

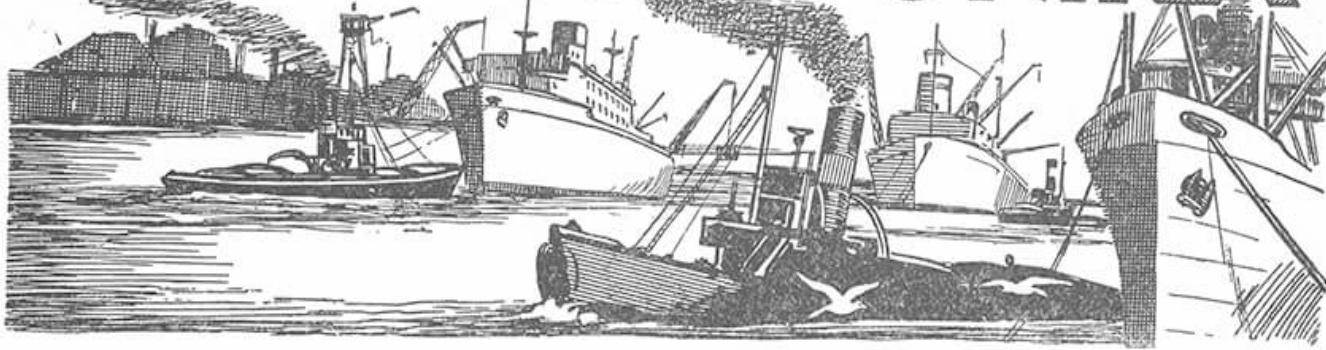
# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1976

Αρ. Φύλλου 985/744

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΣΤ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 985) 744

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1976

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### ΕΠΕΒΛΗΘΗΜΕΝ

"Όταν τὸ πασίγνωστον «Lloyd's List», διαβέτη, μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῶν Ποσειδωνίων, ὀλόκληρον τεῦχος τῆς «Ἐπιθεωρήσεώς» του διὰ τὴν προσολήν τῶν θαλασσίων ἐπιτευγμάτων τοῦ Ἐλληνος καὶ ὅταν τὸ περίφημον «Fairplay» ἀφιερώνῃ εἰς τὸ τεῦχος τοῦ Μαΐου 25 σελίδας του διὰ τὴν σκιαγράφησιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας δραστηριότητος, σημαίνει δὴ τὴν ἀναγνώρισις τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας εἴναι δεδούλα καὶ παγκόσμιος. Κολακευόμεθα ἀναμφισβήτητος καὶ διὰ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ διὰ τὴν προσολήν. "Οχ! ἀπὸ κενήν φιλαρέστειαν, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν συναίσθησιν δὲτοι αἱ ξέναι αὐτοὶ ἀντικειμενικοὶ διαπιστώσεις ἔρχονται γ' ἀποδεξίουν, δὲτοι τὰς τραχεῖς καὶ ἀδιαπόδους ἀγάνας ὀλοκλήρων δεκατεῖῶν τοῦ θηρικοῦ μας ἐφοπλισμοῦ ἔχει ἐπισφραγίσει δριστικῶς ἡ ἐπιτυχία.

Μὲ διλίγας γραμμάτων, πλήρεις ἐπιψυλακτικῶν σχολίων ἡ πικροχόλων παρατηρήσεων ἐσχηματίσθητο μέχρι πρὸ διλίγων ἀκόλητη ἐποίησην, τὰ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας, δὲν δὲν τὰ ἐκάλυπτεν ἡ ὀλοκληρωτικὴ σιωπή. Τὸ γεγονός δὲτοι κατὰ καιρούς ἐπλήρων τὰς σελίδας ωρισμένων ἐντύπων καὶ συνταρακτικοὶ ἀφηγήσεις τῆς ζωῆς τῶν fabulous Greeks δὲν ἥλλοινε τὴν κατάστασιν. Διότι ἀνέφεροντο μόνον εἰς ώρισμένα πρόσωπα καὶ ἔξυπηρέτουν τὸν θρύλον μᾶλλον ἡ τὴν Ἰστορίαν.

Σήμερον, διμοις, δὲν πρόσκειται πλέον περὶ μεμονωμένων μυθιστορηματικῶν περιγραφῶν, ἀλλὰ περὶ τῆς ἀπροσωπολήπτου σπουδῆς ὀλοκλήρου τῆς Ναυτικῆς Βιομηχανίας τῆς Ἐλλάδος. Οἱ Ὕπουργος Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ο.Δ.Π., ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. παρακαλοῦνται γὰρ ἐκθέσουν τὰς ἀπόψεις τους. Ἐκπρόσωποι τῶν διαφόρων τομέων

τῆς ναυτιλίας μας ζωῆς καὶ ξένοι ἀρθρογράφοι ἀγαλμούν τὴν θέσιν καὶ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας, τῶν θαλασσίων περιηγήσεων, τῆς οικονομικῆς, τῆς τουριστικῆς, τῆς ναυτιστικῆς καὶ τῆς λιμενικῆς μας πολιτικῆς. Πρόκειται, δηλαδὴ, διὰ μίαν ἀνευ προηγουμένου καθολικήν ἐνημέρωσιν τῆς παγκοσμίου κοινῆς γνώμης ἐφ' ὅλων τῶν πυχρῶν τῆς πολυπλέύρου βιομηχανίας τὴν ὅποιαν ἐκτρέψει καὶ στηρίξει ἡ θάλασσα.

Δὲν γρειάζεται μαντικὴ ἴκανότης διὰ νὰ ἐνογήσῃ τις τὰς αἰτίας τῆς ριξικῆς μεταδολῆς. Ὁφελεῖται ἀναντιρρήτως εἰς τὴν ψυχρὰν διαπίστωσιν δὲτοι ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἀποτελεῖ ἥδη τὸν μᾶλλον ὑπολογίσιμον παράγοντα εἰς τὸν στίθιον τῆς παγκοσμίου ναυτικῆς καὶ οικονομικῆς δράσεως. Δὲν θέλουν πλέον εἰς ήμιτος τὸν στόλον τῆς ἀμφιβόλου ποιότητος καὶ τῆς ἐπιχειρηματικῆς περιπτετίας. Ἀλλὰ θέλουν μίαν ἐκ τῶν πρώτων γαυτιλίων τοῦ κόσμου. Μίαν γαυτιλίαν ἡ δοπία, χάρις εἰς τὴν ἴσχυν, τὴν δυναμικότητα, τὴν ἀνανεωμένην ζωτικότητα καὶ τὸ τεράστιον μέγεθος, ἔχει ἐπιβληθῆ ἐπὶ τὸ διεθνὲς κεφάλαιον καὶ δεσπόζει διὰ τῆς δέξιας τῆς εἰς τοὺς παγκοσμίους βιομηχανικούς, γαυπηγικούς καὶ οικονομικούς οὐκόλους.

Καὶ δημοσίευται φυσικόν, διλη αὐτὴ ἡ τιμὴ καὶ ἡ δόξα ἀντανακλᾶ ἐπὶ τῆς χώρας εἰς τὴν δοπίαν ἀνήκουν οἱ φορεῖς τῆς μεγάλης αὐτῆς δημιουργίας. Ἀντανακλᾶ ἐπὶ τῆς Ἐλλάδος, τῆς δοπίας τὸ δημορικόν καὶ ἡ σημαία κοσμεῖ τὰς προμετωπίδας τοῦ διεθνοῦς γαυτιλίας τοῦ Τύπου. Διὰ γὰρ ἴκανοποιήσῃ τὴν θηρικὴν φιλοτιμίαν τῶν πολλῶν καὶ γὰρ πεισθήσῃ τοὺς διλίγους μωρούς ἡ μεμψιμοίρους δὲτοι ἐκείνοι τὸ δοπίον οὐδαμοῦ ἀλλοῦ ἐπετεύχθη, τὸ ἐπέ-

τυχεῖ μόνον ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, μὲ τὴν ἀπλὴν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους καὶ μὲ τὴν πολύτιμογον συγεργασίαν τῶν γαυτικῶν μας.

### ΔΕΙΓΜΑΤΑ

"Οσα γράφομεν περὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας μας ἐπιβολής εἰς τὸ ἀνωτέρω ὄρθρον, ἀποδεικνύονται, σὺν τοῖς ἄλλοις, καὶ διὰ πλήθους χαρακτηριστικῶν παραδειγμάτων.

"Ιδού τὸ πρώτον :

Εἰς λίστα ἐπιανετικὸν σημείωμα τοῦ προσφάτως ἐκδούμενος περὶ τὴν ἀγγλικὴν βιβλίου τοῦ «Ἀνδρέου Λεμοῦ «Οἱ Ἐλληνες καὶ ἡ θάλασσα», ὁ σχολιαστὴς τοῦ «Φαίρπλεϋ» εὐρίσκει ὄφορον νὰ ἐκθεάσῃ γενικότερον τὰ παραδοσιακά μας προσόντα : Ναυτικοί λαοί, λέγει, ὑπάρχουν εἰς ὀλόκληρον τὸν Κόσμον, ἀλλ' οὐδεὶς ἐκτὸς τῶν Ἐλλήνων δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ιδινικὴν σύμμιξιν τῆς ναυτικότητος καὶ τῆς ἐμπορικῆς ιδιοφυΐας. «Εάν τις ἐπιθυμῇ νὰ μάθῃ τὴν συνταγήν, δὲν ἔχει εἰμὴ νὰ ἀναγνώσῃ τὸ βιβλίον τοῦ κ. Λεμοῦ, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ τὸ χρονικὸν τῆς ἀδιακόπου πάλης ἐνὸς ναυτικοῦ ἔθνους ἐναπότιον τῶν μαρίων ἀντιδοτήτων, τὰς δόπιας ἡ Ἐλλειφις χρημάτων καὶ αἱ ξέναι αντιδράσεις τοῦ παρενέθαλον.

Καὶ τὸ δεύτερον :

"Ἀναλυμένης τῆς θέσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας περιηγήσεων, ὁ Βρετανὸς ὄρθρογράφος καταλήγει : «Ἐφ' ὅσον αἱ εἰς κρουαριέρπολια επενδύσεις συνεχισθοῦν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν καὶ ἐφ' ὅσον αἱ θαλάσσιαι περιηγήσεις προγραμματίζονται μὲ τὴν αὐτὴν φαντασίαν, ἡ ἐλληνικὴ σημαία προβλέπεται νὰ κυριαρχήσῃ εἰς τὸν τομέα τῶν κρουαριέρων όχι μόνον εἰς τὴν Εὐρώπην, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν κόσμον ὁ διάληπτον ἐντός τῆς προσεχούς δεκαετίας».

### Η «ΚΟΜΠΙΝΑ»

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπρωτοστάτησαν εἰς τὴν προσπάθειαν ἀποκαλύψεως τῆς γνωστῆς «κομπίνας», ἢτοι τῆς καλύψεως ξένων συμφερόντων ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν. Στόχος μας, ἡ προστασία τῆς ἀμιγῶς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ καλού δύναμτος τῆς σημαίας μας.

Εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτην ἐδέχθημεν καλοποίεστως πλήθος σχετικῶν πληροφοριῶν καὶ καταγγελιῶν, τὰς δοπίας, εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, δὲν ήδυνήθημεν, ἐλλείψει χρόνου, νὰ ἔχακριβώσωμεν πλήρως, οὕτω δὲ

ύπηρξαν καὶ πεπλανήμεναι ἐντυπώσεις. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκριβῶς ταύτην ἀνάγεται καὶ σχόλιον δημοσιεύθεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος (1ης 'Ιουνίου) τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Ως ἐκ τῶν ὑστέρων διεπιστώθη, τὸ ἀναφερθέντα εἰς τὸ ἐν λόγῳ σχόλιον σκάφη («Σάμος "Αἴλαντ", «Λίδανος», «Ἐφη», «Ἀλμπιρέο», «Συναρμόνιο» καὶ «Πλάτρας») καλύπτουν μόνον ἀλληγορικὰ συμφέροντα καὶ δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὴν «κομπίναν».

### Π.Ν.Ο. ΚΑΙ Δ.Ο.Μ.

Εἰς τὸ προσκήνιον τῆς ἐπικαιρότητος, πάντοτε, τὸ θέμα τῶν ἔξασφαλίσεων τὰς ὄποιας παρέχει ἡ σύμβασις τῆς ΠΝΟ διὰ τὰ ὑπὸ ἔναντι σημαίας ἀλληνόκτητα πλοΐα, ἔναντι τῶν ἄξιώσεων τῶν ἐκβισμῶν τῆς ΔΟΜ καὶ τῶν ὄργανώσεων τῆς δυνάμεως τῆς καὶ κυρίως τῶν σκανδιναϊκῶν.

Τὸ πρόβλημα, ὡς πληροφορούμεθα, δὲν ἀπασχολεῖ μόνον τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ συνδικαλιστικά στελέχη, τὰ ὄποια διαβλέπουν τοὺς διαιμορφουμένους ἥδη κινδύνους δι' αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπερξίν τῆς ΠΝΟ, ἀλλὰ καὶ τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ κυριώτερον ἐρώτημα, τὸ ὄποιον διατυποῦται ἐν προκειμένῳ ἀφορῷ εἰς τοὺς λόγους τῆς διαπιστωθείσης ἀδύναμίας τῆς ΠΝΟ νά ἐπιβάλῃ τὴν ισχὺν τῆς «κάρτας» τῆς εἰς τὴν ΔΟΜ. Κατὰ μίαν ἀποφινή, ἡ ὄποια δὲν φαίνεται νὰ ἀπέχῃ τῆς πραγματικότητος, ἡ τοιούτη ἀδύναμία τῆς ΠΝΟ ὀφείλεται, ἐν πολλοῖς, εἰς τὸν καθιερωμένον, ἀπὸ τὸν πρῶτον ἐτῶν τῆς συστάσεως τῆς Δ.Ο.Μ., τρόπον χειρισμοῦ τῶν διεθνῶν θεμάτων ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας. Δὲν ὡργανώθη, ὡς θά ἔδει, παρατηρεῖται, τὸ εἰδικὸν τμῆμα τῆς ΠΝΟ, διὰ τὴν κάλυψιν δὲ τῆς τοιούτης ὡργανωτικῆς ἀδύναμίας προτείνεται ἡ ἀνάθεσις τῆς διεύθυνσεώς του εἰς ἔνα ἐκ τῶν μελῶν τῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς, που νὰ ἔχῃ ἄνεσιν αὐτοπροσώπων ἐπαφῶν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, ἀλλὰ καὶ γνώσιν τῶν εἰδικῶν θεμάτων.

Ἄσ μελετηθῇ καὶ ὃς ἐφαρμοσθῇ ἡ πρότασις. Καὶ νὰ ληφθοῦν καὶ ἄλλα μέτρα, ἀν χρειασθῇ. Ή σημειρινή, πάντως, ἀπαράδεκτος κατάστασις, δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ, ἐὰν πράγματι ἐπιθυμούμενον νὰ ἀποφύγωμεν τοὺς κινδύνους οἱ ὄποιοι διαγράφονται σαφῶς εἰς τὸν ὄριζοντα.

### ΤΑ ΛΕΥΚΩΜΑΤΑ

Εἰς ἄλλην σελίδα, ἔχομεν μεταφέρει αὐτούσιον τὸ ἄρθρον τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιγνώμονος περὶ τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαιδεύσεως. Εἶναι ἵσως ἐκ τῶν ἐλαχίστων δημοσιευμάτων, διὰ τῶν ὄποιών ἡ ναυτεκπαιδευτικὴ προστάθεια τῆς χώρας γίνεται γνωστή εἰς τοὺς εὐρυτέρους ναυτιλιασκοὺς κύκλους. Δι' αὐτὸν καὶ τονίζομεν ιδιαιτέρως τὴν σημασίαν του.

Σημειούμεν, δημος, παραλλήλως τὴν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπλέοντας ἀποστίκων γενικωτέρας προβολῆς τοῦ ἔργου τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν καὶ διὰ εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων δίδει ἀφορμὴν εἰς ἀπαραίτους συσχετισμούς.

Παλαιότερον μία σειρά καλλιτεχνικῶν λευκωμάτων ἔκδοθέντων ὑπὸ τοῦ Y.E.N. διαπάναις τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως, είχον ἐνημέρωσε τὸ Πανελλήνιον ἐπὶ τοῦ ἔργου τῶν σχολῶν, ἐνῷ ἡ εἰδικὴ ἐκδοσίς εἰς τὴν ἀγγλικὴν μετέφερε τὴν ἐνημέρωσιν πρὸς τοὺς διεθνεῖς χώρους μεθ' ὧν ἔρχεται εἰς ἐπαφὴν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Καλλιτεχνικά, ἔξαιρετικῶς ἐπιμελημένα, μὲ πλούσιον ὑλικὸν ἐγχράωμαν φωτογραφιῶν ἐξ ὅλων τῶν τομέων τῆς δραστηριότητος τῶν ΔΣΕΝ, τὰ λευκώματα αὐτὰ είχον θεωρηθῆ πρότυπα εἰς τὸ είδος των καὶ είχον ἐπιστρεψει τὴν παγκόσμιον προσοχὴν.

Μεσολαβησάστηκε τὴν ἀποτελούς παντογνωσίας, ἔγκατελείθησαν, μαζὶ μὲ τόσα ἄλλα, καὶ τὰ ὠραῖα ἔκεινα κατατοπιστικά τεύχη. "Ηδη δημος τὸ Y.E.N. δύναται κάλιστα ν' ἀναλάβῃ τὴν ἐπωφελή χρησιμοποίησιν των. Μὲ τὴν ἀστὴν ἡ τὴν ἐκσυγχρονιζομένην μορφὴν των, αἱ ἐκδόσεις ἔκειναι δύναται νὰ προσφέρουν καὶ πάλιν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας των.

"Η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἀποτελεῖ τομέα διὰ τὸν ὄποιον δύναται νὰ ὑπερφανεύεται ἡ Ναυτιλία μας. "Ἄσ τὸ ἀποδείξῃ, λοιπόν, υπὲι εἰ ορθί. Πρέπει ν' διεθνῆς κοινὴ γνώμη —τοῦ κύκλου ιδιαιτέρως τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα— νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῆς παρ' ἡμῖν καταβαλλομένης προσπαθείας.

### ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Πληθύνονται αἱ περιπτώσεις μὴ π αρ αλ α δ ḥ η νεοτεύκτων. Φαινόμενον παραπτούμενον μόνον εἰς περιόδους ὑφέσεως τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ πρόσφατα περιστατικὰ ἀ-

ναφέρονται εἰς τάνκερς, κυρίως, κατασκευασθέντα καὶ μὴ παραληφθέντα. Προτιμούν οἱ παραγγείλαντες αὐτὰ πλοιοκτήται νὰ χάσουν τὴν προκαταβολὴν ἀντὶ νὰ ἐπωμισθούν τὴν ἔξοφλησιν ὀλοκλήρου τοῦ σκάφους ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγορά.

Ἐνιοτέο προβάλλονται ὑπὸ τῶν πλοιοκτήτων διάφοροι αἰτιολογίαι —μὴ τήρησις τοῦ χρόνου παραδόσεως ἢ τῶν ἀρχικῶν προδιαγραφῶν, κ.ά. Πολλάκις, δημος, ἡ μὴ παραλαβὴ ὀφείλεται εἰς ἀδυναμίαν τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ ὄποιοι τὰ παρηγγείλαντα, νὰ ἀνταπεξέλθουν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των. Τελικῶς, ἡ ὑπόθεσις καταλήγει συνήθως εἰς τὴν διαιτησίαν.

Ἄπο τῆς ἐνάρξεως τῆς κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων μερικοὶ "Ἑλλήνες πλοιοκτήται ἡρήθησαν νὰ παραλάβουν τὰ παραγγελθέντα παρ' αὐτῶν νεότευκτα σκάφη. Συγκεκριμένως, τὰ μὴ παραληφθέντα παρ' "Ἑλλήνων πλοίοι είναι τὰ κάτωθι:

—Τάνκερ τῶν 261.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιαντάι τῆς Νοτίου Κορέας λόγω καθυστερήσεως τοῦ χρόνου παραδόσεως.

—Τάνκερ τῶν 135.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία "Ερικσμπεργκς, διότι κατὰ τὸν χρόνον τῆς κοθελύσεως του ὁ στόλος τοῦ παραγγείλαντος αὐτὸν ἐφοπλιστού είχεν ἥδη περιέλθει ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τῶν Τραπεζῶν.

—Δύο τάνκερς τῶν 89.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ γαλλικά ναυπηγεία Λά Σιοτά, λόγω οικονομικῶν δυνητερειῶν τῶν πλοιοκτητῶν.

—Δύο δεξαμενόπλοιοι τῶν 390.000 τόν. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Βέζερ. Τοῦ πρώτου ἡ κατασκευὴ είχεν ἥδη περατωθῆ ἐνῷ τὸ δεύτερον, ὅπερ ἐτέλει ὑπὸ τὰ ναυπηγησιν, ἡγοράσθη ὑπὸ 'Αράδων. 'Ο πλοιοκτήτης ἀπώλεσε τὴν προκαταβολὴν, ἀνερχομένην εἰς τὸ ποσὸν τῶν 80 ἑκατ. γερμανικῶν μάρκων.

—Δύο τάνκερς μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῶν 30.100 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Γκοταβέρκεν, δι' ἀγνώστους λόγους.

—"Εν μπάλκ κάρριερ τῶν 51.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Βίλτον - Φέγιενορντ τῆς 'Ολλανδίας. 'Η παραλαβὴ παραμένει ἐκκρεμῆς ἐλλείψει πιστοδοτήσεως. 'Εν τῷ μεταξὺ ἔχει ἥδη προκαταβάλει ἡ πλοιοκτήτρια ἐταρία τὸ ποσὸν τῶν 4 ἑκατομ. δολαρίων.

—Δύο τάνκερς μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῶν 32.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ δανικά ναυπηγεία τοῦ Νάσκωφ. Οἱ πλαγγείλαντες αὐτὰ πλοιοκτήται ισχυρίζονται ὅτι δὲν κατεσκευάσθησαν συμφώνως πρὸς τὰς προδιαγραφάς. Κατά τινας πληροφορίας ἡ ὑπόθεσις ἥχθη εἰς διαιτησίαν.

—Τέλος, δύο O.B.O. τῶν 124.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Γκοταβέρκεν. Τὸ μὲν πρώτον εύρισκεται παρωπλισμένον εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ τὸ δευτέρον ὑπέστη ζημίας ἐκ προσαράξεως κατὰ τὰς δοκιμὰς καὶ ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπισκευήν. Οἱ πλοιοκτήται αὔρουνται τὴν παραλαβὴν των.

Κατὰ τὴν προηγηθέσαν περίοδον τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς, τινὲς ἐκ τῶν μικροτέρας, σχετικῶς, ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστῶν μας παρεσύρθησαν εἰς παραγγελίας νεοτεύκτων, χωρὶς καν νὰ στέρξουν νὰ τὰ χρονοναυλώσουν. Λόγοι κερδοσκοπίας τούς ὅθισταν εἰς τὸ ἐγχείρημα αὐτό. Τώρα πληρώνουν τὰ ἐπίχειρα τοῦ τολμηματός των.

### ΑΔΙΚΙΑΙ

Συχνότερα ἐπισημαίνονται τελευταίως τὰ κρούσματα ἀσυνεπείας παρ' ἐφοπλιστῶν τίνων τῶν πρὸς τὸ N.A.T. ὑποχρεώσεων τῶν ἐξ εἰσφορῶν τῶν ναυτολογίων. Καὶ κατὰ τὰς περιπτώσεις αὐτὰς δὲν ζημιώνεται μόνον τὸ Ταμείον, ἀλλ' ὀδικοῦνται καὶ τὰ πληρώματα, αἱ εἰσφοραὶ τῶν ὄποιων ἐκρατήθησαν κατὰ τὴν ἔξοφλησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην διὰ τοῦ Πλοιάρχου.

Τὸ Ταμείον, ἔφεστον δὲν ἔφθασε μεχρις αὐτοῦ ἡ ἔξοφλησις τοῦ ναυτολογίου, δὲν ἀνα-

## The Hellenic Mutual War Risks Association

Οργανισμός ιδρυθείς τό 1960 ὑπὸ σημαινόντων Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Ασφαλισμένον κεφάλαιον ἄνω τῶν 10.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA.

Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

γνωρίζει την διαυθείσαν ύπηρεσίαν έπειτα πλοίου με άνεξόφλητον τὸ ναυτολόγιον, έτσι καὶ ἄν ὁ ναυτικὸς κατέβαλε τὴν εἰσφοράν του εἰς τὸν ἀσυνεπῆ ἐφοπλιστήν. Καὶ δὲν ἀναγνωρίζει τὴν ὑπηρεσίαν αὐτήν, ὅχι μόνον ὡς συντάξιμον, ἀλλ' οὕτε καὶ διὰ τὰς ἐν τῷ μεταξὺ διεξαγομένας προαγωγικὰς ἔξετάσεις παρέχεται πιστοποιητικὸν προϋπηρεσία.

Ο ναυτικός, δῆλος, ὁ ἐκπληρώσας τὰς ὑποχρεώσεις του πρὸς τὸ Ταμείον, καταφέρων ἀδικεῖται. Ἡ σταδιοδρομία του ἀναστέλλεται, ὥστας καὶ ἡ συνταξιοδότησί του, διότι ὁ ἐφοπλιστής ἀπεδείχθη καταχραστής.

Ἐχομεν ὑπ' ὧν μας συγκεκριμένας περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποις αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ταμείου ἀπέδειχαν ἀπαράδεκτον στενότητα ἀντιλήψεως. Ἐνῷ τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον κατεδείκνυε τὴν ἀπόλυτιν, ἥτις κατὰ γενικὸν κανόνα συνεπιφέρει τὴν ἔξοφλησιν τῆς μισθοδοσίας καὶ τὴν ὑποχρεωτικὴν κράτησιν ἀπὸ τὸν Πλοίαρχον τῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. τοῦ ἀπολυμένου, τούτῳ δὲν γίνεται παραδεκτὸν ἀπὸ τὸ Ταμείον. Ἀρνεῖται

νὰ ἐκδώσῃ βεβαίωσιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ, ἵνα δάσει αὐτῆς προσέλθῃ εἰς τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις, πολὺ δὲ περισσότερον διὰ τὸν συνυπολογισμὸν τῆς συντάξεως του.

Καὶ τὰ ἑρωτήματα εἶναι ἀπλά: Κατὰ τί εἶναι ὑπεύθυνος ὁ ναυτικὸς διὰ τὴν κατακράτησιν ὅπὸ τὸν ἐφοπλιστήν τῶν εἰσφορῶν τοῦ πληρώματος; Πῶς ὁ ναυτικὸς βὰ θεωρηθῇ συνυπεύθυνος τῆς καταχρήσεως ἢ καὶ ὅκομη τῆς ἀβελτηρίας —δέν ἀποκλείεται καὶ τοῦτο— τοῦ Ταμείου εἰς τὸ νὰ κινήσῃ ἔγκαιρως τὸν Νόμον κατὰ τοῦ ὀφειλέτου ἐφοπλιστοῦ;

Πρέπει κάποιος νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὰ ἀνωτέρω ἑρωτήματα.

Δὲν ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ ὅτι ἔξηλθομεν τῶν δυσχερειῶν τῆς ὑφέσεως καὶ ὅτι ἡ Ναυτιλία ἥρχισε διερχομένη τάς καλυτέρας ἡμέρας. Ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ἀκόμη ἀδιευκρίνιστος. Οἱ μῆνες αὐτοὶ —Μάϊος καὶ Ἰουνίος— εἶναι οἱ δυσκολώτεροι ἀπὸ ἀπόψεως ναυλώσεων. Τὰ δημητριακὰ μεταφέρονται εἰς περιωρισμένην πως κλίμακα, ἐνῷ ἡ προσφορὰ τονῶν ἐλέγχεται μικρότερα, διότι πάμπολλα εἶναι καὶ τὰ ἀναμένοντα τὴν ἐκφόρτωσιν σκάφη εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ εἰς τὸ Λάγος ἀκόμη.

Ὀτωσδήποτε, ὅμως, ἡ διαπίστωσις ὅτι ἔξερχομεθα ὄσονούπω τοῦ ἀδιεύδου τῆς κρίσεως εἶναι δικαιολογημένη. Περὶ τὸ φινόπωρον δυνατὸν τὰ πράγματα νὰ χωρίσουν αἰσιώτερον. Αύτά, τούλαχιστον, πρὸς τὸ παρόν προβλέπουν οἱ παρατηρηταὶ τῆς ναυλαγορᾶς.

Σταθερώτερον χωρεῖ τὴν ἀνιοῦσαν ἡ ἀμερικανικὴ Οἰκονομία καὶ μὲν καμηλότερον ρυθμὸν πληθωρισμοῦ, παρ' ὅσον προεδέπετο πρὸ τινῶν μόλις μηνῶν. Φαίνεται δὲ ὅτι ἡ τάσις αὐτὴ θὰ συνεχισθῇ μέχρι τέλους τοῦ προσεχούς ἔτους. Ἡ ἀναθέρμανσις τῆς Οἰκονομίας κινεῖται ἐντὸς τῶν ὅριών αἱσφαλείας, χωρὶς νὰ ἐμφανίζῃ στοιχεῖα αἰφνίδιου ὀντοκάμψεως, ἥτις θὰ ἐπετάχνει τὴν ὕφεσιν.

Ἡ ἀνεργία, σταθεροποιηθεῖσα εἰς τὸ 7,5% τὸ τελευταῖον δίμηνον, προβλέπεται νὰ μειωθῇ κατὰ τοῦ 7% τὸ προσεχὲς ἔτος. Αἱ τιμαὶ λιανικῆς πωλήσεως, αἵτινες ἐσημείωσαν αὔξησιν ἄνω τοῦ 10% τὸ 1974 καὶ 9% τὸ 1975,

ἀνομένεται νὰ σημειώσουν ἐτησίαν αὔξησιν 6% ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ 5,5% τὸ προσεχές, ἐνῷ αἱ δαπάναι τοῦ καταναλωτικοῦ κοινοῦ προβλέπεται νὰ αὔξηθούν μὲν ἐτησίον ρυθμὸν 10 - 11%.

Τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τοῦ 1976, ἀφαιρουμένων τῶν φόρων, προβλέπεται ὑψηλότερον κατὰ 25 - 30%, κατόπιν τῆς ἐκ 10% κάμψεως τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἡ συνολικὴ παραγωγὴ —τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν προϊόν— θὰ σημειώσῃ «πραγματικὴν» αὔξησιν μὲν ἐτησίον ρυθμὸν 5 - 5,5% κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1977. Ἡδη κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ παραγωγὴ προβλέπεται νὰ φθάσῃ εἰς νέα ἀνώτατα ἐπίπεδα —διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ 1973. Αἱ διομηχανίαι αὐτοκινήτων, χάλυβος, χάρτου, χημικῶν προϊόντων καὶ τυποποιημένων τροφίμων αὐξάνουν τὴν παραγωγὴν των καὶ τὰς πωλήσεις των.

\* \* \*

Χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσης ρευστότητος εἰς τὴν ὅλην ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ιδιαιτέρως τῶν δεξαμενοπλοίων: Τὸ τάνκερ τῆς Σέλλ «Melo», ὅπερ ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Νιάρχον ἀντὶ 10,35 ἑκατομ. δολ., περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ταύτη τούρπτερ ἐνὸς ἄλλου σκάφους τοῦ κ. Νιάρχου ἀπὸ τὴν Σέλλ, μετεπωλήθη εἰς ἄλλον «Ελληνα ἐφοπλιστὴν ἀντὶ 7 ἑκατομ. δολ. περίτου. Πρόκειται περὶ σκάφους 209.000 τόννων, ἀτμοκινήτου, τοῦ 1969.

\* \* \*

Δανικὸς οἶκος τεχνικῶν Συμβούλων, γνωστότερος ίσως ὡς δισχειρίζομενος ἐπιβατηγά, πλοία μεταφορτώσεων καὶ ρὸ - ρὸ ἀνέ-



**Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS**  
**SHIP AGENTS - CHARTERING - BROKERS - FORWARDING - CONTRACTORS**  
**MANAGERS FOR TURKISH COASTERS**

*Special and Fast Services During Day and Night — This to Include Public Holidays for Vessels Passing the Straits of Dardanelles and Bosphorus.  
 Subagents in All Turkish Ports.*

*Bunkering, Shipchandlers and Crew Suppliers for Vessels in Port and in Transit Thru the Straits of the Bosphorus Arrangeable with Great Efficiency and No Delays Under Competitive Prices.*

*Assuring First Class Assistance and Service Under the Most Economical Turnround with Competitive Agency Fee Conditions.*

**SERVICE IS OUR BUSINESS**

ALL CORRESPONDENCE INCLUDING CREW MAIL SHOULD BE ADDRESSED TO HEAD OFFICE:

**DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.**

RIHTIM CADDESI, VELİ ALEMDAR HAN KAT 9

KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

TEL: 456894 - 446910 - TELEX 23426 (3 LINES) TDA TR - CABLE: DELTAMARIT - POB 1257, KARAKOY, ISTANBUL

λαδεν από την Κυβέρνησιν τού 'Ιράκ τήν έπιτυσιν τού προβλήματος τής συμφορήσεως τού λιμένος τής Βασιλίας, όπου αἱ καθυστερήσεις άναμονής ύπερβασίουν τάς 90 ήμέρας.

'Ο οίκος ούτος έπειτας κατά τρόπον ιδινικὸν τὸ διπλοῦν πρόβλημα τῆς συμφορήσεως τού λιμένος καὶ τού δικτύου χερσαίων μεταφορῶν τού 'Ιράκ. Πρὸς τούτο παρήγγειλεν εἰς Γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα 67 ρυμουλκά ἀξίας 200 ἑκατομ. κορωνῶν, ὡς ἔτισης καὶ ἐκαποντάδης φορτηγίδων, ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ ἐκφορτώνωνται ἀνοικτὰ τού λιμένος τὰ πλοῖα. Ἀκολούθως αἱ φορτηγίδες αὐταὶ θὰ ρυμουλκοῦνται ἀνερχόμεναι τὸν ροῦν τού ποταμοῦ Τίγρεως εἰς μῆκος 700 χιλιομέτρων μέχρι τῆς Βαγδάτης.

'Η λύσις αὕτη θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν ἔνος ἑκατομμυρίου τόνων ἐμπορευμάτων κατά τὸ πρώτον ἔτος τῆς ἐφαρμογῆς της. Ἀκολούθως δὲ θὰ φθάσῃ μέχρι τὰ 5 ἑκατομ. τόνων.

## ΟΙ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΑΙ

Δὲν νομίζομεν ὅτι εἶναι ἔχυτηρετικὴ τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας, ὅλλα καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς διοικήσεως ἡ καθιερωθείσα ἀρχὴ τῆς παραμονῆς τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν εἰς τὰς θέσεις τῶν μόνον ἐπὶ μίαν διετίαν. Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ προσαρμογὴ τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν εἰς τὰς συνθήκας τῶν ξένων λιμένων, εἰς τοὺς ὄποιους τοποθετοῦνται, ἀπαιτεῖ σημαντικὸν χρόνον. Δὲν ισχυριζόμεθα ὅτι ἡ διετία ἔχαντειται εἰς τὴν προσπάθειαν προσαρμογῆς εἰς τὰς εἰδικὰς τοπικὰς συνθήκας. Εἶναι, ὅμως, δέδαιον, καὶ τούτῳ ἔχει ἐπισημανθῇ εἰς τὴν κεντρικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου, ὅτι καθ' ἥν στιγμὴν οἱ προξενικοὶ λιμενάρχαι εἶναι πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀποδῶσουν τὸ ὅπαν εἰς τὰς θέσεις εἰς τὰς ὄποιας ξένους τοποθετηθῆ, ἀνακαλοῦνται εἰς τὴν 'Ελλάδα.

Πρέπει, συνεπῶς, νὰ ἀναθεωρηθῇ ἡ ἀρχὴ τῆς παραμονῆς εἰς τὰς θέσεις τῶν μόνον ἐπὶ διετίαν ἢ τούλαχιστον, αὐτὴ νὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰς περιπτώσεις ἑκείνας καθ' ἦς ζητοῦν τὴν ἐπιστροφὴν τῶν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ καὶ ἡ Ναυτιλία, ὅλλα καὶ ἡ διοίκησις θὰ ἀποκομίσουν τὰ προσδοκώμενα ἀποτελέσματα ἐκ τοῦ θεσμοῦ τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΟΤΑ

Μᾶς ἐπισημαίνεται ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον θὰ ἡδύνατο εὐχερῶς νὰ καταστῇ φορεὺς προσδόλης καὶ διαδόσεως εἰς τὰς ξένας χώρας διαφόρων ἐλληνικῶν εἰδῶν καὶ κυρίως ποτῶν. 'Υπελογίσθη ὅτι τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα πραγματοποιοῦν ἐτησίως περὶ τὸ ἔν εκαπομμύριον κατάπλους εἰς διαφόρους λιμένες τοῦ κόσμου. Καί, ὡς εἰθιστοι, οἱ πλοιάρχοι προσφέρουν εἰς τοὺς πληγούς καὶ ἄλλους ἀρμοδίους ὑπηρεσιακούς παράγοντας τῶν λιμένων ποτά, συνήθως οὐτίσκου, σιγαρέττα καὶ ἄλλα εἰδῆ. Οὐταὶ συμφωνῶς προς τοὺς σχετικοὺς ὑπολογισμούς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα διαθέτουν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τουλάχιστον ἔν εκαπομμύριον φίλατα οὐτίσκου ἐτησίως! 'Αναλογιζόμεθα ποιάνιν διάδοσιν θὰ είχον τὸ ἐλληνικὸν ποτά ἀνά τὸν κόσμον ἐδὲν οἱ "Ἐλλήνες πλοιάρχοι, ἀντὶ τοῦ οὐτίσκου, προσφέρουν εἰς τὰς προσαρθρείσας περιπτώσεις οὐζό, τὸν περιζήτητον ἀπὸ τοὺς ξένους, ἐλληνικὸν κονιάκ, τὸ ὅποιον εἶναι ἀρίστης ποιότητος ὡς καὶ ἄλλα ἐλληνικὰ ποτά.

"Ἄσ εξετάσουν τὸ ζῆτημα αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικά, ὅτι θὰ ληφθοῦν τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα διὰ τὸν ὄμαλον ἐφοδιασμὸν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων με ἐλληνικὸν ποτά, 'Εφ' ὅσον ἡ ὑπόδειξις ἀποδειχθῇ ἐφαρμόσιμος, εἶναι δέδαιον ὅτι οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ "Ἐλλήνες ναυτιλίας δὲν θὰ ἀρνηθοῦν νὰ προσφέρουν μίαν ἀκόμη ὑπηρεσίαν εἰς τὴν πατρίδα.

## ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Δεξαμεναὶ μᾶς χρειάζονται πολλαῖ, ἀνάλογοι πρὸς τὸ ὄγκον τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καὶ τὰς ἐπισκευαστικὰς τῆς ἀνάγκας. Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὸ σσα διεκτραγωδοῦνται περὶ τὸ σκάνδαλον τῶν δεξαμενῶν. Τὰ καταγγελλόμενα, λόγῳ ἀκριδῶς τῆς ἀνεπαρκείας τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ, προσολαμβάνουν μορφὴν σκανδάλου. Δύσκολον τὸ ἔγχειρημα τῆς ἔξασφαλίσεως δεξαμενῆς.

"Ἐπαναλαμβάνομεν: 'Ἐργασία πολύτιμος διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας χάνεται, διότι λείπει ἡ δεξαμενή, ἡτὶς καὶ θὰ διηκόλυνε τὸν ἐφοπλιστὴν εἰς τὴν ἑδῶ ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων του.

Κάποιος, ἐπὶ τέλους, ἐνδιαφερόμενος ἡ καὶ ἀρμόδιος διὰ τὸ προκείμενον ζῆτημα

πρέπει νὰ κινηθῇ, νὰ συγκινήσῃ τὸν κρατικὸν παράγοντα καὶ τὸν ἐπιχειρηματίαν, καταδεικνύνταν τὸ παραγωγικὸν ἔργον τῆς ἐπισκευαστικῆς διοικητικῆς διοίκησης, ητὶς δὲν ἀποδίδει τὰ σσα πολλὰ θὰ ἡδύνατο, διότι ἀκριβῶς λείπουν αἱ δεξαμεναὶ.

\* \* \*

"Ἐξ σσῶν μᾶς λέγουν, ἡ ἑδῶ ἀνεπάρκεια τῶν δεξαμενῶν ὀφείλεται εἰς τὴν ἀπροθυμίαν κατὰ κύριον λόγον τοῦ Ο.Α.Π. διὰ τὴν ἀσύμφορον κατ' αὐτὸν αὔξησιν τῶν παρεχομένων μέσων δεξαμενισμοῦ καὶ κατὰ δεύτερον λόγον εἰς τὴν Ἐλλειψιν ἐπιχειρηματικοῦ ἐνδιαφέροντος ἀπὸ μέρους τῶν σιδηροδιομήχανων καὶ τῶν ἐγκατεστημένων ναυπηγείων.

Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ συγκεκριμένως ὁ κ. Ν. Παπαδίος, ἡ "Θεναράρις" καὶ τὰ νεοσύντατα ναυπηγεία Αὐλίδος θὰ αὔξησουν κατὰ τρεῖς δεξαμενάς τὸ δυνατικόν μας. 'Εξυπακούνται, δεβαίως, καὶ ἡ σύστασις ἀναλόγων ἐπισκευαστικῶν κέντρων. Μακράς πνοής ἡ ἐφοπλιστικὴ σύντη προσπάθεια, χωρὶς καθ' ἡμῖν νὰ είναι καὶ ἐπερκής.

"Ἡ 'Ελλὰς καὶ λόγῳ γεωγραφικῆς θέσεως καὶ λόγῳ τῆς μεγάλης Ναυτιλίας τῆς ἔχει ἀνάγκην πέντε ἀκόμη τουλάχιστον δεξαμενῶν καὶ ἐπαραλλήλου πλήρως ἐξωπλησμένης ἐπισκευαστικῆς διοικητικῆς. 'Η γείτων Ιταλία ὑπέρεχε ημῶν, δυτικώτερον δὲ εἰς τὴν Μεσόγειον ἡ τε Γαλλία καὶ Ισπανία συγκεντρώνουν εἰς τὰ ἐπισκευαστικά τῶν κέντρα κίνησιν πλουτοφόρον ἀξιόλογον.

"Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ δόλιον ζῆτημα τῶν δεξαμενῶν καὶ τῶν ἐπισκευῶν πρέπει ἀποφασιστικώτερον νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν. Μέγα τὸ κέρδος τῆς Οικονομίας μας.

## ΑΜΕΣΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΙΣ

"Ἀνώτερος ὑπάλληλος τοῦ ΝΑΤ προέδη εἰς ἐπωνύμους καταγγελίας περὶ εύθυνῶν ὀρισμένων προσώπων ἐν σχέσει μὲ τὴν σημειωμένην καθυστέρησιν εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ κτηρίου τῶν δόλων Πατησίων καὶ Καποδιστρίου. Δέν θὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τοὺς λόγους οἱ ὄποιοι διώσανταν τὸν ἐν λόγῳ ὑπάλληλον νὰ προβῇ μὲ τὸσην καθυστέρησιν εἰς τὴν καταγγελίαν γεγονότων τὰ ὄποια, ὡς ὁ ἰδιος όμολογος, ἐγνώριζεν ἀπὸ μακροῦ. 'Υπογραμμίζομεν, δημοσίᾳ, ὅτι τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, εἰς τὸ ὄποιον περιήλθον αἱ σχετικαὶ καταγγελίαι, ὀφείλει νὰ διενεργήσῃ μίαν εἰς βάθος ἔρευναν καὶ ἔτι αὐταὶ ἀποδειχθοῦν ἀληθεῖς, νὰ παραπέμψῃ τὴν δληγήσην εἰς τὴν Δικαιοσύνην, διὰ τὴν δικαστικὴν διερεύνησιν τοῦ θέματος. 'Ολιγωρία εἰς παρομίας περιπτώσεις δὲν ἐπιτρέπεται, οὔτε συγχωρεῖται.

"Ἐπ' εύκαιριᾳ ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν ἀποφινή, ὅτι δέον νὰ παρασχεθῶν συγκεκριμένα στοιχεῖα διὰ τὸ ὑφος τῆς προϋπολογισθείσης διαπάνης καὶ τὸν προϋπολογισθείσας χρόνον ἀνεγέρσεως τοῦ κτηρίου τῶν δόλων Πατησίων καὶ Καποδιστρίου, τὰς ἐπιβαρύνσεις ἐκ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἀνατιμῆσεως τῶν υλικῶν, τὸ τελικὸν κόστος καὶ τὴν ζημίαν τοῦ ΝΑΤ ἐκ τῆς μὴ ἔγκαιρου παραδόσεως τοῦ μεγάρου πρὸς χρήσιν. Δέν ἐπιχειρούμεν ἐλεγχον. 'Η γνώση, δημοσίᾳ, ἐν τῶν ἀνωτέρω στοιχείων ἐνδεχομένων νὰ δηγήσῃ εἰς τὴν διατύπωσιν νέων ἀπόφεων διὰ τὴν καλυτέραν ἀξιοτοίχων τῶν ἀκινήτων τοῦ ΝΑΤ.

## ΑΠΑΡΑΣΚΕΥΟΙ

"Ἐμπόδιον μέγας, δυστιρέβλητον δὲ ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας, ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἐπιβατηγῶν μας σκαφῶν, τῶν κρουαζιεροπλοίων κατὰ πρώτον λόγον. 'Ανεπαρκές είναι τὸ διοικητικὸν προσωπικόν. Λείπουν οἱ μάγειροι καὶ οἱ θαλασσητόλοι. Μισθοί πληρόνοταν Ικανοποιητικοί. 'Ανεπαρκής, δημοσίᾳ, ἡ προσφορά. 'Εθεασίσαν νὰ ἀναζητῶνται ἀπὸ τὴν υπαιθρον οἱ πρωτόγιατοι ἐπίκουροι. 'Αληθές είναι ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ στό-

## IN LIMASSOL

MARINE REPAIRS AND SHIP STORES SUPPLIES

### "COZMAR"

MANAGER - OWNER: KOKOS ZAVROS



With facilities to carry out in-Harbour repair work to:

MAIN ENGINES, SUPERSTRUCTURES, AUXILIARIES, GENERATORS, DECK MACHINERY, STEERGEAR, PLUMBING, ETC.

WE ALSO SUPPLY:  
DECK AND ENGINE STORES

Address :  
14, Hermes Street & 80, Roosevelt Street  
Limassol - Cyprus

WE GUARANTEE QUICK & EFFICIENT SERVICE

Cables : "COZMAR" Limassol

Telephones : 051-64770

A.O.H. : 051-54770

λου τῶν κρουαζίεροπλοίων —ύπερτριάσκοντα ἐν ὑπηρεσίᾳ, πλὴν τῶν ὑπερωκεανῶν τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας— μᾶς κατέλαβεν ἀπαρακεύουσ. Τὴν ἐφετεινὴν κίνησιν τόσων καὶ τόσων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν δὲν τὴν προεβλέψαμεν. Στατιστική τις σχετικὴ ποτέ, βεβαίως, δὲν ἐτηρήθη οὔτε καὶ ἐφόρτισαν οἱ τοῦ 'Υπουργείου ἄρμόδιοι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν εἰσόδου εἰς τὸ δημότικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν περιστοτέρων.

Καὶ τὸ πρόβλημα εἶναι σοδαρόν, διότι δὲν νοεῖται ἐπιβατηγὸν πλοίον —καὶ δὴ κρουαζιερόπλοιον μὲν ἀξιώσεις— χωρὶς ίκανὸν δημότικὸν προσωπικόν. Αὐτὴ ἡ προσπάθεια τοῦ προδοδίσματος εἰς τὸν κλάδον τῶν κρουαζιεροπλοίων δὲν δὰ δποδώσῃ τὰ προσδοκώμενα, χωρὶς τοὺς πεπειραμένους μαχείρους καὶ θαλαμηπόλους.

Δὲν μᾶς ἔχουν οἱ ἄρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου γνωρίσει τὰ ἀποτελέσματα τῆς λειτουργίας —ἄν αὐτὴ λειτουργή— τῆς Δημοσίας Σχολῆς δημότικον προσωπικοῦ. "Ολα τὰ δεδομένα μᾶς ὑποχρέωνται νὰ πιστεύσωμεν διὰ ὁ ἐπιβατηγός μας στόλος χωρεῖ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν. Μήπως θὰ ἐπρεπεν ἡ ὑφισταμένη σχολὴ νὰ ἀνασυγκροτηθῇ, ὥστε νὰ ἐπαυξήσῃ τὴν ἀπόδοσίν της, δημιουργούμενῶν προσελκύσεως τῶν περισσοτέρων συνθηκῶν προσελκύσεως τῶν περισσοτέρων μαθητῶν καὶ ἔξασφαλίσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν σταδιοδρομίας;

Χρήζει μελέτης τὸ πρόβλημα. 'Επαναλαμβάνομεν: Χωρὶς προσωπικὸν ίκανόν, πεπειραμένον, ἐπιβατηγὸν πλοίον δὲν νοεῖται, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ κοινόν, ιδικὸν μας καὶ ξένον.

## ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Οἱ ναυτολογούμενοι διὰ πρώτην φορὰν —λευκοφύλασσῖται καὶ διαβατηριούχοι— δημιουργοῦν μὲ τὴν ἀπειρίαν τῶν πλειστὰ δόσα προβλήματα εἰς τὰ πλοῖα. 'Απόγονωσις ἔχει καταλάβει τοὺς ἐνδιαφερομένους. Καθημερινὸν θέμα συζητήσεως τὸ πρόδημα εἰς τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα ὅπου διατυπώνονται διάφοροι ἀπόφεις ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν τρόπον μιᾶς προπαίδευσεως τῶν πρωτόμπαρκων, ὥστε νὰ μὴ παρουσιάζουν τὰς ἐλλείφεις, αἵτινες δημιουργοῦν τὰ προβλήματα.

Μία ἐτῶν διατυπουμένων ἀπόψεων, τὴν ὁποίαν θέτομεν πρὸς συζήτησιν, ἀφορᾷ εἰς τὴν κοινωνίαν μιᾶς ταχυρρύθμου ἐκπαιδεύσεως, λ.χ. 15θημέρου διαρκείας, τῶν μὴ ἔχοντων ναυτικὴν ὑπηρεσίαν, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως εἰδικῶν ἐκπαιδευτικῶν κινηματογραφικῶν ταινιῶν. Τὸ σύστημα ἐφημόσθη παλαιότερον, ὡς μᾶς πληροφοροῦν, εἰς τὸ Πολεμικόν μας Ναυτικόν, ὅπου ἀπέδωσεν ἄριστα ἀποτελέματα. Αἱ ἐν λόγῳ ἐκπαιδευτικαὶ κινηματογραφικαὶ ταινίαι καλύπτουν ὅλόκληρον τὸ φάσμα, ἀπὸ τοὺς σχεδιασμούς, τῆς ναυπηγήσεως καὶ τῆς ἐπανδρώσεως ἐνὸς πλοίου καὶ παρέχουν τὴν δυνατότητα καὶ εἰς τοὺς πλέον ἀδείς νὰ κατανοήσουν τὴν λειτουργικότητα τοῦ σκάφους καὶ τοῦ πληρώματός του.

Θέτομεν τὴν πρότασιν ὑπ' ὄψιν τοῦ κ. Παπαδόγυνον, ὃ ὀποίος προέρχεται ἐκ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἐνδεχομένως νὰ ἔχῃ γνῶσιν τῆς καταβληθείσης εἰς τὸ παρελθὸν προσπαθείας καὶ τῶν ἀποτελεσμάτων της, ὥστε νὰ ἀναζητηθοῦν αἱ ἐν λόγῳ ἐκπαιδευτικαὶ ταινίαι, διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ἐπ' ὁφέλεις τῆς Ναυτιλίας μας. 'Η χρησιμότης τῶν, μάλιστα, κατὰ τὴν παρούσαν φάσιν, ἀναμένεται ὅτι θὰ εἶναι ἀκόμη μεγαλύτερα, δεδομένου ὅτι θὰ δυνηθοῦν νὰ τύχουν μιᾶς ταχυρρύθμου ἐκπαιδεύσεως προτοῦ ἀναλάβουν ἐργοσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων οἱ νέοι οἱ ὀποίοι ἀναμένεται νὰ προσελκυθοῦν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα μὲ τὴν εἰδικὴν ἐκστρατείαν ποὺ ἡρχιστεν ἡ 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν.

## Η ΕΛΟΝΟΣΙΑ

'Εξ ἀφορμῆς σημειώματός μας ἀναφερομένου εἰς θανάτους ναυτικῶν ἐξ ἐλονοσίας εἰς τὸ Λάγος τῆς Νιγηρίας, ὁ πλοίοφρος E.N. κ. 'Ανδρέας Λεοντόπουλος, Διευθυντής Σπουδῶν τοῦ ΚΕΣΕΝ, μᾶς πληροφορεῖ ὅτι ἀπὸ τοῦ 1962 αἱ 'Αγγλικαὶ 'Αρχαι ἔχουν ἐκδόσει εἰδικάς ὀδηγίας διὰ τὴν πρόληψιν, διάγνωσιν καὶ θεραπείαν τῆς ἐλονοσίας, τῶν ὄποιων μάλιστα μᾶς ἀπέστειλε πλήρη φωτοτυπικὰ ἀντίγραφα.

Αἱ ὄδηγίαι αὐταὶ, περιέχονται εἰς τὰς ἀγγελίας τοῖς ναυτιλομένοις τοῦ Board of Trade ὑπ' ὅριθ. 461 τοῦ 1962 καὶ 521 τοῦ 1967, αἵτινες διατηροῦνται ἐν Ισχύι. 'Η πρώτη ἐξ αὐτῶν εἶναι σύντομος καὶ γενικῆς ἀναφέρουσα κυρίως τὰς περιοχὰς τοῦ κόσμου, αἵτινες ὑποφέρουν ἐξ ἐλονοσίας, ἐνῶ ἡ δευτέρα εἶναι 16ολέλιδος λεπτομερῆς ἐγκύλιος καλύπτουσα ὅλα τὰ στάδια τῆς νόσου (προφυλάξεις, ἐκδηλώσεις, συμπτώματα, διάγνωσις, θεραπεία, φαρμακολογία κλπ.) καὶ ἀποτελούσα συμπλήρωσιν τοῦ ἐπισήμου ιατρικοῦ ὀδηγοῦ τῶν πλοίων.

'Ελπίζομεν ὅτι τὰ ἄρμόδια παρ' ἡμῖν ὑπουργεία θὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των τάς ἀνωτέρω ὀδηγίας. 'Η ἐκδοσίς ἀναλόγων ἐνημερωτικῶν φυλαδίων θὰ ἡτοί ιδιαίτερων χρήσιμος τὴν ἐποχὴν αὐτὴν καθ' ἡν κατὰ χριλάδας οἱ ναυτικοί μας ἀναγκάζονται νὰ παραμένουν εἰς τὸ Λάγος.

Εὐχαριστούμεν πάντως θερμῶς τὸν κ. Λεοντόπουλον διὰ τὰς πληροφορίας καὶ τὸ ἐνδιαφέρον του.

## ΚΑΤΑΦΑΝΗΣ ΑΔΙΚΙΑ

Εἴχομεν θέσει πρὸ καιροῦ ὑπ' ὄψιν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ καὶ τοῦ 'Αρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος μίαν περίπτωσιν καταφανούς ἀδικίας εἰς βάρος μιᾶς κατηγορίας λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. Πρόκειται συγκεκριμένως διὰ τοὺς προερχομένους ἐξ ὑπαξιωματικῶν, οἱ ὀποίοι δάσει τῆς ὑφισταμένης νομοθεσίας προάγονται μέχρι τοῦ βαθμού τοῦ πλωτάρχου καὶ ἀποστρατεύονται μὲ τὸν αὐτὸν βαθμόν. 'Έχαιρούνται, δηλαδή, μόνον αὐτοὶ τοῦ εὑργετήματος, τοῦ ὅποιού τυγχάνουν δλοὶ οἱ ἄλλοι ἀξιωματικοί, νὰ ἔξερχωνται τῆς ὑπηρεσίας λαμβάνοντες ἀποστρατευτικὸν βαθμόν.

'Η ητοκὴ μείωσις τὴν ὄποιαν ὑφίστανται οἱ ἐν λόγῳ ἀξιωματικοί ἐκ τοῦ προαναφερθέντος λόγου εἶναι πασιφαῖς. Καὶ ἡ περίπτωσις τῶν δέοντων νὰ προσελκύσῃ ἀμέριστον τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ καὶ τοῦ 'Αρχηγοῦ τοῦ Σώματος. 'Η ρύμυσις, ἀλλωστε, τοῦ προβλήματος εἶναι καθ' ἡμᾶς εὐχερής, δεδομένου ὅτι οὐδεμίαν οίκονομικήν ἐπιβάρυνσιν ἔπιφερει. 'Ελπίζομεν ὅτι δὲν θὰ χρειασθῇ νὰ ἐπανέλθωμεν.

## Ο ΛΙΜΗΝ

Συνεχίζονται τὰ παράπονα ἀπὸ πολλὰς κατεύθυνσεις διὰ τὸν τρόπον λειτουργίας τοῦ πρώτου λιμενούς τῆς χώρας. Πλοιοκτήται,

πράκτορες, ναυπηγοεπισκευαστικοί ἐπιχειρῆσεις καὶ γενικώτερον οἱ συναλλασσόμενοι καθ' οἰνοδήποτε τρόπον μὲ τὸν 'Οργανισμὸν Λιμένος διαμαρτύρονται. Ούδεις, ἐπαναλαμβάνομεν, ο ὑδεὶς οἱ εἶναι εὐχαριστημένος. 'Αντιθέτως, οι πάντες δυσανασχετοῦν.

Κάτι πρέπει νὰ γίνη πρὶν εἶναι ἀργά. 'Η Κυβέρνησις ὀφείλει νὰ ἐπέμβῃ ἀμέσως καὶ ἀποφασιστικῶς. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ο.Α.Π. ἀπαιτεῖται χειρουργικὴ ἐπέμβασις. 'Αλλωστε στοιχίζει πανάκριβα εἰς τὴν χώραν. Πρόσφατος ἡ ἐπιβολὴ τοῦ ἐπιναύλου.

• Μᾶς ἐπισημαίνεται ὅτι χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐπιπέδου τῆς ὄργανωσεως τοῦ Ο.Α.Π. εἶναι καὶ τὸ γεγονός ὅτι τὰ τιμολόγια τὰ ὄποια ἔκδιδει ὁ 'Οργανισμὸς γράφονται, εἰς τὴν ἐποχὴν μας, διὰ τῆς χειρός. 'Αδύνατος, ὡς ἔκ τούτου, η ἀνάγνωσις των καὶ ὑπὸ ἐκείνων οἱ ὀποίοι ἔχουν μακροχρόνιον πείραν ἐκ τῶν συναλλαγῶν των μετά τοῦ λιμένος. Βεβαίως οὐτε λόγος δύναται νὰ γίνη δὰ τὴν ἀποστολὴν τῶν ἐκ τῶν συνεργάτων πελάτας, μεθ' ὧν συνεργάζονται οἱ συναλλασσόμενοι.

• Διὰ τὸν τομέα τῶν δεξαμενισμῶν καὶ ἐπισκευῶν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν δὲς μὴ γίνεται καλύτερα λόγος. Πλήρης καὶ ἔδω ἡ ἀπογοήτευσις τῶν ἐνδιαφερομένων. 'Η ἐλειψις ἐπαρκῶν ἐπισκευαστικῶν εὔκολιῶν (δεξαμενοί, ἐπισκευαστικοί ντόκοι κλπ.) —ἀποτέλεσμα, ἐν πολλοῖς, τῆς ἐμμονῆς τῶν ἀνθρώπων τοῦ Ο.Α.Π. εἰς τὴν ἀποφινήν της προϊστορίας των φορτίων— εἶναι ἐμφανῆς καὶ δημιουργεῖ μιάν ἀπαράδεκτην καὶ ἔξωφρενηκήν κατάστασιν, ἡ ὄποια ὀδηγεῖ ὅχι μόνον εἰς τὴν αὐξησην τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν, ἀλλὰ καὶ τοῦ περιορισμοῦ των. 'Αμεσον ἀποτέλεσμα: 'Ἐπισκευαστικοί ἐργασίαι —καὶ κατ' ἀκολουθίαν πολύτιμον συναλλαγμα — διαφεύγουν εἰς ἄλλας χώρας, γειτονικάς καὶ μή. Μᾶς ἀνέφερθη ἐνδεικτικῶς, ὅτι δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευὴ πλοίου εἰς πολωνικὸν λιμένα ἐστοίχισε κατὰ 40% εὐθυγότερα ἀπό τὴν λιμενικὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς. Οι κίνδυνοι ἔτη τῆς καταστάσεως αὐτῆς εἶναι πλέον ἡ ἐμφανεῖς, δεδομένων, μάλιστα, τῶν εὔκολιῶν τὰς ὄποιας παρέχουν οἱ ξένοι, οἵτινες καταβάλλουν συντονισμένην προσπάθειαν διὰ τὴν προσέλκυσιν ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν.

## Ο.Α.Π. ΣΥΝΕΧΕΙΑ

'Ετέρα περίπτωσις ἡ ὄποια ἀφορᾷ τὸν τρόπον λειτουργίας τοῦ Ο.Α.Π. Πρὸ δύο καὶ ἡμίσεως μηνῶν ἡ ναυτιλιακὴ ἐταιρία «Αργά» τοῦ κ. Αύγουστη Πολέμου ὑπέβαλεν εἰς τὸν Ο.Α.Π. αἵτινην διὰ τῆς ὄποιας ἐξῆται νὰ μισθωστῇ εἰς τὴν 'Ἐπισκευαστικὴν Βάσιν τοῦ Περάματος χώρων 5.000 τ.μ. καὶ διὰ χρονικὴν περίοδον 10 ἑτάν. 'Ο ἐν λόγῳ χώρος προορίζεται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς συγχρόνου ἡλεκτρομηχανουργείου, εἰς τὰ πλαίσια τῆς ὑπογραφείσης συμφωνίας μεταξὺ τοῦ Οίκου Πολέμου καὶ τοῦ διανομού 'Εργοστασίου κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν B & W ALPHA, διὰ τῆς ὄποιας ἀνελήφθη, ὡς



**c.riganatos (shipbrokers)**

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS  
P. O. BOX 523 E.H.S.  
TELEX: 21-2605 RIGA  
TEL.: 421.289 - 427.328  
CABLES: "RIGACHART"  
P I R A E U S

γνωστόν, ή άντιπροσώπευσις διά τὴν ἐπισκευήν καὶ συντήρησιν τῶν μηχανῶν τοῦ ἀνωτέρω οἰκου εἰς τὴν Ἐλάδαν καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Διὰ τῆς αἰτήσεως του ὁ οἰκος Πολέμη ἐδήλωνε προκαταθολικῶς, ὅτι εἰς τὸν παραχωρούμενον χώρον θὰ κατεσκευάζει δι' ιδίων δαπανῶν ὑπόστεγον, κατὰ τάς προδιαγραφάς τοῦ ΟΛΠ, τὸ ὄποιον μετὰ τὴν λήξιν τῆς μισθώσεως θὰ περιήρχετο εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Θὰ ἀνέμενε κανείς, ὅτι αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ ΟΛΠ, λόγῳ καὶ τῆς ὀψευσίας τὴν ὄποιαν θὰ ἀπεκόμιζεν ἡ χώρα ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς τοιάτης μισθώσεως, ὅτι ἔσπειδαν γὰρ ίκανοποίησον πάραποτα τὸ αἴτημα. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι ἄλλαι ἀντιλήφεις ἐπικρατοῦν εἰς τὸν ΟΛΠ, διότι ὅχι μόνον δὲν ίκανοποίησε τὸ αἴτημα, ἀλλὰ μέχρι τῆς στιγμῆς δὲν ἐδόθη οὔτε μία διαπάντησις, ἔστω καὶ ἀρνητική.

Εἶναι αὐτονόητον, ὅτι τὸ πρόβλημα δὲν ἀφορᾷ μόνον τὸν ΟΛΠ. Νομίζομεν ὅτι πρέπει νὰ ἐπέμβουν, ἐκτὸς τῶν ἄλλων ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν, καὶ αἱ νομισματικαὶ ἀρχαὶ τῆς χώρας. Καὶ νὰ ζητήσουν ὅχι ἔξηγήσεις, ἀλλὰ οὐσιαστικάς εὑθύνας ἀπὸ κάθε ἐποκειμένῳ ὑπεύθυνον διὰ τὴν συναλλαγματικὴν ζημίαν τὴν ὄποιαν ὑφίσταται ἡ χώρα ἐκ τῆς μὴ εἰσεῖται λειτουργίας τῆς προσαναφέρθησης μονάδος. Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ καταλά-  
σσουν μερικοὶ ὅτι δὲν ἡμποροῦν ἐτσιθελικῶς νὰ ζημιάνουν ἀτιμωρητὴ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου.

## ΜΙΑ ΠΡΩΤΑΣΙΣ

Ἐνῷ οὕτω διαγράφεται ἡ κατάστασις ἀπὸ ἀπόφεως ἐπισκευαστικῶν εύκολιῶν εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τῆς χώρας μὲν τὴν μεγαλυτέραν Ναυτιλίαν εἰς τὸν κοσμὸν, ἐγράφῃ προσφάτως, διὰ τὸν ἀντιμετωπίζεται ἡ περίπτωσις διανοίξεως τούνελ εἰς τὸν Ὑμηττὸν ἢ τὴν Πάρνηθα (ἀναλόγως τῆς θέσεως ἢ ὅποια θὰ προκριθῇ), διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τοῦ νέου ἀεροδιέμενος τῶν Ἀθηνῶν διὰ τὴν ταχυτέρων διακίνησιν τῶν ἐπιπλέοντῶν τῶν ἀεροπλάνων! Δὲν ἀνεκοινώθη τὸ ὑφος τῆς ἀπαιτηθούμενης δαπάνης, εἶναι δῆμως γνωστόν, ὅτι παρόμοια ἔργα ἔχουν τεράστιον κόστος καὶ ἀλλαχίστην ἡ οὐδεμίαν ἀνταποδοτικότητα.

Οπωδήποτε, καθ' ὑπόλογισμούς τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν γνώμην, τὸ κόστος τῆς διανοίξεως τούνελ, εἴτε εἰς τὸν Ὑμηττὸν εἴτε εἰς τὴν Πάρνηθα, θὰ ἀνέλθῃ, ἢ μᾶλλον θὰ ὑπερβῇ, μὲ σημειώνας τιμᾶς, τὰ ἔξι δισεκατομμύρια δραχμῶν. Ἀλλὰ μὲ μικρότερον ἀκόμη ποσὸν (τὸ 1973 ὑπελογίζεται εἰς ἔνα δισεκατομ. δρχ.) θὰ ἥτο ἐφίκτη ἡ δημιουργία μιᾶς εύρειας ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχήν, δηλαδὴ ἡ ἐκτέλεσις ἐνὸς ἔργου μὲ τεράστιαν ἀνταποδοτικότητα.

Ἡ νότιος πλευρὰ τῆς Κυνοσούρας ἔχει διαπιστώθη ὅτι προσφέρεται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν. Διὰ τῶν καταλλήλων ἔργων καὶ ὑπωδῆποτε διὰ διαπάντης μικροτέρας, ἐπαναλαμβάνομεν, τῆς ἀπαιτηθούμενης διὰ τὴν διάνοιξιν τοῦ τούνελ εἰς τὸν Ὑμηττὸν ἢ τὴν Πάρνηθα, θὰ ηδύνατο νὰ μεταβληθῇ εἰς μίαν τεραστίαν ἐπισκευαστικὴν βάσιν, ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς ὄποιας θὰ ἀντεμεπωπίζετο καὶ τὸ πρόβλημα τοῦ Ισόγυρου πληρωμῶν τῆς χώρας.

Ο τόπος δὲν χρειάζεται ἀσκοπαὶ ἔργα, ἔργα ἐπιδείξεως, ἀλλὰ παραγωγικά. Καὶ ἡ ὑποδεικνυμένη ἐπισκευαστικὴ βάσις είναι ἀπολύτως παραγωγικὸν ἔργον, ἀπορούμεν δὲ πάντα δὲν ἀντιλαμβάνονται τὴν τεραστίαν σημασίαν του διὰ τὴν χώραν οἱ ἐν προκειμένῳ μεγόδιοι.

## ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ τοῦ δημοσιευθέντος εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15.5.1976 σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀπίστευτον», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν ὅτι κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν ἡ ἀπορευματικὴ θέσης τοῦ λιμένος παρουσίασε σημαντικὴν αὔξησην, πρὸς ἀντιμετωπίσιν τῆς δὲ διατίθεται καθημερινῆς εἰς ἔργασίαν ὀλόκληρον τὸ ἐργατικὸν προσωπικόν τοῦ Οργανισμοῦ.

Παρὰ τὴν ἔμφανισθείσαν αἰχμὴν εἰς τὴν κίνησιν ἐμπορευμάτων, ἡ ὄποια, ὡς γνωστόν, ἀποτελεῖ φαινόμενον τὸ ὄποιον ἀπαντάται ὅχι μόνον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐν τούτοις, χάρις εἰς τὴν ἐπιτευχείσαν αὔξησην τῆς παραγωγικότητος τοῦ λιμένος, δὲν ἔστημειώθη ἀξιόλογος καθυστέρησις εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν πλοίων εἰς αὐτὸν.

Αἱ παρατηρηθεῖσαι εἰς πολὺ περιωρισμένην ἔκτασιν ἀδυναμίαὶ εἰς τὴν ταχείαν φορτοεκφόρτωσιν μικρού ἀριθμοῦ πλοίων είναι παροδικαὶ καὶ ὄπωδηπότε δὲν δύνανται νὰ ἀποκλεισθῶν παντελῶς, καθ' ὃσον συνδέονται πρὸς τὴν φύσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων. Κατ' ἀκολουθίσιν ὁ χαρακτηρισμὸς ὁ ὄποιος διατυπώνεται εἰς τὸ ὡς ἄνω σχόλιον σας είναι κατὰ τὴν γνώμην μας ἀστήρικτος.

Ο Γενικὸς Διευθυντής  
ΣΠΥΡΟΣ Ν. ΣΟΥΛΗΣ

Πειραιεύς, 28 Μαΐου 1976

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὰ πράγματα δὲν είναι τόσον ἀπλά, ὅσον θέλει νὰ τὰ ἔμφανίσῃ ὁ κ. Γεν. Διευθυντής τοῦ ΟΛΠ. Κοινὴ ἡ διαπίστωσις: Τὸ λιμάνι δὲν πάει καλά καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς χα-

λαρώσεως τῆς ἀποδόσεώς του είναι ὡς ἐπί-  
ν αυλοὶ οἱ, ὡς τόσον ἐπιβαρυτικοὶ καὶ ἡκι-  
στα τιμητικοὶ διὰ τὸν πρώτον λιμένα τῆς  
Ἐλλάδος.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΟΥΗΔΙΑΝ

Πρὸ διλήμματος οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταί, οἱ διαχειρίζομενοι κυρίως μέσης χωρητικότητος τράπτης σκάφη καὶ λάινερς. Τὸ κό-  
στος τῆς ἐπανδρώσεως των, ὑπὸ τὴν κρα-  
τουσαν ναυλαγοράν, είναι ἀπαγορευτικόν.  
Ηύδηθι κατὰ 35% τὸ 1975 καὶ κατὰ 22%  
ἔφετος. Τὸ τρίτον τοῦ σουηδικοῦ ἐμπορικοῦ  
στόλου ἀπαρτίζεται ἀπὸ σκάφη τοῦ μέσου  
μεγέθους.

Καὶ προβάλλει τὸ δίλημμα: «Η νὰ ἔκ-  
ποιηθοῦν εἰς τιμὰς χαμηλάς, ἡ νὰ μεταφερ-  
θοῦν εἰς ξένα νηολόγια μὲ ἐπάνδρωσιν εὐ-  
θηγήν, διατηρουμένης τῆς σουηδικῆς πλοιο-  
κτησίας ἡ νὰ συνεχίσουν τὴν ἐκμετάλλευσίν  
των ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Γενεύρας, πρά-  
γμα ἀπαράδεκτον λόγω τῶν ζημιῶν.

Τὴν ἐκπόιησίν εἰς ξένους μὲ χαμηλάς τι-  
μὰς ἡ τὴν μεταφορὰν εἰς ξένα εύκολιάς νηο-  
λόγια προτιμούν οἱ ἐφοπλισταί. Οἰανδόποτε  
ὅμως λύσιν καὶ ἄν ἀκολουθήσουν, ἡ ζημία  
τῆς σουηδικῆς Οἰκονομίας είναι προφανής,  
πέραν τῆς ἑκάτης κρίσεως τῶν δεξαμενο-  
πλοίων ἀποκομιδούμενης.

«Ἄς σημειεθῇ, ὅτι τὰ μεγαλύτερα ἐφοπλι-  
στικὰ συγκροτήματα τῆς Σουηδίας ἀντιμε-  
τωπίζουν κρίσιν ἀνευ προηγουμένου, πρω-  
ρισμένην νὰ ἔξαντληση κάθε περιώδειον ἀν-  
τιστάσεως. Τὸ υψηλὸν κόστος διαχειρίσεως  
είναι τὸ σοδαρώτερον. Η ἀνταγωνιστικότης  
τοῦ σουηδικοῦ πλοίου ἔξηντλήθη.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

Τὰ πετρέλαια ἀφ' ἐνὸς τῆς Βορείου Θα-  
λάσσης —γεγονὸς ὅπερ παρέχει τὴν συνα-  
λλαγματικὴν ἐπάρκειαν— καὶ ἡ ὁδυτάτη κρί-  
σις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων  
προεκάλεσαν ἡ μᾶλλον ἐνέτειναν μίαν ἀτρό-  
μασφιαρῶν ὅχι καὶ τόσον εύμενη διὰ τὴν Ναυ-  
τιλίαν μεταξὺ τῆς νορβηγικῆς Κοινῆς Γνώ-  
μης καὶ τῶν κυβερνητικῶν κύκλων. Η Κυ-  
βέρνησις, παρὰ τὸ τελευταῖος ληφθὲν μέ-  
τρον, τῆς παροχῆς τῆς ἔγγυησεως, ἵνα μὴ  
τὰ νορβηγικὰ σκάφη ἐπιποιηθοῦν ὑπὸ τὸ βά-  
ρος τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων εἰς τιμὰς  
ἔξειταισικά, στρέφεται ἡδη κατὰ τὸν ἐ-  
φοπλισμοῦ διὰ παραδόσεις τῆς νομοθεσίας  
περὶ συναλλάγματος.

Πρώτος ὁ κ. Ρέκστεν ἐδέχθη τὴν ἔρευναν  
ἀπὸ τὴν συσταθεῖσαν ἐπιτροπήν. Κατηγο-  
ρεῖται αὐτὸς, ὅπως καὶ πολλοὶ συνάδελφοί  
του, ὅτι διεχειρίσθη τάς εἰς συνάλλαγμα  
καταθέσεις του εἰς τὸ ἔξωτερικὸν παρὰ τὸν  
ἰσχύοντας νόμους.

Οι Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί, ως γνωστόν,  
έχουν μὲν τὸ δικαίωμα νὰ διαχειρίζωνται  
ἴδιον συνάλλαγμα, ἐλεγχόμενον ὅμως ἀπὸ τὰ  
ἀρμόδια κρατικὰ ὄργανα διὰ τὸν τρόπον  
τῆς διαθέσεως των.

Εἰς τοὺς νορβηγικοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύ-  
κλους αἱ ἀνέρεις αὐταὶ τῆς Κυβερνήσεως  
θεωροῦνται ὡς ἱκανά εύμενες τρόπος τὸν  
ἐφοπλισμόν. Τελευταῖος αἱ ἐπικρίσεις διὰ  
τὴν σφαλερὰν διαχειρίσιν τῆς ναυτιλιασκῆς  
ὑποθέσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν συ-  
χνότατα ἀκούονται εἰς τὴν Νορβηγίαν.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Οι δημοσιευθέντες ισολογισμοὶ τῶν με-  
γάλων ιαπωνικῶν ἐταιριῶν διὰ τὸ 1975 ἀ-  
ποκαλύπτουν τὴν ὁδυτάτην κρίσιν ὑπὸ τὴν  
ὄποιαν τελοῦν. Ἡδιάτερα ἐνδιαφέρει τὸ γε-  
γονὸς αὐτὸν καὶ τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν,  
διότι πλεῖστα ὅσα ἡλληνικῆς πλοιοκτησίας  
σκάφη είναι χρονοναυλωμένα ὑπὸ τὴν Ιαπωνικὴν  
ἐταιρίας (Καβασάκι, Τζαπάν Λάιν κλπ.).

«Ἡ Καβασάκι ἐμφανίζεται εἰς τὸν Ισολο-  
γισμόν της μὲ ζημιὰς 30 ἑκατοντ. δολ. καὶ  
ἡ Τζαπάν Λάιν μὲ ένα πρὸ φόρων κέρδος  
3,3 ἑκατομ. δολ. καὶ μὲ μίαν προβλεπομέ-

## ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΔΙΑ ΕΞΟΧΩΣ

### ΕΠΩΦΕΛΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΝ

Προσφέρεται πρὸς πώλησιν:

«Οριζόντιος γνωστικά ιδιοκτησία ἐπὶ τῆς Λεωφόρου Συγγροῦ, μεγάλης ἐκτά-  
σεως (ἐμβαδοῦ περίπου 1200 τετραγωνικῶν μέτρων) εἰς ἐνιαίον ὅροφον,  
ὑπερπολυτελούς κατασκευῆς, μὲ ἐσωτερικάς ἐπενδύσεις ἀπὸ μαόνι, πλήρη  
κλιματισμὸν καὶ χωρίσματα καταλλήλων διαρρυθμισμένα, ιδεώδης διὰ τὴν  
ἐγκατάστασιν γραφείων μεγάλης ἐπιχειρήσεως. Ο ἀγόραστής θὰ δικαιού-  
ται νὰ ἔγκαταστήσῃ ἐπιγραφάς τῆς ἐπιχειρήσεως του ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν  
πλευρῶν τοῦ μεγάρου, ἐκτάσεως 50 μέτρων ἐπὶ τῆς μιᾶς πλευρᾶς καὶ 35  
μέτρων ἐπὶ τῆς ἄλλης.

Οι ἐνδιαφερόμενοι δέον ν' ἀπευθυνθοῦν εἰς τὸ τηλέφωνον: 9593-010, ὥρας  
9 π.μ. — 4 μ.μ. καθ' ἑκάστην πλὴν Κυριακῶν καὶ ἐορτῶν.



χιεν τὸν παρελθόντα Μάρτιον, όπότε και ἀνεφάνη ἡ διαφορὰ ἀπόψεων, δὲ παρεβλέφθη ἡ ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἀρχὴ ὅτι ἡ θαλασσινὰ ὥστε ἐπέπει τὰ εἶναι ἡ ἡλητρονομίας τῆς ἀνθρωπότητος. Αἱ προνομούχοι χώραι μὲ τὰς ἔκτεταμένας ἀκτὰς δὲν ἀποδέχονται μίαν τοιαύτην ἀρχήν καὶ δὲν θέλουν νὰ ἀκούσουν οὐδὲν ἀπὸ τὰς 29 χώρας, τὰς ὁποῖας ἡ πολιτικοὶ λόγοι ἀπευθέτηροισαν ἀκτῶν καὶ θαλασσιών προσβάσεων (π.χ. Αὐστρία, Ζαμπία κλπ.). Ἐκτὸς ὅμως τῶν χωρῶν τούτων καὶ ἄλλαι 23 ἔχουν ἀκτὰς μικρᾶς ἐκτάσεως (π.χ. Βέλγιον, Ζαΐρ κλπ.). Τὸ σύνολον τοῦτο τῶν 52 χωρῶν ἀποτελοῦν ἕνα τρίτον «μπλόκο» ἔνωνται τοῦ συνόλου τῶν 156 ψήφων τῆς Διεθνοῦς Κοινότητος.

Ἐξ ἄλλου εἰς τὴν ἐπικρατοῦσαν γενικὴν σύγχυσιν ἐκ τῆς ἐλειψεως καπποιας συμφωνίας αἱ μεγάλαι παράκτιοι χώραι (Η.Π.Α., Καναδᾶς, Μεξικὸν κλπ.), ιδιαιτέρως δὲ αἱ νησιωτικαὶ χώραι ἥρχισαν μονομερῶς νὰ ἐπεκτείνουν τὰ χωρικὰ των ὑδατάς ἐπάνω τῶν 12 μιλίων εἰς 200, ἀνακηρύσσοντα ταῦτα ὡς «οἰκονομικὴν ζώην». Εἰς τὸ σημεῖον τούτο ἀκριβῶς ἔγεννηθη ἡ ὁμάς τῶν «77» ἡτὶς πρακτικῶν ἀντιπροσωπεύει 112 χώρας σίτινες διακρίσουσσαν ὅτι τὸ θέμα τῶν χωρικῶν ὑδάτων δέουν νὰ ἐπιλυθῇ δι᾽ ἀποφάσεως τῶν κρατῶν — μελῶν τοῦ Ο.Η.Ε. δηλαδὴ τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου, αἵτινες καὶ ἀποτελοῦν τὴν πλειοψηφίαν ἔνωνται τῶν διοικητικῶν χωρῶν ποὺ εἶναι μειοψηφία καὶ ἀντιτίθενται δὲ νὰ ἀφήσουν τὸν ἐλεγχον τοῦ ὑποθρύχου ὅριον τοῦ πλούτου εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, αἵτινες ἡδη ἐμονοπάλησαν τὸν πλούτον ἐπὶ τῶν Ἡπείρων.

Πάντως σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τοῦτο ἐλήφθη ὑπὸ διφύν σχέδιον, δῆτε προβλέπει ἔνα καταμερισμὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑποθρύχου πλούτου μεταξὺ ἐνὸς Διεθνοῦς ὄργανισμοῦ καὶ ἐλεύθερας πρωτοβουλίας (ιδιωτικαὶ καὶ κρατικαὶ ἑταῖρισι). Ἀλλὰ ἐνῷ οἱ ριζοσπαστικοὶ ὑποστηρίζουν ὅτι δὲ Διεθνῆς ὄργανισμος — δηλαδὴ πρακτικῶς ὁ τρίτος κόσμος — θὰ ἔχῃ τὸ 100% τοῦ ἐλέγχου, οἱ υποστηρικταὶ ἐνὸς τοιούτου σχεδίου διαφανοῦν εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὸ ποσοστὸν δῆτε θὰ ἐλέγχῃ ὁ Διεθνῆς ὄργανος μόδος. «Ἀλλοι ὅμιλοι διὰ 25%, ἄλλοι διὰ 50% καὶ ἄλλοι διὰ 75%.

Ἐκ τούτου διαφαίνεται ὅτι μία συμφωνία ἐπὶ τοῦ ἀνακύψαντος θέματος εὐρίσκεται εἰσέτι μακράν.

## ΕΝΔΟ—ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ

Οὐδὲν τὸν Λόριτζεν, Δανὸς ἐφοπλιστής, ἢνοιξε προσφάτως γραμμήν φέρρυ-μπώτ μεταξὺ Φλάσινγκ - Σέρενς μὲ ἐπιτυχίαν, ἢτις ὑπερέβη πάσαν προσδοκίαν, δεδομένου ὅτι ἀντὶ τῶν προϋπολογισθέντων 25.000 ἐπιβατῶν μετέφερε 220.000 ἐπιβάτας.

Παρ' ὅλα ταῦτα δὲν εἶναι εὐχαριστημένος, διότι μία νέα συναγωνιστική γραμμὴ ἀνηγγέλθη τελευταῖς μεταξὺ Όστανδης - Τίλμπουρη. Τὰ κακὸν εἶναι, ὅτι ἡ νέα γραμμὴ εἶναι ἐπίσης Δανικὴ καὶ τὸ χειρότερον ἔξ ὅλων, ὅτι ἀνήκει εἰς τὸν πατέρα του, ἐφοπλιστὴν Κυούτ Λόριτζεν.

Καὶ ὁ μὲν πατήρ Ισχυρίζεται ὅτι δὲν πρόκειται περὶ πραγματικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, δε-

δομένου ὅτι τὰ ἴδια τοῦ δρομολόγια θὰ ἐκτελῶνται ὑπὸ ἀρεστοράμνων σκαφῶν, τὰ ὅποια δὲν παραλαμβάνουν ὄχηματα. 'Ἄλλ' ὁ υἱὸς ἀπαντᾷ ὅτι οὐτώς ἡ ἄλλως ἀμφότεραι αἱ γραμμαὶ ἀπευθύνονται πρὸς τὸν αὐτὸν κόσμον ἐπιβατῶν.

Ο καιρὸς θὰ δείξῃ ποῖαι θὰ εἶναι αἱ συνέπειαι τοῦ οἰκογενειακοῦ αὐτοῦ ἀνταγωνισμοῦ, τοῦ ὅποιον παρόμοια δείγματα δὲν εἶναι ἄγνωστα καὶ εἰς τὴν ιδικήν μας ἀκτοπλοΐαν. Πρὸς τὸ παρόν, πάντως, ὁ υἱὸς Λόριτζεν δὲν ἔχει εἰμὴν ἡ ἀκολουθήσῃ τὴν συμβούλην τοῦ Γάλλου σχολιαστοῦ, σῶστις τοῦ ὑποδεικνύει, ἀκολουθῶν τοὺς τύπους τῆς ἐποχῆς, νὰ διαφημίσῃ τὴν ἐπιχειρήσιν τοῦ μὲ τὸ σύνθημα: «Ταξιδεύετε μὲ τὸν υἱόν, σχι

μῆσεως καὶ ἀγάπης τῶν ἐνέργειάς 'Ἄξιωματικού Σώματος πρὸς ἑσᾶς τοὺς παλαιότερους συναδέλφους μας.

Εἶναι πεποιθησίς διλὸν μας, ὅτι σεῖς ἔχαράσσετε γιὰ μᾶς κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐνέργειού ὑπηρεσίας σας τοὺς σωστοὺς δρόμους καθηκοντος καὶ χρέους, καθωδηγήσατε τὴν σκέψην μας καὶ τὴν δραστηριότητά μας μὲ ἐνδιαφέρον, στοργήν καὶ εύθυνην καὶ συμβάλλατε μὲ κόπους καὶ μόχθους πολλοὺς εἰς τὸ νὰ γίνηται ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία μεγάλη καὶ τὸ Λιμενικὸν Σώμα αἱ τάξιδες της.

Τὸ ἔργον σας, τοῦ ὅποιού τις διαστάσεις ἔμεις, περισσότερον οἰουδήποτε ἄλλου, εἴμεθα σὲ θέση νὰ ἐκτιμήσουμε, ἔχομε κλημῆ νὰ συνεχίζουμε τώρα. Εὔθυνη βαρεία. Γιατὶ τὸ ἔργο εἶναι πάντα διασκολό, σ্নαν ἡ 'Ελλάς πρέπει νὰ βοηθήσῃ καὶ νὰ χειραγγήσῃ μιὰ γιγαντιαὶς Ναυτιλία, σὲ συσχετισμὸ μὲ τὰ συμφέροντα τοῦ 'Εθνους καὶ τὴν ἐπιβίωσή της στὸ διεθνῆ χώρῳ.

Πιστεύουμε, ὅμως, ὅτι θὰ φανούμε νάνταιοι συνεχισταὶ τῶν προσπαθειῶν καὶ τοῦ δικοῦ σας ἔργου, γιατὶ εἴμεθα δέδαιοι, διτὶ θὰ ἔχουμε πάντοτε τὴν συμπαράσταση τῆς πείρας καὶ τῶν γνώσεων ποὺ διέκριναν τὴν δική σας σταδιοδρομία.

Σεβαστοὶ καὶ ἀγαπητοὶ Συνάδελφοι,

Διαβιδάζω ἑκ μέρους ὅλων τῶν συναδέλφων θερμές εὐχαριστίες γιὰ τὴν παρουσία σας σήμερα ἐδῶ, καθὼς καὶ ἐγκάρδιες εὐχές γιὰ προσωπικὴ καὶ οἰκογενειακὴ υγεία καὶ εύτυχία.

Σάς εὐχαριστῶ πολύ.

## Τὸ σχόλιον

### τοῦ 15 θημέρου

'Ανάχαρσις ὁ Σκύθης, ἔρωτηθείς, τίνα τῶν πλοίων εἶναι ἀσφαλέστερα, ἀπήντησεν: τὰ νενελκημένα.

Ἡ συνταγὴ ἀνέφερε, φυσικά, εἰς τοὺς κινδύνους τῆς μαινομένης θαλάσσης. Μὲ ὅλιγην ὅμως μεταφορὰν εἰς τὰ σύγχρονα, θὰ ηδυνάμεθα νὰ θεωρήσωμεν ὅτι ἀναφέρονται καὶ εἰς τοὺς κινδύνους τοὺς ὅποιους ἐγκλείει ἡ παλιντροπὸς θαλασσία μοίρα καὶ ἐμφανίει σήμερον ἡ ἔξοιτο μαινομένη ναυτιλιακὴ κρίσις. Διότι ἐνώπιον της ἀσφαλέστερα πλοία εἶναι καὶ πάλιν τὸ παρωπλισμένα. Διὰ τούτο καὶ οἱ χειμαζόμενοι ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργίαν καὶ τὸν παροπλισμὸν ἀναζητοῦν τὸ ultimum regnum τῆς ἐπιβιώσεως των.

'Άλλ' ὡς γνωστόν, ἡ ἀργία εἶναι μῆτρα πατήσης κακίας. Καὶ πρὸς ἀποφυγὴν της ἔνοια τῶν θαλασσιῶν μας ἐμπόρων ἐσκέφθησαν νὰ στραφοῦν πρὸς χερσαίας ἐπιχειρήσεις, ὀναζήτησαν εἰς τὴν Ἑράκλειον τὴν σταθερότητα τὴν ὅποιαν τοὺς ἡρήγηθη πολυκύμαντος θάλασσα. 'Άλλ' ὅπως μᾶς ἔλεγεν εἰς ἔξ αὐτῶν, αἱ πρώται προσπάθειαι ὑπῆρχαν τόσον ἀτυχεῖς, ὡστε ὁ τολμητικὸς νὰ μετανοήσῃ πικρῶς διὰ τὴν μετάστασιν.

Καὶ μᾶς ἔθυμισε τοὺς πάντοτε σοφοὺς λόγους τοῦ Αἰσώπου, διηγουμένου τὸν μῦθον τοῦ θαλασσιού καρκίνου. Κατὰ τὴν μικρὰν αὐτὴν ιστορίαν ὁ ἀρχαῖος ἐκείνος κάδουρας, ἀναβάς ἀπὸ τὴν θαλάσσης, ἐπὶ τίνος τόπου ἀνεμένετο. 'Άλλ' ἡ λιμώττουσα ἀλώπηξ, ἢτις τὸν ἀντελήφθη ἐπετέθη κατ' αὐτοῦ καὶ τὸν συνέλαβεν. Οὗτος δὲ μέλλων νὰ καταφαγωθῇ ἐσκέπτετο ὅτι δικαίως ἔπασχεν: διότι «αἰλάττιος ὅν, χερσαίος ἔβουληθη γενέσθαι».

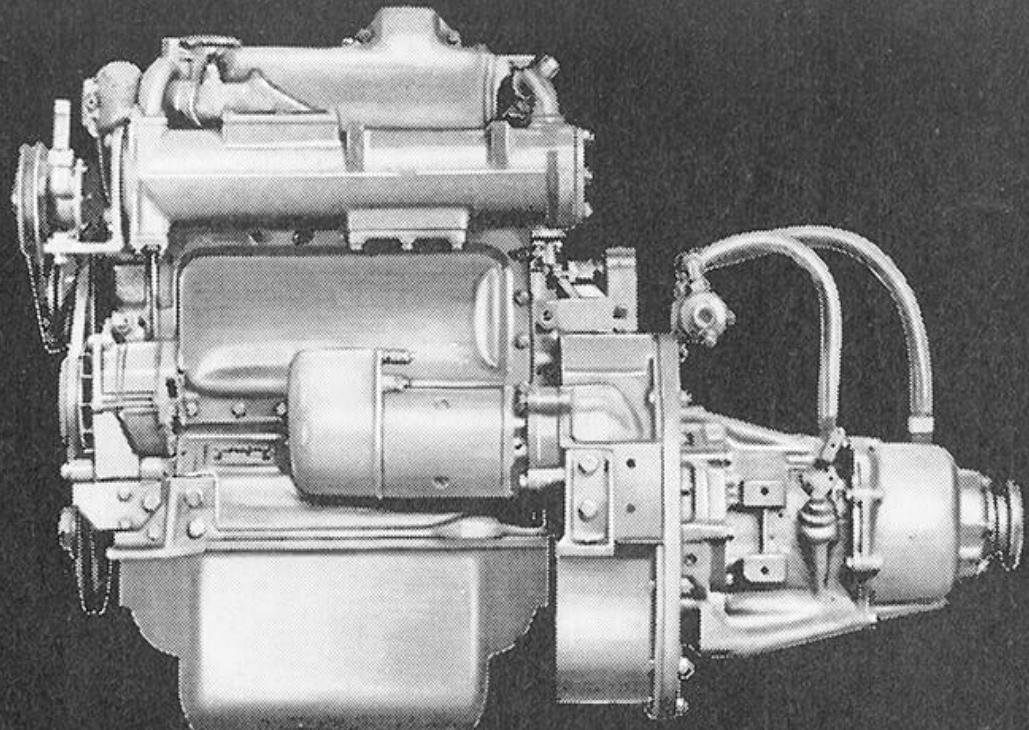
**CLARKSON BROUDO SHIPBROKERS LTD.**  
Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

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

D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973



# Η μικρή μηχανή Mercedes-Benz. "Ενα θαῦμα τελειότητος!"

Μετά άπό 20.000 ώρες λειτουργίας είναι καινούργια!

Κάτι πολύ φυσικό γιά τήν πετρελαιομηχανή δαλάσσοσης MERCEDES BENZ.

Είναι ή «ΑΚΟΥΡΑΣΤΗ», πού έργαζεται σάν κύρια ή βοηθητική μηχανή σέ σκάφη άλιευτικά, ψυχαγωγίας, έπαγγελματικά, σέ ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη ή σέ άλλες βιομηχανικές έφαρμογές. "Όπου έργαζεται, τής ζητάνε τά πάντα. Κι' αύτή δέν άπογοητεύει ποτέ!"

Κινητήρας τετρακύλινδρος έν σειρά, ύδροψυκτος, μέ άπόδοσι 30 έως 80 ίππων.

Μεγάλη διάρκεια ζωής, γερή κατακευή, ύψηλή άπόδοσις, μικρό



"Αν θέλετε περισσότερες πληροφορίες γιά τις πετρελαιομηχανές δαλάσσοσης τής MERCEDES - BENZ, συμπληρώστε τό άπόκομμα και στείλτε το στόν 'Αντιπρόσωπο τής DAIMLER - BENZ, τμήμα μηχανών, τής περιφερείας σας.

βάρος και μικρές διαστάσεις, είναι τά μυστικά τής έπιτυχίας της.

Κι' ακόμα, χαμηλή τιμή, οίκονομία στήν κατανάλωση, άπολυτη σιγουριά στήν λειτουργία - 20.000 ώρες δουλειάς, χωρίς τήν παραμικρή κόπωσι-είναι ένα άκλόνητο έπιχειρημα!

Θά βρήτε παντού συναδέλφους σας, πού έχουν μηχανές MERCEDES - BENZ. Ρωτήστε τους...

Σταθμοί έξυπηρετήσεως ο' δήλη τήν 'Ελλάδα,



**Μ.Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.**

ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 5711901

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 763.721



'Όνοματεπώνυμον .....

'Οδός .....

Πόλις .....

Παρακαλώ νά μού στείλετε πληροφοριακό όλικό γιά:

Πετρελαιομηχανές δαλάσσοσης, πετρελαιομηχανές βιομηχανικού τύπου, ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη ξηράς και δαλάσσοσης.

# **Mobil Marine World-Wide Service**

**Mobil Marine Fuels**

**Mobil Marine Lubricants**

**Mobil Marine Paints/Coatings**

**Mobil Oil Hellas A.E.**

6, Loudovikou Square  
Piraeus Greece

Bunkers Local Deliveries Tel. 417 9823  
Bunkers International " 417 8971  
" 417 9488  
Paints/Coatings " 42 8755

Telex 212582

## ΘΕΜΑ ΑΜΕΣΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

# 'Η νομική θέσις τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν

Κατά τὴν διάρκειαν συσκέψεως τῆς παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ Ναυτιλίας 'Επιτροπῆς ('Απόφασις 681/Φ. 787/24.3.76), λαβούσης χώρων τὴν 24ην Μαΐου 1976, διεπιστώθησαν τὰ κάτωθι :

1.— "Οτι πρὸς προστασίαν τῆς ύφισταμένης δομῆς τῆς πλοιοκτησίας τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐφανιζομένης ὑπὸ τὴν μορφὴν ἀλλοδαπῶν (ἰδίᾳ δὲ παναμαϊκῶν, λιβεριανῶν καὶ κυπριακῶν ἀνωμάτων ἔταιριών ἐλληνικῶν συμφερόντων), ἐνδείκνυται ἐπειγόντως ἡ νομοθετικὴ κατοχύρωσις τῆς ἐν 'Ελλάδι ἀναγνωρίσεως τοῦ κύρους αὐτῶν, ὅπερ ἀπὸ τίνος ἀμφισβητεῖται ἐνώπιον τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων, ἐπὶ τῇ προσαλομένῃ αἵτιολογίᾳ, ὅτι αἱ ὑποθέσεις αὐτῶν διευθύνονται ἐξ 'Ελλάδος, ὅπου καὶ δέον νὰ θεωρήται ἐμρηνευτικῶς ὅτι εὐρίσκεται ἡ 'πραγματικὴ' τῶν ἔδρα. Τόσῳ μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ μὲν νομολογία παρουσιάζει ἀστάθειαν, τὰ δὲ διακυβεύμενα, ἐπαρτάσει τῆς ἐκκρεμότητος συμφέροντα, εἶναι ψιθίστης οἰκονομικῆς, ἀλλὰ καὶ ἔθνικῆς σημασίας.

2.— Καὶ τὰ διακυβεύμενα εἶναι :

- α) 'Η ἀνασφάλεια εἰς τὰς συναλλαγὰς καὶ ἡ ἀστάθεια ὡς πρὸς τὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα τῶν ἔταιρών τούτων.
- β) 'Η μείωσις τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ διεθνούς κεφαλαίου, ὡς καὶ τῶν πάσης μορφῆς οἰκων τοῦ ἑξωτερικοῦ (πιστωτικῶν, ναυπηγικῶν, ἐμπορικῶν) πρὸς τὰς τοιαύτας ἔταιρίας.
- γ) 'Η ἀμβλυνσις τῆς πίστεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ θεμάτων πιστοδοτήσεως.
- δ) 'Η πλήρης ἀνατροπὴ τῶν προϋποθέσεων ἐφ' ὃν ἔδραζεται σήμερον ἡ θεαματικὴ ἀνάπτυξις τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

3.— 'Η Ἐλληνικὴ Πολιτεία ἐμφανίζεται ἀνακόλουθος καὶ διεθνῶς ἐκτεθειμένη, μὴ θεραπεύουσα νομοθετικῶς τὴν ἐμφανισθεῖσαν ἀνωμαλίαν διότι, ἐνῷ :

- α) Διὰ τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, διὶς ἵδρυθη ἡ E.O.K., προσεχώρησεν εἰς τὴν ἀποφιν τοῦ σεβασμοῦ τῆς ἔδρας τῶν ἔταιριών, ὡς αὕτη προσδιορίζεται διὰ τοῦ Καταστατικοῦ.
- β) Διὰ διμερῶν συμφώνων πρὸς διάφορα κράτη ἐδέχθη τὴν αὐτὴν ἀρχὴν.
- γ) Διὰ πλείστων ὄσων διοικητικῶν ἐκδηλώσεων, ὡς π.χ. ἀποδοχῆς νηολογήσεως εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τοιαύτας ἔταιρίας, διαινεστήσεως αὐτῶν, ἐγγραφῆς ὑποθηκῶν ἐπὶ πλοίων κλπ. παρεδέχθη εὐθέως τὸ ἔγκυρον αὐτῶν.
- δ) Καὶ διὰ τῶν A.N. 89)67 καὶ 378)68 καθιέρωσε κίνητρα διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ἔταιριών τουτων εἰς τὴν χώραν ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως πεισθοῦν αὗται νὰ κατευθύνωνται καὶ ἐπισήμως ἐντεῦθεν διὸ' ἰδρύσεως Γραφείων.
- 'Εξ ἑτέρου, καταλείπει ἀνυπερασπίστους τὰς ἐν λόγῳ ἔταιρίας προσβαλλομένας ἐντὸς τῆς 'Επικρατείας κατὰ τὴν διάσημην τῆς νομικῆς αὐτῶν ὑποστάσεως, ὥστε τὸ κύρος τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῶν.
- 4.— 'Η ἀνωτέρω ἀνωμαλία θὰ ἡδύνατο νὰ θεραπευθῇ διὰ προσθήκης ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ εἰς τὰς Ἑγκριτικὰς Πράξεις τὰς ἀναγνωρίζουσας ὡς Κεφάλαια 'Ἑξωτερικοῦ, τὰ ύψουντα ἐλληνικὴν σημαίαν πλοία δυνάμει τοῦ ἄρθρου 13 Ν.Δ. 2687)53, ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὰς συνεστημένας ἡ συνιστωμένας ἔταιρίας.
- 5.— Θεωρούμενη ὅμως λυσιτελεστέρων τὴν

κατὰ τὴν σύσκεψιν τῆς 'Επιτροπῆς προταθεῖσαν ὡς συγχάνουσαν καὶ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Y.E.N. λύσιν τῆς προσθήκης παραγράφου εἰς τὸ ἀφορῶν τὰς ἐταιρίας τοῦ A.N. 378)1968 ἄρθρον τοῦ N. 27)1975 «Περὶ Φορολογίας Πλοίων, ἐπιβολῆς Εισφορᾶς πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων».

Ο ἔκφρασθεὶς φόδος μῆπως ἡ εἰς τὸν νόμον τούτον προσθήκη παραγράφου ἀφορώσης εἰς τὸ νόμιμον τῆς συστάσεως τῶν ἀλλοδαπῶν ἔταιριών, προσκρούση εἰς τὴν παρ. 5 ἄρθρου 74 τοῦ Συντάγματος δὲν είναι, νομίζομεν, δόσιμος ἀφοῦ τὸ ρυθμίζομενον οὕτω θέμα εἶναι ἀπολύτως σχετικὸν πρὸς τὸ κύριον ἀντικείμενον τοῦ νομοθετήματος, ὥστε τὴν δι' ἡ Πολιτείοις ζωτικῶς ἐνδιαφέρεται 'Ελληνικὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Η παράγραφος ἐνδείκνυται νὰ ἔχῃ ὡς κάτωθι κατ' ἔλαφρὰν ἐπὶ τὰ βελτιώτεροι προτοποίησιν τοῦ προταθέντος ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Y.E.N. κειμένου :

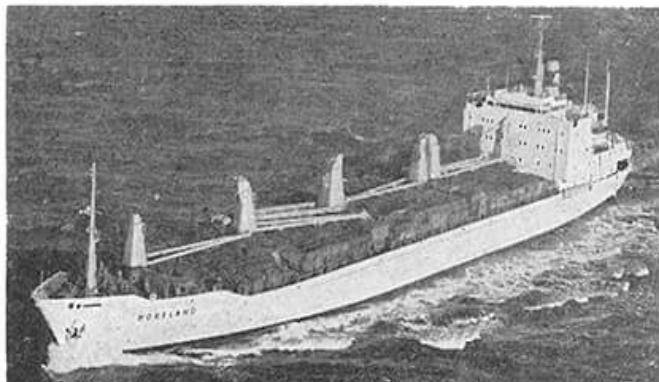
«'Αλλοδαποὶ ουσιτιλιακοὶ ἔταιροι πλοιοκτήτριαι ἢ διαχειρίστριαι πλοίων ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίαν, ὡς τοιαύται: ἐγκαθιστώσαι ἡ ἔχουσαι ἐγκαταστήσει Γραφεία ἐν 'Ελλάδι δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος νόμου ἡ καὶ A.N. 89)67, ὡς οὕτως ἐτροποποιήσῃ διὰ τοῦ A.N. 378)68, θεωρούνται ὡς νομίμως ἀρχήθησν συνεστημέναι, εφ' ὅσον αὗται συνεστησαν κατά τοὺς τύπους τῆς προσδοτούμενης εἰς τὸ Καταστατικὸν ἐδρας αὐτῶν, ὀδιαφόρως τοῦ τόπου ὅποθεν διευθύνονται, ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει αἱ ἔταιροι καὶ αὐτῶν ὑποθέσεις, ἔστω καὶ ἀν ὁ τόπος οὗτος εύρισκεται ἐν 'Ελλάδι».

6.— Δοθέντος ὅτι τινὲς ἐκ τῶν ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων ἐκκρεμουσῶν ὑποθέσεων περὶ ἀμφισβητήσεως τοῦ κύρους τῶν ἔταιρων ἐτέθησαν ἡ ἐντὸς ὅλιγου θεοῦ τεθωνού π.τὸ τὴν κρίσιν τοῦ 'Αρείου Πάγου, σκότωμον εἴσαι, νὰ ρυθμίσῃ κατεπειγόντως τὸ ζῆτημα ὥστε νὰ προληφθῇ ἡ ἔκδοσις τυχὸν δυσμενῶν ἀμετοκλήτων ἀποφάσεων.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΤΟΥ  
κ. ΓΕΩΡΓ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ  
Δικηγόρου - 'Εφοπλιστοῦ

28 Μαΐου 1976

**SOL**  
*Always at your service*



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558



## ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

### Η Τραπέζα σας

Έξαιρετικοι όροι γιά τις καταθέσεις  
Έλληνων ναυτικών σε συνάλλαγμα

- Λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα
- Αναλήψεις σε ξένο νόμισμα ή σε δραχμές.
- **Τόκος μέχρι 11%**
- Αγορές άκινητων χωρίς φόρο.
- Δυνατότης Κοινών Λογαριασμών (Joint Account) με συγγενεῖς ή άλλα πρόσωπα.

### Πληροφορίες:

Ναυτιλιακό Κατάστημα  
'Ακτή Μιαούλη 35 - 39  
Τηλέφ.: 45 20 370 - 45 20 372  
και σέ δλα τὰ Καταστήματα της  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ**

## ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

# Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

"Αρθρον τοῦ George Haber δημοσιεύθεν εἰς τὸ περιοδικὸν SURVEYOR τοῦ American Bureau. Πλήρης ἔκθεσις τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ μας συστήματος. Αἱ σχολαὶ προπαιδείας, ἐκπαιδεύσεως καὶ ἐπιμορφώσεως. Πλούσιον φωτογραφικὸν ὄλικόν ἔξ ὅλων τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν. Τὸ πλάτος κείμενον τοῦ ἔγγρου.

Εις τὴν ἑξήλιξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τὸ ἔτος 1930 ἀποτελεῖ στοθμόν. Διότι τὸ ἔτος ἐκείνῳ ἡ Ἑλληνικὴ κυβέρνησις, μὲ τὴν συνεργασίαν τοῦ ἐφοπλισμοῦ τῆς χώρας, ἥρχισε νὰ διαδραματίζῃ ἐνεργὸν ρόλον εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπικαίδευσιν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Εἰς τὴν μικρὰν νῆσον τῆς "Υδρας, ἀπέχουσαν 40 μίλια ἀπὸ τοῦ Πειραιῶς, ἐγκατεστάθη ἡ πρώτη δημοσίᾳ γαυτικὴ σχολὴ. Ἡ ἐπιτυχία τῆς πρώτης αὐτῆς σχολῆς εἰς τὴν προπαρασκευὴν τῶν νέων διὰ τὴν θαλασσίαν σταδιοδρομίαν, ἥνοιξε οὐρανὸν ἐν τῇ χώρᾳ ὅριζοντας ὡς πρὸ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπικαίδευσιν τῶν πλοιάρχων, τῶν μηχανικῶν, τῶν ἀσυρματιστῶν καὶ τῶν θαλασσητῶν.

Περὶ τὰ τέλη του 1950, οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντελῆθφθσαν ὅτι αἱ τεχνολογίαι ἐφαρμογαὶ εἰς τὴν ἐκμάταλλευσιν τοῦ πλοίου ἀπῆτον ὑψηλοτέρων τεχνικῶν μόρφωσιν τῶν στελεχών τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Τὸ κράτος διεπίστωσεν ὅτι ἡ πολακιά ἀντίληψις τῶν πλιονικτήτων καὶ τῶν Ἀρχῶν περὶ τῆς ἐμπειρικῆς μόνον ἐπὶ τοῦ πλοίου καταφτίσεως τῶν ἀξιωματικῶν δῶλων τῶν κλάδων, ἔπρεπε νὰ ἀναβεβορθῇ καὶ ὅτι μίσα νέα συστήματικὴ ἐκπαίδευσις πᾶσα ἀναγκαῖα.

Μέχρι τὸ 1957 ἡ Σχολὴ τῆς Ὑδρας ἦτο  
ἡ μόνη ναυτική σχολὴ εἰς τὴν χώραν. Ἐν-  
τὸς τῶν 27 ἑτῶ τῆς λειτουργίας της, 934  
νέοι εἶχον ἐξέλθη ἐξ αὐτῆς καὶ ὑπηρέτουν ὅ-  
λοι σχεδὸν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων. Τὸ 1958  
ιδρύθησαν δύο νέα σχολαὶ δι' ἀξιωματι-  
κούς καταστρωμάτος. Τὸ 1959 ἤνοιξε τὰς  
πύλας της ἡ πρώτη σχολὴ μηχανικῶν καὶ  
τὸ 1962 ἡ πρώτη σχολὴ ἀσύρματιστῶν. Σή-  
μερον ἡ Ἐλλὰς παρέχει ναυτικήν ἐκπαίδευ-  
σιν διὰ 16 σχολῶν πλοιάρχων, μηχανικῶν  
καὶ ἀσύρματιστῶν ἐκ τῶν ὁποίων μέχρι τοῦ-  
τοῦ ἔχουν ἀποφοιτήσει 6.600 νέοι ἀξιωματι-  
κοί.

Τό ένα ισχύει ναυτεπικαιδευτικὸν πρόγραμμα κατηρτισθή εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1960. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο, ἐποπτευόμενον ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περιλαμβάνει τρεῖς κυκλούσεις: βασικὴν ἐκπαίδευσιν, πραγματικὴν ἀξιωματικῶν καὶ ἐπιμόρφωσιν.

Ἡ βασικὴ ἐκπαίδευσις πραγματοποιεῖται εἰς τὴν σχολὴν Πρεβέζης. Αὕτη συνίσταται εἰς τριμηνὸν διδασκαλίαν στοιχειώδους κατηρτίσεως ἐπὶ τῆς ναυτικῆς φρολογίας καὶ τῶν πρακτικῶν ἔργων πατών τοῦ πλοίου εἰς τὸ κατάστρωμα, τὴν μηχανὴν καὶ τάς γενικὰς ὑπηρεσίας. Οἱ σπουδασταὶ οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα δύνανται νὰ συγχίσουν τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν διατροφῶν καὶ ἀνακαταστῶν.

Η έκπταίδευση των ἀξιώματικών κατοστρώματος και ἀσυρμάτου, περιλαμβάνει 2 σχολικά ἔτη, των δὲ μηχανικῶν 3 ἔτη. Οὐδεμία ύψισταται ἐπιβάρυνσις διὰ δίδακτρα, βιβλία, στολάς, τροφοδοσίαν και ἐνδιαίτησιν. «Τούτο ἀπότελει θειὸν δῶρον διὰ πολλάς ναυτικάς οἰκογενείας» γράφει εἰς σχόλιον του ὁ κ. Δ. Ν. Κωττάκης ἐκδότης τοῦ

νευτιλιακού περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» «διότι ἐπιτρέπει εἰς τοὺς γονεῖς νὰ ἔχασφα-  
λίσουν τὴν δέουσαν ἐκπαίδευσιν εἰς τὰ τέ-  
κνα των, τὰ δόπια ἀποφοιτούν πλήρως προ-  
παρκευεσμένα διὰ μίαν σταθιόδρομίαν  
καλώς ἀμειδομένην και ἰκανοποιητικήν ἀπὸ  
πάσης ἀπόφεως».

"Ολαί αι δαπάναι τῶν σχολῶν κατεβάλλονται ὑπὸ τοῦ Κράτους μὲ πλουσιωτάτην συμμετοχὴν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν μέσω τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, συντηρούμενου ἐξ εἰσφορῶν τῶν ἐφοπλιστῶν ἀναλόγως της δόλικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου των. Τὸ 1975 ὑπολογίζεται ὅτι τὸ Κ.Ν.Ε. εἰσέφερε περὶ τὰ 5 ἑκατ. δολλάρια, ἐνῷ 1,2 ἑκατ. δολλάρια διέθεσεν ὁ κρατικός προϋπολογισμός δημοσίων ἐπενδύσεων. Ἐκτὸς τῆς διὸ τοῦ Κ.Ν.Ε. συνεισφορᾶς τῶν ἐφοπλιστῶν, πολλοὶ ἔξ αὐτῶν προσφέρουν πρόσθετον δομήσιαν εἴτε πρὸς τὰς σχολὰς εἴτε πρὸς τοὺς σπουδαστάς. Πολλαὶ ναυτιλιακαὶ ἑταῖρις παρέχουν ὑποτροφίας

Έκτος της διά του Κ.Ν.Ε. συνεισφοράς τών έφοπλιστών, πολλοί έχουν προσφέρουν πρόσθετον δοήματαν είτε πρός τας σχολάς είτε πρός τους σπουδαστές. Πολλαί νωπύλιακαι ἐταιρίαι παρέχουν ὑποτροφίας εις τους καλυτέρους έπει τῶν μαθητῶν. Ο ἔφοπλιστής Π. Βεργωτής χρηματοδοτεῖ τὴν ἰδρυσιν σχολής πλοιαρίχων εἰς Ἀργοστόλιον καὶ ὁ Α. Χανδρής σχολής μηχανικών εἰς τὴν Ισίον. Εξ ἀλλού σχολαί μηχανικών ἔχουν συσταθῆ εἰς τὰ ναυπηγεία δεσπάνικαι τῶν ἴδιοκτητῶν των. Οὕτω λειτουργεῖ σχολή Μηχανικών εἰς τὸν Σκαραμαγκά ιδρυθείσας ὑπὸ τοῦ Στ. Νιάρχου καὶ εἰς Ἐλευσίνα ιδρυθείσας ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ Στρ. Ἀνδρέαδην. Οἱ σπουδασταὶ τῶν σχολῶν αὐτῶν ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἀποκτοῦν θαλασσιτῶν ἐμπειρίαν κατά τὰς δοκιμάς πλοίων ναυπηγουμένων ἢ ἐπισκευαζομένων εἰς τὰ ναυπηγεία. Εξ ἀλλού εἰς τὰς λοιπὰς σχολάς, οἱ μαθηταὶ ἔξασκονται εἴτε ἐπὶ ἐκπαιδευτικῶν σκαφῶν εἴτε ἐπὶ ἐνέργεια ἐμπορικῶν πλοίων διὰ περιόδου τουλάχιστον 20 ἡμέρων.

Ο προσφέλεστερος τους τοιχος οπεραν

νασίου μετ' εύδοξιμον ἔξετασιν εἰς τὰ ἐλληνικά καὶ τὰ μαθητικά. Πρὸς διατήρησιν τῆς ναυτικῆς παραδόσεως, τὸ ἐν τέταρτον τῶν τέσσαρομένων προέρχεται ἐξ οἰκογενειῶν ἀσχολουμένων εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Ἐπιτρέπεται πάντως καὶ η ἐγγραφὴ συνδιαστῶν ὅλων Ἐθνικοτήτων, οὐ των δὲ τάξεις τινὲς περιλαμβάνουν 40 περίπου μαντάτας ἐξ Ἰορδανίας, Λιθάνου, Σουδάν καὶ Συρίας.

Τὸ σχολικὸν ἔτος διαιρεῖται εἰς δύο ἔξαμηνιαίς περιόδους, τὴν χειμερινήν (1<sup>ο</sup> Οκτωβρίου - 30 Ιουνίου) καὶ τὴν θερινήν (1<sup>ο</sup> Ιουλίου - 30 Σεπτεμβρίου). Τὴν χειμερινὴν περίοδον καλύπτει κυρίως ἡ θεωρητικὴ διδασκαλία, τὴν δὲ θερινὴν ἡ πρακτικὴ ἑξάσκησις. Ἐτησίως οἱ σπουδασταὶ τῶν σχολῶν πλιούρχων παρακολουθοῦν ἐπὶ 38 ὥρας ἑδδομαδίαις 14 θεωρητικὰ μαθήματα περιλαμβάνοντα ναυτιλίας, ναυτικήν τεχνήν, ἡλεκτρονικήν, ναυτικὸν δίκαιον, ἀγγλικά, πρώτας δοηθείας κλπ. Οἱ σπουδασταὶ τῶν σχολῶν μηχανικῶν ἔχουν 26 ὥρας ἑδδομαδίαις θεωρητικά μαθήματα καὶ 12 ὥρας πρακτικάς ἀσκήσεις. Ἰδιαιτέρᾳ ἔμφασις δίδεται εἰς τὴν ἡλεκτρολογίαν, θερμοδιαναμικήν καὶ ἀντόχην ὄλικόν. Ἡ πρακτικὴ ἀσκησις περιλαμβάνει μηχανουργείον, ἡλεκτροτεχνίαν καὶ σωληνουργίαν. Οἱ μαθηταὶ τέλος τῶν σχολῶν ἀσυρματιστῶν παρακολουθοῦν ἐπὶ 38 ὥρας ἑδδομαδίαις μαθήματα μεταξὺ τῶν ποιών αγγλικά, λῆψις καὶ ἐπομπή, ραδιοτηλεπικοινωνίας, ἡλεκτρισμὸς καὶ ραδιοηλεκτρολογίας.

Οι σπουδαστοί τών σχολών πλοιάρχων άποφοιτούν ώς δόκιμοι πλοιάρχοι και μετά 18 μηνών θαλασσίων υπηρεσίαν, λαμβάνουν αύτομάτως τὸ δίπλωμα τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου. Μετά 24 μηνών νέαν θαλασσίων υπηρεσίαν λαμβάνουν δι’ ἑξάτσων τὸ δίπλωμα ὑποπλοίαρχου καὶ μετά 36 μηνών νέαν τοιαύτην παρακολουθούν τὸ Κέντρον Ἐπιμορφώσεως Στελεχών Ε.Ν. διὰ νὰ λάβουν τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου. Οι μηχανικοί ἀποφοιτούν ἐπίσης ώς δόκιμοι, λαμβάνουν αύτομάτως τὰ δίπλώματα Γ' καὶ Β' μηχανικού μετὰ ἐπάλληλα διαστήματα 18-μήνους θαλασσίας υπηρεσίας. Διὰ νὰ λάβουν δὲ τὸ δίπλωμα Α' μηχανικού χρειάζονται 1½ ἐπί πλέον ἔτος υπηρεσίαν καὶ φοίτησιν εἰς τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. Τέλος οἱ ἀσφυματιστοί λαμβάνουν τὸ δίπλωμα Β' ραδιοτηλεγραφοτοῦ μετά ἑξάμηνον θαλασσίων υπηρεσίαν.

**ΕΙΣ ITALIAN ΕΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ**  
**COSTANTINO TOMASOS LTD.**

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. ΤΟΜΑΖΟΣ  
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

• Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

# ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

## GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ { 312210  
321225  
328543

TELEX: 71080  
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΑΙΩΝΩΝ

# Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

παιδευτικού προγράμματος είναι ό τομεύς της μετεκπαίδευσεως μέτρα 4 σχολάς της. Η μετεκπαίδευσις αύτη άπευθυνεται πρός άπειρους τών ναυτικών σχολών η πρός διπλωματούχους ήδη ναυτικούς, οι οποίοι χρεούνται πρόσθιτον έπαγγελματικήν έπιμορφωσιν.

Ίδιατερας σημασίας μεταξύ αυτών είναι τό Κέντρον 'Επιμορφώσεως Στελεχών Ε.Ν. είς τὸν Πειραιᾶ. Η σχολή αύτη παρέχει έκπαιδευσιν είς τοὺς ὑποψηφίους πρός άποκτησιν τοῦ διπλώματος πλοιάρχου και μηχανικοῦ Α' τάξεως. Τὸ πρόγραμμά της περιλαμβάνει έντατην διδασκαλίαν 480 ὥρων ἐντὸς τετραμήνου, μὲ γραπτάς η προφορικάς έξετάσεις σχεδὸν καθ' ἔβδομα. Ο κ. Κ. Μ. Λειός έχει δωρήσει εἰς τὴν σχολὴν σημαντικὸν ἀριθμὸν προτύπων καὶ ἀληθῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων, περιλαμβανόντων διζηλομηχανῆν, σταμοστρόβιλον κλπ. Η σχολή έχει δυναμικότητα 1.600 σπουδαστῶν. Από τῆς συστάσεως της τὸ 1974, περίπου 860 ἀξιωματικοὶ καταστρώματος καὶ 600 μηχανῆς ἀπεφοίτησαν ἐξ αὐτῆς λαβόντες τὸ διπλωμά των. Σχεδὸν δῦο ησαν ἀποφοίτοι τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν.

Ἡ παλαιότερά ἐκ τῶν μετεκπαίδευτικῶν σχολῶν είναι ἡ Σχολὴ Ναυτικῶν Ἡλεκτρονικῶν Ὀργάνων, ἡτις συνεστήθη ἐν Πειραιεῖ τὸ 1969. Μὲ δυναμικότητα 2.000 σπουδαστῶν ἔχει ἔκπαιδευσει μέχρι σήμερον 12.000 ἀποφοίτους εἰς τὴν χρῆσιν τῶν ὁργάνων ναυσιπλοΐας καὶ τηλεκοινωνίας. Η Σχολὴ Σωστίδων καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων ιδρυθείσα τὸ 1971 εἰς τὸν 'Ασπρόπυργον προσφέρει θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν κατάρτισιν εἰς τὴν χρῆσιν τῶν σωστίδων μέσων καὶ τῶν μέσων προλήψεως καὶ κατασθέσεως πυρκαϊῶν. Ξεχειρίζεται τοὺς θαλαμηπόλους εἰς προηγμένας μεδδόντως ἔξυπρετήσεως ἐπὶ τῇ διαστάσει τῶν ὄποιων είναι δυνατή ἡ παροχὴ συγχρόνων ὑπηρεσιῶν εἰς τοὺς ἐπιβάτας τῶν ὑπερωκενίων κρουαζιεροπλοίων. Ήσαν ἀναφέρει σχετικὴ ὑπηρεσιακὴ ἔκθεσις «ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν οἱ θαλαμηπόλοι συνεισφέρουν οὐσιωδῶς εἰς τὴν τουριστικὴν διομήχανίαν τῆς Ἐλλάδος καὶ πρωθεῖν τὸ ἐκπολιτιστικὸν ἐπίπεδον τῆς χώρας».

Πορά τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν ποικιλίαν τῶν σχολῶν ναυτικῆς παιδείας εἰς τὴν Ἐλλάδα, δύο ἀκόμη σχολαὶ ἔχουν προγραμματισθῆναν λειτουργῆσουν ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας. Μία εἰς Πάτρας καὶ μία εἰς Καλά - Νερὰ Βόλου. Ήξελλού μία δευτέρα σωστικῶν καὶ πυροσβεστικῶν μέσων προβλέπεται νὰ συσταθῇ εἰς Θεσσαλονίκην.

Διὰ τοὺς Ἐλληνας οἵτινες ἀπασχολούνται εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἡ ἀνάγκη τῶν ναυτικῶν σχολῶν είναι αὐτοπόδεικτος. Οπως ἐδήλωσε ὁ ὑποπολίαρχος Λ. Σ. κ. Σ. Μπουρλιάσκος «ἡ γενναῖα καὶ συνεχῆς ὑποστήριξις τῶν σχολῶν ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀποδεικνύει ὅτι ήταν παραχρής τῶν πλοιορίων μίαν ζωτικὴν ἀνάγκην».

Τὸ Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν «θαῦμα» καὶ τὴν διά μέσου τῶν αἰώνων ἐπιδειχθεῖσαν ἀπαραίμιλον δραστηριότητα τοῦ «Ἐλληνικοῦ» εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἐπρόκειτο, ὡς θέμα ίδιατερού ἐνδισφέροντος, νὰ ἀναπτύξῃ δι' ὀλίγων, παρακληθεὶς πρὸς τοῦτο, ὁ κ. Πειριλῆς Γ. Καλλιμανόπουλος κατὰ τὴν ὑπὸ έφημερίδος «Φαινάνσια Τάιμς» ἐδὼν ὄργανων διεσάπειν τὴν 4ην Ιουνίου διάσκεψιν ἐπὶ τῆς Ἐλληνικῆς Οἰκονομίας.

Προσωπικὸν ὀτύχημα, εὐτυχῶς παροδικόν, δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὸν κ. Καλλιμανόπουλον νὰ ὀμιλήσῃ κατὰ τὴν ἐν λόγῳ Διάσκεψιν, διὰ τὴν ὄποιαν οἱ Ἑλληνικοὶ οἰκονομικοὶ παράγοντες ἀπέδωσαν ίδιαιτέρων σημασίαν.

Δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν ὄμιλίαν τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ἡτις ἀνεγνώσθη κατὰ τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ τῆς θυγατρός του κυρίας Μαζαράκη.

Κυρίαι καὶ Κύριοι,

Εἶναι πραγματικὴ εὐχαρίστησις δι' ἐμὲ νὰ εὐρίσκωμαι στήμερον μεταξὺ ὑμῶν καὶ νὰ συμμετέχω εἰς τὸ ἐντυπωσιακὸν τοῦτο συνέδριον τὸ ὄποιον οἱ «Φαινάνσια Τάιμς» τοῦ Λονδίνου ὥργανωσαν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος. Θεωρῶ δι' ἐμὲ ἔξαιρετικὴν τιμὴν τὸ γεγονός ὅτι οἱ «Φαινάνσια Τάιμς» τοῦ Λονδίνου, ἐφημερὶς κατέχουσα προέχουσαν θέσιν εἰς τὴν διεθνῆ οἰκονομικὴν κοινότητα, μὲ ἔξελέναν νὲ ὄμιλόσης εἰς ὑμᾶς στήμερον περὶ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Βιομηχανίας. 'Επιθυμῶ συγκεκριμένας νὲ ἀναφερθῶ εἰς τὴν ιστορικὴν ἔξελιξιν τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν συμβολὴν της εἰς τὴν ιστορίαν καὶ τὴν οἰκονομικὴν διαίρεσην τῆς χώρας μας, ἐπίσης δὲ νὲ σταθμίσω τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς καὶ τὰς μελλοντικὰς της δυνατότητας.

Ὦς εἶναι εἰς ὅλους μας γνωστόν, ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων ἡ Ἐλλάς ὑπῆρχεν χώρα ναυτιλιακὴ καὶ τούτῳ διὰ τρεῖς τούλαχιστον διαστάσιος λόγους: 'Ο πρώτος ἔχει σχέσιν μὲ τὴν τοπογραφικὴν μορφὴν τῆς χώρας, ἡτις τυγχάνει τόσον ὄφεινὴ καὶ βραχώδης, ὥσπερ μόλις τὸ ἐπέμπτον τῆς ἐπιφανείας τῆς νὰ εἴναι καλλιεργήσιμον. 'Εφ' ὅσον ἡ παραγωγὴ ἐπαρκούς τροφῆς διὰ τὸν πληθυσμὸν καθίστατο ἀδύνατος, παρέστη ἡ ἀνάγκη ἀναζητήσεως προμηθειῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Τούτῳ ὑδύνατο νὰ ἐπιτευχθῇ μόνον διὰ τὴν στροφῆς πρὸς τὴν θάλασσαν. 'Αλλωστε τούτῳ ἡτού εὔκολον λόγω τοῦ ὅτι ὅτι Ἐλληνες εἶναι πράγματα ἀχώριστος ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Οὐδεμία ἄλλη χώρα ἔχει τόσον

έκτεταμένας ἀκτὰς σσον ἡ Ἐλλάς, ἐν σχέσει, δεσμώτης, μὲ τὸ μέγεθός της. 'Η ἀλίεια, η κολύμβησις, ἡ ναυσιπλοΐα, είναι τόσον φυσικὰ εἰς τὸν 'Ἐλληνα, σσον τὸ φαγητὸν καὶ ἡ ἀναπτύξη 'Αλλ' ἡ δυνατότης ἔξευρεσεως νέων πηγῶν ἐφοδιασμοῦ καθίστατο κατ' ἐξοχήν εὔκολος λόγω τῆς γεωγραφικῆς τοποθετησεως τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸ μέσον τῆς Μεσογείου, μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἀσίας, Μαύρης Θαλάσσης καὶ Ἀφρικῆς.

'Απὸ τὸ εἶδος καὶ τὸ σχῆμα τῶν πλοίων τὰ ὄποια οἱ ἀρχαιολόγοι ἀνεκάλυψαν ἐπὶ πολαιῶν ἀγγείων προκύπτει, ὅτι η ναυσιπλοΐα ἐν Ἐλλάδι ἥρχισεν 4000 ἐτὴ πρὸ Χριστοῦ. 'Η πρώτη ἀξιόλογος ναυτιλία ἀνεπτύχθη πρῶτον εἰς τὴν νῆσον Κρήτη. 'Απὸ τῆς ἐποχῆς ἱκείνης ἡ Κρήτη διετήρει συνεχεῖς ἀπομικρά σχέσεις μετά τῆς Σικελίας, Ἰταλίας, Αιγαίου καὶ Λιβύης. Περὶ τὸ 1450 πρὸ Χριστοῦ ἡ ἡπειρωτικὴ Ἐλλάς ὑπερσκελίζει τὴν Κρήτην εἰς τὴν ἔκτασιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Αὐτὴν ἀκριβῶς ἀποχήη ἀνεπτύχθησαν αἱ ἐμπορικαὶ σχέσεις μετὰ τῶν χωρῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ὡς καὶ μετὰ τῆς Νοτίου Γαλλίας καὶ Νοτίου Ισπανίας. Τούτο δὲν ὑπῆρχεν εὔκολον ἔχειρημα. 'Η πειρατεία ἔκαμε θραυστὸν ἐν τῇ Μεσογείῳ. Τὰ ἐμπορικὰ πλοία ησαν ἔξωπλισμένα δι' ἐμβόλων ἕπηρχον δὲ μάλιστα ἐπὶ αὐτῶν ἀνδρες ἔξησκημένοι εἰς τὴν τέχνην τοῦ πολέμου. Παρὰ τὰς ἀντίξους ταύτας συνθήκας ἡ ναυτιλία ἥτιστεν καὶ οἱ 'Ἐλληνες συνέβαλον οὐσιαστικῶς εἰς τὴν ἐμπορικὴν καὶ πολιτιστικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ξενῶν τούτων περιοχῶν.

Περὶ τὸ 500 πρὸ Χριστοῦ ἡ πόλις τῶν Αθηνῶν καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶν είχον ηδη λάβει θέσιν προτεύουσαν εἰς τὴν 'Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Τὰ διακινούμενα ἐμπορεύματα συνίσταντο εἰς οίνον, ἐλαιοίλαδον καὶ σίτον. 'Αλλ' ἀπὸ τοῦ τρίτου πρὸ Χριστοῦ αἰώνος ηρχίσεν ἡ διακίνησις διαφόρων εἰδῶν, τὰ οποία σήμερον ἀποκαλούμενην «γενικὴ φορτίων». Αἱ κατακτήσεις τοῦ Μεγάλου Ἀλεξανδροῦ, διηγύρων τὰ ὄρια τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος μέχρι τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῶν Ἰνδίων, κατόρθωμα ὅπερ συνεπήγετο θαλάσσιον ταξίδιον 1.300 μίλιων διὰ τὴν μετάβασιν ἐκ λιμένων 'Ανατολικῆς Ἰνδίας μέχρι Περσίας καὶ ἐκείθεν διά ηράς μέχρι τῶν λιμένων Βορείου Ἐλλάδος.

Μὲ τὴν ἔγκαθιδρυσιν τῆς Βυζαντινῆς Αὐτοκρατορίας παριστάμεθα μάρτυρες τῆς πρώτης ἐτῶ κόσμου ναυτιλιακῆς τραπέζης. 'Η χρηματοδότησις ἐμπορικῶν σκαφῶν δι' ἐνυποθήκων δανείων κατέτητη σύνθετης φαινόμενον. Τὰ ἐλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοία ἐκίνηθησαν πάντοτε ὑπὸ ἀτόμων ἀνευ σοσδήποτε κρατικῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως. 'Οταν τὸ μέγεθος καὶ ἡ ἀξία τῶν πλοίων πήξηθησαν δύο η τρία ἀτόμων συνεισφέρον διὰ τὴν ἀγορὰν νέου πλοίου. Εἰς ἑξ αὐτῶν ἔξετέλει συνήθως χρέη πλοιάρχου καὶ ἡτο συγχρόνως ἐμπορος δι' ἵδιου λογαριασμόν.

Καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν περίοδον τῆς Τουρκοκρατίας ἡ δραστηριότης τῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας οὐδέποτε ἀνεστάλη. Πράγματι, τὰς παραμονάς τῆς 'Ἐλληνικῆς 'Επαναστάσεως τοῦ 1821 ἡ Ἐλλάς είχεν 615 πλοία 153.580 τόννων d.w., ἐπηνδρώμενα μὲ 37.526 ναυτικούς. Μετατραπεῖς εἰς ἐπαναστατικὴν ναυτικὴν δύναμιν, μετὰ τὴν ἔκρηξιν τῆς 'Επαναστάσεως, ὁ στόλος οὐτος ἔχρησιμευσεν εἰς τὴν ἐξάρθρων τῶν τουρκικῶν συγκοινωνίων. Βεβαίως σημαντικὸς ἀριθμὸς πλοίων ἀπωλέσθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς 'Επαναστάσεως, ἡτις διήρκε-



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex : 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vass. Constantinou Ave.

Tel.: 4519.629

Telex : 21-3306 NIKA

Cables: Hensadok Piraeus

σε μέχρι τό 1928. Μετά τήν άποκατάστασιν της ειρήνης νέα ναυτηγεία έδημοι υργύθησαν είς διαφόρους νήσους και λιμένας καὶ ή ναυτηγική κατέστη μία τών θέντων μας διοικητικών. Πλήν τών πλουσίων 'Ελλήνων έμπόρων τών έγκατεστημένων είς γειτονικάς χώρας, οίτινες έκαμπον έπεινόσεις είς έλληνικάς ναυτηγικάς έπιχειρήσεις, ή ναυτηγική ήτο ώργανωμένη μὲ σύστημα συνεταιριστικών μεταξύ πλοιούρχων, ναυτών, ξυλουργών και ξυλεμπόρων, οίτινες συνεισέφερον τὰ κεφαλαία των καὶ τὴν έμπειριαν των καὶ έμοιράζοντα τὰ κέρδη.

'Εξ ὅλων τῶν ἐλληνικῶν νήσων ή Σύρος ὑπῆρξεν ή πλέον δραστηρία εἰς ναυτηγήσεις. Πράγματι, μεταξὺ 1834 καὶ 1880 5.600 πλοία ήσαν νηολογημένα ἐν Σύρῳ, τὰ πλείστα τῶν ὅποιων είχον ναυτηγηθῆ εἰς τὰ νεώρια της. Εἰς τὴν αὐτὴν νήσον ίδρυθη ἡ πρώτη ἀτμοπλοϊκὴ ἔταιρία, τὸ 1857.

Πάντως, ή ἐμφάνισις τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας ἀνέστειλεν τὴν δράσιν τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Η Ἐλλάς ή ναυγάκωσθι νά ναυτηγή τὰ πλοία της εἰς τὸ ἔχωτερικον, δοθέντος ὅτι ἐστερεῖτο τῆς ἀναγκαίας τεχνικῆς καταρτίσεως.

Πράγματι, μόνον περὶ τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰώνας ή χώρα ἀπέκτησεν ικανὸν ἀριθμὸν ἀτμοπλοΐων. Τὰ σκάφη ταῦτα ἀρχικῶς ἐχρησιμοποιούντο δι' ἀκτοπλοϊκάς συγκοινωνίας καὶ μετέφερον κυρίως ἐπιβάτας καὶ ταχυδρομεῖον. Βραδύτερον ἡ ἀτμοπλοϊκὴ αὐτὴ ἔταιρία ἐπέξετενεν τὰ δρομολογιά τῆς μέχρι Κωνσταντινούπολεως καὶ Τεργέστης. Πάντως ἀπὸ τοῦ 1875 ἥρχισεν ή ἀγορὰ καὶ η ναυτηγησις πλοίων διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων έμπόρων. Δοθέντος ὅτι τὰ πλοία ταῦτα δὲν ἦτο δυνατόν νά χρηματοδοτηθοῦν ὑπὸ τραπεζῶν, πλείονες ἀγόρασται συνεταιρίζοντο πρὸς σχηματισμὸν τοῦ ἀναγκαίου κεφαλαίου, λαμβάνοντες μερίδιον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀνάλογον μὲ τὸ ποσὸν τῆς συνεισφορᾶς των. Κατὰ ἀρχὰς ή κυρίως ἐνασχόλησεν τὸν ἐμπορικὸν τούτου στόλου ἡτο ἡ μεταφορὰ σιτηρῶν ἀπὸ Ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης, Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας εἰς Μεσόγειον καὶ δραδύτερον εἰς Ἀγγλίαν καὶ λιμένας Βορείου Εὐρώπης. Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν των ἐξ Ἀγγλίας καὶ Βορείου Εὐρώπης τὰ πλοία ταῦτα μετέφερον γαιάνθρωκας εἰς λιμένας Μεσογείου ἡ κατηγορία κενά εἰς τοὺς λιμένας φορτώσων Μαύρης Θαλάσσης. Εἰς διαφόρους λιμένας Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἐν Κωνσταντινούπολει πλείστοι ἐμπόροι 'Ελληνικῆς καταγωγῆς ἡσχολούντο μὲ τὴν ἐξαγωγὴν σιτηρῶν, είχον μετοχάς ἐπὶ 'Ελληνικῶν πλοίων ή ἡσαν ὄντως πλοιοκτῆται των. Πράγματι περὶ τὸ 1900 ὑπῆρχον 158 ἀτμόπλοια ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίας μὲ σύνολον ὀλικῆς χωρητικότητος 231.541 τόννων, περίπου 400.000 τόννων d.w.

'Η ἀνωτέρω χωρητικότης σχέδιον ἔδιπλασίσθη κατὰ τὴν ἐπομένην δεκαπεντετίαν. 'Οτε ἐξερράγη ὁ πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς 'Ελλάδος ἀνήρχετο εἰς 475 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 839.650 τόννων, περίπου 1.350.000

τόννων d.w. Κατὰ τὸν πρώτον Παγκόσμιον Πόλεμον οἱ ἐφοπλισταὶ εἶχον πλουσιώτατα κέρδη. 'Απαντες οἱ σύμμαχοι ἔχρειαζοντο πλοία πρὸς ἔξυπηρτεσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν χωρῶν των. Συνεπῶς ὑπῆρχε μέγας συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν Συμμάχων καὶ δι' αὐτοῦ ἀκριβῶς τὸν λόγον ὑπῆρχεν συνεχῆς ὑψωμός τῶν ναύλων. Πλὴν ὅμως, μὲ τὰ αὐτὰ τεκμήρια ή ἀνάγκη ἀντικαταστάσεως τῶν ἀπολεσθέντων σκαφῶν ή τῆς ναυπηγήσεως νέων τοιούτων ἥλθεν εἰς χρόνον καθ' ὃν ή ἀγορὰ ἡτο λίαν ὑψωμένη. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὴν κήρυξην τοῦ δευτέρου Παγκόσμιου Πόλεμου ή 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία συνίστατο ἐκ 577 πλοίων, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.837.315 τόννων. Καὶ πάλιν ὁ στόλος μας ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Συμμάχων. Καὶ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν κατὰ τὴν ληξίν τοῦ πολέμου, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς 'Ελλάδος εἶχεν ἀπεδεκατισθῆ. 'Απέμειναν μόνον 149 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 518.639 τόννων καὶ τὰ πλείστα ἐξ αὐτῶν εἰς λίαν πενιχράν καταστάσιν. 'Οπως καὶ μετὰ τὸν πρώτον Παγκόσμιον Πόλεμον, οἱ 'Ελλήνες ἐφοπλισταὶ ἥρχισαν καὶ πάλιν νὰ ἀντικαθιστοῦν τὰ ἀπολεσθέντα σκάφη. 'Ἄξιει πράγματι ἐπαινοῦ εἰς τοὺς ἐφοπλισταὶς οἱ ὅποιοι παρέβλεψαν τὰς ὑψηλὰς τιμάς εἰς τὰς ὅποιας τὰ μεταχειρισμένα πλοία προσεφέροντο κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου καὶ τὰς ὑψηλὰς τιμὰς διὰ τὴν ναυπηγήσιν νέων πλοίων. Πάντως παρεσχέθη κάποια διευκόλυνσις εἰς τὴν ἀπόκτησιν νέων πλοίων. 'Εκτιμῶσαι τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὅποιας ή

'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία προσέφερεν εἰς τὸν Συμμαχικὸν ἀγώνα, αἱ 'Ημαρέναι Πολιτεῖαι ἔθεσαν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς 'Ελλάδος 100 πλοία Λίμπερτου καὶ ἔξι δεξαμενόπλοια τύπου T2 εἰς λογικάς τιμάς. Τὰ πλοία ταῦτα ἀπετέλεσαν τὸν πυρήνα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ

Σύνδεσης. Εὖν δέ τοι τὸν ἔργον της 'Ελλάδος διὰ τὸν ὁποῖον σημαντικὸς ἀριθμὸς πλοίων ἀνηκόντων τῷ πλείστοι τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεχῶς νῦζανεν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 67,5% τῶν πλοίων εἶχον ἀπολεσθῆ. Μόνον 205, ὀλικῆς χωρητικότητος 290.793, ἐπέζησαν τῆς συρράξεως. Συνεπείᾳ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου ή ναυλαγορὰ συνεχῶς ἐκάμπητο. Παρὰ τὰς συνθήκας ταῦτας ή χωρητικότης τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλί

Περιοικού στόλου είς τὰ στενά τῆς Σαλαμῖνος, συνεχίσθη κατά τὸν πόλεμον τῆς ἑλληνικῆς ἀνεξαρτησίας κατά τῆς Τουρκίας καὶ ἔξεδηλώθη καὶ πάλι μὲ τὴν συμβολὴν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν συμμαχικὸν ἄγωνα κατὰ τὸν δύο Παγκοσμίους Πολέμους. Πρὸς τοὺς τοις ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία μεγάλως συμβάλλει εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς Ἐλλάδος. Ἐπὶ παραδείγματι, τὸ 1975 835.000.000 δολλάρια εἰσήχθησαν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐν Ἐλλάδι διὰ τὴν πληρωμὴν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἐπισκευῶν, ἐφοδίων, μισθῶν ναυτικῶν καὶ φόρων.

Ταῦτοχρόνως δὲν δυνάμεθα νὰ ἀγνοήσωμεν τὸ γεγονός ὅτι ἡ κατάστασις τὴν ὁποῖαν ἀντιμετωπίζει στήμερον ἡ ναυτιλία εἶναι τὸ ὄλιγωτερον θλιβερό. Τοῦτο διότι ἡ καλὴ ναυλαγορά τῆς περιόδου 1971 - 1973 ἐνέθραψεν τοὺς ἐφοπλιστὰς ὀλοκλήρου τοῦ κόσμου, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν Ἑλλήνων, νὰ τοποθετήσουν εἰς τὰ ναυπηγεῖα παραγγελίας μεγίστου ὀριθμού πλοίων, καὶ τὸ πλεῖστον δεξαμενοπλοίων. Ἡ νέα αὐτὴ χωρητικότης ηὔθητο τόσον ὥστε νὰ ὑπερβῇ τὴν ζήτησιν. Κατὰ συνέπειαν ὑπῆρξαμεν μάρτυρες σημαντικῆς πτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς, μέχρι σημείου ὧστε οἱ προσφερόμενοι ναυλοὶ νὰ μὴν καλύπτουν οὐδὲ κανὸν τὸ ἔξδων τοῦ ταξιδίου. Μέγας ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων, ἀκόμη καὶ μερικὰ μόλις παραδοθέντοι ὑπὸ τῶν ναυπηγείων, ἡναγκάσθησαν νὰ παροπλισθοῦν πρὸς μεγάλην ζημίαν τῶν πλοιοκτητῶν, τόσον λόγῳ τῶν υψηλῶν ἔξδων συντηρήσεως τῶν πλοίων τούτων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παροπλισμοῦ, ὃσον καὶ λόγῳ τῶν τόκων καὶ τῶν δόσεων πρὸς ἔχυτρητην τῆς ἀρχικῆς χρηματοδοτήσεως. Μερικοὶ ἐφοπλισταὶ ἡδυνήθησαν νὰ ἀκυρώσουν ἐκκρεμούσας παραγγελίας δεξαμενοπλοίων. "Ἄλλοι μετέτρεψαν τὰς παραγγελίας εἰς πλοῖα ἔξτην φορτίου. Κατὰ τὴν γνώμην μου, ἡ μετατροπὴ αὐτὴ τῶν συμβολίων ναυπηγήσεως ὅποιον δεξαμενοπλοίων πρὸ τῶν μέσων τῆς προσεχούς δεκαετίας. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην, διὰ τῆς ἀκυρώσεως τῶν γένων ναυπηγήσεων καὶ διὰ τῆς διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων ἀφ' ἑνὸς, καὶ διὰ τῆς συνεχούς οὐχίσεως κατὰ 5% ἐτησίως τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου ἀφ' ἑτέρου, πιστεύειν ὅτι θέλει ἐπέλθει νέα ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χάρις εἰς τὴν ὁποῖαν ἡ ναυτιλία θὰ δυνηθῇ καὶ πάλι νὰ εὐημερήσῃ.

Ἐν τούτοις, κατὰ τὰς παρούσας κρίσιμους περιστάσεις, πρέπει ἐπίσης νὰ ἐνθυμούμεθα ὅτι κατὰ τὴν μακράν της ναυτιλιακὴν ιστορίαν ἡ Ἐλλὰς διῆλθεν ὅποιον παρομοίας κρίσεις, πράγματι δὲ καὶ πολὺ χειρότερας τοιαύτας. Τὰ μαθήματα τοῦ παρελθόντος δύνανται ὅθεν νὰ μάς βοηθήσουν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν αὐτὸ τὸ δυσκούν παρὸν καὶ νὰ προσβλέπωμεν εἰς ἓν εὐτυχέστερον μέλλον. Ἡ Ἐλλὰς μάς ἔδιδασεν ὅτι τὸ ἀνθρώπινον πνεῦμα είναι πάντοτε πολυμήχανον καὶ ἀκαταβλήτως ζωτικόν. Είναι δέναιον ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἡττηθῶμεν.

Σᾶς εὐχαριστῶ.



#### ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

V.W. - FORD - FIAT - OPEL  
«ΑΤΤΙΚΗ»

Άδμήτου 36 - Πλατεία Αττικής  
Τηλ. 8834521 - 8834159  
Ημερησίως - Εβδομαδιαίως - Μηνιαίως  
Τιμαὶ Λογικαὶ

## Εἰς τὰς ναυτικὰς δίκας

# H NAYTIΛIA ΜΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΚΑΣΤΑΙ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΒΡΑΧΑΤΗ

'Η καλπάζουσα καὶ ἐπιληκτικὴ προσφορὰ τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς τεχνικῆς μὲ τὰ θυμαστὰ δημιουργήματα τοῦ ἀνθρωπίνου πνεύματος, ἐπηρέαζει πάντοτε τὴν ὅλην δομὴν τῆς κοινωνίας, ἡ ὅποια ἐφ' ὃσον ἐπιθυμεῖ τὴν πρόσδοσιν καὶ ὅχι τὴν ἀδράνειαν, σπεύδει νὰ ἐπωφεληθῇ καὶ νὰ ἀξιοποιήσῃ κατὰ τρόπον πρακτικὸν τὴν εὔκαιριαν ἡ ὅποια τῆς δίδεται, διὰ τὴν ὄλιγην βελτίωσιν τῶν συνηθῶν τῆς ζωῆς.

Οἱ ζηλευτὲς ὄμως κατακτήσεις τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς τεχνικῆς αἱ ὅποιαι μετέβαλλον τὴν μορφὴν τοῦ κόσμου, ἐπηρέαζουν κατὰ τρόπον ἄμεσον καὶ πολύπλευρον τοὺς κανόνας ἔκεινους, οἱ ὅποιοι ρυθμίζουν τὰς μεταξὺ τῶν μελών τῆς κοινωνίας ἀμοιβαίας σχέσεις διὰ τὴν εἰρηνικὴν ἐπίλυσιν τῶν κατὰ τὰς συναλλαγάς των ἀναφυομένων διαφορῶν.

Ως ἐν τούτου, οἱ κανόνες τοῦ δικαίου, ὅφειλον νὰ καθορίζουν κατὰ τρόπον ἀπολύτως σαφῆ, πλήρη καὶ συγκεκριμένον τὴν δάσον καὶ τὸ νομικὸν πλαίσιον, ἐντὸς τοῦ ὅποιου θὰ πρέπει νὰ ἐπιλύνεται κατὰ περίπτωσιν τὰ ἐκάστοτε ἀναφύομένα προδῆματα ἀπὸ τὴν πρακτικὴν πλέον ἐφαρμογὴν τῶν ἐπιτευγμάτων τοῦ ἀνθρωπίνου πνεύματος.

Είναι δὲ εὐνόητον ὅτι, οἱ καθ' οιονδήποτε τρόπον ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν νόμων καὶ ίδιως οἱ δικασταὶ, οἱ ὅποιοι εἰναι ἐπιφορτισμένοι μὲ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκάστοτε ἀναφυομένων διαφορῶν, θὰ πρέπει νὰ ἔχουν, πολύπλευρον κατάρτισιν ὡς καὶ ειδικὰς γνώσεις, σύωτας ὥστε νὰ είναι δυνατόν νὰ «συλλαμβάνουν» ταχύτερον καὶ μὲ ἀσφάλειαν τὴν ούσιαν καὶ τὸν πραγματικὸν πολμὸν τῶν ὑποθέσεων.

Ἐπιπλέοντι, κατὰ τὴν γνώμην μου, εἶναι ἡ ἀνάγκη, νὰ καταρτίζωνται οἱ δικασταὶ εἰς δάσος, ἐπὶ ἐκείνων κυρίων τῶν κλάδων τοῦ Δικαίου, οἱ ὅποιοι ρυθμίζουν καὶ ἐπηρέαζουν κατὰ τρόπον ἄμεσον τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς κοινωνίας.

Καὶ είναι εἰς ὅλους γνωστή, ἡ δυναμική, θετική, σημαντικὴ καὶ λίαν ἀξιόλογος συνεισφορά τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς πατρίδος μας.

Είναι ἐπίσης γνωστὸν ὅτι, τὸ Ναυτικὸν Δικαίου, είναι ὁ κλάδος ἔκεινος, ὁ ὅποιος

ρυθμίζει ἔνα μέρος μόνον τῶν πολυπλόκων προβλημάτων, τὰ ὅποια παρουσιάζει ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία.

Είναι τέλος γνωστὸν ὅτι, τὸ μέγιστον μέρος τῶν ὑποθέσεων, ἀστικῶν καὶ ποινικῶν, αἱ ὅποιαι ὀνικόπτουν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν πάσης φύσεως κανόνων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, εἰσάγονται πρὸς ἐκδίκασιν καὶ ἐπιλύονται ἀπὸ τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς.

Ως ἐκ τούτου φρονῶ ὅτι, οἱ δικασταὶ οἱ ὅποιοι καλοῦνται νὰ ἀποφασίσουν ἀπὸ ταῦτα κανόνων ἐν γένει ὑποθέσεων, δέοντας ἐκτὸς τῆς θεωρητικῆς καταρτίσεώς των, ὅχι μόνον νὰ κατέχουν εἰς δάσος τὸ ὄλον πλέγμα τῶν ἰδιομόρφων κανόνων, γραπτῶν καὶ ἔθιμικῶν οἱ ὅποιοι ρυθμίζουν τὴν δραστηριότητα τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἀλλὰ προσέτι νὰ είναι εἰς δέσιν νὰ γνωρίζουν καὶ νὰ κατανοούν τὴν εἰδικὴν ναυτικὴν ὄρολογίαν καὶ τὴν συνεχός μεταβολούμενην τεχνικήν.

Καὶ ἡ μὲν θεωρητικὴ καταρτίσεις τῶν δικαστῶν είναι δυνατὴ διὰ τὴν εἰς τὴν ἀλλοδαπτήν μετεκπαίδευσις των, ἡ δὲ πρακτικὴ τοιαύτη, διὰ τῆς παρακολουθήσεως, καταλήγει σε πραγματικόν προσώπων τοῦ ἀνθρωπίνου πνεύματος.

Μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, θὰ καταστῆ εὐχερέστερον τὸ ἔργον τῶν δικαστῶν, οἱ ὅποιοι ἀγνίζονται νὰ ἀνεύρουν τὴν ἀληθείαν μεταξὺ τῶν ἀλληλοσυγκρουομένων ἐπιχειρημάτων τῶν διαδίκων, διότι ὅπως λέγουν οἱ νομικοί, τὰ ἀποτελέσματα τῶν νόμων ἔχαρτωνται κυρίως ἀπὸ τὰ πρόσοντα τῶν προσώπων, τὰ δημόσια είναι ἐντεπαλμένα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν των.

Κακός, δηλαδή, νόμος ἐφαρμοζόμενος παρὰ καλῶν δικαστῶν, θὰ ἀποφέρῃ πολὺ καλύτερους καρπούς παρὰ νόμος θεωρητικῶν μὲν ἀριστών, ἐφαρμοζόμενος ὄμως ὑπὸ δικαστῶν πλημμελῶν κατηρτισμένων.

Ἐκφράζω δὲ τὴν εὐχὴν ὅπως, οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες τοῦ ὑπουργείου Δικαιοσύνης υιοθετήσουν τὴν ἀποφύγοντας διάστημα τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ τόσου ζωτικοῦ καὶ σοβαροῦ αὐτοῦ προβλήματος τὸ ὅποιον εὑρίσκεται εἰς ἄμεσον συνάρτησιν μὲ τὴν περιπέτερων ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

#### ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΡΑΧΑΤΗΣ

Ἀσφαλιστής

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

## Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

## DURBAN

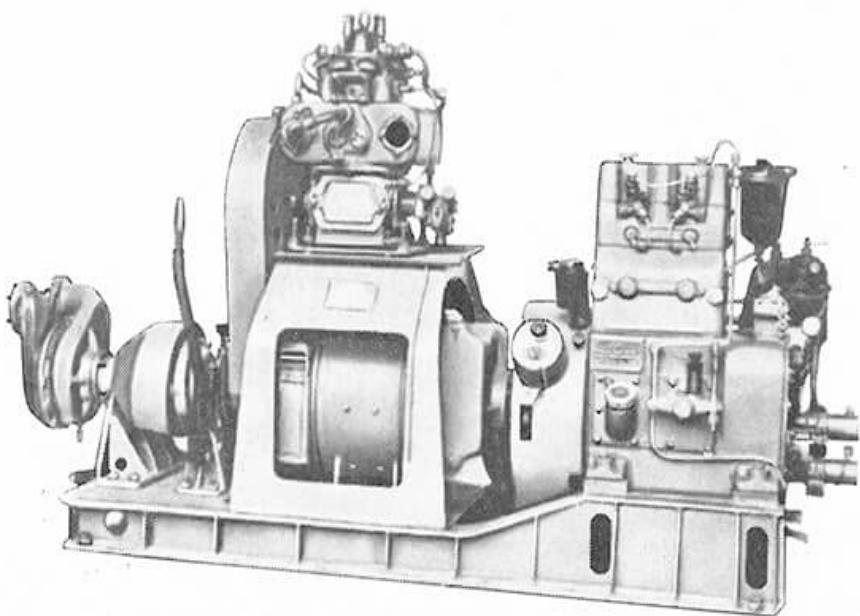
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ  
ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- Γεννήτρια συνεχούς ρεύματος
  - Συμπιεστής ύψηλής πιέσεως
  - Κεντρόφυγος άντλία
- όλα σε μία μονάδα



Εξαγωγέυς:

**V/O SUDOIMPORT**

5, Kalyaevskaya, Moskva K-6,  
ΕΣΣΔ Τηλ. 251-05-05, Telex: 7587,7272



## ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η πρώτη Τράπεζα  
που έλειπούργησε στὸν Ἑλληνικὸν χῶρο  
(Τόνιος Νῆσος - 1833)

Η ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ  
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ  
είναι ή μητρική έταιρο τῆς  
Α.Ε. Ξενοδοχειακού Επιχειρήσεις  
«Η Ιονική», ίδιοκτητρίας  
τοῦ ξενοδοχείου «Χίλτον» Αθηνών.

# ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

ΥΠΟ STEPHEN J. MURRAY

Είναι γνωστή ή γενική τάσις τών έν τη Ναυτιλία συναλλασσόμενων νά συνομοδογύρουν έπιλυσιν τών διαφορών των διεισιτησίας. 'Ενδιαφέρομενοι διει πρακτικήν καὶ ταχείαν λύσιν τών διαφορών, ἀπέλλασγμένην κατά τὸ δυνατόν νομικιστικῶν ἀντιλήψεων, δὲν διστάζουν ν' ἀποκλείσουν ρητῶς τοὺς νομικοὺς ἀπὸ τοὺς ὑποψήφιους διαιτητάς των. 'Η πρακτική αὕτη ἀπαντᾶται εἰς ὅλας σχεδόν τὰς ναυτικὰς συμβάσεις, ιδιαίτερως δὲ εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα, τόσον ἐπὶ χρονοναυλώσεων ὡσον καὶ ἐπὶ συνεχῶν ταξιδίων ἢ καὶ μεμονέων ταξιδίων.

'Ἐπι χρονοναυλώσεων, ἡ μὴ ἀκριδόχρονος ἔκτελεσις τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλωτοῦ κυρίως δὲ τῆς καταβολῆς τοῦ μισθώματος - ναύλου, τίκτει δικαίωμα τοῦ ἐκναυλωτοῦ, ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοίον καὶ νὰ ἐκναυλωσῃ τούτο ἀλλοχρό. Σχετικῶς ἔχει διαιτηπόθι δρός (συνυποσχετικόν) εἰς τὰ συμφωνητικὰ χρονοναυλώσεως, ὅστις ὅμως, ἐδημιούργησεν ικανὰς διενέξεις ὡς πρὸς τὰς προϋποθέσεις ἀσκήσεως τοῦ ἄκρως αὐστηροῦ τούτου δικαιώματος τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ τάς ἐπὶ τοῦ δυσχερούς τούτου θέματος γνωσθείσας διαιτητικὰς ἀποφάσεις ἐν Νέα Υόρκη, διερευνᾶ καὶ μελετᾶ συστηματικῶς ὁ κ. Stephen J. Murray εἰς τὸ ἐν μεταφράσει δημοσιευόμενον κατωτέρω ἄρθρον του.

'Ο συγγραφεύς, γνωστὸς δικηγόρος ἐν Νέᾳ Υόρκη μετὰ τὰς σπουδάς του εἰς τὰ Πανεπιστήμια Μιτρόπολης, Χάρβαρδ καὶ Γεωργίου Οὐάσιγκτον, ἔξ ὧν ἀπεφοίτησε μὲ τιμητικὰς διακρίσεις, εἰργάσθη εἰς γνωστὰ δικηγορικὰ γραφεῖα τῆς Νέας Υόρκης, ἀσχολούμενα μὲ ναυτικὰς ὑπόθεσεis εἰς τὴν Μαριταίμ 'Αντιμιστρέσιον καὶ παρὰ τῷ 'Επιτρόπῳ τῆς νομικῆς ὑπερείας τοῦ 'Αμερικανικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἡδη εἶναι εἰδικὸς νομικὸς σύμβουλος ἐπὶ θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Γιούνιον Καρμπάιντ Κορπορέΐσιον.

Τὸ ἐν μεταφράσει κατωτέρω παρατιθέμενον ἄρθρον του ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεύχος τοῦ Μαίου ἔ.ἔ. τοῦ Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly τόσον δὲ η Διεύθυνσις τοῦ περιοδικοῦ ὡσον καὶ ὁ συγγραφεὺς παρέσχον εὐγένως τὴν συγκατάθεσίν των διὰ τὴν μετάφρασιν καὶ δημοσίευσιν τοῦ ἄρθρου εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» δι' ὅ καὶ ἀπὸ τῆς θέσεως ταῦτης ἐκφράζονται αἱ θερμαὶ εὐχαριστίαι ἡμῶν. Τὸ δημοσιευόμενον ἄρθρον μετέφρασεν ὁ συνεργάτης μας δικηγόρος Γεωργίος Κολύμβας.

Τὰ τελευταῖς ὀλίγα ἔτη παρέστησαν μάρτυρες τῆς ἐντόνου ἐμπορικῆς πέσεως τὴν δηποίαν ἡ κυματονόμην ναυλαγορὰ ἀμέσως διαθεσίμου χωρητικότητος ἀσκεῖ ἐπὶ τῶν μακροχρονίων ναυλώσεων. 'Η συνεχιζόμενη πτώσις τῆς ναυλαγορᾶς προεκάλεσεν ἴδιαν εἰς τοὺς πλοϊοκήτας δεξαμενοπλοίων, ὑποβοήθην σίτησες τῶν ναυλωτῶν ἐπικήτουντων τὴν τροποποίησιν τῆς ναυλωτικῆς συμβάσεως πρὸς μείωσιν τῶν πρότερον συμφωνηθέντων ὑψηλοτέρων ναύλων ἡ πλήρης ἀκύρωσιν τῶν μακροχρονίων ναυλώσεων. 'Αντιστρόφως, ὅταν ἡ ναυλαγορὰ ἔθασεν εἰς τὴν ὑψηστὸν σημεῖον πρὸ τῆς ὑπὸ τῆς OPEC ('Οργανισμὸς Πετρελαιοεξαγωγικῶν Χωρῶν) ἐπιβολῆς τοῦ εἰργμοῦ ἐπὶ τοῦ πετρελαίου κατ' 'Οκτώβριον 1973, ὑπῆρχαν πλοϊοκήται δεξαμενοπλοίων, μπάλια κάρριερις, πλοίων γενικού φορτίου καὶ ἄλλων πλοίων, οἱ ὅποιοι ἐξῆτησαν τροποποίησιν τῶν συμβάσεων μὲ ἀνώτερον ναύλου ἢ ν' ἀποσυρθούν ἀπὸ μακροχρονίους ναυλωτικὰς συμβάσεις μὲ χαμηλὸν ναύλου.

ων, δὲν δεσμεύουν τοὺς διαιτητὰς ἐν τῷ μέλοντι.

Διάφορος κατάστασις ἐπικρατεῖ ἐν Ἀγγλίᾳ ὅπου πολύτιμοι δικαστικαὶ ἀποφάσεις ἀπέρρευσαν ἀπὸ διενέξεις ἐκ διαιτητικῶν ρητρῶν προσβεουσῶν διαιτησίαν Λονδίνου παρὰ διαιτησίαν ἐν Νέᾳ Υόρκη. 'Ο Ἀγγλικὸς νόμος περὶ διαιτησίας ὑποχρεοῖ τοὺς διαιτητὰς νὰ κρίνουν τὰ νομικὰ ἡγήματα κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν δίκαιον καὶ ἐν ἀμφιβολίᾳ ν' ἀπευθύνονται πρὸς τὸ Δικαστήριον περὶ τῆς προστηκούσης ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν. 'Αντιστρόφως, τὸ Ἀμερικανικὸν δίκαιον σιγά ὡς πρὸς τὴν δάσιν τῆς κρίσεως τῶν διαιτητῶν καὶ περιορίζει τὴν δυνατότητα ἀκυρώσεως ἡ προποιήσεως τῶν διαιτητικῶν ἀποφάσεων εἰς διάλιγους λόγους κυρίως ὄρωντας εἰς τὴν διαιτησίαν καὶ τοὺς διαιτητάς, παρὰ εἰς τὸν οὐσίαν τῆς ἀποφάσεως.

Τὸ καρίον σημεῖον εἶναι ὅτι προηγηθεῖσαι διαιτητικαὶ ἀποφάσεις ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δὲν δεσμεύουν νομικῶν τοὺς ἐν Νέᾳ Υόρκη διαιτητάς. 'Επομένως τὸ παρὸν ἄρθρον διερευνᾷ τὰς γνωσθείσας διαιτητικάς ἀποφάσεις της κρίσεως τοῦ διαιτητικοῦ πλοίου NYPX, οὐχὶ ἐπὶ σκοπῷ ἀπεικονίσεως προηγουμένων (τὰ ὅποια δὲν ἀποτελοῦν αἱ διαιτητικαὶ ἀποφάσεις), ἀλλὰ μᾶλλον ἵνα παράσχῃ προποτικάς πρὸς τὸν ναυλοσύμφωνον New York Produce Exchange (N.Y.P.X.).

Δεδομένου ὅτι τὰς ναυλοσύμφωνα NYPX περιέχουν εὐρέις διαιτητικοὺς δρους δὲ ναυλωτῆς δύναται, εἰδιποιούμενος ὑπὸ τοῦ πλοϊοκήτου περὶ τὸν διὰ προσύρευσης κριθεῖσαι ἐν Νέᾳ Υόρκη διὰ διαιτησίας, αἱ ὅποιαι ἡμήνευσην τὸν περὶ τοῦ δικαιάματος ν' ἀποσύρεται τὸ πλοίον τοῦ προτύπου ναυλοσύμφωνου, τοῦ New York Produce Exchange (N.Y.P.X.).

Εἰς τὸν ὄρον τὸ παρόν, τὸ ναυλοσύμφωνον NYPX προβλέπει τὰ ἐπόμενα:

«Καταβολὴ τοῦ ῥημέντος μισθώματος γενήσεται ἐν Νέᾳ Υόρκη τοῖς μετρητοῖς εἰς νόμισμα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνά δεκαπενήμερον προκαταβολικῶς... ἀλλὰς ἐν μὲταπριβῇ καὶ κανονικῇ καταβολῇ τοῦ μισθώματος ἡ παροχὴ (προβλεπομένης) τραπέζιτικῆς ἔγγυησεως ἡ ἐν οἰαθηποτε ἀθετήσει τοῦ παρόντος ναυλοσύμφωνου οἱ πλοϊοκήται δικαιούνται ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον ἐκ τῆς ὑπερείας τῶν ναυλωτῶν, προφυλαττομένης οἰασθήσεις ἀλλης ἀξιώσεως τῶν πλοϊοκήτων κατὰ τῶν ναυλωτῶν.»

Ἡ ἀνωτέρω διατύπωσις δὲν εἶναι σαφής. 'Ερωτάται πρὸ ποίου χρονικοῦ σημείου νοεῖται τὸ 'προκαταβολικῶς'; Πότε συντρέχει ἐπακριβῆς καὶ κανονικῆς καταβολῆς; Πούσ δικαιώματα ἔχουσανται εἰς τὸ 'δικαίωμα ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον'; 'Άλλα ναυλοσύμφωνα πλέον προσφάτως συνταγέντα ἀπὸ τὸ ἐτεῖ 1946 συνταγένεν ναυλοσύμφωνον NYPX, περιέχουν ἀκριβεστέρας ἐκφράσεις ἐπὶ σκοπῷ ἀποφυγῆς τῶν ἔρμηνευτικῶν προβλημάτων μὲ τὰ ὅποια ἀσχολεῖται τὸ παρόν ἄρθρον.

## A. «Προκαταβολικῶς»

'Η περίοδος δι' ἦν ὁφείλεται μίσθωμα μετράται ἐν τῇ ἐμπορικῇ συναλλαγῇ ἀπὸ τῆς ἡμερομίας ἀφ' ἡς ὁ ναυλωτής ἀποδέχεται τὴν παραδασθήν τοῦ πλοίου εἰς ἔκτελεσιν τοῦ ναυλοσύμφωνου, ὡς δήλη ἡμέρα καθ' ἔκστον τοῦ πλοίου τοῦ πλοϊοκήτου παραδόσεως τοῦ πλοίου κατ' έθος.

**HAMBURG - BREMEN - KIEL CANAL  
HANSA SHIPS CHANDLER**

OFFERS SERVICE IN ALL GERMAN PORTS  
LOW PRICES — EXCELLENT SERVICE  
SUPPLY 7 DAYS A WEEK AROUND THE CLOCK  
OWN IMPORT AND STORAGE IN FREE PORT OF HAMBURG  
MEAT — PROVISIONS — BONDED STORES — TECHNICAL EQUIPMENT

**HANSA SCHIFFSAUSRÜSTUNG GMBH**

BROOK 9 — 2000 HAMBURG 11  
TELEFON 36 46 95 — 36 77 35 — 678 26 32

τικής περιόδου. Εις τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυλωσυμφώνου ΝΥΡΧ, ὅπερ προβλέπει τὴν ἀνά δεκαπενθήμερον καταβολήν, δῆλη ἡμέρα εἶναι τῇ πρώτῃ ἡμέρᾳ τῶν πρώτων δεκαπενθήμερου. Τὰ μέρη θὰ καθορίσουν τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς δευτέρας δεκαπενθήμερου περιόδου. Γεννάται τότε τὸ ζήτημα πότε δέον νὰ γίνη ἡ καταβολὴ ἵνα ἐνεργῆται «προκαταβολικῶς» τῆς συμφωνηθείσης μισθωτικῆς περιόδου.

Αἱ γνωσθεῖσαι διαιτητικαὶ ἀποφάσεις τῆς Νέας 'Υόρκης, δὲν συμφωνοῦν. 'Επὶ παραδείγματι εἰς τὴν διαιτησίαν ἐτί τοῦ πλοίου «ΣΟΜΠΩΝ» ἐπρόκειτο περὶ τροποποιουμένου ναυλοσυμφώνου ΝΥΡΧ ἀπαιτούντος καταβολὴν εἰς τὴν ἑνέργειαν τῆς Υόρκης Τραπέζαν τῶν πλοιοκτήτων ὡς ἐκδοχέα. Τὰ μέρη συνεφώνησαν ὅτι δῆλη ἡμέραν εἶναι ἡ 10 Αὔγουστου (Παρασκευὴ) καὶ ὥρα ἡ 14.30. Ἐκ τῶν ἀποδειξεων προέκυψεν ὅτι λόγῳ συγχύσεως εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ ναυλωτοῦ, ἡ ἐπιταγὴ ἡτοιμάσθη μετὰ τὰς ἐργασίμους ὥρας τῆς δῆλης ἡμέρας. 'Ο ὑπάλληλος τοῦ ναυλωτοῦ ἐταχυδόμησε τὴν ἐπιταγὴν μὲ τὴν ἔνδειξιν «Συστημένη. Εἰδικὴ παράδοσις», τὸ ἐστέρας τῆς 10 Αὔγουστου. Διὰ συντομού ἀποφάσεως, οἱ διαιτηταὶ ὁμοφώνως ἀπέδεχθεν ὅτι ὄρθως οἱ πλοιοκτήται ἀπέσυραν τὸ πλοίον. 'Ομοίως ἐκρίθη ἡ περίπτωσις τοῦ πλοίου «ΒΕΡΜΟΝΤ 1.» ὅπου πάλιν ἐκρίθη ὅτι ἡ καταβολὴ δὲν ἐγένετο ἐγκαίρως.

Ἀντιθέτως, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου «Μαρία Γ. Κουλουκούνη» οἱ ναυλωταὶ ἀπεδέχθησαν τὸ πλοίον δυνάμει ναυλοσυμφώνου ΝΥΡΧ τὴς 11.00 τῆς 23 Ὀκτωβρίου. 'Ο ναυλωτὴς προσέφερεν ἐπιταγὴν διὰ τὸ τρίτον μίσθωμα τὴς 14.30 τῆς 23 Δεκεμβρίου. Οἱ πλοιοκτήται ἀπέκρουσαν τὴν προσφοράν καὶ εἰδοποίησαν ἐγγράφως τοὺς ναυλωτὰς ὅτι ἀποσύρουν τὸ πλοίον ἀξιόντες διὰ τὸ μίσθωμα ἡτο καταβλητέον τὴς 11.00 ὥραν τῆς 23 Δεκεμβρίου. Οἱ ναυλωταὶ προέβαλον ὅτι τὸ μίσθωμα δὲν ἦτο ἀπαιτητὸν πρὸ τῆς ἐπομένης τῆς δῆλης ἡμέρας καὶ ἐπειδὴ ἡ 24 Δεκεμβρίου ἡτο Κυριακὴ καὶ ἡ 25, ἀργία λόγῳ τῶν Χριστουγέννων, ἡ προσφορά τῆς 26 ἣτο ἔγκαιρος κατὰ τοὺς Γενικοὺς Ἐρμηνευτικοὺς Κανόνας τῆς Πολιτείας τῆς Νέας 'Υόρκης. 'Η πλειοψηφία τῶν διαιτητῶν ἐκρίνει διὰ οἱ πλοιοκτήται δὲν ἐδικαιούντο ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον καὶ ἐπεδίκασεν ἀπόζημίσιν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, χωρὶς νὰ σχολιάσῃ τοὺς ἐκατέρωθεν ἰσχυρισμούς.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου «ΜΥΡΙΑΜ» οἱ διαιτηταὶ διαφωνοῦσαντες εἰς ὄλλα σημεῖα, ὁμοφώνως καὶ ρητῶς ἐκρίναν ὅτι τὸ μίσθωμα ἡτο καταβλητέον τὴς 26 Μαρτίου,

τοῦ ναυλωτοῦ ἀποδεχθέντος τὸ πλοίον τὴν 25 τοῦ προηγουμένου Δεκεμβρίου καὶ τὴν 09.00 ὥραν.

'Απομένει νὰ ἴδωμεν ἂν μελλοντικαὶ διαιτητικαὶ ἀποφάσεις, θ' ἀκολουθήσουν τὰ πλέον προσφάτως κριθέντα εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν πλοίων «ΣΟΜΠΩΝ» καὶ «ΒΕΡΜΟΝΤ 1.» συμφώνως πρὸς τὰ ὅποια ἡ καταβολὴ δέον νὰ χωρίσῃ τὴν δῆλην ἡμέραν ἡ ἐπόπτης τάς καταβολῆς περιστάσεις θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ παλιότερα κριθέντα ἐπὶ τῶν πλοίων «Μαρία Γ. Κουλουκούνη» καὶ «ΜΥΡΙΑΜ» ἔνθα ἐκρίθη ὅτι ἐπιτρέπεται καταβολὴ τὴν ἐπομένην τῆς δῆλης ἡμέρας. Πιθανὸν ὑπῆρξεν σημαντικὸν διὰ τοὺς μῆνος νομικοὺς διαιτητὰς τῆς δῆλης ἡμέρας. Τὴν 30 Μαρτίου, ὁ πλοιοκτήτης ἐδήλωσεν ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοίον εὐθύνης μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐφόρτωσεως. Τὴν αὐτὴν ἡμέραν ὁ ναυλωτὴς ἀπῆγεται στὸν πλοιοκτήτην ὅτι «θᾶ καταβάλη πάντα ἀπαιτητὸν μίσθιμα» προφανῶς τότε διημφισθήσαντο μεταξὺ τῶν μερών διάφορα ἐκπεστέα ποσά. Οἱ διαιτηταὶ ὁμοφώνως ἔκριναν ὅτι ὅρθως ὁ πλοιοκτήτης ἀπέσυρε τὸ πλοίον καὶ διὰ τὸ ναυλωτῆς ὄφειλε νὰ καταβάλῃ ὅλοκληρον τὸ μίσθωμα τὸ τότε ὄφειλόμενον καὶ νὰ προσφύγῃ πάραυτα εἰς διαιτησίαν διὰ τὰς ἀξιώσεις του.

Εἰς τὴν διαιτησίαν τοῦ «ΜΥΡΙΑΜ» ὁ ναυλωτὴς εἶχεν ἀποδεχθῆ ὁ πλοίον τὴν 09.00 ὥραν τῆς 25 Δεκεμβρίου δυνάμει ναυλοσυμφώνου τύπου ΝΥΡΧ. Κατά τὸ πρώτον ὑπὸ τὸ ναυλοσύμφωνον ταξίδιον, τὸ πλοίον παρεξέκλινε τῆς πορείας του ἵνα ἀποδιέσπασῃ ναυτικὸν τραυματισθέντα ἐν τρικυμίᾳ. Τὴν 26 Μαρτίου, ὁ πλοιοκτήτης ἀπέκρουσε προσφερθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ἐπιταγὴν διὰ τὸ ἐπέταρτον τοῦ ποσοῦ τοῦ μισθώματος. 'Ο ναυλωτὴς προσέφερεν ἐκ νέου τὴν ἐπιταγὴν καὶ ἐπεξήγησεν ὅτι ἔξεπεσεν ἐκ τοῦ ποσοῦ τὸ μίσθιμα τοῦ χρόνου τῆς ἐκτροπῆς, διστις ἔβαρυνε τὸν πλοιοκτήτην. 'Ο πλοιοκτήτης καὶ πάλιν ἀπέκρουσε τὴν ἐπιταγὴν, ισχυρίζομενος ὅτι δὲ ναυλωτὴς δὲν ἐδικαιούσθη νὰ προδῷ εἰς τὴν εἰς ἡν προέβη ἐκπτωσιν. Τὴν 28 Μαρτίου, ὁ πλοιοκτήτης ἐδήλωσεν εἰς τὸν ναυλωτὴν ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοίον ἄμα τῆς περάσεως τῆς ἐφόρτωσεως. Τότε ὁ ναυλωτὴς προσέφερεν ἀκέραιον τὸ ποσόν ὅπερ ἡρήθη νὰ εἰσπράξῃ ὁ πλοιοκτήτης. Μεθ' ὅ τὰ μέρη διεπραγματεύθησαν νέαν σύμβασιν μὲ ὑψηλότερον μίσθιμα.

'Η πλειοψηφία τῶν διαιτητῶν ἐκρίνει διὰ ναυλωτὴς εἶχεν ἀθετήσει τὴν σύμβασιν διὰ τῆς βραδείας καταβολῆς ἀκεραίου τοῦ ποσοῦ καὶ διὰ ἡ ἐκπτωσις ἀμφισθητούμενου ποσοῦ ἐκ τῶν προηγουμένων προσφορῶν ἥτο ἀδέμιτος, διότι τοιαῦται ἀμφισθητήσεις μετά προσήκουσαν ἔγκαιρον καταβολὴν πλήρους τοῦ μισθώματος, παραπέμπονται εἰς τοσχεῖαν διαιτησίαν. Εἰς ἑκ τῶν διαιτητῶν τῆς πλειοψηφίας ἐτόνισεν ὅτι δὲ ναυλωτὴς ἐτέλει ἐν ὑπερημερίᾳ διὰ τῆς πρώτης ἀρνήσεως τοῦ πλοιοκτήτου νὰ δεχθῇ ἐπιταγὴν μερικῆς καταβολῆς καὶ ὄφειλε τὴν δευτέραν φορὰν νὰ προσφέρῃ ὅλοκληρον τὸ ποσόν. 'Ο τρίτος διαιτητὴς διεφώνησε κρίνων ὅτι, ἡ ἐκπτωσις ἐκ τοῦ μι-

#### B. «Καταβολὴ»

Αἱ δύο γνωσθεῖσαι σχετικαὶ διαιτητικαὶ ἀποφάσεις τῆς Νέας 'Υόρκης ἐκρίνειν διὰ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ καταβολὴ τοῦ ὄφειλομένου μισθώματος δέον νὰ είναι καταβολὴ τοῦ πλήρους ὄφειλομένου προκαταβολικῶς ποσοῦ, μεῖον μόνον ἐκείνων τῶν ποσῶν ἀτινα δέον ἀμφισθητεῖ ὁ πλοιοκτήτης. Αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις τῶν διαιτητῶν νὰ γάγειν τοὺς διαιτητὰς εἰς τὰς ὑπόδεσεις «ΣΟΜΠΩΝ» καὶ «ΒΕΡΜΟΝΤ 1.» ν' ἀπαιτήσουν πάρα τοῦ ναυλωτοῦ ἐπακριβεστάτην τήρησιν τῶν συμβατικῶν τοῦ ὄποχρονεσσιν, διότε ἵσσε δέον διάφορον τὸ πλοίον τὴν πραγματικὰ περιστατικά.

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

‘Ο ἀρχαιότερος καὶ μοναδικὸς ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικὸς οἶκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, ἐπίσης, Συνεργείον Ἐπισκευών Πλοίων καὶ ἀναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

#### HEAD OFFICE:

4, Wood Street, CALCUTTA 16  
PHONES: 445649 - 446680  
CABLES: " NAFTIKA "  
TELEX: CA - 2382 A/B NAFTIKA

#### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.  
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Ακτὴ Μιαούλη 71, 7ος δροφ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4511 831 - 4516 912  
ΤΕΛΕΞ : (21) 3566 LOU GR

σθώματος ἡτο σύννομος και κακῶς ο πλοιοκτήτης ἀπέσυρε τὸ πλοῖον.

Γ. «Ἐπακριβής καὶ κανονικὴ κατα-  
βολή»

Τό διτί ό ναυλωτής προέβη εις βραδεῖαν καταβολὴν καθ' ἑαυτό, δὲν παρέχει εἰς τὸν πλοιοκτήτην τὸ δικαιάμων ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον ἐν ναυλοσυμφώνῳ τύπου [ΝΥΡΧ] ὅπερ παρέχει τὸ δικαιόμωνα τούτο μόνον ἐπὶ παραλείψει «έπακριβούς καὶ κανονικῆς καταβολῆς». Ή διάκρισις εἶναι σημαντική λόγω τῶν ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς συνανθρώπαις περιστάσεων υἱὸῦ ἃς ἀποσύρονται τὰ πλοῖα. Από πρακτικῆς ἀπόψεως ὁ πλοιοκτήτης ἀποσύρων τὸ πλοῖον μὲ τὴν ναυλαγοράν χαλαράν, δλίγα ἔχει νὰ κερδίσῃ καὶ συνηθῶς δὲν διαμαρτύρεται διὰ τὴν βραδεῖαν ληψήν τῆς μὲ ἀνάωτερον τοῦ ἐν τῇ ἀγορᾷ, ἐπιταγῆς τοῦ ναυλωτοῦ. Τὰ πράγματα δομῶς μεταβάλλονται ἐν ὑψηλικῇ τάσει τῆς ναυλαγορᾶς, συχνὰ ἀποτόμῳ, ὑπέρβραινούσῃ τὸν συμφωνηθέντα ναῦλον. «Ἐπομένως, τὸ ἐμπαιζόμενον σχῆμα εἴναι μὴ ἀμφισθητήθεισα βραδεῖα καταβολὴ διακοπόμεναι ὑπὸ αἰφνίδιας δηλώσεως, διτί ἀποσύρεται τὸ πλοῖον.

Διάφοροι διαιτητικοί άποφάσεις τής Νέας Υόρκης έστησαν έπειτα της παρωχημένης πρακτικής των μερών και άρωνταν νά δεσχθούν την έπιχειρουμένην ασκήσην του δικαιώματος του πλοιοκτήτου ν' άποσύρει τό πλοίον, οπότε προηγουμένης είδοποιήσεως του πλοιοκτήτου περὶ τοῦ ὅτι προτίθεται ν' ασκήσῃ τοῦ δικαιώματος ν' άποσύρει τό πλοίον, έαν χωρίσῃ βραδεῖα καταβολή. Ή συλλογιστικήν άποφάσεων τούτων έγκειται εἰς τὴν προσπάθειαν άποφυγῆς ἐκπλήξεων καὶ ἀνιστότητων εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς τῶν μερών. Αἱ άποφάσεις αὐταὶ κρίνουν ἡ ὅτι ἡ βραδεῖα καταβολὴ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ δὲν συνιστᾷ ἀδέσποτην τῆς συμβάσεως ἡ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἐν ὅψει τῶν προηγηθείσων βραδείων καταβολῶν ἡσκήσεν πρότισμα βατικῶν τὸ δικαίωμα ν' άποσύρει τὸ πλοίον.

‘Η έπι τοῦ πλοίου «ΕΣΣΙ ΤΖΙΝΑ» διαιτησία είχεν ὑπ’ ὅψιν ναυλούσιμφων τύπου «ΝΥΡΧ», τροποιημένον ἀρχήθεν διά συμφωνίας, ὅτι ὁ ναυλωτής θὰ καταδάλη εἰς τὴν ‘Αγγίη Φραγκίσκων Τράπεζαν τοῦ πλοιοκτήτου ὡς ἔκδοχέα. ‘Ο ναυλωτής ἀπέδειχθη τὸ πλοίον τὴν 16.00 ὥραν τῆς 19<sup>η</sup> Ιουλίου. Επὶ ἐπιτά (7) ἦταν ὁ πλοιοκτήτης καὶ ἡ ἔκδοχευς Τράπεζα δὲν διεμαρτυρήθησαν λαμβάνοντες ταχυδρομικῶν τὴν ἐπιταγὴν τοῦ ναυλωτοῦ, συνεχῶς μεταξὺ μιᾶς καὶ πέντε μηνῶν μετά τὴν 4ην καὶ τὴν 19η ἐκάστου μηνός.

Τὴν 3 Αύγουστου, ὁ ναυλωτής ἐταχιδρό-  
μησε τὴν ἐπιταγὴν του εἰς τὴν Τράπεζαν,  
ἥτις ἐρωτηθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου τὴν  
τὴν Αύγουστου, ἀπήντησεν ὅτι οὐδὲν είχε λά-  
βει. Τὴν 7 Αύγουστου, ὁ πλοιοκτήτης εἰδο-  
ποίησε τὴν Τράπεζαν καὶ τὸν ναυλωτὸν ὅτι  
πεπούρει τὸ πλοῖον. 'Ο ναυλωτής προσέφε-  
ρε τὴν αὐτὴν ἡμέραν δευτέραν ἐπιταγὴν, ἥτις  
τὴν Τράπεζα ἀπέκρουσεν τῇ ὁδηγίᾳ τοῦ πλοιο-  
κτήτου. Τὴν 10 Αύγουστου ναυλωτής καὶ  
πλοιοκτήτης διεπραγματεύθησαν νέον ναῦλον.  
Τὴν 11 Αύγουστου, ἡ Τράπεζα ἀνεκάλυψεν  
τὸ εἰλικρινές τὴν ἐπιταγὴν τῆς 3ης Αὔγουστου.

Οι ειχε την επιταγήν της Ήγετούς.  
Οι διαιτηταί ομφωνών έκριναν ότι διανοώθησαν δέν είχεν άθετήσει την σύμβασιν, διότι μεθόδος και οι χρόνοι τών έπιταγών της ήτης και της 7ης Αύγουστου συνέπιπταν πρός διακήριο «της άκριβειάς και της κανονικότητος», όπερ είχε γίνει δεκτόν υπό τού πλοιοστήτου «έναν διαμαρτυρίας ή καν προειδοποίησεως». Οι διαιτηταί έθεωραν την διαπάσων τού ναυλοσυμφώνου «ασφή και άπτηλαγμένη άμφιβολία», άπαιτούντος έπακριή και κανονική «καταστολή» και διχ κανονικήν και έπακριβή «επιστραξίν». Οι διαιτηταί έκριναν περαιτέρω, διτι σκοπός τών τοιύτων έκφράσεων ήτο ή προστασίο τού πλοιοστήτου έναντι κακοπίστου ή δυσπραγούντος αυλωτού και διχ παροχή εύχερείας άδειμπον

Είς τὴν διατηρίαν τοῦ πλοίου «ΣΠΥΡΟΣ

ΛΕΜΟΣ» είχε συναφθή ναυλοσύμφωνων τύπου «ΜΟΜΠΙΑΤΑ·Γ·Μ» (μὲ απαραλλάκτους πρός τὸ ΝΥΡΧ τὰς ἔντυπους ρίγτρας). Προεβλέπετο μηνιαίως καταβολὴ εἰς τὸν λογαριασμὸν τῶν πρακτόρων τοῦ πλοϊκοτήτου εἰς Ἐπράτεζαν τοῦ Λοιδίνου (ὑποκατάστημα Σάιν Μέρο «Αξ»). Ό ναυλωτής απέδεχθη τὸ πλοίον τὴν 18.30 ὥραν τῆς 11 Ὁκτωβρίου.

Ο πλοιοκτήτης καὶ η Τράπεζα δὲν διεμπορήθησαν διὰ τάς 16 πρώτας πληρωμάς, συχνά βραδέων γενομένας πρὸς τὴν ἐν Νέᾳ Υόρκη Τράπεζαν τοῦ πλοιοκτήτου. Ο πλοιοκτήτης τότε παρεκάλεσεν αἱ καταβολαὶ εἰς τὸ μέλλον εἰς τὴν ἐν Νέᾳ Υόρκη Τράπεζαν, νὰ συνοδεύωνται ἀπὸ ρητάς δόηγίας νὰ ἐμβάζεται τὸ ποσὸν εἰς τὴν ἐν Λοιδίνῳ Τράπεζαν τοῦ πλοιοκτήτου ὡς ἄνω. Μετὰ ταῦτα, ὁ ναυλωτῆς ἀνέγραψε τάς δόηγίας ταύτας ἐπὶ τῶν ἑπιταγῶν του καὶ τάς ἑταχθόρμει μιὰν ἦ δύο ημέρας πρὸ τῆς ήμερομηνίας καταβολῆς. Ἐπὶ τῇ λήψει αὐτῶν, ἡ ἐν Νέᾳ Υόρκη Τράπεζα τοῦ πλοιοκτήτου ἐτέλεγράφει ἔντολην ἐμβάσματος πρὸς τὸ ἐν Λοιδίνῳ ὑποκατάστημα αὐτῆς συναλλαγῶν μετά τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὅπερ διεβίβαζε τὸ ἐμβασμα εἰς τὸ ὑποκατάστημα τῆς Σαΐντ Μέρυ "Ἄξ, ὅπερ τελικῶς ἐπίστωνε τὸν λογαριασμὸν τοῦ πλοιοκτήτου. Ο πλοιοκτήτης δὲν διεμπορήθη διὰ τὴν βραδέων λήψιν ὑπὸ ὑποκαταστήματος τούτου.

Τὴν 11<sup>η</sup> Ἰουλίου, ὁ ναυλωτής ἐταχυδρό-  
μος τὴν ἐπιπαγήν του εἰς τὸ ἐν Νέᾳ Ὅρκῃ  
κατάστημα τῆς Τραπεζῆς, ηπιὰς τὴν 12<sup>η</sup> Ἰου-  
λίου τὸ διεβίσαν εἰς τὸ ἐν Λοιδίνῳ ὑποκα-  
τήτημα τῆς συναλλαγῶν μετά τοῦ ἔξωπερι-  
κού. Τὴν αὐτὴν ἡμέραν ὁ πλοιοκτήτης ἐδήλω-  
σεν ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοῖον, διότι τὸ ἐν Σαΐντ  
Μέρου "Ἄξ ὑποκατάστημα δὲν είχε λάβει τὸ  
πτοσόν, οὐδὲ ἀλλασθεὶ τὴν ἐπομένην 13<sup>η</sup> Ἰουλίου.  
Μετά ταύτα, τὰ μέρη διεπραγματεύθη-  
σαν νέαν σύνθεσιν μὲν ὑψηλότερον μισθώμα.

Οι διαιτηταί ομφόφωνάς ἔκριναν ὅτι ὁ ναυλωτὴς δὲν είχεν ἀθέτησε τὴν σύμβασιν, διότι ἡ ἀμφισθούμενη κατασθολή εἶχε γίνει κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον καὶ χρόνον, ὡς καὶ αἱ προηγούμεναι, τὰς ὅποιας ἀδιαμαρτυρήτων πεπεδέχθη ὁ πλοιοκτήτης. Οἱ διαιτηταί ἐδήλωσαν ἐν τῇ ἀποφάσει ὅτι θὰ ἤταν ἀνίστοιν ὑπὸ τῶν περιστασιῶν, νά ἐπιτραπέεις τὸν πλοιοκτήτην νὰ ἐπωφεληθῇ τοιούτου παρασκικρού εγκινού σφάλματος, μὲ ἀποτέλεσμα, βαρεῖσαν ὕψωσιν εἰς δάρος τοῦ ναυλωτοῦ καὶ ἐν ἀποτύπῳ εἰδοποιήσεως τοῦ ναυλωτοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου (μετὰ τὴν ὑπὸ αὐτοῦ ἀποδοχὴν ὧν προηγηθεῖσῶν δραστηριοτήτων) περὶ ὅτι θὰ ἐμέμενῃ εἰς αὐτητράν συμμόρφωσιν πρὸς ἔγκαιρον κατασθολήν.

προς ταχαρούν καταδυόμενη. Είς την διαστιγμάτων τού πλοίου «ΠΡΩΤΟΝ», ό ναυλωσόμυφων περιείχεν δρον δημοιον ρός τὸν ὑπὸ μελέτην δρον τοῦ ΝΥΡΧ. Μετὰ τὸν ἔτος ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως, ὁ ναυλωτής καθυστέρησε τὴν καταβολὴν τοῦ μιθώματος ἐπὶ 2½ μῆνας. Ὁ πλαισιοτήτης αιμαρτυρθεὶς ἀπεδέχθη τὴν καθυστερημένην καταβολὴν. Ὁ ναυλωτής μετέπειτα ἐνήρθη κανονιών τὰς κατασθλῶν τὸν δύο ἐποίκιον μηρῶν, ἀλλὰ δὲν κατέβαλε τὴν ἐπομένην ληξιπρόθεσμον ἡμέαρον. Ἐπὶς μῆτα Κυρια-

κή. Τὴν Δευτέραν, ὁ πλοιοκτήτης ἡπειρίσθαι ἀποσύρει τὸ πλοῖον ἃν μὴ γίνῃ τὴν ἐπομένην ἡ καταβολὴ. Μέχρι τοῦ πέφαστος τῶν ἐργασίων ὠρῶν τῆς Τρίτης δὲν ἔχορμος καταβολὴ καὶ ὁ πλοιοκτήτης εἰδοποίησεν ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοῖον. Ὁ πλοιοκτήτης ἔδεχθη τὴν καθιστερημένην καταβολὴν 10 ἡμέρας μετὰ ταῦτα.

Οι διαιτηταὶ ὁμοφώνως ἔκριναν ὅτι ὁ ναυλωτῆς διά τῆς καθυστερήμενης καταβολῆς ἐτέλει ἐν ὀბετήσει τῆς συμβάσεως. 'Ἐν τούτοις, ή πλειοψηφίᾳ τῶν διαιτητῶν ἐθεώρησεν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἑγγράφως καὶ προφορικῶς εἶχεν εἰσαγάγει τρόπον χειρισμοῦ ἀφορώντα εἰς τὰς προειδοποιήσεις καὶ τὴν ὑστέραν ἀπόδοσιχην καθυστερήμενην καταβολῶν καὶ μή προδᾶς εἰς προειδοποίησίν κατὰ τὸν εἰσαχθέντα τρόπον, ἀντισυμβατικῶς ἀπέσυρε τὸ πλοῖον.

Λογικώς, έν τούτοις, ἡ σημασία τῆς «προειδοποίησεως» πρός ἀπότροπήν ἐκπλήξεων καὶ ἀνίσθητος εἶναι μεγαλύτερα διά τους ναυλωτάς παρὰ διά τοὺς πλοιοκήτας. 'Ο πλοιοκήτης καὶ ὁ ἐφότλιστής συνίθισα εἶναι εύφειρος ἔμποροι ἔχοντες ἵσην δυνατότητα νότι πληροφοριθμῶν τάξ διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς. 'Οθεν ὁ ναυλωτής τελεῖ ἐν γνώσει τοῦ αὐξανομένης ἀξίας τοῦ μὲ χαμηλὸν ναύλου ναυλοδυμένου, ἐφ' ὃσσον ὑψοῦται ἡ ἀγορά. 'Υπ' αὐτάς τάς ἔμπορικάς περιστάσεις διάφοροι διαιτητικοὶ ἀποφάσεις ἔκριναν ὅτι εἰχει εἰδοποιηθῆ ὁ ναυλωτής περὶ τῆς προθέσεως τοῦ πλοιοκήτουν ὑπ' ἀποσύρη τὸ πλοίον ἐμμέσως ἐκ τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν τῆς ὑποθέσεως.

Τό ένας Υόρκη γραφείον τού ναυλωτού καθιστέρησε τέσσαρας ἀπὸ τάς ἔξ καταδόλας περὶ δύο ἐπών τῶν δόπιον διεμαρτυρήθη ὁ πλοιοκτήτης. Τὸν ἐπόμενον 'Απριλίον δανωλήτης ἀπέκρουσεν αἴτησιν τοῦ πλοιοκτήτου περὶ αὐδῆσεως τοῦ μιθώματος. Τὸν 'Ιουνίουν ὁ ναυλωτής ἀπέκρουσεν προσφοράν τοῦ πλοιοκτήτου πρός καταβολὴν συνολικού ποσοῦ ἑναυτοὺς ἀκύρωσεν τοῦ ναυλωτούμανον.

Μολονότι ή συνήθεια τοῦ ναυλωτοῦ ήτο νὰ πρεσοτιμάζῃ τὴν ἐπιταγὴν τῆν προγουσμένην, οὐδὲν εἶναι ακριβέστερος τοῦ ναυλωμάνων. Μόλις δὲ τὸν προτίτλον τῆς καταβολῆς, τὴν 30 Ἰουνίου ὁ ὑπάλληλος τοῦ ναυλωτοῦ διτὶς ἔξητάσθη καὶ ὡς μάρτυς κατὰ τὴν διαιτησίαν ἐδήλωσεν ὅτι τὸν ἀπό την πολιορκημένον μὲν ἐλεγκτὰς ἀπὸ τὸ Κλήδελαντ». Τὴν 1 Ἰουλίου ἔξῆτησεν ὅπὸ τὸ λογιοτήριον νὰ ἔτοιμασσον τὴν ἐπιταγὴν τῆν ὕποιαν ἀφῆκεν εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ κλητῆρος, ἔχγονων ὅτι οὗτος ἔτελει εἰς ἄδειαν. Τὴν 10.00 ὥραν τῆς 2 Ἰουλίου, ὁ πλοιοκτήτης ἐπέδωσε στὴ δῆλην σύνην ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοῖον. 'Ο ναυλωτὴς ἀπέστειλε δι' ὑπάλληλον τὸν

**Gas Free and Petroleum  
Inspectors**

**CHEMIONAFTIKI O.E.**

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET  
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846

CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS

γήν, την 10.45 ώραν τῆς αύτῆς ήμέρας.

Ο πλοιοκτήτης ἀπέκρουσε τὴν προσφόραν καὶ μετὰ ταῦτα ἀνήγγειλεν εἰς τὴν Τράπεζαν ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοῖον.

Οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν ὁμοφώνως ὅτι ἡ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ μὴ καταβολὴ τὴν 12.45 ώραν τῆς 1 Ἰουλίου, συνίστα ἀδέπτων τῆς συμβάσεως παρὰ τὰς προγνθείσας καθυστερημένας καταβολάς καὶ ὅτι ὄρθως ὁ πλοιοκτήτης ἀπέσυρε τὸ πλοῖον, παρὸ τὸ ὅτι δὲν εἶχε τὴν προηγουμένην συκαίνεσιν τῆς Τραπέζης. Οἱ διαιτηταὶ ὑπεγράμμισαν ὅτι εἶχε γίνει ὅχλησις πρὸς τὸν ναυλωτήν, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ὅτι κατ' Ἀπρίλιον ὁ πλοιοκτήτης ἔξεδήλωσε πρόθεσιν ἀναδιατραγματεύσων τῆς συμβάσεως.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς διαιτησίας τοῦ πλοίου «ΣΩΜΠΡΩΝ» ἔκριθη ὅτι ἡ εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ ναυλωτοῦ παραμέλησης δὲν δικαιολογεῖ τὴν μὴ ἔγκαιρον παράδοσιν τῆς ἐπιταγῆς εἰς τὴν ἕκδοχέα τοῦ ναυλωτοῦ Τραπέζαν, ἐν ὑψώσει τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐπίσης οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν ὅτι ἔχώρησεν ὅχλησις χωρὶς ὄμως ν' ἀναφέρουν τὰς περιστάσεις.

Διενέξεις περὶ τῆς προσκούσης ὅχλησεως γίννεται δυνητικά στερεάποιντος ὑπὸ τὰς περιστάσεις δὲν ὑπάρχει πταίσμα τοῦ ναυλωτοῦ, ἀλλὰ παρὰ ταῦτα ὁ πλοιοκτήτης εἰσπράττει μὲ καθυστέρησην μὴ ὄφειλομένην εἰς ἐνέργειαν τοῦ ναυλωτοῦ. Αἱ δύο διαιτητικαὶ ἀπόφασεις ἐπὶ τὸ πλοῖον «ΠΑΝΔΩΡΑ» ἀποτελοῦν καλὰ παραδείγματα.

Ἡ πρώτη διαιτησία τοῦ «ΠΑΝΔΩΡΑ» εἶχεν ὑπὸ ὄφιν τροποποιημένου ναυλοσύμφωνον ΝΥΡΧ, ὅπερ προέβλεπεν καταβολὴν εἰς Τραπέζαν τοῦ ναυλωτοῦ ἐν «Ἐλεύθεροι» (Γενεύη). Ὁ ναυλωτής παρέβαλεν τὸ πλοῖον τὴν 27 Ἰουλίου. Τέσσαρες ἐκ τῶν πέντε πρώτων καταβολῶν ἦσαν τηλεγραφικά ἐμβάσματα τῆς σικάγων Τραπέζης τοῦ ναυλωτοῦ πρὸς Ἐλεύθεριαν, τὰ ὥποια «μὲ τὰς ἀναποφεύκτους

τραπεζιτικὰς καθυστερήσεις καὶ τὰ Σαββατοκύριακα» ἔφθαναν μὲ καθυστέρησην εἰς τὴν Ἐλεύθερην Τράπεζαν τοῦ ναυλωτοῦ. Διὰ τὴν ἔκτην καταβολὴν, ὁ ναυλωτής ἐταχυδρόμησεν ἀεροπορικῶς τὴν ἐπιταγὴν τοῦ διὰ τὸ ἀπαιτητὸν τὴν 11 Ὁκτωβρίου πορσύν, τὴν 9 Ὁκτωβρίου. Ἡ Τράπεζα τοῦ πλοιοκτήτου ἐβεβαίωσεν λήψιν τὴν 12 Ὁκτωβρίου ἐπίστασεν ὅμως τὸν λογαριασμὸν τὴν 26 Ὁκτωβρίου λόγῳ τῆς ἐν Εὐρώπῃ Τραπεζιτικῆς πρακτικῆς, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν πρέπει νὰ παρέλθουν 14 ἡμέραι πρὸ τῆς πιστώσεως ποσοῦ ληφθέντος δι' ἐπιταγῆς. Ὁ πλοιοκτήτης δὲν διεμαρτυρήθη διὰ τὰς πρώτας ἔξι καταβολάς.

Διὰ τὴν ἔδδομην καταβολὴν, ὁ ναυλωτής ἐταχυδρόμησεν τὴν ἐπιταγὴν ἀεροπορικῶς ἐκ Σικάγου τὸν 25 Ὁκτωβρίου. Τὴν 30 Ὁκτωβρίου ὁ πράκτωρ τοῦ πλοιοκτήτου ἐπέδωσεν εἰδοποίησην ὅτι ἀποσύρεται τὸ πλοῖον διότι δὲν είχεν ληφθῆ ὁ μίσθιμος τὸ καταβλητέον τὴν 27 Ὁκτωβρίου. Τὴν αὐτὴν ἡμέραν ὁ ναυλωτής ἀπέστειλεν ἀπάντησιν διὰ τοῦ τηλετύπου, διέταξε νὰ μὴ πληρωθῇ ἡ καθ' ὅδον ἐπιταγὴ καὶ ἔδωσεν διαταγὴν τηλεγραφικού ἐμβάσματος τοῦ ποσοῦ τοῦ μισθώματος διῆπερ ἡ Τραπέζη τοῦ πλοιοκτήτου ἐλασσεν τὴν 31 Ὁκτωβρίου, ἀλλὰ ἀπέκρουσεν συμφώνως πρὸς δῆμησίας τοῦ πλοιοκτήτου.

Οἱ διαιτηταὶ ἀνεγνώρισαν ὁμοφώνως ὅτι ὁ ναυλωτής ἐπέδειξεν ραθυμίαν περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως, ἀλλ' ἡ πλειοψηφία ἔκρινεν ἐπίσης ὅτι ἡ καθυστερημένη καταβολὴ ἡτο ησσονος σημασίας ἵνα ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν πλοιοκτήτην ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον λαζανομένου ὑπὸ ὄφεις ὅπει τὸσον ὁ τρόπος (ἀεροπορικὴ ἀποστολὴ τῆς ἐπιταγῆς) δύον καὶ ἡ καθυστέρησης τῆς ἐριζομένης καταβολῆς, ἢσαν ὅμοιοι πρὸς τὰς προηγουμένας καταβολὰς τὰς ὅποιας ἔδεχθη ὁ πλοιοκτήτης ἀδιαμαρτυρήτως. Ἐκρίθη ἐπίσης ὅτι ὁ ναυ-

λωτής ἐνήργησεν πάραπτα ἵνα διορθώσῃ τὴν κατάστασιν μόλις ἐγγύωσθη ἡ καθυστέρηση.

Διάφορος ἐκδοχὴ ἀπέρρευσεν ἐκ τῆς δευτέρας διαιτησίας τοῦ «ΠΑΝΔΩΡΑ» ὅπου ὁ πλοιοκτήτης δὲν είχε λάβη τὸ μίσθιμο κατά τὴν 27 Ἀπριλίου ὅπει ἡτο ἀπαιτητόν.

Ο ναυλωτής είχεν δώσει δῆμησίας εἰς Τραπέζαν τοῦ Σικάγου τὴν 25 Ἀπριλίου νὰ προβῇ εἰς τηλεγραφικὸν ἐμβάσματος τοῦ μισθώματος εἰς τὴν Γενεύη Τραπέζαν τοῦ πλοιοκτήτη.

Ἡ ἐν Σικάγω Τραπέζα τοῦ ναυλωτοῦ συμφώνως πρὸς τὴν συνήθη τραπεζιτικὴν διασδικασίαν, τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἀπέστειλε διὰ τοῦ τηλετύπου δῆμησίας πληρωμῆς εἰς τὴν Γενεύη ἀνταποκρίτριαν της Τραπέζαν, ἥτις διεβαίωσε τὴν λήψιν τὴν ἐπομένην, ἀλλὰ τότε ἀπώλεσθησαν αἱ δῆμησίαι καὶ δὲν ἐνήργησε τὶ περαιτέρω. Τὴν 27 Ἀπριλίου καὶ 08.30 ώραν εἰδοποίησεν ὁ πλοιοκτήτης τὸν ναυλωτὴν ὅτι ἀποσύρει τὸ πλοῖον.

Οἱ διαιτηταὶ ὁμοφώνως ἔκριναν ὅτι «εἴως ὁ ναυλωτής θεωρεῖται ὅτι δὲν τελεῖ ἐν πταίσματι ἀφοῦ τὸ ἐν τῇ Τραπέζῃ λάθος δὲν τὸν διαρύνει». Ἔν τούτοις ἐθεώρησαν ὅτι ὄρθως ἀπέσυρεν ὁ πλοιοκτήτης τὸ πλοῖον καὶ ὁμοφώνως ἔκριναν ὅτι ἡ ράθυμος συμπεριφορᾶ τοῦ ναυλωτοῦ μὴ προβάντος εἰς ἐπανόρθωσιν τῆς καθυστέρησες «εὐδημιούργησεν τὸ ἀνοιγμα ὅπερ ἀνέζητε ὁ πλοιοκτήτης». «Ἐκρίθη ὅτι ὁ ναυλωτής ἀντὶ νὰ διατάξῃ ἀμεσον δευτέρων πληρωμῆς διὰ τηλετυπικού ἐμβάσματος εἰς Γενεύη, διέταξεν τὴν ἐν Σικάγω Τραπέζαν ν' ἀνέρη τὰς ἀπολεσθεῖσας δῆμησίαις καὶ νὰ διορθώσῃ τὴν καταβολὴν, ὅπερ ἀπήτησεν πέντε ἡ ἔξη ἡμέρας. Ἡ ἀπόφασις ἐν συνεχείᾳ ὑπογραμμίζει ὅτι ὁ ναυλωτής ἐνήργησεν ἀσυνέτως μὴ ὑπολογίσας τὸν χρόνον τῶν τραπεζιτικῶν καθυστέρησεων εἰς τὰ ἐμβάσματα, ὅπερ φαίνεται κάπιας ἀντιφάσκον πρὸς τὴν προηγουμένην κρί-

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

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



CABLES:

“FAROSCO”

Phones: 431339 - 228829 - 226057  
16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ  
AFTER HRS TEL. 965108

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

Our Moto: HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES

σιν της άποφασεως περί του ότι ο ναυλωτής δὲν έτέλει έννοια στον πατίσματον. Η άντιφασις αύτη άντικατοπτρίζει πόσον ισοσταθμίζουν εις την κρίσιν τών διαιτητών οι άνταγωνιζόμενοι παράγοντες.

Εις τὴν διαιτησίαν τοῦ «ΜΕΛΑΤΕΜΙ» άντικατοπτρίζεται έπίσης ή ισότης τῶν άνταγωνιζόμενών παραγόντων.. Εις τὴν άποφασιν ταύτην, οἱ διαιτηταὶ έπίσης ἔκριναν ότι ὁ καταδολὴ τοῦ ναυλωτοῦ ἐγένετο συμφώνως πρὸς τὴν παραδείγματον πρακτικῆς καὶ ἐν τοῖς πράγματι καθ' ὃν τρόπον ὑπέδειξεν ὁ πλοιοκτήτης. 'Ἐν τούτοις δαίνοντες περαιτέρω ἐδέχθησαν ότι ὁ ναυλωτής ἡμέλησεν μὴ διασφαλίσας προσήκουσαν λήψιν τοῦ ἐμβάσματος ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τὸν πρόσκοντα χρόνον.

Ἡ συγκέντρωσις τῆς προσοχῆς τῶν διαιτητῶν εἰς τὴν συμπειριφράν τοῦ ναυλωτοῦ εἰς τὰς προεκτεθείσας ὑπόθεσεis δυνατῶν νὰ είναι ἐνδεικτικὴ τῆς ἐμπορικῆς ἀντιμετωπίσεως εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν θεμάτων, διαφόρου ἑκείνης τῶν Δικαστηρίων. "Ἐν Δικαστήριον ἀναμφιβόλως θὰ ἔθεσει σημαντικὸν ότι ἡ Τράπεζα τοῦ ναυλωτοῦ ἡ ἡ διὰ λογαριασμοῦ αὐτοῦ ἐνεργούσα, ἔχασε τὰς ὅδηγίας τοῦ ἐμβάσματος; Οἱ διαιτηταὶ ὅμως εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «ΠΑΝΔΩΡΑ» ἐθεωρήσαν τὸ τραπεζικὸν λάθος ὡς ἄσχετον πρὸς τὸν ναυλωτήν, ἀνευ περαιτέρω σχολίων περὶ τοῦ ποίου μέρους Τράπεζα ἔτελει έννοια στον πατίσματον.

Ἐν τῷ πράξει, ὁ πλοιοκτήτης καθορίζει τὸν τρόπον τῆς καταδολῆς δηλῶν τὰς προτιμήσεις του κατὰ τὰς μεταξὺ τῶν μερῶν διαπραγματεύσεις καὶ ταύτας ἀποδέχεται ὁ ναυλωτής συνήθως. Εις τὴν διαιτησίαν τοῦ «ΠΑΝΔΩΡΑ» ἐπὶ παραδείγματι, ὁ πλοιοκτήτης ἐξήτασε αὐτὸν τὸν ἐνικάγων ἀδρεύσαντα ναυλωτὴν νὰ ἐνεργῇ τὰς καταδολὰς εἰς τὴν Ἐλεγκτικὴν Τράπεζαν. Οἱ λόγοι ὧν ἔνεκαν ὁ πλοιοκτήτης ζητεῖ ιδιαίτερον τρόπον καταδολῆς δὲν σχετίζονται καθ' ἑαυτοὺς μὲ τὸν ναυλωτὴν οὔτε μὲ τὴν κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνων ἀπόδοσιν τοῦ πλοίου. Περαιτέρω «ἀπολεσθεῖσαις οδηγίαι πληρωμῆς δέν διάπλατον ἀμέσως τὴν Τράπεζαν καίτοι δύναται νὰ διλάψων τοὺς πελάτας τῆς.

"Ισαν αἱ ἐμπορικαὶ πραγματικότητες προηγούμεναι, ἄγουν τοὺς διαιτητὰς νὰ θεωρήσουν τὸ λάθος τῆς Τραπέζης μὲ βάσιν τὴν ἐπὶ τῆς καταδολῆς διαγωγὴν τῶν μερῶν καὶ οὐχ τῶν Τραπεζῶν των.

#### Δ. «Δικαίωμα ν' ἀποσύρῃ»

Εἰς τὴν διαιτησίαν τοῦ πλοίου «ΜΕΛΑΤΕΜΙ» οἱ διαιτηταὶ ἐθεωρήσαν ἄκυρον τὸ ἀσκηθὲν δικαίωμα ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοίον διότι ὁ πλοιοκτήτης παρέλειψε μετὰ ταύτα νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Ἐπρόκειτο περὶ τροποποιημένου ναυλοσύμφωνου τοῦ NYPX συμφώνως πρὸς τὸ πλοίον προεβλέπετο καταδολὴ εἰς τὴν ἐν Νέᾳ Υόρκη Τράπεζαν τοῦ πλοιοκτήτου. 'Ο ναυλωτής ἐδωσεν ὄδηγίας εἰς τὴν ἐν Καναδᾷ Τράπεζαν τοῦ πρώτων τῆς ἀδήλης ἡμέρας νὰ προδῷ τηλεγραφικὸν ἐμβασμόν ἀλλὰ τὸ μεταξὺ τῶν δύο Τραπεζῶν σύστημα τηλετύπου ὑπέστη διάδονταν.

'Η Τράπεζα τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἔλαβεν τὸ ἐμβασμό τὴν ἐπομένην τῆς «δῆλης ἡμέρας». Μετά τὸ πέρας τῶν ἐργασίμων ὡρῶν τῆς δῆλης ἡμέρας, ὁ πλοιοκτήτης εἰδοποίησεν τὸν ναυλωτὴν ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον, ἀλλὰ μετὰ ταύτα παρέλειψεν νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου καὶ ἐπέτρεψεν εἰς τὸν ναυλωτὴν νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ πλοίον. Οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν ὅμοιών τοῦ ὁ πλοιοκτήτης κατέστησεν νὲ φάκτῳ ανενεργὸν τὴν δῆλωσιν ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον.

Βαρύνει ἐπίσης τὸ κατὰ πόσον ὁ πλοιοκτήτης προτιθέμενος ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοίον, ἔξησφάλισε τὴν οιανδήποτε ἀπαίτουμενην προγενεστέρων συγκαταθεσιν τῆς ἐκδοχέων Τραπέζης καὶ ἀπέκρουσε πᾶσαν καθυστερημένην καταδολήν. 'Η διαιτησία τοῦ πλοίου «EBI» είχε τροποποιημένον ναυλοσύμφωνον NYPX, ἀπαιτούν μηνιαίον καταδολήν εἰς τὴν Τράπεζαν τοῦ πλοιοκτήτου εἰς λογαριασμὸν τοῦ πράκτορος αὐτοῦ. 'Ο ναυλωτὴς ἀπεδέχθη τὸ πλοίον τὴν 19 Μαρτίου καὶ κατέβαλλεν ἐμπροθέμεσον ἐπὶ δύο μῆνας. Τότε ὁ πλοιοκτήτης ἐξέχωρησε τὸ δικαίωμα εισπράξεως τοῦ μισθώματος εἰς τὴν Τράπεζαν του, ἥτις ἀνήγγειλε τὴν ἐκχώρωσιν εἰς τὸν ναυλωτὴν καὶ τὸν ἀνεκοίνωσε νὰ ἐμβάζῃ τὰς μελλουσάς καταδολάς διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιοκτήτου, συμφώνως πρὸς τὸν ὄρος τοῦ ἐκχωρητηρίου. 'Ο πλοιοκτήτης, ὅμως, ἡμέλησε νὰ ἀνοίξῃ ίδιον αὐτοῦ λογαριασμὸν περὰ τὴν Τραπέζη, ἐκτὸς τοῦ λογαριασμοῦ τοῦ πράκτορός του.

'Ο ναυλωτὴς ἐξέδωσεν ἐπιταγὴν διὰ τὸ τρίτον μισθώμασ καὶ τὸ ἐταχιθόρμησε τὴν δῆλην ἡμέραν τῆς 19 Μαΐου εἰς τὴν ἐκδοχέα Τραπεζῶν, ἥτις τὸ ἔλαβε τὴν 09.37 τῆς 20 Μαΐου, ἀλλὰ δὲν είχε λογαριασμὸν νὰ πιστώσῃ. 'Υπαλλήλοι τῶν δύο Τραπεζῶν διηγοῦνται τὴν κρίσιν τῶν Δικαστηρίου, ἐπηρεάζονται ὑπὸ τῆς ἐμπορικῆς πραγματικότητος.

κρίνησαν τὴν κατάστασιν τηλεφωνικῶς τὸ ἀπόγευμα τῆς 21 Μαΐου, ἦτοι τὴν αὐτὴν ἡμέραν καθ' ἣν ὁ πλοιοκτήτης ἐδήλωσεν εἰς τὸν ναυλωτὴν ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον. 'Ο πλοιοκτήτης υπέρεως ἀπεδέχθη τὴν ἐπιταγὴν τοῦ ναυλωτοῦ, ὡς ἴσχυροισθη 'μετ' ἐπιφυλάξεως' ὅσοι ἀφορᾶ τὰ δικαιώματα τῶν μερῶν προσφυγῆς εἰς διαιτησίαν. 'Ο ναυλωτὴς ἀπέκρουσε προσφοράν τοῦ πλοιοκτήτου νὰ διαπραγματευθούν υψηλότερον μίσθωμα.

Μολονότι οἱ διαιτηταὶ κατά πλειοψηφίαν ἔκριναν ότι ἡ δραδεῖα καταδολὴ ἐκ μέρους τοῦ ναυλωτοῦ συνίστα ἀθέτησιν τῆς συμβάσεως, ὁμοφώνως ἐθεωρήσαν τὴν δῆλωσιν τοῦ πλοιοκτήτου ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον ὡς ἀνενεργή, ἀνευ τῆς προηγουμένης συγκαταθέσεως τῆς Τραπέζης καὶ ὅτι ἀποδέχθημενος ὁ πλοιοκτήτης τὴν δραδείαν προσφοράν τοῦ ναυλωτοῦ κατέστησεν ύπὸ αἵρεσιν καὶ οὐχὶ ἀπόλυτον καὶ ὀριστικὴν τὴν δῆλωσιν ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον.

'Αντιθέτως, ἐν τούτοις, εἰς τὴν διαιτησίαν τοῦ πλοίου «BERMONT I» οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν ότι ἡ δῆλωσις τοῦ πλοιοκτήτου ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον καλῶς εἶχε, καίτοι δὲν εἶχε προηγηθῆ ἡ συγκαταθέσις τῆς Τραπέζης. Εἰς τὴν διαιτησίαν τοῦ πλοίου «ΣΟΜΠΡΟΝ» ἐκρίθη σαφῶς ότι ὁ πλοιοκτήτης είχεν ίκανοποιητικῶς διασφαλίσει τὴν συγκαταθέσιν τοῦ ἐκδοχέων ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοίον, δέν ἔξητάσθη σημῶς ἐν τῷ πλοιοκτήτης ἐπραξει τούτῳ (ἡ φεύλε νὰ πράξῃ τούτο κατὰ τοὺς ὄρους τῆς ἐκχωρήσεως) πρὶν ἡ προδῇ εἰς τὴν δῆλωσιν ότι ἀποσύρει τὸ πλοίον.

#### Συμπέρασμα

'Ἐν συμπεράσματι προκύπτει, ότι θὰ ἐπλαντοῦ τις ἄν ἐπεχείρει νὰ συναγάγῃ «κανόνας» ἐφαρμοζομένους ἐπὶ τῶν διενέξεων αἰτίων ἐπτοκαλούμεναν τὴν δῆλωσιν ότι ἀποσύρεται τὸ πλοίον διότι αἱ ἀμερικανικαὶ διαιτητικαὶ ἀποφάσεις δὲν ἀποτελοῦν νομικῶς δεσμεύοντας προηγουμένων καὶ διότι δὲν εἴναι ὄμοιόμορφοι αἱ ἀποφάσεις. 'Ἐκ τῆς παραπτήσεως ταύτης δέν νὰ μὴ θεωρηθῇ ότι ἀπουσιάζει γενικός αἰσθημα ἀνάγκης σταθερότητος εἰς τὰς ναυτικὰς διαιτησίας τῆς Νέας Υόρκης. 'Ἐν τούτοις, μέλλουσαι διαιτητικαὶ ἀποφάσεις δὲν είναι δυνατὸν νὰ υπαχθοῦν εἰς πρόγνωσιν ως θὰ συνέβαινεν ἐπὶ δικαστικῶν ἀποφάσεων. 'Ἐν τούτοις είναι ἀνάγκη νὰ λεχθῇ, ὅτι αἱ ἔν Νέᾳ Υόρκη ναυτικαὶ διαιτησίαι, καίτοι ἐνίστη ἀφιστάμεναι τῆς κρίσιες Δικαστηρίου, ἐπηρεάζονται ὑπὸ τῆς ἐμπορικῆς πραγματικότητος.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

**ACHAIKI  
NAFTILIAKI  
S.A.**

8, IAK. DRAGATSI STR.  
PIRAEUS (37)

TELEPHONE: 4117611/4 • TELEX: 213101/6 • CABLE: ACHAIKASHIP

# BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD  
JEDDAH S. ARABIA

**SAVE!!**

- **TIME** = Immediate delivery
- = No Deviation
- = No Congestion
  
- **MONEY** = Low Prices
- = Fine Quality
- = Best Discounts

JEDDAH

**STEM NOW!!!** and...

get your Bunkers on passing

**JEDDAH ROADS!**

→**CONTACT**

PETROSTAR CO. LTD  
C/O G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY  
1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON  
PIRAEUS

TELEPHONES : 4523333 / 4510926  
(AOH) : 8220320 / 9221240

TELEX: 212084 GREECE

# ΕΨΗΦΙΣΘΗ ΥΠΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Έψηφισθη ύπο της Βουλής, κατά τὴν συνεδρίασιν τῆς 2ας Ιουνίου, τὸ σχέδιον νόμου «Περὶ ἀντικαταστάσεως ἐνίων διατάξεων καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καὶ Οίκου Ναύτου νομοθεσίας».

Διὰ τοῦ ψηφισθέντος νομοσχεδίου (ἢ ίσχύς του ἄρχεται ἀπό τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυρενήσεως) αύξάνονται αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὸ NAT κατὰ 2%, ὅριζεται νέα σύνθεσις τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT εἰς τὸ ὅπιον ἐφεῆς θάτα συμμετέχουν τέσσαρες ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τέσσαρες ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν, παρέχεται εὐχέρεια καθικοπίστεως εἰς ἐνιάτοις κείμενον νόμου αἱ κείμεναι διατάξεις νόμων περὶ NAT καὶ ὅριζεται ὅτι αἱ περὶ ἀλλαγῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας διατάξεις τῆς νομοθεσίας τοῦ IKA δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς τοὺς ἡσαφαλισμένους τοῦ NAT.

Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ ψηφισθέντος νόμου ἔχει ὡς ἔξῆς :

“Αρθρον 1.

1. Αἱ παράγραφοι 1, 7 καὶ 11 τοῦ ἀρθρου 18 τοῦ N. 3170)1955 ἐπερὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ὡς οὔτος τροποποιηθεῖσις ισχύει νῦν, ἀντικατίσταται ὡς ἀκολούθως :

1. Οἱ ναυτικοί, μέλη συγκεκροτημένων πληρωμάτων ἀλληλικῶν πλοίων καὶ ἀντιστοιχῶν οἱ πλοιοκτῆται τούτων, καταβάλλουν τακτικάς μηνιαίας εἰσφορᾶς ὡς ἀκολούθως :

α) τῶν πλοίων τὰ ὅπια ἔχουν ὀλικὴν χωρητικότητα μέχρι καὶ 25 κόρων οἱ μὲν ναυτικοί πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (5%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, οἱ δὲ πλοιοκτῆται δέκα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (10%) ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω μισθοῦ.

6) τῶν πλοίων τὰ ὅπια ἔχουν ὀλικὴν χωρητικότητα ἀνωτέραν τῶν 25 κόρων μέχρι 1.500 οἱ μὲν ναυτικοί ὀκτὼ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (8%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἑνδεκα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (11%) ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω μισθοῦ.

γ) πάντων τῶν πλοίων τὰ ὅπια ἔχουν ὀλικὴν χωρητικότητα ἀνωτέραν τῶν 1.500 κόρων οἱ μὲν ναυτικοί ὀκτὼ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (8%) ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἑνδεκα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (11%) ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω μισθοῦ.

Οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταβολὴν πρὸς τὸ NAT τῆς ιδίας αὐτῶν εἰσφορᾶς ὡς καὶ τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτικῶν διὰ τὸ σύνολον τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, δι' ὃν τὸν χρόνον τῆς ισχύος τοῦ ναυτολογίου, καὶ τοὺς ἐπὶ πλέον αὐτῆς “Ἐλληνας ναυτικοὺς δι' ὅσον χρόνον οὗτοι εἶναι ναυτολογημένοι ἐπὶ τοῦ πλοίου, καταργούμενων τῶν οἰκονομικῶν κυρώσεων, λόγῳ ἀλληποίησεως συνθέσεως πληρώματος.

Ἐν περιπτώσει ἀργίας τοῦ πλοίου, ἥτις θεωρεῖται ὑπάρχουσα μόνον διὰ τὸν ὑπόλογισμὸν τῶν πρὸς τὸ NAT εἰσφορῶν ὅπαν τὸ πλοίον διατηρῇ ὀλιγάτερον τοῦ ἐνὸς τετάρτου τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος προκειμένου περὶ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς ἢ τοῦ ἐνὸς τρίτου τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος προκειμένου περὶ ἀλληλικῶν λιμένων, αἱ πρὸς τὸ NAT εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ ναυτολογημένου μόνον πληρώματος δι' ὅσον χρόνον διαρκεῖ δι' ἔκαστον ναυτικὸν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως αὐτοῦ.

Διὰ τὴν ἐν γένει καταβολὴν πρὸς τὸ NAT τῶν ἀνωτέρων ὀφειλομένων ἡ δεβασιούμενων εἰσφορῶν εἰσθύνονται διλληγεγγύως μὴ χωρού-

μείου (NAT) νομοθεσίας, ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

“Αρθρον 1.

Διοικητικὸν Συμβούλιον

1. Τὸ NAT διοικεῖται ὑπὸ Διοικητικοῦ Συμβουλίου συγκροτούμενου δι' ἀποφάσεως τοῦ ‘Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοσιεύμενης εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀποτελουμένου ἐκ τοῦ Προέδρου καὶ δέκα μελῶν.

2. Ὡς μέλη δρίζονται :

α) Εἰς εἰδικός περὶ τὰ ἀσφαλιστικά.

β) Εἰς ἀνώτερος ὑπάλληλος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος δρίζομενος ὑπὸ τῆς διοικήσεως αὐτῆς.

γ) Τέσσαρες ἐφοπλισταὶ ἔξ δῶν τρεῖς τῶν πλοίων ἔχοντα συγκεκροτημένου πλήρωμας ἀρχαρχόμενοι “Ἐλληνες μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ ἐφ' ὅσον τυχάνουν ναυτολογημένοι καὶ καταλαμβάνουν θέσιν ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος.

7. Εἰς καταβολὴν τῆς ἐν παραγράφῳ 1 εἰσφορᾶς ὑπόκεινται καὶ οἱ ἐπὶ ἀλληλικῶν πλοίων ἔχοντα συγκεκροτημένου πλήρωμας ἀρχαρχόμενοι “Ἐλληνες μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ ἐφ' ὅσον τυχάνουν ναυτολογημένοι καὶ καταλαμβάνουν θέσιν ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος.

11. Δι' ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT, ἐγκρινομένων ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δύνανται νὰ αύξουμεινται αἱ ἐδαφίοις αἱ καὶ β' τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἀρθρου εἰσφοραὶ καὶ νὰ καθορίζωνται ἄλλως ἡ κληματ ἀρχητικότητος καὶ οἱ κατηγορίαι τῶν πλοίων διὰ τὰ ἀυτῶν ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 1.500 κόρων.

2. ‘Ἐν τέλει τοῦ ἀρθρου 18 τοῦ N. 3170)1955 προστίθεται παράγραφος 12 ἔχουσα ὡς ἀκολούθως :

«12. Διὰ τὸν ὑπόλογισμὸν τῶν ὑπὲρ NAT εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ τῆς παρ. 1 καὶ τὴν εἰσπράξιν αὐτῶν ἐπιτρέπεται ὅπως δι' ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκφράζονται εἰς ποσοστῷ τὰ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ἐπιδόματα ἡ δώρα περὶ δῶν τὸ ἀρθρου 16 τοῦ Ν.Δ. 152)1974 ἐπερὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τῆς εἰπερὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου NAT» νομοθεσίας, ἀνεξαρτήτως τοῦ διανυμένου ἐκάστοτε χρόνου ἐργασίας τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

“Αρθρον 2.

Τὸ ἀρθρον 1 τοῦ Ν.Δ. 152)1974 ἐπερὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τῆς εἰπερὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Τα-

**Προκειμένου νά ἐπιλέξετε τὸν Ἀλληλασφαλιστικὸν  
Ὀργανισμόν σας Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως  
(P&I Club) συγκρίνατε τάς δαπάνας.**

‘Ἐξετάσατε τὰ στοιχεῖα τοῦ Club: τάς παρελθούσας προεκτιμήσεις συμπληρωματικῶν εἰσφορῶν καὶ τὶ τελικῶς ἐξητήθη δι' αὐτας.

Εἰς τὸ U.K. P&I Club, ἡ προσεκτική, ἀκριβῆς ἐκτίμησις τοῦ κόστους – ἐνισχυόμεναι καὶ ἀπὸ μελετημένας ἐπενδύσεις – είναι χαρακτηριστικὴ τῆς ἐπιμελοῦς ἐξυπηρετήσεως τῶν μελῶν του.

Ποιαὶ ἀκριβῶς ἡσαν αἱ προεκτιμήσεις; Εὐχαρίστως νά ἐξετάσθηται καὶ νά συζητήσωμε τάς ιδικάς μας.

‘Ἐτος 1971: Προεκτιμηθεῖσα 30%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 25%.

‘Ἐτος 1972: Προεκτιμηθεῖσα συμπληρωματική εἰσφορά 20%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 10%.

‘Ἐτος 1973: Προεκτιμηθεῖσα 20%. Τελικῶς ζητηθεῖσα 20%.

Οἱ ἐν Λονδίνῳ πράκτορες τῶν Διευθυντῶν μας είναι οἱ Thos. R. Miller & Son, οἱ ὄποιοι προβάτως θάσιοι παράσχουν λεπτομερῶς κάθε σχετικὴν πληροφορίαν.

Διεύθυνσις: 14/20, St. Mary Axe London, E.C.3

Τηλέτυπον: 885271

Τηλέφωνον: 283 4646

Τηλεγραφήματα: Mutuality London

U.K. P&I Club (Bermuda)

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

‘Ο μεγαλύτερος Ἀλληλασφαλιστικὸς Όργανος Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως εἰς τὸν κόσμον.

λών κατ' έλευθέραν έκλογήν.

4. Τού Προέδρου και έκάστου των μελών τού Δ.Σ. δρίζονται αναπληρωταί, κεκτημένοι τάς ιδιότητας τού αναπληρουμένου.

5. Δέν διορίζεται ούτε δύναται ν' άποτελή μέλος τού Δ.Σ.:

α) 'Ο μή συμπληρώσας τό 25ον έτος τῆς ηλικίας του.

β) 'Ο ανίκανος ν' αναλάβῃ ή νά διατηρή δημόσιον λειτουργημα.

γ) 'Ο μή έχων ή παύσας νά έχη δριστικώς την ιδιότητα ύφη' ή διωρίσθη.

δ) 'Ο ναυτικός δη μή κεκτημένος πενταετή υπηρεσίαν έπι πλοίου.

Διὰ τούς άνωτέρω λόγους ήταν μέλη τού Δ.Σ. κηρύσσονται έκπτωτα δι' άποφάσεως τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

6. Τά εις άντικαταστασιν έκπτωτων, άποβιούντων ή διωρίζονται διά τὸν ύπολοιπον χρόνον τῆς θητείας τῶν έκπτωσαντων ή άποβιωσάντων ή άποχωρηράντων μελῶν.

7. 'Εν περιπτώσει θανάτου, παραπήσεως, άπωλειας τῆς ιδιότητος ύφη' ή διωρίσθη ή έκπτωσεως μέλους τινός, τακτικού ή αναπληρωματικού, τὸ Δ.Σ. νομίμως συνεδριάζει διά τῶν ύπολοιπων μελῶν τακτικῶν ή αναπληρωματικῶν, προσφέρειν την προσέλευσην τῶν άμεσων όμων τῶν περὶ άπαρτίας διατάξεων.

8. Πάντα τά μέλη τού Δ.Σ. και οι άναπληρωταί τούτων διορίζονται έπι τριετή θητεία, παρατεινομένης μέχρι τού διορισμού ή έκλογής τῶν άντικαταστατῶν αύτῶν οὐχὶ διά τῶν τού τριμήνου άπό τῆς λήξεως τῆς θητείας τῶν.

'Εφοπλισταί και ναυτικοί διατελούντες άπό τῆς δημοσιεύσεως τού παρόντος νόμου και ἐφεξῆς μέλη τού Δ.Σ; έπι δύο έν συνέχεια πλήρεις θητείας, δὲν δύνανται νά ορίζονται διά τῆς άμεσως έπομένην θητείαν ως τακτικά ή αναπληρωματικά μέλη αύτοῦ.

9. Χρέη Γραμματέως τού Διοικητικού Συμβουλίου έκτελει εἰς έπι δύο θεμώς τούλάχιστον 8φ μόνιμος υπάλληλος τού Ν.ΑΤ. ορίζομενος μετά τού αναπληρωτού τού διά πράξεως τού Προέδρου τού Δ.Σ.

10. 'Εν περιπτώσει σοδαράς παραβάσεως τῶν καθηκόντων του ήπο μέλους τού Διοικητικού Συμβουλίου δύνανται τούτο ν' άπαλλάσσεται αύτῶν κατόπιν άποφάσεως τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας μετ' εισήγησιν τού Διοικητικού Συμβουλίου.

Ως παραβάσις θεωρεῖται και ή μή προσέλευσης άνευ άποχράντος λόγου εἰς τέσσαρας έν συνεχεία συνεδριάσεις τού Διοικητικού Συμβουλίου.

11. Τὸ Δ.Σ. εύρισκεται έν άπαρτια παρόντων τού Προέδρου και έξι τούλάχιστον μελῶν έν οῖς δέον νά περιλαμβάνωνται εἰς έκ τῶν έφοπλιστῶν τῆς φορτηγού Ναυτιλίας και εἰς έκ τῶν ναυτικῶν. 'Εν ισοψηφία υπερισχύει ή γνώμη ήπερ ής έδοθη ή ψήφος τού Προέδρου.

12. Περὶ τῶν συζητήσεων τού Δ.Σ. τηρούνται πρακτικά, μερίμνη τού Γραμματέως, ύπογραφόμενα ύπο τού Προέδρου τῶν παρισταμένων μελῶν, τού έπιπτρόπου και τού Γραμματέως.

13. Τῶν συνεδριάσεων τού Δ.Σ. συμμετέχει και ο Διευθυντής τού Ν.Α.Τ. ἀνευ ψήφου ώς ύπευθυνος γενικός εισηγητής τῶν εἰσαγομένων πρὸς συζητησιν θεμάτων τῆς γνώμης του σημειουμένης εἰς τὰ πρακτικά τὰ όποια ύπογραφέται και σύντος.

14. Τὸ Δ.Σ. δύναται ν' αναθέση μετ' έγκρισιν τού 'Υπουργού εἰς ειδικάς έπιπτροπάς ή ειδικά ήμεδαπάτα ή άλλοδαπάτα πρόσωπα ή ειδικούς ήμεδαπούς ή άλλοδαπούς 'Οργανισμούς τὴν έρευνην, μελέτην και εισήγησην ἐπὶ συγκεκριμένων θεμάτων τού Ν.Α.Τ., γενικῶν ή ειδικῶν, τῆς άμοιδης αύτῶν καθοριζούμενης δι' άποφάσεως τού Δ.Σ. έγκρινομένης ύπο τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

### "Αρθρον 3

1. α) Εις άπογεγραμμένους ναυτικούς άποστρεπθέντας τού δικαιαμάτος πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ 'Ελληνικῶν πλοίων κατὰ τὴν ἀπό 21.4.1967 μέχρις 23.7.74 χρονικήν περίοδον λόγω ἀντιθέσεώς των πρὸς τὴν ἀπό 21.4.67 δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν ἀναγνωρίζεται, ύπο τὰς προϋποθέσεις, τῶν παραγράφων 2, 3, και 4 τού παρόντος, θαλασσία ὑπηρεσίας υπολογιζομένη εἰς τὰ δύο τρίτα τού χρόνου, αφ' ής έξεδοθη, μετὰ τὴν 21.4.67 και καθ' οσον διήρκεσεν ἐν ίσχυι ή άπαγορεύσασα τὴν ναυτολόγησιν διοικητική πράξης.

6) Ο κατά τὴν ως ἄνω περίοδον και διὰ τούς αύτοὺς λόγους χρόνος ή διαυθεῖς ύπο ἔκτοπισιν ή φυλακισιν ή καθ' ὃν ναυτικός ήμποδισθη εἰς τὴν μέχρι λήξεως τῆς κανονικής θητείας τού συνέχισιν τῶν ἀρξαμένων καθηκόντων του ως αἴρετού μέλους Διοικητικού Συμβουλίου ναυτικού σωματείου άσφαλιζομένου ύπο τὴν ιδιότητα αύτην εἰς Ν.Α.Τ. ύπολογίζεται ής θαλασσία ὑπηρεσία εἰς τὸ ἀκέραιον.

2. 'Εν παραγράφῳ 1 ύπηρεσίᾳ ἀναγνωρίζεται έφ' σσον:

ο) Δέν ύπολογίζεται ή χρόνος αύτῆς ως συντάξιμος ἔνεκα ἐτέρας αίτιας ύπο τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου ή ἐτέρου 'Ασφαλιστικού Φορέων.

6) Ο ναυτικός κέκτηται θαλασσίας ύπηρεσίας ἐπὶ πλοίου ἐνδός τουλάχιστον ἔτους, έξι ής έξαδημον τούλαχιστον κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τῆς άπαγορεύσεως τῆς ναυτολόγησεως δύο ἔτη ἐκτὸς ἔαν έκωλιθη εἰς τὴν άποκτησιν τῆς δημήνου θαλασσίας ἐργασίας λόγω στρατεύσεως. Ειδικῶς ἐπροκειμένως ως θα-

λασσία ἐργασία καλύπτουσα τὴν δημήνον ύπηρεσίαν θεωρεῖται και ή διαυθεῖσα ύπο τὴν ιδιότητα αίρετού μέλους Διοικητικού Συμβουλίου, ναυτικού σωματείου άσφαλιζομένου ύπο τὴν ιδιότητα ταύτην εἰς Ν.Α.Τ.

γ) 'Η άπαγορεύσις ναυτολόγησεως δέν όφελεται εἰς ποινήν έπιδημείσαν ύπο Πειθαρχικού Συμβουλίου Ε.Ν.

Δέν θεωρώνται ως πειθαρχικαὶ ποιναὶ καὶ διαγράφονται ἀπό τὸ Μητρώον αἱ ἐπιβληθεῖσαι μὲ αίτιολογικὸν τὴν ἀντίθεσιν τού τιτιμωρηθέντος πρὸς τὸ καθεστώς τῆς 21.4.67.

3. α) 'Η κατὰ τὴν παραγρ. 1 ύπηρεσίᾳ δύναται δι' έξαγορᾶς νά καταστῇ πραγματικὴ ναυτική ύπηρεσία τόσον διὰ τὴν συνταξιοδότησιν ἐκ τού Ν.Α.Τ. οσον και διὰ τὰς ύπο τῶν Τ.Π.Ε.Ν. καταβαλομένας παροχάς ἐπὶ τὴν αίτησει τῶν δικαιούχων έξαγορᾶς, διὰ τῆς καταβολῆς τού ήμισεος τῶν ύπερ Ν.Α.Τ. και τῶν παρ' αὐτῷ λογαριασμῶν καὶ κεφαλαίων και τού συνόλου τῶν ύπερ Τ.Π.Ε.Ν. εισφορῶν ναυτικῶν και πλοιοκτητῶν ισχουσῶν κατὰ τὴν χρονολογίαν προγματώσεως τῆς ἐν λόγῳ ύπηρεσις, ἐπὶ τοῦ κατὰ τὴν αὐτὴν χρονολογίαν ισχύοντος ἀντιτοίχου μισθολογίου τῆς άνωτέρας κατὰ βαθμὸν, πρὸ τῆς άπαγορεύσεως, ναυτολόγησεως τού ναυτικοῦ. 'Ἐπιπρέπεται ή καταβολή τού ποσού έξαγορᾶς μέχρις εἰκοσι μηνιαίας δόσεις, ως και διὰ τῆς κρατήσεως έκάστης δόσεως ἐκ τῆς άπονεμηθείσης συντάξεως. 'Απαλλάσσονται τῆς καταβολῆς εισφορῶν οι άναγνωρίζοντες ύπηρεσίαν κατὰ τὴν παραγρ. 16.

6) 'Η άναγνωριζομένη ύπηρεσία κατὰ τὸ παρὸν ἀρθρον, δέν λαμβάνεται ύπ' οψει δι' άποκτησιν άποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος.

4. α) Πάσα αναγκαία λεπτομέρεια διὰ τὴν ἔφαρμογήν τού παρόντος ἀρθρου ἀναγμένη εἰς τὴν άναγνώρισιν τῆς ύπηρεσίας ιδίᾳ δέ εἰς τὰ δικαιούμενα πρὸς έξαγορὰν τῆς ύπηρεσίας πρόσωπα, τὰ ἀπαιτούμενα δικαιολογητικά, τὸ ὄψος τῶν εισφορῶν κατὰ βαθμὸν, εἰδικότητα, μισθολόγιον και χρονολογίαν έξαγορᾶς, τὴν ἐπιστροφὴν τῶν λαδόντων έφ' ἀπας και αίτιουμένων άναγνώρισιν και έξαγορὰν τῆς ύπηρεσίας τού παρόντος, καθορισθεται δι' άποφάσεως τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ν.Α.Τ., έγκρινομένης ύπο τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ἐκδιδομένης ἐντὸς 3 μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τού παρόντος.

6) Τὸ δικαιώματα πρὸς ύποδολὴν τῆς σχετικῆς αίτησεως διὰ τὴν άναγνώρισιν τῆς

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

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

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

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, Akti Miaouli, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

ύπηρεσίας παραγράφεται μετά ἐν ἔτος ἀπό τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

#### "Αρθρον 4"

Αἱ περὶ ἑλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας διατάξεις τῆς νομοθεσίας τοῦ i.K.A. δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δι' οὓς ἐφορμόζονται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον αἱ ἑκάστοτε ἰσχύουσαι διατάξεις τῆς περὶ N.A.T. Νομοθεσίας.

Ἡ παρόντα διατάξεις ἰσχύει καὶ ἐπὶ ἐκρεμῶν περιπτώσεων, δι' ὃς δὲν ἔχει ἕδοθή ἀμετάκλητος δικαστικὴ ἀπόφασις, μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

#### "Αρθρον 5"

Διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος ἑκδιδομένου προτάσει τοῦ "Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δύνανται νὰ κωδικοποιηθῶσιν εἰς ἐνιαῖον κείμενο Νόμου φέροντος τὸν ἀριθμὸν 3.170 ἄπασαι αἱ κείμεναι διατάξεις Νόμου αἱ ἀφέρουσαι τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον.

Κατὰ τὴν κωδικοποίησιν ταύτην, ἐπιτρέπεται νέα ἀριθμητικῆς τῶν ἄρθρων, διάφορος κατάταξις τῶν παραγράφων καὶ ἔδαφίνις αὐτῶν σχηματισμὸς νέων ἄρθρων ἐκ τημημάτων ὑπαρχόντων καὶ ἐγένει πᾶσα διαρροθμίσις τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων περὶ N.A.T. σκοπούσα τὴν διευκόλυνσιν καὶ διασφήμισιν τῆς κωδικοποίησεως, ἀνεύ δόμως ἀλλοιώσεως τῆς ἐνοίας τοῦ κειμένου αὐτῶν.

#### "Αρθρον 6"

1. Ἐν τέλει τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ N. 318(76) ἀπερὶ συστάσεων ὄργανων τοῦ θέσεων τοῦ ἐπιστημονικοῦ καὶ βοηθητικοῦ ὑγειονομικοῦ προσωπικοῦ τοῦ Οἰκου Ναύτου (ΦΕΚ 111Α) 76) προστίθενται ἐδάφια (δ) καὶ (ε) ἔχοντα ως ἀκολούθως:

(δ) Νὰ μὴ κατέχῃ διὰ διορισμοῦ ἐτέραν θέσιν ἀπαγορευμένην εἰς Δημοσίους ὑπαλλήλους συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ N. 1811) 1951 «περὶ Κώδικος καταστάσεων Δημοσίων Διοικητικῶν Ὑπαλλήλων» οὔτε νὰ συνταξιοδοτηται ἐξ ιδίας ὑπηρεσίας εἰς τοιαύτην θέσιν.

(ε) Νὰ κριθῇ ὑπὸ εἰδικοῦ Ὑπηρεσιακοῦ Συμβουλίου ἐκφράζοντος σύμφωνον γνώμην διὰ τὸν διορισμὸν αὐτοῦ.

2. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν περὶ ὃν ἡ προηγουμένη παραγράφος ἔδαφίνις ἀνατρέχει εἰς τὴν ἔναρξην τῆς ισχύος τοῦ N. 318(76).

3. Ἡ προθεσμία τοῦ ἀδεφοίου (α) τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ὡς ἄνω N. 318(76) περὶ ὑποδολῆς αἰτήσεως πρὸς μονιμοπόιους ὑπὸ τοῦ ἐπὶ συμβάσει προσωπικοῦ, παρατίνεται ἐπὶ δημηνὸν ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος Νόμου.

#### "Αρθρον 7"

Διὰ τὴν ἀπονόμην καὶ μόνον παροχῆς κατὰ τὰς διατάξεις τῆς περὶ N.A.T. νομοθεσίας, ως μέλη συγκεκριτημένου πληρώματος θεωροῦνται καὶ τὰ πρόσωπα περὶ ὃν αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 3 παραγρ. 16 καὶ Iε τοῦ Νόμου 3170) 1955.

#### "Αρθρον 8"

Καταργούμεναι καὶ μεταβατικαὶ διατάξεις

1. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ισχύος τοῦ παρόντος νόμου καταργείται πᾶσα διατάξις ἀντικειμένη εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ ἡ ἀναγομένη εἰς θέματα ρυθμιζόμενα ὑπὸ αὐτοῦ.

2. Ἡ λειτουργία τοῦ κατὰ τὰς ἀντικειμένους διατάξεις συγκροτηθέντος Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. παρατίνεται μέχρι τῆς συγκροτήσεως τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου.

#### "Αρθρον 9"

#### "Ισχὺς Νόμου"

Ἡ ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διὰ τῆς Ἐφημεροδος τῆς Κυβερνήσεως.

## ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΤΙΜΟΥΝΤΟΝ κ. ΙΩΑΝ. Δ. ΠΑΤΕΡΑΝ

### ΑΝΘΟΣΩΝ ΕΙΣΕΦΕΡΕ

Εἰς ἑκδήλωσιν, ὅργανωθεῖσαν ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τὴν 4ην Ἰουνίου, πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Ιωάννου Δ. Πατέρα, καθ' ἣν ἔξεδόθη καὶ ψήφισμα τῆς Ἐνώσεως ὑπὲρ αὐτοῦ, δι' ὃς τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου ὄγαθοεργίας προσέφερεν ὁ τιμηθεῖς, ὁ κ. Αντώνιος Χανδρής ἔχαιρτισε τὸν κ. Πατέραν διὰ τῶν κάτωθι:

«Ο Ιωάννης Διαμαντῆς Πατέρας, διαθέτει τὸν πλούτο του μὲ μέθοδο καὶ γενναιοδωρία στὸν τόπο, στοὺς ναυτικοὺς καὶ στοὺς συμπατριώτες του, συνεχίζοντας μὰς μεγάλη παράδοση κρυφῆς καὶ φανερῆς εὐεργεσίας τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας.

Ἐτσι, ὁ Ιωάννης Διαμαντῆς Πατέρας δὲν ἔρχεται μόνο ἀριστὸς σὲ ὑλικές ἀνάγκες, ἀλλὰ προσφέρει καὶ ἔνα υψηλὸν παράδειγμα πατριωτισμού, κοινωνικῆς εὐαισθησίας καὶ ἀνθρωπίνης ἀλληλεγγύης, τόσο χρηστό στοὺς καιρούς μας καὶ τόσο διδακτικό στὶς δύσκολες περιστάσεις ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ πατρίδα μας.

Οι Ἐλλήνες ἐφοπλιστές αἰσθανόμεθα ὑπερηφάνεια καὶ εὐγνωμοσύνη πρὸς τὸν Ιωάννη Διαμαντῆ Πατέρα. Μιὰ ἑλάχιστη δέ, ἐκφραστὴ τῶν αἰσθημάτων μας αὐτῶν, εἶναι τὸ μετάλλιο καὶ τὸ δίπλωμα ποὺ τοῦ ἐπιδίδουμε μαζὶ μὲ μιὰν εὐχὴν «ἀπὸ δάθους καρδίας»:

Καπετάνιος Γιάννης, νὰ ζήσῃς πολλὰ χρόνια για νὰ σκορπίζῃς γύρω σου τὴν χαρὰ καὶ τὴν ἐλπίδα.

#### Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΙΩΑΝ. Δ. ΠΑΤΕΡΑ

«Ἐξοχώτατε κ. Υπουργέ, ἀξιότιμε κ. Πρόεδρε, ἀξιότιμα μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἀγαπητοί μου συνάδελφοι,

Ἐν πρώτοις, ἐπιθυμῶ νὰ εὐχαριστήσω ὡς λωραὶ ιδιαιτέρως τὸν ἔξοχώτατον Ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κύριον Παπαδόγυρον, διότι εὐηρεστήθη νὰ τιμήσῃ τὴν ἑκδήλωσιν διὰ τῆς παρουσίας του, νορίζως δὲ ὅτι διερμηνεύει τοὺς αἰσθημάτα ὄλων τῶν μελών τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων προπλιστῶν ἀν συγχαρῶ τὸν κ. Υπουργὸν διὰ τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ τὰ δασικὰ προβλήματα ποὺ ἀπασχολοῦν τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὴν πλήρη κατανόσιν καὶ καλήν του διάθεσιν, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζωτικῶν θεμάτων δόκολάρου τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, μὲ τὴν συμπαράστασιν τῆς Κυβερνήσεως.

Σέρχεται, κ. Πρόεδρε, καὶ εὐχαριστάτη θεμότατα, κ. Πρόεδρε, διὰ τὰ καλὰ καὶ εὐγενικὰ λόγια σας, τὰ ὅποια διαθείας μὲ συνεκίνησαν, ἐπίσης καὶ διὰ τὴν ἐκφραστὴν ἀκτιμήσεως πρὸς τὸ πρόσωπόν μου, διότι εἶναι ἀνάγκη στως καταδηληθῆ προσπάθεια, διὰ τοῦ Τύπου καὶ ὄλων μέσων, νὰ στείλω ὑπὲρ αὐτοῦ τὸν ἔγγραφον εἰς τὴν Ἐνώσην ὅλα τὰ ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν πλοϊσσα, κ. Χανδρή, διατηρεῖ στενήν τὴν ἐπαφήν μετά τῆς Κυβερνήσεως, τὴν ὅποιαν φέρειλμεν νὰ θεωροῦμεν ως σύμμαχον καὶ σχὶς ως ἀντίπαλον.

Οσον ἀφορᾷ τὴν κοινὴν γνώμην εἰς τὴν Ελλάδα, είναι τὴν προσπάθειά της, ἡ Ενώσης πρέπει νὰ ἔχῃ καὶ τὴν συμπαράστασιν τῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν τῶν διαφόρων προβλημάτων ποὺ παρουσιάζονται, εἶναι δὲ εὐτύχημα, διότι τὸ ὑμέτερον Διοικητικὸν Συμβούλιον, ὑπὸ τὴν ἀξίαν προεδρίαν σας, κ. Χανδρή, διατηρεῖ στενήν τὴν ἐπαφήν μετά τῆς Κυβερνήσεως, τὴν ὅποιαν φέρειλμεν νὰ θεωροῦμεν ως σύμμαχον καὶ δύναμις διεθνούς προβολῆς.

Ἐπιθυμῶ νὰ τονίσω καὶ πάλι, διότι εἰσθε ἀξιός παντὸς ἐπαίνου, κ. Πρόεδρε, διότι, μαζὶ μὲ τὰ μέλη τοῦ Δ. Συμβουλίου, δίδετε πρωταρχικὴν σημαίαν εἰς τὸν τομέα τῶν Δημοσίων Σχέσεων, καταβάλλοντες ἀγώνα διὰ τὸ διαφωτισθῆ ἡ Κοινὴ Γνώμη καὶ ἀντιληφθῆ τὴν πραγματικὴν καὶ εὐεργετικὴν σημασίαν τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ως οἰκονομικού καὶ κοινωνικού ἐθνικού παράγοντος.

Καὶ πάλιν σᾶς εὐχαριστῶ εὐγνωμόνων, ἀξιότιμε κ. Πρόεδρε καὶ ἀγαπητοῖ συνάδελφοῖ, διὰ τὴν ἑκδηλωθεῖσαν πρὸς ἐμὲ τιμὴν, εὐχόμενος πᾶσα συνεχίσωμεν ἡνωμένοι, μὲ συνέπειαν, ἐπιμονῶν καὶ ἀποφασιστικότητα, τὸ ἔργον τὸ ὅποιον ἀνελάθουμεν, ἐν πνεύματι συνεργασίας καὶ ἀλληλεγγύης, πρὸς σφελεῖον ἔνος ἑκάστου ἐξ ἡμῶν, ἀλλὰ καὶ τοῦ συνόλου τῆς Ἐνώσεως μας καὶ τῆς Πατρίδος μας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ**



TELEX NO. 6-0129 SA

# HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

153-157 GALE STREET

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

## DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 282920

ADDRESS: IONIAS 211/213, AGIOS ELEFTERIOS, ATHENS T.T. 917

CABLE ADDRESS: "HERMES"

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 5.181

POSTAL ADDRESS: BOX 475

( 53.978 - 69.392 - 370.491

DURBAN - R.S.A.

NIGHT TELEPHONES: ( 836.474 - 833.647 - 53.064

( 54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# Τὰ σημεῖα τῶν καιρῶν



**Δ** ΕΝ κρούνται: μόνο όποι τή δική μου στήλη τὰ σύμμαντρα γιὰ τὴν ἀπορθυμία πρὸς τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, τοῦ πατροπατέρων ναυτικοῦ μας λαοῦ. Πολλὰ καὶ διάφορα ἄλλα κέριν τὰ ἐπισυμβαίνουν, πολλὰ καὶ διάφορα ἄλλα στήριται κρυψαγάσουν τὸ φυνόμενο.

Ο Πρόεδρος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Ο θύρως ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ἔτιν σὲ καποὺς πρόσφατο ὅμιλος του ἐπεσήμανε διτι: «Οσο ἀνθεῖται: τὸ διοικικὸ ἐπίπεδο ἑνὸς λαοῦ, τόσο δύσκολα προσέρχονται νέοι στὴν ναυτιλία, δεδουμένου διτι: εἰναι: κατ' ἐξοχὴν σκληρὸ ἐπάγγελμα!»

Οὐχ! Σκληρὸ ἐπάγγελμα, δὲν εἰναι: τώρα τὸ ναυτικό. «Ἄλλα κουσούρια συνεχίζει: νὰ παρουσιᾶται, διασκονιστικὰ καὶ ἀλεπάπεντα. Μπορεῖ τώρα οι ναυτικοὶ νὰ μὴν τρέφωνται μὲ σαλάση, μὲ σκάκιοφρυγμένας γαλέττες καὶ δοπρικ., σύται μὲ μακκαρόνια κυριολεκτικὰ σκοληγκόρδων, διπὼς μιὰ φορά κι' ἔνα καιρό. Μπορεῖ τὸ πόσιο νερὸ τους νὰ προσφέρεται: τώρα ἀπὸ μοντέρνα καὶ ὑγεινὰ φυγεῖται καὶ νὰ μὴν εἴναι: ἐκεῖνο τὸ ἀντλούμενο ἀπὸ τὰ ποτάμια τῆς Ἀργεντίνης, τὰ πλωτούμενα μὲ προϊόντα ἀπὸ τοὺς ὄχετοὺς τῶν πόλεων. Μπορεῖ νὰ ἐξηρνισθήσουν τόσα καὶ τόσα ἄλλα φοδερά δάσοντα τῆς ζωῆς τους, προσφέρομεν αὲ καταστρώματα καὶ στροκά, στὴν μακριά ἐπογῆ τοῦ καρδούνου. Άλλα;

«Λγαρι, πολὺ δάχαιρι συνεγίζεται: νὰ εἴναι: τὸ ἐπάγγελμα μόνο. Μακριὰ ἀπὸ τὴν γυναικα του καλεῖται νὰ ζῇ ὁ ναυτικός, σὲ ζωὴν διδούληρη. «Οσο ἀσκεῖ τὸ ἐπάγγελμά του. Χαρές καὶ δόπες τὶς μακαίνει... κατόπιν ἀρραγῆς. Τὰ παιδιά των μεγαλώνουν «ἐν ἀπουσίᾳ του». Τὰ γράμματα καὶ τὸ τηλεγράφημα, μοναδικὸς σύνδεσμος μὲ τὴν οἰκογένεια του.

«Ως τώρα, δυοὶ σοδροὶ λόγοι διδηγοῦσκαν τὸ δικό μας λαό στὴν Θάλασσα. Πρώτος, ἡ πατροπατέστων, καθὼς είπα, ναυτικούτατα μας. Κακιὰ ἐποχὴ τῆς ιστορίας τοῦ Κόσμου, δὲν παραλείπεται νὰ ἐπισυμβαίνῃ μιᾶς μας τὴν ναυτικότητα. Ηπανταχοῦ παρέντος ὁ Ἑλλήνης ναυτικός, σ' έδεις τὶς ἐποχές. «Οπως ὁ τόπος μας, έτοι καὶ η ζωὴ μας, πολὺ πλουτισμένη μὲ θαλασσινό νερό, μὲ θαλασσινό ἀέρα, μὲ θαλασσινό θεραπεύτη. Ο δεύτερος λόγος, ήταν ὁ εἰκονομικός. Ήπει ἀπὸ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, δύσκολος καὶ στείρος ήταν καθὲ ἄλλος διοπορισμός. Καὶ ἡ γεωργία μας καὶ ἡ κτηνοτροφία μας, είχαν τὸ μαρό τους τὸ χάλι. Δὲν ἀναρρέψανταχνικά, γιατὶ τέτοιο φρεστό ήταν σὲ συμετο ἀξιοθέατο στὸν τόπο μας. «Ολα τὰ φέρματα ἀπὸ τὸ ἔξωτερινό. Ακόμα καὶ τὶς ὅδοντογλυφίδες. Τώρα θύμος; Οι εἰσαγωγές μας ισοφράζονται μὲ τὶς ἐξαγωγές. Η διεργακούντα μας συγχρονίζεται καὶ συναργούνται τὶς ἐξωτερικές. Η πράληλη, συγχρονίζεται καὶ η γεωργία μας δὲν γρειάζεται καριμὰ εἰσαγωγῆ.

Αδέξανται: καὶ πλουτίζονται: τὰ ἐπαγγέλματα στὴν στεριά. Ρονιμοτέρα σὲ οἰκονομικές παρογές. Άλλα καὶ ρίζικὰ ἀπολλαγμένα ἀπὸ δύο ἑστημένωνται διτι: συνεγίζονται νὰ παραμένουν ἀλεπάπεντα στὴν Θάλασσα.

Καὶ ίσος ἡ ἀπροθυμία. Ίσος γιατὶ ἀναγκάζεται: ὁ Πρόεδρος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ ἐπισημάνῃ τὸ φυνόμενο. Ίσος γιατὶ ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας εἰπε δύο είπε. Ίσος γιατὶ στὶς πόρτες τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Πατριαρχείου, κολλοδύνται: καθημερινά προσκλήσεις ναυτικούν. Καὶ νὰ σκέπτεται: κανεὶς, διτι, δέσ-

καὶ μερικὰ γερνίκια, δημιοτε ναυτικῶν ἀκολουθούσιν εἰδοὺς καὶ δρόμους, τὸν Βλαστό, τὸν Βούλγαρη, τὸν Πέρση τὸ Λύρα καὶ πολλοὺς ἄλλους σωματειώπορους ναυτικούσιες γιὰ νὰ πατύσουν ναυτολόγησην, μὲ ἀδρή καταστοῦ μαργαρίτες, ἥποι τὴν προκαταβολή τοῦ μαρτίου.

Δὲν είναι: θύμος ἡ ἐξυπηρέτηση τῆς Ναυτιλίας ὁ μόνος λόγος τῆς ἀνησυχίας μας. Δὲν είναι λόγος σύται η περιφρόνηση τοῦ ἀξιόλογου αὐτοῦ διοπορισμοῦ, διπὼς ήταν ὁ ναυτικός. Κάτι: ἄλλο σοδρώτερο, πολὺ σοδρώτερο πρέπει, διτι: μόνο νὰ μᾶς ἀνησυχεῖται ἄλλα νὰ μᾶς δεσμώνει. Είναι: τὸ σοδρώτεται θέμα τῆς εἰσαγωγῆς συναλλαγμάτων, τόσο ἀπαραίτητο γιὰ τὴ φυγή μας καὶ χώρα.

Καὶ τὸ θέμα κατὸ δὲν συνδέεται: μόνο μὲ τὰ συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστῶν, σύται μὲ τὸ διοπορισμὸ δέλλεμα μικρῆς ἡ μεγάλης μερίδας τοῦ λαοῦ μας. Είναι: θέμα Εθνικοῦ καὶ ἀρχαντετοῦτων πόλεων πόρων.

Γιὰ τὴν ἀνάληση κατὸ τοῦ θέματος, δὲν παρουσιάζεται: ικανότητες ἡ στήλη μου. Τὴν σοδρότητα τῆς καὶ τοὺς κινδύνους τῆς συμμετέναι μόνο. Επακτινετεῖ: δημιοτε σύται στὴν ἀνάγκη θεραπείας. Πρέπει, ἀγαλάχη, νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ φυνόμενο τὸ ταχύτερο καὶ μὲ τὸ σοφεστερὸ τρόπο. Πρέπει νὰ ἐθηργηθοῦν καὶ πάλιν οι κακοὶ μας ναυτικοὶ καὶ τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν μας καὶ οἱ ἀπόγονοι: τῶν ναυτικῶν μας στὸ διοπορισμὸ τῶν πλοίων. Ήταν σημάντους τὰ πλοῖα έχη: μόνο μὲ πομπαντομέδος ἄλλα καὶ ἀπὸ πολλὰ συμφέροντα, συγχρονίζονται ἐκεῖνα τῶν στερικῶν ἐπαγγελμάτων.

Γιὰ νὰ κατορθωθῇ κατὸ, δὲν εδύνεται: μόνο τὸ πλοίο. Εἰσι: ἄλλοι λόγοι καὶ ἄλλες τροχοπέδες ἀντιδροῦν, μὲ πρωτοπορία τῶν συναγωγικού. Στοτε, πρός ἄλλες κατευθύνεταις καὶ ἄλλοις παράγοντες νὰ ἀναζητηθῶνται μαρτίους ἡ θεραπεία. Μὲ ἄλλα προνόμια ἐπιθέλλεται: νὰ ἐνισχυθῇ ἡ ναυτικούτα μας, γιὰ νὰ ἔχωνται τὴν πλειά της προτίμησην. Ήταν δὲ, νὰ ἀναγνωρίσων δέση ἀπὸ τὰ πλοῖα καὶ δέση ἀπὸ τὴν ναυτικαῖαν ἐπιχείρηση. «Ἄσ μοι ἀπιτροπή νὰ προσέλθω μερικά:

1) Ναυτικὸς μὲ ἑνὸς ἔτους ναυτολόγιο σὲ ποντοπόρο ναυτιλίας, ἀποδημήσεις νὰ κάμη τὴν στρατηγικὴν τὴν θητεία τοῦ θύτη τοῦ Πατριαρχείου Ναυτιλίας. Μπορεῖται: σύται στὸ διαχρόνιον ΠΑΤΡΑΙ. Απὸ τὸ 1959 δὲ τὸ 1976, ποδὶ βγῆκε τώρα στὴ σύνταξη. Ενωδὲ ίδιος, στὸ ἀπό τη ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΑΦΑΛΗΟΣ, πάλιν συνέχεια ναυτολόγηση 37 μηνῶν. Δὲν είναι: δὲ μόνο κατὸ. Ναυτολόγησε: πέντε καὶ δέκα χρόνων συνέχεια, γνωστό, γνωστότατο φυνόμενο σὲ πλατιὰ χρόνια. Γιατί, λοιπόν, νὰ μή γίνεται καὶ τώρα; Ακατόρθωτο δὲν είναι. Άλλα δὲ μόνο τὸ παριμένουμε οδρανοκατέστατα.

«Η ζωὴ ἡ πλοποίειται: συνεχῶς καὶ η προσφρογὴ πρός τὸ καλύτερο, ἀκολουθεῖται σ' ὅλη τὰ ἀνθρώπινα ἀπαγγέλματα. Τὸ νὰ ἀπομένῃ στὸ «κατεστημένον» τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, πολὺ φυτικὴ θά είναι: η ἀγκατάσειφή του καὶ η αναγκήτης διοπορισμοῦ δέση ἀπὸ τὰ πλοῖα, η συνέπεια. «Ωστε, η ἀσθετική πρός τὰ «Σημεῖα τῶν κακῶν» δὲν είναι: δυνατόν νὰ μείνῃ ἀπιμόργυτη.

2) Ναυτικὸς μὲ ναυτολόγησεις σὲ ποντοπόρο ναυτιλίας μεγαλύτερα τῆς τριταίας, νὰ πραιγένη μόνιμα στὶς ἐφεδρίες Πατερικοῦ Ναυτικοῦ, οδδεύποτε μεταφερόμενος στὴν θητεία.

3) Ναυτικὸς συμπληρώματων ναυτολόγηση ἐξετάζεται σὲ ποντοπόρα πλοιά, νὰ δικαιούται: ἐπὶ ἔτος, μετά τὴν ἀκάστοτε ἀπόλυτον του,

Κρητικὰ συγκονιτωνικά μίσα.

1) Ναυτικὸς μὲ πλέον δικαιούτης ναυτολόγησης θητείας, νὰ δικαιούτης: διωρεάν ναυτείας σὲ ὅλη τὰ Κρητικὰ ὑγειονομικὰ θέρμαντα, ἐπὶ πεντατετάνη μετά τὴν ἀκάστοτε ἀπόλυτον του. Μετά δὲ δεκαπεντατητή ναυτολόγησης τοῦ προνόμιοι: κατὸ νὰ είναι: ισόδιον.

2) Ναυτικὸς μὲ ναυτολόγησεις πλέον τῆς εἰκοσατετάνης ἐπὶ ποντοπόρων πλοιών νὰ ἀπολαμβάνει τὴν τὰ ἔτης: α) Διωρεάν ογκονομική προστασία τῆς οἰκογενείας του εἰς ὅλη τὰ Κρητικὰ νοσοκομεῖα. β) Απαλλαγὴν καταβολῆς φόρου ικανικισθεὶς ἀγρού. Διωρεάν εἰσιτήρια σὲ ἐπιδικτικὰ πλοιά καὶ Κρητικὰ ἄλλα μέσα ξηράς.

3) Στὰ πρώτα πέντε χρόνια ναυτολογίου, θητεία: ίμπιον θητείας ἔνα μήνα σὲ κάθε χρόνο. Μετά τὴν πεντατετάνη, σερανταπέντε μέρες κάθε χρόνο καὶ μετά τὴν δεκατετάνη, δύο μήνες στὸ χρόνο.

4) Ηλήρης σύνταξης μὲ συμπλήρωση εἰκοσατετάνης ναυτολογήσεων καὶ ἡλικία πεντήντα χρόνων.

Τούδης εἰσιτήριας προβούτες καὶ ἀδικανίστες δέδεικα. Μπορούν θητείς νὰ συζητηθοῦν. Εκείνο θητείς ποδὶ σύται πράξειρο είναι, σύται ἀδικανίστο, σύται δικαιούμενο ναυτολόγηση τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα μὲ σοδρά καὶ ἀναγκαιούμενη προνόμια, ποδὶ θὲ τὸ κάριον ἐπιθυμητό. Ποδὶ θὲ πάφουμε νὰ διλέπουμες προστασίας στὴν μέση τοῦ ταξιδίου. Ποδὶ θὲ πάφουμε νὰ διασκονιστεῖς μὲ πομπαντομέδοντας παλινοτήτας. Αλλα ἀντίθετα νὰ ξαναδούμες ναυτολογήσεων πολλῶν χρόνων στὰ φυλλάδια, διπὼς μέρος της παλινοτήτας παλινοτήτας. Αλλα δέξανται καὶ διλέπουμες παλινοτήτας παλινοτήτας. Αλλα δέξανται καὶ τώρα; Ακατόρθωτο δὲν είναι. Αλλα δὲ μήν τὸ παριμένουμε οδρανοκατέστατα.

«Η ζωὴ ἡ πλοποίειται: συνεχῶς καὶ η προσφρογὴ πρός τὸ καλύτερο, ἀκολουθεῖται σ' ὅλη τὰ ἀνθρώπινα ἀπαγγέλματα. Τὸ νὰ ἀπομένῃ στὸ «κατεστημένον» τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, πολὺ φυτικὴ θά είναι: η ἀγκατάσειφή του καὶ η αναγκήτης διοπορισμοῦ δέση ἀπὸ τὰ πλοῖα, η συνέπεια. «Ωστε, η ἀσθετική πρός τὰ «Σημεῖα τῶν κακῶν» δὲν είναι: δυνατόν νὰ μείνῃ ἀπιμόργυτη.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

For your Agency in Northern Germany

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

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

Head office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 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	P.O.Box 66,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 23,	Teleph: 4 54 13/4	
2860 Brake,	Am Pfer,	P.O.Box 2187,	Teleph: 33 50,	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,		Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,		Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog  
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

# Θρῦλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. Αθηναϊός

**Γ**ΙΑ ΝΑ τονισθή η συμβολή του Έμπορικού Ναυτικού, στούς κατά θάλασσαν άγνων τού "Εθνους", άναφερόμενος πολὺ συχνά κατ' ἀποκλειστικότητα στά στρατόπεδα της τού 1821 πού διοικούγονταν όπετέλεσαν τὴν ἀποχρή του πολεμικού μας στόλου και συνετάλεσαν στὴν κόπτηση τῆς ἀνεξεργατίας μας.

"Ομος κατή η ἀνεπάληπτη συμβολή του Έμπορικού Ναυτικού στην κατάκτηση τῆς Ήλληνορείας ἀπό τὸ γένος καὶ η πληθωρική τῆς παρουσία στὶς σελίδας τῆς Ιστορίας μας, ἐμείς τούς δέξιους τῆς δογματίκης τοῦ Έμπορικού Ναυτικού στους μεταγενέστερους ἄγνους τοῦ "Εθνους" μέρια τοῦ σημείου νὰ ἀγνοήσου: ή νὰ είναι: εἰ πολὺ λίγους γνωστή κατή η συμβολή τοῦ Έμπορικού Ναυτικού, στούς πολέμους τού 1912, 1913, 1919, 1922.

"Ετοις λοιπόν, δὲν ὑπολείπεται εἰς σημασίαν η δογματίκη τοῦ Έμπορικού Ναυτικού, στούς ἀγνών τού 12 καὶ 13, τῆς περιόδου πού η Ἑλλάς διπλασιάστηκε και ἀπέκτησε τὸν ζωτικὸν τῆς χρέος γιὰ τὴν οἰκουμενικὴ και πολιτιστικὴ τῆς ἀνάπτυξης. Τὴν περίοδον αὐτήν, στούς θαλασσινούς ἄγνους δεσπόζει η μορφὴ του ναυάρχου Κουντουράρη, ὁ ἥπιος συνεχιστής τῆς παραδόσεως πού τοῦ δέχονται οἱ ναυαρχοί πρόγονοι τοῦ τοῦ "Γρύλου, κατέφυγε καὶ κατέδειπε τοῦ Έμπορικού Ναυτικού.

Και χρακτηριστικὸν τῆς περιόδου είναι: διτὶ τὰ ἔμπορικα πλοῖα δὲν ἔξεχασάσιαν μόνον τὴν μεταφοράν και τὸν ἀποικισμὸν τοῦ στρατοῦ ἀλλὰ ἔλαχαν μέρος ὡς μάχιμος και δογματικὸς μονάδας τοῦ στόλου, ποὺ σημειώσαν λαμπρές πολεμικές ἀποικίας.

**Η ΜΕΓΑΛΗ** τιμὴ διως ἀγνής: στὸν ἀπιδικόν στόλο. Κατὰ τὸ ἀνώνυμο κατὸ προσκλητήριο 59 ἀπιδικιαὶ πλοῖα δρέμηκαν εἰς τουρικὴ λιμάνια ἀλλὰ κατόρθωσαν οἱ πλοιαρχοὶ τοῦ μεγαλύτερου μέρους κατὰ τῶν, νὰ διερύγουν και νὰ ἀντικρύσουν στὸ Πολεμικὸν μας Ναυτικὸν ἐνδιάμεσον καὶ ἀπό τὸν κατόρθωσαν νὰ διερύγουν και

παρέμειναν στὰ χέρια τῶν Τούρκων. Πολλὰ ἀπὸ κατάχρησιν, πλοῖα ἀπειδικασμοῦ, καρκοδόλων κλπ., ἀλλὰ τὰ περισσότερα ὅπετέλεσαν τὴν μοίρα τῶν εὐδρόμων, η ὅποια ἀνέλαβε κακούργην ἀπορρίσιται.

"Η μοίρα τῶν εὐδρόμων είχε ὡς στόλαρχο τὸν πλοιαρχον Ι. Δαμακινό, ἡ ὅποια ἀπέδειν τοῦ ἀπιδικοῦ «Επειρίου», τὸ ὅποιον ὅπετέλεσε τὴν μοιραρχίαν τῶν εὐδρόμων. Ἀπὸ τὰ ἀπιδικά πλοῖα ποὺ ὅπετέλεσαν τὴν μοίρα τῶν εὐδρόμων, τὸ πλέον γνωστὸν ἦταν τὸ «Μικεδονίκη» μὲ κυδερνήτην τὸν πλωτάρχη Λ. Τσούκαλη, ποὺ ὑπῆρχε τὸ μόνο θύμιο τοῦ πολέμου ἐκείνου, διτὸν τὴν μεσημερίαν τῆς 2 Ιουνιού τοῦ 1913 εὑρίσκομεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σάραν μὲ σημάνες τῆς φυσικῆς προσεδήλωσής τοῦ Τούρκων. Χαριτώνη και τὸ «Ακτιονί» μὲ κυδερνήτην τὸν πλωτάρχη Τσογκαρή. Τὸ «Ακτιονί» ἔβληθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Γιάλτας ἀπὸ τουρικὸν πλοῖο, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ τραχυπιεσθῇ ὡς ὑπαρχός του μεταρρυπολοικάρχος Γεώργιος Κούτσουράς. Ἀλλὰ ἔκτος ἀπὸ τὰ ἀπιδικιαὶ ποὺ γρηγοριοποιήθησαν εἰς μάχην ὑπηρεσία, ἔνα μεγάλο μέρος ἀγρηγοριοποιήθησαν μεταχρονίας στρατοῦ και ἐφοίδων και κυρίως η συμβολὴ τοῦ ὑπῆρχε μεγάλη κατὰ τὴν Μικρασιατικὴν καταστροφὴν, διτὸν ἀνέλαβε τὴν μεταφράση και περιστάλυσην τοῦ στρατοῦ και τὸν προσφύγων. Η συμβολὴ τοῦ Έμπορικού Ναυτικοῦ στὴν ταλαιπωρία κατή προστάθη τοῦ "Εθνους" οὐ μείνει ιστορικὴ εἰς παραδείγματα αδετούσιας και ἡρωϊσμοῦ. Και πέρα ἀπὸ αὐτὸν, ἀκόμη μὲ φορά τὸ μέγαθος τοῦ ρόλου ποὺ παίζει καθὼς φορά τοῦ Έμπορικού Ναυτικού στοὺς κρίσιμους ἄγνους τοῦ "Εθνους".

Η αριθμητικὴς καρακτηριστικὴς ἀπὸ τοὺς ἀπιδικοὺς τῆς ἀπογοής η δράσης τῶν ἀπιδικιαὶ πλοίων ποὺ ὅπετέλεσαν τὴν μοίρα τῶν εὐδρόμων.

"Αντάξιο τῆς δράσεως τῶν πλοίων τοῦ 21 ὑπῆρχε τὸ κατόρθωμα τοῦ εὐδρόμου «Τριψιλίκη», διτὸν στὶς 27 Φεβρουαρίου 1913, εὑρίσκομενον εἰς τὸν "Άγιο Ιωάννην τῆς Μεδονῆς μὲ ἀλλὰ ἔλληνικὸν πλοῖο, προκατέμενον νὰ ἀποδιδόσῃ μονάδας τοῦ σημαχημένον σερβικοῦ στρατοῦ προσετελέσθη ἀπὸ τὸ κατόρθωμα τοῦ «Χαριτοδίε». ●

Τὸ πλοῖο κατή κατέρθωσε δηκὶ μόνο νὰ προσέληνε, ἀλλὰ νὰ ἐπιχέρην σημαντικές ζημιές στὸν πλοιαρχον Ι. Χαριτοδίε μὲ τὰ δέληκτα τῶν δρεπῶν πυροβόλων, ποὺ ὅπετέλεσαν τὸν ὄπλισμό τοῦ.

Τὸ κατόρθωμα κατὸ ἔγνα χαροφρήν νὰ δοξεῖσθαι ἀλλὰ μικρὰ φορά τοῦ Έλληνικοῦ ναυτικοῦ στὰ μάτια τοῦ κόσκου, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀποδεῖξῃ, ὅτι οἱ "Ελλήνες ναυτικοὶ γνωρίζουν νὰ ἀγωνίζονται: δίνοντας τὴν φυγὴν τους καὶ μὲ τὰ πλέον προτόγονον μέσα γάριν τῆς τιμῆς και τῆς δόξης τῆς φυλῆς των.

**ΑΛΛΑ** οἱ ἀνώνυμοι ἀγνοεῖς τῆς Ελλάδος δὲν είχαν τέλος και κάθε φορά, πορθεῖ τὸ ναυτικό ἐκκαλεῖται νὰ σκοτάξῃ τὸ μεγαλύτερο δάρεος τοῦ μολέμου.

"Η συνθήκη τῶν Σεδρῶν ἐθνικούργησε καινούργιες ἀνάγκες δράσεως τοῦ στρατοῦ ἀλλὰ

καὶ τοῦ ναυτικοῦ εἰδικότερος. Η Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτική παρούσα και πάλι: μὲ τὰ πλοῖα τῆς στὴ Μικρὰ Λοίσα, στὴ Θράκη, στὴ Ρωμαϊκὴ πορταρχία πλοῖα μεταχέρευσαν στρατοῦ και ἐφόδια ἐνδιάμεσον τοῦ περισσότερα ἀποδικτικά σκάφη ἐντάσσονται: στὸ Πολεμικό Ναυτικό, ὡς μάχιμα, δοκηθητικά, νοσοκομεῖα, ὀπλιταρχηγοὶ κατατάγονται.

Ἐνας ἀντεπιμένον θαλάσσιο μέτρωπο ἀπὸ τὸ Βασιλίου ἦταν τὸν "Αλεξανδρέατα καλεῖ τὸν παρουσία τῶν ἐλληνικῶν πλοίων γιὰ ἀπιτήρηση. Η περίοδος ἰδιαίτερα τοῦ 1920 - 1922 ὑπῆρχε ἡ πλέον δισεκαντική γιατὶ ἡ ἔλληνικὴ στόλος ἔπρεπε νὰ ἐνεργήσῃ στενὸ διπολιστικῷ, στὰ τουρκικὰ παράλια τοῦ Εύξεινου, τοῦ Αιγαίου και τῆς Μεσογείου.

"Ηταν ἡ περίοδος ποὺ γιὰ ἀνεξήγητους λόγους: οἱ πρώην σύμμαχοι Γάλλοι και Ιταλοί ἐφωδιάζουν τουτανακτικά μὲ πολεμικὸν θύμον, τὰ καμπαλικὰ στρατεύματα.

●

**ΚΑΙ ΠΑΛΙ** τὸ σπουδαιότατο ἔργο τοῦ διπολιστικοῦ ἀντετίθηνται στὴν συγχριτισμένον ἀπὸ ἀπιδικιαὶ πλοῖο, μοίρα τῶν εὐδρόμων. Η μοίρα αὐτὴ ὑπὸ τὸν πλοιαρχον Βεράκιο, ἀπατελεῖσθαι ἀπὸ τὰ πλοῖα «Νάξος», ποὺ ἦτο και ἡ ναυαρχίας, τὸ «Αρκαδία» μὲ κυδερνήτην τὸν πλωτάρχη Μανουσάκη, τὸ «Περσογή» μὲ κυδερνήτην τὸν πλωτάρχη Θεοφάνησσο, τὸ «Αδριατικός» μὲ κυδερνήτην τὸν πλωτάρχη Δέδα, τὸ «Αρης» μὲ κυδερνήτην τὸν πλωτάρχη Γεωργίου. Τοιχοποιεῖσθαι τὸν πλωτάρχη Τσογκαρή. Τὸ «Ακτιονί» ἔβληθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Γιάλτας ἀπὸ τουρικὸν πλοῖο, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ τραχυπιεσθῇ ὡς ὑπαρχός του εὐρυπολοικάρχος Γεώργιος Κούτσουράς. Ἀλλὰ ἔκτος ἀπὸ τὰ ἀπιδικιαὶ ποὺ γρηγοριοποιήθησαν εἰς μάχην ὑπηρεσία, ἔνα μεγάλο μέρος ἀγρηγοριοποιήθησαν μεταχρονίας στρατοῦ και ἐφοίδων και κυρίως η συμβολὴ τοῦ ὑπῆρχε μεγάλη κατὰ τὴν Μικρασιατικὴν καταστροφὴν, διτὸν ἀνέλαβε τὴν μεταφράση και περιστάλυσην τοῦ στρατοῦ και τὸν προσφύγων. Η συμβολὴ τοῦ Έμπορικού Ναυτικοῦ στὴν ταλαιπωρία κατή προστάθη τοῦ "Εθνους" οὐ μείνει ιστορικὴ εἰς παραδείγματα αδετούσιας και ἡρωϊσμοῦ. Και πέρα ἀπὸ αὐτὸν, ἀκόμη μὲ φορά τὸ μέγαθος τοῦ ρόλου ποὺ παίζει καθὼς φορά τοῦ Έμπορικού Ναυτικού στοὺς κρίσιμους ἄγνους τοῦ "Εθνους".

Η πράλληλη, ἔνας θλάβληρος στόλος πλωτῶν ναυαρισμῶν ἀποτελούμενος ἀπὸ ἀπιδικιαὶ πλοῖα μεταφέρει συναχημῆς τραχυματίσεας στὰ μετόπισθεν. Ακόμη τὸ κρατικὸν θύρωνεσσινο τοῦ Κωνσταντινούπολεως τὸ πρόην βασιλικὸν θύλακην τὸ «Αγιοπέτριν» τὰ πλοῖα «Αιγαίου», «Θράκης», «Ερμήνης», «Βαθούλων», «Καράλα», «Αρχιπέλαγος» και «Δέδας» προσέσφην τὰς πολιταπλές τους ὑπηρεσίες στὸν ὑπὲρ πάντων ἀγώνα και γιὰ τὶς ὁποῖες ὑπηρεσίες δυστυχῶν τὸ ἀπίστον κράτος ἡρυθρή νὰ καταστάλῃ τὶς νόμιμες ἀποδημήσεις γιὰ τὶς ἀποτάξεις, ἀλλὰ και γιὰ τὶς κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ πολέμου ἀπόλειτες τῶν ἀπορικῶν πλοίων.

Η πράλληλη, ἔνας θλάβληρος στόλος πλωτῶν ναυαρισμῶν ἀποτελούμενος ἀπὸ τὰ ἀπιδικιαὶ πλοῖα μεταφέρει στὸν παντοτὸν πόλεμο τοῦ Ελλαστικοῦ έπι τῆς Ψυτταλίας: εἰς μνήμην τῶν Ελλήνων ναυτικῶν ποὺ είχαν ἀπολεσθῆναι και κάθε δὲν ἔγινε ποτέ. Απλῶς ἀθεματικῶν τὸ Ίασος 1931 ἐν μέσῳ ἔξιας πολεμικῶν πλοίων.

Η πράλληλη, ἔνας θλάβληρος στόλος πλωτῶν ναυαρισμῶν ἀποτελούμενος ἀπὸ τὰ ἀπιδικιαὶ πλοῖα μεταφέρει στὸν παντοτὸν πόλεμο τοῦ Ελλαστικοῦ έπι τῆς Ψυτταλίας: εἰς μνήμην τῶν Ελλήνων ναυτικῶν ποὺ είχαν ἀπολεσθῆναι και κάθε δὲν ἔγινε ποτέ. Απλῶς ἀθεματικῶν τὸ Ίασος 1931 ἐν μέσῳ ἔξιας πολεμικῶν πλοίων.

**Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΣ**



Σειρήνες Πλοίων  
Κατασκευής τῶν φημισμένων Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ  
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκή  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΣΣΕΣ  
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.809

**JIM'S PUMP REPAIR**  
DEMETRIOS LAGONIKOS  
*Specialist Coffin & Pacific Pumps*  
We Service and Rebuild- FEED & TURBINE PUMPS  
AVAILABLE NOW IN STOCK  
COFFIN PUMP Model-CG,F,DE,IND,DEB All pumps in A-1 condition  
Additional Information Call: 212-939-6261 • 212-291-1255  
22-09 126th Street, College Point, New York 11356

# Νομικά θέματα

## Αγγλική Νομολογία

© Αγροδιπλωματία.— Ρήτρα περὶ πληρωμῆς τοῦ τιμήματος εἰς Ἐλβετικά φράγκα.— Νόμιμος.— Καταδίκη δέου νὰ χωρίσῃ εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν τεῦτο νόμισμα.— Ἔγκατάλειψις προηγουμένου ἀντιθέτου κανόνος.

Ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων ἤχθη ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις σχετικῶς πρὸς καταδίκην εἰς ξένον νόμισμα. Διὰ συμβάσεως καταρτισθεῖσης τὸν Μάιον 1971 ἐπωλήθησαν 90.715 χιλιόγραμμα νόμιμα πολυεστέρ πρὸς 12,56 ἐλβετικά φράγκα κατὰ χιλιόγραμμαν, καταβλητέων ἑπτά 30 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ τιμολογίου. Τὸ ἔξ ὅλων τῶν συμβηκῶν ἀρμόζον δικαιον ἡτο τὸ ἐλβετικὸν καὶ τὸ νόμισμα τῆς καταβολῆς φράγκα ἐλβετικά. Ὁ πωλητὴς ἦτο Ἐλβετός καὶ παραγωγὸς τοῦ νόμιματος εἰς τὸ ἐν Ἐλβετίᾳ ἐργοστάσιόν του. Τὸ ἐμπόρευμα παρεδόθη τὸ φθινόπωρον τοῦ 1971 δυνάμει πέντε τιμολογίων, ἔκαστον τῶν ὅποιων ἢτο ἐπεφρασμένον εἰς ἐλβετικά φράγκα καὶ αἱ καταβολαὶ ἔδει νὰ γίνουν εἰς Ἐλβετικὴν Τράπεζαν ἑπτά 30 ἡμερῶν. Ὁ πωλητὴς ἐδέχθη εἰς μερικὴν καταβολὴν, δύο συναλλαγματικὰς διὰ συνολικὸν ποσὸν 300.000 φράγκων, πληρωτέας τὴν 31 Ἰανουαρίου 1972 ὅτε, δῆμος, αἱ συναλλαγματικὰ δέν ἐπληρώθησαν. Πρὸς στιγμὴν ὁ ἀγροδιπλωματίς προέβαλεν ἀνταπαίτησιν ἐπὶ τῷ ἰσχυρισμῷ ὅτι τὸ ἐμπόρευμα ἦτο ἐλαττωματικόν, δραδύτερον δῆμος παρητήθη

τούτου. Ὁ πωλητὴς ἥτησατο καταδίκην εἰς ἐλβετικά φράγκα.

Δυνάμει ἄλλης συμβάσεως συνεφωνήθησαν δύο παραδόσεις καὶ μὲ τιμὴν ἐκπεφρασμένην εἰς ἀγγλικάς λίρας. Καὶ πάλιν ἐξεδόθησαν συναλλαγματικά ὡσαύτως μὴ πληρωθεῖσαι καὶ ὁ πωλητὴς ἐθεώρησε τὸν ἀγοραστὴν ὑπαναχωρήσαντα καὶ ἐγήτησεν ἀποζημίωσιν 15.220 λιρῶν Ἀγγλίας.

Ὁ πωλητὴς ἐνήγαγε τὸν ἀγοραστὴν διὰ τὰ πληθέντα καὶ παραδοθέντα πράγματα καὶ ἐξήτησε τὸ τίμημα ἡ ἄλλως τὸ ποσὸν τῶν συναλλαγματικῶν μετατραπέν εἰς ἀγγλικάς λίρας.

Πρὶν ἡ ἐκδικασθῆ ἡ ἀγγωγή, ἐξεδόθη ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως «Σόρος Μάγειρος» εἰς ἥν ἐκρίθη ὅτι ὅσακις ἡ σύμβασις είναι ἐκπεφρασμένη εἰς λίρας Ἀγγλίας ἐπειδὴ οὔτε τὸ Κοινωδόλιον οὔτε η Βουλὴ τῶν Λόρδων ἀνήρεσαν τὸν κανόνα τούτον. «Οσον ἀφορᾷ τὴν δευτέραν σύμβασιν, δὲν ὑπῆρχεν ἔκατέρωθεν ἀντίρρησις περὶ καταδίκης εἰς λίρας Ἀγγλίας.

Μεθ' ἡ ὑπόθεσις ἤχθη ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, ὅπερ ἐκρινεῖ ὅτι ἐν τῷ ἀγγλικῷ νομικῷ συστήματι πρωταρχικῆς σημασίας είναι νὰ ἀκολουθοῦν τὰ Ἐφετεῖα καὶ τὰ λοιπὰ Δικαστήρια, τὰς ἀποφάσεις τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων, αἱ ὅποιαι τυγχάνουν ἔφαρμογῆς ἐπὶ τοῦ κρινομένου θέματος. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν «Σόρος Μάγειρος» ἡ πλειοψηφία ἐκρινεῖ ὅτι δύνανται τὰ δικαστήρια νὰ καταδικάσουν εἰς ἔνον νόμισμα ἀδιαφόρως ἐάν ὅρθως ἡ οὐ, καὶ ἀπαὶ οὕτω ἐκρίνει τὸ Ἐφετεῖον, τὰ κατώτερα δικαστήρια ὠφειλαν νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ἀπόφασιν ταύτην μέχρις οὐ ἐνδεχομένως ἀνατραπῆ ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων καὶ ἐπομένως τὸ Πρωτοδικεῖον δὲν ἡδύνατο ν' ἀγνοῦ-

λίραν. Ἐνεφανίζετο, συνεπῶς, μεγάλη διαφορά ἔαν ἡ καταδίκη ἦτο εἰς λίρας Ἀγγλίας ὅτε ὁ πωλητὴς θὰ εἰσέπραττεν 41.000 λιρας, ἐνώ ἄν ἡ καταδίκη ἦτο εἰς ἐλβετικά φράγκα θὰ εἰσέπραττεν ισότιμον ἄνω τῶν 60.000 λιρῶν.

Θά ἡτο ἄδικον διὰ τὸν πωλητὴν ἀντὶ νὰ λάβῃ ἐλβετικά φράγκα ἵσα πρὸς 60.000 λιρας, ὡς προέβλεπεν ἡ σύμβασις, νὰ λάβῃ φράγκα ἵσα πρὸς 41.000 λιρας, ὅπερ καταλήγει εἰς εὐνόησιν τοῦ ἐν ὑπερημερίᾳ τελούντος ἀγοραστοῦ, δοτὶς συνεφώνησεν νὰ καταβάλῃ ἐλβετικά φράγκα, δοταν ἐπέστη ὁ χρόνος τῆς καταβολῆς νὰ δύναται νὰ καταβάλῃ ὑποτιμημένας λίρας εἰς τρόπον ὥστε τὸ πταισμα αὐτοῦ νὰ λειτουργήσῃ ὑπέρ αὐτοῦ.

Ἐν τούτοις, κατὰ τὴν πρωτόδικον δίκην, ὁ δικαστὴς ἡγόνησε τὰ κριθέντα ἐν τῇ ὑπόθεσις «Σόρος Μάγειρος» καὶ ἐκρινεῖ, δύον ἀφορᾶ τὴν πρώτην σύμβασιν, ὅτι ἴσχυε πλήρως ὁ κανὼν ὅτι ἡ καταδίκη πρέπει νὰ είναι ἐκπεφρασμένη εἰς λίρας Ἀγγλίας ἐπειδὴ οὔτε τὸ Κοινωδόλιον οὔτε η Βουλὴ τῶν Λόρδων ἀνήρεσαν τὸν κανόνα τούτον. «Οσον ἀφορᾶ τὴν δευτέραν σύμβασιν, δὲν ὑπῆρχεν ἔκατέρωθεν ἀντίρρησις περὶ καταδίκης εἰς λίρας Ἀγγλίας.

Μεθ' ἡ ὑπόθεσις ἤχθη ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, ὅπερ ἐκρινεῖ ὅτι ἐν τῷ ἀγγλικῷ νομικῷ συστήματι πρωταρχικῆς σημασίας είναι νὰ ἀκολουθοῦν τὰ Ἐφετεῖα καὶ τὰ λοιπὰ Δικαστήρια, τὰς ἀποφάσεις τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων, αἱ ὅποιαι τυγχάνουν ἔφαρμογῆς ἐπὶ τοῦ κρινομένου θέματος. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν «Σόρος Μάγειρος» ἡ πλειοψηφία ἐκρινεῖ ὅτι δύνανται τὰ δικαστήρια νὰ καταδικάσουν εἰς ἔνον νόμισμα ἀδιαφόρως ἐάν ὅρθως ἡ οὐ, καὶ ἀπαὶ οὕτω ἐκρίνει τὸ Ἐφετεῖον, τὰ κατώτερα δικαστήρια ὠφειλαν νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ἀπόφασιν ταύτην μέχρις οὐ ἐνδεχομένως ἀνατραπῆ ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων καὶ ἐπομένως τὸ Πρωτοδικεῖον δὲν ἡδύνατο ν' ἀγνοῦ-

## GREEK SHIOPWNERS!

When you order your new lifeboats, remember that not only are OLYMPIC LIFEBOATS the best, but they are also a GREEK PRODUCT built in Greece by Greek craftsmen.

LIFEBOATS: ROWING, MOTOR OR HAND PROPELLED,  
14 VARIOUS SIZES.

NOW AVAILABLE A TOTALLY ENCLOSED  
LIFEBOAT FOR OFFSHORE OILRIGS  
AND TANKERS.

Also available:

- a. Pure pivot gravity davits.
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.
- c. Accommodation ladders - Pilot hoists - deck machinery.  
(Davits and deck equipment made by:

WELIN DAVIT  
AND ENGINEERING CO.,  
LTD. of ENGLAND).

OLYMPIC MARINE:  
MAKERS OF G.R.P. CRAFT  
UP TO 85 FT. (26 m).



ση την έπι της ύποθέσεως «Σόρος Μάγερ» άπόφασιν τού 'Εφετείου.

Τελικώς τού 'Εφετείου δεχθέντος την έπι της ύποθέσεως «Σόρος Μάγερ» στοφινή, ή ύποθέσις ήχθη ένώπιον της Βουλής των Λόρδων. 'Εκεί έκριθη στις υπαρχώντησης άμφισσης έπι τού δικαιου ως τούτο ισχύει, έδει νά λάβῃ σχετικώς θέσιν ή Βουλή των Λόρδων. Περαιτέρω, ή μπόφασις έκρινε στις τό έπι τού ζητημάτος δίκαιου διειπλάθη ύπο της νομολογίας διαθημόντων δέ ή Βουλή των Λόρδων νά τάμη κένω δόδον έπι της ειδικωτέρας περιπτώσεως είς ήν έκ λόγων άρχης και λογικής ένδεικνυται τούτο. Τό δικαστήριον δέν έδειχθη την στοφινή στις έπειδη κανών τις έχει όπο μακρού γίνει άποδεκτός,

μόνον διά της νομοθετικής όδου δύναται νά τροποποιηθῇ. Τούτο γίνεται δεκτόν μόνον εἰς ἄς περιπτώσεις ό κανονί έχει βαθέως ριζωθή ώστε νά διαλυθῇ εἰς άλοκληρον τό νομικόν καθεοτών.

'Έκριθη στις ή παλαιοτέρα αντίληψις της Βουλής των Λόρδων καθ' ήν τά αγγλικά δικαστήρια δέν ήδην αντονούνται στην άπαγγελίουν καταδίκην εἰς ξένον νόμισμα, δέν ήτο πλέον δεδικασιογνήμενος μετά την έπειθούσαν μεταδολήν εἰς την έν γένει κατάστασιν δόσον άφορά γενικώς της ξένον συνάλλαγμα και ειδικώς την αγγλικήν λίραν και έδει νά έγκαταλειφθῇ. 'Έκριθη, έπομένως, στις ή παλαιής δικαιουίτο νά ζητηση ν' άπαγγελθῇ καταδίκη εἰς έλετικά φράγκα.

## 'Αμερικανική νομολογία

• Σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων.— 'Απώλεια μέρους αύτών κατά την έκφορτωσιν.— Περιορισμός της εύθυνης τού μεταφορέως εἰς 500 δολλάρια κατά δέμα.— Ούν έπέκτασις έπι τρίτων παρά τόν άντιθετον όρον της φορτωτικής, οσάκις ή όρος δέν προβλέπει σαφή και άνευ όρων έπέκτασιν.

'Ενδιαφέρον θέμα έξετάζει ή δημοσιευμένη άπόφασις τού 'Εφετείου, έξαφανίσασα την πρωτόδικον άπόφασιν. Οι φορτωταί μαδλίνων τεμαχίων είχον πρωτόδικως δικαιωθή εἰς την άξιωσιν των, διά την άνεξηγήτον έξαφανίσιν τού φορτίου μετά την έκφορτωσιν είς Νέαν 'Υόρκην. Τό πρωτόδικον δικαστήριον περιώρισε την εύθυνη τού άνεξαρτήτου έργολάδου φορτωκότων εἰς 500 δολλάρια συμφώνως πρός όρον της φορτωτικής στις έθεωρήθη έπειτανται είς τόν έργολάδουν και είς άλλους. 'Επι της άποφάσεως ταύτης ησκήθη έφεσις τών φορτωτών. Τά πραγματικά περιστατικά είχον ως έξης:

Τό πλοίον παρέβαλεν είς την προκυμαίαν ύπ' άριθ. 6 τού Μπρούκλιν, άνήκουσαν είς την πλοιοκτήτριαν έταιριαν, ής τό πλοίον μετέφερε τό φορτίου άποτελούμενον όπο μάλινα τεμάχια είς δέματα και χαρτοκιβώτια. 'Εκτός ένος δέματος, δλα τά άλλα έξεφορτώθησαν από άνεξαρτήτον έργολάδουν φορτωκότων συμβλήθηντα μετά τού μεταφορέως και έτοποθετήθησαν είς τό άποτελούμενον της ύπ' άριθμ. 6 προκυμαίας. 'Ο έργο-

λάδος φορτωκότων είχεν συμβληθή με ειδικήν έταιρίαν φυλάξεως πρός έπιτήρησιν τών δεμάτων διά κλοπην ή άπωλειαν, έφ' οσον χρόνον θά εύρισκοντο είς τό άποτελούμενον έν άναμονή παραδόσεως των. 'Άπο τό έν λόγω άποτελούμενον έλειψαν 42 δέματα και χαρτοκιβώτια.

Οι κύριοι τού φορτίου ήσκησαν δύο άγωγάς έναντιν τού μεταφορέως διά την μή παράδοσιν αύτού, διά μεταφορέως δέν προσεπικάλεσαν την έταιρίαν τού έργολάδουν φορτωκότων εκτός ή σαφώς έπειφρασμένη έν τη φορτωτική. Φορτωτική περιέχουσα τούτοντον σαφή όρον έπειτασεων τυγχάνει στενώς έρμηνευτέα είς δάρος τού έπιδιώκοντος τού περιορισμόν της εύθυνης δυνάμει τού όρου. Εις την προκειμένη άποθεσιν, τό 'Εφετείον έκρινε στις ή δρος της φορτωτικής δέν ήτο σαφής είς δαδούν συγχωρούντα την έπειτασιν της εύθυνης ύπερ τρίτων.

Τό Δικαστήριον έκρινε στις ή δρος της φορτωτικής δέν έπειτενε τόν περιορισμόν της εύθυνης ύπερ έργολάδων και τρίτων άνευ προστηθέντες, έντολοδόχοι και άνεξαρτήτοι, έργολάδοι (συμπεριλαμβανομένων άλλ' ούχι κατ' άποκλεισμόν, τών φορτωκότων) οι χρησιμοποιούμενοι έπι σκοπῷ ή έν σχέσει πρός την έπειτασιν οισαδήποτε άποχρεώσεως τού μεταφορέως έκ της φορτωτικής, ήταν άπολαύσουν διότι έχρησιμοποιηθήσαν ύπο τήν άνωτέρα ίδιοτητα, δλων τών δικαιωμάτων, ένστάσεων, άπαλλαγών ή περιορισμών της εύθυνης πάσης φύσεως, τών άναφερομένων έν τη παρούση ως έφαρμοστέων είς τό μεταφορέα ή διά δικαιουίται ούτος, είς τρόπον ώστε κατά τάς περιστάσεις πάς προστηθείς, έντολοδόχοι ή άνεξαρτήτοις έργολάδοις ήταν μή έχη εύθυνη μείζονα τού μεταφορέως.

Περαιτέρω είς τόν αύτούν όρον προεβλέπετο στις ή δρος συμφωνεῖται στις διά τούς σκοπούς της προηγουμένης διατάξεως ή μεταφορέως τού μεταφορέως τού μεταφορέως έν τη φορτωτική, ήτο άνεξαρτήτος έργολάδος προσληφθείς ύπο τού φορτωκότων. Τό Δικαστήριον δέν έδειχθη τό έπιχειρήμα στις ή δρος 'Χρησιμοποιουμένων' έδει νά έρμηνευθῇ έντονος είς τρόπον ώστε νά σημαίνη στις ή δρος έχρησιμοποιηθῇ διά την έπειτασιν τόν άποχρεώσεων τού μεταφορέως.

Τό Δικαστήριον έπειτενε στις ή δρος της φορτωτικής δέν έπειτενε τόν περιορισμόν της εύθυνης ύπερ έργολάδων και τρίτων άνευ προστηθέντες, έντολοδόχοι και άνεξαρτήτοις έργολάδοις προσληφθείς ύπο τού φορτωκότων. Τό Δικαστήριον δέν έδειχθη τό έπιχειρήμα στις ή δρος 'Χρησιμοποιουμένων' έδει νά έρμηνευθῇ έντονος είς τρόπον ώστε νά σημαίνη στις ή δρος έχρησιμοποιηθῇ διά την έπειτασιν τόν άποχρεώσεων τού μεταφορέως.

Τό Δικαστήριον έπειτενε στις ή δρος της φορτωτικής δέν έπειτενε τόν περιορισμόν της εύθυνης ύπερ έργολάδων και τρίτων άνευ προστηθέντες, έντολοδόχοι και άνεξαρτήτοις έργολάδοις προσληφθείς ύπο τού φορτωκότων. Τό Δικαστήριον δέν έδειχθη τό έπιχειρήμα στις ή δρος 'Χρησιμοποιουμένων' έδει νά έρμηνευθῇ έντονος είς τρόπον ώστε νά σημαίνη στις ή δρος έχρησιμοποιηθῇ διά την έπειτασιν τόν άποχρεώσεων τού μεταφορέως.

Τό Δικαστήριον έπειτενε στις ή δρος της φορτωτικής δέν έπειτενε τόν περιορισμόν της εύθυνης ύπερ έργολάδων και τρίτων άνευ προστηθέντες, έντολοδόχοι και άνεξαρτήτοις έργολάδοις προσληφθείς ύπο τού φορτωκότων. Τό Δικαστήριον δέν έδειχθη τό έπιχειρήμα στις ή δρος 'Χρησιμοποιουμένων' έδει νά έρμηνευθῇ έντονος είς τρόπον ώστε νά σημαίνη στις ή δρος έχρησιμοποιηθῇ διά την έπειτασιν τόν άποχρεώσεων τού μεταφορέως.

Τό Δικαστήριον έπειτενε στις ή δρος της φορτωτικής δέν έπειτενε τόν περιορισμόν της εύθυνης ύπερ έργολάδων και τρίτων άνευ προστηθέντες, έντολοδόχοι και άνεξαρτήτοις έργολάδοις προσληφθείς ύπο τού φορτωκότων. Τό Δικαστήριον δέν έδειχθη τό έπιχειρήμα στις ή δρος 'Χρησιμοποιουμένων' έδει νά έρμηνευθῇ έντονος είς τρόπον ώστε νά σημαίνη στις ή δρος έχρησιμοποιηθῇ διά την έπειτασιν τόν άποχρεώσεων τού μεταφορέως.

**HELLAS-MAR S.R.L.**  
SHIPBROKERS - CHARTERERS  
INSUR. (P+I CLAIMS ALL MATTERS)  
SHIPPING AGENTS  
HEAD OFFICE BUENOS AIRES  
ATTEND. ALL ARGENTINIAN AND  
SOUTH AMERICAN PORTS  
GEN. DIR. CON. VALAOURIS  
TELEX 121094 DANBEAR  
TELEGR. HELLSMAR BAIRRS  
TELEPHONE 311384  
TELEPH. AOH 321616  
P. O. BOX 3233

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 61 20 91 NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41

TELEX: 02 44171 GROPELINGER HEERSTR. 254 TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21 P. O. BOX: 210266

## ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

# ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ**

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**Η ΜΗ ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ ΔΕΝ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΑΚΥΡΟΤΗΤΑ ΤΑΥΤΗΣ.**

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς ή μή καταχώρησις της συμβάσεως ναυτολογήσεως είς το ναυτολόγιον δὲν συνεπάγεται άκυρότητα ταύτης, έφ' όσον άποδειχθή ή κατάρτισίς της. Έν προκειμένω ύψισταται εύθυνη τού πλοιάρχου κατά τὰς διατάξεις του Π.Π.Κ.Ε.Ν.

Τ' ἀνωτέρω, ώς τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, συνάγονται ἐκ τῆς διατάξεως τού ἄρθρου 53 παρ. 1 τού Κ.Ι.Ν.Δ. ἐν ὅψει καὶ τῆς περὶ τού αὐτοῦ κώδικος εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως.

Κατέπε ταύτα, διὰ τὴν κατάρτισιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως πρέπει νὰ ύψισταται πάσαι αἱ ἀπάτοιμεναι προϋποθέσεις, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ ὡρισμένος τύπος, ὥπως ἐν προκειμένῳ εἴναι η ἔγγραφή τῆς συμβάσεως εἰς τὸ ναυτολόγιον. Πλὴν ὅμως, ὥπως τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, η παραλειψις αὐτῆς δὲν συνεπάγεται τὴν ἀκύρωτη τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, καθ' όσον ή ἐν τῷ ναυτολογίῳ ἀναγραφή τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ τῶν ὅρων αὐτῆς, δὲν ἀποτελεῖ οὐσιαστικὸν τύπον.

Ἐν προκειμένω ύψισταται εύθυνη τού πλοιάρχου κατά τὰς διατάξεις τού ἄρθρου 45 τού Π.Π.Κ.Ε.Ν., καθ' ἃς πειθαρχικὸν παραπτώμα τού πλοιάρχου συνιστᾷ καὶ η πρόσληψις μέλους πληρώματος, ἀνευ ναυτολογήσεως τούτου, κατά τὰς ἐκάστοτε ίσχουσας ἐπὶ τού προκειμένου διατάξεις.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι η περὶ τῆς διατάξεως η ἀπόφασις σύμβασις εἶναι ἔγκυρος καὶ δὲν ἀνεγράφη εἰς τὸ ναυτολόγιον, δόπτει διὰ τὴν ἀπόδειξην τῆς καταρτίσεως αὐτῆς, ἔφαρμοστεῖ την τυχάνουν αἱ γενικαὶ περὶ συμβάσεως ἀρχαί. Σχετικῇ την τυχάνει καὶ η ὑπ' ἄριθμῳ 633)1971 ἀπόφασις τού Α.Π.

### ΜΙΣΘΟΣ

**ΒΟΝΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΥ**

Δι' απόφασεως τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, καθορίζεται η ἔνοια τού παρεχομένου εἰς ναυτικούς ἐπιδόματος BONUS, ήτις κατά τὴν ἀπόφασιν ταύτην εἶναι πρόσθετος συμβατική ἀμοιβὴ πέραν τού μισθοῦ, διδομένη ἀνεξαρτήτως μελλοντικῆς αὐξήσεως τούτου διὰ τὴν ἔργατικότητα καὶ τὴν καλὴν ἀπόδοσιν τού ναυτικοῦ.

Κατὰ τὰυτὰ δὲν καταλογίζεται η συμψηφίζεται πρὸς διαφορὰν προκύπτουσα ἀπὸ αὔξησιν νομίμου μισθοῦ καὶ ἀμοιβῆς ὑπερωριασκῆς ἐργασίας. Οσαύτως δὲν συμψηφίζεται πρὸς ἀποδημίων διὰ μη χορήγησιν ἀδείας εἰς ναυτικὸν ἔφ' όσον συμβατικῶς δὲν ἐπεφύλαχθη διὰ τὸ δικαίωμα τού ὁ πλοιοκτήτης.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν η ἔναγομένη ίσχυρίσθη, ὅτι δὲν δικαιούνται τῆς διαφορᾶς ήτις πρόέκυψεν ἀπὸ μεσολαβήσασαν αὔξησιν τού προβλεπομένου ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μισθοῦ, καθ' όσον κατεβάλλετο πρόσθετος ἀμοιβὴ BONUS καλύπτουσα τὴν διαφορὰν ταύτην.

Κατὰ τὴν κρίσιν ὅμως τού δικαστηρίου ὁ ισχυρισμὸς οὗτος τῆς ἔναγομένης ἔταιρίας εἶναι ἀδύσιμος καὶ δὲν τοιούτους ἀπορρίπτεται, διότι η πράγματι συμφωνηθεῖσα καὶ χορηγηθεῖσα τοιαύτη ἀμοιβὴ BONUS παρείχετο πέραν τού μισθοῦ διὰ τὴν ἔργατικότητα καὶ τὴν καλὴν ἀπόδοσιν τού ναυτικοῦ εἰς τὴν ἔργασίαν του, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὃ διετηρεῖτο ὁ μισθός, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως, δόσος ήτο κατὰ τὴν σύναψιν αὐτῆς, η θὰ ηύξαντο μελλοντικῶς.

Κατὰ ταῦτα, η τοιαύτη αὐτοτέλεια τού BONUS ἔναντι μελλοντικῆς αὔξησεως τού μισθοῦ καταδεικνύεται καὶ ἐτού γεγονότος διότι, οὐδεμίαν σχετικὴν ἐπιφύλαξην διετήρησεν η ἔναγομένη ἔταιρία εἰς τὴν ἔγγραφα καταρτισθεῖσαν σύμβασιν ναυτολογήσεως καὶ δικόμη καταδεικνύεται ἐκ τοῦ μεγέθους τού BONUS, τὸ πολὺον ἀνήρχετο εἰς τὸ διπλάσιον περίπου τού συμφωνηθέντος μισθοῦ, ήτοι ὑπερβαίνοντος πᾶσαν δυναμένην νὰ ἐπέλθῃ αὔξησιν κατὰ τὰ συνήθως συμβαίνοντα.

**ΑΥΞΗΣΙΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΕΝ ΣΥΜΨΗΦΙΖΕΤΑΙ ΠΡΟΣ ΔΙΑΦΟΡΑΝ ΥΠΕΡΤΕΡΟΥ ΜΙΣΘΟΥ**

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, η ὑπὸ νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας αὔξησις μισθοῦ δὲν περιλαμβάνει τούς δι' ἀτομικῆς συμβάσεως ἀμειβομένους δι' ὑπερτέρου μισθοῦ.

Τ' ἀνωτέρω ἐδράζονται ἐπὶ τῆς διατάξεως τού ἄρθρου 680 παρ. 3 τού Α.Κ., καθ' ἣν οἱ δροὶ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων δὲν

ἐφαρμόζονται ὅταν οἱ ἀντίστοιχοι δροὶ τῶν κατ' ιδίαν ὀτομικῶν συμβάσεων εἶναι εὐνοϊκώτεροι διὰ τὸν ἔκμισθωτὸν (ἔργαζομενον).

Εἰδίκότερον ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης σαφῶς συνάγεται, ὅτι η ὑπὸ τῶν ἐκάστοτε συλλογικῶν συμβάσεων παρεχομένη αὔξησις τῶν μισθῶν, ἀφορᾶ εἰς ἔκεινους μόνον ἐκ τῶν μισθωτῶν (ἔργαζομενον), οἵτινες ἀμειβονται διὰ τῶν κατωτάτων ὄριων τῶν νομίμων μισθῶν, καὶ οὐχὶ εἰς ἔκεινους, οἱ ὅποιοι ἀμειβονται συμβατικῶς δι' ὑπερτέρων ἀποδοχῶν.

Ἐν προκειμένῳ ἔφ' όσον ὁ ἔναγων ναυτικὸς ίσχυρίσθη ὅτι ἐλάμπει μισθὸν ἐκ Λ.Α. 420 μηνιαίων ἔπειται ὅτι δὲν δικαιούται τῆς αὔξησεως τῆς παρασχεθεῖσῆς ὑπὸ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, ἀφοῦ ὁ ὑπὸ αὐτῆς προβλεπόμενος μισθὸς τοῦ Β' μηχανικοῦ (εἰδίκότης ὑπὸ τὴν ὁποῖαν ἦτο ναυτολογημένος), ἀνέρχεται μετὰ τὴν χορήγησιν τῆς αὔξησεως, εἰς Λ.Α. 195,32 μηνιαίως, καὶ ὡς ἐκ τούτου τοῦ τυχάνει κατὰ πολὺ κατώτερος τῶν συμβατικῶν ἀποδοχῶν.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὸ αίτημα τοῦ ἔναγοντος ὡς νόμιμη ἀδάστιμον.

**Η ΜΙΣΘΟΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΑΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

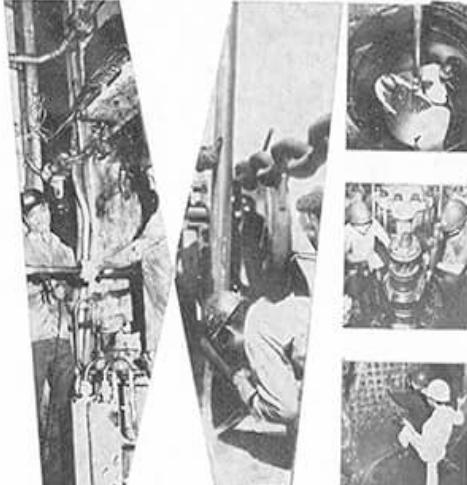
Κατ' απόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς, η ἔναρξις τῆς μισθοτροφοδοσίας τοῦ Α' μηχανικοῦ λαμβάνει χώραν, ἀπὸ τῆς αὔξησης τούτου πρὸς συνάντησιν τοῦ πλοίου καὶ ὅχι ἀπὸ τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως, ἐκτὸς καὶ ἂν συνεφωνήθη τὸ ὄντι.

Διὰ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν ὁ ἔναγων ναυτικὸς ὑπὸ τὴν ὡς ἀνωτέρω ἰδιότητά του, ἔναυτολογήθη ἐπὶ πλοίου τῆς ἔναγομένης μετὰ ἔνα καὶ πλέον μῆνα ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Οὕτω, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, ἐπειδὴ ὑπὸ οὐδενὸς τῶν διαδίκων γίνεται ἐπίκληση τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, ὅλλα οὐτε ἐξ ἄλλου σημείου προκύπτει αὐτὴ, τὸ δικαστήριον ἔλαβεν ὑπὸ ὄψιν του τὴν ισχύουσαν συλλογικὴν σύμβασιν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων, κατὰ τὰς διατάξεις τῆς ποιασίας ὁ μισθὸς καὶ η τροφοδοσία εἰδίκως τοῦ Α' μηχανικοῦ, ὡς ὁ ἔναγων, ἀρχεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀναχωρήσεως του, μετὰ τὴν σύναψιν συμβάσεως πρὸς συνάντησιν τοῦ πλοίου.

Ἐξ ἄλλου, ἐξ οὐδενὸς τῶν προαναφερθέντων ὀποδεικτικῶν στοιχείων προέκυψεν ἡ ὑπὸ τοῦ ἔναγοντος ναυτικοῦ ἐπικληθεῖσα ἔξαιρετικὴ συμφωνία, καθ' όσον η παρὰ τῆς ἔναγομένης ἐταιρίας καταβολὴ τῆς μισθοτροφοδοσίας του δὲν ἀπεδειχθῇ ὅτι ἡρχισεν ἀπὸ τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως.

## Keep shipshape with Western Eagle



We formulated a policy of efficient, dynamic and expert shiprepair service when we launched Western Eagle (Private) Limited. We will take on your problems as ours — maintenance, repair and modification of all kinds of machinery and marine equipment. Our speciality is afloat shiprepairs on all types of vessels at the Anchorage. Located near the Port area, we can provide you with quicker, more efficient time.

Our reputation is staked on first-class service and our facilities are extensive, combined with the back-up engineering know-how of our parent companies, Keppele Shipyard (Private) Limited and Eagle Engineering (Private) Limited.

**Western Eagle (Private) Limited**  
Bukit Chermin Road, Off Telok Blangah Road, SINGAPORE, (4).  
Tel: 6397111 • Telex: Keppele RS 21367 • Cable: Westeagle.



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη  
Τηλ. 45.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London  
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping  
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πρώται παγκοσμίως εἰς πωλήσεις

## ΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ «ΣΟΥΛΤΖΕΡ»

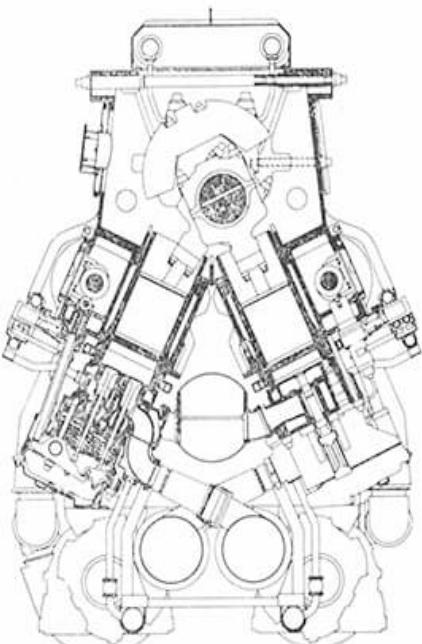
Μία έπισκεψις εἰς τὰς έγκαταστάσεις τῆς έταιρίας εἰς Βιντέρτουρ τῆς Ελβετίας

Εις μίαν μικρὰν χώραν, χωρὶς διέξοδον πρὸς τὴν θάλασσαν, τὴν ἐλατόσπαρτον Ελβετίαν, ἐδρεύει ἡ μεγαλυτέρα εἰς τὸν κόσμον ἔταιρια κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν προώσεως ἑσωτερικῆς καύσεως. Εἰς τὴν διομηχανικὴν περιοχὴν τῆς πόλεως Βίντερτουρ, ἀπεκούσης περὶ τὰ 30 χιλιόμετρα ἀπὸ τὴν Ζυρίχην, εὐρίσκονται αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν φημισμένων ἔργοστασίων «Σούλτζερ».

Ἐκεῖ, τὴν 3ην καὶ 4ην τρέχοντος μηνὸς, ἐπραγματοποιήθη ἐπίδειξις τῶν τελευταίων ἐπιτευγμάτων τῆς ἔταιρίας εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας. Παρερέθησαν ὡς προσκεκλημένοι ἄνω τῶν 300 ἀντιπροσώπων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυπηγείων ἀπὸ δόλον τὸν κόσμον, ὡς καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ Τύπου. Διὰ τοὺς προσκεκλημένους τῆς ἔταιρια «Σούλτζερ» εἶχεν ἔξασφαλίσει ἄνετον διαμονὴν εἰς πολυτελῆ ξενοδοχεῖα τῶν προστιόνων τῆς Ζυρίχης.

Τὴν πρωιάν τῆς 3ης Ιουνίου, ἀπαντεῖς οἱ ἐπισκέπται μετέβησαν διὰ πούλμαν εἰς Βίντερτουρ, ὅπου τοὺς προσεφώνων ὡς υἱὸς τοῦ προέδρου τοῦ Δ.Σ. τῆς ἔταιρίας, κ. Π. Γκ. Σούλτζερ. Ἁκολούθησε σειρὰ διαλέξεων καὶ προδολὴ διαφανειῶν σχετικῶς μὲ τὴν δραστηριότητα καὶ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ἔταιρίας. Ἰδιαίτερα ἔμφασις ἐδόθη εἰς τὸν τομέα ἀναπτυξέως τῶν μεσοστρόφων ναυτικῶν μηχανῶν προώσεως, περὶ τῶν ὅποιων ἀναφερόμεθε κατωτέρω.

Μετὰ τὸ γεύμα, ἡ κολούθησε πολύωρος ξενάγησις εἰς τὰς έγκαταστάσεις τῶν ἔργοστασίων, ὅπου οἱ προσκεκλημένοι εἶχον τὴν εύκαιριαν νὰ παρακολουθήσουν ἐκ τοῦ σύνεγγυς μηχανᾶς διαφόρων τύπων ἐλειτουργία,



Ἡ μεγαλυτέρα εἰς τὸν κόσμον τετράχρονος ναυτικὴ μηχανὴ προώσεως τύπου V65/65.

καθὼς καὶ τὸ ἀναπτυχθὲν ὑπὸ τῆς Σούλτζερ σύστημα ἐλέγχου καὶ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν ἀπὸ τῆς γεφύρας, τύπου SBC 7.

Τὴν ἐσπέραν παρεσχέθη δεξιώσις καὶ ἐπισήμον γεύμα, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου ὁ πρόεδρος τῆς ἔταιρίας, κ. Γκέόργκ Σούλτζερ, ηγάριστης τοὺς προσκεκλημένους διὰ τὴν ὀθρόνων συμμετοχὴν τῶν εἰς τὴν ἐπίδειξιν. Αἱ διαλέξεις συνεχίσθησαν καὶ τὴν ἐπομένην ἡμέραν.

### ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΤΥΠΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ «ΣΟΥΛΤΖΕΡ»

#### ΒΡΑΧΥΣΤΡΟΦΟΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

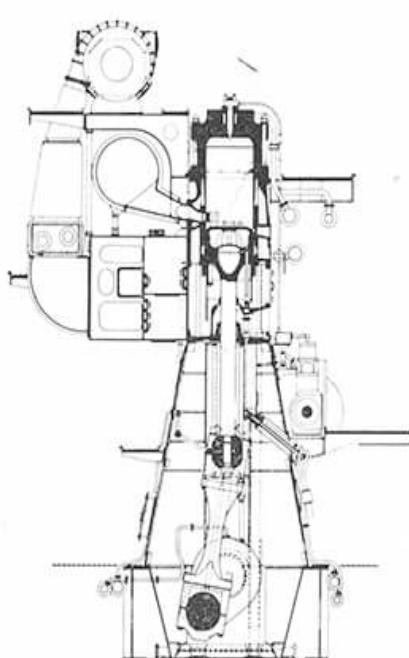
Ἡ ἄκρως ἐπιτυχῆς γενεὰ τῶν μηχανῶν τύπου RND, κατασκευαζομένη ἀπὸ τὴν Σούλτζερ καὶ 21 ἔργοστάσια ἄλλων χωρῶν κατόπιν ὀδειάς, ἐπεξετάθη τῷρα εἰς τὸν τύπο RND-M, ὥστις παρέχει ηγέημένην ισχὺν κατὰ 15% ἔναντι τοῦ προηγουμένου τύπου.

Αἱ δίχρονοι μηχαναὶ RND-M διατίθενται εἰς τρεῖς τύπους:

- RND 90 M, μὲ διαμέτρημα κυλίνδρου 900 χιλιοστῶν καὶ ἀπόδοσιν 3.350 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον εἰς τὰς 122 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Ἀριθμὸς κυλίνδρων 5 ἔως 10.

- RND 76 M, μὲ διαμέτρημα κυλίνδρου 760 χιλ., καὶ ισχὺν 2.400 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον εἰς τὰς 122 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Ἀριθμὸς κυλίνδρων 5 ἔως 10.

- RND 68 M, μὲ διαμέτρημα κυλίνδρου 680 χιλ., καὶ ισχὺν 1.900 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον εἰς τὰς 150 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Ἀριθμὸς κυλίνδρων 4 ἔως 10.



Βραχύστροφος ναυτικὴ μηχανὴ τύπου RND-M

Εἰς τὰς δραδυστρόφους μηχανᾶς τῆς Σούλτζερ περιλαμβάνεται καὶ ὁ πειραματικὸς τύπος RND 105, μὲ διαμέτρημα κυλίνδρου 1.050 χιλ., καὶ ισχὺν 4.500 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον εἰς τὰς 108 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Ἀριθμὸς κυλίνδρων 8 ἔως 12.

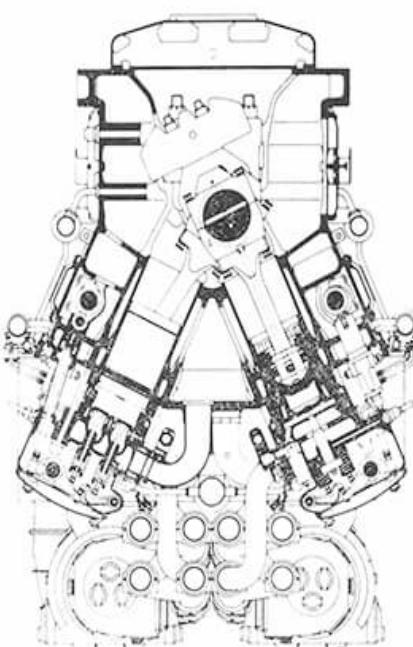
#### ΜΕΣΟΣΤΡΟΦΟΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

Ἡ μεγαλυτέρας ἴπποδυνάμεως μεσόστροφος μηχανὴ προώσεως τῆς Σούλτζερ είναι ἡ τύπου V65/65 τετράχρονος μηχανῆς, ἡτοι ἐσχεδιάσθη ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν γερμανικὴν ἔταιριαν M.A.N. Μὲ διαμέτρημα κυλίνδρου 650 χιλ., ἀπόδιδει ισχὺν 1.800 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον εἰς τὰς 400 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Ἀριθμὸς κυλίνδρων 6 ἔως 18. Θά διατίθεται εἰς τὴν ἀγοράν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

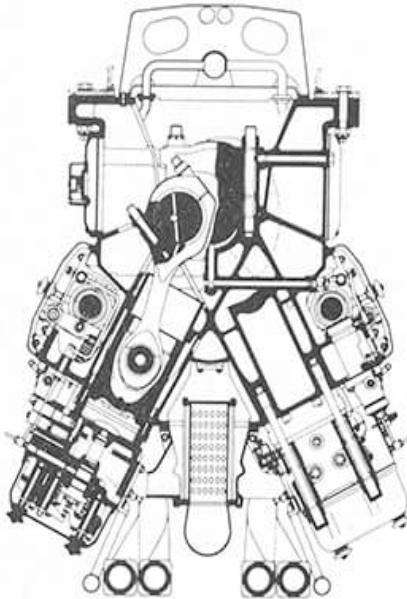
- Ὁ τύπος Z40/48 κατασκευάζεται ὑπὸ δύο μορφῶν: Διάταξις ἐν σειρᾷ (εἰς τοὺς 6 καὶ 8 κυλίνδρους) καὶ διάταξις σχήματος V (εἰς τοὺς 10, 12, 16 καὶ 18 κυλίνδρους). Μὲ διαμέτρημα κυλίνδρου 400 χιλ. παρέχει ισχὺν 750 ἵππων ἀνὰ κύλινδρον εἰς τὰς 530 στροφάς ἀνὰ λεπτόν. Δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ναυτικὴ μηχανὴ προώσεως καὶ ὡς χερσαῖος ἡλεκτροπαραγωγικός σταθμός.

#### ΤΑΧΥΣΤΡΟΦΟΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

Αἱ ταχύστροφοι μηχαναὶ τῆς Σούλτζερ, δυνάμεως ἀπὸ 800 μέχρι 5.000 ἵππων, δύναται νὰ παρέχουν πολύτιμην βοήθειαν στὴν αναπτυξέων τῶν μηχανῶν της ζωής της θάλασσας.

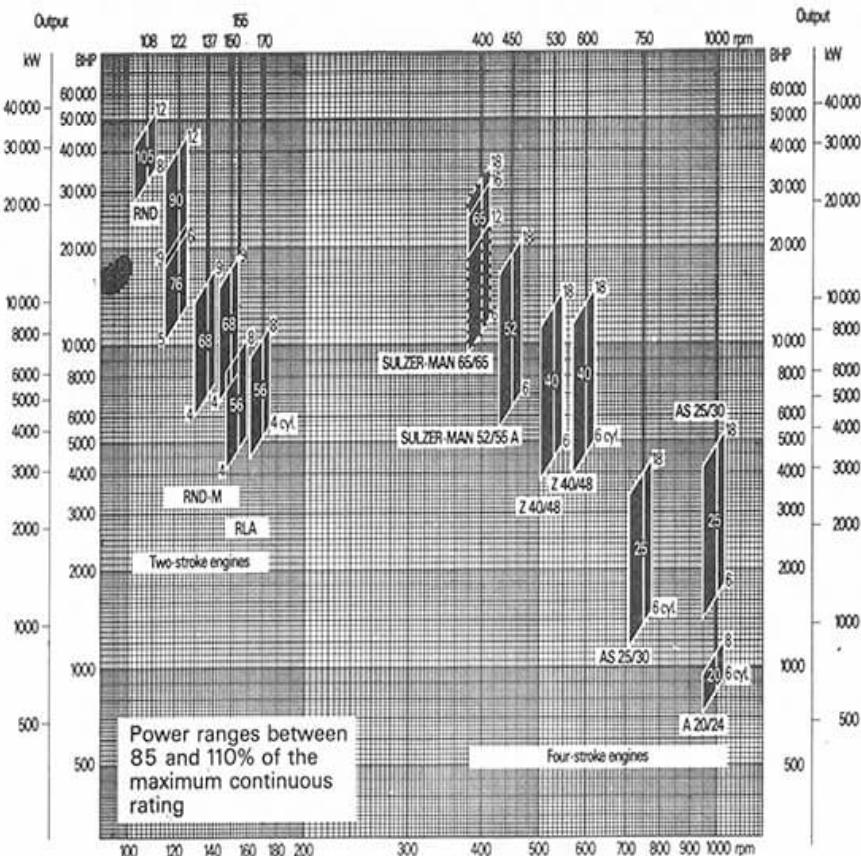


Ἡ μεσόστροφος μηχανὴ τύπου ZV40/48.



Ταχύτροφος μηχανή τύπου ASV 25/30.

νανται νά χρησιμοποιηθούν ως μηχαναι προώσεως μικρών, έξειδικευμένων σκαφών, άλλα κυρίως χρησιμοποιούνται διά την παραγωγήν ήλεκτρικής ενέργειας. Μέ διαμέτρημα κυλίνδρου 200 και 250 χιλ., προσφέρονται εις διαφόρους τύπους, άναλογως τῆς χρήσεως των. Ή μικροτέρου μεγέθους (τύπου AL 20/24) άποδιδει ισχύν 130 ίππων άνα κύλινδρον εις τάς 900 στροφάς άνα λεπτόν και 140 ίππων άνα κύλινδρον εις τάς 1.000



Διάγραμμα έμφανον τὴν άποδοσιν (εις Κιλοβατώρας και ίπποδύναμιν) τῶν διαφόρων τύπων δηζελομηχανῶν Σούλτζερ, εις ώρισμένον άριθμὸν στροφῶν άνα πρώτον λεπτόν.

στροφάς. Αἱ τύπου ASL 25/30 και ASV 25/30 άποδιδουν μεγίστην ισχύν 270 ίππων άνα κύλινδρον εις τάς 1.000 στροφάς άνα λεπτόν.

#### ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑΝ

Άκολουθούσα τὰς συγχρόνους έξειδιεις εις τὴν ναυτικὴν τεχνολογίαν ἡ Σούλτζερ κατεσκεύασε και διαθέτει εις τὴν άγοράν τὸ αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου μηχανοστασίου ἀπό τὴν γέφυραν, SBC-7. Τὸ σύστημα ἐργάζεται δι' ἡλεκτρισμοῦ και ἀέρος, είναι ἀπλοῦν εις τὴν ἔγκαταστασιν και ἔχει ἀνετον χειρισμόν. Λόγῳ τοῦ ὅτι είναι τυποποιημένον, ἀνταλλακτικά εύρισκονται εύκόλως εις οἰονδήποτε σταθμὸν ἔχυπρετήσεως τῆς έταιρίας άνα τὴν ὑδρόγειον.

Ἐπὶ πλέον ἡ Σούλτζερ διαθέτει διαγνωστικὸν σύστημα ἀνωμαλιῶν εις τὴν μηχανήν, διά τοῦ ὅποιου προλαμβάνονται διάφοροι ζημιαὶ και καθιστερήσεις τοῦ πλοίου. Τὸ σύστημα ἐλέγχει τὴν θερμοκρασίαν τῶν κυλίνδρων, τοῦ στροβιλοφορτώτηρος, τοῦ ὕδατος φύξεως, τῶν θαλάμων ἀναφλέξεως, τὴν

πίεσιν ἐκάστου κυλίνδρου κλπ., εις τρόπον ὥστε εύθυνς ὡς σημειωθῆ μία ἀσυνήθης θερμοκρασία η πίεσις εις ἓν σημεῖον τῆς μηχανῆς η ἀνωμαλία ἐντοπίζεται και ἀποκαθίσταται πρὶν προκαλέσῃ σοβαρὰν βλάβην.

#### ΕΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ

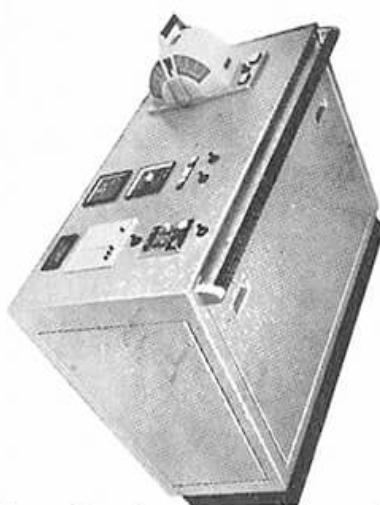
Ἡ θυγατρικὴ έταιρία τῆς Σούλτζερ, «Εσ-σερ Βύζς», κατασκευάζει ἀπό 40ετίας Ἑλικας μεταβλητού βήματος διά σκάφη παντὸς μεγέθους (ίπποδυνάμεως 230 ἵως 46.000 BHP).

#### ΠΡΩΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ

Ἡ έταιρία Σούλτζερ κατέχει ἀπό πολλῶν ἑτῶν τὴν πρώτην θέσιν εις τὰς πωλήσεις ναυτικῶν δηζελομηχανῶν προώσεως. Χαρακτηριστικὸν είναι ὅτι τὸ 1975 ἐκάλυψε τὸ 51% τῶν παγκοσμίων πωλήσεων, ἐκφραζομένων εις ίππους.

Τέλος, δέον νά σημειωθῆ, ὅτι ἡ Σούλτζερ διαθέτει ἔνα τεράστιον δίκτυον σταθμῶν ἔχυπρετήσεως και διαθέσεως ἀνταλλακτικῶν εἰς κάθε χώραν τῆς θερμογείου.

Γ. Σ. Π.



Ἡ κονσόλα τοῦ συστήματος ἐλέγχου και τηλεκινήσεως μηχανοστασίου ἀπό τὴν γέφυραν.

## N & F SHIP STORES LTD.

**STORES AT ALL PORTS  
24 Hours Service**

Provisions - Bonded Stores - Deck - Engine Cabin - Spare Parts - Tarpaulins - Ropes Life Saving Equipment  
  
Export & Import Shipping - Air Freight  
Storage - Distribution

West Gate, Immingham Dock Tel 74931 Telex 527154  
Sub Station Road, Felixstowe, Suffolk Tel 03942 3811 Telex 98188

Head Office & Stores :  
**22 - 23 & 24 BLACKFRIARGATE HULL**

Tel. 0482 - 27446 & 20245 Telex : 527236

Piraeus Office : JOHN A. PARISIS  
Tel : 411.2570, 417.4495, 420.341, A.O.H. 821.7103  
Tlx : 21-3557 PARI GR, 21-2794 F.Y. GR

## Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ

## ΤΩΝ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Αἱ δι' ἐμπορευματοκιβώτιων σχεδόν γενικευθεῖσαι μεταφοραὶ εύρισκονται εἰς τὸ σημεῖον ἔξελίξεως καὶ δημιουργίας νέων τεχνικῶν συλλήψεων;

Μέχρι στιγμῆς τουλάχιστον αὐτὸς ὁ τρόπος μεταφορῶν διεξήγετο μὲν δύο μεθόδους. Τὴν μέθοδον *lo)lo* (*lift on - lift off*) καὶ τὴν *ro)ro*, αἵτινες ἡμηρεύθησαν κατὰ διαφορετικοὺς τρόπους.

Μήμερον μία νέα ιδέα, καίτοι εύρισκεται εἰσέτι ἐν σχεδίῳ καὶ εἰς ἐμβρύωδη κατάστασιν εἶναι ἡ προτεινομένη καὶ ἡτὶς συνίσταται εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίου μὲ κύτη ἀποκλειστικῶν κυψελοειδῆ προσανατολιζομένη εἰς τὴν ἀρχὴν ENCO (*enclosed container ship*), (*κλειστὸν σκάφος κοντέινερς*). Εἰδικὰ τεχνικά περιοδικά δίδουν πολλὰς τεχνικὰ λεπτομερεῖς διὰ τὸν τύπον τούτον, ἀλλὰ ὡς εἴπομεν καὶ ἀνωτέρω τὰ πάντα εύρισκονται εἰσέτι ἐν σχεδίῳ ἐπὶ χάρτῳ.

Μὲν ἀπλούστερα λόγια τὸ οὐστήμα ENCO παρουσιάζει ἵνα σκάφος τελείων κλειστὸν, χωρὶς ἀνοίγματα εἰς τὸ κατάστρωμα (κουδούσια). Τοῦτο ἐπιτρέπει ὥστε τὰ ἐμπορευματοκιβώτια νά μὴ εύρισκονται —ώς συνήθως— καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἀλλὰ εἰς ἐν κύτος κλειστὸν ὅπερ θὰ ἀντικαθίσταται τὸν χώρον ὃν καταλαμβάνουν τὰ ἐν ὑπαίθρῳ ἐμπορευματοκιβώτια.

Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸν χειρισμὸν, οὗτος γίνεται μὲν τὴν ιδίαν ὑπὸ τῶν πλοίων *lo)lo* χρησιμοποιούμενην μέθοδον, ἣτο διὰ γερανογέφυρας, ἡτὶς κυκλοφορεῖ ὑπὸ τὸ κάλυμμα τοῦ τεραστίου κύτους καὶ ἔξυπρετεῖ ὀλὰς τὰς κυψέλας ἐπειδὴ ἡ γερανογέφυρα δύναται νά κινήται καὶ πλαγίως (δεξιὰ καὶ ἀριστερά).

Ἡ γερανογέφυρα αὕτη φορτώνει ἡ ἐκφορτώνει τὰ ἐμπορευματοκιβώτια εἰς τὴν πρύμναν τοῦ σκάφους ἐπὶ κυλιομένας πλατφόρμας, ἡτὶς ἔχει ἔξοδον εἰς τὴν ἀποβάθραν τῆς βοηθείας ἐπικλινούς ἐπιπτέδου. Τοῦτο σημαίνει ὅτι οὐσιαστικῶς πρόκειται περὶ ἐνός συνδυασμοῦ τῶν μεθόδων *lo)lo* - *ro)ro*.

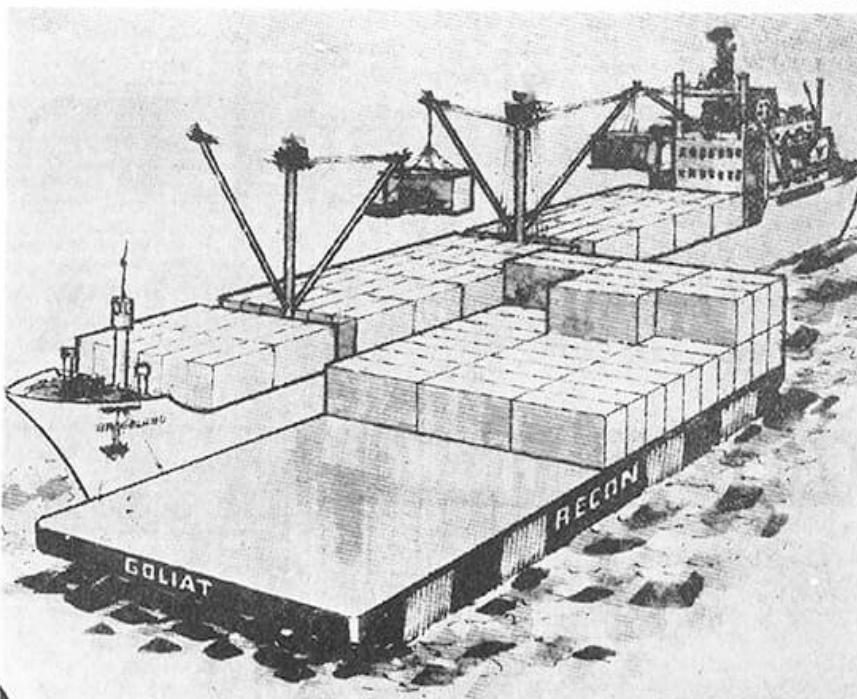
Γίνεται ἀμέσως ἀντιληπτὸν ὅτι σκοπὸς τῶν σχεδιαστῶν ἡτο νὰ ἀπομονώσουν τελείως τὸ σύνολον τοῦ φορτίου ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν του εἰς ἀνοικτὰ καὶ ἐκτεινομέναν εἰς τὰς κακοκαρίας χώρους καὶ πέραν τῶν ἀπὸ ἔχρας μέσων ἐκφορτώσεως. Ἡ σημαντικὴ αὕτη μειωσις τῶν κινδύνων συνδέεται ἀπολύτως μὲ θέματα ἀσφαλίστρων. Οἱ σχεδιασταὶ προβάλλουν ἐπίσης ὀλόκληρον σειράν πλεονεκτημάτων τὰς ὅποιας δὲν εἶναι ἀποδειχθῆται. Δοθέντος ὅτι εἰς ἐν τοιούτον σκάφος δὲν θὰ ὑπάρχουν πλέον ἀνοίγματα κυτῶν ἀτίνα ὡς γνωστὸν προϋποθέτουν ἐνισχυμένη κατασκευὴν ἐφ' ὅστον θὰ ὑποβαστάζουν μεγάλα βάρη τῶν ἐπί τοῦ σκάφους τούτου.

Κέρδος χρόνου προβλέπεται ἐπίσης ἐπειδὴ ὅλοι οἱ μέχρι τοῦδε γνωστοὶ χειρισμοὶ ἐφορτώσεως καταργοῦνται. Προστίθεται ἐπίσης ὅτι καὶ κατ' αὐτὴν τὴν ἐκφόρτωσιν τὰ ἐμπορευματοκιβώτια θὰ εἶναι προφυλαγμένα πρᾶγμα, ὅπερ θὰ αὐξήσῃ τὴν τιμὴν τούτων. 'Ε-

**ΠΩΛΕΙΤΑΙ** οἰκόπεδον 4 ἥ καὶ 6 στρεμμάτων ἐπὶ τῆς Λεωφόρου 'Αθηνῶν - Σουνίου, μεταξὺ Σαρωνίδος καὶ 'Αναβύσσου, παρὰ τὸ 50 χλμ.

Πληροφορία: 8823.272.

## ΝΕΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ



Τὸ γιγαντιαῖον ποντόνιον «Γολιάθ», 3.300 τόν. d.w., ἐπὶ τοῦ ὁποίου θὰ ἐκφορτώνωνται τὰ ἐμπορευματοκιβώτια τῆς «Ρέντ Ση Κοντέινερς Λάιν» εἰς τὸν λιμένα τῆς Τζέντας, πρὸς ἀποφυγὴν καθυστερήσεων λόγω τῆς υφισταμένης ἐκεῖ συμφορήσεως. Σχετικὸν ἄρθρον ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

πίσης οἱ χειρισμοὶ ἐκφορτώσεως θὰ εἶναι ταχύτεροι, διότι ἡ γερανογέφυρα εἶναι κατὰ πολὺ ἀλαφρότερα μιᾶς συνήθως τοιαύτης συμβατικοῦ τύπου ἐπὶ τῆς ἀποβάθρας. Τέλος ἡ οἰκονομία κόστους ναυπηγήσεως θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως διὰ τὴν ὑπόδομήν χάλυβος ὀλιγώτερον παχέος.

Τὸ σύστημα ENCO δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς πλοία κοντέινερς ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος.

Οὐδεμία ἀμφιβολίᾳ ὅτι δι' ὧρισμένας μεταφοράς τὸ σύστημα τοῦτο θὰ αποδειχθῇ ἐνδιαφέρον τοιούτων κυρίως διὰ μικρὰ σκάφη τῶν 2.000 τόν. d.w. δυνάμενα νὰ παραλάβουν περὶ τὰ 200 ἐμπορευματοκιβώτια, πάντως μερικαὶ ἐπιφυλάξεις υφίστανται διὰ σκάφη μεγάλης χωρητικότητος καὶ διὰ πολλούς καὶ διαφόρους λόγους.

Διὰ σκάφη δευτέρας ἡ τρίτης γενεᾶς καὶ ἄν σκάφη μισθετήθῃ ἡ ὑπαρξία δύο γερανογέφυρών, ἐπειδὴ τὰ σκάφη ταῦτα εἶναι μεγαλύτερα ὡς κίνδυνος διακοπῆς ἐκφορτώσεως θὰ υφίστανται συγκρινόμενος μὲ τὴν χρησιμοποίησιν χερσαίων γερανογέφυρῶν, τοῦτο δὲ διότι πᾶσα βλάβη εἰς τὴν γερανογέφυραν

τοῦ σκάφους θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀκινητοποίησιν του καὶ τὰς βαρείας συνεπίεις.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἐξ ἄλλου θὰ περιορίσῃ τὸ σκάφος εἰς μεταφορὰς μόνον ἐμπορευματοκιβώτιων, ἐνῷ ἡ περία ἀπέδειξεν ὅτι ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι ἀπασχολούμεναι μόνον εἰς μεταφορὰς διὰ κοντέινερς προσταθοῦν νὰ ἔχουν ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέραν εὐελιξίαν ἐν σχέσει μὲ φορτία, ἀτίνα δὲν ἐγκλείωνται εἰς τὰ ἐμπορευματοκιβώτια. Φανταζόμεθα μεγάλας πλατφόρμας διὰ ὄγκωδη κινήσια καὶ βαρέα τοιαύτα ἀτίνα τοποθετούνται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Τέλος αὐτὴ ἡ Ἑλλειψις εὐελιξίας ἀπὸ πλευρᾶς χειρισμοῦ δυνατῶν νὰ γίνῃ αἰτία προβλημάτων εἰς διὰ τὰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις.

Ἡ παρουσία τῶν σκαφῶν *ro)ro* τοῦ σκάφους θὰ αποτελέσματα τὴν ἀκινητοποίησιν τους καὶ τὰς βαρείας συνεπίεις.

Ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει τὸ σύστημα ENCO καίτοι παρουσιάζει θετικὰ πλεονεκτήματα, ἐν τούτοις δὲν διαφαίνεται εἰσέτι ὅτι ἀποτελεῖ τὴν ἰδεώδη λύσιν διὰ τὴν υιοθέτησίν του.

DIRECTORS  
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)  
M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

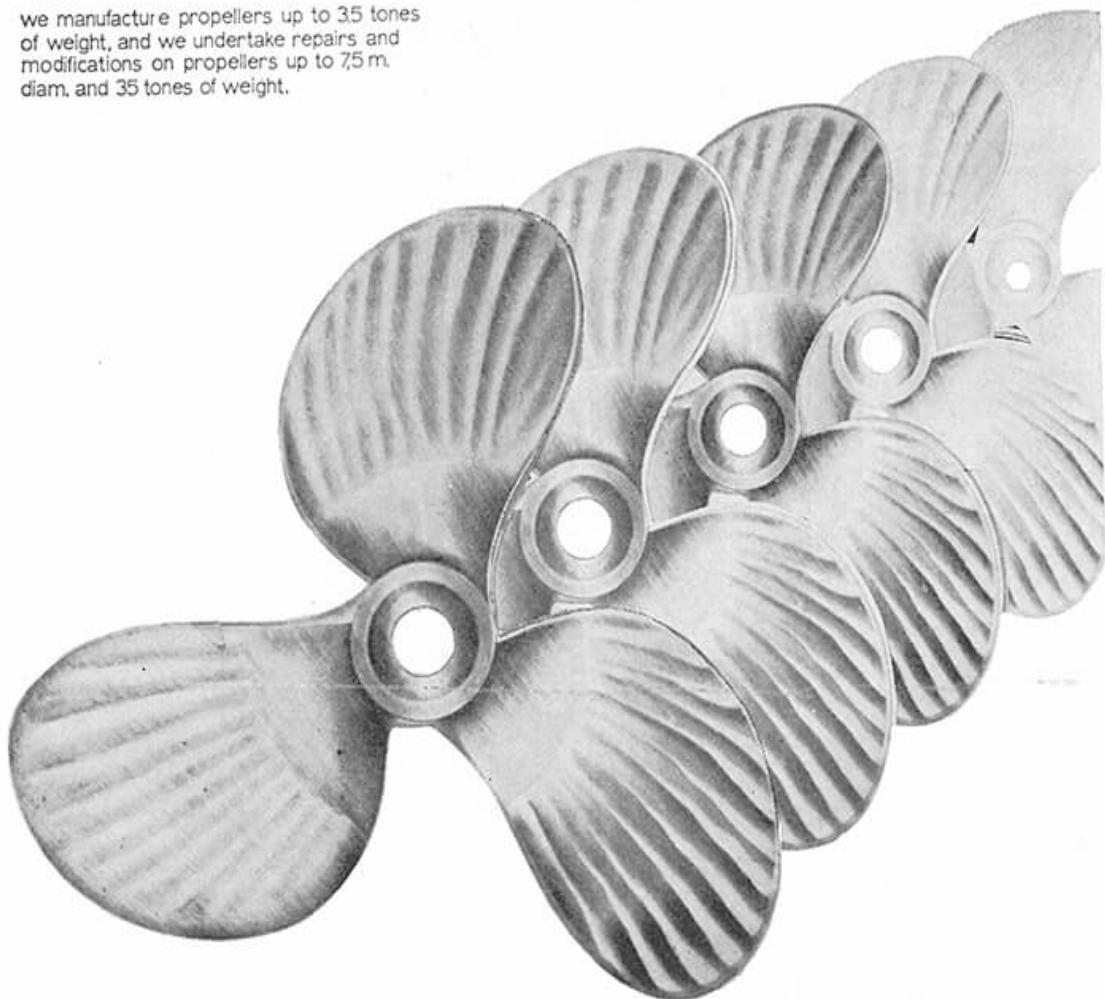
ASSOCIATED TO  
S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL  
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP  
TEL.: 98 07 49  
A. O. H. 7829 05  
TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533  
MONTEVIDEO - URUGUAY

# unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS\*

we manufacture propellers up to 35 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7,5 m. diam. and 35 tones of weight.



**LIPS\*** NAFSIS  
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 - TELEX 212708 NFI GR

# ‘Ο λιμήν του Πειραιῶς

## ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΕΥΕΛΙΚΤΟΣ

Την άναγκην μεγαλυτέρας εύελιξίας είς τό σύστημα διοικήσεως και έκμεταλλεύσεως τού λιμένος Πειραιώς ύπογραμμίζει είς άρθρου του, δημοσιεύμονον είς τὸ κυκλοφορούν δελτίον τοῦ Ὀργανισμοῦ ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Α.Π. κ. Πάνος Ἀθανασιάδης.

» Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ εὐπροσάρμοστον τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος πρὸς τὰς σημειουμένας εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς ἔξελιξεις — τονίζει ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Α.Π. — ἀπαιτεῖται, πέραν τῶν ἄλλων καὶ ἔνας πῦξμένος βαθμὸς εὔελιξίας τοῦ συστήματος διοικήσεως καὶ έκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος. Ἀπαιτεῖται ἀνέξαρτητοποίησις τοῦ Ο.Α.Π. μὲ ἀπόλυτον αὐτονομίαν. Τούτο, ἄλλωτε, ἔχει ἐπισημανθῆ καὶ ἀπὸ «Ἐλληνας καὶ ἔνους εἰδίκους καὶ ἀποτελεῖ σήμερον μίαν ἀνάγκην, ἡ ικανοποίησις τῆς ὑποίας ἀποτελεῖ δασκήνην προϋπόθεσιν διὰ τὴν εύρυθμον λειτουργίαν τοῦ λιμένος.

» Η ἐνυπάρχουσα σήμερον αὐτονομία τοῦ Ο.Α.Π. ἐπιβληθεῖσα πρὸ δεκαετηρίδων, δὲν διηγεῖται ἔκτοτε, ὡς ἀπαιτούσαν αἱ ἐν τῷ μεταξὺ μεταβληθεῖσαι ἐκ τῶν σημειωθεισῶν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς ἔξελιξεων ἀνάγκαι τοῦ λιμένος. Καὶ ὅχι μόνον δὲν διετρήθη εἰς τὸν αὐτὸν βαθμὸν, ἀλλ' ἀντιθέτως περιωρίσθη ἔτι περαιτέρω.

» Καθίσταται οὕτω ἀπολύτως ἐπιβεβλημένη ἡ μεταβολὴ τοῦ σημερινοῦ σχήματος τοῦ Ο.Α.Π. καθ' ὅσου ἀφορᾶ εἰς τὴν οἰκονομικὴν αὐτοτελείαν καὶ διοικητικὴν αὐτονομίαν, τὸ ἐνός ἄλλου, τὸ ὄποιον θὰ ἔγγυαται μεγαλυτέρων ἀνέξαρτησίων καὶ εὔελιξίων. Εἰς τοῦτο συνηγορεῖ ἐπειγόντως καὶ ἡ ἐπισπευδεμένη ἔνταξις τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, ἡ ὅποια θὰ ἔχῃ ἐπιπτώσεις καὶ ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς περιείσθεται τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

» Καθ' ὅσου ἀφορᾶ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ὁ ρόλος τοῦ ἀναμένεται νὰ γίνη πλέον στηματικός, βοηθόως πρὸς τοῦτο καὶ τῆς πλεονεκτικῆς, ἔναντι τῶν ἄλλων μεσογειακῶν λιμένων γεωγραφικῆς θέσεως του.

» Ο Πειραιεὺς προσφέρεται ἀριστα διὰ νὰ παίξῃ τὸν ρόλον ἐνὸς διηπειρωτικοῦ κέντρου διαμετακομίσεως ἐμπορευμάτων. Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἔνα τοιούτον σημαντικὸν στόχου ὁ λιμὴν Πειραιῶς εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἐνθερρύνῃ τὴν στροφήν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας πρὸς τὴν περιοχήν του. Τὴν ἐνθάρρυνσιν δυνάμεια νὰ τὴν ἐπιτύχωμεν διὰ τῆς παροχῆς συγχρόνων εὐκολιῶν πρὸς ἔχυτητησιν τῶν φορτίων καὶ τῶν πλοίων καὶ διὰ τῆς καθιερώσεως εύστόχων τιμολογιακῶν κινήτρων. Καὶ πρὸς τὴν κα-

τεύθυνσιν αὐτὴν στρέφονται αἱ προσπάθειαι, προκειμένου νὰ θεσπισθούν, ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον τὰ πρόσφορα μέτρα.

## ΤΟ «ΔΕΛΤΙΟΝ Ο.Α.Π.»

'Επ' εύκαιρια τῆς διοργανωθείσης εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ τοῦ λιμένος Πειραιῶς διεθνούς ναυτιλιακῆς ἐκθέσεως «Ποσειδώνιας ὁ Ο.Α.Π., ἐξέδωσε καὶ ἔκυκλοφορήσεν εἰδικὸν τεύχος τοῦ Τριμηνιαίου Δελτίου του, εἰς τὸ ὅποιον ἐμπεριέχεται καὶ μικρὸν ὄφειρωμα εἰς τὴν ναυτικήν ἐθδωμάδα.

Πρόκειται πράγματι περὶ μιᾶς ἀξιολόγου ἐκδόσεως, ἐπιμελημένης μὲ μεγάλην φροντίδα καὶ μὲ ποικίλην καὶ ἐνδιαφέρουσαν ἀληθείαν.

Πέραν τῆς ὅλης, ποὺ ἐνδιαφέρει τοὺς συναλλασσομένους μὲ τὸν λιμένα, περιλαμβάνει καὶ θαλαισινά κείμενα καθὼς καὶ μηνύματα τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτίλιας κ. Ἀλ. Παπαδόγυρη, τοῦ Ἀρχηγοῦ Ναυτικοῦ κ. Σπ. Μαυρίκη καὶ τοῦ προέδρου καὶ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π. κ.κ. Π. Ἀθανασιάδη καὶ Σπ. Σούλη μὲ τὴν εύκαιριαν τῶν «Ποσειδώνιων».

Τὸ «Δελτίον» ἔξεδόθη ὑπὸ τοῦ Τμῆματος Τύπου καὶ Δημοσίων Σχέσεων τοῦ Ὀργανισμοῦ μὲ ἐπιμέλειαν ἐκδόσεως τῶν ὑπαλλήλων κ.κ. Στ. Κατρουγκάλου καὶ Ἰω. Χατζημανολάκη.

## ΟΧΗΜΑ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ

Ο Ο.Α.Π. πρωθῇ τὴν διαδικασίαν τῆς διὰ διαπραγματεύσεων προμηθείας ἐκ τοῦ οἰκου Overseas Commerce ltd ἐνὸς ὀχήματος στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (Carricon).

«Ἡδη κατήρτισε σχέδιον συμβάσεως τῆς προμηθείας καὶ τὸ ὄχημα πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὸ κοντέινερ τέρμινον. Ἡ τιμὴ τοῦ ἐν λόγῳ ὀχήματος ἀνέρχεται εἰς 67.500 λίρας Ἀγγλίας διὰ παράδοσιν φόμπεις Ισταηλιούν λιμένα. Τελικῶς ἡ τιμὴ μὲ διασρόμενος, ἀσφάλιστρα κλπ. θὰ ἀνέλθῃ εἰς 6,5 ἑκατ. δραχμάς περίπου.

## ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΑ

Ο Ο.Α.Π. ἡγήσεται ἐκ νέου τὰ τιμολόγια ἐργασιῶν φορτεκφορτώσεως καὶ μεταφορῶν κατὰ 30% διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ καλύψῃ τὸ ἀνοιγμα, τὸ ὄποιον ἐδημιουργήθη ἐκ τῶν χορηγηθεισῶν αὐξήσεων μισθῶν καὶ ἡμερομισθῶν τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ.

Τὸ ἄνοιγμα αὐτὸν ὑπολογίζεται ὅτι βά εἰναι τῆς τάξεως τῶν 150 ἑκατ. δρχ. καὶ ἀναμένεται νὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὴν νέαν αὐξήσιν τῶν τιμολογίων.

Θά πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι τὰ τιμολόγια φορτεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν είχαν αὐξήθη κατὰ 35% τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ηγέτησαν κατὰ 0,50 δρχ. ἀνά τόννον ἡ κυβικού μέτρου φορτίου ὥρισμένα τιμολόγια ἐργασιῶν ἐπὶ πλοίων. Ἡ αὐξήσις είναι ὑπὲρ τῶν χειριστῶν γερανῶν ἐν γένει, περινοφόρων ἐλκυστήρων κλπ.

## ΤΟ «ΜΥΡΟΒΛΗΤΗΣ»

Ο Ο.Α.Π. ἀνέστειλε τὸν ὄρισθεντα διὰ τὴν 27ην τρέχοντος μηνὸς πλειστηριασμὸν τοῦ ἀτμοπλοίου «Μυροβλῆτης» υηρογίου Πειραιῶς 5194, δι' ὀφειλὴν πρὸς αὐτὸν, ἀνερχεμένην εἰς τὸ ποσὸν τῶν 142.000 δρχ.

Οι ὑπόχρεοι ησκήσαν ανακοπήν ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς καὶ αἴτουνται τὴν ἀκύρωσιν τῶν λογαριασμῶν βάσει τῶν ὅποιων ἔγένετο ἡ κατάσχεις, ισχυριζόμενοι ὅτι τὰ ποσά δὲν ὑφείλονται παρ' αὐτῶν.

## ΑΠΟΘΗΚΑΙ

Ο Ο.Α.Π. θὰ διαρρυθμίσῃ τὸν τρίτον ὄρφον τοῦ κτίριου ΠΑΕΓΑΕ, ὃστε νὰ δημιουργηθῶν ἀπόθηκαι, αἱ ὅποιαι καὶ προορίζονται πρὸς ἐκμίσθωσιν εἰς τοὺς τροφοδότας πλοίους.

Μετὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν ἐργασιῶν θὰ προκηρυχθῇ σχετικὸς διαγωνισμός.

## ΣΥΝΤΟΜΑ

Ἐνεκρίθη κονδύλιον 15 ἑκατομ. δραχμῶν διὰ τὴν πληρωμὴν εἰς τὸν οὐγγρικὸν οἶκον «Γαίτη» διαφόρων ὑποχρεώσεων ἐκ τῆς προμεθείας 17 ἡλεκτροκινήτων γερανῶν.

• Ο Ο.Α.Π. ἀπεφάσισε νὰ ἐκποιηθῇ τὰ δύο διυθισμένα ἀχρήστα θυρόπλοια, ποὺ πρέχονται ἀπὸ τὰς μονίμους δεξαμενάς. Ως τιμὴ ἐκκινήσεως ὡρίσθη τὸ ποσὸν τῶν 300.000 δρχ.

• Χώρου, κείμενον εἰς τὸ κτίριον τοῦ προβλήτου Βασ. Κωνσταντίνου θὰ ἐκμισθωθῇ ὁ Ο.Α.Π., προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πώλησιν ειδῶν λαϊκῆς τέχνης η ἀλλαγὴ συναφῶν εἰδῶν.

• Ο Ο.Α.Π. ἀπήλλαξε τὴν Α.Ε. «Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα», ἀπὸ τὰ ἀναλογούντα δικαιώματα πρεσοριμίσεως καὶ παραδολής τοῦ κρουαζιερωπλοίου «Jupitēr» κατὰ τὴν 22αν καὶ 23ην παρελθόντος Μαρτίου.

• Πλωτά ναυπηγήματα, ἀνήκοντα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν δημόσιον ή καὶ κινούμενα διὰ λογαριασμῶν τοῦ ἀπαλλάσσονται τῶν δικαιωμάτων τοῦ Ο.Α.Π. τῶν ἀφορώντων εἰς τὴν προσφόρμισιν καὶ πλεύρισιν ή πρυμνοδέτησιν αὐτῶν.

## ITALY - AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS

## "MEDOV"

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS

SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS — INSURANCE

VIA XX SETTEMBRE, 29/7

16121 GENOA

PHONES: 54.13.61 (FIVE LINES)



TELEX: 27046 (MEDOV)  
CABLES: MEDOV GENOA

ITALIA

## ΕΠΕΙΣΟΔΙΟΝ ΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΝ

Ἡ διαγωγὴ τοῦ κυβερνήτου τοῦ «Γκαλιέο Γκαλιλέο» ὑπῆρξε σύμφωνος «πρὸς τὰ καθῆκοντα, τὴν ἀξιοπρέπειαν καὶ τὸ κύρος ἐνὸς ἀξιωματικοῦ τῆς Διεθνούς Ναυτιλίας». Τούτο ἐδηλώθη ἀπό τὴν ιταλικὴν Κυβέρνησιν.

Κατόπιν διαβήματος της νεοζηλανδικής Κυβερνήσεως πρός την ιταλικήν Κυβέρνησιν διά τὸ γνωστὸν ἐπεισόδιον διαρκούσῃς τῆς τελευταίας κρουαζίέρας τοῦ «Γκαλιλέο», καθ' ἥν ὁ πλοιάρχος ἀπεβίβασεν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν, οἵτινες δὲν συνεμφρόνθησαν πρὸς τὰς ἀποφάσεις τοῦ πλοιάρχου, ἔγενετο σύσκεψις εἰς τὸ Ιταλικὸν ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, κατά τὴν ὧδοις ἡκούσθησαν αἱ ἀπόψεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ λογιστοῦ τοῦ ὑπερωκεαγίου. Οἱ ἐν λόγῳ ἀξιωματούχοι διὰ τῶν καταθέσεων τῶν ἐμείωσαν τὴν ἕκτασιν τῶν γεγονότων. Τὸ Ιταλικὸν ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν θὰ ἀποστείλῃ τὴν ἀπάντησιν τοῦ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας, γνωρίζων ὅτι ἡ ιταλικὴ Κυβέρνησις θεωρεῖ ὅτι ἡ συμπεριφορὰ τοῦ πλοιάρχου «ἡτού σύμφωνος πρὸς τὰ καθήκοντα, τὴν ἀξιοπρέπειαν καὶ τὸ κύρος ἀξιωματικοῦ τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας».

## МЕГАЛН ВРЕТАННІА

## ΣΩΣΤΙΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Τά έθνικοποιηθέντα Βρετανικά ναυπηγεία Γκόβαν έπειταχον τελευταίως τὴν παραγγελίαν 6 πολυδυνάμων φορτηγών τῶν 23.000 τόν., γκρος συνολικοῦ κόστους 50 εκατ. λιρῶν ἐκ μέρους ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Κουβέιτ **Η** παραγγελία θεωρεῖται ἡ πλέον ἐνδιαφέρουσσα, τὴν ὅποιαν ἐπέτυχε δρεπανικὸν ναυπηγείον ἀπὸ τρειτίας, διότι πρόκειται νὰ τοῦ ἔξασφαλίσῃ ἀπασχόλησιν μέχρι τέλους τοῦ 1977. Μία ὁμοίας παραγγελία τῆς Κουβέιτ Σίπινγκ Κόμπανυ, δὲν ἐδόθη τελικῶς εἰς τὰ ναυπηγεία Γκόβαν, παρὰ τὴν προσφερθείσαν χαμηλὴν τιμὴν, δεδομένου ὅτι τελικῶς ἐπροτιμήθη ναυπηγείον τῆς Ν. Κορέας. Ως γνωστὸν πάντως ἡ Κουβέιτ Σίπινγκ είχε παραγγείλει τὸ 1975 εἰς τὸ Γκόβαν τὴν ναυπηγήσιν σειρᾶς 13 ὡμοίων σκαφῶν, ἔξω ἥδη ἔχουν παραδοθῆ τὰ ἐπτά.

Ἐκ τῆς ὧς ἀνά νέας παραγγελίας τὰ ναυ-  
πηγεῖα Γκόδαν δὲν ἀναμένουν κέρδη, ἀλλ'  
ἐλπίζουν τουλάχιστον νὰ καλύψουν τὸ κό-  
στος τῆς ναυπηγήσεως, ἐφ' ὃσον περιορισθῆ  
οἱ πληθωρισμός καὶ βελτιωθῆ ἡ ἀποδοτικό-  
της των.

ΤΑ ΑΣΙΑΤΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Η Βρετανική κυβέρνησις, έδήλωσεν ό όμβριος 'Υφυπουργός, ένώπιον τού ἑτησίου ναυτεργατικού συνεδρίου, είναι απόφασισμένη νά θέσει τέρμα εις την τακτικήν της ἐπί βρετανικών πλοίων χρησιμοποίησεως ἀστικών πληρωμάτων μὲν ἀμοιβάς χαμηλοτέρας τῶν βρετανικῶν συναδέλφων των. Τοῦτο ὅμως πρέπει νά γίνη προσθετικῶς και μεθοδικώς, εις τοόπον ὅστε νά μὴ ἔξωθήσῃ τὸν ἐφοπλισμὸν νά καταφύγη εἰς τὰς σημαίας εὐκολίας ἢ τὸν παροπλισμόν. Η ἔξομοίωσις τῶν μισθῶν ὑπολογίζεται ὅτι ἀφ' ἐνὸς μὲν θά έπέφερε ἑτησίαν ἐπιβάρυνσιν 70 ἑκατ. λιρῶν και ἀφ' ἑτερού θά ἔδημοισύργει πρόβλημα ἐπανδρώσεως, δεδομένου ὅτι τὸ ὑπάρχον ναυτεργατικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας δὲν δύναται νά καλύψῃ τὰς 19.000 θέσεις, τὰς ὁποίας κατέχουν σήμερον Ἀσιάται ναυτικοί.

THE EPISTOLAE THE MARTIALIAE

Όπως αναφέρεται εἰς τὴν πρώτην ἑταῖριν ἔκθεσιν τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου Βρετανικῆς Ναυπλίας, τὰ ἔσοδα τῆς βρετανικῆς πλοιοκτησίας καὶ νηρολογήσεως σκαφῶν ἀνήλθον τὸ 1914 εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 1.516 ἐκ λιρών.  
Μετ' ἐκπτώσιν τῶν εἰς τὴν ἀλλοδοπίην δα-

πανών —λιμενικά τέλη, έξοδα φορτοεκφόρτωσεων, καύσιμα— άνερχομένων είς 727 έκατον, στερλινών, ή καθαρά συνεισφόρα τής ναυτιλίας είς τὸ δρετανικόν ισοζύγιον πληρωμών ήτο τῆς τάξεως τῶν 789 έκατ. λιρῶν.

Ἐπιπροσθέτως, λέγει τὸ Γενικὸν Συμβούλιον, έξοικονομήθησαν ἔτερα 381 έκατ. λιρῶν, ἄτινα θά είχον καταβληθῆ ὡς ναῦλοι πρὸς ξένα πλοῖα διὰ νὰ καλύψουν τὰς εἰσαγωγικάς ἀνάγκας τῆς χώρας ἐλεισθεὶς ἔνικής ναυτιλίας.

Τὸ Γενικὸν Συμβούλιον Βρετανικῆς Ναυτιλίας, διπέρ υποκαθιστᾶ ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ παρελθόντος ἔτους τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον καὶ τὴν Βρετανικὴν Ναυτικὴν Ὀμοσπονδίαν, ἐτόνοιεν ὅτι μολονότι ὁ παγκόσμιος πληθωρισμὸς ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῶν προσανφερθέντων ἀριθμῶν, οὐτοὶ δὲν παύουν νὰ ἀντανακλῶν τὴν ἀποδοτικότητα καὶ τὸν δύκον τοῦ Βρετανικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου.

Ἡ ἔκθεσις ἀντιτίθεται ἐντὸνώς εἰς τὰς προτάσεις τῆς κυβερνήσεως περὶ ὑποχρεωτικῆς συμμετοχῆς τῶν ἔργατῶν εἰς τὰ Διοικητικὰ Συμβούλια τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων, χαρακτηρίζουσα τὴν τακτικὴν αὐτῆν ὡς ἀνέφαρμόστον εἰς τὴν προσοχῆ.

Πόντως, τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ὅτι τὸ Γενικὸν Συμβούλιον θὰ ὑποστηρίξῃ τὴν λῆψιν ἀλαστικῶν μέτρων διὰ νὰ αὔξηθῃ ἡ συμμετοχὴ τῶν ἔργατων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων.

Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ ἔκθεσις τονίζει ὅτι ἡ καταστασὶς τῆς ναυλαγορᾶς ἔχει φθάση εἰς κρίσιμα ἐπίπεδα. Τὴν 30ην Ιουνίου 1975, ὁ παγκόσμιος στόλος τάκερς, αὔξηθεις ἐντὸς ἔτους κατὰ 44,1 έκατ. τὸν. d.w., εἶχε φθάση τὰ 286,47 έκατ. τὸν. d.w. Ὁ δρετανικός στόλος δεξαμενοπλοίων, μὲ ἀντίστοιχον αὔξησιν 2,2 έκατ. τὸν. d.w., ἀνήρχετο εἰς 30,78 έκατ. τὸν. d.w.

Λήγοντος τοῦ 1975, 454 τάκερς 38,9 έκατ. τὸν. d.w. (περιλαμβανομένων 48 δρετανικῶν σκαφῶν, 4,39 έκ. τὸν. d.w.) ἐτέλουν ὑπὸ παροπλισμόν. Ἐπὶ πλέον, τὴν αὐτὴν ἐ-

ποχὴν, αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων ἀνήρχοντο εἰς 108,3 έκατον. τὸν. d.w., ἔξι ὡν 7,7 έκατ. τὸν. d.w. προωρίζοντο διὰ τὰ δρετανικὰ νηολόγια.

#### ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του ὡς νέου προέδρου τοῦ Γενικοῦ Συμβούλιον Βρετανικῆς Ναυτιλίας ὁ Λόρδος "Ιντσκεῖτ", πρόεδρος τῆς γνωστῆς ἑταῖρίας Π & Ο, πρεδίποιησεν ὅτι ὑπάρχουν πλεονεκτήματα ἀλλὰ καὶ κίνδυνοι διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

«Δὲν ἐπιθυμούμενον νὰ καταστῶμεν μία προστευομένη, ρυθμιζομένη καὶ μὴ συναγωνιστικὴ ναυτιλία, ὡς ἡ ἀμερικανικὴ», εἶπεν ὁ λόρδος "Ιντσκεῖτ". «Ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Ε.Ο.Κ. εύρισκεται εἰς τὰ ἀρχικὰ στάδια τῆς ἔξελίξεως, «ἄλλη» ὀφείλομεν νὰ χωρίσωμεν μετὰ τῆς μεγίστης προσοχῆς συνέχισε.

Ἀκολούθως ἀνεφέρθη εἰς τρία σημεῖα, τὰ ὅποια ἔχαρακτήρισε θεμελιώδεις καπευθυτήριους γραμμάτους τῆς ἀκολουθήτεας ὑπὸ τῆς Ε.Ο.Κ. ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὰ σημεῖα αὐτά είναι:

• Ἡ ναυτιλία ἐν τῷ συνόλῳ της πρέπει νὰ θεωρήται ἀπὸ τὴν Ε.Ο.Κ. ὡς διεθνῆς «Δὲν πρέπει νὰ φαντασθῶμεν ὅτι οἱ ἐσωτερικοὶ κανονισμοί, ἔξυπητεστούντες στόχους τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, θὰ ἐπαρκέσουν ὥστε αἱ ναυτιλίαι τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος νὰ διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικότητά των διεθνῶς».

• Ὁ οἰκονομικὸς ρόλος τῆς Ναυτιλίας, τόσον διὰ τὴν Ε.Ο.Κ. δύον καὶ διὰ τὴν Βρετανίαν, εἶναι ἐκείνος τοῦ φορέως ξένου συναλλάγματος καὶ ἡ συμβολὴ της εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν μᾶλλον, παρὰ ὡς μέσον μεταφορᾶς.

Αὕτη ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ δρετανικὴ ἀποφιλί καὶ ὁ λόρδος "Ιντσκεῖτ" ἔξεφρασε τὴν πεποιθησιν ὅτι θὰ τὴν μιοθετήσουν καὶ οἱ ἄλλοι ἑταῖροι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος

καὶ ἡ Ἐπιπροπή τῶν Βρετανῶν.

• Τὸ γεγονός ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ χώραι τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἔχουν κοινὰ συμφέροντα μὲ ἄλλας χώρας ἐκτὸς τῆς Κοινότητος σημαίνει ὅτι ὑπάρχει ἀνάγκη λήψεως σοβαρῶν συντονισμένων μέτρων ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Ε.Ο.Κ., ὅπουα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐφαρμογὴν ἐλευθέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὡς συμβαίνει μὲ τὰς χώρας τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. καὶ παραλλήλων θὰ παρέχουν τὸ πλεονέκτημα τῆς προσχεδιασμένης ἡ κοινῆς δράσεως μέσω τῆς Κοινότητος.

Τὰ τρία σημεῖα αὐτὰ προφανῶς θὰ δημιουργήσουν νέα προβλήματα καὶ θὰ ἀπαιτηθούν νέαι διαδικασίαι.

«Ἡ δρετανικὴ Ναυτιλία εἶναι προητομασμένη νὰ διαδραματίσῃ τὸν ρόλον τῆς ἐντὸς τῆς Κοινότητος καὶ νὰ ἔξεύρῃ τὰς καταλλήλους λύσεις», προσέθεσεν ὁ λόρδος "Ιντσκεῖτ".

Ἀναφερόμενος εἰς τὸν κώδικα τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Ούνκτάντ», εἶπεν ὅτι οἱ δρετανοί τὸν θεωροῦν ἀνεφάρμοστον ὑπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν του. Εἶναι, δομαὶ, πρόδυμοι νὰ προτείνουν μεταπροτάς ὥστε νὰ καταστῇ ὑγιῆς καὶ πρακτικῶς ἐφαρμόσιμος κῶδιξ. «Ἄλλως αἱ προσπτικαὶ θὰ είναι δυσμενεῖς. Ὁ οἰκονομικὸς ἔθνικοισμὸς θὰ προκαλέσῃ χάος καὶ θὰ καταστήσῃ μὴ ἀποδοτικὴν τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

## NΟΡΒΗΓΙΑ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΑΟΙΑ

Δυσκόλους ἡμέρας ἀντιμετωπίζουν καὶ οἱ Νορβηγοί ἀπὸ τὰ ζημιογόνα κρουαζιερόπλοιά των. «Ηδη τὸ «Σάγκαφιορδ» (24.000 τόν.) ἐνδεκαετοῦς ἥλικίας σκάφος, πρόκειται κατ' Ὁκτώβριον νὰ παροπλισθῇ. Σχεδιάζεται ἡ μετασκευή του, δεδομένου ὅτι μὲ τὰς 425 κλίνας καὶ τὸ ἐκ 300 ναυτικῶν πλήρωμα εἶναι ἀντιοκονομική. «Οπως



## M E D L I N E

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ηλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

Έλληνικὴ Έταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
MIDDLE EAST AGENTS  
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

ται πολλαὶ εἰναι αἱ προσφοραι διὰ τὴν πώλησιν τοῦ σκάφους.

Τὸ τριετοῦ ήλικίας ἀδελφὸν σκάφος «Βισταφιόρδ» 25.000 τὸν, καὶ 550 θέσεων, πρόκειται καὶ αὐτὸν νὰ αὐξήσῃ μετασκευαζόμενον, τὰς θέσεις του εἰς 700. Ἐκεῖνο, ποὺ διαρύνει εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκανδιναῦτικῶν κρουαζιεροπλοίων, εἰναι τὸ ψηφλὸν κόστος τῆς ἐπανδρώσεως καὶ τὸ πολυάριθμον αὐτῆς.

### ΣΥΓΚΡΑΤΗΜΕΝΗ ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ

Τὴν σοδαρωτέραν μεταπολεμικὴν κρίσιν διέρχεται ἡ Νορβηγικὴ ναυτιλία. Τὸ ἐν - τρίτον τῆς ἔτη 45 ἔκατ. τὸν. d.w. χωρητικότητός της τελεῖ ὑπὸ παροπλισμόν, ὡς ἀνεκοινώθη ὑπὸ τῆς Ἔνωσεως Νορβηγῶν 'Ἐφοπλιστῶν.

Συνολικῶς ἀργοῦν, ἐλλείψει ἀπασχολήσεως, 113 σκάφη, ἔξι ὡν τὰ 90, περίπου 12 ἔκατ. τὸν. d.w. εἰναι δεξαμενόπλοια — πάντας, τὰ 3 ἔκατ. τὸν. d.w. ἔχουν παροπλισθῆ ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν.

Ὥρισμένοι πλοιοκτήται τάνκερς, ὡς ὁ Ρέκστεν καὶ ὁ Βάσαρον, δὲν ἔχουν χρονοναύλωση τὰ πλοιά των. 'Αμφότεροι διαχειρίζονται στόλους δεξαμενοπλοίων τῶν 200.000 τὸν. d.w. καὶ ἄνω, ναυπηγήθενταν μετὰ τὸ 1971.

Ὦς ἀπότελεσμα τῆς κρίσεως, ὡς μὲν πρῶτος ἡ ηναγκάσθη νὰ ἀκυρώσῃ ἔξι τάνκερς τῶν 370 - 420.000 τὸν. d.w. εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυπηγεῖα "Ακερς" καὶ ὁ δεύτερος δύο τῶν 370.000 τὸν. d.w. εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καὶ δύο τῶν 480.000 τὸν. d.w. εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα Χόθαλντσερκε τοῦ Κιέλου.

'Ἐν ἀντίθεσει πρὸς τοὺς δύο προαναφερθέντας ἐφοπλιστάς, ὁ ἔτερος τῶν μεγάλων Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν, Ζίγκβαλ Μιτέργκεσε, διατηρῶν στενὰς σχέσεις μὲ τὰς πολυεθνεῖς ἑταῖριας πετρελαίων, ἀπασχολεῖ πλήρως, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως, τὸν ἔτη 5 ἔκατ. τὸν. d.w. στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων του.

Διὰ νὰ προστατεύῃ τοὺς δύο προαναφερθέντας ἐφοπλιστάς, ὁ ἔτερος τῶν μεγάλων Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν, Ζίγκβαλ Μιτέργκεσε, διατηρῶν στενὰς σχέσεις μὲ τὰς πολυεθνεῖς ἑταῖριας πετρελαίων, ἀπασχολεῖ πλήρως, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως, τὸν ἔτη 5 ἔκατ. τὸν. d.w. στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων του.

ἴηστεύεται ὅτι μὲ τὴν δοθείαν τοῦ 'Ινστιτούτου αἱ μεγαλύτεραι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις βὰ ἀνταπεξέλθουν τὴν κρίσιν. 'Ἄλλα μικρότεραι τινές ἑταῖρια, μὴ δυνάμεναι νὰ καταβάλουν τὴν ἐλάχιστην συνδρομὴν τῶν εἰς τὸ 'Ινστιτούτον — ἔν ἔκατ. Νορβηγικῶν κορωνῶν — βὰ ἀντιμετωπίσουν σοδαρούς κινδύνους.

Μεταξὺ τῶν νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων ἐπικρατεῖ τὸρα ἡ ἀπομινήσις ὅτι ἡ κρίσις παρέρχεται καὶ ὅτι ἡ πρὸ ἔξαμηνον πρόβλεψις τοῦ Νορβηγοῦ ὑπουργοῦ 'Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας, κατὰ τὴν ὁποῖαν οἱ ναύλοι βὰ παρέμενον εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα μέχρι τὸ 1980, ἥτο ὅκρως ἀπαισιοδόξος.

Μολονότι λήγοντος τοῦ 'Απριλίου τὸ ὑπὸ παροπλισμὸν νορβηγικὸν τονῶν ἀνήρχετο εἰς 14.229.785 τὸν. d.w., ἀριθμητικῶς ἀντεπροσώπευε μόλις τὸ 10% τῶν πλοίων, γεγονὸς ὅπερ οὐδὲν σοδαρὸν πρόβλημα ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν ἔδημοιούργησεν.

'Ἐντὸς τοῦ πρώτου τετραμήνου τοῦ ἔτους, παρελήφθησαν ὑπὸ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν 23 νεότερα σκάφη, 2.626.779 τὸν. d.w. 'Εφ' ὅσον δὲ κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, ἡ ἀργούσα χωρητικότης ηγήθη μόνον κατὰ 9 σκάφη καὶ 1.515.751 τὸν. d.w., προσετέθησαν εἰς τὸν ἐν ἐνέργειᾳ στόλον 14 πλοία, 1.111.338 τὸν. d.w.

Τινές τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, διαχειρίζομενοι ἔξειδικευμένα σκάφη, ἔξακολουθῶν παρὰ τὴν κρίσιν νὰ ἀπασχολοῦν τὰ πλοία τῶν ἐπικερδῶν. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἐπιμαρτύ-

ροῦν αἱ πρόσφατοι παραγγελίαι, εἰς τὰς ὁποῖας περιλαμβάνονται πέντε μικρὰ φορτηγά εἰς εἰς ναυπηγεῖα τῆς Οὐαλίας καὶ τρία μπάλκα κάρριερς τῶν 34.000 τὸν. d.w. εἰς τὴν Πολωνίαν.

### ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

'Ο γνωστὸς νορβηγὸς ἐφοπλιστὴς Χίλμαρ Ρέκστεν δὲν θὰ ἀπολέσῃ ποτὲ τὸ πρωτεῖον τῆς διεθνοῦς ἐπικαιρότητος. 'Αφοῦ παρηθῆ ὅπὸ τὴν προεδρίαν ὅλων τῶν ἑταῖρῶν τοῦ ὄμιλου του, ὁ νορβηγὸς ὑπουργὸς τοῦ 'Ἐμπορίου τῆς Νορβηγίας ἀνεκοινώσας ἀπὸ προσφάνου ὅτι ἀπὸ μηνὸν ἀνακρίσεις ἔχουσαν διὰ τὴν δραστηρίητα τοῦ ὑπόγειου ἐφοπλιστοῦ καὶ κατέστη ἡδη ἐπιτακτικός λογιστικὸς ἐλέγχος τῶν ἑταῖρῶν του διὰ τὴν διακρίσιν παραβάσεων τοῦ νόμου εἰς ὅ,τι ἀφορά συναλλαγματικὰ ἀνωμαλίας. 'Ο ὑπουργὸς προσέθενται ὅτι ἡ ἀνακρίσις δὲν σημαίνει κατ' ἄναγκην ὅτι ἀδικήματα μὲ ποινικὲς συνεπείας διεπράχθησαν. ἀλλ' ἂν ἀποκαλυφθῇ τοῦτο, τὸ πράγμα θὰ εἰναι πολὺ σοβαρόν.

Κατὰ τὸν νορβηγικὸν τύπον ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ἡ Τράπεζα τῆς Νορβηγίας καὶ ἡ Δ)σις Φορολογίας ἡσαν ἐν γνώσει ἀπὸ μακροῦ ὅτι δ. κ. Ρέκστεν ἐπεδίδετο εἰς παρανόμους οἰκονομικάς δραστηρίητας καὶ διὰ σημαντικὰ ποσά. 'Ακριβῶς δι' αὐτὸν τὸν λόγον ἐτηρήθη ἄκρα μυστικότης μέχρι σημερένου.

Εἰς ἀνακοινωθὲν τοῦ ἐφοπλιστοῦ οὕτος ἀπαντᾷ ὅτι δλαι του αἱ δραστηρίητες ἐπὶ συναλλαγματικῶν πράξεων ἐγένοντα τὴν συναινέσιν καὶ ἐν γνώσει τῶν Νορβηγικῶν ἀρχῶν καὶ ὅταν ὑπῆρχε ἀμφιδολία ἐπηρούντο ἐνήμεροι ἡ Νορβηγικὴ Τράπεζα καὶ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν. 'Υπενθύμισε ὅτι Διεθνῆς οἶκος ἀνέχαρτήτων εἰδικευμένων λογιστῶν ἐπραγματοποίησε γενική ἀνθερήσην τῶν λογιστικῶν του διδίλιων διὰ λογισμῶν τῶν πιστωτῶν του καὶ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἐλέγχου τούτου ὑπεδήθησαν εἰς τὰς Νορβηγικὰς ἀρχὰς. 'Οσον ἀφορά εἰς τὰς καταθέσεις του εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἔχει νόμιμους δικαιώματα, ὅπως κάθε Νορβηγὸς ἐφοπλιστὴς καὶ ἐπιμεράνε πρὸς τούτο τὴν Τράπεζαν τῆς Νορβηγίας.

Κατὰ πληροφορίας φαίνεται ὅτι αἱ Νορβηγικαὶ ἀρχαὶ διερωτῶνται ἔαν ὁ κυριώτερος δανειστὴς του ἐφοπλιστοῦ, ὅ "Αἴλαντ Στάπικες εἰς ὃν δρεῖται περίπου 60 ἔκατον. δολάρια δὲν είναι κατ' οὐσίαν ὃ Ἰδιος ὁ Ρέκστεν. Πράγματι ὑπῆρξεν ἀδύνατον ἡ συγκέντρωσις πληροφοριῶν διὰ τὴν ἑταῖραν αὐτῆν. ἡ ὅποια ἀντιπροσωπεύεται εἰς Λονδίνον ἀπό δικηγορικὸν γραφεῖον καὶ τόσον ἡ Νορβηγικὴ Κύβερνησις δοσον καὶ ὁ οἶκος εἰδικῶν λογιστῶν Κούπτερ καὶ Λίμπραντ δὲν ἡδηνήθησαν ποτὲ νὰ γνωρίσουν τὰ ὄντατα τῶν ποσώπων ἵτινα εύρισκονται ὅπισθεν τῆς 'Αἴλαντ Στάπικες.

\* \* \*

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Τράπεζα τῆς Νορβηγίας ἡρησεν μίον σεισάν ἔρευνῶν ἐπὶ τοῦ ἐνεργητικοῦ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Πράγματι ἀπέκαλυψεν ὅτι πιθανὸν ὥπισμέναι ἐφοπλιστικά ἑταῖροις νὰ διεχειρίσονται παρόντων κεφαλαῖα. 'Ἐργαστηκαὶ λόγων ἀπεστάλη πρὸς τὰς Νορβηγικὰς ἀρχαὶ ἀπό τὴν Ε.Ο.Κ., διότι μπούκοτάρει ὅχι μόνον τὰ ὑποσυντρούμενα πλοῖα, ἀλλὰ ἀπαντὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας.

'Οι πλοιοκτήται εἰναι δυνατόν νὰ δεχθοῦν μίαν σύμβασιν κατὰ τῶν ὑποσυντρούμενών πλοίων, ἔαν αἱ κυβερνήσεις εἰς τὴν ιδίαν σύμβασιν δεχθοῦν τὴν εὐθύνην νὰ ἐγγυηθοῦν τὴν ἐλευθέρων ναυσιπλοίων τῶν πλοίων ἑκείνων, ἄτινα συμμορφούνται πρὸς τὰ διεθνῶς ἀποδεκτὰ «στάνταρτς» ἀσφαλείας καὶ διαβίσωσες τῶν πλωμάτων, λέγει ἡ ἔκθεσις, τονίζουσα περαιτέρω, διότι ἡ αὔξησης τῶν μισθολογίων κατέστησε τὰ δλανδικά πλοῖα τὰ δαπανηρότερα εἰς τὸν κόσμον, μὲ ἀποτελέσμα νὰ περιορίζεται σοδαρῶς ἡ δυνατότης τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ἔκθεσην τῆς Κύβερνησεως περὶ ἔγγραφης τῶν σκαφῶν τῶν εἰς τὰ ἔθνη νηολόγια καὶ ἐπανδρώσεώς των δι' δλανδικῶν πληρωμάτων.

μέχρι στιγμῆς ἡδηνήθησαν νὰ ἀποκρύψουν τούτο, διότι δὲν τὰ ταμεία αὐτῶν εἰς τὴν Νορβηγίαν είναι κενὰ ἡγακάσθησαν νὰ παλινοστήσουν τὰ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν κεφάλαιά των.

Καὶ ὁ ἐπίσημος τῆς Τράπεζης τῆς Νορβηγίας συνεχίζει: 'Η ἔρευνά μας ἔχει διτλὸν σκοπού. Πρῶτον νὰ συγκεντρώσωμεν ἐπαρκῆ στοιχεῖα ἵνα, εἰμεθα δέδαιοι διότι δυνάμειθα νὰ συνεχίσωμεν ἀνέν κινδύνου μὲ τοὺς ισχύοντας νόμους καὶ δεύτερον νὰ ἐρευνηθῶμεν ὅλας τὰς περιπτώσεις ἐάν ἀνακαλύψωμεν ἀτασθαλίας βὰ συνεργασθῶμεν μὲ τὴν Διεύθυνσιν Φορολογίας. Τούτο θὰ εἰναι ἔνα καθήκον.

### ΟΛΛΑΝΔΙΑ

#### ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Οι 'Ολλανδοί ἐφοπλισταὶ ἐπιρρίπτουν εὐθύνας εἰς τὴν κυβερνήσην τῶν διότι καθυστερεῖ νὰ λάθῃ τὰ ἔνδεικνυόμενα μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τῆς θέντης ναυτιλίας τῆς χώρας, ὑπὸ τὰς κρατουόντας συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Τὸ παρόπεδον ἔτος, λέγουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ἔπισταν ἔκθεσίν των, ὑπῆρξεν ἔτος ἀπογοητεύσεως — κάμψις τῶν μεταφορῶν, παροπλισμοὶ τάνκερς καὶ μπάλκα κάρριερς, κατακόρυφος αὐξησίσις τῶν μισθολογίων.

Μολονότι εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ὡρισμένους ἄλλους ἔξειδικευμένους τομεῖς ἡ 'Ολλανδικὴ Ναυτιλία ἐνέφανης ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα, τὰ χειρότερα πρέπει νὰ ἀναμένωνται, λέγει ἡ ἔκθεσις, λόγω τῆς περιωρισμένης συμμετοχῆς τοῦ δλανδικού πλοίου εἰς τὴν ἀτράπη.

Πάντως, οἱ πλοιοκτήται καὶ ἡ κυβερνήσης συμφωνοῦν ἐπὶ θεμάτων διεθνοῦς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὡς ἡ κοινὴ ναυτιλιακὴ πολιτική τῶν χώρων - μελών της Ε.Ο.Κ., διότι μπούκοτάρει ὅχι μόνον τὰ ὑποσυντρούμενα πλοῖα, ἀλλὰ ἀπαντὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας.

'Η ἔκθεσις ἐκφράζει ἀνησυχίας διά τὰ ἀποτελέσματα τῆς Προπαρασκευαστικῆς Ναυτιλιακῆς Κόνφερανς τοῦ Διεθνοῦς 'Οργανισμοῦ Εργασίας καὶ ἐπικρίνει τὴν Δ.Ο.Μ. διότι μπούκοτάρει ὅχι μόνον τὰ ὑποσυντρούμενα πλοῖα, ἀλλὰ ἀπαντὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας. 'Οι πλοιοκτήται εἰναι δυνατόν νὰ δεχθοῦν μίαν σύμβασιν κατὰ τῶν ὑποσυντρούμενών πλοίων, ἔαν αἱ κυβερνήσεις εἰς τὴν πληρωμάτων, λέγει ἡ ἔκθεσις, τονίζουσα περαιτέρω, διότι ἡ αὔξησης τῶν μισθολογίων κατέστησε τὰ δλανδικά πλοῖα τὰ δαπανηρότερα εἰς τὸν κόσμον, μὲ ἀποτελέσμα νὰ περιορίζεται σοδαρῶς ἡ δυνατότης τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ἔκθεση της Κύβερνησεως περὶ ἔγγραφης τῶν σκαφῶν τῶν εἰς τὰ ἔθνη νηολόγια καὶ ἐπανδρώσεώς των δι' δλανδικῶν πληρωμάτων.

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

#### ΠΡΟΣ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ

'Ἐντὸς τῶν προσεχῶν πέντε ἔτῶν, πλοῖα 5 ἔκατον, τὸν. d.w. θὰ καθελκυσθοῦν διὰ λογιστικῶν σκαφῶν ἐφοπλιστῶν, ἄτινα εύρισκονται εἰς τὸ ἐξωτερικόν ἐφοπλιστικά καὶ ἔρευνά μας ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἐπαλήθευσιν διότι δλα τὰ ληφθέντα πέτρα τοῦ συναλλάγματος ἀκολουθοῦν τὴν νόμιμους δὸλος ὡς αὔτη διαγράφεται ὑπὸ τῆς Νορβηγικῆς νομοθεσίας».

Τὸ δυσκολώτερον πρόβλημα διά τὰς Νορβηγικὰς ἀρχὰς είναι δὲν δυσκολία δέλλεγχου τῶν νορβηγικῶν κεφαλαίων ἄτινα ἔχουν ἐπενδυθῆ εἰς ζένας ἑταῖρας. Οἱ ἐφοπλισταὶ οἵτινες ἔχουν παράνομα κεφάλαια εἰς τὸ ἐξωτερικὸν

Περαίνων ὁ κ. Γκουζένκο ἐτόνισεν, διότι ἡ Ρωσία σκοπεύει νὰ διευρύνῃ τὰς διεθνεῖς σχέσεις της εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χώρων, ἐπὶ ἀμοιβαίας δάσεως.

# Frank B. Hall salutes his mates.

We doff our tricorn to 200 years of American marine insurance.

The growth and prosperity reflected in America's Bicentennial year are due in large part to the ability and imagination of marine underwriters in providing coverage under increasingly complex risk conditions.

Hall, working closely with these underwriters, places and services marine insurance for over 190 fleets—everything from tugs, barges and container ships to drilling rigs, bulk and LNG carriers, and mammoth tankers.

We established our leadership as marine insurance brokers by bringing fresh, imaginative thinking to the designing and servicing of marine coverage for over 100 years.



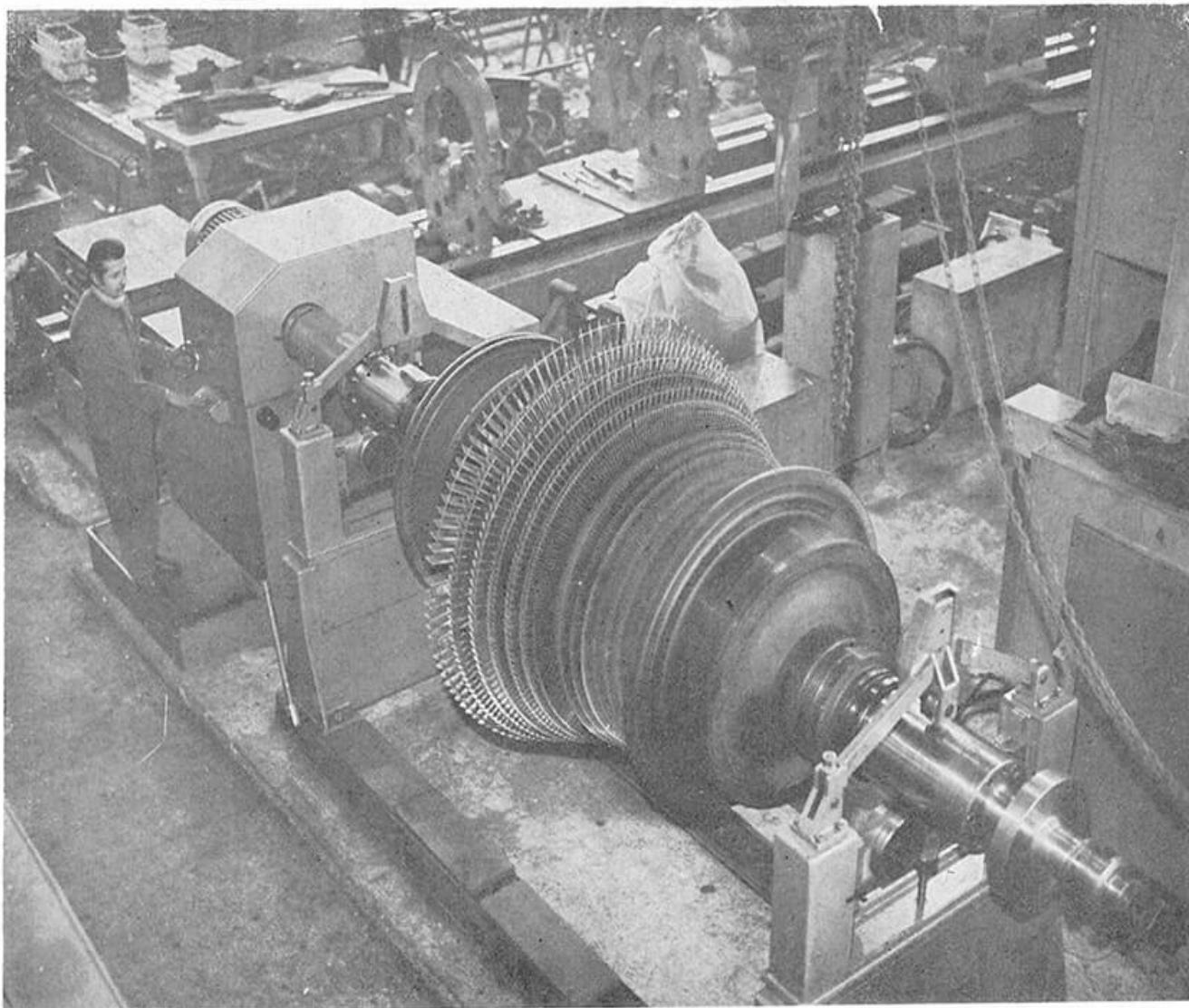
Offices in 60 cities here and abroad.

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



When you need a better solution.

# προβλήματα;



**ΜΠΟΡΟΪΜΕ  
νά σᾶς βοηθήσουμε  
νά τά λύσετε!**

Μποροῦμε νά λύσουμε ἀκόμη καί τά πιό δύσκολα ἐπισκευαστικά σας προβλήματα σεβόμενοι τόν πολύτιμο χρόνο σας.



**ΝΑΥΣΙ Α.Ε.  
ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**



ΓΡΑΦΕΙΑ: Μεθώνης 34 - Πειραιεύς (24) Τηλ. 4914282 Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ TELEX: 21-2708 NFI GR  
Ἐπισκευαστική Βάσις Περάματος: Ἐλευθέρα Τελωνιακή Ζώνη Ο.Α.Π. Τηλ. 4410620, 4410320, 4410720.

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Φάσσος Αἴλαντ»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 9.750 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σκύρος» (κ. I. Γκούμας).

2. «Παναγιά»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Μπρένζετα») 3.373 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μπελερέιντε» (κ. N. Γιανῆς).

3. «Σαΐντ Τζωρτζ»: Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Vikarens») νεοαγορασθέν, 4.507 τόν. γκρός τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κοτεγχάγη» (κ. Φρ. Θεοδωρίδης).

4. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον N. 1097, 19.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὰ 'Ελληνικὰ Ναυτηγεία.

5. Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον N. 1096, 19.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὰ 'Ελληνικὰ Ναυτηγεία.

6. «Μαρι μπάλκανκα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ιαπωνικὸν «Touyama Marus») νεοαγορασθέν, 67.512 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μπάρκε» (Χανδρῆς 'Ελλάς).

7. «Αποκίνα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «London Harmony») νεοαγορασθέν, 13.022 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Αποκίνα» (κ. E. Κοριαλλός).

8. «Διδυμοί»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 19.150 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Διδυμοί» (κ. Γ. Καπτίρης).

9. «Ζυγός»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 19.150 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ζυγός» (κ. Γ. Καπτίρης).

10. «Σκορπίος»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 19.150 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σκορπίος» (κ. Γ. Καπτίρης).

11. «Ιχθύς»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 19.150 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ιχθύς» (κ. Γ. Καπτίρης).

12. «Ατλας Μάρινερ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Cersto») νεοαγορασθέν, 53.335 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ηγκλ Μαριτάιμ» ("Ατλας Μαριτάιμ").

13. «Ανεμος»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 8.376 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κύκλαμαρ» (κ. Θ. Αρβανιτάκης).

14. «Μαρία Λ.»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν τὸ αὐτὸ δόνομα) 5.745 τόνων γκρός τοῦ 1958 ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Φροτέρνινταντ» (κ. Κων. Λαζαρός).

15. «Ματούμ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην γερμανικὸν «Lucie Schulte») νεοαγορασθέν, 11.398 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ματούμπα» (κ. Π. Τσιτσιράκος).

16. «Ανδρος Τέμπο»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Melania») νεοαγορασθέν, 104.561 τόν. γκρός τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Οσεάνικ Οίλ Κάρ-

κοντάτε καθειλκύσθη, πρὸ διμήνου, τὸ δεξαμενόπλοιον τοῦ Φιλικὸν Λ., 82.400 τόν. d.w. πλοιοκτησίος κ. Γ. Π. Λιβανοῦ. Μηχανὴ Σουλτζέρ, τύπου 7RND90, ισχύος 20.300 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,5 μίλια. Σημαία 'Ελληνική. Παράδοσις τέλη τρέχοντος μηνὸς.

—'Από τὰ οὐάτα ναυπηγεῖσα καθειλκύσθη τὴν ἱην τρέχοντος μηνὸς τὸ 28.500 τ. d.w. μπάλκ κάρριερ «Καλλιόπη» τοῦ Οίκου Μάρκου Ξυλᾶ. Μηχανὴ Σουλτζέρ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, τύπου 6RND76, ισχύος 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν 15,1 μίλια. Παράδοσις Αὔγουστον. Σημαία 'Ελληνική.

—'Αρχας τρέχοντος μηνὸς καθειλκύσθη εἰς Σιμιζεύ, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Νίτηπον Κόκκα, τὸ μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Παναγίω» 21.700 τόν. d.w., πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. 'Αφῶν Λυγγοῦ. Μηχανὴ Σουμιτόμο - Σουλτζέρ, τύπου 6RND68, ισχύος 9.000 ἵππων χαλινωτηρίου. 'Υπηρεσιακὴ ταχύτης 15,2 μίλια. Παράδοσις Αὔγουστον. Σημαία 'Ελληνική.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι, καθειλκύσθη τὴλλα Μαΐου εἰς Μουκαϊσίμα ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 19.600 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Γ. Μ. Λιβανοῦ. Μηχανὴ B & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 8.300 ἵππων χαλινωτηρίου. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 14,7 μίλια. Παράδοσις Ιούλιον.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Παρὰ τοῦ Οίκου Μάρκου Ξυλᾶ παρελήφθη τὴν 27ην Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε τὸ μπάλκ κάρριερ «Άννα» 28.500 τόν. d.w. Μηχανὴ Σουλτζέρ ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου. 'Υπηρεσιακὴ ταχύτης 15,1 μίλια. Σημαία 'Ελληνική.

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Παρὰ τῶν γνωσθέντων 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν παρηγγέλθησαν εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα Κόγιο τέσσαρα μπάλκ κάρριερς τῶν 25.700 τόν. d.w. ἔκαστον, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1977. Θά ἐφοδιασθῶν μὲ μηχανὰς Πήλστικ τῶν 11.700 ἵππων καὶ τέσσαρας γερανούς τῶν 22 τόνων. Τιμὴ 2,65 δισεκ. γιεν ἔκαστον.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 730.000 δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ibn Khaldoon» μὲ ζημίας ἐκ πυρκαϊδὸς 6.415 τόν. γκρός, 9.268 τόν. d.w. τοῦ 1973.

—'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν ψυγεῖον «Monte Arucas» 3.979 τόν. γκρός 3.800 τόν. d.w. τοῦ 1956. Μετωνυμάσθη «Νήσος Κέρκυρα». Σημαία ἐλληνική.

—Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν

## MALTA

Διά οικονομίαν καὶ ταχείαν ἀποστολὴν τῶν ἐμπορευμάτων σας  
ἀναθέσατε τὰ πλοία σας εἰς τοὺς Ναυτικούς πράκτορας

## S. MIFSUB & SONS LTD

131, East Street, Valletta - MALTA

Tel. SILNAVE Ph. 24199 - 23834

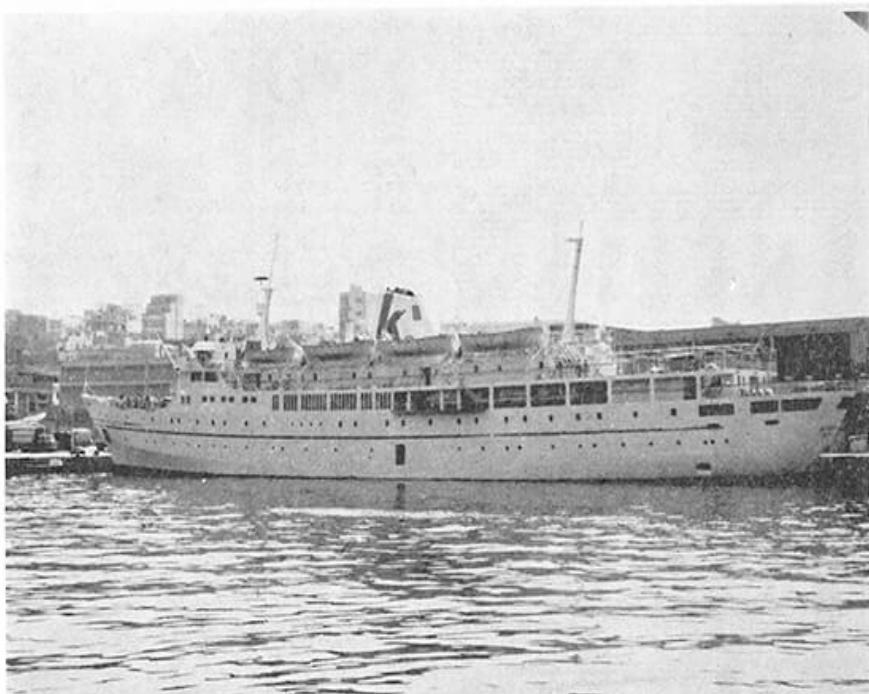
Μετά τὰς ἐργασίμους ώρας 30921 - 30974 - 35792

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

Telex: 277

# «ΑΤΛΑΝΤΙΣ»: ΤΟ ΝΕΟΝ ΠΟΛΥΤΕΛΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΝ



Τὸ «Ατλαντίς», τέως «Αδωνις», τῆς ἑταιρίας Καβουρίδου, ἀποτελεῖ, μετὰ τὴν μετασκευὴν του, ἔνα ἄπτὸ τὰ πληρέστερον ἀπόδιδοντα τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ τουριστικοῦ σκάφους. Ἐξυπρετεῖ τὸν νέον του προορισμόν, χωρὶς τὴν ἐλαχιστὴν ἐπιφύλαξιν.

Τὸ «Ατλαντίς» κατὰ τὴν μετασκευὴν του ἐπεμπικύνθη καὶ ἡγέρθη οὕτω ἡ μεταφορική του ίκανότης. Ἀνάλογον ὑπέστη διαρρύθμισιν εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους καὶ τὰ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας.

Τώρα, μετὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ νεαρᾶς ἡλικίας σκάφους, τὸ μῆκος τοῦ ἡγέρθη εἰς τὰ 105 μέτρα, τὰ καταστρώματα τῶν ἐπιβατῶν εἰς πέντε καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν καμπινῶν εἰς 168 ἐκ τῶν ὅποιων 126 μὲδιατέρα δοθη-

τικά. Σύνολον ἐπιβατῶν 369.

Οἱ θαλαμίσκοι εἰναὶ διατεταγμένοι εἰς τέσσαρα καταστρώματα, ἐνῷ ἔν κατάστρωμα, τὸ Παρίσιαν, διατίθεται ἀπόκλειστικῶς διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν ἐπιβατῶν. Διαθέτει τραπέζαριαν διὰ 205 ἐπιβάτας, βιβλιοθήκην, καφετέριαν καὶ λοιποὺς βοηθητικοὺς χώρους. Εύρυτατα καταστρώματα περιπάτου καὶ δεράντας προφύλαγμένας. Αἱ μετασκευαὶ ἔξετελέσθησαν βάσει μελετῶν τοῦ Γραφείου Νέγκα - Ἐρμογένη καὶ σχεδίων τοῦ διακοσμητοῦ κ. Ἀνδρουτσοπούλου.

Τὸ «Ατλαντίς» ἀνέλαβεν ἡδη τὰ τακτικά του ἔδδομαδιαία τουριστικά δρομολόγια. Πρόκειται νὰ ἀφήσῃ τὰς καλυτέρας τῶν ἐντυπώσεων ἀπὸ τὸ διεθνὲς ταξιδιωτικὸν κοινόν.

— «Ελληνες ἡγόρασαν καὶ παρέλαθον τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξιπλόιον «Ellens» 35.154 τόν. γκρός, 60.700 τόν. d.w. τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Σολάνα» καὶ ὑψωσε τὴν λίθερισμὸν σημαίαν.

— «Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μπάλκο κάρριερ «Pegasus» 15.886 τόν. γκρός τοῦ 1972 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Γιουροπρίνσες».

— Κύπριοι ἡγόρασαν καὶ παρέλαθον τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Kaiun Maru» 1.683 τ. γκρός τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Segolence».

— Παρὸ διατίθεται ἡγόρασθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν ψυγείον «Relizane» 1.587 τόν. γκρός, 1.875 τόν. d.w. τοῦ 1959 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Elly V.».

— «Ἐπωλήθη εἰς ἔνα συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Σάντα Κλειώ» 8.849 τόν. γκρός τοῦ 1973 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Holstenbek».

— «Ηγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον παναματίκον φορτηγὸν «Maroriente» 2.997 τόν. γκρός τοῦ 1967 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γκούντ Εξπλόρερ». «Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν «Black Swan» 5.827 τόν. γκρός τοῦ 1961. Μετωνομάσθη «Νήσος Μύκονος».

— Τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλκο κάρριερ «Dagrum» 13.881 τόν. γκρός τοῦ 1965 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σαντιάρε».

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παναματίκον δεξιαυτόπλοιον «Pegasus» No. 1 29.534 τόν. γκρός τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Γεωργίος Β. Σφίκας».

— Μετωνομάσθη «Σπύρος Α. Λεμός» τὸ παραληφθὲν νορβηγικὸν μικτὸν σκάφος «Viapappa» 54.810 τόν. γκρός τοῦ 1970. Σημαία «Ελληνική».

— Τὸ ἀγορασθὲν παναματίκον φορτηγὸν «Rescator» 2.303 τόν. γκρός, τοῦ 1958 παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Τίνα». «Υψωσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν.

— Εἰς «Πλανοσάνικ Φέτι» μετωνομάσθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν λιθεριανὸν δεξιαυτόπλοιον «Burmai Jem» 34.179 τόν. γκρός, τοῦ 1964.

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν φορτηγὸν «Nereus», σημαία «Ολλανδικῶν Ινδιών», 4.903 τόν. γκρός, τοῦ 1961. Μετωνομάσθη «Αθενίς Σή. Σημαία Κύπρου.

— Μετωνομάσθη «Τούντις» καὶ ὑψωσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Benteoech» 9.707 τόν. γκρός τοῦ 1952.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Hoegh Heron» 5.406 τόν. γκρός τοῦ 1950. Μετωνομάσθη «Γαβριήλ Ι.». «Υψωσε τὴν Κυπριακὴν σημαίαν.

— Εἰς «Παλμύρα» μετωνομάσθη τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν δεξιαυτόπλοιον «Caleo» 54.705 τόν. γκρός τοῦ 1967. «Υψωσε τὴν Λιθεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν ιταλικὸν φορτηγὸν «Australis» 3.579 τόν. γκρός τοῦ 1958 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νικόλαος Ρήγας» καὶ ὑψωσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν.

— Τὴν Ελληνικὴν σημαίαν ὑψωσεν ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν πολωνικὸν φορτηγὸν «Nowa Huta» 2.684 τόν. γκρός τοῦ 1952. Μετωνομάσθη «Βασιλική».

## ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρέουσαν 150ήμερον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κατωτέρω πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἔνας σημαίας:

— «Τ ζ ε μ i n i»: Κυπριακόν, 433 τόν. γκρός, ἀπὸ 2.7.75, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Πιπεράκης.

— «Β α σ i l η c Π α τ έ r a c s»: Κυπριακόν, 9.242 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.1.76, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Πατέρας.

— «Γ κ o ού n t Ε ξ p l ο r e r o»: Κυπριακόν, 2.997 τόν. γκρός, ἀπὸ 19.3.76, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Φράγκος.

— «Α ν θ ο ϖ ο υ ά s»: Κυπριακόν, 1.225 τόν. γκρός, ἀπὸ 19.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Φωτόπουλος.

— «Ο λ ύ μ p i c M p r ή z»: Λιθεριανόν, 26.991 τόν. γκρός, ἀπὸ 6.3.76, ἐκπρόσωποι κ.κ. Δ. Πιέρος καὶ Κ. Κάρπου.

— «Κ ύ θ ν ο ο s»: Παναματίκον, 7.372 τόν. γκρός, ἀπὸ 9.2.76, ἐκπρόσωπος κ. Θεόδ. Ἀρβανιτάκης.

— «Λ ο ρ έ n t ζ Χ α λ κ ο ύ σ η c»: Λιθεριανόν, 39.586 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Λεων. Χαλκούσης.

— «Ο λ ύ μ p i c»: Παναματίκον, 852 τόν.

LAW OFFICES

MARK G. GREGOROPOULOS

118, ALKIVIADOU STR.  
PIRAEUS, 39

TEL. 4110328

TELEX 21-2420 TTCO

CABLES "GREGOSLAW"

γκρός, άπό 10.4.76, έκπροσωπος κ. Γεώργιος Καραγιανάκης.

#### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τζέμινι» 21.831 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανίας διαιτήσι.

—'Αντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 105 δολλαρίων κατὰ τὸν ἥλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη εἰς διαιτήσι τῆς Φορμόζας τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀτλαντικό Κίγκ» 25.172 τόν. γκρός τοῦ 1957.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ φορτηγὸν «Τομάππι» 10.271 τόνων γκρός τοῦ 1956 μετωνομάσθη «Σουήτ Σαρπράζι».

—Εἰς «Μοντάζα» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Στέλιος» 20.709 τόν. γκρός τοῦ 1958.

#### ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ κ. ΠΑΤΕΡΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

Ο κ. Ιωάννης Δ. Πατέρας προσέφερεν εἰς τὴν «Ενωσιν Πλοιάρχων ποσὸν 20.000 Λ.Α. ὑπὲρ τῶν σκοπῶν αὐτῆς. Εἰς σχετικὴν του ἐπιστολὴν πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως κ. Καπνίσιον ὁ κ. Πατέρας ὑπογραμμίζει ὅτι, προερχόμενος ἐκ τῆς τάξεως τῶν πλοιάρχων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ αἰσθάνεται νὰ τὸν συνθέουν μὲν αὐτὴν ἀρρηκτοὶ δεσμοὶ καὶ τονίζει ὅτι εἶναι ὑπερήφανος νὰ φέρῃ τὸν τίτλον τοῦ πλοιάρχου Ε.Ν. Ἐπίσης ὁ κ. Πατέρας ἐκφράζει τὰ συγχαρητήρια του πρὸς τὴν διοικησιν τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων διὰ τὸ ἔργον τῆς ὑπὲρ τῆς προκοπῆς τῆς τάξεως καὶ εὐχές πρὸς ὅλους τοὺς πλοιάρχους διὰ τὴν προσωπικὴν των εὐτύχιαν.

#### ΤΑ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '76»

Λήγει σήμερον Σάββατον ἡ Ε' Διεθνῆς «Ἐκθεσίς «Ποσειδώνια '76», ἡ οποία παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν διεθνῶς προβολῆς τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ πραγματοποιήσεως ἐμπορικῶν ἐπαφῶν καὶ συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν ἐκθετῶν καὶ τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκθέσεως ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, κ. Ἀντ. Χανδρῆς, ἔξεφρασε τὴν αἰσιοδοξίαν του διὰ τὸ μέλλον τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας καὶ ὑπεγράμμισε ὅτι ἡ εἰσόδος τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. θὰ δώσῃ τὴν εὐκαιρίαν εἰς τοὺς «Ἐλληνας Ἐφοπλιστὰς νὰ διευρύνουν τὴν δραστηριότητά των. (Λεπτομερεστέρα περιγραφὴ τῆς ἐκθέσεως καὶ τῶν ἄλλων ἐκδηλώσεων θὰ δοθῇ εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διότι λόγω τῆς ἀργίας τοῦ Ἀγίου Πνεύματος τὸ παρὸν τεύχος ἐκδίδεται τρεῖς ημέρας ἐνωρίτερον).

#### ΤΙΜΗ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΝ

Τὴν μεσημβρίαν τῆς προσεχοῦς Τετάρτης ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγκονος θὰ ἀπονεμή τὸ ἀργυρούν μετάλλιον ἔξαιρέτων

**ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ :** 'Ο δος ὅροφος 362 TM νεοδημήτου πολυτελούς πολυκατοικίας εἰς κεντρικὸν σημεῖον, μὲ θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν, μὲ πλήρη κλιματισμὸν καὶ ἐπιπλωμένον. Διαθέτει πλήρως ἐγκατεστημένον τηλεφωνικὸν κέντρον ἀριστου τύπου, ἐγκατάστασιν τέλει, στερεοφωνικὴν ἐγκατάστασιν, 2 ἀσανσέρ καὶ χώρον διὰ παρκάρισμα εἰς ιδιωτικὸν πάρκιγκ. Τηλέφωνον : 4113951 / 2.

## ΤΟ 46ΟΝ «ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ»



Εἰς τὴν μεγάλην ναυπηγικὴν κλίνην τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα εἰς Κούρε, προοριζόμενην ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων τάνκερ, ἐτέθη προσφάτως ἡ τρόπις ἐνὸς «Φόρτσιουν» ναυπηγουμένου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἀρ. Ἀλαφούζου. Τὸ πολλαπλῆς χρήσεως, 22.000 τόνων d.w., σκάφος εἶναι τὸ πρῶτον τοῦ τύπου αὐτοῦ ὅπερ κατασκεύαζεται εἰς Κούρε καὶ τὸ 46ον τῶν ναυπηγείων. Εἰς τὴν φωτογραφίαν, ὁ κ. Κ. Μπλέτσας, ἐκπρόσωπος τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. Ἀλαφούζου εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐνῷ πιέζει τὸ κομβίον τῆς συσκευῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως τῶν χαλιβδίνων τημπάτων τοῦ σκάφους κατὰ τὴν τελετὴν θέσεως τῆς τρόπιδος. Παραπλέυρως, ὁ κ. Τακέσι 'Ισιμπάσι, γενικός ἐπιθεωρητής τῶν ναυπηγείων εἰς Κούρε.

πράξεων τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων εἰς τὸν πλοιάρχον κ. Π. Οικονομάκην διὰ τὴν διάσωσιν 1.600 γυναικοπαίδων εἰς τὴν Ἀγκόλα. 'Ο κ. Π. Οικονομάκης ἦτο πλοιάρχος τοῦ πλοίου «Σίλβερ Σκάύ» τῆς ἐταιρίας Νταϊφά, τὸ ὅποιον είχε παραλάβη ἐξ Ἀγκόλας 1.600 ἀτόμων κατὰ τὴν διάφκειον τοῦ προσφάτου ἐμφυλίου πολέμου εἰς τὴν χώραν ταύτην.

#### NEON ΜΕΓΑΡΟΝ

Μία ἀκόμη ναυτιλιακὴ ἐταιρία ἀνήγειρεν ιδιόκτητον μέγαρον εἰς τὸν Πειραιά. Πρόκειται διὰ τὴν ἐταιρίαν «Τρόδος» τοῦ κ. Λουκᾶ Χατζηώαννου. Τὸ νέον μέγαρον, εἰς τοὺς ἐπτά ὄρόφους τοῦ ὅποιου ἐστεγάσθησαν αἱ

ἐπιχειρήσεις τοῦ κ. Χατζηώαννου, εύρισκεται ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Η Μεραρχίας 12. Τὰ ἐπίσημα ἑγκαίνια τοῦ μεγάρου ἐγένοντο τὴν παρελθόντα Δευτέραν, 7ην Ιουνίου, προσούσια πλήθους ἐκπροσώπων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἄλλων παραγόντων. Μετὰ τὸν ἀγιασμὸν ἐδόθη κοκταίλ ἐπ' εύκαιριδι τῶν «Ποσειδωνίων». Τούς καλεσμένους ἐδέχοντο μὲ πολλὴν φιλοφροσύνην ὁ κ. καὶ ἡ κ. Χατζηώαννου μετά τοῦ πρωτοτόκου υἱοῦ των.

#### Ο ΓΑΛΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

«Η Ἐλληνικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνώμονος (Bureau Veritas) συνήλθε τὴν 4ην Ιουνίου εἰς τὴν τακτικὴν ἐτησίαν συνέλευσιν τῆς Θέματα ἀφορῶντα εἰς τὴν ὅλην ἔδω ζωρὰν δραστηριότητα τοῦ Νηογνώμονος συνεζητήθησαν. 'Ο κ. J. Jegou, ἐξεπροσώπησε τὴν Κεντρικὴν Ὁργάνωσιν καὶ ὁ κ. M. Huther εἰς λίαν ἐνδιαφέρουσαν ὄμιλίαν του χνέλωσε τὸ ἐπίκαιρον θέμα τῶν πλοίων Ro-Ro.

#### Ο κ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΝ

Οὐδὲ πρὸς στιγμὴν δὲν ἀναστέλλει τὴν ἀγαθοποιοῦν τοῦ δρᾶσιν διὰ τὴν Γενέτειραν ὁ κ. Φρίδης Παπαχρηστίδης. Τὰ εὐαγγή Ιδρύματα, τὰ συσταθέντα ἀπὸ τὸν μεγάλον αὐτὸν συμπατριώτην μας εἰς τὴν Ιδιαιτέραν του πατρίδα, είναι πολλὰ καὶ ἀξιόλογα. Τὰ ἀπαριθμούμενα :

1) Ἐκτισεν ἐξ ὀλοκλήρου δαπάναι του τὸν Μητροπολιτικὸν Ναὸν Ἐλευθερουπόλεως, ἀξίας πολλῶν ἑκατομμυρίων.

2) Τὸ Παπαχρηστίδειον Μαιευτήριον Ἐλευθερουπόλεως τὸ ὅποιον ἐδώρισεν εἰς τὸ Δημόσιον καὶ εἰς τὸ ὅποιον πραγματοποιοῦνται κατ' ἔτος τὸ κατὰ μέσον ύδρον γύρω εἰς τὸν 450 τοκετούς καὶ ἄλλαι μεγάλαι χειρουργικαὶ ἐπεμβάσεις, ἐνῷ ἐξετάζονται εἰς τὰ Ἐξωτερικὰ Ιστρεῖα γύρω εἰς τοὺς 1.700 ἀσθενεῖς.

Τὸ Ιδρυμα τοῦτο είναι ἔξωπλισμένον μὲ ὅλα τὰ μέσα. 'Ο Ιδρυτής καὶ χορηγὸς του είναι πάντοτε πρόδυμος νὰ προσφέρῃ διτι καινούργιο χρησιμοποιεῖται εἰς τὰ μεγάλα νοσοκομεῖα του Ἐξωτερικοῦ (Μηχανῆματα, ὄργανα, κλπ. μέσα).

3) Ἐδημιούργησε τὴν Παπαχρηστίδειον Βιβλιοθήκην, ἡ ὅποια μὲ τὰς ἐνέργειας τοῦ Σεβασμιώτατου Προέδρου αὐτῆς ἐγένετο κεντρικὴ βιβλιοθήκη καὶ θεωρεῖται μία ἀπὸ τὰς πλέον ουγγρώντων εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μακεδονίαν καὶ Θράκην. 'Ηδη ἔχει κρατικοποιηθῆ καὶ ἐργάζεται εύρυθμοτάτα.

4) Προσέφερεν ἐπίσης τεράστια ποσὰ εἰς τὸ Σανατόριον Καβάλας, καθὼς καὶ εἰς τὸ Γενικὸν Νοσοκομεῖον, ἀγωνιστῶν δὲ πόσα ἀλλα προσέφερεν ἡ δεξιά του, τὰ ὅποια δὲν γνωρίζεις ἡ ἀριστερά του.

Καὶ ἐπ' εύκαιριδι τῶν ἐορτῶν τοῦ Πάσχα ὁ κ. Παπαχρηστίδης, συνοδευόμενος ἀπὸ τὸν υἱὸν του Βασίλειον καὶ μίαν τῶν θυγατέρων του, ἐπεσκέφθη τὴν Ἐλευθερούπολιν καὶ παρέστη εἰς τὰ ἐγκαίνια τοῦ Οἰκοτροφείου Ἀρρένων τῆς Ιερᾶς Μητροπόλεως, ὅπερ καὶ συνεστήθη μὲ δωρεάν ἐξ ὀλοκλήρου τοῦ κ.

## ANNOUNCEMENT

June marks the 12th month that Paralia has been in business. The success of our new Agency is due to the support of our many customers and friends in the shipping world.  
To each and everyone of you, Thank you.

  
**PARALIA CORPORATION**  
Steamship Agencies  
P. O. Box 399 Boston, Mass., 02101  
Phone: (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0283  
also serving: Providence, R. I. ... Portsmouth, N. H. Portland, Me.

Athan GALANIS  
President

Παπαχρηστίδη.

Κάθε έπισκεψις είς τὴν ιδιαιτέραν του πατρίδα τοῦ κ. Παπαχρηστίδη, ἐπακολουθεῖ καὶ μία γενναιόδωρος προσφορά, ἔξυπηρτούσα τὸ κοινωνικὸν σύνολον. Μέγαν καὶ πολὺ δικαίως, ἀνέκρημζαν εὐεργέτην, τὸν κ. Παπαχρηστίδην οἱ συμπατριώται του.

Πόσον περισσότερον εύτυχής θὰ ἦτο ἡ Ἑλληνικὴ Κοινωνία ὃν τὰ τέκνα τῆς, οἱ διμογενεῖς τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἡκολούθουν τὸ παράδειγμα τοῦ κ. Παπαχρηστίδη.

## Ἐκδόσεις

### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ἐκυκλοφόρησεν τὸ πρῶτον τεῦχος τοῦ 1976 (τόμος ΚΖ τεῦχος Ιον., Ἰανουαρίου - Μαρτίου 1976) τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικοῦ Δικαίου τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Ρόκα.

Εἰς τὸ τεῦχος τοῦτο περιλαμβάνεται λίαν ἐνδισφέρουσα μελέτη τοῦ κ. Φωκίωνος Ποταμιάνου ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ δίκαιον τῆς θαλάσσης». Νεώτερα ἔξελιξίεις εἰς ἣν μετὰ μίαν ἰστορικὸν ἀναδρομὸν εἰς τὸ νομικὸν καθεστῶς τῆς θαλάσσης, δίδεται ἡ ἀνασκόπησις τῶν συγχρόνων τάσεων ὡς πρός τὴν δημιουργίαν τῶν οἰκονομικῶν θαλασσίων ζωνῶν.

Ἀκολουθεῖ μελέτη τοῦ δικηγόρου κ. Π. Μάζη περὶ τῆς εἰκονικότητος εἰς τὰς προσωπικάς (ὅμορφιμους καὶ ἔτερορρύθμους) ἐταιρίας καὶ τῆς προφυλάξεως τῶν τρίτων ἔξ αυτῆς.

Ἐν συνεχείᾳ δημοσιεύονται εἰς τὸ τεῦχος ὑπὲρτεσσαράκοντα ἀποφάσεις ἑλληνικῶν δικαστηρίων ἐπὶ θεμάτων ἐμπόρων καὶ ἐμπορικῶν πράξεων, ἔταιριν, ἀξιογράφων, ἀσφαλίσεως, πτωχεύσεως καὶ βιομηχανικῆς ιδιοκτησίας. Ως πρὸς τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἡ καταχωρισμένη νομολογία περιλαμβάνει 11 ἀποφάσεις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶν καὶ τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἐπὶ θεμάτων: μεταβιβάσεως, πλειστηριασμοῦ καὶ κατασχέσεως πλοίου, ναυτικῶν προνομίων, ναυλώσεως καὶ μεταφορᾶς πραγμάτων, ναυτικοῦ πράκτορος κλπ. Σημειούμενον ιδιαιτέρως τὴν ὑπ' ἄριθμον 2687) 1953 ἀποφ. τοῦ Μον. Πρωτ. Πειραιῶς περὶ τῶν προϋποθέσεων διαγράφης πλοίου τοῦ ἄρθρου 13 αἰτήσει τοῦ ὑπερθεματιστοῦ, ἐφ' ἣν εὑρύτατος σχολιασμός τοῦ δικηγόρου κ. I. K. Ρόκα.

Τὸ τεῦχος κλείει μὲ τὴν δημοσίευσιν γνωμοδοτήσεων τοῦ Νομικοῦ Συμβούλιου τοῦ Κράτους (μεταβίβασις σήματος, ἀναπροσαρμογὴ περιουσιακῶν στοιχείων ἀνωνύμου ἐταιρίας, προνομιούχοι μετοχαὶ ἀνωνύμου ἐταιρίας) καὶ τοῦ καθηγητοῦ κ. A. Λουκοπούλου (ἀποθεματικὰ ἀνωνύμων ἐταιριῶν).

### ΚΩΔΙΞ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἶναι ἀξία παντὸς ἐπαίνου ἡ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἔκδοτικοῦ οἴκου Ἐμμ. Σταυριδάκη ἔκδοσις εἰς ἴδιου τεῦχος τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὡς ἰσχύει σήμερον.

Τὸ πλήρες κείμενον τῶν ἄρθρων τοῦ Κ. I.N.D. κυρωθέντος ὡς γνωστὸν διὰ τοῦ N. 3816 τοῦ 1958, ἡ συσχέτισις τῶν διατάξεων αὐτοῦ μετὰ τῶν ἀντιστοίχων τοῦ νεωτέρου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ἡ παράθετις τῶν συμπληρωματικῶν ἢ τριποτοικῶν νόμων (N.D. 3823) 1958 A.N. 136) 1967, 373) 1968, N.D. 117) 1974 καὶ B.D. 25) 10) 58, 775) 1970) καὶ ἡ σημείωσις τῶν ὑπὸ τοῦ Εἰσηγητικοῦ Νόμου τῆς νέας Πολιτικῆς Δικονομίας καταργηθέντων ἄρθρων καὶ τέλος ἡ δημοσίευσις τῶν εἰσηγητικῶν ἔκθεσεων αὐτοῦ (ἀρχικῆς καὶ συμπληρωματικῆς), ἀποδεικνύουν τὸ εύσυνειδητὸν καὶ ἐπιμελημένον τὴς δῆλης ἐργασίας καὶ καθιστούν τὸ τεῦχος ἔξαιρετικῶν χρήσιμον δῆθιμον πρόσωπον τοῦ ναυτιλίου γενικῶν καὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον εἰδικότερον.

## ΠΕΝΘ

### ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ

### ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΓΩΝΗΣ

Ἄπειδίωσε καὶ ἐκηδεύθη τὴν δην. Ἰουνίου ἐν Ἀθήναις ὁ ὑποναύαρχος Λ.Σ. ἐ.ἄ. Παναγιώτης Παγώνης.

Ὕπηρε τῆς ἐπιτηδευτής της Ναυτιλίας, ἀφ' ἣς ἐν ἔτει 1927 ἐξῆλθε τῆς Σχολῆς Δοκίμων, ἀφοῦ διαθέταν τὰ ἔνα τῆς διελεύσεως τοῦ ἐξ ὅλων ἀνεξικρέτως τῶν θέσεων, δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν, τὰς ὁποίας κατέλαβεν εἰς τὴν λαμπτρὰν σταδιοδρομίαν του.

Ούδεις θὰ λησμονήσῃ τὴν ἀνεκτίμητον προσφοράν του κατὰ τὴν διάφεραν τῆς ἑχθρικῆς κατοχῆς ὅποτε νέας ἀκόμη ἀξιωματικοῦ, μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ ὑποπλοιάρχου, ὑπέρξεν ἡ ψυχὴ τῆς δημιουργίας τῶν περιφήμων ναυτικῶν συσσιτίων, χάρις εἰς τὰ ὁποῖα επέζησαν αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν μας.

Βραδύτερον, ἀνερχόμενος τὴν ἱεραρχικὴν κλίμακαν ὑπηρέτησεν εἰς καιρίας θέσεις τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἐπιδείξας παντοῦ τὰ ὑψηλὰ ὑπηρεσιακά του προσόντα, τὰ ὁποῖα τῶν κατέταξαν μεταξὺ τῶν ἐκλεκτέρων στελεχών τοῦ Σώματος εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκεν. Ὡς Προξενίκος Λιμενάρχης Ν. Υόρκης καὶ ὡς Διευθυντής τῶν κυριωτέρων Διευθύνσεων τοῦ 'Υπουργείου, συνέλαβε τὸ πρόδημα τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως καὶ συνέβαλε ἀπότελεσματικῶς εἰς τὴν υιοθέτησιν τῶν ἀναγκαίων μέτρων.

Ἀποστρατευθεὶς τὸ 1961 μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ ὑποναύαρχου, συνέχισε προσφέρων τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀπὸ τῆς θέσεως τοῦ Διευθυντοῦ τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων N. J. Pateras, ἐπιβληθεὶς εἰς ὁλόκληρον τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν τοῦ Σίτου διὰ τῶν προσωπικῶν χαρισμάτων καὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν ίκανοτήτων του.

Ἄσχολθεις ιδιαιτέρως μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐπὸν πλοέμων ἀσφαλίσεως τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου, ἐπέτυχε μετὰ πολλοὺς ἀγώνας τὴν δημιουργίαν τοῦ σχετικοῦ 'Οργανισμοῦ τοῦ ὅποιου, ὅμως, ἡ κακὴ μοῖρα δὲν ἀφησε νὰ ἤδη τοὺς καρπούς.

Εὐφυς καὶ σοθαρός, εὐπρεπής καὶ κοινωνικός, μὲ τὴν εὐθυτενὴ καὶ ὥραιαν παράστασιν, ὁ Παναγιώτης Παγώνης θὰ μείνῃ ἀξέχαστος εἰς τοὺς πολυπληθεῖς φίλους του, τοὺς συναδέλφους του καὶ εἰς ὁλόκληρον τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὁποῖαν είχε τιμήσει ἡ πρωταρχίας του.

### ΠΑΝΟΣ ΠΑΓΩΝΗΣ

Ο λιμενικός ναύαρχος Πάνος Παγώνης, ἀφήνει μὲ τὸ θάνατον τοῦ ἔξωριστὸ πόνο, ἀλλὰ καὶ ιδιαιτέρες ἔξωριστὴ μήμην σ' ὅσους τὸν γνώρισαν. Καὶ τούτῳ, γιατὶ ὑπῆρξε ἀπὸ τοὺς λίγους, τοὺς πολὺ λίγους, στὸν διοικητικὸ τομέα τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας, ὅπου μὲ τὸ ήθος του, τὴ διαγωγὴ του καὶ τὴ δράση του, ἔθεσε πλησίεστα στὸ ἄφογο. Στὴν τελειότητα, "Ετσι, μᾶς ἀφήνει τώρα κατεχόμενους ἀπὸ τὸ ιδιαιτέρο δέος γιὰ τὸν ἄκαρο χαμό του.

Πόντα ἀνδροπρεπῆς ἡ συμπειφορά τοῦ Παγώνην πρὸς πάντας, μὲ συνέπεια καὶ τὴν πολλὴ ἐκτίμηση του ἀπὸ πάντας.

Σὰν λιμενικὸς ἀξιωματικὸς ἦταν συνεχῶς ὁ ιδιος ἀπὸ τὸ βαθμὸν τοῦ σημαιοφόρου ὡς αὐτὸν τὸν ναυάρχον. Πρόθυμος, εὐγενής, ἔξυπηρτικός, ἀκούραστος.

'Ανεξίπτηλα τὰ σημάδια τῆς παρουσίας του, σ' ὅσα πόστα τῆς ὑπηρεσίας στὸ 'Υπουργείο, στὰ λιμεναρχεῖα καὶ διάφορες ὅλες ἀποστολές, μὲ σοθαρώτερη ἐργασία του στὸ Λιμεναρχεῖο Νέας Υόρκης, στὰ πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.

Ίδιαιτέρως δημοσίευσαν τὸν πόνον τοῦ Παγώνην εἰς μνήμην του ποσὸν δρχ. 10.000 ὑπὲρ τοῦ 'Αντικαρκινικοῦ Ινστιτούτου.

Τοχῆς. 'Υπῆρξε τότε ὁ ἐμπνευστής καὶ ὁ δημιουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν Συσσιτίων 'Εργαστῶν Θαλάσσης, τῶν ἀλησμόντων ΟΣΕΘ. Μέσα στὴ γνωστή, τότε, ἐπιστιποτικὴ μας κόλαση, ὁ Παγώνης, βοηθούμενος ἀπὸ τοὺς ἀλησμόντους, ἐπίστης, ἐργολιστὰς Παναγιώτης Γιαννούλατος καὶ Γιώργης Χρήστου Λαιμό, κατώρθωσαν νά ναυγκρατήσουν ἔνα ΟΣΕΘ επιστιποτικὸ δργαστήριο, λίγα ἀξιόλογο. Δὲν θὰ είναι δὲ ὑπερβολικός χαρακτηρισμός, ὃν πιστεύουμε, ὅτι χάρις στὸ ΟΣΕΘ ἐπέζησε μέγας ἀριθμὸς ναυτικῶν, ιδιαιτέρως παραδίδοται τὸν τρομερὴ θεομητία.

'Αλλὰ καὶ πέραν αὐτοῦ τοῦ συγκεκριμένου περιστατικοῦ, μεγάλη ἡταν ἡ συμμετοχὴ τοῦ λιμενικοῦ Παγώνη, τὴν ίδιαν αὐτὴν ἐποχὴ, σὲ ἀντιστατικές κινήσεις, γόνιμες.

Λίαν ἀξιόλογη είναι καὶ ἡ μετά τὴν ἀποχρηστικήν της Ναυτιλίας, ὁποῖα τὸν πρόσωπον τοῦ λιμενικοῦ Παγώνη, τὴν ίδιαν αὐτὴν ἐποχὴν, σὲ διάφορες ἀποστολές καὶ συμβούλια.

'Η μνήμη, γνωστῶν καὶ φίλων πρὸς τὸν ἀγαπητὸ μας λιμενικό, θὰ είναι ἀνάλογη μὲ τὴν ἀξία του καὶ μὲ τὰ δικά του τὰ ἔργα.

A. Π.

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν πληροφορηθὲν τὸν ἔπισυμβάντα θάνατον τοῦ

Ναυάρχου

### ΠΑΝΟΥ ΠΑΓΩΝΗ

ιδιαιτέρας ὑπηρεσίας προσενεγγόντος ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τεσσαράκοντα καὶ πλέον συναπτή ἔτη, ἀποφασίζει ὅπως :

—Κατατεθῇ στέφανος εἰς τὴν σορὸν τοῦ ἐκλιπόντος.

—Διατεθῇ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν ποσὸν δρχ. 5.000.

—Έκφρασθωσι πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ Σόμου πρόσωπον ποστάντος τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.

—Δημοσιεύθῃ τὸ παρόν διὰ τοῦ Τύπου.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 5/6/1976

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν

### ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ 'Ελληνικὴ Επιτροπὴ Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, ἐπὶ τῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ

Ναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ἄ.

### ΠΑΝΟΥ ΠΑΓΩΝΗ

Αντιπρόσδρου τοῦ Συμβούλιον αὐτῆς, παρασχόντος πολλαπλὰς καὶ ἔξαιρετικὰς ὑπηρεσίας πρὸς ὁλόκληρον τὴν Ελληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ Committee

ἀποφασίζει ὅπως :

1ον) Κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ του.

2ον) Τὰ ἐν 'Αθήναις εύρισκομενα μέλη τοῦ Συμβούλιον παρακολουθήσουν τὴν κηδείαν τοῦ μεταστάντος.

3ον) Έκφρασθωσι τὰ συλλυπητήρια τοῦ Σόμου πρός τὴν οἰκογένειαν αὐτοῦ.

4ον) Κατατεθῇ εἰς μνήμην του ποσὸν δρχ. 10.000 ὑπὲρ τοῦ 'Αντικαρκινικοῦ Ινστιτούτου.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 5η 1ουνίου 1976

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

### I. H. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β:** Κατά την αφίξιν του είς προβλήτα φορτώσεως είς Μπαμόντ ύπέστη έκρηξην είς τους λέθητας. 'Ετραυματίσθησαν δύο μέλη του πληρώματος, άτινα άπεσταλόσαν είς νοσοκομείον. 'Η φόρτωσης άνεβληθεν ἐν ἀναμονῇ ἐπιθεωρήσεως. 'Αργότερον ἀνεκοινώθη ὅτι είς ἐκ τῶν δύο τραυματίσθησαν ἀπεβίωσεν.

**ΑΚΤΑΙΑ:** Ως ἀνεκοινώθη, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ κατά τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἀπὸ Κωνστάντζαν διὰ Πόρτ Σάϊδ. 'Επιθεώρησης ὑπὸ δύντο δὲν ἀπεκάλυψε ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον ἢ τὴν ἔλικα. Τὸ σκάφος ἐν συνεχείᾳ διέπλευσε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὴν 24ην Μαΐου διὰ Κίναν.

**ΑΝΑΜΠΕΛ (κ.):** Τὴν 27ην Μαΐου συνεκρύσθη εἰς Καστέλον μετὰ τοῦ ἀλιευτικοῦ «Ἀρκος», ἐνῷ ἔξετελει χειρισμούς.

**ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.):** 'Υποστάν πυρκαϊάν εἰς πλάτος 37.21' δόρειον καὶ μῆκος 09.05' ἀνατολικόν, τὴν 30ην Μαΐου, ἔξεπεμψε σῆμα ἑκάτου ἀνάγκης. 'Αργότερον ὅμως ὁ πλοίοαρχος ὄνφερεν ὅτι τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἐλεγχον καὶ δὲν ἀπῆτείτο πλέον δούθεια.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ:** 'Αποπλεύσαν τὴν 31ην Μαΐου ἀπὸ Γένιοβα διὰ Ρίο 'Ιανέρο, ἐπέστρεψε τὴν μεθεπομένην λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν.

**ΔΩΡΑ (κ.):** Κατὰ τὴν αφίξιν του εἰς Μάλταν τὴν 26ην Μαΐου, ἀπὸ Λουδίνων, ἀπώλεσε τὴν ἄγκυρά του μετὰ τῆς ἀλόσου.

**ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ:** 'Απὸ Κωνστάντζαν διὰ Συρίαν μὲ 24.500 τόνους γκαζού, ἔξωκειλεν εἰς Σαράμ Μπουρούν, ἔξωθι τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τὴν πρώιαν τῆς 29ης Μαΐου, λόγῳ ὄμιχλης. Προστάθειται ἀνελκύσεως του δι' ιδίων μέσων ἀπέτυχον. 'Ἐν συνεχείᾳ ὑπεγράφη συμφωνητικὸν Λόιδ'ς ἀνοι-

κτοῦ τύπου μετὰ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ιμρός II». Τὴν δην 'Ιουνίου ἥρχισεν ὁ κουφισμὸς τοῦ σκάφους. Τὴν ἐπομένην ἀνειλκύσθη, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξεφορτώθησαν 2.000 γκαζοῖλ εἰς ἔτερον τάνκερ. 'Επειθεωρήθη καὶ ἔξεδόθη πιστοποιητικὸν ἀξιοποίοις ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ νηογνώμονος.

**ΚΛΑΙΝΤ ΦΕΡΘ:** 'Υπὸ ἔκφρωσιν εἰς Χάλμασταν, τὴν 2αν 'Ιουνίου, ἀνέφερεν ἐκτεταμένας ζημιάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Εκεῖθεν ἐπλευσεν εἰς Φάλκενμπεργκ δι' ἐπιθεώρησιν.

**ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.):** Συνεκρύσθη εἰς Μαύρην Θάλασσαν μετὰ τοῦ ἵταλικοῦ δηζελοληδούσιου «Λαβίνια Κοππόλα» καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Πειραιά, τὴν 24ην Μαΐου, ὅπου καὶ ἐπειθεωρήθη.

**ΜΑΡΟΥΚΩ:** Τὴν 25ην Μαΐου συνεκρύσθη εἰς 'Αμπου Ντάμπι μετὰ τοῦ παναμαϊκοῦ σκάφους «Γκρέιτ Πίτς» ὑποστάν ζημιάς εἰς τὸ ἀριστερὸν πρυμνῶν τημῆμα.

**ΜΙΝΙ ΛΕΙ·Ι·Σ:** 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Πειραιᾶ πρὸς διακρίσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς ἀγνωστὸν τόπον καὶ χρόνον. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ.

**ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ:** 'Απὸ Σαΐν Κρουά διὰ Περσικὸν Κόλπου, ἀφίχθη εἰς Κέπιτ Τάουν τὴν 25ην Μαΐου μὲ σοβαρὰ διαρροὴν ἐλαῖου εἰς τὸν τελικὸν ἄξονον. 'Ανελήφθησαν ἐπισκευαῖ αἵτινες ἐπειρατώθησαν τὴν 29ην Μαΐου καὶ μετ' ἐπιτυχεῖς δοκιμάστηκαν ἀπέπλευσε τὴν ίδιαν ἡμέραν διὰ τὸν προσρισμὸν του.

**ΜΠΑΡΚΟΛΑ (λ.):** Προσπράξεν εἰς Γκρέιβσεντ Μπαϊή τὴν μεσημβρίαν τῆς 28ης Μαΐου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ἐσπέραν καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ 'Αρούμπα.

**ΜΠΕΤΤΥ (κ.):** Μέ φορτίον 2.000 τόνων βαμβακοσπόρου καὶ 250 τόνων σισαμίου, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης τὴν 1ην 'Ιουνίου.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λ.):** 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ λιθεριανοῦ δεξαμενοπλοίου «Μήλας» τὴν 28ην Μαΐου εἰς 'Αρούμπα, ἐνῷ ἦτο παραβεθλημένον πρὸς φόρτωσιν. 'Αμφοτέρα ὑπέστησαν ζημιάς.

**ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ ΙΙ (ἀλιευτικὸν):** Εἰς Ντακά τὴν 27ην Μαΐου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν δεξιὰν δοιθητικὴν μηχανὴν καὶ γεννητριαν, προφανῶς ἔξι ἀμελείας τοῦ πληρώματος. Λόγω καθυστερήσεως τῶν ἐπισκευῶν, οἱ πλοιοκτήται ἔκριναν σκόπιμον τὴν ἀντικατάστασιν τῆς μηχανῆς καὶ τῆς γεννητρίας μέχρι τέλους 'Ιουνίου.

**ΣΙΣΚΙΝΑ (π.):** 'Απὸ Βραΐλα διὰ Σαουδικήν 'Αραβίαν μὲ φορτίον ταμεύτου, προσέκρουσεν ἐπὶ ὑφάλων ἔξωθι τῆς νησίδος 'Οφιδούσαι καὶ ἐθυμίσθη, τὴν 2αν 'Ιουνίου. Τὸ 18μελές πλήρωμα ἐπεβιθάσθη τῶν σωατίων λέμβων καὶ διεπεραιώθη εἰς 'Αστυπάλαια, σῶν.

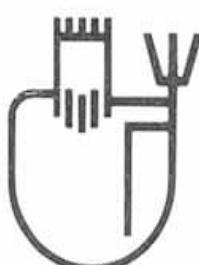
**ΣΚΑΠΧΙΛΛ:** Συνεκρύσθη μετὰ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Σουΐτ Σκίππερ» εἰς Λάγος τὴν 15ην Μαΐου. Τὸ «Σκάπτηχιλλ» προσήραξεν ἐνῷ παρέμενεν ἐνσφηνωμένον εἰς τὸ ἔτερον σκάφος καὶ ἀνειλκύσθη τὴν 19ην Μαΐου, ἀνεύ ἐμφανῶν ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον, τὴν ἔλικα ἢ τὴν πρωστήριον μηχανῆν. Συνετήθη ἐπειθεώρησις τῶν ψφάλων.

**ΣΤΕΛΛΑ (κ.):** 'Αποπλεύσαν ἐν Μαδράς τὴν 26ην Μαΐου διὰ 'Αμπαντάν, ἀφίχθη εἰς Κολόμπο τὴν 30ην Μαΐου συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

**ΤΙΤΙΚΑ:** Συνεκρύσθη μετὰ τοῦ ἐπίσης ἐλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Μινέρβα II» εἰς Δικιλή τὴν 24ην Μαΐου καὶ ὑπέστη ἐλαφράς ζημιάς.

**ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.):** 'Ἐπισκευαζόμενον εἰς Δραπετσώνα, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὰς ἀριστερὰς δεξαμενάς φορτίου τὴν 1ην 'Ιουνίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη μετὰ 3ωρων ὑπὸ τῶν ρυμουλκῶν «Ἀστέριο» καὶ «Τολμηρός».

**ΦΡΙΝΤΟΝ:** Προσέκρουσεν ἐπὶ γεφύρας εἰς Κοπεγχάγην τὴν 1ην 'Ιουνίου, ὑποστὰς ζημιάς εἰς τὸ πρόστεγον. 'Ετελέσθησαν πρωσταῖς ἐπισκευαῖ καὶ ἀπέπλευσε τὴν 4ην 'Ιουνίου διὰ 'Ασρχους.



**CONTRACTING  
SALE & PURCHASE  
DEMOLITION  
CHARTERING**

**marbrokers s.a.  
PANAMA**

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στάσιμος ήμπορεί να χαρακτηρισθῇ ἡ ναυλαγορά εἰς τὰ ἐπίπεδα ποὺ ἔκρατησε κατὰ τὸ διαρρέουσαν α' δεκαήμερον τοῦ Ιουνίου. Περιορισμένη ἡ ζήτησις χωρητικότητος διὰ φορτία δημητριακών καὶ μὲ ἔλλειψιν ζωρότητος ἡ περί τὰ ἄλλα εἰδῆ φορτίων κίνησις. Ναύλοι καθηλωμένοι εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα, μὲ ἐλάχιστας διακυμάνσεις ἀναλόγως μεγέθους σκάφους καὶ θέσεως. Μεγάλος σκάφη Κόλπον - Όλλανδιαν \$ 6 φίο Ιουλίου.

Τὰ τάχινα τσάρτερες, μὲ τὰ ὀπωσδήποτε καλὰ μισθώματα, συνεκράτησάν πως τὴν ἀγοράν εἰς τὴν σταθερότητα.

Τὰ φορτία, πάντως, τῶν δημητριακῶν ἥσσαν σχετικῶς ὀλίγα. Ἐξαιρεσίς τὰ διὰ τὴν Ιαπωνίαν προοριζόμενα, μὲ ναύλους δεκάδας τινὰς σέντες μόνον διαφέροντας κατὰ νουλωστιν.

"Ολα τὰ δεδομένα ἐπιτέρεουν τὴν πρό-  
βλεψιν ὅτι ἡ ἀγορὰ θὰ κρατήσῃ τὴν παρού-  
σαν θέσιν τῆς μέχρι τῶν ἀμέσων ἐπομένων  
μηνῶν, μὲ θετικήν τὴν πρόβλεψιν κάποιας  
βελτιώσεως κατὰ τὸ φινόπωρον. Αἱ ἐνδε-  
ξεις τῆς ἀνακάμψεως τῆς Οἰκονομίας θετι-  
κῶς αἰσιόδοξοι, μὲ βραδεῖαν ὅμως τὴν πρὸς  
τὴν βελτίωσιν πορείαν. Δέν πρέπει νὰ πα-  
ρορᾶται τὸ γεγονός τῆς πληθωρικῆς εἰσέτι  
παρουσίας τῶν μεγάλων σκαφῶν. Δέν θὰ  
ἡτο παντελῶς παραλόγος ὁ ἵσχυρισμὸς ὅτι  
ἡ προσδοκωμένη βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς  
τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ ἐνισχύσῃ καὶ τοὺς  
ναύλους τῶν ἔργων φορτίων. 'Εν τῷ μεταξὺ  
ἄξιον ιδιαιτέρως νὰ σημειωθῇ τὸ γεγονός,  
ὅτι ἀποσύρονται τῶν ἀγκυροβολίων τοῦ πα-  
ροπλισμοῦ σκάφη —μικτὰ ιδίως— ἀπὸ μη-  
νῶν πολλῶν ἀργούντα.

'Η ναυλαγορά κατὰ τομεῖς ἐκινήθη ὡς  
κάτωθι :

**BOP. AMERIKH :** 'Ο ιαπωνικὸς παράγων παρέσχεν ἀρκετὴν κίνησιν εἰς τὴν ἀγοράν. 'Αρκεταὶ ἐκλεισθησαν ἀπὸ Κόλπον ναυλώσεις δι' Ιουνίου καὶ Ιουλίου. Τὰ \$ 10.30 - 10.70 ἐπιληρώνοντο διὰ σκάφη 22.000 τόν. Διὰ τὴν Όλλανδιαν \$ 6.75 φίο καὶ μέγας σκάφος \$ 6 φίο. Διὰ τὴν Φορμόζαν \$ 17.00 φίο (18.000 τόν.) Ιουνίου. Διὰ τὴν Ινδίαν τουητέκερ \$ 26.25 (14.000 τόν.) καὶ τάν-  
κερ Ιουλίου \$ 20.00 μὲ 1.500 τόν. Ἐλεύθ. ἀκόρτ. (19.000 τόν.). Διὰ τὴν Καζαμπλάν-  
καν \$ 13 φίο καὶ Ν. Κορέαν \$ 13.50 φίο Ιουνίου.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Όλλανδιαν 50.000 τόν. \$ 6.25 φίο Ιουνίου. Σαίν Ναζαΐρ \$ 9.00 φίο (21.000 τόν.) Ιουνίου. Πορτογαλίαν \$ 10.65 φίο (30.000 τόν.) Ιουνίου.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ 15.000 τόν. \$ 18 φίο Ιουνίου καὶ Βενεζουέλαν \$ 17.35 (15.000 τόν.) φίο Ιουνίου.

**Γαϊανθρακες :** Διὰ τὴν Ιαπωνίαν \$ 5.60 ἐλ. ἐκφ. (95.000 τόν.) Ιουνίου - Ιούλιον, διὰ τὴν Γλασκώνη \$ 8.50 ἐλ. ἐκφ. Ιουνίου (19.500 τόν.) Διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες \$ 4.50.

**Παλαιοσιδηρα :** 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Αγγλίαν (Σουάν) ἀφ. \$ 368. 000 φίος (23.000 τόν.)

**Σιδηρομετάλλευμα :** 'Απὸ Σεμπετίβα Μπαϊύ διὰ Πόρτ Τάλμποτ (101.000 τόν.) \$ 3.55 φίο. 'Απὸ Πόρτ Καρτίε διὰ Πόρτ Τάλμποτ ἀφ. 50.000 τόν. \$ 3.40 φίο καὶ Ιμιγιχαμ Ιουνίου 80.000 τόν. \$ 3.10 φίο.

'Απὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ Λισσαβόνα - Αμβούργον ρέιντζ (45.000 τόν.) δημητριακά \$ 475.000 κατ' ἀποκοπὴν φίοτος καὶ 29.000 τόν. Ιουνίου \$ 370.000 φίοτος. Ραβένναν 14.000 τόν. \$ 18.50 φίο Ιουνίου. 'Απὸ Τουμπαράρο διὰ Γκιχόν \$ 4.10 φίο Ιουνίου.

'Απὸ τὸ ΠΛΕΙΤ διὰ Γάνδην - Αμβούργον ρέιντζ Ιουνίου 43.000 τόν. \$ 16.60 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 4.000 τόν. ἐλ. ἀκόρτ. Διὰ Ντακάρη 15.400 τόν. \$ 18.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἀκόρτωσιν.

'Απὸ τὸν Β. Ειρηνικὸν δι' Ιντσάν \$ 15.30 ἐλ. ἀκόρτ. Αὔγουστον.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ :** Μικρὰ ἡ ἐργασία ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν. 'Απὸ δυτικοὺς λιμένας διὰ τὸ Κόντινεντ κριθῇ ἀφ. 20.000 τόν. \$ 26.50 μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἀκόρτ. 'Απὸ Νότ. Αύστραλιαν διὰ Βασσούραν (στός) 25.500 τόν. \$ 37.50 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἀκόρτ. 'Απὸ Νότιον Αφρικήν ἀραβόσιτος διὰ Βενεζουέλαν 14.000 τόν. \$ 16.50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἀκόρτωσιν.

Γαιάνθρακες ἀπὸ Νιουκάστλ δι' Ιαπωνίαν 37.000 τόν. Ιουνίου \$ 8.75 φίο (10.000 - 10.000 τόν. φορτοεκόρτωσις). 'Απὸ Ντάμπιερ διὰ τὸ Κόντινεντ ἀφ. 60.000 τόν. \$ 8.75 φίο.

## ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΕΣ

'Ολιγάτεραι αἱ χρονοναυλώσεις. 'Εστήριξαν, πάντως, τὴν ἀγοράν. Διὰ 18 μῆνας, παράδοσις ἀμεσος Κόντινεντ 101.000 τόν. τοῦ 1973 μικτὸν σκάφος \$ 1.40. Διὰ δύο μῆνας ἀμεσος παράδοσις Πολωνίαν \$ 3 (57.000 τόν.) τοῦ 1969.

Μὲ παράδοσιν 'Ια πωνίαν : Ταξίδιον Κόντινεντ \$ 3.15 τὸν τόνων (51.800 τόν. τοῦ 1973. Ταξίδιον Κόντινεντ 'Ιουνίου \$ 5.40, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δρεπταὶ 33.796 τόν. τοῦ 1973. Ταξίδιον Περσικὸν Ιουνίου, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, \$ 4.250 ἡμερήσιως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δρεπταὶ 15.625 τόν. τοῦ 1965. Ταξίδιον Βαλτιμόρην (μέσω Γκρούτ "Ειλαντ") \$ 4.15 (39.928 τόν.) τοῦ 1968.

Μὲ παράδοσιν "Απωνατολήν : Ταξίδιον Καραϊβικήν, παράδοσις Κίναν \$ 5 τὸν τόνων (33.285 τόν.) τοῦ 1965. Ταξίδιον Αγγλίαν - Κόντινεντ - 'Εσπεριγκέρειντ, παράδοσις Ν. Κορέαν \$ 5.50, πλέον \$ 1.500 μηνιαίων δρεπταὶ 23.804 τόν. τοῦ 1962. Σκάφος 15.041 τόν. τοῦ 1968 ταξίδιον Κόντινεντ, ἀμεσος παράδοσις. Σκάφος 27.541 τόν. ἀπὸ Σιγκαπούρην διὰ τὸ Κόντινεντ \$ 5.10. 'Απὸ Φορμόζαν διὰ δυτ. ἀκτὴν Β. Αμερικῆς \$ 5.15 (σκάφος 27.044 τόν.).

Κυκλικὸν Βραζιλίας μὲ παράδοσιν Γιδραλάτρα \$ 3 τὸν τόνων, 51.750 τόν. τοῦ 1967. Κυκλικὸν Ατλαντικόν, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον \$ 2.75 τὸν τόνων (53.500 τόν. τοῦ 1974).

**Παράδοσις Κόντινεντ :** Μέσω Ερυθρᾶς, παράδοσις Δουνκέρκην ἐπαναπαράδοσις "Αντεν \$ 4.000 ἡμερήσιως, πλέον \$ 1.500 δρεπταὶ 12.300 τόν. τοῦ 1958. Κυκλικὸν Νοτ. Αμερικῆς παράδοσις - ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ \$ 4.600 (42.500 τόν. τοῦ 1965). Κυκλικὸν Νοτ. Αμερικῆς 70.573 τόν. \$ 2.20.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Υποτιμητικὴ τῶν ναύλων ὑπῆρξεν ἡ ἀμεσος ἐπίδρασις ἐκ τῆς ἀποφάσεως περὶ μὴ ἐπανησθεως τῆς τιμῆς τῶν πετρελαίων. Κατὰ δέκα διάσημα μονάδος ἔξεπεσεν ὁ ναύλος διὰ μεγάλα σκάφη (V.I.C.C) ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν (W 25). 'Η ζήτησις, πάντως, χωρητικότητος διετηρῆται κατὰ τὸ α' 10ήμερον τοῦ Ιουνίου. Σκάφη τινὰς ἐγκατέλειψαν τὸ ἀγκυροβολίον τῆς ἀργίας.

'Απὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν ἐπληρώθησαν W 55 εἰς σκάφος 75.000 τόνων καὶ W 60 εἰς σκάφος 67.000 τόν., μὲ φορτίον 61.500 τόν. διὰ τὴν Δύσιν.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ Β. Αμερικῆς μέρος φορτίου 70.000 τόν. W 52.5 καὶ σκάφος 55.000 τόν. W 76 διὰ τὸν αὐτὸν προορισμόν, Ιουνίου.

'Απὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ Β. Αμερικῆς μέσος φορτίου 33.000 τόν. W 110. 'Απὸ τὸ Φορτόρτ διὰ Β. Αμερικῆς μέρος φορτίου 50.000 τόν. W 95 Ιουνίου. Διὰ δύο ἔως πέντε μῆνας τάξιμ φορτίον σκάφος \$ 4.75 σκάφος 31.609 τόν., παράδοσις Ιουνίου.

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

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

## REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555-775-3935  
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818, 831-8703

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLOROTOS - MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΜΕΛΙΤΩΝ:** 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας) 14.000 τόν. γεννημάτων Καναρίους Νήσους \$ 12.75, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 4-18.

**ΑΚΟΥΑ ΤΖΟΥ'** (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας) 38.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 6.25, Βέλγιον 15 σάντες έξτρα, Γερμανίαν 25 σάντες έξτρα, φιοτ., 'Ιουνίου 5-15.

**ΟΙΝΟΥΣ. ΜΑΔΕΡ:** 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλας \$ 8.25, φιοτ. με 1.000 τόν. έκφρωσιν, Μαΐου 28 — 'Ιουνίου 5.

**Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ:** 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας) έξαιρουμένων 'Άλμπανο Νέας Υόρκης 20.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.209.432 κ.π.) δυτ. Μεσόγειον \$ 275.000, όφινον 'Αδριατικήν \$ 285.000, φιοτ. 'Ιουνίου 3-12.

**ΑΓΗΝΩΡ:** (λιθ.): 'Αμ. λιμ. 'Ατλαντικού ή Κόλπου 14.000 τ. σίτου Δ. σάκην 'Ινδιάς \$ 26.25, όφινον άνατολ. απότην 35 σάντες έξτρα, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 21 — 'Ιουνίου 16.

**ΛΟΚΡΙΣ:** 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάπτερας) 23.000 τόν. παλαισισθήρων Σουανσή \$ 368.000, φιοτ. διμεσος φόρτωσιν.

**ΑΝΑΤΟΛΗ:** (δι.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου ή Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού 19.000 τόν. σίτου Βουλγαρίας, Κάντινος Μαράς \$ 20, με 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 1-20.

**ΔΡΕΠΑΝΟΝ:** (π.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου (θορείως Χάπτερας) 30.000 τόν. γεννημάτων Πορτογαλίας \$ 10.65, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 12-29.

**ΛΟΥΚΙΑ:** Μεγ. Λίμνας 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν 'Αμβούργον ρέιντς \$ 18, φιοτ., 'Ιουνίου.

**ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. d.w. φορτίου σύγιας (706.000 κ.π.) Πολωνίας \$ 217.500 φιοτ. με 3.500(1.200 τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιουνίου 4-14.

**ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ:** 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. d.w. (708.000 κ.π.) σύγιας Μπορντώ — Δουνκέρκην ρέιντς, Βορ. Ισπανίας \$ 175.500, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 7-14.

**ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΤΡΩΝΗ:** (είς τάξιμ τοσάρτρη): Μεγ. Λίμνας 11.050 τόν. σίτου 'Ινδονησίαν \$ 36, έλ. έκφρωτακιν, με 5.000(4.500 τόν. φορτοεκφρώσιν. Αύγουστου 15-25.

**ΑΓΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ:** (λιθ.): Νόροβολ 19.500 τόν. γατανθράκων Γλασκώνης \$ 8.50, έλ. έκφρωτακιν, με 4.000 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 11-17.

**ΑΓΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ:** (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.500 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάκων θάσιας \$ 12.75, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, με όψινα, 'Ιουνίου 15-25.

**ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ:** (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 18.300 τόν. d.w. φορτίου χονδραλεύρων Γαλλικούς λιμένας \$ 16, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 11-26.

**ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ:** Πρόβιθεν 15.759 τόν. παλαισισθήρων έξαιρουμένων μηχανημάτων και άπορωμάτων μετάλλου \$ 219.000, φιοτ., 'Ιουνίου 10-25.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ:** (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. γεννημάτων λάχαιρας \$ 8.50 με 1.000 τόν. έκφρωσιν, έποιμος φόρτωσις.

**ΠΛΩΤΩ** (λιθ. είς τάξιμ τοσάρτρη): Χάμπτον ρόδς 60.000 τόν. γατανθράκων Κότινεντ \$ 4.50, έλ. έκφρωτακιν, 'Ιουνίου 14-24.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΗ:** Βραζιλίαν 30.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 441.000 θέσιας \$ 1.1, φιοτ. με 2.000(4.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιουνίου 15-25.

**ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ** (λιθ.): Πόρτο 'Αλέγκρε και Ρίο Γκράντε 19.000 τόν. d.w. φορτίου χονδραλεύρων (1.080.000 κ.π.) Ροστόκ \$ 333.000 φιοτ., 'Ιουνίου 15-30.

**ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ** (λιθ.): Πόρτο 'Αλέγκρε - Σάντος ρέιντς 27.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (32 π. διθισματα σε υφάλμυρον ύδωρο) Λισασδώνα — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 360.000, φιοτ. όφινον δυτικήν Μεσογείου \$ 380.000, 'Αδριατικήν \$ 400.000, 'Ιουνίου 19-27.

**ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΕΓΙΣ:** Ρίο Γκράντε 19.800-21.000 τόν. γεννημάτων Καρβαγένην και Σεβίλλην \$ 12.75, φιοτ., 'Ιουνίου 17-28.

**ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ:** Ρίβερ Πλέιτ 30.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 15.50, έλ. έκφρωτακιν, με 2.000(4.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιουνίου 21 — 'Ιουλίου 5.

## ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ:** 'Ανηνάπον 19.000 τόν. σιδηρομεταλλέωμάτων Κάρντιφ \$ 5, φιοτ. με 5.500(7.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 29 — 'Ιουνίου 2.

## ΕΣ ΑΓΓΛΙΑΣ. KONTINENT

**ΒΟΡΡΑΣ:** Δουνκέρκην 3.800 τόν. ζαχάρεως είς σάκους Γζέδων \$ 26.50, φιοτ. με 750(750) τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιουνίου 9-12.

## ΕΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ. ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΑΝΑΓΚΕΛ ΓΟΥΓΙΣΝΤΟΜ:** Δυτ. Αδρετράλιαν 20.000 τόν. κρήτης 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 26.50 με 1.500 τόν. γκρός φόρτων Φρήματα, 1.000 τόν. είς άλλους λιμένας, 3.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, διμεσος φόρτωσης.

**ΑΣΗΜΙΝΑ** (δι.): Ντάμπιραν 60.000 τόν. σιδηρομεταλλέωμάτων Κότινεντ \$ 8.75, φιοτ. διμεσος φόρτωσης.

**ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ:** Γκόθε 37.000 τόν. άλουμινας Στράουσμπικ \$ 16.95, φιοτ. με 15.000(4.000) τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιούλιον.

**ΔΙΑΣ:** Νότιον Αδρετράλιαν 25.500 τόν. σίτου Μπάραρ \$ 37.50, όφινον 24.650 τόν. (30 π. θύμια) \$ 38.75, 23.800 τόν. (29 π. θύμια) \$ 40, φόρτωσις είσαι κλιμακος γκρός, 1.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 8-15.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΣΩΤΗΡ:** Νάρβικ 36.000 τόννοι σιδηρομεταλλέωματος 'Εμπεν \$ 2.85, φιοτ., 'Ιουνίου 15-25.

**ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ:** 'Ακαγιούδηλαν 12.000 τόν. ζαχάρεως άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 156.000 κατ' αποκοπήν, φιοτ. με 1.500 τόν. έκφρωσιν, Μαΐου 28 — 'Ιουνίου 1-3.

**ΓΟΥΡΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ:** Καμαρόρ 35.000 10% θεωρίου Μομπίλ ή Μπερισάντ \$ 4, φιοτ., 24.000(19.200 τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιούλιον 22-29.

**ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ:** Κέλι Τάσον \$ Ήστ Λόντον 14.000 τόν. άρασδίτου Βενεζουέλαν \$ 16.50, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, 'Ιουνίου 10-21 Κέλι Τάσον, 'Ιουνίου 10-19 'Ηστ Λόντον.

**ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ:** Δομινικανήκην Δημοκρατίαν 16.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 8, όφινον 'Ατλαντικού \$ 9, φιοτ. με 700(1.500) τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιουνίου 25. 'Ιουλίου 5.

**ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ** (λιθ.): Δομινικανήκην Δημοκρατίαν 14.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 7.75, όφινον 'Ατλαντικού \$ 8.75, φιοτ., με 700(1.500) τόν. φορτοεκφρώσιν, 'Ιουνίου 24-28.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ:** Ντώρμπαταν \$ Ήστ Λόντον 13.500 τόν. άρασδίτου τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας \$ 14, 25 σάντες ολγιώτερον διά κάθε μήνης πιστοποιούμενων λιμένων, 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, όφινον 5.000 τόν. έκφρωσιν 50 σάντες ολγιώτερον, 'Ιουνίου 20-29.

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΑΝΔΡΙΑΝΑ I.** (κ.): 11.368 τόν. d.w. (552.890 κ.π. 12.5-13 μήν. 20 τόν. φιοδέλ διλ. τοῦ 1956) \$ 2.300 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων

ήπειρων, παράδοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου είς Κόλπουν.

**ΣΤΑΜΥ:** 60.469 τόν. d.w. (15 μήν. 47 τόν. φιοδέλ διλ. τοῦ 1971) \$ 5.750 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού παράδοσις Κότινεντ 'Ιουλίου 15-18.

**ΚΥΝΘΙΑ:** 19.235 τόν. d.w. (14½-15 μήν. 27-28 τόν. φιοδέλ διλ. τοῦ 1971) \$ 3.400 ήμερησίως παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 22-30, ήπανταπάραδοσις Μουσκάτ, μέσω Χίλιαν και Περισσού Κόλπου.

**ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ:** 16.650 τόν. d.w. (16½ μήν. 32-34 τόν. φιοδέλ διλ. τοῦ 1968) \$ 4.800 ήμερησίως παράδοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου μέσω 'Ιουνίου, ήπανταπάραδοσις 'Ερωθράν Θάλασσαν.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.:** 23.851 τόν. d.w. (14 μ. 28 τόν. φιοδέλ διλ. τοῦ 1966) \$ 5.800 ήμερησίως παράδοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου είς Μπιλιμάτο 'Ιουνίου 8-15, ήπανταπάραδοσις Γιβραλτάρ.

**ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΙΤΑΝΝΙΚ:** 21.050 τόν. d.w. (14-14½ μήν. 31 τόν. φιοδέλ διλ και 2½ τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1966) \$ 4.500 ήμερησίως παράδοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου είς Μπιλιμάτο 'Ιουνίου μεσώς Τάρσιτο.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ:** 23.804 τόν. d.w. (1.197.000 κ.π. 14 μήν. 28 τόν. φιοδέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1962) \$ 5.50, πλέον \$ 1.500 μηνιαίος δι' υπερωρίας και 20.000 \$ δάρον, παράδοσις κατά την άφιξην είς Κόρελαν 'Ιουνίου 9-15, ήπανταπάραδοσις 'Αγγλίαν.

**ΠΟΥΚΟΥ:** 33.796 τόν. d.w. (1.368.837 κ.π. 15 μήν. 42 τόν. φιοδέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1973) \$ 5.40, πλέον \$ 1.500 μηνιαίος δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας νότιον Κορέλαν 'Ιουνίου 9-15, ήπανταπάραδοσις 'Εσμπιζεργκ ρέιντς 'Ιουνίου 9-15.

**ΠΟΥΚΟΥ:** 33.796 τόν. d.w. (1.368.837 κ.π. 15 μήν. 42 τόν. φιοδέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1973) \$ 5.40, πλέον \$ 1.500 μηνιαίος δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την άφιξην είς Σάουθεντ 'Ιουνίου 1-3, ήπανταπάραδοσις Νέαν Σηλανδίαν.

**ΔΑΩΝΙΣ:** 18.435 τόν. d.w. (13½ μήν. 28 τόν. φιοδέλ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1959) \$ 2.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 27-29, ήπανταπάραδοσις 'Αγγλίαν.

**ΝΙΚΟΛΑ** (λιθ.): 15.042 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 14 μήν. 20 τόν. φιοδέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1968) \$ 3.650 ήμερησίως, παράδοσις — 'Ινδονησίαν μεσώς ήπανταπάραδοσις Μπορντάτ.

**ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ:** 57.000 τόν. (15 μήν. 48 τόν. φιοδέλ διλ τοῦ 1968) \$ 3. ταξίδια δύο μηνών, άμεσος φόρτωσης.

**ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ:** 23.880 τόν. d.w. (1.800.000 κ.π. 13 μήν. 29 τόν. φιοδέλ διλ τοῦ 1963) \$ 4.325 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Μαύρης Θαλασσής, παράδοσις Σαίντ Κρουά 'Ιουνίου 8-13, ήπανταπάραδοσις 'Αγ. Λαυρέντιον.

**ΜΙΜΙΝΑ:** 13.380 τόν. d.w. (590.000 κ.π. 13 μήν. 20 τόν. φιοδέλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1957) \$ 3.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου είς Πασάγες, ήπανταπάραδοσις Γιβραλτάρ.

**ΑΒΕΜΑΡΙΑ:** 17.365 τόν. d.w. (903.000 κ.π. 15 μήν. 28 τόν. φιοδέλ διλ και 3 τόν. ντηζέλ διλ τοῦ 1965) \$ 3.500 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον νοτιού Αμερικής. Έτοιμος παράδοσις μετά την άναχρωσην του πιλότου είς Πασάγες, ήπανταπάραδοσις 'Αμβούργον ρέιντς.

**ΑΣΤΡΟΣ** (λιθ.): 27.006 τόν. d.w. (903.000 κ.π. 15 μήν. 38 τόν. φιοδέλ διλ τοῦ 1975) \$ 6. 300 ήμερησίως, παράδοσις Παρανάγκουα 'Ιουνίου 25-27, ήπανταπάραδοσις Κέιπ Πάσσερο — 'Αμβούργον ρέιντς.

**ΑΚΡΙΤΑΣ** (φρήντομ 1971): \$ 3.000 ήμερη-

Bonds  
Stores

**CALLIOPE CONDOPOULOS**  
LAS PALMAS - TENERIFE  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ  
ΕΝΤΟΛΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
ΤΕΛΕΞ HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ 261.402 - ΟΙΚΙΑΣ 265.748

σίως, παράδοσις Μπαγκόκ για τους 5—14, έπαναπαράδοσης νέοτον 'Ιαπωνίαν.

ΛΙΤΣΑ (κ.): 3.765 τόν. d.w. (11 μιλ. 6% τόν. γκάζ διλ τού 1957) \$ 2.162 ήμερησίως, έτοιμος παράδοσης 'Αμερικής, έπαναπαράδοσης δυτ. 'Αφρικής.

ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗ ΓΟΥΑΙΓΗ: 20.420 τόνοι d.w. (1.080.000 κ.π. 15½ μιλ. 32 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1969) \$ 4.900 ήμερησίως, παράδοσης, παράδοσης 'Ιαπωνίαν 'Ιουνίου 9—15, έπαναπαράδοσης ανατολ. Μεσόγειον.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΩΡ: 12.850 τόνοι d.w. (630.000 κ.π. 14½ μιλ. 22 τόν. φιούσελ διλ τού 1962) \$ 3.200 ήμερησίως, παράδοσης Μπαγκόκ για τους 5—10, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον, δύοντας έπαναπαράδοσης ανατολ. Μεσόγειον. Άμερ. λιμένας Κόλπος § 3.100.

ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ: 9.088 τόν. d.w. (433.600 κ.π. 14 μιλ. 14½ τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1958) \$ 2.700 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης κατά την διεύθυνση του πιλότου εις 'Αμερικής για τους 13—14, έπαναπαράδοσης δυταν και δύον είναι έτοιμοι εις 'Ερυθρών θάλασσαν.

ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ: 14.205 τόν. d.w. (667.321 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1968) \$ 5.000 ήμερησίως, παράδοσης Κέιπ Φλάτερερ έτοιμος, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω Καλιφόρνιαν και Χιλής, δύοντας έπαναπαράδοσης δύοντας λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερερ) ή άμερ. λιμένας Κόλπου \$ 4.700.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ: 15.750 τόν. d.w. (720.490 κ.π. 16 μιλ. 32—34 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1971) \$ 4.100 ήμερησίως, παράδοσης Κέιπ Φλάτερερ έτοιμος, έπαναπαράδοσης Κόλπου Βεγγάλης.

ΑΡΙΣΤΕΥΣ (φρόντον 1969): \$ 4.600 ήμερησίως, παράδοσης άμερ. λιμένας Κόλπου 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Περισσού Κόλπου.

ΣΙΝΤΥ: 31.762 τόν. d.w. 14½—15 μιλ. 38 τόν. φιούσελ διλ τού 1970) \$ 3.575 ήμερησίως, έναν κυκλικόν ταξίδιον άμερ. λιμένων Κόλπου, παράδοσης Λέγκον, 'Ιουνίου 10—20, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΤΑΡ (ναυπηγόμενον): 26.400 τ. d.w. ταξίδια τριών έτων, \$ 5.50 κατά τόνων d.w. διά το πρώτον και δεύτερον έτος δι 6 τό τρίτον, παράδοσης 'Ιαπωνίαν τέλος 'Ιουνίου.

ΓΑΛΑΝΗ: 15.750 τόν. d.w. (739.000 κ.π. 13½ μιλ. 21 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1968) \$ 3.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης μετά την διάχρονση του πιλότου εις Ντακάρ 'Ιουνίου 18—25, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν, μέσω ανατολικής δικτής νοτίου 'Αμερικής.

ΣΚΑΠΙΧΛΑ: 17.880 τόν. d.w. (868.000 κ.π. 14 μιλ. 22 τόν. φιούσελ διλ τού 1961) \$ 3.450 ήμερησίως παράδοσης Δανίαν, μέσω Βραζιλίας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Υ. (λιθ.): 27.044 τόνοι d.w. (1.240.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τόν. φιούσελ διλ τού 1969) \$ 5.15, παράδοσης Ταϊβάν 'Ιουνίου 18—25, έπαναπαράδοσης δυτ. δικτής ΗΠΑ.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 16.396 τόν. d.w. (720.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 26 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1968) \$ 4.225 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την διάχρονση του πιλότου εις Νέαν Ζηλανδίαν 'Ιουνίου 5—16, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ (φρόντον 1971): \$ 4.150 ήμερησίως πλέον \$ 15.000 δώρων, θμεος παράδοσης Σεμπό, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

ΚΕΙ·Π ΠΡΑΓΙΝΤ: 14.900 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 14½ μιλ. 24 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ τού 1973) \$ 3.625 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, \$ 2.500 διά καθαρισμών παράδοσης έπι πλογκόν σταθμόν Σιγκαπούρου 'Ιουνίου 6, έπαναπαράδοσης Μπορτώ — 'Αμερικήγοντας ρέιντ.

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (λιθ.): 17.876 τόν. d.w. (15 μιλ. 28 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1969) \$ 4.150 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωρίων, παράδοσης μετά την διάχρονση του πιλότου εις Ταϊπέι 'Ιουνίου 23—27, έπαναπαράδοσης άμερ. λιμένας ανατολικής δικτής ή Κόλπου, μέσω Σλήξης, δύοντας έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν \$ 4.400.

ΜΙΜΟΖΑ (μ.): 12.900 τόν. d.w. (620.000

κ.π. τού 1956) \$ 2.000 ήμερησίως, άμεσος παράδοσης Σιγκαπούρου, έπαναπαράδοσης Μπορτώ — 'Αμερικήγοντας ρέιντ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.: 23.581 τόν. d.w. (1.017.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τόν. φιούσελ διλ τού 1966) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσης εις πλογκόν σταθμόν "Αγ. Λαυρεντίου" 'Ιουνίου 15—25, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

ΕΒΡΟΣ (λιθ.): 50.588 τόν. d.w. (1.000.000 κ.π. 13½ μιλ. 43 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ τού 1963) \$ 3.950 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης μετά την διάχρονση του πιλότου εις Οζάκαν 'Ιουνίου 20—26, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

#### ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ: Μαύρην Θάλασσαν 22.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντστεκελ 105, άμεσος φόρτωσης.

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Καραϊβικήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκελ 100, δεύτερον ταξίδιον 90, ένοι συνεχή ταξίδιον, 'Ιουνίου 1.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λιθ.): Φρήπορτ 55.000 τόν. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκελ 105, δύοντας λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκελ 102,5 Μαΐου 30.

ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ: Μεσόγειον 37.000 τόν. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκελ 110, 'Ιουνίου 3.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (λιθ. μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 45.000 τόν. μέρος φορτίου, Κερπέκ, Γουόρλντστεκελ 61,25, 'Ιουνίου 17.

ΑΘΗΝΟΥΛΑ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 48.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντστεκελ 85, 'Ιουνίου 15.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.): Φρήπορτ 20.000 τόν. άμερ. λιμένας δυτ. δικτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκελ 145, δύοντας λιμένας Κόλπου 140, 'Ιουνίου 7.

ΗΠΕΙΡΟΣ (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 25.000 τόν. διατόλικην 'Αφρικήν Γουόρλντστεκελ 100, 'Ιουνίου 1.

ΤΙΦΟΣΟ (λιθ.): Μεσόγειον 130.000 τόν. Σαίντ Κρουά 30.000 τόν. μέρος φορτίου καθαρά άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκελ 61,25, 'Ιουνίου 1.

ΙΩΛΚΟΣ: Πόρτ Χάρκουρτ 19.000 τόν. Νέαν Υόρκην, Γουόρλντστεκελ 120, 'Ιουνίου 9.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ.: Καραϊβικήν 35.000 τ. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκελ 125, 'Ιουνίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (λιθ.): 'Ερυθράν Θάλασσαν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Φαλκονέρα, Γουόρλντστεκελ 77,5, 'Ιουνίου 17.

ΑΝΑΓΚΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: Φρήπορτ 63.000 τόν. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, μέρος φορτίου Κόλπου Γουόρλντστεκελ 85, 'Ιουνίου 1.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Φρήπορτ 40.000 τόνοιν άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, μέρος φορτίου, Γουόρλντστεκελ 110, 'Ιουνίου 4.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 50.000 τόν. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού μέρος φορτίου, Γουόρλντστεκελ 76, 'Ιουνίου 6.

Η ΚΗΦΕΥΣ: Καραϊβικήν 27.000 τόνοιν καθαρό 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού μέρος φορτίου, Γουόρλντστεκελ 112,5, 'Ιουνίου 4.

ΑΙΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 65.000 τόν. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, μέρος φορτίου, Γουόρλντστεκελ 51,25, 'Ιουνίου 6.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 55.000 τόν. άμερ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουόρλντστεκελ 76, 'Ιουνίου 5.

Η ΚΗΦΕΥΣ: Καραϊβικήν 27.000 τόνοιν καθαρό 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ουνθεις δροι, 'Ιουνίου 4.

ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (κ.): 'Αρζού 20.000 τόν. μέρος φορτίου, καθαρό, 'Αλεξανδρειαν, Γουόρλντστεκελ 112,5, 'Ιουνίου 2.

ΝΑΥΣΙΚΑ: 'Αγγλίαν 15.800 τόν. μέρος φορτίου, καθαρό, Ρότερνταμ, Γουόρλντστεκελ 120, άμερος φόρτωσης.

ΑΣΤΡΟ: Τρίνινταν 25.000 τόν. Τζαμάικαν 56.650 κατ' αποκοπήν, 'Ιουνίου 13.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ: (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Τουρκίαν, Γουόρλντστεκελ 67,5, 'Ιουνίου 16.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ·Μ: Μαύρην Θάλασσαν 58.000 τόν. Άγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντστεκελ 80, δύοντας λιμένες Κόλπου Γουόρλντστεκελ 67,5, 'Ιουνίου 11.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Φρήπορτ 41.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντστεκελ 95, 'Ιουνίου 10.

ΑΡΙΑΔΝΗ Ε. (κ.): Ινδονησίαν 41.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόρλντστεκελ 85, 'Ιουνίου 10.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (λιθ. μικτόν): Περισικόν Κόλπον 105.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτ. δικτής, Γουόρλντστεκελ 36,25, δύοντας ολόου στήμη, Γουόρλντστεκελ 35, 'Ιουνίου 23.

ΗΠΕΙΡΟΣ (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 25.000 τ. Ταϊβάν Γουόρλντστεκελ 80, 'Ιουνίου 9.

# COLOCOTRONIS LTD

## SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,  
London, EC3A 2AP  
Telephone: 01-480 6666  
Telex: 888639  
Telegrams: Colocotron London E.C. 3

Colocotronis Building, Piraeus  
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli  
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)  
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.  
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

# Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

(Δ. = Διάνυσμα — δ. = Διήμηθε — Ε. = Εφθαση — δ. = Δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ .....	60	6640	Ε. Αμέρερσαν 3)6	ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ .....	71	11285	ά. Ν. Ύόρκη 15)5
ΑΒΑΣ .....	62	11048	δ. Ηλανάμα 15)5	ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΜΙΚ .....	73	12498	εις Μπιλμπάο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΒΕΜΑΡΙΑ .....	65	12191	έ. Ιασίδης 24)5	ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9200	ά. Ταρραγκόνα 21)5
ΑΒΕΝΙΡ (δ.) .....	62	11098	ά. Ν. Όρλεάνη 30)5 Παραμαρίπου	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙ'Κ .....	71	11525	ά. Κακιάντα 19)5 διά Σιγκαπούρη
ΑΒΕΝΤΖΕΡ .....	54	19673	υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΡΜ .....	67	21697	ά. Ρόττερνταμ 29)5 διά Σ. Πάολο
ΑΓΑΘΩΝ .....	70	10008	ε. Ν. Όρλεάνη 29)5	ΑΙΓΑΙΣ ΤΑΪΦΟΥΜ .....	68	16702	εις Ντόρερ 18)5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ .....	68	35477	ά. ii. "Αλερένη 31)5 διά Κεμπέκ	ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ .....	74	12498	έ. Ναγκόρια 30)5
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	ε. Μ. Μαουνγκάνου 28)5				
ΑΓΑΠΗ .....	55	8902	α. Λίλαμας 25)5 διά Μασέλιο				
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) .....	59	15859	ά. Ν. Ύόρκη 29)5 διά Σ. Κρουά				
ΑΓΓΕΛΑ, ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9536	ε. Γενόνα 28)5				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	11048	δ. Η. Σαΐδ 1)6 διά Μεσόγειον				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	ε. Ηεραία 31)5				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	54	1585	δ. Κων(ό)πολης 16)5 Μαύρη Θάλασσαν				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. .....	58	2667	α. Νίκαια 19)5 διά Ιζιτζέλι				
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	63	10200	α. Ναγκόγια 6)5 διά Γκουαγιακίλ				
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ .....	59	5728	α. Λάγος 6)4				
ΑΓΗΝΩΡ .....	71	8721	ά. Ναγκόγια 16)3 διά "Ακαμπια				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.) .....	56	20686	ε. Ν. Ύόρκη 27)5 διά Τρινιντάντ				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	ε. "Αμέρερσαν 28)5				
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ .....	52	4138	ά. Αλερένθρεια 19)5				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	63	11222	δ. Μπρούνιμποτελ 22)5 διά Ρίγα				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	54	8796	δ. Πλανάμα 5)5 διά "Ακαζόύτλα				
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ .....	57	10332	ά. Σούκ Κόγκ 27)5 διά Β. Κορέα				
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ .....	56	1749	α. Σπαλάτον 18)5 Τρίπολιν Λιθάνου				
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ .....	61	12847	ε. Λεόδρες 29)5				
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	67	11610	ε. Κάντλα 16)5				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	51	7066	ο. Η. Σαΐδ 4)6				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	62	16565	δ. Σαντάτερ 3)5 διά Μόντρεαλ				
ΑΓΙΟΣ Η. .....	57	2144	δ. Σουνέρχρετ 22)5				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	εις Λάγος από 25)9)9)75				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	α. Ραβένια 5)5 διά Κούβα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	60	19797	α. Μπούρπορτ 2)6 διά Βραζιλίαν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	ε. Ηεραία 27)5 διά Γενόβα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	ε. Βάστο 12)5				
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ....	50	2167	δ. Κων(ό)πολην 10)5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	70	15345	ά. Γκήλονγκ 27)5 διά Καράτοι				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV .....	15	11558	α. Μαντρας 1)2 διά Σιγκαπούρην				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ V .....	68	44742	ε. Μπωάοντ 22)5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ...	52	4615	ά. Αμεδούργον 26)5 διά Τρίπολιν				
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ .....	62	9229	ε. Τένταν 19)5				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	59	8929	έ. Τένταν 4)4				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ V. ....	52	1570	ε. Πειραιά 29)5				
ΑΓΚΑΘΑ .....	63	3343	δ. Σουέζ 12)4 "Ερυθράν Θάλασσαν				
ΑΓΚΝΙΚ .....	54	6177	εις Λάγος από 31)8)75				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. ....	58	4840	εις Λάγος από 30)9)75				
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	10008	ά. Ναγκόγια 21)5 διά Τένταν				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ .....	68	14873	δ. Πλανάμα 26)5 διά Σ. Χουάν				
ΑΔΩΝΙΣ .....	59	12180	ά. Γιεραλάταρ 27)5 διά ΉΠΑ				
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .....	58	9048	έσωθι Ντόρμπαν 25)5				
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	εις Λάγος από 28)8)75				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	8915	δ. Η. Σαΐδ 21)5 διά Μπ. "Αρπάς				
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	51	6416	εις Φερόλ από 10)12 (έπισκ.)				
ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ .....	56	7719	ά. Λάγος 15)5				
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΡΥ .....	58	8677	ά. Ρουέν 23)5 διά Βεγγάζην				
ΑΘΗΝΑ .....	59	8132	ε. Πειραιά 18)5				
ΑΘΗΝΑΙ .....	53	3575	ά. Τενερίφην 27)5 Μπ. "Αρπες				
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	2863	έ. Χάμπτον ρόδς 15)5				
ΑΘΗΝΑΙ-Σ .....	58	9414	ε. Μομπάσα 3)6				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟ-ΡΥ II (δ.) .....	58	16695	ά. "Αλεξάνδρεια 19)5 διά "Ελλάδας				
ΑΘΗΝ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	53	11457	δ. Πειραιά 14)3 διά Δυρράχιον				
ΑΘΗΝ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) .....	58	13551	ά. Λιόρδον 29)5 διά Πειραιά				
ΑΘΩΣ .....	69	10008	ε. Θάντερ Μπαίη 30)5				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.) .....	59	12666	ά. Αυστερεταν 13)5 διά Χιούστον				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ .....	59	3169	ά. Ντακάρ 26)5 διά Δουνκέρκην				
ΑΙΓΙΣ Α'ΙΔΑΝΤ .....	68	9070	ά. Ντόρμπαν 21)5 διά "Αμέρερσαν				
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ .....	76	12498	εις Όλαβέγκα ύπο συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ά. Ράς Τανόρα 28)5				
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .....	68	8350	ύπο παραλαβήν				
ΑΙΓΙΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	59	12256	ά. Σικάγο 21)5 διά Ντουλούθ				
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ .....	58	8693	ε. Σουάμπα 31)5				
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ .....	72	11702	ά. "Αμπιντζάν 27)3 διά Ντώρμπαν				
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ .....	60	13165	ε. Ντώρμπαν 22)5				
ΑΙΓΙΣ ΕΛΕΜΕΝΙΚ .....	76	12498	ά. Κεπτέκ 27)5 διά Γδύνια				
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙ-ΙΚ .....	74	12498	ά. Βατιλμόρη 28)5 διά "Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ .....	67	21704	ά. Δάντοιχ 18)5 διά Ρόττερνταμ				
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ .....	71	15387	ά. Μόντρεαλ 27)5 Κλήβελαν				
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ .....	75	12498	ά. Κουντέρο 26)5 διά "Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ .....	61	13993	ά. "Αλεξάνδρεια 31)5				
ΑΙΓΙΣ ΔΗΝΤΕΡ (δ.) .....	66	46486	ά. Γιουροπότα 22)5 Πόρτλαντ (Με)				
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ .....	74	18963	ά. Μίλνερ Μπαίη 19)5 διά Παναμά				
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ .....	74	12498	ά. Ντόρμπαν 6)5 διά "Ιαπωνίαν				
ΑΙΓΙΣ ΑΥΡΙΚ .....	75	12498	ά. Η. Σπαϊη 27)5 Βενεζουέλαν				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙ-ΙΤ .....	57	8160	δ. Παναμά 16)3 διά Μανιλά				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ .....	74	12498	ά. Σάντος 15)4 διά Λάγος				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ .....	74	12498	έ. Βανκούκον 31)5				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΙΕΡ .....	69	9025	ά. Κλικότον (Τζαμ.) 25)2 "Αθάνα				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ .....	59	10373	ά. Σαντάτερ 25)5 διά Μπιλμπάο				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ .....	58	8350	έ. Ντουμπάι 26)5				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕΙ-Ζ .....	72	11702	ά. Τζιμπούτι 14)4 διά Ντάρειν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ-ΒΕΡΥ .....	71	15387	έ. Θάντερ Μπαίη 31)5				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ .....	76	12498	ά. Σαντάτερ 25)5 διά Μπιλμπάο				
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	δ. Σαΐδ 26)5 διά "Αμέρερσαν				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ-ΗΑΜΙΚ .....	75	12498	ά. Γιοκοχάμα 17)5 διά Γκουάντα				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .....	70	15387	έ. Σικάγο 23)5				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12450	ά. Κιούρασ 29)5				
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ .....	69	9355	έ. Γιοκοχάμα 28)5				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ .....	70	9200	δ. Παναμά 29)5				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ .....	76	12498	έ. Σαούμπο 28)5				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ. ....	63	21609	ά. Κόπτε 28)5 διά Σουέζ				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	15387	έ. Ταλκαχουάνο 25)5				

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ά. Φρημάντλ 16)5 διά Ρόπτερνταυ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	73	13633	έ. 'Ιντσόν 14)5
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	είς Λάγος άπό 6)2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Γκλάντστοουν 25)5 διά' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ά. Σούεσ 28)5 διά Άλ Γκούλετ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	δ. Παναμά 31)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2708	ά. Νιεραϊά 29)5 διά Μπάρι
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12800	έ. Μπάρον 9)5
ΑΝΑΤΟΛΗ	53	3004	ά. Ντελφζόλ 16)4 διά Λάγος
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2626	έ. Πειραιά 14)5
ΑΝΔΟΡΑ	54	5407	έ. Ρόπτερνταυ 31)5
ΑΝΔΡΙΩΓΗΣ	56	8818	ά. Ελίζαμπεθ 3)6 διά Μπέιρα
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	ά. Σιγκαπούρων 28)5 διά Κοραμσάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	69	99460	ά. Τέμπλ Μπαή 27)5 διά Φός
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Γιουροπόρτ 10)5 διά Περσικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ (μικ.)	72	119505	ά. Τζεπτέλ Ντανά 27)5 διά Φός
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Κάργια 6)1 23)5 διά Ντώρμπατ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	ά. Γουέπια 21)5 διά Π. Βέρμε
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ	70	105855	ά. Μπροφτζόρντεν 23)5 P. Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΙΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Ρόπτερνταυ 28)5 διά Περσικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Σουέζ 26)5 διά Μπαχρέν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79869	ά. Άμπουλ άπλ Μπουκόζ 24)4 Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΟ (δ.)	69	104561	όπο παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΙΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Ζευμπρόσκηγκ 5)5 διά P. Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ά. Κόργια 6)1 18)4 διά Καντίς
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	έ. Λός 'Αντζελες 26)5
ΑΝΕΜΟΣ	76	8400	είς Λύμπεκ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Παραμαρίπο 20)5 διά Μόμπιλ
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2641	είς Λάγος 26)4
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	έ. Ν. 'Υόρκη 2)6
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Άμβοργουργον 25)5 διά Μπογουντ
ΑΝΘΩ Α.	55	30726	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΙΤΑ	75	4999	ά. Δάντσιχ 1)6 διά Μανφρεντόνια
ΑΝΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	έ. Ν. 'Ορλεάνη 31)5
ΑΝΝΑ	76	16438	είς Χακοντάτε ίπο συμπλήρωσιν
ΑΝΝΑ	60	16826	έ. Μπόνι 27)5
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Λ. Πάλμας 6)4 διά Λάγος
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ά. Σήρνες 28)5 διά Παναμά
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	είς Λάγος άπο 27)7)75
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	έξωθι Σάουθεντ 5)6
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ά. Π. Σάδι 20)5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)5 διά Π. Σάδι
ΑΝΝΟΥΛΑ Ι'	60	8509	ά. Αμπορέταν 28)5
ΑΝΣΟΝ (δ.)	59	19801	ά. Φιλαδέλφειαν 17)5 διά' 'Αρούμπα
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Άμβοργουργον 13)5 διά P. Γκραντε
ΑΝΤΑΜ	56	5230	είς Λάγος άπο 16)10)75
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	είς Λάσιοτα 26)4 διά Μπ. Σαπούρ
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. Ντόχα 26)4 διά Μπ. Σαπούρ
ΑΝΤΣΕΑ	69	2985	έ. Δάντοιχ 31)5
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	ά. Χαμπτον P. 12)5 διά Βέλγιον
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Φουκουγιάμα 10)5 διά Γουέπια
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙΝΙΓΚΣ	58	9585	έ. 'Άμβεροαν 15)5
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΜΠΑΙ-ΣΙΝΓΚ (μ.)	76	59141	άργει είς Χόλμεστραντ άπο 13)3
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΛΑΥΕΡ	59	9584	έ. Μομπάσαν 28)5
ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΣΤΑΡ (μ.)	75	59141	δ. Κωνιπολίν 13)5 διά Ρωσιαν
ΑΝΤΖ. ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	75	59141	άργει είς Χόλμεστραντ άπο 14)1
ΑΝΤΖ. ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ	70	3973	ά. Πενάγια 3)6 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Γουάρου 28)4
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23000	είς Όζακα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	έ. 'Αντεν 31)5
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	είς Λάγος άπο 19)9
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Σιμονοβίκ 28)5 Λ. 'Αντζελες
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει είς Πειραιά άπο 5)4)75
ΑΝΤΥ	56	7689	άργει είς Πειραιά άπο 9)7)75
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	65	6594	ά. Αμπτζάν 24)3 διά Λάγος
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	έ. Γιοχάνα 31)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Ντώρμπαν 3)6 διά' 'Ακαμπα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑΟΥΘ	61	10952	ά. Παναμά 29)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Υ.	64	18618	ά. Κόλμπο 4)6 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΠΕΣ	73	16397	έ. Κάρπωφ 4)6
ΑΠΟΙΚΙΑ (δ.)	59	13022	όπο παραλαβήν
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	έ. Ντώρμπαν 14)5
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	61	11127	είς Τζενταν 1)2
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ ΒΙ-ΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	είς Πειραιά άπο 30)5)75
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙ-Σ	58	4684	ά. Ναπιέρ 19)5 Ν. Γουέστμινστερ
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	έ. Σόλεντ 'Ανκορέτς 29)5
ΑΠΟΛ. ΔΑΙΤ	62	6929	έ. Φρημάντλ 1)6
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	έ. Πειραιά 5)5
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	είς Λάγος άπο 8)9)75
ΑΠΟΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Νεκόστεα 26)5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Σουέζ 11)5 διά Μπουσιρέ
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Ν. 'Υόρκη 29)5 διά' 'Αμπαντάν
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Τζιμπούτα 10)4 διά Κίναν
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Λισσαδένα 30)3 διά Σάρ Τόμ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	έ. Κλήστον 12)4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Αχμάτη 22)5 Μπ. Σαπούρ
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Κ. Τάουν 18)5
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	έ. Βουδάνη 25)5
ΑΡΕΤΗ	73	13691	έ. Νιούκατ Λ (Άστρο) 18)5
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	1062	ά. Γιραλτάρ 22)5 διά Λ. Πάλμας
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Σμύρνην 19)3 διά Βενετίαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	έ. Γκίλιμπον 23)5
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	έ. Δάντοιχ 21)5
ΑΡΙΕΑ	62	12038	έ. Σάττ άλ 'Αράμιτ 3)3
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Αμπορόγον 29)5 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Γιραλτάρ 4)6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Παναμά 4)5
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ά. Ματάνζας 12)5 διά ΗΠΑ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Σαουθμπούταν 12)5 διά' 'Αθάνα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΛΑΣ	57	6452	ά. Ντουμπάτα 23)5
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Κολούμπια ρίθερ 24)5 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΝΟΦΟΣ	76	11700	έ. Όζακα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	έ. Γιοχάνα 29)5
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	έ. Κουανταν 3)6
ΑΡΙΜΑΝ	73	13635	έ. Τελός 'Άσερ 25)4
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Σουέζ 16)3 διά Βιετνάμ
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	είς Λάγος άπο 12)8)75
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Λόμε 29)2 διά Λάγος
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Ρουέν 21)5 διά Δουνκερκην
ΑΡΜΑ	58	9364	έ. 'Ακαμπα 17)5
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Βακαματούσο 27)5
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	άργει είς Πειραιά άπο 23)2
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Σ. Τζόν 2)6 διά Σαμφούντα
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	άργει είς Πειραιά άπο 30)8)75
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. Βουδάνη 25)5 διά Ριγιέκα
ΑΡΟΥΑΝΑ	54	1960	ά. Σουέζ 12)5
ΑΡΠΑ	55	3972	έ. Τενερίφην 21)5
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	έ. 'Αλεξάνδρειαν 2)6
ΑΡΙΑ	55	1875	ά. Δουθίνιο 1)6 διά Μπέλφαστ
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Χάθρων 13)5
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	63	36139	άργει είς Πειραιά άπο 25)10)75
ΑΡΤΕΜΙΝ	57	5452	ά. Πειραιά 3)6 διά Θεσ')γκη
ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κουελέτ 1)12 διά Μπ. 'Αμπάς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Μασσαλίαν 14)4 διά Κουελέτ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Πειραιά 29)5 διά' 'Αλγέριον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22798	ά. Γένοβα 4)6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	έ. Ντακάρ 25)5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	έξωθι Λουάντα άπο 26)11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Π. Νουάρ 23)5 διά' ΗΠΑ
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75000	ά. Ρ. Τανούρα 24)3
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑ-ΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ά. Σέδεν διλ 1)6 διά Βαλτιμόρην
ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Ρόπτερνταυ 3)6 διά Γουώρου
ΑΣΠΑΚΙ	56	4048	ά. Μπεντι 23)4 διά Κοραμσάρ
ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ά. Παναμά 13)5 διά' 'Αμπούργον
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	55	4787	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	άργει είς Πειραιά άπο 11)5)75
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20352	ά. Παναμά 29)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	έ. Αιμέροφαν 27)5
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	έ. Μπιλιπάδα 14)5
ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Σουέζ 29)4 διά Μπάσαρν
ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	έ. Μανιλά 18)5
ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	έ. Πειραιά 16)5
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Φρημάντλ 17)4 διά' 'Αμπαντάν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Τζεπτέλ Ντανά 25)5 διά Βαλτιγκόκ
ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Ν. 'Υόρκην 23)5 διά' 'Αρούμπατν
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Πόρτ Σάδι 25)5
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	έ. Κωνίαν 28)5
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6156	έξωθι Λάγος άπο 14)2
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	έ. Λιθόριο 31)5
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Αρίκο 20)5 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Αιμέροφαν 2)6 διά Χάθρην
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	έ. Λάγος άπο 6)4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Τζασονθίλ 22)5 διά Σ. Κρουά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Σουέζ 22)4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Κουελέτ 13)4 διά Μπ. Σαπούρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Σουέζ 2)6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Σικάγο 21)5 διά Μιλγουώκου
ΑΤΑΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ δ.	62	7224	ά. Θέουτε 7)4 διά Λαττάκια
ΑΤΡΕΥΣ	74	13036	ά. Ντόχα 13)3 διά Μπαχρέντ
ΑΤΡΕΥΣ	66	15981	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	έ. Βαλτιμόρην 31)5
ΑΤΤΙΚΗ ΧΟΟΥΠ	72	9427	έ. Ντόχα 26)5
ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Βαρκελώνην 31)5 διά Λαττάκιαν
ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	έ. 'Αλεξάνδρειαν 15)1
ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Παναμά 26)5 διά Ειρηνικόν
ΑΥΡΑ	62	10323	ά. 'Αντεν 30)5 διά Τζένταν
ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΤΡΑΛΟΣ	60	10228	όπο παραλαβήν
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Αιμέροφαν 29)5 Ρίτσαρντς Μπαίην
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. Π. Νουάρ 23)5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙ' ΟΝ	58	8331	ά. Μοντεθίδεο 20)5
ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Μπ. 'Αθρές 22)5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. 'Αλελμποργκ 26)5
ΑΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	5		

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ .....	61	10276	Ε. Λός "Αντζελες" 1)6		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει είς Πειραιά από 12)12)74
ΓΑΒΡΙΕΛΑ .....	53	5616	ά. Λιθέρπουλ 13)5 διά Φορταλέξα		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ ..	76	12959	εις Σιογκάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΓΑΛΑΝΙΔΙΣ (δ.) .....	61	18588	εις Ν. "Ορλεάνη από 7)12)74		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ά. Καντίζ 1)6 διά Καζαμπλάνκα
ΓΑΛΑΝΗΣ (δ.) .....	58	16357	ά. Τζάκονσον 30)5 διά Φρήπορτ		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	1959	ά. Ρ. Γκράντε 17)5 διά Μπ. "Άρες
ΓΑΛΑΝΗ .....	60	10186	ά. Γιούσο 1)10 διά Γένηπο		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ ..	68	11148	ά. Κασσιούγκ 18)5 Φιλιππίνες
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ .....	60	12006	ά. Τζιμπουτί 18)5 διά Σαγκάνην		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ ..	69	11148	ά. Ρεϊφ 23)5
ΓΕΜΕΛΟΣ .....	62	11082	ά. Γκίλογκ 18)5 διά Μ. Θάλασσαν		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ ..	74	16439	ά. Σάντος 20)5 διά Κ. Κρίστι
ΓΕΡΜΑΝΙΑ .....	46	2016	Ε. Πειραιά 12)5		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	ά. Νιού Σουεστμάντερ 2)6
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ .....	67	15421	ά. Κόρπους Κρίστι 30)4		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	12959	εις Σιμιζού ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) .....	60	23451	ά. Γιβραλτάρ 5)5 διά Ζαΐρ		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ	60	8772	ά. Τουτικόρη 10)3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. .....	62	13742	ά. Φουκουγιάμα 17)5 διά Κασσιούγκ		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12959	ά. Λιθέρπουλ 31)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) .....	61	18796	ά. Κόρπους 30)5		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ ..	72	12959	ά. Μπ. "Άρες" 7)5 διά Ροστόκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. .....	60	11908	ά. Μπιλμπάρ 29)5		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ..	75	13036	ά. Κόρπους Κρίστι 21)5
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ .....	56	90/0	ά. Αμδόργον 17)3 διά Λάγος		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΙ	54	6782	ά. Παρανάγουα 23)5 διά Μπάραν
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.) .....	58	16605	ά. Σηρόπορτ 17)5 διά 'Αρούμπα		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΟΤ	68	10396	ά. Παναμά 26)5 διά Ειρηνικόν
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ .....	70	10006	ά. Σινέν 3)6		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ ..	74	12959	ά. Ραδένα 24)5
ΓΕΩΡ. ΞΥΛΑΣ .....	70	18634	ά. 'Αντοφαγάκαστα 22)5 διά 'Ικικ		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΩΙΣ ..	69	11148	ά. Σιγκαπούρη 8)5 διά Χιούστον
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ .....	69	10006	Ε. Νταμάνι 1)6		ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΖΩΝ	75	13036	ά. Παναμά 29)5
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΟΣ .....	61	1545	ά. Λάς Πάλμας 1)5 διά Λάγος		ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	59	12149	εις Πειραιά από 31)3
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Τούμπα 12)5 διά "Ιλιγκαν"		ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	26940	ά. Πειραιά 31)3
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει είς Πειραιά από 10)1)71		ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	ά. Μπ. "Άρες" 14)4 διά 'Αθάνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	17346	ά. Κασσιούγκ 23)5 διά Ν. "Ορλεάνη		ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Καζαμπλάνκα 2)6 διά 'Αμδούργον
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	60	41982	άργει είς Πειραιά από 19)1		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ.	57	9132	ά. Γιούσο 23)5 διά Περσικόν
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ .....	69	2949	ά. Πόρτ Σαΐδ 22)5		ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ'	63	15373	ά. Μόντρεαλ 13)5 διά Λένινγκραντ
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ .....	58	2875	ά. 'Αμδέρσαν 3)6 διά Πειραιά		ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	15389	ά. "Ητ Λοντον" 5)5 διά Κασσιούγκ
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	63	11194	ά. Σουεζ 30)3 διά Χοινικής		ΓΚΡΕΙΤΣ Σ. Α.	71	16306	ά. Ρότερνταμ 19)5 Σ. Λώρενς
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	56	3405	ά. 'Αλεξανδρείαν 4)5 "Απώ Ανατολήν		ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	εις Λάγος από 30)9
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. .....	65	21374	ά. Βενετίαν 19)5 διά Μπ. "Άρες		ΓΟΡΓΩ	58	7061	εις Λάγος από 10)7
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.) .....	65	28648	ά. Σουεζ 27)5		ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. Τζιμπουτί 6)4
ΓΙΟΒΑΝΑ .....	53	10699	ά. Τζιμπουτί 9)4 διά Μπ. Μασάρ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΙΤΖΑΣ	75	19451	ά. 'Αμδούργον 3)6 διά Κίνα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΞΙΝΤ.	67	13091	ά. Κολομπία 6)5 διά 'Ιαπωνίαν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟΔ.	72	19426	ά. Μόντιλ 19)5 διά Τάμπα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	65	22494	ά. Ν. "Ορλεάνην 28)5		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ά. Κωνγκούπολιν 20)5 Νοθορωσίσκην
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	71	9508	ά. Μελέδουρην 31)5 διά Φρημάντλ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ ..	74	19261	ά. Παναμέ 25)5 διά Ρότερνταμ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	54	8603	ά. Βομβάν 5)3 διά 'Ιράν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ..	73	19451	ά. Ρότερνταμ 20)5 διά Λ. "Αντζελες
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ά. ΙΙ. Σάΐδ 29)1		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ	68	18305	ά. Γιβραλτάρ 31)5 Ν. "Υόρκη
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΘ	69	4037	ά. Καρπάτι 21)4 διά Ντουάλα		Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Βαλτιμόρην 29)5 διά Κιουρασό
ΓΙΟΥΡΓΚΡΕΙΣ	72	3944	ά. παραλαβήν		Γ. ΠΡΟΥΒΑΙΝΤΕΡ	75	18265	ά. Παναμά 31)5
ΓΙΟΥΡΩΝΤΕΡ	72	18885	ά. Σύρων 4)4 διά Ρωσίαν		ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. 'Αλεξανδρείαν 5)6 διά Λαττάκια
ΓΙΟΥΡΩΛΟΓΚΕΡ	65	7068	ά. 'Αμδέρσαν 2)7 διά Λάγος		ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ά. Χονολουόλι 27)4 Μ. άλ. Φαχάλ
ΓΙΟΥΡΟΜΑΙΝΕΡ	55	8165	ά. Λάγος από 12)9		ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	9070	ά. Μπαχρέιν 24)5 Ρ. Τανόρα
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	ά. Μαντράς 20)5 διά Φιλαδέλφειαν		ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ ..	62	9951	ά. Βομβάνη 21)5 διά Μομπάσαν
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ά. Παραμπρίμο 26)5		ΔΑΛΑΟΣ .....	58	4595	ά. Βαρκελώνην 29)5 διά Κ. Τάσου
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΣΑΝΤ	72	4481	ά. Τζέντιν 17)4		ΔΑΦΝΗ .....	74	19451	ά. Παρανάγουα 26)5
ΓΙΟΥΡΟΜΕΤΑΔ	54	4893	ά. Σπέτζια 30)5		ΔΕΚΕΣΑΝ .....	56	10483	μετων. «ΣΟΥΙΤΝΤ ΠΡΑΞΙΝΤ»
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕ-	58	5175	ά. Απιτζάν 22)5		ΔΕΜΑΡΓ .....	64	9107	ά. Σουδάμα 30)5 διά Π. Σουδάν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	μετων. «ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ»		ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	60	11489	ά. Ρότερνταμ 29)5 διά Κιουρασό
ΓΙΟΥΡΟΡΙΝΣΕΣ .....	72	15886	ά. Π. Καρπίτ 28)5 διά Ρωσίαν		ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	59	9312	ά. Χιούδαντον 10)5 διά Βαλπαραΐζο
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ .....	74	20623	ά. Νταμάρ 28)5		ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	71	9085	ά. Βοστόνη 18)5 διά Μπωμιόντ
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009	ά. παραλαβήν		ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II ..	52	7307	εις Πειραιά 31)5
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ .....	60	13103	ά. παραλαβήν		ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	35619	ά. Φιλαδέλφειαν 14)5 διά Μπόννυ
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΕΡ	57	8539	ά. Μάλιο 26)5 διά Γκρέτενμπουργκ		ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. .....	66	9410	ά. Γκέλφ 15)5
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.) .....	67	2792	ά. παραλαβήν		ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ. .....	51	1575	ά. Κωνιτόπολιν 15)5 Μαύρην Θάλασσαν
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Μπλέρ 13)5 διά Μανάους		ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ	63	16417	ά. Εμμεν 26)3 διά Γιβραλτάρ
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ. .....	56	1784	ά. Κοτούν 14)5 διά Β. Εύρωπην		ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ	64	16417	άργει είς Χαλκίδα από 23)12
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ .....	50	6012	άργει είς Πειραιά από 24)2		ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	61	16417	ά. Αγ. Βικέντιον 15)5 Π. Τζεντιλ
ΓΚΑΙ-Υ. ΦΙΝΤΕΙΑΤΥ	56	8841	ά. Κοραμόρ 16)5		ΔΗΜΗΤΡΑ .....	68	9583	ά. Κόπτη 29)5
ΓΚΑΛΑΕΥ	45	3312	ά. Ρότερνταμ 30)4		ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ά. Π. Τζεντιλ 17)11
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚ. δ.	61	28917	ά. Σιγκαπούρην 3)5 διά 'Ανακόρτες		ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ά. 'Αμδούργον 29)5 διά Θεονίκην
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ. δ.	64	50758	ά. Λός "Αντζελες" 31)3		ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ....	65	4711	ά. Τάουν 20)5
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ .....	51	6076	ά. Πειραιά 31)5		ΔΗΜΗΤΡΟΣ	73	35545	ά. Βαλτιμόρη 31)5 Π. Τάλμποτ
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΕΡ	53	6000	ά. 'Αμπιτζάν 18)5 διά 'Ελλάδα		ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ά. Γιβραλτάρ 3)6 διά Ρουέν
ΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-	57	12168	άργει είς Πειραιά από 21)1		ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε. ....	68	11362	ά. Σιγκαπούρην 13)5 διά Άδστραίαν
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕΙΝΕΡ	60	8150	ά. Κόπτη 26)5 διά Κέττα		ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ. ....	63	18826	ά. Πειραιά 29)5 διά 'Άλγεριον
ΓΚΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΠ	60	22944	ά. Ν. "Υόρκην 29)5 διά 'Αρούμπαν		ΣΕΑΝΙΚ (δ.) .....	57	13734	ά. Ντώρμπαν 26)5 διά Ν. 'Αμερικήν
ΓΚΑΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	45161	ά. Γιβραλτάρ 27)5 διά Μπάνιας		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	63	10523	ά. Γένοβα 2)6 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΓΚΑΛΟΥΡY .....	52	2077	ά. Πειραιά 10)5		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	61	9556	εις Γένοβα 2)6 διά Λάγος από 12)10)75
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ	59	8523	ά. Κ. Τάουν 30)5 διά Λισσαθώνα		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ....	58	3441	ά. Κ. Τάουν 28)5 διά Μπ. "Άρες
ΔΙΣΤΡΙΑ .....	73	16493	ά. Νιούκαστλ (Αθετρ.) 20)5		ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙ	71	16226	ά. Ν. "Ορλεάνη 12)5

**COULOUTHROS LTD.**  
**Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr**  
**TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1**  
**TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON**  
**TELEPHONE: 01-930 7561**

**COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.**  
**AEGEAN OCEANIC S.A.**

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

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. δ. 58	16277	α. Ντώρμπαν 19)4 διά Περσικόν	ΕΑΜΑΝΙ .....	66	8937	α. Τακοράντι 17)5 διά Ντουάλα	
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ ..	65	5255	α. Ντεμέράρα 29)5 διά 'Άλγεριον	ΕΑΜΕΛΑ .....	51	4847	α. Δάντσιχ 31)5 διά 'Αννάμπα
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ ..	59	4161	δ. Πειραιά 6)5 εἰς Λάγος ἀπό 7)1	ΕΑΝΤΑΝΙA .....	65	8085	β. Βαλτιμόρη 24)5 διά Παναμά
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ ..	62	5138	εἰς Λάγος ἀπό 7)1	ΕΑΝΤΙΑ .....	55	6515	δ. Βίγκο 3)6 διά Κούβα
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΗΘ ..	66	8132	α. Λ. "Αντελες 17)5 Γιοκοχάμα	ΕΛΩΝΑ .....	69	6359	δ. Παναμά 24)5 διά Σάντερλαντ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕ-	72	42250	δ. Γιθραλτάρ 23)4 διά Μεσόγειον	ΕΛΩΣΕΑΝ .....	65	20514	δ. Σουέζ 4)4 διά Κίνα
ΡΑΣ (μ.) .....	51	2758	ε. Πουέρτο Καμπέλο 14)5	ΕΠΙΠΔΑ .....	46	3472	εἰς Πειραιά 6)3
ΔΙΑΣ .....	71	16606	ε. Κόπτη 25)5	ΕΠΠΙΣ .....	71	9885	ε. Γένοβα 2)6
ΔΙΔΥΜΟΙ .....	76	19166	εἰς Τογκούχασι ὑπό συμπλήρωσιν	ΕΠΠΙΣ .....	56	3656	δ. Αμέρεσαν 20)5 διά 'Ιμπινχαμ
ΔΙΔΩ .....	46	3851	δ. Κωνιπολίν 17)5 διά Κωνιστάντζαν	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Κ. ....	59	11840	δ. Μαπούστα 3)6 διά Κ. Τάουν
ΔΙΡΦΥΣ II .....	59	7801	εἰς Λάγος	ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ .....	60	8539	ε. Ναγκόγια 24)5
ΔΙΩΝΗ .....	54	1832	ε. Κωνιπολίν 29)5	ΕΜΠΑ .....	55	2555	ε. Γένοβα 3)6
ΔΟΡΥ .....	54	4784	δ. Μπρούνημπούτελ 28)5 διά Γδονία	ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡ. (μ.) .....	65	37469	εἰς Σ. Μάτκελ Μπαίη 24)7)75
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ .....	72	19162	δ. Μουροράν 26)5 διά Γκάλθεστον	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ .....	70	10006	α. Ντώρμπαν 7)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ .....	57	10032	δ. Κουβέτη 22)2	ΕΠΙΠΟΝΟΣ .....	53	5755	εἰς Τακοράντι ἀπό 20)9
ΔΡΥΜΑΚΟΣ .....	55	6184	δ. Βορμάνη 25)3 διά Κουβέτη	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	58	8931	δ. Παναμά 21)3 διά Χαϊφόκ
ΔΡΥΣ .....	63	22211	ε. Σάντος 26)5	ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ .....	58	7271	δ. Χάρκουρτ 10)5 διά Γουώρου
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ .....	53	5755	εἰς Λάγος ἀπό 1)7)75	ΕΡΜΗΣ .....	60	9959	ε. Τζένταν 9)5
ΔΥΔΩΝΗ Β. (δ.) .....	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΡΜΗΣ .....	72	16055	δ. 'Ιμπινχαμ 31)5 διά Μόντρεαλ
ΔΩΡΑ .....	52	7675	εἰς Λάγος ἀπό 2)2)12	ΕΡΜΙΟΝΗ .....	61	9068	ε. Ακαπτά 28)4
ΔΩΡΙΚ ΆΡΡΟΟΥ .....	70	18662	ε. Νιουκάστλ 28)3 διά Ρωσίαν	ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	72	10194	α. Ορλεάνην 26)5 διά Μπαλιμπόσα
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ .....	59	13381	δ. Σεΐδη 21)5 διά Σαπούρ	ΕΤΕΡΝΙΤΥ .....	55	9718	δ. Γιθραλτάρ 29)5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ .....	72	16398	δ. Μπρισπάιην 24)5 διά 'Ιμπινχαμ	ΕΥΑ .....	59	11894	δ. Λιβέρπολι 2)6 διά Δ. 'Αφρικήν
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ. ....	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.) .....	61	22119	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4)4)75
ΔΩΡΟΣ .....	56	9070	δ. Τενερίφη 28)5 διά Χάρκουρτ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ .....	64	2763	δ. Πειραιά 25)5
Ε. Δ. ΠΑΠΑΔΙΟΣ .....	58	9431	δ. Αλμπέρνη 28)5 διά 'Αδάνα	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ .....	67	13195	δ. Πειραιά 27)5 διά 'Αννάμπα
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	δ. Φιλαδέλφεια 27)5 διά 'Αρούμπα	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.) .....	54	10251	εἰς Πειραιά 5)2
ΕΒΕΛΥΝ (δ.) .....	59	12662	ε. Σύρου 9)5 (ἐπισκευαν)	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. ....	49	4713	δ. Σουέζ 28)3 διά Γένυπο
ΕΒΗ .....	59	5120	ε. Τζένταν 22)5	ΕΥΑΛΗ .....	59	7271	δ. Σουέζ 3)6 διά Τζένταν
ΕΒΙΜΑΡ .....	58	1997	δ. Αμπου Ντάμπι 10)5 διά Ντουμπάτ	ΕΥΑΝΔΡΟΣ .....	43	5331	δ. Ντακάρ 27)5 Γκρέιτζινμασούθ
ΕΒΜΑΡ .....	76	16396	ε. Ν. Ορλεάνη 30)5	ΕΥΕΓΝΑΙΑ .....	67	9854	δ. Ν. 'Υόρκη 27)5 διά 'Άλγεριον
ΕΙΡΗΝΗ .....	58	8005	ε. Ρόττερνταμ 3)6	ΕΥΕΓΝΑΙΑ I .....	59	8526	εἰς Τζένταν ἀπό 11)2
ΕΙΡΗΝΗ Δ. .....	56	10289	δ. Μπάραν 7)4 διά Κίναν	ΕΥΕΓΝΑΙΑ K. ....	55	2977	δ. Βάθης Μπαίη 4)6 Ματάντι
ΕΙΡΗΝΗ Μ. .....	63	8309	δ. 'Αλμποργκ 28)5 διά 'Αρχους	ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΗ (δ.) .....	58	12417	δ. Βρέστην 31)5 διά 'Αμοτερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ .....	54	7835	ε. Μένα ἀλ 'Αγμαντ 24)4	ΕΥΕΓΝΑΙΑ M. ....	61	8999	δ. Σιγκαπούρην 27)5 διά Περσικόν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ .....	58	10153	ε. Βρέμη 16)5	ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	57	9061	δ. Πειραιά 19)5 διά Περσικόν
ΕΚΑΒΗ .....	56	11528	δ. Ραθέναν 3)5 διά Γιθραλτάρ	ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.) .....	69	103194	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21)1)75
ΕΚΤΟΝ .....	62	11428	ε. Μπλιπάνα 11)5	ΕΥΔΟΚΙΑ .....	56	7209	δ. Σιγκαπούρην 20)5 διά 'Ινδονησίαν
ΕΚΤΩΡ .....	55	1585	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΔΟΚΙΑ .....	48	3198	δ. Σάσιδη 3)6
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ .....	58	5109	δ. Γουώρεντον 20)5 διά Μομπίλ	ΕΥΕΛΠΙΔΗΣ ΕΡΑ .....	62	9706	ά. 'Αθίλες 24)5 διά Γκριζόν
ΕΛΑΣΙΑ .....	57	8282	ε. Καλκούτια 30)5	ΕΥΕΑΠΙΣ .....	51	4177	ε. Πειραιά 3)6
ΕΛΑΦΙ .....	68	19667	δ. Ιντσόν 22)5 διά Πόχαγκ	ΕΥΗ .....	70	10006	ε. Τζένταν 22)5
ΕΛΑΦΙΝΑ .....	73	14969	δ. Αμπου Ντάμπι 27)4	ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗ .....	58	8122	δ. Σουέζ 7)4 διά Ντουμπάτ
ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ .....	70	12791	δ. Πειραιά 17)5 διά Ταρτούς	ΕΥΗ Α. ....	67	14800	δ. Σ. 'Αντώνιο 20)5 διά Κορίντο
ΕΛΕΙΤΗΣΤΡΙΑ VI .....	51	7264	εξωθι Κέας ἀπό 3)12	ΕΥΗ Τ. (δ.) .....	54	11028	δ. Γιθραλτάρ 25)5
ΕΛΕΝΑ Κ .....	62	7888	δ. Μόντρεαλ 31)5 διά 'Αδάνα	ΕΥΗΜΕΡΙΑ .....	73	13166	ε. Ρόττερνταμ 4)6
ΕΛΕΝΑ Μ. .....	58	5729	δ. Ντώρμπαν 1)6 διά Ντακάρ	ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.) .....	54	12423	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)4)75 (ἐπ.).
ΕΛΕΝΗ Α .....	45	3755	δ. Π. Καρτόκι 3)5 διά 'Άλεξανδρεία	ΕΥΘΥΜΗΣ .....	63	9991	δ. Χόγκ Κόγκ 15)5 διά Χοντέιντα
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.) .....	58	12680	δ. Τεργέστην 3)5 διά Ρ. ἐς Σιδέρη	ΕΥΝΟΙΑ .....	70	10006	δ. Χάμπτον Ρ. 23)5 διά Τέξας
ΕΛΕΝΗ Μ. .....	58	8523	δ. Μελδούρην 31)5	ΕΥΝΟΙΑΣ .....	50	4734	δ. Θεούτα 12)4 διά Λάγος
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.) .....	53	8985	ε. Ριγιέκα 1)6	ΕΥΠΟΛΙΑ .....	68	16004	δ. Ρόττερνταμ 21)4 διά Μόντρεαλ
ΕΛΕΝΗ Τ. ....	49	4294	δ. Λόνε 13)4 διά Λάγος	ΕΥΡΟΣ .....	62	29632	ὑπό παρασλήψην
ΕΛΕΝΗΜΑ .....	58	5769	εἰς Λάγος ἀπό 6)9)75	ΕΥΡΥΑΛΟΣ .....	73	10713	ε. Μένα ἀλ 'Αχμαντ 5)4
ΕΛΕΝΟΣ .....	50	7392	δ. Κότκα 1)6 διά Ντακάρ	ΕΥΤΥΧΙΑ .....	67	12669	ε. Κόμπη 29)5
ΕΛΕΥΟΥΣΑ .....	63	9916	δ. Λάς Πλάμας	ΕΥΧΑΡΙΣ .....	58	10152	δ. Τσιταγκόκ 31)5 Καλκούτα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ .....	51	6736	ε. Αμέρεραν 1)4	ΕΦΗ .....	58	2555	ὑπό παρασλήψην
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ .....	29	2581	δ. Γιθραλτάρ 23)11	ΕΦΗΦ .....	55	5008	ε. Ρόττερνταμ 4)6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ. ....	57	9233	εἰς Λάγος ἀπό 25)1)75	ΖΑΝΕΤ .....	58	4529	ά. 'Αμερεραν 31)5 διά Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ .....	57	10371	δ. Π. Σαΐδη 2)6	ΖΑΝΗΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	74	31616	δ. Κρικογόλθα 21)4 διά Γκόδε
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ .....	67	11429	ε. Βρέστην 2)6	ΖΑΡΑΙΟΥΣΤΡΑΣ .....	61	10965	δ. Σιγκαπούρην 2)6
ΕΛΕΥΘΟΡΟΠΑ .....	71	12084	δ. Κ. Τάσιν 3)6 διά Λάγος	ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ .....	53	4998	δ. Σουέζ 22)5 διά Νταμάρι
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	65	10037	δ. Ταβάσου 30)4 διά Μπουσάν	ΖΕΑ ΣΚΑΥ .....	58	4169	ά. Καντζ 15)4 διά Λάγος
ΕΛΙΝΑ .....	51	3917	δ. Παναμά 28)5	ΖΗΝΩ .....	68	9582	α. 'Αμπου Ντάμπι 21)5
ΕΛΙΝΕΔΑ .....	50	4675	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)6	ΖΙΡΙΑ .....	71	4771	ε. Π. Χάρκωμπερο 29)5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	48	1989	ε. Χουέλερ 11)5	ΖΟΙΑ (δ.) .....	58	12493	ε. Μέρσεϋ Μπάρ 16)5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	49	4605	ε. Πειραιά 1)3 (ἐπισκευαν)	ΖΟΝΓΑ (δ.) .....	52	11516	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16)2)75
ΕΛΙΤΑ .....	64	4701	ε. Μετωνομάσθη 'ΣΟΥΖΥ Υ.'	ΖΩΙΓΡΑΦΙΑ Υ. ....	71	9885	ε. Λόγκ Κόγκ 3)6
ΕΛΙΤΣΑ .....	45	1764	ε. Σουέζ 27)5	ΖΩΗ .....	39	1266	φ. Φός 26)4 διά Αδύοσταν
ΕΛΛΑΝΤΙΑ .....	72	1994	δ. Λάγος 1)5 διά 'Οκρίκα	ΖΩΗ Γ. ....	57	3828	δ. Μομάσα 30)5 διά 'Αγγύλιαν
ΕΛΛΑΣ .....	56	4380	ε. Χάμπτον ρόδης 1)6	ΖΩΗΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.) .....	53	15899	ε. Κωνιπολίν 3)6
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Σικάγον 2)6	ΗΒΗ .....	70	2867	δ. Λισσαθώνα 21)4 Κωνιστάντζαν
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΝΤΗΑΛ.	72	8987	δ. Ακαπτά 18)5	ΗΛΙΑΣ .....	47	3575	δ. Πειραιά 24)5 διά Νέαπολην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΑΥΟ .....	56	7510	δ. Μοντάσα 5)6 διά Τζιμπουτί	ΗΛΙΟΣ .....	57	4499	ε. Ντόχα 23)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ .....	63	7298	ε. Τζένταν 2)4	ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ .....	54	4723	ά. 'Αλεξανδρείαν 3)5 διά Λαττάκια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	71	10328	δ. Πειραιά 2)6 διά Μπρούνισθιλ	ΗΡΩ .....	65	23535	δ. Ριγιέκα 27)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	72	8987	δ. Κ. Τάουν 25)5 διά Ν. 'Υόρκην	ΗΣΙΑΡ .....	57	9473	δ. Μινετάν 10)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ .....	62	6666	ε. Καλκούτα 28)5	ΗΦΑΙΚΗΤΟΣ .....	66	21374	ε. Μιούπορτ 27)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ .....	60	7293	δ. Ν. Ορλεάνη 26)5 διά Χιούστον	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. ....	57	4904	ά. 'Οξελοσούντ 25)5 διά Λύμπεκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ .....	54	8121	ε. Σουέζ 4)4	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ .....	53	5781	δ. Χάδηρην 15)5 διά Ρεοίφ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ .....	72	10327	ε. Κοούν 2)6	ΘΕΑΓΕΝΗΣ .....	45	5031	δ. Π. Νοάρ 7)5 διά Λίμπρεθιλ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ .....	66	10704	δ. Σαΐδ 5)6 διά Π. Σουδάν	ΘΕΙΟΙΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) .....	57	9603	ε. Τζένταν ἀπό 17)11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ .....	62	7259	ε. Τζένταν 25)5	ΘΕΙΟΙΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) .....	57	12629	ά. Γένοβα 19)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	7063	ε. Γένοβα 3)6	ΘΕΟΔΑΓΜΩΝ (δ.) .....	60	20450	ά. Λέσκακάντα 24)5 Χόλυρουντ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ .....	59	9550	ε. Γιθραλτάρ 31)5 διά 'Ελλαδα	ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.) .....	61	21894	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1)5)75
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ .....	71	10328	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 3)6 διά Νακάλα	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.) .....	58	22365	ε. Ν. 'Υόρκη 31)5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ .....	56	7510	ε. Πειραιά 5)5	ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ .....	65	42983	δ. Φούρτα 26)5 διά Αρούμπατα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	72	8987	ε. Τζένταν 17)5	ΘΕΟΜΑΝΑ .....	65	44916	άργει εἰς Πειραιά 28)5 διά 'Άλγεριμπατα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	71	8987	ε. Τσάρλεστον 1)6 διά Πειραιά	ΘΗΡΑΙΟΣ .....	60	21962	ά. Κεμπέκ 28)5 διά Αρούμπατα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ .....	72	10327	ε. Νταμά 27)5	ΘΗΡΑΙΟΣ .....	35	2680	έ. Πειραιά 30)5 διά Μόκοντον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ .....	57	7068					

ΙΘΑΚΗ .....	68	9066	ά.	Μπάραν 31)5			
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ .....	62	6933	έ.	Μελδούρην 31)5			
ΙΘΑΚΗ ΣΕΙΓΛΟΡ (δ.) .....	59	12575	έ.	Πειραιά 27)4			
ΙΚΑΡΟΣ .....	70	10886	έ.	Στυκαπόρην 2)6			
ΙΚΑΡΟΣ .....	68	11670	έ.	Κούπε 29)5			
ΙΚΤΙΝΟΣ .....	69	11489	ά.	Άμπου Ντάμπι 25)5 διά Ντουμπάτη			
ΙΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. δ. ....	65	42204	έ.	Στυκαπόρη 21)5			
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) .....	52	8633	ά.	Ντουμάτη 20)5 διά Πλαζού			
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ .....	65	8364	δ.	Γιβραλτάρ 1)6 διά Ν. "Αμερικήν			
ΙΡΙΣ .....	54	6042	ά.	Δάς Πάλμας 3)6 διά Κ. Τάουν			
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚ. (δ.) .....	65	39011	έ.	Πειραιά 26)5			
ΙΤΑΛΙΑ .....	46	6727	δ.	Γιβραλτάρ 25)5 διά Χάμπτον ρόδω			
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) .....	56	12230	άργει είς Πειραιά από 21)4)75				
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	59	3162	ά.	Λάρνακα 26)5 διά Λαπτάκια			
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ....	59	8564	ά.	Στεττίνον 3)6 δι' 'Αθάνα			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-							
ΚΟΥΣΗΣ (δ.) .....	64	39051	άργει είς Πειραιά από 22)6)75				
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ....	52	1454	δ.	Πόρτα Σαΐδ 25)5			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΛΟΚ. δ. ....	75	176070	έ.	Ρότερεταμ 24)3			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ .....	55	8799	ά.	Μαντράς 23)5 διά Χοντέντα			
ΙΩΑΚΟΣ (δ.) .....	57	12614	ά.	Τενερίφη 28)5 διά Π. Χάρκουρτ			
ΙΩΝ .....	71	11506	ά.	Ντουμάτη 29)5			
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.) .....	58	13316	άργει είς Πειραιά από 17)7)74				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ .....	76	14400	ά.	Τροντχέιμ 25)5 δι' 'Ολλανδίαν			
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	69	30695	ά.	Π. "Ελιάσπεθ 29)5 "Αμστερνταμ			
ΚΑΒΑΚΟ .....	53	5589	έ.	Λάγος 10)5			
ΚΑΒΑΛΗΡΗΣ .....	56	10101	έ.	Πειραιά 17)3			
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ .....	61	10934	έ.	Πειραιά 6)5			
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ δ. ....	60	22780	άργει είς 'Ιτέαν από 8)5)75				
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ .....	50	10175	ύπό παραλαβήν				
ΚΑΒΟ ΙΩΣΟΝΑΣ δ. ....	57	13268	άργει είς 'Ιτέαν από 11)5)75				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ .....	60	9486	έ.	Μπουνος "Άρρες 14)5			
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ .....	60	10934	ά.	"Αγ. Φραγκίσκον 29)5 Πορτογαλία			
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ .....	58	10463	έ.	"Αμδούργον 4)6			
ΚΑΒΟ ΛΟΓΟΤΟΣ (δ.) .....	69	51696	ύπό παραλαβήν				
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.) .....	66	53908	ύπό παραλαβήν				
ΚΑΒΟ ΜΑΙΑΠΑΣ .....	57	11089	έ.	Ντουμπάτη 27)5			
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ .....	61	23793	ά.	Πίσ Γκράντε 21)5 διά Λευνιγκραντ			
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ .....	55	8564	ά.	Άρμε 14)2 διά Λάγος			
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟΣ .....	59	2730	ά.	'Αμδρεσαν 3)6 δι' 'Αμδούργον			
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ .....	57	9176	έ.	Κουσέθ 26)5			
ΚΑΘΡΙΝ Α. ....	70	16306	ά.	Πανασάν 1)6 διά Βενεζουέλα			
ΚΑΘΥ ΣΙ .....	69	13124	ά.	Π. Σαΐδ 29)4 διά Πολωνίαν			
ΚΑΙΡΟ .....	53	4635	ά.	"Αμδούργον 2)6 διά Τόνιδα			
ΚΑΙΤΗ .....	65	23523	ά.	Θέουτα 21)5 διά Κόνακρυ			
ΚΑΙΤΗ .....	54	3817	δ.	Πόρτα Σαΐδ 7)4			
ΚΑΛΑΜΟΣ .....	56	2299	ύπό παραλαβήν				
ΚΑΛΑΧΑΡΙ .....	59	6406	έ.	Λάγος 29)5			
ΚΑΛΙΜΑΧΟΣ .....	60	8572	ά.	Βενετίαν 25)5 διά Ντάρ ες Σαλάμη			
ΚΑΛΙΟΠΗ .....	76	16438	έ.	Χακοντάτε Ίππο συμπλήρωσιν			
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	71	9074	έ.	Μοστζέδεν 23)5			
ΚΑΛΙΟΠΗ Α. ....	74	15938	ά.	Σικάγο 17)5 διά Μόντρεαλ			
ΚΑΛΙΟΠΗ Α. ....	55	6216	έ.	Λάγος από 25)9)75			
ΚΑΛΙΟΠΟΛΙΣ (δ.) .....	59	12353	ά.	Χουέλερα 24)5 διά Σάρροχ			
ΚΑΛΤΕΣ ΚΕΙ-Π. ....							
ΤΑΟΥΝ (δ.) .....	58	13491	έ.	Ξωθι Ντώρμπαν 20)5			
ΚΑΛΥΨΩ .....	67	12949	ά.	Βαρκελώνη 2)6 δι' 'Αμδούργον			
ΚΑΛΥΨΩ .....	69	6082	δ.	Κωνωπολιν 11)5 διά Μ. Θάλασσαν			
ΚΑΛΥΨΩ Ν. ....	54	8184	έ.	Ρότερεταμ 17)5			
ΚΑΜΠΟΣ (δ.) .....	58	13005	ά.	Λός "Αντζελες 17)5 διά Βανκούμερ			
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) .....	53	15882	ά.	"Αλεξανδρειαν 15)5			
ΚΑΝΤΕΛΦΕΔΣ .....	54	7311	ά.	Μπάραρ 30)5 διά Κοραμσάρ			
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ .....	74	3600	ά.	Τρίπολιν Λιθέν 27)5			
ΚΑΠ ΜΠΟΝ .....	65	7476	ά.	Λεμεσόσαν 3)6 δι' 'Αλεξανδρειαν			
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.) .....	68	1825	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.) .....	62	1562	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ .....	57	2805	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ .....	68	9031	ά.	"Αγ. Φραγκίσκον 23)5 διά Σάντος			
ΚΑΠ. ΙΙΑΝΝΗΣ .....	68	24801	έ.	Κολόμπο 30)5			
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ .....	50	5120	έ.	Κόμπε 31)5			
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	δ.	Γιβραλτάρ 27)5 διά Τομπρούκ			
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ .....	68	24668	ά.	Δουνκέρκην 22)5 Βασιτμόρη			
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I .....	68	15355	ά.	Βανκούμερ 31)5 δι' 'Ιαπωνίαν			
ΚΑΠ. ΛΑΖΑΡΟΣ .....	56	8209	έ.	Τσικράντε 2)4			
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.) .....	62	18411	ά.	Κοατζακούλακος 16)5 Χιούστον			
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ .....	69	9044	ά.	Σάντος 29)5 Π. 'Ελιζαμπεθ			
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. δ. ....	62	39169	ά.	Νέα Τανόύρα 12)5			
ΚΑΠ. ΖΥΛΑΣ .....	58	9724	έ.	Μπόραρ 29)4			
ΚΑΠ. ΡΑΧΙΩΤΗΣ .....	67	16098	ά.	Μητρούμπατην 19)5 διά Τόκιο			
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ .....	74	15976	ά.	Κουβέλι 23)5 διά Μπαχρέιν			
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ .....	66	16164	ά.	Κόπε 24)5 Βιζακαπατνάμ			
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ .....	65	15932	ά.	Σεζέλλη 27)5 διά Ν. 'Ορλεάνη			
ΚΑΠΙΔΑΣΙΕΡΙΑΣ .....	72	16366	ά.	Πατέρας 15)5 διά Νορθγκίαν			
ΚΑΠΙΑ ΒΙΚΙΟΡΥ .....	58	10885	ά.	Θέουτα 2)3 διά Καλαμάτα			
ΚΑΠΙΑΝΑ ΑΝΑΣΙΑΣΗ .....	60	8717	ά.	Μελδούρην 28)5 Σιγκαπούρην ἐπ.			
ΚΑΠΙΑΝ Β. ....	54	6934	ά.	Άμπιτζαν 28)4 διά Θεονίκην			
ΚΑΠΙΑ. ΒΙΚΙΩΡ (δ.) .....	55	12495	ά.	Ν. 'Ορλεάνη 2)6 Βερακρούς			
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....	59	8401	έ.	Μπόραρ 21)5			
ΚΑΠΤ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	71	30193	έ.	"Αμδούργον 4)6			
ΚΑΠΙΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ .....	75	38718	ά.	Χάμπτον Ρ. 27)4			
ΚΑΠΙΓΑΙΝ ΛΕΜΟΣ .....	69	9759	ά.	Μότερεντα 27)5 διά Λάγος			
ΚΑΠΙΛ. ΛΕΩ .....	62	1948	δ.	Π. Σάδ 4)6 διά Τζένταν			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ .....	66	9931	ύπ.	παραλαβήν			
ΚΑΠΙΛ. ΜΗΙΣΟΣ .....	58	1935	έ.	Φόλεύ 3)6			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ .....	61	10503	έ.	Ντάρ ες Σαλάμη 31)5			
ΚΑΠΤΙ. ΤΖΩΡΤΖ Α. ....	66	19827	έ.	Π. Α. "Άρθουρ 15)5			
ΚΑΠΓΑΝΙΚΟΣ .....	58	6403	έ.	Λονδίνον 24)5			
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ .....	65	18442	έ.	"Ιντσόν 22)5			
ΚΑΡΙΜΠΑΗΑ ΚΛΙΦ .....	54	3665	ά.	"Αμδέρααν 14)5 διά Σ. Πέντρο			
ΚΑΡΙΝΑ .....	56	3194	έ.	Χουέλθα 25)5			
ΚΑΡΛΟΒΑ .....	75	29314	ά.	Βενετίαν 1)6 διά Ν. 'Ορλεάνη			
ΚΑΡΜΕΝ .....	37	2335	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΡΜΕΝ ΒΗΤΑ .....	44	4856	άργει είς Πειραιά από 21)1				
ΚΑΡΜΕΝ ΦΑΟΥΣΤΑ .....	47	4301	άργει είς Πειραιά από 18)10)75				
ΚΑΡΟΣ .....	47	5288	ά.	Γιβραλτάρ 2)6 διά Πειραιά			
ΚΑΡΠΟ. ....	56	5382	ά.	Κ. Τάουν 28)5 δι' "Οδό			
ΚΑΡΡΑΣ .....	68	25084	ά.	Σάντος 27)5 δι' "Αμδούργον			
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ .....	48	2401	ά.	Σεζέλλην 10)5 Ντόρντρεχτ			
ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	έ.	Γιβραλτάρ 20)5 διά Χάμπτον Ρ.			
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	ά.	Κ. Τάουν 2)6 δι' "Αγγλίαν			
ΚΑΣΟΣ .....	56	3401	ά.	Σάντος 30)5 διά Μπ. "Άρρες			
ΚΑΣΠΙΑΝΑ .....	59	15314	ύπ.	παραλαβήν			
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ .....	51	2959	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.) .....	73	16563	ά.	Π. Α. Πέρ 25)5 Κάνθευ			
ΚΑΣΤΡΑΚΙ .....	71	9870	έ.	Σακάτ 29)5			
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ .....	49	3422	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΕ Α. ....	66	2993	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΕ Ν. Λ. ....	65	18723	έ.	"Α. Αντζελες 25)5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	55	7310	έ.	Τακοράντι 29)5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	58	2739	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. ....	53	1126	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. ....	56	6334	ά.	Π. Κεμπλα 22)5 διά Κίναν			
ΚΑΤΙΑ .....	52	3694	έ.	μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΑΤΙΚΑΚΙ .....	64	4702	δ.	Σουεζ 18)5			
ΚΑΤΙΓΚ ΚΟΛΟΚ. δ. ....	65	47434	ά.	Γιβραλτάρ 29)4 διά Περσικόν			
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) .....	56	15802	ά.	Ν. "Υόρη 23)5			
ΚΑΤΙΝΑ .....	55	10682	άργει είς Πειραιά από 16)7)75				
ΚΑΤΙΡΙΝ .....	58	11969	ά.	Ν. "Υόρη 26)5 διά Λίθερπουλ			
ΚΕΑ .....	55	2683	ά.	Καζαπιλάνκα 25)5 διά Ταγγηλίαν			
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ .....	58	10995	ά.	Σιγαπούρην 8)4 δι' "Ινδονησίαν			
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΤΥ .....	71	9868	ά.	Μακέν 26)4 διά Κίνα			
ΚΕΙ·Π ΠΡΑ·Π·ΝΤ .....	73	8927	ά.	Μπαχρέιν 23)5 διά Π. Κάμπους			
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ .....	58	13700	ά.	Ορλεάν 23)5 Γιουγκοσλαβία			
ΚΕΡΑΣΟΥΣ .....	59	9018	έ.	Τίγνταν 10)3			
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) .....	54	8904	ά.	Φόλεύ 4)6 διά Κίλινγκχομ			
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑΥ· .....	60	13950	έ.	Στεττίνον 2)6			
ΚΕΧΡΕΑ .....	61	14982	έ.</				

ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ . . . . .	57	9153	Ξέωθι Λουάντα ἀπό 26)11	
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) . . . . .	64	29797	ε. Πειραιᾶ 27)5	
ΚΙΓΚ ΑΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	63	15740	δ. Γιβραλτάρ 17)5 δι' 'Αλγέριον	
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ . . . . .	63	15378	ά. Γλασκώψη 28)5	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) . . . . .	58	20487	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)5)75	
ΚΙΓΚΣΝΟΡΘ . . . . .	64	17050	ά. Μαγκόχια 21)5 διά Σουέζ	
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ . . . . .	67	12624	ε. Κόμπε 14)3	
ΚΙΜΩΛΟΣ . . . . .	64	7891	ά. Σήμονες 4)6 διά Μπ. "Αύρες	
ΚΙΜΩΝ (δ.) . . . . .	61	16068	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3)3)75	
ΚΙΝΙ (δ.) . . . . .	61	25409	ε. Χάμπτον P. 31)5	
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Σιγκαπούρη 29)5 διά Περσικὸν	
ΚΛΑΥΔΙΑ . . . . .	66	10601	θ. Θέσσαλα 30)5 διά Γκαλέστον	
ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΘ . . . . .	64	5711	ε. Φάλκεντεργκ 3)6	
ΚΛΕΙΩ . . . . .	58	8791	δ. Π. Σάδη 29)5 διά Γδουνία	
ΚΛΕΙΔΙΑ (δ.) . . . . .	63	38964	ά. Ν. "Υόρκη 1)5 διά Σ. Κρουά	
ΚΛΕΟ (δ.) . . . . .	59	21187	δ. Μπ. Μπλάκες 28)3 Καλέτα "Ολίσθια	
ΚΛΗΜΕΝΤΙΝΗ . . . . .	60	3324	ά. Μασσαλία 2)6 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) . . . . .	58	22129	ε. Καλλάρ 24)5	
ΚΛΟΜΕΤ . . . . .	72	9885	ά. Μπαχρέϊν 8)5 διά Π. Καμπούς	
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ. . . . .	66	78785	δ. Γιβραλτάρ 11)5 Βιλεμπούσαφεν	
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 71		15588	δ. Παναμά 31)5 διά Λ. "Αντζελες	
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛ. (δ.) . . . . .	56	20855	ά. Κοονγ 19)5 διά Περσικὸν	
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΓΚΑΗΜ. 58		5402	ά. Πειραιᾶ 4)6 διά Ν. "Υόρκη	
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΛΑΒ . . . . .	64	6275	ε. Ν. "Υόρκη 2)6	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	58	10011	δ. Μπρούνιμπούτελ 12)5 διά Ροστόκ	
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ . . . . .	73	39219	ά. Ρότερνταμ 1)6 διά Π. Καρτίε	
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙ-				
ΤΑΜΠΑ . . . . .	72	39453	ε. Ρότερνταμ 22)5	
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΙΟΝΗΡ . . . . .	68	23258	δ. Γιβραλτάρ 2)6	
ΚΟΡΑΛ . . . . .	60	3333	δ. Σουέζ 23)3	
ΚΟΡΑΤΖΕΟΥΣ ΚΟΛ. δ. . . . .	66	44895	δ. Τεργέστην 3)6 διά Φορκάντος	
ΚΟΡΔΙ . . . . .	56	8474	ε. Μαπούτο 30)5	
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 62		10862	ε. "Ακαζούτλαν 7)5	
ΚΟΡΙΝΘΙΚ . . . . .	59	10914	ε. Λονδίνον 27)5	
ΚΟΡΦΑΤΙΣΣΑ . . . . .	52	1384	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) . . . . .	57	12360	ά. Πειραιᾶ 31)5 διά Τούρψ	
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.) . . . . .	64	34872	ά. Φιλαδέλφειαν 26)5 δι' 'Αρούμπαν	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ . . . . .	60	5993	ά. Μπαγιδόν 19)5 διά Ραθένα	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΚΕΦΑΛΟΝ. 59		14403	είς Δουνκέρκην ἀπό 8)10	
ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΣΚΑ·Υ . . . . .	58	12459	ε. Φρήμπορ (Μπαχ). 26)5	
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.) . . . . .	64	28349	δ. Σουάμπα 1)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ . . . . .	62	14047	ε. Χακάτα 25)5	
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΕ·Ι·ΜΠΥ . . . . .	66	40129	δ. Νάρβικ 4)6 δι' 'Αμδέρσαν	
ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΜ . . . . .	56	5769	δ. Γιβραλτάρ 3)6 διά Περσικὸν	
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ . . . . .	58	3914	ε. Τζένταν 11)4	
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) . . . . .	74	42470	δ. Τζεμπέλ Ντανά 23)5	
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) . . . . .	73	42470	δ. "Εσκαράθρος p. 13)5 Π. "Αρθουρ	
ΚΡΗΤΗ ΣΗ . . . . .	74	61054	ε. Σιγκαπούρων 30)4	
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ·Υ . . . . .	73	61054	δ. Σουέζ 18)5	
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	73	42470	δ. Γιβραλτάρ 31)5 δι' ΗΠΑ	
ΚΡΙΟΣ . . . . .	59	16989	δ. Γιβραλτάρ 23)5 δι' ΗΠΑ	
ΚΡΟΥΣΣ·Ι·ΝΤΕΡ ΚΟ-				
ΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) . . . . .	66	78785	ά. Ράς Τανόρα 7)5	
ΚΥΘΗΡΑ . . . . .	52	5153	δ. Βαρκελώνη 21)5 διά Μονρόδια	
ΚΥΚΑΛΔΕΣ . . . . .	57	5252	ε. Αμπιτζάν 21)5	
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) . . . . .	71	16562	ε. Ν. "Υόρκην 30)5 διά Σ. Χουάν	
ΚΥΜΗ . . . . .	54	2952	δ. Γιβραλτάρ 28)5 διά Μπιλμπάο	
ΚΥΝΘΙΑ . . . . .	71	11801	ά. Πειραιᾶ 21)5 δι' ΗΠΑ	
ΚΥΠΡΟΣ . . . . .	45	3799	ε. Ράς Τανόρα 7)5	
ΚΥΡΑ . . . . .	63	10032	δ. Βαρκελώνη 21)5 διά Μονρόδια	
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ . . . . .	49	2032	δ. Σουέζ 30)4 διά Περσικὸν	
ΚΥΡΑΒΑΘΙΑ . . . . .	54	8532	είς Λάγος ἀπό 4)9)75	
ΚΥΡΑΚΑΙΓΚΩ . . . . .	67	29851	ά. Κέπτελαν 19)5 δι' 'Αμδέρσαν	
ΚΥΡΑΡΗΝΗ . . . . .	59	4209	ά. Πουάντ Νούσαρ 24)5	
ΚΥΡΙΑΚΗ . . . . .	72	33072	δ. Σακά 25)5 δι' 'Αΐδη	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ 66		20516	ά. Γιοκογάμα 20)5 διά Κασίμα	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ ΙΙΙ . . . . .	47	1115	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ . . . . .	62	14150	δ. Πόρτ Σαΐδ 4)6	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ . . . . .	55	4939	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. . . . .	58	12492	δ. Γιβραλτάρ 28)5 δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Τ. . . . .	59	11299	δ. Αμπιτζάν 24)3 διά Κούβα	
ΚΩΣ . . . . .	56	3430	ε. Αμπιτζάν 21)5	
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ 68		9084	ε. Ντεμεράρα 2)5	
ΚΩΣΤΑΣ Κ . . . . .	63	11504	είς Λάγος ἀπό 16)10	
ΚΩΣΤΑΣ Κ . . . . .	62	3065	ε. Μάλταν 16)5 (ἐποκευαί)	
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	67	15355	ά. Σάντος 24)5 διά Ρ. Γκράντε	
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ . . . . .	53	5921	ε. Ν. "Ορλεάνην 15)5	
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ . . . . .	54	4862	ά. Ν. "Ορλεάνην 22)5 Π. Χάρκορπ	
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ . . . . .	68	2296	δ. Λάς Πλάιας 1)6 δι' 'Αλγέριον	
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ . . . . .	65	14088	δ. Παναμά 22)5 διά Ειρηνικόν	
ΚΩΤΣΟΣ Μ. . . . .	62	11419	ε. Ακαζούτλαν 6)5	
ΛΑΕΡΤΗΣ . . . . .	56	10542	ά. Λάς Πλάιας 28)5 διά Μπ. "Αύρες	
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ . . . . .	56	8108	είς Λάγος ἀπό 4)8)75	
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ (δ.) . . . . .	75	23500	ε. Κοσταζούσσαδάκος 21)5	
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ . . . . .	53	7645	ά. Αμπιτζάν 1)12	
ΛΑΙ·Ι·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ 54		3315	είς Γκιζάν ἀπό 19)4	
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ . . . . .	53	15685	ε. Πειραιᾶ 28)5	
ΛΑΜΠΡΟΣ Λ. . . . .	49	8697	Ξέωθι Λάγος ἀπό 18)3	
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-				
ΤΗΣ . . . . .	62	9001	ε. Λάγος 13)5	
ΛΑΡΓΚΩ . . . . .	58	3963	δ. Σπέτζα 3)6 διά Λάγος	
ΛΑΡΡΥ Α. . . . .	70	16306	δ. Παναμά 12)5 διά Ναγόντκα	
ΛΑΡΥΜΝΑ . . . . .	56	1012	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ . . . . .	48	1553	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΛΑΤΩ . . . . .	52	4207	ε. Καλκούτα 4)6	
ΛΕΖΙΝΑ (δ.) . . . . .	58	21986	ά. Σιγκαπούρη 24)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΛΕΑΛΑ . . . . .	59	5407	ά. Ν. "Ορλεάνην 13)5 διά Ρότερνταμ	
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. 61		8783	είς Λάγος ἀπό 26)8)75	
ΛΕΣΒΟΣ . . . . .	74	3265	ά. Γκότενμπουργκ 1)6 δι' ΗΠΑ	
ΛΕΣΤΕΣ (δ.) . . . . .	61	22785	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27)12)74	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ. . . . .	47	2685	άργει εἰς Χαλίκιδα ἀπό 22)3	
ΛΕΥΤΑΔΑΜΑΣ . . . . .	58	8466	ά. Λόδη 25)3	
ΛΕΩΝ . . . . .	75	15684	ε. Σάντος 24)5	
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ 72		8972	ά. Καλκούτα 29)5 διά Μπουργκάς	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ. . . . .	52	5461	δ. Κωνιόπολιν 22)4 διά Κωνσταντζαν	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ.				
ΠΑΝΗΣ . . . . .	65	15738	ε. 'Αλεξάνδρειαν 17)5	
ΑΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	57	7478	εις Λάγος ἀπό 4)7)75	
ΛΗΜΝΟΣ . . . . .	57	10376	ε. Πειραιᾶ 1)5	
ΛΗΤΩ . . . . .	51	4677	δ. Γιβραλτάρ 18)5	
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚ. (δ.) . . . . .	59	12773	ά. Μπόννυ 20)5 δι' 'Αμδέρσαν	
ΛΙΒΟΡΝΟ . . . . .	52	4995	ε. Ν. "Υόρκην 29)5	
ΛΙΖΑ . . . . .	52	1430	ά. Πειραιᾶ 1)6 διά Ρίον	
ΛΙΔΗ Μ. . . . .	57	4701	ε. Κουθεῖτ 28)5	
ΛΙΔΑΙΚΑ . . . . .	60	8562	ά. Ν. "Ορλεάνην 20)5 διά Νιγηρίαν	
ΛΙΔΑΙ Β. . . . .	53	2962	ά. Λάς Πλάιας 22)5 διά Λάγος	
ΛΙΜΠΑΝΟΝ . . . . .	52	4435	ε. Λοιδόνιον 4)6	
ΛΙΜΠΡΑ (δ.) . . . . .	75	18500	εις Στοκχόλμην ὑπό συμπλήρωσιν	
ΛΙΝΔΑΟΣ . . . . .	62	10883	Σιγκαπούρη 24)5 διά Τζένταν	
ΛΙΝΤΑ . . . . .	60	14302	ά. Βανκούφερ 21)5	
ΛΙΣΣΑΒΩΝ . . . . .	56	4819	δ. Ρότερνταμ 3)6	
ΛΟΒΕΡΣΑΝ . . . . .	57	6494	δ. Μπρούνιμπούτελ 27)5 διά Περσικὸν	
ΛΟΓΙΑΙΓΥ . . . . .	69	9045	ά. Χούκ Κόκκ 25)5 διά Μπουσάν	
ΛΟΚΡΙΣ . . . . .	72	16600	ε. Φιλαδέλφεια 31)5	
ΛΟΝΔΙΝΟΝ . . . . .	50	2696	ε. Λονδίνον 1)6	
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ . . . . .	64	6548	εις Μπέρυπερα ἀπό 10)10)74	
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ . . . . .	61	3142	ά. Λισσαδών 18)5 διά Γαλάται	
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ . . . . .	63	9804	ε. "Ιμιγκαμ 19)5	
ΛΟΥΓΙΣ·Σ . . . . .	54	6103	ά. Ταρτούς 11)5	
ΛΟΥΚΑΣ Μ. . . . .	72	13637	ά. Μ. ἀλλ άχιμαντ 5)5	
ΑΟΥΚΙΑ . . . . .	60	8497	ε. Μιλγουώδου 1)6	
ΑΟΥΣΥ . . . . .	74	16000	ε. Νταμάν 2)2	
ΑΥΓΟΚΗΜΗΔΗΣ (δ.) . . . . .	58	16371	ε. Μίλφορντ Χάφεν 28)5 δι' 'Αρούμπα	
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ . . . . .	69	25168	ά. Τζακάρτα 29)5 διά Σουραμπάγια	
ΜΑΙ· ΕΡΑ (δ.) . . . . .	58	21291	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)4)75	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	63	15929	ά. Πειραιᾶ 8)5	
ΜΑΙΝΑΛΟΝ . . . . .	72	2991	ά. Σουέζ 19)5 διά Περσικὸν	
ΜΑΙΡΗ . . . . .	68	22391	ά. Μοριουγκάν 16)5 δι' 'Ιαπωνίαν	
ΜΑΙΡΗ . . . . .	57	10687	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28)4	
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) . . . . .	60	13592	ά. Λινέτεν 25)5 διά Ντάκα	
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.) . . . . .	62	1734	ε. Παναμά 20)5	
ΜΑΙΡΟΥΛΑ . . . . .	63	14203	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΑΚΑΛΛΑ . . . . .	55	1517	ά. Βαλάρου 17)5 (ἐπωλ.)	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.) . . . . .	67	38286	ά. Κωντάντα 21)5 διά Αρζού	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	58	8299	δ. Κωντάντα 11)2	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	55	3865	ά. Λάς Πλάιας 1)6 διά Ρότερνταμ	
ΜΑΚΡΩΝ . . . . .	58	9996	δ. Σουέζ 2)6 διά Τζένταν	
ΜΑΛΒΙΝΑ . . . . .	58	2990	δ. Κωντάντα 3)5 διά Σουλινά	
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ . . . . .	58	10707	ε. Πόρτ οφ Σπαΐην 27)5	
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ. . . . .	55	5868	ά. Πειραιᾶ 3)6 διά Τεργέστην	
ΜΑΝΕΣ . . . . .	55	8526	ά. Πορτμπαντάρ 20)3 διά Μπουσίρε	
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ . . . . .	61	6915	δ. Σουέζ 2)5	
ΜΑΝΝΑ . . . . .	71	16004	δ. Βρέμην 21)5 διά Ν. Γουεστμίν.	</td

ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Η. 'Ελιζαμπεθ 1)6	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	ά. Γιεραλτάρ 26)5	Χάμπτον Ρ.
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	δ. Σουέζ 14)5 διά Γκιζάν	ΜΙΣΤΡΑΛ	52	9907	ύπο παραλαβήν	
ΜΑΡΑΕΝ (δ.)	59	13959	δ. Πειραιάς 12)4	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	4039	έ. Βαρκελώην 1)6	
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. "Αντεν 31)5 διά Μη. 'Απτάς	ΜΙΧΑΗΑ Κ.	54	4352	δ. Μπρούνιμουτελ 14)5	'Αλγερία
ΜΑΡΠΕΣΣΑ	55	9125	δ. Κων/πολιν 22)5 διά Κωνστάντζαν	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Κ. Τάουν 29)5 διά Περσικόν	
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8975	ά. "Αμπου Ντάμπι 16)5	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	έ. Σαουθ Ράιντικ Πόλιτ 13)5	
ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2999	ά. Μπιζά 20)5 διά Τακοράντι	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	έ. Βενετία 29)5	
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15808	ά. Μορουσγκάδο 10)5	ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10606	δ. Κων/πολιν 20)5 Μαύρην Θάλασσαν	
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. 'Αντονόν 16)5 διά Λονδίνον	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	έ. Δουνκέρκην 25)5	
ΜΑΡΩ	51	1871	ά. Πειραιά 2)6 διά Βόλον	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	έ. Ντόρμπαν 13)4	
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	έ. Νταμάρ 16)5	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Ρ. Τανούρα 7)5	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	έ. Τόλιπον 29)5	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	εις Πειραιᾶς ἀπό 30)1	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	έ. Κ. Τάουν 1)6	ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Κουβέτ 24)5 διά Νταμάρ	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Βομβάν 8)5 διά Τζένταν	ΜΟΝΤΑΖΑ	58	20420	ύπο παραλαβήν	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	έ. Ρότερντα� 28)5	ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. Πειραιάς 16)5 διά Βόλον	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Τζένταν 31)5 Τσιταγκόδηκ	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	έ. Βομβάν 25)2	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	έ. Βερακρούζ 15)5	ΜΠΑΤΙΚΗ ΉΓΚΑ	63	1562	έ. Ρανκόρ 2)6	
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	εις Λάγος ἀπό 20)9)75	ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	έ. Καλαμπάρ 26)5	
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	11398	ύπο παραλαβήν	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. Κουβέτ 22)5 διά Μπαγκόκ	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Κολόμπι 21)5	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Ρότερνταμ 30)5 διά Μπορντώ	
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Χάρην 18)5	ΜΠΕΣΣΥ Κ. (δ.)	58	15895	άργει εις Πειραιᾶς ἀπό 1)6)75	
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Φουκουγίαμα 13)5 διά Ναγκούγια	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	έ. Πειραιάς 11)4	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	έ. Σικάγο 29)5	ΜΠΟΝΥ (δ.)	57	27990	άργει εις Τζάκσονβιλ ἀπό 22)6)75	
ΜΕΛΙΛΑ	52	1699	ά. Κων/πολιν 14)5 διά Γαλάτσι	ΜΠΟΡΕ Ζ.	68	3340	έ. Ντράμεν 1)6	
ΜΕΛΙΣΣΙΤΑ (δ.)	56	13233	έ. Πειραιάς 3)6	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ	72	3166	ά. Χαμίνα 29)5 διά Τεριόχεν	
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Ντωρμπαν 4)5 δι' ΗΠΑ	ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	δ. Σουέζ 10)5	
ΜΕΛΕΤΕΙ ΙΙ	63	9755	ά. Μπιλμπάσ 2)6 διά Ντητρόπι	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ.	50	4375	δ. Σουέζ 11)5	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	ά. Λιόρδον 23)4 διά Λάγος	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΤΟΝΑ	55	3405	έ. Κων/πολιν 5)5	
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	έ. Μπάρ 27)5	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	4591	εις Λάγος ἀπό 15)12	
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	ά. Ν. 'Ορλέανη 9)5 διά Ρότερνταμ	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	4375	ά. Χάρην 4)4	
ΜΕΡΙΤΑ	63	10586	ά. Κόμπι 21)5 διά Ν. 'Ορλέανη	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Π. Πάλμας 4)5 Π. Χάρκουρτ	
ΜΕΡΚΙΟΥΡΗ (δ.)	58	21479	εις Πειραιᾶς ἀπό 25)1)75	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ	51	6022	εις Λάγος ἀπό 3)10)75	
ΜΕΣΑΙΟΠΟΓΡΙ (δ.)	74	61172	έ. Ριγιέκα 2)6	ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	ά. Σάντος 30)5 διά Μη. "Αθρές	
ΜΕΣΗΝΗΝΙΑ	60	14269	εις Σόρον ἀπό 22)3	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	δ. Γιεραλτάρ 30)5 διά Κατέν	
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Κόρτον 29)5 διά Νεάπολιν	ΜΥΡΙΝΑ	38	1085	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Λωντσετον 3)6 διά Σίδνεο	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Μόρεγκεν Σίτι 19)5 διά Χιούστον	
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ	76	19200	εις Τουρκούν ὑπό συμπλήρωσιν	ΜΥΡΤΩ	59	10400	δ. Π. Σάτιδ 22)5 Κωνστάντζαν	
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	έ. Κιουρασάο 4)6	ΜΥΡΤΩ	54	4427	ά. Σόρον 25)4 διά Λαδρίον	
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	έ. Βοστών 30)4	ΜΥΣΩΝ	51	6199	ά. Τσιταγκόδη 21)5 διά Μπαγκόκ	
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Χάμπον Ρ. 26)5 δι' Ισπανίαν	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ά. Λίβερπουλ 18)5 διά Σίδνεο	
ΜΕΣ. ΔΩΣΑ (δ.)	76	18500	εις Γκρετεμπούργον ὑπό συμπλήρωσιν	ΝΑΒΕΖΑ	59	3423	έ. Είλατ 12)4	
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	εις Βούντα Πόλιν 31)5	ΝΑΝΙΝΑ	55	5571	ά. Θεσσαλίη 7)3	
ΜΕΣ. ΔΙΔΑ	72	17718	ά. "Αμπερταν 29)5	ΝΑΞΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	68	3960	ά. Σάντος 24)5 διά Λάγος	
ΜΕΣ. ΔΙΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. "Αδελαΐδα 27)5	ΝΑΞΟΣ	51	4684	ά. Σάντος 22)5	
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Ούμ Σάτιδ 23)5 Π. Μπούκομ	ΝΑΤΑΛΑ	72	8849	ά. Αμβούργον 1)6 διά Βρέμην	
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γιεραλτάρ 30)5 δι' 'Αμστερνταμ	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	άργει εις Πειραιᾶς ἀπό 23)7)75	
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Βοστώνη 11)5 διά Κιουρασάο	ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	δ. Σουέζ 16)4 διά Κοραμσάρ	
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΗΣ (δ.)	71	17718	ά. Κούρε 24)5 διά Μίρι	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	3329	δ. Σουέζ 1)6	
ΜΕΣ. ΠΙΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Αΐδη 19)5	ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥ-				
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Δουνκέρκη 21)5	ΗΙΔΗΣ (δ.)	73	35340	ά. Π. ντε Μπούκ 30)5 θεσμήνικη	
ΜΕΣ. ΤΟΑΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ρ. Τανούρα 19)5 Πούγκετ Σουύτ	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ξεωθ. Σάουθεντ 6)6	
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Λάγος 30)5 διά Κιουρασάο	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ά. Αστόντον 1)6	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ 60	11702	δ. Σουέζ 5)6 διά Μεσόγειον	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	7001	δ. Π. Σάτιδ 30)5		
ΜΗΑΟΣ ΙΙ	48	1338	εις Πειραιάς 27)5	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	έ. Μπλάρ 23)5	
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ύπο παραλαβήν	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	69	9241	ά. Γένοβα 21)2	
ΜΙΚΤΟΝ (μ.)	60	18889	ά. Πρόβιντον 21)5 διά Ελλάδα	ΝΕΑ Δ.	58	12624	άργει εις Πειραιᾶς ἀπό 31)1	
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	έ. Τάμπα 30)4 διά Κωνστάντζαν	ΝΕΑ Δ.	57	8181	ά. Χαμπτον Ρ. 20)5 Βενεζουέλα	
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Ούμ Σάτιδ 19)75	ΝΕΑΙ (δ.)	58	20678	ά. Σάντος 16)5 Σ. Σεμπάσιαν	
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Ρότερνταμ 26)5 διά Σ. Πέντρο	ΝΕΑ ΝΕΤΗΣ	71	9092	ά. Παναμά 30)5	
ΜΙΝΕΡΒΑ ΙΙ	56	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΑΠΟΥΝ	54	7968	έ. Πειραιάς 17)5	
ΜΙΝΙ ΑΛΕΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Ν. 'Ορλέανη 15)5 Π. Καμπέλο	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Βανκουβερ 1)6 διά Ρωσίαν	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΝΤΥ	69	1572	ά. Κολόμπι 2)4 διά Τζένταν	ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Αμπιτζαν 30)3 διά Λάγος	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΝΤΕΡ	71	1598	ά. Παναμά 30)5	ΝΕΘΟΣ ΙΙ	71	9093	ά. Ντουμπάι 22)11 Μπ. 'Αμπάς	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΝΤΕΡΝ	71	1580	ά. Βαρκελώνη 25)5 διά Τζένταν	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Π. Σάτιδ 21)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΙΤ	70	1582	ά. Κολόμπι 3)4 διά Τζένταν	ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΝΗΚΗ	53	4968	ά. Γιεραλτάρ 28)5 δι' 'Αλγερία	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΚ	69	1560	ά. Κολόμπι 2)4 διά Τζένταν	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΩΡΙΖΟ	47	3247	ά. Τεργέστην 3)6 'Αλεξανδρείαν	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΜΠ	70	1591	ά. Σερέπα 4)5	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3979	ά. Ειδονιμασθ 31)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΝΣ	69	1572	ά. Κούπι 7)5 διά Κολόμπι	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	9803	ά. Ειδονιμασθ 31)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΝΤ	70	1592	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)5 Μαρακάλιμπο	ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Ρότερνταμ 26)5 διά Ντακάρ	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Πειραιάς 21)6 διά Σ. Πέντρο	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	5768	ά. Κων/πολιν 22)5 διά Πειραιᾶς	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΤ	70	1592	ά. Φιλαδελφειαν 28)5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Κάρινς 27)5 διά Κίνα	
ΜΙΝΙ ΑΙΡΑΚ	69	1582	ά. Κολόμπι 2)4 διά Τζένταν	ΝΙΚΟΛΑΕΣ ΡΗΓΑΣ	58	3579	ά. Καράτσι 4)6 διά Ντωρμπαν	
ΜΙΝΙ ΑΙΑΣ	70	1592	ά. Τζένταν 26)5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΡΑ	62	28651	άργει εις Πειραιᾶς ἀπό 8)10)75	
ΜΙΝΙ ΑΙΕΙΝΤ	70	1591	ά. Νιουόπατη 17)5	ΝΙΚΟΥ	57	5279	ά. Ν. 'Ορλέανη 12)5 διά Σάπελε	
ΜΙΝΙ ΑΙΕΙΝΚ	71	1591	ά. Λιόρδον 3)6	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16562	ά. Ταμπικό 20)5 διά Κιουρασάο	
ΜΙΝΙ ΑΙΕΙΝΤ	71	1592	ά. Κούπι 7)5 διά Σ. Πέντρο	ΝΟΝΙ	53	4234	ά. Κων/πολιν 5)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΕΙΝΤΟ	71	1564	ά. Λευεσόδων 22)5 διά Βαρκελώνη	ΝΟΠΑΛΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ά. Ν. 'Ορλέανη 30)5 διά Βερακρούζ	
ΜΙΝΙ ΑΙΦ	70	1582	ά. Τζένταν 27)5	ΝΟΡΔΕΡΝ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ά. Κορούνα 21)5 διά Βερακρούζ	
ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ	71	1598	ά. Κόπιε 7)5 διά Σ. Πέντρο	ΝΟΡΔΑΛΟΡ	48	2462	ά. Μπέλφαστ 27)5 δι' Ούντεθάλα	
ΜΙΝΙ ΑΙΟΡΝΤ	69	1565	ά. Πειραιάς 25)5	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Λάγος 13)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΤ	71	1584	ά. Ν. 'Ορλέανη 2)6	ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Σύρον 3)4 διά Πειραιᾶς	
ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΥ	71	1584	ά. Ν. 'Ορλέανη 2)6	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	έ. Μπέλφαστ 30)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΥΣ	70	1592	ά. Μπαρμπάτος 8)5 διά Μεξικόν	ΝΟΡΘ ΑΙΡΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	άργει εις Χαλκίδης ἀπό 11)2)75	
ΜΙΝΙ ΑΙΥΜ	74	1578	ά. Τσιταγκόδη 31)5 διά Μανίλα	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Γουώρου 13)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΥΝΑΡ	71	1592	ά. Χόκη Κόγκ 31)5 διά Μανίλα	ΝΟΡΘ ΝΤΑΙΣΕΣ	58	8639	ά. Σύρον 3)4 διά Πειραιᾶς	
ΜΙΝΙ ΑΙΥΝΕΣ	71	1594	ά. Κύκατον 20)5 διά Μακόρις	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Μάλτα 28)5	
ΜΙΝΙ ΑΙΥΝ	74	1578	ά. Πειραιάς 3)6	ΝΟΡΘ ΧΑΙ-ΝΕΣ	62	15110	ά. Μάλτα 5)4	
ΜΙΝΙ ΑΙΥΝΕΣ	71							

ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ .....	61	13198	δ. Παναμᾶ 17)5 διά Β. 'Αφρικήν	
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΪ' .....	63	13751	δ. Νότιοι Κύπροι 22)5	
ΝΤΕΜΗΣ .....	46	7831	εἰς 'Αλεξανδρεῖαν 1)6)75	
ΝΤΕΝΙΣ Β. .....	51	3949	ε. 'Αμβούργον 29)2 (έπισκ.)	
ΝΤΗΦΑΓΙΑΝΤ ΚΟΛ. δ. ....	64	31040	ά. Φερκάντος 30)5 διά Μποννυ	
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛ. δ. ....	55	8821	ε. Καρθαγήνην 28)3	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ .....	57	8485	ά. Λ. Πάλμας 19)12 διά Λάγος	
ΝΤΙΜΙ Α. ....	57	2676	ε. Βρέμην 14)4 διά Λάγος	
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.) ....	66	39054	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16)5 διά Βιτρία	
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ .....	52	9210	εἰς Λάγος ἀπό 12)3	
ΝΤΟΛΑΔΑ .....	55	3266	ε. Λαγκάνιον 19)5 διά Λάδηε	
ΝΤΟΛΦΙΝ .....	55	2472	ε. 'Αμερικαν 26)4	
ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (δ.) ....	75	48100	εἰς Λα Σιτά	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ .....	62	1197	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29)5	
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ .....	69	9072	δ. Μπρούνισμπουτελ 17)4 διά 'Αθάνα	
ΝΤΟΡΙΣ (δ.) .....	75	65000	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)3	
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚ. δ. ....	65	25476	ά. Βολτιμόρου 31)5 διά 'Αρούμπα	
ΝΔΥΣΣΕΙΑ 10 .....	74	15796	ε. Σιγκαπούρην 27)4	
ΝΔΥΣΣΕΥΣ .....	66	2999	ε. Πιραιαὶ 8)5	
ΝΕΟΕΝΤΙΚ (μ.) ....	73	73492	ε. Ράς Τανούρα 31)5	
ΝΘΩΝ .....	57	9448	εἰς Πιεραιᾶ ἀπό 26)2	
ΝΙ'ΑΜΠΕΡΝΤ (δ.) .....	58	12246	ε. Σουέζ 23)5	
ΝΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	62	11376	ε. Καλιφρι 21)5	
ΝΙΝΟΥΣ. ΚΑΡΕΙΤΖ .....	72	20625	χ. Γκούτις Χάρμπορ 8)5 'Εβρερετ	
ΝΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ .....	66	22490	χ. Γιθραλτάρ 12)5 διά Κή Γουέστ	
ΝΙΝΟΥΣ. ΜΕΓΙΝΤΕΝ .....	72	20356	ε. Κόμπε 27)4 διά Π. 'Αντζελες	
ΝΙΝ. ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ .....	72	23412	ε. Ούνα 21)5	
ΝΟΛΑΝΔΙΑ .....	56	4380	ά. Γιθραλτάρ 4)6	
ΝΟΥΜΠΙΑ (ὑπερωκ.) .....	53	17434	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24)2)74	
ΝΟΥΜΠΙΑΣ .....	53	5326	ά. Βαλένθιον 31)5 διά Πειραιᾶ	
ΝΟΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.) .....	69	109579	ά. Τέμπηλ Μπαίν 25)5	
ΝΟΥΜΠΟΣ .....	51	6752	ά. Βρότανη 4)5 διά Λαττάκια	
ΝΟΥΝΘΙΑ .....	72	12111	ά. Μορμουγκάδα 21)6 διά Ναγκόγια	
ΝΜΗΡΙΣ .....	55	3006	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28)5	
ΝΟΜΗΡΟΣ Τ. .....	55	5296	ε. Θλάσιγκ 6)5	
ΝΜΟΝΟΙ (δ.) .....	55	17102	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)1)75	
ΝΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ .....	53	1887	ά. Ρέπτερταν 29)4 διά Λάγος	
ΝΝΤΕΣΤΙΟΥΣ (δ.) .....	65	38858	ά. Φρόπορτ (Μπ.) 25)5	
ΝΡΕΣΤΙΑ .....	72	12110	ε. Σ. Σαΐδ 18)5	
ΝΡΦΕΥΣ .....	55	9942	ε. Γουώνιον 5)5	
ΝΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ δ. ....	65	38716	ά. Πόρτλαντ (Με.) 14)5 'Αρούμπαν	
ΝΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ .....	61	16622	εδωθ. Π. 'Ελλιξαπετ 31)5	
ΝΣΕΑΝ ΣΥΖΥΓΟΡ .....	70	10708	ά. Καλκούσταν 1)6 διά Τρίπολιν	
ΝΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ .....	66	3941	ά. Τοάρλεστον 7)5	
ΝΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ				
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ .....	55	8021	ά. Λάς Πάλμας 25)11	
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΑΡΚ .....	52	1592	όπό παραλαθήν	
ΟΥΜΠΕΝΑ .....	56	4966	ά. Λ. Πάλμας 3)6 διά Λουάντα	
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	53	4069	ά. Τιματάβε 11)5 διά Λάγος	
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ. ....	50	1439	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΥΡΑΝΙΑ Ζ. ....	63	15377	ε. Κλήμελαντ 25)5	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ .....	49	1597	εἰς θέσιν 21.41 Β - 38.48 3. 29)5	
ΠΑΙΑΝ .....	60	9317	ε. Ιμπιγκάν 31)5	
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.) .....	58	23607	ε. Ν. 'Υόρκη 23)5	
ΠΑΙ'ΡΗΟΥΣ ΣΗ (δ.) .....	75	18500	εἰς Νασκώφ όπό συμπλήρωσιν	
ΠΑΙ'ΡΙΟΥΣ ΣΚΑΪ' δ. ....	76	18500	εἰς Νασκώφ όπό συμπλήρωσιν	
ΠΑΙΑΜ .....	58	21904	ά. Σάσσου Ράιντιγ Πόλην 24)5	
ΠΑΙΑΜΙΣ .....	58	5431	όπό παραλαθήν	
ΠΑΙΑΜΥΡΑ .....	58	5720	ε. Σουέζ 1)6	
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	8953	ά. Μπάραραν 21)5 διά Σιγκαπούρην	
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	57	3373	όπό παραλαθήν	
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	51	4210	ά. Ριγιέκο 2)6 'Αμπου Ντάμπι	
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	68	4429	ά. Ενερέλιν 16)5 διά Χάρθρην	
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	52	1295	ε. Σ. Σουδάν 31)5	
ΠΑΝΑΓΙΑ Α. (δ.) .....	60	13979	ά. Καράτοι 26)5 διά 'Αγγλίαν	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΙΟΥΡΙΩΝ .....	56	10523	ά. Μπάρμπαν 26)5 διά Λισσαδώνα	
ΠΑΝΑΓΙΑ Π. ....	47	2576	δ. Π. Σάΐδ 2)6	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΑΙΗΝ .....	59	4125	ά. Τζένταν 20)4 διά Π. Κάμπους	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ....	59	2763	ά. Κων/πολίν 31)5 διά Γαλάτοι	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. ....	71	3646	ά. Κων/πολίν 31)5 διά Κωνσταντζαν	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. ....	57	10493	ά. Λοχγ Κόργ 1)6 διά Μαντίλα	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ .....	58	9367	ά. 'Αμπιτζαν 19)5 διά Σ. Πέντρο	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. ....	66	13015	ά. Κεμπέκ 20)5 Θρή ρίθερς	
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	72	16452	ά. Τάύρη 4)6	
ΠΑΝΓΚΡΙ .....	49	2641	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΑΝΔΩΡΑ .....	61	11925	ά. Κων/πολίν 19)5 Μαύρην Θάλασσαν	
ΠΑΝΕΔ .....	66	4244	ε. Σαΐντ Μάλο 22)5	
ΠΑΝΘΕΟ .....	67	3959	όπό παραλαθήν	
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ (δ.) .....	64	34179	όπό παραλαθήν	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α. ....	74	14790	ά. Φρόμπατ 16)5 διά Νασύρου	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	49	1849	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ .....	54	7853	ά. Αμπου Ντάμπι 30)5	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ .....	73	35545	ά. Λ. Λάττα 19)5 διά Ναγκόγια	
ΠΑΝΤΙΝ .....	48	3932	ά. Φιθράλταρ 2)6	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ .....	61	16561	ά. Π. Σάΐδ 29)4 διά Ρόττερνταμ	
ΠΑΝΩΡΑΙΑ .....	53	2731	ε. Ντουμπάτ 30)4	
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ .....	59	10169	ε. Ντουμπάτ 9)5	
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ .....	58	9603	ά. Τακοράντι 29)5	
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ .....	57	8992	ά. Σουέζ 3)6	
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ .....	70	2909	ά. Βαρκελώνην 28)5 διά Λάγος	
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	70	2902	όπό παραλαθήν	
ΠΑΠΥΡΟΣ .....	74	13036	ά. Λ. 'Αντζελες 1)5	
ΠΑΡΑΛΟΣ .....	62	10477	ά. Ντουμπάτ 21)5	
ΠΑΡΓΑ .....	59	10442	ά. Κολόν 24)5	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	57	8184	ά. Ελλιξαπετ 20)5 'Αμβούργον	
ΠΑΣΙΩΘΕΑ (μ.) .....	71	80225	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6)6)75	
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΑΙΦ .....	65	6156	ά. Τριπόλιν Λιθόν 14)5	
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. δ. ....	66	44411	ά. Τεργέστην 24)5 διά Ταρτούς	
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ δ. ....	64	49997	ά. Αγ. Φραγκίσκον 21)5	
ΠΑΤΡΑΣ .....	52	2676	ά. 'Αμερικαν 16)5 διά Κων/πολίν	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. δ. ....	65	31768	δ. Παναμᾶ 24)5	
ΠΑΤΡΙΣ (λάτινε) .....	50	16259	εἰς γραμμήν 'Ελλάδος - Ιταλίας	
ΠΑΤΡΙΣ .....	62	11076	ά. Κ. Τάουν 9)5 διά Λισσαδώνα	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α. ....	71	16306	ά. Μόντρεαλ 24)5	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .....	51	15861	ά. Αλεξανδρείαν 29)5	
ΠΑΥΛΟΣ ΜΠ. ....	76	28150	ά. Ρόττερνταμ 3)2	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ .....	62	1510	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΠΕΙΛΑΓΟΣ .....	76	8376	ά. Χίουπτον ράδς 28)5	
ΠΕΛΛΑ .....	58	27372	ά. Γκάλεστον 20)5	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) .....	57	20687	ά. Αγ. Φραγκίσκον 6)2	
ΠΕΛΟΨ .....	59	7508	ά. Τακοράντι 21)5	
ΠΕΛΟΨ .....	59	1863	ά. Ριγιέκα 31)5 διά Βενετία	
ΠΕΜΑ .....	60	4865	ά. Πειραιᾶ 20)5 διά Μπουργκάς	
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.) .....	59	23607	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)6)75	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	48	1594	ά. Βομβάνη 17)5 διά Μπ. 'Αμπάς	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.) .....	55	17999	ά. Π. Κορτες διά Π. & Πιέρ	
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥ-ΣΗΣ (μ.) .....	76	45000	εἰς Σπαλάτον ώπό συμπλήρωσιν	
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.) .....	64	10916	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)4)75	
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	63	10868	ά. 'Αμβούργον 3)6	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	62	9908	ε. Ι. Τάουν 29)5	
ΠΕΡΑ .....	53	8231	ε. Πειραιᾶ 3)6	
ΠΕΡΣΑ .....	66	2432	ε. 'Αλεξάνδραν 1)6	
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) .....	63	33462	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23)5 διά 'Αρούμπα	
ΠΕΤΙΓΚΟ .....	67	39108	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22)5	
ΠΕΤΡΑ .....	76	23149	ε. Φρημάντλ 1)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ ΔΙ (δ.) .....	52	16083	ε. Τζένταν 21)4	
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.) .....	51	14538	ε. Πειραιᾶ 24)3	
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.) .....	54	20781	ε. Πειραιᾶ 7)3	
ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.) .....	54	20745	ε. Πειραιᾶ 3)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙX (δ.) .....	56	12161	ε. Πειραιᾶ 31)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.) .....	55	12101	ά. Πειραιᾶ 30)5 διά Τής	
ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.) .....	57	12257	ε. Σουέζ 1)6 διά Τζένταν	
ΠΕΤΡΟΛΑ xvii (δ.) .....	54	12107	ε. Πειραιᾶ 1)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (δ.) .....	58	20207	ά. Πειραιᾶ 4)6 διά Λάγος	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXI (δ.) .....	55	16996	ε. Πειραιᾶ 21)5	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.) .....	56	17259	ά. Ράς Τανούρα 20)5	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.) .....	57	17579	ε. Πειραιᾶ 27)4	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.) .....	58	27279	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17)11	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXVII (δ.) .....	62	65342	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)6)75	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXX (δ.) .....	56	49397	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)5)75	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.) .....	56	2796	ε. Τζένταν 12)5	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.) .....	66	43399	ε. Τζένταν 3)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.) .....	57	22479	δ. Π. Σάΐδ 4)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.) .....	50	16485	ε. Πειραιᾶ 27)5	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.) .....	51	16440	ε. Πειραιῦ 23)3 διά Μπάνιας	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.) .....	52	11593	ε. Πειραιᾶ 27)5	
ΠΕΤΡΟΛΑ XXXVII (δ.) .....	60	26467	ε. Τζένταν 2)6	
ΠΕΤΡΟΛΑ XL .....	58	1860	δ. Σουέζ 18)4	
ΠΕΤΡΟΛΑ I .....	50	3647	ε. Πειραιᾶ 19)5	
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΙΖΗΚΥΡ. δ. ....	58	20592	ά. Λ. "Αντζελες 31)3 Μπαλμπόδα	
ΠΗΑΕΑΣ .....	69	10016	ε. Γιοκόχαμά 30)5	
ΠΗΑΕΥΣ .....	50	2282	ε. Πειραιᾶ 18)5	
ΠΗΝΕΑΟΠΗ .....	61	10072	ά. Κόμπε 29)5	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ .....	56	9045	ε. Μοντεβίδεο 28)5	
ΠΗΤΕΡ Α. ....	61	13437	ά. Μπάραν 26)5	
ΠΗΝΔΑΡ .....	72	20045	ε. Τιεύτιξ 16)5	
ΠΙΣΤΙΣ .....	73	13631	ε. Μπέροπαν 26)4	
ΠΙΣΤΙΣ .....	55	3656	ά. Αμπιτζαν 16)5 διά Λόμη	
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) .....	73	1317	ε. Τειμουτί 23)5 διά Ασσάμπ	
ΠΙΤΡΙΑ .....	72	9462	ά. Σ. Τζών 1)6 Χάπτον Ρ.	
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ .....	71	3551	ε. Ρέπτερνταν 1)6 διά Βεγγάζη	
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ .....	72	3551	ε. Σεμπρουσκή 29)5	
ΠΙΤ				

ΡΟΔΟΝΑΣ .....	52	1597	ύπό παραλαβήν	
ΡΟΔΟΣΤΟΣ (δ.) .....	60	20416	δ. Παναμά 21)5 διά Ειρηνικόν	
ΡΟΖ Β. (δ.) .....	58	12208	ά. Λάζ Πάλμας 19)4 διά Λουσάντα	
ΡΟΖΑΡΙΑ .....	64	4699	ά. Κάρντιφ 22)5 διά Μπ. Μπλάνκα	
ΡΟΖΑΡΙΟ .....	71	9077	ά. Μπαχέριεν 1)6	
ΡΟΖΕΛΕΝ .....	54	2676	ά. Π. Σατέδ 2)6 διά Ραθέννα	
ΡΟΛΑΙΝΓΚ .....				
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) .....	56	8590	ύπό παραλαβήν	
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΥ .....	56	8858	ξ. Κολομπο 24)5	
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ .....	45	3863	ά. Εθελένδρειαν 1)6	
ΡΟΥΜΑΝΙΑ .....	54	3654	ά. Πειραιά 28)5 διά Θεσσαλονίκην	
ΣΑΒΙΔΚΟ .....	38	1770	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΑΒΒΑΣ (δ.) .....	59	20514	ά. Τενερίφη 24)5 διά 'Αλγκεθίρας	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	57	8604	έξωθι Λάγος από 5)2	
ΣΑΙΝΤ ΜΑΪ'ΚΕΝ .....	61	11317	ά. Καεν 28)5 διά Βίλμυκτον	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	66	16334	ά. Μ. διά 'Αγκαντι 17)4 Μπ. Σαπούρ	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ .....	54	4507	ύπό παραλαβήν	
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ .....	60	11117	ά. Σίκος 13)3 διά Μπ. 'Αμπάς	
ΣΑΛΑΜΙΣ .....	63	10449	ύπό παραλαβήν	
ΣΑΜΟΣ .....	66	17208	ά. Θέουσι 28)5 διά Παρανάγουα	
ΣΑΜΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ .....	71	5047	ξ. Πειραιά 31)5	
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ .....	69	1559	ά. Αμέρσοραν 1)6 διά Γκότενμπουργκ	
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ .....	61	6651	ξ. 'Ειθονμασού 4)6	
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ δ. .....	68	1591	δ. Γιβραλτάρ 3)6	
ΣΑΝ ΚΡΟΥΑ .....	72	2991	ά. Κων/πολιν 13)5 διά Τραπεζούντα	
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ δ. .....	57	12812	ύπό παραλαβήν	
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ .....	52	1748	ξ. Πειραιά 12)5	
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ .....	71	9084	ά. Ντώρμπαταν 20)5 διά Περσικόν	
ΣΑΝΔΡΙΝΑ .....	53	2873	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ .....	62	5218	ά. 'Αμδέρσοραν 28)5 διά Χάρην	
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ .....	63	13841	ά. Φουσίκι 27)5 διά Μουρόραν	
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ .....	73	8922	ξ. Μπενεράρδα 27)5	
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ .....	63	11445	ά. Μόπτι 21)5 διά 'Ισπανίαν	
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ .....	68	11364	δ. Μπρόύναμπουτελ 28)5	
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ .....	54	6571	ά. Σάντος 15)5 διά Π. 'Αλέγκρε	
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.) .....	63	31214	ξ. Πιον 'Ιανέριον 15)5	
ΣΑΠΠΙΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ .....	72	16604	ά. Σάντος 29)5 διά Ροζάριο	
ΣΑΡΑΟΤΤΑ .....	60	4083	ξ. Ρόττερνταμ 1)6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΣΑΡΜΠΙΟ .....	57	2396	ξ. Ρουέν 23)5	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΛΑΦ .....	57	8889	εἰς Λάγος από 2)1	
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.) .....	56	12355	εἰς Λάγος από 18)5	
ΣΑΡΩΝΙΣ .....	65	1129	ά. Πειραιά 21)5 διά Λαύριον	
ΣΑΣ .....	40	5360	εἰς Λάγος από 5)11)75	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ .....	71	9542	ά. Ντώρμπαταν 27)5 διά Μπ. "Αύρες	
ΣΕΛΙΝΙΣ .....	57	4225	δ. Παναμά 28)5 διά Νικαράγουα	
ΣΕΡΙΦΟΣ .....	63	3098	ξ. Ριόν 'Ιανέριον 30)5	
ΣΕΟΥΤΑ .....	55	3570	ά. Βρέμην 22)5 διά 'Αμδέρσον	
ΣΗ ΓΚΑΛ .....	72	9824	ά. Χροσίμοι 14)2	
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ .....	69	12061	ά. Λονδίνον 1)6	
ΣΗ ΑΙ'ΟΝ .....	53	6504	ξ. Τεργέστην 19)5	
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ .....	72	9824	ά. Ματούτο 30)4	
ΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ .....	56	8267	δ. Παναμά 29)2 διά Μεξικόν	
ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ .....	59	11545	ά. Στιγκαπούρη 1)6	
ΣΗ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ .....	73	13631	ά. Κομόδι Μπαίη 26)5 διά 'Ισπανίαν	
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ .....	71	10010	ά. Μόντρεαλ 27)5 διά Τολέδο	
ΣΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	74	9100	ά. Μπουένος 'Αύρες 16)5	
ΣΗ ΧΟΡΣ .....	76	9000	εἰς Τόκιο ίπο συμπλήρωσιν	
ΣΗ ΧΟΡΣ .....	53	6518	εἰς Πειραιά από 25)2	
ΣΗΜΕΙ'ΝΤ ΠΡΩΤΩ .....	58	3829	ά. Κων/πολιν 9)3	
ΣΗΠΕΡΑ .....	52	4755	έωθι Λάγος από 18)3	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΑΣΤΕΡ .....	76	2723	ξ. 'Αμδέργρον 4)6	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΑΝΑ .....	76	3500	ά. Π. Σατέδ 30)5 διά Φελιξτόσουε	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΝΤΟΡΑ .....	76	3500	εἰς Μπρέθικ ίπο συμπλήρωσιν	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΣΤΑΛ .....				
ΣΕΝΤΖΕΡ .....	76	2723	ά. Φελιξτόσουε 28)5	
ΣΙΓΑΝΤΩ Α. Σ. ....	70	10175	ά. Π. Κελάγκ 21)5 διά Νιούπορτ	
ΣΙΕΡΡΑ .....	47	5928	ά. Ταϊπέκια 19)5 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΣΙΩΝΙΑ .....	68	10016	δ. Γιβραλτάρ 12)5 διά 'Αλγερίαν	
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ .....	73	10053	ά. Θέουσι 22)5 διά Μπ. "Αύρες	
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΔΑΝΤ .....	58	11452	εἰς Πειραιά από 4)3	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	57	8476	εἰς Λάγος από 28)8)75	
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ .....	75	8981	ά. Πόρτ Σατέδ 25)5	
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΗΤΣ .....	51	6973	ήπο παραλαβήν	
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ .....	54	6635	δ. Γιβραλτάρ 4)6	
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ .....	55	6634	ξ. Βομβάνη 21)5	
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΥ .....	60	10631	ξ. Ντουμπάτι 13)5	
ΣΙΝΝΕΡΙΤΥ (δ.) .....	54	15463	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 23)5	
ΣΙΝΤΥ .....	69	18287	ήπο παραλαβήν	
ΣΙΡΕΝ .....	49	2036	ά. Λεμεσός 28)3 διά Λαύριον	
ΣΙΡΟΚΟ (δ.) .....	58	18287	ά. Λεμεσός 28)3 διά Λαύριον	
ΣΙΣΚΙΝΑ .....	48	3767	έωθιστο εἰς Πειραιά από 20)6)75	
ΣΙΣΣΥ .....	60	7563	ά. 'Αλεξάνδρειαν 2)6)75	
ΣΙΤΑΝΤΕΑ .....	70	2762	ήπο παραλαβήν	
ΣΙΦΝΟΣ .....	62	3097	ά. Σάντος 19)5 διά Μόντρεαλ	
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ .....	63	21536	ά. Μπ. "Αύρες 22)5 Ρόττερνταμ	
ΣΚΑΠΓΟΥ-ΙΑ .....	76	19150	ά. Βικτόρια (B.K.) 30)5 Εδώρων	
ΣΚΑΠΓΟΥ-ΙΝΤ .....	70	9077	ά. Μπρούναμπουτελ 30)5 Γδώνια	
ΣΚΑΠΑΕ'ΙΚ .....	53	3899	δ. Κων/πολιν 17)5 διά Κωνσταντζαν	
ΣΚΑΠΑΜΑΟΥΝΤ (δ.) .....	61	22566	ά. Τοιθατέδεικα 3)6 Αγόνσταν	
ΣΚΑΠΑΜΑΡΙΝΕΡ .....	76	18500	εἰς Γκότενμπουργκ ίπο συμπλήρωσιν	
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ .....	71	9085	ά. Πόρτλαντ (B.K.) 29)5	
ΣΚΑΠΤΕ-ΙΑ .....	76	19400	εἰς Σκαραμαγκά ίπο συμπλήρωσιν	
ΣΚΑΠΤΡΑΣΤ (δ.) .....	76	18500	ά. Ν. 'Υρκη 27)5 διά Χάμιλτον	
ΣΚΑΠΤΡΕ-ΙΝΤ (δ.) .....	60	21130	ά. Πόρτλαντο 26)5	
ΣΚΑΠΧΙΑΔ .....	61	20122	ξ. Λάγος 16)5	
ΣΚΙΑΘΟΣ .....	50	4367	δ. Γιβραλτάρ 26)5 διά Πειραιά	
ΣΚΙΑΘΟΣ .....	54	1856	δ. Κων/πολιν 13)5 Νοθορωσίσκην	
ΣΚΛΗΡΙΩΝ .....	69	9057	ά. Καλαμπάνκα 16)5	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ .....	48	3745	δ. Μόντρεαλ 17)5 διά Σάντος	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ .....	57	1368	δ. Ρόττερνταν 29)5	
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ .....	58	4403	ά. Σουέζ 2)6	
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ .....	52	5936	ξ. Μπεντ 23)5	
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙ'Κ (δ.) .....	61	20433	δ. Γιβραλτάρ 25)5 Χάμπτον ρόδς	
ΣΟΥΖΑΝ .....	65	22341	ά. Θέουσι 26)5 διά Κόνακρου	
ΣΟΥΖ .....	57	10687	ά. Καζαμπάλανκα 23)5 Μπρούναμπουτελ	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑ-ΙΖ .....	56	10271	ά. Ν. 'Υρκη 30)5 Μόρεχεντ Στέτο	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ .....	61	7863	ήπο παραλαβήν	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΗΓΚΑΛ .....	53	2959	ξ. Πειραιά 17)5	
ΣΟΥ-ΙΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ .....	44	2742	ξ. Λάγος 16)5	
ΣΟΥΑ Κ. ....	58	10635	ά. Γιοκοσούκα 19)5 διά Χιούστον	
ΣΟΥΑΙ (δ.) .....	55	16260	ξ. Ρας Τανόρα 20)5	
ΣΟΩΙΑ .....	65	14048	ά. Φιλαδέλφειαν 5)5 (έπωλ.)	
ΣΟΩΙΑ .....	60	8310	ξ. Νταμάρ 18)3	
ΣΟΩΙΑ .....	50	5455	ά. Λά Παλλίς 29)5 διά Τρίπολιν	
ΣΟΦΙΑ Β. ....	57	9990	άργει εἰς Πειραιά από 14)10)75	
ΣΟΦΙΑ Β. ....				
ΣΟΦΙΑ Β. ....	57	8149	εἰς Σιγκαπούρην από 21)2	
ΣΟΦΙΑ Β. ....	55	6595	εἰς Λάγος από 13)12	
ΣΟΦΙΑ Δ. ....	73	3647	ά. Βομβάρην 29)5 διά Βουλγαρίαν	
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ. ....	62	14622	δ. ΙΙ. Σάιδ 1)6	
ΣΟΦΙΑ Τ. ....	53	2756	ά. Πατάσιες 19)4 διά Λάγος	
ΣΟΦΙΑ ΤΡΑΝΣΟ. ....				
ΣΕΑΝΙΚ (δ.) .....	55	13737	ξ. Ριγιέκα 2)6	
ΣΠΑΡΤΗ .....	52	1316	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ .....	70	4361	μετων «ΚΑΛΛΙΓΡΑΜΜΟΣ»	
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΟΣ .....	71	4295	ξ. Πειραιά 23)4	
ΣΠΕΤΣΑΙ .....	58	11962	ά. Σουάπια 23)5 Κοραμοάρ	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ .....	57	5255	ά. Τιεύτζια 25)5	
ΣΠΥΡΟΣ .....	53	14799	ξ. Νταυμπάτι 19)5	
ΣΠΥΡΟΣ II .....	49	1999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.) .....	70	17840	ά. Νταυμπάτι 28)5 διά Ιαπωνίαν	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.) .....	64	41444	δ. Γιβραλτάρ 29)5 διά Σικελίαν	
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.) .....	70	18262	ά. Ρόττερνταμ 4)6 διά Φώλευ	
ΣΤΑΛΑ 2 .....	68	22118	ξ. Τέλιαν 22)4	
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ....				
ΣΤΑΜΕΙΡΙΚΟΣ .....	56	8878	ξ. Πειραιά 2)4	
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.) .....	70	17840	δ. Π. Σάιδ 22)5	
ΣΤΑΜΟΣ .....	56	8878	ά. Κοραμοάρ 27)5	
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.) .....	70	17840	ά. Φωλεύ 31)5 διά Μπατίδουν	
ΣΤΑΜΥ .....	72	30315	ξ. Αμέρσοραν 2)6	
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ .....	73	14667	ά. 'Αμδούργον 4)6 Ν. 'Ορλεάνη	
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ .....	73	14667	ά. Βανκούθερ 12)5 Ν. Καληδονία	
ΣΤΑΡ ΛΙΔΑ .....	73	14667	ά. Κιτζατ 2)6 διά Βανκουβέρ	
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ .....	74	14667	ά. Όιάκα 29)5 διά Σουζάκι	
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΗΤΑ .....	56	4029	ά. Π. Χάρκουρτ 24)5	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.) .....	76	164691	άργει εἰς Πειραιά από 9)3	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑ- .....				
ΝΟΣ (δ.) .....	64	44726	ά. ήργκ οίλ 9)4 διά Σ. Κρουά	
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.) .....	58	20709	ίδ. «MONTAZA» ώς μετωνυμάθη	
ΣΤΕΛΛΑ .....	54	15119	ξ. Νέπολιν 12)4	
ΣΤΕΛΛΑ .....	57	8971	ά. Αμπιτζάν 21)4 διά Λάγος	
ΣΤΕΛΛΑ Κ. ....	63	1525	ξ. Πάρια 20)5	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	8953	ξ. 'Οσκα 30)5	
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.) .....	60	12281	ά. Καράτοι 13)5 διά Φιλιππίνες	
ΣΤΟΑΤ ΓΑΤΚΟΣ (δ.) .....	57	12729	ξ. Αλεξανδρείαν 27)5	
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.) .....	54	11582	ξ. Ρόττερνταμ 13)5 (έπισκ.)	
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ. .....	58	12506	ξ. Καρατσίαν 30)5	
ΣΤΟΛΑ ΡΑΙ'ΝΟ (δ.) .....	59	12413	ά. Γκάλφχαβν 13)5	
ΣΤΟΛΑ ΦΟΥΤΖΙ (δ.) .....	58	13409	ξ. Πειραιά 28)4 διά Κωνστάντζαν	
ΣΤΟΛΑ ΧΙΠΠΟ (δ.) .....	60	12060	ά. Μόντρεαλ 20)5 Στοκχόλμην	
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ .....	62	10326	ά. Σιγκαπούρην 28)5 διά Σουεζ	
ΣΥΜΜΑΧΙΑ .....	57	2520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ .....	56	22123	ά. Χούλ 3)6 διά 'Αλεξανδρείαν	
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.) .....	60	24549	άργει εἰς Πειραι	

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ ..	64	15597	ά. Μουρούραν 23)5 διά Παναμά	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ .....	56	6838	ά. Σιγκαπούρην 24)5 διά Μπαγκόκ
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.) .....	63	31581	άργει είς Πειραιά διό 27)6)75	ΦΡΑΝΚΙ .....	54	2227	όποια παραλαβήν
ΤΟΛΜΙΔΗΣ .....	59	6995	ά. Μαντράς 4)5 διά Π. Μπαντάρ	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	47	3591	προήρ. Έξωθι Γάζας διό 5)1
ΤΟΝΥ .....	55	8562	ά. Γιβραλτάρ 2)6 διά Ντακάρ	ΦΡΗΝΤΟΝ .....	70	9865	έ. Κοπεγχάγη 31)5
ΤΟΞΟΤΗΣ .....	74	19166	ά. Λός "Αντζέλες 22)5 Φλιππίνες	ΦΡΙΝΤΑ .....	49	9694	ά. Μόντρεαλ 31)5 διά Πασάγιες
ΤΟΞΟΤΗΣ .....	71	9082	ά. Καράτσι 31)5 διά Μπάραν	ΦΡΟΝΗΣΙΣ .....	71	10010	ά. Βανκούφερ 31)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.) .....	69	41687	ά. Κέιμπλ Μπαίη 25)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΦΡΙΕΟΣ Δ. .....	68	11362	έ. Νιούπορο 5)6
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	56	2863	δ. Γιβραλτάρ 2)6 διά Πειραιά	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.) .....	59	21166	ά. Σάο Λουΐς 24)5 διά Μπλέμ
ΤΟΥΝΤΙΣ .....	52	9707	ε. Ρουέν 16)5	ΦΡΟΣΥΝΗ .....	56	6834	ά. Πορτμαντάρ 5)5 διά Μπ. 'Αμπάις
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΝΤ				ΦΡΟΣΩ .....	70	18633	ά. Λισσαδώνα 14)5
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	57	2361	ά. Πόρτ 'Ελλίζαμπεθ 3)6 διά 'Αμθέρσαν	ΦΡΟΣΩ Κ. .....	70	9069	ά. Γιοκοχάμε 31)5 διά Κόμπε
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ .....	66	11275	ά. Σάρον 17)5 διά 'Αγγλαν	ΦΩΣ Ι .....	48	5289	δ. Κων)πολιν 15)5 διά Σαμψούντα
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ .....	59	18586	ά. Ν. 'Ορλεάνην 22)5 διά Πειραιά	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.) .....	65	40978	άργει είς Πειραιά διό 4)3)75
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	57	9930	ά. Μ. δλ 'Αχιμαντ 30)5 Μπ. Σαπούρ	ΦΩΤΕΙΝΗ .....	57	10492	έ. Σαθόνα 30)5
ΤΡΙΠΟΛΗ .....	48	4030	είς μεσογειακά μεταφοράς	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε. .....	70	11283	έ. Κόμπε 30)5
ΤΡΙΤΩΝ .....	72	16606	έ. 'Αμθέρσαν 1)5	ΦΩΤΕΙΝΗ Α. .....	76	32511	είς Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.) .....	62	32878	ά. Λ. 'Αντζέλες 13)5 διά Ντουμάτ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) .....	63	31831	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 20)5	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	60	9319	ά. Λάγος διό 28)9)75
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚ. δ.	66	44895	δ. Γιβραλτάρ 30)5 διά Βιλεμσχάφεν	ΧΑΡΙΣ ΙΙ .....	55	4721	ά. Πειραιά 21)5
ΤΣΑΡΙΤΥ .....	57	8486	ά. Κολούπτο 30)4	ΧΑΡΟΥΛΑ .....	55	1790	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	64	52868	δ. Τέιμπλ Μπαίη 21)5 Π. ντε Μπούκ	ΧΑΤΖΑΝΑ .....	65	20484	δ. Παναμά 22)5 διά Ρωσίαν
ΤΣΙΠΙΟΝΤΑ .....	65	18460	ά. Χιρούμα 20)5 διά Ναγκόγια	ΧΙΑΝ (δ.) .....	56	20328	ά. Βοστώνην 29)5 διά 'Αρούμπαν
ΤΥΧΟΣ (δ.) .....	56	20332	άργει είς Πειραιά διό 16)10	ΧΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ .....	69	10016	έ. 'Ηστ Λόντον 2)6
ΥΑΡΑ .....	69	10964	ά. Παναμά 29)5	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	68	10016	ά. 'Ηστ Λόντον 27)5 Βενεζουέλα
ΥΔΡΑ ΓΚΕΝΑ .....	58	10499	δ. Γιβραλτάρ 21)10 διά Λάγος	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ .....	68	10121	ά. Φιλαδέλφειαν 15)5 Λά. Γκουάιρα
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ .....	57	10067	είς Λάγος διό 19)75	ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ .....	69	10016	ά. Υόρκην 29)5 διά Αμεδόργον
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	56	10210	είς Λάγος διό 7)7)75	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΪΝ .....	67	10086	έ. Π. Καμπέλο 22)5
ΥΔΡΟΧΟΟΣ .....	75	19166	ά. 'Ηστ Λόντον 17)5 διά Βενεζουέλα	ΧΙΑΝ ΣΑΝ .....	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 27)5 διά 'Αλγερίαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) .....	59	23678	άργει είς Πειραιά διό 2)7)75	ΧΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΡ .....	68	10121	ά. Γιοκοχάμα 21)5 διά Βανκούβερ
ΦΑΕΘΩΝ .....	71	11502	είς Ντουμάτι διό 5)2	ΧΙΑΝ ΣΗ .....	69	10016	ά. Κομό Μπαίη 1)6 διά Μπέλφαστ
ΦΑΙΑΣ .....	70	11489	έ. Πόρτ Κέμπτον 1)6	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	69	10016	ά. 'Ειδομασούθ 26)5
ΦΑΙΔΡΑ .....	66	15565	έ. Κορώνας 4)6	ΧΙΑΝ ΧΙΛ .....	69	10016	ά. Τζένταν 1)6
ΦΑΙΔΡΑ Ε. .....	54	13981	ά. Φός 24)5	ΧΙΟΣ .....	58	9483	ά. Μ. δλ 'Αχιμαντ 30)5 διά Κουβέτη
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ .....	58	4885	δ. Σουέζ 7)5 διά Γκιζάν	ΧΙΟΣ .....	60	8462	είς Λάς Πάλμας διό 19)4
ΦΑΙΗ ΙΙΙ .....	57	6674	δ. Σουέζ 17)5	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ .....	57	8487	ά. Μπάρον 22)5
ΦΑΙΛΟΥΘ .....	59	9830	ά. Κολούπτο ρίθερ 1)6 'Ινδονησίαν	ΧΙΟΗ .....	75	16421	έ. Γένοβα 24)5
ΦΑΝΤΑΣΙΑ Λ. (δ.) .....	74	23123	έ. Τουταγκόν 30)5	ΧΙΟΥΠ .....	48	2947	όποια παραλαβήν
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ .....	50	3139	δ. Μπρούνουμποτελ 15)5 Κλαϊπέντα	ΧΙΟΥΠ ΣΗ (δ.) .....	58	13530	ά. Φός 22)5 διά Τουάφ
ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΩΝ ΙΙ .....	53	4383	έ. Στεττίνον 2)6	ΧΙΟΥΠ ΣΚΑ·γ. (δ.) .....	59	12597	ά. Φρηπόρτ Μπαχ. 23)5 διά Μάλαμι
ΦΕΙΔΙΑΣ .....	73	19747	ά. Παναμά 28)5 διά 'Ιαπωνίαν	ΧΙΟΥΠ ΣΤΑΡ (δ.) .....	55	10553	άργει είς Πειραιά διό 19)3)75
ΦΕΛΙΣΙΤΥ .....	50	5317	ά. Σ. Μαλό 15)5 διά Κούβα	ΧΙΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ .....	69	9073	ά. Μ. Μορμουγκάδο 12)2
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕ·Ι·ΚΣ .....	69	12748	ά. Σικάγο 29)5 διά Ντουλόθ	ΧΗΡΗΣΤΟΣ .....	56	8001	ά. Λάγος 26)5 διά 'Αμπιτζάν
ΦΕΝΤΕΡΑ ΣΗΓΡΟΥΑΙΗ .....	69	12748	ά. Μπαγκόκ 1)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΧΗΡΗΣΤΟΣ Κ. .....	57	1793	ά. Πόρτ Σαΐδ 1)12
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛ)ΝΗΣ δ.	62	31050	έ. Πειραιά 7)5	ΧΗΡΗΣΤΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.) .....	63	30408	ά. Γιουροπόρτ 1)6 διά Γκότενμπουργκ
ΦΙΛΙΑ .....	58	10687	είς Λάγος διό 24)9)75	ΧΗΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.) .....	56	11977	ά. 'Αμθέρσαν 4)5 διά Ρόττερνταμ
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ.	75	62498	έ. Πειραιά 30)4	ΧΗΡΙΣΤΙΝΑ .....	58	8396	ά. Χόγκ Κόρκ 26)5 διά Κουβέτη
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.) .....	76	42000	είς Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν	ΧΗΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ .....	56	8411	είς Λάγος διό 19)9)75
ΦΙΛΙΚΟΣ .....	59	10248	έ. Μπουένος 'Άθρες 5)5	ΧΗΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	69	28006	ά. Γδύνια 17)5 διά ΗΠΑ
ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ .....	53	3654	ά. Άλεξανδρειαν 4)6 διά Λιθέρνο	ΧΗΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ .....	49	1771	έ. Πειραιά 15)4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ. .....	57	2569	όποια παραλαβήν	ΧΗΡΥΣΑΝΘΗ .....	63	2803	όποια παραλαβήν
ΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ .....	70	11024	ά. Βοστώνην 28)5	ΧΗΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α. .....	71	16275	ά. Μπάρρι 19)5 διά Ραθέννα
ΦΛΑΜΙΓΚΟ .....	51	2193	ά. Αμθέρσαν 3)6 διά Π. Καμπέλο	ΧΗΡΥΣΑΝΘΗ Γ. ΙΙ .....	51	3856	δ. Γιβραλτάρ 3)4 διά Λάγος
ΦΛΟΙΣΒΟΣ .....	71	19747	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)6 διά Γκάλθεστον	ΧΗΡΥΣΟΥΛΑ II .....	49	3422	ά. Πόρτ Σαΐδ 3)6
ΦΛΩΡΑ Ν. .....	73	17540	ά. Κεμπτα 4)4 διά Κίναν	ΧΗΡΥΣΟΥΛΑ .....	56	8420	έ. Ντουμπάι 31)5
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ .....	62	4576	ά. Γιβραλτάρ 1)6 διά Μονφαλκόνε	ΩΚΕΑΝΙΣ .....	76	18500	είς Οδοσούκι ύπο συμπλήρωσιν
ΦΛΩΡΙΤΑ .....	49	3625	ά. Πειραιά 21)1 διά Δρέπανον	ΩΚΕΑΝΙΣ .....	71	10024	έ. 'Αγ. Φραγκίσκον 30)5
ΦΟΙΝΙΣ .....	69	11489	ά. Λιθερπούλ 2)6 διά Μπ. Σαπούρ	ΩΚΕΑΝΙΣ .....	73	3717	έξωθι Λάγος 12)5
ΦΟΙΝΙΣ .....	48	3269	ά. Σουέζ 26)5				
ΦΟΝΤΕΛΕ .....	50	1338	ά. Ριγιέκα 12)5 διά Λαττάκιαν				
ΦΟΥΛΣΤΑΡ .....	67	3971	ά. Θέουτα 1)6 διά Ρόττερνταμ				

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# Τα ύπό σενας σηματάς

(Πλοϊα σημειούμενα δι' αστερίσκου (\*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)  
 (χ.) = σημ. Κέπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπόλοιπα φέρουν τὴν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	άργει είς Πειραιάς από 14)1	ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)5 διά Σάντος	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Βακαγιάμα 26)5 διά Τουκούμι	ΑΛΚΟΡ (χ.)	57	1839	δ. Γεραλτάρ 30)5 διά Ρόπτερνταμ	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-				ΑΛΚΥΩΝΗ (χ.)	56	1802	ε. Ρόπτερνταμ 3)6	
ΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ά. Σιμίζου 25)5 διά Ταγκονώρα	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	δ. Γιοκοχάμα 21)5 διά Σακάντε	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Λάς Πάλμας 4)5 διά Λένινγκραντ	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Σιγκαπούρη 27)5 διά Π. Κελάγκ	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Βακαμπάσο 28)5	ΑΛΜΑ (χ.)	41	9097	δ. Τζένταν 18)5	
ΑΓΗΝΩΡ*	59	3782	ά. Ναγκόγια 16)3 δι' "Ακαμπα	ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ε. Γιουροπόρτ 3)6	
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Καλέτα 'Ολεία 23)5 Λά Πάτα	ΑΛΜΠΙ ΠΡΟΓΚΡΕΣ *	56	3291	ε. Τζένταν 21)6	
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ κ.	54	8120	ά. Πειραιάς από 30)4 (ΕΠΟΔΗΘΗ)	ΑΛΠΑ (χ.)	43	9159	δ. Τέμα 9)11	
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (χ.)*	55	1487	ε. Πειραιάς 29)5	ΑΛΠΑ ΚΑΡΡΙΕΡ Λαδ.	64	1715	δ. Σουέζ 22)5 δι' "Ακαμπα	
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (χ.)	58	3837	ε. 'Αλέριου 16)5	ΑΛΠΑ ΚΟΝΒΕΥ-ΟΡ Λ.*	66	2274	δ. Π. Σαΐδ 4)6 διά Τζένταν	
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)*	59	27122	άργει είς Πειραιάς από 19)5)75	ΑΛΠΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ.				
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (χ.)	53	2379	ά. Καζαμπλάνκα 12)5	ΤΕΡ (Λιθ.)	65	1708	δ. Γεραλτάρ 4)6 διά Λονδίνον	
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ	56	20140	ά. Μπ. 'Άυρες 27)5 διά Σάντος	ΑΛΦΑΡΠΤ (χ.)	57	3826	ε. Σαυθάμπτον 18)5 δι' "Αλγέριον	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ κ.	51	8377	ά. Ταπικο 15)1	ΑΜΑΡΙ (χ.)	68	1165	δ. Λάγος 11)5 δι' 'Αμπιτζάν	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ.	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ε. Ράς Τανόρα 30)4	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (χ.)	58	1095	ε. Ρίγκα 2)6 διά Βαλένθια	ΑΜΠΕΡ (χ.)*	61	13901	ε. Μπιλμπάο 15)5	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. "Εμδεν 27)5 διά Κιουρασάο	ΑΜΠΙΤΖΑΝ (χ.)*	67	10493	ε. Γιοκοχάμα 13)5 διά Χοσινάκη	
ΑΕΛΛΑ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιάς από 14)6)74	ΑΝΑΓΤΕΑ ΛΑΚ	68	9291	δ. Καλαμπάρ 17)5 διά Σαπέλε	
ΑΖΕΙΑ (χ.)	54	1202	ά. Πουνταρένας 7)5 δι' "Ακαζούπλαν	ΑΝΑΠΜΕΛΛΑ (χ.)	56	2198	ε. Πουάν Νούάρ 15)5	
ΑΗΓΙΩΡΗΣ (χ.)*	53	2059	ε. Φορτάσουν 3)6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	69	15869	είς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΘΑΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ κ.	56	13669	ά. Σιμπενίκ 21)5 διά Δυρράχιον	ΑΝΔΡΕΑΣ (Σιγ.)*	70	1482	δ. "Αγ. Φραγκίσκον 18)5 δι' 'Ιαπωνίας	
ΑΘΕΝ (χ.)	46	3921	ά. Ντακάρ 6)3 διά Λάγος	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)*	50	3156	δ. Μαδέρα 31)5 διά Μασσαλίαν	
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ά. Σάντος 24)5 διά Μπ. "Άυρες	ΑΝΔΡΕΙΑ (χ.)	57	10287	δ. Πειραιάδ 9)2	
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (χ.)	54	5130	ε. Ν. 'Ορλεάνην 27)5	ΑΝΔΡΙΑΝΑ Ι. (χ.)	56	8274	δ. Κιγκοτούν 19)5 διά Μανζανίκο	
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ (χ.)*	54	5063	ε. Ντεμέράρα 29)5	ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	δ. Παναμά 27)5 δι' "Ιαπωνίαν	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ· (χ.)	59	7115	ε. 'Αμπιτζάν 22)5	ΑΝΔΡΟΣ Α'-ΙΛΑΝΤ κ.	67	4037	ε. Αυδέρραον 3)6	
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Γιεραλτάρ 30)5 διά Πουέρτο Ρίκο	ΑΝΔΡΟΣ Α'-ΙΛΑΝΤ	67	21192	δ. Παναμά 18)5	
ΑΘΗΝΑ	51	2178	ά. Πειραιάς 1)6 διά Γεραλτάρ	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ	73	11905	δ. Βερντόν 2)5 διά Περσικόν	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Ταλκαχουάνο 24)5 "Αγ. Βικέντιον	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	δ. Σίδνεο 31)5	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	άργει είς Πειραιάς από 15)2)75	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21399	δ. Παναμά 10)5 δι' Ειρηνικόν	
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ	72	106623	ά. Ράν Τανόρα 23)5 Μπούλεν Μπαϊή	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Σουέζ 17)5 διά Μπάραν	
ΑΘΗΝΙΑΝ (χ.)	62	9943	ε. Ρόπτερνταν 31)5	ΑΝΔΡΟΣ ΠΤΕΡΟΣ	76	205000	δ. Ράς Τανόρα 9)5	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ε. Σουέζ 20)5	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Μουροράν 15)5 δι' 'Αιμέρραν	
ΑΘΗΝΗ, ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.*	56	12447	είς Πειραιάς από 3)7)75 (άργει)	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	68	21418	δ. Γιοκοχάμα 11)5 δι' Αδστραλίαν	
ΑΘΗΝΗ ΝΤΗΜΟΚΡΑΣ	51	8675	είς Πειραιάς από 14)5)75 (άργει)	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ	(δ.)	74	129796	δ. Ρόπτερνταν 31)5
ΑΘΗΝΗΝΑΙΑΝ ΣΚΑΥ·	59	8724	ε. 'Αμπιτζάν 13)3 διά Λάγος	ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33375	ά. "Εμδεν 26)5 δι' ΗΠΑ	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	55	10027	ε. Πειραιάς 1)6	ΑΝΘΙΑ (χ.)*	64	10864	δ. Μπ. "Άυρες 14)5 διά Κούθα	
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργει είς Πειραιάς από 25)4)75	ΑΝΘΟΥΔΑ (χ.)	57	1225	δ. Τριπούλιν Λιθόης 14)5 διά Γενοβά	
ΑΘΗΝΟΥΔΑ (δ.)	59	28693	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28)5 διά Νιγηρίαν	ΑΝΚΟ ΗΑΙΑΣ (δ.)	58	12239	δ. Ν. 'Ορλεάνη 26)5 διά Χιούμονον	
ΑΙΔΛΟΣ	60	10733	δ. Γιεραλτάρ 27)4 διά Σάν Χουάν	ΑΝΝΑ (χ.)	47	2503	δ. 'Ισκεντερόουν 17)5 διά Πειραιάς	
ΑΙΓΚΑ (π.)	51	3239	ά. Τρίπολιν Λιθόης 28)5					
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	δ. Γιεραλτάρ 26)5 διά Κεμπέκ					
ΑΙΗΒΟΝ	66	16464	ε. Γιοκοχάμα 31)5 διά Ναγκούγια					
ΑΙΩΔΛΙΑ	52	7787	ε. Μπιλμπάρα 28)5 (έπισκευα)					
ΑΙΩΡΑ	57	10044	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 21)5					
ΑΙΚΑΤΑΡΕΙΝΗ Μ.								
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Τείμπλ Μπαϊ 24)5					
ΑΙ' ΚΟΝ*	71	27958	ε. Ν. 'Ορλεάνην 29)5					
ΑΙ'-ΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Τολέδο 23)5					
ΑΙ'-ΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	58	10018	ε. Ντόρομπαν 31)5					
ΑΙ'-ΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ε. Οζάκα 29)5					
ΑΙΜΙΔΙΑ (χ.)	52	2517	άργει είς Πειραιάς από 6)2)74					
ΑΙΟΔΟΣ (χ.)	47	3346	ε. Τζέναν 15)5					
ΑΙΟΔΟΣ (δ.)	55	35324	ε. Πειραιάς 28)5					
ΑΙ'-ΙΡΗΝΗΣ ΑΜΠΙΣΙΟΝ κ.	56	7712	ε. Ρεσίφ 21)5					
ΑΙ'-ΙΡ. ΓΚΡΕΪ-Σ (χ.)	56	7120	ε. Ν. 'Ορλεάνην 28)5					
ΑΙ'-ΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (χ.)	56	2500	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΙΡ. ΠΡΑΓΙ ΝΤ (χ.)	55	9278	ά. "Αντεν 3)4 διά Μπ. "Αμπάς					
ΑΙΡ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ δ.κ.	59	17948	ά. "Αμδούργον 29)5					
ΑΙΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	12839	ά. Κωνούλιν 22)5 (έπωλ. πρόδ. διάλ.)					
ΑΙΡ. ΣΙΑΛΕΜΝΤ (δ.)	56	21090	ά. Αλεξανδρείας 3)6 διά Πειραιάς					
ΑΙΡ. ΧΟΟΥΓ (χ.)	52	6196	ε. Ραβέναν 13)5					
ΑΙΤΖΙΑΝΑ Α'-ΙΑΝΤ (μ.)	72	57802	ά. Κέιπ Τάουν 17)5					
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	δ. Ρόπτερνταν 26)5					
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 1)6					
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Φιλαδέλφειαν 30)5 Π. "Ορντάς					
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕ Ι-ΤΟΡ	54	7701	είς Άγυρος από 11)8)75					
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Ρόπτερνταν 25)5 διά Βιτόρια					
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΑΦΙΝ (δ.)	75	117340	ά. Αυδούργον 5)5 διά Περικόν					
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦ	66	22362	ά. Γιεραλτάρ 12)5 διά Κόνκαρυ					
ΑΙΤΖ. ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ά. Δέσ. "Αντεζέλες 10)5 διά Ντουμάι					
ΑΙΤΖ. ΣΕΥ-ΛΟΡ	75	117300	ά. Τείμπλ Μπαϊ 31)5 διά Ρόπτερνταμ					
ΑΙΤΖ. ΣΗ (μ.)	73	57800	ά. Λά Σκίρα 26)3 διά Περισκόν					
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ·	66	22362	ε. Κενθάριν 3)6					
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΩΝ	65	18452	ε. Δάντονας 16)5					
ΑΚΑΚΙΑ (χ.)*	64	1199	ε. Ρόπτερνταν 3)6					
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΜ	68	25433	ε. Νταμάν 30)1					
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΜΙΣ	68	25433	ε. Γκλέδεστον 24)5					
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Πειραιάς 27)5 διά Βερμούδας					
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ·	68	25433	ε. Παναμά 29)5					
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	είς Τζένταν από 26)3					
ΑΚΟΥΑΘΑΙΟΗ	68	25155	ά. Ν. 'Ορλεάνην 20)5 διά Γδύνια					
ΑΚΟΥ-ΙΑΑ Ι (χ.)	63	3488	ά. "Αμπιτζάν 20)5 διά Τέμα					
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	άργει είς Πειραιάς από 19)8)75					
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ά. Σεβίλην 19)5					
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Παναμά 9)5 διά Μανζανίλο					
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	άργει είς Πειραιάς από 28)3)75					
ΑΚΤΙΒΙΤΥ	60	10235	ά. Μπιλμπάτ 23)5					
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	35824	ά. Ραβέναν 24)5 δι' "Ασκελόν					
ΑΚΤΙΣ (χ.)	55	8828	ε. Σουέζ 1)6					
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	δ. Παναμά 12)5					
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Γδύνια 25)5					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	είς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ Ε.	68	44646	άργει είς Πειραιάς από 21)2)75					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	ά. Κωναμπάτ 18)5					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ε. Πειραιάς 4)6					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΚΟΥ·								
ΤΑΡΗΣ (χ.)	55	8280	δ. Σουέζ 30)5 διά Ντουμπάτ					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)5					
ΑΛΕΞΗΣ*	51	2983	δ. Παναμά 14)5					
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ε. Μένα άλ. 'Αγμαντ 26)5					
ΑΛΙΑΡΤΟΣ (χ.)	56	6020	ά. Μόντρεαλ 28)5 διά Κούθα					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Ντουμπάτ 29)5 διά Μπ. 'Αμπάς					
ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ά. 'Αλεξάνδρειαν 30)3					

ΑΣΣΟΣ (κ.) <sup>*</sup>	57	2106	ά. Πασάνγιες 29)5 διά Μπορντώ	Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 31)5
ΑΣΤΡΑΦΗ (μ.)	63	33375	ξ. Ν. 'Ορλεάνην 1)6	Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	ξ. Σιγκαπούρη 22)5
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ά. Ν. 'Ορλεάνη 10)5 διά Βραζιλία	Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	ά. Χιόστον 13)5 διά Σάντος
ΑΣΤΥΑΝΑΞ (κ.)	50	13066	ά. Σπέτζιο 26)5 διά Γκέλα	Γ. ΝΟΜΠΑΙΤΙ	67	22549	ά. Ρ. Γκράντε 24)5 Π. 'Αλλεγκρε
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ξ. Γιοκόγια 31)5	Γ. ΝΟΟΥΑΖΤ (δ.)	69	41477	ά. Ν. 'Ορλεάνη 26)5 διά Ιεθήνη
ΑΙΓΑΙΟΤΙΤΥ	59	10389	ά. Δάνταιχ 28)5 διά Κιέλον	Γ. ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	51878	ξ. Γιουροπόρτ 3)6 διά Π. Καρτέλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΡ <sup>6</sup>	74	128398	ξ. Σαούσ Ραϊντγκ Πόντ 17)5	Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	51878	ά. Χάμπτον ρόδς 30)5 διά Παναμά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΞ	74	128399	άργει εἰς Π. Φορτίν από 10)5)75	Γ. ΤΖΑΣΙΣ (δ.)	54	20864	ά. Γιοκοχάμα 25)5 διά Ντάρεν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΉΓΚΑ	63	15977	ά. Βανκούβερ 12)5 διά 'Αυδούργον	Γ. ΦΑΙΘΟ (δ.)	64	49437	άργει εἰς Πειραιά από 25)6)75
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Ιζεμπέλ Ντανά 22)4 Σ. Κρουά	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	άργει εἰς Πειραιά από 3)8)75
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙ-ΝΤ	54	16006	ξ. Παράντι 24)5	Γ. ΧΑΠΙΜΕΣ (δ.)	71	102326	ά. Σ. Τζόν 28)5 διά Περοικόν
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48938	άργει εἰς Πειραιά από 19)1)75	Γ. ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ά. 'Αιλ φ. Γκραίνη 17)5 Περσικόν
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	74	127424	έ. Μίνα δλ. Φαγάλ 1)5	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Ράς Τανόρα 25)5
ΑΤΑ. ΠΡΙΝ (δ.)	64	38558	άργει εἰς Τρινιτάντ από 10)4)75	Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Ράς Τανόρα 20)4
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Γιεραλτάρ 28)5 διά Μπορτούκ	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	άργει εἰς Πειραιά από 12)3)75
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ξ. Καράτος 31)5	ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	ά. Φιλαδέλφειαν 18)5 διά Τάμπα
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ	69	16291	ά. Ισταγχόχ 27)5 Σιγκαπούρην	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	ξ. Ντουμπάι 25)5
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. 'Αυδερόν 29)5 διά Φιδαγκ	ΔΑΦΝΗ (μ.)	53	31289	δ. Γιεραλτάρ 22)4 διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ά. Μασσάλιαν 31)5 διά Ν. 'Υρκη	ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	ά. Πειραιά 12)4
ΑΤΑ. ΧΩΚ	69	16291	ά. Τακόμα 18)5 Μπαγκλαντές	ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	59	8786	έ. Νάπτη 24)5
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ά. Φιλαδέλφεια 20)5	ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	δ. Λείψες 26)5 διά Λά. Γκουάιρα
ΑΥΡΑ (κ.) <sup>*</sup>	45	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΕΣΠΩ Ι (π.)*	57	1579	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ώπερ. π.) <sup>*</sup>	40	26314	ά. Όκλαντ 24)5 διά Παπέτε	ΔΗΙΑΟΣ	59	9493	ά. Σιγκαπούρην 23)5 διά 'Ιταλίαν
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κ.)	56	8136	δ. Σουέζ 26)5 διά Καράτοι	ΔΗΗΜΗΤΡΟΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Μπιλιμάριο 24)5
ΒΑΚΧΙΣ (κ.) <sup>*</sup>	50	2494	ύπο παραλαβήν	ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38172	ά. Κόρωνις Κριότι 18)5
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚΑΝ-				ΔΗΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΥΡΑ (κ.)	58	10057	ά. Φριπόρτ (Μαραχ.) 12)4 Χάλιφας	ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	52	8202	δ. Γιεραλτάρ 31)3
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	ά. Κ. Ταουν 24)5 διά Μορμουγκάο	ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2756	έ. Πόρτα Σουδάν 26)
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	δ. Σ. Σαΐδη 16)5 διά Μπορτώ	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ ιι*	68	54513	ά. Δουνέρκην 24)5 διά Λιθήνη
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.) <sup>*</sup>	51	2501	είς Νέπολιν από 26)6)73	ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	ά. 'Αυδούργον 27)5 διά Π. Τάππερ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55	9242	δ. Νανάμα 20)5 διά Είρηνικόν	ΔΡΟΜΩΝ*	64	17487	άργει εἰς Πειραιά από 10)5)75	
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) <sup>*</sup>	76	66000	είς Οίαμι όπο συμπλήρωσαν	ΔΡΟΡΙΕΣ	58	8431	άρθουρα 19)5 διά Μπ. "Άθρες
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Ράς Τανόρα 12)5
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	έ. Νιαουμ 1)5	ΔΩΤΩ	68	35191	έ. 'Αμβούργον 18)5
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	8506	ά. Νινεμέραρδος 30)5 διά Κιουρασό				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	δ. Μοντρέαλ 1)5 διά Κέρκη				
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8576	έ. Μπιλιπάντος 3)6				
ΒΙΚΤΩΡ	64	4281	ά. Χάμπτον Ρ. 6)5 διά Ρωσία				
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι	72	18953	ά. Χάμπτον Ρ. 6)5 διά Ρωσία				
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥ-							
ΛΑΝΔΡΗ (δ.)	72	119811	ά. Κουσθίτ 3)5 διά Χάδρην	ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Π. Καρτιέ 28)5 διά Πολωνίαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	άργει εἰς Χαλκίδα από 19)3	ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2299	ά. Βικτόρια (Καμερόν) 22)3 Πειραιά
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	άργει εἰς Σπέτζια από 10)12)74	ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	126947	ά. Κάρκυ 'Αιλ 25)5 διά Βραζιλίαν
ΒΙΡΤΙΝΙΑ	68	31093	ά. Μητιάποντ 2)5 διά Χάδρην	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ά. Βίγκο 10)5
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εἰς Σπέτζια από 30)1)75	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Τόρ Μπαίν 28)5 διά Περσικόν
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.) <sup>*</sup>	48	1845	ά. Σπάθη 1)5 διά Λάγος	ΕΚΟΥΤΗ'ΤΥ (δ.)*	52	15623	ά. Ριό 'Ιανέριο 30)5 διά Σ. Λουζ
ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1038	άργει εἰς Χαλκίδα από 10)2	ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4801	ά. Ντάρ ές Σαλάμ 22)4
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εἰς Χαλκίδα από 27)5)75	ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	58	2007	έ. Ντουάρα 5)5
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	άργει εἰς Χαλκίδα από 27)5)75	ΕΑΕΙ·ΣΤΡΙΑ ΙΙΙ (κ.)	52	2553	είς μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Αμπούργον 22)5 Χάμπτον ρόδς	ΕΑΕΙ·ΣΤΡΙΑ ΙV (κ.)	52	2484	είς μεσογειακάς μεταφοράς
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)*	57	1742	έωνθι 'Ακαπτα 12)5	ΕΑΕΙ·ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	έ. Βαρκελώνη 30)5
ΓΑΒΡΙΗΛΑ Ι.	50	5406	ά. Αινερόνταν 3)6 διά Λάγος	ΕΑΕΙ·ΣΤΡΙΑ VII ιι*	56	16207	άργει εἰς Πειραιά από 11)1)75
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	ά. Ηέστιλαν (Με.) 24)5 Αρούμπα	ΕΛΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6801	ά. Πόρτ Χάρκουτ 22)5
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ά. Κολόμπο 30)5 διά Σαγκάην	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε. (δ.)	57	15729	ά. Ράς Τανόρα 1)6
ΓΑΛΑΝΗΝ	55	9415	ά. Τοκουγάνια 11)5 διά Ζανζιδάρην	ΕΛΕΝ*	67	27989	ά. Γκλάντασουν 19)5 διά Τακόμα
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	42439	είς Πειραιά από 21)4	ΕΛΕΝΑ (κ.)	52	2673	έ. Πειραιά 11)5
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	63	30650	ά. Ν. 'Υρκη 1)6 διά 'Αρούμπα	ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	άργει εἰς Πειραιά από 26)11)74
ΓΕΡΑΝΙΜΟΣ Κ. (κ.)	54	1890	ά. Φλιζιμπορούγκ 29)5 διά Σπέτζια	ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	έ. Κουσθίτ 27)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	65	1811	ά. Λ. Πάλμας 13)4 διά Λάγος	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Σουέζ 4)5 διά Τζένταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2755	ά. Κουσθίτ 3)5 διά Λάρισα	ΕΛΕΝΗ 3 (κ.)	63	5205	έ. 'Αλεξάνδρειαν 8)5
ΓΕΩΡΓ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ά. Γιεραλτάρ 12)5 διά Π. Άρθρος	ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17830	ά. Μπριουμπάτην 1)6 διά Τόκιο
Γ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ Σιγκ.	68	9071	ά. Κίγκοτον (Τζα.) 29)5 Ρωσία	ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Φάς 15)5 διά Μπαχάμας
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	ά. Θεούνικη 9)10)75	ΕΛΙΚΩΝ (κ.)	58	8370	έ. Νεαπόλιν 11)5
ΓΙΑΝΗΣ Μ. (κ.)	58	6923	ά. Βέραρκούς 14)5 διά Τάμπα	ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	έ. 'Αμπιτέζαν 23)5
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ (κ.)	56	10774	ά. Μορμουγκάο 24)5 διά Σουεζ	ΕΛΙΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Κιουρασό 17)5
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)	53	7311	ά. Ροττερνταν 26)5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΙΟΥΡΟΣΕ'ΥΑ'ΟΡ (κ.)	58	42434	ά. Βίζακαπανίαν 14)4 διά Σουεζ	ΓΚΛΟΡΥ (δ. Σιγκ.)*	75	48000	έ. Ν. 'Υρκην 31)5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ*	55	1275	ά. Πειραιά 4)6 διά Σάν Φέλιου	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ.	60	4246	ά. Ραδέννα 21)4 διά Σάν Φέλιου	ΕΠΑΝΟΣ (κ.)			
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	ά. Σουέζ 3)6 διά Τζένταν	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΛΛΕΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	ά. Πειραιά από 27)4	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΛΑ ΑΙΓΑΙΑ (κ.)*	60	2269	ά. Λ. Πάλμας 27)5 διά Λάγος	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)*	52	6576	ά. Μαΐανδρα 12)5	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	έ. 'Αλεξάνδρειαν 16)5	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	ά. Αίλια δηλ. Κραμπάνι 28)5 διά Μπόννυ	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΟΡΙΚ (κ.)	67	48747	ά. Γιουροπόρτ 3)6	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤΗΣ ΜΠΗΤΣΗΣ (κ.)	56	5485	ά. Σουεζ 30)3 διά Γένυπο	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥΣ δ.	59	23084	άργει εἰς Πειραιά από 7)4	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	άργει εἰς Πειραιά από 23)7)75	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤΕΝ ΜΑΡΙΝΕΡ κ.	56	8257	έ. ήραμπαρ έ)5	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤΕΝ ΜΕΙΤ*	70	2997	ά. Σουεζ 26)5 διά Μπουσίρε	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ*	56	8750	ά. Ήπιαρπτάν 1)6	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	2997	ά. Ήπιαρπτάν 23)5 διά Ρήγα	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΑΝΤ ΦΡΕΝΤ*	70	9954	ά. Σουεζάντποντ 23)5 διά Ρήγα	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ·ΔΛ	57	8644	ά. Σιγκαπούρην 17)5	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ά. Σιγκαπούρη 22)5 'Ιαπωνίαν	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ά. Σόνιος 27)5 διά Παρανάγουα	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	ά. Αΐοι 18)5 διά Βανκούβερ	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΚΡΕ·ΙΣ ΣΣΥ·ΛΟΥΡ κ.*	53	1313	ά. Μπαμάν 2)5 διά Μπ. Σαπούρο	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Λιρίεσ 25)5	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	ά. Νεπόντιον 3)6	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12593	ά. Ναγκόνια 19)5 διά Χιροσίμα	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12148	έ. Γιανεράμα 16)5 διά Χιροσίμα	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ·ΙΝΤ	70	11329	ά. Τέμπα 30)5 διά Τακοράντι	ΕΠΑΝΟΣΠΟΝΤ			
ΓΟ							

ΗΓΚΑ	72	9980	ε. *Αμβούργον 5)5
ΗΑΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ κ.*	60	14653	ε. Κόμπε 31)5
ΗΑΙΑΣ Γ. II (κ.)	56	1031	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4039	δ. Λάς Πάλμας 16)5 διά Κοτονού
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	δ. Καράτσι 30)5 διά Περσικόν
ΗΣΤΡΟΥΓΙ'ΝΙ	68	11364	δ. Λάγος 29)5 διά Π. Νουάρ
ΗΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ (π.)	44	14540	άργει εις Πειραιά διπό 28)4)75
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	εις Θέσυτα διπό 19)1
ΘΑΡΡΟΣ*	57	10316	άργει εις Πειραιά διπό 31)5)75
ΘΕΑΝΩ (κ.)	57	8677	δ. Ριγέκα 31)5 διά Βαρκελώνη
ΘΕΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)*	48	11276	ε. Πειραιά 1)6
ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1938	ε. *Ησταχον 30)5
ΘΕΟΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	δ. Τής 20)5 διά Μεθίλη
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)*	55	2999	ε. Μαλάγκα 2)6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑ-			
ΒΡΙΔΑΣ-	68	11656	δ. Α. Πάλμας 22)5 Ρίθερ Πλέιτ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (κ.)	57	1329	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	59	29141	δ. Πειραιά 6)5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (π.)*	61	10591	άργει εις Πειραιά διπό 6)12)75
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	άργει εις Πειραιά διπό 13)2)75
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΤΙΣ	74	35561	δ. Νταμπιέρ 4)5 διά Γκιζόν
ΘΗΡΑ	62	14151	δ. Σουέζ 17)3 δι* "Ακαμπα
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΗΡΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛ.	59	21323	άργει εις Πειραιά διπό 1)2)75
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Ρότριλαν (Με) 25)5 Κιουρασάο
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	δ. Ρόττερνταμ 22)5 διά Βερμούδες
ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	δ. *Αμέρισαν 17)5
ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	55	7578	ε. Μαπούντο 24)5
ΙΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	άργει εις Φάλμουθ διπό 1)2
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ε. Μπελφαστ 30)5
ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΥ II*	66	7643	δ. Σιγκαπούρην 26)5 Μπαλίκιπαν
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	εις Πειραιά διπό 16)12
I M A	68	27989	ά. Χιούστον 21)5 δι* "Ελλάδα
INTAN (δ.)	60	27415	δ. Γιβραλτάρ 22)5 διά Π. Ρίκο
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	άργει εις Πειραιά διπό 31)7)75
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑ-			
ΤΕΡ (δ.)	65	30516	δ. Σ. Ράιντ, Πόιντ 2)6 "Αγ. Φραγκίσκο
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Ρόττερνταμ 29)5
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	δ. Αΐθρερούλα 3)6
ΙΟΝ. ΠΑΓΙΩΝΗΡ	66	20959	ε. Λισσαβόνη 23)5
ΙΟΝ. ΣΚΑΥ*	51	2133	δ. Ταϊβάντεκια 1)6 Γιβραλτάρ
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	δ. Γιβραλτάρ 31)5 δι* ΗΠΑ
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	δ. Γιβραλτάρ 25)5 διά Μπωμόντ
ΙΟΝΙΚ (δ.)*	66	45280	άργει εις Πειραιά διπό 1)6)75
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	δ. Ικονιγκάλ 30)5
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	δ. Μαπούτο 4)5 διά Π. Νίκελ
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	δ. Σουέζ 2)5
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	εις Λάγος διπό 18)7)75
ΙΩΑΝ. ΖΑΞΙΕΡΑΚΗΣ	68	16323	δ. Σουέζ 31)5 Μπ. "Αμπάς
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	δ. Γάλλετον 20)5
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	άργει εις Πειραιά διπό 10)10)75
ΚΑΒΑΛΑ	56	16015	δ. Π. "Οργάτζ 14)4 διά Μόμπιλ
ΚΑΒΟΣ ΤΑΡΑΣ (π.)*	51	6618	Γ. Πειραιάς 6)5
ΚΑΛΑΝΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	δ. Κυπρίσιον 13)5 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΛΛΗ	57	8774	δ. Αΐθρερούλα 15)5 Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4707	ε. Φινλανδία 27)5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ 5	67	44708	άργει εις Πειραιά διπό 15)2)75
ΚΑΛΚΕΤ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ 5	54	11909	ε. Μεμόρας 50)5
ΚΑΜΕΙΑ (κ.)	52	8111	άργει εις Χαϊκίδα διπό 29)2
ΚΑΜΙΛΑ Μ.*	75	14983	δ. Π. Σάξιδ 25)5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	εις Λάγος διπό 29)7)75
ΚΑΠ ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	εις μεπονεγκάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ κ.*	56	9817	δ. Σουέζ 10)3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	άργει εις Πειραιά διπό 21)1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.π.	57	24854	άργει εις Πειραιά διπό 31)10)74
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ κ.	59	8313	ε. Τεργύπτων 15)5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	10905	ε. Ντουμπάτη 28)5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ ...	68	23666	ε. Ηράκλειον 31)5
ΚΑΠΠΑ ΤΑΣΜΠΙΟΝ κ.	61	8505	δ. Ρόττερνταμ 26)5 P. "Ιανέριο
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΚΡΕ-			
ΓΟΣ (κ.)	57	9060	ά. Σόντος 28)5 Μπ. "Αδρες
ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ε. Συύρων 15)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ*	53	5789	εις Ρόττερνταμ διπό 14)12
ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	εις Ν. Υόρκη διπό 29)2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	δ. Σουέζ 30)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑ-			
ΒΑΡΗΣ	52	7597	ε. *Αμβούργον 24)5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	60	9152	ε. Μένα δλ. "Αχαμπί 5)3
ΚΑΡΝΤΙΦ II (δ.)*	65	48024	όπως παραδίδην
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ά. Νιώρπουν 20)5 διά Σ. Τζών
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ κ.*	41	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΟΩ (δ.)	57	13314	εις Κρούστος διπό 10)10 (έπισκ.)
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13246	ε. Σ. Τζών 22)5
ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	δ. Χαϊκίδα 4)5 δι* "Αλγερίου
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	δ. Μπεργκίν 31)5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	δ. Γενεύρατη 2)6 διά Μπιλμπάδο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ. (κ.)*	56	1333	δ. Τιλέρσον 31)5 διά Βίγκο
KATIA (κ.)	55	8447	δ. Π. ντε Μπούκ 4)6
KATINA (κ.)	59	4537	ε. Γουάλκον 21)5
ΚΕΑ	58	13996	δ. Σουέζ 29)5 διά Μπάσοραν
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	θέσατο 21)5 διά Χάμπουτον ρόδος
ΚΕΦ ΧΟΚ (δ.κ.)	60	12971	δ. Γένοβα 4)6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	δ. Χάμπουτον R. 26)5 Κιουρασάο
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤΗ	65	8198	δ. Μπ. "Άδρες 14)12
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ δ.	66	52870	ά. Βερμούδες 31)5 διά Νιγηρίαν
ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ε. Πειραιάς 25)5
ΚΙΜΠΕΡΑΥ (κ.)*	56	8477	δ. Σουέζ 26)4 διά Λάγος
ΚΙΜΩΝ Μ. (π.)*	52	3714	δ. Γιβραλτάρ 30)12
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	δ. Λάγος διπό 29)5)75
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Πειραιάς 26)4
ΚΛΕΩΝ*	59	16217	άργει εις Πειραιά διπό 13)3
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ (κ.)*	59	5515	δ. Πειραιάς 25)5 διά Θεσ/νίκην
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. Αυθεύσαν 4)6 Σέθεν διλ
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΝΤ	70	25139	δ. Γιβραλτάρ 9)5 διά Καμάρ
ΚΟΝΚΡΟΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. Άμπου Ντάμπι 1)5 δι* "Αμπαντάν
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ε. Λεμεσούν 27)3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Βίλελουσάφεν 28)5
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ά. Αλεξάνδρεια 3)6
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ά. Μπέλος 21)5
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	ε. Γένοβα 21)5
ΚΟΡΣΑΙΡ	62	15000	δ. Γιβραλτάρ 1)6 διά Πότι
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	54	11250	εις Ρόττερνταμ διπό 30)9)75
ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡΤΖΥ*	57	20728	δ. Ταυτίκο 23)5 Κοσταζακόλκος
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ	57	12106	ά. Ν. Ορλεάνη 18)5 διά Τρίνινταν

ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Κουσέτι 9)2
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)	49	3378	δ. Σουέζ 17)5 διά Σομαλίαν
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. Ισκεντερόν 27)4 διά Γαλάτοι
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)*	53	1779	άργει εις Πειραιά διπό 14)3
ΚΟΣΜΙΚ (μ.)	57	30332	δ. Γιβραλτάρ 12)5 διά Βραζιλίαν
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ	55	2998	δ. Γιβραλτάρ 17)4
ΚΡΗΤΑΝΗΣ (δ.)	57	24233	άργει εις Πειραιά διπό 5)6)75
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΤΙΦ (κ.)	56	9943	εις Λάγος διπό 15)8)75
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	ά. Μπαχρέιν 15)4 δι* "Ινδονησίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	δ. Σιγκαπούρην 28)4 δι* "Ινδονησίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	εις Πειραιά διπό 8)1
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ κ.	58	8547	δ. Ράς Τανούρα 7)5
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	48	6800	δ. Σουέζ 3)6
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16239	ά. Αμεδρασόν 25)5 διά Λ. "Αντζελες
ΚΥΘΗΡΟΣ (π.)	62	4748	δ. Γιβραλτάρ 2)6 διά Πειραιάδη
ΚΥΘΗΡΟΣ	57	13895	ε. Μπάρασαν 20)5
ΚΥΜ (δ.)	59	24239	άργει εις Πειραιά διπό 26)5
ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	ε. Μεσσηνία 15)5 διά Μασσαλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	47	3213	δ. Γιβραλτάρ 17)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ά. Πειραιάς 31)5 διά Γιβραλτάρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	άργει εις Πειραιά διπό 12)2)75
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ε. Αμβούργον 4)6
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙ-			
ΤΗΣ (κ.)	58	8847	ά. Κοκούρα 17)4 διά Σαγκάπην
ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ε. Πειραιάς 6)3
ΛΑΙΔΑΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει εις Πειραιά διπό 1)3)74
ΛΑΙΙ·ΟΝ (κ.)	53	5608	ύπο παραδιδήν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιβραλτάρ 27)5 διά Ράς έ. Σιδέρη
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ά. Γενόβης 30)5 διά Παλέρμο
ΛΑΚΟΝΙΚΟ (δ.)	65	34185	άργει εις Πειραιά διπό 23)2
ΛΑΜΔΑ*	59	7919	ε. Σικάγο 2)6
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ε. Ναούλιγουάι 27)5
ΛΑΟΥΡΑ B. (κ.)*	53	4314	εις Τζένταν διπό 18)6)74
ΛΑΡΓΚΩ (δ.)	56	23880	δ. Ρίο "Ιανέριο 26)5 διά Ρεσιφ
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Μπάρι 19)2
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	δ. Γιοκοχάμα 4)5 δι* "Ακαμπα
ΛΕΝΑ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑ-ΜΙΚ (δ.)	61	12702	ά. Σάντος 28)5 διά Παρανάγουα
ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	ε. Αμπιτζάν 22)5
ΛΕΝΤΑΣ (κ.)	57	8854	ά. Αμπιτζάν 17)1 διά Λάγος
ΛΕΣΑΙ (κ.)	65	2411	δ. Γιβραλτάρ 30)5 διά Πειραιά
ΛΕΥΙΕΡΗΣ (κ.)	58	8695	ε. Σουέζ 6)4 διά Περισκόν
ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	εις Λάγος διπό 20)7)75
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	33221	ά. Τής 31)5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	29090	ά. Σάντος 22)5 διά Βιτόρια
ΛΙΑ Γ. (κ.)	57	1977	ε. Πρέστον 1)6
ΛΙΑΖ	64	2817	ά. Ν. "Ορλεάνη 6)5 Σ. Τόμας Ν.Κ.
ΛΗΓΚ*	61	8760	δ. Μπ. "Άδρες 22)5 δι* "Αθάναν
ΛΙΑΛA (π.)	50	2734	ά. Λάς Πάλμας 3)3
ΛΙΠΣ	60	16968	δ. Μπ. "Άδρες 17)5 διά Ροστόκ
ΛΟΙΠΑΝΤΑ (δ.)	57	20730	δ. Μπ. Μασάρι 18)5 διά Π. Λάττα
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛ-			
ΚΟΥΣΗΣΗΣ (μ.)	68	39617	ά. Πειραιάς 31)5 δι* "Ιταλίαν
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ά. Πουνταρένας 23)5 διά Τσαμπερίκο
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Μομπάσα 22)5 διά Περισκόν
ΛΥΡΙΚ*	64	23936	άργει εις Πειραιά διπ

ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Ράς Τανόφρα 23)4	ΠΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	ε. Πειραιάδ 4)6
ΜΕΛΤΕΜΙ (κ.)*	50	3343	εις Λάγος από 19)2	ΠΟΡΦΟΓΥΙ'ΝΙ	70	11328	ελ. Λέγος 28)5
ΜΕΝΙΜΑΡΕ (κ.)*	55	3883	δ. Π. Σαΐδ 21)5 δι' Ερυθράν Θάλ.	ΠΟΡΦΟΛΑΚ (δ.)	59	20915	εις Μπαύλιν Μπαίλι από 1)3
ΜΕΝΤΣΚΑΥ (κ.)*	52	2775	ε. "Αλεξανδρείαν 3)6	ΝΟΙΟΣ (κ.)	50	2748	εις Λάγος από 22)3
ΜΕΡΙΝΙΑΝ ΣΙΑΡ κ.	52	1190	ά. Πειραιάδ 27)5 δι' Ιταλιαν	ΝΟΙΟΣ	58	12339	άγνει εις Χαλκίδα από 28)5)75
ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)*	43	1589	δ. Σουέζ 4)6	ΝΙΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	ά. "Αμβέρσαν 3)6 διά Λάγος
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	δ. Μπ. "Άρερες 30)4 δι' Αθάνα	ΝΙΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	ε. Πειραιάδ 12)5
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	ε. "Αμπιτζάν 24)5	ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει εις Πειραιάδ από 1)3
ΜΕΣΣΗΝΗ (κ.)	48	1420	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	47	1593	ε. Γένοβα 1)6
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝ-				ΝΤΗΖΕΡΤ ΓΟΥΙΝΤ	74	14523	όργει εις Πειραιάδ από 6)3)75
ΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 17)5 Ντουμάι	ΝΙΗΟΗΑΓΑΝ	60	19988	ε. Λευκίνος 5)6
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	άργει εις Πειραιάδ από 7)1	ΝΙΙΝΑ (κ.)	54	5251	ά. Σάντος 1915 διά Λόριεντ
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	51	6391	εις Λάγος από 15)9)75	ΝΙΟΦΙΝ (δ.)	56	11669	δ. Η. Σαΐδ 4)6 διά Περσικόν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑ-				ΝΤΟΜΙΝΟΝ ΓΙΟΥ-			ά. Κοίλούμπια ρίθερ 23)5 Καραϊβικήν
ΛΙΟΣ (Σιγκ.)	68	9068	δ. Παναμάδ 24)5 δι' Ειρηνικόν	ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	ά. Μοσσαλίαν 3)6 διά Περσικόν
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ε. Λάς Πλάμας 3)6				
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	39	3486	ε. Βόλον 16)5				
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	δ. Μορμουχάκο 29)5 διά Ντόχα				
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	ά. Πειραιάδ 26)5 διά Λαττάκια				
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΔΑ	58	13257	δ. Μπρούνομπουτελ 7)5 διά Φορταλέξα				
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΕΦ	54	11743	ε. Μπιτζέλα 13)5				
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	άργει εις Πειραιάδ από 2)4)75				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	69631	δ. Κάρυκ διλ 25)5 διά Γιοκοχάμα				
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	μετων. «ΡΟΛΙΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» σ. έλ.				
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	άργει εις Γαλάθεον από 23)4)75				
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΑΛΑ-							
ΔΡΗΣ (δ.)	65	28313	ά. Κιουρασάδ 29)5 Ν. "Ορλέανη				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60900	ά. Νταμάμ 13)5 "Ελ. Σαγκούντο				
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)*	53	11289	άργει εις Πειραιάδ από 17)6)75				
ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	74	10067	ά. Τάουνούρα 20)5 διά Ιαπωνίαν				
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	67	54502	ε. Ράς Τανόφρα 15)5				
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κ.)	51	3386	δ. Π. Σαΐδ 30)5				
ΜΟΤΟΡΙΑ (κ.)	56	8777	ε. Πειραιάδ 31)5				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18950	δ. Παναμάδ 31)5 δι' Ειρηνικόν				
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Καζαμπλάνκα 2)6 διά Μασσαλίαν				
ΜΠΑΖΙΑ !!!	67	18459	δ. Σουέζ 3)6 διά Κίναν				
ΜΠΑΤΙΚΙ ΣΗ (κ.)	61	1146	ειδ. θεαίν 18,40 B - 16'10 Δ 27)3				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ· (κ.)	62	1087	ε. Λισασθάνων 3)6				
ΜΠΑΛΑΤΙΚΑ (κ.)*	50	1253	ά. Φιλήγουντ 18)5 διά Σαρδηνία				
ΜΠΑΡΚΟΑΔΑ (δ.)*	63	25340	ά. Ν. "Υόρκη 30)5 δι' Αρούμπα				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ε. "Αλεξανδρείαν 30)5				
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	ά. Γιοκοχάμα 23)5 διά Τζένταν				
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)*	73	2660	ε. Μπαύρογρων 30)3				
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ I (κ.)*	60	3476	ε. "Αμπιτζάν 25)5				
ΜΠΕΣΣΥ Γ. (κ.)	61	1595	ά. Πειραιάδ 2)6 δι' Ολλανδίαν				
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	ε. Θεσβίκη 2)6				
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464	ά. Χιούστον 4)5 δι' Αρούμπα				
ΜΠΙΑΚ ΜΠΙΑΝΤΕΡ δ.π.*	57	12113	ά. Μπεκάπετ 22)5 διά Σιγκαπούρην				
ΜΠΟΚΑΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	ά. Βρέην 31)5				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝ.							
ΤΟΥΡΑ II (π.)*	50	5304	ά. Ρόττερνταμ 22)5 διά Ταρτούς				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
ΠΑΝΤΖΑ (δ.)	64	34056	δ. Γιθαλατάρ 24)5 Φινλανδίαν				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
ΠΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	ά. Τακρόραντ 25)3 διά Κοτονού				
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ ΦΑΙΗΘ	9604	ά. "Αμπιτζάν 20)3 διά Λάγος					
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577	άργει εις Ιταν. από 22)5)75				
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	59	4026	ε. "Αμπιτζάν 25)5				
ΜΠΡΑ·ΙΤ ΣΚΑΥ· (κ.)	55	1308	ε. Πειραιάδ 22)5				
ΜΠΡΕΝΖΕΤ (κ.)*	57	3373	μετων. «ΠΑΝΑΓΙΑ» σημ. "Ελληνική				
ΜΠΡΙΤΤ (κ.δ.)	54	2510	ά. "Αμβούργον 116 διά Ρόττερνταμ				
ΜΥΟΪΚ (μ.)	67	39617	άργει εις Πειραιάδ από 17)7)75				
ΜΥΚΛΗΝ (δ.)	62	28395	ά. Σακάι 19)5 διά Ντουμάι				
ΜΥΚΗΝΑΙ (κ.)	63	1196	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	ά. Ρόττερνταμ 25)5 διά Νταμάμ				
ΜΥΡΩΝ*	64	17487	άργει εις Πειραιάδ από 3)7)75				
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	62	9354	δ. Σουέζ 4)6 δι' Ιταλίαν				
ΝΑΙ·ΑΝΤ	75	35561	ά. Αμβούργον 23)5 Κόλπον ΗΠΑ				
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ρόττερνταμ 5)5				
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	άργει εις Πειραιάδ από 10)12)74				
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	άργει εις Πειραιάδ από 15)1)75				
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	δ. Σουέζ 14)4 διά Γκιζάν				
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	ά. Σουνέρκερον 31)3 διά Νιγηρίαν				
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	δ. Σαΐδ 3)6				
ΝΕΑΥ Π. (δ.)	57	12648	ε. Μιράντα 31)5 διά Στάλνοου				
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ π.δ.	58	29262	η. Γέρβολτάρ 316 διά Αιδήνη				
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	άργει εις Πειραιάδ από 1)11				
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	58	29141	ά. Ν. "Υόρκη 30)4 διά Κιουρασάο				
ΝΕΠ. ΚΟΡΑΖΙΟΥΣ δ.	58	27155	ά. Φερόκοντας 24)3 διά Μπονάρι				
ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ δ.	75	112000	ά. Ν. "Υόρκη 24)5 διά Κιουρασάο				
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΣ (δ.)	56	19281	άργει εις Πειραιάδ από 10)5)75				
ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	55	23930	άργει εις Πειραιάδ από 11)5)75				
ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	ά. Αιθερόντας 27)5 διά Πρόβιτενς				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	ά. Αιθερόντας 8)5 διά Ν. "Ορλέανη				
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει εις Πειραιάδ από 31)5)75				
ΝΕΣΤΩΡ II (κ.)*	50	3364	ε. Βρέην 30)5				
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει εις Πειραιάδ από 14)8)75				
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει γις Πειραιάδ από 23)12)75				
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ά. Μπ. Μασάρο 20)4 διά Μπ. Σαπούρ				
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	ε. Πειραιάδ 16)5				
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	δ. Σουέζ 8)4 διά Γκιζάν				
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	δ. Σουέζ 1)4 διά Γκιζάν				
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ*	76	35500	ε. Ν. "Ορλέανη 22)5				
ΝΙΚΟΛΑΔΑ	68	9034	ει. Τίρεντας από 10)3				
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	ά. Μπελφαστ 1)6 διά Λά Παλλίς				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. (κ.)*	52	1863	ά. Ριγένιας 28)5 διά Τρόπολις				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ κ.	60	11632	δ. Αίσθεποιλ 4)6 διά Καζαμπλάνκα				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΑΛΑ-			δ. Π. Σαΐδ 2)6				
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Κ. Τάουν 27)5 διά Περσικόν				
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΣ III (κ.)*	60	2914	ει. Μπ. "Αιρές από 18)2				
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣ (π.)*	60	13726	ά. Μορμουγκάκο 24)5 διά Τάμπα				
ΝΟΡΔΕΡΝ Α·Ι·Σ (κ.)	60	4113	ά. Γενόβερος 25)5 διά Τάμπα				
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΤΙ	58	20451	εις Πειραιάδ από 21)11)74 (έπ.)				
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑΛ	63	44	14800				
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΠ	58	18183	άργει εις Πειραιάδ από 22)3)75				
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	άργει εις Πειραιάδ				
ΝΟΡΔ. ΝΑ·Ι·ΑΝΤ	67	22549	ά. Ν. "Ορλέανη 29)5 διά Σάντος				
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ· (δ.)	64	38649	δ. Π. Σαΐδ 5)6 διά Περσικόν				
ΝΟΡΔ. ΤΡΕ·ΜΠΕΡΟ	67	25837	άργει εις Πειραιάδ από 21)1				
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εις Χαλκίδα από 11)2)75				

ΠΑΝΑΡΕΙΤΖ (κ.) . . . . .	54	7017	Ε. Γιθαράταρ 19)5	PANTIAN T KLAOUYN-	67	1208	Ε. Τζένταν 31)5	
ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥ-		1992	ά. Μπράκε 1)6	PANTIAN MPELLA κ.*	60	1315	Ε. Πειραιᾶ 17)3	
ΝΙΤΥ (δ.) . . . . .	64	8801	δ. Μπρόσονημποτελ 28)5	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) . . . . .	56	1384	ά. Χουέδα 25)5 διά Γκαζασούέ	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) . . . . .	61	10600	ά. Δ. "Αντζελες 19)5 διά Κελέγκ	ΡΕΑ . . . . .	66	11859	ά. Μπιλμπάρο 22)4 διά Σ. Λορέντζο	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ . . . . .	72	3618	δ. Παναμά 18)5	ΡΕΙΦΕΝΣ (κ.) . . . . .	46	8070	ε. Γένοβα 20)5	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ κ. 54				ΡΗΓΚΑΛ (μικτον) . . . . .	51	12540	ά. Ζευμπρούχε 3)6 διά Ντελφζ	
ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.) . . . . .	49	4727	εις Τακοράντι από 22)9)75	ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΙΜΠΕΡ* . . . . .	61	15719	ά. Κριστομπαλ 18)5 δι' Ιαπωνίαν	
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) . . . . .	59	5445	δ. Π. Σαΐδ 5)4 διά Λάγος	ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΩΡΠΤ . . . . .	61	16450	ε. Γένοβα 25)5	
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) . . . . .	58	5445	δ. Συγκαπόρη 14)5 διά Τζακάρτα					
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) . . . . .	51	8919	δ. Σουέτ 2)6	PHTORIPIK (μ.) . . . . .	71	77049	ά. Βιτόρια 28)4 δι' Όιτα	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.) . . . . .	58	1110	ά. Π. Χάρκουρτ 26)5 διά Λάγος	ΡΙΟ ΕΛΛ* . . . . .	70	16147	ε. Αμβέρσαν 2)6	
ΠΑΡΙΣ (κ.) . . . . .	53	5690	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 13)4	ΡΙΟ ΜΑΡ . . . . .	65	16334	ά. Μοντάσα 15)4 διά Μεξικόν	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (π.)* . . . . .	60	13062	εις Πέραμα (έπισκεψι)	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ.	56	9026	ε. Σάντος 5)5 (έπισκεψι)	
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) . . . . .	59	59	δ. Βοστώνη 23)5 διά Τσάρλεστον	ΡΙΟΝΤΟΝ (κ.)* . . . . .	56	3671	ά. Λάγος 24)5	
ΠΑΡΟΣ . . . . .	61	13912	ά. Π. Καυπέλο 21)5 διά Μαρακάιμπο	ΡΟΖΑ Τ. (κ.)* . . . . .	54	1931	δ. Σουέτ 27)5	
ΠΑΣΙΩΤΙΚ (δ.) . . . . .	65	38116	άργει εις Πειραιά διό 14)1	ΡΟΘΕΝΣ (κ.) . . . . .	46	8106	ά. Μπ. "Άρες 28)5	
ΠΑΣΙΩΤΙΚΑ (δ.) . . . . .	58	12486	άργει εις Πειραιά από 11)3	ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) . . . . .	56	21018	δ. Παναμά 10)5	
ΠΑΥΛΟΣ (κ.) . . . . .	53			ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) . . . . .	71	77049	ά. Ράς Τανούρα 6)5	
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) . . . . .	54	5623	προσήρ. Θάντερπιπολ 29)2	ΡΥΘΜΟΣ* . . . . .	57	10316	εις Πειραιά από 27)2)75	
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-		71	27502	ΕΙΩΝΙΑ Δ. Κοσταζακούλος 16)5 διά Τούξπαν	ΡΩΜΕΛΙΑ (δ.) . . . . .	59	21275	εις Πειραιά από 19)1
ΠΑΤΡΑΙ . . . . .	61	10969	ά. Βανκούδερ 19)5 διά Π. Μπάριος					
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. . . . .	73	8957	ά. Ντούντλ 4)6 δι' Αμβέρσαν	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (π.)* . . . . .	57	7751	εις Λάγος από 28)2)75	
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) . . . . .	55	5671	δ. Πορτοπαντάρ 28)3 διά Μπουσιρέ	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.) . . . . .	59	29486	ε. Φός 3)6	
ΠΑΥΛΑ . . . . .	64	72995	ά. Λάγος 6)5 διά Γουάρου	ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ . . . . .	65	23249	ε. Καζαπλάνκα 2)6	
ΠΑΥΛΟΣ (κ.) . . . . .	53	7283	ά. Λός "Αντζελες 10)5	ΣΙ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) . . . . .	57	20686	ε. Μπωλόντ 24)5	
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) . . . . .	54	19444	εις Πέραμα από 9)12	ΣΑΙΝΙ ΜΑΙΡΗ (δ.) . . . . .	56	12279	ά. Γένοβα 22)5 διά Γιθαράταρ	
ΠΕΝΝΥ ΤΡΑΝΣΟ-				ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.) . . . . .	53	12453	άργει εις Πειραιά από 10)5)75	
ΣΕΑΝΙΚ (κ.) . . . . .	54	3895	ά. Ντάρμπαν 31)5 διά Τουρκίαν	ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ . . . . .	65	22248	μετων. «ΟΣΕΑΝ ΒΑΛΟΡ»	
ΠΕΝΣΥΔΑΒΑΝΙΑ (δ.)* . . . . .	58	28720	ά. Ν. "Ορλέανην 24)5 διά Κιουρασόν	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτ.) . . . . .	50	11631	ε. Μπαρμπάντος 1)6	
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.) . . . . .	56	24502	ά. Τσάρλες 21)5	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.) . . . . .	59	15772	ε. Τέμα 1)6	
ΠΕΡΑΜΑ (κ.) . . . . .	56	21904	ά. Χέντσαρη 13)4 διά Λάγος	ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.) . . . . .	59	29097	εις Ν. "Υόρκη από 20)2 (έπωλ..)	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.) . . . . .	41	6464	εις Λάγος από 17)7)75	ΣΑΛΒΙΑ (κ.) . . . . .	56	8671	εις Λάγος από 19)2	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ . . . . .	72	10349	ά. Βανκούδερ 25)5 δι' Ιαπωνίαν	ΣΑΛΜΟΣ ΣΚΑΛΟΥΡΗ . . . . .	64	18123	ε. Θεούτα 26)5 δι' Οδησσόν	
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (κ.)* . . . . .	47	1860	ά. Τσιταδέβεκις 7)5 διά Μπουργκάς					
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) . . . . .	75	75000	ά. Π. Αρένας 15)5 δι' Ατλαντικόν					
ΠΕΤΑΛΟΝ* . . . . .	76	32511	εις Χακονάτε υπό συμπλήρωσιν					
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) . . . . .	57	7843	ά. Μπάρσαρ 13)4					
ΠΕΤΡΟΔΙΝΑ Ι (δ.κ.) . . . . .	56	11920	δ. Γιθαράταρ 2)6					
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	ά. Λ. "Αντζελες 29)5 διά Ντουμάτι					
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)* . . . . .	58	23607	δ. Παναμά 24)5 διά Πόρτλαντ Με.					
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	άργει εις Πειραιά από 4)4)75					
ΠΙΩΤΩ . . . . .	68	35191	ά. Βαλτιστόρην 1)6 διά Σέθεν "Αϊλ					
ΠΟΕΤΙΚ (μ.) . . . . .	66	33291	εις Χακονάτε υπό συμπλήρωσιν					
ΠΟΙ·ΙΝΤ ΚΑΛΑΡ (μικτ.)	72	57102	ά. Ησηγαμ 3)5 διά Π. Κουσίδο					
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) . . . . .	54	5671	ά. Αμβούργον 4)6					
ΠΟΛΑΡ ΛΑ·Ι·ΟΝ (δ.)* . . . . .	64	40893	υπό παρακλήσιν					
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) . . . . .	76	60900	εις Χιροσίμα υπό συμπλήρωσιν					
ΠΟΝΤΙΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	άργει εις Πειραιά από 4)2)75					
ΠΟΝΤΟΣ (δ.) . . . . .	58	16258	ά. Ήσηγαμ 3)5 διά Π. Κουσίδο					
ΠΟΡΟΣ ΑΙ·ΑΝΤ (κ.) . . . . .	62	5355	ά. Άλεξάνδρεια 27)5					
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.) . . . . .	57	21682	ά. Ριο Ιανίδρο 25)5 διά Σαλβαντόρ					
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) . . . . .	45	5786	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΠΡΙΑΜΟΣ . . . . .	70	30890	ά. Αμστερταμ 26)5					
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) . . . . .	59	43373	άργει εις Πειραιά από 21)12)74					
ΠΡΟΔΑΡΟΜΟΣ ΑΛΦΑ π.*	48	48482	εις Πειραιά από 21)11)75					
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	64	5916	ά. Πουνταρέιας 22)4 διά Ν. "Ορλέανη					
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ . . . . .	60	10389	ά. Σουέτ 5)6					
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ.	56	8130	ά. Αμπτζάν 21)2 διά Λάγος					
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) . . . . .	56	9218	ά. Νοεβίτας 21)3					
ΠΥΛΟΣ (κ.) . . . . .	54	1581	ά. Σέτε 17)5					
ΡΑΒΕΝΣ (κ.) . . . . .	47	8039	ά. Μπ. "Άρες 25)5 δι' Αθάναν					
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.) . . . . .	73	129665	άργει εις Πειραιά από 20)1)75					

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

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	59	9165	δ. Σουεζ 5)6 διά Βρέμην	ΤΖΩΡΤΖ .....	54	8119	δ. Σουεζ 17)5 διά Ντουμπάτη
ΣΗ ΠΑΙ' ΟΝΗΡΗ .....	71	11059	δ. Νογκόνια 18)5 διά Μπουσάν	ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.) .....	53	12627	δ. Μόντρεαλ 23)4
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.) .....	51	1522	δ. Κωνιόπολην 14)5	ΤΙΤΙΚΑ Π. ....	63	9996	δ. Παναμά 13)5 διά έλλ. Σαλβαδόρ
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ .....	69	12061	δ. Βιρμαλάτρα 30)5 διά Ταμπίκο	ΓΙΝΙ Π. (κ.)* .....	70	2990	ύπο παραλαθήν
ΣΗΛΑΙΦ (κ.) .....	61	1989	δ. Π. Σάιδ 21)5	ΙΙΦΟΣΟ (δ.) .....	74	68631	δ. Ριγιέκα 29)5
ΣΗΙΡΕΙΝΙΕΡ (δ.κ.) .....	58	12617	δ. Βιλεμπούραφεν 24)5	ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)* .....	59	12821	δ. Τεργέστην 1)6
ΣΗΦΑΡΕΡ * .....	56	8785	δ. Ρόττερνταμ 31)3 διά Κούδα	ΤΟΛΜΗ .....	56	3146	δ. Π. Καμπέλο 8)5
ΣΙΒΑΝΑ (δ.)* .....	75	68631	δργει είς Πειραιά από 16)11	ΙΟΛΟ ΣΗ (π.)* .....	55	7059	είς Πενάγκ από 31)1)75
ΣΙΕΡΑ ΜΑΡΙΤΙΜΑ (δ.) .....	59	22190	ηδ. Λάνται από 5)7)73	ΤΟΞΩΝ (δ.) .....	64	31331	δργει είς Πειραιά από 23)1
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΗ (κ.) .....	58	4839	δ. Τσαργκόνια 13)5 διά Κόνακρυ	ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.) .....	60	12645	δ. Ράς Τανόρα 14)5
ΣΙΑΒΕΡ ΣΚΑΥ (κ.) .....	51	6974	μετων. «ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΡΗΣ» σημ. ζλλ.	ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.) .....	57	8077	δ. Ντόχα 12)5
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.) .....	56	4827	εις λάγος από 13)6)75	ΤΟΥΛΑ (κ.) .....	53	8257	δ. Σουεζ 29)4 διά Τζένταν
ΣΙΝΙΚ (μ.)* .....	65	33287	δργει είς Πειραιά από 22)6)75	ΤΟΥΡΜΠΙΝΙΑ (κ.) .....	56	10541	δ. Παναμά 6)5
ΣΙΜΙΑ (κ.)* .....	50	1516	εις μεογειακάς μεταφοράς	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ .....	71	22759	δ. Ταραγκόνα 28)5 διά Γιθραλάτρ
ΣΙΦΝΟΣ .....	58	13906	δ. Μαπούτο 5)4	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΙΒΟΡ η .....	61	16591	δ. Πειραιά 2)6 διά Ριγιέκα
ΣΙΚΑΛΜΑΙΚ (κ.)* .....	56	3048	δ. Μπάρι 3)6	ΤΡ. ΣΤΑΡ (π.δ.) .....	59	29568	δργει είς Πειραιά από 6)6)75
ΣΙΚΑΥΛΑΡΚ .....	63	12273	δ. Μπιλμπάρο 23)5	ΤΡ. ΦΟΡΓΙΤΟΥΟΝΤ (δ.) .....	63	31743	δ. Κέρπους Κρίστι 21)5
ΣΙΚΙΠΠΕΡ (π.)* .....	57	3191	δ. Πασάγιες 14)5 διά "Οδέντο	ΤΡΕΥΑ (κ.) .....	47	5417	δ. Πειραιά 7)5 διά Βάρνα
ΣΙΚΡΙΟΝ *	64	17487	δ. Πειραιά 28)5	ΤΡΙΑΔΑ (κ.) .....	52	4664	εις λάγος από 22)9)75
ΣΙΚΡΙΟΝ II (δ.)* .....	67	49817	δργει είς Πειραιά από 11)8)75	ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ δ. ....	68	14180	δ. Χάμπτον Ρ. 8)5 διά Βενεζουέλα
ΣΙΚΥΜΝΟΣ (κ.) .....	62	9662	δ. Ντουμπάτη 24)5	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.) .....	67	34501	είς Πειραιά από 22)3
ΣΙΛΟΜΑΝ ΑΛΤΖΕΡ (π.) .....	52	1157	δ. Άμερροαν 24)5	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	64	28311	δ. Παναμά 1)5
ΣΙΟΒΕΡΙΝ ΓΚΡΕΙΣ ι.κ. ....	57	7655	είς λάγος από 4)7)75	ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) .....	60	10470	δ. Άμερροαν 29)5 διά "Αμπου Ντάμπι
ΣΙΟΝΙΚ (μικτόν) .....	62	28387	δργει είς Πειραιά από 20)9)75	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)* .....	66	45255	δργει είς Πειραιά από 18)8)75
ΣΙΟΡΟΚΟΣ .....	62	29632	δ. Όλάκα 24)4 διά Ταμάνο	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)* .....	57	23664	δργει είς Πειραιά από 17)3)75
ΣΙΟΥΓΚΕΡΚΑ (κ.)* .....	49	1396	είς λάγος 1)5	ΤΔΡΟΥΟΣΣΑ (δ.) .....	55	21088	δ. Καλάο 14)5 διά λά. Λιμπερτάντ
ΣΙΟΥΕΡΤ .....	57	10661	δ. Αμπιτζάν 1)2 διά Ντακάρ	ΥΖΟΝΑ (κ.) .....	52	3256	εις μεογειακάς μεταφοράς
ΣΙΟΖΥ (π.δ.)* .....	53	13927	δ. Τενερίφην 19)5 διά "Αγκο - Αγκο	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* .....	71	105784	εις Ράς Τανόρα (άποθ.)
ΣΟΦΙΑ (κ.)* .....	53	1843	δ. Βενετία 22)5 διά Ντουμπρόβνικ	ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ .....	68	9216	Καοσούδηγκ 23)5
ΣΟΦΙΑ Β. (π.) .....	57	2012	δ. Σπέτζια 20)5 διά Νιγηρίαν	ΦΑΕΘΩΝ (κ.) .....	51	1000	δ. Άμερροαν 26)5
ΣΟΦΙΑ Κ. ....	57	10139	δ. Ρόττερνταμ 21)5 διά λάγος	ΦΑΙΑΞ .....	45	13849	δργει είς Πειραιά από 21)6)75
ΣΠΑΡΙΑ .....	69	8825	δ. Γκουαγκάκιλ 28)5	ΦΑΙΗ II (κ.)* .....	57	10499	δ. Σπέτζια 5)5 διά Περικόν
ΣΠΑΡΙΑ (π.) .....	56	1743	δ. Ρόττερνταμ 28)5 διά Τζένταν	ΦΑΙΚΕΝΜΠΕΡΓΚ (κ.)* .....	70	1599	δ. Τάύν 29)5 διά Σουηδίαν
ΣΠΑΡΙΑΝ ΔΗΗΤΕΡ δ. ....	58	13284	δ. Ν. "Υρκην 31)5	ΦΑΙΑΚΟΝ* .....	43	13548	δργει είς Πειραιά από 8)4)75
ΣΠΙΡΙΤ (κ.)* .....	44	4136	δργει είς Πειραιά από 3)10	ΦΑΙΑΚΟΝΕΡΑ .....	74	8896	δ. Ν. Υρκην 29)5 διά Λίθερπουλ
ΣΙΝΥΡΟΣ (δ.) .....	64	34827	δργει είς Πειραιά από 7)2)75	ΦΑΙΑΝΑΡΙ* .....	67	52664	εις Πέραμε (έπισκ.)
ΣΙΝΥΡΟΣ (δ.) .....	65	31428	δ. Φάλμουθ 23)5	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (κ.) .....	48	6771	δ. Σουεζ 4)4 διά Σ. Αραβίαν
ΣΙΝΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ. ....	56	30709	δ. Μοντεβίδεο 30)5	ΦΑΝΝΥ* .....	48	2436	εις μεογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΙΑΙΟΝ .....	75	19000	δ. Παναμά 18)5 διά Ρωσίαν	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)* .....	57	21910	εις Πειραιά από 20)4)75
ΣΤΑΙΑΡΟΣ Τ. (κ.δ.)* .....	52	10407	είς Πειραιά από 12)4)75	ΦΑΡΧΑ (κ.) .....	73	2660	δ. Π. Σάιδ 4)6
ΣΤΕΛΛΑ (κ.) .....	55	3398	δ. Κολόπον 30)5	ΦΕΙΛΙΣΙΑ (κ.) .....	60	8742	εις Κίγκαστον από 4)4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) .....	50	1517	δ. Καντζί 19)5 διά λάγος	ΦΕΡΑΙΟΣ .....	56	10423	δργει είς Πειραιά από 19)5)75
ΣΤΕΛΛΑ III (κ.)* .....	49	1011	είς μεογειακάς μεταφοράς	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.) .....	54	6836	εις Ταϊταγκόκη από 16)1)75
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.) .....	45	3948	δ. Σουεζ 18)5 διά Γκιζάν	ΦΙΑΙΠΠΟΙ* .....	65	13828	δ. Γκόλντ ρίθερ 7)5 διά Κιναν
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.) .....	52	2039	είς Τέμα από 18)11	ΦΙΑΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ. ....	63	50872	δ. Τέμπη Μπαιη 19)5
ΣΤΗΜΩΝ (κ.) .....	55	2224	δ. Λάς Πάλμας 20)5 διά "Αρεσίφ	ΦΙΝΙΕΙΔΙΟ (δ.) .....	67	46382	δ. Ράς Τανόρα 26)5
ΣΤΙΟΙΚ (μικτόν) .....	71	71208	δ. Φατέχ Τέρμιναλ 5)5	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.) .....	59	15914	δ. Καμπάνα 3)6
ΣΤΙΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.) .....	60	13481	δ. Αγ. Φραγκίδον 31)5 Λ. "Αντζελες	ΦΑΙΩΡΑ II .....	60	5044	δ. Μπάχια Μπλάνκα 22)5
ΣΤΙΟΑΤ ΑΡΓΚΟ (δ.) .....	56	10945	δ. Ντεμεράρα 29)5 διά ΗΠΑ	ΦΑΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤΙΠ ι.π. ....	43	6338	δ. Ταμπικό 17)5 διά Τάμπα
ΣΤΙΟΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠΕΙ δ. ....	60	12497	δ. Ρόττερνταμ 24)5 διά Μόντρεαλ	ΦΑΙΕΤΑΝΔΑΡΟΣ δ. ....	60	13997	εις Μπάραν 27)5
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)* .....	61	16542	δ. Γενόβα 21)5	ΦΙΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)* .....	57	7863	δ. Σουεζ 30)5 Έρυθρόν Θάλασσαν
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)* .....	56	15734	δ. Μόντρεαλ 27)5 διά "Αρούμπαν	ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.) .....	56	10360	δ. θέστα 6)3 διά λάγος
ΣΤΕ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ. ....	57	12329	δ. Βομβάνη 29)5 διά Σιγκαπούρην	ΦΟΥΑΣΚΑΙΣ (κ.)* .....	67	3971	δ. Πειραιά 22)5
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.) .....	52	11113	είς Βομβάνη από 30)7)75	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Σ. Π.δ.) .....	58	12430	εις Ταϊταγκόκη από 9)1
ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.) .....	58	12391	δ. Καλλάδη 24)5	ΦΟΣ (κ.)* .....	50	6183	δ. Σουεζ 2)6
ΣΤΡΑΝ ΣΠΕΙΟ (δ.)* .....	76	140000	είς Σακάλι ύπο συμπλήρωσιν	ΦΡΙΣΤΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) .....	68	44646	δ. Φός 3)6 διά Αύγουσταν
ΣΤΡΥΜΩΝ .....	69	16320	δ. Μπάραν 14)5	ΧΑΒΑΙΑΝ ΠΑΤΡΙΟΥ δ. ....	69	45246	δ. Χονολουλού 17)5 Σάνταν Τερμ.
ΣΥΜΗ .....	53	5339	δ. Βαλτιμόρην 1)6	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙ- ΖΕΛΟΥ (δ.) .....	59	21357	δργει είς Πειραιά από 17)10)74
ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μικτόν) .....	72	70508	δ. Σεμπετίμα 1)5 διά Κόμπη	ΧΟΕΓΚ ΜΠΕΝΙΝ (π.) .....	61	6519	δ. Λόμε 22)5
ΣΥΝΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝ- ΤΙΟΥΣΕΡ (κ.) .....	53	1764	εις μεογειακάς μεταφοράς	ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ .....	44	14775	δργει είς Πειραιά από 19)5)75
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) .....	50	1776	εις μεογειακάς μεταφοράς	ΧΟΛΑΙ ΤΡΙΝΙΤΥ .....	44	12646	δργει είς Πειραιά από 17)2)75
ΣΥΡΙ .....	68	9024	δ. Κόμπη 30)5	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)* .....	51	4669	δ. Λάρνακα 1)6 διά λειεσόν
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ. ....	57	9294	δ. Πειραιά 20)5	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)* .....	57	6229	δ. Κ. Τάουν 23)5 διά Βαρκελώνην
ΤΑΚΙ .....	69	3921	δ. Λεμεσόν 29)5 διά Κωνοτάντζαν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι (κ.)* .....	58	11765	δ. Άμερροαν 2)6
ΙΑΡΑ Ε. (κ.) .....	58	2897	δ. Λαύριον 30)4 διά Ρουμανίαν	ΧΡΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) .....	58	10352	δ. Μουροράν 27)5 διά Ναχόντα
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)* .....	64	43921	δ. Μπαχρίν 18)5	ΧΡΥΣ (κ.)* .....	50	3827	προσρ. ξεωθι Γκιζάν 21)5
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.) .....	57	21450	δ. Ν. Υρκην 19)3 διά "Αρούμπα	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) .....	58	8116	δ. Αμπιτζάν 14)5 διά λάγος
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.) .....	56	2651	δ. Ντουμπά 3)6	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.) .....	59	29141	δργει είς Γκάλθεστον από 17)4)75
ΤΕΝΑΣΙΤΥ .....	65	9385	δ. Κόμπη 11)5 διά Παραμαρίπο	ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΣΙΓ. (κ.)* .....	51	5684	ύπο παραλαθήν
ΤΖΕΝΗ .....	59	9855	δ. Ράς Τανόρα 3)4	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) .....	71	113/80	δ. Χαλούλ άλλ 10)5 διά Σ. Κρουά
ΤΖΟΥΔΑΙΑ .....	49	9072	δ. Κουελίτ 26)5	ΧΡΥΣΟΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ- ΔΡΗ (δ.) .....	66	41066	δ. Π. Σάιδ 4)6
ΤΖΟΥΔΑΙΑ ΡΟΣΗΣ (κ.) .....	55	6739	δ. Γενόβα 3)5	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ. ....	59	8050	δ. "Αντεν 11)5 διά Χοντέίντα
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔ. δ. ....	66	5457	δ. Τάραντα 5)6	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ. ....	63	9190	δ. Ταραγκόνα 22)5
ΤΖΩΝΝΥ (κ.) .....	57	39556	δ. Ρόττερνταμ 22)5 διά Περσικόν	ΟΚΕΑΝΟΣ (δ.) .....	60	29086	δργει είς Πειραιά από 27)1)75
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) .....	57	9680	δ. Σουεζ 6)5 διά Κουδετή	ΟΚΕΑΝΟΣ .....	67	28021	δ. Ν. Όρλεάν 28)5 Πασακαγούλα

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΑ:

'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ 'Ορφεως 18 - Ν. Σμύρνη	'Επι τῆς θλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 516 - Κορυδαλλός	'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ ΒΟΣΠΟΡΟΥ 229 - ΝΙΚΑΙΑ
---	---	--

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 800.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 600.—

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 386

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1976

### P.N.O. and the I.T.F.

The question has again come to the forefront as to what protection P.N.O. can give to foreign-flag ships under contract with it against the pressures and blackmail of the I.T.F. and the unions, particularly in Scandinavia, that it controls.

The problem, we are informed, is not only worrying our shipowners but also our union men who can see it threatening the existence of P.N.O. and of our merchant fleet as well.

Why is it that P.N.O. cannot persuade the I.T.F. to accept its blue card? The answer to that question seems to lie in the fact that since its inception, P.N.O. has never organised itself to cope with such matters and does not have the machinery with which to deal with them. It is suggested, therefore, that a member of the P.N.O.'s executive should be empowered to make personal contacts with the I.T.F. executive and related international bodies. This person should know all there is to know about the subject and be in a position to state P.N.O.'s case emphatically and decisively.

This, and other measures should be taken without delay and the present situation should not be allowed to continue unless we want to see ourselves overcome by the dangers that are now looming over the horizon.

### Drydocking Facilities

We are in desperate need of more drydocks to handle repair requirements. We hear hair-raising stories about the lengths some shipowners have to go to in order to secure drydocking space for their vessels, some of them bordering on the scandalous.

As we have reiterated time and again, we are losing valuable revenues from this source. Is it too much to ask that someone, somewhere should do his utmost to persuade the authorities that the repair industry is a lucrative one and that it is not producing as much as it could simply because of the lack of sufficient drydocks?

### Catering Personnel

Our passenger shipping suffers from a serious shortage of cooks and stewards. The wages offered are adequate but catering personnel cannot be found. Some shipowners have had to resort to raw recruits from the preliminary training schools in the provinces.

It is true that our cruise-ship fleet has grown so quickly — more than thirty ships in service, not counting the liners to Australia — that both our shipowners and Ministry officials have been caught unawares — with no contingency plans to meet the situation.

The problem is a serious one because you cannot hope to sustain high-class cruises without trained cooks and stewards who can come up to the expectations of the cruise passenger.

We have not been informed by the Ministry of the progress made by the training school for catering personnel — if it is functioning at all. In view of the future growth prospects of our passenger shipping, perhaps this training school should be reorganized and expanded in order to attract a greater number of candidates.

cause the first has been laid up in Norway and the second ran aground during trials and is in drydock for repairs. The owners refuse to take delivery.

### Signs of the Times

Cases of shipowners refusing to take delivery of newbuildings have multiplied since the beginning of the current crisis. To quote some of them:

—A 261,000 dwt. tanker from the Huadai Yards in South Korea was rejected because of delivery delays.

—A 135,000 dwt. tanker from the Ericssberg Yards was not delivered because the shipowner's fleet had already been taken over by the banks.

—Two 89,000 dwt. tankers from French yards were not delivered because the owners had run into financial difficulties.

—Two 390,000 dwt. tankers from the Weser Yards were not delivered when the first was not completed and the second was sold to Arab owners. The owner lost his deposit of 80 million DM.

—Two products carriers of 30,100 dwt. each from the Gotaverken yards were not delivered for reasons not explained.

—One 50,000 dwt. bulk carrier from Dutch yards has remained pending through lack of credits. The owners have already advanced \$4 million.

—Two 32,000 dwt. products carriers from Danish yards were rejected because the owners claimed they had not been built according to specifications. The matter is up for arbitration, according to some reports.

—Finally, two OBO's of 124,000 dwt. from the Gotaverken yards were not delivered be-

### Recognition at Last

When a newspaper such as "Lloyd's List" and a magazine such as "Fairplay" devote as much space as they did to Greek shipping on the occasion of the Posidonia 76 exhibition, we can truly say that Greek shipping is at last being given the recognition it deserves.

Not so long ago, anything to do with Greek shipping was either the subject of restrained comment or bitter criticism, if it was not covered in a veil of silence. Sensational accounts in some tabloids on the private lives of the "fabulous Greeks" did not help the situation.

In this instance, however, both publications deal extensively with Greek shipping in all its aspects and devote space to the views of Greek officials and prominent personalities in the shipping field.

The reason for such treatment is the cool realisation that Greek shipping is no longer a patchwork operation of dubious quality but a factor to be reckoned with on the world scene. Its sheer size and dynamic presence cannot but exert a good deal of influence on world finance, industry and shipbuilding.

### "The Greeks and the Sea"

This is the title of a book published recently in English by Mr. Andrew Lemos. In an enthusiastic review in "Fairplay" the reviewer stresses the fact that although maritime peoples exist in many parts of the world there are none like the Greeks who combine seamanship with commercial genius. He goes on to observe that if the Greeks continue investing in cruise ships they may well corner the cruise market within the next ten years, not only in Europe but in the whole world.

### Greek Gifts

It is estimated that Greek-owned ships make an average of one million calls per year at various ports. During these calls, it is customary for the Master to make a gift of a bottle of whisky and cigarettes to pilots and port officials. This adds up to about a million bottles of whisky per annum and we wonder why it could not be replaced by Greek ouzo or brandy which is always welcome to foreigners.

This is an idea that should be looked into by those concerned and if anything were done in that direction we are sure it would be warmly supported by our shipowners and masters.

**INDIA**  
Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ  
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ  
**BOMBAY-KANDLA**  
NEGRIS OVERSEAS SUPPLIERS  
P.O.Box 87, BOMBAY (INDIA)  
CABLES: NEGRISCLEO (BOMBAY)  
TELEPHONE: 26 86 56.  
  
**NEGRIS & CO. (KANDLA)**  
ALANKAR BUILDING, MAIN ROAD,  
GANDHIDHAM (KUTCH) INDIA.  
CABLES: NEGRISCO (GANDHIDHAM)  
TEL.: 2213.

YOUR AGENTS

# AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

## ASSOCIATED AGENCIES FORMERLY

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

# LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

## «COULOURIS» - AGENCIA MARITIMA LTDA

Agents — Stevedores — Brokers — Forwarding Agents — Subagents at all Brazilian Ports

Rua Martin Afonso, 78 — Conj. 11/12 — SANTOS — SP — BRASIL

Tel.: 2-6203, A.O.H. 31-8783 — Cables: "COULOURIS" — Tlx: PB 022802 - 022803 Message for "COULOURIS"

Affiliated Shipchandlers for Santos and San Sebastian Ports: «SYROS» SHIPCHANDLERS LTD.

Piraeus Office: JOHN A. PARISSIS

Tel.: 411.2570, 417.4495, 420.341 A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

## MOMBASA SHIPCHANDLERS

SHIPSTORES & PROVISIONS

P.O. BOX: 81692 — Cables: "AMKENI" MOMBASA — Phones: 21.679, 471.488, A.O.H. 20.457 — Telex: 21213 "AMKENI"

SPECIAL SERVICE TO VESSELS ON SUNDAYS AND HOLIDAYS

Representative in Piraeus: John A. Parissis, Tel: 411.2570, 417.4495, 420.341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

# NDSM

ΣΤΟ AMSTERDAM

ΤΙΜAI ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚAI, TAXYTHIΣ EΠΙΣΚΕΥΩN, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & EΙΔΙΚOI OPOI. ΔI' EΞΑΣΦΑΛΙΣIN ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΟΗΤE EΙΣ ANTIPROSOUPΕΙAN ELLADOS - THA. 422.184, 4179.435 - TELEX 212601 & 02 EITE KAT'EYΘEIAN EΙΣ AMSTERDAM THA. 213.456 & TELEX 12623.

Τὸ Ναυπηγεῖο πού προσφέρει κάθε έξυπηρέτησι πού χρειάζεται ἔνα πλοιο. Ἐχει 4 δεξαμενὲς διὰ πλοιῶν μέχρι 70.000 τόνουν. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διὰ καθαρισμούς τῶν τάνκ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐχει ὄρκετούς μώλους μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μὲ ἀτμό, μὲ πεπιεσμένο άρεα, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διὰ πυροσβεστικὲς ἀνάγκες καὶ μὲ ἡλεκτρισμόν.

Ἐχει ἐλασματουργεῖο δυναμικότητος 15 τόννων ἡμέρησιως δι' ἐπισκευάς λαμαρινῶν. Πλῆρες μηχανουργεῖον δι' ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη πείρα σὲ μηχανές DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητῆρες παντός τύπου. Ἐπισκευαὶ λεβήτων παντός τύπου καὶ ἀντικατάστασις σωλήνων. Μιὰ ξεχωριστὴ εἰδικότης τοῦ Ναυπηγείου είναι ὅλαιι αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ πηδαλίου, τῶν ἔλικων καὶ τῶν ἀξόνων.