα δυτῶν τεχνιτῶν, HELLENIC CHAMPION DIVERS.

Επισκευάζουμε τὸ πλοϊο σας καὶ τοῦ καθαρίζουμε τὰ υφαλα μέσα στὸ νερό!

Στὶς λίγες ώρες ποὺ βρίσκεται σὲ λιμάνι!

Έχουμε όλα τὰ τεχνικά μέσα.

Έχουμε τὴν πείρα καὶ τὶς γνώσεις.

Δέν ἔχουμε δεξαμενές, γιατὶ δέν χρειάζονται!

Δουλεύουμε ἐπὶ τόπου! Καλύτερα καὶ φθηνότερα!

Ζητείστε μας νὰ δοῦμε τὸ πλοϊο σας ἢ τὸ πλοϊο πού κυβερνάτε. Νά τὸ ἐπιθεωρήσουμε, νά φωτογραφήσουμε τὰ υφαλα, νά στεγανοποιήσουμε τὶς ὄπες καὶ τὰ ρήγματα, νά τὸ καθαρίσουμε ἀπὸ τὰ ὄστρακα, τὰ χόρτα κ.ο.κ.

Νά σᾶς δείξουμε σὲ VIDEO τὴν ἀρχικὴ κατάσταση καὶ τὰ ἀποτελέσματα, γιὰ νὰ συγκρίνετε!

Λίγο πρὶν πάσετε λιμάνι (στὴν Ἐλλάδα ἢ τὸ ἔξωτερικό) εἰδοποιεῖστε μας.

Τὰ ύπόλοιπα εἶναι δική μας δουλειά!

Καὶ δικό σας συμφέρον.

**HELLENIC CHAMPION DIVERS**  
οἱ δοκιμασμένοι στὰ υφαλα δύτες - τεχνίτες

ΖΗΤΕΙΣΤΕ  
ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΚΤΟΥΣ  
ΚΑΝΘΑΡΟΥ 3 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
ΤΗΛ: 4513.865 - 4133.351  
ΤΕΛΕΞ: 21-2279 ARCS



ΜΕ ΑΦΟΡΜΗΝ ΤΗΝ ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΩΝ

# Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΣ

ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΞΩΜΕΝ

**Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, 'Υπουραύρχου Λ.Σ. (Ε.Α.)**

'Η έπισήμως έξαγγελθείσα έπιτάχυνσις τῶν διαπραγματεύσεων διό τὴν ἔνταξιν τῆς Ελλάδος εἰς τὴν ΕΟΚ φέρνει εἰς τὸ προσκήνιον τὴν ναυπηγικὴν πολιτικὴν τῆς ΕΟΚ, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπάντησιν τοῦ ναυπηγικοῦ κλάδου (Νέαι Κατασκευαί - Επισκευαί) εἰς τὴν χώραν μας.

Διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ὡς πρὸς τὸ θέμα αὐτό, ἔχουν γραφῆ πολλά, ἀπὸ πολλοὺς καὶ ὄπωσδήποτε ἔχομεν προΐσθισθιν διὰ τὰς ἀναμενόμενας ἔξελίξεις. 'Ἐξ ἄλλου η διαφοροποίησις εἰς τὴν σύνεσιν, τὴν τεχνολογίην στάθμην καὶ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου πρὸς τὰς Ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ, κατὰ κάποιον τρόπον ἀποδύνει τοὺς φόδους μας ἐξ ἐνδεχομένου ἐνδοκοινωνικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τοὺς μεταβέτει εἰς τὴν πιθανολογούμενην διαρροήν τῶν πληρωμάτων μας.

Τὰ πράγματα ὅμως διὰ τὴν ναυπηγικὴν μας Βιομηχανίαν εἰναι διαφορετικά. 'Ἐδῶ εἰμεθα πολὺ μικροὶ καὶ κινδυνεύομεν, βάσει τοῦ κρατουντος εἰς τὴν Κοινότητα κλίματος, νά ἔχασφασθούμε πρὶν κάν εμφανισθούμεν εἰς τὸ διεθνὲς ναυπηγικὸν προσκήνιον. Αὐτομάτως λοιπὸν ἀναπτηδᾶ η σκέψις μῆπως ὁ ναυπηγικὸς κλάδος εὐρεῖται μεταξὺ ἔκεινων ποὺ θὰ κληθούν νά καταδάλουν ψηφλότερον τίμημα, η ἀκόμη γίνουν καὶ ὀλοκαύτωμα, χάριν τῶν γενικωτέρων πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἐπιδιώξεων, οἱ ὄποιαι προσδοκῶνται ἀπὸ τὴν ἔνταξιν μας εἰς τὴν ΕΟΚ. Αἱ σκέψεις αὐτοὶ δὲν εἰναι τυχαῖαι. 'Οφείλονται κυρίως εἰς τὰ σῦσα κατὰ καιρούς γράφονται καὶ ἀκούονται διὰ τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν κρίσιν καὶ τὰ λαμβανόμενα περιοριστικὰ διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν της, μέτρα, τόσον εἰς τὸν ΟΟΣΑ, δοσον καὶ εἰς τὴν ΕΟΚ. Εὐλογος θένει η ἀδημονία γύρω ἀπὸ τὸ θέμα σωτὸν, μεταξὺ τῶν εὑρυτέρων ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς χώρας.

## ΦΟΒΟΙ ΚΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ

Εἶναι γεγονός διτού πάρχει κάποια ἀνησυχία, τροφοδοτούμενή ἀπὸ διαφόρους αἰτίας. Προσφάτως εἰδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος ἀνησυχητικαὶ τινὲς εἰδήσεις περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς μας βιομηχανίας. Οὕτω, συμφώνως πρὸς δημοσιογραφικάς πληροφορίας, η ΕΟΚ «δὲ ἀνέκθη» τὰς τρεῖς - τέσσαρας μεγάλας ναυπηγοεπισκευαστικὰς μονάδας καὶ οὐδὲν ἔτερον. Προσέτι δὲ, κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίας, αἱ μικρομεσαῖς ναυπηγοεπισκευαστικαὶ μονάδες «θάσισσουν».

Δέν γνωρίζομεν τὴν αὐθεντικότητα τῶν πληροφοριῶν αὐτῶν.

Ἡ σύγχυσις ὅμως ἐπιτείνεται καὶ δι' ἄλλους, οὐσιαστικοὺς αὐτὴ τὴν φοράν, λόγους, ὡς κάτωθι: Συμφώνως πρὸς διατυπωθείσας ἐπωέμωμας διόπειση σημαντικοῦ ἐκπροσώπου τῆς ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας, αἱ ἐπισκευαστικαὶ βιομηχανίαι τῆς Εὐρώπης υπολογίζουν ἐπὶ τῆς ἐλληνοκήπου Ναυτιλίας ὡς ἔντα τῶν κυριωτέρων πελατῶν των καὶ είναι «φυσικὸν νά ἀντιδράσουν, ἐάν, μὲ εἰδικὰ θεοντικὰ κίνητρα, κινδυνεύουν νά τους χάσουν».

Ο συνδυασμὸς ὅλων τῶν φόδων αὐτῶν πρέπει, πράγματι, νὰ μᾶς ἐμβάλῃ εἰς ἀνησυχίας καὶ νὰ μᾶς θέσῃ εἰς κατάστασιν συμαγερμοῦ διὰ τὴν προστασίαν ζωτικῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων. Μάλιστα δὲ η ἀνησυχία μας πρέπει νά ἐπιτείνεται καὶ ἀπὸ τὸν δέσμον προστασίας τῆς ΕΟΚ προστασίας τῶν ὄποιον διὰ ἀντιμετώπισμαν οὐχί μακράν, ἀλλ' ἔξωθι τῆς θύρας μας. 'Ἡ 'Ιταλία, ὡς ἀνεγνώσαμεν ἀλλαχοῦ, ἀναπτύσσει τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ἐπισκευαστηρίων της, μὲ κυρίας ἐπιδίωξιν τὴν προσέλκυσιν ξένων πλοίων καὶ πρωτίστων ἐλληνοκήπητῶν.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολίας ὅτι εἰς τὴν σημερινὴν κρίσιν δομῆς, ποὺ διέρχεται η παγκόσμιος ναυπηγικὴ βιομηχανία (νέαι κατασκευαὶ) καὶ ιδιαιτέρων τῆς Δυτ. Εὐρώπης, μὲ τὰ μεταμορφώντα μεγάλα κοινωνικά προβλήματα, τὸ θέμα τῆς ἐλληνικῆς ἐπισκευαστικῆς (ἐπισκευαὶ - μετασκευαὶ) βιομηχανίας ἐπόμενον εἶναι νά ἐφελκύῃ τὴν ιδιαιτέρων προσοχὴν τῆς ΕΟΚ. Εἰς αὐτὸν ἀσφαλῶς συμβάλλει καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ὁ συναλλαγματογόνος οὐτοῦ κλάδος, εὐρισκόμενος σήμερον εἰς κακήν κατάστασιν, παραμένει οὐσιαστικῶς ἀστεγος, ἐκεὶ ὅπου ἀπὸ ἔτῶν ἔδει νὰ κατείχειν τὴν πλέον περίλαμπτην θέσιν (ἐννοοῦμεν εἰς τὴν περιοχὴν Πειραιῶς).

Εἰς τὰς σημερινὰς χαλεπάς διὰ τὰ ναυπηγεία ήμέρας, μὲ τὴν ἔλλειψιν διεθνῶς νέων παραγγελιῶν, ἡ ἐπισκευὴ τῶν πλοίων ἀποκτᾶται ιδιαιτέρων ἐνδιαφέρον καὶ πρὸς τὰ ἔκει στρέφεται ἡ προσοχὴ ὅλη, πλὴν τῆς χώρας μας ἀτυχῶς. Καὶ τὸ ἐνδιαφέρον εἶναι περισσότερον ἔντονον, διότι κατέστη πλέον συνείδησις ὅτι η ναυπηγικὴ κρίσις, προέκτασις τῆς ναυτιλιακῆς, δὲν θὰ παρέλθη μόνον μὲ τὴν ἀνάκτασιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ἀλλ' ἀπαιτεῖ ἐπιπροσθέτης ἔξιστορησιν τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ διεθνοῦς ἐμπο-

ρίου. Καὶ ἐφθάσαμεν σήμερον εἰς τὸ σημεῖον νά λέγῃ η Ναυτιλία πρὸς τὴν ὁμογάλακτον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν «ὁ θάνατος σου η ζωή μου».

Διὰ νὰ εἰμεθα εἰλικρινεῖς ἔκεινο ποὺ δημιουργεῖ τοὺς φόδους μας ὡς πρὸς τὴν τύχην τῆς ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας, εἶναι τὸ κρατοῦν σήμερον γενικότερον κλῆμα.

## Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Θὰ ἐπιχειρήσωμεν εύθυνς ἀμέσως ἀνάλυσιν τῆς ναυπηγικῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ καὶ ἀκολούθως θὰ διατυπωθοῦν σκέψεις περὶ τῆς τηρητέας ἐλληνικῆς θέσεως κατὰ τὰς προσεχεῖς διαπραγματεύσεις.

Δὲν πρέπει, ἐξ ἀρχῆς, νὰ δόηγηθωμεν πρὸς λανθασμένας κατευθύνσεις. Νὰ ἔχωμεν ὑπὲρ οὖν διτούς η ΕΟΚ πρωθεῖ θιντηρίους κατευθύνσεις, μὲ ποσοτικοὺς μάλιστα περιορισμούς, μόνον διὰ τὰς νέας κατασκευαὶς καὶ οὐδὲν διὰ τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, τὴν ὄποιαν ὀφείλομεν νὰ τὴν διαφυλάξωμεν ἀδέσμευτον. Πιθανῶς, ἐνδομύχως, εἰς κυκλώπους τῆς Εύρωπαικῆς Κοινότητος νὰ μήν άρση η ἀνάπτυξις τοῦ λίαν ἐπιδιοφόρου διὰ τὴν χώραν μας ἐπισκευαστικοῦ κλάδου, ἀπτομένου τοῦ εἰς ἔξαρτες κατευθύνσεις.

Η 'Επιτροπή Εύρωπαικῶν Κοινοτήτων κατὰ τὴν σύκεψιν τῆς 23ης Νοεμβρίου 1977, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ κ. Νταβινίον, ἐπιφορτισμένου μὲ τὰ θέματα βιομηχανίας τῆς ΕΟΚ, υιοθέτησεν τὸ Κοινοτικὸν Ναυπηγικὸν Πρόγραμμα (Νέαι Κατασκευαὶ).

Διὰ τὸν καταρτισθέντος κοινοῦ Προγράμματος συνιστάται μία συλλογικὴ πειθαρχία ὡς πρὸς τὴν ἐνίσχυσιν ὑπὲρ ένός ἐκάστου Κράτους, τῆς ναυπηγικῆς του βιομηχανίας, ὥστε ἀφ' ἐνός μὲν νὰ ἀποφεύγῃ ὁ ἀνωφελής ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν Κρατῶν - Μελών τῆς Κοινότητος, ἀντίθετος ἐν πολλοῖς εἰς τὸ κοινὸν των συμφέρον, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ ἐπιδιωχθῇ η μελλοντικὴ βιωσιμότης τοῦ κλάδου τούτου ἐπὶ διεθνοῦς ἀνταγωνιστικῆς βάσεως. Συρρίκνωσις δηλαδή τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τῆς ΕΟΚ μὲ ἀπότερον στόχου, η ναυπηγικὴ βιομηχανία ποὺ θὰ παραμείνη, νὰ εἶναι ἀνταγωνιστική εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. Κατὰ τὰς ἀπόδιωσις τοῦ Προγράμματος καὶ μὲ τὰς καλυτέρας τῶν προϋποθέσεων, ὑπολογίζεται ὅτι η δυναμικότης τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας (νέαι κατασκευαὶ) τῆς Κοινότητος, κατὰ τὸ 1980, θὰ ἐπανέλθῃ εἰς 2,4 έκατομ. κοχ., ἔναντι 4,4 έκατομ. κοχ. κατὰ τὸ 1975.

Συμφώνως πρὸς τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. Fernand Braun, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῶν 'Υπηρεσιῶν τῆς 'Επιτροπῆς διὰ τὰς Βιομηχανίας 'Υποθέσεις, η ναυπηγικὴ κρίσις θὰ θίξῃ τὸ ημισυ περίπου τοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ, τοῦ ἀπασχολούμενον εἰς τὰς νέας κατασκευαὶς Ειδικότερον τὸ πρωστικὸν τοῦ κλάδου τούτου ἀπὸ 180.000 ἄτομα κατὰ τὸ 1975, κατῆθεν εἰς 165.000 τὸ 1977, μὲ προσπτικήν περαιτέρω μειώσεως κατὰ 70.000 θέσεις κατὰ τὸ προσεχές μέλλον, συνυπολο-

At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports

**STRACHAN SHIPPING COMPANY**

SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886

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

Represented by:

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

Caemi International, Ltd.

52/54 Gracechurch Street  
London, EC3V 0EH, England  
Phone : 01-626-7403

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.

TWX: 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262



δὲν πρέπει νὰ άναμενωται μεγάλαι περικοπαι ὅπο τὴν δρετανικήν ναυπηγικήν δυναμικότητα, διότι η παραγωγή εἰς τὸ 'Η-ναυμένους Βασιλείου κατὰ τὴν τελευταῖς 20τείαν παρέμενεν στάσιμος, εἰς τὸ ὑψος τοῦ 1,2 ἑκατομ. κοχ. περίπου κατ' ἔτος.

#### ΔΙΑΦΩΝΙΑΙ ΚΑΙ ΑΜΦΙΒΟΛΙΑΙ

Αἱ διαγραφόμεναι αὐταὶ τάσεις ἀποδίδουν ἐπαρκῶς τὴν ὑφισταμένην ἀντίθεσιν μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν κυκλῶν τῆς EOK ἔναντι τῶν ἐπωδύνων περικοπῶν τοῦ Κοινοῦ Ναυπηγικοῦ Προγράμματος τῆς Κοινότητος. Δέν εἶναι δὲ ἄσχετος ἡ ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς EOK σύντασις μιὰς ὁμάδος ἐργασίας ἐξ ἐκπροσώπων τῶν ναυπηγείων διὰ νὰ ἐπανεξτάσῃ τὴν κατὰ 46% περικοπὴν τῆς ναυπηγικῆς δυναμικότητος τῆς EOK, μέχρι τὸ 1980, τὴν ὥποιαν ἔζητησεν ὁ Βαϊκάουντ Νταβινίον, ὑπεύθυνος τῆς Κοινότητος διὰ τὰ διοικητικὰ θέματα.

Γεγονὸς παραμένει ὅτι δὲν εἰναι δίλιγοι οἱ ἀμφιβόλοντες ἐπὶ τῶν δυνατοτήτων ἐφαρμογῆς τοῦ Κοινοῦ Ναυπηγικοῦ Προγράμματος τῆς Κοινότητος, ἐκδήλωσαντες μάλιστα τὰς ἀμφιβολίας τῶν καὶ ἐπισήμων. 'Αναφέρομεθα συγκεκριμένας εἰς τὸν σύσκεψιν τοῦ 'Ιανουαρίου ἐ.ἔ. τῆς 'Ομάδος 'Ἐργασίας ὑπὸ ἀριθμ. 6 τοῦ ΟΟΣΑ, τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸς ἀνταλλαγὴν ἀπόφεων ἐπὶ τῶν ληφθέντων ἡ ἀντιμετωπιζόμενων μέτρων ὑπὸ τῶν Χωρῶν - Μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ, εἰς τὸ τομέα τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν. Οὕτω κατὰ τὴν παρούσασιν ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς 'Ἐπιτροπῆς Εὐρωπαϊκῶν Κοινότητων τῆς ἐκθέσεως Νταβινίον καὶ τοῦ σχεδίου τῆς 4ης 'Οδηγίας (directive), ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς 'Ιαπωνίας ἥρωτησεν αὐτὸν, ἐκαὶ ἡ 'Ἐπιτροπὴ διαθέτει τὰ μέσα πειθαναγκασμοῦ τῶν Κρατῶν ὅπως πραγματοποίησουν τὴν ἐπιδιοκούμην ποσδάτωσιν εἰς τὴν κάμψιν τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τῶν Εὐρωπαϊκῶν Ναυπηγείων.

#### ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕ ΤΟ ΜΕΛΑΝΟΝ

Αὐτό, εἰς γενικὰς γραμμάς, εἴναι τὸ κλίμα τοῦ ὥποιον καλεῖται ἡ 'Ελλὰς νὰ διαπραγματευθῇ τὸ μέλλον τῆς ναυπηγικῆς της διοικησίας, τὸ ὥποιον ἐπὶ οὐδὲν λόγω πρέπει νὰ τὸ ἀποποιηθῇ. Διότι, πῶς εἴναι δυνατὸν νὰ σταματήσωμεν, ἀφ' οὐ μόλις εὐρισκόμεθα εἰς τὰ πρώτα βήματα, ὄντες μάλιστα χώρα ἀναπτυσσομένη, δοθουμένη ἐπὶ τοῦ λόγου τούτου, μέχρι καὶ ἐφετος, ὅπο τὴν Διεθνή Τράπεζαν; Εἴναι δυνατὸν, λογικόν, σκόπιμον νὰ παραμείνωμεν ναυπηγικῶς ἐσσεὶ εἰς νηπιακὴν ἡλικίαν;

'Εξώφθαλμος εἴναι ἡ διαθέτης τῆς ναυτιλικῆς ὑποδομῆς διὰ τὸ οἰκονομικὸν μὲλ-

λον τῆς χώρας. "Αλλωστε, ὡς πρὸς τὴν ναυπηγικήν πολιτικήν, ὑπεύθυνα στελέχη τῆς EOK ἔχουν ἑκφρασθεῖ εὐνοϊκῶς διὰ τὴν ἀποδοχὴν παρεκκλίσεων ἐπὶ ἔθνικῆς κλίμακος, καθ' ὅσον, ὡς ἐτόνισαν, ὁ κλάδος αὐτὸς δὲν ἔχει τὴν ίδιαν διαρύτητα εἰς τὰς οἰκονομίας ὅλων τῶν Κρατῶν - Μελῶν τῆς Κοινότητος. 'Η παρεκκλίσις δὲ οὔτη, ὡς ἐπεξήγησαν, δικαιολογεῖται ὡς μία ἔκφρασις κοινοτικῆς ἀλληληγορίης.

#### ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

"Η Κυβέρνησις, πρὸς δίλιγον ἔθνομάδων, ἀπευθυνθεῖσα πρὸς τὸν λαόν, ἀναφορικὸς μέτην ἔνταξιν τῆς χώρας μας εἰς τὴν EOK, ἐτόνισεν ὅτι «πρώτα ἀπ' ὅλα πρέπει νὰ γίνην ἀντιληπτὸν ὅτι αἱ ούσιαστικαὶ διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Κοινότητα, ποὺ ἀρχίζουν τώρα καὶ μπορεῖ νὰ ὑπολογίζουμε ὅτι θὰ τερματισθούν ἔως τὸ τέλος τοῦ 1978, θὰ είναι καὶ δύσκολες καὶ σκληρές».

Κατὰ κάπιον τρόπον πρέπει νὰ προδειξόμεθας ὡς πρὸς τὸ τὸ μᾶς ἀναμένειν κατὰ τὰς συζητήσεις τοῦ λίστα εύαισθήτου διὰ τὴν EOK ναυπηγικοῦ τομέως. Τὸ πρόδημα δὲ μεγιστοποιεῖται, διότι ναυπηγο-επισκευαστική κρίσις ὑπάρχει καὶ εἰς τὴν ἀντίπεραν ὅχθην, τὴν ἐλληνικήν. Συγκλονιστικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἔξαγγελείσας διάλυσις τῆς A.E. «Νεώριον - Ναυτηγεία Σύρου».

Τὰ πράγματα ὅμως είναι ἀκόμη δυσκολώτερα διὰ τὴν ἐπιδιόφορον ἐπισκευαστικήν διοικησίαν, ἡ ὥποια ἀντιμετωπίζει σήμερον σωρείαν προβλημάτων, θεσμικῶν, διοικητικῶν, ὄργανων, χρηματοδοτικῶν καὶ τὸ σπουδαιότερον ὅλων ὅτι ἀτυχῶς, εἰς τὴν κρίσιμον αὐτὴν φάσιν, ἔξακολουθεῖ παραμένουσα ούσιαστικῶν ἀστεγούς (ἐννοούμεν τὴν περιοχὴν Πειραιῶς). Τὰ ἐκέντηντα κατὰ τὰς τελευταίας συσκέψεις διὰ τὰ πρόδηματα τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ 'Υπουργείον Ε.Ν., τὸ πρόσφατον ὑπόμνημα τοῦ Συνδέσμου Ναυτηγο-επισκευαστῶν, τέλος, ἡ ἀνακοίνωσις περὶ διαλύσεως τῆς ἑταῖρίας τοῦ Νεώριου Σύρου, ρίπτουν ἀπλετὸν φῶς ἐπὶ τῆς τραγικῆς βέσεως εἰς τὴν ὥποιαν ἔχει περιέλθει ὁ κλάδος αὐτὸς, ἀλλὰ καὶ ὁ κατασκυλιαστικός.

#### Ο ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΥΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ ΘΕΜΑ

'Η ἐλληνικὴ οἰκονομία ἔχει κάθε συμφέ-

ρον νὰ στηρίξῃ τὴν ναυπηγο-επισκευαστικὴν διοικησίαν, ἵνα ἐπιζήσῃ τῶν σημερινῶν δυσχερειῶν. Εὐλόγως ἡ ἀγωνιστικὴ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία ἀναμένει τὴν Κρατικὴν ἐνθάρρυνσιν καὶ ἐνίσχυσιν, ποὺ οὐ μόνον ἐπικινδύνως ὀργοπορούν, ἀλλὰ φαίνεται ὅτι τελικῶς θὰ τὴν παρακάμψουν, ρίπτουσαι ἀλλού τὸ δάρος των. 'Εννοούμεν τὸ προσφάτως ἀνακοινωθέν, καὶ πρὸς νομοθέτησιν ὅδευν νέον ἀναθεωρημένον σύστημα ἀναπτυξιακῶν κινήτρων, ἀπὸ τὸ ὅποιον ἡ ναυπηγο-επισκευαστικὴ διοικησία ὡς κειμένη κυρίως εἰς τὴν Ἀττικὴν, λόγω τοπικῶν κριτηρίων ἐπιτόδια καὶ διά τὴν ναυτιλιακὴν καὶ παραναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα, τότε εὐλόγως θὰ διεργάθη πάς καλόπιστος παραπρητής περὶ τῶν δυνατοτήτων ἔξυγιανσεως καὶ ἀνόδου τῆς οἰκονομίας μας.

#### ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

"Η Κυβέρνησις, πρὸς δίλιγον ἔθνομάδων, ἀπευθυνθεῖσα πρὸς τὸν λαόν, ἀναφορικὸς μέτην ἔνταξιν τῆς χώρας μας εἰς τὴν EOK, ἐτόνισεν ὅτι «πρώτα ἀπ' ὅλα πρέπει νὰ γίνην ἀντιληπτὸν ὅτι αἱ ούσιαστικαὶ διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Κοινότητα, ποὺ ἀρχίζουν τώρα καὶ μπορεῖ νὰ ὑπολογίζουμε ὅτι θὰ τερματισθούν ἔως τὸ τέλος τοῦ 1978, θὰ είναι καὶ δύσκολες καὶ σκληρές». Καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸῦ διευκρινίζομεν ὅτι οὐδεμία δεσμευτικὴ Κοινοτικὴ ὑποχρέωσις ὑφίσταται, ἀποκλείουσα τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς διοικησίας τῆς περιοχῆς Περάματος, Σαλαμίνος, 'Ελευσίνος. Είναι θέμα ἐσωτερικῆς ιεραρχίσεως τῶν ἀναπτυξιακῶν μας ἀναγκῶν. 'Άλλα περὶ αὐτῶν ἄλλην φοράν διεξιδικώτερον.

#### ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

Εὐχόμεθα καὶ ἐλπίζομεν, παρὰ τὴν στένωσιν τῶν προθεσμῶν, ὅτι ἔγκαιρως θὰ γίνην ἡ δέουσα προεργασία, μὲ τὴν ὁμόθυμον συνεργασίαν τῶν ἐκπροσώπων τοῦ συνόλου τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας (νέας κατασκευαὶ - ἐπισκευαὶ), ὥστε νὰ μὴν ἀναποτῆ διὰ τὴν χώραν μας ἡ ὁδὸς πρὸς τὰ ναυπηγεία καὶ τὰ ἐπισκευαστηρία. Βασικὸς μας στόχος νὰ μὴν δεσμευθῶμεν κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις. Αἱ σημεριναὶ δυσχέρειαι είναι προσωριναὶ καὶ θὰ περάσουν, ἐνῶ οἱ περιορισμοί φαίνονται διαβεβαῖα τὰ ἴχνη των ὅπαν θὰ ἔλθουν αἰ καλαί ήμέραι. Πρέπει νὰ διλέπωμεν μακριὰ. Είναι ἀστείον νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι η EOK κινδυνεύει ἀπὸ τὴν Κρατικὴν διοικησίαν.

Εἰς τὸν ναυπηγο-επισκευαστικὸν τομέα, περισσότερον τῶν ἄλλων κλάδων τῆς οἰκονομίας, ἔχομεν ἀνάγκην ἀνέτου μεταβατικῆς περιόδου διὰ νὰ δημιουργήσωμεν τὴν Ελληνικὴν περιοχὴν Πειραιῶς). Τὰ ἐκέντηντα κατὰ τὰς τελευταίας συσκέψεις διὰ τὰ πρόδηματα τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ 'Υπουργείον Ε.Ν., τὸ πρόσφατον ὑπόμνημα τοῦ Συνδέσμου Ναυτηγο-επισκευαστῶν, τέλος, ἡ ἀνακοίνωσις περὶ διαλύσεως τῆς ἑταῖρίας τοῦ Νεώριου Σύρου, ρίπτουν ἀπλετὸν φῶς ἐπὶ τῆς τραγικῆς βέσεως εἰς τὴν ὥποιαν ἔχει περιέλθει ὁ κλάδος αὐτὸς, ἀλλὰ καὶ ὁ κατασκυλιαστικός.

#### ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

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,

# ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΕ ΜΙΑ ΓΙΟΡΤΗ

ΤΟΥ κ. ΚΩΝ. Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Στις 17 του Μαρτη «πρωτογιορτάσθηκε» και στην 'Ελλάδα ή Παγκόσμια 'Ημέρα της Ναυτιλίας. 'Ο γιορτασμός αναγγέλθηκε με μιά ταυτόσημη είδηση που άκουσαμε στην Τ/Β κι' έδιασθαμε στις έφημερίδες. 'Η είδηση υπαινίχθηκε καὶ κάποιες έκδηλωσεις (έγιναν; πού; γιὰ ποιούς; πότε; δὲν τὸ ἐμάθαιμε) κι' άναφερόταν κυρίως στὸ ίστορικὸ τῆς γιορτῆς. 'Ετσι μᾶς μενεὶ ἡ ἀμφιβολία, ἀν μὲ τὴν γιορτὴ αὐτὴ ἐπρόκειτο νὰ τιμηθεῖ ἡ Ναυτιλία ἡ προβλήμηκε ἡ φήμη —τοῦ νονοῦ τῆς γιορτῆς— τοῦ ΙΜΚΟ.

'Ο πωασδήποτε κι' ἀνεξάρτητα ἀπὸ τις —τυχὸν— ἐκδηλώσεις που ἔγιναν ἡ ἀπὸ τὸ προετοιμασμένο κοινὸ τελετουργικό της, ἡ γιορτὴ τούτη μᾶς προσφέρθηκε σὸν ἐπὶ σημη —καὶ γι' αὐτὸ ἔξειρτετ— εὐκαιρία (ποὺ ἔχαθηκε) γιὰ νὰ προσδώσουμε στὸ γιορτασμὸ εὐρύτερη —μέσα κι' ἔξω ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα— ἔκταση, μὲ ἔντονο τὸν ἔλληνόχρωμο χαρακτῆρα.

\*\*\*

Μποροῦμε μὲ ἐντυπωσιακὴ τεκμηρίωση —ποὺ ἄφονη προσφέρεται ἀπὸ τὸ ίστορικὸ ὑλικὸ μᾶς— νὰ ἐδραιώσουμε στὴν ἑθνικὴ συνείδηση τοῦ λαοῦ μᾶς τὴν ὑπερηφάνεια καὶ στὶς ἑκτιμήσεις τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν μᾶς τὸ σεβομένο πρόστιο τὸ ἔλληνικότερο ἀπὸ τὰ διώματα τῆς φυλῆς μᾶς, τὴν ψυχῆλη μᾶς προσωπικὴν ιδιοσύνην αυτιλιακὴν ἐπιδιοσύνην.

"Οταν τὰ Κράτη — μέλη τοῦ ΙΜΚΟ δὲν εἶχαν ἀποκτῆσει οὔτε ἕνα δικό τους ἔθνικό σύνομο —κι' ὅταν τὰ περισσότερα οὔτε καν κάποια θέση ἔστω καὶ στὰ περιθώρια τῆς

ίστορίας— οἱ "Ἐλληνες διέθεταν Ναυτικὸ Δίκαιο, ἀσκούσαν ὁργανωμένη Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ, κι' ἐπιδίδονταν σὲ συστηματοποιημένη ναυτικὴ ἐμπορία.

Ἐίναι γνωστὸ πὼς οἱ ἐπιχειρηματικὲς φίρμες προσθέτουν στὴν ἐπωνυμία τους καὶ τὸ «'Ετος 'Ιδρύσεως» τους γιὰ νὰ προβάλλουν τὸ κύρος τους ποὺ βασίζεται στὸν τίτλο τῆς μακροβιώτητάς τους. "Ενα τέτοιο τίτλο μόνο ἡ 'Ελλάδα κι' ἡ Ναυτιλία τῆς ἔχουν κατατήσει.

\*\*\*

"Ηδη ἀπὸ τὸν ἔβδομο π.Χ. αἰῶνα ὁ 'Ησιόδος εἶχε διατυπώσει τὶς πρῶτες ἀρχὲς τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας. Οἱ ἀνθρώποι που εὐδαιμόνουν στὴν ἔρηπτα γράφει ὁ ποιητὴς ('Erg. 236 - 37) «δὲν ταξιδεύουν μὲ καράδια, γιατὶ ἡ ζωοδότρα γῆ, τοὺς προσφέρει καρπούς».

«... οὐδὲ ἐπὶ νηῶν νίσσονται  
καρπὸν δὲ φέρει ζειδωρος ἄσπουρα».

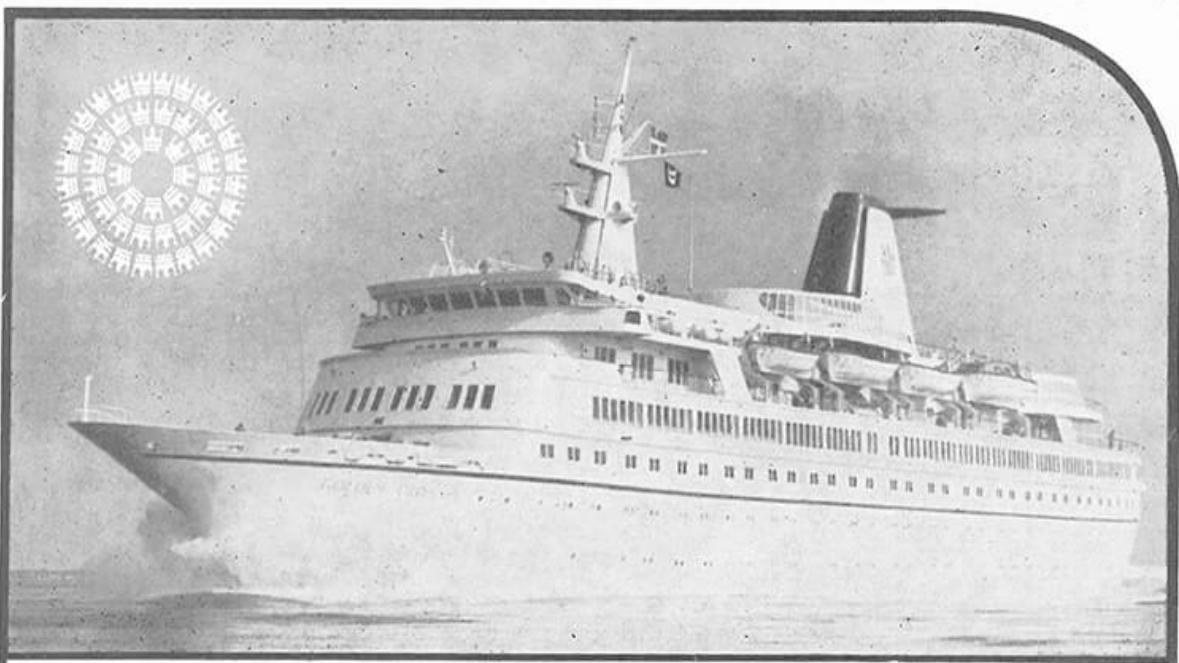
Καθὼς ἡ ἀσφάλιση τῶν φορτίων ἦταν στὴν ἐποχὴ τοῦ 'Ησιόδου ἀδιανόητη, ὁ ποιητὴς συνιστοῦσε τὸν καταμερισμὸ τοῦ κινδύνου. «Μὴ φορτώνεις στὰ κοίλα καράδια δλὸ σου τὸ βιός» γράφει ὁ Βοιωτὸς σοφὸς ('Erg. 689 - 90) μιλώντας γιὰ τὰ δυοιξιάτικα ταξίδια, ποὺ δὲν τὰ θεωροῦσε ἀσφαλῆ, «ἄλλὰ τὸ περισσότερο —φορτίο— ἀφαιρεσέ το καὶ τὸ λιγότερο φόρτωνε».

«Μῆδη» ἐν νησιν ἀπαντά βίον κοιλησι τί—  
(θεσθαι)  
ἄλλα πλέω λείπειν, τὰ δὲ μείονα φορτί—  
(ζεσθαι).

'Ο Σόλων κι' ὁ Πεισίστρατος ἥσαν οἱ πρῶτοι ποὺ ἀσκησαν Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ, ὁ Θεμιστοκλῆς κι' ὁ Περικλῆς τὴν ἐθεμελίωσαν, ὁ Εὐδούλος κι' ὁ Λυκούργος τὴν συνέχισαν μὲ δικά τους μέτρα. Διασδάζοντας τοὺς δικανικοὺς λόγους τοῦ Δημοσθένη διέπουμε πὼς τὸ 'Αττικὸ Ναυτικὸ Δίκαιο εἶχε διαμορφώσει καὶ ρυθμίσει πολλοὺς θεσμούς, σπῶς τὸ Ναυτικὸ δάνειο, τὴν ναυτικὴ ὑποθήκη —ποὺ θυμίζει τὴν σημερινὴ προτιμόμενη ὑποθήκη— τὴν διαιτησία, τὸ ἀρμόδιο δικαστήριο, τὶς «έμμηνες δίκες» τὴν ναύλωση κλπ. Σχετικὰ μὲ τὴ σημασία τῶν ναυτικῶν δανείων ὁ Δημοσθένης ἔξαίρει τὸ ρόλο τῶν πιστωτῶν. Στὸ λόγο του «πρὸς Φορμίουν περὶ δανείου», (παρ. 51) ἀναφέρει πὼς «ούτε καράβι, οὔτε καπετάνιος, οὔτε ἐπιβάτης θὰ ἥταν δυνατὸ νὰ ταξιδεύει, ἀν λείψουν ὅσοι δανείζουν χρήματα».

«Ούτε ναῦν οὔτε ναύκληρον οὔτ' ἐπιβάτην ἔστ' ἀναχθῆσαι, τὸ τῶν δανειζόντων μέρος ἀν ἀφαιρεθῆ».

Η ταχεία διεκπεραίωση τῶν ναυτικῶν δικῶν ἦταν μιὰ δασικὴ ἀρχὴ τῆς τότε δικονομίας κι' ἐπιτυγχανόνταν μὲ πολλοὺς τρόπους ἄλλα καὶ μὲ τὸ θεσμὸ τῶν «έμμηνων δικῶν». Τὸ δικαστήριο τῶν Θεσμοθετῶν —ἀρμόδιο γιὰ τὴν ἐκδίκαση τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων— ὀφειλε νὰ ἐκδώσει τὴν ἀπόφασή του μέσα σὲ ἔνα μῆνα ἀπὸ τὴν προσφυγὴ σ' αὐτὸ τοῦ ἐνάγοντα. Συνεδρίαζε δὲ κατὰ τὴν περίοδο τῶν ἐμπορικῶν ταξιδιών δηλαδὴ ἀπὸ τὸ μῆνα Μουνιχῶνα (20 'Απριλίου) μέχρι τὸν Βοηδρομιῶνα (20 Σεπτέμβρη). Στὸν «Πρὸς 'Απατούριον παραγραφὴ»



ΝΚ ΛΝΝΑΣ

ROYAL CRUISE LINE  
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553  
**m/s GOLDEN ODYSSEY**  
**year round luxury cruises**

λόγο του ό Δημοσθένης γράφει (παρ. 23) πώς «οι υπόθεσεις τών έμπορων δικάζονται μέσα σε ένα μήνα κατά το διάστημα από τό (μήνα) Μουνιχιώνα ώς τις ώρχες του (μήνα) Βοηθριμώνα, ώστε οι ένδιαφερόμενοι (πλοιοκτήτες, φορτωτές, έμποροι) νὰ ξαναταξιδεύουν άμεσως μετά τήν έκδοση τής απόφασης (τού δικαστηρίου)».

«Αἱ δὲ λῆγεις τοῖς ἐμπόροις τῶν δικῶν ἔμμηνοι εἰσιν ἀπὸ τοῦ Μουνιχιώνος μέχρι τοῦ Βοηθριμώνος, ἵνα παραχρῆμα τῶν δικαίων τυχόντες ἀνάγωνται».

\*\*\*

Τὸ 355 π.Χ. καὶ γιὰ τὴν ἀκρίβεια 2.333 χρόνια πρὶν λειτουργήσει ὁ ΙΜΚΟ ὁ Ξενοφῶν συνέγραψε μιὰ πραγματεία μὲ τὸν τίτλο «Πόροι ἡ Περὶ Προσόδων» γιὰ νὰ συμβολεῖ στὴν ἐπίλυση τῶν δημοσιευμένων προβλημάτων τῆς Ἀθήνας. 'Ανάμεσα στὰ ὄλλα ὁ συγγραφέας συμβουλεύει καὶ τὴν λήψη ναυτιλιακῶν μέτρων. Μιλάει γιὰ λιμενικὴ πολιτική (εὐκόλιες λιμένων, καταλύματα ναυτιλλομένων κλπ.) ποὺ νὰ ἔξυπνητει τὰ πλοῖα γιὰ νὰ μὴ κοινωνερούν στὰ λιμάνια κι' ὁ καθένας νὰ ἀποπλέει ὥποτε θέλει.

«Ως μὴ ἀποκαλύψθαι ἀποπλεῖν τὸν βούλομενον».

Γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ Τουρισμοῦ ὁ Ξενοφῶν ἔχει τὴ γνώμη πώς πρέπει νὰ κτισθοῦν «δημόσια καταγώγια», δηλαδὴ κρατικά ξενοδοχεῖα γιὰ τοὺς «εἰσαφικούμενους» στὴν Ἀθήνα ξένους. Τὴν ἐποχὴ ἑκείνη ὑπολογίζεται πώς κάθε χρόνο ἔθφαναν στὴν Ἀθήνα γύρω στὶς 10.000 «τουρίστες».

Συνεχίζοντας ὁ Ξενοφῶν προτείνει νὰ ἀπονέμονται οἱ υψηλότερες τιμητικὲς διακρίσεις —ήθικὲς ἀμοιδές— στοὺς ναυτιλόμενους. «Εἰναι καὶ σωστὸ καὶ χρήσιμο στοὺς εμπορευόμενους καὶ στοὺς πλοιοκτήτες νὰ τοὺς γίνεται ἡ τιμὴ νὰ ἔχουν τὴν πρωτοκαθεδρία (στὰ θέατρα καὶ στοὺς δημόσιους ἀγῶνες)».

«Ἄγαδὸν καὶ καλὸν καὶ προερδίαις τιμάθε ἐμπόρους καὶ ναυτιλήρους».

«Οπως κι' ὁ Δημοσθένης ἔτσι κι' ὁ Ξενοφῶν δίνει ἔξαιρετὴ σημασία στὴ «Ναυτιλιακὴ Πίστη» καὶ στὶς «ἐπενδύσεις» σὲ πλοια. Προτείνει ἔνα εἶδος κρατικῶν «ὅμολογων» γιὰ τὴν συγκέντρωση κεφαλαίων μὲ συμμετοχὴ τοῦ κοινοῦ. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς του «ὅποις καταβέσει κεφάλαιο δέκα μνᾶς παίρνει τόκο τὸ ἔνα πέμπτο τοῦ κεφαλαίου τὸ χρόνο, ὅσο περίπου καὶ στὰ ναυτικὰ δάνεια».

«Τὸ μὲν γὸρ ὡν δέκα μνᾶς εἰσφορὰ γένηται, ὕσπερ ναυτικὸν σχεδὸν ἐπίπεμπτον αὐτῷ γίγνεται».

«Ἄλλ' ὁ Ξενοφῶν προβαίνει σὲ τολμηρότερες εἰσηγήσεις. Καθὼς, ὅμως, ἡ ίδεα του εἶναι πρωτόφανη τὴν διατυπώνει σὰν εύχη: «Νομίζω πώς εἰναι νὰ δοκιμάσουμε γιὰ νὰ ίδουμε ἂν εἰναι δυνατὸ νὰ ἀποκτήσεις ἡ πόλη (τὸ κράτος τῆς Ἀθήνας) κι' ἐμπορικὰ πλοια, ὅπως διαδέσται πολεμικὰ καὶ νὰ τὰ ναυλώνει (τὰ ἐμπορικὰ) μὲ ἔγγυητες, ὅπως νοικιάζει τὰ ὄλλα δημόσια κτήματα. Γιατὶ ἂν αὐτὸ ἀποδειχθεῖ πώς μπορεῖ νὰ γίνει, τότε μεγάλα θὰ εἰναι τὰ ἔσοδα (τοῦ κράτους) ἀπὸ —τὰ καράβια— αὐτά».

«Ἄγαδὸν δὲ μοι δοκεῖ εἶναι πειραθῆναι εἴ καὶ ὕσπερ τριήρεις δημοσίας ἡ πόλις κέκτηται, οὔτω καὶ ὄλκαδας δημοσίας δυνατὸν ὡν γένοιτο κτήσασθαι καὶ ταύτας ἐκμισθοῦν ἐπὶ ἔγγυητῶν, ὕσπερ καὶ τ' ἄλλα δημόσια κτήματα. Εἰ γάρ καὶ τοῦτο οίον τ' ἄν φανει πολλὴ ἄν καὶ ἀπὸ τούτων πρόσθιος γίγνοιτο».

«Ο Ξενοφῶν μὲ τὴ στόχασή του —ἡταν μαθητής τοῦ Σωκράτη— ὁδηγεῖται σὲ θετικές ἐπινοήσεις. Ξέρει πώς ἡ ίδεα του εἶναι πρωτότυπη καὶ τὴν διατυπώνει σὰν εύχη. Ξέρει πώς ἡ Ναυτιλία εἶναι πηγὴ πλούτου, ἀλλὰ καὶ δουλειὰ δύσκολη. Γι' αὐτὸ προτείνει νὸ γίνει τὸ κράτος τῆς Ἀθήνας πλοιοκτήτης, ἀλλ' ὅχι καὶ ἐφοπλιστής. 'Ἐπινοεῖ τὴν χρονοναύλων ση, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀσφάλεια (μὲ τὴ προϋπόθεση τῆς ὑπόρχισης ἔγγυητῶν) γιὰ νὰ ἔξασφαλίσει τὴν εἰσπραξὴ τοῦ ναύλου.

\*\*\*

Αὐτὰ τὰ ἐλάχιστα ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα καὶ ἀπειρα ἀλλὰ ἀπὸ τὶς ἐπόμενες ἐποχὲς —ποὺ κι' οἱ «Ἐλλήνες δὲν ἔχουμε κάνει κτήμα μας— θὰ μπορούσαν νὰ χρωματίσουν ἐλληνικὰ τὸν πρώτο γιορτασμὸ τῆς Παγκόσμιας 'Ημέρας τῆς Ναυτιλίας. Καὶ κάθε χρόνο ποὺ θὰ γιορτάζεται θὰ μᾶς δινόταν ἡ ἐπίση μη εὐκαιρία νὰ ἐμπεδώσουμε ἀπαραστάλευτα στοὺς δικούς μας καὶ στοὺς ξένους τὴν πίστη πώς Ναυτιλία καὶ Ἐλλάδα συμπορεύθηκαν, συμπορεύονται καὶ θὰ συμπορεύονται. 'Η Μοίρα καὶ τὰ Πεπρωμένα τους εἰναι ἀρκτα διμένα.

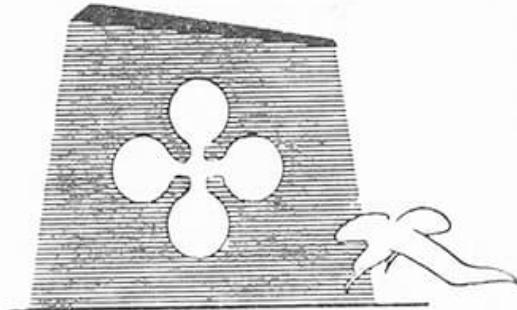
ΚΩΝ. Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

# 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: Αἰγαῖον, Μεσόγειος, Καραϊβική,  
Μεξικόν, Κεντρικὴ 'Αμερικὴ καὶ 'Αφρικὴ



## ΤΟ ΟΛΙΣΘΟΗΜΑ

"Οχι! Δέν είναι κάτια τα οικονομικά δεδομένα του. Γιατί το NAT είναι σε πολύ καλύτερη οικονομική κατάσταση από το IKA. Δέν θεωρεί το NAT την κρατικήν συμπαράταξην στην οικονομικής του πορευεώνεις, όλως αντίστοιχα προσφέρεια: στο Κράτος οι ασφαλή οικονομική συμμετοχή με φόρους, ποσοστά εισορόπιων διά το Δημοσίου Ταμείου κλπ., σε υψηλούς πολλάνους έκπτωσης για την παραγωγήν τους το NAT συντάξειν, υψηλότερη απόλλον ταμείων και ειδικότερα από το IKA. Μικρότερο το κατώτατο όριο, άκουγει και με τὴν τελευταίαν κλίσην τού 7%. Μικρότερο, άκουγει και τὸ ἀνώτατο. Σημειώνει δὲ δις: σι λαμβάνουτες τὸ ἀνώτατο όριο στὸ NAT, μετρούνται στὰ δάχτυλα. Εντο στὸ IKA, δὲ λογίζουν τὴν θυντετήτην να φύσουν ἐκεῖ. Δέν μετρούνται ἐκεῖ σποραδικές χρονολογίες δικαιώματος μόνο μὲ τὰ νωποτάλαγια. Χρόνο καιρὸν κατέλιπε στὰ επίτιτα τους καταχράσθουν δικαιώματα, συνέχεια, ως τὸ τέρμη, σι δικοὶ του προστατευόμενοι.

"Όχι! Δεν είναι κατά να παρουσιάζομένη, τώρα, σίκανοντας κρίση στη Νεαρολίξ. Ποιά λογοτύπη έπεισθλεί: την εδώνυμη της κρίσεως στούς συνταξιούχους του NAT, ήταν καταφέραμε να δεξιπλανιάσουμε τα υπόβαθρα, χωρίς να θολογίσουμε τότε κύριο έργοντας και χωρίς να παρακολουθήσουμε την τεχνική τους έξιλιξη, τόν κάθηταντον κάτι.

Ησαΐ δύως είναι ἡ κιτίς; Στὸ ίδοιο κακάνιον τῆς διοτικῆς ἀκρίβειας ζῶν μαζὶ μὲν θλούς καὶ οἱ ναυτικοὶ ἀπόμενοι. Στὰ ίδια μακαλλίνα καὶ μακάδικα καταθέουν καὶ αὗτοι τὶς δραματικὲς τῆς συντάξεως τους, πληρώνοντας τῷρα τὰ μαρσόδια μὲν 15 δραχμές τὸ καθένα, τὸν ἑκατάριον μὲν 95 δραχμαῖς τὸ καλὸν καὶ τὸ μέσον

Δέν χάναρε, τὰ φέρια, τὸ κρέας, τὸ λάθος, τὸ δύστυρο. Δέν χάναρε νοίκια, ρουχισμό ματαχωρικών. Μιατί λοιπόν αὐτή ή ἐπίμονη ἐπίζεσσον; Ήσα δύναμη, ποιός ἐπιχειρήματα και ποιά λογική ἐξήγηση, μπορεῖ νὰ πραγματίσει κάτιο τὸ παρόπονο;

της γειτονομίας του ΙΚΑ. Δέν παρέλαστεψε στη διάσταση  
Τυπωγής μας να τούς πληροφορήσετε ότι: κατήρθη  
η κάποιας ομορραλής υπόσχεσην του ΙΚΑ, μελλοντικά  
ούτε μεταποιείται τελικά...

Πεινομηδέσσαις, κατά τὴν στυγήν στὸν α. Κεφαλογιάννην, δι: καὶ οἱ ἐπόρσωποι τῶν ναυ-  
πηγῶν συντάξιούλων ἔπειτασκν νὰ ἔκφρασουν τὴν  
«ἀμφιτοίλη» εὐχὴν τοῦ, νὰ ματκωθεῖ κατόπιν ἡ  
πρωτοευαγγελία τοῦ ΙΚΑ. «Οὐχ γιατὶ τὴν εὐρ-  
ικήν τολμηρήν καὶ παράλογήν ἀλλὰ γιὰ νὰ ἀ-  
ποφευχθῇ ὁ δικαιούρος ἐς τῶν ἑντεταγμέ-  
νων γιὰ τὴν προστασίαν καὶ τῶν λεγομένων ἀ-  
πομένων τοῦ ικανοτάτου. Γιὰ νὰ μάνι προδειχθεῖ  
καὶ ἅμπερτασκεῖται: Όλα τὰ σπάταλα κατὰ κα-  
τηρούς λεγόμενα ἐπινεικά, τάχα, γιὰ μάτι τὴ  
τάξη, Όλα τὰ προφορικά καὶ γραπτά διατημ-  
πονταζόμενα γύρω ἀπὸ τὴν προνομική τους θέ-  
ση στὴν κοινωνική συνείδηση, χάρις στὸ με-  
γάλο τους ἔργο, δὲν εἶναι παρὰ μόνο προπ-  
αγματικά καὶ παρελκυστικά «φορμάρα» καὶ  
επάγκυτα στὸ μάτια.

"Πρέσβει μόνο κάτινή ή περίπτωση, κ. Έποργχ,  
γέ, Νέας εκκλησίας και μόνο κάτιο τό διάτιθμάνια, για νά  
διαχειρίζεται ούτε τά άλλα τά λεγόμενα και τά  
γραφθέμενα, γιά την χείρα των νυντικών, τους  
πλλακιδούς και τους νέους Έλλήνων νυντικών. Εί-  
ναι τούτο τό τέλειο στρουγγάρι α' ούτε ούτε τούς  
ισχετικούς προγραμματισμούς και στις προσπά-  
θειας προσελκύσεων νέων στο νυντικό έπαγγελ-  
μη. Δέν ξέρω θνή η έστω και άργα άποκατά-  
στην της Αρχηγημης κάτιος αγηλίδες ή, η έστω  
και άργα, συγκρατημού κάτιο τού διάτιθμάτος  
μπορέσει νά έπινονθετά τά άνεπανόρθωτα. Τό  
κανδί γναίρει. Η έντοπιση έθιμησης γήθη, Ε-  
τού, οι άνημονογοι της θε ικανορόσουν τό έρ-  
γο τους.

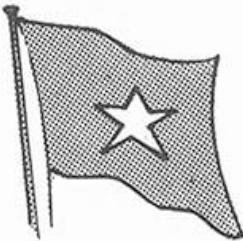
Ἐπὶ τοῦ παρόντος, οὐ γέμει, ἀλλοί: πληρώνουν τὰ σπουδάζεντα. Οἱ δέοις οἱ ἐκπροσωποῦντες τὴν πολύπλοκην νοητικήν τάξην. Ἀνίκανους, πολύλαμψους καὶ μὲ χεῖλις ἄλλα ἐπώνυμα τοῦς καρπῶν. Αἰσικά, θηλασθῆντες τοῦ ΝΟΣΕΝ καὶ ἐργατοπτέρας ἐπιχγγάλμικτες, ἔκαστοι: τοῦς ἄλλους δρισπονδίκας τῶν κατωτέρων. Μὲ ὑποδειγματίς τοὺς συνιατοῦν γά παραμερίσουν καὶ νὰ ἀφήσουν ἀλλούς τυκνάτορες νὰ τακτοποιήσουν τὰ κακά τειμένα. Ήστις ἔχεις; "Ισως νὰ ἔχουν καὶ θίκοι. Τὰ σημεῖα τῶν καιρῶν ἐπιμεδεῖταισιν τὰ λεγόμενα τούς. Ἐπιμεράθεσμον τοῦς ἰσχυρούς τους.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

**TELEPHONE:**

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARS

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

# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊος

ΟΤΑΝ ΤΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ τον 1883 δ Ρενάν υπέδεχτο στην Γαλλική Λουξεμβούργια τόν Λεωφόρο μεταξύ άλλων τον είπε τά έξης: «Ο Ιανός τόν άνοιξε και μετεβλήθη σε διώρυγα, μετεβλήθη τυποχρόνιος και σε ένα πεδίο μάχης. Ένας βόσπορος ήταν άρκετός να δημιουργήσει μέχρι σήμερον διάφορα ζητήματα στην θαλάσση. Εσείς δημιουργήσατε και δεντρο πολλά αιγαίνωντάρια γιατί η διώρυγα τον Σουέζ θα γράψεις: ώς διάδρομος συγκονιωνίκες ποδής θλες τη Θάλασσας».

Τα λόγια τού Ρενάν δύπιος άπειδεικνύουν τα μετέπειτα γεγονότα υπόρεξην προφήτειαν. Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ήταν και ή αρκετούρχινη σύρρεξη πολλού άνοιξιμους και έξαρστους νά τονεγκάτει: έδωσαν την ένταση της σημασίας πού έγινε η διώρυγα.

Η Μεγάλη Βρετανία είχε κυριολεκτικά άγγιστρωμενο στη διώρυγα γιατί άποτελούσε ζωτικό σημείο για την έπικουρηνία της με τις άποικιες της στην Ασία. Τα δύο πέμπτα του είσιγανγικού και έξαγανγικού έμπορίου της Μεγάλης Βρετανίας, διήρχετο από εκεί. Το κυριότερο της Μαλαισίας και της Καύκασης, ή γινείται και το μεττάλιο της Αδρεστραίας και της Νέας Ζηλανδίας, τα προΐόντα των Ινδιών και θλες οι άλλες αιγαίνωντές θλες της "Άπω Ανταρές" περνούσαν από το Σουέζ για να πλευτούσουν και να καταστήσουν ήγειροντα τον κόσμο της Μεγάλης Βρετανίας για πολλά χρόνια.

Είναι αλλιώς διατά τα τελευταία χρόνια η διώρυγα τον Σουέζ έχει την σημασία της για την Μεγάλη Βρετανία. Οι λόγοι είναι: γνωστοί, ή απόλειτα την άποικιαν είχε σύντοπη την μείωση των είσιγανγιδων απ' αδές και την μείωση των δρετανικών μεταφορών διά το Σουέζ.

Αλλά πάντα τα θρύλους και οι έπιπλοις για την παγκόσμια Ναυτιλία και την άμυνση πόλεται γενικότερα. Η έλειθερη ναυτιλία διά της διώρυγος είχε εξερχαλίσει από την Μεγάλη Βρετανία μέσω της έπικρίσης της διώρυγος για κάθε πλοιό κάθε σημαντικής, μέχρι την έποχη που έπικρινε νά έχει ιδιαίτερο ένδικτρον. Τότε παρεβίσθηκε ήπο της Αιγαίου πολιτική των πλείστων της Παλαιστίνης. Τα έπακροια ουσιών είναι γνωστά. Απαγορεύτηκε κατ' άρχην ο διαπλούς των πετρελαιούφρων πού κατευθύνονταν στο κράτος του Ισραήλ. Βέβαια η ένέργεια αυτή είχε τόχο: της γενικής κατακρίσεως την λειτουργία από την έπρεπε να δίπλαιται στην πανδημία διαθρούσης ανεργοστάσιας. Ακολούθησε ζημιώς ή γνωστής Ισραηλινού - Αιγαίνωντας πόλεμος πού άφησε για πολλά χρόνια την διώρυγα κλειστή στη ναυτιλία. Λότε το γεγονός ήπηρε και ή μεγάλη έπιπτωση στη Ναυτιλία.

Η διεθνής Ναυτιλία έκτοτε διπορροσκατολιστήκε. Δημιουργήθηκε μιά δημιουργήθηκε μιά καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες μεγαλυτέρων αποστάσεων μετα το κλεισμό του Σουέζ. Όταν άνοιξε η διώρυγα δρῆσε την Ναυτιλία με ένα πλεόνακτο χωρητικότητας ωραίως πάρα πολλά: καθώς με την διεθνή οικονομική θρεση έδηγησαν άνωμασιούς στην παρούσα ναυτιλιακή κρίση.

Και έτοις έπειληθεύτηκαν τα λόγια του Ρενάν όλη μια φορά. «Η διώρυγα του Σουέζ δημιουργήσει σούριχτη πλεόνακτη στην άνθρωποτητά.

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ της ναυτιλιακής κρίσεως δέν είναι πρωτοφανέρωτο και διπλανούμενός της χωρητικότητας είναι το έπακροιο της κρίσεως σε διπλανή ποσογραφία και δια σημειώσης.

Το έτος 1928 η ναυτιλιακή κρίση ήταν στο άπογεό της. Τόν Μάρτιο τού Ίδιου έπους συνθήθηκε στον Αμερικανό ή Διεθνής Ναυτική Συνδιάσκεψη η γνωστή με το δυναμικό Βαλτική στην διπλανή ποσογραφία της Βαλτικής και το παρελόν, η οποία με τριακόσιους άντιπροσώπους, χωρίς νά άντιπροσωπεύει και ή γέρει μας.

Η Διεθνής αυτή Συνδιάσκεψη συνήρχεται κάθε χρόνο για την λύση των διεθνών ναυτικών ζητημάτων δη: μόνον τον λαμένων της Βαλτικής όλα και διάστημα τον κόσμο. Μεταξύ τού έργου των συνδιάσκεψεων της Βαλτικής και το παρελόν, η οποία με την πλοίων, η Ναυτιλιακή κρίση ήπηρχε με κάποια ένταση από το 1925 έταν σήμερα παρέμβαση συνδιάσκεψη του Όσλο τού έτους αυτού διεπιστολής μιά μεγάλη δυσπραγία των ναυτιλιακών πηγειρήσεων πού διεβιβλετο σε ένα πλεοναχερό της άποικιανένης για την μεταφορά φρεσίων χωρητικότητας και έγινε έπιστημανον της τακτικής των κυβερνήσεων διοικητών ικατών οι διποίες προσέδικιναν άφειδες στην παροχή δικαιίων και διαφέρων οικονομικών ένοικοτητών και επικειμένων πού οι ναυτιλιακές έπιγειρήσεις στην έποχη πού οι ναυτιλιακές έπιγειρήσεις κυριολεκτικά ήπηρχαν από την πλεονάκουστη χωρητικότητα.

Έτοις, έπάνω στα δύο συνδιάσκεψη τού 1925, η συνδιάσκεψη της Βαλτικής τού 1928 στον Αμερικανό έπειρων προγράμμαν άποφεντο και διπλανής ποσογραφίας νά γίνουν σημαντικές διαθέσιμες στις κυβερνήσεις των κρατών πού εύνοούσαν παρόμοιες άλλογιστες διανε-

σεισησίες ναυπηγήσεων με άποτέλεσμα νά έντενται ή παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση από ή μέρα σε ήμερα.

ΚΑΤ' ΕΠΑΝΑΛΗΤΗ τελευταία δικτυοπλούτης παράνομη άλιεια Ιταλίαν άλιειν στην παραγόμενη φανόμενο με κάποια έκταση πού είχε δημιουργήσει στο παρελόν κατάσταση, μέχρι σημείου δη: μόνον οι Ιταλοί νά άλιεινον άνενθηλγοντας στις δυτικές έλληνες άλιεινες νά έχουν δημιουργήσει και άλιεινη παρούσια στην Πάτρα.

Αύτη την κατά ένα τρόπο έπειταση της κυριαρχίας του Ιταλικού κράτους οι "Ελλήνες προσεπάλωνται νά άναγκαιτίσουν συνάπτοντας την Ελληνοϊταλική σήμερον άλιεινη τού έτους.

"Ηταν μιά σύμβαση δημοσιογνωμόνων έπικρυψης για την Ελλάδα η μάλλον έπειρον προσδοκή, δημος με αυτή την σύμβαση, έξαφαλίσαται την άνενθηλγη ποσογραφία στην παράλια της Τριπολίτειος και της Κυρηναϊκής πού εύρισκοντο την άποκη αύτη, υπό Ιταλική κυριαρχία.

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ διά τού άρθρου 1 της συμβάσεως έδιδετο στούς Ιταλούς ήπιανούς το δικαιώματα έξαφαλίσεως άλιεινών είς τα έλληνικά άλιεινα ήπηρχαν άπο της έρευνας και μ' αυτούς τούς έρευνας κατεβάλετο η προσπάθεια άναγκαιτίσεως του Ιταλού άλιεινον. Αντιστοίχως με το άρθρο 2 της αυτής συμβάσεως, έχορηγετο το δικαιώματα άλιεινών στούς Ελλήνες δη: δημος σε έλλα τη Ιταλικά άλιεινα ήπηρχαν στην παράλια της Κυρηναϊκής έξαφαρουμένων των μητροπολιτικών ήπηρχων της Ιταλίας και αυτής της Δωδεκανήσου.

Και να μένει η Ιταλία έξαφαλίσει μιά έλευθερία στην άλιεινα των ήπηρχων της, την διπλανή άλιεινη στην ίδια συμβάσεως, έχορηγετο το δικαιώματα άλιεινών στούς Ελλήνες δη: δημος σε έλλα τη Ιταλικά άλιεινα ήπηρχαν στην παράλια της Αφρικής η διποία την ένδιέφερε πάρα πολλό.

Βεβαίως η Ιταλία δέν άλιεινα σπόργυσε στα έλληνικά παράλια, δημος ή άλιεινα με άνεμοτραπέτες της διποίας χρησιμοποιούσαν οι Ιταλοί ήπηρχοι έξαντατικές του γένους διότι σάρωναν τούς διούθυντες των έλληνικών ήπηρχων θυλασσών και έχαντοισκούσαν τα έλληνικά παράλια στην ίδια σημείωσης στην ίδια παράλια της Αφρικής.

Η άλιεινα σπόργυσε την μιά άσχολία των Ελλήνων προσφιλής από τά πολιά παλιά χρόνια έπιπλητης ήπηρχων την ήπηρχαρη της σύμβασεως της διπλανής ένοικοτητής του γένους διότι σάρωναν τούς διούθυντες των έλληνικών ήπηρχων θυλασσών και έχαντοισκούσαν τα έλληνικά παράλια στην ίδια σημείωσης στην ίδια παράλια της Αφρικής.

Η άλιεινα σπόργυσε την μιά άσχολία των Ελλήνων προσφιλής από τά πολιά παλιά χρόνια έπιπλητης ήπηρχων της σύμβασεως της διπλανής ένοικοτητής του γένους διότι σάρωναν τούς διούθυντες των έλληνικών ήπηρχων θυλασσών και έχαντοισκούσαν τα έλληνικά παράλια στην ίδια σημείωσης στην ίδια παράλια της Αφρικής.

Λέργοτερα με τόν Ιταλοελληνικό πάλεμο ή σύμβαση αύτη η παταργήθηκε και δέν άναγκες ποτέ πλέον.

**E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ**

PHONES: 675-4321, 323-0064  
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:  
"SMYPNIODI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

**"There is nothing tougher,  
more enslaving than the sea..."**

Joseph Conrad

Definitely, we don't claim to know the sea as well as you do.

We know some. Enough to be able to say we specialize in its advertising. Marine advertising. Creative marine advertising. Thus, the quotation from Conrad's *Mirror of the Sea*.

Now, why marine advertising? Because it's tough. Much like your business. And enslaving. As much as your ventures.

We know some of the sea. We can say we know all about its advertising.

That's why some of our top executives are ex mariners. That's why a few others spend more time on decks than at desks. In docks, shipyards, shipping bureaus, ship equipment stores.

 **POSITIVE** COMMUNICATION & PRODUCTION LTD.  
30 Sina str. Athens 135, Greece

*The Sea. It is our business too.*

# ‘Ο λιμήν του Πειραιώς

ΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ Ο.Λ.Π.  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΤΙΑΝ 1976 - 77

Καθωρίσθη ύπό τον Ο.Λ.Π. ή από ζημιώσις εἰς δάρος τών κάτωθι ναυπηγεσπικευαστικών επιχειρήσεων Περάματος - Σαλαμίνος διά τὴν ὑπ' αὐτῶν χρήσιν χώρων τού 'Οργανισμού κατά τὰ ἔτη 1976 και 1977: Σαρικτζῆς - Σακκαλίδη Ο.Ε. συνολικὸν ποσὸν 205.000 δρχ., Αφοί Μυρικόποιοι δρχ. 199.000, Αφοί Χλακίτη δρχ. 206.600, Ε. και Δ. Δημητριάδης δρχ. 46.800, Αφοί Νικολέττου δρχ. 106.560, Γεώργ. Ψαρρός δρχ. 253.820, Μηνάς και Ήλιας Κατσουλάκης και Σία Ο.Ε. δρχ. 82.400, Δημ. Παπαδόπουλος δρχ. 47.920, Κων. Βερτόπουλος δρχ. 99.800, Άν. Κωτάκη - Έμμ. Νομικὸς δρχ. 271.440, Κλ. Ι. Σταματέου - Άγγ. Περδίκη δρχ. 315.800, Όρ. Παπίλας δρχ. 191.900, Υιοί Γ. Κορωναίου δρχ. 244.800, Κληρ. Ν. Κουλακάρη δρχ. 252.460, Χ. και Ά. Μπουμής Ο.Ε. δρχ. 186.400, Κληρ. Κουφουδάκη δρχ. 169.400, Ι'. Συνιδόσηλου - Π. Διαμαντῆς δρχ. 170.720, Ν. Παπαστεφάνου δρχ. 505.500, Αφοί Καραγεώργη δρχ. 255.320, Ν. Βερνίκος δρχ. 217.500, Ό. Γαλάνη δρχ. 31.680, Κ. Βενιζέλος δρχ. 22.080, Αφοί Χατζηστάυρου δρχ. 17.400, Αφοί Παναγιωτάκη δρχ. 294.510.

Τὰ όφειλόμενα ποσά θὰ πρέπει νὰ καταβληθοῦν εἰς τρεῖς ισοπόσους δόσεις.

## Η ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ

Έξ αλλού ένεκριθη ύπό τον 'Οργανισμού η παραχώρησις, διά τὸ 1978, τῆς χρήσεως χώρων του εἰς ιδιώτας και έταιρίσας μὲ τὰ κατωτέρω μισθώματα:

α. Μὲ 60 δρχ. τὸ τετραγωνικὸν μέτρον χερσαίου χώρου και 500 δρχ. τὸ τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης εἰς: Α.Ε. ΝΑΥΣ ΑΦΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ, Δ. Αναστασιάδης - Ά. Τσορντανίδης, Άρ. Φρατζέσκος, Ελληνική Έταιρία Γενικῶν Επιχειρήσεων.

β. Μὲ 45 δρχ. τὸ τετρ. μέτρ. χερσαίου χώρου και 276 δρχ. τὸ τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης εἰς: ΑΦΟΙ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΝ Ναυπηγεία «ΠΡΩΤΕΥΣ» ΕΠΕ, Ναυπηγεία Σαλαμίνος και ΑΤΕ «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ».

γ. Μὲ 35 δρχ. τὸ τετρ. μέτρ. χερσαίου χώρου και 225 δρχ. τὸ τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης εἰς: «Ηλίας Γκούμας και Υιοί», Ο.Ε. και Γ. Καλούμενος.

δ. Μὲ 55 δρχ. τὸ τετρ. μέτρ. χερσαίου χώρου και 250 δρχ. τὸ τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης εἰς: ΤΕΞΑΚΟ.

ε. Μὲ 110 δρχ. τὸ τετρ. μέτρ. χερσαίου

χώρου και 500 δρχ. τὸ τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης εἰς: ΑΕΕΧΠ και Λιπασμάτων, ΜΟΜΠΙΛ και ΦΙΝΑ Α.Ε.

Έξ αλλού καθορίζονται τὰ ἐτήσια μισθώματα, χωρὶς νὰ λαμβάνεται υπ' ὅψιν τὸ κατά περιοχὴν ἵναίσιον τιμολόγιον, ὡς ἀκολούθως: Κοινωπραξία Ρυμουλών και Ναυαγοσωστικῶν διὰ χρήσιν χώρου 9 τετρ. μέτρ. δρχ. 26.000, Κοινωπραξία Πλοιοκτητῶν Πορθμείων Περάματος - Σαλαμίνος διὰ χρήσιν χώρου 13 τετρ. μέτρ. 4.500 δρχ., Πανελλήνιος «Ενωσίς Υφαλοχωραματιστῶν διὰ χρήσιν χώρου εἰς μονίμους δεξαμενάς 5.000 δρχ., Εθνική Κτηματική Τράπεζα διὰ χρήσιν χώρου 8 τετρ. μέτρ. 4.000 δρχ. κλπ.

Ο Ο.Λ.Π. δύναται νὰ λύῃ τὴν σύμβασιν παραχωρήσεως διὰ μονομερούς ἀνακλήσεως τῆς παραχωρήσεως αὐτῆς και πρὸ τῆς λήξεως τοῦ καθορίζομένου χρόνου εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν ὁ 'Οργανισμός ἔχειάζετο διὰ τὸν ἑαυτόν του ή διὰ τὸ δημόσιον ή και διὰ τὴν ἐκτέλεσιν οἰωνήποτε ἔργων τὸν χώρον ἀνευ ούδενός δικαιώματος τοῦ συμβαλλομένου πρὸς ἀπόζημωάτος του. "Η ἀκόμη και εἰς περίπτωσιν παραβάσεως ύπο τοῦ συμβαλλομένου οἰουδήποτε δρου τῆς συμβάσεως.

Ο πρὸς ὅν η παραχωρήσις ύποχρεοῦνται νὰ λαμβάνη πᾶν μέτρον διὰ τὴν ἀπότοπην ζημιῶν ἢ δυστυχημάτων εἰς τρίτους σχετικῶς μὲ τοὺς χρησιμοποιούμενούς ύπο τούτου χώρους και μὲ τὰς θαλασσίας ή χερσαίας προσπλάσεις των, ύπεκχων πάσαν ποικιλή και ἀστικὴν εὐθύνην.

Τυχὸν ύπάρχουσαι ή ὑπάρχασαι κατὰ τὸ παρελθόν ὅδι θὰ διανοιγοῦν και θὰ παραμείνουν ἐλεύθεραι ἀνευ ἀντιρρήσεως τοῦ συμβαλλομένου.

Απαγορεύεται ή ὑπεκμίθωσις ὡς και η παραχωρήσις μέρους ή ὅλου τῆς χρήσεως τοῦ παραχωρούμενου χώρου μετά η ἀνευ ἀνταλλάγματος. Εἰς περίπτωσιν ὑπεκμίθωσεως ὡς ο συμβαλλόμενός ύποχρεοῦνται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. τὰ μισθώματα τὰ όποια εἰσέπραξεν ἐκ τοῦ ὑπομισθωτοῦ.

Ούδεν ἔργον θὰ ἐκτελεῖται ἐπὶ τοῦ αἰγαλοῦ ἀνευ ἀδείας τοῦ Ο.Λ.Π.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν δὲν ύπογραφοῦν αἱ σχετικοὶ συμβάσεις ἐντὸς 20 ημερῶν ἀπὸ τῆς γνωστοποίησεως τῆς ἀπόφασεως τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. τότε τὸ ἐτήσιον μισθώμα προσανατολίζεται ἀναλόγως, ἀνευ ἐτέρας διαδικασίας.

## Η ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Εἰς ικανοποιητικὰ ἐπίπεδα ἔκυμάνθη ή μέ-

ση ἀπόρροφητικότης τοῦ ἐπενδυτικοῦ προγράμματος 1977 τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἡ οποία ὑπολογίζεται πέριξ τοῦ 73% τοῦ προϋπολογισμοῦ.

Εἰδικώτερον ἡ ἐπενδυτικὴ δραστηριότης εἰς λιμενικά ἔργα ἔκυμάνθη πέριξ τοῦ 70%, εἰς μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν τῆς τάξεως τοῦ 75% και εἰς ἀπαλλοτριώσεις ἀκίνητων τῆς τάξεως τοῦ 73%.

'Η ἀκόμη ύπεριθησαν τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπενδυτικῆς δραστηριότητος κατὰ τομεῖς ὀφείλεται, συγκριτικά μὲ τὴν τῶν προηγουμένων ἐτῶν, εἰς τὸ γεγονός ὅτι σημαντικὰ κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀφορούσαν ἔργα τῶν ὅποιων ἡ ἐκτέλεσις εἰχεν ἀρχίσει ἐνώπιον τῆς τάξης τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1977.

## ΣΥΝΤΟΜΑ

'Απερρίθη ύπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐνστασίς τῆς ἑταίριας Rea Shipping Agency Co. S.A. κατ' ἀπόφασεως τοῦ 'Οργανισμοῦ διὰ τῆς ὅποιας ἐπεβλήθησαν προσηγοριμένα δικαιώματα δεξαμενισμοῦ τοῦ M/V «ZEA».

'Η ἑταίρια ισχυρίσθη, ὅτι η παραδίσιας τοῦ χρόνου δεξαμενισμοῦ κατὰ μίαν ήμέραν δὲν ὠφείλετο εἰς ιδικήν της ὑπαίτιότητα.

• Κενδύλιον 3.241.000 δρχ. ἐνεκρίθη ύπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα.

• Εἰς τὸν διαγωνισμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἀνάδειξιν ἐργολάθου πρὸς κατασκευὴν ἀπόθηκης 25X150 μέτρ. εἰς τὴν περιοχὴν Νέου Ικονίου ὑπέβαλον προσφοράς οι κάτωθι: 'Ελ. Χαραλαμπόπούλος μὲ ἐκπτωσιν ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ 22%, Άγ. Χριστοδούλεας (10,388%), Εύαγ. Πλατσούκας (36,075%), «ΑΛΕΜΑΤ ΑΤΕ» (25,14%), Εύαγ. Ατσάλης (24,7563%) και Κων. Νικολακάκης (17,153%). Τὸ ἔργον εἶναι προϋπολογισμοῦ 26.000.000 δρχ.

'Εξ αλλού εἰς τὸν διαγωνισμὸν διὰ τὴν ἀνάδειξιν ἐργολάθου πρὸς κατασκευὴν ἀπόθηκης 25X150 μέτρ. εἰς τὴν περιοχὴν Νέου Ικονίου ὑπέβαλον προσφοράς οι κάτωθι: 'Ελ. Χαραλαμπόπούλος μὲ ἐκπτωσιν 22%, Άγ. Χριστοδούλεας (10,388%), Εύαγ. Πλατσούκας (36,075%), Εύαγγ. Ατσάλης (31%), Άλ. Δημόπουλος (34%), Λάζ. Αντωνάτος (28%), Κων. Πλευράκης (28%), Εύτ. Δροσατάκη (34%) και Ιωάνν. Βασιλειάδης (25%).

# 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 BAIRIES

TELEGR. HELLASMAR BAIRIES  
PHONES 310483, 311384, 321616,  
313397, 329735

AOH 2428971  
(Ship Supplies Dept.)  
SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

For your Agency in Northern Germany

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

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

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

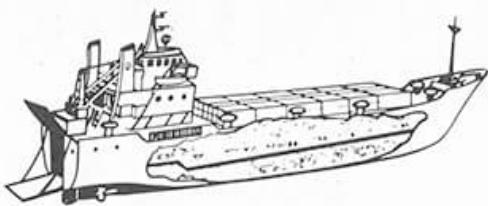
Telex "SIPC" No. 02 162345 Cables to all offices: "KYKLADES"

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,	Teleph: 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	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

# SPECIALISTS IN A SPECIALIST AREA RO/RO·LO/LO·CONTAINERS



## AQABA · JEDDAH · HODEIDAH · DUBAI · DAMMAM · BEIRUT · LATTAKIA

Every 10 days from England by Ro/Ro vessels - Port Sudan by inducement.  
Through bills of lading to all hinterland destinations.

Every 15 days from England.  
Tartous by inducement. Through  
bills of lading to all hinterland  
destinations.

## PIRAEUS · LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

## TRIPOLI · BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsalbrega by inducement:

## EXPERIENCE

Arghiris, involved in trade and shipping in the Middle East since 1900, has the contacts, knows the countries, the ports, the hinterland.

## FLEXIBILITY

Roll-on roll-off vessels, including two designed in the dual role of conventional or multi-purpose roll-on roll-off ship, which can achieve fast turn-round even in congested ports, are supplemented by well equipped cargo liners.

## SERVICE

A premium service offering through bills of lading to points throughout the Middle East with on-carriage arranged at Arghiris own offices-but at competitive rates.

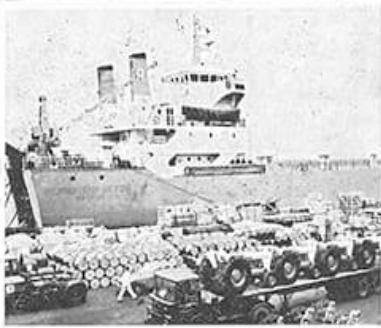
Return service from the eastern Mediterranean and Middle East for fruit and general cargo.

## RELIABILITY

With companies in the Lebanon, Greece, Jordan and Cyprus, as well as Britain, Arghiris has the personnel, the know-how, the resources to serve this immense market.

## SAFETY

Availability of slave trailers and Tugmasters ashore minimises handling and ensures the safety of cargo.



## ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.

Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

## ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.  
Telephone: 451.11.56 451.11.34, Telex: 21.2800

## ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY  
Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682



# Arghiris Lines

87 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 45 27 384/8 Telex: 3580 AREL GR

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Ελληνικά Δικαστήρια

**ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ  
ΑΡΙΘΜ. 3483/1977**

- Έπι θαλασσίας μεταφοράς ποίαν διαφοράν δικαιοῦται νὰ ζητήσῃ ό παραλήπτης ή ό άσφαλιστής παρά τού μεταφορέως ώς άποζημίωσιν ἐν περιπτώσει βλάβης του (παραληφθέντος πρός μεταφοράν) φορτίου.

'Έκ της διατάξεως τού ἄρθρου 140 τού ΚΙΝΔ (δι') ής δρίζεται ότι «ἐν περιπτώσει βλάβης τών παραληφθέντων πρός μεταφοράν πραγμάτων ό έκναυλωτής ύποχρεούται εἰς ό ποκατάστασιν τῆς διαφοράς μεταξύ τῆς τιμῆς πωλήσεως αὐτῶν καὶ τῆς τιμῆς εἰς τὴν ὅποιαν θά ἐπωλοῦντο ταῦτα σὺν τῆς βλάβης εἰς τὸ τόπον προορισμού κατά τὸν χρόνον τῆς ἐκφορτώσεως» (Ποταμάνον, ή σύμβασις θαλ. μεταφοράς, Α' 1962, Παρ. 77 καὶ 78, Δελούκα, Ναυτ. Δικ., παρ. 214, Τσάγκαρι, 'Ερμ. ΚΙΝΔ υπ' ἄρθρ. 140), συνδιαζομένης καὶ πρὸς τὰς τών ἄρθρων 297 καὶ 293 Α.Κ. συνάγεται οι δι τι εν περιπτώσει βλάβης τού παραληφθέντος πρός μεταφοράν φορτίου, ό παραλήπτης αὐτού ή ό εἰς τὴν θέσιν του ύποκατασταθεὶς ἀσφαλιστής, ἔναγων τὸν μεταφορέα διὰ τὴν προξενθεῖσαν εἰς τούτο τὸν βλάβην, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ισχυρισθῇ διὰ τὸ ἀρκούντως ώρισμένον τῆς ἀγωγῆς του καὶ ότι ἐπώλησε πράγματι τὸ βεβλαμένον φορτίον εἰς τρίτον διντὶ ἐλάσσονος τιμῆς, ἀλλ' ἀρκεῖ νὰ ἐπικαλεσθῇ ότι ἔμειώθη ἡ ἀγωραία ἀξία τούτου, συνεπεία βλάβης του, κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκφορτώσεως εἰς τὸ τόπον προορισμού (πρᾶβ. σχετ. Λιτζερόπουλον, ἐν 'ΕρμΑΚ, υπ' ἄρθρ. 298 ἀριθ. 23 καὶ 26, Καραβά, 'Εγχ. 'Ερμ. Δικ. 1962 παρ. 269 Α.Π. 508) 1959 ΝοΒ 2 σ. 248, Α.Π. 'Ολομ. 790) 1958 EEN 26 σ. 267, Α.Π. 411) 1958 EEN 25 σ. 848, ἀλλως Κιάντος, Ναυτ. Δικ. 1974 σ. 36).

Οὕτως ό παραλήπτης ή ό άσφαλιστής δικαιοῦται νὰ ζητήσῃ πορά τού μεταφορέως ώς ἀπόζημίωσιν τὴν διαφοράν μεταξύ τῆς τιμῆς πωλήσεως τού βεβλαμένου φορτίου καὶ τῆς τοιαύτης (τιμῆς πωλήσεως) τού φορτίου ἀνευ βλάβης, χωρὶς δῆμως νὰ είναι ἀνάγκη νὰ ἀποδεῖξῃ καὶ ότι δι τό διπλασιεύσεως τὸ πράγμα (φορτίον) εἰς τρίτον ἐπὶ τῇ κατωτέρᾳ ταῦτη τιμή. Συνεπώς, διαν τὸ άνωτέρω ἄρθρον 140 τού ΚΙΝΔ δύμειν περὶ ετιμῆς πωλήσεως» τού βεβλαμένου φορτίου, δὲν ἔνοει τὴν τιμὴν μιάς πράγματι γενομένης πωλήσεως ἀλλ' ἔνοει τὴν τιμὴν, εἰς τὴν ὅποιαν είναι δινατόν νὰ πωληθῇ εἰς τὴν ἀγωράν τὸ φορτίον. 'Η πραγματοποίησις πωλήσεως τού φορτίου δὲν τίθεται ως προϋπόθεσις τῆς πρὸς ἀπόζημιωσιν ύποχρεώσεως τού θαλασσίου μεταφορέως. 'Υπὸ ἀντίθετον ἀλλωτες ἐκδοχήν (δηλ. ἀν, εἰς περίπτωσιν μερικῆς βλάβης τού φορτίου ήτο ἀπαραίτητον νὰ ἔχῃ πωληθῆ τὸ βεβλαμένον φορτίον διὰ νὰ είναι παραδεκτή ή ἀξίωσις ἀπόζημιώσεως) θά ήτο ἀδύνατον νὰ ἐγερθῇ ἀγωγή ἀπόζημιώσεως κατὰ τού μεταφορέως πρὸ τῆς πραγματοποίησεως πωλήσεως τού βεβλαμένου φορτίου καὶ θά ἀπεκλείετο πρακτικῶς ή ευθύνη τού μεταφορέως εἰς δῆλας τὰς περιπτώσεις ἔκεινας εἰς τὰς ὅποιας δι παραλήπτης δὲν σκοπεῖ νὰ πωλήσῃ τὸ φορτίον, ἀλλὰ τὸ θέλει δι' ίδιαν τού χρήσιν. Τὸ ἀποτέλεσμα δῆμως τούτου, είναι προδήλως ἀπότομον, διότι ἐ-

ξαρτά τὴν ὑπαρξιν εύθυνης τού θαλασσίου μεταφορέως ἀπὸ ἐν ἔξωτερικὸν γεγονός, μεταγενέστερον τῆς μεταφορᾶς καὶ κείμενον τελείως ἔξω τού κύκλου τῆς δράσεως τού μεταφορέως.

Κατὰ ταῦτα ό νεωτερος ἐμποροναυτικὸς νομοθέτης ρητῶς εἰς τὸ άνωτέρω ἄρθρ. 140 τού ΚΙΝΔ θεοπίζει καὶ ἀναγνωρίζει τὴν νομιμότητα τού ἀφηρημένου ὑπολογισμοῦ τῆς ἀπόζημιώσεως, τὴν ὅποιαν δικαιοῦται νὰ ἀπαιτήσῃ παρά τού ἔκναυλωτού ό παραλήπτης τῶν φορτωθέντων πραγμάτων ἐν περιπτώσει βλάβης αὐτῶν. Είναι ἀξίον σημειώσεως, ότι ό ἀνωτέρω ἀφηρημένος ὑπολογισμὸς τυγχάνει ἀπλὸς καὶ πρακτικός, ἐπὶ πλέον δὲ παρουσιάζει τὸ πλεονέκτημα τῆς εύχερούς ἀποδείξεως τῆς ζημιας, τὸ όποιον δὲν παρουσιάζει ό συγκεκριμένος ὑπολογισμός. Προσέτι είναι καὶ δικαιότερος τούτου ως ἐκφράζων τὴν πραγματικήν ζημίαν (θλ. Καραβά, σ. 316—317, ἐπ' εύκαιρια καὶ ἐρμηνίας ἄρθρ. 293 ΚΙΝΔ).

Τὰ άνωτέρω ἔκρινε τὸ 'Εφετεῖον 'Αθηνῶν διὰ τῆς υπ' ἀριθ. 3483) 1977 ἀποφάσεως του.

- Δὲν είναι δινατή ή διὰ συμφωνίας μεταξύ τού κυρίου τού πλοίου καὶ τού ἔκμεταλλευτοῦ αιύτου ἀπαλλαγή τού πρώτου ἐκ τῆς εύθυνης τῶν συγκυριῶν διὰ τὰς τάκες.

'Έκ της διατάξεως τού ἄρθρου 106 (παράγρ. 2) τού ΚΙΝΔ θεοπισθείσας πρὸς διασφάλισιν τῶν τρίτων καθιερούσας δὲ εύθυνην τῶν συγκυρίων τού πλοίου, ούχι ἐπικουρικῶς ἀλλὰ κυρίως, κατὰ τὸ ποσοστόν τῆς συγκυριότητός των καὶ διὰ «διὰ τού πλοίου σ αφώς σ υνάγεται, ότι, διὰ συμφωνίας, μεταξύ τού κυρίου τού πλοίου καὶ τού ἔκμεταλλευτοῦ αιύτου (ἔφοπλιστού), δὲν είναι δινατή ή ἀπαλλαγὴ τού κυρίου τού πλοίου ἐκ τῆς καθιερουμένης ώς ἀνά ειδύνης, διὰ τὰς ἔκ τού ἐφοπλισμοῦ ἀπαιτήσεις.

'Η ἔκδοσις ή ό ὅπισθιογράφησις τραπεζικῆς ἐπιταγῆς ή ό ἀπόδοχη συναλλαγματικῆς

δηλοῦ ἀνευ ὅλου τινός, ότι αὗτη γίνεται χάριν καὶ πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῆς ύφισταμένης χρηματικῆς ὁφειλῆς (προ solvendo), ἐκ τὸς ἐὰν τὸ σαφῶς προκύπτῃ, ότι αὗτη γίνεται ἀντὶ πληρωμῆς, ητο πρὸς ἔξοφλησιν τῆς ὁφειλῆς (προ soluto) ('Εφ. 'Αθ. 5366) 1972 'ΕμπΔ κδ' 237, 'Εφ. 'Αθ. 483) 1933 ΕΕΝ 5, σ. 376, σχ. Ν.Σ.Κ. 19) 1952 'ΕμπΔ. δ' 185, Πρωτ. ν. 464) 1953).

Τὰ άνωτέρω ἔκρινε τὸ Πρωτοδικεῖον 'Αθηνῶν (Μον.) διὰ τῆς υπ' ἀριθ. 4168) 1977 ἀποφάσεως του.

### ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ Δ.Σ. «ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ»

Συνεχίζονται εἰς τὸ 'Αμβούργον αἱ ἐργασίαι τῆς Διπλωματικῆς Διασκέψεως διὰ τὴν υιοθέτησιν τού σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως «επερι μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης».

Πρός διευκόλυνσιν καὶ ἐπίσπευσιν τῶν ἐργασῶν τῆς Διασκέψεως ἔχουν συγκροτηθεὶ δύο 'Επιτροπαί, ἐκ τῶν ὅποιων ή πρότη ἔξετάζει τὰ κύρια ἄρθρα τού σχεδίου καὶ ή δευτέρα τὰς τελικάς διατάξεις. Μέχρι σήμερον ἔχουν ἔξετασθεὶ καὶ υιοθετηθεὶ τὰ πρῶτα 4 ἄρθρα τῆς συμβάσεως, ἐνώ συνεχίζεται η συζήτησις ἐπὶ τῶν ἄρθρων 5 ἕως 8.

'Ἐπι μακρὸν συζητεῖται η ἀρχή τῆς ἀπαλλαγῆς τού μεταφορέως διὰ ναυτικὸν πταίσμα καὶ πυρκαϊάν, ή ὑπαρξία εύθυνης διὰ καθυστέρησιν καὶ ό ποσοτικός περιορισμὸς τῆς εύθυνης. 'Ἐπι τῶν θεμάτων αὐτῶν δὲν ἔχει ληφθῆ ἀκόμη ἀπόφασις λόγω διαφορᾶς ἀπόψεων μεταξύ ναυτιλιακῶν καὶ ἀναπτυσσομένων κρατῶν. Πάντως κατέστη σαφές ότι ή ευθύνη τού θαλασσίου μεταφορέως ούδεποτε ἀρχίζει ή λήγη πέραν τού λιμένου.

'Η ἐλληνική ἀντιπροσωπεία ποὺ μετέχει τῆς Διασκέψεως ἔχει ύποδάλει σειράν προτάσεων καὶ τροπολογιών ἐπὶ τῶν ἐπί μέρους διατάξεων τῆς Συμβάσεως ποὺ τείνουν εἰς τὴν καλυτέραν διασφάλισιν τῆς θέσεως τού μεταφορέως καὶ συνεργάζονται μὲ τὰς ἀντιπροσωπείας τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν κρατῶν ποὺ ἐνδιαφέρονται, σπως ή 'Ελλάς, διὰ τὴν μη υιοθέτησιν διατάξεων ποὺ θὰ ἐπηρεάσουν δυσμενῶς τὴν Ναυτιλίαν.

**KARAGIANNIDIS & SONS GMBH**  
General Shipsuppliers

<b>IMPORT</b> 	<b>EXPORT</b> 
<b>Marine Spares &amp; Equipment</b> Provisions and Bonded Stores Deck, Engine and Cabin Stores Prompt Supply in all German Ports	

**Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ**  
**ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ**

Tel. Office (0421) 38 41 07 / 08  
 Tel. A.O.H.  
 J. Karagiannidis (0421) 34 35 66  
 Travemünder Straße 6  
 P. O. Box 15 05 49  
 D-2800 Bremen 1  
 Telex: 02 45 163 kara d  
 Telegrams: Karagiannidis Bremen

# **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**

# TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ

Οι γνωστοί κατασκευασταί ατμοστροβίδων Stal Laval, Σουηδίας, άνηκοντες εἰς τὸ συγκρότημα τῆς Asea, διοργάνωσαν ἐν συνεργασίᾳ μετά τῆς Asea marine τοῦ Πειραιώς τὴν 17ην Μαρτίου Ναυτικὸν Συμπόσιον εἰς τὸ ξενοδοχεῖον Χανδρῆ, Ἀθηνῶν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ συμποσίου ἀνεπιτύχθησαν ἀπὸ ζένους διμιλητάς τὰ ἔξης ἐνδιαφέροντα θέματα:

—AP δελτιωμένα συστήματα προώσεως πλοίων δι' ἀτμοστροβίλων τῆς σήμερον.

—VAP συστήματα προώσεως πλοίων δι' ἀτμοστροβίλων τῆς προσεχούς δεκαετίας.

Οἱ τύποι AP ἀτμοστροβίλοι τῆς Στάλ Λαβάλ ἀρχισαν νὰ κατασκευάζωνται τὸ 1965 καὶ ήδη πλέον τῶν 320 πλοίων ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον VLCC'S συνοικικῆς ισχύος μηχανῶν 10 έκα. SHP πρωσθόνται διὰ τοῦ ὡς ἄνω τύπου ἀτμοστροβίλων.

Ἡ ἀπότομος αὐξησις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου καὶ ἡ παραλλήλος αὐξησις τῶν γενικῶν ἔξδων τῶν πλοίων, ηγάγκασ τοὺς κατασκευαστάς ἀτμοστροβίλων νὰ προχωρήσουν εἰς νέας ἴδεας διὰ νὰ κρατήσουν τὰ ἔξοδα εἰς ἀνεκτὸν σημείον καὶ νὰ μειώσουν τὴν κατανάλωσιν πετρελαίου ὥστε νὰ συναγωνίζονται τὰς μεγάλης ἵπποδυνάμεως δηλεωμένας.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ Στάλ Λαβάλ κατεσκεύασε τὸ τύπον VAP, διὸ ποιος ἀνοίγει καινούργιους ὄριζοντες εἰς τὴν πρώσιν πλοίων δι' ἀτμοῦ. Τὸ σύστημα VAP εἶναι εἰς ὀλοκληρωμένος κύκλος προώσεως συμπεριλαμβάνων τοὺς στροβίλους, τοὺς μειωτήρας στροφῶν, τὸ φυγεῖον καὶ τὸν νεωτερισμὸν τῆς ὑπερθερμάνσεως τοῦ ἀτμοῦ ἐντὸς κοίτης ἄμμου (Fluid bed combustion).

Τὰ κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά τοῦ VAP είναι:

—χαμηλή συνοικική κατανάλωσις φιουελ εἰς τὰ 175 gr/HPH διὰ τοὺς ἀτμοστροβίλους τοῦ μεγέθους τῶν 27.000 SHP.

—κύκλος ἀναθερμάνσεως σὲ διάφορες διαβαθμίσεις καὶ μέχρι 141 bar, 600°C διὰ ὑψηλότερον θερμικὸν βαθμὸν ἀπόδοσεως.

—καῦσις ἐντὸς κοίτης ἀναδευομένης ἄμμου διὰ ὑψηλᾶς ἀπόδοσεως εἰς τὴν ὑπερθερμάνσην καὶ ἀναθέρμανσην τοῦ ἀτμοῦ (Fluid bed combustion).

—βελτιωμένος βαθμὸς ἀπόδοσεως εἰς τὰ χαμηλὰ φορτία (slow steaming).

—χωριστοὺς στροβίλους διὰ τὴν ὑψηλὴν καὶ μέσην βαθμίδα πιέσεως ἀτμοῦ.

—συμπαγές πλατικῶν σύντημα μειωτήρων στροφῶν μὲν βελτιωμένης ικανότητας ροπῆς στρέψεως καὶ μὲν παραλλήλη μείωσιν τοῦ μεγέθους καὶ τοῦ δάρους αὐτοῦ.

—ψυγεῖον μὲν σωλήνες ἐπί τιτανίου διὰ τὴν ἐλευθέρων ἀνωμαλιῶν λειτουργίαν καὶ περιορισμὸν τῶν διαστάσεων αὐτοῦ.

—μικρῶν διαστάσεων καὶ ἐλαφρὰ εἰς βάρος μηχανῆματα τὰ ὅποια καταλαμβάνουν ἐλαχίστα διαστάσεις εἰς τὸ πρυματίον ἄκρων τοῦ μηχανῶστασίου.

—εὔκολος ἐπιθεώρησις τοῦ ὅλου συστήματος.

Τὸ σύστημα καύσεως ἐντὸς κοίτης ἀναδευμένης ὄμμου ἐπιτρέπει ὑψηλᾶς ὑπερθερμάνσεως ἀτμοῦ χωρὶς νότιεισέρχεται τὸ πρόβλημα τῆς θερμικῆς διαδρομῆς καὶ ἐπὶ πλέον ἔχει τὸ ἔξης πλεονεκτήματα:

—ὑψηλὴ θερμοσαγακικότητα ποὺ ἐπιτρέπει μείωσιν τῆς συνοικικῆς ἐπιφανείας τῶν σωλήνων.

—ἀσυναγώνιστη προσαρμογὴ εἰς τὴν καύσιν κάθε εἰδοῦς φιουελ καὶ εἰδικότερα εἰς τὰ χαμηλοῦ βαθμοῦ κάθε προελεύσεως βαρέα φιουελ.

—αὔξησιν τοῦ θερμικοῦ βαθμοῦ ἀποδόσεως τοῦ ὅλου συστήματος.

Διὰ τὰ οἰκονομήκη ἀπόδοσιν τοῦ ὅλου VAP συστήματος ἡ Στάλ Λαβάλ ὑπελόγισε δι' ἡλεκτρονικούς ὑπολογιστοῦ τὸ ὅλου κύκλωμα κόστος/διάρκεια ζωῆς. "Ἐτοι ἐλήφθησαν ὑπὲρ διάρκειας κεφαλαίου, κόστος φιουελ καὶ λιπαντικοῦ ἔλαιου, ἔξοδα συντήρησης καὶ ἐπισκευῶν, ἀσφαλιστικά ἔξοδα πληρώματος, λιμενικά, ἐφόδια καὶ ἔξοδα δικήσεως.

'Επισής συμπειρειλήφθη τὸ δάρος τῶν μηχανῶν καὶ ἔγενετο συγκρισις μὲν ἀντίστοιχα ἔξοδοι πλοίων κινουμένων διὰ δηζελομηχανῶν διαφόρων πιποδυνάμεων.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς διερευνήσεως εἰναι ὅτι ὁ ἀτμοστροβίλος VAP εἶναι συναγωνιστικός ἐν συγκρίσει μὲ τὰς δηζελομηχανῶν ἐπὶ δεξαμενοπλοίων καὶ λοιπῶν πλοίων μὲ πιποδυνάμεις ἀνωτέρας τῶν 15.000 SHP.

## ΤΑ ΝΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Μὲ χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τὴν ἐντονὴν δραστηριότητα τῆς ἑταῖρας εἰς ἐργασίας ἐπισκευῶν, εἰς τεχνολογικὴν ἀνάπτυξιν καὶ εἰς ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων της, ἐπέρασε τὸ πρώτο δίμηνον τοῦ νέου ἔτους.

Συγκεκριμένως, εἰς τὸ χρονικὸν αὐτὸ διάστημα:

α) Συναρμολογήθηκε μία μηχανὴ Πήλστικ, σουηδικῆς κατασκευῆς, V-Type 12-PS2-V400, ισχύως 5.040 πίπων εἰς τὰς 450 στροφάδας ἀνά λεπτόν, συνοικικοῦ βάρους 55 τόνων. Ἡ νέα μηχανὴ ἐποιηθήκη εἰς πετρελαιοφόρων πλοίων 25.000 τόν. d.w., ὅπου ἀντικατέστησεν μίαν ἄλλην δομοίᾳ τῆς.

β) 'Εγιναν ἐκτεταμέναι ἐργασίαι ἐπισκευῆς καὶ συντήρησεως τῶν ὑφάλων τοῦ Θ.Κ ΑΒΕΡΩΦ τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ, ποὺ προορίζεται νὰ μετατραπῇ εἰς μουσεῖον.

γ) Ἐπιδείχθηκε εἰς τοὺς νηογγώμονας καὶ ἀργιλοθερμική μέθοδος συντήξεως καὶ συγ-

κολλήσεως βαρέων χαλυβδίνων κομματιών, ποὺ ἡδη ἡρχισεν νὰ ἐφαρμόζῃ ἡ ΝΑΥΣΙ, μὲ τὴν τεχνικὴν ὑποστήριξην τῆς γαλλικῆς ἑταῖρίας Thermilock. Εἰς τὴν ἐπίδειξην τῆς μεθόδου, συγκολλήθηκε μία μεγάλη ἄγκυρα καὶ εἰς ἄξων.

δ) Μηχανικοὶ τῆς ΝΑΥΣΙ ἐπισκεύθησαν τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς γνωστῆς Ἐλεβετικῆς ἑταῖρίας Soubtzexer, εἰς τὸ Γουίντερθουρ, διὰ τὸ πρώτων στάδιον τῆς ἐκπαιδεύσεώς τους, ὅπως προβλέπει ἡ σχετικὴ σύμβασις ποὺ ὑπογράφηκε τὸν τελευταῖον καιρὸν καὶ δρίζει τὴν ΝΑΥΣΙ ἐξουσιοδοτημένον συνεργείον συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν τῶν μηχανῶν Soubtzexer.

ε) Μηχανικοὶ τῆς ΝΑΥΣΙ ἐπισκεύθησαν τὴν Lips - Keller εἰς τὴν Όλλανδίαν, διὰ τὴν τακτικὴν τους ἐνημέρωσιν γύρω ἀπὸ θέματα τοῦ Διαγνωστικοῦ Κέντρου, ποὺ ἡδη λειτουργεῖ μὲ ἐπιτυχίαν εἰς τὴν ΝΑΥΣΙ.

στ) Συνεχίσθησαν αἱ ἐργασίαι αἱ ἀποπερατώσεως τοῦ νέου κτηρίου τῆς ἑταῖρίας ὥστε νὰ παραδοθῇ τὸ συντομώτερον.

ζ) Συνοικικῶς ἐξυπηρετήθησαν 50 πλοῖα, διλικῆς χωρητικότητος 830.000 τόν. d.w., ἐπραγματοποιήθησαν 683 ἡμέρας ἐργασίας ἐπὶ πλοίον, μὲ μεσην ἡμερησίων ἐξυπηρέτησιν 15 πλοίων καὶ αἰχμὴν 19 πλοίων. Τὸ τμῆμα ἀνακαίνισεων παρέδωσεν διάφορα μέρη μηχανῶν καὶ ἔγινεν Gladding εἰς τελικούς ὁρίσας καὶ χρώνας. "Εγιναν καὶ γίνονται ἐργασίαι διὰ λογαριασμὸν ναυπηγίων καὶ τῶν ἑταῖρων ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ, ASEA, HEL-LAS, TITAN, AEXPLA, BIEM, IDEAL STANDARD κλπ.

η) Ήδη ἀλλοὶ ἡ θυγατρικὴ ἑταῖρια ἐπισκεύων καὶ κατασκευῶν ἐλίκων Lips - Nafsi, ἐπισκεύασεν εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἐντὸς τοῦ πρώτου διμήνου τοῦ νέου ἔτους, ἔλικες πολλῶν πλοίων, ἡ μεγαλυτέρα τῶν ὅποιων εἰχε διάμετρον 6 μέτρων καὶ βάρος 25 τόνων.

## ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟ - ΡΟ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

"Εξ ἀνωτάτης ὀχήματα δι' ἐμπορευματοκιβώτια, συνοικικῆς ἀξίας ἐνὸς ἐκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας, παρήγγειλεν ἡ ἑταῖρια «Ελληνική» (κ. Π. Γ. Καλλιμανόπουλος) εἰς τοὺς Βρεταννοὺς κατασκευαστὰς Λάνσερ Μπός.

Ειδικὰ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν πλοίων ρόρο, τὰ ὀχήματα αὐτὰ θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὰ τρία νεότευκτα σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ, τὰ ὅποια ἡδη κατασκευάζονται εἰς τὴν Ισπανίαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ελληνικῆς».

'Εξαιρετικῶς εὐέλικτα, δυνάμενα νὰ φορτεοφορτῶσουν ἀσφαλῶς παντὸς εἰδοῦς βαρέων ἐμπορευματοκιβώτια, τὰ παραγγελθέντα ὀχήματα θὰ παραδοθοῦν 'Ιούλιον/Αὔγουστον, παραλλήλως μὲ τὴν παράδοσιν τῶν πλοίων ρόρο τῆς «Ελληνικῆς».

**ENOIKIAZETAI** συγκρότημα πολυτελῶν Γραφείων, στὸ Κέντρο τοῦ Πειραιῶς, ἀπάντων ἐπὶ προσώπεως, μὲ ἀνεξάρτητον εἰσόδον, ἄνευ κοινοχρήστων, ἐμβαδοῦ 550 καὶ 700 M2, πρώην Γραφεία μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ οἰκου.

Πληροφορίαι : Τηλ. 9564293 καὶ 9564271 καὶ ὥρας 0900—1300 καὶ 1930—2130.

**COLCHIS MARITIME AGENCIES LTD.**  
SHIPPING AND CHARTERING  
FOR BETTER SERVICE CONTACT US

104 ARCHBISHOP MAKARIOS AVENUE  
LIMASSOL, CYPRUS  
TELEPHONE: 67025/6, CABLES: COLCHIS LIMASSOL  
TELEX: 2108 OVER CYPRUS

## ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

# ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

**ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ  
Η ΧΡΗΣΙΣ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΥΠΟ  
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΑΡΑ-  
ΠΤΩΜΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΕΥ  
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΤΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ.**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν ἡ  
χρήσις ναρκωτικῶν ούσιών ὑπὸ τοῦ Γ' μη-  
χανικοῦ τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ παράπτωμα  
δικαιολογούν τὴν ἀπόλυτιν τούτου ἄνευ ἀ-  
ποζημιώσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 75 τοῦ ΚΙΝΔ.,  
ὅς δημιουργούμασται κίνδυνον διὰ τὴν ὀμάλην  
λειτουργίαν τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου καὶ  
προκλήσεως ζῆμις εἰς αὐτᾶς καὶ ἐντεῦθεν  
κίνδυνον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ  
πληρωματος. 'Η ἀνωτέρω κρίσις στηρίζε-  
ται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 72, 75  
καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ. ἐκ τῶν ὅποιων σαφῶς  
προκύπτει, ὅτι ἀνὴ λύσις τῆς συμβάσεως  
δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυ-  
τικοῦ δὲν καταβάλλεται ἀποζημίωσις.

Εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ παραπτώματος ἐμ-  
πίπτει καὶ ἡ χρήσις ναρκωτικῶν ούσιών καὶ  
συγκεκριμένων χασισίου, διότι ἀνεξαρτήτως  
τοῦ ποινικοῦ της χαρακτήρος, ἐφόσον εἶναι  
παρόνομος πρᾶξις (πλημμέλημα), προβλε-  
πόμενον διὰ τοῦ ἄρθρου 7 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ.

743) 1970 ἐν ὅφει καὶ τῶν ἐπιστημονικῶν  
δεδομένων, οἱ χρησιμοποιούντες τὴν οὐσίαν  
ταύτην ὑπὸ την ἐπίδρασιν τούτης ἐμφανί-  
ζουν διαταραχὴν τοῦ είρμου τῶν σκέψεων  
ψευδαισθήσεις, μελαγχολίαν κλπ. Ἐπίστη,  
τὸ ἄτομον καθίσταται εὐερέθιστον, ὁστο-  
τον, φυγόπονον, κακύποπτον κλπ.

Τούτων δοθέντων ἐκρίθη ὅτι ὁ Γ' μηχα-  
νικός, ὃ ὅποιος τελεῖ ὑπὸ την ἐπήρειαν μιᾶς  
τοιούτης ούσιας καθίσταται ἀνίκανος νά  
ἐκτελέσῃ μετὰ προσποκούσης προσοχῆς καὶ  
ἐπιμελείας τὰ ὑπηρεσιακά του καθήκοντα  
κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φύλακῆς του.

'Ο ἐν λόγῳ μηχανικός, 'Ιορδανίδης εἰς τὴν  
καταγγήν, ὑπόρετης ἐπὶ 5μηνον περί-  
που ἐπὶ φορτηγού πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικήν  
σημαίαν, ὅτε κατελήφθη ἐπ' αὐτοφώρῳ πα-  
ρὰ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ  
τοῦ ναυκλήρου ἐντὸς τῆς καμπίνας του, τοῦ  
πλοίου εὐρισκομένου εἰς γαλλικὸν λιμένα,  
νά ποιήται κρήσιν χασισίου.

Κατὰ τὴν μαρτυρίαν τῶν ἀνωτέρω, ὅταν  
ἔτελει ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τοῦ ναρκωτικοῦ  
τούτου καθίστατο ἀνίκανος νά  
ἐκτελέσῃ ἐπιμελῶς καὶ προσποκόντως τὰ  
καθήκοντά του. Τὸ δικαστήριον ἐκρινεῖ  
ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Νομοθεσία ἐπὶ τῆς περι-

πτώσεως τοῦ ὡς ἄνω ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ,  
ώς ὄμροδόντος τοῦ Ἑλληνικοῦ Δικαίου ἐκ  
τῶν ειδικῶν συνθηκῶν καὶ μάλιστα τῆς συνά-  
ψεως τῆς συμβάσεως εἰς Πειραιά, τῆς ση-  
μαίας τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐλληνικῆς πλοιο-  
κτησίας τούτου.

Τέλος τὸ δικαστήριον ἐκρινεῖ ὅτι συμ-  
ψηφίζονται αἱ ὄφειλόμεναι εἰς τὸν ναυτικὸν  
ἀποδοχαῖ πρὸς τὰ ἔξοδα ἀντικαταστάτου  
καὶ πολιννοστήσεως κατὰ τοὺς ὄρους τοῦ  
ἄρθρου 664 τοῦ Α.Κ.

**ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΡΟΫΡΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΛΟΓΩ ΣΤΡΑΤΕΥΣΕΩΣ.**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πει-  
ραιῶς ἡ ἀπόλυτης ναυτικοῦ εἰς τὸ ἔξωτε-  
ρικόν, ἔναντιούμενου τοῦ πλοιάρχου κατόπιν  
αἰτήσεως τούτου πρὸ τῆς συμπληρωσεως  
ἐνὸς ἔτους ὑπηρεσίας μὲ τὸ σιτιολογικὸν  
τῆς στρατεύσεως του, ἀποτελεῖ ἀδικαιολό-  
γητον καταγγελίαν τῆς συμβάσεως.

'Ἐν προκειμένῳ ὁ ναυτικὸς στερεῖται τοῦ  
δικαιώματος πολιννοστήσεως καὶ ἡ παρα-  
κράτησις τῶν ἔξδων ἀποστολῆς τοῦ ἀντι-  
καταστάτου του ἐκρίθη ὑπὸ τοῦ δικαστήριου  
ὡς νόμιμος.

Τὴν τοιαύτην κρίσιν του τὸ δικαστήριον  
ἐστήριξεν ἐπὶ τῶν διατάξεων τῆς παραγρά-  
φου 2 τοῦ ἄρθρου 78 τοῦ ΚΙΝΔ. κατὰ τὰς  
ὅποιας ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιούται ἔξδων  
πολιννοστήσεως ἐφόσον ἡ σύμβασις ναυτο-  
λογήσεως ἀσφάλτου χρόνου ἐλύθη πρὸ τῆς  
παρόδου ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως  
τῆς διὰ μονομεροῦς καταγγελίας γενομένης  
ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἐνῷ τὸ πλοίον δὲν εὑρί-  
σκεται εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα. 'Εκ τῆς δια-  
τάξεως ταύτης παρέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς τὴν  
λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως συνή-  
νεσεν καὶ ὁ πλοιάρχος τότε ὁ ναυτικὸς δι-  
καιούται ἔξδων πολιννοστήσεως, διότι δὲν  
εὑρίσκεται εὐθύνη τοῦ τελευταίου διὰ τὴν

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION [BERMUDA]

Όργανισμός ίδρυθείς ὑπὸ σημαινόντων

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

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 11.500  
έκατομμυρίων δολλαρίων.

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

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

λύσιν τῆς συμβάσεως.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ὅμως, ὁ πλοιάρχος κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ναυτικοῦ, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι ἐκαλεῖτο νὰ ὑπηρετήσῃ τὴν στρατιωτικήν του θητείαν, ἀπέλυσε τὸν ναυτικόν, ὅλα τὰ ρητῶς ἡναντιώθη εἰς τὴν τοιαύτην μονομερῆ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως του.

Ἐξ ἄλλου, ἐκ τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων ἀπεδείχθη ὅτι ὁ ναυτικὸς πρὸ τῆς ναυτολογίσεως τὸν ἐγνώριζε τὸν ἀκριβῆ χρόνον τῆς ἐπικειμένης στρατεύσεως του καθ' ὅσον εἶχεν ἡδη εἰδοποιηθῆ σχετικῶς παρὰ τῆς ἀρμοδίας στρατολογικῆς ὑπηρεσίας.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τοῦ δικαστήριου ἔκρινεν ὅτι ὁ ναυτικὸς εὐθύνεται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν μετὰ δίμηνον γενομένην μονομερῆ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως καὶ συνεπῶς ἀναμφισβήτητως ἡ ἔνδικος σύμβασις ναυτολογήσεως ἐλύθη κατόπιν μονομεροῦς καταγγελίας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, τοῦ πλοιάρχου ἐναντιουμένου καὶ σχιζ ἀμοιβαίς συνανιεῖται τῶν μερών.

### ΜΙΣΘΩΣ

**ΕΛΛΙΠΗΣ ΣΥΝΘΕΣΙΣ — ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΙΣΘΟΥ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ — Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΕΙΣ ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΙΝ.**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου ὁ ἀπόπλους Ἑλληνικοῦ πλοίου ἔξ ἀλλοδαποῦ λιμένος μὲ ἐλλιπῆ σύνθεσιν πληρώματος ἀπιτρέπεται ἔξαιρετικῶς ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ πλοιάρχου καὶ κατόπιν ἀδείας τῆς προξενικῆς Ἀρχῆς.

Ἡ κατανομὴ τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ διενεργεῖται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου

εἰς τοὺς ναυτικοὺς μετ' ἀφαίρεσιν τῶν κρατήσεων. Ὁ πλοιάρχος δὲν δικαιοῦται εἰς ἀναπλήρωσιν καὶ μισθοῦ ἐλείποντος. Ἡ ὡς ἄνω κρίσις στηρίζεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 7 παρ. 2 καὶ 8 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 2651)1953 ἐπὶ τῶν ὅποιων προκύπτει ὅτι εἰς ἔξαιρετικὸς περιπτώσεις ἐπιτρέπεται ἐκ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς ὁ ἀπόπλους πλοίους μὲ ἐλλιπῆ κατ' ἀριθμὸν καὶ σύνθετον πληρώματος, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ πλοιάρχου καὶ κατόπιν ἀδείας τῆς προξενικῆς Ἀρχῆς ἐφόδους ἥθελε διατίμως ἐπ' αὐτῆς διατάξωθη μία τῶν εἰς τὸν νόμον τούτον ἀναφερομένων περιπτώσεων.

Εἰς περιπτώσεις ἐλλιπούς συνθέσεως κατανέμεται ὁ μισθὸς τοῦ ἐλείποντος ναυτικοῦ ὡς ἀνωτέρω τοῦ πλοιάρχου μὴ περιλαμβανομένου εἰς τοὺς κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις δυναμένους νὰ ἀναπληρώσουν ἐλεῖτον μέλος τοῦ πληρώματος.

Ἡ ἀπαγόρευσις αὐτῆς διὰ τὸν πλοιάρχον στηρίζεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἡ δὴ διαδικασία προϋποθέτει ἀνάθεσιν ἔργασίας ὑπὸ τούτου εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, ἡ δὲ προσφορὰ τοιαυτῆς ἔργασίας θὰ ἀποσχέλῃ τούτον χρονικῶς, ἐνῷ ἡ ἔργασία τοῦ πλοιάρχου ὡς προσώπου ιδιαίζοντας ἀπηνημένων καθηκόντων, ἔξουσίας καὶ εὐθύνης ἐν τῷ πλοίῳ, δὲν περιορίζεται ὑπὸ χρονικοῦ ὅρίου.

Οπωσδήποτε δὲν δύνεται νὰ ὑποστηριχθῇ ἀντίθετος λύσις ἐκ τοῦ ἄρθρου 52 τοῦ ΚΙΝΔ διότι ἡ ἐν λόγῳ διάταξις δὲν προσαρμόζεται εἰς τὴν φύσιν τοῦ λειτουργήματος τοῦ πλοιάρχου, εἰς τὸν ὅποιον ἀνήκει ἡ ἐπιλογὴ τῶν ἀναπληρωτῶν τοῦ ἐλλείποντος μέλους καὶ οἱ ὅποιοι πρόκειται νὰ ἐπιμερισθοῦν.

σθούν τὴν ἀντιμισθίαν τούτου.

### ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

**ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΚΗΔΕΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΒΙΩΣΑΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΒΑΡΥΝΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΝ.**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ὁ πλοιοκτήτης βαρύνεται μὲ τὰ ἔξοδα κηδείας ναυτικοῦ ὁ ὅποιος ἀπεβίωσεν εἰς τὸ πλοίον κατά τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογήσεώς του, εἰς ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 7 παρ. 1 τῆς διά τοῦ Α.Ν. 366)69 κυριαρχίσεως Διεθνούς Συμβάσεως «περὶ τῶν ποχρεώσεων τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐν περιπτώσει δισθενείας, ἀτυχήματος, ἢ θανάτου τῶν ναυτικῶν».

Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ σύζυγος τοῦ θανόντος ναυτικοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογήσεώς του δικαιοῦται πλὴν τῶν ὄσων ἀδιαπάνησης διὰ τὴν κηδείαν τοῦ συζύγου της καὶ τῆς ἀποζημιώσεως λόγω τοῦ ἐξ ἔργατικοῦ ἀτυχήματος ἐπελθόντος θανάτου.

Ἐν πασσῇ περιπτώσει καίτοι τὸ πλοίον ἦτο ὑπὸ ἀλλοδαπῆς σημαίαν καὶ ἡ ἐναγομένη πλοιοκτήτρια ἐταίρια ἦτο ἐπίσης ἀλλοδαπὴ παρὰ ταῦτα κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστήριου τὸ Ἑλληνικὸν Δίκαιον εἶναι τὸ ἀρμόδιον ἐξ ὅλων τῶν συνθηκῶν εἰς τὴν προκειμένην σύμβασιν Δίκαιον, ὅφου αὕτη συνήθη εἰς Ἑλλάδα, οἱ μέτοχοι τῆς ἐναγομένης ἥσαν «Ἑλληνες, ὡς καὶ ὁ παθὼν καὶ ἀκόμη εἰς τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως είχον ἀναφερθῆ τὰ συμβαλλόμενα μέρη εἰς τὴν ἔφαρμογήν τῶν δρῶν τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως ἔργασίας.

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)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

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



ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗΝ ΜΕΛΕΤΗΝ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ Ε.Α. ΓΚΙΜΠΣΟΝ

## ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 200.000 T.D.W.

ΟΙ ΙΔΙΩΤΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΤΕΧΟΥΝ  
ΤΟ 62,60% ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

Ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών άνω των 200.000 τόν. d.w. ήριμει την ίην 'Ιανουαρίου έξ. 776 πλοίοι, 206.501.917 τόν. d.w., περιλαμβανομένων 26 σκαφών, 8.977.320 τόν. d.w. υπό παραγγελίαν. Έκ του άνωτέρω συνόλου, 742 σκάφη, 198.527.972 τόν. d.w. ήσαν άμιγώς πετρελαιοφόρα και 34 σκάφη, 8.243.945 τόν. d.w. μικτά μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα.

"Οσον άφορά είς τὴν πλοιοκτησίαν, 178 σκάφη, 48.836.591 τόν. d.w. (ποσοστὸν 23,65%) άνηκουν εἰς τὰς μεγάλας, πολυεθνικάς ἐταιρίας πετρελαίων, 103 σκάφη, 28.384.845 τόν. d.w. (13,75%) εἰς άνεξαρτήτους ἐταιρίας πετρελαίων και κρατικούς στόλους, ένω 495 σκάφη, 129.280.481 τόν. d.w. (62,60%) άνηκουν εἰς ιδιώτας έφοπλιστάς.

'Έλληνικής πλοιοκτησίας είναι 77 σκάφη, 18.901.098 τόν. d.w., ήτοι τὸ 9,15% τοῦ παγκοσμίου συνόλου και 14,62% τοῦ υπὸ ιδιωτικήν διαχείρισιν τοννάζ. Έξ αὐτῶν, τὰ 27 σκάφη ήσαν τὴν ίην 'Ιανουαρίου ἀλεύθερα χρονοναυλώσεως και εἴτε ἀπησχολούντο εἰς τὴν «σπότ» ἀγοράν, ή ήσαν παρωπλισμένα. Τὰ ύπολοιπα 50 ήσαν χρονοναυλωμένα, αἱ δὲ συμβάσεις ναυλώσεως των Ἑλλήνων ὡς ἀκολούθως: 'Αργότερον ἐντὸς τοῦ 1978 (6 πλοῖα), τὸ 1979 (5), τὸ 1980 (12), τὸ 1981 (5), τὸ 1984 (3), τὸ 1985 (10), τὸ 1986 (3), τὸ 1987 (1), τὸ 1988 (4) καὶ τὸ 1990 (1).

Τὸ μεγαλύτερον στόλον τῆς κατηγορίας τῶν σκαφῶν αὐτῶν καλύπτει ή Λιβεριανή σημαία (270 πλοία, 71.427.982 τόν. d.w.) και ἀκολουθοῦν ή Νορβηγική σημαία (85 πλοία, 22.648.739 τόν.), ή Βρετανική (86 πλοία, 22.624.167 τόν.), ή Ισπανική (86 πλοία, 21.201.012 τόν.), ή Γαλλική (45 πλοία, 12.754.989 τόν.), ή Σουηδική (22 πλοία, 6.654.510 τόν.), ή Ελληνική (24 πλοία, 5.772.306 τόν.), ή Παναμαϊκή (22 πλοία, 5.707.111 τόν.) και ή Ιταλική (21 πλοία, 5.658.134 τόν.). 'Ακολουθοῦν αἱ σημαῖαι ἔννεα ἀκόμη χωρῶν καλύπτουσαι ἐκάστη χωρητικότητα ἄνω τοῦ ἐνός ἑκατοντάριου. d.w.

Μεταξὺ τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαίου, τὸ μεγαλύτερον τοννάζ διαχειρίζεται ή Σέλλ — 75 πλοία, 20.827.396 τόν. d.w.— ή όποια είναι και ή μεγαλύτερά χρονοναυλώτρια ἐταιρία. Έκ τῶν 75 σκαφών, τὰ 38, τόν. d.w. 10.044.508 είναι χρονοναυλωμένα και τὰ 37, τόν. d.w. 10.782.888 είναι ιδιόκτητα.

'Ακολουθεῖ ή 'Έξον, μὲ σύνολον διαχειρίζομένου τοννάζ 17.196.917 τόν. d.w. (58

## ΕΝΙΑΙΟΝ ΜΕΤΩΠΟΝ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΤΗΣ ΔΥΣΕΩΣ

ΚΛΕΙΣΤΑΙ Η ΑΝΟΙΚΤΑ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Μίαν διάσκεψιν ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν δυνάμεων τῆς Δύσεως, πρὸς γεφύρωσιν τοῦ ιδεολογικοῦ χάσματος μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ σχηματισμὸν ἐνιαίου μετώπου κατὰ τοῦ κομμουνιστικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, προτείνουν οἱ Εύρωπαίοι.

Η ἀμερικανική ναυτιλιακὴ νομοθεσία εἶναι ἀπρηχαωμένη καὶ χρήζει ἀναθεωρήσεως, λέγουν οἱ Εύρωπαίοι. Τὸ σύστημα τῶν ἀνοικτῶν «κόνφερανς» εύνοει τὸν ἐπεκτατισμὸν τῶν ἀνατολικῶν εἰς τὸν χώρον τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Οἱ Ἀμερικανοί, ἀπὸ τὴν πλευράν των, ἀναγνωρίζουν ὅτι ἡ νομοθεσία τῶν χρήζει ἀναθεωρήσεως, λόγῳ τῶν τεχνολογικῶν ἔξελίξεων τῶν τελευτῶν ἔτων, ἀλλ' ὑποστηρίζουν ὅτι αἱ «κλεισταὶ κόνφερανς» τῶν Εὐρωπαίων ἀντίκεινται εἰς τὴν ὁρχὴν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ καὶ νοθεύουν τὴν ποιότητα τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ θέμα τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐκ μέρους τῶν κρατικῶν Ναυτιλιῶν τοῦ ἀνατολικοῦ «κυπλόκ», ὁ διευθυντής τοῦ Γραφείου Ναυτιλιακῶν «Υποθέσεων τοῦ ἀμερικανικοῦ Στεῖτ Νηπάρτμεντ, κ. Ρίτσαρδ Κ. Μπάνκ, διετύπωσε τὴν γνώμην ὅτι οἱ Εύρωπαίοι «ὑπερβάλλουν». Έν πάσῃ περιπτώσει, προσεκάλεσε τοὺς Ἰάπωνας καὶ τοὺς Εύρωπαίους εἰς συζητήσεις ἐπὶ τῷ θέματος τῆς παραβιάσεως ὡρισμένων βασικῶν ὁρχῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐπὶ τῆς ἀκολουθητέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἀλλ' ἡ ἀντίδρασης ὑπῆρξε δραδεῖα.

Ἐντελῶς ἀντίθετος είναι ἡ ἀποψίς τῶν Εὐρωπαίων (Σουηδός κ. Συντόσου) οἱ ὅποιοι ὑποστηρίζουν ὅτι αἱ «κλεισταὶ κόνφερανς» παρεμποδίζουν τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν καὶ λειτουργούν ἀνεύ οἰσιδήποτε κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ.

Οἱ 'Ερυθρὸς κίνδυνος, λέγουν, είναι μία πραγματικότης, τὴν ὅποιαν οἱ Ἀμερικανοί ἀρνοῦνται νὰ κατανοήσουν. Καὶ ἀναφέρουν ὡς παραδειγματικόν τὸ γεγονός ὅτι αἱ ρωσικαὶ ὑπερπόντια μεταφοραὶ γενικῶν φορτίων δὲν υπερβαίνουν τὸ 1,6% τοῦ παγκοσμίου συνόλου, ἔνω ὁ σοβιετικός στόλος σκαφῶν γε-



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

## BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

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

Πλοιοκτήτης	Πλοΐα	Τόν. d.w.
Υ. Κ. ΠΑΟ	45	11.408.510
ΣΑΝΚΟ	19	4.962.316
ΝΤ. Κ. ΛΟΥΝΤΒΙΧ	16	4.696.870
ΟΜΙΛΟΣ ΩΝΑΣΗ	20	4.688.762
ΜΠΕΡΓΚΕΣΕΝ	14	3.923.827*
Κ. Υ. ΤΟΥΝΓΚ	17	4.288.333
Α. Π. ΜΟΛΛΕΡ	14	4.159.370
ΣΒΕΝ ΣΑΛΕΝ	13	4.060.608
Ν.Υ.Κ.	15	3.463.633
ΤΖΑΠΑΝ ΛΑΙΝ	13	3.111.956
ΥΙΟΙ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	13	2.999.865

\* Πλέον δύο τάνκερς τῶν 320.000 τόν. d.w. ἔκαστον ύπὸ παραγγελίαν, μὲ παράδοσιν 1979.

νικού φορτίου άντιπροσωπεύει περί το 9% τού παγκοσμίου τοννάς τής κατηγορίας αυτής.

Μέχαμηλόν διαχειριστικόν κόστος, έπισημαίνουν οι Εύρωπαιοι, τὸ κρατικῆς ιδιοκτησίας κομμουνιστικὸν πλοίον δύναται ἀνέτως νὰ συναγωνισθῇ τὸ οἰονδήποτε Εὐρωπαϊκὸν πλοίον καὶ —διὰ τῆς προσφορᾶς χαμηλοῦ, ἐπιζημίου διὰ τὸ Εὐρωπαϊκὸν πλοίον ναύλου— νὰ υφαρπάσῃ τὴν «ἀφρόκρεμα» τῶν φορτίων.

Αἱ χώραι τοῦ Κομέκον, ἐνῶ προστατεύουν τὰς ἔβικάς των μεταφοράς, ἀταγωνίζονται ἐλευθέρως τὰς δυτικὰς Ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφοράς μεταξὺ ἄλλων χωρῶν.

Εἶναι, λοιπὸν, καιρὸς νὰ κατανοήσουν ἀπασιοί ναυτιλίασκοι χώραι τῆς Δύσεως τὸ μέγεθος τῆς ἑρυθρᾶς ἀπειλῆς καὶ νὰ λάδουν μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς πρὶν εἶναι πολὺ ἀργά. Ο χρόνος ἔργαζεται ὑπὲρ τῶν Ἀνατολικῶν.

## IPAN

### Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Ἰράν κατά τὴν διαρρέουσαν δεκαετίαν ὑπῆρξεν ἀξιοσημείωσαν. Τὸ 1967 ή ἔθνικὴ ναυτιλιακὴ ἑταῖρία «Ἀράν Νάσιοναλ Σήπτηπικ Λάινς» διέθετε μόνον δύο πλοῖα. Σήμερον ἀριθμεῖ 38 μονάδας 512.000 τόνων γκρός καὶ διὰ τῶν πλοίων τούτων ἔχασφαλίζει τὰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ Εὐρώπης, Ἰαπωνίας καὶ Βορ. Ἀμερικῆς.

Τὰ ταξίδια Εὐρώπης - Περσίας, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τῆς Ἀμέρετης, ἐκτελοῦνται ἀνὰ δίμηνον, ἐνῷ μία δευτέρα γραμμὴ ἔξυπηρτεῖ τοὺς λιμένας τοῦ Νοτ. Περσικοῦ Κόλπου. Τὰ φορτία τῶν ἀποτελοῦνται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ χάλυβα, χημικὰ προϊόντα καὶ μεγάλας ποσότητας γενικῶν φορτίων.

Τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὴν γραμμὴν ταύτην πλοῖα εἶναι μονάδες τῆς τάξεως τῶν 13 χιλιάδων ἔως 20 χιλ. τόνων.

Μὲ ἀφετηρίαν λοιπὸν τὴν Ἀμέρεσαν, καλύπτουν τοὺς λιμένας τῆς Δυτ. Γερμανίας καὶ τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν ὑπάρχεως φορτίων ἐπεκτείνονται μέχρι τῶν σκανδιναվικῶν λιμένων, παραλλήλως

δὲ διασχίζοντα τὴν Μεσόγειον προσεγγίζουν καὶ εἰς ἓν λιμένα τῆς θαλάσσης ταῦτης προτὸν ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Περσίαν. Ἡ δευτέρᾳ πρόσθετος γραμμὴ περιλαμβάνει δύο μεσογειακούς λιμένας.

Οἱ ἔξυπηρτούμενοι περσικοὶ λιμένες τῆς πρώτης γραμμῆς εἰναι : Μπαντάρ 'Αμπας, Μπουσάιρ, Μπαντάρ Σαπούρ, Κοραμσάρ. Οἱ ἀραβικοὶ λιμένες τοῦ Κόλπου, οἱ ἔξυπηρτούμενοι ὑπὸ τῆς «Ἀράν» περιλαμβάνουν τὸ Μουτράχ, Σαργιάχ, Ντούμπατί, 'Αμπού Νταμπί, Μπαχρέιν, Νταμμάρ καὶ Κουβέιτ εἰς τὸ ὁποῖον προσεγγίζουν ἀνὰ δίμηνον.

Διὰ τὴν ποιοτικὴν αύθετον στόλου τούτου ἀναφέρομεν δὴ πρὸ μηδῶν μόλις παρελήφθη καὶ τὸ τελευταῖον σκάφος μιᾶς σειρᾶς πέντε, ἀπινὰ εἶχον παραγγελθῆ εἰς τὰ Ισπανικὰ ναυπηγεῖα. Πρόκειται περὶ σκαφῶν 20.000 τόνων ἐκαστον, ὑψηλῆς τεχνολογίας, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν βαρέα δέματα μέχρι 120 τόνων ἐκαστον διὰ τῆς συνδεδυμασμένης χρησιμοποίησεως τῶν δύο γερανῶν των, ἀνυψωτικῆς ίκανότητος 60 τόν. ἐκάστου.

Ἐκπρόσωπος τῆς ἑταῖρίας ταῦτης, ὅμιλον ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς πρώτης δεκαετίδος τῆς δραστηριότητός της, ἐτόνισεν δὴ, αἱ γραμμαὶ αὐτοὶ εἶναι οἱ κυριώτεροι συντελεσταὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ἰράν.

Δὲν παραλείπομεν νὰ σημειώσωμεν, δὴ τὰ ἀπαιτούμενα στελέχη διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν σκαφῶν τῆς ἐλόγῳ ἑταῖρίας, ἀπειδεύοντα εἰς τὰς ναυτιλιακὰς σκολάς τῆς Δυτ. Εὐρώπης, παραλλήλως μὲ τὴν ναυτιλίασκὴν ἐπιμόρφωσιν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου.

## MEGALH BRETAGNIA

### AΘΡΟΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Συνεχίζουν τὴν ἐκποίησιν τοῦ τονάζ των αἱ βρετανικαὶ ἑταῖροι. Ἡ Π & Ο ἐπάλησεν ἔνα ἀκόμη «Στράθ» —τὸ 190ν ἐντὸς 12μῆνου. Τὸ σκάφος αὐτὸν εἶναι τουπτέκερ, τῶν 13.500 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1960. 'Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς ἐλαφρῶς κατωτέρας τοῦ ἐνός ἑκατομ. δολαρίων.

Ἡ Β.Ρ. ἐπάλησεν, ἐπίσης, ὥλο ἔνα τάνκερ πρὸς διάλυσιν εἰς τὴν Φορμόζαν, τὸ «Μπρίτις Βέντσιουρ», 38.726 τόν. d.w. Ἡ

ἀνακοινωθεῖσα τιμὴ τῶν 98.50 δολ. κατὰ τ. ἐλαφροῦ ἐκποτίσματος θὰ ἀποφέρῃ εἰς τοὺς πωλήτας του τὸ ποσὸν τῶν 1.004.700 δολαρίων.

Πολλὰ ἀκόμη βρετανικὰ πλοῖα ἐμφανίζονται τελευταῖς εἰς τὰς καταστάσεις τῶν πωληθέντων σκαφῶν. Εἰς τὰς πλέον προσφάτους πωλήσεις περιλαμβάνονται δύο τουηντέκερες τῆς Κιούναρτ, τῶν 12.000 περίπου τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1968, πρὸς 2.4 ἑκατομ. δολ. ἔκαστον.

Δύο μπάλια κάρριερς τοῦ 'Ομίλου Γουΐλλιασ Τόμοσον ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς: Τὸ ἡλικίας 14 ἐπάνω «Μπένχατάντ», 28.836 τόν. d.w. διετέθη ἀντὶ 1.86 ἑκατομ. δολαρίων εἰς ἀγνώστους ἀγοραστάς, μὲ χρονοντάλωσιν εἰς τοὺς πώλητάς πρὸς 3.850 δολάρια ημερησίων μέχρι τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ἐνῷ τὸ 11ετοῦς ἡλικίας, 52.565 τόν. d.w. «Σήφ Τάιν» ἀπέφερε ποσὸν περὶ τὰ 1.6 ἑκ. δολαρίων, μὲ ἐπικείμενον «στέσιοι σερ-βέϋ».

## NOPRHΓΙΑ

### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Ἐγγνώσθη δὴ ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ ἀκόλουθα: σκάφη

Τοῦ οἴκου Ρέκστεν τὸ τουρμπινοφόρον τάνκερ «Γ. Τσώρτσιλ» 95.300 τόν. d.w. (ἀγγλικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1960) πρὸς 1.4 παραλλήλων εἰς τὸν εἰανότερον πόλεμον.

Τοῦ αὐτοῦ οἴκου, τὸ τουρμπινοφόρον τάνκερ «Τζόρκ Τρέιντερ» 99.347 τόν. d.w. (νορβηγικῆς κατασκευῆς τοῦ 1966) πρὸς 1.4 παραλλήλων εἰς τὸν εἰανότερον πόλεμον.

Τοῦ οἴκου Βίγκαντ, τοῦ Μπέργκεν, τὸ τάνκερ «Μιτόρβια» πρὸς διάλυστάς τῆς Φορμόζης, ἀντὶ τιμῆς 8.2 ἑκατομ. κορωνῶν. Ο ἐν λόγῳ οίκος προῆλθεν εἰς συμφωνίαν μετά τῶν ναυπηγείων τῆς Ούντεβάλας ὅπως τὸ σκάφος τῶν 117.000 τόν. d.w. παραδοθῆται ἀντὶ ἐφέτος τὸ 1979.

Τοῦ οἴκου Ντίβι, τὸ τάνκερ «Ντίβι Νόβαζ» 207.000 τόν. d.w. (ιαπωνικῆς κατασκευῆς τοῦ 1968) πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 3.103.000 δολαρίων.

## MANILA (Philippines)

### COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

## PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,  
METRO MANILA, PHILIPPINES,  
TELEPHONES: 977051/3 (24 HOURS) 990991  
AOH: 990564, 593121  
TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,  
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN  
CABLES: ELGRECO, MANILA



OWNERS' PROTECTIVE AGENTS — WELL TRAINED CREWS — SHIP REPAIRS — PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES — SHIP'S LAUNDRY — FERRY SERVICES — BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Botangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Bislig, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

# **SEAGROUP, INC.**

**BROKERS AND AGENTS**

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 - CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234926 SEAG UR, ITT 427147 SEAG,  
WUI 66306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP  
NYK, TWX 710-581-4257



General Agents for:

## **CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.**

CABLES: SHIPCERES PIRAEUS - TELEX: 212257



## **UNISEA, LTD.**

CABLE: UNISEA LONDON - TELEX: 25624



## **CERES JAPAN SHIPPING K. K.**

CABLE: CERESEAT TOKYO - TELEX: 0222-4067

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κατώθι σκαφῶν :

1. «Εἰρήνη Γ. Φ.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Inverbank») νεοαγορασθὲν, 8.425 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λουτρά Μαριτάμη» (κ. Μαρκ. Φράγκος).

2. «Πηνελόπη» φορτηγὸν (πρώην ἀνατολικογερμανικὸν «Elster») νεοαγορασθὲν, 2.445 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρόγκρες Μπαίη» (κ. Ιωάν. Μελέτης).

3. «Φωτιά» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα) 1.574 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρόγκρες Μπαίη» (κ. Ιωάν. Μελέτης).

4. «Άλεξανδρος Γ. Τσαλίρης» μπάλι κάρριερ ναυπηγούμενον, 15.682 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πλάναλεξ» (κ. Νικ. Τσαλίρης).

5. «Κλαίρη Α. Τσαλίρης» μπάλι κάρριερ ναυπηγούμενον, 15.682 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πανκλαίρη» (κ. Νικ. Τσαλίρης).

6. «Άθενς Σκάλη» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα) 7.115 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τζακαράντα» (κ. Ιωάν. Παπαγιανόπουλος).

7. «Ελπία» φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Ζέμπρας Σαέξης») 1.905 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κρόδου Μαριτάμη» (κ. Εύαγγ. Ρούσσος).

8. «Κυρινήτης» μπάλι κάρριερ ναυπηγούμενον 20.500 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αἴλα Γκράντε» (Λέανδρος Σίππικης).

9. «Αίτζιαν Σκάλη» μπάλι κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα) 22.362 τόν. γκρός τοῦ 1966, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πασίφικ Κάρριερ» (κ. Δημ. Κουτσούκος).

10. «Νετέρο προπτ» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 11.000 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ντενόνπορτ» (κ. Νικ. Βεργωνῆς).

11. «Γιώργης Γέροντας» μπάλι

κάρριερ ναυπηγούμενον 14.000 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λέμαντ» (κ. Ανδρέας Λαζαρίδης).

12. «Μάρκος Κάλαντα» μπάλι κάρριερ (πρώην ἀγγλικὸν «Verdala») νεοαγορασθὲν, 14.771 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρκοσκάου» (κ. Γρ. Κασφίκης).

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Ringfalk» 3.094 τόν. γκρός, 4.477 τόν. d.w. τοῦ 1973 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων δάσις ὡς ἔστι, συνήθεις δροῦ.

—'Ηγοράσθη ἔπιστης παρ' Ἐλλήνων γύρω τῶν 770.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν τουηγτέρ «Inverbank» 8.426 τόν. γκρός, 12.447 τόν. d.w. τοῦ 1962.

—'Ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκά συμφέροντα τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Σπυράκης» 5.916 τόν. γκρός, 9.938 τόν. τοῦ 1964 καὶ θά παραμείνει ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

—Γύρω τῶν 2.6 ἑκατομ. δολαρίων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπάλι κάρριερ «Retladawm» 10.445 τόν. γκρός, 18.873 τόν. d.w. τοῦ 1969.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Strathaslik» 9.423 τόν. γκρός, 13.466 τόν. d.w. τοῦ 1960 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Τιμὴ γύρω τοῦ ἐνὸς ἑκατομ. δολαρίων.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήθη τὸ ἀγγλικὸν μότοροπτον «Clarity» 764 τόν. γκρός, 904 τόν. d.w. τοῦ 1957. Μετωνυμάσθη «Ἀγιος Θωμᾶς». Σημαία Παναμᾶ.

—Κύπριοι ήγόρασαν τὸ ισπανικὸν μότοροπτον «Virgen de Los Reyes» 686 τόν. γκρός, 1.219 τόν. d.w. τοῦ 1960 καὶ τὸ παρέλαθον. Μετωνυμάσθη «Τιμί Β.». Υψώσει τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—'Ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀγοραστὰς εἰς τὰ δολ. 4 ἑκατομμύρια τὸ μπάλι κάρριερ «Μάστερ Στέφανος» 18.634 τόν. γκρός τοῦ 1971.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μεταλλοφόρον «Victore» 19.543 τόν. γκρός, 28.342 τόν. d.w. τοῦ 1963 μὲ μηχανᾶς Γκοταδέρκεν 7.500 ἵππων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἰς τὰ δολ. 610.000 διά μετασκευῆν.

—'Εγνώσθη, χωρὶς νά ἐπιβεβαιωθῆ, ἡ ἀγορά παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ συνολικοῦ ποσοῦ 1.6 ἑκατομ. δολαρίων συνολικῶν τῶν δηζελοκίνητῶν δόλλαρικῶν φορτηγῶν «Kapelle» καὶ «Karakorum» 8.012 τόν. γκρός ἔκσποτον, 11.483 τ. d.w. τοῦ 1958 μὲ μηχανᾶς Στόρκ 10.500 ἵππων.

—'Ελλήνες διαπραγματεύονται τὴν ἀγοράν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως, εἰς τὰ δολαρία 900.000, τοῦ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν σελτερντέρ «Bulwark» 2.911 τ. γκρός, 4.849 τόν. d.w. τοῦ 1963 μὲ μηχανᾶς MAN 2.310 ἵππων.

—'Ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων τὸ μπάλι κάρριερ «Βυζάντιον» 10.032 τόν. γκρός, τοῦ 1961.

—Τὸ ρὸ - ρὸ φέρρυ «Άργω» 5.937 τόν.

γκρός τοῦ 1971 ἡγοράσθη παρὰ τῆς ANEK εἰς τὰ δολ. 8.300.000.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήθη τὸ ἀγγορασθὲν λιβεριανὸν μπάλι κάρριερ «Gaucho Pampa» 16.486 τ. γκρός τοῦ 1961 καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Ἀχιλλεύς».

—Εἰς «Μάσοντ «Οθρυς» μετωνυμάσθη καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγγορασθὲν ἄγγιλικὸν μπάλι κάρριερ «Welsh Minstrel» 18.776 τόν. γκρός τοῦ 1968.

—Τὸ ἀγγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν 10.028 τόν. γκρός τοῦ 1961 παρελήθη. Μετωνυμάσθη «Ἐθία». Σημαία ἐλληνικῆ.

—Παρελήθη, μετωνυμάσθη «Στάρ Ντόριαν» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «Star Amalfi» 19.171 τόν. γκρός τοῦ 1970.

—«Υψώσει τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Κάπτιε» τὸ ἀγγορασθὲν δόλλαρικὸν φορτηγὸν «Katwijk» 10.187 τ. γκρός τοῦ 1960.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψώσεις τὸ παραληφθὲν δόλλαρικὸν φορτηγὸν «Sraat Lagos» 6.887 τόν. γκρός τοῦ 1958. Μετωνυμάσθη «Τσάι Τρέιντερ».

—Εἰς «Μιχάλης» μετωνυμάσθη καὶ ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγγορασθὲν νορβηγικὸν μικτὸν σκάφος «Kongshav» 55.204 τ. γκρός τοῦ 1972.

—Παρελήθη τὸ ἀγγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Diskos» 5.113 τόν. γκρός τοῦ 1967. Μετωνυμάσθη «Ἀγράμπελη». Σημαία ἐλληνικῆ.

—Παρελήθη ἐπίσης τὸ ἀγγορασθὲν νορβηγικὸν υγραεριοφόρον «Fridtjof Nansen» 2.757 τόν. γκρός τοῦ 1968 καὶ μετωνυμάσθη «Βυζαντίαν» Ενερτζια. Σημαία Παναμᾶ.

—Τὸ ἀγγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλι κάρριερ «Janita» 19.750 τόν. γκρός τοῦ 1965 παρελήθη, μετωνυμάσθη «Ιοννί» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήθη καὶ ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγγορασθὲν καναδικὸν φέρρυ «Majestic» 2.355 τόν. γκρός τοῦ 1964. Μετωνυμάσθη «Αίνος».

—Τὴν κυανόλευκον ὑψώσει τὸ ἀγγορασθὲν κυπριακὸν φορτηγὸν «Telaura» 3.825 τόνων γκρός τοῦ 1955. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα.

—Εἰς «Τάσος Ν.» μετωνυμάσθη τὸ παραληφθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Bracciano» 4.507 τόν. γκρός τοῦ 1967. Σημαία ἐλληνικῆ.

### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—'Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κύμη» 2.952 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τὸ μπάλι κάρριερ «Αίτωλια» 13.123 τόν. γκρός τοῦ 1961 ἐπωλήθη εἰς Κορεάτας διαλυτάς.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Σῆ» 13.883 τόν. γκρός τοῦ 1958 ἐπωλήθη εἰς ἐταιρίαν τοῦ Λουδίου προκειμένου νά διαλυθῇ εἰς Ταΐθαν εἰς τὰ δολ. 85.50 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη γύρω τῶν δολ. 88.75 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ντόνα Γιούλα» 12.200 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Εἰς τὰ δολ. 90 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Μαίρη Λιθανού» 13.592 τ. γκρός τοῦ 1960.

—'Ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας καὶ θά διαλυθῇ εἰς Ταΐθαν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Φιλιππίπος Σ. Νιάρχος» 50.872 τόν. γκρός τοῦ 1963.

—Τὸ μπάλι κάρριερ «Έμμανουήλ Κ.» 10.480 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἐπωλήθη εἰς Καναδούς πρὸς διάλυσιν εἰς τὰ δολ. 40 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος. Τὸ σκάφος εύρισκεται ἐξ Σαΐντ Τζῶν μὲ ζημιάς ἀπὸ τοῦ 1963.

—Διαλυταὶ τοῦ Ταΐθαν ηγόρασαν τὰ δε-

### ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλαστεῖα Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον Μ2 300 καὶ δ. ήμιορφός Μ2 300.

ξαμενόπλοια «Κίκη Θήρας» 21.131 τ. γκρός, τού 1956 και «Κίκη Πτηλέυς» 20.487 τόν. γκρός τού 1958.

—Επωλήθησαν είς διαλυτάς τού Ταϊδάν τα δεξαμενόπλοια «Γκόλντεν» 21.049 τόν. γκρός τού 1956 και «Γκόλντεν Αρρού» 23.084 τόν. γκρός τού 1959. Τιμή γύρω τών δολ. 100.25 κατά τόν. έλ. έκποτισμάτως.

—Είς διαλυτάς Ισπανούς έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιον «Άρτεμις Κολοκοτρώνη» 36.139 τόν. γκρός τού 1963.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

‘Από τά ναυπηγεία ‘Ισικαβατζίμα Χαρίμα, παρεδόθη προσφάτως είς τούς πλοιοκτήτας του (Οίκος Μιχ. Ξαλά) τό τύπου «φρέντσιπ» σκάφος πολλαπλής χρήσεως «Άκριτας», 22.000 τόν. d.w. Το σκάφος είναι έρωδισμένον μὲ μηχανή Πήλωστικ, τύπου 12PC2-5V, ισχύος 7.800 ίππων καὶ ἀναπτύσσει ύπερεσιακήν ταχύτητα 15 μιλίων. Σημαία ἐλληνική.

—Ένα τύπου «φρήγτου» φορτηγόν, τών 14.800 τόν. d.w. παρεδόθη, έπισσης, ἀπό τά ώς ἄνω ναυπηγεία είς τήν ἔταιρίαν «Σάντο Μαριτάμι» καὶ ὡνομάσθη «Σάντο Πάσιονη». Μηχανή Πήλωστικ τύπου 12PC2V, ισχύος 5.130 ίππων, προσδίδουσα ταχύτητα ύπερεσιακήν 13.6 μιλίων. Σημαία ἐλληνική.

—‘Από τά ναυπηγεία Κασάντο παρεδόθη τὸν ‘Ιανουάριον τό 25.500 τόν. d.w. μπόλικ κάρριερ «Ντόνα Σοφία», ἀνήκον εἰς τὸν “Ομιλον Χαινδρῆ. Μηχανή Σοῦλτζερ, τύπου 6 RND68M, ισχύος 11.400 ίππων. Ταχύτης ύπερεσιακή 15.1 μιλία. Σημαία ἐλληνική.

—Τό πολλαπλής χρήσεως φορτηγὸν «Βιντεντίσια», 20.000 τόν. d.w., παρεδόθη ἀπό τά ναυπηγεία Μιτσούπησί είς τὸν Οίκον τοῦ κ. Α. Παπαδάκη τὴν 2αν Μαρτίου. Μηχανή Σοῦλτζερ ισχύος 11.550 ίππων. Υπερεσιακή ταχύτης 18.1 μιλία. Σημαία ἐλληνική.

#### ΚΑΘΕΙΑΚΥΣΘΗ ΡΟ - ΡΟ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Τὴν 9ην Μαρτίου καθειλκύσθη ἀπό τά ναυπηγεία Σασέμπτο τὸ πρώτον ἐκ τριῶν πλοίων ρό-ρό, μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ ὀχημάτων, ἀπίνα παρήγγειλεν ἡ ἔταιρία «Η ‘Ελληνική» (τοῦ κ. Γ. Π. Καλιμανσούπολου) είς τὰ ἀνωτέρω Ισπανικά ναυπηγεία.

Τὸ καθειλκυσθὲν σκάφος, ὅπερ ὡνομάσθη «Ελλένικ ‘Εξηλόρερ», θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν ΗΠΑ/Ερυθρᾶς Θαλάσσης/Περσικοῦ καὶ Αραβικοῦ Κόλπου, μὲ πρώτην ἀναχώρησιν ἐκ Χιούστον εἰς τὰ τέλη Ίουλίου.

Τὰ τρία ρό-ρό τῆς «Ἐλληνικῆς» θὰ ἐφοδιασθοῦν ἔκαστον μὲ δύο μηχανᾶς M.A.N. τῶν 12.660 ίππων καὶ θὰ ἀναπτύσσουν ύπερεσιακήν ταχύτητα 20.3 κόμβων. Θὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια.

#### ΔΙΑΚΟΠΤΟΥΝ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΟΛΕΜΗ

Εἰς ὅμαδικας ἀπολύτεις τοῦ προσωπικοῦ τῶν προβαίνουν τὰ ναυπηγεία «Ἀργώ» τῆς Σαλαμίνος, μὲ σκοπὸν τὴν διακοπὴν πάσης δραστηριότητὸς τῶν.

‘Ος ἀνεκοινώθη ὑπὸ τοῦ ‘Ομίλου τοῦ κ. Αύγουστη Πολέμη, ὅστις ἐλέγχει τὸ ναυπηγεῖον «Ἀργώ», λόγοι ὅσχετοι τῆς θελήσεως τῶν ὀδηγησαν εἰς τὴν ἀπόφασιν αὐτῆν, ἡ ὃποια θὰ ἔχῃ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις διὰ τοὺς χιλίους περίπου ἐργατοεχίνας καὶ ὑπαλλήλους ἀπασχολούμενους εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ ναυπηγείου καὶ δι’ αὐτῆν τούτην τὴν ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ ναυπηγεῖον «Ἀργώ» ἀνέπτυξε κατὰ τὴν τελευταίαν 4ετίαν σοδαρὰν ἔξαγωγικὴν δραστηριότητα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ περιληφθῇ τὸ 1976 εἰς τὰς 25 μεγαλυτέρας ἔξαγωγικὰς διομηχανίας τῆς χώρας.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρεύσαν 150θμερον ἡσφαλίσθησαν εἰς τὸ NAT τὰ πληρώματα τῶν κάθατι πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἔξενας σημαίας:

—«Ἄγιος Ἐρμόλαος», παναμαϊκὸν, 13.228 τόν. γκρός, ἀπὸ 8.11.77, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Ζαχαρίου.

—«Χριστιάνα Ρ.», κυπριακὸν, 1.400 τόν. γκρός, ἀπὸ 14.10.77, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Ρουβέλας.

—«Σταύρος Η.», κυπριακὸν, 499 τ. γκρός, ἀπὸ 15.12.77, ἐκπρόσωπος κ. Στ. Ήλίας.

—«Μέρλιν Ι.», λιβεριανόν, 10.256 τόνοι γκρός, ἀπὸ 9.12.77, ἐκπρόσωπος κ. Αγγ. Καραντώνης.

—«Αριστόξενος», λιβεριανόν, 11.363 τ. γκρός, ἀπὸ 31.10.77, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγέωργης.

—«Ζέμπρας Φόρτοιου», κυπριακόν, 1.657 τ. γκρός, ἀπὸ 6.3.77, ἐκπρόσωπος κ. Εύάγ. Ρούσσος.

—«Γουΐντφροστ», κυπριακόν, 1.420 τόν. γκρός, ἀπὸ 2.1.78, ἐκπρόσωπος κ. Εμμ. Λεβέντης.

—Επίστης τὸ διαρεύσαν 150θμερον ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως ἀπὸ 1.11.77 τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων ἐννέα ἀλιευτικῶν σκαφῶν ὑπὸ σημαίαν Λιβύης ἀνηκόντων εἰς

τὴν ἐλληνολιθικὴν ἀλιευτικὴν ἐταιρίαν (ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Ορφανουδάκης).

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Τήνος Τρέιντερ» 13.459 τ. γκρός τού 1960 μετωνομάσθη «Βέρκιζα».

—Εἰς «Τήνους» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Πάρις» 5.690 τόν. γκρός τού 1953.

—Μετωνομάσθη «Κυρά Κίτσεν» τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ιόνιας Σκάου» 2.133 τόν. γκρός τού 1951 καὶ οὐχὶ «Ελενμας».

—Τὸ φορτηγὸν «Οκενφελζ» 6.659 τ. γκρός τού 1956 μετωνομάσθη «Σιλβερ Γκλόρου».

—Εἰς «Νάτη Κρέστ 1.» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Κάλπεξ Κέιπ Τάουν» 13.491 τόν. γκρός τού 1958.

—Τὸ φορτηγὸν «Μαίρη Κ.» 3.220 τόνοι γκρός τού 1949 μετωνομάσθη «Άλκυών».

—Εἰς «Αρης» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Κορμόρανος» 2.491 τόν. γκρός τού 1951.

#### ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. ΧΑΝΔΡΗΝ

Τὸ ‘Ελληνοαμερικανικὸν ‘Επιμελητήριον τῆς Νέας Υόρκης θὰ ἀπονείμῃ ειδικὴν τιμητικὴν διάκρισιν εἰς τὸν Πρόεδρον τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοτλιστῶν κ. Αντ. Χανδρῆν. ‘Η ἀπονομὴ τῆς διάκρισεως θὰ γίνη κατὰ τὴν διάρκειαν εἰδικῆς τελετῆς τὴν 7ην Απριλίου εἰς Νέαν Υόρκην.

#### Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΙΜΩΡΟΥΜΕΝΩΝ

‘Απεφασίσθη, κατόπιν προτάσεως τοῦ Y.E.N., ὅπως διατίθεται ἔτησίως ὑπὸ τοῦ N.A.T. ποσὸν 100.000 δρχ. διὰ τὴν δημιουργίαν μηχανογραφικοῦ συστήματος παρακολουθήσεων τῶν καταστάσεων τῶν τιμωρουμένων πειθαρχικῶν ναυτικῶν. Σχετικῶς διημερινίσθη ὅτι μὲ τὸ ἐφαρμοζόμενον σήμερον ἀρχέγονον σύστημα παρακολουθήσεως τῶν τιμωρουμένων ναυτικῶν ἀναγωριζόνται εἰς πολλὰς πειθαρχικές ὑπηρεσίαι ναυτικῶν οἱ ὅποιοι ἔχουν τιμωρηθῆ καὶ ἐργάζονται μὲ διαστήτηρια, ἐνώ πολλοὶ τιμωρηθέντες διαφεύγουν καὶ τὸ NAT δὲν εἰσπράπτει τὰ ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα. ‘Επίσης διημερινίσθη ὅτι, μὲ τὸ νέον σύστημα τὸ NAT θὰ εἰσπράττει τὰ ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα πρόστιμα καὶ θὰ ἔξυπναιτῇ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διότι δὲν θὰ δύνανται νὰ ναυτολογούνται οἱ τιμωρούμενοι πειθαρχικῶν ναυτικοί.

## 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

**ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ  
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
Κ. ΕΜΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ  
ΗΜΕΡΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

«Την 17 Μαρτίου 1958 ιδρύθηκε άπό τὸν ΟΗΕ ὁ Διεθνής Ναυτιλιακὸς Συμβούλευτικὸς Ὀργανισμός, ἔνας Ὀργανισμὸς μὲ εἰδικὴν ἀποστολὴν τὴν παρακολούθησιν τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδῳ.

Ἡ γενικὴ συνέλευσις τοῦ Ὀργανισμοῦ αὐτοῦ τοῦ IMKO, ὡς λέγεται, ἀπέφασισε ἐφέτος, μὲ τὴν συμπλήρωσιν 20 χρόνων ἀπὸ τῆς ιδρύσεως του, τὴν καθιέρωσιν παγκοσμίως τῆς 17ης Μαρτίου σὰν ημέρας τῆς Ναυτιλίας. Εἰδικώτερα ὁ ἑρετεινὸς πρώτος ἑορτασμὸς τῆς ημέρας αὐτῆς εἶναι ἀφιερωμένος στὴν ἀσφάλεια τῆς ναυτιλίας, στὴν πρόνοια καὶ τὴν ἑκπαίδευσιν τῶν ναυτικῶν.

Γιὰ τὴν Ἑλλάδα, ποὺ διαθέτει μία ἀπὸ τις μεγαλύτερες ναυτιλίες στὸν κόσμο ὅλη, ἡ καθιέρωσις τοῦ ἑορτασμοῦ μᾶς ἡμέρας, ἀφιερωμένης στὴν Ναυτιλία ἔχει δεχχωριστὴν σημασίαν. Τιμούμενες σήμερα τὴν Ναυτιλία, μία δραστηριότητα, στὴν ὥποια ἡ Ἑλλάδα ἔχει διατρέψει. Τὸ δαιμόνιον τοῦ "Ἑλλήνος ἑφοπλιστοῦ καὶ ἡ ναυτοσύνη τοῦ "Ἑλλήνος ναυτικοῦ καταρρόωσαν νά τετεράσουν τὰ σύνορα τῆς μικρῆς Ἑλλάδος καὶ νά φέρουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν σὲ ὅλες τὶς θάλασσες

καὶ τοὺς ὄκεανοὺς σὲ ὅλα τὰ λιμάνια τοῦ κόσμου.

Ἡ θαυμαστὴ προκοπὴ τῆς Ἑλλάδος στὸν τομέα αὐτὸν δικαιολογεῖ τὴν ὑπερηφάνειά μας μὲ τὰ δσα ἔχουν ἐπιτευχθῆ, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὰ θέματα τῆς ναυτιλίας. Ἡ Ἑλλὰς ὑπῆρξε ἀπὸ τὶς ἱδρυτικὲς χώρες τοῦ Διεθνούς Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ παρακολούθει τὸν Ὀργανισμὸν τούτον ἀπὸ τῆς ιδρύσεως του καὶ συνέβαλε καὶ συμβάλλει στὴν ἀνάπτυξιν του καὶ μὲ ζωτικὸν ἐνδιαφέρον καὶ ἀποφασιστικὰ ἐνισχύει τὴν δραστηριότητά του. Καὶ εἰναι σημαντικὴ ἡ συμβούλη τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς τὰ θέματα ποὺ ἐνδιαφέρουν τὴν ναυτιλία σὲ ὅλες τὶς ἐκδηλώσεις της.

Ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυτιπολίας, ἡ προστασία τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴν θάλασσα, ἡ πρόνοια καὶ ἡ ἐκπαίδευσις τῶν ναυτικῶν, ἀποτελοῦν στόχους τοῦ YEN γιὰ τὴν δελτίωσιν τῶν ὥποιων καὶ ὁ Διεθνής Ναυτιλιακὸς Ὀργανισμὸς καταθέλλει συνεχῆ προσπάθειαν ἔξυπνώσεως καὶ βελτιώσεως.

Μὲ τὴν εὐκαιρία τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς ημέρας τῆς Ναυτιλίας, ἀπευθύνων ἐνα τοῦ οντὸς πρωτεργάτες καὶ δημιουργοὺς τῆς πανάρχαιας αὐτῆς ἀνθρώπινης δραστηριότητος τῆς Ναυτιλίας καὶ ειδικώτερα στοὺς "Ἑλλήνας ναυτικούς, στοὺς ὥποις εὔχομαι κάθε ἐπιτυχία στὸ δύσκολο ἔργο τους καὶ καλὰ καὶ γαληνεμένα ταξείδια."

τὸν λήγαντα μῆνα, τελικῶς δὲ ἀπεφασίσθη:

- 1) Τὸ NAT θὰ περιορισθῇ εἰς τοποθετήσεις τῶν κεφαλαίων του εἰς τὸ έξωτερικὸν, ὅπου καὶ ὅπως ἡ Τραπέζη τῆς Ἑλλάδος ἐπενδύει τὰ ίδια αὐτῆς διαθέσιμα.
- 2) Αἱ ἐν λόγῳ τοποθετήσεις θὰ γίνωνται πάντοτε μέσω τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καὶ μὲ τὰς συμβουλάς της.
- 3) Θὰ γίνουν ἐνέργειαι διὰ νὰ παρασχεθῇ εἰς τὸ NAT ἡ εύχερια νὰ ἐπενδύῃ μέρος τῶν διαθέσιμων του εἰς χρυσόν, ἐφ' ὃσον τούτο ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας.
- 4) Θὰ γίνουν ἐνέργειαι διὰ νὰ προκληθῇ ἔξουσιοδότης τῆς Νομιματικῆς Ἐπιτροπῆς ὥστε Ἐπιτροπὴ ἐκ μελών τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT νὰ δύναται νὰ προδαΐη, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μέσω τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, εἰς ἐπιτρεπομένας ἐκ τοῦ νόμου ἐπενδύσεις, μακροπρόθεσμος ἢ μη, ἐντὸς ἐξ ἀρχῆς τιθεμένων ὑπὸ αὐτῆς πλαισίων καὶ ὅρων προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ ταχεῖα καὶ εὐέλικτος λειτουργία τοῦ ἀρμοδίου διὰ τὰς ἐπενδύσεις ὄργανου τοῦ NAT.

● **ΝΕΑ Π.Ε.Γ.Ο.Ν.**

Νέον παράρτημα τοῦ Οίκου Ναύτου (ΠΕ ΓΟΝ) θὰ ἀρχίσῃ τὴν λειτουργίαν του ἀπὸ τῆς Δευτέρας εἰς τὸν Κορυδαλλόν, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἡσφαλισμένων τῆς περιοχῆς. Τὸ παράρτημα ἔγκατεστάθη ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Βασ. Γεωργίου 6 τοῦ Κορυδαλλοῦ.

'Εξ ἀλλου, παράρτημα τοῦ Οίκου Ναύτου πρόκειται νὰ ιδρυθῇ εἰς 'Ελευσίνα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἡσφαλισμένων ποὺ κατοικοῦν εἰς 'Ελευσίνα, Μάνδρα, Μέγαρα, Βίλια, Ερυθράς, Μαγούλαν, Οινόην καὶ Νέαν Πέραμον.

● **ΜΕΤΕΦΕΡΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ**

Κατὰ προτροπὴν τῆς Δ.Ο.Μ. ἡ Βρετανικὴ "Ενωσις Ναυτών καὶ τὸ Συνδικάτον τῶν Λιμενεργατῶν ἡσκησε μπούκοτάς κατὰ τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Ολυμπικ Γκλόρι» 77.847 τὸν. d.w. τοῦ συγ-

**ΕΠΑΦΑΙ ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ο.Κ.**

Διὰ πρῶτην φορὰν ἑκπρόσωποι τοῦ Ἑλληνικοῦ ἑφοπλισμοῦ είχον ἀπ' εὐθείας διερευνητικάς ἐπαφὰς μετ' ἀρμοδίων παραγόντων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς εἰς Βρετανίας, ἐν σχέσει μὲ τὰς ναυτιλιακὰς ἔξελιξεις, αἵτινες διαγράφονται εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. Εἰς τὰς ἐπαφὰς μετείχον καὶ ἐκπρόσωποι τῶν "Υπουργείων Ναυτιλίας καὶ Συντονισμοῦ καὶ τὴν "Ενωσιν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν ἔξεπροσώπωσαν οἱ κ.κ. Μιχ. Δ. Χανδρῆς, Φωτιάδης καὶ Παν.

Ποναγιατόπουλος, ὡς δὲ ἀνεκοινώθη ὑπὸ τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας αἱ ἐπαφαί, αἱ ὥποιας ἔχαρκτηρίσθησον χρήσιμοι διὰ τὴν ἐλληνικὴν πλευράν, θὰ συνεχισθοῦν εἰς τὸ προσέχει μέλλον.

● **ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.**

Τὸ θέμα τῆς ἐπωαλεστέρας ἐπενδύσεως τῶν διαθέσιμων τοῦ NAT συνεζητήθη εἰς δύο ἐπανειλημμένας συνεδριάσεις τοῦ Δ.Σ. κατά

# SINGAPORE...

## ...for marine supplies

### ALL SHIPS SUPPLY & TRADING CO.

6, Kung Chong Road Singapore 3  
 Tel: 623445 633190 633648  
 Cables: ALLSHIPS  
 Telex: RS 24241 ALSHIPS

## ...for repairs

### SUN YEW ENGINEERING PTE LTD

25 Senang Crescent, Singapore 14  
 Tel: 4425477/8  
 Cables "SUNWORKS" Singapore  
 Telex: RS 23476 MSUPPLY  
 24 Hours Service Tel: 94865(4 lines)



κροτήματος 'Ωνάση. Τό μπούκοτάξ διήρκεσε έπι 9 ημέρες, αι δε διεισχθείσαι συνενοήσεις κατέληξαν εις τὴν ἀπόφασιν τῆς πλοιοκτητριας ἑταίριας ὅπως μεταφέρῃ τὸ πλοῖον ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν.

Τὸ προσωπικὸν τοῦ σκάφους ἀποτελεῖται ἀπὸ 'Ἑλληνας ἀξιωματικοὺς καὶ τὸ κατώτερον πλήρωμα ἀπὸ 'Ονδουριστῶν καὶ Φίλιππινέζους ναυτικούς, τῶν ὅποιων αἱ ἀποδοχαὶ εἰναι σύμφωνοι πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν μασθολόγιον. Ἐπιμένως, ἡ ἔνεργεια τῆς Δ.Ο.Μ. δὲν στρέφεται κατὰ τὸν χαμηλῶν μισθῶν, ἀλλὰ κατὰ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν. Διὰ τὸν λόγον μαλιστα αὐτὸν ἔθεωρσεν ὡς ἐπιτυχίαν τῆς τὴν ἔσαγγελθεῖσαν ἔγγραφὴν τοῦ πλοίου εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηοδόγια.

### ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ Β' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Λήγει τὴν 2αν 'Ιουνίου ἔ.ξ. ἡ προθεσμία δικαιολογητικῶν τῶν ὑποψηφίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου β' τάξεως 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποψηφίων θὰ γίνη τῇ 20ην 'Ιουνίου, ἐνῷ αἱ ἔξετασεις θὰ ἀρχίσουν τὴν 3ην 'Ιουλίου.

Ἐξ ἄλλου, τὴν 27ην Μαρτίου ἥρχισαν αἱ ἔξετασεις τῶν ὑποψηφίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Οἰκονομικοῦ Ἀξιού β' τάξεως 'Εμπορ. Ναυτικοῦ.

Τέλος, τὴν 30ην Μαρτίου ἥρχισαν αἱ ἔξετασεις τῶν ὑποψηφίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν πτυχίου κυβερνήτου τουριστικῶν θαλαμηγῶν.

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ

#### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τὸ κυκλοφορήσαν πρῶτον τεῦχος τοῦ 1978 δημοσιεύεται τὸ πρῶτον μέρος τῆς μελέτης τοῦ δικηγόρου κ. Σ. Βλαστοῦ «Πλαρσαράφες καὶ ἀποσθετικές προθεσμίες στὸ ίδιωτικὸ δίκαιο». Σημειώμενον ιδιαιτέρως τὴν γόνιμον προσπάθειαν ἀπλοποιήσεως τῆς νομικῆς γλώσσας.

Ἐκ τῆς νομολογίας δημοσιεύονται 22 ἀποφάσεις Ἑλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ θεμάτων θαλασσίας μεταφορᾶς, ναυτικῆς ἀργασίας, κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, πρακτορείας, κατασχέσεως κλπ. Δημοσιεύονται ἐπίσης ἀποφάσεις τοῦ Συμβούλου 'Επικρατείας καὶ τῶν Φορολογικῶν Δικαστηρίων ἐπὶ θεμάτων ναυτιλιακῆς φορολογίας, γνωμοδοτήσεις τοῦ Ν.Σ.Κ. περὶ ὀκτοπλοίας κλπ.

Διὰ τοῦ τεῦχους αὐτοῦ τὸ λαμπτὸν νομικὸν περιοδικὸν εἰσέρχεται εἰς τὸ δον ἐπὸς τῆς ἑκδόσεως του. Εἰς τὸν ἑκδότην καὶ διευθυντήν του, δικηγόρον κ. 'Ιάκ. Σέργην εὐχόμεθα νὰ συνεχίσῃ ἐπὶ πολλὰ - πολλὰ ἔτη τὴν πολύτιμον συμβολήν του εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν.

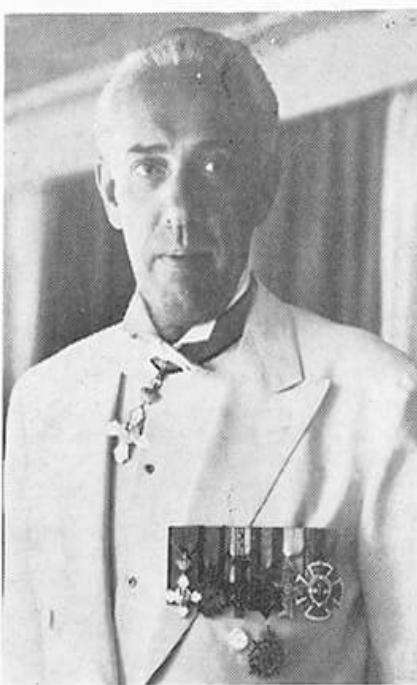
#### Ν. ΣΑΜΑΡΑ

#### «ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΟΥΣ»

Εἰς ἀνάτυπον ἐκ τῆς «Οἰκονομικῆς 'Επιθεωρήσεως» ἐκυδιόφορθεν ἡ ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον μελέτη τοῦ γνωστοῦ οἰκονομολόγου θαλασσίων μεταφορῶν κ. Ν. Σαμαρᾶ.

Εἰς τὴν μελέτην ἔρευναι τὸ δέμα τῶν κλοπῶν τῶν φορτίων εἰς τοὺς λιμένας καὶ ἔξετάζονται εἰδικώτερον πρῶτον μὲν οἱ παράγοντες, φυσικοὶ καὶ διοικητικοί, οἵτιες συμβάλλουν εἰς τὰς κλοπάς, καὶ δεύτερον τὰ διὰ τὴν πρόληψιν τῶν ἀναγκαῖα μέτρα. Περιστέρει ἀπαριθμοῦνται αἱ ἐκ τῆς ἀπωλείας φορτίων, ἀμεσοὶ καὶ ἔμμεσοι συνέπειαι, ἔρευνάται εἰδικότερον τὸ πρόβλημα τῶν ἐμποροκιβωτίων καὶ παρέχονται ἐν τέλει γενικαὶ ἀρχαὶ ασφαλείας τῶν ἀποθηκῶν λιμένος.

### ΕΚΕΙΝΟΙ ΠΟΥ ΦΕΥΓΟΥΝ



**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ**

Προώρως ἔξειμέτρησε τὸ ζῆγ τὸ Κωνσταντίνος Π. Γουλανδρῆς. Καλὸς καὶ ἀγαθὸς ἐν τῇ κυριολεξίᾳ, ἀφήγει τὰς καλυτέρας ἀναμνήσεις ἐνδεκατητικοῦ εὐπατρίδου. 'Αειμνηστος θὰ παραμείνῃ δέσσους εἰχον τὴν καλὴν τύχην νὰ τὸν γνωρίσσουν. Ἐπιτυχημένος ἐφοπλιστής, ἀγήκων εἰς τὸν ἀστερισμὸν τῆς Ὀράσιον — Ἀδελφῶν Π. Γουλανδρῆ — ἡ τέγισε πάντοτε τοὺς γκυτικοὺς ὡς συνεργάτας τοῦ καὶ ἔπραξε τὸ καλὸν ἀγὰ πᾶσαν περίστασιν. Δὲν παρέλειψεν εὐκαιρίαν νὰ διαδηλώσῃ τὰ αἰσθήματα τῆς ἀγάπης πρὸς τοὺς συναγθρώπους, πρὸς τὴν Πατρίδα καὶ τὴν Γενετεῖραν, τὴν "Αγδρον. Μακαρία θὰ παραμείνῃ ἡ μνήμη του.

Πρὸς τὴν δικαιογενεῖσαν Οἰκογένειαν τοῦ τιμημένου γεροῦ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἀπευθύνονται τὰ θεριά των συλλυπητήρια.

#### ΨΗΦΙΣΜΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣIS ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 14ης ΜΑΡΤΙΟΥ 1978

'Εν Πειραιεῖ καὶ ἐν τοῖς γραφείοις τῆς ἐν Πειραιεῖ ἔδρευσης ἀνωμάλου ἐταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ Α.Ε.» 'Ακτή Μιαούλη 65, σήμερον δεκάτην τετάρτην (14) Μαρτίου 1978 ἡμέραν Τρίτην καὶ ὥραν 11 π.μ. συνήλθονταν τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς ἐταιρείας τῆς προσκλήσεως τοῦ Προέδρου τοῦ Συμβουλίου καὶ εὐρεθέντος τοῦ Συμβουλίου ἐν διομελείᾳ, δ. κ. Πρόεδρος ἀνήγγειλε τὸ θιλιθερὸν ἀγγελματοῦ τοῦ ἐπισυμβάντος ἐν Γερμανίᾳ ἀδοκητοῦ θανάτου τοῦ,

#### ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

προσφιλεστάτου ἀδελφοῦ καὶ συνεργάτου τῶν τέκνων Πέτρου Ι. Γουλανδρῆ προτείνας ὅπως

ἀπονεμηθῶσι τῷ μεταστάντι αἱ προσήκουσαι τιμαί

#### ΨΗΦΙΣΜΑ

Ἐκφράζει τὴν ὁδύνην αὐτοῦ ἐπὶ τῇ ἀπωλείᾳ τοῦ ἀγαπητοῦ καὶ πολυτίμου συνεργάτου καὶ ἀποφασίζει :

"Οπως κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ του.

"Οπως ἀναρτηθῇ μεσίστιος ἡ σημαία ἐν τοῖς γραφείοις τῆς ἐταιρείας ἐπὶ τριήμερον, παραμείνωσι δὲ κλειστά τὰ γραφεῖα τῆς ἐταιρείας κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς κηδείας γενησομένης ἐν Λωζάνη 'Ελβετίας τῇ 16η Μαρτίου 1978.

"Οπως δοθῇ ἐκ μέρους τῆς ἐταιρείας χρηματικὸ ποσὸν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Προέδρου ὑπὲρ φιλανθρωπικῶν θεραμάτων ἐν 'Ανδρῳ.

"Ἀνατίθησιν εἰς τὸν κ. Πρόεδρον, ὅπως ἀντιγραφον τοῦ παρόντος ἐπιδώσῃ εἰς τὰς ἀξιοτίμους οἰκογενείας τοῦ θανόντος.

Τὸ παρὸν δημοσιευθήτω διὰ τοῦ Τύπου.

'Ο Πρόεδρος

Τὰ Μέλη

#### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν πληροφορηθὲν τὸν θάνατον τοῦ ἐπιλέκτου συναδέλφου καὶ μέλους τῆς ἡμετέρας 'Ενώσεως

#### ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

ἀποφασίζει ὅπως :

"Κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ τοῦ ἀκλιπόντος.

"Διατεθῇ ὑπὲρ ἀγοθοεργῶν σκοπῶν ποσὸν δρχ. 15.000.

"Ἐκφρασθῶσιν πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.

"Δημοσιευθῇ τὸ παρὸν διὰ τοῦ Τύπου.

'Ἐν 'Αθηναῖς τῇ 14(3)1978

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

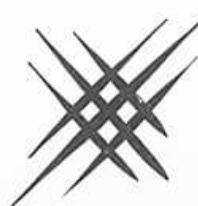
Τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν  
**ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ**

#### ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΠΗΤΤΕΡΣ

'Η Ναυτιλία ἔχοσεν ἔνα καλὸν φίλον, ἔνα πολύτιμον σύμβουλον, τὸν εἰς Νέαν 'Υδρκην δικούντοντα ἀπὸ μακροῦ τὴν δικηγορίαν συμπατριώτην μας Χρήστον Γ. Πηττέρες. Τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον τὸν ἀπησχόλει κυρίως καὶ αἱ σχέσεις του, αἱ στενώταται, μὲ τοὺς ιθύνοντας τραπεζικούς κύκλους τῆς Νέας 'Υδρκης κατὰ πολὺ συνέτεινον εἰς τὸ νάρα ἀκούεται τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ". 'Εγγώριζε πρόσωπα καὶ πράγματα. Εἰς τὰ ζητήματα κυρίως τῶν ἐταιρικῶν ὑπόθεσων τῆς Ναυτιλίας μας ἡ γνώμη τοῦ καλοῦ μας φίλου ἐκυριάρχει. Προώρως ἀπόδημησε εἰς Κύριον.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», συνδεόμενα μὲ τὸν ἀξέχαστον φίλον, συλλυπούνται θερμότατα τὴν ἀποφασισθεῖσαν οἰκογένειάν του.

'Η ταφὴ τοῦ νεκροῦ γενήσεται ἐν Κύπρῳ, ἐξ ἡς καὶ κατήγετο.





# Θαλάσσια άτυχήματα

## «AMOCO CADIZ»

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ «ΜΕΛΑΝΗ» ΠΑΛΙΡΡΟΙΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Η προσάραξης του γιγαντιαίου δεξαμενοπλοίου «AMOCO CADIZ» με φορτίον 220.000 τόνων αργού πετρελαίου, είς τάς άκτας της Βρετανίας, συνετράβαξεν, ως ήτο φυσικόν, τὴν παγκόσμιον Κοινήν Γνώμην, θεωρείται δέ ή μεγαλύτερα είς τὸ εἶδος της καταστροφής, δοθέντος ὅτι 170.000 τόνοι πετρελαίου ἔχειν θησανεί εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ρυπαίνουν ἀνεπανορθώτως τὰς γαλλικὰς ἄκτας τῆς Βρετανίας. Η ζωὴ καὶ ὁ βιοπορισμὸς χιλιάδων ἀλιέων κατεστράφησαν ἐπὶ τῆς «μελανῆς κηλίδος», ἥτις ἔκτεινεται εἰς ἑκατοντάδας χιλιομέτρων καὶ οὐδὲν ἀπό τὰ ληφθέντα μέτρα είναι δυνατόν νά ἀνακόψῃ τὸ καταστρεπτικὸν ἔργον τοῦ ἐκχυθέντος πετρελαίου.

Η γαλλικὴ Κυβέρνησις ἐπεστράτευσεν ἀπάσας τὰς δυνάμεις τῆς Ἀκτοφύλακῆς, ἐνῷ Εὐρωπαῖοι ἐμπειρογνόμονες καὶ εἰδικοὶ προσέτρεξαν εἰς τὸν τόπον τῆς καταστροφῆς. Ή κηλίς τοῦ πετρελαίου ἔχει ἔκτασιν 1.600 ἑως 2.000 τετραγωνικῶν χιλιομέτρων. Αἱ νῆσοι Μολαίν καὶ Οὔεσταν, καθὼς ἐπίσης καὶ ὁ προλιμὴν τῆς Βρέστης, δὲν ἔχουν εἰσέτι ρυπανθῆ ἀπό τὴν μαύρη παλίρροιαν. Ή μεγαλύτερα συμπύκνωσις ἀργού πετρελαίου πορετηρήθη μεταξὺ τῆς νήσου Μπάτζ καὶ Ροσκόφ. Ή χρήσις χημικῶν διαλυτικῶν τοῦ πετρελαίου εἰς τὰς ἄκτας ταύτας καθίσταται ἀδύνατος, λόγῳ τῶν κινδύνων οἵτινες παρουσιάζονται διὰ τὴν θαλασσίαν πανίδα καὶ χλωρίδα. Ή ἄλλου, η χρήσις πηκτικῶν ουσιῶν δὲν ητο ἐπιτρεπτή, διότι θὰ καθίσταται ἀδύνατον τὴν ἄντλησιν τοῦ ἐπιπλέοντος πετρελαίου.

Δέκα έξι σκάφη ἀπό τὸν Ναύσταθμον τῆς Βρέστης καὶ τοῦ Χερδούργου καὶ έξι βρετανικά ρυμουλκά, τὰ πλήρωμάτα τῶν ὅποιών κατέβαλλον ὑπερανθρώπους, προσπαθείσας, χρησιμοποιούντων ὅλη τὰ μέσα πρὸς ἀνακοπὴν τῆς πορείας τῆς κηλίδος. Βορειοδυτικὸν ἀνεμον, οἵτινες ἔπεινον μὲ ταχύτητα 40 κόμβων τὴν ὥραν, καθὼς ἐπίσης καὶ ὀγκόδηθ θαλάσσια κύματα, ἀπεκόλλησαν τὰ ὑπερκατασκευάσματα τοῦ τεραστίου δεξαμενοπλοίου. Όλοκληρον τὸ σκάφος κατεκραμάτισθη καὶ αἱ ἑστωτηρικαὶ δεξαμεναὶ διερράγησαν, μὲ συνέπειαν τὴν διαρροὴν τοῦ πετρελαίου εἰς τὴν θάλασσαν.

Περὶ τὸ τέλος τοῦ δευτέρου δεκατμέρου τοῦ Μαρτίου 170.000 τόν. πετρελαίου εἶχον διακρέεσται εἰς τὴν θάλασσαν, κατὰ δῆλωσιν τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς ἑταίριας, ἣτις διαχειρίζεται τὸ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοιον.

Αἱ γαλλικαὶ λιμενικαὶ Ἀρχαὶ εἶχον ὑπολογίσει κατ' ἄρχας, ὅτι μόλις 80.000 τόν. πετρελαίου εἶχον διασύγει ἐκ τῶν τριῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου, οἵτινες διερράγησαν. Ή ποσότης αὕτη ητο ισοδύναμος ἔκεινης, ἣτις ἐρρύπανε τὰς ἀγγλικὰς ἄκτας ὅπε της προσήραξε τὸ «Τόρρεϋ Κάνουν» τὸ 1967.

Ἐπὶ τοῦ «AMOCO CADIZ» εἶχον ἀνέλθει Διοικούγερμανοὶ καὶ Όλλανδοὶ εἰδικοί, οἵτινες ἡρεύνησαν τὸ ημιβυθισμένον σκάφος. Αἱ προξενηθεῖσαι ὑπὸ τῆς τρικυμίας ζημιάι είναι ἀνεπανορθωτοί.

Ἐργατικὸς βουλευτὴς ἔζητησεν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν νὰ συγκαλέσῃ διεθνῆ Διάσκεψιν διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας, διὰ τῆς ὅποιας θὰ καθίστατο ὑποχρεωτικὴ ἡ χρῆσις δύο ἔλικων. Ή αἴτησις τοῦ ἐργατικοῦ βουλευτοῦ ἐνισχύθη καὶ ὅπε τὸ συντηρητικὸν βουλευτήν, στοιχεῖος ὅπερας ἡ Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης, προσδιορίση, ἀνευ καθυστέρησας, ἡμερομηνίαν ἀπὸ τῆς ὅποιας τὰ γιγαντιαῖα δεξαμενόπλοια, ἄτινα πρωθυΐνηται διὰ μιᾶς Ἐλληνικῆς νὰ μὴ δύνανται νὰ πλησιάζουν εἰς τὰ ὕδατα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, διαφορετικά ἡ Μεγάλη Βρετανία δέον νὰ δράσῃ μονομερῶς, ὥστε νὰ ἀπαγορεύθῃ ἡ εἰσόδος εἰς τὰ βρετανικά ὕδατα τοιούτων σκαφῶν.

Ο Βρετανὸς Ὑπουργὸς Ἐμπορίου, Ναυτιλίας ὑπεσχέθη εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα.

Ἐξ ἄλλη πλευρᾶς καὶ ἔξ ὅνδματος τοῦ Συνδικάτου τῶν βρετανικῶν ναυτικῶν ὁ βουλευτὴς κ. Πρέσκοτ ἔζητησε τὴν σύγκλησιν Διασκέψεως τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας, διὰ τῆς ὅποιας εἰς τὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοία νὰ ἀπαγορεύεται η προσέγγιση εἰς τὰ εὐρωπαϊκά ὕδατα, ἐκτὸς ἔαν τὰ πληρώματά των ἀνταποκρίνωνται εἰς τοὺς κανόνας ναυτικῆς ίκανότητος, ὡς τοῦτο ἰσχύει καὶ διὰ τὰς παραδοσιακὰς Ναυτιλίας.

Διὰ τὸν κ. Πρέσκοτ δὲν ὑπάρχει ἀμφιδολία, ὅτι ἡ καταστροφὴ τοῦ «AMOCO CADIZ» ἡτο συνέπεια τοῦ γεγονότος, ὅτι τὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοία δὲν σέβονται τὰς διειθεῖς συμβάσεις.

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.τ.):** Απὸ Βανκούμβερ διὰ Κίναν μὲ 28.150 τόν. γεννημάτων, ἀνέφερε διαρροὴν εἰς τὰ κύτη φορτίου λόγῳ κακοκαιρίας τὴν 20ην Μαρτίου, ἐνῷ εὑρίσκετο εἰς ἀπόστασιν 900 μιλίων δυτικῶν τοῦ Πρίνς Ρούπερτ. Ο πλοιάρχος διέφερεν διὰ ἐπιστρέφει εἰς Πρίνς Ρούπερτ.

**ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΗΝΤΕΡ :** Τὴν 22αν Μαρτίου ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «Αιγαῖος Ληντέρ» προσήραξεν ἔξωθι τῆς Σουμάτρας, εἰς πλάτος 06.03'40''. Βόρειον καὶ μῆκος 95.06'40'' ἀνατολικόν. Ἐπανειλημέναι προσπάθειαι ἀνελκύσεως τοῦ ἀπέτευχον. Δύο ρυμουλκά ἔσπευσαν εἰς τὴν περιοχὴν πρὸς παροχὴν βοηθείας.

**ΑΝΝΑ :** Υπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξίδιου τοῦ εἰς τὸν Ατλαντικόν.

**ΑΡΓΥΛ :** Τὴν 10ην Μαρτίου ἐπρόδειτο νὰ ἀποπλέσῃ ἐκ Λίβερτον, ἀλλὰ καθυστέρησε λόγῳ ἐμπλοκῆς σχοινίου εἰς τὴν Ἐλλικά του. Τελικῶς ἀπέπλευσε τὴν 14ην διὰ Μάλτα.

**ΑΡΚΑΜΑΡΕ :** Τὴν νύκτα τῆς 22ας Μαρτίου ἀπέστη πυρκαϊάν, εἰς τὴν αἰθουσαν ἀσυρμάτου, ἥπιται ἔξηπλάθη εἰς δόλῳηρον τὸ σκάφος ἐντὸς δόλιγου. Ἐξεπέμφθη σῆμα κινδύνου εἰς πλάτος 43.50'' βόρειον καὶ μῆκος 08.45'' δυτικόν. Τὸ 28μελές πλήρωμα ἐκταίλειψε τὸ καιούμενον σκάφος, παραληφθὲν ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Εμπιράτ· Εστρές». Τὸ «Ἀρκαμάρες», διπερ μετέφερε φορτίου χαλιβώνων ράβδων (1.400 τόν.) ἀπὸ Καλαμάτα διὰ Λιβύην.

**ΔΩΡΟΘΕΟΣ Σ.Τ.:** Απὸ Ιταλίαν δι' Υεμένην, μὲ γενικὸν φορτίον, ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ ἐβυθίσθη ἔξωθι τῆς Κερκύρας τὴν 22αν Μαρτίου. Τὸ πλήρωμα διεσώθη ὑπὸ ρυμουλκού, διπερ προσετάθει νὰ ρυμουλήσῃ τὸ βυθισθὲν σκάφος εἰς ἀσφαλή λιμένα.

**ΕΛΕΝΗ Ρ. (ἀλιευτ.):** Τὴν 28ην Φεβρουαρίου ἀνέφερεν εἰς Ντακάρ ζημιάς εἰς τὴν γεννήτριαν. Ἐγένοντο ἐπισκευασί. Οι πλοιοκτήται ἐδήλωσαν ὅτι σκοπεύουν νὰ τοποθετήσουν νέαν βοηθητικὴν μηχανὴν ἐντὸς διμήνου.

**ΕΛΛΗ (π.):** Υπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ κατάστρωμα κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξίδιου τοῦ ἀπὸ Βόρειον Εύρωπην διὸτι «Ανατ. Μεσόγειον».

**ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.):** Αφιχθὲν εἰς Τζέντα τὴν 9ην Μαρτίου, ἀπὸ Ντάρ ές Σαλαμά, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν γεννήτριαν No. 2. Ἐκεῖθεν ἀπέπλευσε μετὰ 4ήμερον.

**ΘΕΟΦΟΡΟΣ :** Εις Μάρτιον την 20ήν Μαρτίου, άνέφερε ζημίας εις την γεωνήτριαν Νο. 2.

**ΙΚΤΙΝΟΣ :** Συνεκρούσθη μετά τού φρεατικού «Σαίν Τζόν», την 16ην Μαρτίου, έξωθι τών ακτών της Αγγλίας. Τὸ Ελληνικὸν σκάφος ύπεστη ζημίας εις τὰ ἐλάσματα ἔξωτερικῶν τοῦ μηχανοστασίου.

**ΚΑΛΛΙ! ΟΠΗ Λ.:** Προσήρεξε τὴν 7ην Μαρτίου, κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἀπὸ Χιούστον διὰ Βέντσπιλς. Τὴν 27ην Μαρτίου ἀφίχθη εἰς Ρόττερνταμ δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκεψά.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ :** Υπέστη ζημίας εἰς τὴν δοιθητικὴν μηχανὴν Νο. 3, τὴν 20ην Φεβρουαρίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Κέιπ Τάουν διὰ Λὰ Παλίς. Τὴν 15ην Μαρτίου τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς Μπιλμπάο ἐπισκευαζόμενον.

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ :** Ἀπὸ Πόρτλαντ (Βικ.) μὲ 21.000 τόν. φορτίου, προσήραξεν εἰς τὴν εῖσοδον τοῦ λιμένος Σαφάγκα τὴν 15ην Μαρτίου. Ἀνελκυσθέν τὴν 18ην τῇ δοηθείᾳ ρυμουλκοῦ καὶ μετ' ἐκφράτων 800 τόν. φορτίου, ἐπλευσεῖ εἰς τὴν προβλῆτα ἐκφράτωσεώς του. Δὲν παρετηρήθησαν σοθαραὶ ζημίαι.

**MATINA :** Ἀνελκύσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 10ης Μαρτίου μὲ τὴν δοηθείᾳ ρυμουλκῶν (ἰδὲ τεῦχος 1.3.73). Ἐπειθεώρηθη ὑπὸ δυτῶν οἱ ὄποιοι άνέφερον διὰ δὲν ὑπῆρχον ζημίαι εἰς τὸν πυθμένα.

**ΜΕΘΟΔΙΚ (λ.):** Ἀπὸ Κωνστάντζαν διὰ Πειραιᾶ ὑπὸ ἔρμα, κατὰ τὴν διέλευσιν τοῦ ἑκ τῶν στενῶν τοῦ Βοσπόρου προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος, λόγῳ ὅμιλχης, τὴν ὄποιαν κατέτρεψε. Μετὰ τὸ συμβάν τὸ «Μεθόδικ» ἡγκυροβόλησε καὶ ἀνέμενε ἀπόφασιν τῶν τοπικῶν Ἀρχῶν, αἵτινες ἀπηγγέρευσαν τὸν ἀπότολον του.

**MINEPVA :** Ἀπὸ Βρέμην διὰ Νότιον Αμερικῆν, προσήραξεν εἰς Φλώσιγκ τὴν 26ην Μαρτίου, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη αὐθημερόν καὶ ἡγκυροβόλησεν.

**ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ :** Προσήραξεν ἔξωθι τῆς Χοντέιντα τὴν ἐσπέραν τῆς 16ης Μαρτίου, ἀνελκυσθέν τὴν προίσαν τῆς ἐπομένης δι' ιδίων του μέσων. Ἡ μηχανὴ καὶ τὸ βαρούλκον ἀγκύρας ὑπέστησαν ζημίας κατὰ τὴν προσπάθειαν ἀνελκύσεως.

**ΝΑΧΟΣΤ ΤΖΑΜΠΟ :** Ἀπὸ Ακαμπτα δι' Ολλανδίαν μὲ 8.000 τόν. φωσφάτων, προσέκρουσεν ἐπὶ ύψολου εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὴν 19ην Μαρτίου καὶ ἐβυθίσθη κα-

τόπιν διαρροῆς ἐντὸς ήμιώρου. Τὸ πλήρωμα διεπεραώθη εἰς τὴν ξηράν σῶν.

**NIMOΣ :** Ἀπὸ Τζέντα διὰ Πόρτ Σουδάν μὲ φορτίου αὐτοκίνητων, προσήραξεν εἰς τὴν εῖσοδον τοῦ λιμένος προορισμοῦ του τὴν 22αν Μαρτίου. Τὴν μεθεπομένην τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ διεπεραιώθη εἰς τὴν ξηράν.

**ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ :** Τὴν 7ην Φεβρουαρίου συνεκρούσθη μετά ρυμουλκοῦ εἰς Μπαχρέν.

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ :** Ἐν πλῷ ἀπὸ Φλώσιγκ δι' Αύστραλιαν, κενόν, μέσφ Ακρωτηρίου, προσήραξεν ἐνωρὶ τὴν προίσαν τῆς 17ης Μαρτίου ἔξωθι τῶν νοτιοαφρικανικῶν ἀκτῶν, λόγῳ ὅμιλχης, ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ. Διαφροὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὴν πρωρίαν δεξιούμενην ζυγοσταθμίσεως καὶ τὰ κύτη Νο. 1 καὶ 2. Ἀργότερον ἔξεράγη πυρκαϊ εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πηλωματός του, ὅπερ μετεφέρθη εἰς τὴν ξηράν δι' ἐλικοπτέρου σῶν. Ὁ πλοιάρχος καὶ δύο ἀκόμη μέλη παρέμειναν εἰς τὸ πλοῖον, ἐξελθόντες ἀργότερον. Τὴν 20ην Μαρτίου, τὸ 35.545 τόν. γκρός μπάλκι κάρρωρες ἀπεκόπη εἰς δύο καὶ εἰς τὴν περιοχὴν διέρρευσαν τὰ καύσιμά του, προκαλέσαντα ἐλαφρὰν ρύπανσιν. Τὸ ἀπολεσθὲν σκάφος ἦτο ναυπηγήσεως τοῦ 1973 καὶ εἶχεν ἀσφαλισθῆθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας.

**ΠΑΠΠΗΣ Π.:** Ἀπὸ Τζέντα διὰ Σπαλάτου, ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 8ην Μαρτίου, κατόπιν προσκρούσεως ἐπὶ σημαντήρος εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. Τὴν 16ην Μαρτίου ἀπέπλευσεν ἀφοῦ παρεχωρῆθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας.

**ΠΡΩΤΟΝ (κ.):** Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος τὴν 9ην Μαρτίου εἰς Ντακάρ, ὑπόσταν ζημίας εἰς τὴν πρώραν.

**POMANTZA (π.):** Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Πειραιά, τὴν 23ην Μαρτίου, συνεκρούσθη μετά τοῦ ρυμουλκοῦ «Πλοειδῶν» (300 τόν. γκρός), ὅπερ ἐδύνθη. Ἐτερα δύο ρυμουλκά ὑπέστησαν ζημίας.

**ΣΑΡΜΠΟ :** Μὲ φορτίον 4.196 τόν. λιπαρού μέτων χύδην, ὑπέπλευσε τὴν δην Μαρτίου ἀπὸ Πασσαγκούνα διὰ Πουέρτο Κορτές. Τὴν προίσαν τῆς 10ης Μαρτίου προσήραξεν ἐπὶ ύφαλον εἰς ἀπόστασιν 20 μιλῶν ἀπὸ τὸ Μπέλιζε, ὑποτάν ἐκτεταμένον ρῆγμα εἰς τὸν πυθμένα καὶ διαρροήν. Ὑπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδζ'ς ἀνοικτοῦ τύπου μετά ρυμουλκοῦ διὰ τὴν διάσωσίν του. Ἐπανειλημμέναι προσ-

πάθειαι ἀνελκύσεώς του ἀπέτευχον, ἐνῷ ἡ κατάστασις ἐπεδεινούστο διστέμεραι. Τὴν 20ην Μαρτίου τὸ σκάφος ηρχισε νὰ διαλύεται λόγω σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς καὶ ἐγκατελεῖθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Θεωρεῖται δεδομένα διλκή ἀπώλεια.

**ΣΗ ΧΟΟΥΠ :** Ὅποτε τὸν διαρροήν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μάγχης, τὴν 16ην Μαρτίου, ἐξέπεμψε σῆμα ἐκτάκτου ἀνάγκης. Ἀργότερον ἀνεκοινώθη διὰ ἐρρυμουλκήθη εἰς Υμουνίτεν.

**ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΣΙΑ :** Ἐδεξαμενίσθη εἰς Σακάντη λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸν πυθμένα.

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ (π.):** Ἀπὸ Αμέριτον διὰ Νταμάμ, ἐμφορτού, προσήραξεν εἰς τὸ 62ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ τὴν 16ην Μαρτίου, ἀνελκυσθὲν τὴν ἐπομένην ὑπὸ ρυμουλκοῦ τῆς διώρυγος.

**ΣΤΕΛΙΟΣ (π.):** Ἀπὸ Μονόπολη διὰ Πόρτ Σουδάν, μὲ 1.500 τόν. τοιμέντου. Τὴν 12ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη εἰς Πόρτ Σαΐδ διὰ εύρισκετο ἐκεῖ ἀπὸ τῆς 28ης Φεβρουαρίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν προωτήριον μηχανήν.

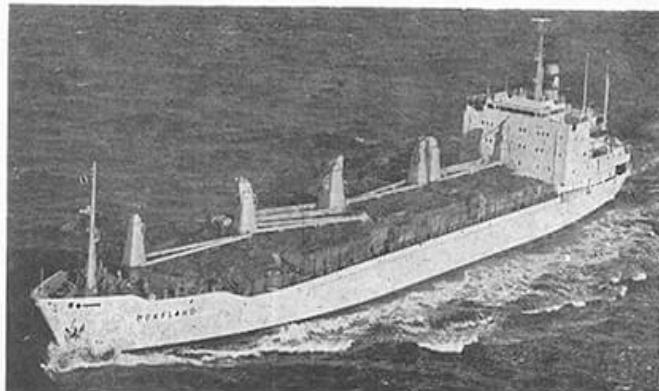
**ΣΤΕΛΛΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (κρουαζ.):** Λόγῳ πυρκαϊάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἡγκυροδόλησε τὴν 22αν Μαρτίου εἰς πλάτος 05.45' 30'' δόρειον καὶ μῆκος 53.01' 00'' δυτικόν. Τὸ πύρ ἔτεθη ὑπὸ ἐλεγχον καὶ κατεστάλη. Πλήρωμα καὶ ἐπιβάται σῶν. Τὴν ἐπογένητη ἀπέπλευσε διὰ Τρίνινταν δι' Ιδίων του μέσων. Τὸ σκάφος ἐξετέλει κρουαζίέρων ἀπὸ Σάν Χουάν (Πουέρτο Ρίκο) διὰ Βραζιλίαν καὶ Ἰταλίαν.

**ΣΤΟΛΑΤ ΑΡΓΟΜΠΑΙΗ (λ.):** Ἀπὸ Νέαν Όρεάνην διὰ Καράτσι, μὲ 18.000 τόν. φυτικῶν ἔλαιων, συνήντησε κακοκαιρίαν τὴν περίοδον ἀπὸ 7-21 Φεβρουαρίου καὶ τὴν 24ην τοῦ ίδιου μηνὸς ὃ πλοίαρχος ἀπεφάσισε νὰ καταφύγῃ εἰς Γένοβαν, διου ἐπειθεώρηθη καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί.

**ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ :** Τὴν 16ην Μαρτίου συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ Κρίστομπαλ μετά τοῦ κορεατικοῦ μπάλκι κάρρωρες «Πλάν Ντάϊναστο», ὑποτάν ζημίας καὶ διαρροήν εἰς τὰ κύτη Νο. 3 καὶ 4 δεξιά. Τὸ σκάφος μετέφερε 35.000 τόν. ἀλουμίνιας. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαί, αἱ ὄποιαι περιλαμβάνουν τὴν ἀντικατάστασιν 14 πλευρικῶν ἔλασμάτων καὶ 2 τοῦ καταστρώματος.

**ΤΗΘΥΣ :** Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος εἰς Ανάματα τὴν 9ην Μαρτίου. Τὴν 17ην

SOL  
Always at  
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4 21 111

Telex 212557

212558

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΣΑΡΤΕΡΕΣ

"Εντονος ή ζήτησις χωρητικότητος από τάξις έταιριας λάινερς. Ζήτησις διά τάξις Μεγάλας Λίμνας.

Σκάφος 23.000 τόν. τοῦ 1962, έπληρωθή δολ. 3.550 ήμερησ. διά κυκλικόν Λιμνών, μέτα παράδοσιν Μπάρρου (Νότ. Ούαλια).

Σκάφος 24.633 τόν. τοῦ 1967, δολ. 3.680 ήμερησίων, κυκλικόν Λιμνών μετά 'Απρίλιον, παράδοσις Κόντινεντ (οψίον δι' έξι μήνας).

Σκάφος 65.000 τόν. τοῦ 1976, δολ. 3.925 ήμερησ. διά κυκλικόν Πλέιτ, παράδοσις Κόντινεντ.

## Παράδοσις Ιαπωνίαν:

Ταξίδιον 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Βρετ. Κολομβίας δολ. 3.750 ήμερησ. (27.098 τόν. τοῦ 1976).

## Παράδοσις Απωνίαν:

Ταξίδιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, παράδοσις Φορμόζαν δολ. 3.520 ήμερησίων, 26.794 τόν. τοῦ 1975.

Ταξίδιον Κόντινεντ, παράδοσις Φιλιππίνας 12.845 τόν. τοῦ 1958, δολ. 1.900 ήμερησ.

Ταξίδιον Κόντινεντ, παράδοσις Σαγκάην, δολ. 3.500 ήμερησ. 28.751 τόν. τοῦ 1976.

Ταξίδιον κυκλικόν Ν. Ζηλανδίας - Αύστραλιας παράδοσις Κιντσιάγκ δολ. 3.850 ήμερησίων, πλέον 2.000 δολ. διερταΐμη μηνιαίως, 27.876 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, παράδοσις Κηλόγκ δολ. 3.800 ήμερησίων.

Παράδοσις Νότ. Αφρικήν: Ταξίδιον Κόλπων παράδοσις Ρίτσαρντς Μπατίν δολ. 3.850 ήμερησίων, πλέον 1.500 δολ. διερταΐμη μηνιαίως (σκάφος 34.443 τόν. τοῦ 1977).

Παράδοσις Ισπανικήν Μεσόγειον: Ταξίδιον άνατολ. άκτην Μεξικού, παράδοσις Βαλέντισιαν, δολ. 2.900 ήμερησίων, πλέον 1.500 δολ. υπερημερίας μηνιαίως, σκάφος 16.175 τόν. τοῦ 1962.

Παράδοσις Βόρ. Ισπανίαν: Ταξίδιον Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, σκάφος 17.900 τόν. τοῦ 1967, δολ. 3.950 ήμερησ.

Παράδοσις Πορτογαλίαν: Κυκλικόν Νοτ. Αμερικής, παράδοσις Λισσαδώνα, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ δολ. 1.70 τόν. τόνον, πλέον 1.500 δολ. υπερωρίας μηνιαίως, σκάφος 76.730 τόν., τοῦ 1977.

## Παράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ:

Σκάφος 23.070 τόν. τοῦ 1962, δολ. 3.550 ήμερησίων, παράδοσις Μπάρρου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

Σκάφος 68.514 τόν. τοῦ 1968, κυκλικόν Ν. Αμερικής, παράδοσις Ρόπερταμ, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν, δολ. 3.500 ήμερησ., πλέον 1.500 δολ. ήμερηργίας.

Ταξίδιον Ισπανίας, μέσω Πλέιτ, σκάφος 67.235 τόν. τοῦ 1972, δολ. 3.800 ήμερησ.

Ταξίδιον Βενεζουέλας, παράδοσις Ταϊπέ ή δε Μπάνια, δολ. 3.500 ήμερησίων, σκάφος 14.840 τόν., τοῦ 1977.

Ταξίδιον Ερυθράς, έπαναπαράδοσις Ερυθράν, παράδοσις Αμέρισαν, δολ. 2.800 ήμερησίων, σκάφος 8.000 τόν. τοῦ 1960.

Ταξίδιον Περσικού, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ, παράδοσις Φλάσσιγκ δολ. 4.350 ήμερησίων, σκάφος 34.079 τόν., τοῦ 1976.

Ταξίδιον Κολόμπο - Σιγκαπούρην ρέιντζ, παράδοσις Φλάσσιγκ, δολ. 4.350 ήμερησίων, σκάφος 25.416 τόν., τοῦ 1966.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὰ δημητριακὰ προβάλλονται ὡς τὰ μόνα φορτία κάποιας σταθερότητος εἰς τὰ γνωστά χαμηλά, πάντως, ἐπίπεδα τῆς ναυλαγορᾶς. Η Ρωσία καὶ η Κίνα συμβάλλουν εἰς τὴν σταθερότητα διὰ τῶν ναυλώσεων των, πολλοὶ τῶν ὅποιων δὲν ἀνακοινούνται.

"Ετοιμον τοννάζ ξένησφάλισες βελτιωμένον ναύλον κατὰ 25 σέντης διὰ μεγάλα σκάφη διὰ σιτηρᾶς ἀπὸ τὸ Κόλπον δι' Ολλανδίαν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπίσης κατὰ 25 σέντης ἔβελτιώθη ὡς ναύλος ἀπὸ τὸ Κόλπον (11 δολ. φίο διὰ 32.000 τόν.). Η αὐτή βελτιώσης ἐσημειώθη καὶ ἀπὸ τὸ Πλέιτ δι' Ιαπωνίαν. Αἱ Μεγάλαι Λίμναι ἀνοίγουν ἀπὸ τῆς 3ης Απριλίου καὶ η περὶ τὰς φορτώσεις εἰς αὐτῶν κίνησις καθίσταται ὄσημέραι ζωηρότερα.

Τὰ τάιμια τσάρτερες ἐπίσης εἰς τὰ γνωστά μισθώματα —εἴς τινας περιπτώσεις ύψηλότερα— διατηροῦν τὴν καλήν ζήτησιν χωρητικότητος διὰ ταξίδια Δυτ. Αφρικής, Νοτίου καὶ Ανατολ. Αφρικής καὶ Μέσης Ανατολής.

Γενικῶς ἡ ναυλαγορά ἐμφανίζει ύγιεστερόν περιστέρα —εἴς τινας περιπτώσεις ύψηλότερα— διατηροῦν τὴν καλήν ζήτησιν χωρητικότητος διὰ ταξίδια Δυτ. Αφρικής, Νοτίου καὶ Ανατολ. Αφρικής καὶ Μέσης Ανατολής.

Η κίνησις κατὰ τομεῖς διὰ τὸ β' δεκαπενθήμερον τοῦ Μαρτίου είχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Παρά τὰς διατηρουμένας δυσχερείας εἰς τὴν διὰ μέσου τῶν ποταμῶν διακίνησιν τῶν φορτίων, καλὴ ἐργασία ναυλώσεων ἐκλείσθη διὰ δημητριακά ἀπὸ τὸ Κόλπον. Διὰ τὴν Δανίαν (Μάρτιος - Απρίλιος) 14.000 τόν. ἐπληρώθησαν δολ. 13.75 (προηγουμένη ναύλωσης δολ. 11.10). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 30 χιλ. τόν. ἐγγυτέρας ήμερομηνίας δολ. 11. Διὰ τὴν Ολλανδίαν (Απριλ.) 55.000 τόν. δολ. 5.75 φίοι καὶ 75.000 τόν. δολ. 5.00 φίοι Απρίλιον. Αἴγυπτον 28.000 τόν. δολ. 17.50 φίοι καὶ Ινδονησίαν (Ιούλ.) 28.350 τόν. δολ. 17.24 μὲ 2.500 τόν. ἥλ. ἐκφορτ.

"Απὸ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ διὰ Ρωσικήν Βαλτικήν ἀρ. 35.000 τόν. δολ. 12.25 φίοι. Δανίαν 14.000 τόν. δολ. 13.00 φίοι καὶ Γένοβαν 17.000 τόν. δολ. 13.70 φίοι Απρίλιον.

"Απὸ Μεγάλας Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Αγίου Λαυρέντιουν διὰ Γάνδην - Αμβούργον ρέιντζ σύνολον 24.000 τόν. δολ. 6.25 καὶ 9.25 φίοι Απριλ. - Μάιον. "Απὸ Αγ. Λαυρέντιουν δι' Ολλανδίαν - Βέλγιον 54.000 τόν. δολ. 4.90, ώψιν Σήφορθ δολ. 5.50 φίο Απρ.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Πόρτο Καρτέ 120 χιλ. τόν. διὰ Γιουροπόρτ δολ. 2.35 φίο Απρ.

στη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας ἐν πλῷ τὴν 23-25 Φεβρουαρίου. Ἐτελέσθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ εἰς τὸν λιμένα ἀφίξεως του.

ΤΡΙΤΩΝ : 'Απὸ Ιταλίαν διὰ Κίελον, προσήγγισεν εἰς Χερδούργον τὴν 21ην Μαρτίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὸ πηδάλιον.

## ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Λισσαδώνα - 'Αμβούργον ρέιντζ 38.500 τόν. (δημητριακά) δολ. 421.000 καὶ ἀποκοπή φίοτ Απρίλιον. 'Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ τὴν Ιαπωνίαν 20.000 τ. δολ. 22.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἥλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ δυτικήν Ακτήν Μεξικού δολ. 21.50 20.000 τόν. μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἥλ. ἐκφόρτωσιν.

Ζάχαρις : 'Απὸ "Αγ. Δομίνικον διὰ τὸν Κόλπον 5.900 τόν. δολ. 6.90 φίοτ Μάρτ. 'Απὸ Τζώρτζιαν διὰ Σαιν Τζών καὶ Μόντρεαλ 7.300 τόν. δολ. 17.50 φίοτ Μάρτιον - Απρίλιον.

Γαιάνα : Μετὰ τὴν λήξιν τῆς ἀπεργίας αἱ φορτώσεις ἀποκατεστάθησαν. Η Ιαπωνία ἀναζητεῖ φορτία ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν καὶ τὸν Καναδάν.

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Δημητριακά : 'Απὸ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού διὰ τὴν Ιαπωνίαν 24.000 τόν. δολ. 9.05 φίοτ Μάρτιον. Διὰ Νότ. Κορέαν 21.000 τόν. δολ. 14 (5 ἡμέρ. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.200 ἥλ. ἐκφόρτωσιν.) Απρίλιον. 'Απὸ Βαϊκούσερη ἢ Πούγκετ Σάουντ δι' Ιαπωνίαν 12.842 τόν. δολ. 166.941 φίο Μάρτ. Ζάχαρις ἀπὸ Περσοῦ διὰ τὸ Κόλπον 12 χιλ. τόν. δολ. 12.35 φίο (1.500 τόν. ἥλ. ἐκφορτ.).

## ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

'Απὸ άνατολ. λιμένας διὰ Κίναν, τέλος Μαρτίου, 30.000 τόν. δολ. 13 μὲ 2.000 τόν. ἥλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Νότ. Αφρικήν δι' Ιαπωνίαν 14.000 τόν. δολ. 13 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 ἥλ. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Δυτ. Αφρικήν φωσφάτα Σάφι διὰ Κόλπον Μεξικού, 10.000 τόν. δολ. 8 φίο Μάρτ.

Σιδηρομετάλλευμα μεταξύ : 'Απὸ Αν-

νάνημπα διὰ Γάνδην 22.000 τόν. δολ. 3.50 φίο. 'Απὸ Σαγκούντο δι' Ολλανδίαν 50.000 τόν. δολ. 2.50 φίο, Μάρτ. - Απρίλ.

## ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

'Απὸ Κωνσταντζαν δι' Αϊγύπτου 14.500 τόν. δολ. 8.65 φίο Μάρτιον.

## KONTINENT

Κώκ ἀπὸ Νόρτενχαμ διὰ Βαλτιμόρην 30 χιλ. τόν. δολ. 5.75 φίο. Κριθή ἀπὸ τὸ Κόντινεντ δι' Αδριατικήν (Ιταλίαν) 10.500 τόν. δολ. 10.75 φίο Μάρτιον.

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

Ταξίδιον Μεσογείου, μὲ παράδοσιν Κόντινεντ, δολ. 3.950 ήμερησίως (σκάφος 22.240 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Κόλπου ἡ Ἀτλαντικοῦ, παράδοσις Κόντινεντ, δολ. 3.200 ήμερησίως (σκάφος 25.635 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον διὰ Ντακάρ - Ντουάλας ρέιντς, παράδοσις Μίντλεσμπρω, δολ. 4.150 περιλαμβανομένων διερταῖμ (σκάφος 14.938 τόν. τοῦ 1972).

Ταξίδιον Κέππ Τάουν - Μομπάζα ρέιντς, παράδοσις Γλασκώνη, λίρ. 1.950 ήμερησίως (14.850 τόν. τοῦ 1974).

Ταξίδιον κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις - ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 3.680 ήμερησίως, ὅψιδον ἔξι μῆνας (σκάφος 24.633 τόν. τοῦ 1967).

Ταξίδιον Καράτοι, μέσω Ούντεβάλας, παράδοσις Δανίαν, δολ. 3.875 ήμερησ., πλέον 2.000 δολ. διερταῖμ μηνιαῖς (39.465 τόν. τοῦ 1969).

Παράδ. Βόρ. 'Αμερικήν:

Ταξίδιον Γιβραλτάρ - Ἀμβούργον ρέιντς μέσω ἡ Ἀτλαντικοῦ ἡ Κόλπου δολ. 4.250 ήμερησίως πλέον 1.500 δολ. διερταῖμ μηνιαῖς (σκάφος 29.777 τόν. τοῦ 1972).

Κυκλικὸν Κόλπου, παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις, ἀνατολ. ἀκτὴ Μεξικοῦ, δολ. 3.950 ήμερησίως (σκάφος 40.445 τόν. τοῦ 1973).

Ταξίδιον εἰς Κοσταζακόδλος, παράδοσις Χιούστον, δολ. 3.700 ήμερησίως διὰ τὰς πρώτας 20 ήμέρας καὶ 4.500 δολ. διὰ τὸ ὑπόλοιπον (12.048 τόν. τοῦ 1975).

Παράδ. Νότ. 'Αμερικήν:

Ταξίδιον Γιβραλτάρ - Κόντινεντ, παράδοσις Ρεσίφε, δολ. 1.75 τὸν τόνον, πλέον 1.500 δολ. διερταῖμ (σκάφος 67.760 τόν. τοῦ 1971).

Παράδοσις Βόρ. Ειρηνικόν: Ταξίδιον Βενεζουέλας, παράδοσις ἀνατ. ἀκτὴ Μεξικοῦ, δολ. 2.950 ήμερησίως (σκάφος 15 χιλ. τόν.).

Περιόδος: 3-5 μῆνας, παράδοσις - ἐπαναπαράδοσις Κόλπου, δολ. 1.75 τὸν τόνον, ὅψιδον ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, δολ. 2 τὸν τόνον (σκάφος 63.200 τόν. τοῦ 1973).

3-5 μῆνας, παράδοσις Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Δυτ. Μεσόγειον, δολ. 3.450 ήμερησίως (σκάφος 20.420 τόν. τοῦ 1969).

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σπασμαδική πως ἡ ζήτησις χωρητικότητος. Ναῦλοι χαμηλοί. 'Από τὸν Περσικὸν μέρος φορτίου 240 χιλ. τόν. δι 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ἐπληρώθη W 19.075, ἐνῷ σκάφος 225 χιλ. τόν. διὰ τὴν 'Απω 'Ανατολήν ἐκλεισθεῖς τὰ W 20. Διὰ τὴν 'Απω 'Ανατολήν, ἐπίσης, 80.000 τόν., ἐπληρώθησαν W 42.5.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον δι 'ὑπεραπλανικὸν ταξίδιον 88.000 τόν. W 36.75. 'Επερον 76 χιλ. τόν., μέρος φορτίου W 42 διὰ τὴν ἀκτὴν ἡ Ἀτλαντικοῦ 'Ηνωμ. Πολιτειῶν. 'Επερον 105 χιλ. τόν., Μάρτιον, W 32.5 διὰ τὸν αὐτὸν προορισμόν.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν μέρος φορτίου 45.000 τόν. W 71.5. 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν, ἐπίσης, διὰ τὴν ἀκτὴν ἡ Ἀτλαντικοῦ 'Ηνωμ. Πολιτειῶν, μέρος φορτίου 36.000 τόν. W 95.

'Απὸ τὸν 'Ισημερινὸν διὰ τὸν Κόλπον 42 χιλ. τόν. W 82.5 Μάρτιον.

'Απὸ 'Αγγλίαν δι 'ἀκτὴν ἡ Ἀτλαντικοῦ 104 χιλ. τόν. W 32.5.

Τάχιμος τὸ σάρτερς: Σκάφος 255.518 τόν. τοῦ 1975, 35 σέντς ἔνα ἔτος. Σκάφος 18.974 τόν. τοῦ 1956, δολ. 4.80 ἔνα ἔτος. Σκάφος 20.810 τόν. τοῦ 1959, δολ. 5.75 ἔνα ἔτος, ὅψιδον δεύτερον δολ. 6.20 καὶ τρίτον δολ. 6.75. «Ἀτζίαν Ντόλφιν» 255.518 τόν., δι 'ἔν ἔτος, 4.35 δολ. τὸν τόνον.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΦΕΛΙΣΙΑ Β. (λιθ.): Μισσισιππῆν 25.000 τ. γεννημάτων Βαλέντιαν ἡ Σεδίλην \$ 9.95, φίο, μὲ 3.500 τὸν ἐκφόρτωσιν, Βαλέντιαν, 3.000 τ. Σεδίλην, Μάρτιον 10-22.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛΑ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 66.000 τόν. d.w. (3.230.000 κ.π.) γεννημάτων 'Ολλανδίαν \$ 5.07½, ὅψιδον Γουόρλντοκελ 15 σέντς ἔξτρα φίο, Μάρτιον 9-13.

ΑΣΣΙΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. σόγιας Πιουνκαλαύνιν \$ 16.50, φίο, μὲ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 17-25.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: Μπαλ Κοράμ 13.500-14.000 τ. σιτοῦ δυτ. ἀκτὴν 'Αγγλίας \$ 185.000 φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1-10.

ΚΡΙΟΣ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 28.000-29.500 τόν. γεννημάτων Χάιφαν \$ 13.75, φίο, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1-10.

### ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΚΟΥΑΤΑΣΡΑΜ (λιθ.): δψιδὸν ΑΚΟΥΑΦΑΙΤΗ (λιθ.): Οὐρὶ θεριότερον Σάν Λορέντζο \$ 22, ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5-20.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ: Δύο λιμένας ἀνα Rίθερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωμαν Μπουένσι 'Αδρες καὶ Μπάσια Μιτλάνκα 32.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν \$ 19, ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (λιθ.): Δύο λιμένας οὐδὶ θεριότερον Σάντα Φε μὲ συμπλήρωμαν Μπουένσι 'Άδρες 30.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν \$ 19, διὰ κάθε πρόσθετον λιμένα, πέραν τῶν τριῶν, ἐκφόρτεων 35 σέντς ἔξτρα ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 12-29.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΤΗ (λιθ.): "Η Ἐπερον οὐδὶ θεριότερον Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωμαν τόπ - δψφ 32.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν \$ 18.50 ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 12-29.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ: Δύο λιμένας Βραζίλας 13.000 τόν. παραγώγων γεννημάτων Κόντινεντ \$ 262.000, φίοτ, κατ' ἀπόκοπην, 'Απριλίου 3-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Ρίθερ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ \$ 21.50, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 20-26.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: Ρίθερ Πλέιτ 20.000 τόν. γεννημάτων δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ \$ 21.25, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1-10.

ΑΡΓ: Μισσισιππῆν 14.500 τόν. d.w. (862.000 κ.π.) γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 212.350 φίο, κατ' ἀπόκοπην μὲ 600 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 24 - 'Απριλίου 1.

ΚΥΡΙΑΚΗ: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 52.000 τ. γεννημάτων Ρότερνταν \$ 6, δύριν Βέλγιον \$ 6.15, γερμανικοῦ λιμένας Βορ. Θαλάσσης \$ 6.25;

ΜΟΣΧΑ-Δ.: Ρίθερ 'Αλέγκρε — Σάντος ρέιντς

11.000 τόν. χοινδραλεύρων δυτ. Μεσόγειον συμπληραμβανομένης Μάλτας \$ 11.50, φίο, μὲ 2.000/1.000 τ. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5-15.

### ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΛΙΚΗ: Βανκούμερ καὶ Πρίν Ρούπερ 17.500 τόν. γεννημάτων Χοκάντη \$ 14.25, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 16-23.

ΝΤΕΦΙΚ ΣΚΑΪ: Βανκούμερ 22.000 τόν. γεννημάτων Τίλμπουρι \$ 17.55, φίο, Μάρτιον 17-21.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΗ (κ.): Κορίντο 6.000 τόν. λιαρόπορος τρεῖς λιμένας Δανίας \$ 182.600 φίο, μὲ 1.200/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 20-21.

ΕΛΕΝΗ Μ.: Βανκούμερ 12.000 τόν. θειού ἀνταράκων, ἀκτὴν 'Ινδιας \$ 23.85, δψφόν δυτ. ἀκτὴν \$ 24.50, φίο μὲ 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 18-25.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Βανκούμερ ἡ Πούγκετ Σάουντ 12.842 τόν. d-w. (706.284 κ.π.) φορτίου γεννημάτων Καϊσίμα — Χαϊτάρε ρέιντς \$ 166.946 ἐνα λιμένα φορτώσεως, δύο λιμένας φορτάσεως πέραν τῶν τριῶν \$ 6.421 ἔξτρα, φίο, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 18-25.

ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ: "Η Ἐπερον άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 18.000 τόν. σίτου Πουσάν \$ 14, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσις, 'Απριλίου 20-30.

### ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΟΡΑΙΩΝ: 'Αναμάρα 22.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γάνην \$ 3.50, φίο, μὲ 6.000/15.000 τ. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 30 — 'Απριλίου 10.

### ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ: Ρουέν — Ρότερνταμ 12.000 τόν. ζαχάρεων εἰς σάκους Καζαπτλάνκαν ἡ Τανγκέρην \$ 16, φίο, μὲ 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Καζαπτλάνκαν, 500 τ. Τανγκέρην, Μάρτιον 17.

### ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΣΗ ΡΕΙΓΙΝΤΖΕΡ: Κωνσταντζαν 13.500-14.500 τόν. σίτου οἴνου Αλεξανδρειαν ἡ Πόρτ Σαιδ \$ 8.65, φίο, μὲ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 27-31.

### ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ: Ντώριταν 5.000 τ. διάθεταν ἀνθρακίτων εἰς Τσουρούμη, 3.000 τόν. εἰς Κάντλαν καὶ 5.200-5.400 τόν. εἰς κόνιν Κάντλαν, \$ 16, φίο, μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 10-16.

ΡΩ: 'Ακάμπαν 12.000 τόν. φωσφάτων δυτ. ἀκτὴν 'Ινδιας \$ 8.50, δψφόν διατολ. ἀκτὴν \$ 8.85, φίο, μὲ 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 15-25.

ΑΛΑΚΩΝ: Ντακάρ 14.000 τόν. λιπασμάτων δυτ. ἀκτὴν 'Ινδιας \$ 18, δψφόν διατολ. ἀκτὴν \$ 18.35, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 18-28.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣΣ: Σάφι 10.000 τόν. φωσφάτων ἀμέρ. λιμένας Κόλπου \$ 8, φίο, μὲ 1.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον 16-23.

ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ: Ντώριταν \$ 13, διὰ κάθε πρόσθετον λιμένας νοῖτου 'Ισπανίαν \$ 13, διὰ κάθε μηριανού πολιγράφου 25 σέντς διλιγάτερον, 2.000 τόν. γκρός φόρτωσις, 2.500 τόν. ἐλ. Εκφόρτωσις, 'Απριλίου 3-12.

### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: 15.100 τόν. d.w. (717.500 κ.π. 13½ μιλ. 19-20 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1962) \$ 3.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσις διαπλέοντας Σάουθεντ Μάρτιον 27-31, ἐπαναπαράδοσις νότιον/διατολικήν 'Αφρικήν, ουμπεριλαμβανομένου Μερικίου.

ΑΤΡΕΥΣ: 22.312 τόν. d.w. (14 μιλ. 27 τόν. φιοδελ διλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1974) \$ 3.625 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσις Γλασκώνης ἀμέσως, ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ταῖδια 3-5 μηνῶν, συμπεριλαμβανομένου Μεγ. Λιμνῶν.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ: 18.162 τόν. d.w. (823.000 κ.π. 15 μιλ. 26½ τόν. φιοδελ διλ καὶ 2 τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1967) \$ 4.100 ήμερησίως, παλέον \$ 1.500 λιμένας δι 'ὑπερωρίας, παράδοσις μετά τὴν διαχώρησιν τοῦ πιλότου εἰς Γιοχοχάνη, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ μεσω Αδραλίας καὶ Μπάρας.

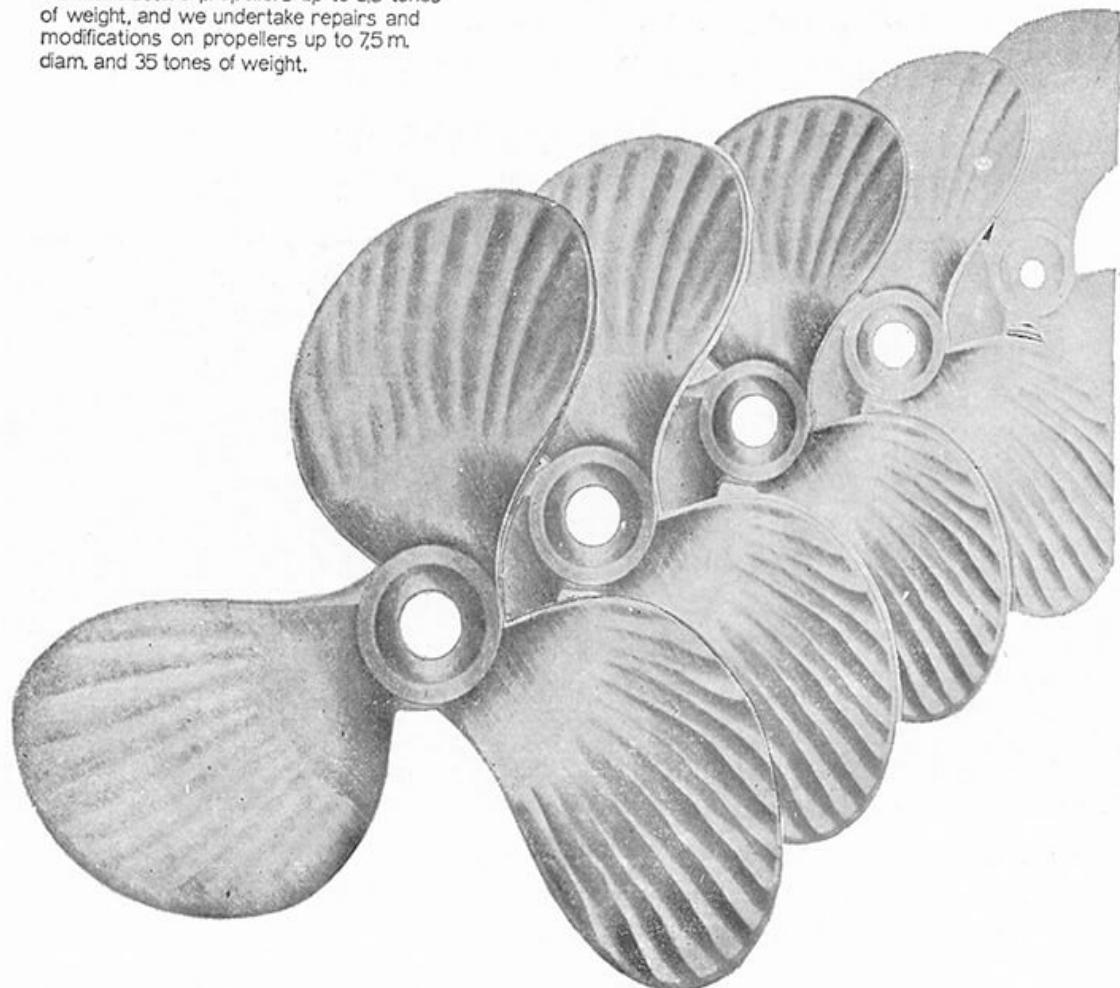
ΚΕΙΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ: 19.469 τόν. d.w. (823.284 κ.π. 14½-15 μιλ. 30 τόν. φιοδελ διλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1972) \$ 4.850 ήμερησίως, παλέον \$ 1.500 λιμένας δι 'ὑπερωρίας, παράδοσις 'Αμπερντην — Πούγκετ Σάουντ ρέιντς Μάρτιον 15-30, ἐπαναπαράδοσις 'Ισπανίαν νότιον Κορέαντες ρέιντς.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.): 13.030 τόν. d.w. (590.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 22 τόν. φιοδελ διλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ διλ τοῦ 1961) \$ 2.700 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων ὑπερωριῶν, παράδοσις τοῦ πιλότου εἰς πλοηγικὸν σταθμὸν Κασισιόν Μαρτίου 15-20 ἐπαναπαράδοσις μετά τὴν αναχώρη-



# 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.



ab



**LIPS\*NAFSI SA**  
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 - TELEX 21-2708 NFI GR

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

# Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

(Δ. = διαχώρισης — δ. = διήλθε — Ε. = έφθασης — δ. = δεξαιευόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ .....	60	6640	Ξ. Ρόπτερνταμ 15)3	ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ .....	74	12498	Ξ. Νιώρπαν 11)3
ΑΒΑΞ .....	62	11048	Δ. Γκουαγιάκιλ 15)3 διά Β. Κορέαν	ΑΙΓΑΙΣ ΑΥΡΙΚ .....	75	12498	Ξ. Ορλέανη 9)3
ΑΒΕΝΙΡ (δ.) .....	62	11098	Δ. Παναμά 16)3 διά Β. Κορέαν	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΪΤ .....	57	8160	Ξ. Σάντο Τόμας 5)1
ΑΓΑΘΩΝ .....	70	10008	Δ. 'Αιθέρπουλ 9)3 διά Λάγος	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ .....	74	12498	Ξ. Τσάλαν 15)3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	68	35477	Δ. Λιθέρπουλ 9)3	ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ .....	74	12498	Δ. Βανκούμπερ 10)3 διά Σιγκαπούρη
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	Δ. Φρημάντλ 27)2 διά Τζένταν	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ .....	77	12498	Δ. Κοραμάρ 14)3
ΑΓΑΠΗ II .....	53	1838	Ξ. υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9025	Δ. Παναμά 17)12 διά Κίνα
ΑΓΑΠΗ III .....	53	2962	Ξ. ωσθι Τρίπολιν Λιθένης 20)1	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ .....	58	8350	Ξ. Χόγκ Κόγκ 11)3
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ .....	64	14756	Ξ. Ντουμπάι 15)3	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕ-ΙΖ .....	72	11702	Ξ. ωσθι Βουλάνη 7)3
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) .....	59	15859	Δ. Ν. Υόρκη 22)2 διά Σ. Κρουά	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ-Ι-ΒΕΡΥ .....	71	15387	Δ. Παναμά 7)3
ΑΓΓΕΛΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9536	Ξ. Ντουμπάι 16)3	ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ .....	76	12498	Δ. Κ. Τάουν 26)2 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	11048	Δ. Σάδι 6)3	ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	Δ. Παναμά 26)2 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	Ξ. Χάιφα 11)3	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ .....	75	12498	Δ. Παναμά 6)3 διά Γκουαρά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	70	15387	Δ. Σάντος 27)2 διά Μπ. 'Αύρες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.) .....	69	90890	άργει εις Πειραιάς από 13)9	ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12450	Δ. Ν. Υόρκη 18)3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. .....	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΛΟΤ .....	77	9800	εις Μπιλμάριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	63	10200	Ξ. Μομπάσαν 10)3	ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ .....	69	9355	Δ. 'Αιτζέταν 18)2 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA .....	59	5728	άργει εις Χαλκίδα από 17)6	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑ-ΙΝΤ .....	70	9200	Ξ. Τακοράντι 28)1
ΑΓΓΗΝΩΡ .....	71	8721	Ξ. Βαλπαράζι 14)3	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ .....	76	12498	Δ. Μαρακάϊμπο 21)2 διά Ν. Υόρκη
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	12291	Ξ. Σούαμπα 3)3 διά Μορμουγκάο	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ. .....	63	21609	Ξ. Φρήρπορτ (Μπαχ.) 26)2
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	58	9364	Δ. Π. Σάδι 13)3	ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	15204	Δ. Χόγκ Κόγκ 11)3 διά Βανκούμπερ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	48	1545	Δ. Παναμά 16)3 διά Ειρηνικόν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΕ-ΥΛΑΡ .....	77	9800	εις Μπιλμάριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	Δ. Μπ. 'Αύρες 7)3 διά Ρασέννα	ΑΙΓΑΙΣ ΣΗΜΑΝ .....	78	9800	εις Μπιλμάριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΘΗΜΙΑ .....	52	4138	Δ. Βενετία 13)3 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΡ .....	71	11285	Ξ. Δάντοιχ 22)2 (έπισκ.)
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	63	11222	Ξ. Λουάντα 25)11	ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΜΙΚ .....	73	12498	Δ. Ν. Ορλέανη 15)2 διά Π. Βέσμε
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	54	8796	Δ. Ρεσίφε 25)2 διά 'Οδησσόν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9200	Ξ. Σεπτέντιον 9)3
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....	57	10332	Ξ. Πειραιάς 2)3	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟ-ΙΚ .....	71	11525	Δ. Λάγος 10)3
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	67	11610	Δ. Λεισόν 14)3	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ .....	67	21697	Δ. Μπ. 'Αύρες 25)2 διά 'Οδησσόν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	56	7837	Δ. Παναμά 16)3 διά Ειρηνικόν	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑΙ-ΦΟΥΝ .....	68	16702	Ξ. Τσιταγκόκ 11)3
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8309	Ξ. Βενετία 3)3	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ .....	74	12498	Δ. Σ. Νικολάς 8)3 Φιλαδέλφειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤ .....	70	9025	Δ. Χάρδρην 6)2 διά 'Αθάνα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.) .....	55	18398	άργει εις Πειραιάς από 28)4	ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙ-ΙΘ .....	69	9355	Δ. Κ. Τάουν 28)1
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	62	16565	Δ. 'Αμβούργον 2)2 διά Ροστόκ	ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ-ΙΜ .....	69	9240	Δ. Κτύκοτον 16)2 διά 'Αλγερίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	55	8562	Δ. Ν. Υόρκη 11)2 διά Λιούστον	ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΟΥΡΙ .....	61	13058	Δ. 'Αιτζέταν 25)2
ΑΓΓΙΟΣ Ν. .....	57	2144	Δ. Ντόρντρεχτ 24)1 διά Λιθένην	ΑΙΓΑΙΣ ΦΟΡΣ .....	57	8957	Ξ. Λουμπίτο 13)1
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	20451	άργει εις Πειραιά	ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ .....	69	9241	Δ. Μπάραν 11)3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	Δ. Τζένταν 17)1 διά Μπ. 'Αύρες	ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11285	Ξ. Ταλκοχούναν 1)3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	55	5783	Δ. Βαλπαράζι 24)2 διά Σαλέρνο	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ .....	66	20455	Ξ. Γιοκοχάμε 12)3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	47	2685	άργει εις Πειραιά	ΑΙΓΥΠΤΟΣ .....	45	3805	Δ. Κανόπολιν 1)3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	60	19797	Ξ. Βενετία 13)3	ΑΙΓΒΟΝ .....	66	14383	Δ. Ναγκόγια 27)2
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	Ξ. Σιγκαπούρην 6)3	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) .....	65	40043	Δ. Βαλτιμόρην 13)3 διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	3972	Ξ. Κοραμάρ 11)3	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α. .....	60	7563	Δ. Πειραιάς 2)3 διά Μερούνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. .....	67	3016	Δ. Αυστερνταν 27)3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 8)3	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	16000	Δ. Γκολαδέλφειαν 14)3 διά Λ. Πιέντρας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	70	15345	Δ. Σουεζ 9)3 διά Σιγκαπούρην	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ-ΙΝΤ .....	60	8368	Δ. Γκολαδέλφειαν 7)3 διά Βαλπαράζι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V .....	68	47472	Δ. Ρίτσαρδον Μπ. 19)1 διά Μόρπιτλ	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ .....	63	11502	Δ. Τερνόλεν 28)2 διά Ν. Ορλέανη
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ .....	62	9229	Ξ. Λουδίνον 14)3	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ .....	58	9292	Δ. Λουδίνον 17)3 διά Χούλ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	77	1573	Δ. Π. Σάδι 16)3	ΑΙΟΛΟΣ .....	71	9885	Ξ. Κωνόπολιν 12)3
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	47	2775	εις Πειραιά	ΑΙΟΛΟΣ .....	72	16313	Δ. Κ. Τάουν 12)3 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III .....	43	1845	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ .....	56	7712	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 8)3
ΑΓΓΚΟΥ .....	59	7291	Δ. Ρουέν 23)2 διά 'Αμβέρσαν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΓΚΡΕ-ΙΣ .....	56	6973	Δ. 'Αμβούργον 3)3 διά Λά Γκουαρά
ΑΓΓΛΑΟΣ .....	63	9154	υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΛΑΚ .....	59	2722	Δ. Πασασάλιν 7)3)77
ΑΓΓΗ (δ.) .....	57	21159	υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	58	8078	εις Ντάνιες από 20)1
ΑΓΓΗ .....	62	9951	Δ. Καράτσα 9)2 διά Περσικόν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΝΤΙΟΥΤΥ .....	56	10051	Ξ. Γκιζόν 2)3
ΑΓΓΡΑΜΠΕΑΝ .....	67	5113	Δ. Χάρηρν 11)3	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	60	12808	Ξ. Ταραγκόνα 22)2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) .....	66	32173	Δ. Φιλόδελφειαν 14)3 διά Σ. Κρουά	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΑΝ .....	66	3024	Δ. Ρουέν 17)2 διά Κοτονού
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ .....	58	4840	Ξ. Τζένταν 20)2	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ .....	65	22118	Δ. Τάμπα 23)2
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	10008	Δ. Γκουαγιάκιλ 24)2 διά Κόμπε	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΗ .....	65	3021	Δ. Μπ. 'Αύρες 27)2
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	63	1824	Δ. Καζαπάτλανκ 13)3 διά Β. Γαλλίαν	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΚΑ-Υ' .....	67	3020	Δ. 'Αμβέρσαν 11)3 Π. Χάρκουρτ
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	77	10459	Ξ. Π. Ελίζαμπετ 15)3	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ .....	63	12734	Ξ. Είλατ 7)3
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ .....	68	14873	Δ. Γιοκοχάμα 23)2 Τάκσανονθίλ	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΖΟΥ' .....	56	8674	Ξ. Ταματάθε 11)3
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ .....	67	6842	Δ. Χάρηρν 11)3 διά Κόρκ	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΡΑΣ .....	69	6364	Δ. Λάγος 8)3 διά Καλαμπάρ
ΑΔΩΝΙΣ .....	59	12048	Ξ. Γκούν 5)3	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ .....	65	10000	Δ. Ματαζάς 23)1
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....	58	9048	Ξ. Χαϊδρόγκ 6)5	ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝY .....	71	4998	Ξ. Βενετία 15)3
ΑΕΤΟΣ .....	57	3220	υπό παραλαβήν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ .....	68	3960	Δ. Ρότερνταν 2)3 διά Π. Ρίκο
ΑΕΤΟΣ .....	72	3069	Δ. Βενετία 14)3 διά Τζένταν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙ-ΟΝ .....	77	38484	Ξ. Νιούκαστλ 17)3 διά Ιαπωνίαν
ΑΕΤΟΣ .....	57	1734	Ξ. 'Αμβέρσαν 10)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	62	11063	Ξ. Ναγκόγια 24)2
ΑΖΑΛΕΑ .....	64	5931	Δ. Ούντεθαλά 21)2 διά Αλεξανδρίαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΚ .....	72	1352	Δ. Μπαχρέιν 13)3
ΑΗ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	63	3812	Ξ. Λαντόν 16)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ .....	67	32664	Ξ. Ελαύων 8)3 διά Φλωσιγκ
ΑΗΝΙΚΟΛΑΣ .....	54	1501	εις Δουνύκρην 7)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΦΩΝ .....	66	22362	Ξ. Λίδερπούλ 9)3
ΑΗΝΙΚΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	Δ. Μπρόνουμπούτε 28)2	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ' .....	66	22362	Ξ. Π. Σάδι 1)3 διά Κοραμάρ
ΑΗΝΙΚΟΥΡΗΣ .....	56	4999	Δ. Ρουέν 10)3 διά Λάγος	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ .....	65	18451	Ξ. Τζέντα 23)2
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	8915	Ξ. Εωσθι Καράτσα 16)3	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝY .....	59	2238	Ξ. Α. Πλάμας 11)2 διά Λάγος
ΑΘΑΝΑΣΙΑ (δ.) .....	58	16258	Δ. Ήσταχαμ 7)3 διά Π. Κουσλό	ΑΚΑΔΗΜΟΣ .....	72	13124	Ξ. Ν. Σουετιμπάντερ 17)3
ΑΘΕΝΕΣ ΓΟΥΑΙΔ .....	56	7719	Δ. Ρόπτερνταμ 19)2 διά Γουώρου	ΑΚΗΣ Σ .....	57	5705	Ξ. Βιρτούδων 3)2
ΑΘΕΝΕΣ ΝΤΑΙ .....	54	5596	Ξ. Ρόπτερντα 17)3 διά Κρουά	ΑΚΗΜΗ .....	77	16080	Ξ. Ρ. Γκράντε 23)2
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ .....	54	5062	Ξ. Δουλθίνον 13)3	ΑΚΜΩΝ .....	71	16050	Ξ. Λάγος 8)3
ΑΘΕΝΕΣ ΣΚΑ-Υ' .....	59	7115	Ξ. Κωνόπολιν 20)2 διά 'Οδησσόν	ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ .....	72	9856	Ξ. Λάρης 10)3 διά Λαττάκια
ΑΘΗΝΑΙ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ .....	68	16319	Ξ. Βανκούμπερ 14)3	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ .....	53	15276	Ξ. Ραθένα 24)2
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	4301	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 2)3	ΑΚΡΑ ΠΙΟΝ .....	57	2306	Ξ. Πειραιά 10)3 διά Λαττάκια
ΑΘΗΝΑΙ .....	53	3375	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 8)3	ΑΚΡΑ ΣΙΓΚΡΙ .....	61	5408	Ξ. Πειραιά 21)2 διά Βεγγαζήν
ΑΘΗΝΑΙ-ΙΣ .....	58	9414	Ξ. Μασέτο 28)1	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ .....	55	4356	Ξ. Συμόρην 1)3 διά Μπάρ
ΑΘΗΝΑΙ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.) .....	58	16695	Δ. Γιθαράταρ 10)3 διά Αλγούσταν	ΑΚΡΙΤΑΣ .....	71	9868	Ξ. Σπέτζια 16)3 διά Μάλταν
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑ-ΙΖΩΝ (δ.) .....	59	13551	Ξ. Χόγκ Κόγκ 10)3	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	72	13638	Ξ. Καλούμπια Ρ. 8)2 διά Κορέαν
ΑΘΗΝΙΚ (μ.) .....	67	48747	Ξ. Τής 2)2 διά Ν. Ορλέανη	ΑΚΤΑΙΑ .....	75		

ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15000	εἰς Ρ. 'Ιανέρο ύπό συμπλήρωσιν	ΑΝΝΑ Δ.	51	4788	Δ. Πειραιά 14/2 διά Μπουργκάς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .	44	7207	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20/7	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	Σ. Πάλμας 15/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. (δ.)	68	57732	Δ. Ρόπτερταν 17/3 διά Λίθερπουλ	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	Δ. Π. Κελάγκ 12/3 διά Βομβάην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. .	57	3153	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	Δ. 'Ελαϊνορ 9/3 διά Μπρέσικ
ΑΛΕΞΗΣ Γ. .	54	2488	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ Μ.	58	6617	Σ. 'Αμερίσιον 13/3
ΑΛΗΘΕΙΑ .	62	4991	ε. Μπέρια 5/3	ΑΝΝΑ Μ.	51	1952	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΩΔΑΤΑ .	74	23785	ε. Μτώρμπαν 4/3	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Α.	62	1559	δ. Π. Σάιδ 22/2 διά Ντόχα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. 'Αμβούργον 28/2 δι' ΗΠΑ	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ξ. Μαπούτο 11/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ .	55	3003	ά. Τενερίφην 4/2 διά Γουδρού	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22/8
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΪΤ .	62	9055	ά. Π. 'Αρένας 9/3 διά Βαλπαραΐζο	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	Δ. Σιγκαπούρην 13/3 διά Χοίνκαγκ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	δ. Σουέζ 6/3 διά Μπάρσαν	ΑΝΝΟΥΔΑ .	71	10006	Δ. Χάμπτον Ρ. 9/3 δι' Ιρλανδίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ά. Μπαχρέν 5/3	ΑΝΝΟΥΔΑ II	60	8509	Δ. Ιζιμπουτή 3/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	57	8192	ε. Πειραιά 12/3 (ἐπισκ.)	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Λ. 'Αντζελες 16/3 διά Ρόπτερντα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	ά. Ρουέν 11/3 διά Λάγος	ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ά. Ρουέν 22/2 διά Γουδρού
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΡΕΣ	58	8192	ε. Μτώρμπαν 12/3 δι' 'Ινδονησίαν	ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ.	60	8294	ά. 'Αιμέρσον 3/3	ΑΝΤΖΕΛΑ	69	2985	Δ. Μτώρμπαν 14/3 δι' 'Ιταλίαν
ΑΛΙΑΡΤΟΣ .	56	6020	ά. Κίγκοτον 10/3 δι' Αιγαυπτον	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΑΛΙΚΗ .	59	15012	δ. Παναμά 4/3	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. 'Αμερίσιον 3/3
ΑΛΙΚΗ I. Π.	53	8453	ά. Αμπιτζάν 24/2 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΜΠΚΖ	58	9585	ε. Ρόπτερντα 18/3
ΑΛΙΜΟΣ .	54	1960	ά. Γιοκοχάμα 12/3 διά Ναγκόγια	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ .	59	9584	ε. Καλκούτα 12/3
ΑΛΚΑΖΑΡ .	65	9683	ά. Λάγος 1/3 διά Βραζιλίαν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟ.			
ΑΛΚΑΙΟΣ .	75	10950	ά. Καρπάτοι 6/3 δι' Αδριατικίαν	ΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Λιοσαθώνα 1/2
ΑΛΚΟΡ .	57	1839	ά. Βρέμη 15/2 διά Κων/πολιν	ΑΝΤΖ. ΔΕ. ΓΚΡΕΙΤ .	70	3973	ά. Τσιθιαθέκια 6/3 δι' 'Αλγέριον
ΑΛΚΥΟΝΙΑ .	70	11826	ά. Μπάραν 15/3	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ .	66	15597	ά. Σ. Μάικελ'ς 4/3 Βαλτιμόρην
ΑΛΚΥΟΝΙΣ .	73	13631	ε. Ν. 'Υόρκη 15/3	ΑΝΤΙΓΟΝΗ .	76	23149	ά. Λ. 'Αντζελες 14/3
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει εἰς Πειραιά	ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ .	57	10741	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30/9
ΑΛΛΑΓΗΝ ΑΝΣ (δ.)	59	29626	ε. Σπέτζα 15/3	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ .	72	12110	ά. Π. ω. Πρίνς 6/3 διά Χάλιφας
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ά. 'Ισκεντερούν 4/3 διά Μερόνια	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .	63	13862	ά. Ρεοφε 19/2
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ .	62	1504	δ. Παναμά 12/3	ΑΝΤΜΙΡΑ Κ. .	57	7450	ά. Ματαντί 17/2 διά Λουάντα
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ .	62	1504	δ. Παναμά 8/3 δι' Ειρηνικόν	ΑΝΤΥ .	56	7689	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3/7)75
ΑΛΜΠΙΡΕΟ .	57	3817	ά. 'Υμουντεν 9/3 διά Πάτραν	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	70	2724	ά. Τέμα 18/1
ΑΛΜΠΙΣ .	55	5564	ά. 'Αλεξανδρείαν 15/3 δι' Ελλάδα	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	ε. Λιοσαθώνα 10/3
ΑΛΝΤΕΑ .	53	5963	ά. Πειραιά 7/3 διά Χαλκίδα	ΑΝΤΩΝΙΑ .	59	4502	ά. Π. Σάιδ 16/3
ΑΛΟΧΑ .	76	11275	ά. Ρόπτερντα 12/3	ΑΝΙΩΝΙΟΣ Κ. .	59	10199	ά. Μπουεναβεντούρα 28/2 Μπαλμπόκα
ΑΛΤΟΝΑ .	59	8786	ά. Βομβάν 20/2	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘ. .	61	10952	ά. Ν. 'Ορλεάνη 9/3 διά Πολωνίαν
ΑΛΥΣΙΔΑ .	64	10459	ά. Νταμάνι 11/3	ΑΝΤΩΝΥ .	64	18618	ά. Μορμουγκάδο 8/3 Κωνσταντίναν
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ .	73	3220	δ. Σουέζ 11/3 διά Τζένταν	ΑΟΥΡΕΙΑ .	56	6020	ά. Πόλη 26/2
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46277	ά. Βενετίαν 25/2 διά Μάλτα	ΑΟΥΡΓΙΚΑ .	67	2777	ε. 'Αστόντ 15/3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ .	77	9328	ά. Παράντ 12/3 δι' 'Αμερίσιον	ΑΟΥΡΟΡΑ .	77	5500	εἰς Π. 'Αλέγκρε ύπό συμπλήρωσιν
ΑΜΑΛΙΝΤΑ .	58	5214	εἰς Πειραιά 13/11	ΑΠΕΞ .	73	16397	ά. Φρομάντη 19/1 διά Κίνα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .	56	4693	ε. Μπαγιόν 4/3	ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	ά. Μπ. Μασάρ 19/2 δι' 'Αντεν
ΑΜΒΕΡΣΑ .	58	4231	ε. Ιψουόυτς 11/3	ΑΠΟΛΛΩΝ .	70	18662	ά. Μπάρι 17/2
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ .	60	4495	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 18/10)75	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	51	2331	δ. Γέραλτάρ 2/3 διά Λόριεντ
ΑΜΕΘΥΣΤ .	78	14000	εἰς Τοίτο ύπό συμπλήρωσιν	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	61	11127	ά. Ματά 24/1
ΑΜΙΑΛΛΑ .	72	13166	ε. Ν. 'Ορλέαν 13/3	ΑΠΟΛΑ. ΛΑΪΤ .	62	6929	ά. Λ. Πάλμας 11/3 διά Ντακάρ
ΑΜΙΝΟΝΑ (δ.)	59	13327	ά. Σάντος 7/3 διά Ρ. 'Ιανέρο	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ .	67	16210	άργει εἰς Ιτέαν
ΑΜΠΕΛΟΣ .	47	2191	ά. Πειραιά 3/2	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. .	59	8837	ά. Όλμπαν 1/3 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ .	55	3370	δ. Γέραλτάρ 4/3 δι' 'Ισκεντερούν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Ά. ΑΝΔΡΕΑΣ	72	19830	ά. Γιοκοχάμα 13/3
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ .	52	3653	ά. Ρόπτερντα 17/3 δι' 'Ιψουόυτς	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. .	61	6619	ά. 'Αλμέρια 26/2 διά Τόνιδα
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ .	57	8727	ά. 'Αιμέρσον 16/3 διά Ρόπτερντα	ΑΡΑΜΙΣ .	70	9868	ά. Κόμπη 10/3 διά Τζένταν
ΑΜΥΝΤΑΣ .	70	10006	ά. Μόζι 22/2 διά Μοζαμβίκην	ΑΡΑΜΟΝ .	48	5041	ά. Χαλκίδα 12/2
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ .	78	10200	ά. Κούρε ύπό συμπλήρωσιν	ΑΡΑΞΟΣ .	56	1965	ε. Τζιότζα 2/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ .	74	13633	ά. Κόμπη 22/2 διά Π. Καυτέλλο	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .	77	10003	ά. Μπιλιάρο 11/3 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ .	74	13348	ά. Φιλαδελφίαν 6/3	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	68	9938	ά. Συγκαπούρην 8/2 διά Β. Κορέαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΛΑΚ .	68	14000	εἰς Αϊό διό ύπό συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	61	13553	ά. Παναμά 11/3 διά Βαρκελώνην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΛΙΜΠΕΡΤ .	76	13633	ά. 'Αγ. Φραγκίσκου 16/3 Α. 'Αντζελες	ΑΡΓΟΥΡΙΔΗΣ .	59	9868	εἰς Σαλαίνα (ἐπισκ.)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ .	78	14000	εἰς Αϊό διό ύπό συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΥΡΩ .	59	8775	ε. Τεργεστην 10/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ .	71	9039	ά. Μασσαλίαν 17/2 δι' 'Αφρικήν	ΑΡΓΟΥ ΒΑΛΟΡ .	78	1579	ε. Βομβάν 10/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΣΣ .	74	13631	ά. Ντάρμπαν 16/3 δι' 'Ιαπωνίαν	ΑΡΓΟΥ ΓΚΛΟΡΥ .	77	1579	ά. Πειραιά 15/3 Γιουγκοσλαυταν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ .	76	13631	ά. Π. Σάτην 13/3	ΑΡΓΟΥ ΕΞΠΟΡΕΡ .	78	30800	εἰς Σακά ίδιο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ .	78	14000	εἰς Αϊό διό ύπό συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΥ ΓΕΩΝΗΡ .	76	1579	ε. Σακά ίδιο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΤΡΑΙΟΜΟ .	76	13631	ά. Νταμπιέρ 10/3 διά Τόκιο	ΑΡΓΟΥ ΣΠΙΡΙΤ .	76	1570	ά. Αιμέρσον 16/3 δι' 'Αλγερίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΛΤΕ .	78	14000	εἰς Αϊό διό ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΓΟΥ ΧΟΟΥΠ .	77	1570	ά. Πετερχεντ 11/3 δι' 'Αλγερίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .	74	13633	ά. Λ. 'Αντζελες 7/3 διά Μπαλμπόκα	ΑΡΕΤΗ .	73	13691	ε. Βιζακαπατάνη 23/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	ά. Ελαϊνορ 29/1 διά Γιθεράλταρ	ΑΡΕΤΗ Σ.	57	8559	ε. Πειραιά 7/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ .	73	13631	ά. Μελθώνην 10/2	ΑΡΕΤΗ Ζ.	62	9139	ε. Σάντος 4/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ .	76	13630	ά. Κολόμπια 13/3 Αδστραλίαν	ΑΡΗΣ .	70	9868	ε. Σεττένιον 17/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΝ .	74	13633	ά. Ναγκόγια 11/3	ΑΡΗΣ .	56	8046	ά. Χόγκ Κόγκ 20/2
ΑΝΑΜΑΡΙΑ .	55	8952	ά. Κων/πολιν 26/1 Μαύρην θάλασσαν	ΑΡΗΣ VI .	51	2491	εἰς Σαθόνια 13/3
ΑΝΑΙΑΣ .	76	8792	ά. "Αντεν 7/3	ΑΡΙΔΑΝΗ .	64	10086	ά. Βαλπαραΐον 16/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .	74	33003	ά. Παρανάγουα 23/2 διά Γαλλίαν	ΑΡΙΔΑΝΗ Δ.	69	9038	ε. Π. Καυτέλο 23/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .	59	7965	ά. Καζαπιλάνκα 8/3	ΑΡΙΔΑΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Σεβαθι Καράτοι 2/7/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ B .	66	23571	ά. Κολούμπια Ρ. 18/1 Περσικόν	ΑΡΙΔΑΝΗ ΠΑ .	59	7052	ε. Σεβαθι Βομβάνην 3/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II .	54	5571	εἰς Τέμα 29/6 (ἐπισκ.)	ΑΡΙΑΝΑ .	73	23134	ε. 'Αλεξανδρειαν 15/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V .	69	15868	ά. Θέσσαλον 26/2	ΑΡΙΕΑ .	57	5231	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 30/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ .	62	11503	ά. Βασιλέων 10/3	ΑΡΙΕΙΣ .	63	1089	ε. Καζαμπλάνκα 1/2 (ἐπισκ.)
ΑΝΑΙΟΛΗ (δ.) .	62	12800	ά. Γέραλταρ 4/3 διά Ραθέννα	ΑΡΙΕΤΤΑ .	65	19750	ά. Νασάμα 4/3
ΑΝΔΑΛΛΟΥΣΙΑ .	68	2626	ά. Κένιτρα 5/3 διά Καζαμπλάνκα	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	68	10009	ά. Ρόπτερντα 10/3 διά Σρι Λάνκα
ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΠΟΛΛΩΝ δ .	65	14048	ά. Μανιλά 14/3 διά Κασσιούδη	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	57	11374	ά. Πειραιά 22/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μκ.)	72	119505	ά. Χάργκ 25/2 διά Περσικόν	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΛΑΣ .	57	10348	ά. Κεμπεκ 21/2 δι' 'Αθάνα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μκ.)	72	119505	ά. Φιουμιτόνο 19/2 διά Περσικόν	ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	69	6452	ά. Μορμουγκάδο 8/3 δι' 'Ιράκ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ δ .	76	115461	ά. Τζεμπέλη Αταλ 27/2	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	69	10009	ά. Σουεζ 20/2 διά Μπ. Σαπούρο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Βιλελμαχόφεν 13/2 διά Μπ. Μασάρ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ .	44	4856	ά. Αιμόδρογον 8/3 δι' 'Αργεντινήν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜ .	73	32781	ά. Φός 16/3 διά Καμπαρ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ .	65	1409	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ δ .	70	105855	ά. Κάργκ 26/2	ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ .	65	10609	ά. Ν. 'Ορλέαν 27/2 δι' 'Αρούμπα
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Κάργκ 21/2 Ν. 'Ορλεάνη	ΑΡΙΨ .	61	12011	ά. Μπάραν 8/3
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Τζεμπέλη Σταρ 17/3 διά Κιουράσσο	ΑΡΚΑΔΙΑ .	54	8825	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14/12)76
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤ							

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Ρόπερνταμ 17)3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ	63	22798	ά. Ν. 'Ορλέανη' 1)3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. 'Άμερισαν 17)3 διά Κ. Τάουν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Βενετίαν 2)3 διά Ταυτικό
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	ά. Τέλμπι Μπ. 11)3 διά Κουντέρο
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-			
ΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Χούντ Π. 12)3 διά Μπωμόντ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	1923	ά. Κουβέτ 28)2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ά. Λ. Πάλμας 14)3
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Π. 'Ελίζαμπε 15)3 διά Ντώρμπαν
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	53	13415	άργει είς Πειραιά από 11)5)75
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	ά. Α. 'Αντζέλες 4)3 διά Ίντσον
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11123	ά. Λ. Πάλμας 7)3 διά Ρόπερνταμ
ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	άργει είς Πειραιά από 12)1
ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Μπάραν 11)3
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ά. Ματζάνας 26)2
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	είς θέσιν 07.21 Β - 12.05 Α 5)3
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13120	ύπο παραλαθήν
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Κόπτα 1)2 διά Νορκόπικ
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13766	ά. Ή. Χάρκουρτ 17)2
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33846	ά. Φιλαδέλφειαν 10)3 διά 'Αρούμπα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	ά. Μοντεβίδεο 6)3 διά Βιτόρια
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	Παραμπαρίμπο 26)2
ΑΣΤΡΟΝ	78	14000	είς Τοίτα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Κορούνα 4)3
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Λεμεσόν 14)3 διά Βηρυτόν
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Μάλτα 9)3 διά Βενετίαν
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	55	12345	ά. Πειραιά 12)2
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Τοίπα 10)3 διά Χιροσίμα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Νεάπολιν 3)3 διά Γιεραλτάρ
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	ά. Π. Σάδι 3)3 διά Μερόγειον
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. Σουέζ 29)1 διά Χοντέντα
ΑΤΑΝΤΙΔΑ	60	8070	ά. Μπρούνομπουτελ 7)3 διά 'Ισραήλ
ΑΤΑΝΤΙΚΗ ΗΓΚΑ	63	15977	ά. Ρόπερνταμ 11)3
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΕΡ-			
ΜΑΪΝΤ	54	16006	ά. Λειζέρες 24)2 διά Λονδίνον
ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16319	ά. Ν. 'Ορλέανη 3)3
ΑΤΑΝΤΙΚ			
ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. 'Άμοτερνταμ 8)3
ΑΤΑΛΑΝ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ δ.	68	100282	άργει είς Πειραιά από 16)5
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Μπρούνομπουτελ 4)3 διά ΗΠΑ
ΑΤΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4684	ά. Τενερίφην 8)3 διά Μπράουνθιλ
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Θέσουτα 22)2 διά 'Αλγέριον
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΑΝ	69	16291	ά. Λάγος 14)1
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	ά. Γιεραλτάρ 12)3 διά 'Οδησσον
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16320	ά. Βασιλιμόρην 17)3
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16323	ά. Βαλτιμόρην 15)3 διά Ρωσίαν
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Φιλαδέλφειαν 12)3 Κιουρασάο
ΑΤΑΝΤΙΚΑ	64	10292	ά. Σαντάντερ 27)2
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. 'Αγιαντέν 3)3 διά Κοτονού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ά. 'Αστοντ 9)3
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ά. Πειραιά 8)3
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Τήν 16)3
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7673	είς Πειραιά 3)11
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Γιοκοχάμα 12)3
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Π. Σάδι 4)3 διά Πειραιά
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Σπαλάτον 13)3
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Είλαν 28)2
ΑΥΡΑ	59	9360	ά. Τζένταν 9)2
ΑΥΡΑ	54	4023	ά. Μάλταν 17)3
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	10228	ά. Ντέρμπαν 13)3
ΑΥΤΑΛΕΑΦΟΣ	56	8136	ά. Μπρούνομπουτελ 5)3
ΑΦΟΡΟΣ	68	35477	ά. Σάνιος 5)3
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΓΙΟΛΕΤ	66	2979	ύπο παραλαθήν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡ	41	4879	ά. Λάγος 9)3 διά Γουαρού
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ·ΟΝ	58	8331	ά. Κωνπόλιν 13)3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19500	είς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3844	ά. Π. Σάδι 8)3 διά Γκάρστον
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	19312	ά. Σαντάντερ 3)2
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ά. 'Αλεξάνδρειαν 16)3
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Γιεραλτάρ 26)2 διά Τυνησίαν
ΑΧΙΔΛΕΥΣ	65	21506	ά. Παλέρμο 3)9 διά Σάροχ
ΑΧΙΔΛΕΥΣ	61	16486	ά. Γιεραλτάρ 27)2
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΛΜΑΣ	54	8347	ά. Μπαγκός 9)3 διά Νιγηρίαν
ΒΑΜΟΣ	60	3476	ά. Νιάκρο 8)2
ΒΑΡΛΗΣ Β. (δ.)	56	20022	ά. 'Αλεξάνδρειαν 15)3
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	ά. Πειραιά 15)3
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12368	ά. Μιτραράντος 12)3 διά Καναδά
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ά. Χούλ 9)3
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ά. Ρόπερνταμ 14)3 διά Λάγος
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Χάμπτον. P. 23) διά 'Αρούμπα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	ά. Μασαλίαν 1)3
ΒΑΣΙΛΩ	53	1325	ά. Τεργέστην 13)3
ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	ά. Λείδον 14)3
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Γκάλθεστον 6)3
ΒΕΕΣΤΑΡ	60	8368	ά. Π. Σάδι 4)3 διά Κολόμπο
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑ	59	3139	ά. Θέσουτα 28)2
ΒΕΩΣ	75	15981	ά. Π. Σάδι 16)3
ΒΕΝΗ	58	13871	ά. Σαδάνια 11)3 διά Χιούστον
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ·ΑΜΟΝΤ	64	1396	ά. Ντακάρ 27)2
ΒΕΡΓΟ (δ.)	72	57527	άργει είς Στυλίδα από 12)9
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓ-			
ΚΕΙΤ·ΤΟΡ	48	3930	ά. Κωνπόλιν 13)12
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Νταρμ 8)3
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	ά. Ρόπερνταμ 7)3 Μπράουνθιλ
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ.δ.	58	13186	άργει είς Πειραιά από 12)6)76
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ά. Α. 'Αρρούρ 8)3
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Γιεραλτάρ 11)3 διά Κ. Τάουν
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. Κ. Τάουν 15)3
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	15100	ά. Γιοκοχάμα 2)3 διά Σαφήλ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Σιγκαπούρην 18)11
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Κοινοπλάνα 11)3
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Χιουστον 30)1
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	ά. Δ. Ρομάνια 13)2 διά Π. Καμπέλο
ΒΙΤΑΓΟΥ·ΙΝΤ	56	8411	ά. Π. Χάρκουρτ 4)3 διά Λομέ
ΒΙΤΑΚΑΑΜ	57	9722	ά. Π. Σάδι 28)2
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Χάλιφας 4)2 διά 'Αθανά
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Ντουπάτι 14)3
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Ματζόύκα 10)3
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ά. Βαλτιμόρη 21)2 διά Ρωσίαν

ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Βαλπαραϊζ 9)3 διά Λίρκεν
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Γουστερδίκ 9)3
ΒΟΥΛΑ	58	8334	άργει είς Χαλκίδας από 2)10
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΡΩΝΤΗ (μ.)	64	33245	ά. Μπρεμερχάρεν 2)3 διά Βιτόρια
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ-			
ΒΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Σουέζ 27)2 'Ερυθράν θάλασσαν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Πειραιά 9)1
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	ά. Τσιταγκόκ 9)3
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. 'Αιμούργον 24)2 διά Φορταλέζα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32230	ά. Κόρπους Κριστί 7)3
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	ά. Όρλεανη 7)12)74
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ά. Χάιφα 2)3 διά 'Ασοντόν
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Κουβέτ 9)3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Σιγκαπούρην 23)2
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Πειραιά 17)3 διά Β. Κορέων
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	ά. Ντώρμπαν 22)2
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.			
ΓΕΩΡΓΙΔΗΣ	76	16037	ά. Κουνιάν 5)3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΩΝΤΑΣ	78	15900	είς Κουνιαματού δύο ώπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	είς Τσιτατέακια 10)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Λ. Πάλμας 9)3 διά Τενερίφην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Ρόπερνταμ 17)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Ν. Υόρκη 18)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Σιγκαπούρην 15)3
ΓΕΩΡΓΗΣ Β.			
ΓΕΩΡΓΙΔΗΣ	76	16037	ά. Κουνιάν 5)3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΩΝΤΑΣ	78	15900	είς Κουνιαματού δύο ώπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	είς Τσιτατέακια 10)3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΤΟΥΔΗΣ	61	23451	ά. Λεπάντος 9)3 διά Τενερίφην
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΙΑ	60	8106	ά. Σιράνη 12)2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΙΑΝ	61	1545	ά. Λαγός 15)3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΙΑΝ	60	9071	ά. Σουραμπάγια 16)2
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15456	ά. Λάγος 15)3 διά Κοτονού
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15457	ά. Φράσερμπουργκ 25)2 Θεσνίκη
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15458	ά. Λ. 'Ορλεάνη 6)3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15459	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)12
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15460	ά. Ντάρμπαν 13)3 διά Νταμάρ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15461	ά. Κωνπόλιν 1)3
ΓΕΩΡΓΗΣ ΣΩΦΟΣ	61	15462	ά. Λ. Σαπόδορ 8)2
ΓΕΩΡΟΣΚΑ·	74	20623	ά. Εβερετ 31)1 διά Γιοκοχάμας
ΓΕΩΡΟΣΠΙΡΙΓ	59	5009	ά. Ραβέννα 31)1 'Ελ Ταμπλάρο
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	11138	ά. Λάγος 9)3
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ·ΠΤΕΡ	57	8539	ά. Φιλαδέλφειαν 17)2 Ν. 'Ορλεάνη
ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	ά. Ρεσίφε 25)2
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	ά. Ρόπερνταμ 14)2 διά Χουέλθα
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Χάρτεπον 3)3
ΓΙΩΡΓΗΣ	57	5943	είς Χαλκίδα 16)10
ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	άργει είς Πειραιά από 3)8)77
ΓΚΑΛΑΣΤΕΡΝΤΥΚ	60	7222	ά. Σίρνες 18)3 διά 'Ακοζούτλα
ΓΚΑΙ·Υ. ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Μπ. 'Αλερς 7)3 διά Σρι Λάνκα
ΓΚΑΙΛΙΣΣΑ	66	12429	ά. Λάγος 13)3 διά Σάντος
ΓΚΑΙΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	άργει είς Τζοχρέ από 25)8)76
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	ά. Γιεραλτάρ 16)3 διά Π. Χάρκουρτ
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕ·ΠΤΕΡ	53	6000	ά. Γιεραλτάρ 16)3 διά Χούντα 14)3 Δουνκέρκην
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Γιεραλτάρ 14)3 διά Πειραιά
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8122	ά. Π. Σάδι 15)3 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ·ΠΤ	60	8150	ά. Π. Χάρκουρτ 4)2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ δ.	60	22944	ά. Βοστώ

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥ-			
ΚΑΗΤΟΣ	77	14530	ε. 'Ακαζούτλα 28)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	άργει είς Πειραιά διπό 24)1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13000	ά. Αμαγκασάκι 17)2 διά Λιμάνι
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΠΤ	72	12959	ά. Νταρμπαν 4)3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12959	ά. Γένοβα 2)3 διά Γιθεράταρ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Λίθερπουλ 6)3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	60	4284	ά. Μπ. "Άδρες 5)3 διά Κουθέτι
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Παναμάδ 6)3 οία Σαδόνα
ΓΚΟΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	14530	είς Σιμιζό διπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ε. Ν. 'Ορλέανη 2)3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Μπούοντ 16)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Βοστώνη 28)2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ε. Γκουσγιακίλ 13)3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Κων)πολιν 9)3 Μαύρην θάλασσαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡ-			
ΤΣΙΟΥΝ	77	13000	ά. Βανκούφερ 7)1 διά' Ινδίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΤ	77	14531	ά. Κ. Τάουν 15)3 διά Μπ. "Άδρες
ΓΚΟΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	75	13036	ά. Βανκούφερ 16)3
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	ά. Ν. 'Ορλέανη 13)3 διά' Ιαπωνίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	είς Πειραιά 14)7)77 (έπισκ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΙΕΡ	63	26940	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ά. Ν. 'Ορλέανη 16)3 διά Λισσαθώνα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	10008	δ. Κων)πολιν 23)2 Κωνσταντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	6415	ε. 'Ωλμπαν 11)3
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΙ	70	9916	ά. Λομπίτο 25)2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	δ. Σουέζ 27)1
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Μασαλία 15)3 διά Ρόπτερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	57	8644	ά. Βανκούφερ 16)2 διά Βομέδην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	ε. Γοιαντάκογκ 13)3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	63	15373	ά. Λείζες 13)3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ε. Φρομάντη 10)3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤΗΜ	62	15389	ά. Λ. "Αντζελες 16)3 διά Σάφι
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ε. Σουάμπα 12)3
ΓΚΡΕΙΣ	57	7768	ε. 'Αμδούργον 16)1
ΓΚΡΕΙΣ	58	8561	ε. Λάγος 11)2
ΓΚΡΕΙΣ Λ.	71	16306	ά. Χάμπτον Ρ.
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7251	ά. Χάρηρην 10)3 διά Ταμπίκο
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	103997	άργει είς Πειραιά 21)4)77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ε. Ν. 'Υρκην 15)3
ΓΟΜΑΣΑ	71	4731	ά. Ντακάρ 26)1 διά Μοσταγκάνεμ
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ε. Μπανάνα 28)2
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	δ. Σάδι 14)3
ΓΟΥΙΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	ά. 'Αμπιτάν 22)2 διά Ντουάλα
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ε. Π. 'Αυτερν 17)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΙΣ	75	19451	ά. Ν. 'Ορλέανη 7)3 διά' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ	72	19426	δ. Μόμπιλ 8)3
Γ. ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19261	ά. Αλμπερν 2)3 διά Γιοκαΐτοι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Τζένταν 1)2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19261	ε. Φιλαδέλφειαν 10)3
Γ. ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19261	ά. Τάμπα 3)3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ά. Αντζελες 16)3 διά Μπαλμπός
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ δ.	74	18305	ε. Π. Μπούκοι 11)3
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Ντακάρ 22)2 διά Π. Χάρκουρτ
Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ δ.	75	18265	ε. Ντακάρ 12)3
ΓΟΥΔΑΤΕΡ	54	4389	ε. Σάδι 15)3
ΓΟΥΔΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Αλγκεβίρας 3)3 διά Τενερίφην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	καράται 15)3 διά Κολόμπο
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Λίθερπουλ 17)3
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	δ. Ρόπτερνταμ 13)3 διά' 'Αλγκεθίρας
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Τσιότσα 22)2
ΔΑΦΝΗ Κ. (δ.)	70	15098	δ. Γιθεράταρ 16)3 Γκάλφ διά Λάτονς
ΔΕΦΟΙ	65	20964	ε. Ν. 'Ορλέανη 10)3
ΔΕΜΑΡΓ	64	9107	ε. Ημιντάνη 10)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	δ. Π. 'Αρενς 26)1 διά Μπ. 'Αμπάς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	άργει είς Πειραιά διπό 2)4)77
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Στεττίνον 24)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ε. Πειραιά 24)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Ν. 'Υρκην 11)3 διά' 'Αρούμπα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Παναμάδ 19)2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΑ	67	11659	ά. Γιοκοχάνα 10)3 Διπ. άκτη ΗΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	63	8877	δ. Σάδι 13)3 διά Τουρκία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	ε. Σουέζ 14)3
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	δ. Σουέζ 16)3 διά Μπ. Μασάρ
ΔΗΜΗΤΡΑ	64	3342	ά. Πάλμας 5)2 διά Γουώρου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Λομπίτο 11)1 διά Μοκαμέντες
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. Πειραιά 7)3 διά Λαύριον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Ν. 'Ορλέανη 11)
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Δάνταν 3)3 διά' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	δ. Π. Σάδι 17)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	56	1784	ε. Σαθόνα 27)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Βαλτιμόρην 11)3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.			
ΔΛΙΜΟΣ	71	10190	ε. Νταρμπαν 6)3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ά. 'Αμβέρον 28)2 διά Π. 'Ορντάς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ά. Λ. Πάλμας 26)2 διά Νακάλα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ε. Λάγος 10)2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Πίλον 4)2 διά' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	εξωθ. Κ. Ροσσέρο 16)3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	εξωθ. Ε. Εμιάνην 8)3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	51	2214	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ-			
ΚΟΣ	71	16226	ά. Λ. "Αντζελες 14)3 διά Μπαλμπός
ΔΗΜΟΣ	54	4486	ε. Πειραιά 16)3
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΝΗΣ	77	9437	ε. 'Εισονισμού 9)3
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΝΗΣ	60	8904	ε. Ούσαν 3)1
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	58	16277	ε. Κουν)πολιν 4)3
ΔΙΑΚΑΝ ΛΑΒ.	64	6275	άργει είς Πειραιά διπό 2)4)77
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	ε. Ντακάρ 26)9
ΔΙΑΚΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	77	6400	ά. Ν. 'Οσλεάνη 6)3
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ά. Πειραιά διπό συμπλήρωσιν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-			
ΡΑΣ (μ.)	72	42250	ε. Ν. 'Ορλέανη 22)2
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ε. Πειραιά 26)9
ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Ν. 'Οσλεάνη 6)3
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ά. Πειραιά 8)3 διά' Αμπερνταμ
ΔΙΔΩ	46	3851	ά. Λάγος 10)3
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ά. Νάρκις 14)3 διά' Ινδονησίαν
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ.	59	7801	ά. Τσιτιταβένκια 13)3 διά Λάγος
ΔΙΩΝΗ	54	1832	ε. Σέτε 25)2 διά Τύνδα
ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Πειραιά 8)3
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Τζένταν 15)1 διά Πειραιά
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Ρουέν 5)3 διά' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	άργει επαραστήσην
ΔΡΥΣ	63	22211	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)3
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. 'Αμβέρογον 14)3 διά' 'Αλγερίαν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)		54	11313 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΕΣ		58	8431 α. Σεύχελες 16)3 διά Τάγκα
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ		70	18662 α. Μορμουγκάδα 11)3 διά' Ιαπωνίαν
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ		78	16400 α. Κουνσάν 27)2 διά Πόλαγκ
ΔΩΡΙΚ ΦΑΕΙΜ		72	16398 α. 'Αμβέροας 8)3 διά' 'Ακαζούτλα
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.		53	1503 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΟΣ		56	9070 α. Σιγκαπούρη 25)2 διά Αφρικήν
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		58	9431 δ. Παναμάδ 2)2 διά Βιετνάμ
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.		60	24532 ε. Βλιμπιγκόν 16)3
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)		59	12652 έ. Τάν 10)3
ΕΒΙΑ		61	10029 δ. Π. Σαΐδ 2)3 διά Ρόπτερνταμ
ΕΒΙΣΤΑΡ		62	3505 ε. Πόρτ Σουδάν 8)3
ΕΒΜΑΡ		76	18396 ε. Οίζακα 8)3 διά Σαγκάνη
ΕΒΡΟΣ		62	29632 ε. Βαλτιμόρην 14)3
ΕΒΡΟΣ		63	15983 ε. Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΕΘΝΟΣ		77	16726 είς Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ		58	8005 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.		62	8425 ά. Ρεύνιδν 5)3 διά' 'Αγγληαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		56	10289 ύπο περαστήσην
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		63	8309 είς Σιγκαπούρην 6)3
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ		58	7053 ύπο παραστήσην
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ		54	7835 είς Καλκούτα 19)2
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ		66	29864 δ. Παναμάδ 17)3 διά Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		67	24698 α. Σεύδεν "Αιλ." 4)3 διά Χιούστον
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ		58	10153 ε. Λάγος 12)2 διά Αργούσταν
ΕΚΑΒΗ		56	1528 δρόγει είς Πειραιάδι μπότην 9)11
ΕΚΤΟΝ		62	11428 α. 'Ανκόνα 31)3 διά Αργούσταν
ΕΚΙΩΡ		70	15258 ε. Ράτσανόρα 1)3
ΕΑ ΙΝΚΑ		53	2007 είς Σάρπηνες 3)9
ΕΑΡΑΚΑΔΙΑ		58	5109 ε. Σαλιθαντρό 6)3
ΕΛΑΦΙ		68	19667 δ. Μπάχια Μπλάκα 11)2 Πολωνίαν
ΕΛΑΦΙΝΑ		62	14959 δ. Γιθεράταρ 15)3 διά Τερέστην
ΕΛΑΦΙΝΟΥΣ		62	14962 δ. Παναμάδ 31)1 διά Κόμματαν
ΕΛΑΓΓΙΑΝΝΗ		57	12791 δ. Άλγκεθίρας 13)3 διά Πάρκουρτ
ΕΛΕΙΑΣΤΡΙΑ VI		51	7264 δ. Λαγκάρον 11)2 διά Πάρκουρτ
ΕΛΕΙΑΣΤΡΙΑ VII (μ.)		55	16207 δ. Ρουέν 9)3 διά Πόρτ Σαΐδ
ΕΛΕΙΑΣΤΡΙΑ VIII		59	9237 ε. Σιγκαπούρην 20)2
ΕΛΕΙΑΣΤΡΙΑ		56	6834 ε. Σιγκαπούρην 20)2
ΕΛΕΑ Κ.		62	7885 ε. Ρόπτερνταμ 2)2 διά Λαττάκια
ΕΛΕΑ Μ.		58	5729 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Α.		45	3785 ά. Ρόπτερνταμ 15)3 διά Γκρέις
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)		58	12880 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Κ.		55	4084 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)		58	8985 είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Ι.		49	8494 ε. Καλλάδα 20)2 διά Τακόμα
ΕΛΕΝΙΑ		63	5289 ε. Καλλάδα 20)2 διά Τακόμα
ΕΛΕΝΙΔΑ		50	4675 ε. Καλλάδα 20)2 διά Τακόμα
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		48	1989 ε. Λαγκάρον 14)2 διά Σάπελε
ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ (δ.)		72	1994 ε. Καράται 11)3 διά Σάπελε
ΕΛΑΚΙΝΑ		57	6503 ε. Μομπάσον 17)3 διά Γουώρου
ΕΛΛΑΣ		56	4380 ε. Λονδίνον 12)3 διά Πειραιάδη
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ		70	18734 ε. Πειραιάδη 15)3 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΝΤΗΑΔΑ		72	8987 δ. Γιθεράταρ 16)3 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ		56	7510 δ. Κων)πολιν 1)3 διά Πειραιάδη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ		55	7298 ε. Χάμπτον 12)3 διά Σάπελε
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ		72	10327 ε. Κούριν 15)3 διά Ν. 'Υρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ		66	10704 ε. Κούριν 15)3 διά Ντάρμπαν 15)3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ·		62	7259 δ. Σουέζ 14)3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ		57	7063 ε. Κ. Τάουν 15)3 διά Ελλαζαμπεθ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΕΝΤΑΡ		59	9550 ε. Χάμπτον ρόδης 13)3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ		7	

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ά. Γκάλδεστον 28)2	ΘΩΜΑΣ Κ.	53	7353	δ. Σουέζ 25)1
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	ά. Κοραμάρ 11)3	ΙΑ	71	9426	ε. Κων(πολιν 11)3
ΕΣΠΕΡΟΣ ΙV	49	5289	δ. Σουέζ 23)1 δι' 'Υεμένην	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Κολούμπια ρίθερ 15)3
ΕΣΠΕΡΟΣ V	49	4448	άργυρις εἰς Χαλκίδα 20)10	ΙΑΠΕΤΟΣ (δ.)	55	10027	ύπο παραλαβήν
ΕΣΣΕΞ	57	4023	ά. Ιαπωνίκο 27)2 διά Χιόστον	ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Σάντερλαντ 7)3 διά Περσικόν
ΕΙΕΡΝΙΤΥ	55	9718	δ. Σουέζ 6)3	ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	ε. Μπομόντ 18)2
ΕΥΑ	59	11894	ά. Γλασκώδην 17)3 διά Σαγκούντο	ΙΖΑΜΠΕΙΤΑ	55	7470	ά. Μπάραρον 8)3
ΕΥΑ	73	3717	ε. Μπάραρον 10)3	ΙΖΟΜΠΕΙΑ	57	9746	ε. 'Ανταμπίγια 13)1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	ά. Π. όφ Σπαιήν 5)3 δι' ΗΠΑ	ΙΘΑΚΗ	68	9066	δ. Παναμά 11)3 δι' 'Ιράν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	ε. Σάουνεντ 'Άνκορ. 17)3	ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Κοραμάρ 11)3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. 'Αμερέραν 17)3	ΙΘΑΚΗ ΣΕΓΙΛΟΡ (δ.)	59	12575	ε. Ρόττερνταμ 16)3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	13195	ε. Φιλαδέλφειαν 14)3	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Σιγκαπούρην 6)2 διά Β. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	ά. Καράρα 23)1 διά Βηρυτόν	ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	α. Βρέμην 7)3 διά Μόντρεαλ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ε. Λάγος 26)12	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Χούλι 17)3
ΕΥΑΛΗ	59	12721	ά. Ρ. Γκράντε 20)2 διά Τρίπολιν	ΙΛΕΝΑ	76	16261	ε. Σάντα Φε 10)3
ΕΥΑΝΔΡΟΣ	43	5331	ά. *Ηοτζαμ 11)3 διά Κ. Τάουν	ΙΜΑΝΗΣΙΑ (δ.)	52	6333	ε. Τζακάρτα 3)3
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Π. 'Αρθουρ 14)2	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Τεμα 27)2
ΕΥΕΝΙΑ	67	9854	ε. Κ. Τάουν 16)2	ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	ε. Χάιφα 24)2
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	78	14800	εἰς 'Οσίμα όπο συμπλήρωσιν	ΙΝΤΕΓΡΙΤΥ	77	10710	ε. Σιγκαπούρη 15)3
ΕΥΕΝΙΑ Ν.	55	2971	ά. Λάς Παλλίς 27)2 δι' 'Οράν	ΙΝΩ	54	4339	δ. Κων(πολιν 3)3 διά Μ. Θάλασσαν
ΕΥΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Ρόττερνταμ 27)2	ΙΟΝ	63	7832	ε. Σουέζ 10)3
ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ά. Δουκένκρην 10)3 διά Βηρυτόν	ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	6. 65	30516	ε. Λειτ Τσάρς 26)2
ΕΥΑΗΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	14100	εἰς Τοίτα όπο συμπλήρωσιν	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ	58	5769	ά. Θέουτα 7)3 διά Χάθρην
ΕΥΔΟΚΙΑ	56	7209	ά. Λάγος 12)3 διά Ρεάφε	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	8.	22531	ε. Μποναρί 2)3
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Πόρτλαντ Με. 8)1 διά Γιβραλτάρ
ΕΥΛΑΙΠΙΣ	51	4177	δ. Μπρουνουμπούτελ 8)3 Καζαμπλάνκα	ΙΟΥΛΙΕΙΑ	65	8364	δ. Γιβραλτάρ 16)3 διά Σάντος
ΕΥΗ Α.	67	14800	ά. Θέουτα 13)2	ΙΡΑΝΤΑ	57	4892	ε. 'Αντόνιο 17)3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	δ. Γιοκοχάμα 7)3 διά Χακάτα	ΙΡΙΣ	59	8479	ε. Γούνια 14)3 δι' 'Οράν
ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	ε. Πειραιά 2)3	ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Κ. Τάουν 7)3 διά Μπ. "Αύρες
ΕΥΘΥΗΣ	73	10000	ε. Ναγκόγια	ΙΡΙΣ	55	5117	ε. Χοντέιντα 22)2
ΕΥΜΑΡ	57	8677	δ. Γιβραλτάρ 9)3 διά Χάμπτον Ρ.	ΙΠΑΝΙΑ	72	4999	ά. Ν. 'Ορλεάνη 11)3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Σουέζ 10)3 διά Κίνα	ΙΧΘΥΕΣ	77	19166	ά. Βαλτιμόρην 11)3 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΕΥΕΝΙΟΣ	50	4734	ε. Μπάραρον 5)3	ΙΩ	58	7230	δ. Σουέζ 2)2 διά Ντάρ ές Σαλάμ
ΕΥΠΟΙΟΙΑ	68	16004	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 13)3	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22671	ε. Ν. 'Υόρκη 28)2 δι' 'Αρούμπα
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	ε. Μπ. Σαπούρη 14)2	ΙΩΑΝΝΑ Π.	56	12230	άργει εἰς Πειραιά διπό 21)4)75
ΕΥΤΕΡΗΝΗ	55	7798	ε. Ριγκάν 9)3 διά Τσιότζια	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ά. Γκήλογκ 25)2 διά Καλλάο
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10347	ε. Σ. Τζών 4)3	ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	59	3162	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Καράστα 14)3 δι' 'Αφρικήν	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	8564	ε. Ριγκάνα 23)2 διά Καρθαγένην
ΕΦΗ	58	2555	εἰς θέουν 37.24 Β. - 12.46 Α. 26)11	ΩΑΝΗΣΗΣ ΑΙΓΑΙΟΥ			
ΕΦΦΗ	55	5008	ε. Σιγκαπούρην 7)3	ΚΟΥΙΣΗΣ (δ.)	64	39051	ε. Βοστώνη 17)2
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	ά. Μπούλεν Μπ. 22)2 Α. Τσάρλες	ΩΑΝΗΣΗΣ Δ.	52	1454	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΝΕΙ	56	4529	δ. Πειραιά 15)3 διά Λάριμνα	ΩΑΝΗΣΗΣ Δ.	52	1454	ε. Θέουτα 11)3 δι' ΗΠΑ
ΖΑΝΗΣΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30154	ά. Αμερέρνταμ 5)3 διά Κή Σουέζ	ΩΑΝΗΣΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16326	ε. Ήρακλείου 14)3
ΖΑΡΑΙΟΥΣΣΙΑΣ	61	10965	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7)3	ΩΑΝΗΣΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ά. Ν. 'Ορλεάνη 14)3
ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΤΣΙΡΑΗΣ δ.	65	31768	ά. Ν. 'Υόρκη 8)3 δι' 'Αρούμπα	ΩΑΝΗΣΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Χάιφα 13)3
ΖΕΑ	60	3324	δ. Π. Σάιδ 8)3 διά Μεσόγειον	ΙΩΝ	71	11506	ε. Αμπου Ντάμπι 14)3
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	ε. Ω Πρίνς 8)3	ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	άργει εἰς Πειραιά διπό 17)7)74
ΖΕΑ ΣΚΑΪ'	58	4169	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 8)3	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Μπούνιπουρο 9)3
ΖΕΤΑ Μ.	67	8168	όπο παραλαβήν	Κ. ΧΑΙΖΗΝΙΑΙΕΡΑΣ	69	30695	δ. Παναμά 17)3
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Ρ. 'Ιανέριο 28)1	ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Ρόττερνταμ 2)3 διά Μπετζάια
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16300	ά. Αμέρεραν 18)3 διά Βόλον	ΚΑΒΑΛΕΑΡ	66	4478	ύπο παραλαβήν
ΖΗΗΝΩ	68	9982	ε. Μαρκίον 3)3	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	ά. Καζαμπλάνκα 1)3
ΖΙΝΙ	76	11366	ε. Κων(πολιν 25)2 Κωνστάντζαν	ΚΑΒΟ ΒΥΕΙΑΝΝΟΣ	60	22780	άργει εἰς Ίτεάν από 8)5)75
ΖΙΡΙΑ	71	4771	ε. Ν. Γουεστμίνστερ 24)2	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	10175	ύπο παραλαβήν
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	ε. Πειραιά 15)12	ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	57	13268	άργει εἰς Ίτεάν από 11)5)75
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ά. Αντζέλες 19)2 Γιοκοχάμα	ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	ά. Σαΐδ 14)3 διά Μεσόγειον
ΖΩΗ Γ.	39	1266	δ. Π. Σάιδ 23)2	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	δ. Παναμά 14)2 διά Γιβραλτάρ
ΖΩΗ Γ.	57	3828	ε. Ντ. ές Σαλάμ 7)3 διά Λορμπίτο	ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	58	10463	δ. Κων(πολιν 6)3
ΗΒΗ	70	2867	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	51696	άργει εἰς Πειραιά διπό 7)6)77
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Π. Σάιδ 3)3	ΚΑΒΟ ΜΑΛΑΕΣ (δ.)	66	53908	άργει εἰς Πειραιά διπό 29)10
ΗΛΙΑΣ	47	357/	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΒΟ ΣΙΦΙΑΣ	61	23793	δ. Γιβραλτάρ 13)3 διά Μπ. "Αύρες
ΗΛΙΑΣ Κ.	56	4039	δ. Μαντράς 4)11	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ά. Ρουέν 9)2 δι' 'Αλγερίαν
ΗΛΙΟΣ	62	10741	ά. Κόπτε 8)3 διά Κ. Τάουν	ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	48908	δ. Γκάλεστον 24)1
ΗΑΙΟΣ	57	4499	δ. Κων(πολιν 11)3 διά Γαλάτοι	ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ	57	9176	δ. Σουέζ 25)1 διά Κίναν
ΗΑΙΟΣ	60	15403	ά. Λεισόες 9)3	ΚΑΘΡΙΝ	63	9851	ε. Μονφαλκόνε 25)2
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Πειραιά 10)3 διά Π. Σάιδ	ΚΑΤΩΨΙΝΔΑ	70	16306	ά. Ρ. 'Ιανέριο 18)1 δι' 'Αθάνα
ΗΡΩ	65	23535	δ. Δάντσιχ 7)3	ΚΑΘΥ ΣΙ	69	13124	ά. Ντεμεράδα 17)3 διά Τρίνινταν
ΗΣΙΑΡ	57	9473	δ. Σιγκαπούρην 6)2 Π. Κελάγκ	ΚΑΙΡΙΟ	53	4635	ε. 'Αλεξάνδρειαν 1)3
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	68	10642	ά. Αμπιτζάν 7)3 διά Ν. 'Ορλεάνη	ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)2
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	δ. Παναμά 18)2 δι' 'Ιαπωνίαν	ΚΑΙΤΗ	54	3817	δ. Πόρτ Σαΐδ 16)3
ΗΦΑΙΣΤΙΟΣ	66	21374	ά. Ταμπίκον 15)3 Κοατζακοάλκος	ΚΑΛΑΙ	49	3831	ά. Λάς Πάλμας 4)2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	ε. 'Αμβούργον 5)3	ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ δ.	77	75500	ά. Νόρθθιλ 14)3 διά Κεμπέκ	ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	52	4755	ε. Πειραιά 27)2
ΘΑΛΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Μπιλμάριο 15)3	ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12)3
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	δ. Ρούεν 8)3 διά Π. Σάιδ	ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8572	ά. Τάμπα 23)2
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12548	ά. Λιβερτουλ 19)3 διά Τρίνινταν	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16438	ά. Γιβραλτάρ 14)2 δι' ΗΠΑ
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	76	9444	δ. Σάντον 11)3 διά Ν. 'Υόρκη	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ά. Λιβερπούλ 17)3 διά Χέρνοσαντ
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ε. Πειραιά 11)2	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	ά. Καζαμπλάνκα 11)3
ΘΕΑΝΤΙ Α. Σ.	58	9603	δ. Ρούεν 10)3 διά Κολόμπο	ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΑΝΩΝ ΔΑΙΒΑΝΟΥ	74	13639	ε. Τέντα 5)3	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	ε. Σάντος 10)3
ΘΕΟΔΕΡΓΩΝ (δ.)	57	12629	ά. Δουνέρκρην 9)3 δι' ΗΠΑ	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	19538	ά. Χιούστον 6)2 διά Ρίγαν
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	60	20450	ά. Ν. 'Υόρκη 5)3	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	εἰς Πειραιά 23)8
ΘΕΟΔΟΧΟΣ ΟΧ.	65	39106	ά. Ν. Ορλεάνη 26)2	ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12353	ά. Θεούτα 20)2 διά Μεσόγειον
ΘΕΟΔΟΧΟΣ Α. Σ.	77	9794	δ. Παναμά 12)9	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	εἰς Ν. 'Ορλεάνη 14)2
ΘΕΟΔΟΧΟΡΟΣ Β. (δ.)	59	23678	δ. Σουέζ 12)9	ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ά. Ελλινόρε 8)3
ΘΕΟΔΟΧΟΡΟΣ ΓΙΑ-	68	10750	ε. Γκέλφε 2)3	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ά. Αμπιτζάν 7)3 διά Λάγος
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	δ. Βοστώνην 10)3 δι' 'Αρούμπα	ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ε. Λουάντα 1)11
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	22365	ε. Βοστώνην 14)3	ΚΑΛΤΕΑ ΚΕΙΝΗ	58	13491	μετων. «ΝΑΤ ΚΡΕΣΤ Ι»
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	62	3484	ά. Ντουμπάι 9)3 διά Βομβάνη	ΚΑΛΥΨΩ	69	6082	ά. Μπάραρον 10)3
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	58	9937	ά. Μπιλμάριο 9)3 διά Μπ. 'Άδρες	ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	ά. Ααρχους 4)3 διά Νορκόπιγκ
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ά. Τακαχούνοι 12)3 διά Σ. 'Αντωνιο	ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ά. Άλεξανδρειαν 8)3 δι' 'Αγγύλαιαν
ΘΕΡΜΟΠΛΑΙΑ	65	15932	ά. Πάλμας 1)3 δι' 'Οδησσόν	ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ά. Μπλέφ 7)3 διά Σιγκαπούρην
ΘΕΡΜΟΠΛΑΙΑ (δ.)	55	8992	ά. Ρόττερνταμ 18)3	ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)3
ΘΕΡΜΟΠ							

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .....	68	23666	ά. Σ. Τζόν 15)3	
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ .....	66	16164	ά. "Αλεξανδρέιαν 14)3	
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ .....	72	16366	ά. "Αμβούργον 15)3 διά" Εμδεν	
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	58	10885	άργει εἰς Πειραιά από 25)3)72	
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	61	4105	ά. Ρόπτερνταμ 26)2 διά Ντακάρ	
ΚΑΠΤΑΝ Β. ....	54	6934	άργει εἰς Πειραιά από 6)5)77	
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΙΑΣ .....	8401	6	Ε. Μπάραρ 8)3	
ΚΑΠΤΑΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ .....	57	8974	ά. Μοντεθίδε 8)3 διά Μπ. "Άυρες	
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟ- ΣΘΕΝΗΣ .....	65	18995	Σιγκαπούρην 11)3	
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	71	30193	δ. Γιωράτα 13)3 διά Π. Βέσμε	
ΚΑΠΤΑΝ ΙΩΑΝΝΗΣ .....	76	37841	ε. Ν. "Ορλέαν 24)2	
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ .....	69	9759	ε. Σαντάντερ 31)1 (έπισκ.)	
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ .....	62	1948	ά. Πύλου 16)2 διά Τρίπολιν	
ΚΑΠΤΑΝ ΑΥΓΝΟΣ .....	66	9931	ε. Φαλίουθ 14)3 διά Π. Γουΐλσον	
ΚΑΠΤ. ΜΗΤΣΟΣ .....	58	1763	ε. Μάκελ 5)3	
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΠΠΗΣ .....	61	10503	ά. Μαπούτο 13)3 διά Ούπτεβάλα	
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	78	10600	εἰς Σάεκι υπό συμπλήρωσιν	
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ .....	60	9151	ά. Γιοκοχάμα 1)3 Γκουαγιακή	
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	77	120000	ά. Σ. Τζόν 24)1	
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α. ....	61	13437	ε. Τάραντα 6)3	
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α. ....	66	19827	ά. Βανκούμπερ 10)3 διά Κίναν	
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ .....	58	6403	ά. Ρόπτερνταμ 17)3 διά "Εσμπτζεργκ	
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ .....	65	18442	ε. Ρεσίφε 28)2	
ΚΑΡΑ .....	65	13313	ά. Ναγκάρια 27)2	
ΚΑΡΕΝ .....	76	4617	ε. "Αμβούργον 17)3	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ .....	64	3885	ά. Μπελίς Σίτι 7)3 διά "Αγγλίαν	
ΚΑΡΙΝΑ .....	56	3194	ά. Μαλάγκα 14)3 διά Γουώρων	
ΚΑΡΛΟΒΑ .....	75	29314	ά. "Αμβούργον 28)2 διά Γουΐνεα	
ΚΑΡΟΙΝΑ Π. ....	73	13324	ά. Κόλομπο 13)2	
ΚΑΡΟΣ .....	47	8288	ά. Πειραιά 15)3 διά Ν. "Αμερικήν	
ΚΑΡΡΑΣ .....	68	25084	ά. Χέν Πόιντ 17)3 διά Βραζίλιαν	
ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	ά. Τάραντα 26)2 διά Γιραλτάρ	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	ά. Σίλεν 16)3 διά "Ιράκ	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	57	2297	ε. Καζαμπλάνκα 11)3	
ΚΑΣΟΣ .....	56	3401	ά. Ρ. "Ιανέριον 15)2 διά Λουάντα	
ΚΑΣΠΙΑΝΑ .....	59	15125	ά. Λ. "Αντζέλες 5)3 διά "Ιταλίαν	
ΚΑΣΤΡΟ .....	65	1225	ά. Φλάνγκικ 11)3	
ΚΑΣΤΩΡ .....	50	7544	ε. Σμύρνην 26)2	
ΚΑΣΤΩΡ .....	51	3995	ά. "Αμβέρσαν 26)1 Άλα Γκουάριας	
ΚΑΣΤΡΑΚΙ .....	71	9870	ά. Ντιώρμιαν 15)2 διά Ιαπωνίαν	
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ .....	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΤΕ. Α. ....	66	2993	ά. Γκάλγουανη 14)2 διά "Άλγεριαν	
ΚΑΤΕ. Ν. Α. ....	65	18723	ά. Πειραιά 7)3	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	55	7310	ά. Ταματάθε 25)2 διά Μορόνι	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	76	3824	ε. Ν. "Υόρκη 14)2	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	58	2739	ε. Τζένταν 24)9	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟ- ΠΟΥΛΟΥ .....	77	9000	ε. Βόλον 17)2	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. ....	56	6334	ά. Χάρην 3)3 διά Σάντος	
ΚΑΤΙΑ .....	55	8444	ε. Π. ντε Μπόν 13)3	
ΚΑΤΙΑ .....	63	1594	ά. "Αμβέρσαν 26)2 διά Χάρην	
ΚΑΤΙΑ .....	52	3694	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚ. δ. ....	65	47434	άργει εἰς Πειραιά 5)5)76	
ΚΑΤΙΕ .....	60	10187	ά. "Αμβέρσαν 2)3 διά Χάρην	
ΚΑΤΙΝΑ .....	59	4537	ά. Μπρούνουποτε 10)3	
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.) .....	68	13141	ά. Κολούμπια Ρ. 11)3 διά Παναμά	
ΚΕΑ .....	58	13994	ά. Ν. "Ορλέαν 26)2 Άλα Γκουάρια	
ΚΕΑ .....	55	2683	ά. Μπ. Άθρες 12)3 (έπισκ.)	
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ .....	58	10995	ά. Ρ. Γκράντε 16)2 διά Πολώνιαν	
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ .....	71	9868	ε. Ν. "Ορλέανην 13)3	
ΚΕΙ·Π ΜΑΝΔΑΡΙΜ .....	72	10990	ά. Λ. "Αντζέλες 13)3	
ΚΕΙ·Π ΠΡΑΓΝΤ .....	73	8927	ε. Τζεμπούτη 6)3	
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ .....	58	13700	ά. Κόρπουμπια Ρ. 9)3	
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ .....	75	16373	δ. Π. Σάιδ 5)3 διά Βρέμην	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	77	19866	ε. Ναγκόντκα 5)3	
ΚΕΡΑΣΟΥΣ .....	59	9018	δ. Π. Σάιδ 18)3 διά Σρί Λάνκα	
ΚΕΦΑΛΑΗΝΗΑ (δ.) .....	59	24333	ά. Ν. "Ορλέανη 16)3 διά Χιούστον	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ .....	41	1580	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΚΑΪ· .....	60	13950	εἰς Ν. "Ορλέανη από 2)12	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ				
ΚΓΛΟΡΥ .....	55	4060	ά. "Αλεξανδρέιαν 21)2 Ρουμανίαν	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΗ .....	53	2285	ά. "Αλεξανδρέιαν 12)3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ· .....	53	2285	ά. "Αλεξανδρέιαν 16)3	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	52	2736	ά. Τίτολι Λιθάνου 8)3 Γαλάτοι	
ΚΕΧΡΕΑ .....	61	14982	ε. Λεζέντας 8)3	
ΚΗΦΕΥΣ (δ.) .....	71	16562	ε. "Αμοτερνταμ 28)2	
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ .....	56	8362	ε. Σιγκαπούρην 14)3	
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ				
ΔΕ. ΓΚΡΕΙΤ (δ.) .....	70	103012	εξωθ. Ντούμπατ 21)2	
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ .....	57	9153	ά. Μπάρια 15)3 διά Δανιάν	
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) .....	64	29797	ά. Χιούστον 11)2 διά "Αρούμπα	
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ .....	63	15740	ά. Σάντα Φ. 10)3 διά Σάν Πέντρο	
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ .....	63	15378	ά. Βανκούβερ 22)2	
ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ .....	64	17050	ά. Τζάκσονθαλ 17)3 Ν. "Ορλέανη	
ΚΙΚΗ .....	57	9723	ά. Καράτσι 15)3	
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	67	12624	ά. Τζένταν 1)2	
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΜ .....	58	8529	ά. Παναμά 14)3 Δυτ. άκτη ΗΠΑ	
ΚΙΜΩΣ .....	64	7891	ε. Φιλαδέλφειαν 28)2	
ΚΙΜΩΝ (δ.) .....	61	16068	ά. Παναμά 16)3	
ΚΙΝΑΡΟΣ .....	49	8328	ά. Πειραιά 16)3 διά Πεσκάρα	
ΚΛΑΙΡΗ Α.				
ΤΣΑΒΛΙΡΗ .....	77	17300	εἰς Ρ. "Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν	
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν) .....	73	73492	δ. Ντούμπατ 7)3 διά Βραζίλιαν	
ΚΛΑΥΔΙΑ .....	66	10601	ά. Χόγκ Κόγκ 12)3 Τρίπολιν Λιθόνης	
ΚΛΑΥ·ΤΝΤΦΕΡΘ .....	64	5711	δ. Παναμά 17)3	
ΚΛΕΑΝΘΗΣ .....	76	16366	ά. Λιθέρπουλ 23)2	
ΚΛΕΙΩ .....	58	8791	ά. Ντώρμπατ 11)3 διά Κοτονού	
ΚΛΕΛΙΑ (δ.) .....	63	38964	ά. Χάμπτον Ρ. 7)3 διά "Αρούμπα	
ΚΛΕΟ (δ.) .....	59	21187	ά. "Ησχαμα 13)3 διά Τενερίφην	
ΚΛΕΩΝ (δ.) .....	59	16071	ά. "Αλεξανδρέιαν 15)3 διά "Αγγλίαν	
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) .....	58	22129	άργει εἰς Πειραιά από 9)5)77	
ΚΟΜΑΡΑ .....	56	5645	ά. Καράτσι 13)3 διά Περσικόν	
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ .....	59	5683	ά. Ντακάρ 25)1 διά Ντουάλα	
ΚΟΜΕΤ .....	72	9885	ά. Λ. Τσάρλς 27)2	
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....	71	15588	ε. Γιοκοχάμα 8)3	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ .....	58	10011	ά. Κωνιόπολιν 6)2	
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	73	39219	ά. Ν. "Ορλέανη 4)3 διά Ρόπτερνταμ	
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟ- ΔΩΡΟΣ (μ.) .....	77	105000	άργει εἰς Πούλας από 6)4)77	
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ- ΤΑΜΠΑ .....	72	39219	ε. Ν. "Ορλέανη 9)3	
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ .....	71	38847	ε. Ν. "Ορλέανη 12)3	
ΚΟΝΚΑΡ ΜΠΙΝΟΣ μ. ....	73	125977	άργει εἰς Στόρτ	
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι·ΟΝΗΡ .....	68	23258	ά. Ρόττερνταμ 17)3 διά Ρ. Πλέιτ	
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΟΙΟΥΤ .....	70	25139	ε. Ρίτσαρδον Μπ. 16)3	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΗΜ .....	58	5402	ε. Γένοβα 14)3	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΑΝ .....	54	4710	ά. Νεάπολιν 11)3 διά Πειραιά	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΣΚΑΪ· .....	55	4953	ά. Αλικάντε 11)3 διά Ν. "Υόρκη	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΦΙΟΡΔ .....	55	5818	ε. Ν. "Υόρκη 16)3	
ΚΟΡΑΛ .....	60	3333	ά. Σαβάνιαν 4)3 διά Βενεζουέλα	
ΚΟΡΔΙ .....	8474	8474	ά. Κολόμπο 14)2	
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ .....	57	11790	ά. "Αμβούργον 16)3 διά Βρέμην	
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	62	10862	ε. Σιγκαπούρην 11)3 διά Σουέζ	
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	61	12847	δ. Παναμά 6)3	
ΚΟΡΙΝΘΙΚ .....	59	10914	ά. Τάγκα 13)3 διά Νακάλα	
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ .....	51	2491	μετων. «ΑΡΗΣ	
ΚΟΡΣΑΙ·ΙΡ .....	62	15000	ε. Ν. "Ορλέανη 15)3	
ΚΟΡΩΝΙΑ .....	70	11826	ε. Ν. "Ορλέανη 1)3	
ΚΟΣΜΑΣ (δ.) .....	64	34920	όπο παραλαβήν	
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) .....	57	12360	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΟΣΜΟΣ .....	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.) .....	64	34872	ε. Βαλτιμόρην 16)3	
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ .....	55	2671	δ. Κων(πολιν 1)3	
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΣΚΑΪ· .....	56	1647	ε. Καρθαγένην 2)1	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ .....	60	5993	εἰς Μπαγιάν 4)10)76	
ΚΟΥΜΟΥΟΥΣ .....	50	7392	ε. Μομπάσαν 28)2	
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.) .....	64	28349	ε. Σιγκαπούρην 14)2	
ΚΟΥΡΟΝΕ .....	65	3512	ά. Μπάρι 4)3 διά Τούρκο	
ΚΡΑΝΤΩΡ .....	47	1533	όπο παραλαβήν	
ΚΡΕΣΤΕΝΑ .....	67	1866	ά. Ιμπινχάμ 6)3 διά "Οράν	
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΥΡΟΥ .....	61	3866	ά. Λονδίνον 2)3 διά Αλγερίαν	
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕΙ·ΜΠΥ .....	66	40129	ά. Μπρεμερχάρεν 15)3 διά Π. Καρτιέ	
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	58	3914	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΡΗΤΗ .....	66	26269	δ. Ελανιόρε 11)1	
ΚΡΗΤΗ .....	54	1996	εἰς Τακοράντι 17)6	
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΝ (δ.) .....	74	42470	δ. Κων(πολιν 2)3 Κωνστάντζαν	
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ .....	70	10800	εἰς Ναγκασάκι υπό συμπλήρωσιν	
ΚΡΗΤΗ ΓΛΑΝΙ .....	73	42470	ά. Π. Σουκέτηρ 21)2	
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ·ΜΟΝΤ .....	77	9000	ά. Ναγκόγια 3)3 διά Κοραμάσ	
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ .....	78	10832	ε. Ναγκασάκι υπό συμπλήρωσιν	
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ .....	78	10800	εἰς Ναγκόραν 18)2 διά Γιοκοχάμα	
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.) .....	74	61054	ε. Μπέρσαραν 18)2 διά Γιοκοχάμα	
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ· (δ.) .....	73	61054	ε. Φιουμιτσίνο 14)3	
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) .....	73	61054	ε. Ρ. Τανόρα 22)2	
ΚΡΙΟΣ .....	59	16989	ά. Αστόντ 3)3	
ΚΡΙΤΩΝ .....	56	1538	ε. Βηρυτόν 8)3	
ΚΡΟΝΟΣ .....	67	7009	ά. Μπ. "Άρδες 27)2	
ΚΡΟΝΟΣ .....	47	4301	δ. Κων(πολιν 8)3 διά Μαύρην θάλασσαν	
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ .....	78	20500	εἰς Ιμπινχάμ 2)3 Συμπλήρωσιν	
ΚΥΔΩΝΙΑ .....	65	2025	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΥΘΗΡΑ .....	66	13870	ά. Μέρακ 26)2 διά Βανκούθερ	
ΚΥΘΗΡΟΣ .....	52	5153	ε. Τέμα 26)1	
ΚΥΚΛΑΔΕΣ .....	57	13893	ε. Λεισσός 11)3	
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) .....	71			

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. 'Αιμέρσαν 10)3 *Αλεξανδρειαν		ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ε. Ρόττερνταμ 9)3
ΛΗΓΚ	61	8760	ά. 'Αμβούργον 6)3 διά Μπορντώ		ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14800	δ. Μπρούνμπουτελ 5)3 διά ΗΠΑ
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	77	5500	εις. Π. Άλεγκρε όπο συμπληρωσιν		ΜΑΡΙΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67512	δρεγεί εις Πειραιά διό 30)7)77
ΛΗΤΩ	51	4677	ά. 'Αλεξανδρειαν 10)2 διά Πειραιά		ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Ναύρου 10)3 διά Π. Κεμπλά
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ξ. Μόντιλ 14)3		ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	εις Πειραιά 21)4)77
ΛΙΔΙΑΝ	55	6935	ά. Μπόσαραν 27)9		ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Κωντούλιν 5)3
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ά. Χάτφα 26)2 διά Τουρκίαν		ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ε. Βόλον 18)2
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	δ. Π. Σάδι 17)3 διά *Ακαμπα		ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ά. Π. Καρτιέ 5)1 διά Κούθαν
ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ	55	1594	δ. Π. Σάδι 16)3		ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Γιεραλτάρ 17)2 Νοθορωσίσκην
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ξ. Αδγούσταν 5)3		ΜΑΡΚΟΣ	69	2992	ά. Ρόττερνταμ 2)3 διά Βλαμπγκτον
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1925	ξ. "Εμδεν 15)3		ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	εις Ρεϊφ 16)2
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΛΕΝ (δ.)	59	13595	έμυθοθι εις 30.01. B - 11.37 Δ 21)1
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ά. Κοραμάρ 8)3 διά *Αμπαντάν		ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ε. Σιγκαπούρην 14)3
ΛΙΝΤΑ Η.	58	6508	ύπο παραλαβήν		ΜΑΡΟΥΔΙΩ	77	19200	ά. Ν. 'Ορλεάνη 4)3 διά Χιούστον
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	δ. Σουέζ 12)3 διά Κοραμάρ		ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ά. Χάρρην 7)3 διά Κίναν
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Π. Σάδι 14)3		ΜΑΡΣ	48	3368	ά. Λομπίτο 25)1
ΛΙΤΣΑ Κ.	56	11143	Μπρούνμπουτελ 6)3 Βέντσπολς		ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	εις *Αυτιζάν 5)3
ΛΟΓΙΑΤΤΥ	69	9045	ά. Κολόμπο 7)3		ΜΑΡΥΑΙΖ	68	2999	δ. Γιεραλτάρ 12)3 διά *Αλγέριον
ΛΟΤΑΝΤΑ (δ.)	57	20730	δ. Βαγκαρέ 4)3 διά Σιγκαπούρην		ΜΑΡΥΖΑ	70	15806	έ. Ντόρμπαταν 1)3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ε. Καράτσι 19)1		ΜΑΡΦΑΙΘ	52	5517	ύπο παραλαβήν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. Βηρυτόν 6)3		ΜΑΡΩ	73	32511	ε. Λ. *Αντζελες 27)2
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	εις. Μπρέμπερα 10)11)74		ΜΑΡΩ	51	1871	εις Ζάνταμ 5)6)76 (ΕΠΩΛ.)
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	ε. Ρόττερνταμ 16)1 (έπισκ.)		ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. Βανκούμπερ 8)2 διά Σρί Λάνκα		ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Ρόττερνταμ 14)9 διά Τρίπολιν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Βανκούμπερ 14)3		ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	εις Αμέρσαν 16)3 διά *Αν. *Αφρικήν
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Κολούμπια Ρ. 28)2 διά *Ιαπωνίαν		ΜΑΣΤΕΡ ΠΤΕΡΟΣ	69	22391	ά. Γουέστ Μπαΐη 3)3
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ε. Λάγος 10)2		ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ά. Κιουρασάδο 26)2 διά Σ. Τόμας
ΛΥΔΙΑ	74	8825	ά. Κ. Τάουν 8)2 διά *Ιαπωνίαν		ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	εις Κ. Τάουν 7)3
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	57	4486	ε. *Αμβούργον 11)3 διά Πειραιά		ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Τζιμπουτί 18)3 διά *Ακαμπα
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	12982	ύπο παραλαβήν		ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)2
M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	δ. Σουέζ 22)2 διά Κάρυκ αιλ		ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Στεττίνον 9)3 διά *Αμερίσαν
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9096	ε. Ν. Ορλέανη 9)3		ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8885	ε. Μαλάγκα 9)3
ΜΑΘΙΩΣ	53	2025	ύπο παραλαβήν		ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Σ. Λορέντζο 8)3 διά Μεξικόν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ύπο παραλαβήν		ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ε. Ταγγύρην 28)2
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2991	ε. Πειραιά 12)3		ΜΕΘΩΔΙΚ (μ.)	66	39616	εις Κωντούλιν 14)3
ΜΑΙΡ	65	19816	ά. Μάλτα 10)3		ΜΕΛΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	εις Πειραιά 8)1)77
ΜΑΙΡΑ	77	9483	ά. Ναπιέρ 15)3		ΜΕΛΙΤΗΝ	75	35537	ά. Σεμπρούγκε 15)3 διά *Ηστ Λόντον
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Γιοκούάμα 10)3 Πρίνς Ρούπερτ		ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Κερθαγένην 10)3 Π. λά Κρούς
ΜΑΙΡΗ Κ.	57	10687	άργει εις Πειραιά διό 11)6)75		ΜΕΛΙΩΝ	60	8496	ε. Ρεϊφε 17)2
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	μετων. ΑΕΤΟΣ»		ΜΕΛΕΤΗΜΙ	63	9755	ά. Λοντόντον 20)2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Μπιλόπια 21)12		ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Λαζιόπιτο 22)1		ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12291	ά. Λομπίτο 16)11 διά Λουάντα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	ε. Ν. *Ορλέανη 3)2		ΜΕΝΤΚΕΙΤ	62	8771	ε. Σ. Τζών 16)3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II	47	5835	εις. Πάτρας 18)11		ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ	57	3749	ε. Τζέντρον 4)3 διά Μαλάγκα
ΜΑΛΑΒΙΝΑ	58	2990	ά. Καστέλον 9)2 διά Γκαζασούετ		ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 13)3
ΜΑΛΕΜΕ	53	2637	ά. Κ. Τάουν 6)2		ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Γιοχούάμα 13)3
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ά. Ντεμέράρο 16)3		ΜΕΡΑΚ	57	6734	ά. Πειραιά 10)3 διά Σμύρνην
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ά. Ν. *Ορλέανη 15)3 διά Πειραιά		ΜΕΡΑΚΑΗΣ	75	28082	έ. Λιουσαδών 22)1
ΜΑΝΘΩΣ	77	5500	ά. Τής 9)3 διά Λάγος		ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	ά. Πάλμας 1)3 διά Ντακάρ
ΜΑΝΙΝΑ III	61	6915	ά. Λιθερπουλ 16)3		ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ	64	1594	ε. Πειραιά 14)2
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ε. Ρόττερνταμ 13)3		ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ά. Λάγος 14)1 διά Τέμα
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2966	ά. Χάρκοουρ 22)2		ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ε. Σεμπρούγκε 1)3 διά Χάτφα
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	53	5603	ά. *Αμέρσαν 18)2 διά *Ιτάκι		ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	άργει εις Πειραιά διό 25)1)75
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	άργει εις Πειραιά διό 21)7)74		ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	60	14269	έ. Τορεβιέζα 8)3 διά ΗΠΑ
ΜΑΝΤΟΙΝΑ	77	15900	ά. Π. Ελκαμπετο 10)3 Νορβηγίαν		ΜΕΣΣΗΝΙΑ I.	60	2326	ά. Θέουτο 10)1
ΜΑΝΤΟ. V (δ.)	72	17432	ά. *Αμβούργον 3)3 διά Βενεζουέλα		ΜΕΣΣΗΝΙΑ II.	52	1950	ύπο παραλαβήν
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18775	ά. Ν. *Υόρκη 12)3 Πορτογαλίαν		ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗΝ (δ.)	69	17840	έ. Σουέζ 15)3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ά. Σιμονάσκε 8)3 Αδστραλίαν		ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17840	δ. Θέρανται αιλ 10)3
ΜΑΡ ΚΑΛΑΝ	68	14778	ύπο παραλαβήν		ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ντακάρ 21)2 διά Μπόνω
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	119677	ά. Γιουροπόρτ 13)3 διά Ν. *Ορλέανη		ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	11940	ά. Σαδάναν 4)3 διά *Αρούμπα α
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	77	9500	εις. Αιτί δύο συμπληρωσιν		ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σιγκαπούρην 3)3 διά Ντουμπάτι
ΜΑΡΒΕΛΑ	57	1962	ά. Ν. *Ορλέανη 2)3		ΜΕΣ. ΙΑΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Ωκλαντ 15)3 Μ. Μασουγκανού
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	57	10172	ειωθ. Λάγος 25)11		ΜΕΣ. ΙΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Ν. *Υόρκην 16)3 διά *Αρούμπαν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	66	18177	ά. Πόρτλαντ 14)2 διά Σαφάγκα		ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	έ. Π. Μπούκορ 14)3
ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β.	59	3334	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	έ. Μπριμπαίην 7)3
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	εις Τζέντα 5)77		ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Κιουρασάδο 25)2 διά Λάγος
ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ.	63	11071	ά. Σουέζ 7)3 διά *Ερυθράν θάλασσαν		ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	έ. Σιγκαπούρην 3)3
ΜΑΡΙ	74	8925	ά. Λιθερπουλ 28)2 διά Καρθαγένην		ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	έ. Τούμπα 11)3
ΜΑΡΙ	58	4219	ά. *Αμέρσαν 11)3 διά Πειραιά		ΜΕΣ. ΤΟΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ντουμπάτι 11)2 διά Π. & Πιέρ
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Πόρτλαντ 28)2 διά Σαφάγκα		ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	έ. Λάγος 7)3
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ά. Τεργέστην 15)2 διά Κωνιτόν		ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ Ά	60	11702	ά. Νιώρμπαταν 15)3
ΜΑΡΙΑ	65	16166	ά. Σουάνη 6)1 διά *Αμέρσαν		ΜΗΛΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	65	4711	ά. Μόντιλ 7)2
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Γιοκούδοκο 16)2 διά Τοινάμπο		ΜΗΛΟΣ II.	48	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Δουνικέρην 13)3		ΜΗΛΟΣ III.	49	2340	δ. Σουέζ 20)2 διά Γκιέζαν
ΜΑΡΙΑ	59	5407	ά. Τάμπα 4)3		ΜΗΛΟΣ IV.	53	3656	δ. Π. Σάδι 4)3
ΜΑΡΙΑ III	57	3478	ά. Ντακάρ 2)3		ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22825	ά. Πειραιά 6)3 διά Σφάξ
ΜΑΡΙΑ A.	62	825	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ν. *Υόρκη 7)3 διά Θεσ)νίκη
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	11000	εις. Σεδίλην 9)3		ΜΙΛΑΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	15938	ε. Ν. *Ορλέανη 14)3 διά Γκάλθεστον		ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9068	ά. Καντζ 28)1 διά *Άθανα
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑΣ	68	1599	ύπο παραλαβήν		ΜΙΜΙ (δ.)	65	47777	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ	64	34827	ά. Γιοκατσί 15)2 διά Σιγκαπούρην		ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	δ. Π. Σάδι 13)2
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. *Αλιποργκ 9)3		ΜΙΜΟΖΑ	56	8782	ά. Ν. *Ορλέανη 24)2 διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	23000	ά. Σαπούδο 18)2		ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Σ.	77	9400	ά. Βανκούμπερ 17)3 διά Κολούμπια Ρ.		ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	56	1196	ά. Χιούστον 9)2 διά Καρθαγένη
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ (δ.)	58	11750	εις. Κούρε ύπο συμπληρωσιν		ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	έ. Λαγκρίγια 22)10
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΘ (δ.)	66	42799	ά. Καρπάτο 18)2		ΜΙΝΙ ΛΑΙ'-ΝΕΡ	71	1598	ά. Ν. *Ορλέανη 7)3
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	48539	ά. Σουέζ 21)2 διά Μπαχέρτιν		ΜΙΝΙ ΛΑΙ'-ΟΝ	70	1582	εις *Ατζαμάν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Κιουρασάδο 7)12		ΜΙΝΙ ΛΑΙ'-ΟΝΕΣ	72	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Γδόνια 24)2 διά Βέντσπολης					

ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ	72	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17)5)76
ΜΙΝΙ ΔΙΑΚ	70	1591	εἰς Σάρτζα 7)11	ΝΕΣΤΩΡ	68	25/ν	δ. Παναμά 9)2 διά Μόντρεαλ
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ	70	1590	εἰς 'Ατζανα	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	57	<b>6527</b>	δ. Ρόττερνταμ 9)3 διά Περισκόν
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	70	1592	διά Λαττάκιο 2)2	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ύπο παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	71	1592	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΦΕΛΗ	69	5800	ά. Αγύοσταν 19)2 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ	71	1562	εἰς Κίγκοτον 14)3	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ά. Τσάρλεστον 17)3
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	71	1564	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Πόρτ Σαΐδ 16)3
ΜΙΝΙ ΔΙΦΤ	70	1582	εἰς Πειραιά 28)12	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Π. Σαΐδ 21)12
ΜΙΝΙ ΔΟΥΦ	71	1563	δ. Σάιδ 17)3	ΝΗΡΕΥΣ	77	9800	εἰς Χιροσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ	71	1598	δ. Παναμά 16)3	ΝΗΡΗΣ	77	18000	ε. Ναγκόρια 10)3
ΜΙΝΙ ΔΟΤ	71	1584	δ. Σαθάνα 23)2 διά Σ. Τόμας	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ε. Ντακάρ 18)8
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	70	1592	δ. Γκάλεστον 1)3	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	ε. 'Αννάμπα 17)11
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	70	1591	δ. Π. Σάιδ 6)3 διά Βενετίαν	Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9803	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)6)75
ΜΙΝΙ ΔΟΥΜ	74	1578	δ. Τεργέστην 15)3 διά Ντουμπάλ	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ..	61	5827	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2)2
ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Λαττάκια 16)2				
ΜΙΝΙ ΔΟΥΣ	71	1594	δ. Παναμά 12)3				
ΜΙΝΙ ΔΥΜΦ	75	1578	ε. Ν. 'Ορλέαν 15)3				
ΜΙΝΙ ΔΩ	71	1594	δ. Κίγκοτον 14)3 διά Παναμά				
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	δ. Βαρκελώνη 16)3 διά Τζένταν				
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	δ. Ν. 'Ορλέαν 21)2 Παραμαρίπο				
ΜΙΝΙΣΗ	63	1199	δ. Δουνέρκην 11)3 διά Καζαμπλάκα				
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Μπ. 'Άθρες 3)3 διά 'Οδησσον				
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	δ. Ρ. 'Ιανέριον 2)3 διά Βιτόρια				
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	δ. Ν. 'Ορλέαν 3)3 διά Π. & Πέρ				
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ε. Γόνδον 14)3				
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ε. Ισαπούτα 16)3				
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	δ. 'Αλεξανδρειαν 7)3				
ΜΙΧΑΗΑ Β.	53	2822	δ. Π. Σάιδ 25)2 διά Μεσόγειον				
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	δ. Αμέρεραν 25)2 διά Γκουάρα				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	δ. Τέμπηλ Μη. 11)3 διά Σ. Κρουά				
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	διργεῖ εἰς Πειραιά ἀπό 24)11)76				
ΜΙΧΑΛΑΚ Η.	68	23067	δ. Ρόττερνταν 16)3				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν)	72	55204	δ. Σεπουτάλ 10)3 διά Ρ. Πλέιτ				
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	δ. Κωνητόλιν 19)2 Μαύρην θάλασσαν				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ε. Γένοβα 16)3				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	77	16000	εἰς Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	δ. Σουέζ 18)2				
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	δ. Π. 'Αρθουρ 3)3				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Αγύοσταν 23)2				
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ε. Ρ. Σελάτα 9)3				
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δ. Λάγος 14)3 διά Γουώρου				
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8777	ε. 'Αλεξανδρειαν 19)2				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5999	ε. Π. 'Αλερδ 15)3				
ΜΠΑΖΙΑ ΗΙΙ	65	32644	δ. Μπ. Μπλάκον 16)2 διά Ρωσίαν				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	δ. Μάλτα 15)3 διά Βενετία				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6157	ύπο παραλαβήν				
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Βαρκελώνην 23)2				
ΜΠΑΡΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	57	10062	ύπο παραλαβήν				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14383	δ. Φιλαδέλφειαν 11)3 διά Νταμάρ				
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	δ. Παναμά 16)3				
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4534	δ. Λ. Πάλμας 8)3 διά Κ. Τάουν				
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δ. Σουέζ 14)3 διά Σαχάκην				
ΜΠΛΟΥ ΖΩΗ	68	2961	δ. Νόρτενχαμ 11)3				
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Ρόττερνταν 4)2 διά Νουακότ				
ΜΠΛΟΥ ΜΠΙΑ	67	2765	δ. Λ. Πάλμας 10)2 διά Γουώρου				
ΜΠΛΟΥ ΠΕΡΑ	69	2988	δ. Γκουαγκατίλ 10)3 διά Ματέμι				
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ'	58	8547	ε. Μαντράς 6)3				
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ'	51	2697	ε. Τέμα 4)1				
ΜΠΟΥΕΝΑ							
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (δ.)	64	32756	δ. Φιλαδέλφειαν 6)3 δι' 'Αρούμπα				
ΜΠΟΥΜΠΟΥΔΙΝΑ							
ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ε. Κουβέτη 4)3				
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ.	50	4375	ε. Ρόττερνταν 11)3				
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	ε. 'Αλεξανδρειαν 6)3				
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6135	δ. Π. Νουάρ 21)2 διά Μεσούμπο				
ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3500	δ. Σουέζ 22)2				
ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	δ. Πειραιά 10)3 διά Ρωσίαν				
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	ε. Θεονίκην 5)1				
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	δ. Σουέζ 12)3				
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6235	ε. Δουνέρκην 12)3				
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ε. Σάντον 10)3				
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ε. Πειραιά 30)12				
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	69	2994	ε. Χάρτελον 8)3				
ΜΥΩΦΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Τάμπα 28)2				
ΜΥΚΑΛΗ ΗΙ	77	15900	ε. Χάρτητον R. 9)3				
ΜΥΚΗΝΑΙ ΗΙ	54	5240	ε. Τενερέφην 10)3 διά Μπ. "Αύρες				
ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ε. Τεργέστην 8)3				
ΜΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5999	ε. Α. 'Αλφρεντ 1)3 διά Χιούστον				
ΜΥΡΤΙΑ	63	3439	ε. 'Αμπερτον 11)3 διά Βουλώνην				
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. 'Αλεξανδρειαν 10)3				
ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	ε. Γλασκώδην 19)3				
ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	δ. Ρόττερνταν 18)3 διά Κολόμπο				
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Τζιμπούτη 4)3 διά Σαχάκην				
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	11400	δ. Κ. Τάουν 10)3 διά Π. Χάρκουρτ				
ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	δ. Ρόττερνταν 16)3 διά Χάρην				
ΝΑΓΑΙΑΝΤ	75	35561	δ. Ν. 'Ορλέαν 5)3 διά Λονδίνον				
ΝΑΝΟ Κ.	66	1866	δ. Γιεράλταρ 6)3				
ΝΑΞΟΣ Α'ΙΑΝΤ	78	5500	εἰς Π. Άλεγκρε θύπο συμπλήρωσιν				
ΝΑΞΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	5496	δ. Μόρπιλ 5)3				
ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	δ. Παναμά 13)3				
ΝΑΣΟΣ	51	4684	δ. Θεούσταν 19)2 διά Λάγος				
ΝΑΤ ΚΡΕΣΤ Ι (δ.)	58	13491	δ. 'Ηράκλειον 22)2 'Αλεξανδρειαν				
ΝΑΤΑ	77	9444	ε. Νταμάρ 28)2				
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	δ. Πειραιά 15)3 διά Θεσνίκη				
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	11508	ε. Σχιγκαπούρην 21)2				
ΝΑΥΣΙΚΑ	65	36065	δ. Λ. Τσάρλες 24)2				
ΝΑΥΣΙΚΑ	53	7021	ε. Πειραιά 10)9)77				
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	δ. 'Ελσίνορ 3)2				
ΝΑΥΤΙΔΑΣ	66	7001	ε. Πειραιά 28)1				
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ε. Κολούμπια Ρ. 14)3				
ΝΑΧΟΣΤ ΝΑΒΙ-							
ΓΚΕΙΤΙΤΟΡ	55	2303	δ. Σουέζ 10)3 δι' "Ακαμπα				
ΝΑΧΟΣΤ ΠΑΓΙΑΤΟ	56	2308	δ. Λονδίνον 17)3				
ΝΑΧΟΣΤ ΤΡΑΝ-							
ΣΠΟΤΕΡ	54	4215	δ. 'Αμπέρσαν 13)3 διά Λάγος				
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	77	16200	ε. Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν				
ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ	64	1593	δ. 'Ελσεμερ Π. 10)3 διά Σάπελε				
ΝΕΒΑ	63	7280	ε. Σάντον 12)3				
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	77	32000	ε. Κουνταματσάδο ύπο συμπλήρωσιν				
ΝΕΔΑ	57	8181	δ. Πειραιά 10)3				
ΝΕΔΑΙ (δ.)	65	38324	ε. Π. Τόρρες 1)3				
ΝΕΔΑΗ Π. (δ.)	57	12648	δ. Ριγιέκα 21)1 διά Θεσνίκη				
ΝΕΜΑ	58	10794	ε. Παναμά 11)3 "Αγ. Φραγκίσκον				
ΝΕΝΑ	74	39865	δ. 'Αμπόργουρον 16)3 δι' "Εμδεν				
ΝΕΝΑ	51	7267	δ. Λ. Πάλμας 31)1 διά Ρούέν				
ΝΕΝΑ	66	3762	δ. Σουάνσα 16)3 διά Ροστόκ				
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Σάντος 12)3				

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Σιγκαπούρην 2)3 διά Περισκόν β. Τής 8)3 διά Ν. 'Ορλεάνην		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ δ.	64	38598	ά. Τής 8)3 διά Ν. 'Ορλεάνην		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	έ. Ναπέρ 17)3		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ	69	15688	δ. Παναμά 5)2 διά Μπουσάν		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗ (δ.)	70	104616	άργει είς Τρίνινταν		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	69	104616	άργει είς Τρίνινταν		
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	12111	έ. Ινταύ 24)2		
ΟΜΑΛΟΣ	57	8854	έ. Πειραιά 6)3		
ΟΜΗΡΙΣ	55	3006	ά. Κίγκοτον 28)2 διά Λ. Τσάρλς		
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	άργει είς Πειραιά πάτο 4)1)75		
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1887	έ. Μασσαλίαν 8)2		
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΗ (δ.)	76	119821	είς Βάθδις Μπαιη 19)8)77		
ΟΡΑΙΩΝ	63	14595	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)3 διά 'Ισπανίαν		
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Δ. 'Αντζελες 11)3 διά 'Ακαζούθια		
ΟΡΙΕ	55	6184	δ. Σουέζ 11)3 διά 'Ειλατ		
ΟΡΜΟΣ	76	9100	έ. Κόλδοπο 8)3		
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΙΟΡΥ (δ.)	72	51382	έ. Σιγκαπούρην 27)2 (έπισκ.)		
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΖΕΡ δ.	65	38710	άργει είς Πειραιά πάτο 18)11		
ΟΣΕΑΝ ΗΙΗΑΣΟΣ	61	16622	ά. Μουσσόρη 7)3 διά Τοκουγιάμα		
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΝΤΣΕΡ	72	14765	ά. Π. Κελαγκ 5)3 διά 'Αμβέρσαν		
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ δ.	66	12458	ά. Π. Λίνκολν 28)2 διά Μπάσαρν		
ΟΣΕΑΝ ΤΡΑΝΣ-					
ΠΟΡΤΕΡ	77	4300	δ. Σουέζ 10)3 διά Μπάσαρν		
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ά. Μπ. Μασάρ 1)3 διά Ρεντί		
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ δ.	70	73249	ά. Ν. 'Ορλεάνη 13)3 διά Μπαχάμας		
ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4714	ά. Π. Ελίζαμπεθ 7)3		
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΟ	66	3941	έ. 'Αμβέρσαν 14)3		
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ					
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	55	8021	είς Λάγος 25)6		
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ					
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ II	53	7645	έ. Ρότερνταν 10)3		
ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ					
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ III	56	8378	όποια παραλαβήν		
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	είς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΟΥΓΙΝΣΤΟΝ	70	15665	ά. Κ. Τάουν 30)1 διά Σιγκαπούρην		
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΜ					
ΔΙΝΤΕΝ	61	11043	έ. Βανκούμπερ 27)2		
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	δ. Μπρούνιμπούτελ 23)2		
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	έ. Πειραιά 1)3		
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1802	είς Κάρντιφ 26)8		
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	είς Π. Σάδι 14)3		
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	20290	δ. Παναμά 15)2 διά 'Ιντσόν		
ΠΑΙΑΝ	60	9317	έ. Σαχάρην 5)3		
ΠΑΙΑΣ ΑΘΗΝΑ	50	5648	έ. Ναύπλιον 14)11 (έπισκ.)		
ΠΑΙΑΜ Β. (δ.)	58	21904	ά. "Αίλ δόρ Γκράνη 11)2		
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	5431	έ. Μομάσας 1)3		
ΠΑΙΑΜΥΡΑ	58	5720	ά. Νεκοτάσα 4)3 διά Ρ. 'Ιανέριον		
ΠΑΙΜΠΟΛΑ	58	2750	ά. Μπέλφαστ 15)3		
ΠΑΙΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Λάγος 2)3		
ΠΑΙΑΓΗΣ Σ.	58	7906	έ. Ρότερνταν 6)3		
ΠΑΙΑΓΙΑ	51	5170	ά. Λευεσόν 6)3 διά Π. Σάδι		
ΠΑΙΑΓΙΑ	68	4429	ά. 'Αμβέρσυρον 15)11 διά 'Αθάνα		
ΠΑΙΑΓΙΑ	52	1295	έ. Τζένταν πάτο 13)4)77		
ΠΑΙΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	έ. Καπέλο 7)10		
ΠΑΙΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Λάγος 12)1		
ΠΑΙΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	4125	δ. Σουέζ 10)3 διά Μ. Καμπούς		
ΠΑΙΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	44	2681	ά. Π. Σάδι 3)3		
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2763	ά. Καστέλον 14)2 διά Μοσταγκάνεμ		
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ά. Ρουέν 24)1 διά Κοτονού		
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΑΣ	58	9367	έ. Θωθί Λάγος 23)12		
ΠΑΙΑΓΙΩΤΗΣ	66	13015	έ. Ρότερνταν 6)3		
ΠΑΙΑΓΟΣ Α. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. 'Αλεξάνδρειαν 19)2		
ΠΑΙΑΠΟΤΙΔΙΚΟΝ	60	7758	ά. Αλεξάνδρειαν 12)3		
ΠΑΙΓΚΡΙ II	70	2995	έ. 'Αμβέρσυρον 14)3		
ΠΑΙΔΩΡΑ	61	11925	έ. Ρεϊφ 27)2		
ΠΑΝΕΑ	66	4244	έ. Λάγος 7)3		
ΠΑΝΘΕΟ	67	3959	έ. Χάρτελπουλ 12)3		
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10349	ά. Λ. 'Αντζελες 6)3 διά Βανκούμπερ		
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	34179	δ. Σουέζ 9)3		
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΑΣ	54	9618	ά. Ρεϊφ 22)2 διά Λαττάκια		
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ά. Γκράβεστον 2)3		
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	77	20000	έ. Ν. 'Ορλεάνη 9)3		
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	έις μεσογειακάς μεταφοράς		
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ή. κοινή Μπαΐλ 12)3		
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	έ. Κοιλόβιτ 10)3		
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	έ. Κολόμπο 3)3		
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ	57	8992	έ. Ρότερνταν 17)3		
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2909	ά. Δουσκέρηπον 23)2 διά 'Αμβέρσαν		
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	έις μεσογειακάς μεταφοράς		
ΠΑΙΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4498	ά. Γιρβαλτάρ 16)3 διά Κριστομπαλ		
ΠΑΠΠΗΣ Π.	61	6791	ά. Σάδι 16)3 διά Σπαλάτον		
ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	ά. Α. 'Αντζελες 7)3 διά Παναμά		
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16100	ά. Φιλαδέλφειαν 14)3		
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	10477	έ. Πειραιά 15)3		
ΠΑΡΓΑ	59	10442	έ. Γένοβα 17)3		
ΠΑΡΘΕΩΝ	66	11443	όποια παραλαβήν		
ΠΑΡΘΕΩΝ	56	1990	ά. Μομάσαν 14)3 διά 'Ασσάμ		
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	13062	ά. Λιέτουπον 11)3 διά Σ. Σεντράλ		
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	57	8184	ά. Σάδι 11)3 διά Μεσογείου		
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	59	23607	έ. Ελαζέλεραιαν 6)3 διά 'Αστακάντα		
ΠΑΡΟΣ	61	13761	έ. Ακαζόβιλαν 28)2		
ΠΑΡΟΣ	65	6838	ά. Γιοκάρχαμα 20)2 διά 'Ικικ		
ΠΑΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4237	έ. Μόρμπιλ 4)2		
ΠΑΣΙΩΘΑ (α.)	71	80225	άργει είς 'Ιτέαν πάτο 16)6)77		
ΠΑΣΙΩΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει είς Πειραιά πάτο 31)8)77		
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΑΙΦ	56	6156	έ. Τίμα 20)1		
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΟΛΟΚ.	66	44411	άργει είς Πειραιά πάτο 7)5)76		
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	49997	άργει είς Τζούρη πάτο 25)6)76		
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	έ. Σάουντ 'Ανκ. 10)3		
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756	ά. Δ. 'Αντζελες 15)3 διά ιαπωνίαν		
ΠΑΤΡΑΣ	52	2676	ά. Βηρυτόν 5)2 διά Λαττάκια		
ΠΑΤΡΙΣ	62	11076	ά. Πουνταρένας 5)2 διά Μπαλμπότα		
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ά. Πάλμας 25)2 διά Ρίγκ		
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Υ.	60	7707	ά. Σόλεντ άνκ. 15)3 Γκάλφορτ		
ΠΑΥΛΙΝΑ	64	9946	ά. Πειραιά 19)2 διά Κουβέιτ		
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	έ. Σεντράλ έξωθι Τράπανι 6)2		
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	15996	έ. Σιγκαπούρην 5)3		
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ά. Λιέρποπολ 18)3 Βανκούμπερ		
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	52	2821	έποι παραλαβήν		
ΠΕΛΗΝΙΑΝΟ (δ.)	58	12492	ά. Παναμά 2)3		
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34445	ά. Δ. Τόραρδς 28)2		
ΠΕΛΟΥ	55	7508	ά. Γιρβαλτάρ 15)3		
ΠΕΜΑ	60	4863	ά. Λιμενόπον 17)12 Κωνσταντίναν		
ΠΕΡΑ (δ.)		67	57794	άργει είς Πειραιά πάτο 14)4)77	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ		72	10349	δ. Παναμά 6)3 διά Μαρακάμπιτο	
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (δ.)		67	38915	ά. Πειραιά 25)2 διά 'Αμθούργον	
ΙΕΡΙΚΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-					
ΣΗΣ (μ.)		76	45000	έ. Π. Σάδι 7)3	
ΙΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙ		64	10865	ά. Ρουέν 11)3 διά 'Ιράν	
ΙΕΡΑ ΜΕΡΙΣΑΝΤ		63	10866	ά. Τσαμπέρικο 4)3 'Ακαζούθια	
ΙΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		62	9908	ά. Πειραιά 13)3 διά Χαλκίδα	
ΙΕΡΑ		53	8231	ά. Πάλμας 14)3 διά Λάγος	
ΙΕΝΣΑ		66	2432	ά. Λιμένεραν 16)2 διά 'Αλγέριον	
ΙΕΡΕΣΠΟΛΙΣ (δ.)		63	33462	ά. Ν. 'Υόρκη 28)2 διά 'Αρούμπατα	
ΙΕΡΗΣΥΣ (δ.)		75	76005	έ. Σιγκαπούρην 3)3	
ΙΕΤΙΓΚΟ		67	39108	ά. Κολούμπια 11)3 διά Πακιστάν	
ΠΕΤΟΥΝΙΑ		57	7843	έ. Ρουέν 3)3 διά Γουώρου	
ΠΕΤΡΑ		76	23149	ά. Παναμά 6)3 διά Ν. 'Ορλεάνη	
ΠΕΤΡΟΛΑ	7	(δ.)	54	20745	έ. Πειραιά 8)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	9	(δ.)	56	12161	έ. Τένενταν 13)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	11	(δ.)	55	12101	ά. Πειραιά 15)3 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ	16	(δ.)	57	12257	ά. Πειραιά 11)3 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ	17	(δ.)	54	12107	έ. Γούπολιν Λιθάνου 9)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	19	(δ.)	58	20207	ά. Πειραιά 16)3 διά Μέγαρα
ΠΕΤΡΟΛΑ	23	(δ.)	56	17259	ά. Πειραιά 13) διά Ρότερνταμ
ΠΕΤΡΟΛΑ	25	(δ.)	58	27279	ά. Ρ. Τανόύρα 23)2
ΠΕΤΡΟΛΑ	26	(δ.)	63	53141	ά. Πειραιά 13) διά Τουρκίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ	27	(δ.)	64	53342	ά. Πειραιά 14)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	30	(δ.)	56	2796	έ. Πειραιά 7)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	31	(δ.)	66	43399	έ. Ρ. Γενούρα 10)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	32	(δ.)	57	22479	ά. Πειραιά 6)3 διά Μπιζέρτα
ΠΕΤΡΟΛΑ	33	(δ.)	50	16485	ά. Πειραιά 17)3 διά 'Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ	34	(δ.)	51	16440	έ. Τάιταν 9)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	36	(δ.)	60	26467	έ. Ρ. Γενούρα 10)3
ΠΕΤΡΟΛΑ	40	(δ.)	58	1860	ά. Πειραιά 15)3 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ	50	(δ.)	50	3647	ά. Πειραιά 24)2
ΠΕΤΡΟΛΑ	80	(δ.)	71	1599	ά. Πειραιά 15)3 διά 'Ιταλίαν
ΙΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡ.	58		20592	έ. Σ. Σούές 7)3	
ΙΗΑΕΥΣ			2282	έ. Πειραιά 30)1	
ΙΗΑΕΙΣ			69	10016	έ. Φιλαδέλφειαν 2)3
ΠΗΑΙΟΣ			67	29506	ά. Πειραιάς 8)2 διά Γιβραλτάρ
ΠΗΑΙΟΝ			58	23607	έ. Ν. 'Ορλεάνη 14)3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ			61	10072	ά. Βανκούσερ 26)2 διά Καλκούτα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ			52	2445	όποια παραλαβήν
ΠΙΣΤΙΣ			73	13631	ά. Σάντος 10)3 διά Πειραιά
ΠΙΣΤΙΣ			66	8138	έ. θέουν 19.04 Β - 127.50 Δ 6)3
ΠΙΣΤΙΣ			55	3656	ά. Λουάντα 1)3
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)			73	1317	ά. Αντεν 11)1
ΠΙΤΙΑ			72	9462	ά. Αιμερίσγον 11)3 διά Περαικόν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞ			71	3551	ά. Ταΐλα 12)3 διά Χοντέιντα
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ			72	3551	ά. Σαμφιώντα 4)2
ΠΙΤΡΙΑ ΖΑΝ			72	3446	έ. Κοπερδίκ 9)3
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ			69	3654	ά. 'Αιμέροσαν 28)2 Π. Χάρκουρτ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ			70	3654	ά. Καζιμπλάνκα 28)2 διά Αίγιον
ΠΟΦΗΤΗ			53	8647	ά. Κόμπε 12)3
ΠΟΛΑ			56	7989	ά. Σουέζ 9)3 διά Σεμαράγκ
ΠΟΛΟΥΣ			68	2918	ά. Τοιτουνσιφλίκ 12)11 Πειραιά
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)			55	10374	έ. Λεμεσόν 22)8
ΠΟΛΥΔΩΡΑ			64	7832	άργει είς Χαλκίδα πάτο 17)2)75
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ			53	5772	ά. Ντρίμπαταν 4)3 Ρ. 'Ιανέρον
ΠΟΛΥΕΝΗΣ</td					

ΦΡΑΛΙ·ΑΝΤ	77	9700	Ε. Νιούπορτ 17)3	ΣΙΝΤΥ	70	18287	Ε. Π. Χάρκουρτ 24)2
ΡΗΒΑ	70	9069	Ε. Χόγκ Κόκ 6)3	ΣΙΦΝΟΣ	58	13872	Ε. Τόρρε Ανοννίατα 5)3
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	10399	Ε. Σιγκαπούρων 10)3	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	Δ. Βαρκελώνης 9)3 διά Ρ. Ιανέριον
ΡΙΟ ΝΤΙ ΤΖΑΝΕΐΡΟ	69	2398	Δ. Θέουτα 11)3 διά Σάφι	ΣΚΑΠΓΟΥ·ΓΑ	76	19150	Ε. Φιλαδέλφειαν 14)3
ΡΙΟ ΝΤ ΟΡΟ	57	4860	Δ. Σαβάννα 14)3 διά Σάντος	ΣΚΑΠΓΟΥ·ΓΑ·ΝΤ	70	9077	Δ. Γιβραλτάρ 16)2
ΡΙΟΜΠΡΑΒΟ	58	2140	Δ. Αμπιτζάν 4)3	ΣΚΑΠΛΕ·ΓΚ	53	3899	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 15)3
ΡΙΟΝΤΟΝ	70	2762	Δ. Πειραιά 17)3 διά Ιταλίαν	ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	Δ. Λισσαβώνα 11)2 διά Πειραιᾶ
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	56	2417	Δ. Γιβραλτάρ 6)1 διά Αμέρεσαν	ΣΚΑΠΜΠΡΗ	71	9085	Δ. Μόμπια 16)2 διά Πολονίαν
ΡΟΔΑΣΤΟ Ζ.	24	5262	Ε. Σμύρνη 27)2	ΣΚΑΠΝΟΡΝΤ (δ.)	66	25742	Ε. Κιουρασάο 11)2 (έπωκ)
ΡΟΖΑΡΙΟ	60	20416	Ε. Ν. 'Ορλέαν 17)3	ΣΚΑΠΝΤΕ·ΓΑ	76	19451	Ε. Βαλτικούπην 14)3 διά Χιούστον
ΡΟΖΕΑΝ	71	9077	Ε. Σιγκαπούρων 14)3	ΣΚΑΠΤΡΕ·ΓΑ·ΝΤ (δ.)	60	21130	Ε. Φιλαδέλφειαν 10)3 Π. λά Κρούζ
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	54	2676	Δ. Πειραιά 10)3	ΣΚΑΠΧΙΑ	61	12012	Ε. Φλώσιαν 7)3 διά Μασαγκόκ
ΡΟΣΑΝΑ	56	21028	Δ. Ν. 'Υρκη 8)3 διά Αρούμπα	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	Ε. Πειραιᾶ 24)2 διά Θεσσαλίη
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	78	11300	Εις Χιτάτσι ώπο συμπλήρωσιν	ΣΚΗΝΙΩΝ	69	9057	Ε. Κοπέρα 14)3
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	45	3863	Δ. Πειραιᾶ 11)3	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	Ε. Κοραμάρ 11)3
ΡΩ	54	3654	Ε. Αμέρεσαν 19)3	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	Δ. Ραβέννα 3)2 διά Τρίπολιν
	54	8146	Ε. Σουέζ 8)3	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑ·Υ	61	2853	Ε. Φίσγουαρτ Μπ. 23)2 'Αλγερίαν
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	Εξωθ. Βομβάνη 4)3	ΣΚΟΠΗ	56	10042	Ε. Ρουέν 10)3
ΣΑΓΓΙΤΑΙΟΥΣ	57	7751	Ε. Ριγένα 7)3	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	76	19150	Ε. Εργερτάνη 17)3
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	Ε. Ν. 'Υρκη 8)2 Πασκαγκούλα	ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9661	Δργει εις Πειραιᾶ άπο 1)9)77
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪ·ΚΕΑ	61	11317	Δ. Ρόττερνταν 17)3 διά Γδουνιαν	ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6504	Δ. 'Ησοτ Λόντον 14)3 διά Κ. Τάουν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31831	Ε. Μπριτζπορτ 2)3	ΣΚΥΡΩΝ	64	17486	Δ. Δουθλίνων 10)3 διά Αμέρεσαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	Δ. Σουέζ 2)3	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓ-			
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	Δ. Π. Σάδι 17)3	ΚΙΣΤΑΣ	62	8771	Ε. Σιγκαπούρην 13)3
ΣΑΙΝΤ ΤΖΑΙΗΜΣ (δ.)	57	17125	Δ. 'Αμπιτζάν 28)1 διά ΗΠΑ	ΣΟΒΕΡΕΙ·Η ΡΟΥΜΠΥ	58	4403	Δ. Μπιλπάσο 10)3 διά Μπορτώ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	Ε. Αυδούργον 30)1 (έπωκ.)	ΣΟΒΕΡΕΙ·Η ΣΤΑΡ	66	8534	Δ. Π. 'Ελλαζεπε 22)2 διά Κ. Τάουν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ	54	4507	Δ. Π. 'Ελλαζεπε 8)3	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	52	5930	Ε. Πειραιᾶ 13)
ΣΑΛΑΜΠΙΟ (δ.)	56	12666	Δ. Πειραιᾶ 8)3	ΣΟΜΠΡΙΔ ΑΙΦΤΕΡ	69	1410	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΛΒΙΑ	56	8670	Δ. Πειραιᾶ 20)2	ΣΟΥΑΝ ΛΕ·ΓΚ (δ.)	61	20433	Δ. Ν. 'Υρκη 17)3 διά Αρούμπα
ΣΑΜΟΣ	66	17208	Δ. Γιβραλτάρ 11)3 διά Οδησσόν	ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	Δ. Ν. 'Ορλέαν 10)2
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	Δ. Σκελεφάτα 9)3 Χαραχόλιμεν	ΣΟΥΖΥ	57	10687	Δ. Μπαγιόλ 21)9 διά Σφάξ
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	Ε. Μπαρανκίλα 3)3	ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9760	Ε. Ραβένα 11)3
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6651	Δ. Παναμά 26)2	ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΠΡΑ·ΙΝΤ	56	10483	Δργει εις Πειραιᾶ άπο 19)2)77
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5687	Δ. Χάροπην 11)3 διά Χάιφα	ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΣΑΡΠΑ·ΙΖ	56	10271	Δ. Σουέζ 20)1 διά Χαϊφόγκ
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ·	54	8517	Δ. Λειζέσες 3)3	ΣΟΥ·Ι·ΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7863	Δ. Ταυτιπέτα 4)3
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	Δ. Θέουτα 11)3 διά Μπράουνοντιλ	ΣΟΥ·Ι·ΦΤ ΣΗΓΚΑΛ	53	2959	Δ. Πειραιᾶ 31)2 διά Λάγος
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΙΣΙΟΥΝ δ.	68	1591	Δ. Ρόττερνταν 17)3	ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25811	Δ. Τζάκονβιλ 15)3 διά Αρούμπα
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ	72	2791	Δ. Σουέζ 27)1	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	Ε. Ν. 'Ορλέαν 15)3
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	Δ. Π. Μπούκ 12)3 Δουνκέρκην	ΣΟΥΛΙ (δ.)	55	16260	Δ. Γιβραλτάρ 13)3 διά Τέμα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	Ε. Δουνκέρκην 11)3	ΣΟΦΙΑ	60	8251	Δ. Σουέζ 15)3 διά Σρι Λάνκα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15852	Ε. Σουέζ 21)2 διά Ιαπωνίαν	ΣΟΦΙΑ	61	1990	Δργει εις Πειραιᾶ άπο 28)4)77
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	Δ. Μπέτρα 14)2 διά Ζανζιθέρην	ΣΟΦΙΑ Β.	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5867	Δ. Ν. 'Υρκη 5)3	ΣΟΦΙΑ Δ.	57	2013	Άποραλαθήν 8)3 διά Π. Σάλι
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	Δ. Ταραγκόνα 23)2 διά Όραν	ΣΟΦΙΑ Κ.	73	3647	Δ. Μομπάτα 8)3 διά Π. Σάλι
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	Δ. Κων(πολιν) 11)1 Μαύρην θάλασσαν	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	14800	εις Μιχάρα ώπο συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	Δ. Βανκούθερ 18)2 διά Ιαπωνίαν	ΣΟΦΙΑ ΚΟΑΚΟΚ.	62	14622	Δ. Σαλδαντόρ 22)2 διά Μπ. 'Αύρες
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	65	8203	Δ. Παναμά 1)3 διά Λ. 'Αντζελες	ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ-			
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	Δ. Αλεξανδρειαν 19)2	ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	55	13737	Δ. Σάντος 19)2 διά Π. Νουάρ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9134	Δ. Τρικομαλή 8)3	ΣΟΦΙΑ II	77	16400	Ε. Πειραιᾶ 11)3
ΣΑΝΤΟ ΠΑ·Ι·ΝΗΡ	78	9800	εις Γιοκόχαμα ώπο συμπλήρωσιν	ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2979	Δ. Λιθέρνο 5)3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	77	14000	εις Κόπιο ώπο συμπλήρωσιν	ΣΠΑΡΤΟ	67	13603	Δ. Λ. 'Αντζελες 3)3 διά Γιοκοχάμα
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	εις Κοδρά ώπο συμπλήρωσιν	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11962	Δ. Μανίλα 20)2
ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	Ε. Μπ. 'Αύρες 3)3	ΣΠΕΤΣΕΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ	70	8174	Δ. Γιβραλτάρ 23)2 διά Άλγεριαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	δογει εις Πειραιᾶ άπο 16)6)76	ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ	77	59	Δ. Σπαλάτον 16)3 διά Χοντέντα
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	72	16604	Δ. Κοραμάρ 1)3	ΣΠΟΡΔΑΕΣ	57	5255	Δ. Σέπτε 22)2 διά Όραν
ΣΑΠΠΩΦ	63	17876	Δ. Κόπετα 4)3 διά Αλεξανδρειαν	ΣΠΡΙΝΓΚ	56	1749	Δ. Τής 11)3 διά Σκώντα
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1783	Δ. Μπλέεν 10)3 διά Ιαπωνίαν	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	Δ. Καλάο 26)2 διά Ταλάρα
ΣΑΡΑΟΤΤΑ	60	4083	Δ. Νταρμπιαν 12)3 διά Ιαπωνίαν	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	Δ. Καλάο 26)2 διά Ταλάρα
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	Δ. Προσήρ 17.32 B - 87.29 Δ 10)3	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	Δργει εις Πειραιᾶ άπο 24)7)75
ΣΑΡΩΝΙΚΟ %	78	10000	Δ. Τής 13)3 διά Γκάλθεστον	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	Δ. Σαλδαντόρ 17)3
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	εις Ασπιτζά 20)9	ΣΤΑΛΛΩ 2	68	22118	Δ. Τζένταν 5)3
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	Δ. Θεσνίκην 24)1 διά Λαύριον	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ.			
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	Δ. Βεραφάλ 25)2	ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	Ε. Νεάπολιν 9)3
ΣΑΣ	40	5360	Δ. Σονει 16)1 διά Γουαμπόα	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	60	17840	Δ. Καράτοι 9)3 διά Σουάμπια
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	9542	Δ. Σονει 16)2 διά Γουαμπόα	ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	εις Πειραιᾶ 9)6)77
ΣΑΥ·ΠΡΟΥΣ ΣΚΑ·Υ	57	5505	Δ. Τσιταβάτα 11)3 διά Χουέλθα	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	Δ. Τζένταν 26)2
ΣΕΔΑΣ	63	10946	Δ. Γδύνια 11)3	ΣΤΑΜΥ	72	30315	Δ. Σουέζ 1)2 διά Κιναν
ΣΕΜΙ	66	13313	Δ. Ναγκόνια 1)3	ΣΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ	68	18470	Δ. Αγ. Φραγκούσιον 16)3
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16307	Δ. Σιγκαπούρων 11)3 διά Νταμάμ	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18953	Δ. Βανκούδερ 14)3 Δ. Αστραλίαν
ΣΕΥΤΑ	55	3570	Δ. Ντακάρ 5)3 διά Καζαπλάνκα	ΣΤΑΡ Κ.	61	13255	Δ. Κολούμπια Ρ. 15)3
ΣΕΡΕΝΕ	77	5200	Δ. Σιμόντα ώπο συμπλήρωσιν	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΜΑ	73	14667	Δ. Ανέδα Μπ. 1)3 διά Αυδούργον
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	Δ. Αλγκεθίδας 2)3 διά Γένοβα	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	Δ. Βανκούδερ 14)3 διά Μακάδ
ΣΗ ΑΡΡΟΥ	78	13600	εις Τόκιο ώπο συμπλήρωσιν	ΣΤΑΡ ΛΑ·ΓΤ	61	13029	Δ. Τσάλεστον 17)3
ΣΗ ΓΚΑΛΑ	78	13900	εις Κούρε ώπο συμπλήρωσιν	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	Δ. Μπρισμπάτα 8)3 διά Αμέρεργον
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	Ε. Χάλιφας 10)3	ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	Δ. Μπράκε 13)3
ΣΗ ΓΚΑΛΟΥΡΥ	59	8766	Δ. Σουέζ 11)1 διά Γουαμπόα	ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ	68	18469	Δ. Λοιδόνιον 16)3 διά Μπράκε
ΣΗ ΗΡΚΑ	77	9753	Δ. Λάγος 2)3 διά Γουαμπόα	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	Δ. Φρημάντλ 9)3
ΣΗ ΗΛΑΥΟΝΤ	58	8766	Δ. Α'μπερτ 21)2 διά Ιαπωνίαν	ΣΤΑΡ ΠΡΑ·ΙΝΤ	62	15649	Δ. Βανκούδερ 16)3 διά 'Αιπανίαν
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ ΠΡΩΤΩ	72	9824	Δ. Νταρμπιαν 20)2 διά Βόλον	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	164691	Δ. Τέιμπλ Μπ. 1)1
ΣΗ ΡΕ·Ι·ΝΤΖΕΡ	59	11545	Δ. Πειραιᾶ 17)3	ΣΤΕΑΔΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	45966	Δ. Ν. 'Ορλέαν 6)3
ΣΗ ΣΟΑΝ	77	9800	Δ. Ούντεβάλλα 14)3 διά Π. Σάδι	ΣΤΕΑΔΙΟΣ ΙΙ	56	3333	Δ. Σουέζ 7)3 διά Γκιζάν
ΣΗ ΣΠΡΑ·Ι·Τ	59	6791	Δ. Κων(πολιν) 12)3	ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	Δ. Μπαχρέν 26)2
ΣΗ ΤΑΡ	76	9850	Δ. Τέιμπλ Μπ. 10)1 διά Λάγος	ΣΤΕΛΛΑ Κ.	57	8971	Δ. Δουνκέρκην 11)3
ΣΗ ΤΑ·ΓΚΕΡ	73	13631	Δ. Παναμά 7)3	ΣΤΕΛΛΑ Κ.	54	7512	Δ. Σουέζ 16)3 διά Π. Σουδάν
ΣΗ ΤΑ·Ι·ΝΤ	71	10010	Δ. Κοπεγχάγην 15)3	ΣΤΕΛΛΑ Κ.	63	1525	εις θέση 48.45 B - 22.06 Δ 16)12
ΣΗ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	74	9100	Δ. Λάγος 11)2	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	Δ. Σετουμπάτα 10)3
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ	77	8970	Δ. Βαρκελώνη 8)3 Καζαπλάνκα	ΣΤΕΡΝΑΛ Δ·ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	58	8584	Δ. Μασσαλίαν 15)3
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	10006	Δ. Σκούντα 3)2 Αδ. Γκουάτρα	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	Ε. Χατινόχε 7)3
ΣΗΜΕ·Ι·ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	5618	Δ. Π. Ελλάζεπε 14)3	ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	Δ. Π. Σάδι 12)3 διά Λιθερπουλ
ΣΗΡΗΗ ΜΕΝΤ	70	2982	Δ. Καν(πολιν) 14)2	ΣΤΟΑΤ ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	1481	Δ. Ντεμεράρα 14)3 διά Ντομίνικα
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14530	Δ. Ρόττερνταν 25)2 διά Αμπιτζάν	ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12329	Δ. Ντεμεράρα 14)3 διά Ντομίνικα
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	Δ. Ν. 'Ορλέαν 16)3	ΣΤΟΑΤ ΠΑ·Ι·ΝΤ	58	24506	Δ. Κων(πολιν) 9)3
ΣΙΑΒΕΡ Α·Ι·ΑΝΤ	73	10053	Δ. Αστόντ 5)3	ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ	60	12060	Δ. Ταυτικό 15)3
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	77	10100	δογει εις Πειραιᾶ άπο 4)3)76	ΣΤΟΡΚ	59	4536	Δπραλαθήν 8)3 διά Πειραιᾶ
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥΝΤ	56	6659	εις Γιοσούδην ώπο συμπλήρωσιν	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	Δ. Βανκούδερ 16)2 διά Ιαπωνίαν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	57	8476	Δ. Αμέρεραν 1813 Β. Βραζιλίαν	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Δ. Κολομβία Ρ. 7)3
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	77	10100	Δ. Λάγος 1)3	ΣΤΥΛΙΔΑς (δ.)	61	16417	Δ. Φλώσιγκ 15)2
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥΝΤ	78	10100	εις Οσίαν δώπο συμπλήρωσιν	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7981	Δ. Αυτιτζάν 1)3 διά Τέμα	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	Δ. 'Αλεξανδρειαν 15)3 διά Αμέρεραν
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑ·ΓΤ	56	7311	Δ. Τέλενταν 31)12	ΣΥΜΦΩΝΙΑ	56	24549	Δργει εις Πειραιᾶ άπο 14)4)76
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ·Υ	69	9305	Δ. Αλεξανδρειαν 7)3 διά Π. Σάδι	ΣΥΝΑΛΛΑΓΗ	58	5801</	

ΕΥΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	78	5720	εἰς Π. Ἀλέγκρε ώπο συμπλήρωσιν	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ἀ. Τζάκονθιλ 17)3 διά Φρήπορτ
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ἀ. Ἀμέθρασον 23)2 διά Ρόττερνταμ	ΥΑΡΑ	69	10964	ἀ. Βιλμπρούτον 16)3 διά Μπράουνοβικ
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ἄ. Σάδι 25)1	ΥΑΡΑ ΓΚΕΗΑ	58	10499	ἀ. Τζάκαρτα 24)2 διά Μπαγκόκ
ΤΑΚΙΣ Η.	57	6508	ἄ. Σουζ 12)3	ΥΑΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	ἄ. Σετούμπαλ 3)3
ΤΑΚΙ	69	3921	εἰς Ἐιδονημαούθ 13)3	ΥΑΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	10210	ἀ. Τζένταν 7)3
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ἄ. Γιουροπόρτ 3)3 διά Περισκόν	ΥΑΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ἀ. Δουνκέρκην 14)2 'Αλεξάνδρειαν
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ἄ. Ρόττερνταν 25)2 διά Μπ. Ἀύρες	ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	42000	εἰς Σπαλάτον ώπο συμπλήρωσιν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ἄ. Πειραιά 13)3	ΦΑΙΕΩΝ	71	9392	ε. Λάγος 10)2
ΤΑΜΠΟΥ	59	7421	ε. Ντακάρ 5)3	ΦΑΙΑΣ	70	11502	ἀ. Μπάρεσον 25)3
ΓΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7276	ε. Π. Γκράντε 6)3	ΦΑΙΔΡΑ	66	11489	ἀ. Κελάγκ 15)3 διά 'Αμεδούργον
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ε. Μάλτα 16)3	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	15565	ἀ. Τάύν 9)3 διά Νορθγιάλ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Τίμα 2)2 διά Λάγος	ΦΑΙΔΡΑ ΙΙ	58	12502	ε. Τάύν 6)3
ΤΑΡΑ	61	4010	δ. Γιεράλταρ 17)3 διά Χάρθιτς	ΦΑΙΗ Κ.	60	4885	ε. Πειραιά 20)2
ΤΑΡΟ	64	4699	δ. Παναμά 14)3	ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	10388	ε. Βανκούβερ 15)3
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	δ. Σουέζ 16)3	ΦΑΙΚΟΝ	78	13889	δ. Κωνπολίν 22)1 διά Κωνστάντζαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	12100	εἰς Μουκατίσουν ώπο συμπλήρωσιν	ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13789	δ. Παναμά 10)3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ἄ. Μοριουγκάο 21)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΦΑΙΛΟΥΘ	59	9830	ἀ. Άντζελες 4)3 διά Κόμπε
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	εἰς Κριστούπολη 17)3	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	61	9789	ε. Γκουαγιακίλ 16)3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ἄ. Π. διά Σπαήλη 14)2 Βενεζουέλαν	ΦΑΝΗΣ	55	3382	δ. Παναμά 7)1 διά Κίναν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΕΣ	68	11025	ά. Σπέτζια 15)3	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	εἰς Τζουνί ώπο 30)3 77
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	ά. Ντόρπιταν 14)3	ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	ἀ. Μ. διά Μπάρκα 10)2 διά 'Αφρικήν
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Νεκοτσεα 3)3	ΦΑΡΟΣ	56	2672	ἀ. Σαλεβάντρο 3)3 διά Βανκούβερ
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	4179	ε. Ἀμβούρδην 17)3 διά Χάρθιτς	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΙ ΙΙ	50	3139	ἀ. Πειραιά 10)3 διά Ρωσίαν
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ἄ. Πειραιά 16)3	ΦΑΣΤ ΜΠΗΡΗΣ	52	4615	ε. Λάγος 12)3
ΤΕΑ	49	5632	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΣΓ ΝΤΟΦΩΝ ΙΙ	53	4383	δ. Κωνπολίν 8)3
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11600	ά. Σιγκαπούρη 14)3 διά Π. Κελάγκ	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. 'Αντοφαγάστα 3)2
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Λάγος 28)1	ΦΕΙΛΙΣΙΥ	50	5317	ε. Στεττίνον 12)3
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3362	ά. Θεότατα 10)3 διά 'Οδησσον	ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΤΙΚΣ	69	12748	δ. Μπάρεσον 15)3
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	ά. Ἀμέθρασον 25)2 διά Τρίπολιν	ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	δ. Σουέζ 30)1 διά Μπ. Σαπούρ
ΤΕΝΕΡΙΩΝ	53	8648	ά. Ἀμπιτζάν 17)2 διά Πειραιά	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Κωνπολίν 27)2
ΤΕΝΟΡΓΚΑ	55	3300	ά. Ἀμβούρδην 15)2 διά 'Αλγερίαν	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ	75	62498	ἀ. Γκάλθεσον 13)1
ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ	53	2990	έξωθι Καράτοι 28)2	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ε. Λάγος 14)3
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΙΛΙΑ	60	5558	δ. Α. Πάλμας 5)3 διά Π. Χάρκουρτ
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ε. Πιούμπινο 15)3	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41350	δ. Ντόρπιταν 16)3
ΤΕΤΙΕΝ	63	10867	ά. Μαρακάπιτο 9)2 διά ΉΠΑ	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ἀ. Κόμπε 7)3 διά Ρ. Τανούρα
ΤΖΑΝΕΤ ΣΙ	70	13124	ά. Βαλτιμόρην 12)3 διά Μανίλα	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ε. Γδόνια 14)3
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	δ. Μπρόνιμποτελ 21)2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ε. Μομπάσα 19)10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ'	72	9246	ά. Κόπια 9)3 διά Γιοκοχάμα	ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ε. Πειραιά 7)2 διά 'Αλγερίαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. Μπ. Σαπούρη 23)2	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ε. 'Αμέθρασον 15)3
ΤΖΗΝΗ	63	9916	ε. Πασάγιες 27)2	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Κασιούδηκ 20)2
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Πλότεα 12)3 διά Πειραιά	ΦΙΛΟΥΡ	58	2874	ε. Πειραιά 24)2
ΤΖΙΝΗ	61	11125	ά. Λίθερπούλ 7)3	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	77	14550	ε. Μιχάρα ώπο συμπλήρωσιν
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19451	ά. Κουδέτη 17)1 διά Καράτοι	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ε. Καράτοι 16)3
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15863	ά. Παναμά 19)1 'Αν. ακ. Καναδά	ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ε. Π. Κελάγκ 16)3
ΤΖΟΚΑΤΑ	72	8849	ε. Ντάς ές Σαλάλ 5)3	ΦΟΙΝΙΞ Ι.	48	3265	άργει εἰς Καράτοι 19)11
ΤΖΟΤΖΕΦ (δ.)	56	15802	ώπο παραλαβήν	ΦΟΙΝΙΞ ΙΙ.	76	10256	ε. 'Αντεν 6)3
ΤΖΟΥΔΙΑ Λ.	68	14800	ά. Βαλτιμόρην 5)2 διά Ρίγα	ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13762	ά. Κόρπους Κρίστη 3)3
ΤΖΟΥΜΠΙΛΗ	77	56	ε. Ρόττερνταν 27)1	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. 'Ιοκεντερόν 10)3
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16000	ά. Βοστόνην 6)3	ΦΡΑΝΚ	70	2997	ά. Ντακάρ 5)3
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16100	ά. Σάγος 23)2 διά Λονδίνον	ΦΡΑΝΚΙ	54	2227	ά. Καράτοι 1)3 διά 'Αφρικήν
ΤΖΩΝ Κ.	77	15800	ε. Λάγος 14)3	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10381	ά. Κολόμπο 16)3 διά Βομβάνη
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. Φιλαδέλφειαν 9)3 διά Βαλτιμόρην	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9386	ά. Κολόμπο 25)2
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Π. Σαδί 17)3	ΦΡΕΝΤΣΙΩΝ ΜΠΙΓ.	77	3820	ά. Σαφάγκα 28)2
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ά. Σουέζ 2)3	ΚΙΝΙΓΚ	62	1910	ά. Πειραιά 25)2 διά Δρέπανον
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ-	66	39555	ά. Φός 15)3 διά Τομπρούκ	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Ρόττερνταν 27)1 διά 'Αδάναν
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ώπο παραλαβήν	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΚ	61	1190	ε. Λιθέριον 16)3
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ε. Μαρακάπιο 9)12	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1111	ά. Λιθέριον 14)3 διά Φρυμια
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ά. Βαλτιμόρην 1)3 διά Ρωσίαν	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Λισσαθέντα 16)3 διά Σάφι
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	59	4045	ά. Πειραιά 10)2 διά Θεούνικην	ΦΡΙΟΝ ΝΤΟΛΦΩΝ	63	2309	ά. Μίλρ. Χάφεν 12)3 διά Νιγηρίαν
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11800	ά. Λάγος 14)3 διά 'Αμπιτζάν	ΦΡΙΟΣ Δ.	68	11362	ά. Μασαλίαν 8)3
ΤΗΝΟΥΣ	73	3717	ε. Σαδίνα 16)3	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε. Γιοκοχάμα 3)3
ΤΗΝΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ θ.	60	13979	μετων. «ΒΑΡΚΙΖΑ»	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ε. Πειραιά 27)1
ΤΙΜΗ	71	5063	ε. Ρουέν 9)3	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Α. Όρλεάνη 4)3
ΤΙΝΑ (δ.)	76	164691	ά. Μπαρέντιν 10)3	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Γιεράλταρ 9)2 διά Σάροχ
ΤΙΝΑ ΔΕΝΤΟΥΔΗ	73	3094	ώπο παραλαβήν	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	77	19253	ά. Ροζάριο 9)3 διά Μπ. 'Αύρες
ΤΙΝΙ Π.	70	2990	ά. Λέιθ 12)3	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Λ.	70	11283	ά. Μπουεναθέντούρα 21)2
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9000	ά. Μαργκέτη 2)3	ΦΩΤΙΝΗ Λ.	76	32511	ε. Πρίνης Ρούπετ 26)2
ΤΙΤΙΚΙ	57	10178	ε. Καράτοι 7)2	ΧΑΙΛΑΡΕΝΤ ΠΡΙΝΣ	72	3446	ά. Λουδίνον 7)3 διά Βεγγάζην
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	64	15597	ε. Νεκοτσεα 8)3	ΧΑΙΛΑΡΕΝ	60	6724	ε. Γκότενμπουργκ 10)3
ΤΟΑΜΗ	71	5041	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)3 Γκάλφορτ	ΧΑΙΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Μπαρέντην 7)3 διά Σιγκαπούρην
ΤΟΑΜΙΔΗΣ	59	6995	ε. Χάρτην 25)1	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Ρόττερνταμ 23)2
ΤΟΑΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31581	άργει εἰς Πειραιά ώπο 2)6)75	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Ντακάρ 2)3 διά Ντουάλα
ΤΟΓΙΟΥ	62	6246	ά. Πειραιάς 4)3	ΧΑΡΙΣ	65	5255	ά. Αλεξάνδρειαν 6)3
ΤΟΞΟΝ	77	15550	ά. Ναγκόγια 12)3	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Μπ. 'Αύρες 3)3
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Παναμά 24)2	ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	ά. Σάρτζαν 20)2
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ά. Βομβάνη 16)3	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	ε. 'Αλεξάνδρειαν 14)2
ΤΟΡΕΝΙΑ	57	8077	ά. Ρ. Γκράντε 4)3 διά Γαλλίαν	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	ε. 'Αμπιτζάν 10)2 διά Τέμα
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41687	ά. Στραγκούρην 25)2	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Παναμά 28)2 διά Καζαμπλάνκα
ΤΟΥΑΠΙ Β. (δ.)	62	22271	ά. Παναμά 14)3 διά Ειρηνικόν	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Γιοκοχάμα 4)3 διά Βανκούβερ
ΤΟΥΝΤΙΣ	52	9707	άργει εἰς Πειραιά ώπο 26)3)77	ΧΙΑΝ ΣΑΗ	69	10016	ε. Ναγκόγια 9)3 διά Σουέζ
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Μαργκέτη 2)3 διά Βηρυτόν	ΧΙΑΝ ΣΑΗΛΛΑ	69	10016	ά. Ρουέν 4)2 διά 'Οράν
ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7901	ά. Ταλκαχούνα 2)3 διά Τσινάμπο	ΧΙΟΣ	55	2224	ε. Σιγκαπούρην 15)3
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ	57	9053	ε. Αμέθρασον 18)3	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ά. Βαλπαραϊζο 13)3 Π. Χάρκουρτ
ΤΡΑΝΙΚΕΙΤΟΡ	57	2361	ά. Βενετία 12)3 διά Τσιότζια	ΧΙΟΝΗ	75	16421	ε. Ρόττερνταη 10)2 διά Τόνιδα
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥΛΛΟΡ	59	4070	ά. Κ. Τάουν 14)2	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	5876	ά. Θέρονταη 9)3 διά Π. Νουάρ
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	ά. Π. Σαδί 18)3	ΧΟΟΥΠ	48	2947	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. Πειραιάς 8)3 διά Ιταλίαν	ΧΟΟΥΠΙ ΣΚΑΪΥ (δ.)	59	12957	άργει εἰς Πειραιά ώπο 24)1
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ η.	69	16291	ε. Ρ. Τανόρδη 7)2	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Σιγκαπούρη 11)3
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗ	67	72394	εἰς Πειραιά 30)12	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	εἰς Δουνκέρκην 9)3
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΪΤ.	66	25327	ώπο παραλαβήν	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	άργει εἰς Πειραιά
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ά. Β. Βαλτιμόρην 15)3	ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.)	63	30408	ά. Χούντ Πόλιν 16)3 διά Βιλεμοχάφεν
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	59	29567	ά. Πειραιάς 4)3	ΧΡΙΣΤΑΝΑ ΤΡΕΙΝΤ	70	4357	ά. Βηρυτόν 28)2 διά Πειραιά
ΤΡΕΙΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	68	6					

# Τα ύπό δέντρα σημαίας

(Πλούτια σημειώσεων (\*) δεν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)  
 (κ.) = σημ. Κύπρου, (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόδοιπο φέρουν την λιθερισμήν)

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	64	10472	δ. Κων(πολιν 5)3 διά Κωνσταντζαν	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.) . . . . .	44	3174	ε. 'Αμπιτζάν 13)1
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΣΤΑΤΗΣ . . . . .	69	9436	δ. Ντώρμπαν 11)3 διά Περσικόν	ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ.* . . . .	56	3990	εις Πειραιά 19)2)77
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ . . . . .	69	10625	δ. Σουέζ 19)2 διά Μπουσίρε	ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)* . . . . .	59	16047	ά. 'Αρχοντς 28)2 διά Βραζιλίαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) . . . . .	56	20153	ά. Πειραιά 10)3	ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθένσιον) . . . . .	48	6259	δ. Π. Σάδι 15)2
ΑΓΙΑ ΘΩΛΑΣΣΙΝΗ π* . . . . .	54	8120	ά. Κολόπο 12)3 διά Βουδάπην	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.) . . . . .	53	8202	ά. Πύλον 17)2 διά 'Αλεξανδρειαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.) . . . . .	48	4308	ά. Πειραιά 23)2	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.) . . . . .	73	129665	ά. Κόρυτον 22)2 διά Ρ. Τανούρα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)* . . . . .	55	1487	ά. Π. Σάδι 26)2 διά Βηρυτόν	ΑΝΙΟΝΥ ΙΙΙ . . . . .	77	38800	ά. Μόμπιλ 12)2 διά Ρ. 'Ορντάζ
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.) . . . . .	58	3837	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΞΙΟΣ (π.) . . . . .	57	2299	άργει εις 'Αντικύρα από 28)12
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.) . . . . .	59	27122	άργει εις Πειραιά από 19)5)75	ΑΠΗΑΙΩΝΙΣ . . . . .	63	9733	ά. Καζαμπλάνκα 16)2 διά Λομπίτο
ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ Β δ.π. . . . .	56	2140	ε. Βανκούβερ 16)3	ΑΠΟΛΛΩΝ . . . . .	68	27989	ε. Βανκούβερ 16)3
ΑΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ δ.π. . . . .	56	12780	ε. Σιγκαπούρην 13)3	ΑΠΟΛΛΩΝ . . . . .	72	13120	ά. Γάνδην 16)3
ΑΓΓ. ΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)* . . . . .	56	4740	ά. Π. Μπούκ 9)3 διά Σάφι	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.) . . . . .	39	3381	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ. . . . .	55	2056	ά. Πόρο Σάδι 19)2	ΑΡΑΓΚΟΝ (κ.) . . . . .	58	10057	ά. Λισασθώνα 8)3 διά Λουάντα
ΑΓΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ . . . . .	67	1979	ά. Σαλί Τζων 14)3	ΑΡΓΟΝΙΣ (δ.) . . . . .	64	28313	δ. Π. Σάδι 10)3 διά Σάροχ
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) . . . . .	73	18328	ά. Βανκούβερ 16)3 διά Κίναν	ΑΡΗΣ (κ.) . . . . .	54	9561	ά. Λ. Πάλμας 11)3 διά Ρότερνταμ
ΑΕΛΛΑΩ (δ.) . . . . .	57	20745	άργει εις Πειραιά από 14)6)74	ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ. . . . .	72	129260	άργει εις Ν. 'Υρκη 1)5)75
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) . . . . .	54	1202	ά. Κόρτες 25)2 διά Μπαλμπό	ΑΡΙΣΙΕΙΔΗΣ (κ.) . . . . .	35	992	ά. Πειραιά 4)11
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΗΝΟΥ κ. . . . .	56	13669	ά. Θεούτα 22)2 διά Κέπεμ	ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ . . . . .	77	11400	ά. Π. Σπαήν 18)1 Βενεζουέλα
ΑΘΕΝ (κ.) . . . . .	46	3921	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ . . . . .	77	11400	ε. 'Αμπιτζάν 8)3
ΑΘΕΝ (κ.) . . . . .	70	8825	ά. Λός 'Αντζελες 15)2	ΑΡΙΣΤΟΣΕΩΝ . . . . .	77	11363	ε. Σιγκαπούρην 15)3
ΑΘΕΝΣ Σ ΖΗ (κ.)* . . . . .	61	4903	ε. Ρουέν 10)3	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. . . . .	76	122200	ά. Σετουμπάλ 27)2 διά Περσικόν
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ (κ.) . . . . .	59	7115	ε. Κονγ(πολιν 20)2 διά 'Οδησσόν	ΑΡΙΩΝ (κ.) . . . . .	56	7911	ά. Λ. Πάλμας 12)3
ΑΘΗΝΑ (μ.) . . . . .	62	30682	ε. Ριγιέκο 10)3	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ . . . . .	75	8826	ά. Κεπτέν 15)3 διά Ντακάρ
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .	67	44708	άργει εις Πειραιά από 15)2)75	ΑΡΚΟ (κ.) . . . . .	66	1286	ά. Μπιλμπό 7)3 διά Τζένταν
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ. . . . .	72	106623	άργει εις Πειραιά από 21)6)77	ΑΡΜΑΡ (κ.) . . . . .	54	9559	ά. Τζακάρτα 5)3
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) . . . . .	62	9943	ά. Ρ. 'Ιανέριο 1)3 διά Γένοβα	ΑΡΝΙΣ (κ.)* . . . . .	48	6710	άργει εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) . . . . .	61	31869	ά. Ν. 'Υρκην 25)2 διά Αρούποτα	ΑΡΝΙΕΝΑΛ (κ.) . . . . .	48	3675	άργει εις Μπλακγουάτερ 11)5)75
ΑΘΗΝ. ΑΟΥΡΟΡΑ ξ.δ. . . . .	56	12447	άργει εις Πειραιά από 31)7)75	ΑΡΝΙΟ (δ.) . . . . .	56	22670	ά. Ούλσαν 8)2
ΑΘΛΟΣ* . . . . .	60	10733	ε. Μασάφ 29)1	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II . . . . .	64	18000	ά. Ούλσαν 8)2
ΑΙΓΑΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) . . . . .	61	24871	ά. Βοστώνη 13)3 διά 'Αρούμπα	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π. . . . .	57	9990	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΑΚΕΤΕΡΗΝ Μ. . . . .				ΑΡΧΩΝ (δ.) . . . . .	74	56988	ά. 'Αντζελες 6)2
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ . . . . .	67	28774	ε. Γιοκογάμα 10)3	ΑΡΧΩΝ (δ.) . . . . .	66	35280	ά. Γένοβα 25)2 Μέρσα έλ. Μπρέγκα
ΑΙΓΑΚΟΝ* . . . . .	71	27958	δ. Γιβραλτάρ 11)3 διά Βουλγαρίαν	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.) . . . . .	71	71482	ά. Γένεβην 18)2 διά Βραζιλίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ . . . . .	71	15666	δ. Παναμά 27)1 διά άν. άκ. ΗΠΑ	ΑΣΠΑΚΙ (κ.) . . . . .	56	3971	ά. Γάλλεστον 25)1
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΑΝ . . . . .	71	15677	ε. Χάμπονταρδ 15)3	ΑΣΠΑΣΙΑ (π.)* . . . . .	64	2062	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΑΥ· . . . . .	76	11800	ά. Άγ. Φραγκίσκον 3)3	ΑΣΠΥΡ (κ.) . . . . .	50	5421	ά. Σαμψούντα 27)2
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ· . . . . .	76	15900	εις Ν. 'Υρκην 29)12	ΑΣΣΟΣ (κ.) . . . . .	57	2106	άργει εις Χαλκίδα από 19)9
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.) . . . . .	52	2517	άργει εις Πειραιά από 6)2)74	ΑΣΣΑΚΟΣ (κ.)* . . . . .	68	48559	ά. Ν. 'Ορλεάνη 21)3
ΑΙΡ· ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ δ.κ . . . . .	59	17948	ά. Σάροχ 10)3	ΑΣΤΡΟΝ (π.δ.) . . . . .	57	26947	εις Γκρότον 9)12
ΑΙΡ· ΧΟΟΥΝ (κ.) . . . . .	61	6196	δ. Κων(πολιν 25)2	ΑΣΤΡΟΣ . . . . .	75	14523	ά. Γιβραλτάρ 15)3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (μ.) . . . . .	72	57802	δ. Γιβραλτάρ 13)	ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.) . . . . .	50	13066	έ. Σέτα 3)3
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.) . . . . .	71	57830	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Σ. Κρουά	ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΣΙΛΑΝΗ . . . . .	72	11000	ά. Νάντη 3)3 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ δ. . . . .	68	105495	ε. Κέπι Τάσον 12)3	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ δ. . . . .	74	128398	ά. Γιβραλτάρ 15)3 διά Μπαχρέτιν
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. . . . .	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 13)2 διά Ντουμάτι	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ δ. . . . .	74	128399	ά. Μίλφ. Χάρεν 31)1
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ . . . . .	67	32644	ά. Χιούδοντ 9)2	ΑΤΑ ΜΑΡΚΕΣ (δ.) . . . . .	68	40962	ά. Ν. 'Ορλεάνη 16)3
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΜΗΝ (δ.) . . . . .	75	117340	ά. Σαβόνα 15)3 διά Λισσαδώνα	ΑΙΔΑΝΤΙΚΟ Σ. . . . .	65	24314	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)3
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) . . . . .	74	60930	ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά ΗΠΑ	ΑΙΔΑΝΑΣ ΕΞΠΟΡΕΡ δ.* . . . . .	65	35823	ά. Καντζι 26)2
ΑΙΤΖ. ΣΕΥΑΠΟΡ (δ.) . . . . .	75	117342	ά. Σετουμπάλ 9)3	ΑΙΔΑΝΑΣ ΤΙΠΑΝ (δ.) . . . . .	68	104561	ά. Τέμπηλ Μη. 15)3 διά Περσικόν
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.) . . . . .	73	57800	ά. Γιβραλτάρ 15)3 διά Σ. Κρουά	ΑΙΤΡΥΤΟΝ . . . . .	60	10398	εις Μασσαλίαν 14)8
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)* . . . . .	64	1199	ά. Γιβραλτάρ 15)3	ΑΙΤΙΙΚΟΝ (κ.) . . . . .	56	1803	ε. Σιγκαπούρην 7)3 διά Β. Κορέαν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ . . . . .	68	25433	ά. Παναμά 5)2 διά Μιζουσίμα	ΒΑΛΛΙΑΝΤ . . . . .	60	9088	ά. Τζακόσανθ 18)2
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ . . . . .	68	25433	ά. Κολούμπια ρ. 15)3 διά 'Ιράν	ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. . . . .	55	9242	ά. Βενετία 8)3 διά Μπαρέτα
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ . . . . .	68	25433	ά. Κολούμπια ρ. 10)2 διά Βανκούβερ	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ ΖΗ (δ.)* . . . . .	76	66000	ά. Μιζουσίμα 14)2
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ . . . . .	67	27168	ά. Πειραιά 16)3	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) . . . . .	54	2842	ά. Ρότερνταν 6)3 διά 'Οράν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ· . . . . .	68	25433	ά. Κων(πολιν 22)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΒΕΡΟΝΑ (κ.) . . . . .	54	1991	ά. Ηράκλειον 2)3
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ . . . . .	68	25168	ά. Λ. 'Αντζελες 2)3 διά Σάντος	ΒΙΒΗΝ (κ.) . . . . .	64	2709	ά. Μ. Καμπούδ 1)3 διά Καράτοι
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗ ΠΟΛΙΔΡΟΣ Α. (κ.) . . . . .	68	25155	ά. Ν. 'Ορλεάνη 25)2 διά Χιούστον	ΒΙΕΛΑ (κ.) . . . . .	53	8576	ά. Σουέζ 7)3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)* . . . . .	37	5272	ά. Ταλκαχούνο 21)2 διά Τοκοπίλα	ΒΙΚΙΩΡ ΙΙΙ. Ν. ΓΟΥ-ΙΑΝΔΡΗ (δ.) . . . . .	64	4281	ά. Πατέρμα 12)10 διά Τρίπολιν
ΑΚΤΗ (δ.) . . . . .	56	10287	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΙΟΛΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥ-ΙΑΝΔΡΗ (δ.) . . . . .	72	119811	ά. Γιουροπόρτ 28)2 διά Μη. Μασάρ
ΑΛΑΜΑΡ (κ.) . . . . .	57	11929	άργει εις Πειραιά 6)3	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.) . . . . .	58	8510	άργει εις Χαλκίδα από 19)3)76
ΑΛΑΜΕΙΝ (π.) . . . . .	62	10403	ά. Πειραιά 10)3 διά Κωνσταντζαν	ΒΟΡΡΑΣ . . . . .	58	11677	άργει εις Χαλκίδα από 27)5)75
ΑΛΕΑ . . . . .	73	8824	ά. Σουέζ 24)2 διά Σαγκάνη	ΒΡΩΝΤΑΔΟΣ . . . . .	56	8615	ά. Λάγος 20)2 διά Ντακόρ
ΑΛΕΚ (κ.) . . . . .	53	4702	ά. Πειραιά 7)3 διά Συρίαν	ΒΥΖΑΝΤΙΝ (κ.)* . . . . .	68	2757	ά. Γιβραλτάρ 12)3 διά Ταραγκόνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ δ. . . . .	68	44646	ά. Πόρτ "Αρθορ" 8)3	ΒΥΖΑΝΤΙΝ (κ.)* . . . . .	58	1882	ά. Ρότερνταν 14)3 διά 'Αλγερίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) . . . . .	47	2197	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΛΑΤΕΙΑ . . . . .	56	9537	άργει εις Πειραιά από 25)6)77
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ.* . . . . .	51	2593	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΛΗΝΗ . . . . .	55	9415	άργει εις Πειραιά από 30)4)77
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Δ.ΩΝΑ. ΩΝΑ. Δ. . . . .	66	2274	ε. Μπιλμπάτα 7)3	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.) . . . . .	67	42439	ά. Πειραιά 22)2
ΑΛΦΑΡΝΤ ΣΠΡΟΤ-ΠΑΡ (κ.) . . . . .	65	1708	ά. Μπέργκεν 11)3 διά Στάθαγκερ	ΓΕΝΕΥΗ (κ.)* . . . . .	55	6504	ά. Καζαμπλάνκα 11)3
ΑΛΗΧΑΤΑ ΜΑΜΑ ΜΠΑΚΑΡΕ (π.) . . . . .	57	10316	ά. Πασάνγκες 20)2 διά Π. Χάρκουρτ	ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.) . . . . .	52	1116	έ. θεωβ. Τακλάτ 27)1
ΑΛΗΧΑΤΗ ΑΙΓΑΛΑΝΤ κ. . . . .	67	57362	ά. Βρέμπαν 15)2 διά Τόνιδα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.) . . . . .	49	2755	ά. Πειραιά 11)3 διά 'Αλγερίαν
ΑΛΗΧΑΤΗ ΑΙΓΑΛΑΝΤ Ζ. . . . .	67	21192	ά. Μιζουσίμα 3)3 διά Α. 'Αντζελες	ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΡΣ (κ.) . . . . .	56	8636	ά. Πειραιά 11)3 διά Μπαχρέτιν
ΑΛΗΧΑΤΗ ΑΙΓΑΛΑΝΤ Ζ. . . . .	67	11905	ά. Ντακόρη 12)3 διά Μπαχάμας	ΓΙΟΥΝΙΟΥΡΕ ΙΝΤΕΡ . . . . .	50	8280	ά. Μπαχρέτιν 4)2 διά Νιγηρίαν
ΑΛΗΧΑΤΗ ΚΑΣΤΑ . . . . .	68	21399	ά. Λ. 'Αντζελες 10)3 διά Γιοκοχάμα	ΓΙΩΡΓΟΡΣ Π. (κ.) . . . . .	48	6800	ά. Π. Χάρκουρτ 7)3 διά Λ. Πάλμας
ΑΛΗΧΑΤΗ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	69	21399	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)2	ΓΙΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.) . . . . .	62	4137	ά. Βηρυτόν 12) διά Αδυόσταν
ΑΛΗΧΑΤΗ ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	73	13753	ά. Βανκούβερ 11)2 διά Ιαπωνίαν	ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)* . . . . .	52	6576	ά. Καρθαγενών 12)9
ΑΛΗΧΑΤΗ ΣΠΙΤ . . . . .	68	21426	ά. Μπωρόντη 28)2	ΓΚΑΟΡΙΚ (μ.) . . . . .	67	48747	ά. Φιλαδέλφειαν 3)3 Γιβραλτάρ
ΑΛΗΧΑΤΗΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ . . . . .	68	13732	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)2	ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΠΗΤΣΙΣ (κ.) . . . . .	56	5485	έ. Ν

ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙΝΤ	70	11329	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 7)3
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	Ε. Μουτσάνας 15)2
Γ. ΓΙΟΥΑΖΤΖΙ (δ.)	64	34827	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκον 15)3
Γ. ΚΑΙΝΙΝΕΣ (δ.)	69	41477	Ε. Πειραιά 10)3
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 16)1)76
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	Δ. 'Αινδέρσαν 25)1 διά Θεσσαλονίκην
Γ. ΝΑΥΤΙΑΟΣ	67	23064	Δ. Γκάλθεστον 6)2
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ-ΙΤΟΡ	68	22513	Δ. Πειραιά 16)3 διά Π. Κέμπλα
Γ. ΝΕΙΜΠΟΡ	68	23064	Δ. Κωνιόπολιν 12)2 διά Ρουμανίαν
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	Δ. Γιβραλτάρ 2)2 διά Κάμπαρ
Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	Ε. Μαπούτο 3)3
Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	Δ. Λόδς 'Αντζέλες 16)3
Γ. ΝΟΜΠΛΙΑΤΥ	67	22549	Δ. Γιβραλτάρ 15)3 διά Περσικόν
Γ. ΝΟΟΥΑΖΤΖΙ (δ.)	69	41477	Ε. Ν. 'Υόρκην 18)3
Γ. ΝΤΙΟΥΑΖΤΖΙ (μ.)	70	51878	Δ. Μπανιόλι 16)3 Ράς ἐς Σιδέρ
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	Ε. Πειραιά 17)2
Γ. ΠΡΕΣΙΤΣΙΤ (δ.)*	71	101831	Δ. Κουβέτη 10)3 διά Ούλαδάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒΑ	72	114710	Ε. Πειραιά 13)2
Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	125972	Δ. Μπόνι 5)3 διά Γιουροπόρτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ Β.*	77	135700	Ε. Ρόττερνταμ 10)3
Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Δ. Ράς Τανόύρα 28)2 Βιλελμούχφεν
Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	Δ. Ντουμπάν 9)3 διά Π. ντε Μπούκ
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	Ε. Πειραιά 27)1
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	Ε. Γιουροπόρτ 18)3
ΓΡΕΦΟΣ	59	10542	Δ. Μπάρμπαν 19)2 διά Ρόττερνταμ
ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	45659	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 13)
ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 10)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ή. (κ.)*	60	4998	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 11)3
ΔΗΛΑΟΣ	59	9493	Δ. Χάλφα 10)3 διά Τέμα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (μ.)	47	1651	Ε. Πειραιά 17)3
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	52	8202	Δ. Νταρμπαν 8)3
ΔΙΟΝΥΣΟΣ II (κ.)	54	2756	Ξ. Γλαυκόδων 12)3
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ Η.*	68	54513	Δ. Φρήπορτ Μπαχ. 8)2
ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 5)3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	Δ. Ράς Τανόύρα 1)2
ΔΩΤΟ	68	35191	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 20)2
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 4)9
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	Δ. Ράς Τανόύρα 13)2
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	Δ. Τέμπλη Μπαΐν 31)1
ΕΙΡΗΝΗ (π.δ.)	65	42377	Δ. Γκαλεότα Πόντ 2)3 διά ΗΠΑ
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	Δ. Ν. 'Υόρκην 3)3 διά Σάντος
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	Δ. Κιουράσσο 24)2 διά Π. Μιράντα
ΕΛΑΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	Δ. Πάλμας 4)3 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΕΜΕΝ	67	27989	Δ. Κωνπόλιν 22)2
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Πόρτ Σαΐδ 12)3
ΕΛΕΝΝΑ (κ.)	51	2133	μετων. «ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΑΙΝΑ»
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	Ξ. Νταμάνη 7)3
ΕΛΕΥΘΕΡΕΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	Δ. Γιβραλτάρ 27)2
ΕΛΙΚΟΝ (κ.)	58	8370	Ε. Μογκαντίσιο 20)2
ΕΛΕΜΕΣΠΟΝΤ	76	22893	ά. Φρημάντλ 9)2 διά 'Αιμπέρσαν
ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	ά. Φρημάντλ 9)2 διά 'Αιμπέρσαν
ΚΟΝΚΕΣΤ	77	24000	ά. Τάμπα 7)3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	77	24000	ά. Τάμπα 7)3
ΣΠΑΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	ά. Λ. 'Αντζέλες 19)2 διά Βανκούβερ
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1164	Δ. Μασσαλίαν 11)3
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	Δ. Τάμπα 2)3
ΕΝΑΡΕΣΙ (κ.)	57	8960	Ε. Πειραιά 17)3
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	Ε. Κοιλόπολη 7)3
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 4)2)75
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	Δ. ΑΙΓΑ. φρ Γκραίντ 4)2 Γιβραλτάρ
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ (κ.)	59	11931	Δ. Γιβραλτάρ 10)3 διά Σάντος
ΕΡΟΙΚ	64	29396	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 9)7)75
ΕΡΟΙΚ ΣΕΥΛΥΔΟΡ ι.	57	1368	Δ. Μασσαλίαν 10)3
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)*	55	5869	Ξ. Κωνπόλιν 6)2
ΕΣΠΕΡΟΣ I (κ.)*	48	6714	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)10
ΕΣΠΕΡΟΣ III (κ.)*	48	5289	Δ. Σουέζ 20)2 διά Τζένταν
ΕΣΣΕΝ (Σιγκ.)	53	6689	Ε. Πειραιά 17)7 (έπισκ.)
ΕΤΕΟΚΑΗΣ II. (κ.)*	44	7141	άργει εἰς Πειραιάς
ΕΤΤΟΡΕ (κ.)	56	1375	Ε. Πειραιά 2)3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ κ.	60	14653	Δ. Ναγκόγια 28)2 διά Παναμά
ΕΥΓΕΝΙΑ (κ.)*	56	9990	Δ. Κάρατσι 28)1
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	Ξ. Νιούσιαν 1)3
ΕΥΓΕΝΙΑ II (π.δ.)	62	25717	Ξ. Γιβραλτάρ 9)3
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	άργει εἰς Π. δφ Σπαινής ἀπό 5)10)75
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	95775	άργει εἰς Πειραιάς
ΕΥΔΑΚΙΟΣ ΤΣΙΡΗ (κ.)	57	3826	δ. Πόρτ Σαΐδ 17)3
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει εἰς 'Ιτέαν ἀπό 7)8)77
ΕΥΝΙΚΗ	77	30800	Δ. Νιούσιαν 16)3 διά Εδρώπην
ΕΥΡΥΛΛΟΣ*	64	9727	Ε. Μπαντάρα Σαπούρο 14)2
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	Δ. Βανκούβερ 9)3 διά 'Ιαπωνίαν
ΕΥΤΕΡΗΝ (δ.π.)	61	13360	Δ. Νεδόπολιν 31)1 διά Πειραιάς
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)*	55	2549	Ξ. Βόλον 12)12
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	74	59000	Δ. Τέμπλη Μπαΐν 8)3
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	άργει εἰς 'Ιτέαν ἀπό 25)7)77
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)	56	1437	εἰς Τέμα ἀπό 11)10
ΖΑΚ	62	10028	Δ. Δουνκέρκην 9)3 διά Κίναν
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)*	61	1840	Ξ. Ειδούμασιο 10)3
ΖΕΜΠΡΑΣ ΣΑΞΕΣ (κ.)	64	1905	μετων. «ΕΛΠΙΡΕΑ» σημ. 'Ελληνική
ΖΕΜΠΡΑΣ ΦΟΡ-			
ΙΣΙΟΥΝ (κ.)	64	1657	Δ. Μπέλφαστ 10)3 διά Βηρυτόν
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	34099	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 7)3
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	19300	Ξ. Ρεντί 27)2
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	Ξ. Χαλιφάδ 13)3
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	εἰς Π. Καμπέλο 26)9
ΗΓΚΑ	72	9980	Ξ. Μπαχρέιν 13)3
ΗΑΙΑΣ (δ.)	58	12239	Δ. Ρόττερνταμ 9)3 διά Βομβάνη
ΗΑΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ	60	14653	Δ. Π. 'Άλφρεδ 11)3 διά Ναγκόγια
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)	57	2349	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΡΡΟΣ (π.)*	63	3358	Ξ. Μόντρεαλ 17)3
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	εἰς Πειραιά 12)7
ΘΕΜΟΣ (π.)	64	1988	Δ. Π. 'Εσκιθέλ 12)3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)*	57	20414	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 27)7)76
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)	55	2999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΕΛΛΑ (π.π.)	66	40933	Δ. Ρ. ἐς Σιδέρ 11)3 διά Γιουροπόρτ
ΙΖΕΣΑ ΛΑΙ·ΟΝ (π.)*	47	5441	εἰς Αμπιτζάν 15)6)77
ΙΑΙΟΝ (κ.)*	53	5608	εἰς Σαφάγκα ἀπό 17)2)77
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	Δ. Ακαπούλοκο 4)3 διά Μάντα
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643	Δ. Ντάρμπαν 16)3 διά Ν. 'Αμερικήν
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	Δ. Α. Αντζέλες 17)2 διά Ενσενάτα
ΙΑΜΑ*	68	27989	Ξ. Ρ. 'Ιανέριο 17)2
ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20599	Ξ. Λισσαδώνα 11)3
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	Δ. Θρή Ρίθερ 9)1 διά 'Αλγερίαν
ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	66	20959	Δ. Χιούστον 27)1 διά Σάντα Μάρτα
ΙΟΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	Ξ. Χάπτον Ρ. 26)2
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	Ξ. Μογκαντίσιο 18)1
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	Ξ. Γένοβα 24)1 (έπισκ.)
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 23)1 διά Τάμπα
ΚΑΒΟ ΦΡΙΓΕΛΟΣ (π.)*	52	7731	εἰς Καράτσι από 21)11
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	εἰς Κουβέτη ἀπό 28)9
ΚΑΓΙΟΝΤΕ			
ΜΠΑΚΑΡΕ (π.)*	56	10316	εἰς Τέμα ἀπό 10)1
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	Δ. Φρηπορτ (Μπαχ.) 4)3
ΚΑΛΛΗ	57	8774	Δ. Λάγος 15)3 διά Σάντος
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 15)2)75
ΚΑΜΙΛΑ Μ'	75	14983	Δ. Μπρεμερχάφεν 24)2 διά Χιούστον
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	Δ. Σουέζ 6)3
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)*	55	1599	Δ. Σουέζ 6)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.	56	9817	Δ. Προύναμπουτελ 28)1 διά Ροστόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ κ.	56	16984	Ξ. Λισσαδώνα 19)2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	Ξ. Τάγκα 13)3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΖΩΝ ΤΣΑ-	54	10905	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 23)10
ΒΑΡΗΣ (π.)	52	7597	Ξ. Γκάλθεστον 5)3
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	Ξ. Κ. Τάουν 27)2
ΚΑΡΝΤΙΦ II (δ.)*	65	48024	άργει εἰς Πειραιάς
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)*	54	2336	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 14)8)76
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	Δ. Γιβραλτάρ 14)3 διά 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)*	54	1645	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΟΣ (κ.)*	53	2806	Δ. Θέουτα 6)2 διά Σκίκντα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	Δ. Π. Σάδι 7)3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΙΑ. (κ.)*	56	1333	Ξ. Πειραιά 15)3
ΚΑΤΙΝΑ ΜΑΤΟΙΟΥ κ.*	63	8274	εἰς Σουέζ ἀπό 20)9
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ Κ.	65	8198	Δ. Μπρούναμπουτελ 28)1 διά Ροστόκ
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	Ξ. Λισσαδώνα 21)2
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)	52	3714	Δ. Αμπιτζάν 19)2 διά Εδρώπην
ΚΙΤΣΑΣ Σ. (κ.)	58	5854	Ξ. Λάγος 10)3
ΚΛΕΙΩ (π.)	56	1743	Δ. Σ. Μίγαλες 14)3 διά Φάρο
ΚΟΝΔΩΡ	77	10257	Δ. Αντεν 3)3 διά Μπ. Σαπούρο
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	Δ. Γιβραλτάρ 6)2 διά Κόρπους Κρίστι
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	Δ. Γιβραλτάρ 23)2 διά Μπ. Αύρες
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥδ.*	57	20728	εἰς Φάλουμθ 26)11)76
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7249	Ξ. Ρόττερνταμ 17)3
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)*	57	30332	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 23)6)77
ΚΟΤΩΡΝΑΣ ΜΠΗΤΣ κ.	53	1598	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 14)3)76
ΚΡΗΜΗΣ (δ.)	57	24233	Δ. Σέτε 30)1 διά Σαλέρνο
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 5)6)75
ΚΥΘΗΡΑ	70	16239	μετων. «ΜΠΛΑΟΥ ΣΚΑΥ»
ΚΥΘΟΣ (π.)	62	4784	δ. Παναμά 16)2
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	δ. Γιβραλτάρ 16)3 διά Πειραιάς
ΚΥΝΟΙΑ*	69	11315	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 19)10)74
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	δ. Π. Σάδι 17)3 διά Γιοκοχάμα
ΚΥΡΑ ΣΤΑΒΟΥ (κ.)	53	4314	Ξ. Καρβαγένην 7)2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	64	34827	Ξ. Καλαμάτα 18)12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	51	2430	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 6)3 διά Κιουρασάο
ΚΩΣΤΑΘΩΝΑ (κ.)*	58	8695	Ξ. Μπαγκούκ 13)3
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-			
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	εἰς Πειραιάς ἀπό 19)10
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	δ. Μπανγκάρ 1)2 διά Καράτσι
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	1610	

ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εις Πειραιά διότο 13)74	ΝΕΣΤΟΣ* .....	64	16073	άργει εις Πειραιά διότο 31)5)75
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	άργει εις Πειραιά διότο 23)8)77	ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.) .....	58	24152	άργει εις Πειραιά διότο 14)8)75
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Μόζη 13)3 διά Φύλιππίνες	ΝΗΜΕΡΙΤΗΣ (δ.) .....	52	11234	άργει εις Πειραιά διότο 23)8)75
ΛΑΚΥ (κ.)*	42	3129	ά. Αστονάτ 27)2	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π. ....	56	3979	δ. Μπρούνουμπούτελ 2)3 διά Ροστόκ
ΛΑΜΑΔΑ *	59	7919	ύπο παραλαβήν	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.) .....	57	3190	ά. Κίγκοτον 8)3 δι' 'Αμεθύργον
ΛΑΜΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	48	1988	άργει εις Πειραιά	ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (π.) .....	58	3610	δ. Σουέζ 2)3
ΛΑΜΠΙΦΙ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	ά. Βαλτιμόρη 5)3 διά Λιθόνη	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.) .....	61	6519	ε. Πειραιά 23)2
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	άργει εις Πειραιά διότο 30)12)76	ΝΙΚΗΙΑΣ ΡΟΥΣΣΟΥ'	76	35500	ε. Ντουμπάτι 12)3
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	εις Πειραιά 26)11	ΝΙΚΟΛΑ Δ. ....	68	9034	δ. Δουνκέρκην 20)2 διά Νεάπολιν
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ύπο παραλαβήν	ΝΙΚΟΛΑΚΗ (κ.) .....	57	1368	ε. 'Αμεθέρσαν 11)3
ΛΑΣΙΑ (κ.)*	48	8388	ά. Χόγκ Κόγκ 6)3 διά Κασσιούγκ	ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ. ....	60	11632	δ. Π. Σάτιδ 16)3
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	ά. Χόγκ Κόγκ 6)3 διά Κασσιούγκ	ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ .....	58	7324	ε. Ρουέν 24)2
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑ			ά. Σαλβαντόρ 24)2 Φορταλέζα	ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΝΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Καράπι 26)2	ΔΡΗΣ (δ.) .....	68	86521	εις Βρέστην 31)10 (έπισκ.)
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ά. Παρανάγουα 13)10 διά Λουάντα	ΝΙΚΟΣ Α. (π.) .....	56	2435	ά. Θεούτα 5)3 διά Σκικντά
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II (π.)	58	9079	ά. Βόλον 6)2	ΝΙΚΟΣ III (κ.) .....	60	2914	ά. Πειραιά 7)3 διά Βηρυτών
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Παναμά 16)3	ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΙ (π.) .....	60	13726	ε. Όζάκα 12)3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. Ταραχόνα 7)3 "Ελ. Τζαντίντα	ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΖ (κ.) .....	60	4113	ε. Κ. Τάουν 15)3
ΛΙΑ Γ. (κ.)	57	1977	προς πλοϊον "Αίλ ντε Προσινέν. 17)2	ΝΟΡΔ. ΗΙ ΚΛ. μετ. 63	44	14800	άργει εις Πειραιά διότο 7)4)75
ΛΙΑΖ	64	2817	εις Πειραιά 2)1	ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	άργει εις Πειραιά διότο 22)3)75
ΛΙΑΖ (π.)	50	2734	άργει εις Στυλίδα διότο 16)7)77	ΝΟΡΔ. ΝΑΙ'ΑΝΙ	67	22549	η. Βιρθαλάτρ 9)3 διά Κωνσταντίναν
ΛΙΠΣ	60	16968	άργει εις Στυλίδα διότο 16)7)77	ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ'	64	38649	άργει εις Πειραιά διότο 4)3
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			ά. Τής 18)2 διά Κόρπους Κρίστι	ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.) .....	59	20915	ά. Ν. "Ορλεάνη 25)2
ΚΟΥΣΗΣ (μ.)*	68	39617	εις Λάγος 26)11	ΝΟΙΟΣ (κ.) .....	50	2748	ά. Μπούλεν Μπ. 4)2 διά Φρήροπ
ΛΟΥΓΚΑΝΟ (κ.)*	50	5406	ά. Κολαδόμια Ρ. 28)2 δι' Ιαπωνίαν	ΝΙΑΝΙΟΥΜΠΙ (κ.) .....	60	12339	ά. Ντώμπαν 10)3 διά Λιθόρω
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	άργει εις Πειραιά διότο 8)9)75	ΝΙΑΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ (μ.)*	58	30235	η. Κωνυπίλιν 13)3 Μαύρων θαλασσαν
ΛΥΡΙΚ*	64	29396	ά. Χριστάλαν 2)3 διά Γουώρου	ΝΙΟΑΦΙΝ (δ.) .....	56	11669	άργει εις Πειραιά διότο 12)3)76
ΛΩΡΕΡΑ ΡΗΔ (μ.)*	75	70000	ά. Ν. Ορλέανη 2)3	ΝΙΟΑΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ. *	59	13223	δ. Παναμά 13)3
ΛΩΡΕΤΤΑ Κ.	69	2998	ά. Φός 14)6	ΝΤΟΑΦ. ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κδ*	58	13093	ε. Λάγος 3)3
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΙΟΝΑ ΚΑΓΕΡΙΝΑ	57	9953	εις Παλέρμο διότο 1)3)77 (έπισκ.)
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16808	ά. Πειραιά 11)3 διά Μασσαλίαν	ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ε. Πλαταΐδο 7)2
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ά. Λ. Πλάμας 7)12 διά Λουάντα	ΝΙΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.) .....	58	10686	ε. Μπαγκόκ 23)2 (έπωλ..)
ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)	66	2179	άργει εις Πειραιά διότο 2)9	ΝΙΟΝΑ ΜΥΡΙΩ (π.δ.)	55	11209	ε. Ανταπιγιά 22)10
ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Δάλιας 14)3 διά Ντακάρ	ΝΙΟΝΑ ΡΙΑΙΑ (π.) .....	60	28655	άργει εις Πειραιά διότο 26)6)76
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	ά. Πλάμας 7)12 διά Λουάντα	ΝΙΟΡΙΑΝ	56	10486	δ. Π. Σάτιδ 17)3
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ά. Λάγος 14)3 διά Χαλκίδα	ΝΙΟΥΠΕ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	57	10316	άργει εις Πειραιά διότο 11)6)75
ΜΑΙΑΝΤΣΤΡΟΣ	69	18923	ά. Μ. άλ. Μπάκρα	ΝΙΩΝ (κ.)*	46	3153	ε. Π. Σάτιδ 4)8
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	ά. Φιλαδέλφειαν 1)3 διά Χιούστον				
ΜΑΝΤΟΥΑ (π.)	52	2352	ά. Πειραιά 23)2 διά Μάλτα				
ΜΑΟΥΝΤ ΖΗΡΙΑ (π.)	64	1141	ά. Λάγος 14)3 διά Ντακάρ				
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	60	3838	ά. Δάλιας 14)3 διά Ντακάρ				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ά. Μπούλεν 7)3				
ΜΑΡΙ (κ.)	54	4684	ά. Π. Σάτιδ 14)3				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Α. Αλαμπορ 9)3				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ I (κ.)*	63	10442	ά. Βανετία 15)3				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ*	58	9299	ά. Βενετία 8)2				
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ*	57	9852	ά. Πειραιά 8)2				
ΜΑΡΙΓΩ (κ.)*	45	3312	άργει εις Πειραιά διότο 3)10				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ά. Ρ. Τανόρα 27)1				
ΜΑΡΙΖΑ Μ. (κ.)*	48	1501	ά. Δάλιας 28)2				
ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.)*	53	5471	ά. Σουέζ 10)3				
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1226	ά. Πειραιά 4)3 διά Τρίπολιν				
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	57	8903	άργει εις Πειραιά διότο 21)4)77				
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΔ (δ.κ.)*	55	11193	άργει εις Πειραιά διότο 5)10				
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)*	66	67545	άργει εις Πειραιά διότο 14)11)75				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σάτιδ 16)3				
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.β.)	53	12991	άργει εις Πειραιά διότο 15)7)75				
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7977	άργει εις Πειραιά διότο 31)8)75				
ΜΑΡΙΞΕΡΟΝ (δ.π.)*	59	12795	άργει εις Πειραιά διότο 25)3)75				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Ν. Ορλέανη 4)3				
ΜΑΡΤΙΓΚ ΝΥ (π.)*	51	3239	ά. Τέναντ 3)3				
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗ (δ.)	59	3664	ά. Σ. Χουάν 9)3				
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ά. Μπελίγκαμ 11)3				
ΜΑΤΙ (κ.)	56	9392	ά. Λάγος 27)2				
ΜΕΛΙΝΑ Τζ.ΙΡΗ (κ.)	56	4639	ά. Πειραιά 28)2 διά Ρασέννα				
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	άργει εις Πειραιά διότο 1)7)75				
ΜΕΛΩΝ ΔΕΛΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Τέμπη Μπ. 10)2				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ά. Νεστόλιν 10)3 διά Κουβέτη				
ΜΕΝΤΜΑΡΕ (κ.)	55	3883	ά. Ριγιέκο 21)2 δι' Αλεξανδρειαν				
ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.)	52	2775	ά. Κόμπη 11)3 διά Σιγκαπούρην				
ΜΕΡΑΙΝ Ι.	77	10257	ά. Σουέζ 28)1				
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (π.)	61	9194	άργει εις Πειραιά διότο 31)8)75				
ΜΕΣΣΑΣ ΑΛΑΙΑ (κ.)	47	2740	άργει εις Πειραιά διότο 26)10)76				
ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	77	18707	ά. Πόρτλαντ 4)3 δι' Αρούμιτα				
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	77	19200	ά. Μπαλάν Τέρν. 18)2 διά Εκουαντόρ				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-			ά. Γιουρούπορτ 25)2 διά Βιρθαλάτρ				
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Ντακάρ 13)3 διά Λάγος				
ΜΕΣΣ. ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17718	ά. Τέναντ 22)2 Δ. Αφρικήν				
ΜΕΣ. ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75000	ά. Μπούλεν Μπ. 10)2				
ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75124	ά. Φος 8)3 διά Ρ. ές Σιδέρο				
ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	79500	ά. Φριπόρτ (Μπαχ.) 31)12				
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6398	ά. Ξωθί Καράτος 23)12				
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΓΑ	58	13257	ά. Γιουραλάτρ 14)3 διά Λάγος				
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ά. Πειραιά 26)2				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.β.)	75	68631	ά. Σιγκαπούρην 3)3				
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-			ά. Σιράχα 8)3 διά Σέρια				
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Λ. Αντζελες 10)3 "Ελ. Σεγκούντο				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	άργει εις Πειραιά διότο 17)6)75				
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.β.)*	53	11289	ά. Σουέζ 17)2 διά Σαχάρην				
ΜΙΧΑΗΑΣ (δ.)	74	10067	ά. Άδελαίδαν 7)3 διά Περισκόν				
ΜΟΜΠΙΛΑΣΗ (μ.)	67	54502	ά. Π. Σάτιδ 16)3				
ΜΟΣΧΑΝΘ (κ.)	51	3386	ά. Σάντος 11)3 διά Παρανάγουα				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	ά. Μασσαλίαν 16)3)77				
ΜΠΑΛΑΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	άργει εις Πειραιά				
ΜΠΑΛΜΑ ΜΠΑΚΑΡΕ π.*	56	10300	ά. Α'Μεθέρσαν 14)3 διά Αντερνταμ				
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.β.)*	63	25340	ά. Πειραιά 28)2 διά Χαλκίδα				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3054	άργει εις Πειραιάς μεταφοράς				
ΜΠΑΧΖΑ (κ.)	73	2660	ά. Πειραιά 7)3				
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)*	61	1595	άργει εις Πειραιά διότο 22)5)75				
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ά. Ντακάρ 30)1				
ΜΠΛΑΚ ΜΠΙΛΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Μόντπιλ 29)1				
ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)*	47	1835	άργει εις Πειραιά διότο 35)2.2 B - 01.53 Δ 12)1				
ΦΑΙΘ*	57	9604	ά. Ντάρμπαν 5)2				
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εις Ιτέαν διότο 22)5)75				
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)	58	3407	ά. Αλεξανδρειαν 10)3				
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	ά. Πλάνουθ 21)2 διά Ρόπτραν				
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ I. (κ.)	58	6753	ά. Τρικονομάλη 6)3				
ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει εις Πειραιά διότο 9)3				
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ά. Σακάτ 11)3 διά Ναγόντα				
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ρ. Τανόρα 9)3				
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Πειραιά 11)1 διά Μήλον				
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Γιουραλάτρ 8)3 διά Ρασέννα				
ΝΕΛΑ (κ.)*	57	9392	ά. Ν. Υόρκη 23)2 διά Μπόνου				
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΛΑΝ (δ.)	72	54719	ά. Ν. Υόρκη 23)2 διά Μπόνου				
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΛΧΑΜΑΣ δ.*	75	11200	ά. Τέμπη Μπ. 5)3				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. Μπ. Μπλάνκα 4)3 διά Ρωσιαν				

ΠΟΕΤΙΚ (μ.) . . . . .	66	33291	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)7)75	ΣΠΙΚΑ (κ.)* . . . . .	47	1593	δ. Π. Σάτιδ 15)3
ΠΟΙΗΤΙΚΑΝΑΡ (μικτ.)	72	57102	άργει εἰς Στυλίδα ἀπό 26)8)77	ΣΠΙΡΙΤ (κ.)* . . . . .	44	4136	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)9)76
ΠΟΛΑ ΝΙΝΑ (κ.)* . . . . .	57	9038	Ε. Αμέθρων 23)2 (ἐπισκ.)	ΣΠΕΙΟ (δ.)* . . . . .	76	132914	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 12)8)77
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) . . . . .	54	5671	Ε. Μίνα Καπούδι 12)3	ΣΠΥΡΑΚΗΣ . . . . .	64	5916	Δ. Κιουρασάδο 24)2 διά Σ. Χουάν
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)* . . . . .	53	7852	Ε. Λάγος 27)2	ΣΙΛΥΡΟΣ (δ.) . . . . .	64	34827	δ. Παναμά 11)2 διά Λαμπουάν
ΠΟΛΑΡ ΛΑΪΩΝ (δ.)* . . . . .	64	40893	εἰς Αιμοτερνταμ 14)10 (ἐπισκ.)	ΣΙΑΔΙΟΝ . . . . .	75	18701	Ε. Ν. Όρλεάνη 13)3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (κ.) . . . . .	62	18152	Ε. Ανκόνα 4)3	ΣΤΕΛΛΑ (κ.) . . . . .	55	3398	Ε. Π. Χάρκουρτ 18)2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) . . . . .	76	60937	Δ. Αγ. Φραγκίσκον 16)3	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) . . . . .	50	1517	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25)2)77
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 28)6)77	ΣΙΟΓ'Κ (μικτόν) . . . . .	71	71208	Δ. Ρ. Τανούρα 16)2
ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝ (κ.) . . . . .	62	5355	δ. Μπρούσουμπουτελ 16)2 διά Αλγερίαν	ΣΙΟΛΙ ΑΡΓΚΟΜΙΕΙ· δ. . . . .	60	12497	Ε. Γενόβα 27)2 (ἐπισκ.)
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) . . . . .	45	5786	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)6)77	ΣΤΟΛΤ ΖΕΥΣ (δ.)* . . . . .	61	16542	Δ. Σ. Τζών 14)3
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	Ε. Σάντος 7)3	ΣΥΜΗ (π.) . . . . .	53	5339	Ε. Ν. Όρλεάνη 13)3
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)* . . . . .	64	27376	Δ. Χάμπτον ρόδος 19)2 διά Τρίνινταν	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) . . . . .	72	70508	Δ. Ρίτσαρντς Μπ. 3)3 διά Ιαπωνίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π. . . . .	48	8482	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)4)75	ΣΥΡΙ . . . . .	68	9024	Δ. Σ. Χουάν 23)2 "Αγ. Δομίνικον
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)* . . . . .	74	124724	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)2	ΙΑΡΣΕΥΣ III (δ.)* . . . . .	64	43921	Δ. Φρήρπορτ 22)1 διά Περσικὸν
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) . . . . .	56	9218	Ε. Πειραιᾶ 9)2	ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.) . . . . .	56	2651	Δ. Τζιμπούτι 5)3 διά "Ελλάδα
ΠΡΩΤΟΝ (κ.) . . . . .	65	1657	Ε. Τζιμπούτι 4)3	ΤΕΜΑ (κ.)* . . . . .	53	2379	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΑΒΕΝΣ (κ.) . . . . .	47	8039	Δ. Κιουρασάδο 15)2 διά Αρούμπα	ΤΕΜΙ (κ.)* . . . . .	50	3343	Δ. Θεούτα 5)3 διά "Ακουλίας
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) . . . . .	56	1384	Δ. Μπαγιόν 2)3 διά Αννάπια	ΤΕΝΙΑ II (κ.) . . . . .	53	1362	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.) . . . . .	58	8074	Δ. Αλγκεθίρας 6)3 διά Μπέλεμ	ΤΕΡΕΖΑ* . . . . .	61	18484	διά παραλαβήν
ΡΕΑ . . . . .	66	11859	Δ. Μπεμέραρδ 17)3 διά Ματάνιας	ΤΕΤΑ (κ.) . . . . .	56	8335	Δ. Π. Χάρκουρτ 26)2 διά Ντακάρ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΜΠΛΕΡ*	61	15719	Δ. Παναμά 1)2	ΙΖΕΝΗ . . . . .	59	9855	Δ. Μομάσα 9)3 διά Ρότερνταμ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΠΤ	61	16450	Ε. Τζένταν 1)2	ΙΖΕΝΥ . . . . .	69	9072	Δ. Σ. Τζών 3)3
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.) . . . . .	71	77049	Δ. Τόμια 12)3 διά Μιζουσίμα	ΤΖΙΜΑΝΗΣ (π.)* . . . . .	52	1190	δ. Σουέζ 3)3
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙΤΝΕΡ Κ.*	68	1243	Δ. Καλαμάτα 23)2 διά Αργούσαν	ΙΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.) . . . . .	55	6580	Δ. Καλαμάτα 23)2 διά Αργούσαν
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗΝ (κ.) . . . . .	58	5058	Δ. Μαρικίον 9)3	ΤΖΩΝΗΥ (κ.) . . . . .	57	9680	Δ. Φρήρπορτ Μπαχ. 10)10 διά Ντακάρ
ΡΙΟ ΕΛΛ . . . . .	70	16147	Δ. Τακόμα 2)3 διά Γιοκοχάμα	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) . . . . .	57	3178	Δ. Τεργέστην 14)3 διά Πειραιᾶ
ΡΙΟ ΜΑΡ . . . . .	65	16334	Δ. Παναμά 3)3 διά Ακαζούτλαν	ΤΖΩΡΤΖΥ . . . . .	54	8119	Δ. Ρούντ 15)3 διά Αλεξανδρείαν
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.) . . . . .	67	42534	Δ. Παναμά 12)3	ΤΗΘΥΣ (κ.) . . . . .	53	5690	Δ. Ρούντ 15)3 διά Αλεξανδρείαν
ΡΙΤΖΟΥΟΥΗΝ (δ.) . . . . .	64	36830	Δ. Κόμπη 3)3 διά Μίρι	ΤΙΤΙΚΑ Π. . . . .	63	9739	εἰς Λάς Πάλμας 19)2 (ἐπισκ.)
ΡΙΟΝ (κ.) . . . . .	68	1232	Δ. Σαουθάμπτον 2)3	ΓΙΦΟΣΟ (δ.) . . . . .	74	68631	Ε. Ν. Όρλεάνη 15)3
ΡΟΘΕΝΣ (κ.) . . . . .	46	8106	Δ. Πειραιᾶ 27)2	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)* . . . . .	59	12821	Δ. Παναμά 3)3 διά Κορίντο
ΡΟΚΠΟΡΤ (δ.π.)* . . . . .	57	24854	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)10)74	ΤΟΛΜΗ . . . . .	56	3146	μετον. «ΔΟΞΑ»
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) . . . . .	71	77049	Δ. Βακαμπάσο 3)3 διά Περσικόν	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.) . . . . .	60	12645	Δ. Ν. Όρλεάνη 16)3 Χάμπτον ρόδος
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ . . . . .	65	23249	Ε. Ρίο 'Ιανέριο 24)2	ΤΟΥΛΑ (κ.) . . . . .	53	8257	Δ. Τζένταν 14)3
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) . . . . .	56	12279	Ε. Π. ντε Μπούκ 14)3 διά Σάροχ	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ . . . . .	71	22759	δ. Κώνιον πολιν 15)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.) . . . . .	53	12453	Δ. Ντάρμπαν 8)2 διά Ντράνταν	ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΑΟ. . . . .			
ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡY . . . . .	64	18123	Δ. Χάμπτον P. 2)3 διά Ρωσίαν	ΤΖΙΚΙ (δ.) . . . . .	59	12787	Ε. Κολόμπο 14)11
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)* . . . . .	64	33746	Δ. Γιεράπολτάρ 24)2 διά Γκαλέστον	ΤΡΕΥΧΑ (κ.) . . . . .	47	5417	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 18)9
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.) . . . . .	56	1366	Δ. Μπόστον (Λίνκς) 16)3	ΤΡΙΠΟΝΤΕ (δ.) . . . . .	67	34501	Ε. Κουβέτιτ 12)3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	Δ. Σιγκαπούρην 15)3	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	64	28311	Δ. Φρήρπορτ Μπαχ. 27)2 Φιλαδέλφειαν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	Δ. Φουκουγιάμα 4)3	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.) . . . . .	57	1998	Ε. Ρούντ 11)3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤΙΟΝΗΡ	72	11506	Δ. Σούκη 14)3 διά Λάγος	ΤΡΙΤΩΝ . . . . .	77	14900	Ε. Λάγος 3)1
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤΑ (δ.)* . . . . .	75	111171	Δ. Σιγκαπούρη 12)1	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) . . . . .	60	14070	Ε. Μπαντζόολ 2)1
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΞΑ (δ.)* . . . . .	75	111171	Δ. Γιεραρλάτ 10)3	ΥΖΩΝΑ (κ.) . . . . .	52	3256	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΑΑΚ (κ.) . . . . .	66	3406	Δ. Γουάρη 18)1 διά Λουάντα	ΚΑΤΣΟΥΟΥΦΡΗΣ (κ.) . . . . .	57	1318	ε. Αγαδίρ 10)3
ΣΑΝΡΑΙ'Ζ (κ.) . . . . .	59	2958	Δ. Ντάρμπαν 8)2 διά Βραζίλαν	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* . . . . .	71	105784	άργει εἰς Μπρούνεο 4)1)77
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)* . . . . .	65	13881	Δ. Ναγκόγιας 5)3 διά Χιροσίμα	ΦΑΕΩΘΩΝ (κ.) . . . . .	51	1000	ε. Αμβούργον 16)3
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.) . . . . .	53	2699	Δ. Μόπτιλ 2)3	ΦΑΛΚΟΝ (κ.) . . . . .	50	2275	ε. Σαλάδα 14)12
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) . . . . .	65	31779	Δ. Φύλαδέλφειαν 14)3 διά Αρούμπα	ΦΑΛΚΟΝ (κ.) . . . . .	74	8896	δ. Πόρτα Σατίδ 16)3 διά Περσικὸν
ΣΑΟΥΘ ΗΓΚΑ μετ. 61	44	14020	Δ. Λάγος 19)3 διά Αγ. Βικέντιου	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)* . . . . .	36	1990	εἰς Ασσάνητ 20)1)77
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝ-			άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)3)76	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	ε. Π. Σατίδ 8)3 διά Κωνστάντζαν
ΚΕΣΤ (δ.) . . . . .	59	18183	εἰς Πειραιᾶ 3)1)74	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.) . . . . .	48	6771	δ. Σουέζ 15)3
ΣΑΡΙΝΑ I (κ.) . . . . .	60	8797	ε. Π. Σάτιδ 6)3	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)* . . . . .	67	4307	ε. Κλικστον 25)2
ΣΑΣΣΑ . . . . .	73	9072	Δ. Μπιλπάτο 15)2 διά Γκουάντα	ΦΑΡΧΑ (κ.) . . . . .	73	2660	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20)4)75
ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.) . . . . .	59	1683	Δ. Πειραιᾶ 12)3 διά Χαλκίδα	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.) . . . . .	60	8742	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΙΡΙΟΣ I (π.) . . . . .	49	2339	Δ. Σάτιδ 17)3	ΦΕΛΙΣΙΑ Β. . . . .	78	16100	άργει εἰς Σιγκαπούρην 13)9)76
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)* . . . . .	69	105138	Δ. Κάργυρ διά 19)1 διά Σ. Κρουά	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	ε. Φιλαδέλφειαν 12)3
ΣΕΡΤΖΙΟ (κ.) . . . . .	62	1087	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24)10	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΙΛΙΣ (κ.)* . . . . .	49	4728	Δ. Λάγος 5)3 διά Εδρώπην
ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΡ	59	9165	Δ. Μπ. 'Άρερς 23)2 διά Αλγερίαν	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) . . . . .	67	46382	Δ. Ράς Τανούρα 7)2
ΣΗ ΗΓΚΑ (κ.) . . . . .	67	5476	Δ. Νουαντχιμπού 28)2 διά Ντουάλα	ΦΛΩΡΑ Κ. (π.) . . . . .	60	59685	Δ. Κ. Τάουν 16)3 διά Εδρώπην
ΣΗ ΡΑΙΤΝΕΡ (κ.) . . . . .	51	1435	εἰς Τζένταν ἀπό 30)9	ΦΛΩΡΑ II . . . . .	60	5044	δ. Ντρόμπαν 10)3
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.) . . . . .	55	4550	εἰς Ρόπτερνταν 31)1 (ἐπισκ.)	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ Π. . . . .	43	6338	ε. Ματάνιας 3)5
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.) . . . . .	60	1384	Δ. Λάγος 19)2 διά Λ. Πάλμας	ΦΟΙΝΙΞ . . . . .	72	1398	ε. Π. Χάρκουρτ 23)2
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝY . . . . .	69	12067	Δ. Σουέζ 12)3 διά Τζακάρτα	ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	57	15406	ε. Π. ντε Μπούκ 7)3
ΣΗΛΑΑΤΦ (κ.) . . . . .	61	1898	Δ. Σπέτζια 16)3	ΦΟΝΤΕΛΕΑ ΔΙΙ (κ.) . . . . .	57	7863	ε. Λατάκια 28)2
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.) . . . . .	56	8116	Δ. Σουέζ 11)2 διά Μπ. 'Αρμπάς	ΦΟΡ ΦΑΛΓΚΣ (π.)* . . . . .	43	8794	δ. Πόρτα Σατίδ 9)3
ΣΗ ΧΟΡΣ (π.) . . . . .	56	8785	Δ. Καρπάτοι 12)3	ΦΟΥΛΑΒΙΑ (κ.) . . . . .	56	10360	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13)4)77
ΣΙΒΑΝΑ (δ.) . . . . .	57	1754	Δ. Πειραιᾶ 4)3	ΦΩΣ (κ.) . . . . .	50	6183	δ. Πειραιᾶ 5)3 διά Χαλκίδα
ΣΙΒΑΝΑ ΔΩΡΙΚΑ . . . . .	75	68631	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8)4)77	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . . .	68	44646	ε. Ν. Όρλεάνη 16)3
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.) . . . . .	59	22190	εἰς Δάντσου (ἐπισκ.)	ΦΩΤΕΙΝΗ ΙΙ (κ.)* . . . . .	48	1501	δ. Τζένταν 8)3
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5800	εἰς Π. Άλεγκρε κύριο συμπλήρωσιν	ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΗ (δ.) . . . . .	70	51650	δ. Χονολουλούδ 2)3
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΝ (κ.) . . . . .	58	4839	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)2)5)75	ΧΕΛΜΟΣ (κ.) . . . . .	58	1997	ε. Μπέιρα 13)3
ΣΙΝΙΚ (μ.)* . . . . .	65	33287	Δ. Τακόμα 8)3 διά Νικαράγουα	ΧΟΝΕΣΤΥ . . . . .	76	10200	εξωθι Ντρόμπαν 12)2
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.) . . . . .	59	1096	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)2)5)75	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)* . . . . .	51	4669	ε. Θεσσαλονίκη 15)1
ΣΚΑΪ' (κ.) . . . . .	57	6494	Δ. Ρόπτερνταν 28)2	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ Ρ. (κ.) . . . . .	67	1401	δ. Αμπιτζάν 9)2 διά Βραζίλαν
ΣΚΑΪ' ΦΡΟΣΤ (κ.) . . . . .	63	1280	Δ. Λιθόριο 10)1 διά Λ. Πάλμας	ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.) . . . . .	58	11765	δ. Παναμά 15)2 διά Κίναν
ΣΚΑΪ' ΥΛΑΡΚ . . . . .	63	12273	Δ. Παναμά 27)2	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) . . . . .	58	10352	ε. Σφρέδ 7)3
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.) . . . . .	57	3191	Δ. Λάγος 15)3 διά Γουάρου	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.) . . . . .	65	12191	δ. Λάγος 13)2 διά Ριο 'Ιανέριο
ΣΚΙΡΟΝ II (δ.) . . . . .	67	49817	Δ. Κωνπόλιν 8)3	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) . . . . .	58	8116	ε. Κολόμπο 26)2
ΣΚΟΠΑΣ (δ.)* . . . . .	66	67538	άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 3)3)76	ΧΡΥΣΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) . . . . .	71	113780	δ. Τζεπέλη Ντανά 8)3 διά Σ. Κρουά
ΣΟΛΑΝΑ (δ.) . . . . .	64	35154					

# **specialized service in crew travelling**



**AEGIS TRAVEL AGENCY**

TRAVEL & TOURIST COMPANY LTD

2<sup>a</sup> Argyroupoleos str. Kallithea, Athens Telegraph Address: Aegis Travel Kallithea  
Phones: 9585061-75 (15 lines) Telex: 219113-8

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 429

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1978

### The Intercargo Plan

One could say that the Greek owners so far approached have expressed themselves in favour of the Intercargo plan of laying up 25 to 30% of all dry cargo tonnage of 4,500 dwt. and above. Scandinavian and Hong Kong owners have also shown an interest in the plan. All agree that unless a balance is brought about in the supply and demand of tonnage under present freight market conditions, the shipping crisis will get worse and will certainly never improve.

The discussions that followed the launching of the original idea by Mr. Anthony Chandris have been encouraging, both here and in London. It has been resolved that all owners should hand in a list of the tonnage they control and declare their acceptance of the plan.

The task will not be an easy one but it is the only hope in a critical situation and it will require all the faith and enthusiasm Mr. Chandris has at his disposal to bring it to pass.

Mr. Chandris made his proposal during a Conference held on March 23rd at the Eugenides Institute and after it had been favourably received by most of the owners present, it was decided that a second conference be held abroad with the participation of as many shipowners' associations as possible. It was also suggested that efforts should be made to have the plan accepted by British shipowners.

### Mediterranean Shipping

The Greek state has never concerned itself with Mediterranean shipping, which consists mostly of ships of 4,500 dwt. and under. And yet, it makes a very large contribution to the national economy which is far out of proportion to its small size.

It may be that the owners of Mediterranean-type ships are themselves responsible for this neglect. Disillusioned by official indifference to their problems, they have stopped enunciating them and are fighting a losing battle to solve them all on their own.

Perhaps the main problem they have to face is the fact that the average age of their ships is more than twenty years old. As a result of this, they need a crew of 23 for a 4,000-tonner where the more modern ships of our northern neighbours and competitors need only 16.

Moreover, the newer ships are faster, equipped with more efficient loading and unloading gear and burn less fuel. Their cargo space is also more conveniently arranged.

Locally, there are no credit facilities available to Mediterranean-type ships. And this in spite of the fact that the proceeds of these vessels are entirely absorbed by the local economy. They are locally supplied, locally repaired, locally managed and locally manned. Furthermore, they do not enjoy the privileges of Article 13.

We think the owners of these ships should agitate a little more to have the state recognise their problems and help them out

as much as it can. But before they do so, they should gather all the data and statistics they can to enable the government to deal with concrete and unassailable facts.

### A Stigma on Greek Shipping

Insurers have again slapped on extra premiums on Greek cargo ships that are more than 15 years old. And the burden will have to be borne by the owners. This is an old story. A hard battle was fought before the war to have this extra insurance abolished. Now it is being dragged out of the closet again to plague Greek shipping first and foremost with more than a thousand ships in the 15-year-old and more category.

In a circular to owners, the Greek Shipowners' Association urges all concerned to lodge protests against this step before the conclusion of the brokers' conference on March 24 and to inform them that the Association is not prepared to accept this move.

A suggested draft of the protest note is also supplied and it also contains a protest against the classification of Greek ships in general together with ships flying the flags of Costa Rica, Dominican Republic, Somalia etc.

### Deferment

Following the rejection by Japanese Yards of the proposal by the Greek Shipowners' Association that payments by Greek owners with orders at these yards be frozen for a period of two years the Japanese have come back with a suggestion that they might accept the deferment of the orders in question for two years on condition that more ships are ordered in two to three years' time.

### Debts to Japan

Something must be done about the debts of Greek owners to Japanese yards. With all their earnings in dollars, these owners have to service debts contracted in Japanese yen which used to be pegged at 292 yen to the dollar in the beginning of 1977 and is now about 230 yen to the dollar. This development, combined with the sorry state of the freight market, is making things extremely difficult for the owners concerned.

### Debts and the OECD

If the Japanese shipyards object to the freezing of debts by Greek owners on the grounds that such action would be contrary to the OECD agreement, it could be pointed out that there are many instances where OECD resolutions have been ignored under serious economic pressures.

In the case of the shipyards, working group No. 6 has met twice in 1978. During the first meeting, on January 16 and 17 in Paris, Japan refused to accept measures

limiting its participation in world shipbuilding production. Another proposal on the agenda submitted by the Dutch and concerning article 6 of the OECD agreement was postponed for further study. The second meeting is taking place now and we are waiting for the results.

Finally, the developing countries have brought up the matter of the repayment of loans to the industrial nations. The subject was discussed during a meeting of UNCTAD ministers in March at Geneva and again there was no result. There were disagreements on procedure and the industrial nations prosed that instead of a general rule, each debtor country should negotiate separately with its creditors.

Therefore, since Greece is a developing country, there is no reason why it should not seek OECD approval of its demand for a more favourable negotiation of its shipowners' debts to the Japanese.

### The Spectre of Unemployment

The continuing crisis in world shipping is not only relieving the crew shortage but has also reached the extent of raising the spectre of unemployment.

At the moment, deck officers and engineers are easier to find and there is no difficulty in securing lower deck Greek crews. But more and more tankers are now being laid up and so are an alarming number of dry cargo ships. There is no good news on the world economic horizon and the shipping crisis is bound to get worse before it starts improving.

Greek shipping, with its preponderance of tramp vessels, has been hardest hit of all and it is up to all concerned, the unions in particular, to cooperate closely with the owners and proceed with the utmost circumspection until the danger has passed.

### Export Drive

Our export drive to the Middle East must have frequent and regular sailings from Greek ports, adequate harbour and warehousing facilities and as little red tape as possible if it is to succeed. The recommendations of the conference in Piraeus held under the auspices of the Chamber of Commerce must be followed — primarily by the State.

None of those attending the Conference were left in any doubt as to the supreme importance to our economy of our role as a transit point for goods flowing to the Middle East and of our penetration of rich Middle East market with Greek industrial and agricultural products.

We would suggest to the Chamber that the proceedings of the Conference be published and that the Chamber should subsequently keep track of developments and make sure that the excellent proposals made by various delegates are put into effect.

One proposal made by the President of the Panhellenic Association of Exporters was that an institution should be set up to study

the problems of our export trade and international transport.

Another, by the President of the Chamber of Commerce and Industry of Piraeus, was that in order to make Greece a significant

transit point for the Middle East, provision should be made for goods in transit to be either stored for a certain length of time or to undergo a final degree of processing before being re-exported.

## THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus-based shipbroking offices, during the past fortnight:

### SINGLE VOYAGE:

**NASSIOUKA** (4,340 dwt.): 3,400 - 3,500 metric tons chapt to complete bagged rice, Port Limon to 1 - 2 sp Santo Domingo, \$62,500 lumpsum fios basis 1/1 plus \$1,750 extra if second discharge port used, L/D 750/750 (March 14 - 20).

**VESSEL**: 2 - 2,500 metric tons flourspar plus min. 3,500 metric tons ferromanganese, Maputo to Constantza or Galatz, chapt to discharge ferromanganese at Salónica, \$25.25 fios/t plus \$1 for ferromanganese if discharged in Salónica, L/D 700/600 for flourspar and 1000/700 for second cargo, dem. \$2,000 (March 20 - 30).

**VESSEL**: 6,000 metric tons hss in bulk, Mississippi river to Venezuela excluding Orinoco river ports, \$12.50 fiot, L/D 2.5 days/1000, dem. \$2,500 (March 14 - 26).

**GIANNIS**: 6,230 metric tons min. steel products, Port Elizabeth to N. Orleans and Houston, \$21.60 fios basis 1/2, L/D 1500/3000, dem. \$2,500 (March 20 - 30).

**DROMON**: 2,000 metric tons sugar, Antwerp to Lagos, \$93,000 lumpsum fios, 8 total days, dem. \$1,900 (March 12 - 15). Acct: U.K. charterers.

**SEA LIFE**: 3,000 metric tons phosphates in bulk, Aqaba to 2 Italian ports, \$8.75 per mton fios, L/D 1 day/600, (March 27 - April 10). Acct: Jordanian charterers.

**PHILIPPOS D**: Abt 2,750 tons coils 10 - 14 tons each, Elefsis to Hamburg, \$11.00 per metric ton fios, dem. \$1,500 per day (March 16 - 20). Acct: Greek charts.

**DIMITRIS K**: 2,200 - 2,400 metric tons min./max. coils 13 tons each, Elefsis to Savona, \$7.50 per mton fios, L/D 1000/1000, dem. \$1,200 per day (March 18 - 22). Acct: Greek charts.

**DELOS**: Abt 1,100 metric tons 50/50 chop, luboils in barrels, 2 Cont. to 1 Syria, \$45,000 lumpsum fios, 7 total days, dem. \$850 per day (March 29 - April 4). Acct: Greek charts.

**SILVER LIGHT**: 8,000 metric tons generals, Rotterdam to 1 P.G., \$237,000 lumpsum fios, 17 total days, dem. \$3,000 per day (March 18 - 20).

**MESSINIA II**: 3,300 metric tons rice in bags, Alexandria to 1 Adriotic, \$12 per mton fios option Port Said \$12.50 fios, L/D 150 tons per hatch per day/500 (March 1 - 17). Acct: Traxax.

**POSEIDON**: Abt 4,500 metric tons asbestos pipes in bundles, 2 sp Greece to Lagos or Port Harcourt, \$160,000 lumpsum fios, L/D 450/450, dem. \$2,000 per day (March 15 - 20). Acct: Swiss charts.

**SILVER SUN**: Full cargo cottonseed expellers A/O meals in bulk, Corinto to 1 - 3 sp Denmark, \$182,600 lumpsum fiot, L/D 1200/1000, dem. \$2,000 per day (March 10 - 20). Acct: Cargill.

**ELLINORA**: 16,000 metric tons min./max. wheat in bulk, Halifax and Quebec to Dakar and Tangier, \$20.50 per mton fiot, L/D 4000/1250, dem. \$3,800 per day (March 17 - 22). Acct: U.N. (FAO).

**ELENIA**: 5,000 tons bulk sugar, 50/50 molca, Georgetown to Montreal, \$17 per long ton fiot, L/D 750/1000, dem. \$900/1400 per day at load/disch. ports, (April 3 - 15). Acct: Booker.

**ELMANI**: 13,000/14,000 tons min./max. owners option raw sugar in bulk, San Pedro de Macoris and Barahona to 1 - 2 sp out of

Klaipeda, Ventspils, Riga, \$23 per ton fiot basis 1/1, or \$23.50 basis 2/1, or \$24 basis 2/2, L/D 750 non mech./1250, dem. \$3000 per day (March 25 - 31). Acct: Russian charts.

**ELMINA**: 14,500 metric tons 50/50 molca cement in bags, 1 sp Poland to 1 sp Dakar - Point Noire range, \$20.80 per mton fios, L/D 1250/750, dem. \$0.285 per intaken mton per day (April 3 - 13). Acct: Swedish charts.

**ZEA SILVER**: 7,400/7,500 metric tons min./max. haricots beans in bags, Mobile to 1 - 2 sp Algeria, \$29 per mton fiot basis 1/1 or \$29.50 basis 1/2, L/D 1000/500, dem. \$2,950 per day (April 8 - 14).

**EUROTRADER**: 12,000 metric tons zinc concentrates, Salaverry and Calao to Kokolla and Leningrad, \$25.75 per mton fiot, 19 total days, dem. \$3,000 per day (March 28 - April 4). Acct: Minero.

**GEORGIOS G. II**: 2,012 metric tons min./max. bagged am. nitrate, Galatz to Larnaca, \$15 per mton fios, L/D 550/125 per hatch, dem. \$1,100 per day (Feb. 27 - March 3). Acct: Roumanian charts.

**MARI**: 7,000 c.m. softwood, Galatz to 1 - 2 sp Algeria, \$18.25 per c.m. basis 1/1 or \$18.75 basis 1/2 fios, L/D 120 c.m./130 c.m. per hatch, dem. \$2,000 per day (March 18 - 22). Acct: Roumanian charts.

**NEDON**: 4,000 metric tons bagged flour, Ravenna to Algeria, \$15 per mton fios, 16 total days, dem. \$1,550 per day (March 27 - 31). Acct: Italian charts.

**EVISTAR**: 5,000 metric tons bulk bauxite, Gulluk to Constantza, \$10.25 per mton fios, L/D 1200/1000, dem. \$1,500 per day (March 27 - 31). Acct: Roumanian charts.

**ELLEROS**: 5,000 metric tons bagged am. nitrate, Constantza to Tripoli (Libya), \$14 per mton fios, L/D 900/200 per hatch, dem. \$1,800 per day (April 10 - 20). Acct: Roumanian charts.

**ALINDA**: 2,800 metric tons maize in bulk, Rotterdam to Azores, \$18.25 per mton fiot, L/D 2000/500, dem. \$1,350 per day (March 16). Acct: Traxax.

**TINA**: Up to 4,000 metric tons barley in bulk, Avonmouth to Mostaganem, \$20 per mton fiot, L/D 1000/500, dem. \$2,200 per day (March 20 - 25). Acct: Traxax.

**HEROIC SAILOR**: 2,240 metric tons wire rods, Bourgas to Bejaia, \$16.50 per mton fios, L/D 800/500, dem. \$1,350 per day (March 30 - April 3). Acct: Philip Bros.

**NENA**: 5,250 metric tons steel billets, Gdansk to La Spezia, \$18.75 per mton fios, L/D 1500/1000, dem. \$2,000 per day (March 23 - 27). Acct: Swiss charts.

**GEORG F.**: 5,000 metric tons steel billets, W. Italy to Tartous, \$14.70 per mton fios, L/D 800/800, dem. \$1,750 per day (March 28 - 30). Acct: Sidemar.

**BROTHERS LUCK**: 3,000 - 3,800 metric tons flour in bags, Kalamata and Piraeus to Alexandria, \$13.50 per mton fios, L/D 500/800, dem. \$1,800 per day (March 21 - 22). Acct: French charts.

### TIME CHARTER:

**ENARXIS**: 12,800 dwt., built '57, tweendecker (630160/564620 cbft G/B, abt 13 knots on abt 21 tons ifo 1500' plus 1.5 tons d.o.) 12 months time charter, delivery w-w 27 - 31 March, hire \$2,500 daily including overtime (Roumanian charts).

**ELKINA**: 8,650 dwt. built 1957 (422643 /377930 cbft G/B, 13 knots on 13 tons ifo plus 1.5 ton d.o.) t/s trip delivery passing Flushing (13 - 15 March), redelivery DOP sp

Nigeria, \$3,650 daily including overtime (Bulk Cargo Carriers).

**ELEUSIS**: 16,115 dwt. built 1965 (718837 /705559 cbft G/B, 14 knots on 21 tons fuel oil plus 1 ton d.o.) t/c trip delivery DOP Shiogama (March 16 - April 3), redelivery Maputo, \$3,500 daily including overtime (German charts).

**THANASSIS M.**: 7,213 dwt., built 1957, (318552/292600 cbft G/B, 12 knots on 9 tons m.d.o.) t/c trip delivery APS La Palice (March 16 - 20), redelivery 1 sp Portugal, \$2,300 daily including overtime (CNN).

**IOANNIS**: 12,281 dwt., built 1963 (662, 796/603960 cbft G/B, 14 knots on 24 tons fuel oil plus 1.5 tons gasoil) t/c trip delivery DOP Guayaquil (March 3 - April 7), redelivery DOP sp Caribbs, \$3,075 daily plus \$1,000 monthly overtime (Pereira).

**CAP BON**: 8,137 dwt., built 1965 (402, 228/364433 cbft G/B, 14 knots on 16 tons fuel oil plus 1.5 tons d.o.) t/c trip, delivery APS Gizon (April 7 - 14), redelivery 1 sp North Coast S. America/East Coast Central America/Mex. Atlantic, \$3,150 daily including overtime (Transatlantico Espanola).

**HARIS**: 8,840 dwt., built 1965 (13 knots on 13 tons ifo plus 1 ton d.o.) t/c trip delivery Halkis (March 10 - 13), redelivery passing Muscat, \$2,950 daily including overtime (Global).

**ZEBRAS LUCK**: 1,190 dwt., built 1963 (11 knots on 3.2 tons gasoil) 3+6 months t/c, delivery Lisboa (March 10 - 17), redelivery within trading limits, \$800 daily including overtime (Caleman).

**AMALTHIA**: 4,700 dwt., built 1970 (12 knots on abt 8 tons ifo plus 1.5 tons d.o.) t/c trip delivery APS Constantza (April 1 - 10), redelivery 1 port Algeria, \$1,950 daily including overtime (CNAN).

**GOOD SKIPPER**: 12,016 dwt., built 1957 (abt 16.5 knots on 30 tons ifo plus 2 tons d.o.) t/c trip delivery APS Constantza (March 25 - 30), redelivery 1 port Algeria, \$2,850 daily including overtime (CNAN).

**NIKOS M.**: tweendecker, 3,300 dwt., built 1954 (127,000 cbft bale, 10 knots on 5 tons gasoil) delivery APS Callipoli (March 14 - 21) t/c trip via Red Sea, redelivery Port Said (duration 30 - 40 days), \$1,400 daily including overtime.

**NORDLORE**: 3,130 dwt., built 1948, single-decker (173/163,000 cbft G/B, 9.5 knots on abt 5 tons d.o.) delivery Marseilles (March), t/c trip to Syria, \$1,450 daily including overtime (French charts).

**AGLAOS**: tweendecker, 10,800 dwt., built 1963 (570,000 cbft bale, with 23,000 cft reefer, abt 14 knots on abt 22 tons ifo 1500' plus 2 tons d.o.), t/c trip delivery Skow (April 3 - 7), redelivery DOP Caribbs, \$3,700 daily including overtime (Swedish charts).

**AEOLIAN WIND**: 12,470 dwt., built '60 (544,000 cbft bale, 14 knots on 20 tons ifo 1500' plus 1.5 tons d.o.), one round trip via Mediterranean, delivery S. America (March), redelivery Peru, \$3,125 daily (CVP).

**ROSELEN**: 5,100 dwt., built 1954 (12 knots on 8.5 tons m.d.o.) t/c trip delivery DOP Piraeus (March 20 - 25), redelivery W. Africa, \$2,100 daily including o.t. (Mornos Shipping).

**VESSEL**: 2,440 dwt., built 1950 (131,000 cbft bale, abt 12 knots on abt 6 tons m.d.o.) 3/3/3 months, trading Canaries - Nigeria, delivery APS Santa Cruz de Teneriffe (March 29 - 31), redelivery passing Dakar northbound chop on DOP if north of Dakar, \$1,190 daily including overtime.

**NEMA**: gearless ore carrier, 15,600 dwt., built 1958 (380,900 cbft grain, abt 12 - 12.5 knots on abt 14 tons ifo 1000' plus 1.5 tons d.o.) t/c trip delivery APS Lazaro Cardenas (March 28 - April 5), redelivery DOSP Orinoco river, \$2,950 daily including overtime.