

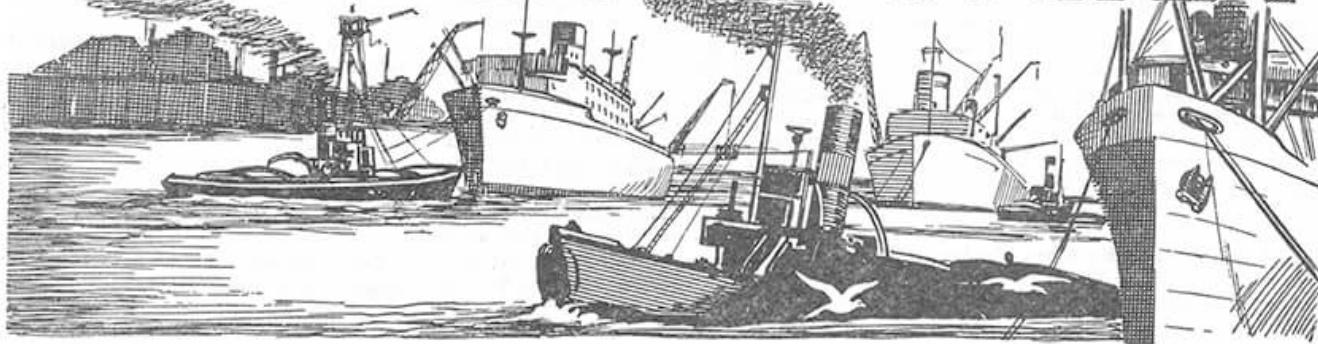
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1974

Αρ. Φύλλου 935/694

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 935/694

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
Δ. Ν. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΐΟΥ 1974

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Θά πρέπει νὰ θεωρήται δέδαιον, ότι οι πλοιοκτήται πλοίων, τὰ όποια φορτοεκφόρτων εἰς λιμένας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀντιμετωπίζουν ζητήμα πληρωμῆς φόρων εἰσοδήματος εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον. Κατὰ θετικάς πληροφορίας μας ἡ ἀνάκλησις τῆς δοθείσης ἐρμηνείας καὶ, συνεπός, ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ φόρου τούτου τῶν ἀλλοδαπῶν πλοίων, ἀνεβλήθη ἡ θητεία.

Υπενθυμίζομεν ὅτι πρὸ μηνῶν ἡ ἀρμοδία φορολογικὴ ὑπέρεσις τῶν Η.Π.Α. ἔδωσεν εἰς τὴν ὑφίσταμένην νομοθεσίαν ἐρμηνείαν, κατὰ τὴν ὁποίαν ὑπόκεινται εἰς φόρον εἰσοδήματος οἱ πλοιοκτήται, τῶν ὅποιών τὰ πλοία φορτοεκφόρτων εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἐφ' ὅσον ἡ ἔθνικότης τοῦ πλοίου καὶ ἡ ιθαγένεια τῆς πλοιοκτησίας ἀνήκουν εἰς διαφόρους χώρας.

Ἡ φορολογία ἐπιβάλλεται —καὶ εἰσπράττεται— ἐστὸν καὶ ἀν ύφισταται διμερῆ σύμβασις περὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ φόρου εἰσοδήματος, εἴτε μετὰ τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, εἴτε μετὰ τοῦ κράτους τῆς ιθαγένειας τῆς πλοιοκτησίας, εἴτε καὶ ἀμφοτέρων. Ἀπαλλαγὴ ὑπάρχει μόνον ὅταν πλοίον καὶ πλοιοκτησία ἀνήκουν εἰς τὴν αὐτὴν χώραν καὶ ἐφ' ὅσον ύφισταται μεταξύ τῶν Η.Π.Α. καὶ τῆς χώρας ταύτης διμερής σύμβασις περὶ ἀμοιβαίας ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ φόρου.

Προσεκτικὴ μελέτη τοῦ θέματος ὀδηγεῖ εἰς ἀπασιοδόξους σκέψεις καὶ δυσιώδους προβλέψεις. Καὶ πρῶτον ὑφίσταται κίνδυνος μιᾶς ἀναδρομικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου τῆς ἐπιβολῆς φορολογίας. Φυσικά ἡ ἀναδρομή δὲν ὑπόκειται εἰς οὐδεμίαν παραγραφὴν δι' ὅσους δὲν ὑποδαλλουν δῆλωσιν φόρου εἰσοδήματος εἰς τὸ Δημόσιον τῶν Η.Π.Α.

Πρακτικῶς δὲν είναι ἐφικτὸν νὰ ζητηθῶσι φόροι ἀπὸ πλοιοκτήτας τῶν ὅποιών τὰ πλοία δὲν πρόκειται νὰ προσεγγίσουν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα. Ἐπέρα πρακτικὴ δυσχέρεια είναι ἡ συλλογὴ καὶ ἀξιοποίησις τῶν φορολογικῶν στοιχείων διὰ τὴν ἔκδοσιν καταλογιστικῶν πράξεων, τὴν ἔγκυρον —καὶ ἔγκαιρον— κοινοποίησιν τούτων πρὸ τοὺς ὑποχρέους πλοιοκτήτας καὶ πραγμάτωσιν τῆς ὅλης διαδικασίας.

Βεβαίως, ύφιστανται περιθώρια μιᾶς δικαστικῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς ἐπιβολῆς τοῦ φόρου, ὥστε οὗτος νὰ μειωθῇ εἰς ἐλάχιστα

ἐνδεχομένων ποσά. Πρόκειται, πάντως, περὶ ἄγνων, ὃ ὅποιος γενικευόμενος —δι' ἀναδρομικῆς ἐφαρμογῆς— θὰ ἔχῃ ἀναποτέρευτως δυσμενεῖς συνεπείας δι' ἀμφοτέρας τὰς πλευράς.

Ἐάν, ὡς δὲν δύναται νὰ ἀποκλεισθῇ, ἀποτραπῇ ἡ ἀναδρομικὴ ἐφαρμογὴ τῆς δοθείσης ἐρμηνείας, τὸ θέμα ύφισταται τούλαχιστον ἀπὸ τῆς ήμερημνίας, καθ' ἥν ἐξεδόθη ἡ ἐρμηνεία. Καὶ ἡ λύσις αὐτῆ δὲν είναι ἀμοιρας συνεπειῶν δι' ἀμφοτέρα, ἐπίσης, τὰ μέρη. Οἱ μὲν πλοιοκτήται θὰ ἀποφέγγουν ναυλώσεις μὲν ἀφέτηριαν ἡ προορισμὸν τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, περιοριζόμενου οὕτω αἰσθητῶς τοῦ κύκλου τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων των, οἱ δὲν 'Αμερικανοί φορτοπαραληπταὶ θὰ ἐπιβαρυθωσιν, εἴτε διὰ τῶν ύψηλοτέρων ναυλῶν, εἴτε διὰ τῆς ἐπιπροσθέσεως ἐπ' αὐτῶν τοῦ καταδηλτέου φόρου.

Ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ μέτρον ἀφορᾷ πλήθος ἔνεσται ἐφοπλιστῶν ἀπὸ πλήθος ἔνεσται χωρῶν, τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτι-

λίαν ἐνδιαφέρει ζωτικῶς ἡ ἀνακύψασα φορολογικὴ ἀπειλὴ. Πρῶτον, διότι, ὡς εἶναι γνωστόν, σπανίως συμπίπτει ἡ ιθαγένεια τῆς πλοιοκτησίας καὶ ἡ σημαία τοῦ πλοίου νὰ είναι Ἑλληνικά, ὥστε νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ ύφισταμένη μεταξὺ Η.Π.Α. καὶ 'Ελλάδος διμερῆς σύμβασις φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς. Δεύτερον, διότι τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ἔργαζονται πυκνότατα μὲ τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας.

Ἀποτελεσματικά μέσα διὰ τὴν ἀμερικανικής φορολογικῆς δαμοκλείου σπάθης, δὲν φάνεται νὰ ύπαρχουν —πλὴν τῆς δικαστικῆς ὁδοῦ— ἀν συμβῆ νὰ γίνη καταλογισμός. Βραχυπροθέσμως, σύμως, ἐπιβάλλεται ἡ ἔξειρεσις λύσεως καὶ ὡς τοισύτη δὲν είναι ἀλλή ἀπὸ τὴν ἐλληνοποίησιν τῶν ἀλλοδαπῶν πλοιοκτητηρῶν ἐταιριῶν, τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων.

Προκύπτει, συνεπῶς, θέμα νὰ νομοθετηθῇ τὸ πρόσφατον νομικὸν σχῆμα, διὰ τοῦ ὅποιου ἡ πλοιοκτήτρια ἐλληνικὴ ἐταιρία —ἡ Ειδικὴ 'Ανώνυμη Ναυτικὴ ἐταιρία— θὰ ἀποκτήσῃ ἀπλουστάτην μορφὴν καὶ εὐελιξίαν, οἵαν ἔχασφαλίζουν αἱ σημεριναὶ ἀλλοδαπαὶ πλοιοκτητηριαὶ ἐταιρίαι, αἱ ὅποιαι είναι ἀπτλλαγμέναι οἰκονομικῶν καὶ διοικητικῶν παρεμβάσεων.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Εἰς τὸ «Φαιρπλαί» (τεῦχος τῆς 25ης Απριλίου) ἐδημοσιεύθη τὸ κάτωθι σχόλιον. Τὸ μεταφέρομεν ἐν πιστῇ μεταφράσει:

«Ἄι βρετανικαὶ Τράπεζαι, ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι καὶ οἱ μεσιτικοὶ οἰκοὶ θὰ ἰδουν τὰς ἐργασίας των μετὰ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος μειουμένας σημαντικῶς, ἐξ αἰτίας τῶν προτάσεων περὶ φορολογίας τῶν ἐργαζομένων εἰς Λονδίνον ἀλλοδαπῶν, αἵτινες περιλαμβάνονται εἰς τὸν εἰσηγηθέντα ὑπὸ τοῦ κ. Χῆλυ, ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, καταρτισθέντα προϋπολογισμόν.

«Οἱ 'Ελληνες πλοιοκτῆται ὑπογραμμίζουν τὴν φυγὴν ἐκ τῆς Νέας Υόρκης, ἡτὶς ἐλασθέ χώρων εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς παρελθούσης δεκαετίας, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἐπιβολῆς ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως αὐτοτροτέρων φορολογικῶν μέτρων, τὰ ὅποια ὠδηγησαν εἰς τὴν μεταφορὰν τῆς ἔδρας πολλῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπου ἡδη ὑπήρχε μία ἀξιόλογος κοινότητος 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

«Ἄι προτάσεις τοῦ κ. Χῆλυ, καὶ ιδιαιτέρως ἡ προταθεῖσα κατάργησις τῆς διακρίσεως μεταξὺ διαιμενόντων (residents) καὶ κατοικούντων εἰς Βρεταννίαν, λέγουν, ἐνδέ-

χεται νὰ ὀδηγήσῃ εἰς παρομοίαν φυγὴν πρὸς τὰς Βρυξέλλας, τὸ 'Αμστερνταμ, τὴν 'Ελλετίαν ἡ καὶ αὐτὴν τὴν Ἑλλάδα. Μολονότι δὲ παραδέχονται ὅτι σημαντικὸς σύγκος τῶν ἐργασιῶν των θὰ συνεχισθῇ νὰ πραγματοποιήσται εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου μέσω τηλεφώνου ἢ τέλες, οἱ 'Ελληνες λέγουν ὅτι ὠρισμένη μείωσις θὰ είναι ἀναπόφευκτος, ἐαν διαπιστώσουν ὅτι είναι ἀναγκασμένοι νὰ φύγουν.

«Ὕπάρχει κάποια πικρία μεταξὺ τῶν 'Ελλήνων κατὰ τῶν ἀμερικανικῶν Τράπεζῶν τοῦ Λονδίνου, αἱ ὅποιαι, πιστεύουν, εὐθύνονται κατὰ μέγιστον λόγον διὰ τὴν κατάργησιν ὑφισταμένων φορολογικῶν τινῶν ἀπαλλαγῶν. Εἰς τούτους, παραδέξως, είναι αἱ ἀμερικανικαὶ Τράπεζαι ἐκεῖναι αἱ ὅποιαι, λόγῳ τῆς ὑπάρχεως ὑποκαταστημάτων τῶν εἰς ὀλόκληρον τὴν Εὐρώπην, θὰ ὠφεληθούν περισσότερον ἀπὸ τὴν φυγὴν τῶν 'Ελλήνων ἐκ τοῦ Λονδίνου. Μέχρι στιγμῆς είναι ἀδέσπαιον κατὰ πόσον ἡ Ἑλληνικὴ παρουσία εἰς τὸ Λονδίνον θὰ περιορισθῇ, ἀλλὰ ἐπρόσωπη γνωστῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας ὑπελόγισεν ὅτι, τὸ προσωπικόν τοῦ 'Ελλήνων διαπιστώνται διακρίσεις τῆς διακρίσεως μεταξύ τῶν διαιμενόντων (residents) καὶ κατοικούντων εἰς Βρεταννίαν, λέγουν, ἐνδέ-

λήνων διευθυντῶν.

»Δὲν ὑπάρχουν δάσιμοι στατιστικαὶ περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς συνεισφορᾶς τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τοὺς ἀδήλους πόρους τῆς Βρετανίας, ἀλλὰ εἶναι ἀμφίβολον ἔαν, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν πραγματοποιῆθη ἡ φυγή, ἡ Κυδέρνησις θὰ δύνηθη νὰ ἀντικρύσῃ τὸ ἔλλειμμα αὐτὸν ἐκ τῆς ἀπώλειας ξένου συναλλάγματος, μὲ τὴν αὔξησιν τῆς φορολογίας ἐνὸς ἕκαστου ἐξ ἐκείνων οἱ ὄποιοι θὰ παραμείνουν καὶ τῶν παρ' αὐτῶν ἐλέγχομένων ἐταιριῶν».

* * *

«Ἐξ ἄλλου, ἡ «Λούδ' Λίστη» τῆς 4ης Μαΐου ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐλληνες μεσίται πιθανὸν νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν Βρετανίαν», ἔγραψε τὰ ἔξης:

Οἱ «Ἐλληνες μεσίται πιθανὸν νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν Βρετανίαν, ἔαν ὁ νέος περὶ φορολογίας νόμος, ὅταν ψηφισθῇ, περιλαμβανῃ τὰς προτάσεις τοῦ προϋπολογισμοῦ περὶ ἐπιβολῆς βαρυτέρας φορολογίας εἰσοδήματος εἰς τοὺς διευθυντάς τῶν ξένων ἐταιριῶν αἱ ὄποιαι εἶναι ἐγκατεστημέναι εἰς Λονδίνον.

«Ἴσως ἀρχίσουν νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν χώραν αὐτήν, προειδοποίησεν ἔνας μεσίτης.

«Θὰ ήδηνατο νὰ ἐπηρεάσῃ τοὺς ἐλληνικοὺς μεσιτικοὺς οἰκους εἰς τὴν χώραν αὐτὴν κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ὡς εἰς τὸ παρελθόν, ὅταν οἱ «Ἐλληνες μετεκόμισαν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὸ Λονδίνον λόγῳ τῶν τότε ληφθέντων οἰκονομικῶν μέτρων», ἔξηγη.

Πρὸς τὸ παρόν, αἱ ἐταιρίαι δὲν ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας τινὰς εἰς τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ εργασίας των. «Ἐργαζόμεθα ἔδω διότι εὐρισκόμεθα εἰς τὸ κέντρον μιᾶς διεθνούς ἀγορᾶς», εἶπεν.

«Ἐάν τὸ νομοσχέδιον καταστῆ νόμος, ἡ κατάστασις θὰ μεταβληθῇ ἄρδην. «Ἐνδέχεται νὰ ὑπάρξουν περιπτώσεις ὅπου, ἔαν οἱ διοικούντες τοὺς ἐλληνικοὺς μεσιτικοὺς οἰκους ἀντεμετώπιζον νέας φορολογικὰς συνθῆκας εἰς τὴν χώραν αὐτήν, δὲν θὰ ἥσαν εἰς θέσιν νὰ ἔλθουν ἔδω καὶ νὰ παρατείνουν τὴν διαμονὴν των δι' ἐπαγγελματικούς λόγους», προσέθεσεν ὁ μεσίτης.

«Ἡ συνεργασία τῶν ἐλληνικῶν μεσιτικῶν οἰκων μετὰ τῶν προϊσταμένων τῶν θὰ καταστῇ δυσχερεστάτη ἔαν ἡ παραμονὴ τῶν προϊσταμένων εἰς τὴν Βρετανίαν ἀποδῆ ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπαγορευτική», ἔδηλωσε.

«Γηλεπικοινωνιακὰ προβλήματα μεταξὺ τῶν προϊσταμένων καὶ τοῦ Λονδίνου θὰ δη-

μιουργήσουν, προφανῶς, ἀνωμαλίας εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μεσιτικῶν οἰκων.

»Βραδέως κατ' ἀρχάς, ἀλλὰ μὲ ἐπιτεινόμενον ρυθμὸν ἀργότερον — λόγῳ τῶν δυσχερειῶν αὐτῶν — οἱ μεσιτικοὶ οἰκοι θὰ ἐπιζητήσουν νέας διεξόδους.

»Ἴσως ἀρχίσουν νὰ ἐγκαταλείπουν τὴν χώραν, διότι δὲν θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ συνεργαζωνται μὲ τοὺς προϊσταμένους τῶν, οἱ ὄποιοι, ἀναμφιβόλως, δὲν θὰ δύνανται νὰ παραμείνουν εἰς τὴν χώραν λόγῳ τοῦ προτανέτος νομοσχεδίου», προειδοποίησεν.

Αἱ ἐπισκέψεις τῶν προϊσταμένων θὰ καταστοῦν ἀραιώτεραι δημιουργουμένων οὕτω προβλημάτων εἰς τοὺς ἀντιπρόσωπους τῶν μεσιτικῶν οἰκων. «Τούτο σημαίνει ὅτι θὰ προκληθούν σοβαροὶ δυσχέρειαι εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν ἐλληνικῶν μεσιτικῶν οἰκων», είπεν ὁ μεσίτης.

»Ἐως ὅτου ψηφισθῇ ὁ νέος νόμος καὶ γνωστοποιηθῇ, οὓδες δύνανται νὰ προείπῃ ποία να εἶναι ἡ ἐπιδρασίς του καὶ εἰς ποιαν ἐκτασιν. «Ἄλλα δὲν νομίζω ὅτι εἶναι λογικὸν νὰ προδιάσωμεν ὅτι θὰ ὑπάρξουν δυσχέρειαι εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἔργασιν ὑπὸ τῶν ἀντιπρόσωπων καὶ ὅτι θὰ ἀναζητήσουν ἐναλλακτικάς λύσεις», συνεπάρανεν.

»Ἐξ ἄλλου, ὁ κ. Ἰωάννης Κουλουκούντης, τοῦ γνωστοῦ μεσιτικοῦ οἴκου «Ρεθύμνης καὶ Κουλουκούντης Λτδ.», ἔδήλωσεν: «Ἐπίζομεν ὅτι ἡ νομοσεία δὲν θὰ εἶναι τοιστὴ δώση νὰ σημαίνῃ τὴν ἔξοδον τῶν ἐλληνικῶν συμφέροντων ἀπὸ τὴν Βρετανίαν. Τούτο θὰ ἐσήμαινε ἀπώλειαν προμηθείας διὰ τοὺς Βρετανικοὺς οἰκους καὶ τὸ Μπαλτικό.

»Πιθανώτατα, κρίνοντες ἀπ' ὅτι συνέδη εἰς τὸ παρελθόν, ὅταν ὁ πρόεδρος Κέννεντυ ἐφήρμοσε τὸν νόμον ὅστις ὑπεχέρωντες τοὺς ἀλλοδαποὺς νὰ δηλώνουν τὸ σύνολον τῶν εἰσοδημάτων τῶν, θὰ προκληθῇ μία ὄμαδικὴ φυγὴ. Ἐλπίζω ὅτι τοῦτο δὲν θὰ ἐπαναληφθῇ. Τὸ Λονδίνον εἶναι ἔνα οἰκονομικὸν κέντρον καὶ θὰ ἐπεθύμουν νὰ παραμείνῃ ὡς τοιούτον».

* * *

Δὲν ἔχομεν ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας πλευρᾶς ἄλλο τι νὰ προσθέσωμεν εἰς τὰ ἀνωτέρω, παρὰ μόνον νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία εἰσφέρει πολὺ περισσότερο εἰς τὴν Βρετανικὴν Οἰκονομίαν, παρὰ εἰς τὴν ιδικήν μας. Ἡ πρώτη, πολλά, πράγματα θὰ ζημιώθη ἀπὸ τὴν φυγὴν τῶν Ἐλ-

λήνων τοῦ Λονδίνου. Ἡ Ἑλληνικὴ Οἰκονομίαν πολλά, τούναντίον, θὰ ἀποκομίσῃ τὰ ὄφελη. Θὰ διοκληρωθῇ ὁ ἐπαναπατρισμός.

»Αλλὰ διὰ νὰ εἰμεθα προσγειωμένοι: Δὲν πιστεύομεν ὅτι ἡ ἀγγλικὴ Κυβέρνησις θὰ διαπράξῃ τὸ σφάλμα νὰ ὀφήσῃ νὰ φύγουν οἱ δραστηριώτεροι πελάται τοῦ Σίτου.

META TO ANOIGMA

Χωρὶς νὰ προκινθυνεύωμεν προβλέψεις, δυνάμεθα μετὰ θεοβαύλητος νὰ προεικάσωμεν τὰς εὐνοϊκὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, αἵτινες θὰ προέλθουν ἀπὸ τὸ ἄνοιγμα, ἐντὸς τοῦ 1975 η καὶ ἐνωρίτερον, τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἐπιπτώσεις τῶν ὅποιων θὰ ἐπωφεληθῇ η Ναυτιλία, ἡ μικρῶν κυρίων μεγεθών.

»Η κίνησις, ὅπωσδήποτε, θὰ εἶναι σημαντική, ηγήμενή ἔναντι ἐκείνης τοῦ 1966 — τελευταῖον ἑτούς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῆς Διώρυγος. Τότε —1966— τὰ διαπλεύσαντα τὴν Διώρυγα πλοία ἀνήλθον εἰς 21.250 τὸν ἀριθμόν, ὅλης η χωρητικότητας 274.466.000 τόννων.

»Ἐν τῷ μεταξὺ πολλὰ καὶ μεγάλα πλοῖα ἔναυστηγήθησαν. Αὐτὰ θὰ ἀγνοήσουν τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος. Μέσης καὶ μετρίας χωρητικότητος σκάφη ὀλιγώτερα κατὰ τὴν διαφρεύσασαν ἐπιτασίαν κατεσκευάσθησαν, ὅπωσδήποτε, οὖμως, αἱ μεταφοραὶ τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς Περσικοῦ Κόλπου διὰ προορισμούς μεσογειακούς καὶ τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον τῆς Ἰνδίας, τῆς «Ἀπὸ Ἀνατολῆς καὶ μεγίστου μέρους τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῆς Αὐστραλίας, διὰ τῆς Διώρυγος θὰ διοχετεύεται. Δὲν ἔξερχονται τῆς πραγματικότητος αἱ περὶ αὐξήσεως τῆς κινητισίας κατὰ 20 - 30%, ἔναντι τοῦ 1966, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεβαίως, ὅτι καὶ τὰ διόδια θὰ κείναιται ἐντὸς τοῦ ίδιατέρου διὰ τὴν Ναυτιλίαν συμφέροντος. Δεδομένης τῆς συντημήσεως τῶν ἀποστάσεων καὶ τῆς ἀκριβείας τῶν καυσίμων ὁ διάπλους τῆς Διώρυγος θὰ είναι προτιμητός παρὰ ὁ περίπλους τοῦ Ἀκρωτηρίου.

»Ἡ μικρὰ καὶ ἡ μέσης χωρητικότητος φορτηγὸς Ναυτιλία θὰ εἶναι ἡ μέλλουσα, κατὰ κύριον λόγον, νὰ εύνοηθῇ ἀπὸ τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος. Καὶ δεδομένου ὅτι κατέχομεν τὰ 16% περίπου τοῦ παγκοσμίου τονούς εἰς μικρά (μεσογειακά) καὶ μετρίας χωρητικότητος σκάφη (μέχρις 60.000 τόν.) ξηρού καὶ υγρού φορτίου, η Ἐλληνικὴ Ναυ-

“INDIA”

EIS TO MADRAS KAI OLOUS TOYS ALLOUS LIMENAS TΗΣ INDIAS

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

PROMHSEIAI YLIKΩN KAI TROFIMΩN PANTOS EIDOUΣ ME AMESEN PAPADOSEN
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Timai loyikai - 'Ezunperetetis kai' ðlon tò 24ωron

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

DIATIÓENTAI BENZINAKATOI DIA THN DIARKH EΞYPIHRETHSIN TΩN PLAOIARXΩN

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

τιλία τὰ μέγιστα θὰ κερδίσῃ εἰς κίνησιν ἀπό τὴν ἀποκατάστασιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἰς τὸ πρὸ τοῦ πολέμου τῆς Μέσης Ἀνατολής ὑφιστάμενον καθεστώς.

Καρμία Ναυτιλίας εἰς τὸν Κόρμον δὲν κέκτηται τὴν συγκρότησιν τῆς ίδικης μας εἰς μικρὰ καὶ μετρίου τονῶν σκάφη.

Κυριολεκτούμενοι προβλέποντες ὅτι τὴν πρώτην θέσιν θὰ καταλάβῃ εἰς τὴν κίνησιν τῆς Διώρυγος τὸ ἐλληνικὸν τονᾶς. "Εἴτε δὲ εἰδικότερον θὰ κυριαρχήσωμεν εἰς τὴν κίνησιν σκαφῶν μεσογειακοῦ τύπου — μέχρι 4.500 τόνων d.w." Εκείθεν καὶ ἡ πρόβλεψις ὅτι τὰ ἐπισκευαστικά μας κέντρα δὲν θὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὴν ἔξυπερέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς μικρᾶς χωρητικότητος Ναυτιλίας μας. Αἱ περισσότεραι δεξαμεναὶ προπατούνται καὶ ἡ τεχνικὴ ἐπάρκεια τῶν ἐπισκευαστηρίων ἐπιβάλλεται.

Εἰδικὴν ἔρευναν θὰ διενεργήσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος ἐπὶ τῶν παρ' ἡμῖν ἐπισκευαστηρίων. Τὰ πορίσματα αὐτὰ θὰ εἰναι ἀξιαὶ ιδιαίτερας προσοχῆς. "Ολα τὰ μεσογειακά ἐπισκευαστικά κέντρα προετοιμάζονται νὰ δεχθῶν τὴν μεγαλυτέραν κίνησιν. 'Η Μάλτα καὶ τὸ Παλέρμον προπορεύονται. 'Απὸ τῆς ίδικῆς μας πλευρᾶς δὲν ἐπισημαίνομεν, ἀτυχῶς, πρωτοβουλίας τινὰ ἀξιόλογον. Χρειαζόμεθα μικροῦ μεγαλούμενάς καὶ ἐπισκευαστήρια ταχείας διενεργείας τῶν ἐπισκευῶν. Μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν, τὴν μεγαλυτέραν τῆς Μεσογείου, θὰ ἀποκτήσωμεν, χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

Καθυστερημένοι, ὅμως, ἐμφανίζομεθα διὰ τὰς βάσεις, ὅπου τὰ μικρὰ πλοῖα θὰ ἐξυπηρετοῦν τὰς ἀνάγκας των. Προπαρασκευασθῶμεν αὐτὰς τὰς ἀνάγκας ταχέως καὶ μὲν χαμήλον κόστος νὰ ἀναδεχθῶμεν. Ἐργασία ὑπεράθυνος, μετὰ τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος, θὰ μᾶς προσφέρεται.

* * *

Κατὰ γαλλικάς προβλέψεις ἡ Διώρυξ θὰ ἐμφανίσῃ μὲ τὸ ἄνοιγμά της κίνησιν κατ' ἀριθμὸν σκαφῶν μειωμένην, ἔναντι ἑκείνης τοῦ 1966, τόσον εἰς φορτηγά διὰ τὰ ξηρά φορτία, ὃσον καὶ εἰς πετρελαιοφόρα. Καὶ τούτῳ διότι ἡ κατὰ μονάδα χωρητικότης τῶν σκαφῶν ηὔξηση ἐν τῷ μεταξύ.

Προβάλλεται τὸ παράδειγμα: Τὸ 1955 διὰ τὴν διακίνησιν διὰ τῆς Διώρυγος 39 ἑκατομ. τόν. ἔχονταν ἐμπορευμάτων ἀπόσχολήθησαν 2.310 φορτηγά. Τὸ 1966 διὰ τὴν διακίνησιν 67 ἑκατομ. τόνων — τὸ διπλάσιον δηλαδὴ — ἔγρεσαν 2.600 φορτηγά σκάφη. Αὔξησις κατὰ 300 μόνον μονάδας.

Διὰ τὸ πετρέλαιον εἶναι περισσότερον ἐντυπωσιακοὶ οἱ ἀριθμοί:

Τὸ 1955 διὰ φορτία 69 ἑκατομ. τόν. ἔχονταν 1.370 δεξαμενόπλοια. Τὸ 1966 διὰ 176 ἑκατομ. τόν. — τὸ διπλάσιον δηλαδὴ — ἔγρεσαν 1.200 πετρελαιοφόρα. Μείωσις κατὰ 170 σκάφη.

Τὰ σύγχρονα πλοῖα εἶναι μεγαλύτερα εἰς χωρητικότητα d.w., εἰς ταχύτητα, συχνότητα ταξιδίων μεγαλυτέρα, ἐπιτυχανούμενης οὕτως ταχυτέρας μεταφορᾶς ἐπὶ μεγαλυτέρων μονάδων.

Προβάλλεται τὸ ἔρώτημα ὅν καὶ κατὰ πόσον ἡ Διώρυξ θὰ δύναται νὰ δεχθῇ σκάφη μὲ βύθισμα μεγαλύτερων τοῦ ἀρχικοῦ τῶν 38 ποδῶν πλάτους καὶ 900 πόδων μῆκους. Μὲ δύθισμα 48 ποδῶν θὰ καταστῇ δυνατὸς ὁ διάπλους διὰ σκάφη 100 χιλ. τόν. d.w. τὸ μέγιστον. Σκάφη 200.000 τόν. θὰ δύνανται ἄφορτα νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα (1.100 ποδ. μῆκους).

* * *

Διὰ λογαριασμὸν "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, μὴ κατονομαζόμενου, κατασκευάζεται εἰς τὸ Ἰσραὴλ πλωτὴ δεξαμενὴ ἀνυψωτικῆς ἴκανότητος 20.000 τόνων, δυναμένη νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος μέχρις 60.000 τόνων, μῆκους 227 μέτρων καὶ 43 μέτρων πλάτους. Τὸ μεταλλικὸν βάρος τῆς δεξαμενῆς, τῆς δευτέρας κατασκευαζούμενῆς ἀπὸ

τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἰσραὴλ, ἀνέρχεται εἰς 6.000 τόνους. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ προσχοῦς Αύγουστου.

Ἡ κατασκευὴ ἐκτελεῖται κατὰ τμῆματος. "Ηδη τοῦ τρίτου καὶ τελευταίου τμῆματος τῆς δεξαμενῆς, βάρους 1.350 τόνων, ἐγένετο πρὸ ἔβδομαίδων ἡ τοποθέτησις. (Ἐπιφύλαξις ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἀκρίβειαν τῆς εἰδήσεως).

* * *

Παρηγγέλθησαν δι' ἐλληνικὸν ναυπηγεῖον εἰς τὰ ἐπισκευαστήρια τῆς Μάλτας τρεῖς γερανοί. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

AI ΠΡΩΤΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

Πάντως εἰς τὴν Γενεύην ὑπεγράφῃ ἐν σχέδιον κώδικος τακτικῶν γραμμάτων, τοῦ ὅποιου ἡ κριτικὴ ἥρχισεν ἡδη ὅξεις πρὶν ἀκόμη στεγνώσῃ ἡ μελάνη τῶν τελευταίων ὑπογραφῶν. Τὸ παράδοξον ἐν προκειμένω εἶναι, ὅτι οὐδεὶς εἶναι ίκανον ποιημένος ἢ καὶ ἀντιθέτως, ὅτι ὅλοι ἐμφανίζονται εύχαριστημένοι. "Η ἀντίφασις ἐξηγεῖται ἐν μέρει ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἐνῶ ὡς σχέδιον ἰκανοποιεῖ τοὺς πολλοὺς καὶ θίγει τοὺς ὀλίγους, ἡ θέσις του εἰς ἐφαρμογὴν ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν ὀλίγων. 'Ως γνωστόν, διὰ νὰ τεθῇ ἐν ισχύι ὁ κώδικς θὰ πρέπει νὰ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ 24 χωρῶν διαθετουσῶν τὸ 25% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμάτων.

"Ἄλλ' ἂς ἔλλωμεν καλύτερον εἰς τὰς ἐπὶ μέρους κρίσεις μερικῶν ἐκ τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν:

ΑΙ ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ θεωροῦν τὸν κώδικα ἀπαράδεκτον. Μολονότι τὰ σύστηματα μέτρα παρέχουν τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ὁμοιάζουν πρὸ τὴν ὑπὸ τῶν ΗΠΑ ἀσκούμενην ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ἡ ὁμοιότης εἶναι ἐντελῶς φαινομενική, διότι αἱ διατάξεις περὶ εἰσοδοῦς εἰς τὰς κόνφερανς, περὶ κατανομῆς τῶν φορτίων καὶ περὶ καθορισμοῦ τῶν ναυλῶν στηρίζονται εἰς συστήματα κεντρικῆς σχεδιάσεως καὶ διευθυνούμενης οἰκονομίας, τὰ ὅποια εἶναι ἀσυμβίβαστα πρὸ τὰς βασικὰς ὁρχὰς τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας, τῆς βασιζούμενης ἐπὶ τοῦ ἐλευθεροῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. 'Εξ ἄλλου, θεωρεῖται δέβαιον, ὅτι ἡ οὐιοθέτησίς των οὐδὲν θὰ προσφέρῃ

πλεονεκτήμα εἰς τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν ἐν τῷ συνόλῳ της καὶ εἰδικότερον εἰς ἐφοπλιστικὰς ἑταιρίας, τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ τὸν Ἀμερικανὸν φορτωτὴν. Παραδόξως δὲ εἶναι ἀμφίβολον ἐάν θὰ παράσχῃ πλεονεκτήματα καὶ ὑπέρ των τούτων τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν, δεδομένου ὅτι ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει ὁ κώδικς θὰ προκαλέσῃ μείωσιν τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν καὶ αὐξήσῃ τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς εἰς δάρος τῶν χωρῶν τούτων. Τέλος διειρωτῶνται οἱ Ἀμερικανοὶ ποίαι θὰ εἶναι ἡ τύχη τῶν διεθνῶν κονσόρτσιουμ τῶν κοτείνερς εἰς τὰ ὅποια μετέχουν ἐφοπλισταὶ πλειόνων χωρῶν καὶ τί θ' ἀπογίνη τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον μεταξὺ κρατῶν μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ἡπέριου, ὅταν ὠρισμέναι κῶναι ἀλλα τοις οχι. Καὶ καταλήγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ κώδικας κατάφερε τελικῶς νὰ σύστηται τὴν ὑπὲρ τῶν διμερῶν συμφωνιῶν εὔνοιαν καθ' ἥν ἐποχὴν τὰ Ἕνωμένα "Ἐθνη ησαν πάντοτε κεκηρυγμένα ὑπὲρ τῶν πολυεθνῶν συνενοήσεων εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς δραστηριότητος.

ΕΙΣ ΤΗΝ Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΝ πιστεύουν ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ κώδικος θ' ἀπολήξουν εἰς ἐν σύστημα αὐστηρᾶς, ἀδιασαλεύτου καὶ ὑποχρεωτικῆς κατανομῆς τῶν φορτίων καὶ τοῦ διεθνοῦς θαλασσίου ἐμπορίου, πρὸς τὸ οποίον ἡ Κυβερνήσις, ὁ ἐφοπλισμός καὶ οἱ φορτωταὶ εἶναι ὅπωσδητοτε ἀντίθετοι. Εὐτυχῶς ὑπολογίζουν μετ' ἀνακουφίσεως ὅτι ὁ κώδικας οὐδεμίαν ἔχει ἐλπίδα νὰ τεθῇ ἐν ισχύι. Αἱ ΗΠΑ, ἡ Μ. Βρεταννία, καὶ τὰ σκανδιναϊκὰ κράτη, τὰ ὅποια κατεψήφισαν τὸ σχέδιον καὶ ἡ Ἑλλάς, ἡτις ἀπέσχεν, ἀντιτροσωπεύουν ὅλοι μαζὶ τὸ σημαντικότερον μέρος τοῦ παγκοσμίου στόλου, ἐνῷ πρέπει τοσίμων νὰ προσδοκᾶται ὅτι καὶ αἱ ἄλλαι εὐρωπαϊκαὶ χῶραι, ὅπως καὶ ἡ Ἰαπωνία καὶ ἡ Λιθερία, θὰ διστάσουν τελικῶς νὰ ἐπικυρώσουν τὴν σύμβασιν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ αἱ γνῶμαι διίστανται. Δεδομένου ὅτι εἶναι πολὺ ἐνωριαὶ ἀκόμη διὰ νὰ διστοιτώσῃ κανεὶς τὰς συνεπείας καὶ ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ κώδικος καὶ δεδομένου ὅτι αἱ διατάξεις του θὰ ἐρμηνευθῶν κατὰ τὰ συμφέροντα ἐνὸς ἐκάστου, μία σειρὰ ἀντιθέτων ἀπόφεων ἔκαμεν ἡδη τὴν ἐμφάνισίν της. Μερικοὶ θεωροῦν ἀντιφατικὴν τὴν ὑπὸ τῆς

CHIOS SUPPLIERS (PTY.) LTD. CAPE TOWN

WHOLESALE SHIP CHANDLERS
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

BONDED WAREHOUSE
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE
SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ

KAI KATA TΑΣ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΕΟΡΤΑΣ

Γενικὸς Διευθυντής: Παντελῆς Ρούχος

Διευθυντής: 'Αναστάσιος Σταῆς

Αντιπρόσωποι: Νίκη Ρούχου, Σ. Λευκῆς

ADDRESS :

INDUSTRY STREET,
P.O.Box 285 PAARDEN EILAND
CABLES : PANTELIS
TELEX : 57 - 0268

PHONES :

518061, 514846, 523475
NIGHT SERVICE:
447024, 495045, 523475

U. K. AGENT: ARTHUR NICHOLSON LTD, 206/210 BISHOPSGATE
LONDON EC2M. PHONES : (01) 2831897, (01) 6233215

Γερμανίας υπερφήσισιν τού σχεδίου, σταν ήχούν άκόμη αἱ κραυγαὶ τῶν γερμανικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων ἐναντίον πάσης σκέψεως περὶ κώδικος. "Ἄλλοι, σῦμως, τὴν θεωροῦν δεδικαιολογημένην, ἔαν κρίουν ἀπὸ τὴν πληθρὰν τῶν ἀρχικῶν ἀξιώσεων, τὰς ὁποῖας αἱ ὑπανάπτυκτοι χώραι ἡγαγάσθησαν νὰ ἐγκαταλείψουν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συζητήσεων. Οἱ αἰσιόδοξοι φρονοῦν ὅτι οἱ ἐλεύθεροι πλοιοκτῆται θὰ σπεύσουν νὰ εἰσέλθουν εἰς τὰς Κόνφερας, αἱ ὁποῖαι τοῦ λοιποῦ θὰ εἶναι ἀνοικταὶ δι' αὐτούς, ἐνῷ οἱ ἀπαισιόδοξοι φρονοῦν, ἀντιθέτως, ὅτι οἱ μετέχοντες τῶν Κόνφερας πλοιοκτῆται θ' ἀποχωρήσουν τούτων διὰ νὰ γίνουν ἀνέξαρτητοι καὶ ν' ἀποκτήσουν μεγαλύτεραν ἐλεύθεριαν δράσεων. 'Αμφετοί, πάντως, συμφωνοῦν ὅτι ἔν τῶν μεγαλύτερων προβλημάτων θὰ εἶναι ὁ προσδιορισμός τοῦ «ἔντιμου καὶ δικαίου» περιθωρίου κέρδους, τὸ ὁποῖον η σύμβασις ἀναγνωρίζει εἰς τὸν πλοιοκτήτην κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ κατωτάτου δρίου τοῦ ναυλοῦ.

ΟΙ ΝΟΡΒΗΓΟΙ ἀρμόδιοι, μολονότι δὲν ἀνησυχοῦν ἐκ τοῦ ψηφισθέντος σχεδίου, πιστεύουν ὅτι ὁ κώδικις ὅχι μόνον δὲν ἔλυσε τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἐτέθησαν πρὸ αὐτοῦ, ἀλλὰ ψηφισθεῖς ἐν τάξει, κατέληξε νὰ μὴ ἐξυπηρετῇ οὔτε τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας δι' ἄς ἀρχικᾶς ἐδημιουργῆθη σύτε τὰς λοιπὰς χώρας τοῦ κόσμου. Οὕτω δι' ὀρισμένην κράτη, ὅπως ή Γαλλία, ή Γερμανία, ή Ἰαπωνία καὶ ή Αὐστραλία, ή κατανομῆι τοῦ 40/40/20 θὰ παράσχῃ μὲν ὥρισμένα πλεονεκτήματα, ἀλλὰ ταῦτα θὰ εἶναι εἰς βάρος τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν τὴν ὁποίαν τὰ κράτη ταῦτα θ' ἀναγκασθῶν ἐν ἀπαρνηθοῦν. Διὰ τὸ κομμουνιστικὸν μπλὸκ ὁ κώδικις θὰ χρησιμεύσῃ ὡς δργανὸν πολιτικῆς διὰ νὰ τοῦ ἀνοίξῃ τὰς Κόνφερας εἰς τὰς ὁποῖας μέχρι σήμερον δὲν ἀντετροπωπεύετο. 'Υποτίθεται ὅτι διὰ τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, αἱ ὁποῖαι διαβέτουν ηδη ἔνα στόλον ὁ κώδικις θὰ παράσχῃ ὥρισμένας δυνατότητας, μολονότι δὲν δέλπει κανεὶς τὶ ἐκέρδισαν αἱ χώραι τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζουν ηδη τὸ 50/50. Πάντως ὁ μεγάλος χαμένος τῆς ὑποθέσεως θὰ εἶναι τὰ ὑπανάπτυκτα ἔθνη, τὰ ὁποῖα θὰ πληρώσουν πολὺ ἀκριβὰ τὴν μείσων τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τὴν αὔξησην τῶν ναύλων, τὴν ὁποίαν θὰ ἐπιφέρῃ ὁ κώδικις. Τέλος, διὰ τὸν παγκόσμιον ἐφοπλισμὸν οἱ Νορβηγοί πιστεύουν ὅτι ὁ κώδικις ὅχι μόνον δὲν ἀποτελεῖ πρόδοθον, ἀλλ' ἀντιθέτως ἀποτελεῖ ἐπάνοδον εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ἀποκιακῶν συμφώνων, μὲ κίνδυνον μάλιστα νὰ ἐπεκταθῇ τὸ κακὸν καὶ εἰς τὸν τομεῖς τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν ξηρῶν χύνθην φορτίων.

Τὰ αὐτὰ περίπου φρονοῦν καὶ εἰς τὴν ΣΟΥΗΔΙΑΝ. Τὸ σχέδιον διὰ τοῦ ὁποίου ἀρχικῶς ἐπεδιώχθη ὁ ἔλεγχος τῶν ναυτιλιακῶν μονοπωλίων, ἐδημιούργησε διὰ τῆς προσθήκης τοῦ συστήματος τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων ἀλιτα προβλήματα, χάρις εἰς τὴν ἀδεξίαν προσπάθειαν ὥρισμένων χωρῶν

νὰ συνδυάσουν ἐν τῷ αὐτῷ κώδικι τὸν διακανονισμὸν τῶν κόνφεραν, εἰς τὸ μέτρα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα θὰ ἡγούντων τὴν ἀνάπτυξιν τῆς σημαίας των. Τοιουτοτρόπως κατηρτίσθη ἐν σύνολον διατάξεων ὀσταφών, ἀκαταλήπτων, δυσερμηνεύτων καὶ διεθνῶς ἀπαραδέκτων. Τὸ μέτρον τῆς κατανομῆς δὲν θὰ ἐπιφέρῃ εἰμὴ διαταραχὴν τῶν ὑφισταμένων τακτικῶν γραμμῶν καὶ μίαν βαθμιαίαν μείωσιν τοῦ ἐπιπέδου τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν καὶ οὕτω ὁ κώδικις θὰ ἔχῃ τὸ ἀντίθετον ἀποτέλεσμα εἰνου ὅπερ ἐπειδιώχθη, ητοι τὸν νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἔξιαγων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. 'Εξ ἄλλου ὑπάρχουν ὄρκετοι οἱ φρονούντες ὅτι η σύμβασις τῆς Γενεύης στρέφεται εἰδικῶς κατὰ τῆς σουηδικῆς Ναυτιλίας καὶ τυχὸν ἐφαρμοζούνται διῆπη ιδιαιτέρως τὸν σουηδικὸν ἐφοπλισμόν, τοῦ διόπιον θὰ δραστηριοθεῖ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς εἶναι ἀφειρομένη εἰς τὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν μεταφοράς. Τὸ μόνον παρήγορον εἶναι, ὅτι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως θὰ παρέλθῃ μακρὸς χρόνος, ὁ ὁποῖος ἵσως νὰ μὴ φθάσῃ ποτέ.

'Ενδιαφέρουσα, τέλος, εἶναι η ΕΛΒΕΤΙΚΗ ἀποψίς, καθ' ἧν η διάσκεψις τῆς Γενεύης νιοθέτησε κώδικα λειτουργίας ὑποστηριχθεῖται ὑπὸ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν καὶ τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ ἐναντίον τῶν ἀπόφεων ὅλων τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν. Κατὰ τὴν ἐλευθετικὴν γνώμην, αἱ μὴ διαβέτουσα διέξοδον πρὸς τὴν θάλασσαν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι εὐρύσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναπτύξεως καὶ ἐκβιομηχανίσεως δὲν θὰ εὔρουν εἰμὴ μειονεκτήματα εἰς τὸ σύστημα τῆς αὐθαιρέτου κατανομῆς τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου.

ΙΔΕΑΙ ΚΑΙ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν διεθνῶν διασκέψεων περὶ τοῦ Κώδικος Τακτικῶν Γραμμῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ περὶ τῶν πρώτων ὅλων ἀφ' ἐτέρου, σχολιάζεται εὑρύτατα ἡ θέσις τῶν διαφόρων χωρῶν ἔναντι τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

'Απὸ τὴν μίαν πλευρὰν ἴσταται η θεωρία τῆς ἐλεύθερας Ναυτιλίας. Τὴν θεωρίαν αὐτῆς ἀκολουθεῖ η Μεγάλη Βρετανία καὶ τὴν ὑποστηρίζουν αἱ Σκανδιναվικαὶ χώραι, αἱ Ἐλλάς, η Όλλανδία καὶ ἄλλοι. Εἶναι αἱ χώραι αἱ διαβέτουσα μεγάλους ἐμπορικοὺς στόλους, τῶν ὁποίων η μεταφορικὴ ίκανότης ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ τὰς ἀνάγκας τοῦ ιδίου αὐτῶν ἐμπορίου, ἀλλὰ τῶν ὁποίων η συμβολὴ εἰς τὸ έθνικον ισοζύγιον πληρωμῶν δὲν εἶναι διόλου ἀμελητέα. Πιστεύουν ὅτι η Ναυτιλία εἶναι μία ἀνεξάντλητος βιομηχανία δυναμένη καὶ ὄφελουσα νὰ ἀναπτυχθῇ αὐτονόμως καὶ ἀγέν τους συσχετίσεων πρὸς τοὺς λοιποὺς τομεῖς τῆς οἰκονομίας. Χάρις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς θεωρίας αὐτῆς, αἱ ἐν λόγῳ χώραι, χωρὶς θεοβαίως νὰ διεκδικοῦν δάφνας αὐτοθυσίας, ἐπέτυχον νὰ δημιουρ-

γήσουν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, τὸν μηχανισμὸν ἐκείνον εἰς τὸν ὅποιον ὄφελεται η ἐκπληκτικὴ ἐξισορρόπησις τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος εἰς παγκόσμιον κλίμακα.

'Απὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν κεῖται η θεωρία τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐθνικισμοῦ, τὴν ὁποίαν ἔκφραζε κυρίως η Γαλλία καὶ τὴν ἀκολουθῶν χώρων αἱστὸς ἡ Γερμανία, τὸ Βέλγιον, η Ἰσπανία κ.λπ. Πιστεύουν ὅτι ὁ ἐθνικὸς στόλος ἀποτελεῖ ὅργανον ἐξυπηρετήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς τῆς χώρας των. Πρόκειται περὶ θεωρίας ἡ ὁποῖα, ὡς ητο φυσικόν, δὲν ἀφίει ἀσυγκίνητος τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας καὶ δὴ τὰς στερουμένας ἐνεργειακῶν πηγῶν, αἱ ὁποῖαι ἀγωνίζονται διὰ τὴν δημιουργίαν ἐθνικοῦ στόλου δυναμένου νὰ ἐξοικονωθῇ μέρος τοῦ συναλλάγματος τὸ ὁποῖον θὰ ἡγαγάκοντο νὰ πληρώσουν διὰ τὰς εἰσαγωγάς πετρελαίου. Δὲν πρέπει, πάντως, νὰ παραγγωρίζεται ὅτι, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν προμηνισθεῖσαν ἐξισορρόπησιν, οἱ ναυτιλιακοὶ οὗτοι ὑπερεδνικισμοὶ ἔνεχον τὸν δέσμον τοῦ κίνδυνον κίνδυνον τῆς ἀλογίστου ὑπερπροσφορᾶς τοννάζ μεθ' ὅλων τῶν ἐντεῦθεν δύσηντων συνετειών ἐπὶ τῆς ύγιούς οἰκονομίας τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

'Ἐνώπιον τῆς διαστάσεως ταύτης τῶν ἀντιλήφτων, ποιούθεν τῆς ὁποίας κρύπτονται φυσικές τὰς ἀντιτίθεμενα συμφέροντα, ὡς τρίτος κόσμος δὲν ἔνυσκολεύῃ νὰ ἐπιφέρῃ τὸν διχασμὸν τῶν διοικητικῶν χωρῶν εἰς τὸ στάδιον τῆς διοικητικῆς κατανομῆς τῶν φορτίων. Βεβαίως δὲν ἐπετεύχθη ὀριστικὴ συμφωνία ἐπὶ τοῦ περιλαότου 40—40—20, ἀλλ' ἔδωμεν τὴν Γαλλίαν καὶ τὰς ἀκολουθουσας αὐτὴν χώρας νὰ τάσσωνται ἀνεπιφυλάκτως ὑπὲρ τῆς κατανομῆς τῶν φορτίων μεταξὺ ἔξαγωγικῆς καὶ παραληπτικῆς χώρας, τὴν Νορβηγίαν μὴ ἐκδηλουμένην σαφῶς ἐναντίον τῆς δροχῆς τῆς κατανομῆς καὶ τὴν Ρωσίαν, φοδουμένην μήπως στερηθῆ τῆς συμποσείας τῶν ὑπαναπτύκτων, νὰ προσπαθῇ νὰ ἐξαιρέσῃ τὰς περιπτώσεις τῶν διμερῶν συμφωνιῶν.

Tὰ διεθνῆ συνέδρια, συμπεραίνουν οἱ σχολιασταί, ἀπετελεσμαν ἀνέκαθεν πεδίον ἀντιμετωπίσεως ιδεῶν καὶ συμφέροντων. 'Ἐν προκειμένω, πάντως, οἰδηπότε καὶ δὴ εἴναι αἱ ἔξελιξις, τὸ δέσμον εἶναι ὅτι τὰ πράγματα εἰς τὴν Ναυτιλίαν θὰ εἶναι εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον ἐντελῶς διάφορα τῶν δύσων ἐγνωρίσαμεν εἰς τὸ παρελθόν.

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

Διὰ τὸν ἐν ψυχρῷ, χωρὶς ἄμεσον τὶ συμφέρον, παρατηρητὴν τὸν περὶ τὴν ναυτιλίαν ἔργασίαν σημειωμένων ἐξελίξεων, εἶναι αἱ αναμφισβήτητον τὸ γεγονός τῆς σταθερῶς ἐπὶ τὰ δελτίῳ πορείας τῶν συνθηκῶν, ὡφ' ὃς δισκεῖται παρ' ἡμῖν ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπασχόλησις.

Μισθοδοσία, ἐνδιαίτησις, ὅδειαι μετ' ἀποδοχῶν καὶ πρόνοια αἰσθητῶς ἐπηγυμέναι καὶ δελτιωμέναι τείνουν νὰ καταστήσουν προνομιούχον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Η ἀναγνώρισις, ἔξι ἄλλου, τῆς Οἰκονομίας μας, ἔστω καὶ ἀργά, πανηγυρικὴ ἡδη ἐξεδιλλόθη δι' ὅσων μέτρων ἐλήφθησαν τὰ τελευταῖς αὐτὰ ἔτη ὑπὲρ τοῦ ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος, τῆς φορολογίας καὶ τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν.

Πλοία μεγαλύτερα, ταχύτερα, πραγματικοὺς κολοσσούς, ηύτυχησαν πολλὰ νὰ ἀποκτήσωμεν. 'Ανετος — ἀσφαλεστέρα — ἡ ἐπ' αὐτῶν παραμονή, ἐνῶ καὶ ἡ προϊούσα αὐτοματοποίησις περιορίζει τὸν ἀνθρώπινον μόχθον. Εἰς τὰ χρονικὰ τοῦ παρελθόντος ἔφθασε νὰ ἀνήκουν αἱ σκληρότητες τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγέλματος. Τώρα ή ἀμοιβὴ



"CATALINA" LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ
ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

της ναυτικής έργασίας είναι ύψηλη. Συγκρίνεται με την κρατούσαν είς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν τῶν πλέον προηγμένων χωρῶν καὶ δῆ τῆς Βρετανίας, τῆς Ὀλλανδίας καὶ τῶν σκανδιναϊκῶν χωρῶν. Οἱ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν ἐτετραπλασιάσθησαν. Τῶν κατωτέρων ἐτριπλασιάσθησαν.

Ἡ ἐνδιαίτησις ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων δὲν συγκρίνεται οὐδὲ μὲ αὐτὴν τὴν ἐπὶ τῶν «λίμπερτες» κρατήσασαν τὰ πρώτα μεταπολεμικά ἔτη. Πρόβλημα τροφοδοσίας ἔπαιπε νὰ υφίσταται. Τὰ πάντα ἐπιτρέπουν τὴν δισπίστωσιν ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἐνδιαιτῶνται τέσσαν καλά, ὅσον καὶ οἱ ξένοι συνάδειοι των ἐπὶ τῶν ἀγγλικῶν καὶ σκανδιναϊκῶν σκαφῶν.

Ἄπομένουν ἀκόμη πρὸς ἐπίλυσιν δύο ἴδιαιτέρως ἐνδιαιφέροντα τοὺς ναυτικούς μας προβλήματα. Εἶναι τὰ τῆς προνοίας. Τὸ συνταξιοδοτικόν, ἡ ἄχιλλειος πέτρα τῆς ναυτεργατικῆς ὑποθέσεως, βαίνει πρὸς τὴν ὁριστικήν του ἐπίλυσιν, ἐνῷ καὶ ἡ βελτίωσις τῆς παρεχομένης ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως ἀντιμετωπίζεται ἥδη.

Ἀναφερόμεθα συνοπτικῶς εἰς τὰ πράγματα τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, διὰ νὰ καταδείξουμεν τὸ μὲν τὴν ἐπελθούσαν σημαντικὴν βελτίωσιν, τὸ δὲ νὰ ἐπισημάνωμεν τὴν ἥδη καταβαλλομένην προσπάθειαν διὰ τὴν Πρόνοιαν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας ἴδιαιτέρως.

Δὲν ἀποκλείομεν, βεβαίως, τὴν περαίτερων βελτίωσιν τῶν ὅρων ἔργασίας. Αὐτὴν καὶ πολλὰ δικαιώς ἐπιζητοῦν οἱ ἔργαζομενοί, χωρὶς ὅμως νὰ μὴ εἶναι οὐτοὶ ὑποχρεωμένοι νὰ ἀναγνωρίσουν ὅτι πολλὰ ὑπὲρ αὐτῶν ἐπετελέσθησαν. Τὸ δίκαιον εἰς αὐτοὺς ἀποδίδεται καὶ θὰ συνεχίσῃ ἀποδιδόμενον, ὅπου τοῦτο διατιστοῦται ὅτι ἐπιβάλλεται.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΕΤΑΙ

Αὐτὸ τὸ γεγονός τῆς ἐπὶ τοῦ «Ἀνδρος-Ἄιρες» πυρκαϊᾶς, παρὰ τοὺς κινδύνους καὶ τὸν δραματικότητα, ἔρχεται νὲ ὑπενθυμίση τὰς καλυτέρας καὶ εὐγενεστέρας παραδόσεις τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτικοῦ.

Μὲ τὴν πυρκαϊὰν καλύπτουσαν τὸ πρωραίον τμῆμα τοῦ σκάφους, μὲ δυσχερεῖς καιρικὰς συνθήκας, μὲ διακεκομένην τὴν ἐπικοινωνίαν καὶ ἀγνωστὸν τὴν αἵτιαν, ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμεῖναι πλήρωμα, ἐπέτυχε νὰ θέσῃ ὑπὸ ἔλεγχον καὶ νὰ κατασέσῃ τελικῶς τὸ πῦρ.

Οἱ ποινικὸς καὶ πειθαρχικὸς κῶδις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐπενδύων νομικῶν παλαιοτάτη ναυτικῆς παράδοσιν, ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅπως ἐπὶ τῆς ἐγκαταλείψει τοῦ σκάφους, παραμεῖνη ἐπ' αὐτοῦ τελευταῖος, τόσον διὰ τὴν ἐμπειρίον διεβαγχὴν τῆς δισασθεως ὅσον καὶ διὰ τὸ θάρος ὑπὲρ ἐμπνεῖται εἰς τοὺς λοιποὺς ἡ ίδική του καρτερία καὶ γενναιοφυχία.

Εἰς τὴν προκειμένην ὅμως περίπτωσιν ἔχουμεν κάτι περισσότερον. Τὸν πλοίαρχον κ. I. Τηνιακόν, μὲ ἔν τμῆμα τοῦ πληρώματος, μὴ ἐγκαταλείποντα — ἔστω τελευταῖος — τὸ πλοίον του, ἀλλ' ἀγωνιζόμενον νὰ κατισχύσῃ τὸν φλοιγόν, ἐν γνώσει τοῦ ἐπικρεμαμένου κινδύνου τῆς ἐκρήξεως καὶ τῆς καταστροφῆς. Χρειάζεται, ὁμολογούμενως, ψυχραιμία καὶ γενναιότης, οὐνὶ ἡ τυχούσα, διὰ νὰ παραμένῃ ἐκτελῶν τὸ καθῆκον σου ἐπὶ ἐνεργοῦ ἡφαιστείου.

Ἡ σύνθησις, διδάσκουν τὰ συγγρέματα, δὲν ἐπιβάλλεται ἐκ τοῦ νόμου. Παραδείγματα δημος, ὅπως τὸ μνημονεύθεν, ἀποδεικνύουν ὅτι ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν ναυτικῶν παραδόσεων καὶ τῆς συναισθήσεως τῶν ύψηλῶν ναυτικῶν ἀρετῶν.

ΠΥΡΓΟΙ ΤΗΣ ΒΑΒΕΛ

Ἐγράφαμεν καὶ παλαιότερον διὰ τὴν προσπάθειαν ὅτις καταβάλλεται εἰς τὴν Σουηδίαν ὅπως διδάξουν τὴν γλώσσαν των εἰς τὰ κινεζικὰ πληρώματα τῶν πλοίων των. «Ἡδη ἡ Κυδερνησίς κατήρτισε σχετικὸν νομοσχέδιον ὅπερ ὑπέβαλεν εἰς τὴν Βουλήν, διὰ τοῦ ὅποιον ἡ διδασκαλία τῆς σουηδικῆς γλώσσης εἰς τὸ ξένα πληρώματα καθισταται ὑποχρεωτική, τοῦ πρὸς τοῦτο διατιθεμένου χρόνου ὑπόλογοι ζομένου ὡς χρόνου πραγματικῆς ὑπρεσίας.

Πρὸς τὴν ἀποψιν, ὅμως, ταύτην δισφενεῖ ἡ «Ενωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν ἔχουσα συμπαραστάτην τὸ Ἀνώτατον Ἐκπαιδευτικὸν Συμβούλιον τῆς χώρας ὅπερ φρονεῖ ὅτι ἡ ἀμετος ἐφαρμογὴ ἐνὸς πλήρους συστήματος διδασκαλίας ἐπὶ τῶν πλοίων χρειάζεται πολλὴν ἀκόμη μελέτην καὶ ὅργανωσιν. Ο κύριος λόγος εἶναι ὅτι οἱ μόνοι δυνάμενοι νὰ ἀναλάβουν τὴν διδασκαλίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰναι οἱ ἀξιωματοκοὶ αὐτοῦ, οἱ ὅποιοι, ὅμως, ὅπως εἶναι φυσικόν, οὔτε τὴν ἐκπαιδευτικὴν οὔτε τὴν παιδαγωγικὴν κατάρτισιν καὶ πείραν διαθέτουν. Πολλὸν μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ σουηδικὴ θὰ εἶναι μία γλώσσα ξένη, ἀγωστὸς καὶ ιδιαιτέρως δυσχερής διὰ τὰ κινεζικὰ καὶ τὰ λοιπὰ ἀλλοδαπά πληρώματα. Πολλὸν φοβούνται, λοιπόν, ὅτι τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἶναι μία ἐπικίνδυνος μηματεία ἡ ὅποια δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐπιφέρῃ ἀσυνεννοησίαν καὶ σύγχυσιν ιδιαιτέρως κρίσιμον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Ἄντι τούτου, φρονοῦν οἱ ἐφοπλισταί, θὰ ἡτο εὑχερέστερον νὰ γίνη προσπάθεια βελτίωσεως τῶν στοιχείων τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, τὴν ὅποιαν, ὅλιγον ἡ πολύ, γνωρίζουν πάντες σχεδόν οἱ ναυτικοὶ, τούλαχιστον ἀπὸ πλευρᾶς ναυτικῆς ὄρολογίας, ἡτὶς εἶναι καὶ ἡ πλέον χρήσιμος. Εἰς ἐπίρρωσιν ἐπικαλούνται καὶ τὸ γεγονός ὅτι ὁ IMCO ἔκρινεν ἀναγκαῖαν τὴν καθιέρωσιν κοινῆς ναυτικῆς γλώσσης καὶ ὡς τοιαύτην ἐπελέγη ἡ ἀγγλική.

Σοβαρόν, ὁμολογούμενως, τὸ πρόβλημα. Πύργοι τῆς Βαβέλ κινδύνευσον νὰ καταντήσουν τὰ σύγχρονα πλοία. Μὲ τὴν πληθώραν τῶν οντωτῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν ἐθνικῶν πλοίων τῶν πλείστων ναυτικῶν χωρῶν, πολὺ φοβούμεθα μήπως εἰς τὸ τέλος ἀναγκασθοῦν νὰ μάθουν κινεζικὰ οἱ Σουηδοὶ ἀξιω-

ματικοί. Όπωδε πότε, ὅμως, ἡ ἀγγλικὴ ἐπεκράτησεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὅπως εἰς τὸ ἀπότερον πρὸ αἰώνων παρελθόν, ἡ ἰταλική.

Η ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σχολιάζομεν ιδιαιτέρως τὸ προεδρικὸν διάταγμα 269) 1974 περὶ τῶν προσόντων τῶν μηχανικῶν, τὸ ὅποιον ἐδημοσίευσαμεν ὀλόκληρον εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Διότι δὲν εἶναι μόνον ἐκ τῶν πρώτων διαταγμάτων τὰ ὅποια διέπουν τὸ φῶς εἰς ἐκτελεσιν τοῦ νέου κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀλλά, κυρίως, διότι τινὲς τῶν διατάξεων αὐτοῦ πρόκειται νὰ ἔχουν ἀμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ γενικοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος τῆς χώρας.

Τρία εἶναι τὰ βασικὰ σημεῖα τοῦ διατάγματος τούτου: Πρῶτον ἡ κατάργησις τῆς ἐργοστασιακῆς ὑπηρεσίας τῶν μαθητῶν τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Δεύτερον ἡ κατάργησις τῶν διεξάσεων τοῦ Β' διπλώματος μηχανικοῦ διὰ τοὺς ἐκ Δημοσίων Σχολῶν προερχομένους. Καὶ τρίτον τὰ ἐνοποιημένα διπλώματα 'Απομον καὶ ΜΕΚ.

Οὐ σταματήσωμεν σήμερον εἰς τὸ πρώτον στοιχεῖον. Εἰς τὴν κατάργησιν τῆς ἐργοστασιακῆς ὑπηρεσίας. Ὁς γνωστόν, μέχρι σήμερον ὁ μαθητής μιᾶς ιδιωτικῆς σχολῆς μηχανικῶν Ε.Ν. ἔχειάστεο 4 ἑταῖς διὰ νὸν τελείσθη τὴν σχολήν, 3 ἑταῖς ὑπηρεσίαν ἐργοστασίου καὶ 18 μῆνας θαλασσίας ὑπηρεσίας, διὰ νὰ ἀποκομίσῃ, κατότιν διεξάσεων, τὸ δίπλωμα μηχανικοῦ Γ' τάξεως. Ἐπομένως, ἔχειάστεο θεωρητικῶς 8½ ἑτη συνολικῶς διὰ τὸ δίπλωμα Γ' Μηχανικοῦ. Θεωρητικῶς, ὅμως. Διότι εἰς τὴν πράξιν ἡ ἐργοστασιακὴ ὑπηρεσία διηνύετο κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἐν τῇ σχολῇ φοιτήσεως καὶ συγχρόνως μετ' αὐτῆς, οὔτες ὠστε τὸ σύνολον τοῦ χρόνου περιωρίζεται εἰς 5½ μόνον. ἔτη.

Τὸ νέον διάταγμα κατέργησε τὴν ἐργοστασιακὴν ὑπηρεσίαν καὶ ηὔξησεν εἰς 30μηνον τὴν θαλασσίαν τοιαύτην. Καὶ ἐνῷ θεωρητικῶς περιορίζονται τὰ 8½ ἑτη εἰς 6½, εἰς τὴν ούσιαν τὰ 5½ ἑτη γίνονται 6½, προστιθεμένου δηλαδή ἐνὸς πλήρους εἴτε τούς ἐπὶ πλέον θαλασσίας ἀστίας ὑπηρεσίας.

Τούτο συμβαίνει διότι, ὡς ἐλέχθη, καὶ

The UK P&I Club (Bermuda)

Συμμετέχοντα πλοῖα ἄνω τῶν 65 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός ὑπὸ 67 σημαίας.



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

Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 4646. Τελέξ: 885 271. Τηλεγραφήματα: Mutuality London.

τών 150.000 τόν. d.w.) κινούνται δι' άτμοστροβίλων και κατανάλισκουν περισσότερα καύσιμα όποια τάξ δημοφηγανάς. Τὸ ταξίδιον, έπισης, μέσω Ακρωτηρίου, είναι διπλασίας όποια στάσεως παρά μέσω τῆς Διώρυγος.

Καὶ προσθέτει ὁ κ. Παπαχριστίδης: «Παρατηροῦται τίνες πιστεύουν, ὅτι ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ θὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον ὑπὸ δεξαμενοπλοίων τῶν 70 - 80.000 τόν. d.w., ἵνα σχετικῶς μικρὸν τομέα τῶν σκαφῶν μεταφορᾶς ἀργοῦ πετρελαίου, ἀλλὰ τούτῳ δὲν εἶναι ἀληθές.

Τὴν πρώτη γενεὰ τῶν σοῦπερ τάνκερς τῆς τάξεως τῶν 200.000 περίπου τόν. d.w. έναυπηγήθη ὑπὸ τῆς Σέλλ, πιστεύω, μὲ τὴν προοπτικὴν χρησιμοποίησεως τῆς Διώρυγος κατὰ τὸ ἄφορτον. σκέλος τοῦ ταξιδίου τῶν.

»Τούτο ἀποκαλύπτει μίαν νέαν ὄψιν τῶν πραγμάτων. «Απαντα τὰ πλοῖα μέχρι 200 χιλ. τόννων θὰ δύνανται νὰ διατέλεουν τὴν Διώρυγα ἄφορτα».

Κατὰ τὴν ἀποψίν τοῦ κ. Παπαχριστίδη, τὰ διόδια δὲν θὰ φάσσουν εἰς ἀπαγορευτικά ἐπίπεδα, ἀλλὰ θὰ κυμαίνωνται εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα.

Ο τρίτος παράγων, δοτὶς θὰ ἐπιφέρῃ τὸ τελικὸν πλήγμα εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων είναι ἡ κατασκευὴ διυλιστηρίων ὑπὸ τῶν ἀραβικῶν χωρῶν. Τοιουτοτρόπως θὰ ὑπάρξῃ σημαντικὴ μείωσις εἰς τὰς μεταφορᾶς ἀργοῦ πετρελαίου. Περαλλήλως, αἱ ἀραβικαὶ χώραι στρέφονται πρὸς τὰς ναυπηγήσεις ιδίων δεξαμενοπλοίων.

«Αὐτὰ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Ἀλλὰ ποία θὰ είναι ἡ κατάστασις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ἔχοντων φορτίων; Ή ἐπερχομένη κάμψις εἰς τὰ δεξαμενόπλοια θὰ ἐπηρεάσῃ κατ' ἀνάγκην καὶ τὰ μπάλκα κάρριερς. Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1973 ὑπῆρχον ἐν ὑπερεσίᾳ 36,8 ἑκατ. τόννοι Ο.Β.Ο. Τὸ 1974 θὰ ἔχουν αὐξηθῆται κατὰ 11 εἰσέτι ἑκατ. τόννων. Αὐτὰ θὰ τείνουν νὰ στραφοῦν πρὸς τὰ ἔχοντα φορτία.

»Τὰ μικρότερα ἀτμοκίνητα τάνκερς θὰ είναι τὰ πρώτα, τὰ ὀποῖα θὰ ἐγκαταλείψουν τὰ ὑγρὰ φορτία. Θὸ εἰσβάλουν, συνεπέως, εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν σιτοφορτίων καὶ θὰ προκαλέσουν τὴν κάθετον πτώσιν τῶν ναύλων, οἱ ὄποιοι ἐν συνεχείᾳ θὰ ἐκφυλισθοῦν».

Ο κ. Παπαχριστίδης ἀνέφερεν ὅτι είχεν ἀρκετάς προσφοράς ἐκ μέρους διαφόρων ναυπηγείων νὰ ἀγοράσῃ πλοῖα ὑπὸ ναυπηγήσιν, ὑπονοών ὅτι ἔκεινοι οἱ ὄποιοι ἐποθέτησαν τὰς παραγγελίες εἰχον ἄλλας βλέψεις. «Ἀλλοι πιέζουν τὰ ναυπηγεία νὰ καθυτεροῦν ὅσον τὸ δυνατό τὰς παραδόσεις.

Μόλις αἱ ἐνδείξεις ὑπερπροσφορᾶς τονναὶ γίνουν ἐμφανέστεραι, αἱ τιμαὶ θὰ σημειώσουν ταχυτάτην πτώσιν. «Λέγουν ὅτι τὸ αὐξανόμενον κόστος λειτουργίας τῶν ναυπηγείων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἀνύψωσιν τῶν τιμῶν. «Ἐγώ, πρωστικῶν», — καταλήγει ὁ κ. Παπαχριστίδης, «πιστεύω ὅτι τὰ ναυπηγεία θὰ μειώσουν τὰς τιμὰς καὶ θὰ στραφοῦν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις δι' ἐπιχορήγησιν».

ABEBAION TO MEALON

Αἱ δηλώσεις αἱ λαδούσαι τελευταίως χώραν τόσον εἰς τοὺς ιαπωνικοὺς ναυπηγικοὺς κύκλους ὅσον καὶ κατὰ ναυτιλιακὰς διασκέψεις καὶ εἰς σχετικὰς μελέτας, ἀναγκάζουν πολυαριθμούς παραπορτάς εἰς τὸ νότο εἰναι συντηρητικοὶ εἰς δι' ἄφορη τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τομέων τῆς ναυπηγικῆς καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰ πέντε ἡ ἔξι ἐπερχόμενα ἔτη.

Η προκλήθεισα ὑπὸ τῶν Ἀράβων παραγωγῶν κρίσις τοῦ πετρελαίου εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ ἀνατρέψῃ μίαν τάξιν ἔξελιξεως, ἥτις ἔθεωρείτο ὡς καλῶς ἀποκατεστημένη. Τώρα ἀρχίζομεν νὰ συνειδητοποιούμεν τὸ εὔρος τῶν διαφορῶν, αἵτινες θὰ παρουσιασθοῦν μεταξὺ τῆς ζήτησεως καὶ τῶν διαθεσίμων μέσων μεταφορᾶς πετρελαίου, ἐνῷ τεράστια ποσά ἔχουν ἐπενδυθῆ ἐις ναυπηγικάς μονάδας, ἔχουσας προορισμὸν τὴν ἐν σειρᾷ ναυπηγῆσιν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων.

«Ἄλλη» ἄσις παραθέσωμεν προηγουμένως τοὺς ἀριθμούς. Η ἀνάλυσις τοῦ ἐνέργεια παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, ὡς αὐτὴ κατηρτίσθη διὰ τὸ 1973, παρουσιάζει ὅσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενόπλοια συνολικὸν d.w. 186.000.000 τόνων, 27,6 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. διὰ σκάφη συνδεδυσμένων μεταφορῶν, 77,9 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. διὰ τὰ μπάλκα κάρριερς καὶ 95,2 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. διὰ τοὺς ἄλλους τύπους τῶν σκαφῶν μεταφορᾶς πετρελαίου, ἐνῷ τούτων εἰς τὸν οίκονομαν αὐτὴν προστίθεται ἀκόμη η ἀνάπτυξης νέων ἐνέργειας πηγῶν, αἵτινες θὰ ὑπεισέλθουν διαρκούντων τῶν 5 προσεχῶν ἔτων, ὅπως ἡ ἐπάνοδος εἰς τὸν γαιανθρακα, η ἀτομικὴ ἐνέργεια κ.λπ.

Ἐν δόλγοις, διάφοροι εἰδικοί, οἱ μᾶλλον ἀπαισιόδοξοι, ἔκτιμοιν ὅτι κατὰ τὸ 1976 ὁ ἐφοπλισμός δεξαμενοπλοίων θὰ εὐρεθῇ μὲ ἐν περβάλλον 70 ἑκατομμυρίων τόνων d.w., ὅπερ δὲν θὰ γινωρίζῃ πῶς νὰ διαβέσῃ.

Οἱ μᾶλλον αἰσιόδοξοι τῶν εἰδικῶν, ὑποβιβάζουν τὸν ὄρισμὸν αὐτὸν εἰς 30 ἑκατομμυρία τόνων d.w. Οἱ τελευταίοι οὗτοι πιστεύουν, πράγματι, ὅτι πολλαὶ παραγγελίαι ὧν δὲν ἔγενετο ἀρχὴ κατασκευῆς, εἰναι δυνατὸν νὰ ἀκυρωθοῦν, ἐνῷ ἔτεραι θὰ μεταβληθοῦν, χωρὶς οὓς ὑμίλησμον περὶ τῶν συμβολαίων ἀτινα τινές θὰ προσπαθήσουν νὰ μεταπωλήσουν εἰς τοὺς «Ἀραβαὶ παραγωγοὺς πετρελαίων, οἵτινες σήμερον ἀποβλέπουν εἰς τὸ νὰ μετάσχουν εἰς τὰς μεταφορᾶς τῆς πρώτης αὐτῶν ὑπῆς.

Ο ἐφοπλισμὸς τῶν δεξαμενοπλοίων ἔχει κάθετης καταρτισθεῖσα διὰ τὸ 1977 καὶ ἥτις ἐλάμβανεν ὑπὸ ὄψιν τῆς τὰ ὑπὸ ναυπηγῆσιν σκάφη, τὰς ἐνδεχομένας ἀπωλείας αἵτινες θὰ ἐπομειούντο ἐν τῷ μεταξὺ ἔξι ἀτυχημάτων καὶ τὰ σκάφη ἀτίνα ἡμέλον διαλυθῆ, ἔδιοις τὰ κάθωτα σύνολα: 353,5 ἑκατομμύρια τόνων d.w. διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, 45,6 ἑκατομμ. τόνων d.w. διὰ τὰ συνδεδυσμένων φορτίων, 104,3 ἑκατ. τόνων d.w. διὰ τὰ μπάλκα κάρριερς καὶ 98,5 ἑκατ. τόνων d.w. δι' ἔτερων τύπων σκάφη. (Διὰ τὸ 1977 2,5 ἑκατομμ. τόνων d.w. ἀντιπροσωπεύουν τὸ τμῆμα τῶν σκαφῶν ἐμπορευματοκινήσιων).

Η παραδολὴ τῶν ἄνω στοιχείων ἀφήνει νὰ διαφανῇ καθαρῶς η κολοσσιαία αὐξησης τοῦ τοννάς εἰς τοὺς τομεῖς τῶν δεξαμενοπλοίων συνδεδυσμένων φορτίων. Πλέον παραστατικοί, δόμως, εἰναι αἱ στατιστικαὶ αἵτινες κατηρτίσθησαν δάσει τῶν παραγγελιῶν τῆς 1ης Φεβρουαρίου 1974 καὶ αἵτινες ἀναθίδασσον τοὺς τοννούς d.w. τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς 268,3 ἑκατομμύρια. Σημειώτεον ὅτι ἔκ τοῦ ἄνω τοννάς 162,4 ἑκατ. τόνων d.w. αἱσφέρονται εἰς μονάδας ὑπερβανίσματα τὰς 150.000 τόν. d.w.

Διὰ τὰ σκάφη μικτοῦ φορτίου καὶ τὰ μπάλκα κάρριερς οἱ ἀριθμοὶ εἰναι ἀντιστοιχως 12,5 καὶ 25,9 ἑκατομμύρια τόνων d.w. Μὲ ἄλλους λόγους κατὰ τὴν 1η Φεβρουαρίου 1974 τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τοννάς δεποτίσθησεν τὰς σκαφαὶ τῆς Κορέας.

Εἰς τὸν παραγγελίαν τοννάς δεποτίσθησεν τὰς σκαφαὶ τῆς Κορέας.

Χαμενοπλοίων ἦτο κατὰ πολὺ σπουδαιότερον τοῦ τοιούτου ὄλοκλήρου τοῦ ὑφισταμένου στόλου δεξαμενοπλοίων.

Μὲ βάσιν τοὺς προγραμματισμοὺς μεταξὺ τῶν ἔτων 1968 καὶ 1972 ἡ κατάστασις αὐτὴ ἥτο δυνατὸν νὰ ἔδικαστοι πολὺ περισσότεροι δεξαμενοπλοίοι.

Τὸ πρόστιμον τοῦ πετρελαίου ἔθεσε τὰ πάντα υπὸ συζήτησιν. Λόγω τῶν ὑπερόγκων νέων τιμῶν τῆς πρώτης αὐτῆς ἐνέργειας ὑπῆς αἱ καταναλώτριαι κώδαις ζούν πλέον τὴν ὥραν τῆς οἰκονομίας, ὡς ἐκ τούτου δὲ καὶ μόνον ὁ ἄγων κατὰ τὴν σπατάλης μειώνει κατὰ 5—10 τάς ἐκτιμημένας ἀνάγκας εἰς ἄργον πετρελαίου. Εἰς τὴν οἰκονομίαν αὐτὴν προστίθεται ἀκόμη η ἀνάπτυξης νέων ἐνέργειας πηγῶν, αἵτινες θὰ ὑπεισέλθουν διαρκούντων τῶν 5 προσεχῶν ἔτων, ὅπως ἡ ἐπάνοδος εἰς τὸν γαιανθρακα, η ἀτομικὴ ἐνέργεια κ.λπ.

Ἐν δόλγοις, διάφοροι εἰδικοί, οἱ μᾶλλον ἀπαισιόδοξοι, ἔκτιμοιν ὅτι κατὰ τὸ 1976 ὁ ἐφοπλισμός δεξαμενοπλοίων θὰ εὐρεθῇ μὲ ἐν περβάλλον 70 ἑκατομμυρίων τόνων d.w., ὅπερ δὲν θὰ γινωρίζῃ πῶς νὰ διαβέσῃ.

Οἱ μᾶλλον αἰσιόδοξοι τῶν εἰδικῶν πηγῶν νὰ είναι ἀνήσυχος, τοῦτο δὲ γίνεται πλέον καταληπτόν, ἀν ὑπολογίσῃ τις, τοὺς σήμερον πραγματοποιουμένους ναύλους. Καὶ η πτώσις θὰ συνεχισθῇ ἐφ' ὅσον τὸ περβάλλον τοννάς θὰ πιέζῃ τὴν ἀγοράν.

1973: ΕΤΟΣ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ

Η ἀνασκόπησις, τούναντίον τοῦ 1973, ἐπιτρέπει τὴν αἰσιόδοξιαν διὰ τὴν αὔριον. Ιδού καὶ οἱ σχετικοὶ συλλογισμοί:

Τὸ 1973 ὑπῆρξεν, ἀληθῶς, ἔτος ἔξαιρετον, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως καλοῦ, λόγῳ τῆς ἐντατικῆς δραστηριότητος τῆς σημειωθείσης ἐπὶ ἀπάντων τῶν συντελεστῶν τῆς ναυτιλιακῆς θιομηχανίας, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως κακοῦ, ὅπερ ἀντεπροσωπεύθη ὑπὸ τοῦ συνεχῶς αὐξανούμενου κόστους ἐκμεταλλεύσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς κρίσεως τῶν καυσίμων κινήσεως τῶν πλοίων, ἥτις ἔφθασεν εἰς τὸ ἀπόγειον αὐτῆς κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους.

Η ἔξελιξις τῶν μεταφορῶν ἐμφανίζεται καθαρῶς ὑπερτέρα τῆς ἡδη τόσον ἡδημένης μέσης τοιαύτης τῶν τελευταίων ἔτων. Η ναυπηγικὴ παραγωγὴ ἔφθασε περίπου τὰ 30.000.000 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἀριθμὸν ὑπέρτερον ἔκεινου ὅστις ἀντεπροσωπεύει διόλκολπον τὸν παγκόσμιον στόλον κατὰ τὸ 1900, ἵστον πρὸς τὰ 2/3 τοῦ στόλου τοῦ 1914 καὶ κατὰ τι μικρότερον τοῦ ἡμίσεος τοῦ στόλου τοῦ 1938. Οἱ ἀριθμὸς αὐτὸς ἐπιμαρτυρεῖ τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν ἥτις ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσών μεταφορῶν κατὰ τὸν παρόντα αἰώνα καὶ ίδιαίτατα κατὰ τὰς τελεταίας δύο δεκαετίας.

Ἐν τούτοις, αὐτὸς ὁ τόσον ὑψηλὸς ὅγκος τοννάς, ὅστις ἐμειώθη μόνον κατὰ δέκατον πλοίων λόγῳ διαγραφῆς σκαφῶν διαλυθέντων η ἀπολεσθέντων, ἀπερροφήθη εύκολως ὑπὸ τῆς ναυλαγορᾶς καὶ μάλιστα τὸ ἔτος 1973 ἔκλεισε μὲ ναύλους ἀνελθόντας εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα, αἵτινα δὲν εἶχον ἐπιτευχῆ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου.

Hardworking KOREAN CREWS

Contracting, manning, administration and control — Shipping agents and brokers

Most reliable and speedy service

KOREA MARINE CORPORATION

President Yong Kuk Kim

P.O. Box 315, Busan, Korea

Phones: 43-5132

43-6353

42-0616

Cable: "KIMACO" Busan

Telex: KIMACO 3539P

Η σύνθεσις του ένα λειτουργία στόλου ύπερβη τα 300 έκατομμύρια τόννων, στόλου συγκειμένου έκ σκαφών μηχανικής πρώσεως και ύψηλης αποδοτικότητος, κατανεμημένων εις καταπλήσσουσα ποικιλίαν έξειδικεύσεων.

Ούτω ή μεταφορική δυναμικότης του σημερινού στόλου δύναται νά θεωρηθή ως ίση τούλαχιστον πρό το κατά 50% έπι πλέον ίσου τοννάς του 1938.

Εις τὴν τερασίαν αὐτὴν ἀνάπτυξιν τῆς μεταφορᾶς ἀντιστοιχεῖ παράλληλος αὔξησις ζητήσεως, έξι οὐ δημιουργεῖται ή σκέψις ότι τὸ ἔκτος τῆς ἀγορᾶς τοννάς —περιλαμβανομένου καὶ τοῦ λίαν μειωμένου πλέον ἀμερικανικοῦ «ἔφεδρικου στόλου»— εἶναι κατὰ πολὺ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ μέσου τοννάζ, μειωμένου κατά τι ἄνω τῶν 2 ἑκατομμυρίων τόννων κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1973 καὶ μόλις κατὰ 730.000 τόννους κατὰ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου.

Πράγματι, αἱ ἐκτιμήσεις ἐπὶ τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ 1972 ἀνεβίδανεν εἰς 2.800 ἔκατον μετρικῶν τόννων τὸν ὅγκο τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφερθέντων παγκοσμίων φορτίων. Λαμβανομένης ὡς ὄψιν τῆς πλήρους πραγματοποιίης ἀπόρροφησεως, τῆς καθαρᾶς αὔξησεως τοῦ τοννάζ τοῦ παγκοσμίου στόλου, ητοις ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὸ 1973, αὔξησεως τῆς τάξεως 8 - 9%, τοῦ περιορισμοῦ τῶν παροπλισμῶν, τῆς μεγαλυτέρας μεταφορικῆς ικανότητος τῶν τεθέντων ἐνέργεια σκαφών, δὲν θὰ ἔπειτε νά ὀπέχωμεν κατὰ πολὺ ἐνός μεταφερθέντος ὅγκου 3.100 ἔκατον τόννων καὶ ίσως ἀκόμη καὶ ἔτι μεγαλυτέρου κατὰ τὸ 1973.

Τὸ 1937 ὁ τοιούτος ὅγκος ὑπελογίζετο ως ἀνερχόμενος εἰς περίπου 490 ἔκατομμύρια τόννους.

Πρός ἐπεξήγησιν τῆς σχετικῶς μικρᾶς αὔξησεως τοῦ ὅγκου τῶν μεταφερθέντων φορτίων δέον νά προσφύγῃ τις εἰς τὸν πρα-

γματοποιηθέντα ὅγκον τόννοι / μίλια, δστις ηύηθη κατὰ λίαν ἐκφραστικὸν βαθμόν, ἔξ αιτίας τῆς αὐξήσεως τῶν μέσων ἀποστάσεων —αὔξησιν προκύπτουσσαν ἐπὶ τῆς ὑποκαταστάσεως τῶν ἀμερικανικῶν πηγῶν ὑπὸ τῶν ἐύρωπαικῶν τοιούτων, διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν εἰς γαιάνθρακας, ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἔξαγωγῶν μεταλλευμάτων ἐπὶ πλέον ἀπομεραρχμένων ἡπείρων, ἀλλὰ κυρίως καὶ ὑπὲρ πάν αλλο ἐκ τοῦ στρονομικοῦ ἀριθμοῦ εἰς ὅπερασσαν αἱ ἔξαγωγαι πετρελαιῶν ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

Ἀπομεραρχμένα κέντρα ἔξαγωγῶν, ὥπως η Αὐστραλία καὶ κέντρα εἰσαγωγῶν εύρισκομενα εἰς μεγάλας ἀποστάσεις ἀπὸ τῶν κέντρων ἔξαγωγῶν, ὡς κυρίως η Ἰαπωνία, ἀπαιτοῦν μεταφορὰς εἰς τόνους / μίλια, αἴτινες πρὸ ὀλίγου ἀκόμη χρόνου θάησαν ἀκατάληπτοι. Συνολικῶς ἐὰν ἐκτιμήσωμεν κατ' ἔλαχιστον εἰς 50% τὴν αὔξησιν τῶν μέσων ἀποστάσεων δισδρομῶν μεταφορῶν, καταλήγομεν ὅτι ὁ ὅγκος μεταφορῶν εἰς τόνους / μίλια, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν προπολεμικὸν, δύναται νά θεωρηθῇ ως αὔξησης περίπου κατὰ τὸ ἐννεαπλάσιον, ἔναντι αὐξήσεως τοῦ στόλου κατὰ 7,5 φοράς.

Κατὰ τὸ πρώτων τρίμηνον τοῦ 1973 αἱ βραχίλισσαι ἔξαγωγαι σιδηρομεταλλεύματος ηύηθησαν κατὰ 50%, ἐν παραδολῇ πρὸς τὰς τοιούτας τῆς αὐτῆς περιόδου τοῦ προγονισμένου ἔτους. «Οτι η Ἰαπωνία κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ηύησε τὰς εἰσαγωγὰς μεταλλευμάτων καὶ γαιάνθρακος κατὰ 28%. «Οτι η παραγωγὴ μεταλλευμάτων τῆς Αὐστραλίας ὑψώθη εἰς τὴν στάθμην τῶν 70.000.000 τόννων, μέγας μέρος τῆς ὅποιας ἔξαγεται εἰς ὡκεανίους ἀποστάσεις. «Οτι αἱ ἔξαγωγαι δημητριακῶν ἀπὸ τὰς 5 κυριωτέρας παραγοκάτικα χώρας τοῦ κόσμου δύνατον νά φθάσουν κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον 63 - 64 ἔκατομμύρια τόννους καὶ οὕτω καθ' ἔχης.

Ο κόσμος ἐμφανίζεται ἀναπτύσσων μίαν

ἐπέκτασιν τῆς οἰκονομίας, ητοις ἀντανακλάται κατὰ λίαν χαρακτηριστικὸν τρόπον ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Υφίστανται, δομές, σήμερον δύο μεγάλοι ἀγνωστοι παράγοντες. Τὸν πρώτον δημιουργεῖ η κολοσσιαία αὐξήσις τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ η ἀκρίβεια τῶν καυσίμων. Αμφότερα τὰ γεγονότα αὐτὰ δύνανται νά βλάψουν τὰς κανονικὰς ναυτιλιακὰς δραστηριότητας.

Αἱ διαίαι ἀμπώτιδες καὶ παλίρροιαι τῆς ναυλαγορᾶς ἀποτελούν, ώς ἐπεσημάνθη, τὴν πλέον χαρακτηριστικὴν μορφὴν αὐτῆς ταύτης τῆς δομῆς των, ἷν σύδεις διεθνῆς κανονισμὸς καὶ οὐδεὶς οἰκονομικὸς προγραμματισμὸς ἐπέτυχον μέχρι τοῦδε νά ἐλέγξουν. «Εξ αλλού, αἱ ἀμεσοὶ προσποτικαὶ ἔχουν βαρέως ἐπισκιασθῆ ἐκ σειρᾶς προβλημάτων χρηζόντων ἀμέσου λύσεως, ώς η ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ο ἀνεφοδιασμὸς εἰς ἐνεργειακὰς καὶ πρώτας ὥλας μὲ βάσεις τελείων διαφόρους τῶν σημερινῶν, αἱ δυσκολίαι τῶν διεθνῶν πληρωμῶν, αἱ προκύψασαι ἐπὶ τῆς κολοσσιαίας αὐξήσεως τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου καὶ ἐτέρων διασικῶν πρώτων υλῶν.

«Ἐν τούτοις καὶ ίσως ἔξ αιτίας ἀκριβῶς τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς, η πηγὴ τῆς ἐσωτερικῆς δυνάμεως τῆς βιομηχανίας ἔξακολουθεῖ προοδεύουσα μὲ σταθερὸν ρυθμόν, ἀδιαφόρως τῶν ἀναριθμήτων δυσκολιῶν, ἀ δέον νά ἀντιμετωπίσῃ. Τούτο τὸ ἀποδεικνύει καὶ η μέχρι τοῦδε μὴ διαφεύσθείσα αἰσιοδοξία τῶν διαχειριστῶν τῶν πλοίων, οἵτινες κατὰ τὰ τελευταῖα αὐτὰ 20 ἔτη δὲν ἐκουράθησαν νά παραγγέλλουν νέα σκάφη εἰς συνεχῶς αὔξοντα ἀριθμὸν, δστις σήμερον ἀνταποκρίνεται εἰς 130 ἔκατομμύρια τόννους, ἀριθμὸν μὴ ἀπέχοντα τοῦ ἡμίσεος ὀλοκλήρου τοῦ παγκοσμίου στόλου, παραδοτέον κατὰ τὰ προσεχῆ 4 - 5 ἔτη.



GYRO COMPASS



GREEK RADIO ELECTRONIC COMPANY
MONROVIA (BRANCH OFFICE)

RADIO TELEGRAPH
RADIO TELEPHONE VHF - SSBRADAR
ECHO SOUNDER
FISH FINDER

SATELLITE NAVIGATION

MARINE BUILDING AKTI MIAOULI & SKOUZE 1 PIRAEUS

TEL. 45.23.612-4 A.O.H. 400084 TELEX. 212606 SHPG. GR.

SERVICE • MAINTENANCE • INSTALLATION



OMEGA - LORAN



FACSIMILE - RECORDER

EXCLUSIVE AGENT FOR SERVICE OF



Japan Radio Co.

HOKUSHIN ELECTRIC WORKS LTD.

EXCLUSIVE AGENT FOR SALES AND
SERVICE IN GREECE AND MIDDLE EAST OF



INDUSTRIE RADIO
MECCANICHE ELETTRICHE

ΑΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΙ

Ο ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΤΙΑΣ

Θά δυνηθῇ ἀραγε ή Ναυτιλία νὰ ἀπαλλαγῇ ποτὲ ἀπὸ τὴν μάστιγα τῶν λιποταξιῶν; Μὲ τὸ ἔρωτημα τούτῳ ἀρχίζουμεν μίαν σύντομον ἀνάλυσιν τῶν στατιστικῶν τῆς τελευταῖς δεκαετίαις (1972-1973), ὅπως ἐξάγονται ἐκ τῶν ἑκδοθεισῶν ἀποφάσεων τῶν ἄσωμοδίων Πειθαρχικῶν Συμβουλίων.

Έτσι τών σποιχείων τούτων προκύπτει ότι κατά την διετία 1972—1973 έτιμωρήθησαν διάλιποταξίαν (εἰς λιμένας θεραπείας ή εξωτερικού) 3.787 "Ελληνες ναυτικοί, άλων τών βαθμών και ειδικοτήτων. Έξι αυτών οι 1.777 έλιποτάκτησαν κατά τό έτος 1972, ένων διά τό 1973, ο άριθμός ούτος άνηλθεν εἰς 2.010, ητοι παρουσίασεν αύξησην κατά 13,10%.

Η προτίμησις τῶν λιποτακτῶν παραμένει ή Βόρειος Ἀμερικὴ ὅπου διέφυγον κατά τὴν διετίαν 1972—1973 περὶ τοὺς 2.040 ναυτικοῖς, ητοί τὸ 46,10% τοῦ συνόλου τῶν λιποτακτῶν. Αν εἰς τὸν ἀριθμὸν τούτον προσθεθοῦν καὶ οἱ λιποτάκται τῆς Αὐστραλίας (198) καὶ τοῦ Καναδᾶ (281) τότε τὸ ποσοστόν φθάνει τὰ 58,79% τοῦ συνόλου τῶν πειθαρχικῶν τιμωρθέντων καὶ ἀποδεικνύει οὕτι ἡ λιποτακτὴ σύνταξις ἀποτελεῖ θύραν μεταναστεύσεως.

Τούτο ένισχυέται και έξ αλλων λόγων. Κατ' άρχην, λιποτακτούν οι νεοεισχόμενοι είς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ναυτικοί, οι ἀνειδίκευκτοι, οι ναυτόπαιδες, βοηθοί θαλασμηπόδων, μαγείρων κ.λπ. Ούτοι ἀνέρχονται εἰς 2.654 καὶ καλύπτουν τὸ 70,08% τοῦ συνόλου τῶν λιποτακτῶν. 'Εξ αλλού, κατά τὴν διετίαν 1972—1973 ἔξειδικάσθησαν ὑ-

ПИНАЕ

ΤΙΜΩΡΗΘΕΝΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΕΠΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

α)α	Ειδικότης	Έτη	ΧΩΡΑΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΣ						
			Β. Αμερική	Αδστραλία	Καναδάς	Εύρωπη	Λοιπά περιοχαί Σύνολον		
1. Αξιοκ Κατ)τος	1972	3	—	2	1	1	7		
	1973	7	—	—	2	4	13		
2. Αξιοκ Μηχανής	1972	16	1	—	4	9	30		
	1973	18	1	1	6	12	38		
3. Δόκιμοι Πλοιαρχοί	1972	4	—	1	1	—	6		
	1973	10	—	—	—	2	12		
4. Δόκιμοι Μηχανικοί	1972	50	4	13	23	21	111		
	1973	66	6	5	16	28	121		
5. Πλήρωμα Καταστρώματος	1972	418	54	71	81	204	828		
	1973	505	47	61	59	200	872		
6. Πλήρωμα Μηχανής	1972	209	19	31	38	110	407		
	1973	258	18	35	39	137	487		
7. Μάγειροι Θαλαμηπόλοι, Θεοβολ	1972	218	14	25	47	82	386		
	1973	256	34	36	28	111	465		
8. Ραδιοτηλεγραφηταί	1972	1	—	—	1	—	2		
	1973	—	—	—	2	—	2		
			1972	919	92	143	196	427	1.777
			1973	1.120	106	138	152	494	2.010
						Γενικόν Σύνολον	3.787		

ΤΟ «ΤΟΥΗΝΤΕΚΕΡΣ»

Τυχεροί οι κατέχοντες «τουηντέκερς» σκάφη, έτι δὲ περισσότερον οι ἀποκτήσαντες τὰ τύπων λάϊνερ φορτηγά —ταχύτης, κυδισμός, μέσα φορτοκορθώσεως. Τώρα τὰ σκάφη αὐτὰ ἀποδίδουν πρωτοφανές ύψηλά πισθώστα. Είναι τὰ πρωτομοιόντα.

Φυλα μισθωματα. Ειναι τα προνομια. Οι «Ελληνες έφοπτισται έχουν υπό την διαχειρίσιν των τά περισσότερου φορτηγά τράμπης, συμβατικού τύπου. Έγ καιρώ πρώτο —μετ— αύτούς οι τού Χόγκ Κόγκ —έταξαν νά μηνούσισαν πάνω το προσφερο-

μενον σκανδιναυικόν, ἀγγλικόν, γερμανικόν,
όλλανδικὸν σκάφος. Καὶ προσεφέροντο ἀ-
θρόα. Πολλὰ ἐπληρώθησαν ἀκριβά. Τώρα,
λόγω ἀποδόσεως, εἰναι εύθηνά. Ἐλάχιστα
είναι τὰ σκάφη, τὰ τράμπις τουηντέκερς,
συνήθους χωρικοτόπτης, τὰ ἀπομένοντα εἰς
χείρας Νορδηγῶν, "Αγγλων καὶ Γερμανῶν.
Ἐρχόμεθα πρώτοι εἰς κατεχόμενον τοννάζ,
πρώτοι δὲ καὶ εἰς τὰ ναυπηγθέντα, τὰ λε-
γόμενα ἀντιλύμπερτυς.

Κατά μόνην τήν τελευταίαν τριετίαν 1971, 1972 και 1973 οι "Ελληνες ήγόρασται από ξένους 511 τουμπτέκες φορτηγά

3.153.474 τόν. γκρός, ένω παρέλαβον 95 νεότευκτα σκάφη τύπου φρήγυτομ SD-14, γερμανικά άντιλίμπερτς κ.λπ. του ηγετέκερο σκάφη, έν συνόλω τόν. γκρός 853.650.

Εύνόητον τὸ ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἔσσοδον. Τὰ περισσότερα εἶναι τώρα ἐλεύθερα διανεικάνων ὑποχρεώσεων, ἐκτὸς τῶν νεοτεύκτων.

Οφείλομεν νά όμολογήσωμεν ὅτι τό χα-
μηλὸν σχετικῶς κόστος κινήσεως τοῦ ἐλλη-
νοκτήτου τράμπτ ἐν παραβολῇ πρός τό ἀ-
κριβούν διαχειρίσεως σκανδιναϊκῶν, γερ-
μανικῶν κλπ., ἔτι δὲ καὶ ἡ κρατήσασα κα-
τά τά προηγουμένα ἔτη ἐσφαλμένη ἀποψίδε-
στι τῶν «τουητέρερχ» σκαφῶν, λόγω χω-
ρητικότητος, ή ὑπηρεσιακὴ ζωὴ συνετέμνε-
το, ἔφερον εἰς τὴν ἄγοράν τῶν μεταχειρι-
σμένων πλοίων τὰ ἔξια συμβατικά τράμπτα
φορτηγά, ἀκόμη καὶ πολλὰ τύπου λαίνερα
καὶ ἔδωσαν τὴν οὐκαιρίαν εἰς τοὺς «Ἐλλή-
νας» νά τὰ ἀποκτήσουν. Τώρα αὐτοὶ είναι
οἱ κερδισμένοι, ἀνεξαρτήτως, βεβαίως. οἱ

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ἄβενταί θεωρεῖται ἀπό τούς μεσιτικούς κύκλους τοῦ Λονδίνου τὸ μέλλον τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων.

Πηγή προσφοράς πρός πώλησην προβλέπεται κατά τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη (1977) μὲ τὰ ἑκ τῆς γραμμῆς Νοτίου Ἀφρικῆς ἀποσύρομένα 100 συμβατικά φορτηγά λάινερς, δεδουμένης τῆς εἰσόδου τῶν πλοίων κοντέινερος.

Ἐτερος παράγων ὅστις λαμβάνεται ὑπό οἵπιν, είναι τὸ ἄνοιγμα τῆς Διώρυγος. Πιθανὸν νὰ σημειωθῇ ἔνα «μπούμ» ζητήσεως φορτηγῶν σκαφῶν καὶ μικρῶν τάκερος. Τούτο, θεοῖς, ἐξαρτᾶται καὶ διπὸ τὴν θέσιν τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας, λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ.

Καὶ έὸν ἡ Οἰκονομία δὲν θαδίσῃ τὴν ἀνίουσαν ὁ παροπλισμός σεβαστῆς χωρ-
τικότητος τάνκερς προβλέπεται. Αἱ τιμαι-
τῶν μεταγειοισμένων πλοίων βοή ἐκπέσουν

Ο ἐπίτρομονός μου ρυθμὸς τῆς αναπτύξεως τῆς Οἰκονομίας δυνατόν νά υποδοθῆση εἰς τὴν υποχώρησιν τοῦ πληθωρισμοῦ, θὰ προκαλέσῃ ὅμας καὶ περιορισμὸν τῶν μεταφορῶν, κατ' ἀκολουθίαν δὲ κρίσιν εἰς τὴν Ναυπλίαν.

METRON OPIRON

Πλοια ήλικιας άνωτερας των 20 έτών δεν θα άσφαλτίζωνται είς τό N.A.T., κατόπιν διαταγής του υπουργού της Ναυτιλίας κ. Σκιαδοπούλου.

Τό μέτρον, έν συνεχεία προηγουμένου διά τα 25ετούς ήλικιας σκάφη, προεκλήθη έκ στατιστικών διαπιστώσεων, ότι τὰ περισσότερα αποχήματα έπισυμβαίνουν εἰς πλοϊα παρηλίκα. Ἡ ἀνασφάλειά των θέτει ἐν κινδύνῳ και αὐτῶν τών πληρωμάτων τὴν ζωὴν. Δεδομένου ότι ἄλλο μέτρον τὸ ὑπουργεῖον δὲν κέκτηται, παρὰ τὰς παραχωρήσεις τῷ ὄρθρῳ 13 καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πληρωμάτων παρὰ τῷ N.A.T., ὁ κ. Σκιαδόπουλος, κηδόμενος καὶ τῆς ἀσφαλείας τῶν ναυτικῶν, ἀπηγόρευσε τὴν σύμβασιν μὲ τὸ NAT διὰ τὰ παρηλίκα πλοῖα. Μέτρον ὄρθρον καὶ σκόπτιον.

ΔΥΣΚΟΔΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Κρίσιν ἄνευ προηγουμένου ἀντιμετωπίζει τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον παγκοσμίως. Τὸ ἑλληνικὸν πλήσσεται σοφαρώτερον, διότι πειρωτιμένα είναι τὰ ὑπέκτη του μέσα καὶ

ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

στενός ό χώρος της δραστηριότητός του, ένω και προστασίας τινός δέν άπολαμβάνει.

Τά ιδικά μας κρουαζιερόπλοια κατά πρώτον δέλπουν την άπροσθυμία του διειδνούς έπιβατικού κοινού έξελισμένην πρός τὸ χειρότερον. "Ηδη τὸ ὑπερωκεάνιον" «Ολυμπία» και τὸ «Ορίων» παραπλίσθησαν. "Ἐν τῶν πλοίων τῆς «Σάν Λάιν», έγκατέλειψε τὰ ἔδω ταξίδια καὶ ἐστράφη πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας, ἐνῷ καὶ τὸ «Στέλλα Όσεάνικα» θὰ ἀκτελῇ τριμέρους καὶ τετραμέρους καὶ οὐχὶ ἐπταμέρους κρουαζιέρας. Τά δύο μεγάλα κρουαζιερόπλοια «Ἀτλας» καὶ «Στέλλα Σολάρις» μόλις κατορθώνουν νὰ καλύψουν τὰ 50% τοῦ προσφερομένου παρ' αὐτῶν χώρου τακά τὰ ἔδυδαμαδίας ταξίδια των, μὲν ἀσφαλῆ τὴν ζημίαν, λόγω τῶν ἀκριβῶν μπανκερές.

Καὶ τὰ παθητικά ὑπόλοιπα συσσωρεύονται τὸ μὲν ἐκ τῆς μικρᾶς ἐπιβατικῆς κινήσεως, τὸ δὲ ἐκ τῆς ἀκριβείας τῶν καυσίμων. Μία μόνη ἔταιρια, διαβέστουσα ἐν ἐνεργείᾳ ἔξ κρουαζιερόπλοια, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ χρειασθῇ ἐφέτος διὰ μόνα τὰ μπάνκερς, ὁδογόκωντα ἐκατομμύρια δραχμῶν ὑπέρ τὰ ἀναλαθέντα κατά τὴν περίοδον τοῦ 1973.

Τῶν ἀκτοπλοίων ἡ ἐκμετάλλευσις δὲν εὑρίσκεται εἰς καλυτέραν κατάστασιν. Πρόβλημα καὶ δι' αὐτὰ τὰ καύσιμα, ἐνῷ καὶ δλα τὰ ἄλλα ἔσοδα κινήσεως συνεχίζουν αὐξανόμενα.

Ἡ ἀνατίμησις τοῦ ναυλολογίου δὲν θεραπεύει. Οἱ ἀκριβότεροι ναῦλοι θὰ ἔχουν ώς ἄμεσον συνέπειαν τὴν περαιτέρω τῆς κινήσεως συρρίκνωσιν. Κυριολεκτούμεν προβλέποντες ζημιογόνον τὴν ἐφετεινὴν θερινὴν περίοδον δι' ὅλα τὰ ἀκτοπλοϊκά.

"Οχι ὀλίγωτερον δύσκολος ἡ κατάστασις καὶ εἰς τὰς μόνας ἐκτελουμένας εἰσέτι τακτικάς γραμμάς ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἥτοι τὰς γραμμάς Πατρών - Βρινδησίου καὶ Πατρών - Αγκόνας.

Πολλὰ τὰ συσσωρεύθηντα σκάφη. 'Ο συναγωνισμός προβλέπεται καταστρεπτικός κατὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου ἀρχομένην περίοδον. Εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου, ἐπτὰ ἐν δλω σκάφη δρομολογοῦνται καὶ εἰς τὴν γραμμὴν 'Αγκόνος τρία. 'Η ἐκπτωσις τῶν ναύλων θὰ είναι ἡ ἀμεσος συνέπεια.

Γενικώς, τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον θὰ ἔξελθῃ ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον διαρύτατα τραυματισμένον. Δὲν ἀποκλείεται νὰ ἴδωμεν καὶ τίνα ἀπὸ τὸ ἐπιβατηγὸν ἀποσυρμένον τοῦ στίβου. "Ηδη διὰ τὸ ὑπερωκεάνιον "Αννα Μαρία" τὰ μεσιτικὰ γραφεῖα ἀχολούνται νὰ τὸ πωλήσουν. Καὶ δλα θὰ ἐπακολουθήσουν, ἐφ' ὅσον θὰ ὑπάρξουν ἀγοραστάται.

ΤΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΝ

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς προγονέστερον τεύχος των (15.4.1974) ἔνημέωσαν τοὺς ἀναγνώστας των ἐπὶ τοῦ συνταχθέντος ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑ-

Παρηγγέλθησαν δύο ἀκόμη μπάλκ κάρριερς

- ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΗΔΑΛΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
- ΔΑΝΕΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ MONIMON ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ

Δύο νέα μπάλκ κάρριερ τῶν 37.000 τόν. d.w. παρηγγέλθησαν εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα». Οὔτω, τὸ σύνολον τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἀνέρχεται εἰς 13, ἐν τῶν ὅποιών τὰ 6 παρεδόθησαν ἡδη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των.

Παραλλήλως, εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» συνεχίζεται ἡ ναυπηγησίς τοῦ τρίτου καὶ τετάρτου πρόντακτ κάρριερ, ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν πέντε σκαφῶν τοῦ ἀνωτέρω τοῦ που. Τὸ τρίτον πρόντακτ κάρριερ ναυπηγεῖται εἰς τὴν ὑπ' ἀρι. 1 ναυπηγικὴν κλίνην καὶ τὸ τέταρτον εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενήν τῶν 250.000 τόννων.

Ἐν τῷ μεταῦ, εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά ἥρχισεν ἡ κατασκευὴ πηδαλίων κ.λπ. μηχανήματων ἔξαρτισμοῦ, τὰ δοποῖ μέχρι τοῦδε εἰσήγοντο ἀπὸ τὸ ἑξωτερικὸν καὶ προορίζονται διὰ τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν πλοίων (μπάλκ κάρριερ). Οὔτω ἐπιτυγχάνεται ἔξοικονόμησις σημαντικοῦ ποσοῦ συναλλάγματος, ἐνῷ παραλλήλως αὐξάνεται αισθητῶς τὸ ποσοστόν τῆς προστιθεμένης ἀξίας ἐπὶ τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» πλοίων ἐκ τῆς χρησι-

πουργίου Ναυτιλίας σχεδίου Νομοθετικοῦ Διατάγματος περὶ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου καὶ ἀνέλυσαν τὸ ἀναφερόμενον εἰς τοῦτο νέον τρόπον ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων. Τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον, ὡς γνωστόν, ἐκοινοποιήθη πρὸς τὴν "Ενωσιν 'Εφοπλιστῶν καὶ τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν 'Ομοσπονδίαν, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως διατυπώσουν τὰς ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις των.

"Ηδη ἡ Π.Ν.Ο., δι' ἐγγράφου της πρὸς τὸ YEN, ἐγνώρισε τὰς ἀπόφεις τῆς. Διεπύπωσε προτάσεις ἀφ' ἐνός μὲν διὰ τὴν τροποποίησην ὡρισμένων διατάξεων του, ἀφ' ἔτερου δὲ διὰ τὴν συμπλήρωσίν του διὰ νέων τοιούτων.

Αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν τροποποίησιν τῶν διατάξεων προτάσεις τῆς Π.Ν.Ο. ἀφοροῦν εἰς τὴν σύνθεσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον τοῦ NAT καὶ εἰς τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων. Συγκεκριμένας ἡ Π.Ν.Ο. προτείνει τὴν τροποποίησην ὡρισμένων διατάξεων τοῦ σχεδίου κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ ἐπιτευχθοῦν:

α) Ἡ αὔξησις τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. ἀπὸ πέν-

μοποιήσεως ύλικῶν ἐγχωρίου προελεύσεως καὶ ἐλληνικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ.

Η MONIMOS ΔΕΞΑΜΕΝΗ

'Εξ ὅλου, ἀνεκοινώθη ὅτι εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» ἔχορηγήθη ὑπὸ διειδνοῦς τραπεζικοῦ συγκροτήματος, τοῦ ὅποιου ἡγεῖται ἡ Bankers Trust Company, δάνειον ὑψους 25 ἑκατ. δολλαρίων διὰ τὴν χρηματοδότησην τῆς κατασκευῆς τῆς μονίμου δεξαμενῆς τῶν 500.000 τόννων, ἡτις, ὡς γνωστόν, θὰ είναι ἡ μεγαλύτερη τῆς Μεσογείου καὶ θὰ ἀποπερατωθῇ τὸ 1977.

Ἡ συμφωνία διὰ τὴν ἀνωτέρω δανειοδότησην ύπεγράφει εἰς Λονδίνον τὴν 3ην Μαΐου, εἰς τὸ τραπεζικὸν δὲ συγκρότημα ποὺ χοργεῖ τὸ δάνειον μετέχουν αἱ Τράπεζαι: Credit Commercial de France, Continental Illinois Bank, National Westminster, Toronto Dominion, Williams and Glyn's καὶ Bank of Nova Scotia, μὲ ἐκπρόσωπον τὴν Bankers Trust Company.

Ὦς γνωστόν, ἡ κατασκευὴ τῆς δεξαμενῆς ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὴν κατωτέρω κοινοπρᾶξιαν Ἰταλικῶν καὶ ἐλληνικῶν ἑταιριῶν: Impresit S.p.A., Impresa Ing. F. Federici, 'Αρχιρόδον A.E., ΕΔΟΚ A.E. καὶ ΕΤΕΡ A.E.

τε εἰς ἔξ διὰ τῆς προσθήκης ἐκπροσώπου τῆς Τραπεζῆς τῆς 'Ελλάδος, ὡς καὶ ἡ ἐκπροσώπηση τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὸ Δ.Σ. διὰ τοῦ ἐκάστοτε γενικοῦ γραμματέως τῆς.

β) Ἡ μετάταξις τῶν ἄνω τῶν 150 κ.ο.χ. θα λαμηγῶν καὶ τῶν ἀλιευτικῶν ἄνω τῶν 200 κ.ο.χ. ἀπὸ τῆς κατηγορίας πλοίων δραχμῶν (Γ' κατηγορία) εἰς τὴν κατηγορίαν πλοίων συναλλάγματος (Β' κατηγορία).

γ) Ἡ αὔξησις τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν, ἦτοι τῶν παγίων μισθολογίων ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ ἐπανυπολογισθοῦν καὶ θὰ ὑπολογίζωνται πλέον αἱ συντάξεις, κατὰ 2.500 δραχμάς τῶν τλοισάρχων Α' καὶ τῶν Μηχανικῶν Α' καὶ κατὰ 500 δραχμάς ἐνίων ἐκ τῶν λοιπῶν εἰδικοτήτων. Δηλαδὴ ἀπὸ 12.500 δρ. τοῦ Α' πλοιού ἀρχού καὶ Α' μηχανικοῦ εἰς 15.000 δρ.

δ) Ἡ ἐπαναδιατύπωσης τοῦ αὐτόματον αὔξησιν τῶν συντάξεων, κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ προκύπτῃ σαφέστερον ὅτι ὁ σάκις αὐξάνουν τὰ μισθολόγια τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 15.

FUEL INJECTION PROBLEMS ?

If you need spare parts or reconditioning for Fuel Valves/Fuel Pumps/Nozzles for all types of Main and Auxiliary Engines contact:

EVAN LTD

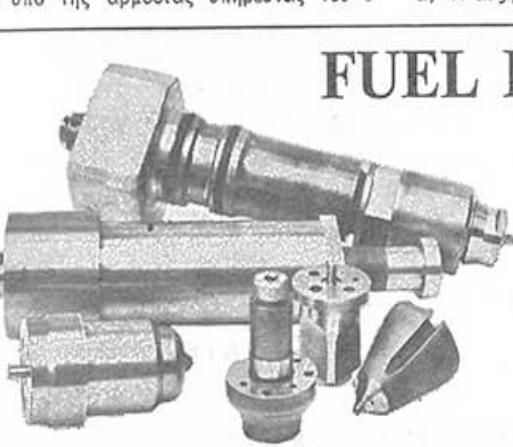
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for :

MARIN INDUSTRI AB

Sanachsgatan 1, S-414 51, Gothenburg, Sweden, Phone : 031/42 21 00

Telegrams : Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S



000 τόν. d.w. θὰ αὐξάνουν και αἱ συντάξεις.
ε) Ἡ ἔξομοίωσις τῶν ἀναγνωριζομένων ὑπὸ τοῦ NAT ὑπηρεσῶν ὡς προέδρων, γραμματέων κ.λπ. τῶν ὄργανώσεων τῶν ναυτικῶν πρὸς ὑπηρεσίας κτηθείσας ἐπὶ ποντοπόρων δεξαμενοπλοίων.

στ) Ἡ μὴ μείωσις τῆς συντάξεως εἰς τὴν περίπτωσιν συνταξιοδοτήσεως λόγῳ γῆρατος μὲ ήλικίαν 50 ἔως 55 ἑταῖς, ἐφ' ὅσον συνετληρώθη ἡ ἀπαίτουμένη διὰ τὴν λήψιν τῆς ἀνωτάτης συντάξεως ὑπηρεσία.

'Εξ ἄλλου, αἱ ἀναφέρομεναι εἰς τὴν συμπλήρωσιν τῶν διατάξεων τοῦ ἐν λόγῳ σχεδίου προτάσεις τῆς Π.Ν.Ο., ἀφοροῦν εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ἀπαίτουμένων προϋποθέσεων διὰ τὴν παροχὴν ἀσφαλιστικῆς προστασίας ὑπὸ τοῦ NAT, εἰς τὴν παράτασιν τοῦ χρόνου ἔξαγορᾶς ὑπηρεσῶν τινῶν, εἰς τὴν μείωσιν τῆς ἀπαίτουμένης προϋπηρεσίας διὰ τὴν χορήγησιν συντάξεως καί, τέλος, εἰς τὴν καθιέρωσιν προσθέτων ὄρων διὰ τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ NAT. τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, οἱ ὄποιοι ὑπηρετοῦν εἰς πλοῖα ὑπὸ ἔνας σημαίας, ἔχουν δὲ ὡς ἔξης:

Διὰ τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ NAT. τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ὑπηρετοῦντων εἰς πλοῖα ὑπὸ ἔνας σημαίας, δέονται ἀπαραιτήτων νὰ συντρέχουν αἱ κάτωθι προϋποθέσεις:

α) Ἡ πλοιοκτησία τοῦ πλοίου νὰ καλύπτῃ ἐλληνικὰ συμφέροντα κατὰ ποσοστὸν τούλχιστον 51%.

β) Ὁ πλοίαρχος, ἀπαντεῖς οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ 2/3 τοῦ κατωτέρου πληρώματος τοῦ ὑπὸ ἔναν σημαίαν πλοίου νὰ είναι Ἑλληνες.

γ) Ἡ ἡλικία τοῦ ὑπὸ ἔναν σημαίαν πλοίου νὰ είναι μικροτέρα τῶν 25 ἑταῖς ἀπὸ τῆς χρονολογίας καθελκύσεως του.

δ) Νὰ κατατίθεται εἰς τὸ NAT ἔγγυητική ἐπιστολὴ νομίμων ἐλλαδίδων λειτουργούσης Τραπέζης, καλύπτουσα ἀφ' ἐνὸς μὲν τὰς εἰσφοράς ἐνὸς ἔξαμηνου πλοιοκτήτου καὶ πληρώματος βάσει τῆς συνθέσεως τῆς καθοριζομένης δι' ἐλληνικὰ πλοῖα τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ κατηγορίας ὡς καὶ τοῦ ἀντιστοίχου ἐν προκειμένω μισθολογίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὰς τυχὸν ὑποχρεώσεις τοῦ

πλοίου ἔναντι τοῦ πληρώματος, τὰς πηγαδούσας ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας. Τὸ ποσὸν τῆς ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς πρὸς κάλυψιν τῶν ἀνωτέρω ὑποχρεώσεων διὰ καθορίζεται δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. Ἡ ἔγγυητική ἐπιστολὴ δὲν θὰ ἀποδίδεται εἰ μὴ μόνον μετὰ πάροδον τριῶν μηνῶν, ἀφ' ἢ ἔπαισε νὰ εἶναι ἡ σφαλισμένον εἰς τὸ N.A.T. τὸ πλοίον.

ε) Νὰ κατατίθεται πρὸ τῆς συνάφεως τῆς συμβάσεως μετὰ τοῦ N.A.T. βεβαίωσις τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, ἀποδεικνύουσα τὴν μετὰ τούτης σύναψιν τῆς σχετικῆς συμβάσεως καὶ νὰ προσκομίζεται τοιαύτη βεβαίωσις ἂμα τῇ ἀνανεώσει τῆς συμβάσεως.

στ) Μὲ τὴν λῆξιν ἑκάστου ἔξαμηνου, ἡ πλοιοκτησία τοῦ ὑπὸ ἔναν σημαίαν πλοίου, ἡ ἐν Ἐλλάδι ἐκπρόσωπος αὐτῆς, ὑποχρεοῦται νὰ καταθέσῃ εἰς N.A.T. καὶ εἰς συνάλλαγμα τὰς εἰσφοράς τοῦ ἔξαμηνου ὡς αὗται καθορίζονται ἐν παραγράφῳ δ, ἀλλως, καταγγέλλεται ἡ σύμβασις καὶ καταπίπτει ἡ ἔγγυητική ἐπιστολὴ καὶ τὸ πλοίον διαγράφεται ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν συμβεβλημένων πλοίων.

ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ :

Παραπονεῖται ἡ Βρεταννικὴ Ὀμοσπονδία Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὅτι αἱ ἀποδοχαὶ τῶν "Ἀγγλῶν ναυτικῶν εἰναι σχεδὸν αἱ χαμηλότεραι τοῦ εὐωπαϊκοῦ κόσμου καὶ ὅτι ἡ ἄρνησις τοῦ ἐφοπλισμοῦ ὅπως ἐνδώσῃ εἰς τὰς ναυτεργατικὰς διεκδικήσεις, ἔχει δημιουργήσει ἀλλήλη παραδείσον διὰ τοὺς ἔνοντας ἐφοπλιστὰς διὰ τοὺς ὄποιούς η ἀγγλικὴ σημαία δὲν διαφέρει πολὺ τῶν «δῆθεν σημαῶν εὐκολίας». Τὸ ἀποτέλεσμα είναι ὅτι ἔγειμιστε τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον ἀπὸ ναυτικὰς ἑταῖρις, αἱ ὄποιαι ἀνήκουν εἰς Γερμανούς, Ολλανδούς, Σκανδινανούς, Αμερικανούς καὶ διαφόρους ἀλλούς ἐφοπλιστὰς τῆς Ἀνατολής καὶ τῆς Δύσεως.

"Ἐν τῷ μεταξύ, φυσικά, συνεχίζονται αἱ αἰτιόσεις, τὸ βρεταννικὸν τοννᾶς αὐξάνει συνεχῶς, χάρις εἰς τὰ ἔνα κεφαλαία καὶ ὑποστηρίζεται ὅτι περίπου τὸ 50% τῶν ἀγγλικῶν πλοίων τελεῖ ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας. Διάφοροι βρεταννικοὶ ἦν φευδοβρετανικοὶ ἑταῖροι ἐκμεταλλεύονται τὰ σκάφη των ὑπὸ τὰς σημαίας αὐτάς, ἵνα ἐπωφελη-

εῦν τῶν «πληρωμάτων εὐκαιρίας» τὰ ὄπια, ἐν τούτοις, διαβέτουν ὑψηλὴν ἐπαγγελματικὴν κατάστισιν. Ἐξ ἄλλου, τὰ σκάφη ταῦτα τυχάνουν ἰκανοποιητικῆς ἐνισχύσεως, ἐπιτρέπουν φορολογικὰς διαφυγὰς καὶ ἔχουν δυνατότητας διαφόρων ἄλλων οἰκονομικῶν ἔξυπητησεων.

"Ἐνώπιον τῆς καταστάσεως ταῦτης, οἱ ἀξιωματικοί, ἀπογοητεύομενοι συνεχῶς, εἴτε ἐγκαταλείπουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, εἴτε ναυτολογοῦνται εἰς πλοῖα ὑπὸ ἔναν σημαίας. "Ἡδη ἡ ἀνωτέρω Ὀμοσπονδία ἐν τῇ προσπαθείᾳ διανοίξεως ὁρίζοντων ἐπαγγελματικῆς ἀποκαταστάσεως ἐκτὸς τοῦ 'Ηνωμένου Βασίλειον, ἥλθεν εἰς ἐπαφήν μὲ τὴν Κανάδαν - Πασίφικ διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν εἰς Βερμούδας νηολογημένων πλοίων της.

KAI Η ΛΑΤΕΡΑ ΠΑΡΣ

Αἱ ἀνωτέρω διαφέρει παραπτηρίσεις προεκάλεσαν, ὡς ἥτο φυσικόν, τὴν ἀμεσον ἀντιδρασιν τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας. Διὰ κοινῆς ἀνακοινώσεως τῶν ἀδήλωσαν ὅτι, ἐνδισφέρονται κυρίως νὰ θέστεν τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των, νῶστε νὰ μὴ δημιουργοῦνται ἀπατηλαὶ ἐντυπώσεις.

"Ἡ Μεγάλη Βρεταννία, λέγει ἡ ἀνακοίνωσις, διαθέτει μίαν ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων Ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου. "Ἄνω τοῦ 55% τῶν πλοίων τῆς εἰναι ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑταῖς καὶ ἡ μέση ἡλικία τοῦ στόλου δὲν ὑπερβαίνει τὰ 6 ἑτη, καθ' ἥν ἐποχὴν ὁ διεθνῆς μέσος ὄρος είναι 8,8 ἑτη. "Ἐξ ἄλλου, είναι γενικῶς παραδεδεγμένον ὅτι διαθέτει σύγχρονα ἐνδιστήματα διὰ τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου. "Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς αἰτιόσεις τῆς Ὀμοσπονδίας, ἡ ἔκθεσις Ρότοντείλ τοῦ 1970 δεβαῖοι ὅτι ἐπὶ σκαφῶν 80 ἑκ. τόννων γκρός, μόνον 14 ἑκ. τόννων ἀνήκουν, διὰ μεσολαβήσεως θυγατρικῶν βρεταννικῶν ἑταῖρων, εἰς ἔνας ἐπιχειρήσεις καὶ ἴδιαιτέρως εἰς διεθνεῖς ἑταῖριας πετρελαίου. "Εκτοτε οὐδεμία ἐσημειώθη διατηλή μεταβολή.

"Υπομιμήσκεται ὁκόμη ὅτι ὁ περὶ χρηματοδότησεως νόμος τοῦ 1973 καθιεροῖ σύστημα κοινὸν δι' ὀλόκληρον τὴν διομήχανίαν, ἐνῷ οἱ ἐπιχορηγήσεις ἐπενδύσεων πειριώδησαν ἥδη ἀπὸ τοῦ 1970. Τὸ νὰ ὄ



ACHAIKE NAFTILIAIKI S.A.

SHIPBROKERS

CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

CONTRACTING

- PRACTICALLY, EVERY TYPE AND SIZE, DIRECTLY WITH ALL MAJOR BUILDERS IN THE WORLD

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

TELEX. 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CABLES:

ACHAIKASHIP

8, IAK. DRAG/ATSI STREET, PIRAEUS (37), GREECE

μιλή τις περί δελτιωμένων άπλως συνθηκών είναι άληθες, άλλα δὲν πρέπει νὰ λησμονήσται ότι τὸ μέλλον εἰς τὴν θάλασσαν είναι πάντοτε άδεδαιον. 'Εξ ἄλλου, ή κειμένη νομοθεσία ἀπαγορεύει εἰς φυσικὰ η νομικὰ πρόσωπα μονίμως ἐγκατεστημένα ἐν Ἀγγλίᾳ νὰ κατέχουν πλοῖα τελούντα υπὸ ξένας ἐν γένει σημαίας.

Καὶ η ἀνακοίνωσις καταλήγει μὲν ἐν διπλοῦν ἀποστοματικὸν ἐπικείρημα: 'Ἐάν, λέγει, τὸ βρετανικὸν σύστημα εἴναι τὸ σὸν πλεονεκτικὸν ὅσον διαδίδεται, τότε διατὶ νὰ προσφύγωμεν εἰς τὰς ξένας σημαίας; Καὶ ἔαν αἱ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας είναι τὸ σὸν ἐλκυστικὸν ὅσον διαδίδεται, τότε διατὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ ἔρχονται εἰς τὸ Ἡγ. Βασίλειον;

ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΚΑΙ ΑΝΕΣΙΣ

'Η ὑπόθεσις τῆς ἀποκεντρώσεως καὶ τῆς αὐτοδιοίκησεως τῶν πλοίων, περὶ ἣς ἔχομεν κατ' ἐπανάληψιν ἐνημερώσει τοὺς ἀναγνώστας μας, ὅχι μόνον δὲν παραμελεῖται εἰς τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας, ἀλλὰ μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὰς μέθοδον, προωθεῖται καὶ προετοιμάζεται.

'Ανηγγέλθη οὕτω, ὅτι μεγάλη σουηδικὴ ἑταῖρία, ἡ οποία ἀναμένει μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τὴν παράδοσιν δύο οὔροι τῶν 130 χιλ. τόνων d.w. ναυπηγουμένων ἐν Ἰαπωνίᾳ, ἔχει ἀποφασίσει τὴν ὑπὸ οὐστηρὸν σύστημα ἀποκεντρώσεως διοίκησιν τῶν πλοίων τούτων. Καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἔχει σχεδιάσει τὰ σκάφη κατὰ τρόπον ὃ πόδιος διευκολύνει, θεωρητικῶς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ συστήματος.

"Ἄν κρίνωμεν ὅμως ἀπὸ τὴν τεχνικὴν περιγραφὴν τῶν σκαφῶν, φαίνεται ὅτι ἡ αὐτοδιοίκησις ἀπαιτεῖ ιδιαιτέρων πολυδάπανων ἀνεστιν. Οἱ κοιτῶνες, ἐπὶ παραδείγματι, τοῦ πληρώματος ἔχουν σχεδιασθῆ ὡς ιδιαιτέρων διαιρετίσματα, ἔκστον τῶν ὥσπερ περιλαμβάνει ὑπνοδωμάτιον, αἰθουσαν ὑπόδοχῆς καὶ λουτρόν. Εἰς μέγεθος οἱ κοιτῶνες εἶναι μεγαλύτεροι τῶν συνήθων καμπινῶν τῶν συγχρόνων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων. Τὸ πλοίον διαθέτει κοινὸν ἐστιατόριον παρέχον τροφὴν κατὰ παραγγελίαν (ἀ-λα-κάρτ), διοι αἰθούσας ἀναψυχῆς, ἐξ ἣν μία διὰ τὴν μουσικήν, κατάστασην ἀνδρικῶν εἰδῶν, γυμναστήριον, κολυμβητήριον καὶ ὑπαίθριον χώρων ἀσκήσεων καὶ ἀθλοπαιδιῶν. Μία μεγάλη αἰθουσα κινηματογράφου θὰ δύναται εὐχερῶς νὰ μετατρέπεται, κατὰ τὰς ἀνάγκας, εἰς τὰξ διδασκαλίας ἡ αἰθουσα διαλέξεων, ἐνώ, τέλος, αἱ διοικητικαὶ καὶ διαιρετικαὶ ἐργασίαι τοῦ πλοίου θὰ διεξάγωνται εἰς γραφεία ιδιαιτέρως εὐχάριστα καὶ πολυτελή.

Διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, αἱ ἀνωτέρω διασκευαί, θεωροῦνται ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ὀμαλήν μετάβασιν πρὸς τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ ἀποκεντρωτικοῦ συστήματος. Καὶ πιστεύουν παρ' ὅλα αὐτά, ὅτι ἡ ὑπὸ τὸ σύστημα τούτῳ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων των θὰ ἐπιτρέψῃ ὅχι μόνον νὰ είναι ἀποδοτικὰ πρὸς τὸ παρόν, ἀλλὰ καὶ νὰ παραμείνουν συναγωνιστικά εἰς τὸ μέλλον.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Οἱ ὥπωσδήποτε περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολούμενοι, γνωρίζουν καλῶς τὴν σοβαρότητα, τὴν αὐστηρότητα καὶ τὸ κύρος τοῦ νορθηγικοῦ Νηογνώμονος. Μὲ τὸν χαρακτηρίζουσαν τοὺς Νορθηγοὺς ὄργανοικον καὶ μεθοδικότητα, ἐπέτυχον δόστε ὁ τεχνικὸς οὐτος ὄργανοιμός, ὅχι μόνον νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῶν στόλων ὅλων τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, ἀλλὰ καὶ ν' ἀποκτήσῃ παγκόσμιον ισχὺν καὶ ἀπῆχθσιν.

Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς είναι ἀληθῶς

σημαντικὴ ἡ ἐκ μέρους τοῦ «Νόρσκε Βέριτας» ιδιαιτέρω μεταχειρίσις τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, τὴν ὥποιας ἐκφράζουν δύο ἐνέργειαι τῆς Διοικήσεως αὐτοῦ, αἱ ὥποιαι δὲν πρέπει νὰ παρέλθουν ἀπαρατήρητοι.

Ἡ πρώτη ἀφορᾶ εἰς τὴν σύστασιν τῆς ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ νορθηγικοῦ Νηογνώμονος, ητὶς τεθείσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Κωστά Λεμού καὶ μὲ τὴν συμμετοχὴν ἐνδεκάδος ἑκατοντάων μελῶν τῆς ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας, θὰ ἐπιμελήται τῷ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἀναγομένων ζητημάτων τοῦ Νηογνώμονος.

Ἡ δευτέρη ἀναφέρεται εἰς πρόσφατον ἐκδοσιν ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος ἐπὶ τῶν δασικῶν Κανονισμῶν αὐτοῦ εἰς τὴν ἐλληνικὴν γλώσσαν. Πρόκειται περὶ λίστας ἐπιμελήμενου τεύχους ἀφορώντων εἰς τοὺς κανόνας ναυπηγῆσεως καὶ ταξινομήσεως χαλυβδίνων σκαφῶν. Παράλληλος πρόθεσις τοῦ Νηογνώμονος είναι ὅπως συνεχίσῃ, ἐφ' ὅσον τούτο ζητηθῇ, νὰ ἐφοδιάζῃ τοὺς "Ἐλληνας πλοιοκτήτας διὰ δημοσιεύσεων του εἰς τὴν ἐλληνικὴν γλώσσαν.

"Οπως εἴπομεν, εἰς ἐνέργειαι αὐταὶ εἰναι εὐδεικτικαὶ τῆς σημασίας ἡτὶς ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀποτελοῦν ἀνεγνώρισιν τῆς δυνάμεως τῆς. Συγχρόνως, οὖμας, ἀποτελοῦν καὶ ἀφευδῆ μαρτυρίαν τοῦ

συστήματος, ὅπερ διέπει τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν λειτουργίαν τοῦ νορθηγικοῦ Νηογνώμονος.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Σκοπός τοῦ Ελληνικοῦ Νηογνώμονος εἶναι ἡ ἐπιθεωρήσις πλοίων πρὸς ταξινόμησιν δάσει τῶν Κανόνων καὶ Κανονισμῶν του.

Τὸ τεχνικὸν αὐτοῦ προσωπικὸν παρακολουθεῖ καὶ ἐπιθέπει τὴν ναυπηγήσιν ὡς καὶ τὴν συντήρησιν ἐμπορικῶν πλοίων πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς πλευσιμότητός των.

Ο E.N. ἀνεγνωρίσθη παρὰ τῆς ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, δυνάμει τοῦ ἀπὸ 4ης Μαΐου 1950 Βασ. Διατάγματος, ὡς ισότιμος τοῦ Ἀγγλικοῦ καὶ τῶν ἄλλων ἀνεγνωρισμένων ἀλλοδαπῶν Νηογνώμονων. Ἐπίσης, ὡς E.N. είναι ἔχουσιο δικαίωμας νὰ ἐκτελῇ ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐκδίδῃ πάντα τὰ πιστοποιητικὰ τὰ πρόδειπτομένα ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «Περὶ ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» καὶ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Γραμμῆς Φορτώσεως καὶ νὰ προβαίνῃ εἰς τὸν ἔλεγχον καὶ θεώρησιν μελετῶν φορτώσεως σιτηρῶν.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1973, λόγῳ τῆς τοχείας τεχνολογικῆς ἔξελίξεως ἐν τῇ χώρᾳ μας, ὡς E.N. ἐπεξέτεινε τὴν δραστηριότητά του καὶ ἐπὶ τοῦ τομέως ἔξωντιλικῶν πλοίων πρὸς την πλεοπλέωμαν ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «Περὶ ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» καὶ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Γραμμῆς Φορτώσεως καὶ νὰ προβαίνῃ εἰς τὸν ἔλεγχον καὶ θεώρησιν μελετῶν φορτώσεως σιτηρῶν.

Τὸ Τεχνικὸν Γραφείον Πειραιώς, Ἀκτὴ Μιαούλη 23, ἀπασχολεῖ ἐπιτελείον ἀποτελούμενον ἐξ Ικανῶν καὶ πεπειραμένων ἐπιθεωρητῶν.

Ο E.N. διαθέτει ἀντιπροσώπους καὶ ἐπιθεωρητὰς εἰς πλείστους σημαντικοὺς λιμένας ἔξωτεροι. 'Εξ ἄλλου, ἔχει συνάψει συμφωνητικὰ ἀμοιβαίας συνεργασίας μετὰ τοῦ Γερμανικοῦ Νηογνώμονος, τοῦ Νηογνώμονος Ε.Σ.Σ.Δ., ὡς καὶ τῶν Νηογνώμονων Τεχοσόλοβακίας, Ρουμανίας καὶ Ἐθνικού Κίνας (Ταϊβάν). Οὕτω, ὡς E.N. είναι εἰς θέσιν νὰ ἐνεργῇ ἐπιθεωρήσεις πρὸς ταξινόμησιν εἰς πλείστους λιμένας τοῦ κόσμου.

Ἐκτὸς τῆς τεχνικῆς ἔχυπηρετήσεως ἢν ὁ E.N. παρέπει πρὸς τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, οὗτος ἀποβλέπει καὶ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἔνστρωσιν τῆς ναυτικῆς καὶ τεχνικῆς ἐκπαίδευσεως τῶν νέων τῆς χώρας μας, ἐφ' ὅσον τὰ οἰνοπευματώδη καὶ τὰ ἄλλα ποτὰ θὰ ήσαν μᾶλλον ίκανα νὰ κατασέουν τὴν δίψαν των. 'Αλλ' οἱ περιστότεροι ησαν 'Ἀμερικανοί, οἱ ὧποιοι καταναλόσκοντας ὀφθόνως τὸ υδρον. Τοσούτον ἀφθόνως, ὡστε, ἐμπαίζοντες τὴν συνήθειαν οἱ Βρετανοί οἱ ὧπαιμονες νὰ γράφουν εἰρωνικῶς ὅτι «οἱ Ἀμερικανοί εἰς τὰ σχολεῖα τῶν χωρίων μανιθάνουν νὰ καταναλίσκουν εἰς ἔκαστον γεύμα τρία τούλαχιστον κύπελλας ὕδατος, εἰς τὰ κολλέγια διδόσκονται ὅτι τὰ κύπελλα πρέπει νὰ είναι πέντε, εἰς δὲ τὰ πανεπιστήμια τοῦ Πρίνστον, Γαΐλ καὶ Χάρβαρντ, τὰ κατώτατον στρίον ἔχει καθορισθῆ ἐις δάνεκος κύπελλα».

Αὐτὰ δεῖναίς ἀποτελοῦν ὑπερβολάς, ἡμεῖς δὲ οἱ "Ἐλληνες εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ κατανοήσωμεν τὴν ἀγωνίαν των. Διότι δὲν νομίζομεν ὅτι ὑπῆρξεν "Ἐλλην περιγούμενος τὴν Εύρωπην, στοις τις νὰ μὴν ἡγανάκτησον ἀγωνίδομενος νὰ ἔξασφαλίσῃ ποτήριον εὐλόγημένου ὕδατος διὰ νὰ δροσίσῃ τὰ χεῖλά του. Πρέπει, λοιπόν, νὰ ὑπέφερον πολὺ οἱ ὑπερχίλιοι Ἀμερικανοί, διψῶντες καὶ φλεγόμενοι ἐπὶ τὸν ἀκινητοποιηθέντος ὑπερωκεανού. Δὲν ἔγνωσθεισαν σκηναὶ εἶναι χαρακτηριστικαὶ. Κατὰ τὴν μίαν, τὸ πρῶτον πράγμα ὅπερ ἐξήτησαν οἱ ἀποδινασθέντες ἡτοῦ ἐποτήριον γλυκέος ὕδατος, κατὰ δὲ τὴν δεύτεραν, μία τῶν περιηγητῶν ἐδήλωσεν ἡγανάκτημένη ὅτι τὴν ἐπομένην κρουαζέραν της θὰ ἐπιχειρήσῃ εἰς τὸν πολυτελή λουτρά της οἰκίας της, ὅπου ἀφθονοῦν τὰ πάσης φύσεως ὕδατα.

"Ἡδη ἡ ἑταῖρία αὕτη συνεστήθη ὑπὸ τῶν νεαρῶν γόνων τῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκογενειῶν Καλαμοτούση καὶ Κολλάκη, Στέλιου καὶ Παντελῆ, οἱ ὧποιοι, προσφάτως, είχον περατώσει τὰς οἰκονομικάς σπουδάς των, ἀριστεύσαντες.

"Ἡδη ἡ ἑταῖρία ἐλέγχει ἔνα στόλον 16 σκαφῶν, προσφάτως δὲ προέδη εἰς τὴν παραγγείλαν τεσσάρων μπάλων κάρριερς (ἀνὰ δύο ἑκαστος) τῶν 26.500 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μάσους εἰς Βραζιλίαν, μὲ δψιδιὸν διὰ περισσότερα.

"Ἡ ταχεία μέχρι τοῦδε ἐξέλιξις προδικάζει λαμπρὸν τὸ μέλλον τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν κ.κ. Π. Κολλάκη καὶ Σ. Καλαμοτούση.

ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΠΟΣΑ ΤΑ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΟΣΑ ΤΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

ΑΥΞΗΣΙΣ 13.5%

'Εκυκλοφόρησεν ή συνήθης άνασκόπησις τών κ.κ. Fearnley & Egers ἐπί τού στόλου τῶν σκαφῶν χύδην φορτίων κατά 'Ιανουάριον 1974. Η άνασκόπησις άναφέρεται εἰς σκάφη 10 χιλ. τόν. d.w. καὶ ἄνω, ἔξαιρουμένων τῶν υγραεριοφόρων καὶ τῶν χημικῶν προϊόντων.

Εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ ἔτους δὲ παγκόσμιος στόλος διὰ χύμα φορτία συνέκειτο ἀπὸ 6.429 σκάφη, 337.000.000 τόν. d.w., ἔναντι 6.074 σκαφῶν, 293.000.000 τόννων d.w. τῆς 1ης 'Ιανουαρίου 1973. Τὰ 63% ἀνήκουν εἰς τὰ πετρελαιοφόρα, 11% εἰς τὰ μικτά καὶ 26% εἰς σκάφη ἔηρου φορτίου. Καὶ ὁ στόλος αὐτός, στοις ἡρίθμεις δύναμιν 73.600.000 τόν. τὸ 1964, ἐπενταπλασιάσθη σχεδόν ἐντὸς δώδεκα ἑτῶν, μὲ μέσην ἐτήσιαν αὔξησιν 13.5%.

Ἡ μέση χωρητικότης τοῦ συνόλου τοῦ στόλου ἀνέρχεται εἰς 52.400 τόν. d.w. (πετρελαιοφόρα 62.000 τόν. d.w., μικτά 104.000 τόν. καὶ ἔηρου φορτίου 32.000 τόν. d.w.), ἐνῷ τὸ μέσον μέγεθος τῶν παραδοθέντων κατά τὸ 1973 νεοτεύκτων σκαφῶν ἦτο 99.000 τόν. d.w.

Ἡ μέση ἡλικία είναι 6,7 ἑτῶν (πετρελαιοφόρα 7,5 ἑτῶν, μικτά 3,8 ἑτῶν, ἔηρου φορτίου 6,6 ἑτῶν). Μέση ταχύτης ὑπηρεσιακή τῶν πετρελαιοφόρων 15,6 κόμβων, τῶν μικτῶν 15,4 κόμβων καὶ τῶν ἔηρου φορτίου 14,7 κόμβων, μὲ μέσην ταχύτητα ὀλοκλήρου τοῦ στόλου 15,3 κόμβων.

Αἱ τέσσαρες κυριώτεραι χώραι, εἰς τὰ νηολόγια τῶν ὅποιών είναι ἔγγεγραμμένα τὰ σκάφη, είναι ἡ Λιβερία, ἡ Ἰαπωνία, τὸ

'Ηνωμ. Βασίλειον καὶ ἡ Νορβηγία. Αὗται καὶ μόναι συγκεντρώνουν τὰ 63% τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου. Ἐν συνόλῳ σκάφη 46,2 ἑκατομ. τόν. παρεδόθησαν τὸ 1973, ἔναντι 37,5 ἑκατ. τόν. d.w. τὸ 1972.

Αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι κατά τὸ 1973 ἀνήλθον εἰς τὸ διπλάσιον, ἔναντι τοῦ προγονουμένου ἔτους: 124.100.000 τόν. d.w., ἔναντι 56.400.000 τόν. Εἰς τὸν ἡρίθμον

αὐτὸν τὰ πετρελαιοφόρα ἀντιπροσωπεύουν 105.200.000 τόν., τὰ μικτά 3.400.000 τόν. καὶ τὰ ἔηρου φορτίου 15.500.000 τόν. d.w.

Εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ 1974 αἱ παραγγελίαι ἀντεπροσώπουν 1.732 σκάφη, 227.333.000 τόν. d.w. (πετρελαιοφόρα 193.814.000 τόν. ἡ 85%, μικτά 10.056.000 τόν. ἡ 4% καὶ ἔηρου φορτίου 23.463.000 τόν. ἡ 11%). Τὸ μέσον μέγεθος τῶν παραγγελθέντων ὑπελογίζετο εἰς 131.000 τόν. (ἔναντι 48.500 τόν. δέκα ἑτη προηγουμένων) διὰ τὰ πετρελαιοφόρα. Διὰ τὰ μικτὰ 138.000 τόν. (55.500 τόν. d.w. προηγουμένων) καὶ ἔηρου φορτίου 44.500 (29.000 τόν. d.w.).

Αἱ παραδόσεις, αἱ προβλεπόμεναι διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἀνέρχονται εἰς 57 ἑκατομ. τόν. (43 ἑκατομ. τόν. πετρελαιοφόρα, 5 ἑκατομ. τόν. μικτά καὶ 9 ἑκατομ. τόν. ἔηρου φορτίου). Διὰ τὸ 1975 προβλέπονται παραδόσεις 64 ἑκατομ. τόννων.

ΣΤΟΛΟΣ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Σημαῖαι	Πετρελαιοφόρα 'Αρ. Πλοίων Χιλ. τόν.	Μικτά 'Αρ. Πλ. Χιλ. τόν.	Ξηροῦ Φορτίου 'Αρ. Πλοίων Χιλ. τόν.	Σύνολον 'Αρ. Πλοίων Χιλ. τόν.
Λιβερίας	846	59.597	122	10.881
'Ιαπωνίας	214	26.421	44	5.441
Μ. Βρετανίας	363	26.350	35	4.740
Νορβηγίας	250	20.652	51	6.151
'Ελλάς	272	12.087	23	2.268
Γαλλίας	105	10.014	5	715
'Ιταλίας	110	5.558	22	2.271
Παναμά	151	6.429	1	65
'Ην. Πολιτειῶν	228	8.188	1	82
Σουηδίας	42	4.171	19	1.881
Δυτ. Γερμανίας	43	3.279	2	226
'Ισπανίας	60	3.925	1	118
Σοθ. Ρωσίας	181	4.408	1	63
Δανίας	39	3.922	—	—
Κάτω Χωρῶν	79	4.006	—	24
'Ινδίας	14	595	10	669
Λοιπῶν Χωρῶν	296	12.577	18	1.255
Σύνολον	3.293	212.179	355	36.826
				2.781
				87.985
				6.429
				336.990

ΠΑΡΑΓΓΕΛΘΕΝΤΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Κατηγορίαι Χιλ. τόν.	Πετρελαιοφόρα 'Αρ. Πλ. Χιλ. τόν.	Μικτά μεταλλοφ. 'Αρ. Πλ. Χιλ. τόν.	Χύμα - Πετρελαιοφ. 'Αρ. Πλ. Χιλ. τόν.	Κατηγορίαι Χιλ. τόν.	Μεταλλοφόρα 'Αρ. Πλ. Χιλ. τόν.	Διάφορα έηροι φορτ. 'Αρ. Πλ. Χιλ. τόν.
10 - 60	258	7.971	—	1	49	10 - 25 ...
60 - 100	153	13.008	—	7	555	25 - 40 ...
100 - 150	191	24.335	13	30	3.442	40 - 60 ...
150 - 200	48	7.585	8	6	964	60 - 80 ...
200 - 300	323	82.018	8	—	—	80 - 100 ...
300 - 400	99	33.549	—	—	—	100 - 150 ...
400 -	59	25.348	—	—	—	150 - ...
Σύνολον	1.131	193.814	29	5.046	44	5.010
						Σύνολον
						12
						1.076
						516
						22.387

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

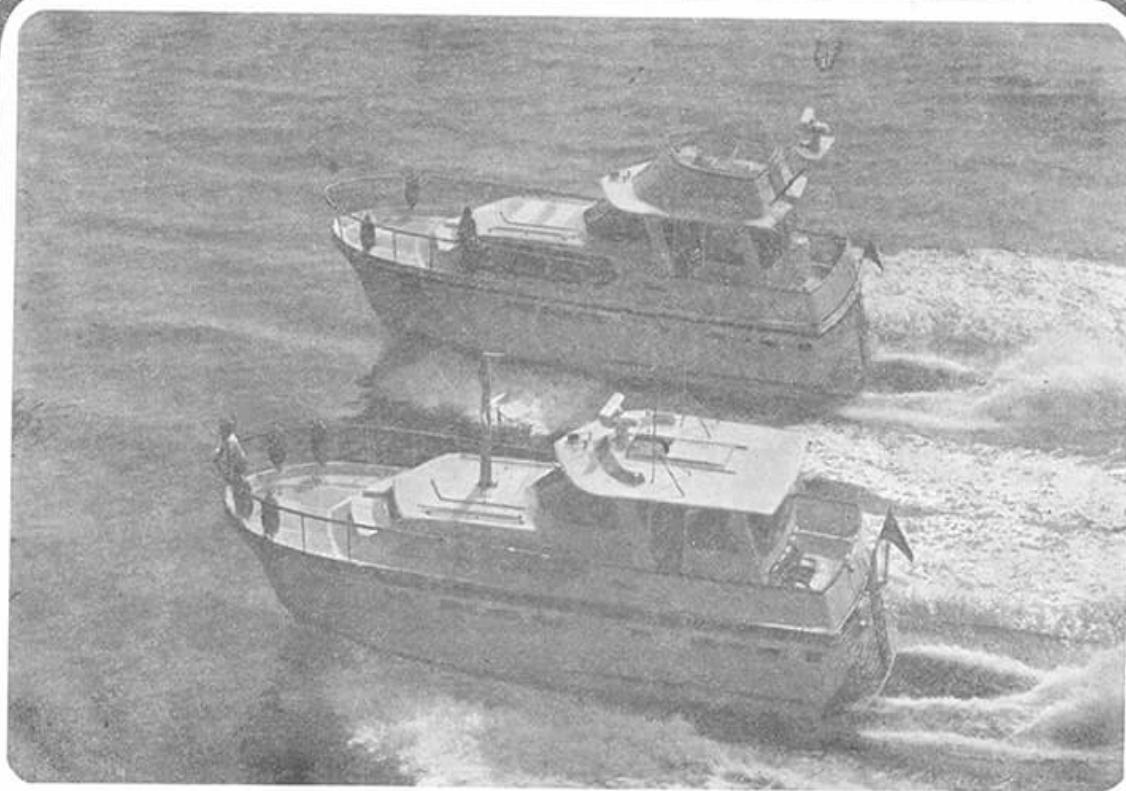
SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON ELPIDON (OVERSEAS) LTD.
TRIDENT HOUSE 55
ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS
TELEPH. 4818066 (5 lines)
TELEX 888728

PIRAEUS ALASSIA SHIPPING CO. LTD.
11, AKTI MIAOULI,
TELEPH. 429500 417227 4175066 4175067
TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS



- Μήκος 13,50 μ.
- Πλάτος 4,55 μ.
- Μηχαναι DIESEL 2X275 BHP VOLVO PENTA
- Γεννήτρια DIESEL (ONAN) 6,5 KW
- Μεγιστη ταχύτης 23 κόμβοι/ώρα
- Δυανωμένη άποδοσις δύνεις άνεφδοσισμένου 500 μέλλια
- Δύο άνεξόρητα σαλόνια
- Ένδιαλητηριοί 6-8 έπιβατων εις τρεις άνεξαρτήτους καμπίνας
- Δύο άνεξόρητα WC
- Δύο άνεξόρητα SHOWER



ancora 44..

'Επί τέλους...! ένα σκάφος ειδικώς σχεδιασμένο και μελετημένο σε κάθε του λεπτομέρεια διά νά αντιμετωπίση με άριστα άποτελέσματα τάς ειδικάς καιρικάς συνδήκας τῶν Έλληνικῶν θαλασσῶν και γενικῶς τῆς Μεσογείου.

"Ένας έξαιρετος συνδυασμός σκάφους άσφαλούς, πολυτελούς και ταχυπλόου,
κατασκευασμένου έξ όλοκλήρου στήν Γερμανία
ἀπό FIBRE GLASS

Ρωτήστε τήν τιμή του και δά έκπλαγήτε

Διδούσαντος άγοραστάς άναλαμβάνομεν δύνεις ούδεμιδες ύποχρεώσεως, έκ μέρους τῶν άγοραστών, δια τὰ ξειδα μεταβάσεως εις τὰ ἐν Γερμανία Ναυπηγεῖται και δοκιμήν τοῦ σκάφους εις τὴν Βαλτικήν.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ TECHNOMAR Ε.Π.Ε.
ΤΟΜΠΑΖΗ 12 - ΤΗΛ.: 4510.813 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - TELEX 212467 (SOUTOS GROUP OF COMPANIES)

Ξεκινήσαμε
πρώτοι
τὸ 1839



Γι' αύτὸ βρίσκετε σ' ἐμᾶς
συνδυασμένες ἀρμονικὰ
τὴ μεγάλῃ πεῖρᾳ
καὶ τὴ σύγχρονῃ ὁργάνωσι

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Η Δημοσία Σχολή**Ναυτικῶν Ἡλεκτρονικῶν Ὀργάνων**

Μεταξύ τῶν πολλῶν ἐκπαιδευτικῶν προβολῶν τὰς ὅποιας ἡ Πολιτεία, κατὰ τὴν σημερινὴν ἐποχήν, ἀσκεῖ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας, ἀναφισθήτης, ιδιαιτέρας μνείας δικαιούται ἡ ἐν Πειραιεῖ Δημοσία Σχολὴ Ναυτικῶν Ἡλεκτρονικῶν Ὀργάνων (ΔΣΗΝΟ).

Τὸ λαμπρὸν τοῦτο ἐκπαιδευτικὸν Κέντρον, συνεπλήρωσεν ὥδη ἐνδεκατή λίγων εὐδόκιμων λειτουργίαν μὲ ἀξιόλογον ἐποικοδομητικὴν δρᾶσιν καὶ ἐπαινετὰ ἀποτελέσματα. Τοῦτο, σαφῶς ἀποδεικνύεται, ὅχι ἀπὸ τὰ συμπεράσματα αὐθαιρέτου κρίσεως, ἀλλὰ ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἄριθμους τῶν σπουδαστῶν καὶ τὰ ἀποκαμισθέντα ωφελήματα. Εἰς δεκάδας χιλιάδων ἀριθμούνται οἱ παρακολούθησαντες τὴν σχολὴν μέχρι τοῦτο καὶ μὲ αὐστανόμενον ρυθμὸν οἱ συνεχίζοντες νὰ προσέρχωνται.

Σημειούμενον ὅτι τὸ ἀναφερόμενον ἐκπαιδευτικὸν ἔδρυμα, δὲν ἔχει ἀποστολὴν τὴν πλήρη τεχνικὴν καὶ θεωρητικὴν κατάρτισιν τῶν σπουδαστῶν ἐπὶ τῶν ἡλεκτρονιών. Σκοπός του εἶναι ἡ πρακτικὴ ἐνημέρωσις τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν, δοκίμων καὶ κυβερνητῶν, ἐπὶ τῆς χρήσεως τῶν πολλῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων μὲ τὰ ὅποια ἔχει πλουτισθῆ καὶ συνεχῶς πλουτίζεται τὸ πλοῖον. Προσέρχεται νὰ ἀπολαβέῃ τοὺς χειριστὰς ἀπὸ τὸ δέος τῆς παντελούς ἀγνοίας κάθε ἡλεκτρονικοῦ ὄργάνου, ὡστε ἡ χρήσις του νὰ ἀποδίνῃ ἀποτελεσματικὴν καὶ ώφελημο.

Τὸ ὅτι οἱ φοιτήσαντες καὶ φοιτῶντες εἰς τὴν σχολὴν αὐτῆν, λαμβάνονται ἐπαρκῆ διδασκαλίαν, εἰναι, μετὰ τὴν διαρρέωσαν ἐνδεκατίαν, ἀπολύτως ἀποδειγμένον ὡστε καὶ ἀναγνωριζόμενον. Πρόσθετος ἀναγνώρισις τοῦ ὑψηλοῦ ἔργου τῆς σχολῆς προκύπτει ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αὐτὴ ἐπελέγη μεταξύ πολλῶν ἄλλων παρομοίων εὐρωπαϊκῶν σχολῶν, ὑπὸ τοῦ IMCO, διὰ τὴν ἐν αὐτῇ ἐγκατάστασιν κλιμακίου του, πρὸς ἐκπαιδευτικῶν ἀξιωματικῶν E.N. τῶν ὑπαντικῶν χωρῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων. Τὸ διεθνὲς ἐνδιαφέρον, ὅμως, διὰ τὴν δρᾶσιν της δὲν σταματᾷ ἐδῶ, δεδομένου ὅτι, πολλοὶ ναυτιλιακοὶ ὄργανοι ἀπὸ πολλὰς χώρας, μεταξύ τῶν ὅποιών τὸ Βέλγιον, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Αἴγυπτος κ.α. ὑπέβαλον αἵτησίς διὰ τὴν δημιουργίαν παρὰ τῇ σχολῇ ἀγγλοφώνων τημάτων πρὸς μετεκπαίδευσιν τῶν ἀξιωματικῶν E.N. τῶν χωρῶν αὐτῶν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων.

Τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν ἀπαρτίζεται ἀπὸ ἄποινα πλήρους θεωρητικῆς καὶ τεχνικῆς καταρτίσεως ἀλλὰ καὶ πλήρως ἐνημερωμένον ἐπὶ τῶν συνθήκων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ συνεπῶς τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἡλεκτρονικῶν μηχανημάτων εἰς τὰ πλοῖα.

Τὸ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα τῆς σχολῆς περιλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα τμῆματα μὲ

τοὺς προβλεπομένους κύκλους σπουδῶν:

A) ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΑΥΤΟΜΑΤΟΝ ΠΗΔΑΛΙΟΝ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΟΝ - ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΟΝ:

Διάρκεια τριῶν ἐνδομάδων καὶ δεκτοὶ πλοιοίρχοι Γ' τάξεως.

B) ΠΑΝΤΑΡ:

Διάρκεια δύο ἐνδομάδων καὶ δεκτοὶ πλοιοίρχοι Β' τάξεως.

G) ΛΟΡΑΝ - ΝΤΕΚΚΑ - ΩΜΕΓΑ:

Διάρκεια δύο ἐνδομάδων καὶ δεκτοὶ πλοιοίρχοι Β' τάξεως.

D) ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΟΥ:

Διάρκεια μιᾶς ἐνδομάδος καὶ δεκτοὶ πλοιοίρχοι Γ' τάξεως, πρακτικοὶ πλοιοίρχοι, κυβερνήται Α', Β' καὶ Γ' τάξεως, δόκιμοι πλοιοίρχοι καὶ κυβερνήται ρυμούλκων.

E) ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΡΑΝΤΑΡ, ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΩΝ, ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ, ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΠΗΔΑΛΙΩΝ, ΒΥΘΟΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΩΝ:

Διάρκεια πέντε ἐνδομάδων καὶ δεκτοὶ ἀξιωματικοὶ ἀσυρμάτου Β' τάξεως.
ΣΤ) ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΛΟΡΑΝ, ΝΤΕΚΚΑ, ΩΜΕΓΑ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΩΝ:
Διάρκεια δύο ἐνδομάδων καὶ δεκτοὶ ἀξιωματικοὶ ἀσυρμάτου Α' τάξεως.

Ο ἑξοπλισμὸς τῆς σχολῆς καλύπτεται μὲ ἄπαντα τὰ σύγχρονα ἡλεκτρονικὰ ὄργανα καὶ ἄλλας ἡλεκτρικὰς συσκευάς, χρησι-

μοποιούμενας σήμερον εἰς τὰ σύγχρονα πλοῖα, ικανοποιητικὴ δὲ ἡ παρουσία κάθε ἐποπτικοῦ μέσου εἰς τὴν λειτουργίαν της.

Τοποχεωτικὴ καθίσταται ἡ φοιτησίς εἰς τὴν σχολὴν δι' ὅλους τοὺς κατέχοντας τὰ ὡς ἀναφερόμενα προσόντα ἡ προτιθέμενος νὰ καθεξουν ἀντιστοίχους ἐπαγγελματικάς θέσεις εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Ἡ ἐν τῇ σχολῇ ἐκπαίδευσις παρέχεται ἐν τελών δωρεάν, καθὼς καὶ δωρεάν παρέχονται ὅλα τὰ ἐκπαιδευτικὰ διορθήματα πρὸς τοὺς σπουδαστάς.

Ο χρόνος τῆς ἐφ' ἄπαξ ὑποχρεωτικῆς φοιτησίας τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν σχολὴν, θεωρεῖται ὡς χρόνος πραγματικῆς ναυτικῆς ἐργασίας, προσμετρούμενος, τόσον εἰς τὰ χρονικὰ δρία διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀνωτέρων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος, σον καὶ διὰ τὴν ἐξαγοράν του εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ὅπως καταστῆ χρόνος συντάξιμος.

Ἡ σχολὴ στεγάζεται εἰς ἑξαώροφον μέγαρον μὲ ἐπτά μεγάλας αιθούσας διδασκαλίας καὶ τρία ἐργαστήρια ἡλεκτρονικῶν ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως, διαθέτουσα ἐπαρκές καὶ καταλληλούς τεχνικὸν προσωπικόν περαί τοῦ διδακτικοῦ.

Βάσει τῶν ἀνωτέρων, ἡ σχολὴ ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ ἐκπαίδευῃ ἡμερησίως εἰς πρωινά καὶ ἀπογευματινά τμῆματα, ἑξαώρου διαρκείας, διακοσίους περίπου σπουδαστάς, εἰς τὰ ἀναφερόμενα τμῆματά της.

Πολύτιμος ἀπεδειχθῆ ἡ συμβολὴ τῆς σχολῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ λίαν ἐπιβαλλόμενος ὁ σκοπός της. Ἡ δὲ παρεχομένη διδασκαλία εἰς τοὺς σπουδαστάς, τεχνική, καὶ, κάπως, θεωρητική, τοὺς παρέχει ὀπλισμόν, ἀπαραίτητον σήμερον, ὅπότε ἡ ἐπαναστατικὴ εφαρμογὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ καὶ τῶν πολλῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων, ἐπέφερε πημαντικὸν μεταβολισμὸν εἰς τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν εἰς τὰ πλοῖα.

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΥΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΛΩΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΛΗΤΩΝ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 - 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4179.433, 4174.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

— ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546 ΤΗΑ. ΔΙΝΗΣ Σ «MOUGE» ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
Vicente Lopez 2602—2° A

Buenos Aires Tel.: 85 - 3943
Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΡΓΟ
ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΒΟΗΘΕΙΑΝ
ΙΔΙΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ



Ναυπηγήσεις, Μετασκευαί, Επισκευαί, Βιομηχανικά κατασκευαί

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123.

Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros

ΠΕΙΡΑΙΕΣ: Ακτή Μιδών 65, Τηλέφωναν

45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Δι-

έύθυνσης, Neorion Piraeus.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N. J. Goulandris

(Agencies) Ltd, Lee House, London Wall Lon-

don EC2Y 5AB - Tel. 01-600-1766 - Telex.

51883157 Cables, Lanfall-London.

ΗΝΩΜΕΝΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: Uni-

ted Operators Shipping Agencies Corp. 660

Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 -

Tel 638-6900 Telex. 7105812187 Cables, Oke-

nia New York.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΘΕΜΑ

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Τὸ ἱστορικόν, ἡ συγκρότησίς των, ἡ σημειωθεῖσα ἀνάπτυξις καὶ αἱ ἐπιπτώσεις

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ k. B. N. ΜΕΤΑΞΑ

(Συνέχεια καὶ τέλος)

Η ΦΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται ὅτι μέγα ποποστὸν τοῦ παγκοσμίου τονᾶς ἀνήκει καὶ τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἔταιριν σημαιῶν εὐκολίας, αἵτινες δὲν ὑπόκεινται εἰς οἰκονομικὸν τινὰ ἔλεγχον, οὔτε καὶ δεσμεύονται ὑπὸ ἑθνικῶν κανονισμῶν ὅστον ἀφόρετος εἰς τὰ μέτρα ἀσφαλείας. Τὰ ἀρνητικὰ ἀποτελέσματα τῆς συγχρόνου αὐτῆς τακτικῆς τῆς ἀσυδοσίας (*laissez faire laissez passer*) —καὶ ιδιαιτέρως τὰ ἔχοντα σχέσιν μὲν τὸν ἀνθρώπινον φόρο— εἶναι γνωστά εἰς τοὺς περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ἀσχολουμένους ἀπὸ τὸν τύπον καὶ τὰς ἔκδεσεις τῶν ναυτεργατικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων. Δὲν σκοπεύομεν, πάντως, νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ. Στόχος μας εἶναι ἡ οἰκονομικὴ ἀξιολόγησις τῆς χρησιμοποίησεως σημαιῶν εὐκολίας καὶ αἱ ἐπιπτώσεις:

Τὰ ἐπιχειρήματα τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὸ «καθεστώς ἀσυδοσίας» ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ἔκεινων οἱ ὄποιοι ἀπολαμβάνουν τὰ ιδιαιτέρω τὸ δόλετο δὲν φαίνεται νὰ ταυτίζωνται. Ἐπὶ παραδείγματι, ὁ τέως πρόεδρος τῆς 'Αμερικανικῆς 'Επιπτροπῆς Σημαιῶν 'Ανάκης, δῆτις ἀντιπροσωπεύει τὰ συμφέροντα μιᾶς ἔταιρίας βορειοαμερικανικῆς διατρούσης στόλου ὑπὸ σημαιάς εὐκολίας τονίζει:

Πρώτων, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ἀπαλλαγῆς γραφειοκρατικοῦ ἐλέγχου καὶ καταπειστικῆς φορολογίας, αἱ 'Ἐλεύθεραι Σημαῖαι πρέπει νὰ δηγυγήσουν εἰς τὴν καλυτέρων διαβίωσιν ἔκεινων τῶν ὄποιών ἐπανδρώνουν τὰ πλοῖα. Δεύτερον, στόχος τῶν πλοιοκτητῶν χρησιμοποιούντων τὰς 'Ε-

λευθέρας Σημαῖας πρέπει νὰ εἶναι ἡ ληψὶς μετρῶν διὰ τὴν προστασίαν τοῦ περιβάλλοντος. Τέλος, δέον νὰ ληφθῇ πρόνοια ἰκανοποίησεως τῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τόσου οἰκονομικῶν, ὅστον καὶ στρατηγικῶν... Εἴναι δηνατή, ἀράγε, εἰς τὴν παγκόσμιον κοινωνίαν, ἡ εἰρηνικὴ συνυπαρξίας τῶν σημαιῶν εὐκολίας, αἵτινες ἀκολουθοῦν τὴν προσαναφερθεῖσαν γραμμήν, μετὰ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν;

'Ἐφ' ὅστον οὐδέμια κριτικὴ ἀσκεῖται οὐδὲ τηρεῖται ἔχθρικὴ στάσις κατὰ τῶν ἐπιχειρηματῶν ἔκεινων οἱ ὄποιοι ἀναζητοῦν πεδίον δράσεως ὥστε δημόσιον ἐπὶ τοῦ πλανήμου μας, δῆτας αἱ συνθήκαις θεωροῦνται ἐπωφελεῖς, δὲν ἀντιλαμβάνονται διατί ἡ στροφὴ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος πρὸς τὰς σημαιάς αἱ ὄποιαι ἔγγυῶνται ἀποδοτικότητα καὶ κέρδος πρέπει νὰ θεωρήται ὡς παράνομος καὶ ἀξία καταδιώξεων καὶ ποινῶν.

Περιπτὸν νὰ εἴπωμεν δῆτας αἱ ὡς ἀνω δηλώσεις δύνανται νὰ ἀπαντηθοῦν λέξιν πρὸς τὸ λέξιν. 'Η τοιαύτη, δῆμως, συζήτησις θὰ ὀδηγεῖ εἰς παρέκκλισιν ἐκ τοῦ ἀντικειμενικοῦ στόχου τῆς παρούσης ἀναλύσεως, δῆτις εἴναι ὁ χαρακτηρισμὸς τῆς φύσεως τοῦ προβλήματος ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ μόνον ἀπόψεως.

'Ἡ ἀκάλουθος ὑπόθεσις εἶναι, πιστεύομεν, ἀπαραίτητος διὰ τὴν περαιτέρω ἐπιστημονικὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ προβλήματος:

Αἱ σημαῖαι εὐκολίας ὁδηγοῦν εἰς τὸν σχηματισμὸν τοῦ «καθεστώτος τῆς ἀσυδοσίας» καὶ, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, εἰς ὑψηλότερον, πραγματικῶς, κόστος καὶ ἀνωτέρους ναύλους παρὰ εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος θὰ ἀπετελεῖτο μόνον ἀπὸ πλοίων φέροντα τὰς ἑθνικὰς τῶν σημαῖας, γεγονός ὅπερ προϋποθέτει τὴν τήρησιν ὥρισμένων κανονισμῶν ἀσφαλείας καὶ οἰκονομικῆς φύσεως.

Διὰ νὰ δυνηθῶμεν νὰ συνεχίσωμεν τὴν θεωρητικὴν συζήτησιν βασιζόμενην εἰς τὴν ἀνωτέρω ύποθεσιν, προτείνομεν τὴν γλώσσαν τῶν γραφικῶν παραστάσεων. Λαμβάνομεν ἀρκετάς ἐκδοχῶν ἐκ τῶν ὅποιων αἱ σημαντικῶν εἰναι αἱ ἔξης: (1) 'Ομοιογένεια (*ceteris paribus*) εἰς ἀπάσας τὰς Ναυτιλίας καὶ τὴν παγκόσμιον ναυλαγοράν. (2) Αἱ ὑπάρχουσαι διαφοραὶ εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ τὰς διαφόρους Ναυτιλίας ἀγορούνται καὶ ὑποτίθεται ὅτι ἐπικρατοῦν καθαρῶς συναγωνιστικαὶ συνθήκαι. (3) 'Ἐπιπρόσθιτως, δὲν λαμβάνεται ὑπὸ δψιν δῆτας διὰ λόγους ιστορίας, δομῆς καὶ ποιότητος, τὸ πρόβλημα τῶν σημαιῶν εὐκολίας εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς δὲν εἶναι πρὸς τὸ παρόν τοσούν σοβαρὸν δῆσον εἰς τοὺς ἄλλους τομεῖς. 'Ἐν ὅλοις, καὶ ἐκτὸς ἐδάνως καθορισθῆ, προσεγγίζομεν τὸ πρόβλημα ὡς ἐδάνως ἀπασσι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις συμμετέχουν μόνον εἰς μίαν καθαρῶς συναγωνιστικὴν παγκόσμιον ἀγοράν καὶ ἀπαντά τὰ πλοῖα ἔχουν τὰς αὐτάς προδιαγραφάς.

'Ἐν συνεχείᾳ, ὁ συγγραφεὺς προσπαθεῖ διὰ γραφικῶν παραστάσεων καὶ συλλογισμῶν νὰ ἀποδείξῃ δῆτας δῆσον αὐξάνεται τὸ τονίζεται τῶν σημαιῶν εὐκολίας, τόσον ἡ διαφορὰ διαχειριστικοῦ κόστους μεταξὺ τῶν ἑθνικῶν σημαιῶν καὶ τῶν σημαιῶν εὐκολίας μειούται. Διότι οἱ ἑθνικοὶ στόλοι ἐπιχορηγοῦνται καὶ ἀμέσως ἀλλὰ καὶ ἐμμέσως, διὰ τῆς τακτικῆς διακρίσεως σημαίας.

Παραλήλως, δι' εύστόχων συλλογισμῶν, ὁ συγγραφεὺς ἀποδεικνύει δῆτας αἱ σημαῖαι εὐκολίας ἐπιχορηγοῦνται ὑπὸ τῶν ἑθνικῶν στόλων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν μέσω τοῦ μηχανισμοῦ ναυτασφαλίσεως καὶ τῶν «κλάμπτς» προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως. Γράφει ἐπὶ τοῦ προκειμένου: «Ἐπὶ παραδείγματι, ὑπάρχουν σαφεῖς ἐνδείξεις δῆτας αἱ ἐταιρίαι αἱ διαχειριζόμεναι πλοῖα ὑπὸ

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

'Ἄγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ { 312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ΣΙΔΗΡΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
& ΛΕΒΗΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΖΟΒΙΤΗΣ & ΣΙΑ

ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ 122, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4622.951 — 4921.035

τάς έθνικάς των σημαίας έπιχορηγούν έμμεσως τὸν παγκόσμιον στόλον σημαίων εύκολίας μέσω τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ναυτασφαλίσεως καὶ τῶν όργανισμῶν προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως. Καθὼς εἶναι γνωστόν, τὰ ἀσφάλιστρα ἄτινα καταβάλλονται ὑπὸ τῶν σημαίων εύκολίας καὶ τῶν «εδήθεν σημαίων εύκολίας», τείνουν, κατά κανόνα, νὰ εἶναι υψηλότερα τῶν καταβαλλομένων ὑπὸ έθνικῶν στόλων.

»Πάντως, ἐκ πρώτης ὅψεως, δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα διάσει τῶν ὅποιων τὸ σύνολον τῶν προσθέτων καταβολῶν ἐκ μέρους τῶν σημαίων εύκολίας πρὸς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἔταιρίας καὶ τὰ «εκλάμπες» προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως ἀρκεῖ διὰ νὰ καλύψῃ τὰ ποσά τὰς ἄτινα καταβάλλονται ὑπὸ αὐτῶν πρὸς τοὺς διαχειριστὰς πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας ἔναντι ἀπαιτήσεων. 'Ως γνωστόν, ὁ ρυθμὸς ἀτυχημάτων, ζημιῶν, ζημιῶν πρὸς τρίτους, κ.λπ., κατά τὴν τελευταῖσιν 20ετίαν εἶναι ἀνώτερος εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν σημαίων εύκολίας. Συνεπῶς, δυνάμεθα ἐκ τοῦ ἀσφαλῶν νὰ εἴπωμεν διὰ τὸ πλέονασμα ὅπερ εἰσπράττουν αἱ σημαίαι εύκολίας, ἐν σχέσει πρὸς τὰ καταβληθέντα ὑπὸ αὐτῶν ποσά, ὑπὸ τὴν μορφὴν ἀπαιτήσεων εἶναι μία ἔμμεσος ἐπιχορήγησις προερχομένη, κατὰ κύριον λόγον, ἀπὸ τὰς ἔταιρίας αἵτινες

διατηροῦν στόλον ὑπὸ τὰς έθνικάς των σημαίας...

»Αἱ ἐπιχορηγήσεις κόστους διαχειρίσεως καὶ διαφορᾶς κόστους ναυτηγήσεως, ἡ ἔξασφάλιστρα τῶν παρακτίων μεταφορῶν ὑπὲρ τοῦ έθνικοῦ πλοίου καὶ ἡ διάκρισις σημαίας, περιορίζουν τὴν δύναμιν τῆς ναυλαγορᾶς. Τοιουτορόπως, ὁ ναύλος δὲν καθορίζεται δάσει τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονάζ, ἀλλὰ ὑπεισέρχονται καὶ ὄλοι παράγοντες οἱ οποίοι συντελοῦν εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης.

»'Ως γνωστόν, ὁ έθνικὸς στόλος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, διστις τυγχάνει εὐνοϊκῆς μεταχειρίσεως ἐκ μέρους τοῦ κράτους (ἐπιχορηγήσεις, διμερεῖς συμφωνίαι κ.λπ.) ἔχει ὑψηλὸν κόστος διαχειρίσεως. Δι᾽ ἐμφανεῖς λόγους, ἀπασαὶ αἱ διαπάναι διαχειρίσεως, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἔργατικῶν ἔξόδων, τῶν ναυτηγουμένων εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ φερόντων τὴν έθνικὴν σημαίαν πλοίων, τείνουν νὰ εἶναι ὑψηλότεραι ἐν σχέσει πρὸς τὰς διαπάναις τῶν ἄλλων ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν. Σημαντικὴ παραμένει καὶ ἡ διαφορὰ μισθολογίου μεταξὺ 'Αμερικανῶν καὶ Εὐρωπατίων ναυτικῶν.

»Ἄλλων τῶν τεραστίων διαπάνων αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν πρόσκτησιν ἐνὸς πλοίου, ὥρισμέναι ἔταιρια σημαίων εύκολίας ἀκό-

λουθῶν τὴν τακτικὴν τῆς ἐπιμελοῦς συντηρήσεως τῶν πλοίων των. 'Υπὸ τὰς παρούσας, δῆμος, συνθήκας τῆς παγκόσμιου ἐλλείψεως πληρωμάτων, ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας εἰς τὴν ἔξεύρεσιν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν καὶ πετειραμένων πληρωμάτων, ἐκτὸς ἐὰν εἶναι πρόθυμοι νὰ καταβάλλουν μισθούς μὴ ἀπέχοντας ούσιαστικῶν τῶν καταβαλλομένων εἰς τοὺς 'Αμερικανούς ναυτικούς. Κατὰ συνέπειαν, ἡ κυβερνητικὴ πολιτικὴ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ ἡ ἀκόλουθωμένη τακτικὴ ὑπὸ αὐτῶν τούτων τῶν ἔταιριών, διαδραματίζουν σημαντικὸν ρόλον εἰς τὸ κόστος διαχειρίσεως τῶν σημαίων εύκολίας.

Καὶ καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα διτὶς ἡ ὑπαρξίας τοῦ «καθεστώτος τῆς ἀσυδοσίας» συντείνει εἰς τὴν αὔξησιν τῶν διαπάνων διαχειρίσεως τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ ὅτι αἱ διαπάναι αὐταὶ θὰ ἐκμαίνοντο εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα ἐὰν ἀπαντα τὰ πλοία ἐνεγράφοντο εἰς τὰ έθνικά των νηολόγια.

Φυσικά, περαίνει ὁ συγγραφέυς, τὰ ἀνωτέρα στηρίζονται ἐπὶ ὀρισμένων διαπιστώσεων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ὑποθέσεων καὶ μόνον τὸ μέλλον θὰ ἀποδείξῃ κατὰ πόσον αἱ ὑποθέσεις αὗται εἶναι διάστιμοι. Λοιδίνον.

B. N. ΜΕΤΑΞΕΣ

You get
what you
need not
what's available



Supply to all
continental ports



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

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant Import-Export

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

23 Kiel
Hauptgüterbahnhof
Tonberg 15
Phone 68 42 60
Telex 292 787

Agent for Greece: EV. XENARIOS - Piraeus TELEX: 2773 - Tel. 4813562 — 6510620

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

**Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εὐαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΥ)
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχὶ παλαιὸς ἢ ἐκ ναυαγίων)**

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΑΘΗΝΑΙ, TELEX 2773 - ΤΗΛ. 4813.562 - 6510.620

- | | |
|--|--|
| I. Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (ἰνώδης) σ/κ 23 κλ πρ 9 δρ κλ
» ΒΡ τ Μαγν. ινώδ. σ/κ 25 κλ πρ 4,50 δρ κλ | Ποιότης C30 ινώδ. σ/κ 26 κλ. πρ. 3,30 δρ. κλ.
» F33 Φίλτρων ινώδ. σ/κ 20 κλ πρ 16 δρ κλ |
| II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΑ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΑΜΗΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X12, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 15 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 29 Η ΠΛ. | |
| III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: GT ΙΝΩΔ.
Σ/Κ 35 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 6,50. (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ). | |

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1973

'Η έκθεσις τοῦ διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος κ. κ. Παπαγιάννη πρὸς τὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων

Συνήλθε τὴν 29ην Ἀπριλίου ἡ γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, πρὸς τοὺς ὄποιους ὁ διοικητὴς τοῦ ἱδρύματος κ. κ. Παπαγιάννης προέβη εἰς ἀπολογισμὸν τῆς δραστηριότητος τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ 1973 καὶ εἰς ἀνασκόπησιν τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Τὰ κύρια σημεῖα τῆς ἑκόσεως τοῦ κ. Παπαγιάννη ἔχουν ὡς ἔξης :

«Συμφώνως πρὸς τὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς χρήσεως 1973, τὰ ἀκαδάριστα ἔσοδα τῆς Τραπέζης ἔκ τῶν πάσσης φύσεως ἐργασιῶν τῆς ἀνήλιθον εἰς 2.365.160.892 δραχμάς, ἐνῷ τὸ σύνολον τῶν ἐντὸς τῆς ἀυτῆς χρήσεως διαπιάνων λειτουργίας τῆς, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀποσένεων καὶ προβλέψεων διεμφώνηται εἰς 1.490.131.944 δραχμάς. Συνεπώς, τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς χρήσεως ἀνήλθον εἰς 875.028.947 δραχμάς, ἐνanti 796.875.000 δραχμῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὸ συνολικὸν μέρισμα τῆς χρήσεως ἀνέρχεται εἰς 840 δραχμάς κατὰ μετοχήν, ἐνanti 765 δραχμῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους».

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

«Εἰς τὸ πλαίσιον τῶν ἑκδηλωθεισῶν ἐπὶ διεθνῶν κλίμακος πιέσεων κατὰ τὸ 1973», συνέχισεν ὁ κ. Παπαγιάννης, «τὸ ἐπισκοπούμενον ἔτος ἐπεφύλαξεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν ἴσχυράς πληθωριστικὰς ἑκδηλώσεις, παραλλήλων πρὸς τὴν συνέχισιν ὑψηλῶν ρυθμῶν ἀνόδου».

«Ἐν ὅμει τῆς κλιμακώσεως τῶν διαταρακτικῶν ἑκδηλώσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, ἐνετάθη βαθμιαίως ἡ ἀρξαμένη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1972 πολιτικὴ συγκρατησῶς τῆς ζητήσεως καὶ ἐλέγχου τῆς ρευστότητος, ἐντὸς δὲ τοῦ περιβάλλοντος τῆς νομισματικῆς διαταραχῆς καὶ παρὰ τὴν ἀσκηθεῖσαν ἀποθερμαντικὴν πολιτικὴν οἱ ρυθμοὶ ἀνόδου τῆς πορεγαγῆς καὶ τοῦ ἔβνικου εἰσοδήματος διετηρήθησαν εἰς ὑψηλὰ σχετικῶς ἐπίπεδα καὶ κατὰ τὸ ἐπισκοπούμενον ἔτος».

«Τὸ μέσον ἐπίπεδον ἀπασχολήσεως ὑπῆρχεν ἀρκούντως ὑψηλὸν ὥστε νὰ στρίζῃ καὶ πάλιν μίαν τῶν ὑψηλοτέρων αὐξήσεων τοῦ ἔβνικοῦ εἰσοδήματος εἰς σταθεράς τιμάς. Κατ' ἐκτιμήσεις τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ καὶ Προγραμματισμοῦ ἡ αὐξήσις διεμφώνηται εἰς 9,7%, συγκρινομένη πρὸς 11% τὸ 1972 καὶ 8,7% τὸ 1971».

«Τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον εἰσοδήματος καὶ παραγωγῆς τοῦ ἐπισκοπούμενου ἔτους διεμφώνηται ὑπὸ συνθήκας στασιμότητος τοῦ ἀγροτικοῦ τομέως. Ἀντιθέτως, ἡ δευτερογενής

παραγωγὴ ἑκμάνθη εἰς ἔξαιρετικῶς ὑψηλὰ ἐπίπεδα κατὰ τὸ 1973, τοῦ ἐξ αὐτῆς εἰσοδήματος αὐξήθητος κατὰ 13,2%, ἐνanti τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ηὔξημένον ὑπῆρχεν, εἰς τὸ σύνολον τοῦ ἔτους, τὸ κατασκευαστικὸν ἔργον, παρὰ τὴν σαφῆ χαλάρωσιν τῆς οἰκοδομικῆς δραστηριότητος κατὰ τὸ δευτέρον ἔξαντον».

«Συμφώνως πρὸς τὸν καταρτιζόμενον ὑπὸ τῆς 'Εθνικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας δείκτην ἡ διομηχανικὴ παραγωγὴ ἐνεφάνισε τὸ 1973 αὐξησιν ἐκ 16,6% ἐνanti 13% τοῦ 1972, 9,8% τοῦ 1971 καὶ 10,9% τοῦ 1970, τὸ εἰσόδημα δὲ ἐκ μεταποίησεως ἀνήλθε τὸ 1973 εἰς ὑψος προσεγγίζον τὸ ἐν τέταρτον τοῦ ἔβνικοῦ εἰσοδήματος».

«Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Παπαγιάννης ἀνεφέρθη εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς συνολικῆς δαπάνης, ἡ ὄποια, «εἰς σταθεράς τιμάς, ἀνήλθεν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προηγουμένον ἔτος εἰς 13,9% ἐνanti πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ἐπεκτάσεις ἐκ 10,2% τὸ 1972 καὶ 7,3% τὸ 1971. 'Ο ρυθμός ἐπεκτάσεως τῆς δαπάνης, ὑψηλὸς καθ' ἐσαύτων, ὑπερέβατο μακράν σειράν ἐτῶν, οὐσιώδως τὸν ἀντίστοιχον τοῦ ἀκαθαρίστου ἔβνικου προϊόντος (+ 9,4%)».

«Τὸ σύνολον τῶν ἐπενδύσεων παγίου κεφαλαίου διεμφώνηται ἐντὸς τοῦ 1973 εἰς ὑψος ὑπερβάντων, εἰς σταθεράς τιμάς, κατὰ 8,7% τὸ ἀντίστοιχον τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἐνanti ἀνόδου ἐκ 17% τὸ 1972 καὶ 10,4% τὸ 1971».

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ

«Ἀναφερόμενος εἰς τὸ θέμα τῶν τιμῶν ὁ κ. Παπαγιάννης εἶπεν ὅτι «εἴναι ἐπηρεάσθησαν ἐκ τῆς ἑκδηλωθείσης διαταραχῆς τῆς ισορροπίας καὶ ηὔξησησαν οὐσιώδως ἐντὸς τοῦ ἀνασκοπουμένου ἔτους. 'Η ίσχυρὰ ἀνατιμητικὴ τάσις ἡτο ἑκδήλωσε καθ' ὅλον τὸ 1973, οὕτω δὲ ὡς δείκτης τιμῶν καταναλωτοῦ ηὔξημη μεταξύ ἀρχῆς καὶ τέλους τοῦ 1973 κατὰ 30,6% ἐνanti 6,5% ἐντὸς τοῦ 1973 καὶ 3,0% ἐντὸς τοῦ 1971. Περισσότερον χαρακτηριστικὴ τῶν ἀσκηθεισῶν πιέσεων ἐπί τῶν τιμῶν ἦτο ἡ κίνησις τοῦ τιμαρίθμου χονδρικῆς πωλήσεως, ὡς ὄποιος ἐπηρεάζομενος ἀμεσώτερον ἐκ τῶν τιμῶν τοῦ ἔσωτερικοῦ παρουσιασθείσην ἐντὸς τοῦ 1973 αὐξησιν ἐκ 44,2% ἐνanti 10,5% καὶ 4,6% κατὰ τὸ δύο προηγούμενα ἔτη ἀντιστοίχως».

Παρετίρησεν, δῆμαρ, ὁ κ. Παπαγιάννης, ὅτι «ἡ ὑψηλὴ ἀνατιμητικὴ ἑκδηλώσις τοῦ λήξαντος ἔτους ηκολούθησε μακράν περιόδον σταθερότητος τιμῶν ἐν 'Ελλάδι, ἐν μέσῳ πληθωριστικοῦ διεθνῶν περιβάλλοντος, παρὰ δὲ τὴν ὑψηλὴν αὐξήσιν τοῦ παρελθόντος ἔτους, ὁ μέσος ἐπήσιος ρυθμὸς ἀνόδου τοῦ ἔβνικοῦ δείκτου τιμῶν καταναλωτοῦ ἀνήλθεν εἰς 3,8% κατὰ τὴν δεκαετίαν 1963 - 1973 καὶ εἰς 5,6% κατὰ τὴν πενταετίαν 1968 - 1973».

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΑΗΡΩΜΩΝ

«Ἡ διαμόρφωσις τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν κατὰ τὸ 1973 ἀντανακλᾷ τὰς σημειώθεισας διαταραχάς εἰς τὴν ἔσωτερην οἰκονομικὴν ισορροπίαν καὶ τὸ διεθνές οἰκονομικὸν περιβάλλον. Κύριος καὶ εὐαίσθητος δέκτης τῶν ἐπιδράσεων τούτων ἦσαν αἱ εἰσαγωγαὶ αἱ ὄποιαι ἐνεφάνισαν οὐσιώδη αὐξησιν (+ 67,5% ἐνanti + 24,9% τὸ 1972 καὶ + 13,6% τὸ 1971) ἀντισταθμισθείσαι ἐν μέρει μόνον ὑπὸ τῆς ὑψηλῆς ἀνόδου τῶν ἔξαγωγῶν (+ 47,3% ἐνanti + 33,7% τὸ 1972

καὶ + 2,1% τὸ 1971), κατόπιν δὲ αὐτοῦ ἐσημειώθη οὐσιώδης διεύρυνσις τοῦ ἐμπορικοῦ ἐλλείμματος».

«Οὐσιώδης ἐπιτάχυνσις ἐσημειώθη καὶ εἰς τὸ σύνολον τῶν ἀδήλων πόρων, τὸ καθαρὸν ὑψος τῶν ὄποιων ὑπερέβη κατὰ 35% τὸ ἀντίστοιχον τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ταχύτεροι ρυθμοὶ ἀνόδου παρετηρήθησαν καὶ εἰς τὰς τρεῖς βασικάς κατηγορίας ἀδήλων πόρων, ἡτοι τὰς τουριστικὰς (1973 : + 31,1%, 1972 : + 28,6%) καὶ ναυτιλιακὰς εἰσπράξεις (1973 : + 37,8%, 1972 : + 17,4%) καὶ τὰ μεταναστευτικὰ ἐμβάσματα (1973 : + 27,8, 1972 : + 22,5%)».

«Ἀκολούθως ὁ κ. Διοικητὴς ἀνεφέρθη εἰς τὴν ἀποδέσμευσιν καὶ κατὰ 11,1% ἀνατιμῆσιν τῆς δραχμῆς ἐνanti τοῦ δολαρίου καὶ ὑπεργάμμισεν ὅτι, επαρά τὰς ἐντὸς τοῦ ἔτους διακυμάνσεις ἡ ισοτιμία τῆς δραχμῆς διετηρήθη πρὸς τὰς ἔναντι συναλλάγματα, εὐρέθη καὶ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1973 εἰς τὸ δέοντον πρόσθιον προηπειρωτικὸν προσθιόντος τοῦ προηπειρωτικοῦ προσθιού».

Περιστέρω ὁ κ. Παπαγιάννης ἀνεφέρθη εἰς τὴν πορείαν τῶν καταθέσεων, τὰς τραπεζικὰς πιστώσεις πρὸς τὴν οἰκονομίαν, τὰς ἔξειδεις εἰς τὴν κεφαλαιασιοράπων καὶ τὰς δημόσιας οἰκονομικὰς καὶ ἐτόνισεν ὅτι «ἡ δημοσιονομικὴ πολιτικὴ ἀπέβλεψεν εἰς τὴν συγκράτησιν τῶν πληθωριστικῶν πιέσεων καὶ τὴν βαθμιαίαν ἀποκατάστασιν συνθηκῶν ισορροπίας». Επίσης εἶπεν ὅτι «ἡ ἀσκηθεῖσα πιστωτικὴ πολιτικὴ ἐπέδινε τὸν διαθέλλοντα τῆς συνολικῆς δαπάνης τῆς οἰκονομίας εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα, τὰ ὄποια ἐνδεικύνθησαν στατιστικῶν τοῦ διαθέλλοντα τῆς συνολικῆς δαπάνης τῆς οἰκονομίας».

Καταλήγων ὁ κ. Διοικητὴς ὑπεργάμμισεν ὅτι «μὲ τὴν λήξιν τοῦ 1973 προσετέθη ἐν ἀκόμη ἔτος ταχείας ἀνόδου τοῦ πραγματικοῦ ἔβνικοῦ εἰσοδήματος καὶ οὐσιώδους ἐπαυξήσεως τοῦ ὑλικοῦ κεφαλαίου καὶ τοῦ παραγωγικοῦ δυναμικοῦ τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, ἡ ὄποια εἶναι κατὰ βάσιν ὑγιῆς καὶ κατ' ἔξοχην ἐπιδεκτικὴ ἀναπτύξεως».

SHIPBROKERAGE-SHIPPING

HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES
BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: DANBE 121094

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

'Ισόγειον Μ2 300 μὲ ήμιόροφον Μ2 200.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE

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



CABLE ADDRESS: "HERMES"
POSTAL ADDRESS: BOX 475
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181
NIGHT TELEPHONES: { 882.321 - 21.841 - 25.391
{ 836.474 - 478.734 - 53.064

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



ΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΣΤΟΧΗ η προσφυγή στον Τόπο κάθε φορά όπου, είτε σάν άτομα είτε σάν ιατρικής έπαχγελιατικής κλάδος, αιτιθυμίζεται τὸν δραχνάν κάποιας άσκησης ή άλιταφρίξης, έστω. "Όταν έξαντασθετές μάταια κάθε δυνατή άπο τον Κρονολογισμόν άπο τον 'Οκτωβρίου 1972...".

—Δεν μένει τίποτα άλλο, λέμε, άπο τὸ νὰ κατεργάσουμε στὴν θησαυρότητα. Νὰ φέρουμε τὸ ζήτημα μας στὸν Τόπο.

Καὶ δὲν είναι λίγες οἱ περιπτώσεις δύοι, τὸ θετικό άπο μέτρο, άπορερές καρπούς. Πινακίδη τὸ Τόπος είναι παγκοδόναμος, όποιοι τὰ έπιχειρήματα μας νὰ είναι: δάσιμα. Νὰ περιέχουν άλιγνιστας άνηματα γεννητικές. Κάθε θέμα, θηλασθή, θεόνταντας στὴν θησαυρότητα, άνοιγει, άποσθητά, μεγάλη ουγῆτην καὶ έξαρχηντας: τὴν άσράντα. Ρίγνει, καθημεί λένε, λάδι: στὴν φωτιά.

Άλλα... νὰ δημομει τὸν νοῦ μας. Τὰ έπιχειρήματα μας νὰ διεκπεριῶν άπο θάσεις γεράε. Άπο θησαυρούμενά σίγουρα. Άπο άλιγνιστας κεροπικατές. "Οχι: φαντασίας πορίσματα. "Οχι: άπο πληροφορίες τοῦ καρπενίου καὶ τῶν πεζοδρομίων. "Οχι: άπο ιουδέντες διεκρέμαστες ποὺ σημπίπουν μὲ τὰ συμφέροντά μας. Γιατὶ τότε, οὐ: μόνο θὰ τιτλοφορθούμε γελοῖσι, ἀλλὰ κανδουνέμουμε στὰ δρόμους στὸν πονικοῦ νόμου καὶ νὰ ἀντιμετωπίσουμε τὶς συνέπειες μας.

Άλγοντας κάτι, έχω ω̄ριψιν μου, θησαυρὴν ἀποτολὴν ἐπιστολογράφου πρὸς τὸ περιστοκό "ΤΑΧΥΓΑΡΟΜΟΣ" τῆς 14ης Μαρτίου έ.ξ. θησαυρούμενου: «Συνταξιούχος NAT, ἐκ Θεσσαλονίκης».

Τὰ περάπονά του δὲν δικάφερουν ἀπὸ δισκιά καρπούς λέγονται: καὶ γράφονται ἀπὸ άπομέλους τοῦ "Βιμορικοῦ Ναυτικοῦ. Μὲ τὴν δικαρφά, δημος ὅτι τὸ τολμήσας άποτες συγχέλλεις, στὴν προσπάθεια τοῦ νὰ φανῇ δικτύεις τὴν νομοθεσίαν ἀλλὰ καὶ τὰ... άπορηρικὰ μωσικὰ τοῦ "Ασφαλιστικοῦ μας". Ιδρύματος, παραβίτε: ξεηνὸν διλούληρας έπιγειονήματα τὸν κακτοποιητήριο του, ποὺ είναι τὸ κακένα θηγαύιστρο ἀπὸ τὸ ἄλλο. Οὔτε μιὰ άλιγνιστας δένδρης ὁ διατυγχής νὰ περαθεῖ. Έμέμπτε καὶ περιστολογίες, ἀπὸ φρέη ὡς τὸ τέλος. Παραθέτω τὰ λεγόμενά του, θημως εἰδὼν τὴν θησαυρότητα μὲ τὸ γράμμα του:

«Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τοῦ NAT, ιππά τὸ έτος 1969, ἔλαβε ἀπόφασιν δημος ἡ εἰσφορά τὸν ἔργοδοτον πρὸς τὸ NAT, ἀλλοτιοῦ ἀπὸ 12% ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ μισθολογίου τῶν ναυτικῶν εἰς 8%. Μὲ τὴν διστοχη ἐδὲ κάτι ἀπόγνωστο, τὸ NAT ηγυμνώνεται κάθε χρόνο ὀλοκληρώθηκες δεκάδες ἐκκατομύρια καὶ τὰ δισεκανά, φυσικά, θησαυρούμενα: οἱ ἐφοπλισταί.

—Μὲ ἄλλη ἀπόρφαση, οἱ ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ ποὺ οποιεστοῦν στὰ ἀλληλητικὰ πλοῖα, δὲν καταδέλλουν εἰς τὸ NAT καρμιώτισσοφά. Μεγάλη οὖ καὶ κάτι η ζημία τοῦ "Ασφαλιστικοῦ μας Ταχίσου, ποὺ φθάνει: οἱ πολλὰ ἐπίσης ἐκκατομύρια

—Τελευταῖς, τὸ NAT ἀκάλεσε ζηναν "Ελεύθερος Αναλογιστή, γιατὶ νὰ μελετήσῃ τὴν οικονομικὴν κατάστασην τοῦ Ταχίσου καὶ νὰ οποδείσῃ ἀνάλογα μετρά για τὴν δημαλή του λειτουργίας. Γιὰ τὴν ἔργασιαν αὐτήν, τὸν ἐπλήρωμα τὰ πέντε ἐκκατομύρια δραχμαῖς.

—Αν καὶ ὁ ἀναφερόμενος ζηνος ἀναλογιστής ἐπρότεινε στὸ πόρισμά του διτὶ τὸ NAT μπορεῖ νὰ δελτίσωση τὶς παρεχόμενες συντάξεις κα-

Η ΓΕΛΟΙΟΠΟΙΗΣΙΣ

τὰ 50%, τοῦτο δὲν ἐπραγματοποιήθη ἀλλὰ καὶ ἐπιμελῶς ζηνεινεις κρυπτὸς ἀπὸ τοὺς διάλλης παροχής, μέγιστος τελοφυγής τῶν οἰκονομικῶν του.

—Ἄν καὶ ἡ νομοθεσία τοῦ NAT ἀναφέρει διτὶ μεροῦ ἑκάστην μεταβολὴν τῶν μισθολογίων τῶν ἔνταξημένων ναυτικῶν, θὲν καθένωνται: μὲ τὰ ίδια ποσοστά καὶ οἱ συντάξεις, ἐν τούτοις δὲν κατεβαθμήθηκαν εἴτε η κάθησης τοῦ 12% Χρονολογισμούν ἀπὸ τοῦ 'Οκτωβρίου 1972...».

Νομίζω διτὶ διτέρα ἀπὸ διτές κατέταις τὶς περιπολογίες, δὲν θὰ δέξῃς καρμιώτισσα συνέχειας. "Αν τόρα φέρνω τὸ θέμα στὴν σελίδα μου, ζεινινδή ἀπὸ τὸ διτὶ η φρέση ἀυτὴ λιθελογραφία εἶδε τὴ δημοσιότητας σὲ περισσότερα εἴδης, δημος τοῦ ΤΑΧΥΓΑΡΟΜΟΣ", μὲ τὸ γνωστὸ κύριο του καὶ τὴ μεγάλη κυκλοφορία. Διτέρας λόγος, ποὺ μὲ ἀναγκαῖσις: νὰ μιλήσω εἴναι τὸ διτὶ, ἔτοιχε στὶς χρονολογίες δημος εἰντοπίζει τὰ κατηγορητήρια του τὸ θέμασαλονίκης Συνταξιούχος τοῦ NAT, είχε τὴν τημὴν νὰ μετέχει τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου τοῦ Ταχίσου μας, δὲν ἐκπρόσωπος τῶν συντάξεισιν.

Συνεπήδης, ζηνος δημος μόνο τὸ δικαίωμα νὰ μιλήσω ἀλλὰ καὶ τὴν ὑποχρέωση νὰ τοῦ απαντήσω, καταποτίζοντας ταυτόφρονα καὶ διπλωτας εἴκη καὶ... διηγήσις νὰ δικαίωσουν τὸ περίφημο γράμμα του. Λοιπόν, ἀργοῦσθο τὰ θέματα μὲ τὴν έκπρόσωπην τῶν συντάξεισιν.

—Ο ὑποδιδικός τῆς ἔργοδοτικῆς εἰσφορᾶς τοῦ NAT, δημος τὴν ἀναφέρεις τὸ γράμμα του, πραγματικά ζηνος. "Η διεκφράση δημος δὲν είναι τὰ ἀλληλογράφη, ποὺ φθάνει: οἱ ἀπόστασην δέκα πέντε διλούληραν εἴπονται. "Εγνατ., θηλασθή, στὸ 1955. Σὲ ἔποχη ἀλληλητικῆς πολιτικῆς κακτοποιησῶν, ἀλλοι ουπουργοῦ, ἀλληλητικῆς Διευθύνσεως τοῦ NAT καὶ ἀλλοι ουπακάλης τοῦ Συμβούλιου.

—Τὸ θέμα τῶν ἀλλοδαπῶν ζηγει: ω̄ς ἔξηγε: Οἱ ἔργοδοτας: θησαυροῦνται νὰ καταδέλλουν τοῦ NAT, διτές τὶς εἰσφορές τῶν δργανωνιῶν θέσεων ποὺ προβλέπει: η σύνθεσης τοῦ πληρωματικοῦ καὶ πλοίου, δικαίωσης διπλωτας εἴκη καὶ διηγήσις τῶν δημαλήρων θηγαύιστρων τοῦ θησαυρούνται: Ελλήρη ναυτικοῦ μὲ ἀνάλογα προσόντα, η διεκθητηριούχος ἀλλοι ναυτικοῦ η ἀκόμη καὶ ἀλλοδαπῶν. "Ωτε, θέμα ζηνειώστεμας τῶν διλούληρων μὲ ζημία τοῦ NAT οὔτε θησαυροῦς ποτὲ οὔτε καὶ τῷρα διηγήσει.

—Ο "Ελλεῖτος" ἀναλογιστής, κληθεὶς μὲ πρότασην τῆς Ηπειρωτικῆς Ναυτικῆς "Ομοσπονδίας", ἀπειρημάδην για τὴν διπλωτας εἴκη τὸν διετήν ἔργον του μὲ διεκθητηριούχοντας πενήντα γιλιάδες δραχμαῖς, συμπεριλαμβανούμενον καὶ τὸν ἔξδων του για τρία ταξιδιώτα μεταξὺ Ελλάδος καὶ Ελλείστρας, στὸ ίδιο ὡς θέμο ποσοῦ.

—Καὶ θέλλο πάρα δεκάτην τῶν συντάξεων

ἐπρότεινεν ἡ ἀναλογιστής καθός. "Αντιθέτως θησαυροῦνται τὸν κακτοποιησῶν τοῦ θησαυρούνται: Αλλὰ τὰ γιλιόεπωμένα καθά θέματα είναι άλλα καὶ πολλὰ δικαίωσητακά του λειτουργίας εἴκηταις η ζημίας λέγεις διπλωτας εἴκηταις οι συντάξεις με τὴν ἔκπρόσωπην τοῦ περιοδικοῦ διατάξιν του:

—Παρακαλεῖ —λέμε: — νὰ μὴ τεθῇ η πραγματικὴ θησαυροφύη μου, διότι: ἀντιμετωπίζω τὸν κίνδυνο νὰ μηδεπατήσων καὶ αὐτὴν τὴν μιλητή πόνησιν παίρνων!... Λές καὶ τὸ NAT είναι κάποιος μπακάλης τῆς γειτονιᾶς, ποὺ θα τὸ θέμα εἰσέβαλε τὸν πίστωση!...

—Παρακαλεῖ ζηγούν καὶ πρέπει: νὰ ζηγουν οἱ ἀπόδικοι: τοῦ κήπους καὶ ἀπὸ τὸ NAT καὶ ἀπὸ τὸν δικάστητον θησαυροφύη πολὺ διηγήσει. Τὸν πληρωματικό μὲ θηλασθή, διπλωτας εἴκηταις καὶ κάτι: θέλλο διτὶ: Πολὺ δικαίωσητο πότε τὰ ἀπίχειρηματά του είναι: αὐτὸς ποὺ σημειώνεται στὸ γράμμα του, ἀπευθύνεται στὴν πόνηση τοῦ περιοδικοῦ πολὺ δικαίωσητον τοῦ περιοδικοῦ διατάξιν του:

—Παρακαλεῖ —λέμε: — νὰ μὴν τεθῇ η πραγματικὴ θησαυροφύη μου, διότι: ἀντιμετωπίζω τὸν κίνδυνο νὰ μηδεπατήσων καὶ αὐτὴν τὴν μιλητή πόνησιν παίρνων!...

—Καὶ θέλλο πάρα δεκάτην τῶν συντάξεων

ἐπρότεινεν ἡ ἀναλογιστής καθός. "Αντιθέτως θησαυροῦνται τὸν κακτοποιησῶν τοῦ θησαυρούνται: Αλλὰ τὰ γιλιόεπωμένα καθά θέματα είναι άλλα καὶ πολλὰ δικαίωσητακά του λειτουργίας εἴκηταις η ζημίας λέγεις διπλωτας εἴκηταις οι συντάξεις με τὴν ἔκπρόσωπην τοῦ περιοδικοῦ διατάξιν του:

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

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

NΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

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

γηγένθεν και άλλα ιστορικά γεγονότα που δεξίζει τη χρονική σειρά.

Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΜΝΗΜΗ σὲ κάτι πού φεύγεις καὶ χάνεται, λίγη σκέψη σὲ έκανεν πού δεν τοῦ εμπορικούτεκνού σίγκλου προσκλήσαις ρίζική μεταφρώσαις: δηλαδή καὶ στὸ πολεμικὸν κανονικό, εἰχε, κωριολεκτικά, μετατρέψεις τῆς συνθήκης ἀκματαλλάξεως τῶν εμπορικῶν πλοίων καὶ συνέδεε ἀναμφισσόμενα εἰς τὴν κοινωνική καὶ οἰκονομική ἀνάπτυξη τῆς ἀνθρωπότητος. Μ' ἀλλὰ λόγων, πρόσκειται για τὸν ἄλλον καὶ τὴν χωρὶς ἀμφιβολία μεγαλεπιδολή τεχνική σύλληψη, για τὰ δεδομένα τῆς ἐποχῆς, νὰ τὸν χρησιμοποιήσουν ὡς κινητήριο δύναμι τὰ πλοῖα.

Μέχρι τότε ἡ ναυτιλία ήταν ιστοφόρος, μεγάλη καὶ μακρά ἡ ιστορία της, καὶ ἀλλή τόση ἡ γραφικότητα. "Ομως, ἔγινετο ἀπὸ τὸν ἄνεμο καὶ γιὰ νὰ μεταχειριστοῦμε τὴν εὐηγγελική ρήση, «ὅ δινειρος φυσᾶ δηνος θέλει καὶ ἔργεταις καὶ φεύγεις ἀπ' δηνος θέλεις».

Πολλὰ τὰ μετανοεῖται, ἀνά σκεψθοδιμά πρώτα τὴν περιωρισμένη δυνατότητα μεταφράσεων φορτίου πού εἶχαν τὰ ιστοφόρα, συγκρινόμενα μὲ τὰ ἀτμόπλοια. Δὲν θὰ είναι: ὑπερβολὴ νὰ τούχησει τὴν κανείς, διτὶς ἡ οἰκονομικὴ πρόδοση τῆς ἀνθρωπότητος πού σημειώθηκε περιστάληκα μὲ τὴν τεχνικὴν πρόδοση τῶν ἀτμοπλοίων ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ παρασκέμου αἰδίνοντος, δρεῖταις: ἀποκλειστικά στὴ διδύγκων τῆς μεταφρόση τῶν ἀγαθῶν ἀπὸ ἥπετορο σὲ ἥπετορο καὶ ἀπὸ χώρα σὲ χώρα. "Ηταν ἡ πρώτη φορά ποὺ η κίνηση στὴν Θάλασσα ἔγινεται κατὰ ἔνα μεγάλο βαθὺδιο ἀπὸ τὴν θέλησης τοῦ ἀνθρώπου, χωρὶς νὰ είναι ἀνάγκαιον, δητοις οἱ ἄνεμοι δὲν ήσαν εὑνοῖσκοι νὰ προσεύχησηστὰ κουπιά.

"Η κυριαρχία τοῦ ἀνθρώπου μπορεῖ καὶ σήμερα ἀδύντη νὰ μὴ ἔχῃ καθυποτάσσει τὸν ἄνεμο ἀλλὰ μὲ τὰ μεγάλα καὶ βαρεῖα πλοῖα, ὅπως δήλητο τὸν ἄγχος: ἔξουδεταιρεῖται. Τὰ ιστοφόρα, δύνως, ἔρματα τοῦ ἀνέμου περέμεναν στὸ ἀρχεῖοδι μέρες καὶ μέρες, ἐν ἀνάκοντι μᾶς καποιαὶ μπουσάταις γιὰ νὰ σαλπάρουν μὲ τεράστιες ζημίες τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἐν γένεις οἰκονομικῆς συναλλαγῆς.

ἌΛΛΑ παρὰ τὴν λόγο τοῦ προβλήματος, ἡ μετατηδούσης ἀπὸ τὰ πανιά στὸν ἀτμὸ δὲν ἔτι την ένα ζήτημα τόσο ἀπλό. Ἔρχοταις ὁ ἀπόδειξης τὴν κατηγορίην περιβάσεως καὶ ἀρχές αἰώνων, μ' ὅλες ἔκανες τὶς οἰκονομικὲς καὶ θήσεις συνέπειες.

Πάλια πολλοὶ ήσαν ἔκανεις πού ἔβγαντο καὶ δὲν ἔτιναν συμφέροντα διεστάμενα. Πολλὰ ιστοφόρα σκάψη ὑπήρχαν καὶ ἀπὸ τὴν κατασκευὴ τοῦ δὲν ήσαν σὲ θέση νὰ τεχθοῦν ἀπομνημονίη. "Ἐπρεπε, λοιπόν, νὰ ναυπηγηθοῦν νέα πλοῖα καταλλήλου κατασκευῆς γιὰ νὰ δεχθοῦν τὶς μεγάλες ρόδες στὸ πλεύρα τους. Μὲ ὅλην κατηγορίαν, τὰ ἀτμόπλοια ἀρχίσαντα δειλά - δειλά γιὰ κάπουν τὴν ἐμφάνισή τους, παρὰ τὸ γεγονός διτὶς εἶχαν ἀκόμη τεράστια μετονεκτήματα.

"Η πινακή τους ὁγκώδης κατελάμβανε μεγάλο χρόνο εἰς δάρδος τοῦ ἐμπορεύματος, ἐνώ συγχρόνως ἀδημοιώργησαν καὶ δέσδα κακούμων.

"Ἀλλὰ οἱ δυτικοί, δηποτὲ ἐμπορικοί ήσαν τοῖς ἀγάπησι τῶν ἐπειρρέσεων, ὑποχωροῦν αιγάλια μὲ τὶς τελεστοποίησεις. "Η ναυπηγησίας αἰθουσῶν πλοίων ποὺ δέχονται τὸν ἀλλαγότερον πλοίον πού δέχεται τὸν ἀλλαγότερον, οἱ δυτικοί τοῦς τελεστοποίησεις τῶν ἀγάπησι τῶν ἐπειρρέσεων εἰς τὰ ὄφαλα τῆς πρύμνης, προσκλήσανται τὴν μεγάλη ἐπειρράται καὶ συγχρόνως τὴν δριτική ἀπεισοδοτική τῆς ἀπομνημονίης εἰς τοὺς ναυτικούς κώκλους.

"Μὲ τὸν ἄτμον ὁ ναυτιλόλαμπος ἀνθρωπός ἀπέκτησε μίκη ἀνυπολόγιστο δύναμι μὲ τὴν ὅποιας ἀπειλήθη στὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως καὶ συγχρόνως ἀπέκτησε μιὰ ταχύτητα ἀγνωστού μέγρου: τότε στὴ Θάλασσα. "Η ἀσφάλεια τῶν πλοίων τριήσθη διότι ἐλεύθερη πλέον ἀπὸ τὶς ιδιοτροπίες τῶν ἀνέμων καὶ τὸν ρευμάτων, προγραμματοῦμεναι πολλὰ περισσότερα ταξίδια ἀπ' διαφοράς τότε.

"Ἔτοι ἀνέθασαν τὸ ἐπίπεδον τῆς ἀνθρωπικῆς τῶν ἀπόδεσεων καὶ ἐμπισθήσαν οἱ ναύλοι εἰς τὸ ἔλαχιστον, μὲ ἀποτέλεσμα ἀπὸ τὴν φυγὴν μεταφράσεων νὰ κυριαρχῇ τὸ πληγόσιμο ἀπομόνως ἀπὸ τὸ ὄποιο τόσα πολλὰ ὄφελούθηκε ἡ ἀνθρωπότητης.

"ΠΙΣΣΩ, δημος, ἀπὸ κάθε ἐπίτευγμα, ὑπάρχει πάντα κάποιος ἀνθρωπός καὶ μοιραίος προσθίλλει τὸ ἑπτάτην ποιος ἢ οὔ πιστο ἀπ' αὐτὴν τὴν μεγάλη ἐπειρράταις πού δέχεται τὸ χρόνο της ναυτιλίας;

"Η ιστορία, πού ποτὲ δὲν ληγμονεῖ καὶ δικτυρεῖ, τρόπου τινά, σημάνει ἀρχεῖο, μᾶς διδάσκεις διτὶς ἡ ὄλοποίης τῆς ἐπειρράτων τῆς ἀπομνημονίης δρεῖταις: εἰς τὸν Ἀμερικανὸ Ρόμπερτ Φούλτον.

"Περιθέτομεν ἐδῶ λίγη στοιχεία συγκριτικά διτὶς νικῆται φιλοδεσδομένης τὰ σημειώματά μας νὰ γίνονται ἐπικαθευτικά καίμενα, διότι ἀπομνημονία νὰ καταδίξουμε τὴν διαφορὰ τῶν πλημμυρῶν καὶ τοῦ ἀτμοῦ.

"Ο Φούλτον τὸν Αἴγυπτο τοῦ ἔτους 1807 ἐπειχηματοῦσε τὸν πρῶτον μηχανικὸν πλοῖον, μὲ τὸ σκάφος του «Κλερμόντ». 180 τόνους, μήκους 40 μέτρων περίπου καὶ πλάτους 6 μέτρων καὶ τὸ ὄποιον ἔκινετο μὲ μίκη μηχανήν ἐνδὲ κυλινδρού καὶ δέλικα δύο πτερυγίων διαμέτρου 4,50 μέτρα.

"Τὸ «Κλερμόντ», μὲ ταχύτητα πέντε κύρδων καὶ μὲ ἔναντια ρεύματα, ἐκδίλυε τὴν ἀπόστασιν τῶν 150 μιλῶν πού χωρίζουν τὴν Νέα Κίρκη ἀπὸ τὸ «Ἀλμπανο» ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Χούδου, ἐντὸς 32 ωρῶν ἔναντι: τῶν 170 ωρῶν πού ήθελαν τὰ ιστοφόρα μὲ εύοσκο ἔτενο.

"Αλλὰ ὁ Φούλτον δὲν ὑπῆρχε ὁ πρῶτος ὃ ποτὲ τὴν έννοιαν διτὶς πρῶτος συνέλαβε τὴν ἰδέα τῆς διτὶς ἀτμοῦ κανήσας, διότι ποτὲ δηνος θέλεις πού δέχεται τὸν θρησκευτικὸν αὐτὴν ἀπιτυχία.

ΑΙΓΑΙΟ ΤΟΝ ΜΕΓΑΛΑΟΦΗΝ Λεονάρδον τοῦ Βίντο: ποὺ ἀκόμη πρὶν ἀπὸ τὸν 15ον αἰώνα εἶχε προστοιχίας τὸν δρόμο τῆς ἀπερικινήτου ναυπολεούς μέχρι τοῦ Ιππόν, τοῦ Φιλτ καὶ τοῦ Στήληνς οἱ ὄποιοι θεοφόροι πρόδρομοι, ἀλλὰ λιγότερο τυχεροί ἀπὸ τὸν Φούλτον, δηλοὶ αὐτοὶ καὶ ἄλλοι τόσοις ἐπειδόθησαν μὲ σιωπὴ καὶ μὲ προσπάθεια νὰ ξονίσουν τὸν δρόμο τῆς μεγάλης καταπτήσεως τοῦ ἀνθρώπου.

"Ἔτοι κατὰ μία γενικὴ παραδοχὴ, ἡ πιὸ διαφωτιστικὴ στὰ προβλήματα τοῦ ἀτμοῦ καὶ ἡ ὄποιας ὑπῆρχε ἀφετηρία γιὰ τὶς μελέτες τῶν ἀλλων, ήταν τοῦ Ισπανοῦ Μπλάσκο ντε Γκάρεζ. "Ακολούθησαν πολλοὶ μετά τὸν Ἀταλδέ Ραμέλι μὲ ένα σύγχρονο πού ἐμβρύωθης παρουσιάζει τὴν ἀπομνημονίαν, ἡ Ναπολιτάνος φιλόσοφος Τζαμπούτσιο ντε Καλαντά. Πόρτα πού ἔσυστηματοποίησε τὴν ἐνέργεια τοῦ ἀτμοῦ, ὁ Σαλομέν ντε Γκάρος πού ἀπέδειξε ἀμπράκτος τὸν τρόπον περαγωγῆς τοῦ ἀτμοῦ, οἱ Ράμεσ, Γκαντί καὶ Εντούροντο πού θέρισαν τὸν θετειστοποίησαν τὴν κινητήρα μηχανήν τῆς φυτιδίας, μέχρις διου, δηλαδέρης ἡ Ναπολιτάνος μὲ τὴν δύναμι καὶ γέρεις σὲ τὸν θετειστοποίησαν τὸν πρώτην πού μηχανικά κουπιά στὸν κόσμο την κινητάτων.

"Ο πρώτη ἀφετηρία θημας ἐναφανίσθη μὲ τὸν Ιππόν, ὁ ὄποιος ὑλοποίησε τὴν θεοφέραν τοῦ τόν περιστρεφομένων κωπῶν, μὲ τὴν δοϊθειαν τοῦ τόν περιστρέψαντος μόνα τουν. Ο κίνδυνος, δημος, ἡλθε ἡ πόλη τοῦ τόν περιγγελματίκων κωπλάτων, τὸν οἵτοις, κωριολεκτικά, ἐπέδραμον στὸ πειραματικὸν του σκάφος καὶ τὸ κατεστρέψαν.

"Τὸ μεγάλο θημας δῆμας εἶχε γίνει. "Η ὑποτυπώδης ἀφετηρίας τοῦ Ιππόν ἦταν ἡ ἀνακάλυψη τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητήρου δυνάμισεων.

"Τὴν δριτική, δημος, μοργήν δὲ τὸν Αἴγυπτο τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητήρου την πρώτην ποτετοποίησε τὸν Αἴγυπτο. Τὸ πρώτο του πλοῖο μὲ ἀπομνημονίαν ταξίδευσε μὲ ταχύτητα 4 μιλίων, τὸ δευτέρο πλοῖο του ἀνέπτυξε ταχύτητα 7 μιλίων καὶ έκανε τὴν πρώτην συγκοινωνία μεταξὺ Φίλαδελφείας καὶ Τρέντον.

"Ο Φίλαδελφείας νὰ λέητος: «Θά δέλη μια μέρα ποὺ κάποιος μὲ τὴν ἀφετηρίας μου κάθηται. Οὐδὲ ποτὲ τοῦ πλοίου μόνα τοῦν. Ο κίνδυνος, δημος, ἡλθε ἡ πόλη τοῦ τόν περιγγελματίκων κωπλάτων τὸν θετειστοποίησαν τὴν διαφορά τῶν φυτιδίων καὶ τὸν θρησκευτικὸν αὐτὴν Τζέντον.

"Καὶ πράγματι, ὁ τυχερὸς κώτος, ὑπῆρχε διαφοράς ποτὲ τὴν ιστορίας διτὶς διαφοράς τοῦ θετειστοποίησαν.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

OFF: 220-326, 235-827, 236-036

MARATOS & Co.

(SHIPPING AGENTS)

Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"

OFFERS TO ALL GREEK SHIPS

THE BEST SERVICE,

PROVISIONS AND STORES AT

COMPETITIVE PRICES.

KARACHI (West Pakistan)

"Ενας "Ελλην ἀπαντᾷ στοὺς μύθους τοῦ Νταίνιγκεν

ΑΛΕΞ ΛΑΓΚΑΔΑ

«ΥΠΑΡΧΕΙ ΖΩΗ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ;»

ΦΑΝΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ



TRUNK PISTON OIL FOR THE MOST SEVERE SERVICE.

Tro-Mar[®] SR

Tro-Mar SR is our premium cylinder/crankcase oil for use in trunk piston engines burning residual fuel. Available in two viscosity grades (SAE 30 and 40), this 25 TBN detergent oil is noted for low ring and liner wear and clean interiors under any service conditions.

Extensive experience in the medium and high speed diesel engines of all major builders has demonstrated the effectiveness of Tro-Mar SR. It combats system oil contamination and minimizes corrosive and

mechanical wear. Overhaul intervals in some engines exceed 20,000 hours, without draining the oil.

Tro-Mar SR is available in drums at ports around the world and in bulk at major locations. Call our service representative for more information.



Call your Essomarine
representative for your copy.



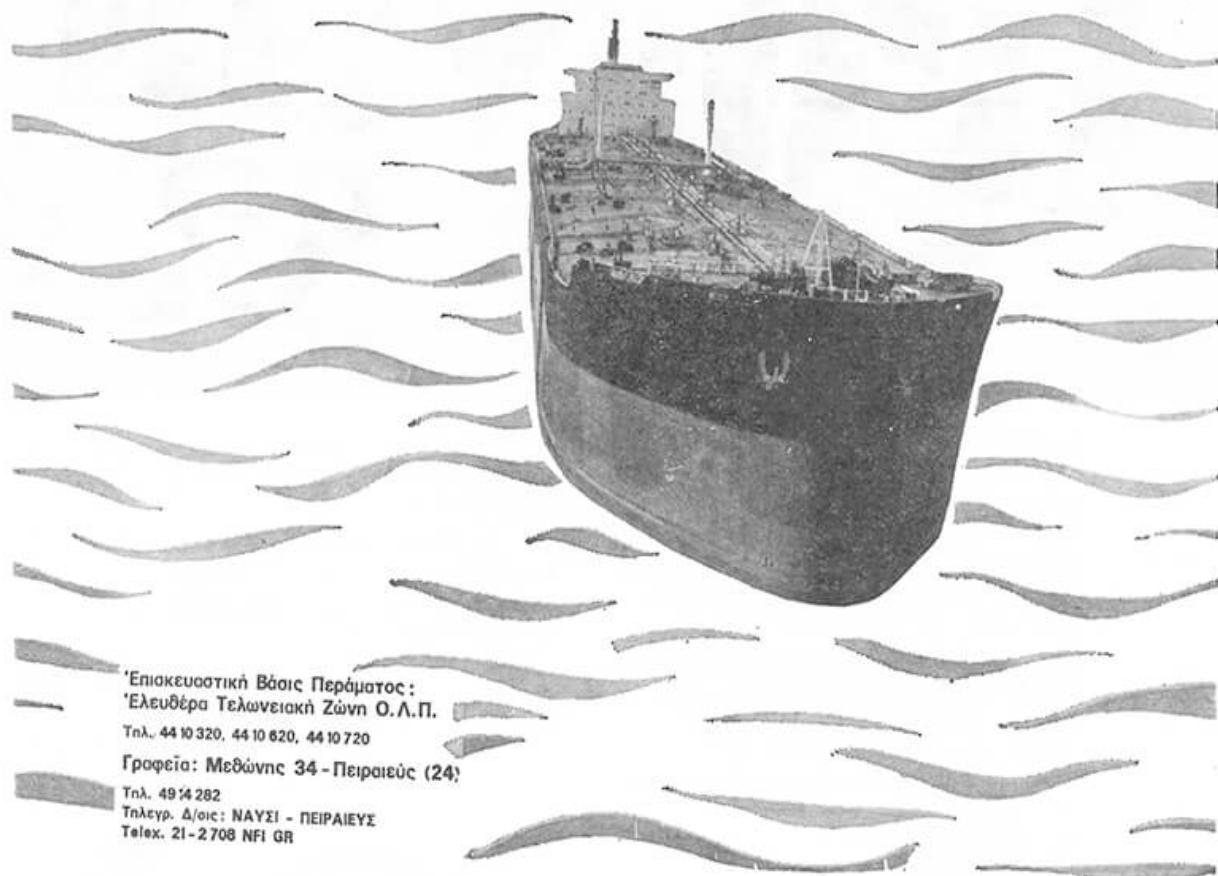
THE SIGN OF SERVICE





NAYSI A.E.
Γενικαὶ Ἐπισκευαὶ Πλοίων

Εἴμαστε σὲ θέση
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς
τὰ πιὸ δύσκολα
προβλήματα ἐπισκευών,
σεβόμενοι ἀπόλυτα
τὸν χρόνο σας.



Ἐπισκευαστικὴ Βάσις Περάματος:
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖα: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλέγρ. Δ/οις: NAYSI - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Telex. 21-2708 NFI GR

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

Η ΠΑΡΑΛΑΒΗ

"Ηρθη και ό τελευταίος έπιναυλος, έξι έκινων ούτινες είχον έπιβληθή, διάφορτά προερχόμενα έκαναν της Βορείου Θαλάσσης και τό γεγονός έχαιρετέθη τόσον υπό της Ένωσεως Ναυλωτών, όσον και υπό της Διεθνούς Ένωσεως έν Ελλάδι. Οστόσον, ομως, παρατηρείται κάποια καθυστέρησης είς την παραλαβήν των κομιζούμενων φορτίων, με αποτέλεσμα οι άποθηκευτικοί χώροι νά μη άποσυμφορούνται με τὸν ρυθμὸν τὸν όποιον άπαιτούν αἱ άνάγκαι.

Χρέος τῶν παραληπτῶν εἶναι όπτος έπιταχύνουν τὸ πρόγραμμα παραλαβῆς τῶν φορτίων, διότι μοιραίως θὰ δημιουργηθῇ καὶ πάλιν ζήτημα συμφορήσεως, εἰς δάρος τῶν ιδίων, τῶν εἰσαγωγέων.

Συχνάκις ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. προβαίνει εἰς έκκλησην πρὸς τοὺς εἰσαγωγεῖς, διὰ τὴν έγκαιριόν παραλαβῆν τῶν κομιζούμενων έμπορωνά, ἀλλὰ τὰ ἀποτέλεσματα, σπανίως υπῆρχαν ίκανοποιητικά.

Τὸ δόλον θέμα πρέπει νά ἐπανεξετασθῇ, ἔξι υπαρχῆς, ώστε νά μη ἔξαρταται η πρόσδος τοῦ λιμένος ἐκ τῆς καλής θελήσεως τῶν ιδιωτῶν. Ἀρμόδιοι παράγοντες ἑτονίζον, ὅτι υπάρχουν τρόποι ἀντιμετώπισεως τῆς ἀποσυμφορήσεως, διὰ τῆς σχετικῆς τροποποιήσεως τοῦ Κανονισμοῦ Τιμολογίων, ώστε νά θεσπισθῶν κίνητρα καὶ κυρώσεις διὰ τοὺς καθυστερούντας τὴν παραλαβήν.

Η ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ

Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 662 στρεμμάτων, τὰ δύοις ἔχουν ἀπαλλοτριωθῆ ἐις τὴν Βόρειον Κυνόσουραν, υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ διαδικασία διὰ τὴν πρόσκτησιν τούτων δὲν ἔχει εἰσέτι δόλκηρωθῆ.

Ὑπολείπεται ἐν τεμάχιον 11 στρεμμάτων, διὰ τὸ δόπον ή τιμὴ ἀποζημιώσεως τῶν ιδιοκτητῶν, δὲν υπερβαίνει τὰς 250 δρχ., ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον.

Σημειώτεον, ὅτι τὸ ήμισυ, περίπου, τῶν ἀπαλλοτριωθειῶν ἑκάτεσων τῆς Κυνοσούρας, τὸ ήγόρασσεν δὲ Ο.Λ.Π. ἀντὶ 60 δρχ., τὸ μέτρον καὶ τούτο, ἀσφαλῶς, ἀπετέλεσε μίαν ἀνάμυσιθήτην ἐπιτίχιαν.

Βεβαίως, τὸ θέμα τῆς προσκτήσεως τῆς Κυνοσούρας «έτραβη πολὺ», ἀλλὰ τούτο μικράν ἔχει σημασίαν ἐμπρὸς εἰς τὴν μεγάλην ὥφελειαν τῆς δῆλης λιμενικῆς λειτουργίας.

Καὶ ἡ προσπάθεια ἀπέχει εἰσέτι ἀρκετά ἀπὸ τῆς δόλκηρωσεως τοῦ σκοποῦ. Διότι ύφισταται τώρα τὸ ζήτημα τῆς προσκτήσεως καὶ τῆς Νοτίου Κυνοσούρας. Διότι δόλκηρος ἡ μικρὸς χερούνσος θὰ περιέλθῃ εἰς τὸν Ο.Λ.Π., δεδομένου διὰ ἐκρίθη ἀπαραίτητος ἡ λιμενοποίησης τῆς καὶ ἡ δημιουργία, ἐπὶ αὐτῆς, συγχρόνου ἐπισκευαστικῆς βάσεως.

Παρὰ ταῦτα, ομως, ἡ προετοιμασία διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς βάσεως δὲν προχωρεῖ μὲ τὸν ἐπιβυμητὸν ρυθμὸν. "Ισως εκάτιο" ἔχει συμβῆ, ὅπερ καὶ παρακαλεῖ τὸν ρυθμὸν αὐτὸν, ἐνῷ εἰς τὸ Πέραμα παραχωρούνται χώροι, πρὸς ἐπέκτασιν ναυπηγικῶν μονάδων, εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἐπιδιώξιν τοῦ 'Οργανισμοῦ, ὅπως ἀπομακρύνῃ τὰς ἐκεὶ λειτουργούσας ἐπιχειρήσεις.

ΕΞΙ ΥΠΟΣΤΕΓΑ

"Εξι λυόμενα, μεταλλικὰ υπόστεγα θὰ ἔγκαταστήσῃ δὲ Ο.Λ.Π., εἰς διαφόρους πε-

ριοχάς τοῦ λιμένος, πρὸς κάλυψιν ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν. Ἡ συνολικὴ ἐπιπλέοντα τῶν θὰ είναι 1.000 τ.μ., ἡ δὲ συνολικὴ πίστωσις ἀνέρχεται εἰς 1.400.000 δρχ.

"Ηδη, ἐνεκριθῆ ἡ ἀνάθεσης τῆς προμηθείας εἰς τὴν Α.Ν.Ε. «Ελληνικαὶ Γραμμαὶ Ήλίου».

"Ἡ ἐν λόγῳ προμηθεία, πάντως, γίνεται ἀπ' εὐθείας καὶ δχι διὰ διαγωνισμοῦ, διότι κατὰ τὸ Ο.Λ.Π., ἡ τιμὴ —900 δρχ. κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον— είναι ίκανοποιητική.

Πρέπει νά σημειωθῇ διὰ τὸν ὑπόστεγο, ἐκομισθεῖσαν εἰς τὸν λιμένα υπὸ τῆς ἐταιρίας «Σάντα Λάιν», ἡ οποία τὰ ἔχρησιμοποίησεν ως ἐργοτάξιον, διὰ τὸ «Στέλλα Σολάριός».

"Η παραλαβὴ τῶν υπόστεγών θὰ γίνη υπὸ ἐπιτροπῆς ὑπαλλήλων τοῦ Ο.Λ.Π., ἀπαρτιζομένης υπὸ τῶν κ.κ. I. Καλαντίδη, E. Γεωργιάδη καὶ Αθ. Βλάχου, ἡ δὲ καταδολὴ τῆς ἀξίας τῶν υπόστεγών, μετὰ τῶν ἐκτελωνισμῶν τούτων, διὸ τὸν διαρύθμησην τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Θ. Πετρόπολης ἔξουσιοδοτήθη νά υπογράψῃ σχετικὴν σύμβασιν.

• Παραλλήλως, ἐνεκρίθη μελέτη διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνός μεγάλου ἔργου προϋπολογισμοῦ 85.000.000 δρχ. καὶ συγκεκριμένων κρηπιδωμάτων καὶ προβλήτος εἰς τὸ Πέραμα, μεταξὺ τῶν ἐταιριών «Σέλλα» καὶ «Ἐλλύν».

"Ηδη, ἐνεκριθῆ ἡ δημοπράτησις τοῦ ἔργου τούτου διὰ τὸν δόπον θὰ καλυφθοῦν, μακροχρονίως, μεγάλαι ἀνάγκαι τοῦ λιμένος, εἰς θέσεις πρυμνιοδετήσεως ἐπισκευαζομένων πλοίων κ.κ.

• Μεταξὺ τῶν προμηθείων μηχανολογικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος, περιλαμβάνεται καὶ ἡ προμηθεία 3.000 μέτρων σιδηροτροχῶν, δαπάνης 4.000.000 δρχ., καθὼς καὶ ἐγκρίσις πιστώσεως 11.220.000 δρχ., διὰ τὴν προμηθείαν καὶ ἔγκατάστασιν ὥκτα ἀνελκυστήρων φορτίου καὶ δύο ἐπιβατηγῶν, εἰς τὴν τριώροφον ἀπόθηκην τοῦ προβλήτος V, Κεταινίου.

• Ἐτέρα μεγάλη πίστωσις 25.000.000 δρχ., ἐνεκρίθη διὰ τὴν προμηθείαν τεσσάρων όχημάτων στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβώτων «ἐνεργειακῶς αὐτοδυνάμων».

• Διὰ τὴν πυρασφάλειαν τῶν μονίμων καὶ πλωτῶν δεξαμενῶν τοῦ Ο.Λ.Π., ἐνεκρίθη μελέτη ἔγκαταστάσεως τριών πιεστικῶν συστημάτων προϋπολογισθείσης δαπάνης 1.700.000 δρχ.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) L^d

12TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Γαλλική Νομολογία

● Ναυάγιον τού πλοίου έμφόρτου.— 'Αγωγή τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταιρίας τοῦ φορτίου καθ' ὑποκατάστασιν τῶν φορτωτῶν.— 'Υποχρέωσις τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸς διατήρησιν τοῦ πλοίου ἐν καταστάσει ἀξιοπλοίας διαρκοῦντος τοῦ πλού.— Συμμόρφωσις πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην.— Πιστοποιητικὸν κλάσεως νηογνώμονος συνιστῷ τεκμήριον ἀξιοπλοίας.— 'Ἐπιτρεπτὴ ἡ κατ' αὐτοῦ ἀνταπόδειξις.— 'Ἐν μῇ προσκομιδῇ τοιαύτης ἀποδείξεως, τὸ τεκμήριον λειτουργεῖ ὑπὲρ τοῦ ἐκναυλωτοῦ.— Ναυάγιον ἀπρόβλεπτον.— Οὐκ ἀξίωσις ἀποζημίωσεως διὰ τὸ φορτίον.

'Η ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετείου τῶν Παρισίων, προεκλήθη ἔξ αἱρημῆς τοῦ ναυαγίου «MENTSTAR» ὑπὸ σημαίαν, Λιβάνου κατ' Οκτώβριον 1967. Τὸ πλοίον ἔφερε πλήρες φορτίον φωσφάτων, διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ὅποιου ἀπό Λαγκουλέτ (Τύνις) εἰς Μπαγιόν, εἶχε ναυλωθῆ.

Τὴν ἀγωγὴν ἤγειρε καθ' ὑποκατάστασιν, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία τοῦ φορτίου.

Πρωτοδίκιως εἶχε διαταχθῆ πραγματογνωμοσύνη, ἡ ὅποια ἔκρινεν ὅτι τὸ πλοίον, ἔχον πιστοποιητικὸν κλάσεως Λόδι 100A1 ἔθεωρετο κατὰ τεκμήριον ἀξιόπλοιου. Τὸ Πρωτοδικεῖον ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταιρίας, διότι ἔκρινεν ὅτι αὐτὴ δὲν ἀνταπέδειξεν ἔναντιον τοῦ τεκμηρίου τῆς ἀξιοπλοίας. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης τοῦ Πρωτοδικείου ἥσκησεν ἔφεσιν ἡ ἀσφαλιστικὴ ἑταιρία.

'Η ἑκκαλούσα ἑταιρία ισχυρίσθη ὅτι τὸ πλοίον, ναυπηγήσεως τοῦ 1927, ἦτο ἀνα-

ξιόπλουν κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ναυαγίου, ὅτι κατὰ τοὺς πρὸ τοῦ ναυαγίου ἔξ μηνας, συνεπείᾳ ρυμουλκήσεων, βλαβῶν καὶ διαφόρων περιστατικῶν καὶ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα 71 ἡμερῶν, τὸ πλοίον εἶχε πλεύσει μόνον 45 ὥρας, ὅτι ὁ ἐκναυλωτής καὶ ὁ πλοίαρχος ἐτέλους ἐπιτίσματι διατηρήσαντες ἐπὶ ἀρκετοὺς μῆνας εἰς τὰ κύτη πεπαλαιωμένου πλοίου, φορτίον φωσφάτων ὅπερ, ὡς ὕφειλον νὰ γνωρίζουν, ἀσκεῖ γαλβανικὴν διαβρωτικὴν ἐνέργειαν ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων.

Οἱ ἐφεσίβλητοι ἐκναυλωτῆς καὶ πλοίαρχος ἀπήντησαν ὅτι αἱ ζημισίαι τοῦ πλοίου εἶχον ἐπισυμβρήσθη μόνον εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ὅτι ἡ καθυστέρησις τῶν βλαβῶν τούτων ὄφειλεται εἰς τὸ γεγονός τῆς ἀνεπαρκείας προσωπικού τῶν ἐπισκευαστικῶν ἔγκαταστάσεων εἰς τὸν λιμένα εἰς οὓς εἰλεῖ προσεγγίσει τὸ πλοίον πρὸ τοῦ λιμένος φορτώσεως, ὅτι αἱ ἐπισκευαὶ τῆς μηχανῆς ἥδυναντο νὰ ἐκτελεσθοῦν μὲν τὸ πλοίον ἐν ἐμφόρτῳ καταστάσει, ὅτι οὔτε ὁ φορτωτής οὔτε ὁ παραλήπτης διετύπωσαν ἐπιφυλάξεις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν παραμονὴν τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὸ ὡς ἀνώ χρονικὸν διάστημα καὶ τέλος, ὅτι ἂν εἴλεντος ἀρχίσει διαβρωτικὴ ἐνέργεια τοῦ φωσφάτου, θ' ἀπέλληγεν εἰς ρωγμάτα τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ διείσδυσιν ὑδατοῦ εἰς τὰ κύτη, τὴν ὅποιαν θὰ εἴχον ἀντιληφθῆ ὅτι ἐν τῷ πλοίῳ.

Οἱ σαύτως ισχυρίσθησαν ὅτι αἱ βλάβαι τῶν μηχανῶν αἵτιαν εἶχον τὴν ἀνάμιξιν ὑδατοῦ μετὰ τοῦ πετρελαίου, ὑπὸ συνθήκας ἀπροπτούς καὶ ἀκαταπαχήτους.

Τὸ 'Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι ἐπρόκειτο ἐνταῦθα περὶ δλικῆς ναυλώσεως δι' ἐν ταξιδίον, ὡς προβλέπει τὸ ἄρθρον 5 τοῦ νόμου τῆς 13 Ιουνίου 1966 καὶ τὸ διάταγμα τῆς 31 Δεκεμβρίου 1966. Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ ἀνωτέρω νόμου, ὁ ἐκναυλωτής εὐθύνεται διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου φορτωθέντα πράγματα καὶ διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ

πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ εἰς καλὴν κατάστασιν ἀξιοπλοίας καὶ νὰ καταβάλῃ πᾶσαν ἔξ αὐτοῦ ἐξαρτωμένην ἐπιμέλειαν πρὸς ἑκτέλεσιν τοῦ ἀναληφθέντος διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου πλοῦ.

"Ἐκρινεν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἀπεδείχθη ὅτι τὸ πλοίον εἶχε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας τοῦ Νηρογνώμονος Λόδι 100A1 ὃτε ἐνσάγησε καὶ ὅτι πρὸ τῆς φορτώσεως τὸ πλοίον εἶχε προσεγγίσει εἰς Μάλταν καὶ παραμείνει ἐκεῖ ἐπὶ 83 ἡμέρας πρὸς ἑκτέλεσιν διασφόρων ἐπισκευῶν εἰς τὰς μηχανᾶς του.

Συμφώνων πρὸς τὴν ἑκθεσιν τοῦ πλοιάρχου, τὸ πλοίον ἐλαβε κλίσιν 8 μοιρῶν τὴν 13.35 τῆς 9 Οκτωβρίου καὶ περὶ τὴν 14.25 ὥραν ὁ πλοίαρχος διεπίστωσεν ὅτι εἰσέδευεν ὑδωρ εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ δόλγον μετὰ ταῦτα, ἐσταμάτησεν ἡ μηχανή. "Οταν ἡ κλίσις ηγένηται εἰς 18 μοιράς, ἔγκατελείφθη τὸ πλοίον, ὅπερ ἐβυθίσθη τὴν 20 ὥραν καὶ 10 λεπτά. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ πλοιάρχου, πιθανῶς νὰ ἐλαβε χώραν ρῆγμα εἰς τὰ ἐλάσματα, δὲν ἤκουεν δῆμως οὔτε ἀντελήφθη πρόσκρουσίν τινα.

Κατὰ τὴν πραγματογνωμοσύνην, ἀπεκλείετο ἡ κακοκαρία καὶ ἡ θάλασσα ἡτο γαλνιαία, τὸ πλοίον ναυπηγήθη ἐν 1927 εἶχε πέντε στεγανὰ διαφράγματα καὶ εἶχε πιστοποιητικὸν νηογνώμονος ἐκ τοῦ ὅποιου προέκυπτεν ὅτι κατὰ τεκμήριον ἦτο ἀξιόπλοιον. Αἱ ἔκτη τοῦ νηογνώμονος Λόδι ἀγορίσθησαν πληροφορίαι ἐθεβαίους ὅτι κατὰ τὰ τέσσαρα προηγημέντα ἐπὶ συχνὰ ὑπέστη ἐπισκευαὶς ἡ μηχανή, ἡτο δῆμως εἰς καλὴν κατάστασιν ὅτε τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Μάλτας. "Οσον ἀφορᾶ τὸ σκάφος, τούτο ἐπίσης ἦτο εἰς καλὴν κατάστασιν, ὅταν τὸ πλοίον ἐξέπλευσεν πρὸς Μπαγιόν.

"Η πραγματογνωμοσύνη κατέληγεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ ναυάγιον ὄφειλετο εἰς τὴν διαβρωτικὴν ἐνέργειαν τοῦ φωσφάτου κατὰ τὴν μακράν παραμονήν τοῦ πλοίου εἰς Μάλταν, ἡ διάβρωσις δῆμως, λόγω τοῦ ὅτι τὸ πλοίον ἦτο ἐμφόρτου, ἡτο ὅδυναντο νὰ γίνη ἀντιληφθῆ ὅτι τὸ ναυάγιον ἦτο ἀπρόσπτον καὶ ὅτι ὁ ἐκναυλωτής εἶχε καταβάλει τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου.

Τὸ 'Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ Νηρογνώμονος Λόδι ἀποτελεῖ τεκμή-

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2
TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ριον άξιοπλοίας, κατά τού δόποιον δέν προσεκμίσθη ἀνταπόδειξις, ήτις, δεδομένως, δέν ἔγκειται εἰς τάς ἐν τῇ πραγματογνωμοσύνῃ ἀναλυμένας σκέψεις, αὐτίνες ἐκτίθενται ἵν' ἀποκλεισθῶσι καὶ ἵνα καταλήξῃ ἡ πραγματογνωμοσύνη εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ

Αμερικανικὴ Νομολογία

• Ρύπανσις τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου.— Ζημίαι εἰς ἀλιεῖς καὶ ἐκτροφεῖς διστράκων.— Δικαίωμα τούτων εἰς ἀποζημίωσιν. Στηρίζεται εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ὑπαιτίου τῆς ρυπάνσεως ἔξι ἀδικήματος παρεμβολὴν εἰς τὴν ἀκώλυτον ἀσκησιν δημοσίου νομήματος.— Ζημίαι ἔξι ἀπωλείας πελατείας ἐπιχειρηματιῶν παρακτίων ἐγκαταστάσεων.— Χαρακτὴρ ζημίας ὡς προερχομένης ἐκ κοινῆς τοῖς πᾶσιν συμφορᾶς.— Ἀποκλείει τὴν ἔγερσιν ἀγωγῆς.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι πλεῖσται ἀμερικανικὰ πολιτεῖαι εἰσήγαγον ὡς πολιτειακὸν αὐτῶν δίκαιον τὸν νόμον τοῦ 1970 περὶ προδήμων καὶ ἐλέγχου τῆς διὰ πετρελαίου ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης. Ὁ νόμος οὗτος καταστάθη δικαιον τῆς Πολιτείας τοῦ Maine, προσεδλήθη ἐν ἑτεῖ 1973 ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων τῆς Πολιτείας ταύτης, ἐπὶ ἀντισυνταγματικότητι, ἀνεπιτυχῶς δῦμως διότι τὸ Δικαστήριο ἐθεώρασαν τὸν νόμον συνταγματικόν.

Μετὰ τάῦτα, ἐφαρμοζόμενοι πλέον τὸν νόμον, ἐσήμειῳδή διαρροὴ ἐκ τοῦ δεξαμενοπλοίου «TAMANO», 100.000 γαλλονίων πετρελαίου εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Γκάσκο. Διάφοροι ἀποζημιώσεις ἤχθησαν ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων μὲν ἐναγομένους τὸ πλοίον, τοὺς πλοιοκτήτας, τὸν πλοίαρχον, τὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου πλοηγόν, τὴν «Ενωσιν Πλοηγῶν», τοὺς ναυλωτάς τοῦ πλοίου, τὴν Πολιτείαν τοῦ Maine καὶ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον. Ἐνάγοντες ἡσαν ἀλιεῖς, ἐπιχειρηματίαι τοιριστικῶν ἐγκαταστάσεων.

Κατ' ἄρχην ἐκρίθη ὅτι ὑπάρχει πταῖσμα στηρίζομένον εἰς ἀμέλειαν καὶ εἰς ἀναξιοπλοίαν τοῦ σκάφους. «Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως ἀνέκυψε ζήτημα νομικόν. Δὲν ἀρμισθῆται ὅτι τὸ δικαίωμα

ἐπὶ τῶν παρακτίων ὑδάτων καὶ τοῦ ἐναλίου πλούτου, συμπεριλαμβανομένου τοῦ νυθοῦ τῶν παρακτίων ὑδάτων ἔχει ἡ Πολιτεία, τῶν ἴδιωτῶν μὴ ἔχοντων ἢ μὴ δυναμένων ν' ἀποκτήσουν κεχωρισμένην κυριότητα ἐπ' αὐτῶν. Γίνεται ἐπίσης δεκτὸν ὅτι τὸ κοινωνία τοῦ ἀλιεύειν ἢ τοῦ ἐκτρέφονται διστράκα εἰς τὰ παράκτια ὑδάτων τῆς Μaine δὲν εἰναι δικαίωμα ἀνήκον εἰς ίδιωτην, ἀλλὰ δημόσιον νόμημα ἀνήκον εἰς τὴν Πολιτείαν ἔχουσαν τοῦτο ἐν οἷονει παρακαταθήκη ὑπὲρ τοῦ κοινωνίου συνόλου.

Ἐάν, συνεπῶς, οἱ ἀλιεῖς καὶ οἱ ἐκτρέφονται διστράκα ὑπέστησαν ζημίας ἐκ τῆς διαρροῆς τοῦ πετρελαίου, δὲν ἐνομιμοποιοῦντο ἐνεργητικῶς εἰς ἀσκησιν ἀγωγῆς ὡς μὴ ἔχοντες θιγένιον διδικίου δικαιώματα. Μόνη περίπτωσις νὰ εὐδοκιμήσῃ ἡ ἀγωγὴ τῶν θάτη ἡτού ἐθεωρεῖτο αὐτὴ ἀγωγὴ ἀποζημιώσεως διὰ ζημίαν προξενηθεῖσαν συνεπείᾳ παρεμβάσεως ὑπὸ τρίτου εἰς δημόσιον δικαιώματος. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη, τὸ ἀμερικανικὸν δίκαιον δέχεται διὰ ίδιωτα νὰ διεκδικήσῃ ἀποζημίωσιν ἐὰν ἔξι ἀδικήματος παρενθελθήτω ὁ ἐναγόμενος εἰς τὴν ἀσκησιν δημόσιου δικαιώματος καὶ ὁ ἐνάγων ὑπέστη ζημίαν διάφορον κατ' εἰδος, ἐκείνης ἢν ὑπέστη τὸ δημόσιον ἐν γένει.

Κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος τούτου, τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι οἱ ἀλιεῖς καὶ οἱ ἐκτροφεῖς διστράκων είχον συμφέρονταί τοιούτου τοῦ τοιούτου τοῦ δημόσιου ἐν γένει— διότι ἡλίευον ἢ ἔξετρεφον διστράκα εἰς τὰ παρακτια ὑδάτων τῆς Πολιτείας τοῦ Maine καὶ διὰ τὴν θάλασση δι' ἥν παρεπονοῦντο προήρχετο ἐκ τῆς ἔξι ἀδικήματος παρεμβάσεως τῶν ἐναγομένων εἰς τὸ δημόσιον δικαιώματος τῆς ἀλιείας καὶ ἐκτροφῆς διστράκων.

Τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι ἀνὴρ δύναντο ν' ἀποδειχθῇ βλάβη ἀποτιμήτα εἰς χρῆμα, ή βλάβη αὐτῆς ἔδει νὰ ἐπανορθωθῇ.

«Οσον δῶμας ἀφορᾷ τὸν ἐπιχειρηματίας τῶν παρακτίων ἐγκαταστάσεων, τὸ ζήτημα ἐνεφανίζετο ὑπὸ διάφορον υφρήν. Οὕτοι δὲν ἀδύναντο νὰ ισχυρισθοῦν διὰ τοίτος παρενθελήθη ἔξι ἀδικήματος εἰς τὴν ἀσκησιν δημόσιου δικαιώματος. Οὕτοι παρεπονοῦντο διὰ τὴν ἀπώλειαν πελατείας ἐμμέσως προερχομένην ἐκ τῆς ουπάνσεως τῶν ὑδάτων καὶ τῆς ἀκτῆς, ἐφ' ὧν δῦμως οὕτοι οὐδὲν δικαίωμα είνοντο ἢ ἄλλως ἥσκουν.

Τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι μολονότι ἡ ζημία ἢν ὑπέστησαν οἱ ἐπιχειρηματίαι οὗτοι δυνατὸν ἐνίστε νὰ εἰναι υεγαλυτέρα, αὐτῆς ἡτο κοινὴ εἰς πάντας τοὺς ἐπιχειρηματίας καὶ τοὺς κατοίκους τῆς περιοχῆς. Εἰς τοιάτην περίστασιν, σταθερῶς, τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἀρνοῦνται δικαιώματα ἀποζημιώσεως. Εἰς τοῦτο ἀγονται ὑπὸ τῆς ἀντιλήψεως διὰ τοῦτο ἡ εἰς χρῆμα ἀποτιμήτα ζημία είναι κοινὴ εἰς πάντας τοὺς κατοίκους ἢ τὸ μέγιστον μέρος αὐτῶν, θεωρεῖται δῶς μὴ διαφέρουσα κατ' εἰδος ἀπό τοὺς κοινῆς συμφορῶς, εἰς ἥν περίπτωσιν δὲν χορηγεῖται ίδιωτικὸν δικαιόματος ἀξίωσις καὶ ἀγωγῆ. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐναγόντων ἐπιχειρηματιῶν διάλογης κεχωρισμένην καὶ διάφορον ἀπὸ τῆς κοινῆς τοιαύτης.

Τὸ δικαστήριον μετὰ ταῦτα ἐνῶ ἀπέοδιψε τὰς ἀγωγὰς τῶν ἐπιχειρηματιῶν, ἐδένθη τὰς ἀγωγὰς τῶν ἀλιεών καὶ τῶν ἐκτροφέων διστράκων, σποιχθὲς εἰς τὸ διὰ τοῦτο πελευταῖοι οὗτοι είχον ἀγωγὴν ἀποζημιώσεως ἔκ τοῦ γεγονότος διὰ τοίτος ἔξι ἀδικήματος παρενθελήθη εἰς τὴν ἀκώλυτον ἀσκησιν δημόσιου δικαιώματος.

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΥΤΟΠΡΟΙΩΘΟΥΜΕΝΑ ΜΕΣΑ ΔΙΑΤΡΗΣΕΩΝ

“Οπως ἀκριβῶς συμβαίνει μὲ τὰς ναυπηγήσεις σκαφῶν, ὅπου παριστάμεθα μάρτυρες δημιουργίας νέων τύπων ἢ τελειοποιήσεως υφισταμένων τοιούτων, μίσσα φάσις ἀναγγέλλεται διὰ τὴν κατασκευὴν νέων μεγάλων διαστάσεων, μέσων διατρήσεως, προοριζόμενων διὰ τὴν ἔρευναν ἢ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑπεδάφους τῆς ἡπειρωτικῆς ὑφαλοκρηπίδος.

Εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἱαπωνίαν ἐνεφανίσθησαν αἱ πρῶται πλωταὶ νῆσοι διατρήσεων, δυνάμεναι νὰ αὐτομετακινηθοῦν, τῷ βοηθείᾳ ιδίας αὐτῶν πρωστηρίου δυνάμεως, πράγμα ὅπερ ἀπαλλάσσει αὐτάς τῆς χρησιμοποιήσεως ρυμουλκοῦ.

Ναυπηγεῖον τοῦ Ἀμερικανού ἐπεράτωσε τὴν κατασκευὴν πλωτῆς νησίδος ἀνυψουμένου συστήματος, ἥτις διὰ τῆς κινήσεως τῶν ὀκτώ χαλυβδίνων ποδῶν της δύναται κυριολεκτικῶς νὰ πλεύσῃ καὶ μεταβάλῃ διὰ τῶν ιδίων αὐτῆς μέσων τὴν θέσιν της. Εἰς Ἱαπωνίαν ἡ μετακίνησις τῶν κολοσσαίων νῆσων διατρητῶν τῶν κατασκευασθεισῶν ἐκεὶ ἐξασφαλίζεται μὲ δύο ἐλίκας σκάφους.

«Η ἀνεγεοθεῖσα νησίς διατρήσεων εἰς Ναυπηγεῖον τοῦ Ομίλου Μιτσουμπίστη εἶναι ἡ μισθιζομένου τύπου. ἐφωδιασμένη διὰ 4 πλωτῶν ποντούνων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δύο ἐπωτερικά τοιαύτα φέρουν ἐνσωματωμένον κινητήρα, μεταβίδωντα κίνησιν εἰς ἔλικα.

«Η νῆσος διατοήσεων «Οσεαν Προσπέκτορ», μήκους 310 μέτρων καὶ πλάτους 80 μ., δύναται νὰ φέρῃ διὰ τοῦ ιδίου αὐτῆς πρωστηρίου συστήματος ταχύτητα 7 κόμβων κατὰ τὴν πρὸς τὰ ποόστα κίνησιν καὶ 3 περίπου κόμβων κατὰ τὸν ἀναποδισμόν.

«Η ταχύτης αὐτῆς ἀνταποκρίνεται ἀρκετά ἐπωρκῶν εἰς ἔκεινην ἢν δύνανται νὰ ἀναπτύξουν τὰ πλέον σύγχρονα καὶ ισχυρὰ ρυμουλκά. Ἐπομένως, τὰ ουμουλκά αὐτὰ δὲν εἰναι ἀναγκαῖα πρὸς ἔξασφαλισιν μετακινήσεων περίστασιν τῆς νήσου διατρήσεων νέου τύπου.

«Η ἡμιβιζομένη νησίς, τῆς ὁποίας τὸ ἐπίπεδον (κατάστωμα) ἐργασίας ἐπικάθηται ἐπὶ 16 χαλυβδίνων ποδῶν. δύναται νὰ προῆῃ, καὶ ὑπὸ κακάς καιρικάς συνθήκας, εἰς διατρήσεις μέχρι βάθους 8.000 μέτρων περίπου.

«Η πρώτη κολοσσαία Ἱαπωνικὴ μονάς νέας ἐμπνεύσεως ἐγκατέλειψεν ἡδη τὴν Χιροσίμα διὰ νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ εἰς τὰς Ἱαπωνικὰς θαλάσσας.

TURKEY

WE ARE YOUR AGENTS, BROKERS
IN TURKEY

ARMAK
GENERAL TRANSPORT & TRADING CO.

OWN OFFICES IN ALL
TURKISH PORTS

HEAD OFFICE: IZMIR

Ali Cetinkaya Blv. 2
POB - 926, Tel. 41859, Telex. 52199

PLEASE DO NOT HESITATE
TO CONTACT US FOR FURTHER
INFORMATION

LARGE STOCKS

ANCHORS	CHAIN CABLE
Winches (150)	Windlasses (40)
Deckcranes (12)	Capstans (10)
Generators (50)	Pumps (250)
Lifeboats (25)	Accommodation
Gangways (10)	Ladders (20)
Etc.	

New and reconditioned available for prompt supply with certificates

ASK FOR OUR STOCKLIST

WILLEM POT B.V.

Rotterdam - 45 Stationsplein

Telex 22496

Phone : 11 98 70 (14 lines)

Gems : "Windlass"

'Η Ναυτική Έργασία

You can
call on London's
financial expertise
in Akti Miaouli
as well as
St. Mary Axe

London is still the centre of the financial world. And in the heart of that world is Williams & Glyn's Bank, at St. Mary Axe.

But Williams & Glyn's now have a representative office in Piraeus, run by Ted McMahon, at the corner of Akti Miaouli and Filellinon.

So, whichever centre you operate from, a call will connect you with the British bank that has been closely associated with Greek shipping for over 50 years.

What's more, you'll be dealing with the bank that has the strongest traditional ties with Greek shipping, and a new standard of service to offer.

Which means you'll be getting the best of both worlds. The old and the new.

WILLIAMS & GLYN'S (GREECE) CO. LTD.

61 Akti Miaouli and 1 Filellinon, Piraeus
Tel: 010 3020, 452 7485/6/7. Telex: 212055

WILLIAMS & GLYN'S BANK LTD.

22 St. Mary Axe, London EC3A 8DD
Tel: 01-283 5401. Telex: 885227

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ ΩΣ ΚΑΙ ΤΟΙΟΥΤΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΤΟΥ ΕΙΣ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΑ ΛΟΓΩ ΑΠΕΙΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Διά προσφάτου άποφάσεως του Έφετείου 'Αθηνών έπαναλαμβάνεται ή παγία θέσις της νομολογίας δι' ής έχει γίνει παραδεκτόν ότι ή διπειρίσι τού ναυτικού περί τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν καθηκόντων δι' ἡ προσελήφθη δὲν εἰναι παραπτωμα, κατὰ τὴν ἔννοιαν τού ἄρθρου 75 παράγρ. 2 τού ΚΙΝΔ.

Ίδιαιτέρως θέμας τονίζεται εἰς τὴν ὡς ἄνω ἀπόφασιν, ότι ο κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἀπολυθεὶς ναυτικός, ἀπελύθη διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τού πλοιάρχου καὶ δικαιούται ἀποζημιώσεως καὶ παλιννοστήσεως. 'Επίσης, ὅπωσδήποτε, δὲν ὑποχρεούται εἰς τὴν καταβολὴν ἔξόδων ἀποστολῆς τού ἀντικαταστάτου.

Τὴν τοιαύτην κρίσιν τὸ δικαστήριον ἐστήριξεν εἰς τὴν ἔρμηναν τῶν διατάξεων τού ἄρθρου 57 παράγρ. 1 τού ΚΙΝΔ καὶ τοῦ συμπληρωματικῶν ἔχοντος ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας ἄρθρου 652 τού 'Αστικού Κώδικος, κατὰ τὴν ἔννοιαν τῶν ὅποιών, ο ναυτικός εὐθύνεται μόνον διὰ τὴν ἐδόλου η διαρείας ἀμελείας προξενούμενης ζημίαν εἰς τὸν πλοιοκτήτην.

Μετὰ τὴν δοθείσαν ἔρμηναν, ἀδιάστως συνάγεται ότι ο ναυτικός ἀπολύμενος ὑπὸ τού πλοιάρχου συνεπείᾳ ἀπλῆς ἀπειρίας περὶ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν διὰ τὰ ὅποια προσελήφθη καθήκοντα, δὲν ἀπολύεται λόγω παραπτώματος, δηλαδὴ λόγω συγκεκριμένης πράξεως η παραλείψεως ὁφειλομένης εἰς ὑπαιτιότητά του, δόλον η ἀμέλειαν.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, τονίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, ο ναυτικός δικαιούται τῆς ἀποζημιώσεως τῶν ἄρθρων 72 καὶ 75 παρ. 2 τού ΚΙΝΔ, η ὅποια συνίσταται εἰς τὸν μισθὸν ἐνὸς μηνός, ἐφ' ὅσον ἀπελύθη εἰς λιμένα τῆς Μεσογείου καὶ ὄμοιώς δικαιούται τὰ κατὰ τοὺς ὄρους τῶν ἄρθρων 78 καὶ 79 τού ΚΙΝΔ ἔξοδα παλιννοστήσεως.

ΕΓΚΥΡΟΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΟΡΟΥ ΠΕΡΙ ΜΕΤΑΘΕΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 54 τού ΚΙΝΔ, η σύμβασις ναυτολογήσεως καταρτίζεται δι' ὑπηρεσίαν ἐφ' ἐνὸς ὠρισμένου πλοίου, τού ὅποιου τὰ διακριτικὰ ἀναγράφονται εἰς τὴν συμβάσιν. Αὕτη λύεται εἴτε δι' ἐνεργείας τῶν συμβληθέντων μερῶν, εἴτε αὐτοδικίως διὰ τῆς ἀποδολῆς τού πλοίου, τῆς ἀποδολῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καὶ τῆς ἀποδολῆς τούτου εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν.

Λαμβανομένων ὑπὸ συμφώνων τῶν ἀνωτέρω στοιχείων καὶ ότι εἰς τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ρητὴ διάταξις η σχετική πρόβλεψις ἄλλη, περὶ μεταθέσεως μέλους πληρώματος εἰς ἔτερον πλοίον τῆς αὐτῆς ἑταῖρίας, δὲν ὑφίσταται, η τοιαύτη μετάθεσης ναυτικοῦ δὲν εἰναι σύμφωνος πρὸς τὸν ΚΙΝΔ. Πλὴν ὅμως, τοιαύτη συμφωνία, κατ' ἀπόφασιν τού 'Έφετείου 'Αθηνών, περιέχουσα περὶ μεταθέσεως ὄρου, εἰναι ἔγκυρος, δέσσει τῆς γενικῆς συναλλακτικῆς ἐλευθερίας.

Κατόπιν τούτου, ὑπηρεσία ναυτικοῦ διαδοχικῶς εἰς πλείσια πλοῖα τού αὐτοῦ πλοιοκτήτου διανυθείσα, συνυπολογίζεται μόνον διὰ τὴν παροχὴν ἐπιδόματος ὑπερενιαυσίου παραμονῆς η διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀδείας κατὰ τὰς ισχυούσας συλλογικάς συμβάσεις ἔργασίας.

Ἐν προκειμένῳ διευκρινίζεται ότι, ἐκάστη τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων, ως ἔκτελείται εἰς ἔκαστον πλοίον, ἀπότελει περιεχόμενον ιδιαιτερούς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἐκ τῆς ὅποιας γεννάνται δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις.

Περαιτέρω συνυφίζοντες ἀναφέρομεν ότι μετάθεσις μέλους πληρώματος εἰς ἔτερον πλοίον τῆς αὐτῆς ἑταῖρίας δὲν προβλέπεται ὑπὸ τού ΚΙΝΔ, οὐχ ἡττον ὅμως ὑφίσταται ἔγκυρότης τού συμβατικοῦ ὄρου τού περιληφθέντος εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως καὶ ἀφορόντος εἰς τοιαύτην μετάθεσιν.

MISSESS

**ΜΗ ΣΥΝΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
ΚΑΤΑΒΑΘΜΕΝΤΩΝ ΥΠΟ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
ΕΞΟΔΩΝ ΧΑΡΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΤΗΤΟΣ**

'Απολυθέντος ναυτικού ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δι' ἄργησιν ὑπηρεσίας, ἀπηγορεύθη ἡ ἀναχώρησίς του ὑπὸ τῶν τοπικῶν ἀρχῶν, λόγω ἀνακρίσεων δι' ἐπισυμβάντος τοῦ πλοίου ἀτύχημα καὶ ἔξετάσεως του ὡς μάρτυρος. 'Ασθενήσαντος τοῦ οὐτῷ ἀπολυθέντος ναυτικοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀπαγορεύσεως, ὑπεδήθη ἐξεγέρησιν, τοῦ πλοιοκτήτου καταβάλλαντος τὰς δαπάνας αὐτῆς, ὡς καὶ τὰ ἔξοδα παλινονοτήσεως του, ἐξ ἐλευθεριότητος, μετὰ τὴν ἄρσιν τῆς ἀπαγορεύσεως ἀναχωρήσεως.

'Ἐν προκειμένῳ τὸ 'Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν δικᾶσαν τὴν δημιουργούσαν διαφορὰν ὡς πρὸς τὸν ποιὸν δέον νὰ διαρρούντων τὰ ὡς ἀνωτέρω καταβληθέντα ἔξοδα, ἔκρινε ὅτι δὲν ὑφίσταται δικαίωμα εἰς μισθοὺς ἀσθενείσ τοῦ λόγω παραπτώματος ἀπολυθέντος ναυτικοῦ, ἀλλὰ δὲν ὑφίσταται καὶ δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου εἰς ἀναζήτησιν τῶν ὕσσων κατέβαλεν οὗτος ἐξ ἐλευθεριότητος.

Ἐίτε τὴν τοιαύτην κρίσιν τὸ δικαστήριον ὀδηγήθη, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, διότι, ὡς διεπιστώθη, ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρία, χρησιμοποιήσασα ὡς μάρτυρα τὸν ναυτικὸν ἐνώπιον τῶν ἀρχῶν τοῦ Πακιστάν, διὰ τὴν διαλεύκανσιν ἐπισυμβάντος ἀτυχήματος ἐπὶ τοῦ πλοίου της, κατέβαλε τὸ ἔξοδα παλινονοτήσεως του, ἐξ ἐλευθεριότητος καὶ ἀνευ προθέσεως ἀναζητήσεως ἡ συνυπολογισμοῦ.

'Ἐξ ἄλλου, τὸ αὐτὸν ἔπραξε καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα κατὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ ναυτικοῦ, ἔνθα κατέβαλε τὰ ἔξοδα τῆς ἐγχειρήσεως ἢντας ὑπέστη εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἀνευ προθέσεως ἀναζητήσεως καὶ συνυπολογισμοῦ, μὴ νομιμοποιουμένης οὕτω τῆς ὡς ἄνω ἔταιρίας εἰς περαιτέρω ἀναζητήσιν δι' ἐνδίκων μέσων.

**ΥΠΟ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΝ ΣΥΜΨΗΦΙΣΜΟΣ
ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ
ΠΡΟΣ ΑΞΙΩΣΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
ΕΚ ΜΙΣΘΩΝ**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς εἶναι ἐπιτρεπτὸς συμψήφισμὸς ὑπὸ

τὸν περιορισμὸν τοῦ ἄρθρου 664 παρ. I τοῦ ΑΚ, ἀνταποτήσεως πλοιοκτήτου ἀναχωρήσεων προκληθεῖσαν ὑπὸ πλοιάρχου κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του, μὲ ἀξιώσεις τούτου προερχομένας ἐκ δεδουλευμένων μισθῶν καὶ ἐξ ὑπόλοιπου λογαριασμοῦ δισχειρίσεως του.

Συγκεκριμένως, ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς ἀγωγὴν πλοιάρχου διὰ τῆς ὑποίσας ἐξήτησεν ὅπως τοῦ καταβληθῆ παρὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας ὑπόλοιπον ἐκ δεδουλευμένων ἀποδοχῶν του, ὡς καὶ ὑπόλοιπον χρηματικοῦ ποσοῦ προερχόμενον ἀπὸ ἀξίαν παραδοθέντων ὑπὸ αὐτοῦ εἰς τὸν ἀντικαταστάτην του σιγαρέττων τὰ ὑποίσα διεχειρίζετο εἰς τὸ πλοίον ὑπὸ τὴν ἴδιοτητά του ὡς πλοιάρχου.

'Ἡ ἀναχωρήσις πλοιοκτητρίας ἔταιρία παρεδέχθη κατ' ἀρχὴν τὸ ὄφειλόμενον ἐξ ἀποδοχῶν του ποσὸν ὡς καὶ τὸ ἐπίδικον ποσὸν τὸ προερχόμενον ἐκ τῶν ὡς ἄνω αὐτίων. Πλὴν ὅμως, ισχυρίσθη ὅτι ἡ ἀξίωσις αὐτῆς τοῦ πλοιάρχου ἀπεσέσθη διὰ συμψήφισμοῦ γενομένου διὰ δηλώσεως τῆς κατὰ τὴν ἀπόλυτον του, ὅπως ἐν συνεχείᾳ συνεψήφισε τὴν ἀνταπίτησίν της κατὰ τοῦ ἐνάγοντος.

Εἰδικώτερον ἡ ἀνταπίτησίς αὐτῆς προήθεν ἀπὸ προκληθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ζῆμιάν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του, καὶ μάλιστα ἐπὶ τῆς παρ' αὐτοῦ ἀδικαιολογήτως καὶ ἀνευ ἐγκρίσεως τῆς γενομένης καταβολῆς, ιστοπόσου πρὸς τὸ συμψήφισθεν ποσόν, διὰ τὴν πληρωμὴν ὑπερβάλλοντος δάρων τῶν ἀποσκευῶν διδεκά ἀπολυθέντων μελῶν τοῦ πληρώματος εἰς λιμένα τοῦ Καναδᾶ, καίτοι δὲν ὑφίστατο ὑποχρέωσις πρὸς τοῦτο.

Δεκτῶν γενομένων ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου τῶν ἀνωτέρω, ἐτέθη παρ' αὐτοῦ μόνον ὁ περιορισμὸς τοῦ ἄρθρου 664 παρ. I τοῦ ΑΚ, κατὰ τὸν ὑπόνοιον ὁ μισθωτής-πλοιοκτήτης δὲν δύναται νὰ συμψήφισῃ ὄφειλόμενον μισθὸν πρὸς ἀπαίτησίν του, ἐφ' ὅσον ὁ μισθὸς αὐτὸς εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος εἰς διατροφὴν τοῦ ἐργαζομένου καὶ τῆς οἰκεγενείας του.

Περαιτέρω, συνεπείᾳ τοῦ τεθέντος περιορισμοῦ ὁ διάδικος πλοιάρχος ἔφερε τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως, ὃτι συντέρειται περιπτώσεις ἀπαγορεύσεως τοῦ συμψήφισμοῦ καὶ δὴ ὅτι ὁ μισθός του εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος εἰς διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκεγενείας του.

**ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΙΣ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΩΝ
ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ**

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν διηγρίσθη ὅτι αἱ ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ δι' ἀλλείποντας ναυτικούς, αἱ ὄφειλόμεναι

εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα, ἔξακριβοῦνται ἐκ τοῦ ὑμερολογίου καὶ τοῦ ναυτολογίου τοῦ πλοίου καὶ εἴναι ἀπαιτηταὶ δι' ὅσον χρόνον τὸ πλοίον εὑρίσκετο ἐν πλῷ.

Περαιτέρω τονίζεται, ὅτι τὸ ὑπόλοιπον τοῦ μισθοῦ ἔκάστου ἐλλείποντος ναυτικοῦ μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν εἰς δάρος τοῦ ναυτικοῦ κρατήσεων, ὡς ἄνω κατανέμεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος εἰς ὅπεις ἀνετέθη ὑπὸ αὐτοῦ ἡ ἐργασία τοῦ ἐλλείποντος μέρους τούτου.

Οὕκως νοεῖται, ὅτι διὰ τὴν πρόσθετον ταύτην ἐργασίαν δὲν καταβάλλεται ὑπερωρία.

ATYXHMA

**Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΔΕΝ ΣΥΜΨΗΦΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΕΤΕΡΑ
ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΕΣ ΛΑΛΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΑΘΟΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

Μὲ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν θαλασσηπόλος ὑποστάτας μερικὴν διαρκῆ ἀνικανότητα πρὸς πάσαν ἐργασίαν ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος ἐπὶ πλοίου, ἐδικιώθη τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ νόμου 551)15 ἀνεξαρτήτως τῆς πραγματικῆς ἡ ὅση μειώσεως τῶν εἰσοδημάτων του καὶ ἀδιαφόρως τῶν ἀποδοχῶν αὐτοῦ, τὰς ὑποίσας ἐλαθεν, ἐπὶ τῆς συνεχίσεως τῆς αὐτῆς ἐργασίας μετὰ τὸ ἀτύχημα εἰς ἔτερον πλοίον.

Εἰδικώτερον, τὸ προβληθὲν ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας, ὅτι ὁ ναυτικὸς οὐδεμίας ἐδικαιούτητος πρὸς πάσαν ἐργασίαν ἐξ ἐπιτυμάντος ἀτυχήματος, καθ' ὅσον οὐδεμίαν μείωσιν ὑπέστη τοῦ ἐπέστοι του εἰσοδημάτου του, ὡς ἀπασχοληθεῖς εἰς ἔτεραν ἔταιρίαν καὶ εἰς τὴν αὐτὴν ἐργασίαν μετὰ τὸ ἀτύχημα του, ἀπερίθιμη ὡς ἀδάστιμον.

Τὴν τοιαύτην κρίσιν του, ἦτις ἔχει καὶ ιδιαιτέρων νομικὴν σημασίαν, τὸ δικαστήριον ἐστήριξεν εἰς ἐρμηνείαν καθ' ἣν τὸ δικαίωμα πρὸς ἀποζημιώσιν ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος παρέχεται ἐπὶ τῇ βάσει ἀρχῶν ὅλως διαφόρων τῶν περὶ διαφέροντος τοιούτων τοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου.

'Ἐν προκειμένῳ παρέχεται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀρχῆς του ἐπαγγελματικοῦ κινδύνου πρὸς τὸν σκοπὸν ἀρσεως τῆς ὑλικῆς βλάβης, τὴν ὑποίσαν πράγματι ἐπέφερεν εἰς τὸν ὑποστάτην τὸ ἀτύχημα ἐπελθούσα διαρκῆς διὰ τὴν ἐργασίαν του μείωσις τῆς ικανότητός του, μὴ ἀπαιτουμένης πραγματικῆς μειώσεως τῶν εἰσοδημάτων του.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι λυθεῖσης τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως, τοῦ ὡς ἄνω ναυτικοῦ, λόγω τοῦ ἐπισυμβάντος τραυματισμοῦ, δικαιούται οὕτως συγχρόνως καὶ μισθοῦ ἀσθενείας καὶ δὴ ἐνὸς τετραμήνου, συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 66 τοῦ KINΔ.



Σειρῆνες Πλοίων

Κατασκευῆς τῶν φυμισμένων Σουηδίκων Ναυπηγείων KOKOUMS

'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθηκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 ; ΠΕΙΡΑΙΕΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

UNITED "SHIP CHANDLER"

THOUMAS M. N.

15 BOULEVARD PINET LAPRADE

CABLE ADDRESS "THOCO" - DAKAR

PHONE | OFFICE 230-07 - DAKAR

HOME 331-52 - DAKAR

TELEX N° 546 SENEGAM SG - P.O. BOX 2037 DAKAR

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ κ. ΜΠΑΜΠΗ ΜΠΕΚΑΤΩΡΟΥ



DAY AND NIGHT SERVICE

FOR LAUNDRY AND FRESH PROVISION DECK-STORES

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀπευθυνθῆτε :

ΖΑΓΟΡΑΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΝ, ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 16 - ΤΗΛ. 425924

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	1 9 7 3 ΔΡΧ.	ΔΡΧ.	1 9 7 2 ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Ταμείον, 'Επιταγαί εισπρακτέαι, Καταθέσεις παρά Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος και λοιπαίς Τραπέζαις ἐν τῷ 'Εωστερικῷ	2.033.402.871.—		1.620.862.292.—	
Τράπεζαι 'Εωστερικού και 'Εξωτερικού Συνάλλαγμα	1.754.198.030.—		1.398.668.225.—	
Καταθέσεις παρά Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος και λοιπαίς Τραπέζαις, βάσει διπόσφισης Νομιμοτικής 'Επιτροπῆς	1.795.800.000.—		2.076.180.098.—	
'Εντοκα Γραμμάτια 'Ελληνικοῦ Δημοσίου	7.199.500.000.—	12.782.900.901.—	6.275.450.000.—	11.371.160.615.—
Προεξοφλήσεις :				
α) γραμματίων λήξεως θραχυτέρας τοῦ έτους	2.661.807.919.—		2.837.627.697.—	
β) γραμματίων λήξεως πέραν τοῦ έτους	26.642.028.—	2.688.449.947.—	39.046.306.—	2.876.674.003.—
Προκαταβολαὶ ἡ γραμματίων καὶ φορτωτικῶν. Δάνεια ἡσαφαλισμένοι δι' ἔνεχούν διμορφευμάτων, χρεωγράφων ἢ ἀλλών ἐγγυήσεων, ὡς καὶ ἐπὶ προσωπικῇ διαφαίνεται :				
α) Εισπρακτέα ἑντὸς τοῦ έτους	11.878.537.540.—	14.968.252.814.—	10.231.212.629.—	12.445.080.416.—
β) Εισπρακτέα πέραν τοῦ έτους	3.089.715.274.—		2.213.867.787.—	
Λ) συμβολαῖς Χρεωτικοῖ			1.119.360.928.—	1.130.541.600.—
"Έξοδα ἐπομένων χρήσεων			71.103.073.—	70.870.498.—
Τράπεζα 'Ελλάδος — Καταθέσεις Περιθώριον δι' εἰσαγωγᾶς			414.969.660.—	438.151.477.—
Χρεωγραφαὶ :				
α) Όμολογοι Δημοσίου, Δ.Ε.Η. καὶ ἄλλαι	3.157.032.531.—		3.011.961.905.—	
β) Μετοχαὶ & Συμμετοχαὶ	1.089.352.507.—	4.246.385.038.—	1.079.669.911.—	4.091.631.816.—
Ἄκινητα :				
Γήπεδα	558.883.121.—		543.017.073.—	
Κτήσια	165.814.328.—	724.697.449.—	179.319.116.—	722.336.189.—
Μείον 'Αποσθέσεων	1.113.650.—			1.113.650.—
Πλοιά ἐκ πλειστηριασμοῦ			266.405.992.—	241.112.710.—
"Επιπλα, χρηματοκιβώτια, μηχαναὶ γραφείου, ἐγκαταστάσεις καὶ λοιπός ἐξοπλισμός	171.732.017.—	94.673.975.—	148.677.122.—	92.435.588.—
Μείον 'Αποσθέσεων			33.597.220.—	17.177.310.—
Δάνεια ἐκ κεφαλαίων Ε.Ο.Τ. 'Απ. Ν.Ε. 1484)67	7.420.877.317.—		5.129.131.285.—	
'Εντολεῖς 'Εγγυητικῶν 'Επιστολῶν	1.634.342.177.—	9.055.219.494.—	753.626.310.—	5.882.757.595.—
'Εντολεῖς 'Ενεγγύων Πιστώσεων			14.315.376.694.—	13.421.497.920.—
'Αξιαὶ πρὸς εἰσπραξὶν καὶ λοιποὶ λ)σμοὶ τάξεως			60.516.101.473.—	52.561.428.677.—
	= = = = =			= = = = =

* Κατά τὸ έτος 1969 ἐγένετο προσαρμογὴ τῆς δείλας τῶν γηπέδων καὶ ἀκινήτων τῆς Τραπέζης καὶ κεφαλαιοποίησις τῆς προκυψόσης διπεραΐσας.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

ΧΡΕΩΣΙΣ

	1 9 7 3 ΔΡΧ.	ΔΡΧ.	1 9 7 2 ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
'Αποδοχαὶ Προσωπικοῦ	476.828.491.—		373.017.728.—	
Εἰσφοραὶ ὑπέρ 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων Προσωπικοῦ	106.144.996.—		88.893.248.—	
Γενικὰ 'Έξοδα	186.643.106.—		160.731.205.—	
'Αμοιβαὶ Τρίτων	12.029.995.—		11.188.811.—	
Φόροι	7.220.975.—		6.864.187.—	
Πρόδηλεις δι' ὑποτίμησιν στοιχείων τοῦ 'Ενεργητικοῦ ὡς Α.Ν. 396)1968	39.886.000.—		35.475.000.—	
'Αποσθέσεις 'Εξόδων 'Εγκαταστάσεως	25.904.000.—		18.678.000.—	
'Αποσθέσεις 'Ακινήτων Τραπέζης	27.210.000.—	93.000.000.—	15.847.000.—	70.000.000.—
Κέρδη πρὸς διάθεσιν			121.241.569.—	111.290.821.—
Εἰς νέον πρὸς μεταφοράν εἰς Εἰδίκον 'Αποθεματικὸν Χρεωγράφων (Α.Ν. 148/67)			51.993.163.—	39.617.167.—
	1.055.102.295.—			861.603.167.—
	= = = = =			= = = = =

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

	1 9 7 3 ΔΡΧ.	ΔΡΧ.	1 9 7 2 ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Καθαρά Κέρδη χρήσεως	121.241.569.—		111.290.821.—	
Πλέον κερδῶν προηγουμένων χρήσεων	622.968.—		1.014.980.—	
'Αξία μετοχῶν ἄλλων 'Επατριῶν ὡς δάνω	1.424.060.—		23.070.391.—	
Κέρδη ἐκ πωλήσεως χρεωγράφων ὡς δάνω	50.569.103.—	51.993.163.—	16.546.776.—	39.617.167.—
		173.857.700.—		151.922.968.—
Κράτησις διὰ Τακτικῶν 'Αποθεματικῶν		= = = = =	= = = = =	
'Αποθεματικὸν 'Εκτακτον		6.100.000.—	5.569.000.—	
Εἰς Εἰδίκον 'Αποθεματικῶν ἐκ χρεωγράφων (Α.Ν. 148/67)		11.906.837.—	10.813.833.—	
Μέρισμα ἐπὶ 3.630.000 μετοχῶν πρὸς Δρχ. 25.— κατά μετοχὴν πληρωτεύον μετά παρακράτησιν τοῦ φόρου		51.993.163.—	39.617.167.—	
'Αμοιβὴ μελῶν Διοικητικοῦ Σύμβουλου πληρωτεύεται μετά παρακράτησιν τοῦ φόρου καὶ χαρτοσήμου		90.750.000.—		82.500.000.—
Πρόδηλεις φόρων		800.000.—		800.000.—
Πρόδηλεις πόλεων		12.000.000.—		12.000.000.—
'Υπόλοιπον διφίμευον εἰς νέον		307.700.—		622.968.—
		173.857.700.—		151.922.968.—
	= = = = =			= = = = =

* Εν 'Αθήναις τῇ 27ῃ 'Απριλίου 1974

ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

Π. Α. ΒΑΦΙΑΔΑΚΗΣ, Διευθύνων Σύμβουλος

Κ. Π. ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής

* Ο Διευθυντής τοῦ Λογιστηρίου

Π. Ι. ΒΑΓΕΝΑΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΤΟΥΣ 1973 (ΕΤΟΣ 66ΟΝ)

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ

	1973 ΔΡΧ.	1972 ΔΡΧ.	1973 ΔΡΧ.	1972 ΔΡΧ.
Κεφάλαιον Μετοχικόν (Μετοχαὶ 3.630.000 πρὸς Δρχ. 162.— ἔκαστη)	588.060.000.—		534.600.000.—	
Εἰδικὸν Ἀποθεματικὸν ἐξ ἐκδόσεως μετοχῶν ὑπὲρ τὸ δέρτιον	33.550.000.—		33.550.000.—	
Ἀποθεματικὸν Τακτικὸν	74.335.000.—		68.235.000.—	
Ἀποθεματικὸν Ἐπτάκτον	239.539.637.—		281.092.800.—	
Εἰδικὸν Ἀποθεματικὸν Χρεωγράφων (Α.Ν. 148/67)	586.846.587.—		534.853.424.—	
Διαφορὰ ἐξ ἀναπροσαρμογῆς ὡς Β.Δ. 14.11.56	12.668.776.—	1.535.000.000.—	12.668.776.—	1.465.000.000.—
Κέρδος εἰς νέον		307.700.—		622.968.—
Πρόβλεψις δι' ὑποτίμησιν στοιχείων τοῦ Ἐνεργητικοῦ ὡς Α.Ν. 396/1968		381.424.673.—		341.538.673.—
ΚΑΤΑΔΕΣΣΕΙΣ	5.031.236.768.—		4.445.472.838.—	
“Οφεως	18.712.651.953.—		17.576.119.790.—	
Ταμευτηρίου				
Προθεομίας :		31.244.930.030.—	7.166.115.847.—	29.187.708.475.—
α) μέχρις ἔτους	6.693.137.245.—		491.081.571.—	
β) πέραν τοῦ ἔτους	807.904.064.—		346.476.071.—	
Τράπεζα Ἐλλάδος — Λαμοὶ Χρηματοδοτήσεων		2.042.991.954.—		170.623.328.—
Ἐπιταγαὶ καὶ Ἐντολαὶ πληρωταῖς		301.485.633.—		1.192.247.255.—
Ὑποχρέωσεις ἐκ Περιθωρίων δι'		403.498.665.—		214.526.446.—
Προϊόν εἰσπραχθείων ἀξιῶν διὰ λαμοὺν τρίτων		78.105.114.—		317.692.921.—
Λαμοὶ Διάφοροι Πιστωτικοὶ		2.108.481.—		57.037.589.—
Ὑποκαταστήματα (Ἐγγραφαὶ καθ' δόδον)		90.750.000.—		1.029.766.—
Μερίσματα παρελθουσῶν χρήσεων		193.748.173.—		82.500.000.—
Μέρισμα κλεισμένης χρήσεως		33.597.220.—		209.468.431.—
Ἐσοδοὶ ἀπομένων χρήσεων		9.055.219.494.—		17.177.310.—
Ε.Ο.Τ. Λαμοὶ Δανείων Ἀποφ. Ν.Ε. 1484/1967		5.129.131.285.—		5.882.757.596.—
Ἐγγῆσις		753.626.310.—		
Ἐνέγγυοι Πιστώσεις		14.315.376.694.—		13.421.497.920.—
Λαμοὶ Τρίτων ἐξ ἀξιῶν πρὸς εἰσπραξιν καὶ λοιποὶ λαμοὶ τάξεως				
		60.516.101.473.—		52.561.428.677.—
		=====		=====

“ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ”

Τόκοι, Προμήθειαι καὶ λοιπά ξεσδα ἐξ ἔργασιῶν μετ' ἀφαίρεσιν τῶν χρεωστικῶν τόκων καὶ προμηθειῶν

Μείον Τόκοι ἐκπιπτόμενοι, ὡς ἀπόφασις Ν.Ε. 1265) 27.12.62 ὑπέρ κοινοῦ λαμοῦ παρά τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἐλλάδος πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ἐξαγαγικῶν διοικητικῶν καὶ φιοτεχνικῶν ἐπιχειρήσεων

Μικτὸν κέρδος ἐξ ἔργασιῶν

Πρόσδοδοι ἐν συμμετοχῶν, ἐξ ἀκινήτων, ὡς καὶ ἄλλαι δόθειαι

Ἄξια μετοχῶν ἀλλον Ἐπατριῶν δοθειῶν ἡμίν ἀνεύ ἀνταλλάγματος

Κέρδη ἐκ πωλήσεων χρεωγράφων ἀγόμενα εἰς Εἰδικὸν Ἀποθεματικὸν (Α.Ν. 148/67)

1973 ΔΡΧ.	1972 ΔΡΧ.	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
1.006.390.596.—		861.201.958.—
91.537.000.—		79.475.000.—
914.853.596.—		781.726.958.—
88.255.536.—		40.259.042.—
1.424.060.—		23.070.391.—
50.569.103.—		16.546.776.—
1.055.102.295.—		861.603.167.—
=====		=====

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

Πρὸς τοὺς κ.κ. Μετόχους τῆς Α.Ε. «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

“Ηλέγαμεν τὸν ἀνωτέρω Ἰσολογισμὸν τῆς Α.Ε. «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973, ὡς καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῶν ἔργασιῶν αὐτῆς, τὰ προκόπατα κατά τὴν λήξασαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1973 ἐταιρικήν χρῆσιν. Κατά τὸν διενεργθένταν Ἐλεγχον ἐφερόμεθαν αἱ διατάξεις τοῦ ἀρρύθμου 37 τοῦ κωδικοποιημένου Ν. 2190 περὶ Ἀνωνύμων Ἐταιριῶν καὶ αἱ κατὰ τὴν ἡμετέραν κρίσιν προσήκουσαι ἐλεγκτικαὶ διαδικασίαι, ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ὑπὸ τοῦ Σώματος Ὁρκωτῶν Λογιστῶν ἀκολουθουμένων ἀρχῶν ἐλεγκτικῆς. Ἐπηρήθησαν τὰ ὅπε τῆς κειμένης νομοθεσίας προθλεπόμενα διθλία καὶ στοιχεῖα, διτίνα ἐπέθησαν εἰς τὴν διάθεσιν μας διὰ τὴν διενέργειαν τοῦ ἐλέγχου καὶ παρεχόθησαν ἡμῖν αἱ πληροφορίαι καὶ ἐπεξηγήσεις τὰς διοικήσαμεν, ἐλάσσονες δὲ γνῶσιν πλήρους ἀπολογισμοῦ τῶν ἔργασιῶν τῶν ὑποκαταστημάτων τῆς Τραπέζης. Αἱ ἐπὶ τοῦ στοιχείου τοῦ Παγίου Ε.Ν.Ε.νεργυτικοῦ διενεργθῆσαις ἀποσθέλουσι, διὰ τὴν χρῆσιν 1973, ὑπὲρ λόγου συντελεστῶν καθορισθέντων ὑπὸ τοῦ Π.Δ. 88) 1973. ‘Εδεν αὐταὶ ὑπελογίζοντο θάσει τῶν συντελεστῶν τῆς προηγουμένης χρῆσεως, θάσει ἡσαν ἐν συνδώῳ μικρότεραι τῶν διενεργθεῖσῶν κατὰ τὸ Δρχ. 19.254.000.— περίου. Δεν ἐπῆλθεν ἐτέρα τροποποίησις εἰς τὴν μέθοδον ἀπογραφῆς ἐν σχέσεις πρὸς τὴν προηγουμένην χρῆσιν. ‘Ο ἀνωτέρω Ἰσολογισμὸς καὶ αἱ συνοδεύουσαι αὐτὸν ἀναλογεῖς ἀποτελέσματαν κρήσεως καὶ διαθέσεως κερδῶν προκύπτουν ἐκ τῶν ὡς ἀνωθεντικῶν διατάξεων δέ, θάσει τῶν κειμένων διατάξεων καὶ παραδεδεγμένων λογιστικῶν ἀρχῶν, διοικομόρφων πρὸς τὰς τῆς προηγουμένης χρῆσεως, —πλὴν τῆς προαισφερθεῖσης περιπτώσεως τῶν ἀποσθέσεων τοῦ Παγίου Ενεργυτικοῦ— τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς ὑμέτερας Τραπέζης, ὡς εἶχεν αὐτὴ κατά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1973, ὡς καὶ τὰ ἀποτελέσματα τὰ προκόπατα κατά τὴν λήξασαν τὴν ἡμερομηνίαν ταῦτην χρῆσιν.

‘Ἐν Ἀθήναις τῇ 29ῃ Ἀπριλίου 1974

Οἱ Ὁρκωτοὶ Λογισταὶ

ΙΩΑΝ. Ι. ΚΑΜΠΑΛΟΥΡΗΣ

ΓΕΩΡΓ. Π. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

	1973	1972
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Ταμείον, 'Επιτογαὶ Εἰσπρακτέαι, Καταθέσεις παρά τῇ Τραπέζῃ τῆς Ελλάδος καὶ λοιπαὶ Τραπέζαις ἐσωτερικοῦ Τραπέζαις 'Εξωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικὸν συνάλλαγμα Καταθέσεις παρά Τραπέζη τῆς Ελλάδος βάσει ἀποφάσεων Νομιματικῆς 'Επιτροπῆς "Ενοκα Γραμμάτια 'Ελληνικοῦ Δημοσίου	689.100.894,20 758.391.393,85 537.719.622,65 3.138.200.000,—	516.991.183,30 488.107.966,20 608.500.000,— 3.080.450.000,—
Προεξοφλήσεις : α) Γραμματίων λήξεων μέχρις έτους β) Γραμματίων λήξεων πέραν τοῦ έτους	1.149.590.683,35 623.500,—	1.356.822.939,10 1.599.610,—
Προκαταβολαὶ ἐπὶ γραμματίων καὶ φορτωτικῶν, δάνεια ήσοφαλισμένα δι' ἑνεχόυσον ἐμπορευμάτων, χρεωγράφων ἢ διλλων ἔγγυησεων, ὡς καὶ ἐπὶ προσωπικῆς ἀσφαλείας :		
α) Εἰσπρακτέαι ἐντός τοῦ έτους β) Εἰσπρακτέαι μεσοπρόθεμοι γ) Εἰσπρακτέαι μακροπρόθεμοι	3.762.264.317,— 648.144.500,50 919.733.999,50	3.437.968.801,25 573.680.644,50 798.136.708,50
Λογαριασμοὶ Διάφοροι Χρεωτικοὶ "Εξόδα ἐπομένων Χρήσεων Τράπεζα τῆς Ελλάδος — Καταθέσεις περιθωρίων δι' εισαγωγάς Χρεώγραφα Συμμετοχαὶ εἰς ἐπιχειρήσεις	329.357.173,10 3.774.506,— 113.700.210,— 727.266.125,20 155.551.744,65	250.064.405,05 5.248.330,— 125.043.460,— 882.817.869,85
(Μετοχαὶ 'Εταιριῶν μὴ εἰσηγμέναι εἰς τὸ Χρηματιστήριον εἰς τιμὴν κτήσεως) 'Ακίνητα : *		
α) Γῆπεδα β) Κτίρια γ) Κτίρια ὑπὸ ἀνέγερσιν δ) "Εξόδα πρώτης ἐγκαταστάσεως νέων κτηρίων Μειον ἀποσθέσεων	445.337.685,60 68.833.778,85 24.723.046,90 6.294.208,— 103.308.530,30 53.421.025,20	442.708.501,60 76.892.840,15 6.566.664,— 545.188.718,35 92.181.777,30 43.662.537,65
"Επιτλα, χρηματοκιβώτια, μηχαναὶ Γραφεῖου, μεταφορικά μέσα, ἐγκαταστάσεις καὶ λοιπὸς ἐξοπλισμός Μειον ἀποσθέσεων	118.282.738,30	533.248.985,75 — 12.707.200.143,15 8.360.480,—
"Υποκαταστήματα (ἔγγραφαὶ καθ' δόδον)	13.696.377.740,20 22.782.026,25 1.219.272.426,75 656.111.528,35	1.295.349.063,30 1.875.383.955,10 3.619.328.846,05 19.213.872.567,60
Χορηγήσεις ἐκ κεφαλαίων Ε.Ο.Τ. ('Απόφ. Ν.Ε. 1484)1967) 'Εντολεὶς ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν καὶ τριτεγγυήσεων 'Εντολεὶς ἐνεγγύων πιστώσεων	1.295.349.063,30 400.018.692,40 1.695.367.755,70	1.695.367.755,70 3.447.962.145,30 17.858.890.524,15
* Αξίαι πρὸς εἰσπραξιν καὶ λοιποὶ λογισμοὶ Τάξεως	19.213.872.567,60 =====	17.858.890.524,15 =====

* Εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς Τραπέζης περιλαμβάνεται ποσὸν ἑκ Δραχ. 390.065.000,— κατόπιν κεφαλαιοποιήσεως ὑπεραπόδειος τῶν γηπέδων αὐτῆς ἑκ Δραχ. 366.865.116,10 καὶ ὑπεραπόδειας τῶν κτισμάτων αὐτῆς ἑκ Δραχ. 23.199.883,90 συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου I τοῦ Α.Ν. 148)67 ἐπεὶ μέτρων πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς κεφαλαιαγορᾶς.

ΧΡΕΩΣΙΣ

'Αποδογαὶ Προσωπικοῦ Εἰσφοραὶ ὑπὲρ 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων Προσωπικοῦ Γενικά 'Εξόδοι καὶ 'Αμοιβαὶ Τρίτων Φόροι Πρόδηλειρις δι' ἑνεγκριμένην ὀποτίμων στοιχείων τοῦ 'Ενεργητικοῦ (Α.Ν. 396)30.4.1968)
'Αποσθέσεις 'Εξόδων Εγκαταστάσεως
'Αποσθέσεις 'Ακινήτων Τραπέζης
'Αποσθέσεις 'Εξόδων Α' 'Εγκαταστάσεως Νέων Κτηρίων
Πρόδηλειρις διά φόρους
'Υπόλοιποι κερδῶν πρὸς διάθεσιν

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

1973	1972
ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
192.606.411,65 54.464.419,10 79.563.262,25 1.240.339,—	152.704.900,25 44.002.378,20 63.952.578,45 3.361.028,30
17.500.000,— 10.337.751,25 7.877.020,— 786.772,—	18.000.000,— 6.558.006,05 3.095.540,— 786.776,80
3.300.000,— 10.967.310,75	5.000.000,— 10.576.216,90
378.643.286,— =====	310.037.424,95 =====

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

1973	1972
ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
10.967.310,75 80.798,15	10.576.216,90 236.281,25
11.048.108,90 =====	10.812.498,15 530.000,—
10.201.700,— 296.408,90	10.201.700,— 80.798,15
11.048.108,90 =====	10.812.498,15 =====

Καθαρὰ κέρδη Χρήσεως
Πλέον ὑπολοίπον ἐκ κερδῶν προηγουμένων χρήσεων

Κράτησις δι' 'Αποθεματικῶν Τακτικῶν
Μέρισμα ἐπὶ 300.050 μετοχῶν μικτῶν πρὸς Δραχ. 34 κατά μετοχῆς πληρωτέων μετά παρακράτησιν, κατά Νόμον, τοῦ φόρου

* Υπόλοιπον ἀφίεμενον εἰς Νέον

* Ο Πρεδερος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

* Έν 'Αθήναις τῇ 27ῃ 'Απριλίου 1974
* Ο 'Αντιπρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
* Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής
ΚΩΝΣΤ. Π. ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

* Ο Προϊστάμενος τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Σ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΑΤΟΣ

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΤΟΥΣ 1973 (68η ΧΡΗΣΙΣ)

	ΠΛΗΝΤΙΚΟΝ	
	1973	1972
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Κεφάλαιον Μετοχικόν : *		
Μετοχαί 300.050 πρός 1.700	510.085.000,—	510.085.000,—
· Αποθέματικόν Τακτικόν	4.771.000,—	4.221.000,—
· Αποθέματικόν 'Εκτακτον	8.130.000,—	8.130.000,—
Ειδικόν 'Αποθέματικόν Χρεωγράφων Α.Ν. 148)67	19.646.459,95	19.646.459,95
Κέρδος εἰς νέον	296.408,90	80.798,15
Πρόβλεψις δι' ἀνέρχουμενης υποτίμησην στοιχείων τοῦ 'Ενεργητικοῦ (Β.Δ. 10.1.59 δρφ. 12 καὶ Α.Ν. 396)30.4.1968)	103.711.187,15	86.309.998,15
Πρόβλεψις διὰ φόρους	16.405.166,—	13.105.166,—
ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ :	2.056.162.882,—	1.823.213.908,50
· Οφεώς ('Εξ ὧν Δρχ. 384.067.367,90 Τραπέζαν)	7.435.625.207,25	6.825.464.125,60
Ταμευτηρίου	2.282.012.982,80	11.773.801.072,05
Πρόθεσμίας :	2.316.102.023,50	10.964.780.057,60
α) μέχρις έτους	2.083.913.976,25	
β) πέραν τοῦ έτους	198.099.006,55	
Τράπεζη τῆς 'Ελλάδος :	179.999.923,—	149.904.303,—
· Αναπρεεδόλησις Χαρτοφύλακίου	77.515.908,10	
Λογαριασμοί Ειδικῶν Χρηματοδοτήσεων	257.515.831,10	149.904.303,—
'Επιταγαί καὶ 'Εντολαὶ Πληρωτέαι	20.184.695,70	17.725.920,95
'Υποχρέωσις ἐν περιθέρων δι' εἰσαγωγάς	576.036.650,95	338.008.571,70
Προϊόντα εἰσπραχθειῶν δεῖν διὰ λογγασμὸν Τρίτων	9.198.335,50	7.822.700,30
Λογαριασμοί Διάφοροι Πιστωτικοί	385.370.108,50	313.282.063,70
Μερίσματα παρελθουσῶν Χρήσεων	24.124,40	16.701,40
Μέρισμα κλεισμένης Χρήσεως	10.201.700,—	10.201.700,—
'Υποκαταστήματα (ἔγγραφαι καθ' ὅδον)		263.879.702,25
E.O.T. — Λαμδός χορηγήσεων ('Απόφ. Ν.Ε. 1484)1967)	13.696.377.740,20	12.707.200.143,15
'Εγγήσεις καὶ τριτεγγήσεις	22.782.026,25	8.360.480,—
'Ενέγγυοι Πιστώσεις	1.219.272.426,75	1.295.349.063,30
Λαμδοί Τρίτων ἐξ ἀξιῶν πρός εἰσπραξιν καὶ λοιποὶ λογγασμοὶ Τάξεως	656.111.528,35	400.018.692,40
	3.619.328.846,05	1.695.367.755,70
	19.213.872.567,60	3.447.962.145,30
	= = = = =	17.858.890.524,15
		= = = = =

"ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ"

	1973	1972
	ΔΡΧ.	ΔΡΧ.
Τόκοι, προμήθειαι καὶ λοιπά έσοδα ἐξ ἔργασιῶν μετ' ἀφαίρεσιν χρεωστικῶν τόκων καὶ προμηθειῶν	381.870.019,80	332.300.581,35
Μείον τόκοι ἀκτιπόδενοι ὡς ἀπόφασις Ν.Ε. 1265)27.12.62 ὑπέρ κοινοῦ λογγασμοῦ παρὰ τῇ Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος πρός ἐνίσχυ- σιν τῶν ἔξαγωγικῶν θιμηχανικῶν καὶ θιοτεχνικῶν ἐπιχειρεών	35.376.000,—	29.608.000,—
Λικτόν κέρδος ἐξ ἔργασιῶν	346.494.019,80	302.692.581,35
Πρόσδοσι δικαιουμένων, ἐξ ἀκινήτων καὶ ἀλλαὶ ὁφέλειαι	15.394.018,60	7.344.843,60
'Άξια μετοχῶν ἄλλων 'Εταιριῶν δοθειῶν ήμιτινέντων διατάλλαγματος Κέρδη ἐκ πωλήσεως χρεωγράφων	970.225,60	—
	15.785.022,—	—
	378.643.286,—	310.037.424,95
	= = = = =	= = = = =

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

«ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ»

*Ηλέγγαμεν τὸν ἀνωτέρω 'Ισολογισμὸν τῆς Α.Ε. «ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ» τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973, ὃς κατὰ τὸ ἀποτελέσματα ἐκ τῶν ἔργασιων αὐτῆς, τὰ προκύπταντα κατά τὴν λήξασαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1973 ἐταιρικὴν 'Εταιριῶν καὶ αἱ κατὰ τὴν ἡμετέραν κρίσιν προσήκουσαι ἐλεγκτικαὶ διαδικασίαι, ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ὑπὸ τοῦ Σώματος 'Ορκωτῶν Λογιστῶν ἀκολουθουμένων δρχῶν ἐλεγκτικῆς. 'Επιρήθησαν εἰς τὴν διάθεσιν μαζὶ διὰ τὴν διενέργειαν τοῦ ἐλέγχου καὶ παρεσχέθησαν ἡμῖν αἱ πληροφορίαι καὶ ἐπειγόντεις τάξις διπλασίας τοῦ Παγίου 'Ενεργητικοῦ διενεργηθεῖσαι ἀποσθέσιεις, διὰ τὴν χρήσιν 1973, ὑπελογισθεῖσαι βάσει συντελεστῶν τῆς προηγουμένης χρήσης, θά δισεν τὸν συνδλογιστή μικρότεροι προηγουμένην χρήσιν. 'Ο διντέρεια 'Ισολογισμὸς καὶ αἱ συνδεόμεναι αὐτὸν διατάλλεσμάτων τῆς προκύπτουν ἐπὶ τῶν διανομένων τῆς διατάλλαγμας καὶ στοιχείων, ἀπεικονίζουν δέ, θάσεις τῶν κειμένων διατάλλαγμα καὶ παραδεδεγμένων λογιστικῶν δρχῶν, διμοισόδεων πρὸς τὰς τῆς προηγουμένης χρήσεως —πλήρης τῆς προαναφεύσεως τῶν διοσθίσεων τοῦ Παγίου 'Ετελέσματα τὰ προκύπταντα κατά τὴν λήξασαν τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην χρήσιν.

*Ἐν 'Αθήναις τῇ 6η Μαΐου 1974

Οι 'Ορκωτοί Λογισταί

Ν.Κ. Δ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ

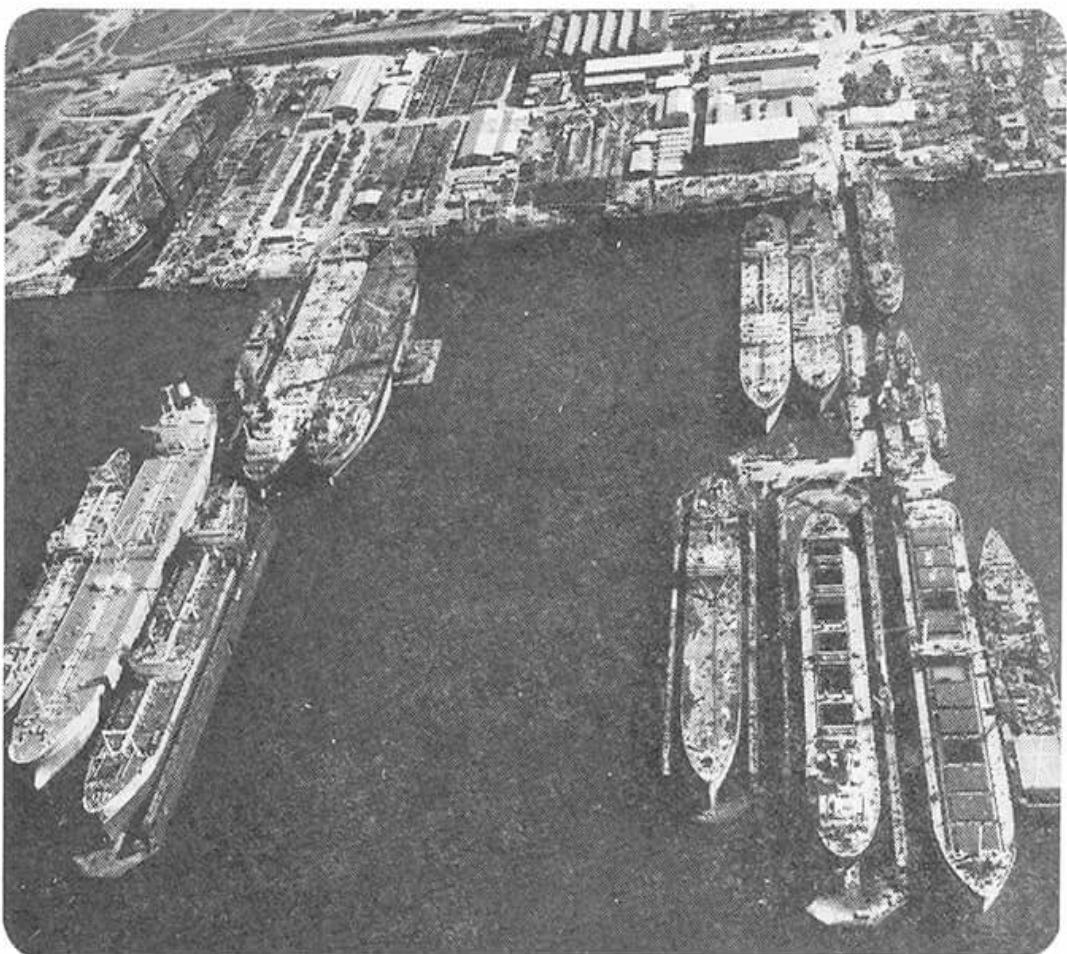
ΒΑΥ. Β. ΖΟΓΚΟΥΣ

HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



**The leading
shipyard
in the
Eastern
Mediterranean**

Hellenic Shipyards Co.'s Skaramanga Yard, near Piraeus, carries a full range of hull & engine repairs and drydocking facilities for ships up to 250,000 dwt. It is also filling orders for 37,000 dwt. bulk carriers and 30,400 dwt. product carriers. For full details write to:

P.O.B. 480, Athens,
or call 8.073.351

λος της Γιουγκοσλαβίας άπετελείτο έκ 287 πλοίων συνολικής χωρητικότητος 1.627.984 τόν. γκρός ή 2.444.204 τόν. d.w.



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΡΙΖΙΚΗ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΙΣ

Η κρατική ναυτιλιακή έταιρια ΕΛΜΑ, της Αργεντινής παρήγγειλε 12 νέα πλοία πλέον τών 9 SD14 τά δύοια είχε παραγγειλεί είς την Αγγλίαν και Αργεντινήν και 10 τύπου «Σάντα Φέ» είς την Ισπανίαν. Ούτω τό σύνολον τών παραγγελιών της άνηλθεν είς 31 πλοία, ένων άναμένεται συντόμως να αύξησθούν είς 50 ή και περισσότερα.

Σημειώνον διτά τά 12 έκ τού συνόλου τών 31 σκαφών θά κατασκευασθούν είς την Αργεντινήν. Πρόκειται περί 6 φορτηγών τύπου SD14 (έπερα τρία θά ναυπηγηθούν είς Αγγλίαν) και 6 γερμανικών άντιλιμπερτς (όλας έξι παρηγέλθησαν είς τά ναυπηγεία Μπρέμερ Βούλκαν). Τά 10 «Σάντα Φέ» θά ναυπηγηθούν άνω 5 άπό τά ναυπηγεία Αστιλέρος Εσπανόλες και Μπαζάν.

Η τελευταία παραγγελία έτυχε δανείου ύψους 127,5 έκατ. δολλαρίων, μὲν 8ετή έξοφλησιν και έγγυήσιν της κρατικής Τραπέζης της Αργεντινής.

Αἱ μαζικαὶ αὐταὶ παραγγελίαι ήσαν άποτέλεσμα τοῦ τελευταίου νόμου της Αργεντινής, διτις προβλέπει τήν μεταφοράν τού 50% τών εισαγωγών και 15% τών έξαγωγών ύπό πλοίων φερόντων τήν σημαίαν της χώρας.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Έντος τών προσεχών έτων, τά ναυπηγεία «Γκεόργκι Δημητρώφ» της Βάρνας πρόκειται νά κατασκευάσουν περί τά 20 σκάφη, είς τά δύοια θά πλειστούντων και άλλα μπάλκ κάρριερς τών 38.000 τόν. d.w. Τά τελευταία ναυπηγούνται ήδη έν σειρά είς τά ώς άνω ναυπηγεία. Τό πρώτων έκ 5 σκαφών τού τύπου αύτού, τά δύοια θά κατασκευασθούν διά λογαριασμὸν τῆς Πολωνίας μέχρι τά τέλη τού έτους, πραγματοποιεῖ ήδη τὸ παρθενικόν του ταξίδιον. Όνομάσθη «Τζένεραλ Σβιερτσέφσκι». Όλίγον πρὸ τής παραδόσεώς του είχε καθελκυσθή τό δεύτερον, «Τζένεραλ Μπέμ». Τά σκάφη αὐτά είναι τό 200ν και 210ν πλοία, άντιστοίχως, ναυπηγούμενα είς Βουλγαρίαν διά λογαριασμὸν τῆς Πολωνίας.

Τό τρέχον έτος προβλέπεται νά χαρακτηρισθῇ σταθμὸς είς τά χρονικὰ τῆς βουλγαρικῆς ναυπηγικῆς διομηχαίας. Έκτὸς τῶν σημαντικῶν δελτίωντων αἱ δύοια είχουν προγραμματισθῆ —μεταξὺ τῶν δύοιων συγκαταλέγεται ἡ περάτωσις και λειτουργία είς τά ώς άνω ναυπηγεία ἐργαστηρίου παραγωγῆς χαλυβδίνων ἐλασμάτων και τμημάτων τού σκαφών, ὅπερ θά τετραπλασιάσῃ τήν παραγωγήκοτέρα των —έντος τού τρέχοντος έτους θά λάβῃ χώραν ή τοποθέτησις τῆς τρόπιδος τού πρώτου πλοίου μιᾶς σειρᾶς τάνκερς τών 100.000 τόν. d.w., τά δύοια θά ναυπηγηθούν διά λογαριασμὸν βουλγαρικῆς κρατικῆς έταιριας. Επίσης θά πρωτωθῇ και θά τεθῇ έν λειτουργίᾳ η μεγα-

λυτέρα γερανογέφυρα κατασκευασθείσα ποτε εἰς Βουλγαρίαν, άνυψωτικῆς ίκανότητος 800 τόννων.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΑΝΕΦΙΚΤΟΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η διευθύνουσα έπιτροπή της Ενώσεως Γιουγκοσλαύων Έφοπλιστῶν άπεφάνθη, εἰς πρόσφατον συνέδριον της, διτις ή έπιτευξὶς τῶν στόχων τού 5ετού (1971 - 75) προγράμματος άναπτυξεως τού έμπορικού στόλου τῆς χώρας είναι ανέφικτος και πρέπει νά τύχῃ αναδολής ένων τό 1980.

Τό δετές πρόγραμμα άπεδελπεν είς τήν δημιουργίαν στόλου τῆς τάξεως τών 3.050.000 τόν. γκρός. Τούτο, σμως, είναι άδυνατον, δεδομένου διτις ή χώρα διαθέτει σήμερον στόλον μόλις 1.628.000 τόν. γκρός, και δό μόνος στόχος δύστις δύναται νά έπιτευχθῇ διά τό 1975 είναι στόλος 1.800.000 τόννων γκρός.

Οι Γιουγκοσλαύοι έφοπλιστοί, προμηθευταὶ έξοπλισμοῦ πλοίων, οίκονομοι και έμπορικοὶ όργανοι και ίδρυματα έπροκειτο νά συνέλθουν είς τά τέλη Απριλίου διά νά έπεξεργασθούν έν σχέδιον κατασκευῆς πλοίων διά τήν έθνικήν των σημαίαν. Τό χρόνιον πρόβλημα τῶν γιουγκοσλαύων ναυπηγείων είναι διτις κατασκευάζουν έλαχίστα σκάφη διά λογαριασμὸν έγχωριών συμφερόντων, κυρίως λόγῳ άνεπιλύτων οίκονομικῶν δυσχερειῶν.

Εἰς τά τέλη τού 1973 ο έμπορικός στό-

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Πορά τάς άντιδράσεις τῶν έφοπλιστῶν και τό ένδεχόμενον έπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος τού Σουεζ τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς έταιρίας Διώρυγος τού Παναμᾶ άπεφάσισε νά πρωτείνη πρός τόν πρόεδρον Νίξον αύξησην τῶν διοδίων κατά 20%.

Ἐάν τύχῃ τῆς σχετικῆς έγκρισεως, ή αύξησις —ή πρώτη κατά τήν διάρκειαν τῆς διόδους λειτουργίας τῆς Διώρυγος— θά ισχύσῃ ἀπό τής Ιης προσεχούς Ιουλίου.

Ούτω, τό ποσὸν τῶν 90 σέντς κατά τόννον θά αύξηση, ἔαν ή πρότασις έγκριθη εἰς τό σύνολον της, είς 108 διά τά έμφορτα σκάφη, ή εἰς 86 σέντς διά τά ύπο έρμα διαπλέοντα τή Διώρυγα, ἄτινα πρός τό παρόν πληρώνουν 70 σέντς τόν τόννον. Τά μὴ έμπορικά σκάφη θά καταβάλλουν 60 σέντς διά έκαστον τόννον έκτοπισματος, ἔναντι τῶν 50 (πεντήκοντα).

Η αύξησης αὐτῆς, έπιμενει τό Διοικητικὸν Συμβούλιον, κατέστη ἀπαραίτητος δεδομένου διτις ή πρώτης ή Διώρυγας έργαζεται μὲ έλλειμμα, ὅπερ καλύπτεται ύπο έτερων έσόδων τής έταιρίας.

Παρά τήν σταθεράν αύξησιν τῶν διερχομένων πλοίων έποτίων και τῶν έμπορευμάτων (13.841 πλοία και 126 έκατομ. τόννοι φορτίου τό 1973) αἱ δαπάναι συντηρήσεως τῆς Διώρυγος ἀνέρχονται μὲ ταχύτερον ρυθμὸν. Τά ξειδα άνηλθον κατά τό παρελθόν έτος εἰς 201 έκατ. δολλαρίων, ἔναντι έσόδων 113,4 έκατ. δολλαρίων. Τά ύπολοιπα έκαλυφθοσαν έξι ἀλλων πηγῶν.

Η αύξησης αύνεμετο ήποτε έτών, άλλα τό έλλειμμα τού παρελθόντος έτους κατέστησε πλέον έπιτακτικήν τήν άναγκην αὐτήν.

ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Αἱ ποικιλόμορφοι έπιχορηγήσεις τῆς άμερικανικῆς Κυβερνήσεως πρός τά φέροντα τήν άστερόσσαν πλοία και δό Νόμος τού 1970, ιδιαιτέρως, δὲν κατώρθωσαν νά άναχαιτίσουν

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

P.O.Box 2635 — TELEGRAPHIC ADDRESS : "NEPTUNO"
TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones : 722679 and 25476

I.OURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS : Agências Apollon, Lda.

AEROMAR

N. Kassimatis, Lda.

Vitória, Lda.

THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,
AT MOÇAMBIQUE

SUPPLIERS OF : PROVISIONS, DECK AND ENGINE STORES, WITH THE
ASSISTANCE OF A SHIPPING ENGINEER

the only greek company of shipchandlers

STOCKISTS OF : Johnnie Walker, John Haig and White Horse Whisky, Marlboro, Kent, Winston and Rothmans Cigarettes.

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

.... SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS

"AMEROID" SERVICE

τὴν φυγὴν πρὸς τὰς σημαίας εύκολίας, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν πραγμάτων.

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1970 ὑπὸ ξένας σημαίας ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας στόλος ἀπετελείτο ἐκ 467 σκαφῶν, 26 ἑκατ. τὸν. d.w. Δύο ἔτη ἀργότερον ὁ στόλος οὐτος εἶχεν αὐξῆθη εἰς 552 πλοῖα 34,6 ἑκατ. τὸν. d.w., ἐξ ὧν τὰ 419 πλοῖα, 30,2 ἑκατ. τὸν. d.w. ἥσαν δεξαμενόπλοια.

Ἐπιπροσθέτως, μία νέα ἀνακοίνωσις τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως, ἀναφέρει ὅτι τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1970 48 πλοῖα 9,3 ἑκατ. τὸν. d.w., παραγγελθέντα ὑπὸ Ἀμερικανῶν, προωρίζοντο διὰ ξένα νηολόγια ('Ἄγγλια, Λιβερία, Γαλλία, Ὀλλανδία, Παναμᾶ καὶ Φινλανδία'). Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1972 ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων μὲν προορισμὸν τὰ νηολόγια τῶν ὡς ἄνω πέντε χωρῶν πλέον τοῦ Βελγίου, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Ἰσπανίας, εἶχεν ὑπερδιπλασιασθῆ εἰς 114 πλοῖα 19 ἑκατ. τόννων d.w.

'Η Λιβερία παρέμεινεν ἡ εύνουσυμένη χώρα (180 πλοῖα τὸ 1970, 238 τὸ 1972). 'Η Ἄγγλια κατετάγη δευτέρα, μὲ 109 πλοῖα, ὑποσκελίσασα τὸν Παναμᾶ, με 95.

Συνολικῶν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ κατέφευγον εἰς 19 ξένας σημαίας τὸ 1970 καὶ 18 τὸ 1972. 'Απὸ τὴν κατάστασιν τοῦ 1970 διεγράφουσαν τὸ 1972 αἱ σημαῖαι τῆς Ἰταλίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Ἀργεντινῆς καὶ προσετέθησαν αἱ τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς καὶ τῆς Ἰσπανίας. Πάντως, ἕκτὸς τῆς Λιβερίας, τῆς Ἄγγλιας καὶ τοῦ Παναμᾶ τὰ ὑπὸ ἄλλας σημαῖας ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ἀναφέρονται εἰς μικρὸν ἀριθμὸν πλοίων καὶ τονάζ.

Ο ἀριθμὸς τῶν ἐν ὑπρεσίᾳ πλοίων, ἀνηκόντων εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἀνήρχετο τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1972 εἰς 593, τὸ ἀντιστοιχούν πρὸς αὐτά τονάζ, δῆμως, ἥτο συγκριτικῶς

πολὺ χαμηλότερον τοῦ ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας 13,7 ἑκατ. τὸν. d.w. 'Εξ αὐτῶν 241 πλοῖα 8,2 ἑκατ. τὸν. d.w. ἥσαν δεξαμενόπλοια.

λαμβάνεται συνήθως εἰς τοὺς νόμους ἄλλων χωρῶν.

"Ετερον κίνητρον είναι ἡ Ἑλλειψις καταβολῆς χαρτοσήμου κατὰ τὴν νηολόγησιν, τὴν ἔκδοσιν νέων μετοχῶν, τὴν αὐξήσιν τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου καὶ τὴν πώλησιν ἡ μεταβίσασιν ἐνός πλοίου. 'Η πώλησις καὶ ἡ ὑποθήκευσις πλοίων εἰς πρόσωπα μὴ δικαιούμενα νὰ ἔχουν εἰς τὴν κατοχήν των πλοίων τῆς Μάλτας κατ' οὐδένα τρόπον περιορίζεται, ἡ εύθυνη τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰ ὅρια τῆς καθορίζονται σαφῶς. 'Ενα ἔκτακτον τέλος ἐπιβάλλεται ἐπὶ πλοίων ἐπηγρωμένων δι' ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων. Τούτο, πάντως, ἀποσκοπεῖ ἀπλῶς εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἐργασίας διὰ τοὺς Μαλτέζους ναυτικούς. Οὐδεὶς περιορισμὸς ἐπιβάλλεται ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔθνικότητα τῶν πλοιάρχων, τῶν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Αἱ ἑταῖρις τῶν νηολογουμένων πλοίων δὲν ὑποχρεούνται νὰ ἔχουν τὴν ἔδραν τῶν ἐπιχειρήσεων τῷα ἐπὶ τῆς νήσου, μολονότι πρέπει νὰ λειτουργοῦνται θάσει τῶν νόμων τῆς Μάλτας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς νηολογήσεως γίνονται εἰδικαὶ συναλλαγματικαὶ παραχωρήσεις. Δι' ἀπλῆς διαταγῆς ὁ ὑπουργὸς ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν, δόκτωρ Τζότζεφ Ἀμπέλα, δύναται ἀνευ προσφυγῆς εἰς τὸν νόμον, νὰ ἀπαλλάξῃ τοὺς συναλλαγματικούς ἐλέγχους ἀπάσας τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Καὶ πάλιν πρὸς διευκόλυνσιν τῆς νηολογήσεως, θὰ χορηγούνται προσωρινὰ πιστοποιητικὰ μέχρις ὅτου περατωθοῦν αἱ διατυπώσεις διὰ τὴν ἔκδοσιν μονίμων τοιούτων.

Δεκτὰ πρὸς νηολόγησιν είναι τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 1.000 τόννων. Πρέπει νὰ ἀνήκουν εἰς κατοίκους τῆς Μάλτας ἢ εἰς ἑταῖρις αἱ ὅποιαι εἰναι ἐγγεγραμμέναι εἰς τὸ 'Επιμελητήριον τῆς νήσου. 'Η νηολόγησις ὑπό-

ΜΑΛΤΑ

Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΑΣΥΔΟΣΙΑΣ

'Η πρόσφατος ἀνακοίνωσις τοῦ πρωθυπουργοῦ κ. Ντόμη Μίντωφ, Ισχυριζομένου ὅτι 36 σκάφη εἰχον ἐγγραφῆ εἰς τὰ νηολόγια τῆς χώρας δάσει τοῦ τελευταίου Νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, προεκάλεσε τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἡ φιλοδοξία τῆς Μάλτας νὰ προσφέρῃ κίνητρα ἐγγραφῆς εἰς τὰ νηολόγια τῆς πραγματοποιεῖται συντόμως.

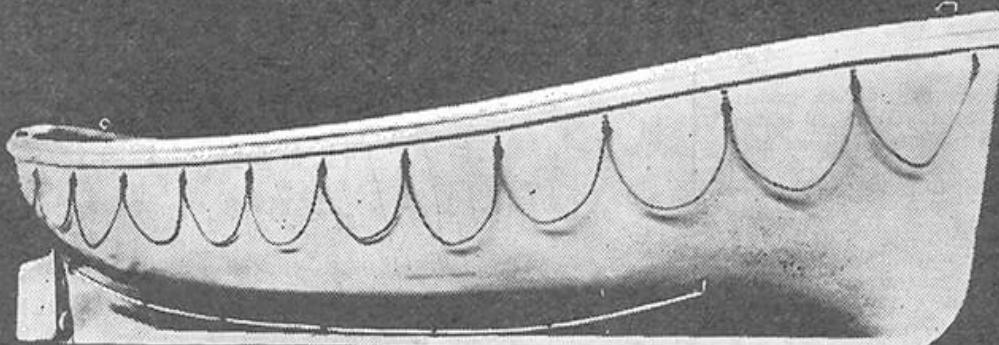
'Ομως, τὴν ἐπαύριον αἱ ἐφημερίδες ἀντιπολιτεύσεως ἀπεκάλυψαν ὅτι τὰ πλοῖα ἀνήκον εἰς τὴν πραγματικότητα εἰς κατοίκους τῆς Μάλτας, ἢ δὲ συνοδική τῶν χωροτικότης ἥτο κατωτέρα τῶν 10.000 τόννων.

ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

Τούτο δὲν σημαίνει Ἐλλειψιν ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τῆς σημαίας τῆς Μάλτας. 'Ηδη ἀρκετοὶ ξένοι ἐφοπλισταὶ μελετοῦν τὸ ἐνδεχόμενον ἐγγραφῆς πλοίων τῶν εἰς τὰ νηολόγια τῆς Βαλέττας. Φαίνεται, δῆμως, ὅτι ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας πολιτικῆς καὶ τεχνικῆς φύσεως.

'Ο νέος Νόμος περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτέθη ἵσχυι τὸ παρελθόν ἔτος καὶ προσφέρει, βασικῶς, φορολογικάς ἀπαλλαγάς. Αἱ σημαντικώτεραι ἔξι αὐτῶν είναι ἡ ἀπαλλαγὴ φόρου εισοδήματος καὶ κληρονομίας ἐπὶ τῶν κερδῶν, τῶν μετοχῶν καὶ τῆς πωλήσεως ἡ διαχειρίσεως τῶν πλοίων. 'Η ἔξαρτεσις τοῦ φόρου κληρονομίας δὲν περι-

Lifeboats...
from the largest maker
of Fiberglass craft



olympic yachts s.a.

LIFEBOATS MOTOR, HAND - PROPELLED OR ROWING OF VARIOUS SIZES.

Also Available:

- a. Pure pivot gravity davits
- b. Overhead trackway gravity davits for all size lifeboats.

OLYMPIC YACHTS S.A.

MAKERS OF FIBERGLASS CRAFT UP TO 85 FEET (26 m.)

INSTALLATIONS

The Lavrion Shipyard offers facilities for storage, launching, docking, repairs, conversion and servicing crafts up to 50 tons.

Office - Showroom: ZEAL MARINA, PIRAEUS TEL. 4510,211/2/3 Shipyard: LAVRION, ATTICA, TEL. 0292 - 5782.3

TELEX: 212717 OLYA GR. cables : OLYMPELCO PIRAEUS

κειται εις την ουσήθη απόδειξιν της πλοιοκτησίας, την δεδιαιωμένην διαγραφή έκ των υηδογίων της προηγουμένης χώρας νηολογήσεως και την παρουσίαν πιστοποιητικού άξιοποιίας. Ή διαδικασία διά την έγγραφην —κατά τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον πρέπει νὰ ἐπιθεωρηθῇ, νὰ καταμετρηθῇ καὶ νὰ δηλωθῇ ἡ πλοιοκτησία του— εἶναι παρομοία τῆς τηρουμένης ὑπὸ ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν. Ο Νόμος προβλέπει τὴν ἐφαρμογὴν διεθνῶν ναυτιλιακῶν συμβάσεων, αἵνεις σκοπὸν ἔχουν νὰ προσδώσουν εἰς τὸ σκάφος μεγαλυτέρων ἀσφάλειαν καὶ ἀποδοτικότερων διαχείρισιν καί, γενικῶς, θεωρεῖται σαφῆς, λεπτομερῆς καὶ τοποθετημένους ἐπὶ συγχρόνων ἀρχῶν καὶ ἀπαιτήσεων διεθνῶς παραδεγμένων. Δέον νὰ λεχθῇ ὅτι ὁ Νόμος τῆς Μάλτας περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δὲν ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς σημαίας εὐκολίας. Πάντως, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας, τῆς Κύπρου, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Σιγκαπούρου, εἶναι οικονομικώτερον δι' ἕπεις πλοῖον νὰ ὑψώσῃ τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας εἰς τὰ ἀρχικὰ στάδια.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ

Τὸ γεγονός ὅτι μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχουν ἐπιτευχθῆ ὡσίαστικά ἀποτελέσματα, δφείλεται δασικῶς, εἰς τὸ ὅ νόμος ἐτέθη ἐν ισχῇ μόλις πρὸ μηνῶν. Πιστεύεται ὅτι εἶναι πολὺ ἔνωρις διὰ νὰ ἀποφανθῇ τὶς περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ νέου νόμου, δῆτα δὲν ἀποκλείεται νὰ ὑποστῇ ὠρισμένας μεταρρυθμήσεις κατόπιν ὑποδείξεως ἔγχωρίων καὶ ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἐφοπλιστάι τινες φάίνονται ἐπιφυλακτικοὶ δὸσον ἀφορᾶ εἰς τὴν πολιτικὴν πλευρὰν τοῦ θέματος. Ἀνησυχούν, κυρίως, διὰ τὸ ἐνδεχόμενον ἔθνικοποίησεως ἢ αὐθικέρους διαγραφῆς ἐκ τῶν νηολογίων. Ή Κυβέρνησις, δῆμως, κατέστησε σαφές ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὅτι τὸ Σύνταγμα τῆς Μάλτας δὲν προβλέπει ἔθνικοποίησεις ἀνευ ἀποζημιώσεως καὶ πρὸς τὸ παρόν, οὐδὲν πρόγραμμα περὶ ἔθνικοποίησεως ἔχειν ἐπιχειρήσεων ὑπάρχει.

Τὰ τραπεζικά ίδρυματα ἐμφανίζονται, ἐπίσης, ἀμφιταλαντεύμενα δὸσον ἀφορᾶ εἰς τὸ στοιχεῖον τοῦ κινδύνου τῆς Μάλτας ἐν σχέσει πρὸς τὰς ὑποθήκας. Εἰς αὐτὰ περιλαμβάνονται καὶ οἱ Τράπεζαι τῆς Μάλτας, αἵτινες μέχρι στιγμῆς ἐπιδεικνύουν ἀπροθυμίαν διὰ τὴν χρηματοδότησιν ὑποθηκευμένων πλοίων τὰ ὁποῖα ὑψώνουν τὴν σημαίαν τῆς Μάλτας.

ΥΨΗΛΟΤΕΡΑ ΤΕΛΗ

Τὸ σοβαρότερον μειονέκτημα τοῦ Νόμου κατὰ τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμὸν εἶναι ὅτι τὰ τέλη καὶ τὸ ἀπαιτούμενον τοννᾶς διὰ τὴν έγγραφήν ἐνὸς πλοίου εἶναι ὑψηλότερα τῶν

προσφερομένων ὑπὸ ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ιδιαιτέρως τῆς Λιβερίας, τῆς Σιγγαπούρης καὶ τοῦ Παναμᾶ. Εἶναι δὲ ἀμφίβολον ἐάν εἶναι δυνατή ἡ ἀλλαγὴ τῆς καταστάσεως εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν.

Πάντως, ὥστι μελετῶνται ὠρισμέναι σημαντικαὶ μεταβολαὶ. Ἐπὶ παραδίγματι, κατὰ τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ ἐφετεινοῦ προϋπολογισμοῦ ἡ Κυβέρνησις ἀνεκοίνωσε τὴν ἀπόφασιν τῆς περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ νόμου εἰς τὰ σκάφη ἀναψυχῆς διὰ τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν ἀπάντων τῶν τελωνειακῶν τελῶν ἐφ' ὅσουν πρόκειται περὶ σκαφῶν ἀνω τῶν 5 τόνων. Ἡ «μαρίνα» τῆς Μάλτας εἶναι πλήρως προητιμασμένη διὰ νὰ δεχθῇ τὰ σκάφη αὐτά.

Μόνον διὰ τῆς συνεχούς ἀναμορφώσεως τοῦ νόμου εἶναι δυνατή ἡ οικονομικὴ ἀνάπτυξις. Ἡ παραχώρησις εἰδικῶν πλεονεκτημάτων εἰς τὰ μικρὰ σκάφη κρίνεται, ἐπίσης, ἀναγκαῖα. Εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ Σκανδιναվίαν τὰ μικρὰ πλοῖα ἀντιμετωπίζουν σοβαράς δυσχερείας. Ἐάν η Μάλτα κατορθώσῃ νὰ γά προσελκύσῃ, ὑπάρχουν προπτικαὶ τοποθετημένες ἀξιόλογων παραγγελιῶν διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων τοῦ τύπου αὐτοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μάλτας.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Νόμου περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ διὰ τὴν Μάλταν τὴν ἀφετηρίαν μιᾶς σημαντικῆς ἔξελίζεως εἰς τὴν οικονομίκην καὶ ναυτιλιακήν της ἴστορίαν. Ἀπὸ θαυμάς πολιτικῆς ἀπόφεως, ἡ ἀλλαγὴ τῆς Κυβέρνησεως ἐνδέχεται νὰ ἔχῃ εὔνοικήν ἐπίδρασιν. Ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόφεως, ὠρισμέναι ἀπαραίτητοι μεταρρυθμίσεις, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν προστάθμειαν προσελκύσεως τῆς ἐμπιστούσης τῶν πλοιοκτήτων, θὰ προσδώσουν εἰς τὴν δῆλην προσπάθειαν μεγαλυτέρας πιθανότητας ἐπιτυχίας. Ἡ ἀρχὴ ἐγένετο, ἀλλὰ ἔξαρτᾶται ἀπὸ τοὺς Μαλτέζους νὰ ἔξασφαλίσουν ὅτι ὁ Νόμος δὲν θὰ ἐπιζησῃ ἀπλῶς ὡς μία νομοθετικὴ ἐργασία ἀνευ σημασίας καὶ παραγωγικότητος.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ἄφοῦ ἐπὶ τινα ἔτη ἐπέληγησαν ἔξι ἀπεργίων καὶ ἐσωτερικῶν πολιτικῶν ἀνωμαλίων, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μάλτας δέλπουν νὰ πληστάζῃ τὸ τέλος τῶν ἀτυχιῶν των. Ἐκτὸς ἀπρόόπτου, τὸ μέλλον, ιδιαιτέρως εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπαναλειτουργίας τοῦ Σουέζ, διαγράφεται εύνοικόν.

Πράγματι, τὸ 1973 ἐσημειώθη ἀξιόλογος αὔξησης τῶν ἐργασιῶν τῶν ναυπηγείων. Μεταξὺ Ιανουαρίου καὶ Δεκεμβρίου ἐπισκευάσθησαν 211 πλοῖα 25 διαφόρων ἔθνικοτήτων, χωρὶς νὰ περιλαμβάνονται εἰς αὐτὰ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐπραγματοποίησαν μικροεπισκευασίες. Έκ τῶν 211 πλοίων τὰ ὁποῖα ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὰς δεξαμενάς, 98 ήσαν φορτηγά, 60 τάνκερς, 35 μπάλκ κάρριερς,

5 ἐπιβατηγῆ καὶ 16 διάφορα περιλαμβάνοντα ἀλιευτικά καὶ ρυμουλκά. Ἀξιόλογος αὔξησης ἐσημειώθη ἐπίσης καὶ εἰς τὰς κατασκευαές.

Τὸ μεγαλύτερον ἐπισκευαστικὸν συμβόλαιον ἀφέωρα τὸ ιταλικὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀτζίπ Γένοβα» τὸ ὅποιον ὑπέστη πυρκαϊάν ἐν τῷ μεταξὺ Σικελίας καὶ Λιβύης. Ἡ ἐπισκευὴ περιελάμβανε τὴν ἀντικατάστασιν τούλαχιστον 1.100 τόνων χάλυβος καὶ ἀπέρερε καθαρὰ κέρδη περίπου 500 χιλ. λιρῶν Ἀγγλίας καὶ ἔναν ικανοποιημένον πελάτην. Ἐτέρα σοβαρὰ ἐπισκευαστικὴ ἐργασία ἀνελήφθη ἐπὶ τοῦ βρετανικοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ούγκαντα». Κατὰ τὴν διάρκειαν γενικῆς ἐπιθεωρήσεως, διεπιστώθη ὅτι ἀπτοῦτο ἐπισκευαὶ εἰς ἔνα λέβητα τύπου Κόχραν. Ἡ ἐργασία ἦτο τόσον πολύπλοκος ὡστε ἡ Κυβέρνησις, τὸ Λόουδ'ς καὶ ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία (Π. & Ο.) ἀπέστειλαν τοὺς ἐπιθεωρητάς των διὰ νὰ μελετήσουν τὴν περίπτωσιν μετὰ τῶν τεχνικῶν τῶν ναυπηγείων.

Ἐπίσης, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μάλτας ἐδέχθησαν παραγγελίαν ἐκ μέρους ἐλληνικῶν ναυπηγείων διὰ τὴν κατασκευὴν τριών μονίμων γερανῶν. Παραλήλως, περατοῦνται αἱ ἐργασίαι κατασκευῆς μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 5.000 τόνων διὰ λογαριασμὸν τῆς Λιβύης.

Φυσικός, ἡ δελτίωσις τῆς θέσεως τῶν ναυπηγείων φοιείται τόσον εἰς τὴν διεύθυνσιν των, ἥτις ἀποτελεῖται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ Μαλτέζους, δῶν καὶ εἰς τὴν Κυβέρνησιν Μίντων ἡ ὅποια διαπραγματεύεται ἀποσασιτικῶς ἐπισκευαστικὰ καὶ ναυπηγικὰ συμβόλαια ἐπὶ κυβερνητικοῦ ἐπιπέδου. Δέν πρέπει, ἐπίσης, νὰ παραγνωρίζεται ἡ προσφορὰ τοῦ ἐκ 5.000 ἀνδρῶν ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

Κατὰ τὴν ἑταῖριν διάσκεψιν τῆς Ἐθνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, οἱ ἀριστεροὶ διὰ ψήφων 49 πρὸς 15 ἀπέρριψαν τὰς προτάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὸ νέον μισθολόγιον, παρὰ τὴν ἐκκλησιν τοῦ γενικοῦ γραμματέως τῆς Ἐνώσεως, κ. Τζιμ Σλέιτερ.

Ἡ προσφορὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνέφερετο εἰς ἔδομαδιστῶν αὐξῆσιν 2,24 λιρῶν ἐπὶ τοῦ δασικοῦ μισθοῦ καὶ ἐπίδομα ἀντικοινωνικῆς ἐργασίας ἐκ 5,25 λιρῶν μηνιαίων, εἰχε δὲ γίνει ἀποδεκτὴ πρὸ ημερῶν ὑπὸ ἀντιπροσώπων τῆς Ἐνώσεως.

Ο κ. Σλέιτερ ἐτόνισεν ὅτι ὁ χρόνος δὲν ἥτο ὁ κατάλληλος διὰ διαμάχας μὲ τοὺς ἐργοδότας, ἀλλὰ οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς διασκέψεως ἔχαρακτήρισαν τὰς προτάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν ὡς «ἀδιλίας καὶ προσβλητικάς».

Οι ἀριστεροὶ ἔδειξαν τὴν δύναμιν των ἀ-

NDSM
ΣΤΟ ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ

TIMAI ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, TAXYTHΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΩΣΤΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΔΟΣ = ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 = TELEX 212601 & 02 EITE KAT' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

Τὸ Ναυπηγεῖο πού προσφέρει κάθε ἔξυπηρέτησι πού χρειάζεται ἔνα πλοίο. Ἐχει 4 δεξαμενές διὰ πλοΐα 500 μέχρι 70.000 τόνων. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διὰ καθαρισμούς τῶν τάνκ τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐχει ἀρκετούς μωλούς μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μέ τάνκ, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διὰ πυροσβεστικές ἀνάγκες καὶ μὲ ἡλεκτρικόμιδον.

Ἐχει ἐλασματουργεῖο δυναμικότητος 15 τόνων ημερησίων δι' ἐπισκευάς λαμαριών. Πλήρες μηχανουργείον δι' ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη πειρα σὲ μηχανές DIESEL, σὲ τουρμπτίνες καὶ σὲ κινητήρες παντός τύπου. Ἐπισκευαὶ λεβήτων παντός τύπου καὶ ἀντικατάστασι σωλήνων. Μιὰ ξεχωριστή εἰδικότητης τοῦ Ναυπηγείου είναι δῆλαι εἰς ἐπισκευαὶ τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.

πό την πρώτην ήμέραν τής διασκέψεως ότε έζήτησαν την αντικατάστασιν των μελών της έπιτροπής διαπραγματεύσεων και την αύξισην του άριθμού των. Διά του τρόπου αύτού κατώθωσαν να αποκτήσουν τον έλεγχον της έπιτροπής διαπραγματεύσεων και να απορρίψουν τάς προτάσεις των έφοπλιστών.

NORBHGIA

Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

Γεωγραφικώς και οικονομικώς η Νορβηγία έξαρτάται άπό την θάλασσαν. Η θάλασσα αποτελεί την φυσική της διέξοδον πρός τον υπόλοιπον κόσμον και η θάλασσα είναι έκεινη, η οποία έχει τον διοπτηρισμόν των κατοίκων της. Ανέκαθεν οι Νορβηγοί υπήρξαν περίφημοι θαλασσοπόροι. Η ιστορία των είναι συνυφασμένη με το ύγρον στοιχείον.

Οι σημερινοί άπόγονοι των Βίκιγκς κατέχουν σήμερον ένα τεράστιον έμπορικον στόλον —τὸν τέατρον παγκοσμίων— στοις καλύπτει περίπου το 9% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Λόγω δὲ τού γεγονότος ότι αἱ έθνικαι μεταφοραὶ τῆς Νορβηγίας είναι ἔλαχισται, τὸ 93% τοῦ στόλου τῆς ἀπασχολεῖται εἰς μεταφοράς μεταξὺ τρίτων χωρῶν.

Ἐπὶ συνόλῳ 39 περίπου ἐκατ. τόν. d.w., τὰ δεξαμενόπλοια ἀντιπροσωπεύουν ἄνω τῶν 21,5 ἑκατ. τόνων, ἐνῷ τὰ μικτὰ μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα καὶ O.B.O. —ἀτινα ἀσχολοῦνται κυρίως εἰς μεταφοράς πετρελαίων— καλύπτουν περὶ τὰ ἑκατ. τόνων. Οι Νορβηγοί έφοπλισται διαχειρίζονται ἐπίσης ἀξιόλογον στόλον ύγραεριοφόρων συνολικῆς χωρητικότητος 300 περίπου χιλ. τόν. γκρός καὶ ταχέως ἀναπτυσσομένους στόλους μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου καὶ χημικῶν προϊόντων. Ο νορβηγικὸς στόλος σκαφῶν μεταφοράς χημικῶν προϊόντων, με 125

πλοῖα μέσης χωρητικότητος 3.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ἀντιπροσωπεύει τὸ 42% τῆς παγκοσμίου μεταφορικῆς ικανότητος εἰς τὸν τομέα αὐτού.

Τελευταίως, οι Νορβηγοί έφοπλισται ἐπραγματοποίησαν μίαν θεαματικὴν στροφὴν πρὸς τὰς πλωτὰς ἔξεδρας γεωτρήσεως καὶ παρήγγειλαν σημαντικὸν ἀριθμὸν ἔξ αὐτῶν. Μέχρι τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἑτούς θὰ ἔχουν παραλάβει 15 πλωτὰς ἔξεδρας καὶ ἐν πλοίον γεωτρήσεων. Μέχρι στιγμῆς οι Νορβηγοί έφοπλισται ἔχουν πραγματοποίησει τὰς μεγαλυτέρας ἐπενδύσεις εἰς πλωτὰς ἔξεδρας γεωτρήσεων μετά τοὺς Ἀμερικανούς. Παραλήγως, η Νορβηγία κατέστη ἡ πρώτη χώρα σχεδιάσεως καὶ ναυπηγήσεως πλωτῶν ἔξεδρῶν.

Ως εἶναι ἐμφανές, η ναυτιλία ἀποτελεῖ διὰ τὴν Νορβηγίαν τὴν μεγαλύτεραν πηγὴν ἐσοδεύσεως συναλλάγματος. Τὸ 1972 τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας —μετ' ἔκπτωσιν τῶν διατεθέντων ποσῶν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων καὶ τὴν πραγματοποίησιν ἐπισκευῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν— ἀνήλθον εἰς 5.800 ἑκατ. νορβηγικὰς κορώνας.

Ἄπο τῆς ναυπηγικῆς πλευρᾶς ἡ Νορβηγία κατέλαβε τελευταίως τὴν 6ην θέσιν παγκοσμίως, ὑποσκελίσασα αὐτὴν τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Η ναυπηγικὴ παρέχει τὰς δάσεις διὰ τὴν τεχνολογικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας. Ἐνῷ εἰς τὸ παρελθόν ἀπαντὰ τὰ ἔξαρτήματα πλοίων εἰσήγοντο ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, σήμερον μέγα ποσοστὸν αὐτῶν κατασκευάζεται ἀπό τὴν ἐγχώριον διομηχανίαν, πραγματοποιοῦνται δὲ καὶ ἀξιόλογοι ἔξαγωγαι εἰς τὸν τομέα αὐτού.

Αἱ παραγγελίαι τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ὑπολογίζονται εἰς 35 περίπου ἐκατ. τόν. d.w. Τὸ πλεῖστον ἐξ αὐτῶν ἀναφέρεται εἰς γιγαντιαῖς πετρελαιοφόρα ἄνω τῶν 250.000 τόν. d.w., ἀρκετὰ ἐκ τῶν ὅποιων θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ἐγχώρια ναυπηγεῖα τοῦ Ὁμίλου "Ακέρ.

Δέον νά σημειωθῇ, ότι η Νορβηγία διατηρεῖ πάντοτε ἕνα τῶν νεωτέρων στόλων τοῦ κόσμου. Διὰ τῆς τακτικῆς τῆς ἐκπομπῆς τῶν πλοιῶν των εἰς νεαράν ἡλικίαν, οι Νορβηγοί έφοπλισται προβαίνουν εἰς μίαν διαρκή ἀνανέωσιν τοῦ στόλου των καὶ παραγγέλλουν συνεχῶς τὰ πλέον σύγχρονα καὶ συναγωνιστικά σκάφη.

Ἡ θάλασσα ήτο, εἶναι καὶ θὰ εἶναι τὸ βασικὸν στοιχεῖον ἐπιβιώσεως τῶν Νορβηγῶν. Ή παράδοσις τῶν Βίκιγκς εὑρε πλήρη τὴν δικαίωσιν τῆς εἰς τοὺς σημερινοὺς ἀπόγονούς των.

POYMANIA

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γαλατσίου, ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Δουνάβεως, καθειλκύσθη ἀρκετὰ ἐνωρίτερον τοῦ προγραμματισθέντος ἐν ἀνθρακοφόρον σκάφος τῶν 18.000 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τῆς Βουλγαρίας, ἐνῷ παραλήγως κατασκευάζονται ἔτερα δύο ἀδελφά σκάφη, ρουμανικῶν συμφερόντων. Τέταρτον σκάφος τῆς Ιδίας σειρᾶς καὶ ἐν πλοίον κοντέινερ, τὰ ὅποια θὰ ναυπηγηθοῦν ἐν συνεχείᾳ, προορίζονται δι' ἔξαγωγήν.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Κωνσταντζας, εύνοούμενα ἐκ τῆς τοποθεσίας τῶν ώς εύρισκόμενα ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τῆς θαλάσσης, προορίζονται νὰ ὑποκαταστήσουν τὰ τοῦ Γαλατσίου, ὡς τὰ μεγαλύτερα ναυπηγεῖα τῆς χώρας. "Ηδη περατοῦται ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς ὑπεραυγχρόνου φορτηγοῦ ἐκτοπίσματος 55.000 τόνων, σχεδιασθέντος ὑπὸ Ρουμάνων ναυπηγῶν, μὲ πρόγραμμα νὰ κατασκευασθοῦν ἔτερα δύο μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1975, στοέ η μεταπολεμικὴ παραγωγὴ τῶν ρουμανικῶν ναυπηγείων θὰ συμποσοῦται εἰς 76 σκάφη, συνολικοῦ ἐκτοπίσματος 1,5 ἑκατ. τόνων.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

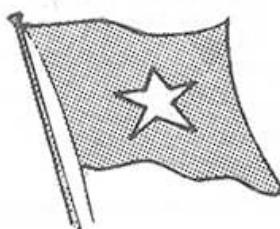
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» WU 62-725 »

» RCA 222654 »



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

Oils for cylinders: what should be the proportion of additives for a TBN of 70?

9 cylinders, lubricated with Talusia, set out for a trouble-free voyage.

Dupuy-Compton TAL 01



Rotterdam

After 12000 hours they arrive for a hitchfree overhaul.



Stretch the time between engine overhauls.

Plan your maintenance overhauls accurately.

Sail safe in the knowledge that mechanical and chemical wear rate to cylinder-liners, pistons and rings will be reduced to an unparalleled minimum.

Make maintenance work easier by keeping your engine spotlessly clean.

This you can achieve by lubricating your cylinders with Talusia oils.

Their additive content is only 10% for a TBN of 70. It is solely because the main additive is calcium acetate that such a result is possible.

It is dispersed in the base oils by a patented peptisation technique which produces, not an emulsion, but a pseudo-solution.

Thermal stability up to 700°C/1292°F, high neutralization speed : the calcium acetate guarantees Talusia oils performance.

Papeete

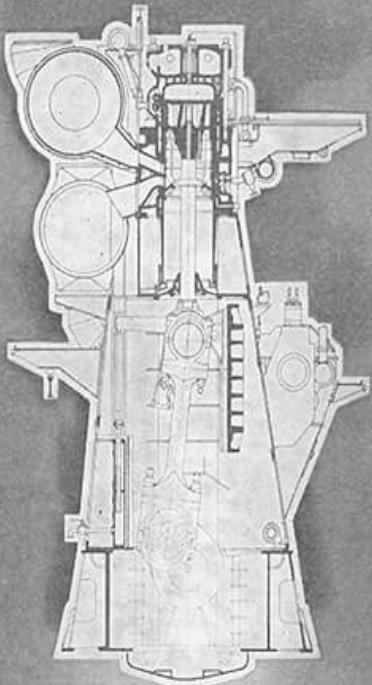
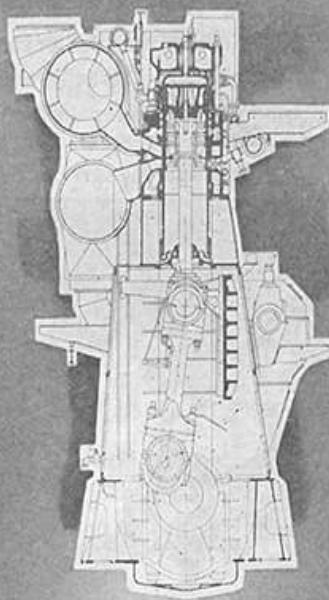
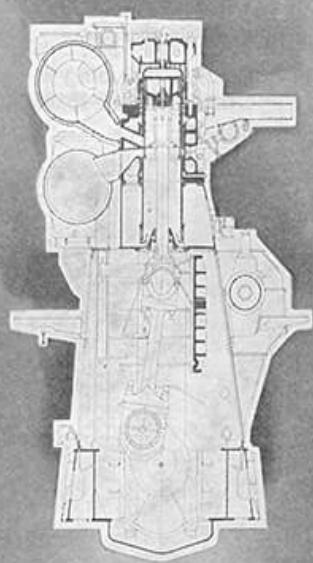
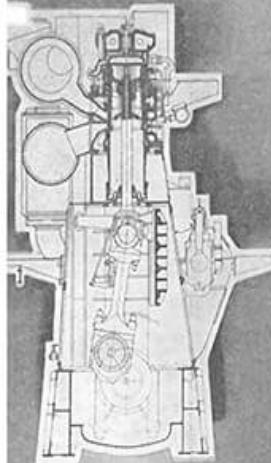
TALUSIA 90% lubricating oils for a TBN of 70.

OCEAN OIL, London/COOP, Cairo
ANTAR P.A./CALVO SOTELO/GOLDEN FLEECE/NYNÄS/PETROLIMPEX/ROL-MONTEDISON/SACOR
Sunries and service coordinated around the world by "International Marine Service".

Type KSZ-A

The simple engine now even simpler

SZ 70-125A KSZ 78-155A KSZ 90-160A KSZ 105-180A



Rating:
7000 — 14 000 kW
(9520 — 19 040 BHP)
Speed: 145 1/min

Rating:
10 200 — 17 000 kW
(13 870 — 23 120 BHP)
Speed: 122 1/min

Rating:
14 160 — 28 320 kW
(19 260 — 38 520 BHP)
Speed: 122 1/min

Rating:
20 650 — 35 400 kW
(28 085 — 48 145 BHP)
Speed: 106 1/min

Representative
in Greece:
TANTEX
Iera Odos 61, Athens 301

The KSZ-A series embodies the merits of the KZ and KSZ engines such as valveless loop scavenging and simple design of the running gear. A special characteristic of the "A" model is the new scavenging system. Motorized booster blowers assist scavenging air supply in the lower part-load range and disconnect automatically once the charge air pressure delivered by the turbochargers has reached a sufficient level. This arrangement made it possible to dispense with the comparatively complex system characterized by the piston undersides functioning as scavenging air pumps. The new KSZ-A engines have now become even simpler, safer, and more economical.

M·A·N

AUGSBURG (W.-GERMANY)

RHINE-SCHELDE-VEROLME

Engineers and Shipbuilders

Rotterdam - The Netherlands

REPAIRERS & DRY DOCK OWNERS

The RHINE-SCHELDE-VEROLME Group is a strong industrial combine, operating in the fields of General Engineering, Shipbuilding, Ship Repair, Tankcleaning and Electrical Engineering.

For shiprepairs and newbuilding contact one of the shipyards of the RHINE-SCHELDE-VEROLME Group.

Excellent facilities and good organisation guarantee the quickest possible turn-round of vessels submitted for repairs.

The Rotterdam Dockyard Co.,
Rotterdam Tel. 010-879111

Royal-Schelde,
Vlissingen Tel. 01184-5555

Wilton-Fijenoord,
Schiedam Tel. 010-269200

Verolme Dock- and
Shipbuilding Co. Ltd.,
Rotterdam Tel. 010-162500

Netherlands Dock and
Shipbuilding Co.,
Amsterdam Tel. 020-213456

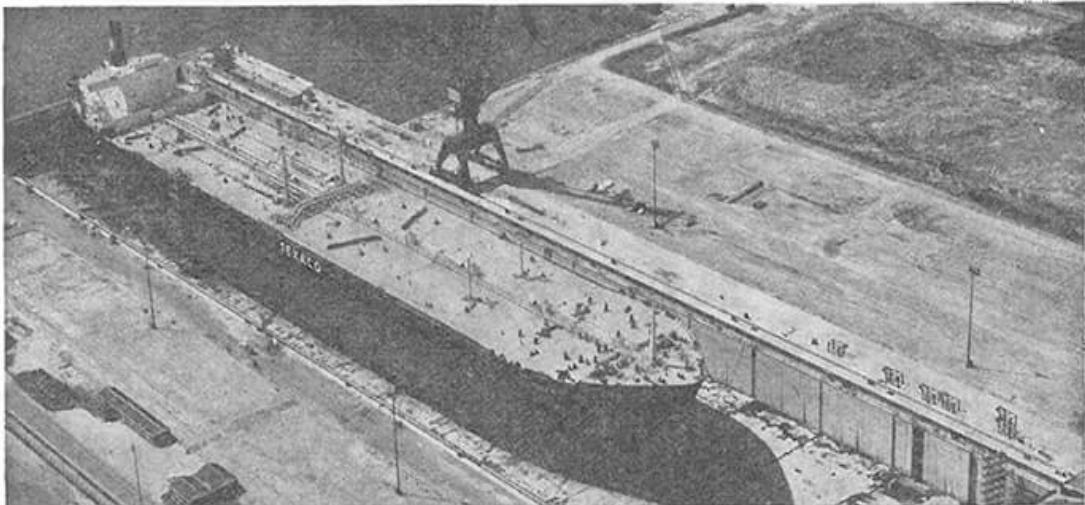
And subsidiaries.

Building facilities for vessels up to any size.

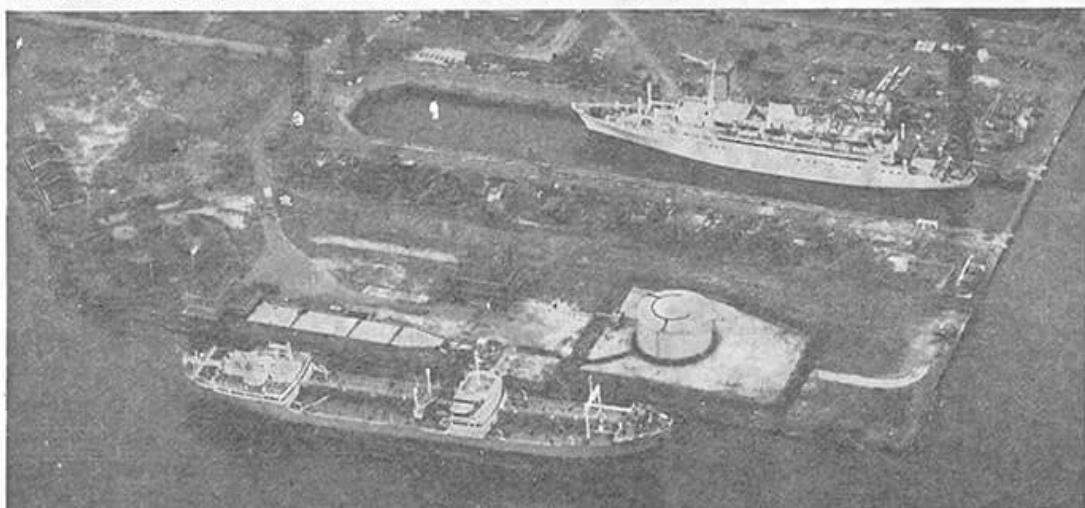
36 Repair dry docks: Capacity ranging from 1.500 to 500.000 dwt.

For carrying out voyage-repairs in the port of Rotterdam, including
Botlek and Europoort region: Wildock Service, Rotterdam, Tel. 010-161952

Night and day service, also during week-ends.



Verolme's graving repair drydock capable of accommodating ships up to 500.000 dwt.



View of N.D.S.M. repair dock and tankcleaning installation at Amsterdam.

Exclusive agents in Greece for the Group:

Antoniadis - Atlas S.A.

12, Akli Kondyli Street, Piraeus.

Tel. 4176.435, 4179.911/12. Telex 21-2601, 21-2602.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Κατά νεωτέρας πληροφορίας, ή βρετανική Κυβέρνησης φαίνεται διατεθειμένη νά μετριάσῃ τάς προτάσεις περί φορολογίας άλλοδαπών έργαζομένων εἰς Βρετανίαν εἰς άλλοδαπάς έταιριας.

Κατά τάς άρχικάς προτάσεις προτείνεται η φορολογία παντός άλλοδαπού ύπολληλου, ως έαν ήτοι Βρετανές, από της δης 'Απριλίου 1976, έφ' όσον ούτος εἶχε παραμένει εἰς Αγγλίαν τούλαχιστον πέντε άπο τά τελευταία έξ έτη.

Τελικώς, ή Κυβέρνησης άπεφάσισε νά έπεκτείνη την περίοδον παραμονής εἰς 'Αγγλίαν εἰς έννεα έκ τῶν δέκα τελευταίων έτῶν, προτού έπιβληθῇ φορολογική έξισωσίς με τούς Βρετανούς.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό ύπουργειον Ναυτιλίας ύπεδηλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό 'Ελληνικὸν Νηοδόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Άκις Σ.»: Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Μιρέϊγ», 6.205 τόν. γκρός, τοῦ 1957, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ματέδη» (κ. Εύαγγ. Συρίγος).

2. «Άρχαγελος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Naess Liberty») νεοσαγραφισθέν, 22.798 τόν. γκρός τοῦ 1953, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μαραθών» (κ. Κων. Ταυλάριος).

3. «Πολύτροπος»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 12.959 τόν. γκρός, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Πολύτροπος» (Apollo Hellenic Shipping Enterprises).

4. «Πάτρος»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 12.959 τόν. γκρός άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Πάτρος» (Apollo Hellenic Shipping Enterprises).

5. «Βελόσιτος»: Φορτηγὸν (πρώην «Neptune Aquamarine» υπό σημαίαν Σιγκαπούρης) νεοσαγραφισθέν, 5.630 τόν. γκρός, τοῦ 1969, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ναβαφερτίν» (κ. Μιχ. Τσικόπουλος).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Από τάς έσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Αστιλλέρος τοῦ Μπιλμπάο καθειλκύσθη τήν 4ην τρέχοντος μηνὸς τὸ 4ον κατά σειρὰν πλοίον τύπου «Σάντα Φὲ 77» ἐκ τῶν 21 παραγγελθέντων υπὸ τοῦ Οίκου Ν. Δ. Παπαλιού. Ως άναδοχος παρέστη η σύζυγος τοῦ άντιπροέδρου τῆς Μπάνκ οὗ 'Αμερικα, κ. Μέρσμαν, ή όποια οώμασε τὸ πλοίον «Άγιος Ντόρικ». Παραδίδεται έντος τοῦ 'Ιουλίου.

Δύο ήμέραις ἀργότερον, τήν δην Μαΐου,

αὐτάς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα "Ωστιν καὶ Πίκεργκιλ τοῦ Σάντερλαντ. Τὸ σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

'Ενεκρίθησαν ἀπὸ τὸ Δ. Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. αἱ αιτήσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων «"Άκρον» ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ καὶ «Βάλιαντ Κίγκ» ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας. Προϋπόθεσις: 'Η κατάθεσις τῶν μετοχῶν τῶν δύο πλοιοκτητριῶν ἔταιριῶν εἰς μίαν Ἑλληνικὴν Τράπεζαν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἀσφαλίσεως.

'Απερρίφθησαν, ἔξ ἄλλου, αἱ αιτήσεις τῶν κάτωθι πρὸς ἀσφάλισιν πλοίων: «Μύριαμ Φιντέλιτι», κυπριακοῦ καὶ «'Απίκουα», ως μὴ πληρούντων ἐπαρκῶς τάς προϋποθέσεις τῆς Ἑλληνικότητος καὶ «Καππετάν Μήτσος», ήλικιάς ἀνω τῶν 25 ἑτῶν.

— 'Υπεργάφθησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας:

«Σηστάρ», κυπριακόν, 499 τόν. γκρός, ἀπὸ 12.3.74 καὶ Μαρία Μάρε», κυπριακόν, 1.146 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.2.74, ἐκπροσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Νικ. Κνόριγκ.

'Εν τῷ μεταξύ, ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον τοῦ NAT ἡ ἀσφαλίσις τῶν πληρωμάτων διαφόρων πλοίων, ἀλλὰ μέχρι στιγμῆς δὲν ὑπεγράφησαν αἱ σχετικαὶ συμβάσεις.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

'Υπὸ τοῦ Οίκου N. Τσαθλίρη παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μάσουα (Βραζιλία) δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. τοῦ τύπου «Πρινάσα 26/15», μὲ παράδοσιν τὸ 1977.

'Ο τύπος αὐτὸς δασίζεται εἰς τὰ σχέδια τοῦ BC 26 τῶν ναυπηγείων "Ωστιν & Πίκεργκιλ. Θά ἔφεδιασθούν διὰ δηζελομηχανῶν M.A.N., αἱ όποιαι θὰ προσδίδουν ταχύτητα ὑπηρεσιακῆς 15 μιλίων. 'Ιδιαιτέρα μέριμνα θὰ ληφθῇ διὰ τήν ἀνετον ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος.

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED



Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ. Οἱ όροι καὶ ή διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νά προσαρμόζωνται κατά τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τάς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ένδιαιφερομένων.

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

'Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 4646. Τελέξ: 885 271 Τηλεγραφήματα: Mutuality London.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Τρία δεξαμενόπλοια τών 94.000 τόνων d.w. παρηγγέλθησαν εις τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, μὲ παράδοσιν τέλος 1976 καὶ ἀρχὰς 1977.

Ἐν συνεχείᾳ παρηγγέλθη εἰς τὴν Ὀλλανδίαν ἔνα «πρόντακτ» δεξαμενόπλοιον 55.000 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν 1976.

Ἐν ὅφει τῆς κρίσεως, τὴν ὥποιαν ὁ κ. Παπαχρηστίδης βλέπει ἐπερχομένην, τὰ ἀνωτέρω παραγγελθέντα καὶ τὰ κατασκευαζόμενα σκάφη — σύνολον ἐνές ἑκατομ. τόν. d.w. — προεναυλώθησαν εἰς ἑταῖριας πετρελαίων καὶ μεγάλους ιαπωνικούς ναυτιλιακούς οἴκους.

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

ΤΡΙΤΟΝ ΜΠΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Τὸ δεύτερον μπάλκ κάρριερ τῶν 43.000 τόν. d.w., τὸ ὥποιον ναυπηγεῖται εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος, θὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ Αὔγουστον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἥρχισεν ἡ ναυπήγησις καὶ τρίτου μπάλκ κάρριερ τοῦ αὐτοῦ τύπου, ἐνῷ εἰς τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος περιλαμβάνεται ἡ ναυπήγησις δύο ἀκόμη σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 5.900 τόν. d.w.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Ἡγοράσθη παρὰ τοῦ Οίκου Καραγεώργη τὸ δηζελοκίνητον αιθιοπικὸν δεξαμενόπλοιον «Lalibella», 21.886 τόν. γκρός, 34.075 τόν. d.w. τοῦ 1966 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μεσσηνιακὴ Ἀρμονία» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Τιμὴ ἀγορᾶς δολ. 6 ἑκατ. συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ.

— Εἰς "Ελλήνας ἀγοραστὰς τῆς Νέας 'Y-

όρκης ἐπωλήθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Σάντα Πάολα», 11.364 τόν. γκρός, 18.420 τόν. d.w. τοῦ 1964 ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 7,6 ἑκατ. δολαρίων.

— Ἐλληνες ἀγοράσθησαν ἀντὶ δολ. 1,4 ἑκατομ. περίπου τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «La Colina», 7.216 τ. γκρός, 9.920 τόν. d.w. τοῦ 1958.

— Τὸ ὀλλανδικὸν μότορσιπ «Cocetus», 480 τόν. γκρός, 1.010 τόν. d.w. τοῦ 1956 ἀγοράσθη παρ' Ἐλλήνων.

— Εἰς ἀγοραστὰς "Ἀπωνατολῆς ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 1.160.000 τὸ φορτηγὸν «Σπαλματόρι» Ἐντζινερ, 6.354 τόν. γκρός, 12.600 τόν. d.w. τοῦ 1950.

— Ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀγοράσθησαν "Ἐλληνες τὸ ἐλβετικὸν φορτηγὸν «Lavau», 9.018 τόν. γκρός, 13.400 τόν. d.w. τοῦ 1959.

— Ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 7 ἑκατομμυρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἐρετώ», 12.754 τ. γκρός, 19.618 τόν. d.w. τοῦ 1969.

— Ἐπωλήθη ἐπίσης ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3,1 ἑκατομμυρίων δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ εἰς τὴν B.P. μέχρι Μαΐου — Ἰουνίου 1977 εἰς τὰ δολ. 7,65 τὸ παναματικὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀντάρες II», 12.113 τόν. γκρός, 19.395 τόν. d.w. τοῦ 1957. Ἡ πώλησις ἐγγνώσθη ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς.

— Εἰς δρειεισερωπαϊκὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Γιάλτον», 15.979 τόν. γκρός, 26.026 τόν. d.w. τοῦ 1961. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 4,5 ἑκατομμυρίων.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Golden Venture», 10.067 τόν. γκρός, 16.621 τόν. d.w. τοῦ 1971 ἀγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ δολ. 4,1 ἑκατομ. συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ μέχρι Μαρτίου 1976.

— Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ δηζελο-

κίνητον γαλλικὸν μπάλκ κάρριερ «Pengali», 14.403 τόν. γκρός, 21.802 τόν. 1959. Τιμὴ δολ. 4,5 ἑκατ.

— Παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Methenitis Bros» τοῦ Πειραιῶς ἀγοράσθη διὰ πελάτας της τὸ δηζελοκίνητον νεροβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Gudvango», 12.148 τόν. γκρός, 19.157 τόν. d.w. τοῦ 1962, συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ μέχρι τοῦ Μαΐου 1975.

— Ἡγοράσθη καὶ θά παραληφθῇ μέχρι τέλευτας τοῦ τρέχοντος μηνός, τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Alhena», 2.261 τόν. γκρός, 3.152 τόν. d.w. τοῦ 1963.

— Τὰ δηζελοκίνητα γερμανικά φορτηγά «Ernst Schoder», 2.213 τόν. γκρός, 3.760 τόν. d.w. τοῦ 1956 καὶ «Erwin Schroders», 2.204 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἀγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων καὶ θά παραληφθούν τὸν Ιούνιον τὸ πρώτον καὶ ἐντὸς τοῦ Μαΐου τὸ δεύτερον.

— Εἰς ἀγοραστὰς "Ἀπωνατολῆς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Νέα Τύχη», 3.534 τόν. γκρός, 4.295 τόν. d.w. τοῦ 1954.

— Ἡγοράσθην "Ἐλληνες τὸ νεροβηγικὸν μότορσιπ «Simon», 883 τόν. γκρός 1.383 τόν. d.w. τοῦ 1956.

— Επίσης ἀγοράσθην "Ἐλληνες καὶ παρέλαθον τὸ δανικὸν μότορσιπ «Kunda», 592 τόν. γκρός, 750 τόν. d.w. τοῦ 1946. Μετωνομάσθη «Άδάμας».

— Ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀγοραστὰς καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Ωκεανίς», 10.006 τόν. γκρός τοῦ 1970. Μετωνομάσθη «Ηαν Υιν».

— Ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Ingeborg II», 499 τ. γκρός, 918 τόν. d.w. τοῦ 1953.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς καὶ παρεδόθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Λεμός», 24.734 τόν. γκρός τοῦ 1967. Μετωνομάσθη «Πορτομπέλλο».

— Εἰς ἀμερικανικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ήλεκτρικὸς ἀερισμὸς κυτῶν.

Ἐλληνικὴ Ἐταιρία 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

τὸ μπάλκ κάρριερ «Μάρκα Λ.», 36.365 τόν. γκρός τοῦ 1967 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Oremar».

—Επίσης ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς τὸ μπάλκ κάρριερ «Μαρουσιώ», 19.663 τόννων γκρός τοῦ 1960.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Bacelod» 9.991 τόν. γκρός τοῦ 1963 καὶ ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Εύθυμης».

—Παρεδόθη τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Άγ. Σπυρίδων» 9.930 τόν. γκρός τοῦ 1957. Μετωνυμάσθη «Τρίνιτο».

—Τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν μπάλκ κάρριερ «Trans Ruhy» 12.246 τόν. γκρός τοῦ 1973 παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ἐλαφίνα». Σημαία Ἑλληνική.

—Παρελήφθη, ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Κλειώ» τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Lisiannet» 8.791 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Λόγιαλτο» τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων λιβεριανὸν φορτηγὸν «Κορφοῦ Λίλαντ» 9.045 τόννων γκρός τοῦ 1969. «Υψώσεται τὴν κυανόλευκον.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν εἰς ξένα συμφέροντα μπάλκ κάρριερ «Ρεζολούτ» 19.047 τόννων γκρός τοῦ 1959. Μετωνυμάσθη «Ντομινίκ».

—Τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν μότορσπιτ «Gavina» 499 τόν. γκρός τοῦ 1961 παρελήφθη καὶ ὑψώσεται τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Άγιος Νικόλαος».

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «Χριστιάνα», 3.928 τόννων γκρός τοῦ 1956 ὑψώσεται τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Margot Transoceanic».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Αριάνα», 6.037 τ. γκρός, τοῦ 1953 ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανοὺς διαλυτάς.

—Εἰς Κινέζους διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Ανεμώνη», 7.072 τόν. γκρός τοῦ 1945.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ φορτηγὸν «Ἀργολικός», 3.376 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Εἰς διαλυτὰς Ἰσπανοὺς ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀλμπανό», 13.

498 τόν. γκρός τοῦ 1954. Τιμὴ γύρω τῶν λιρῶν 70.42.

—Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς Ἰσπανοὺς διαλυτάς, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 73.40 λιρῶν, τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Βασιλική», 10.839 τόν. γκρός τοῦ 1955.

—Τὸ φορτηγὸν «Άγια Θαλασσινή», 2.809 τόν. γκρός τοῦ 1943 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ὑγόρασαν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Οσεαν Πρίν», 11.351 τόν. γκρός τοῦ 1952.

—Διαλυταὶ Ἀπων Ανατολῆς ὑγόρασαν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Γαρουφαλιά», 8.539 τόν. γκρός τοῦ 1955.

—Ἐπίσης ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ κυπριακὸν «Αιγίς Τράστ», 7.544 τόν. γκρός τοῦ 1953.

ΤΟ ΚΛΑΜΠ «ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ»

Τὴν 2ον Μαΐου ἐπραγματοποιήθη εἰς τὰς αἰθύσας τοῦ ξενοδοχείου Χίλτον τῶν Ἀθηνῶν, ἡ ἑπταίρια διάσκεψις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ἀμοιβαίου ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου «United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda)», τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐκπροσώπων αὐτῶν καὶ ἄλλων ἀλληλασφαλιστικῶν ὄργανισμῶν καὶ «κλάμπ» προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως, ὡς καὶ ἐκπροσώπων τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος.

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ

Κατόπιν συντόνων ἐνεργειῶν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας ηὗξθησαν κατὰ 40% αἱ ἕφτα παροχαὶ τῶν δύο ἐπικουρικῶν Ταμείων Προνοίας τοῦ Ε.Ν. (ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων).

ΚΥΡΩΣΙΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 122, τεύχος Α' τῆς 6.5.1974) τὰ Νομοθετικά Διατάγματα ὑπ' ἀριθ. 375 «περὶ κυρώσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν ἔτους 1967 περὶ προστασίας δικαιωμάτων ἐπὶ ναυπηγουμένων πλοίων» καὶ ὑπ' ἀριθ. 382 «περὶ κυρώσεως τῶν τροποποιήσεων τῆς 12.10.1971 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ προλήψεως ρυτάσσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαιού, Λονδίνου 1954, ὡς αὐτῆς ἐτροποποιήθη ὑπὸ τῆς Διασκέψεως Λονδίνου 1962».

Η RAYTHEON ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ἡ παγκοσμίως γνωστὴ ἀμερικανικὴ ἐταιρία κατασκευῆς ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν ναυσιπλοίας «Raytheon» ἀνέθεσεν, ἀπὸ τῆς 1ης Ἀπριλίου, τὴν ἐμπορικὴν καὶ τεχνικὴν ἔξυπηρέτησιν δι' ἄπαντα τὰ μηχανήματά της εἰς τὴν ἐταιρίαν «MAREL».

ΤΑ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον 1974 ἡ Ἐθνικὴ Κτηματικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἔχοργησεν 165 δάνεια συνολικοῦ ὑψους 72 ἑκ. δραχμῶν εἰς ἀποδήμους, ναυτικούς, ἐργαζομένους εἰς τὸ ἔξωτερικὸν «Ελληνας κλπ. πρόροτος συμπλήρωσιν εἰσαχθέντων ὑπ' αὐτῶν ιδίων κεφαλαίων εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀγορὰν ἢ ἀνέγερστα ἀκίνητων ἐν Ἑλλάδι.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἀπὸ τῆς καθιερώσεως τοῦ ὡς ἅνω μέτρου (καὶ μέχρι τῆς 30.4.1974), ἡ Κτηματικὴ Τράπεζα ἔχει χορηγήσει 3.471 δάνεια συνολικοῦ ὑψους 1.415 ἑκατομ. δρχ.

Ἡ Κτηματικὴ Τράπεζα ἔξακολουθεῖ νὰ δέχεται αἴτησεις ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν χορήγησιν δανείων τῆς ὡς ἅνω κατηγορίας.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Ἡ Διοίκησις τῆς Ἀνωνύμου Εταιρίας Γενικῶν Ασφαλειῶν «Ελληνικὴ Πίστις», μέλους τοῦ Ομίλου Επιχειρήσεων Μιχαήλ Καραγεώργη θά παραθέσῃ δεξίωσιν τὴν 23ην Μαΐου εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Κίνγκ Τζώρτζ» ἐπ' εύκαιρίᾳ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν ἐκπροσωπήσεως ἐν Ἑλλάδι τοῦ Οίκου Bradstock Blunt καὶ Thompson Ltd. καὶ τοῦ ἀδελφοῦ Οίκου Bradstock Hicks Ltd.

ΠΟΥ ΔΕΩΝ ΝΑ ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΑΙ

Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἔκοινοποιήσει τὴν κάτωθι ἔγκυκλον :

ΘΕΜΑ : 'Εγκρίσεις δι' ἐλλιπεῖς κατ' ἀριθμὸν ἢ προσόντα συνθέσεις πληρωμάτων.

1.— 'Υπὸ πολλῶν ναυτικῶν πρακτορείων καὶ γραφείων πλοιοκτητῶν ὑποβάλλονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μας αἴτησεις δι' ἔγκρισιν ναυτολογήσεως μὴ προσοντούχων Ἐλλήνων καὶ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

2.— 'Ενίστε ύπο τῶν ἀνωτέρω γραφείων

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.

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

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

αίτεται ή παρ' ήμων έγκρισις της ύπαρχουσής ἐλλιπούς κατ' ἀριθμὸν η προσόντα συνθέσεως πληρωμάτων, διὰ τῆς ἑκδόσεως παρ' ήμων διαταγῆς, διὰ τῆς πραγματοποίησιν ταξιδίων μὲ τὴν ὑπάρχουσαν ἐλλιπῆ κατ' ἀριθμὸν η προσόντα σύνθεσιν πληρώματος, ἵνα προφανῶς διὰ τῆς τοιαύτης ἀνάχειρας διαταγῆς ἐπηρεάζεται ὁ ἐπὶ τοῦ προκειμένου νόμιμος ἐλέγχος παρὰ τῶν λιμενικῶν η προξενικῶν Ἀρχῶν.

3.— "Ενιοὶ ωσαύτως τῶν προαναφερομένων, ἐν ὅψει ἐλέγχου ύπὸ τῶν λιμενικῶν καὶ προξενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῆς παρ' αὐτῶν διαπιστώσεως τῆς ὑπαρχούσης ἐλλιπούς κατ' ἀριθμὸν η προσόντα συνθέσεως τοῦ πληρώματος καὶ ἐνδεχομένως τῆς παρὰ τῶν Ἀρχῶν αὐτῶν ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου των, διὰ τὴν προαναφερομένην αἰτίαν, αἰτοῦνται περὶ κατὰ διοικώς οὕτως διοθῆ παρ' ήμων ἐντολὴ εἰς τὴν λιμενικὴν η προξενικὴν Ἀρχὴν τοῦ λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου, μη ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου αὐτοῦ, ύπὸ τὴν ὑπάρχουσαν ἐλλιπῆ κατ' ἀριθμὸν η προσόντα σύνθεσιν πληρώματος.

4.— Εἰς ἀπάσας τὰς προαναφερομένας περιπτώσεις, οἱ ἐνδιαφερόμενοι κατὰ παρέκκλισιν τῆς νομίμου διαδικασίας ἀπευθύνονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀπόλυται χρήσιμον δι' αὐτοὺς χρόνον, προσέτι δὲ νὰ προκαλοῦν πρόσθετον ἀπασχόλησιν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μας, ητις ἀποδαίνει εἰς δάρος τῆς ἀντιμετώπισεως τῶν πράγματος ἐπειγόντων θεμάτων.

5.— Πρὸς ἄρσιν τυχὸν ἀμφιθολιῶν περὶ τῶν ισχυόντων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοι-

ούτων θεμάτων καὶ διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐνδιαφερομένων, παρέχομεν ὑμῖν τὰς κατωτέρω πληροφορίας:

- α) Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 88 καὶ 89 τοῦ νεαροῦ νόμου 187) 73 επερὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (ΦΕΚ 261Α) 1973) τεθέντος ἐν Ισχύι ἀπὸ 3 Ἀπριλίου 1974, αἱ λἱμενικαὶ καὶ προξενικαὶ Ἀρχαὶ τοῦ τόπου ναυλοχίας τοῦ πλοίου εἰναι ἀρμόδιαι διὰ τὴν κατόπιν αἰτήσεως τοῦ πλοιάρχου, παροχῆν ἐγκρίσεως ἀπόπλου τοῦ πλοίου μὲ τυχὸν ἐλλιπῆ κατὰ ἀριθμὸν η προσόντα σύνθεσιν, ἐφ' ὃσον συντρέχουν αἱ ύπὸ τῶν ἀνωτέρω ἄρθρων καθοριζόμεναι προϋποθέσεις.
- β) Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 92 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Νόμου, εἰς τὰς αὐτὰς ὡς ἄνω Ἀρχάς ἔχει ἀντετεθῆ ἡ ἀρμόδιοτης τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου πλοίου τινός, οὐτίνος ἡ σύνθεσις μετὰ τὸν γενόμενον ἐλέγχον, δὲν ἥτο κεκανονισμένη, ύπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν βεβαίως, τῆς ἀνωτέρω παραγράφου.
- γ) Εἰς ἀς περιπτώσεις αἱ λιμενικαὶ καὶ προξενικαὶ Ἀρχαὶ ἀχθῶσιν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου πλοίου τινός, δι' ἐλλιπῆ κατ' ἀριθμὸν η προσόντα σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, αἱ ἐν λόγῳ Ἀρχαὶ δάσει τῶν δοθεισῶν παρ' ήμων εἰς αὐτὰς διαταγῶν καὶ ὀδηγιῶν δέοντων ὅπως ἀναφέρουν πάραυτα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μας τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν των ὡς καὶ τοὺς λόγους, οἵτινες ἡγαγον αὐτὰς εἰς τὴν λήψιν τοῦ μέτρου τούτου.
- δ) Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ἡ ἀντετεθῆ

ὑπηρεσία ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς οἰκείας λιμενικῆς η προξενικῆς Ἀρχῆς ἀντιμετωπίζει τὸ θέμα τῶν προϋποθέσεων, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἄρσην τῆς ἐπιδημίας τῆς ἀπαγορεύσεως ἀπόπλου.

6.— Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω καὶ πρὸς ὄριστικὴν ρύμασιν τοῦ θέματος, παρακαλοῦμεν ὅπως ἐνημερώσητε τοὺς πράκτορας καὶ τὰ ναυτικά των γραφεία, ἵνα τοῦ λοιποῦ παύσουν νὰ ἀπευθύνωνται ὑμῖν διὰ θέματα ὡς τὰ ἀνωτέρω, καθ' ὃσον η ὑπηρεσία μας εἰς οὐδεμίαν ἐνέργειαν θὰ προέρχηται πρὶν η λάθη τὴν ἀναφοράν τῆς οἰκείας λιμενικῆς η προξενικῆς Ἀρχῆς.

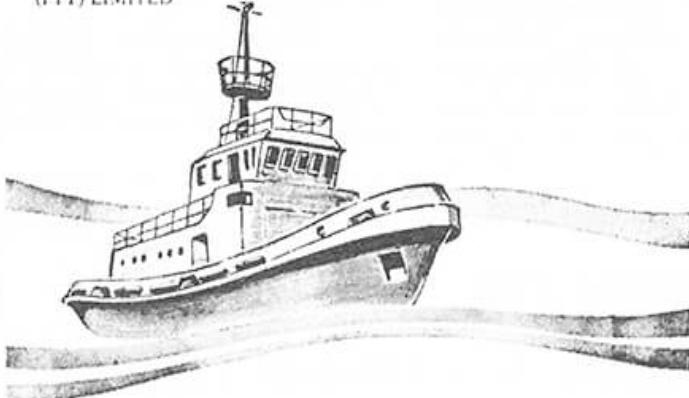
7.— 'Η παρούσα δὲν ἀφορᾷ τὰς ναυτολογήσεις ἀλλοδαπῶν διπλωματούχων ραδιοτηλεγραφητῶν, αἵτινες ἔξακολουθοῦν νὰ χρήζουν τῆς ἀντετεθῆς ἐγκρίσεως καὶ ἀρμόδιως ἀπευθύνονται πρὸς ήμᾶς αἱ σχετικαὶ αἵτινες, αἵτινες δέοντες νὰ συνοδεύωνται ἀπαραιτήτως διὰ σχετικοῦ σημειώματος τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. περὶ μὴ προσφοράς 'Ελλήνων ραδιοτηλεγραφητῶν.

8.— Αἱ λιμενικαὶ καὶ προξενικαὶ Ἀρχαὶ, πρὸς ἀς κοινοποιεῖται η παρούσα παρακαλοῦνται, συμφώνως πρὸς τὰς ἡδη χορηγηθείσας δόηγίας, ὅπως ἐλέγχουν τὰ ναυτολογία τῶν πλοίων ἀμα τῷ κατάπλω αὐτῶν εἰς τὸν λιμένα τῶν καὶ εἰδοποιοῦν τοὺς ἀρμόδιους τοῦ πλοίου περὶ τῶν ἐλλείφεων καὶ ἀντικανονικοτήτων ἐπὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, ἵνα οὗτοι μεριμνοῦν ἐγκαίρως διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς συνθέσεως.

Ο. 'Υπουργός
Κ. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

*Dorman Long Vanderbijl Corporation Limited and Dorman Long Swan Hunter

(PTY) LIMITED



Repairs in South Africa

Represented also at Glasgow and Liverpool and in Denmark, Holland, Italy, Sweden and in Brazil.

*FORMERLY DORMAN LONG (AFRICA) LIMITED

... AT CAPE TOWN

Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.
Telex 5-7981 CT. Tel: 55-9471
Cables: Dorlonsa, Bellville, Cape

Representation in:

LONDON: Swan Hunter Group Ltd.
Tel: 01-283-3811 Telex: 887543
NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.
Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081
PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.
Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.
FRANCE: Asmarine S.A. Telex: Paris 29542
Tel: 622-27-27 or 227-45-06
GERMANY: Dietrich D. Zoepfle
Telex: 215005 Zogo D Tel: 330436 37
NORWAY: All except Bergen and West Norway.
Halldan Tangen A/S Tel: 22929 Telex:
Kristiansands 16311
NORWAY: Bergen and West Norway:
Birger Gjestland A/S Telex: Bergen 2041
Tel: 14048

... AT DURBAN (also at East London) and Port Elizabeth)

*Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.
Telex: 6-7328 DN Tel: 35-5921
Cables: "Dorlonsa" Durban

Representation in:

LONDON: Walter C. Jones & Co. Ltd.
Telex: 885924 Tel: 01-600 8147
NEW YORK: Midland Marine Brokerage Inc.
Tel: Whitehall 4-6720 Telex: 222081
PIRAEUS: P. Wigham-Richardson (Hellas) Co.
Ltd. Tel: 425-378 Telex: 21332 P.W.R., G.R.
FRANCE: Asmarine S.A.
Tel: 622-27-27 or 227-45-06 Telex: Paris 29542
GERMANY: Dietrich D. Zoepfle
Tel: 330436/37 Telex: 215005 Zogo D
NORWAY: Halldan Tangen A/S
Tel: 22929 Telex Kristiansands 16311

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

Τών Μετόχων τής έναντι της Αθήναις έδρευσης άνων μου Έταιρίας υπό την έπωνυμα «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» εις Τακτική Γενική Συνέλευσην.

Κατ' απόφασιν τού Διοικητικού Συμβουλίου, προσκαλούνται οι κ.κ. Μέτοχοι της Τραπέζης, ίνα προσέλθουν εις την έντασθα Κεντρικού Κατάστημα αύτης (δόδος Σοφοκλέους άριθ. 11), την 29ην Μαΐου 1974, ήμεραν Τετάρτην και ώραν 12ην μεσημέριν της προς συγκρότησην τακτικής Γενικής Συνέλευσης, αντικείμενα της οποίας έσονται τα έντη έπομενη διάστασης:

1) Μετ' άκρασιν της άναγνωσεως τῶν ἔκθεσών του Διοικητικού Συμβουλίου και τῶν Ἐλεγκτῶν, Εγκρίσις τῶν ὑποθημούμενών αὐτῆς ισολογισμοῦ και σχετικοῦ λογαριασμοῦ τῶν κερδῶν και ζημιῶν του ἑτού 1973 καὶ απόφασις περὶ διαθέσεως τῶν κερδῶν τῆς χρήσεως ταύτης.

2) Απόφασις περὶ άπαλλαγῆς τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου και τῶν Ἐλεγκτῶν ἀπό πάσης εὐδήμης αποζημιώσεως διά τὴν χρήσιν 1973.

3) Διορισμὸς δύο τακτικῶν καὶ δύο ἀντιπληρωματικῶν Ἐλεγκτῶν διά τὸ ἑτού 1974 καὶ καθορισμὸς τῆς ἀμοιβῆς ἐκάστου αὐτῶν διά τὴν τοιαύτην ἔνέργειαν.

4) Εγκρίσις ἀμοιβῆς μελῶν τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου.

Οι θέλοντες νὰ μετάσχωσι τῆς συνεδρίασεως ταύτης, κύριοι μιὰς τούλαχιστον μετοχῆς, αὐτοπροσώπως ή διὰ ἀντιπροσώπου, διστίς αναγκαῖος δέοντος νὰ ωγχάνῃ μέτοχος, διεβίλουσι νὰ καταθέσωσι τοὺς τίτλους τῶν πέντε τούλαχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς δριζόμενης διὰ τὴν συνεδρίασιν παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι ή τοῖς Ὑποκαταστήμασι τῆς Τραπέζης ή παρὰ τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων ή οἰλαδήποτε. Ἐλλάδος τραπεζικῆς Έταιρίας, καταθέτοντες ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεμαίας τὴν σχετικὴν ἀπόδειξην περὶ τῆς καταθέσεως καὶ τὸ τυχόν πληρεξόδου παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

'Εν 'Αθήναις τῇ 27ῃ 'Απριλίου 1974

Κατ' ἐντολὴν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ο Πρόεδρος

Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

Τῶν μετόχων τῆς 'Ανων μου Έταιρίας «Ιονική καὶ Λαϊκή Τράπεζα 'Ελλάδος Α.Ε.» εἰς Γενικὴν Συνέλευσην.

Κατ' απόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, προσκαλούνται οι κ.κ. Μέτοχοι τῆς Τραπέζης, ίνα προσέλθωσι εἰς την έντασθα Κεντρικού αὐτῆς Κατάστημα (δόδος Ἐλευθερίου Βενιζέλου 45 καὶ Περιστρούγου 18) τὴν 30ην Μαΐου 1974, ήμεραν Πέμπτην καὶ ώραν 10 π.μ., πρὸς συγκρότησην τακτικής Γενικῆς Συνέλευσεως, αντικείμενα τῆς οποίας έσονται τα έντη έπομενη διατάξεις μετάθεσης:

1) Μετ' άκρασιν ἀπαλλαγῆς τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου και τῶν Ἐλεγκτῶν, Εγκρίσις τῶν ὑποθημούμενών αὐτῆς ισολογισμοῦ και σχετικοῦ λογαριασμοῦ τῶν κερδῶν και ζημιῶν τοῦ ἑτού 1973 καὶ απόφασις περὶ διαθέσεως τῶν κερδῶν τῆς χρήσεως ταύτης.

2) Απόφασις περὶ άπαλλαγῆς τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου και τῶν Ἐλεγκτῶν ἀπό πάσης εὐδήμης αποζημιώσεως διά τὴν χρήσιν 1973.

3) Εκλογὴ δύο τακτικῶν καὶ δύο ἀντιπληρωματικῶν Ἐλεγκτῶν διά τὸ ἑτού 1974 καὶ καθορισμὸς τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν.

4) Εγκρίσις ἀμοιβῆς μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

5) Εκλογὴ Συμβούλων.

Οι θέλοντες νὰ μετάσχωσι τῆς συνεδρίασεως ταύτης, κύριοι μιὰς τούλαχιστον μετοχῆς, αὐτοπροσώπως ή δι' εἰδικοῦ ἀντιπροσώπου, διεβίλουσι νὰ καταθέσωσι τοὺς τίτλους τῶν πέντε τούλαχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς δριζόμενης διὰ τὴν συνεδρίασιν παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι ή τοῖς Ὑποκαταστήμασι τῆς Τραπέζης ή παρὰ τῷ Ταμείῳ Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων ή οἰλαδήποτε ἐν 'Ελλάδος Τραπεζικῆς Έταιρίᾳ καταθέτοντες ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεμαίας τὴν σχετικὴν ἀπόδειξην περὶ τῆς καταθέσεως καὶ τὸ τυχόν πληρεξόδου παρὰ τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι τῆς ΙΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

'Εν 'Αθήναις τῇ 27ῃ 'Απριλίου 1974

Κατ' ἐντολὴν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ο Πρόεδρος

Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1974

Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΚΑΜΨΕΩΣ

ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΛΟΥΔ' ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Τὸ παγκόσμιον ναυπηγικὸν «μπούμ» ύποχρεῖ καὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ καταλήξῃ εἰς ὑφεσιν συνεπείᾳ τῆς παγκοσμίου ἐνέργειακῆς κρίσεως.

Τούτο εἶναι τὸ κυριώτερον συμπέρασμα σῆπερ συνάγεται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ Λόυδ' Ρέτζιστερ ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων διὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1974.

Συμφώνως πρὸς τὸ Λόυδ' Ρέτζιστερ διά τὸν πρώτον τρίμηνον τῶν παραγγελιῶν εἰς τὸν τρίμηνον τῆς Υφαλίου —έξαιρουμενών τῶν τῆς Λαϊκῆς Κίνας, τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Ρωσίας— ἀνήρχετο τὴν 31ην Μαρτίου εἰς 133.438.535 τὸν, γκρός ἐναντὶ 128.889.862 τὸν, γκρός της 31ης Δεκεμβρίου 1973. Μολονότι δὲ ὁ ρυθμὸς παραγγελιῶν τοῦ τριμήνου ἐπανήλθεν εἰς συνήθη ἐπίπεδα, τὸ παραγγελθέν κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν τονάκι εἶναι μεγαλύτερον τῶν δυνατοτήτων παραγωγῆς τῶν ναυπηγείων.

Πορά ταῦτα, η σημειωθεῖσα αὐξησις εἶναι η μικροτέρα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ναυπηγικοῦ «μπούμ» κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1972. Σημειώτεον δὲ, ὅτι ἐάν δὲν ὑπῆρχε καθυστέρησις εἰς τὰς παραδόσεις, συνεπείᾳ τῆς παγκοσμίου ἐνέργειακῆς κρίσεως, η αὐξησις αὐτὴ θὰ ἦτο προσαρδέσει μικρότερα. Η καθυστέρησις εἰς τὰς παραδόσεις θὰ ιδιαιτέρως αἰσθητή εἴη τὴν Ιαπωνίαν, ηῆτις καλύπτει σχεδόν τὸ ημισύ τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγικότητος.

Τὰ δεξαμενόπλοια ἀπότελον τὸ 75,4% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν (100,6 ἑκατ. τὸν, γκρό), ἐνώ τὸ ὑπόλοιπον ποσοστὸν κατανέμεται μεταξὺ τῶν ἄλλων κατηγοριῶν μὲ προεξέχοντα τὰ μπάλκ κάρριερ.

Η τριμηνιαία αὐξησις τῶν δεξαμενόπλοιων ἀνήλθεν εἰς μόλις 3 ἑκατ. τόνους, ἐναντὶ

13,5 ἑκατ. τόνουν τοῦ προηγουμένου τριμήνου.

Τούτο, κατὰ τοὺς παραπρητάς, ἀποτελεῖ σαφὴ ἐνδείξιν τῆς κάμψεως τῆς ἀγορᾶς. Η ἀλλαγὴ τοῦ κλίματος ὑπῆρξε τόσον ταχεῖα καὶ τὰ προγνωστικὰ περὶ πλεονάσματος τονάκι δεξαμενόπλοιών τόσον συχνά, ὥστε ὁ ἀριθμὸς τῶν παραγγελιῶν δεξαμενόπλοιών των κατήλθεν οὐσιαστικῶς εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1970, διότι συνολικαὶ παραγγελίαι δεξαμενόπλοιών τόνουν.

Η Ιαπωνία προηγεῖται πάντοτε μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν μὲ 62 ἑκατ. τόνους ὑπὸ παραγγελίαν. Ακολουθεῖ η Σουηδία μὲ 11 ἑκατ. τόνους, η Δυτικὴ Γερμανία καὶ η Ισπανία μὲ 7,6 ἑκατ. τόνους ἐκάστη, η Αγγλία μὲ 7,3 ἑκατ. τόνους, η Γαλλία μὲ 5,9, η Νορβηγία μὲ 4,8, αἱ Ήνωμ. Πολιτεῖαι μὲ 4,5, η Ιταλία μὲ 4 καὶ η Δανία μὲ 3,5.

Ο ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἄνω τῶν 100.000 τὸν, γκρός ἀνήλθεν εἰς 495. Τὰ περισσότερα ἔξι αὐτῶν (259) θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς Ιαπωνίαν, ἀνά 33 εἰς τὴν Σουηδίαν καὶ Δυτικὴν Γερμανίαν, 29 εἰς τὴν Ισπανίαν, 23 εἰς τὴν Γαλλίαν, 22 εἰς τὴν Αγγλίαν, 17 εἰς τὴν Νορβηγίαν, 16 εἰς τὴν Δανίαν, 14 εἰς τὴν Ιταλίαν, 13 εἰς τὴν Ολλανδίαν καὶ 10 εἰς τὴν Νότιον Κορέαν. Εξ αὐτῶν, 37 θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ δημερομηχανῶν τὰ δέ υπόλοιπα 458 δι' ἀτμοστροβίλων.

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον καθειλκυσθησαν 25 σκάφη ἄνω τῶν 250.000 τὸν, d.w. καὶ παρεδόθησαν τὰ δεξαμενόπλοια υγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου «Χαμάσιρ» καὶ «Τελεία» (ἀπὸ τὴν Γαλλίαν) καὶ «Αμβρόσιος» (ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν).

ἡθέλησε καὶ δικαίως, εἰς τὸ τέλος τῆς μελέτης του νὰ ἀσχοληθῇ ἐκτενέστερον μὲ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν καὶ τὴν ἀναγκαιότητα καθορισμοῦ μιᾶς γενικωτέρας ἐλληνικῆς λιμενικῆς πολιτικῆς.

Η ἔργασία τοῦ κ. Κοκοσούλα, τυχούσα καὶ δικαίως, μιᾶς τιμητικῆς διακρίσεως παρὰ τῆς Πολιτείας, ἀξίζει νὰ τύχῃ τῆς μελέτης καὶ τῆς δεούσης ἐκτιμήσεως παρὰ τὸν ἀσχολουμένων μὲ τοὺς λιμένας καὶ εἰδικώτερον μὲ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν.

«ΦΙΛΟΙ ΤΟΥ ΧΙΩΤΙΚΟΥ ΧΩΡΙΟΥ»

Εἰς μόλις κυκλοφορήσαντα τόμον 200 σελίδων ἀναλύεται η δράσης τοῦ ὑπὸ τὸν ἐπικεφαλίδι τίτλον Γυναικείου Συνδέσμου, στοις ὅπερ τὸν προεδρίαν τῆς ἐμπνευστρίας καὶ ίδιωτρίας δειμηνήστου Μαρίας 'Ανδρ. Λαιμού, προσέφερε —καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ προσφέρει— πολύτιμον ἔργον διὰ τὴν οἰκίην της Χίου καὶ τὴν Οίνουσσάν. Τὸ «σπίτι τοῦ κοριτσιού» εἰς τὴν πόλιν τῆς Χίου καὶ η ἐπέκτασίς του εἰς τὰ πλείστα τῶν χωρίων τῆς νήσου, η «Καρράδειος ἐπαγγελματικὴ σχολὴ» μὲ τὴν πολύπλευρον δραστηριότητα καὶ πολλὰ ἄκρωμη κοινωφελῆ ἔργα, ἀπότελον τὴν ἀνεκτίμητον προσφοράν τῶν ὄργανωσεων, τὰς ὅποιας συνέστησε καὶ ἐκίνει ἡ δλησμόνητος δέσποινα καὶ αἱ ὅποιαις ἀποδεικνύουσσες —ὅπως χαρακτηριστικῶς σημειούται καὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ βιβλίου— πόσα ωραῖα ἔργα δύναται νὰ ἐπιτύχῃ ὁ ἄνθρωπος σταν σκέπτεται καὶ ἐνεργῇ ως ἄνθρωπος.

Ο συγγραφεὺς διακονῶν παρὰ τῷ Ο.Λ.Π.

ΑΝ ΕΧΕΤΕ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙ...

... παρακαλοῦμε, ζητήστε νὰ μάθετε τοὺς νέους
ἀρίστους όρους μας.

ΑΝ ΔΕΝ ΕΧΕΤΕ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙ...

... πρέπει νὰ μᾶς συμβουλευθῆτε. Σᾶς συμφέρει.

Γιὰ πληροφορίες ἀπευθυνθῆτε:

ΑΘΗΝΑΙ : Νίκης 10 - τηλ. 3230.011/19 & 3223.788

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Αγίου Κωνσταντίνου 3
Τηλ. 4117.030 & 4178.900

ΠΑΤΡΑΙ : Πλατεῖα Γεωργίου Α' 34α - Τηλ. 74.705

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Δωδεκανήσου 24
Τηλ. 538.211, 538.210, 522.580, 522.581

ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ : 62 Μαρτύρων 84 - Τηλ. 260.024

Kai εἰς τὰ 185, καθ' ἄπασαν τὴν χώραν
Πρακτορεία μας

**ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ**
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
Τηλ. Κέντρον 3230.011/19 (10 γραμματο)

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.): Συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ Φρέντρικο-
βάρκ τὴν νύκτα τῆς 30ῆς Ἀπριλίου, μετά τοῦ σουηδικοῦ δηζελοπλοίο-
ού «Ντόνια». Τὴν 3ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Ρόττερνταμ ἀνεύ ἐπι-
θεωρήσεως.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.): 'Ολιγὸν μετά τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἑκ-
Σιγκαπούρης, τὴν 23ην Ἀπριλίου, μὲ φορτίον 9.400 τόνων μεταλ-
λεύματος σιδήρου καὶ χρωμάτου (ἀπὸ 'Ιράν δι' Ιαπωνίαν), προσή-
ραξεν εἰς πλάτος 01.10'55'' βόρειον καὶ μῆκος 103.53'00'' ἀνα-
τολικόν. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεως τοῦ δι' ίδιων τοῦ μέσων καὶ τῆ
βοηθείᾳ ρυμουλκοῦ ἀπέτυχον. Τελικῶς ἀνειλκύσθη τὴν 27ην Ἀπρι-
λίου, δοθηδύμενον ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Σιγκα-
πούρην. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐπέλεσθησαν ἔξωθι τοῦ λιμένος καὶ
τὴν ἐπόμενην ἀπέπλευσε δι' Ιαπωνίαν καὶ Σαγκάνη, ἀφοῦ ἐλασθε
προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας. Τὸ σκάφος θά δεξαμενισθῇ
εἰς Σαγκάνην. Τὴν 30ην Ἀπριλίου ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχα-
νὴν εἰς πλάτος 04.02'' βόρειον καὶ μῆκος 103.58'' ἀνατολικὸν καὶ
ἀπεστάλη ρυμουλκὸν πρὸς βοηθείαν.

ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.): 'Υπέστη ζημίας εἰς τοὺς λέθητας συνεπεία
ἀνωμάλεως ἀλμυροῦ ὅματος εἰς τὸ ὄδωρ τῶν λεθῆτων, λόγῳ διαρ-
ροής τοῦ συστήματος ψύξεως. 'Επιθεώρησις ἐλασθε χώραν εἰς Καντζ
τὴν 26ην Ἀπριλίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΙΟΝ (κ.): Μετ' ἐκφόρτωσιν μέρους τοῦ φορ-
τίου τοῦ εἰς φορτηγίδας, ἀνειλκύσθη τὴν 24ην Ἀπριλίου καὶ ἐπλευσεν
εἰς Μαρακάϊμπο πρὸς ἐκφόρτωσιν (ἰδε τεῦχος 1.5.74).

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ : Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους εἰς
ἀπόστασιν 150 μιλίων ἀνατολικῶν τοῦ Λορέντζο Μάρκες καὶ ἔξητη-
σεν ἀμεσον βοήθειαν. Τῆς πυρκαϊᾶς προηγήθη ἐκρηξίς, ὃ δὲ πλοιαρ-
χος διέτοξε μέρος τοῦ πληρώματος νὰ ἐπιβιδασθῇ τῶν σωσιδίων
λέμβων καὶ νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοῖον. Οὗτοι παρελήφθησαν ὑπὸ
τοῦ προσδραμόντος λιβεριανοῦ τάνκερ «Γκόλαρ Ρόν». 'Αργότερον
ἐγνώσθη ὅτι τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἐλέγχον τὴν ίδιαν ἡμέραν.
Τὸ φορτίον ἐξεφορτώθη.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (κρουαζίεροπλοίον): Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἐπί-
στης ἐλληνικοῦ κρουαζίεροπλοίου «Ιθάκα» εἰς Ρόδον τὴν 4ην Μαΐου.
'Ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Πειραιά δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάς.

ΑΡΜΑ (κ.): Εἰς «Είδομασούθη τὴν 24ην Ἀπριλίου ὑπέστη πυρ-
καϊάν εἰς τὸ κύτος No. 5. Τὸ σκάφος μετέφερε 10.000 σάκκους φυ-
σικίων ἀπὸ Ινδίας. Τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἐλέγχον τὴν ίδιαν ἡμέραν.
Τὸ φορτίον ἐξεφορτώθη.

ΒΑΣΙΑ : 'Απὸ Βόρειον Εύρωπην διὰ Βεγγάζην, μὲ 4.200 τόν-
νους γενικοῦ φορτίου, προσήραξεν εἰς πλάτος 32.05'' βόρειον καὶ
μῆκος 20.01'' ἀνατολικὸν τὴν 6ην Μαΐου. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν
τύπου «πο eure no ray» μετά ρυμουλκοῦ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κ.): 'Απὸ Πειραιά δι' Ινδίαν, προσήραξε τὴν
2αν Μαΐου εἰς πλάτος 35.00'' βόρειον καὶ μῆκος 11.38'' ἀνατολικόν,
ἐπὶ πλαοῖν ναυαγίου. Τὸ σκάφος μετέφερε 14.000 τόννους σιτηρῶν.

ΓΚΡΕΗΤ ΛΑΚ (κ.): 'Υπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανὴν κατὰ
τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου τοῦ ἀπὸ Πακασμάγιο δι' Αμπι-
τζάν καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Κιουρασάο τὴν 30ην Ἀπριλίου.

ΓΟΥΡΟΛΑΝΤ ΑΡΓΟΣ : Συνεκρούσθη εἰς Μισσισιπήν τὴν 5ην
Μαΐου μετά τοῦ δηζελοπλοίου «Τάμγουορθ».

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.: 'Ηγκυροδολημένον εἰς Σαγκάνη παρεσύρθη
ὑπὸ σφοδρῶν ἀνέμων τὴν 21ην Ἀπριλίου καὶ συνεκρούσθη μετά τοῦ
μπάλκ κάρριερ «Ελευθερώτρια», ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν δεξιάν
πλευράν.

Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.): Τὴν 23ην Ἀπριλίου συνεκρούσθη εἰς
Χιροσίμα μετά τοῦ λιβεριανοῦ δηζελοπλοίου «Σίλιβερ Ντόλφιν».

ΕΛΛΗΝΙΣ : Εἰς κρουαζίέραν (ἀπὸ Μελβούρνην), ὑπέστη ἀνω-
μαλίας εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους. Προσήγγισεν εἰς Σιγκαπούρην τὴν
25ην Ἀπριλίου καὶ ἀπέπλευσε τὴν ἐπόμενην. Συνεστήθη δεξαμενι-
σμὸς τοῦ σκάφους κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ εἰς Εύρωπην.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : 'Απὸ Πουέρτο Ορντάζ δι'
Ιαπωνίαν μὲ 28.396 τόννους ἀργοῦ πετρελαίου, προσήραξεν εἰς
τὸ 147ον μιλίον τοῦ ποταμοῦ Ορινόκο, τὴν 2αν Μαΐου ἀνελκυσθεν
τὴν μεθεπομένην τῇ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν ἀποπλεύσαν ἐν συνε-
χείᾳ διὰ τὸν προορισμὸν τοῦ.

ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ : 'Απὸ Ήνωμένας Πολιτείας διὰ Γιοκοχάμαν.
Τὴν 25ην Ἀπριλίου προσήραξεν ἐπὶ τῆς νησίδος Καλάντας τῶν στε-
νῶν τοῦ Σάν Μπερναντίνο (Φιλιππίναι). 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν
Λόδεύς δι' ἀνοικτοῦ τύπου μετά ἑταῖρίας ρυμουλκοῦ.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λ.): 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Νταμάμ τὴν 28ην
Ἀπριλίου, τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκατίας κατὰ τὴν διάρ-
κειαν ταξιδίου τοῦ ἀπὸ Τεργέστην διὰ Ράς Τανούρα.

ΚΡΟΥΣΕΙ-ΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ : Μὲ φορτίον 120.000
πετρίου τόννων πετρελαίου προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Ντουμάμ τὴν 29ην
Ἀπριλίου, ἀνειλκυσθεν δὲ τὴν 3ην Μαΐου. Δὲν ἐγνώσθησαν περισσό-
τεροι λεπτομέρειαι.

ΛΟΥΚΑΣ Ν.: Μὲ φορτίον 9.300 τόννων χαλυβδίνου σύρματος

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

προσήραξεν εἰς Σάντος, ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ, τὴν 30ην Ἀπριλίου. Τοῦ πλοίου ἐπέβαινε πιλότος. Ἐγένοντο ἀνεπιτυχεῖς ἀπόπειραι ἀνελκύσθεώς του καὶ, τελικῶς, μετὰ ἔφορτων περίπου 2.000 τόνων εἰς φορτηγίδας ἀνελκύσθη τὴν 4ην Μαΐου.

ΜΑΙΥΦΛΑΟΥΣΕΡ Χ. (π.): Εἰς Βομβάνη τὴν 29ην Ἀπριλίου ἀνεκοινώθη ὅτι ἐπραγματοποιεῖτο ἀναμετάλλωσις τῶν ἔδρανων τοῦ τελικοῦ ἄξονος.

ΜΑΡΙΑ II (κ.): Ἐποπλεύσαν ἐκ Ρότερνταμ τὴν 2αν Μαΐου διὰ Μεθίλη, ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένη λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΗ (κ.): Ὅπεστη ζημίας εἰς τὰ διπύθμενα συνεπείᾳ προσκρύσεως ἐπί υφάλου εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Ταίηλ ὁπότε μηδὲν τὴν 1ην Μαΐου μέδιαροιν. Ἀπητούντο ἐπικευαί.

ΝΟΡΘ ΕΡΛ (λ.): Παρέμεινεν ἀκούστητον εἰς ἀπόστασιν 500 μιλίων δορειοσαταλικῶς τῆς Βερμούδας τὴν 28ην Ἀπριλίου συνεπείᾳ πυρκαϊᾶς, ἥτις προεκάλεσε σοβαρὰ ἐγκαύματα εἰς ἔξι μέλη τοῦ πληρώματος καὶ τὸν θάνατον ἑνός. Ἐξητήθη ιατρικῇ βοήθεια, ἥτις παρεσχέθη ὑπὸ τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ δηζελοπολίου «Κραλιέδικα». Τὸ σκάφος μὲ φορτίον φυτικῶν ἔλαιων κατημύθηκε ἀπό Μπατόν Ρούζ εἰς «Εἴδονμασούθ». Τὸ ρυμουλκὸν «Σίμουσα» ἐμισθώθη ὑπὸ τῶν πλιοκτητῶν διὰ νάναλάδη τὴν ρυμούλκησήν του εἰς τὸν λιμένα προσιρμοῦ του. Ἀνεμένετο πλησίον τοῦ σκάφους τὴν 5ην ἡ δην. Μαΐου. Η ρυμούλκησης διαρκείας 17 - 18 ἡμερῶν.

ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.): Λόγω δλάδης τῆς μηχανῆς παρέμεινεν ἀκούστητον τὴν 25ην Ἀπριλίου εἰς ἀπόστασιν 30 μιλίων νοτίως τοῦ ἀκρωτηρίου Σίδερο καὶ ἐρυμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν ἐπομένην ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστέρι».

ΣΑΒΒΑΣ Λ. (ἀλιευτικόν): Πυρκαϊᾶ ἔξεργη ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν 25ην Ἀποιλίου. Πρὸ τοῦ κινδύνου δυθίσεως του ὀδηγήθη εἰς ἀδαμῆ ὄντα καὶ προσηράχθη. Ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Ή πυρκαϊᾶ ἐσυνεχίζετο καὶ ἀργότερον ἐσθμειώθησαν ἐκρήξεις εἰς τὸ μηχανοστάσιον, μὲ ἀποτέλεσμα νάναλάδη κλίσιν 90 μοιρῶν. Θεωρεῖται ὀλική ἀπώλεια.

ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Απὸ Ραθέναν διὰ Λουδίνου, προσήγγισεν εἰς Καρθαγένην τὴν 29ην Ἀπριλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν.

ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ: Τὴν 23ην Ἀπριλίου ἀνεκοινώθη ὅτι λόγω τροπικῆς καταιγίδος τὸ πλήρωμα — συμπεριλαμβανομένου τοῦ πλοιάρχου — ἔγκατέλειψε τὸ προσηραγμένον σκάφος καὶ μετεφέρθη ἀεροπορικῶς εἰς Ντάρ εἰς Σαλάμα (ἰδὲ τεῦχος 1.5.74). Τὴν ίδιαν ἡμέραν ἀπέκοπε εἰς δύο ἑκτής καταιγίδος. Σκάφος καὶ φορτίον δέον νάναλαρώνται ὡς ὀλικῶς ἀπολεοθέντα.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΔΗ (λ.): Ἐπειθεωρήθη εἰς Σιένταμ τὴν 23ην Ἀπριλίου λόγω ζημιῶν εἰς τὸν δομητικὸν λέβητα, ἥς ὑπέστη τὴν 28ην Μαρτίου. Ἀνελείφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Τὴν 20ην Ἀπριλίου, 12 ὥρας μετὰ τὸν ἀπόπλου του ἐκ Ντώρμπαν ἐπέστρεψε μὲ δημιάς εἰς τὴν μηχανήν. Ἐτελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαί καὶ τὴν 26ην Ἀπριλίου ἀπέπλευσε διὰ Περσικὸν Κόλπου, ἀφοῦ ἔλασθε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας.

'Η παρουσία τῶν μικτῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ἔργων φορτίων καθίσταται διηγήμεραι αἰσθητή. Ναυλώσεις πολλαὶ ἐγνώσθησαν σκαφῶν ΟΒΟ διὰ σιτηρά, γαιάνθρακας καὶ σιδηρομεταλλεύματα, ἐνῷ καὶ τὰ μικρά τυνκέρες ἥρχιστα στρεφόμενα πρὸς τὰ σιτηρά φορτία. Καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων συνεχίσῃ τὴν ἀπὸ μηδῶν χαλαρότητά της, ἡ πρόδηλεψις ὅτι οἱ ναύλοι τῶν ἔργων φορτίων θά κρατηθοῦν εἰς χαμηλότερα διέπεδα δικαιολογεῖται ἐκ τῶν πραγμάτων.

"Ομως, παρὰ τὴν ἐκ τῶν μικτῶν σκαφῶν ἀπειλὴν καὶ τὴν σχετικῶς μετρίαν ἔτησιν χωρητικότητος διὰ σιτηρά, ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαΐου ἐπέδειξεν ικανοποιητικὸν σταθερότητα. Καλύτεροι ναύλοι ἐπληρώνονται εἰς τὸν δορειοσαταλικὸν τομέα — παρὼν ὁ ἴνδικος παράγων — καὶ τὰ μισθώματα διὰ τὰς χρονοναυλώσεις δὲν ἐνεφάνισαν καθίζησιν, ὀπωσδήποτε ἀξιόλογον. Ἀσθενέστερος ὁ τομέας τῆς 'Απω Ανατολῆς. Δυσκολίας ἔξακολουθούν νάντιμετωπίζουν τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς διὰ τὴν ἀπασχόλησιν των.

'Οπωσδήποτε, ἀσφῆς διαγράφεται ἡ αὐριον τῆς ναυλαγορᾶς. "Αν λάθωμεν ὑπ'" ὄψιν μας τὰς διατυπουμένας προβλέψεις τῶν παρατηρητῶν της, πρέπει νά πιστεύσωμεν διτι φερόμεθα πρὸς μίαν συστολὴν τῶν ναύλων, λόγω ὑπερπροσφοράς χωρητικότητος. Καὶ οἵως, ἡ ἀγορά ἔξακολουθεῖ ἐμφανίζουσα, μέχρι τοῦδε, τούλαχιστον, ὑπέδαφος σταθερότητος. Τὰ ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας σκάφη ἐπιτυγχάνουν ναύλους καλυτέρους.

'Η κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι :

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ : Εργασίαν ικανοποιητικήν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πρὸ μηνὸς καθεστώς τοῦ δορειοσαταλικοῦ τομέως παρέσχει ἡ ἀγορά τῆς Βορ. Αμερικῆς. 'Η παρουσία, δῆμος, τῶν ΟΒΟ καὶ τῶν τάνκερ δὲν ἐπέτρεψε τὴν θεαματικήν ἀνάτιμην. Συνεκράτησε τὴν ὑψωτικήν τάσιν. 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' Ιαπωνίαν σιτηρά ἐπληρώθησαν τὰ 29 δολ. φίδι δι' Ιούνιον (22.000 τόν.). Δι' Ιούλιον δολ. 25 φίδι. Δι' Ινδίαν σιτηρά, ἔναντι τῶν ἀρχικῶν δολ. 42, τάνκερς ἐδέχθησαν δολ. 37,50 (1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.), ἵσως δὲ καὶ διογύτερον. Διὰ Μπαγκλαντές (τάνκερ) 35.000 τόν. δολ. 30, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ (Μάιον - Ιούν.) δολ. 20 φίδι. 'Αλεξάνδρειαν δολ. 40 (Μάιον). 'Απὸ Κόλπουν διὰ τὸ Κόντινεντ 52.000 τόν. δολ. 975.000 κατ' ἀποκοπήν φίδι (Μάιον).

'Απὸ τὸ Σικάγον διὰ Ρόττερνταμ 10.300 τόν. παντὸς εἶδους δημητριακά 46.000 κ. πόδες δολ. 380.000 κατ' ἀποκοπήν (Μάιον). 'Απὸ Αγ. Λαρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ 87.000 τόν. σιτηρά δολ. 850.000 φίδι. Δι' Αμερικήν δολ. 52.000 τόν. (Ιούν.) δολ. 11,20 φίδι ἐντρίμεντ. 'Επίσης 55.000 τόν. (Μάιον) δολ. 15 φίδι. 'Απὸ Μπαϊ Κομώδη Πόρτ Καρτέ έδι' Ολλανδίαν (μικτὸν) 66.500 τόν. δημητριακά δολ. 727.500 φίδι ἐντρίμεντ. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ολλανδίαν (Μάιον) δολ. 13,25 φίδι.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ, ἐπίσης, διὰ Φρήντρικσταντ (Μάιον - Ιούν.) δολ. 18,50 (18.000 τόν.). Γάνδην Ἀμβούργον δολ. 16 (20.000 τόν.) φίδι.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ : 'Απὸ Χάμπτον Ρόδες δι' Ιαπωνίαν δολ. 18,25 (52.000 τόν.) Μάιον ἐλ. ἐκφόρτ. 'Εν συνεχείᾳ δολ. 23,25 ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάιον) μικρότερα σκάφη.

ΠΑΛΑΙΟΣ ΙΔΗΡΑ : 'Απὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ιαπωνίαν (Ιούνιον) 25.500 τόν. δολ. 935.000 φίδι κατ' ἀποκοπήν. Τοιτταγκόκ 9.000 τόν. (Μάιον) δολ. 93.000.

ΝΟΤ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ : 'Αρκεταὶ ναυλώσεις ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. Ναύλοι δελτιωμένοι. Τὰ 31,75 δολ. (3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.) ἐπληρώθησαν διὰ σκάφος 15.000 τόν. (Μάιον - Ιούν.) διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 36.000 τόν. δολ. 39, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάιον - Ιούνιον). 'Απὸ Μπάχια Μπλάνκα διὰ Μ. Θάλασσαν τάνκερ 28.000 τόν. δολ. 28 (Μάιον).

'Απὸ Βραζίλιαν διὰ Γάνδην - Αμβούργον δημητριακὰ 23.000 τόν. δολ. 29,30 φίδι ἐντρίμεντ, 2.000 τόν. φόρτ. - 4.000 τόν. ἐκφ. (Μάιον). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Τουμπαράδο διὰ Βαλτικήν δολ. 21.00 φίδι.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ : 'Απὸ Βρεταν. Κολομβίαν διὰ τὸ Κόντινεντ θεῖον 50.000 τόν. δολ. 14,25 φίδι. Διὰ Σιγκαπούρην τάνκερ 16.000 τόν. σιτηρά (Μάιον) δολ. 30,50 φίδι, 1.000 τόν. ἐκφόρτ. 'Απὸ Βανκούμερ διὰ Νόρδερν Ρέιντζ 48.000 τόν. γαιάνθρας δολ. 10,50 (Μάιον) φίδι ἐντρίμεντ, 15.000 - 15.000 τόν. φόρτος εκφόρτωσιν.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ : Χαμηλότεροι ναύλοι ἀπὸ τὴν Ν. Αφρικήν (ἀραβόσιτον). 'Επιληρώθησαν δολ. 28,75 (1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.) διὰ τὴν Βενεζουέλαν καὶ 30 δολ. (2.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.) δι' Ιαπωνίαν. 'Απὸ Σιδηνεῦ - Μελβούργην ρεῖντζ διὰ Μανίλαν σιτηρά (Μάιον) δολ. 29,37½, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Πόρτ Χέντλαντ ἡ Ντάμπιπερ διὰ τὸ Κόντινεντ (Μάιον - Ιούν.) σκάφη ὑπερεκατόν χιλ. τόν. δολ. 8,20 - 7,25 φίδι. 'Ετοιμον σκάφος 42.000 τόν. διὰ Βόρ. Αμερικῆς δολ. 13,50 φίδι. Ζάχαρις ἀπὸ Κουντσλαντ δι' Αγγλίαν 13.000 τόν. (Μάιον - Ιούνιον) δολ. 35.00 φίδι. 'Απὸ Λαρέντζ Μάρκες διὰ Πορτογαλίαν δολ. 31.00 Μάιον (11.000 τόν.). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Λαρέντζ Μάρκες διὰ Β. Αμερικήν δολ. 18,25 φίδι. Φωφάτα ἀπὸ Ακαμπα διὰ δυτ. ἀκτήν 'Ινδίας δολ. 19,50 (11.000 τόν.) Ιούλιον. 'Απὸ τὸ Ρουέν διὰ Καράτσι σιτηρά δολ. 39.000 κατ' ἀποκοπήν (Μάιον) φίδι (5.100 τόν.).

'Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Πόρτ Σουδάν σιτηρά (Μάιον) δολ. 63,40 φίδι ἐντρίμεντ. 'Απὸ Αμβέρσαν δι' Ινδίαν 12.000 τόν. λιπάσματα δολ. 62 φίδι (Ιούν.).

ΤΑ ΤΑΙΓΙ ΤΣΑΡΤΕΡΣ : 'Εκτασιν σηματικήν προσέλαθεν ἡ ζήτησις. Αἱ πλείσται τῶν ναυλώσεων διὰ ταξίδια ἀπλά ἡ κυκλι-

MERCANAVES (CYPRUS) LIMITED

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

6 EVRIPIDOU STR., FAMAGUSTA, TEL. 66418. Cables: MERCANAVES FAMAGUSTA

10 KOUMANDARIA STR.

P.O. BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES - LIMASSOL



κά. Ότομεν τού Κόντινεντ ό ζωηρότερος διά τάς έταιριας γραμμών. Τὰ «τουητέκερς» τά προτιμώμενα καὶ τὰ μικρά σχετικώς χωρητικότητος μπάλι κάρριερ. Διά τρία έτη σκάφος 62.200 τόν. τού 1968, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Μάιον - Ιούν. δολ. 4,50. Σκάφος 37.755 τόν. τού 1965 δολ. 5,30 διά τρία έτη. Διά δύο έτη σκάφος SD14, παράδοσις N. 'Αφρικήν δολ. 4,400 ήμερησίως. Διά δύο έτη σκάφος 25.535 τόν. τού 1967, παράδοσις 'Ιούλ. - Αύγ. 'Ιαπωνίαν δολ. 6,95 τόν τόννον. Διά 2-3 μῆνας σκάφος 25.670 τόν. τού 1972 δολ. 11,25, πλέον 750 δολ. δρεπτάμ. Διά ταξίδια άπλι Περισικό Κόλπου (Μάιον) τά 11.000 δολ. έπληρωθσαν εἰς τουητέκερ. Σκάφος 115.300 τόν. ταξίδιον κυκλικόν υπερατλαντικόν δολ. 4,50 τόν τόν. Μάιον. Σκάφος 26.906 τόν. σπότ, παράδοσις Τάμπαν, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ δολ. 15.000 ήμερησίως. Σκάφος 16.565 τόν. παράδοσις Ρίον Μάιον, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ δολ. 8.700 ήμερησίως, πλέον 1.000 δολ. δρεπτάμ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Αἱ παρούσαι δυσχέρεια εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν δεξαμενοπλοίων φαίνεται νὰ συνεχισθοῦν δεδομένης τῆς θερινῆς περιόδου καὶ τῆς ὑποκαταναλώσεως τῶν πετρελαίων, λόγῳ τῆς ἀκριβείας τῶν τιμῶν των.

Οἱ ναυλοὶ ἀπὸ τὸν Περισικόν Κόλπον ἐνεφάνισαν πρὸς στιγμὴν ἀλαφράν τινα βελτίωσιν, ἔλαχιστων μόνον μονάδων, ἀλλὰ τὸ ἀναύλωτον τονῶς πιέζει τὴν κατάστασιν ἐπὶ τὰ χείρω. Προβληματική ἡ θέσις τῶν μεγάλων ἴδιτος σκαφῶν.

Ναυλίσεις ἀρκεταὶ ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ α' 150μήρον τοῦ Μαΐου. 'Αναφέρουμεν τινᾶς ἔξ αὐτῶν : Τὰ W 50 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφη μαρμούθ VLCC ἀναμένοντα τὴν ναύλωσιν, διὰ τὴν Δύσιν, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν. Εἰς τὰ W 51½ ἐκλείσθη ἀπὸ τὴν Τεξάκο σούπερ τάκερ. Τὰ 52½ ἐπληρώθησαν ἐπίσης. Σκάφος 60.000 τόν. ἔναυλωθη διὰ Μάϊον εἰς τὰ W 75. Σκάφος 130.000 τόν. ἐκλείσθη διὰ τὴν Δύσιν εἰς τὰ W 60.

Ἄπο τὴν Καραϊβικὴν διὰ B. 'Αμερικήν εἰς μικρὰ σκάφη W 160. Διὰ τὴν 'Ιταλίαν W 102½. Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ B. 'Αμερικήν, λιμένας 'Ατλαντικού W 145 (Μάιον). Σκάφος 224.000 τόν. διὰ τρία έτη τάμια ταρτέρη μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον 1974 πρὸς 2,50 δολ. τὸν τόννον καὶ μῆνα.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ: Νόρφολκ, 35.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.617.000 κ.π.) Λισσαδώνα - 'Αμεριδρόγον ρέιντ, δολ. 665.000 φίστ, Απριλίου 29 - Μαΐου 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ (λιθ.): 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας), 27.000 - 28.000 τόν. παλαιοσιδήρων 'Ιταλίαν δολ. 22, φίστ, Μαΐου 15-20.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (λιθ. εἰς τάμια τοστέρη): Μισισιπάνη 54.000 τόν. γεννημάτων 'Αυδέρσαν - 'Αμεριδρόγον ρέιντ, δολ. 15,25 φίστ, Μαΐου 8-15.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 12.750 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 310.000, φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἔκφρωσιν, Μαΐου 7-25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ: Μεγ. Λιμένας μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον, 12.000 τόν. γεννημάτων ρωσικούς λιμένας Βαλτικής θαλάσσης, δολ. 38. Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρι 14.000 τόν. δολ. 29, φίστ, Μαΐου 8-20.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Λιμένας Κόλπου, 8.250 τόν. ἀραβούσιον, μέρος φορτίου, Κωνσταντζαν, δολ. 40 φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἔκφρωσιν, ἀμέσως φόρτωσις.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.): Μπαί Κορώ δη Πόρτ Καρτί, 57.500 τόν. γεννημάτων ἔνα λιμένας 'Αμβρόσα - Ρόττερνταμ καὶ Τίμπουρι, δολ. 9,25 φίστ, Μαΐου 10-18.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΑΝΗΤΕΡ (λιθ.): 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας), 32.000 τόν. γεννημάτων, 'Ολλανδίαν δολ. 14, φίστ, Μαΐου 10-17.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἔτ. 'Ανδρος): Φιλαδέλφειαν 19.000 τόν. παλαιοσιδήρων δυτ. 'Ιταλίαν, δολ. 27,75 φίστ, Μαΐου 1-20.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ: 'Αγ. Λαυρέντιον, 15.000 τόν. οίστου Τήμαν, δολ. 47,50 φίστ, μὲ 2.000)1.000 φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 15-27.

ΦΡΟΣΩ: Λιμένας Κόλπου, 30.000 τόν. γεννημάτων.

ΣΗΠΕΡΑ (κ.): Τάμπαν ρέιντ, 6.000 τόν. λιποσιμάτων γύμα, Σαλβαντόρ καὶ 'Ιλχένς, δολ. 39,75 φίστ, Μαΐου 10-22.

ΚΑΠΟΙΔΙΣΤΡΙΑΣ: 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείως Χάττερας), 25.500 τόν. παλαιοσιδήρων 'Ιαπωνίαν, δολ. 935.000 φίστ, Ιουνίου 5-30.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.: Χάμπον ρόδος, 48.000 τόν. γαιανθράκων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 23, ἔλ. ἔκφρωτικων, ἔναρξις Μάϊου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Χιούστον 11.500 τόν. δρύζης, Μονροβίαν, δολ. 47,50 φίστ, μὲ 1.000)750 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 6-17.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 21.000 τόν. γεννημάτων 'Αλεξανδρείαν, δολ. 40, φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἔκφρωσιν, Μαΐου 16-31.

ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ (εἰς τάμια τοστέρη): Λιμένας Κόλπου, 26.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 28, φίστ, Μαΐου 15-30.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΠΑΙΩΝΗΡ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 30.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν, δολ. 17, φίστ, Μάϊου.

ΖΙΖΗ (λ.): Λιμένας Κόλπου, 5.000 τ. γεννημάτων.

τῶν ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, δολ. 21,50 φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἔκφρωσιν, Μαΐου 15-25.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. ἀραβούσιον Κωνσταντζαν, δολ. 47,50 φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἔκφρωσιν Μαΐου 5-11.

ΑΔΩΝΙΣ: Μεγ. Λίμνα 11.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων 'Αμεριδρόγον ρέιντ, δολ. 440.000 φίστ, Μαΐου 15-30.

ΑΙΓΑΙΑΝ ΠΑΙΩΝΗΡ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 32.000 τόν. γεννημάτων Ταρραγκόνα, δολ. 19,25 φίστ, Μαΐου 20-27.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτὸν λιθ.): 'Αγ. Λαυρέντιον 51.000 τόν. d.w. (2.500.000 κ.π.) γεννημάτων, 'Ολλαδίαν, δολ. 12,35 φίστ, Ιουνίου 1-15.

ΑΡΧΩΝΤΙΣΣΑ ΚΑΙΓΚΩ (μικτὸν): Χάμπον ρόδος 10.000 τόν. γαιανθράκων, 'Ιαπωνίαν δολ. 24, ἔλ. ἔκφρωτικῶν, Μαΐου 17-24.

ΘΩΜΑΣ Κ. (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 20.000 τόν. θείου Αδριατικού, δολ. 36,50, ὥστε 1-1, φίστ, μὲ 6.000)2.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 10-21.

ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ: Λιμένας Κόλπου, 13.500 τ. γεννημάτων ἀνατολ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, δολ. 19, φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἔκφρωσιν, Ιουνίου 3-20.

ΜΥΘΙΚ (μικτὸν λιθ.): Μιταί Κομπού δη Πόρτ Καρτί, 66.500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (3.016.170 κ.π.), Ολλανδίαν, δολ. 727.500 φίστ, Ιουνίου 1-14.

ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ. λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 35.000 τόν. γεννημάτων Μπαγκλαντές, δολ. 30, μὲ 1.500 τόν. ἔλ. ἔκφρωτων, 'Ιουνίου.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΕΠΙΚ (μικτὸν λιθ.): Πλοι 'Ιανέριον 45.000 τόν. μεταλλευμάτων Κόντινεντ, δολ. 14,30 φίστ, μὲ 7.000 τόν. φορτώσιν, Μαΐου 20-Ιουνίου 10.

ΠΑΛΛΥΡΑ: Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 10.000 τόν. γεννημάτων, Δουβλίνου δολ. 37,25 ἔλ. ἔκφρωτικῶν, μὲ 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 14-25.

ΠΑΝΔΩΡΑ: Ούχι θορειότερον Σάντα Φέ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες, 16.000 τόν. φορτίου (50 π.) 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμοτέρνταμ, δολ. 31,10, ἔλ. ἔκφρωτικῶν μὲ 2.000)3.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 17-31.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: Παρανάγκουν 13.200 τόν. γεννημάτων δικτ. ακτὴν 'Αγγλίας, δολ. 34, φίστ, μὲ 1.200.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 29-Ιουνίου 15.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΣ (λιθ.): Ρίθερ Πλέιτ 36.000 τόν. γεννημάτων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 39, μὲ 2.500 τόν. ἔλ. ἔκφρωτων, Μάϊου — Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝ (λιθ.): 'Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρες 14.000 τόν. γεννημάτων, Γκουαγκάμας, δολ. 38,25, μὲ 2.000 τόν. γκρός φορτώσιν, 1.000 τόν. ἔλ. ἔκφρωτων, Ιουνίου 1-20.

ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ (δ.): Μπάχια Μπλάνκαν, 28.000 τόν. γεννημάτων σοθιετικούς λιμένας Μαυρίου θαλάσσης, δολ. 28, μὲ 4.000 τόν. γκρός φορτώσιν, 2.000 τόν. ἔλ. ἔκφρωτων, Μαΐου 23-Ιουνίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΝΙΝΗ: Βαγκούθερ — Σάν Ντιέγκο ρέιντ, 48.000 τόν. λιπασμάτων καὶ κώκ πετρελαίου Γκλίζου — 'Εδιδεν ρέιντ δολ. 14,25 φίστ, Μαΐου 12-31.

ΝΤΕΡΜΠΥ (λιθ.): Βρετανικήν Καλομδίαν 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ινδονησίαν, δολ. 32,50, φίστ, μὲ 2.500)1.750 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 10-31.

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Λόδ 'Αντζελες, 20.000 τόν. γαιανθράκων Σάν Βίσεντ (Χίλην), δολ. 24, 50 φίστ, Μαΐου 18-28.

ΣΑΝΙΚ (μικτὸν λιθ.): Βρετ. Κολομδίαν, 50.000 τόν. θείου, Κόντινεντ, δολ. 14,25 φίστ, Ιουνίου.

ΗΒΗ: Βαγκούθερ, 48.000 τόν. γαιανθράκων ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ δολ. 10,50 φίστ, μὲ 15.000)15.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 25-Ιουνίου 5.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (λιθ.): 'Αμερίσαν — 'Αμεριδρόγον ρέιντ, 17.000 τόν. λιπασμάτων, δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ, δολ. 42, φίστ, μὲ 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 29-Ιουνίου 20.

ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.): Ρόττερνταμ, 8.000-8.200 τόν. οίστου Πόρτ Σουδάν, δολ. 63,40 φίστ, μὲ 1.500)1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Μαΐου 15-28.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΡΟΥΘ ΜΑΙ-ΚΕΛΣ (κ.): 'Ιντσόν 9.900-10.500 τόν. χαλυβδίνων σωλήνων, δυτ. 'Ιταλίαν,

δολ. 55,25 φίλ. με 1.500)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 1—15.

ΚΑΡΙΝΑ (λιθ.): Μπαγκόκ 11.000 τ. ζαχάρεως χυμά, Ιαπωνίαν, δολ. 17,75, φίλ. με 1.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (λιθ.): Μάσινλοκ 13.700—14.500 τόν. χρωμίου "Ιμιτγχαμ" δο. 38, φίλ. με 1.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαΐου 1—15.

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ: Μπαγκόκ με συμπλήρωσιν Κο. Lichang, 10.600 τόν. ζαχάρεως αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου δολ. 35 φίλ. με 1.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 13—30.

ΠΗΤΕΡ Λ.: "Ενα λιμένα Σίδνευ — Μελβούρνη πέντε 18.000 τόν. γεννημάτων Μανιλαν δολ. 29,37% φίλ. με 3.000)3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαΐου 16—31.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ (κ.): Κέπι Τάουν, Ντόρμπαν, "Ηστ Λόντον, 12.00 τόν. άραβοσιτού, Βενεζουέλαν, δολ. 30, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφόρτωσιν, Μαΐου 4—10.

ΕΥΓΕΝΙΑΣ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Κέπι Τάουν, Ντόρμπαν, "Ηστ Λόντον 13.500 τόν. άραβοσιτού, Γλασκώθην ή Λήρα, λίρας 11 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφόρτωσιν, Μαΐου 16—25.

ΓΑΛΛΗΝΗ: "Ηστ Λόντον ή Ντόρμπαν 14.400 τόν. άραβοσιτού τρεις λιμένας Ιαπωνίας, δολ. 30, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφόρτωσιν, Μαΐου 16—25.

ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Κέπι Τάουν — Ντόρμπαν 15.000 τόν. φράσσοιτο, τρεις λιμένας Ιαπωνίας, δολ. 30, θάσις 1—3 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έκφόρτωσιν, φίλων 5.000 τόν. έκφόρτωσιν, 50 σέντς ωλγάτερον, Μαΐου 15—30.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: Κέπι Τάουν, Ντόρμπαν, "Ηστ Λόντον 12.000 τόν. άραβοσιτού Αμβέρσαν — Αμβούργον ρέιντς λίρας 10, 25, ένα λιμένα έκφορτωσεως λίρας 10,37% δόσ, δύον Πλασκάθη ή Λήρα Λίρας 10,75 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, Μαΐου 18—Ιουνίου 5.

ΦΙΛΙΠΠΑ: Λορέντζο Μαρκές, 11.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκους Λισσαβώνα, Λειζέρες, δολ. 31 φίλ. με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15—30.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Κέπι Τάουν — Ντόρμπαν 14.500 τόν. άραβοσιτού τρεις λιμένας Ιαπωνίας, δολ. 30, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, Ιουνίου 15.

ΕΛΕΝΑ (κ.): Ρουέν 5.100 τόν. σίτου χυμά, Καράτσι, δολ. 390.000 φίλ. με 1.500)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ: Πλότσες, 10.000 τόν. βαρέτου, Βρέμην, δολ. 17 φίλ. Μαΐου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΙ ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ (λιθ.): 21.014 τόν. d.w. (992.687 κ.π. 14 μιλ. 34 τόν. φιούδελ δίλ και 1½ τόν. ντήξει δίλ), δολ. 9.000 ήμερησίων, ένα κυκλικόν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (θερινός Χάρτερας), παράδοσις μετά την άναγκρησην του πιλότου είς Σάντ Ναζάρ, Απρίλιου 23, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν.

ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.): 12.690 τόν. d.w. (570.000 κ.π. 12 μιλ. 31 τόν. φιούδελ δίλ), δολ. 5.000 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δίλ έπερωσίας, παράδοσις μετά την άναγκρησην του πολότου είς Καντζί Απρίλιου 20—27, έπαναπαρά-

δοσις είς πλοηγικόν σταθμόν Σιγκαπούρης ή Κολόμπο με δώρον δολ. 40.000, μέσω Κόντινεντ ή Μεσογείου.

ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ (λιθ.): 18.376 τόν. d.w. (31 π. 2½ ίντσα) (874.000 κ.π. 13 μιλ. δίλ), δολ. 9. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 48 ώρας έξωθι Σαγκάης, Απρίλιου 23—27, έπαναπαράδοσις Καράτα — Ιαπωνίαν ρέιντς ή Νότιον Κορέαν — Ινδονησίαν ρέιντς, ένα κυκλικόν ταξίδιον δύο Ειρηνικού.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ: 13.104 τόν. d.w. (641.000 κ.π. 14 μιλ. 23 τόν. φιούδελ δίλ και 2 τόν. ντήξει δίλ), δολ. 7.080 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Μπρούνσμπουτελ, Απρίλιου 26, έπαναπαράδοσις νοτιανά της Αμερικής ή Νότιον Κορέαν — Ινδονησίαν ρέιντς, ένα κυκλικόν ταξίδιον δύο Ειρηνικού.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ: 11.089 τόν. d.w. (604.300 κ.π. 13 μιλ. 17—18 τόν. φιούδελ δίλ και 1 τόν. ντήξει δίλ), δολ. 7.800 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δίλ έπερωσίας, παράδοσις μετά την άναγκρησην του πιλότου είς Αμβούργον, Απρίλιου 25—30, έπαναπαράδοσις Μουσκάτ — Καράτα ρέιντς μέσω Ανατολικής ακτής ΗΠΑ.

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιθ.): 44.492 τόν. d.w. (41 π. 1.984.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 193.000 πλευρικών δεξαενών, 15½ μιλ. 44 τόν. φιούδελ δίλ και 2 τόν. ντήξει δίλ), δολ. 6.40 ένα κυκλικόν δύον δύο ταξίδια Ατλαντικού, παράδοσης Κόντινεντ, Μαΐου 20—Ιουνίου 10.

ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ: 15.085 τόν. d.w. (702.000 κ.π. 14 μιλ. 19—20 τόν. φιούδελ δίλ και 1½ τόν. ντήξει δίλ), δολ. 6.00 ήμερησίων, παράδοσης Ιαπωνίαν Μαΐου 8—18, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ — Χάρηρην ρέιντς.

ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: 15.00 τόν. d.w. (693... κ.π. 15 μιλ. 23 τόν. φιούδελ δίλ και 1½ τόν. ντήξει δίλ), δολ. 10.200 ήμερησίων, παράδοσης διπολέοντας έκ Τζάκαρτας ή Σουαμπάγια, Μαΐου 13—23, έπαναπαράδοσης Λ. Μαρκές — Κέπι Τάουν ρέιντς.

ΧΟΛΑ ΤΡΙΝΙΤΥ (λιθ.): 20.715 τόν. d.w. (197.064 κ.π. 13 μιλ. 41 τόν. φιούδελ δίλ), δολ. 10.05, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δίλ έπερωσίας, παράδοσης Ιαπωνίαν Μαΐου 10—13, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ μέσω Περσικού Κόλπου.

ΕΥΤΥΧΙΑ: 18.613 τόν. d.w. (916.067 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούδελ δίλ και 1½ τόν. ντήξει δίλ), δολ. 9.500 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δίλ έπερωσίας, παράδοσης μετά την άναγκρησην του πιλότου είς Σαντερλάντ, Απρίλιου 15—13, έπαναπαράδοσης Σαντερλάντ Αγγλίαν.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ. (λιθ.): 14.900 τόν. d.w. (690.000 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούδελ δίλ και 2 τόν. ντήξει δίλ), δολ. 12.000 ήμερησίων, παράδοσης δμεσος άμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοσης Κόλπου.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ (λιθ.): 18.810 τόν. d.w. (912.204 κ.π. 16½ μιλ. 32 τόν. φιούδελ δίλ και 2 τόν. ντήξει δίλ), δολ. 6.450 ήμερησίων, ταξίδια δύο έτων, παράδοσης άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ (λιθ. είς τάμι τούρτερ): (φορτίον κ.π. δύο άνωτέρων), δολ. 12.000 ήμερησίων, παράδοσης δμεσος άμερικ. λιμένων Κόλπου, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν.

ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.): 26.000 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 15½ μιλ. 38 τόν. φιούδελ δίλ και 1½ τόν. ντήξει δίλ), δολ. 5.75 ήμερησίων, πλέον δολ. 85.000 δύον δύον δέκαεντα, παράδοσης κατά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Σάουθουεστ Πάς, έπαναπαράδοσης Μεσογείου σύχιον δέκαντον δύον δέκαεντα πολικότερον τού Πειραιώς, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Ιαπωνίαν, Πορτογαλίαν μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ: 26.160 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούδελ δίλ και 2 τόν. ντήξει δίλ), παράδοσης μετά την άφιξην είς πλοηγικόν σταθμόν Σάουθουεστ Πάς, έπαναπαράδοσης Μεσογείου σύχιον δέκαντον δύον δέκαεντα πολικότερον τού Πειραιώς, Αγγλίαν, Κόντινεντ, Ιαπωνίαν, Πορτογαλίαν μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΑΡΓΚΟ ΕΛΛΑΣ: 15.452 τόν. d.w. (702.517 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούδελ δίλ), δολ. 10.000 ήμερησίων, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δίλ έπερωσίας, παράδοσης μετά την άφιξην είς Σάντ Ναζάρ, Απρίλιου 20—26, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένων Κόλπου μέσω Δομινικανής Δημοκρατίας.

ΚΟΣΤΑΣ ΦΡΑΓΓΟΣ: 25.535 τόν. d.w. (1.050.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούδελ δίλ), δολ. 6.950, ταξίδια δύο έτων, παράδοσης Ιαπωνίαν.

ΤΖΑΝΙΣ Λ.: 26.950 τόν. d.w. (14½ μιλ.), δολ. 9. Εποικος παράδοσης ιδιού τον Κορέαν, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΔΩΤΩ (λιθ.): 62.200 τόν. d.w. (41 π. 7.5)8 ίντσα, (2.800.000 κ.π. 15 μιλ. 53 τόν. φιούδελ δίλ και 3 τόν. ντήξει δίλ), δολ. 4.50, ταξίδια δύο έτων, παράδοσης Ιαπωνίαν Μαΐου — Ι. οντιάν.

ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ: 20.750 τόν. d.w. (13½ μιλ.) ένα κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού (συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Λιουδών), δολ. 13.25 παράδοσης Μαΐου 15, Μπιλαπτό, έπαναπαράδοσης Γάλανην — Αυστρούργον ρέιντς.

ΑΙΘΡΑ (λιθ.): 15.370 τόν. d.w. Ένα κυκλικό ταξίδιον Καραϊθικής, δολ. 9.000 ήμερησίων, παράδοσης έποικος άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.: 25.875 τόν. d.w. (1.130.000 κ.π. 14 μιλ. 30 τόν. φιούδελ δίλ), δολ. 7.25, έποικος παράδοσης Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης Μπότον — Γκάλαστον ρέιντς.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: 25.500 τόν. d.w. (1.230.000 κ.π. 15 μιλ. 36 τόν. φιούδελ δίλ), δολ. 8.50, παράδοσης Ιαπωνίαν, Μαΐου 13—20, έπαναπαράδοσης Ρίθερ Πλέιτ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ: 26.095 τόν. d.w. (1.

TAXEΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΑΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά Κρέατα, Φασικά, Τυριά, Φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχείς άναγκαρήσεις είς Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MANITOBA"	23—30/5
M.V. "INGER SKOU"	17—25/6
M.V. "MICHIGAN"	9—16/7

Αι άνωτέρω ήμερομηνία έποκεινται είς άλλαγήν άνευ προειδοποιήσεως.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

AKTI MIAOUYI 7, PEIRAIOS — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

'Αναμένονται είς Πειραιά:

M.V. "MISSOURI"	3/6/74?
M.V. "MANITOBA"	10/7/74
M.V. "INGER SKOU"	3/8/74
M.V. "MICHIGAN"	1/4/74

043.000 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φισελ διλ), δολ. 15.000 ήμερησιώς. Έτοιμος παράδοσις Τάμπαν, έπανωπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 26.074 τόν. δ.ω. 1.248.000 κ.π. 15 μιλ. 31 τόν. φισελ διλ), δολ. 14. Έν κυκλοκόν ταξίδιον Μεγ. Αιμών, παράδοσις Βρέμην μέσα Μαΐου, έπανωπαράδοσις Κόντινεντ.

ΜΕΓΑΛΑΚ: 16.565 τόν. δ.ω. (810.000 κ.π. 13½ μιλ. 21 τόν. φισελ διλ), δολ. 8.700 ήμερησιώς πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερορίας, παράδοσις Ρίον 'Ιανείρον Μαΐου 10-25, έπανωπαράδοσις Γερακλάτορ — 'Αιμδύργον ρέντη.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΔΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.): Φρήπορτ 18.000 τόν. καθαρά άμερικ λιμένας δυτ. άκτης, Γουορλντσκέλ 230, 'Απρίλιον 27.

ΘΑΚΗ ΣΕΥΛΑΡ: Μεσόγειον 19.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 230, ήμερος φόρτωσις.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 60.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουορλντσκέλ 115, 'Απρίλιον 26.

ΚΕΦ ΉΓΚΛ (κ.): Καρθαγένιαν, 17.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 225, ήμερος φόρτωσις.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (λιθ. B. 'Ισπανίαν 18.000 τόν. καθαρά, νότιον Αφρικήν, Γουορλντσκέλ 350, 'Απρίλιον 26.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): Καραϊβικήν, 34.000 τόν. άμερικ, λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, δάντολ. άκτην Καναδά, Γουορλντσκέλ 135, 'Απρίλιον 27.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 57.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 120, 'Απρίλιον 27.

ΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.): Μεσόγειον 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 220, άρχας Μαΐου.

ΣΑΒΒΑΣ: Φάρο, 28.000 τόν. μέρος φορτίου Ροστόκ, Γουορλντσκέλ 277½, Μαΐου 3.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 24.000 τόν. Καράτσι, Γουορλντσκέλ 325, 'Απρίλιον 29.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Α.: 'Ινδονησίαν 60.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 110, Μαΐου 4.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ: Περσικόν Κόλπον, 29.000 τόν. καθαρά δύφινος, Γουορλντσκέλ 315, Μαΐου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 255.000 τόν. Βραζιλίαν, Γουορλντσκέλ 57½, Μαΐου 21.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν): Βαγκούνιερ 30.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 155, Μαΐου 21.

ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ: Περσικόν Κόλπον, 19.500 τ. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουορλντσκέλ 250, Μαΐου 3.

ΣΚΑΠΙΜΑΟΥΝΤ: Καραϊβικήν, 36.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουορλντσκέλ 140, Μαΐου 5.

ΓΙΑΝ ΞΥΛΑΣ: Περσικόν Κόλπον, 42.000 τόν. μέρος φορτίου, Μονροβίαν, Γουορλντσκέλ 132½, Μαΐου 5.

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ: Ιταλίαν 40.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ισπανίαν δολ. 16.50 πλέον 25 σάντα διε κάθε πρόσθετον λιμένα, Μαΐου 14, διά πλήσιος φορτίου 48.000 τόν. δολ. 12.50.

ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.): Φάρο, 20.000 τόν. Κίναν, δολ. 17.50 'Ιουνίου 1.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Δυτ. 'Αφρικήν, 43.000 τόν., μέρος φορτίου ιανείρων 'Ισπανίαν δολ. 16.50 πλέον 25 σάντα διε κάθε πρόσθετον λιμένα, Μαΐου 14, διά πλήσιος φορτίου 48.000 τόν. δολ. 12.50.

ΜΠΕΣΣΕΥ Κ.: Μεσόγειον 25.000 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 155, διώνυνταλών μέρος φορτίου 19.000 τόν., Γουορλντσκέλ 207½, άρχας Μαΐου.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ: Καραϊβικήν, 19.000 τόν. δύφινος, Γουορλντσκέλ 160, Μαΐου 8.

ΚΥΜΟ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 39.000 τόν. μέρος φορτίου Ταΐσθαν, Γουορλντσκέλ 150, Μαΐου 12.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ: Μέγαρα 36.000 τόν. Κωνστάντζαν, Γουορλντσκέλ 170, άρχας Μαΐου.

ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.): Καραϊβικήν, 19.500 τόν. καθαρά άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 220, Μαΐου 12.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Περσικόν Κόλπον, 60.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 125, Μαΐου 10.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: Καραϊβικήν, 28.000 τ. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άνατ. άκτην Καναδά, Γουορλντσκέλ 120, Μαΐου 8.

ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ.): 'Ινδονησίαν 47.000 τ. 'Ισπανίαν, Γουορλντσκέλ 160, Μαΐου 11.

ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 60.000 τόν. δύφινος άνατολικώς Γουορλντσκέλ 85, Μαΐου 3.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ: Ρωσικός λιμένας Μαύρης θαλάσσης 38.000 τόν. Ρότερνταμ — Ροστόκ, Γουορλντσκέλ 185, Μαΐου 15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: Μεσόγειον 19.500 τόν., καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվιαν, Γουορλντσκέλ 180, δύφινον άμερικανικός λιμένας άκτης 'Ατλαντικού ή Κόλπου, Γουορλντσκέλ 185, Μαΐου 10.

ΤΑΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΑΡ: Χουέλθαν, 19.000 τόν., καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 222½, ήμερος φόρτωσις.

ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.): Καραϊβικήν, 19.000 τόν.. άμερικανικός λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 155, Μαΐου 7.

ΑΗΤΩ: Μεσόγειον 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 190, ήμερος φόρτωσις.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΠΙΑΝΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 255.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 50, Μαΐου 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ.): Μπάντρου Μπάι, 80.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Δανιλαν, 'Ισπανίαν 2 ή 3 συνεχή ταξίδια. Γουορλντσκέλ 125, ήμερος φόρτωσις.

ΣΑΝΑΡΟΥΣΑ (κ.): Περσικόν Κόλπον, 19.000 τόν. νάφθας 'Ισπανίαν, Γουορλντσκέλ 390, Μαΐου 10.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ.): Μεσόγειον, 18.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 245, ήμερος φόρτωσις.

ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.): Μεσόγειον, 18.500 τόν. καθαρό 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 260, Μαΐου 10.

ΑΡΙΕΣ (π.): Καραϊβικήν, 19.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 160, Μαΐου 15.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): Καραϊβικήν, 36.000 τόν. 'Ιταλίαν, Γουορλντσκέλ 102½ Μαΐου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 60.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ., Γουορλντσκέλ 160, Μαΐου 10.

ΑΠΟΛΑΩΝΙΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 50.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέλ 129, Μαΐου 18.

ΛΑΚΜΟΣ (λιθ.): Μεσόγειον 40.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 145, Μαΐου 15.

ΚΙΜΩΝ: Καραϊβικήν, 21.000 τόν. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 160, Μαΐου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ.): Καραϊβικήν, 40.000 τόν. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλ 117½, έτοιμος φόρτωσις.

ΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.): Μεσόγειον, 22.000 τόν. καθαρά. λιμένας 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλ 230, ήμερος φόρτωσις.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Περσικόν Κόλπον, 53.000 τ. μέρος φορτίου, Μεσόγειον, Γουορλντσκέλ 95, Μαΐου 12.

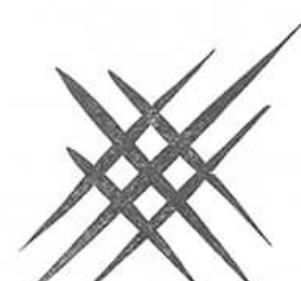
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 30.000 τόν. Καράτσι, Γουορλντσκέλ 225, Μαΐου 13.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον, 58.000 τόν. Ματάνζας, Γουορλντσκέλ 85, Μαΐου 16.

ΠΕΝΤΕΑΗ: Δ. 'Αφρικήν, 44.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουορλντσκέλ 145, Μαΐου 21.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ (λιθ.): 224.045 τ. δ.ω. (16 μιλ. 160 τόν. φισελ διλ), δολ. 2,50, ταξίδια 3 έτῶν, παράδοσις 'Ιανουάριον 1975.

ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 50.080 τόν. δ.ω. (15½ μιλ. 100 τόν. φισελ διλ), δολ. 4.625 ταξίδια 3 έτῶν, παράδοσις 'Ιούλιον.



Kairos tōv Eλληνikōv Thaōiōv

ΑΒΑΝΣ	60	6646	ά. Φιλαδέλφειαν 24)4 διά Σμύρνη	ΑΚΜΩΝ	71	16050	ύπο παραλαβήν
ΑΒΑΞ	62	11048	ε. Βενετίαν 29)4	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9856	ε. Βανκούβερ 16)4
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	δ. Γιβραλτάρ 2)5 διά Κωνστάντζαν	ΑΚΟΥΡ	53	17676	ε. Θεσσαλονίκη 28)3
ΑΓΑΩΝ	70	10008	ε. Κόραλ 23)4	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	ά. Βενετίαν 24)4 διά Ριγέκαν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Ρόπτερνταμ 4)5	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	59	3379	δ. Γιβραλτάρ 1)5 διά Χάμπτον ρόδες
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ά. Μουσκατόλ 28)3 διά Τοίμπα	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4623	ά. Τρίπολιν Λιθάνου 4)5 Βεγγάζην
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ε. Βαλτιμόρη 30)4 διά Αρούμπα	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ά. Τσάρλεστον 3)5 διά Σμύρνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	ε. Αμεδόργον 7)5	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	ά. Ωλμπαν 2)4 διά Τοίμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ά. Τεργόλιαν 6)5 διά Μπ. "Αύρες	ΑΚΡΟΝ	52	6336	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24)1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Κων/πολί 11)4	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	14500	δ. Παναμά 16)4 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	15858	δ. Τασότζια 9)4 διά Τρίπολιν	ΑΛΕΚΟΣ	58	10887	ε. Ρόπτερνταμ 4)5 διά Μουρμάνσκ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	ά. Θέσσαλα 12)4	ΑΛΕΚΟΣ	57	10389	ά. Θάντερ Μπατί 3)5 διά Γλασκώθην
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Χογκ Κόργ 6)5 Σιγκαπούρην	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	59	9735	ε. Τσινάπο 29)4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	ά. Ραγκούν 3)5 διά Κολόμπο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	ε. Μουροράν 1)5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	62	7797	ε. Κοπεγχάγην 18)4 διά Περσικόν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ε. Στοκχόλμην 2)5	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ά. Ρ. "Ιανέριο 28)4 διά Σ. Πέντρο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II ..	39	3375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	ά. Βανκούβερ 18)4 διά Ιαπωνίαν	ΑΛΕΞΗΣ Γ.	53	1533	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	ε. Ταμπίκο 3)5	ΑΛΑΦΙΑ	74	22000	εἰς Έλευσίνα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	δ. Κοοίν 5)5	ΑΛΑΙΚΜΩΝ	54	7234	ε. Κων/πολί 2)5
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	56	1749	ά. Νίκαιας 25)4 διά Τζιτζέλι	ΑΛΑΙΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	55	3003	ε. Λονδίνον 2)5
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	ε. Α. Μαρκές 30)4	ΑΛΑΙΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ ..	58	9878	ε. Σάντος 24)4 διά Βαρκελώνην
ΑΓΓΙΟΝ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	68	20527	ά. Ναγκόγια 2)5 διά Μορμουγκάο	ΑΛΑΙΚΜΩΝ ΠΑΙΓΛΟΤ ..	57	8266	ε. Σιγκαπούρην 5)4 διά Βηρυτόν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Ντάρμπιταν 24)4 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΑΙΚΜΩΝ ΠΑΙΓΝΙΟΗΡ ..	57	8192	ε. Κίλικρα 23)3
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	εἰς Πειραιά ἀπό 20.7.73 (ἐπισκευαί)	ΑΛΑΙΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ ..	58	7949	ά. Κολόμπο 30)4 διά Μπαγκόκ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	ε. Κάντλα 14)4	ΑΛΑΙΚΜ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	56	8192	ε. Ρόπτερνταμ 29)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ά. Α. Πάλμας 25)4 διά Μανίλα	ΑΛΙΚΗ	53	8453	ε. Αμπιτζάν 29)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ε. Ξάδρην 30)4 διά Β. Κορέαν	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	70	10011	ε. Τζιμπούτι 10)4 διά Μαγκαντίσιο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	ά. Γκήλογκ 22)4 διά Κίναν	ΑΛΚΑΙΟΣ (δ.)	54	16210	ε. Κοατζακοάδλος 30)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΚΗΣ	60	2269	ε. Ρόπτερνταμ 6)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ά. Λουδίνον 3)5 διά Τρίπολιν	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	45	3911	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Πικογκάμαν 2)5	ΑΛΚΜΑΝ	60	9959	ά. Π. "Αρθουρ 4)5 διά Βραζίλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	53	11558	ε. Φλαδέλφειαν 3)5	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Βομβάην 19)4 διά Ρεντί
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	8254	ά. Νεάπολιν 19)4 διά Σαγκάνην	ΑΛΚΥΩΝ	53	1886	ε. Κόπερ 26)4
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	57	9924	ε. Ρουέν 2)5 (μετων. TRINITY)	ΑΛΚΥΩΝ	49	5048	δ. Γιβραλτάρ 30)4 διά Αμπιτζάν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	53	2641	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΚΥΩΝ	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	εξωθ. Ντάρμπιταν 3)5	ΑΛΜΑΝ	47	5441	ά. Ρ. "Ιανέριο 28)4 Ρ. Πλέτ
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΗΣ	56	7989	ε. Ραγκούν 4)5	ΑΛΜΠΙΡΕΟ	57	3817	δ. Γιβραλτάρ 4)5 διά Ρόπτερνταμ
ΑΓΓΙΚΗ	54	6177	ε. Πειραιά (19)3 (ἐπισκευαί)	ΑΛΜΥΡΤΑ	51	2133	ά. Πειραιά 22)3 διά Ιατλίαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ύπο παραλαβήν	ΑΛΤΙΣ	70	9868	ε. Ναγκόγια 2)5
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Βομβάην 4)4	ΑΜΑΖΩΝ	48	5021	ε. Μασσαλίαν 1)5
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	ά. Μόντρεαλ 7)4 διά Ντητρόβιτ	ΑΜΑΙΑΙΑ	49	3261	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ά. Μαρκές 4)5 Ρόπτερνταμ	ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	56	4693	ε. Νούμεραν 28)4
ΑΕΤΟΣ	56	8799	ά. Ντάρμπιταν 25)4 διά Αμπιτζάν	ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Ρόπτερνταμ 2)5 διά Πειραιά
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ	51	4664	ε. Πειραιώ (Λιβύης) 28)1	ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ	52	7267	ε. Αμβέρσαν 5)5
ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ	52	4615	ά. Τρίπολιν (Λιβύης) 28)1	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	εἰς Πειραιάς ἀπό 30.7.73
ΑΘΑΛΑΝΑΣΙΑ	74	9000	εξωθ. Π. "Ελίζαμπεθ 5)5	ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	ά. Βανκούβερ 18)4 διά Κεμπέκ
ΑΘΗΝΑ	59	8132	ά. Δεμεσσόδην 11)4 διά Αδγεύσταν	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	ά. Κόμπε 7)5 διά Πουσάν
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ά. Μπ. "Άθρες 19)4 διά Πειραιά	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάτινερ)	52	16485	ά. Βαλτιμόρην 5)5
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	ά. Γκάλφορτ 25)4 διά Μιλάζο	ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	53	11466	ά. Ήστχαμ 8)5 διά Ρόπτερνταμ
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	ά. Πειραιάς 6)5 διά Μιλάζο	ΑΜΙΛΛΑ	72	13166	ά. Ντάρμπιταν 1)4 διά Τσιγκτάδο
ΑΘ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	53	11457	ε. Βομβάην 5)4	ΑΜΠΡΟΓΟΣ	61	14073	ά. Γκιζόν 16)4 διά Σορέλ
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	58	13551	δ. Κων/πολίν 19)4 διά Μαύρην θελ.	ΑΜΠΛΕΟΣ	47	2191	ά. Σαδόνα 25)1 διά Βηρυτόν
ΑΘΛΟΝ	45	13570	ε. Δρίερεν 4)6	ΑΜΠΙΤΖΑΝ	67	3020	ύπο παραλαβήν
ΑΘΩΣ	69	10008	ά. Σχάττλ 25)4 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ά. Ρόπτερνταμ 6)5 διά Θεσσαλονίκην
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12450	ά. Σαντάτερ 23)4 διά Μπιλμπάτο	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8272	ά. Ε. Πάλμας 3)4 διά Βομβάην
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥ·Ι·ΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. Ν. "Ορλέανην 6)5	ΑΜΥΝΑ	49	3831	δ. Γιβραλτάρ 1)5 διά Γάζαν
ΑΙΓΓΙΣ ΕΑΝΤ	60	13165	ά. Νταμπάτερ 25)4 διά Ντάρμπιτεν	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6)5
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟ·Ι·Κ	74	12498	ά. Τιμινάχα 25)3 διά Κίναν	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΙΓΣ	74	14300	ε. Μουρόραν 4)5
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ά. Σιγκαπούρην 6)5 διά Ντακάρ	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΥΝΤ. ε.	65	39035	ά. Πόρτλαντας 1)5 διά Τρίνινταν
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟ	61	13993	ε. Πλανάδη 16)1 διά Κίναν	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣ. ε.	64	38996	ά. Φλαδέλφειαν 22)4 διά Π. α. Πέρ
ΑΙΓΓΙΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Ντακάρ 3)5 διά Βιλελμπούρφεν	ΑΝΑΓΚΕΑ, ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	14000	ά. Πόρτ Κελάγκ 4)5
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	ε. Φρέντρικστατ 4)5	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Σιγκαπούρην 4)4 διά Αδστραλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΛΕ·Ι·Ζ	72	11702	ά. Πειραιά 28)4 διά Αλγέριον	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Της 2)5 διά Σουνιούζι
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ·Ι·ΒΕΡΥ	71	15387	ε. Γιοκούχα 16)3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ά. Λες Πάλμας 14)4
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝ	70	15387	ά. Κόπερδικ 19)3 διά Τσιγκτάδο	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23571	ά. Σιγκαπούρην 30)4 διά Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. Μπιλμπάτον όπ. συμπλήρωσιν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	50	2706	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	69	9355	ά. Κόμπε 2)5 διά Μιζουσίμα	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	59	11969	δ. Γιβραλτάρ 6)5
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	70	9200	ε. Τεμπάτα 1)5	ΑΝΔΡΕΙΩΤΗΣ	56	8818	ά. Μπ. "Άθρες 26)4 διά Γένοβα
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ Β.	63	21609	ε. Ν. "Υόρκην 21)4	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΙΑΝΤ	67	21423	ά. Ν. "Ορλέανην 27)4 διά Πειραιά
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	ε. Ν. "Ορλέανην 2)5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Γιβραλτάρ 10)4 διά Μπαχρέιν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	ά. Γιβραλτάρ 28)4 διά Βιττόρια	ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ δ.	69	99460	ά. Σιγκαπούρην 5)5 διά Μ. "Αχαντί
ΑΙΓΓΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	ά. Σαδιστάρ 4)5 διά Σάντος	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ε. θέσιν 26.50Ν.-35.15Α 7)5
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ε. Βιζακαπαντάνη 1)5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΣ (μ.	72	119505	ά. Ρ. Τανόρα 19)4
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟ·Ι·Κ	71	11525	ά. Πλανάδη 16)4	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	ά. Ρόπτερνταμ 25)4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΓΓΙΣ ΤΑ·Ι·ΦΟΥΝ	68	16702	όπ. παραλαβήν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	70	98983	ά. Γιορδορόπ 23)4 διά Μιζουσίμα
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ	70	9025	ά. Βανκούβερ 7)5 διά Τοίμπα	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜ	73	32781	ά. Τάιμα 29)4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΟΦΥ (δ.)	68	53944	ύπο παραλαβήν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ά. Γιβραλτάρ 2)5 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΝΟ	69	9355	ά. Τενέριπον 8)5 διά Νεάπολιν	ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ·Ι·ΟΝ δ.	70	105855	ά. Προύνισμπουτελ 11)4 Ρ. Τανούρα
ΑΙΓΓΙΣ ΦΟΥΡΙ	61	13058	ε. Σιμόζ 1)5	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	70	99460	ά. Ρόπτερνταμ 9)4
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	ε. Λούπιτο 27)4	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ά. Σιγκαπούρην 29)4 διά Κάρυκ "ΑΙλ
ΑΙΓΓΙΣ ΥΠΠΟΤΟΣ	45	3805	ά. Ρόπτερνταμ 4)5 διά Αλεξανδρειαν	ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	98969	ά. Χάρφεν 24)4
ΑΙΓΚΑΤΕΡΗΝ (δ.)	65	40043	ά. Σλοεγάφεν 24)4 διά Μπαχρέιν	ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ά. Ρ. Τανούρα 13)4 διά Μ. Χάφεν
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 26)3 διά Ιαπωνίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	10709	

ΑΝΝΕΑΙ	44	13768	δ. Παναμά 19)4 διά Κασουσιούκ ά. Γιοκοχάμα 24)4 διά Περοκόν
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. 'Αμερίκαν 5)5 διά Βρέμην
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	έ. Νιούπορτ 5)5
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	10006	έ. Ν. 'Ορλεάνην 1)5
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Ν. 'Ορλεάνην 1)5
ΑΝΤΑΜ. Σ.	56	5230	ά. Πειραιά 30)4 διά Βόλον
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	έ. Φουκουγιάμα 26)4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Π. Λάτα 29)4 διά 'Ισπανίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΓΝΓΚΣ	58	9585	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)5 διά Σαθάνων
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Ν. 'Υόρκην 22)4 διά Μπέιρα έ. Μπράουσενθάλ 26)4
ΑΝΤΖ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	63	20629	
ΑΝΤΖΟΥΑΤΤΑ (δ.)	57	12558	ά. Φάλμουθ 8)5 διά 'Αιλ. δφ Γκραίνη ά. Τσέκα 30)4
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ά. Π. Λίνκολν 7)5 διά Χιλήν
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	έ. Κορώνα 4)5
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	14047	ά. Ν. 'Υόρκην 27)4 διά 'Αρούμπα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	ά. Ν. 'Υόρκην 27)4 διά 'Αρούμπα
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Κάρυκ 21)4 διά Βοστώνην έ. Λιθέρπουλ 30)4
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Μπόρερ 27)4
ΑΝΤΩΝΑΚΙ	59	10265	ά. Αστόρια 24)12 διά Κορέαν έ. Βαρκελώνην 22)4
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	61	13515	ά. Κοντάνια 10)3 διά Κωνσταντζάν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	έ. Χονσούλοσ 28)4 διά 4.4.72
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ.	50	2167	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	έ. Καζαμπλάνκα 27)2
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	ά. Γκουαγιακίλ 7)4 διά 'Αγγ. Βικέντιον
ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Σασέμπο 6)3 διά Φουκουγιάμα δ. Κωντάνια 10)3 διά Κωνσταντζάν
ΑΠΟΛΩΛΩΝ	70	18662	ά. Πειραιά 29)4
ΑΠΟΛΩΛΩΝ XI (δ.)	57	22479	ά. Παγκόδης 6)5 διά Αδοτραλίαν ά. Κωντάνια 5)5 διά Κωνσταντζάν
ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Κωντάνια 25)4 διά Εσμεράλντας
ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Κωντάνια 25)4 διά Χάλιφας
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Χονσούλοσ 28)4 διά 'Ισπανίαν
ΑΠΟΛ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Κίγκοτον 5)5
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	έ. Ρόττερνταν 7)5
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Παναμά 26)4 διά 'Αρούμπα
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	ά. Άντζελες 25)4 διά 'Εσμεράλντας
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Λ. 'Αντζελες 21)5 διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Νιού Πλάιμουθ 7)5 διά Χάλιφας
ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Πόρτλαντ 3)5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Λιθέρπουλ 7)5 διά Σαθάνων
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Πουαντ Νουάρ 16)4 διά Ντουάλα
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. Παναμά 29)4
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	έ. Μασσάδα 26)4
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Παναμά 29)4 διά ΗΠΑ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	έ. Τζιμπούτι 30)4 διά 'Ασάμπ
ΑΡΤΟΣ	69	9868	ά. Κορίντο 20)2 διά Κίναν
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Βερμούδα 18)4 διά Μεξικόν
ΑΡΓΩ	64	2763	ά. Ραβένα 5)4 διά Μπέλλα
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ά. Μπέιρα 11)4
ΑΡΓΩ ΟΛΑΝΔΙΑ	57	10376	ά. Σηπάττα 23)4 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	έ. Γιοκοχάμα 3)5
ΑΡΕΤΗ Σ.	73	13691	ά. Κόμπε 12)1 διά 'Αδάνων
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	45	4578	έ. Κέιπ Τάουν 6)5
ΑΡΗΣ	58	618	έ. Ντακάρ 4)5
ΑΡΙΔΑΣΗΝ	70	9868	ά. Γκόλντι ρίβερ 27)4 διά Κίναν
ΑΡΙΑΝΑ	69	9038	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)4 διά Χιούστον
ΑΡΙΕΛ	73	23134	ά. Π. 'Ελιζαμπεθ 23)4 διά Ντώρμπαν
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	62	12038	ά. Νιού Οδιότιμπερ 4)5 διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	56	8753	ά. Ιντσόν 24)3 διά Μουτσούρη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Κόμπε 7)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	72	11722	ά. 'Οταροδ 27)4 διά Σιογκάμα
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Γιοκοχάμα 5)5 διά δυτ. δκτνη ΗΠΑ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	28029	ά. Παναμά 24)4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	62	10421	ά. Κιουρασόδ 13)4 διά 'Ισπανίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Παναμά 6)5 διά Σαΐγκαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	57	6452	ά. Τζακάρτα 15)4 διά Μπαγκόκ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	58	8677	ά. Μπέιρα 20)4
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Νιού Οδιότιμπερ 2)5
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ	56	8995	ά. Χόγκ Κόγκ 10)4 διά Σαγκάην
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	ά. Πόρτλαντ 1)4 διά 'Ατω 'Ανατολήν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	74	11500	έ. Χακάτα 4)5
ΑΡΙΣΤΟΚΕΙΔΗΣ	74	11300	ά. Ναγκόγια 2)5 διά Πόρτλαντ
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	ά. Λ. 'Αντζελες 18)4 διά Σεμαράγκ
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	59	8814	έ. Χόγκ Κόγκ 6)4
ΑΡΙΣΤΟΝ	59	10613	ά. Μπρέμερχαψεν 19)4
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	58	7661	έ. Γιουροπόρτ 28)4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Βενετίαν 4)5 διά Λιοσσάδων
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Γιβραλτάρ 15)4 διά Μάλταν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	74	12000	έ. 'Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		57	10609
ΑΡΙΣΤΟΦΙΟΣ		57	10609
ΑΡΙΩΝ		73	13635
ΑΡΚΑΔΙΑ		54	8825
ΑΡΚΑΜΑΡΕ		59	9003
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ		60	6930
ΑΡΚΑΣΗ		69	3251
ΑΡΜΑ		58	9364
ΑΡΜΑΤΑΝ		71	9212
ΑΡΜΟΝΙΑ		73	23144
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)		54	12986
ΑΡΜΟΝΙΑ		61	9443
ΑΡΟΣ		48	3783
ΑΡΠΑ		55	3972
ΑΡΠΑ ΣΑΝ		57	5540
ΑΡΡΑΣ (δ.)		53	13459
ΑΡΤΑ		57	10067
ΑΡΤΕΜΙΔΙ II		58	9603
ΑΡΤΕΜΙΣ		62	15781
ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	63	36139	ά. Πόρτα ντε Μπούκ 20)4 Ντακάρ ά. Πειραιά 3)5
ΑΡΤΕΜΩΝ		57	5452
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		63	22798
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		63	15929
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		53	1552
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		60	10142
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		66	16142
ΑΡΧΟΝΤ, ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	ά. Ρόττερνταμ 8)5
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		51	7594
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		48	2577
ΑΣΠΑΣΙΑ		64	470!
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.		53	4787
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		60	11128
ΑΣΠΙΔΟΣ		59	9302
ΑΣΣΙΟΣ		63	13461
ΑΣΤΕΡΙ		65	6200
ΑΣΤΗΡ		74	13600
ΑΣΤΗΡ (δ.)		54	12338
ΑΣΤΡΕ		50	8827
ΑΣΤΡΕΑ		58	12624
ΑΣΤΡΟ (δ.)		56	16253
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		60	1939
ΑΣΤΥΑΝΑΞ		56	6156
ΑΣΤΥΓΙΑΛΑΙΑ		55	1916
ΑΤΑΑΝΤΗ		66	6235
ΑΤΕΝΕΙΑ		66	11944
ΑΤΖΙΔΙΤΥ		49	4641
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	57	25172	ά. Παναμά 3)5 διά Ελρυνικόν ά. Τρικουμάλι 29)4 διά Φρέματηλ ά. Μπ. λά Κρούδ 25)3 διά Μεξικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ (δ.)	55	1941	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		63	15921
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		64	15977
ΑΤΛΑΝΤΙΣ		70	9426
ΑΤΛΑΝΤΙΣ		63	7224
ΑΤΤΑΛΑΣ		62	7224
ΑΤΡΕΥΣ		66	1598
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		53	13675
ΑΙΓΑΙΚΑ (δ.)		60	29741
ΑΙΤΙΚΟΝ		53	6160
ΑΥΓΗ (δ.)		51	15784
ΑΥΛΙΣ		72	16600
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ.)		40	26314
ΑΥΡΑ		62	10323
ΑΥΡΑ		54	1756
ΑΥΡΑ		45	1589
ΑΦΟΒΟΣ		68	35477
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		41	4879
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΛΑΙ'ΟΝ		58	8331
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		54	2945
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)		56	31571
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		65	21506
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.		54	5491
ΒΑΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.		60	29967
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)		56	20022
ΒΑΡΕΣ		56	4048
ΒΑΣΙΑ		56	4029
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		62	10741

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
 ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ '1932

ΤΛΑΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ΖΕΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 4176.435 - 4176.628 • TELEX 212601 & 02 - ATMA-GR.

ΒΑΣΙΑΗΣ	43	5331	Ε. Μοχαμέντες 22)4	ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	Δ. Λόδη Πάλμας 24)3
ΒΑΣΙΑΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	Ε. Π. Κελάγκ 5)5	ΓΚΕΦ Ε. (δ.)	55	10999	Δ. "Άματερνταμ 29)1 διά Μαύρην θάλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	Δ. Τρίπολην Λιθανού 1)5 Αύγουστον	ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥΝ. (δ.)	58	12168	Ε. Ν. "Υόρκην 27)4
ΒΑΣ. ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	56	21716	Δ. Χάμπτον ρόδος 6)5	ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤ.	60	8150	Δ. Μπροσνάμπουελ 23)4 διά Σάντος
ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ ..	27	16435	Δ. Κάννες 30)3	ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΧΟΟΥΠ (δ.)	60	22944	Δ. Κίγκοτον 30)4 διά 'Αμαυρίνη Μπ.
ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	Ε. Φίναρντ 2)5	ΓΚΑ. ΚΟΛΟΚΥΝΗΣ δ.	66	45161	Δ. Λ. Πάλμας 30)4 διά Περσικόν
ΒΑΣΩ	65	4707	Ε. Παναμά 27)4 διά 'Αμθούργον	ΓΚΑΛΟΥΡΥ	52	2077	Σ. 'Αμπιτζάν 27)4
ΒΕΓΚΑ	60	2914	Ε. Ρίντχαμ Ντόκ 5)5	ΓΚΟΑΝΤ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	Δ. Παναμά 7)4 διά Νίγκατά
ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	5630	Όποια παραλαβήν	ΓΚΟΑΝΤ. ΗΓΚΑ (δ.) ..	56	21049	Δ. Κολόποι 5)4 διά Κελάγκ
ΒΕΝΟΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	Ε. Πειραιάδ 6)5	ΓΚΟΑΝΤ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ ..	73	16439	Δ. Παναμά 7)1 διά Κίναν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	Ε. 'Αμπιτζάν 29)4	ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ ..	71	12959	Δ. Παναμά 22)1 διά Κίναν
ΒΕΡΓΩ (μικτόν)	72	57527	Δ. Δουνκέρκην 11)4 διά Βιττόρια	ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΟΣ ..	68	11148	Ε. Σεμπούτο 19)4
ΒΕΤΑ	43	1845	Δ. Γκρέατα 6)4 διά Τρίπολην	ΓΚΟΑΝΤ. ΛΑΝΣ ..	69	11148	Δ. Μιούκαστλ 16)3 διά Τατέαν
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ.	48	3930	Δ. 'Αμβερόσαν 4)4 διά Καρθαγένην	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ ..	74	16700	Δις Μουρόβραν ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	Δ. Γκοκάιτ 7)5 διά Σαγκάνην	ΓΚΟΑΝΤ. ΝΙΚΟΔΑΣ ..	66	11536	Δ. "Αγ. Βικέντιον 27)4 Βιλλιγκτον
ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚΥΝΗΣ δ.	58	13186	Δ. Λ. Μαρκές 26)4 διά Μπ. Μασάρ	ΓΚΟΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΡΝΤ ..	72	12959	Ε. Σλουτσκίλ 29)4
ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	Δ. Καράτοι 6)3 (έπισκευα)	ΓΚΟΑΝΤ. ΣΠΗΡΗ ..	72	12959	Δ. Παναμά 27)4 διά Κίναν
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	Δ. Γιβραλτάρ 2)5 διά Πειραιάδ	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ ..	54	6782	Δ. Τόκιο 27)3 διά Φιλιππίνας
ΒΙΟΑ. Ν. ΓΟΥΛΛΑΝΔΡΗ	72	119811	Δ. Κάρυκ 'Αιλ 15)4 Π. ντε Μπούκ	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ ..	68	10396	Δ. Μπ. "Άθρες 25)4
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	58	8510	Δ. Χάρην 3)5	ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ ..	72	12959	Δ. Παναμά 28)3 διά Σαγκάνην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	49	2334	Ε. Κον)πολιν 9)3	ΓΚΟΑΝΤ. ΦΩΙΣ ..	69	11148	Δ. Παναμά 2)5
ΒΙΡΑ	56	7841	Δ. Ντακάρ 25)4 διά 'Ολλανδίαν	ΓΚΟΑΝΤ. ΛΑΚ ..	61	7865	Δ. Σιγκαπούρην 1)4 διά Σαγκάνην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	Δ. 'Αμπιτζάν 26)4 διά Σάν Πέντρο	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ .	63	26940	Όποια παραλαβήν
ΒΟΡΙ	57	7727	Ε. Μανδία 21)4	ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ ..	70	9917	Δ. Μπροσνάμπουελ 2)5 διά 'Ελσίνικ
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	Ε. Βενετίαν 28)4	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	Δ. Παναμά 11)2 διά Χαινάκαγκ
ΒΟΥΛΑ	58	8334	Ε. Θέσιαν 25)4 διά Κρίστομπαλ	ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ ..	62	7888	Δ. Χόγκ Κόγκ 2)3 διά Χαινάκαγκ
ΒΡΑΧΟΣ (δ.)	51	18259	Δ. Βανκούδερ 21)4	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ ..	57	2885	Δ. Γιβραλτάρ 16)4 διά 'Αλγερίον
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (υπερώκ.)	32	18254	Δ. Κιουρασάδ 2)5 Ρόττερνταμ	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ ..	57	9132	Δ. Φριμαντι 26)4 διά 'Ινδιαν
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	56	8414	Ε. Μόστι 19)4	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ ..	63	15373	Δ. Μπ. "Άθρες 25)4
ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	Ε. Ρούσιρ 5)5	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ ..	62	15389	Δ. Ακίτα 1)5
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	Ε. Βανκούδερ 4)5	ΓΚΡΑΝΤΟΝ ..	66	9805	Δ. Λύτελτον 2)5 διά Κάιρων
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	Δ. Ν. 'Υόρκην 5)5 διά 'Αρούμπα	ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.) ..	52	11914	Ε. Λαττάκια 16)4
ΓΑΛΑΤΑ	52	2676	Δ. Ρόττερνταμ 4)5 διά Σμύρνην	ΓΚΡΕΙΤΣ Α. ..	71	16306	Ε. Καζαμπλάνκα 20)4
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	58	16357	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 25)5 διά Βενεζουέλαν	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ ..	58	10139	Δ. Χροσίμα 1)5 διά Σηπάττλ
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	Ε. Σιγκαπούρην 25)4	ΓΟΡΓΩ	58	9474	Δ. Αλεξανδρείαν 1)5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	Δ. Κολούπια ρ. 2)5 διά Ιαπωνίαν	ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	Δ. Ελεομερ Πόρτ 8)5
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649	Ε. Σέρον 23)4 (έπισκευα)	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ ..	72	19426	Δ. Ρόττερνταμ 28)4
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	Ε. Νταμπίερ 30)4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ ..	73	19426	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 4)5
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	Ε. Λοιδίνων 2)5	Γ. ΑΧΙΛΕΥΣ	73	19420	Δ. Ρόττερνταμ 20)4
ΓΕΡΟΣ (δ.)	56	20776	Ε. Κόρπους Κρίστι 28)4	Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	Ε. Τουθαγκάτο 5)4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	67	15421	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 28)4 διά Τάμπα	Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.) ..	74	17500	Ε. Κιουρασάδ 5)5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	Δ. Ντάρμπιταν 29)4 διά Ροστόν	Γ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.) ..	58	25888	Δ. Γιβραλτάρ 6)5 διά Πειραιάδ
ΓΕΩΡ. Β. (δ.)	61	18796	Δ. Σιγκαπούρην 29)4 διά Περσικόν	ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ	54	4389	Ε. 'Αμστερνταμ 6)5
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	Δ. Κοατζακούλκος 30)4 διά Τούζπαν	ΓΟΥΟΡΡΕΡ	50	6554	Δρόγει εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 27)12
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	Δ. Π. δρ. Σπαίην διά Βενεζουέλαν	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV ..	72	9070	Δ. Τοιταγκόγια 7)5 διά Καλκούττα
ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚΥΝΗΣ δ.	60	41982	Δ. Γιοκούχαμαν 30)3	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	Δ. Μορμουγκάσ 2)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΓΙΑΛΤΟΝ (δ.)	61	15979	Δ. Εκσράδος ρ. 25)4 διά Λέικ Τσάρλς	ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	Όποια παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	Δ. Σουάμπα 23)4	ΔΑΦΝΗ	73	19451	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 25)4 διά 'Αμθέρσαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	Δ. Πειραιάδ 21)4 διά Κόντ.	ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	Ε. Ταμάνιο 16)4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	Δ. Νταμπίερ 3)5 διά Ντάρεν	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	60	11489	Δ. Παναμά 9)3 διά Κίναν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	Δ. Σιγκαπούρην 24)4 διά Περσικόν	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	59	9312	Δ. Μπ. "Άθρες 18)4 διά Μοντεβίδεο
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	44	7223	Δ. Χάμπτον ρόδος 6)5	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ	71	9085	Δ. 'Αμθέρσαν 29)3 διά Σαν Χουάν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΝΗΤ (δ.)	60	29120	Δ. Σουάμπα 29)4 διά 'Ιαπωνίαν	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. II ..	52	7307	Δ. 'Αμθέρσαν 1)5
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΗΤ	67	13091	Δ. Ναγκόγια 18)4 διά Κινούρα	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.) ..	65	35619	Δ. Σιγκαπούρην 6)5 διά 'Ινδονησίαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	Δ. Χάμπτον ρόδος 3)5	ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ρ. ..	54	8712	Δ. Σιγκαπούρην 21)4 διά Σαν Αντόνιον
ΓΙΟΥΝΙΤY	71	9508	Δ. Βανκούδερ 28)4 διά Μανίκα	ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	16417	Δ. Βαρκελών 6)5 διά Γένοβαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	Δ. Λά Πάλις 29)4 διά Τζιμπούτι	ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	61	16417	Ε. Ν. 'Ορλεάνην 7)5
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	Δ. Λά Πάλις 25)4 διά 'Απατα(Αλγκος	ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	Δ. Παναμά 23)4 διά Κορέα
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ δ.	53	11713	Ε. Αλεξανδρείαν 16)4	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	Δ. Βενετίαν 26)3 διά Πειραιάδ
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	Ε. Ρεουνίον 15)4	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	Δ. Γιοκούχαμα 27)4 διά Τόκιο
ΓΚΑΙ-Y ΦΑΙΝΗΤ	55	5700	Δ. Σάντος 30)4 διά 'Αλγερίαν	ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	Δ. Ναγκόγια 25)4 διά Τόκιο
ΓΚΑΙ-Y ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	56	8841	Δ. Μορουσγάδο 4)5 διά Σιγκαπούρην	ΔΗΜΟΣ	54	4486	Δ. Κων)πολιν 3)5 διά Κανωστάζαν
ΓΚΑΛΑΞΥ (δ.)	54	5394	Δ. 'Ασαπί 28)4 διά 'Αμθούργον	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	Δ. Αβελαΐδη 27)2 διά Κίναν
ΓΚΑΛΑΞΥ	54	17357	Δ. Γιοκούχαμα 7)5 διά Σιγκαπούρην	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	Δ. Μπ. 'Ορλεάνην 24)4 διά Αίγυπτον
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	Δ. 'Αμθέρσαν 14)4 διά Χαλκίδαν	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ ..	65	5255	Δ. Γιβραλτάρ 6)5 διά 'Αλεξανδρείαν
ΓΚΑΛΑΞΥ ΚΟΛΟΚΥΝΗΣ δ.	61	28917	Δ. Τέλιπα Μπ. 1013 διά Γαλλίαν	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ ..	59	4161	Δ. Γιουρούπορτ 4)5 διά Σάντος
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	Δ. Σιγκαπούρην 6)5	ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	Δ. Κων)πολιν 5)5

FENTIS SUPPLY CORP.

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

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	ά. Κλήβελαντ 2)5 διά Νητρόποιτ	ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9597	ά. Πειραιά 1)5 διά Καζαμπλάνκα
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΟ	66	8132	δ. Παναμά 13)1 διά Κίναν	ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	32	18564	έ. Μελβούρην 8)5
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	ά. Φατχή Τέρμ. 4)5 διά Τενερίφην	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μπ. Μπλάνκα 3)5 διά Ναγκόγια
ΔΙΑΣ	71	16606	δ. Σηάπτα 18)4 διά Γιοκοχάμα	ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ά. Ράς Τανόρα 27)4
ΔΙΔΩ	46	3851	έ. Μπρισμπάτην 7)5	ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8937	έ. Μελβούρην 25)4
ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	ά. Μπ. "Άυρες 4)5 διά Ρόττερνταμ	ΕΛΛΟΣΕΑΝ	62	12229	ά. Ν. Όρλεάνην 22)4 διά Σάντος
ΔΙΩΝΗ	57	9722	έ. Ρόττερνταμ 26)4	ΕΛΠΙΔΑ	65	20514	ά. Κάρντιφ 19)4 διά Ροστόκ
ΔΟΡΥ	54	4784	ά. Σάντος 11)4 διά Μπ. "Άυρες	ΕΛΠΙΣ	71	9885	ά. Αμέρισαν 11)4
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	έ. Γιοκοχάμα 1)5	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	ά. Βανκούμπερ 18)4 διά Ιαπωνίαν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ά. Σιγκαπόρη 20)4 διά Μασσαλίαν	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Κ.	59	11840	ά. "Αλεξάνδρειαν 29)4 Δυτ. Αφρικήν ύπο παραλαβήν
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ά. Μπ. "Άυρες 25)4 διά Γένοβα	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΛ. 8.	57	21185	έ. Ρίθερ 'Ορινόκο 4)5
ΔΡΥΣ	63	22211	δ. Παναμά 23)4 διά "Ιαπωνίαν	ΕΜΠΑ	55	2555	έ. Άλλεριον 1)5
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ά. Ρίο Γκράντε 28)4 διά Πολωνίαν	ΕΠ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ μικ.	65	37469	ά. Χιρούάτα 1)5 διά Π. "Ελίζαμπεθ
ΔΥΡΟΣ	46	2271	δ. Κων(πολιν 25)4 διά Μ. Θάλασσαν	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	έ. Μόζι 1)5
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ά. Σεμιμάργκ 1)5 διά Αμβούργον
ΔΩΡΑ	52	7675	ά. Βενετίαν 6)5 διά Πειραιά	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Σακά 28)4 διά Κεελάγκ
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	έ. Ν. "Άυρην 5)5	ΕΡΑΤΩ	69	12754	ά. Μπρούνιμπουτελ 25)4 Μαυρμάνσκ
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Τής 20)4 διά ΗΠΑ	ΕΡΑΤΩ	66	2999	έ. Ρουέν 8)4
ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	ά. Μένα "Αμπιντόύλα 4)5 Κεελάγκ	ΕΡΙΝΙΩ	57	10323	έ. Ρουέν 8)4
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	έ. Πειραιά από 14)3	ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	έ. Πειραιά 7)4
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ά. Λαρ. Μάρκες 30)4	ΕΡ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	52	15848	ά. Μπ. "Άυρες 28)4 διά Ραθέννα
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	51	4472	έ. Κων(πολιν 24)4	ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	έ. Μπ. "Άυρες 16)2 διά Β. Κορέαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	έ. Σκίκνα 20)4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	δ. Γιρβαλτάρ 19)4 διά Περσικόν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ά. Λομπίτο 6)5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	έ. Μπ. Μπλάνκα 3)8
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	48	3269	ά. "Αλεξάνδρεια 21)3 διά Λιθύην	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Λ. Πάλμας 17)4 διά Ρεύμιον
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Τακόμα 11)4	ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	56	12754	δ. Κρον(πολιν 5)5 διά Μαύρην θάλ.
ΕΚΤΩΡ	70	16253	δ. Παναμά 29)4 διά "Αμθέρσαν	ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	έ. Σιγκαπόρην 19)4 διά Κίναν
ΕΛΑΦΙ	68	19667	ά. Βανκούμπερ 21)3 διά Κίναν	ΕΥΓΕΝΙΑ I	59	8526	ά. Χιρούάτα 3)5 διά Βανκούμπερ
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Βανκούμπερ 3)5	ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	56	10053	δ. Γιρβαλτάρ 25)4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΛΑΙΑΝΝΙ	70	12791	έ. Νταμπέρ 16)3	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	55	2977	δ. Ντόρμπαν 6)5
ΕΛΕΑΝΑ (δ.)	70	88866	έ. Γιοκαία 6)5	ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΑΗ (δ.)	58	12417	ά. Βαλτιμάρην 30)4 διά "Αρούμπαν
ΕΛΕΑΝΑ Μ.	58	5729	ά. Ρόττερνταμ 20)4 διά "Απαπα(Λάγκ.	ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ά. Τέμπλ. Μπ. 22)1 διά Κίναν
ΕΛΕΑΝΗ	47	2577	ά. Καράται 30)4	ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	έ. Ντόρμπαν 7)5
ΕΛΕΑΝΗ	47	1891	ά. Γιρβαλτάρ 8)12 διά Πειραιά	ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	δ. Κων(πολιν 24)3 διά Πειραιά
ΕΛΕΑΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. "Ορνισκόντοβικ 3)5 Μίλφ. Χάφεν	ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	δ. Γιρβαλτάρ 4)5 διά Μασσαλίαν
ΕΛΕΑΝΗ Η. Φ.	63	9804	ά. Μόζι 18)4 διά Τσιγκάτο	ΕΥΗ	70	10006	έ. Μόντρεαλ 5)5
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	58	8523	ά. Ντόρμπαν 27)4 διά "Αγγύλαν	ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΙΔΗ	58	8122	έ. Πουέρτο Καμπέλλο 10)4
ΕΛΕΑΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. Κοκούρα 7)5 διά Βανκούμπερ	ΕΥΗ Α.	67	14800	ά. Κασσιόπηγ 14)4
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	50	4294	ά. Κόπερ 29)4	ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ά. Μασέλο 23)4 διά Βαλτιμόρην
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	έ. Νεεντάκρα 7)4	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Γκηλόγκ 7)5 διά Σενενέ άργει είς Πειραιά από 1)4
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	ά. Μορμουγάλ 1)5 διά Ιαπωνίαν	ΕΥΘΥΜΗΣ	63	9991	έ. Βαλτιμόρην 3)5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8886	ά. Βιζακαπανάμ 25)4 Καλκούττα	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10000	ά. Βανκούμπερ 17)4 διά Κίναν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	άπο παραλαβήν	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	έ. Χόγκ Κόρκ 2)5
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	έ. Μπαντάρ "Αμπάς 28)4	ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΙΑ	67	11429	έ. Σαγανά 22)4	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	έ. Γιοκοχάμα 5)5
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 20)4 Ιαπωνίαν	ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373	ά. "Αμθέρσαν 21)4
ΕΛΙΝΑ	51	3917	ά. "Αμθέρσαν 5)5 διά Λά Γκουαίρα	ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	60	6288	δ. Παναμά 6)5 διά Λονδίνον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ά. Κων(πολιν 23)4 Μοβροσικήν	ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	60	6288	έ. Χ. Κόρκ 7)5 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Σαθάναν 4)5 διά Μάντα	ΕΥΡΥΠΛΑΣ	59	8643	ά. Λονδίνον 2)5 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΛΑΚΙ	60	2123	ά. Κόπερ 3)5 διά Αδύονταν	ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	57	8596	δ. Παναμά 21)4 διά Γιοκοχάμα
ΕΛΛΑΣ (δ.)	66	43399	ά. Σιδώνα 25)4 διά Πειραιά	ΕΥΡΥΤΙΩΝ	60	8643	έ. Γιοκοχάμα 18)4
ΕΛΛΑΣ	56	4380	έ. Ν. "Άυρην 3)5 διά Βηρυτόν	ΕΥΤΥΧΙΑ	67	12669	ά. Σάντερλαν 25)4 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΑΣ	48	2548	έ. Καράται 22)4	ΕΥΧΑΡΙΣ	58	10152	ά. Παρανάγκουα 2)5 διά Μπ. "Άυρες
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Μπονιόλη 3)5 διά Βαλτικήν	ΕΦΗ	55	5008	ά. Χάιφα 29)5 διά "Αστόντον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΝΗΑΛ.	72	8987	ά. Κων(πολιν 4)5 διά Κωνσταντζάν	ΖΑΝΕΤ	58	4529	ά. Βηρυτόν 30)4 διά "Ισκεντερόν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	7298	έ. Ν. "Άυρην 6)5	ΖΑΝΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	53	10919	έ. Σύρον 10)4 διά (έπισκευαί
ΕΛΛ. ΓΚΑΟΡΥ	56	7510	ά. Σαδάννα 2014 διά Χιούστον	ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 29)4 διά Πόρσγκρ.
ΕΛΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ά. Π. Σουδάν 2)5 διά Ν. "Άυρην	ΖΗΝΩ	68	9582	δ. Θέρονται "Αίλ. 4)4 διά Φορμόζα
ΕΛΛ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Βομβάνη 29)4	ΖΙΝΗ	37	5613	έ. Θεούνικην 22)4
ΕΛΛ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	έ. Νταμάμ 3)5	ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	έ. Πουροπόρτ 7)5
ΕΛΛ. ΑΩΡΕΑ	60	7293	ά. Ν. "Ορλεάνη 30)4 διά Χιούστον	ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	ά. Τσιταγκόν 6)5 διά Σιγκαπούρην
ΕΛΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	ά. Πλότος 2)5	ΖΟΥΓΡΟ	66	3320	έ. Πειραιά από 27)1 διά (έπισκευαί
ΕΛΛ. ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	ά. Ν. "Άυρην 16)4 διά Τζιμπούτη	ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	έ. Φρημάντο 30)4
ΕΛΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ά. Ντόρμπαν 27)4 διά "Ακαμπα	ΖΩΗ	39	1266	έ. Καράται 3)5
ΕΛΛ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	62	6659	ά. Κ. Τάουν 5)5	ΖΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Κιουρασά 2)5 διά Πούντα Καρντόν
ΕΛΛ. ΠΡΑ·ΙΝΤ	71	10327	ά. Ν. "Οτανάμ 30)4	ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ά. Σιγκαπούρην 8)4 διά Μανίλα
ΕΛΛ. ΣΑΝ	72	10327	ά. Ν. "Ορλεάνη 5)5	ΗΒΗ	70	2867	ά. Μπρούνιμπουτελ 4)5 διά Βέντσπολες
ΕΛΛ. ΣΗ	72	10327	ά. Ν. "Ορλεάνη 4)5	ΗΒΗ	68	28744	ά. Κόμπε 7)5 διά Κούρε
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ'	62	7259	ά. Ν. "Άυρην 20)4 διά Κοραμόσηρ	ΗΛΙΑΣ	47	3575	ά. Σύρον 28)2 διά Βόλον
ΕΛΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ά. Βαλέντια 27)4 διά Μομπάσαν	ΗΛΙΟΣ	57	4499	ά. Τσαγκουσράμας 27)4 διά Ισπανίαν
ΕΛΛ. ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ά. Χάμπον π. 6)5 διά Τζιμπούτη	ΗΡΑ	55	7782	δ. Παναμά 27)4 διά Βετανάμ
ΕΛΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Ν. "Άυρην 2)5	ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ά. Πειραιά 30)4 διά Κων(πολιν
ΕΛΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Λ. Μαρές 5)5	ΗΡΩ	65	23535	ά. Γιρβαλτάρ 3)5 διά "Ιταλίαν
ΕΛΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8937	ά. Ν. "Άυρην 29)4	ΗΣΤΑΡ	57	9473	έ. Ντάρμπαν 6)5
ΕΛΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8997	ά. Κοσιν 3)5 διά Ν. "Ορλεάνην	ΗΤΟΝ (δ.)	53	13224	έ. Σιγκαπούρην 4)5
ΕΛΛ. ΦΑΙΘΟ	72	10327	ά. Κ. Τάουν 3)5	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Γιρβαλτάρ 6)5 διά Βιτόρια
ΕΛΛ. ΧΗΡΟ	57	7068	έ. Ντάρμπαν 7)5	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	έ. "Οεβλοσουν 3)5
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Ρίο Ιανέλιον 3)5 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗ	62	12808	έ. Φερρόλ 10)4 (έπισκευαί)	ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046	έ. Μομπάσα 21)4
ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	ά. Πουάν Νουάρ 24)4 διά Ντουάλα

Bonds
Stores

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΚΑΤΟΠΙΝ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗΣ Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ
ΕΝΤΟΛΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONEX"
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTE - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
TELEX HELIC 95173 - LAUNDRY TAXEIA ΤΕΤΡΑΩΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	Ε. Λορ. Μάρκες 5)5		KΑΛΥΨΩ	67	12949	εις Πειραιά από 18)3)73 (έπισκ.)
ΘΕΑΝΩ	74	14300	δ. Κούρε 15)4 διά Πόχαγκ		KΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	δ. Μπρούνομπουτελ 13)3 διά Βίσμαρ
ΘΕΛΑΝΩ	57	8677	Ε. 'Ιλλιόδη 6)4		ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	53	6553	δ. Συγκαπούρη 21)4 διά Β. Κορέα
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) ..	57	12629	δ. Παναμά 3)5		ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	57	12630	δ. Φιλαδέλφεια 2)5
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	57	1325	Ε. Ρίο 'Ιανέριο 26)4		ΚΑΝΤΩΝ	56	10271	δ. Παναμά 15)4 διά Γκουαγιάμας
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.) ..	60	20450	δ. Τζιμπούτι 4)4 διά Ντώρμπαν		ΚΑΠ. ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.) ..	62	1562	δ. Γιεραλτάρ 1)5 διά 'Αλγκεθίρας
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	Ε. 'Αιλ. δφ Γκραίην 2)5		KΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφέρας
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	59	10801	εις 'Ακαζόύτλα 15)4		KΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ	67	16098	ε. Π. Χέντλαντ 7)5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.) ..	54	13157	Ε. Πειραιά 3)4 (επισκευαί)		KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	δ. Βανκούβερ 3)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	56	3649	Ε. Σιγκαπούρην 3)5		KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4838	υπό παραλαβήν
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	20962	δ. Παναμά 27)4 διά 'Αρούμπα		KΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Ντακάρι 16)1 διά Σιγκαπούρην
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	δ. Χούλ 5)5		KΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	δ. 'Απατα(Λάγκος 29)4 Ρότερνταμ
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	δ. Σιγκαπούρην 17)4 διά 'Ιαπωνίαν		KΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Μουρούριν 24)4 διά Γουέππα
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑ (δ.)	53	8995	Ε. Σιγκαπούρην 30)4 διά Τζακάρτα		KΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	δ. Δουνκέρκην 22)4 διά Περαικόν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) ..	50	8065	Ε. Πούλιο Μπούκον 4)5		KΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Φρήμαντ 21)4 διά Βανκούβερ
ΘΕΩΡΙΣ	65	7068	Ε. Ρότερνταν 7)5		KΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	δ. Τούμπα 25)4 διά Λοράν
ΘΗΡΑ	62	14151	δ. Κων(ο)πολιν 25)4 διά Πειραιά		KΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	δ. Ν. 'Υόρκην 26)4 διά 'Αρούμπα
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2680	δ. Κων(ο)πολιν 25)3		KΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ε. Τολέδο 5)5
ΘΗΣΣΕΣ	74	4200	εις Φουκουόκα υπό συμπλήρωσιν		KΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. δ.	62	39169	δ. Γκότεμπουργκ 3)5 διά Περσικόν
ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	Ε. Πειραιά 5)5		KΑΠ. ΞΥΛΑΣ	58	9724	δ. Κ. Τάουν 17)4 Π. 'Ελλασμπεθ
Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.) ..	58	18297	Ε. Ν. 'Υόρκην 12)4		KΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	δ. Πρίνς Ρούπερ 5)5 διά 'Ιαπωνίαν
I ΙΑ	71	9426	δ. Σημάττλ 25)4 διά Γιοκοχάμα		KΑΠ. ΖΑΡΡΟΣ	66	16164	δ. Ρ. 'Ιανέριο 4)5 διά Ρουμανίαν
IΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	δ. Ντόρμπαν 2)4 διά 'Ινδιαν		KΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	δ. Χονολουλού 1)5 διά Ταιγκάτο
IΑΣΩΝ	70	11489	δ. Μπέριο 5)5		KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Βανκούβερ 6)5
IΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	Ε. Φρόπορτ 28)4		KΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ε. Τούκα 5)5
IΖΟΜΠΕΛΑ	57	9746	Ε. Βιαζακαποτάνι 26)4		KΑΠΠ. ΑΝΑΣΙΑΣΗΣ	60	8717	δ. Λ. 'Αντζελες 1)5 Γιοκοχάμα
IΘΑΚΗ	68	9066	Ε. Σιγκαπούρην 6)4 διά Κίναν		KΑΠΠ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ε. Ν. 'Ορλέανην 5)5
IΘΑΚΗ — ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	Ε. Καλάο 29)4		KΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ε. Βιζακαπατανάμ 1)5
IΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	54	2731	Ε. Διέπην 1)5		KΑΠΤ. ΛΕΩ	62	1948	ε. Πειραιά 6)5
IΘΑΚΗ ΣΕ'Υ ΛΟΡ (δ.) ..	59	12575	Ε. Αιθέρροαν 27)4 διά Φλώσιγκ		KΑΠΤ. ΜΑΙ'ΚΑΛ	62	9229	δ. Ρότερνταμ 8)5 διά Ν. 'Αφρικήν
IΚΑΡΟΣ	70	10886	Ε. Φιλαδέλφειαν 3)5		KΑΠΤ. ΠΑΝΤ. Σ.ΑΥΡΑΣ	67	12455	ε. Μαζάτλαν 30)4
IΚΑΡΟΣ	68	11670	δ. Λός 'Αντζελες 6)5 διά Χάρρην		KΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α.	61	13437	δ. Ντουνεντίν 4)5 διά Ναούρου
IΚΤΙΝΟΣ	69	11489	δ. Παναμά 14)4 διά Σαγκάνη		KΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19827	ε. Τοστικορίν 8)4
IΛΛ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.) ..	65	42204	δ. Κέιπ Τάουν 18)4 διά Περαικόν		KΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	53	6403	δ. Τρινκομάλε 28)4 διά Μπέρια
IΝΔΑΝΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	Ε. Σιγκαπούρην 3)5		KΑΡΑΙ ΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ε. 'Αμερίσαν 5)5
IΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛ. μικτ.	56	12170	δ. Ν. 'Ορλέανην 4)5 διά 'Αρούμπαν		KΑΡΙΜΠΙΛΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	ε. Χάιφα 30)4
IΟΝΙΚΗ	57	9367	δ. Λάς Πάλιας 7)5 διά Λίθερπουλ		KΑΡΙΝΑ	56	3194	δ. Κων(ο)πολιν 4)5 διά Ρίζε
IΟΥΔΙΕΤΤΑ	65	8364	δ. Σάντος 5)5 διά 'Αμεδόργον		KΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	54	12551	δ. Γιεραλτάρ 3)5 διά Ρουέν
IΡΙΣ	54	6042	Ε. Πριγκιπούν 6)5		KΑΡΟΛΟΣ	54	2336	ε. Ρουέν 4)5
IΣΑΒΕΛΑ	55	7578	Ε. Μπριουστάην 29)4		KΑΡΟΣ	47	8288	δ. Γιεραλτάρ 5)5 διά Πειραιά
IΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	57	13734	δ. Κόμπε 18)4 διά Παναμά		KΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Ηεπόπολιν 29)4
IΣΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ (δ.) ..	65	39011	δ. Γιεραλτάρ 2)5 διά Νεάπολιν		KΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	δ. Σαντάντερ 29)4 διά Δουνκέρκην
IΤΑΛΙΑ	46	6727	Ε. Βηρυτόν 29)4		KΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Χάμπιτον ρόδης 5)5 διά Παναμά
IΩΑΝΝΑ (δ.)	45	9918	Ε. Γιοκοχάμα 3)5		KΑΣΟΣ	50	10886	δ. Π. 'Αλέγκρε 6)5 διά Σ. Ναζάιρ
IΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	56	12230	Ε. Πειραιά 6)5		KΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	3401	δ. Λισσαθίνα 28)4 διά Λομπίτο
IΩΑΝΝΗΣ	59	3162	Ε. Πειραιά 3)5		KΑΣΣΕΑ	53	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
IΩΑΝΝΗΣ Α.	59	8564	δ. Γιεραλτάρ 30)4		KΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ε. Μτ. 'Άρες 2)5
IΩ. ΑΓΓΕΙΑΚΟΥΣΗΣ δ.	64	39051	δ. Χόδικ 13)4 διά Βόριεο		KΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	δ. Π. Λίνκολν 30)4 διά 'Ιαπωνίαν
IΩΑΝ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	67	20568	δ. Μορμουγκάρο 16)4 διά 'Ιαπωνίαν		KΑΤΕ Ν. Λ.	65	18723	δ. Γιοκοχάμα 15)4 διά Αδστραλίαν
IΩΑΝΝΗΣ ΕΥΑΛΑΣ	55	8799	δ. Μοστούρηρ 30)4 διά Β. Κορέαν		KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ε. Αυδούργον 2)5
IΩΑΝΝΗΣ Σ.	69	9073	δ. 'Αμεδόργον 5)5		KΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	δ. Σιγκαπούρην 11)4 διά Κασσιούγκ
IΩΛΚΟΣ (δ.)	57	12614	δ. Χόδης Κόρκ 6)5 διά Ντάριεν		KΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	δ. Σαουθάμπτον 26)4 Γκουαγιακήλ
IΩΝ	71	11506	δ. Ντόρμπαν 4)5		KΑΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗ (δ.)	65	47434	δ. Μπόνι 6)5 διά Βιλελμασάχαφεν
IΩΝ	57	9176	δ. Σάντος 21)4		KΑΤΙΝΑ	55	10682	ε. Τούκα 11)4
IΩΝΙΚΟΝ	58	10077	δ. Γιεραλτάρ 2)5 διά Ρουέν		KΑΤΡΙΝ	58	11969	δ. Χάμπιτον ρ. 27)4 διά Ν. Σ. Σκότια
IΩΣΗΦ Β. (δ.)	58	13316	δ. Φιλαδέλφεια 2)5 διά Γιεραλτάρ		KΕΑ	58	13996	ε. Μπουμπούρι 7)5
KΑΤΗΝΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	δ. Παναμά 30)4		KΕΑ	55	2683	ε. Μπάχα Μπλάνκα 2)5
KΑΒΑΚΟ	53	5589	εις Αλεξάνδρειαν 29)4		KΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	δ. Χάμπιτον ρ. 6)5 διά Μομπάσαν
KΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	δ. Ντάρ ες Σαλάμ 19)4 Β. Κορέαν		KΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δ. Τόρ Μπαΐ 24)2 διά Σαγκάνη
KΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.) ..	60	22780	δ. Λ. 'Αντζελες 27)4 διά Παναμά		KΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑΙ	58	13700	ε. Σαντάντερ 11)4
KΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	57	13268	δ. Λά Παλίς 26)4 διά Μεσογείου		KΕΡΚΗΣ	47	2131	δ. Βενετία 5)5 διά Τεργέστην
KΑΒΟ ΓΡΟΣΟΣ	60	9486	δ. Ντακάο 5)5		KΕΡΚΥΡΑ	48	4030	δ. Α. Πάλιμας 27)3 Μπ. Μπλάνκα
KΑΒΟ ΔΕΑΦΝΙ	60	10934	δ. Παναμά 7)5		KΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	δ. 'Ιμπαγκα 3)5 διά Μπέργκεν
KΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	54	8559	δ. Μπάραν 18)4 διά Μπαχρέιν		KΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	55	10553	δ. Μπ. 'Άρες 26)4
KΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	55	8564	δ. Ντουμπάι 2)5		KΕΧΡΕΑ	61	14982	δ. Βιτόρια 18)4 διά Κωντάντζαν
KΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	δ. Σάντος 3)5		KΙΓΚ ΑΙΓΡΕΥΣ	56	8362	δ. Ντώρμπαν 4)5 διά Περαικόν
KΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	δ. Ταματάθε 31)4 διά Ντουάλα		KΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	δ. Λισσαθίνα 23)4 διά Περαικόν
KΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	δ. 'Αμεδόργον 6)5		KΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	δ. Ντώρμπαν 7)5
KΑΦΙΝ Α.	70	16306	Ε. Ρίο 'Ιανέριο 26)4		KΙΓΚ ΛΕΩΜΙΔΑΣ	63	15740	ε. Χούλ 1)5
KΑΙΤΗ	65	23523	δ. Ρότερνταν 26)4 διά Χάμπτ. Ρόδες		KΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	δ. Ρότερνταν 7)5
KΑΙΤΗ	54	3817	Ε. Βρέστην 29)4		KΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ε. Σεκάτι 2)5
KΑΛΑΒΡΙΑ	53	7179	εις μεσογειακάς μεταφοράς		KΙΓΚ ΣΚΩΝΟΡΟ	64	17050	δ. 'Αμερίσαν 7)3 διά Χιούστον
KΑΛΑΧΑΡΙ	59	6406	δ. Ρότερνταν 27)4 διά 'Απατα(Λάγκ.		KΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	δ. Μπαγκόλ 22)4 διά Ντώρμπαν
KΑΛΙΡΡΟΗ	59	8860	δ. Μπάραν 3)5		KΙΜΩΛΟΣ	64	7891	δ. 'Αυδόργον 7)5 διά Λονδίνον
KΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	δ. Καλάο 26)4		KΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	δ. Φιλαδέλφειαν 1)5
KΑΛΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	δ. Σιγκαπούρην 4)5 διά Μπαρανκίλα		KΙΝΗ (δ.)	61	25409	δ. Μπρινούμπατή 7)5
KΑΛΤΕΣ Κ. ΤΑΟΥΝ δ.	58	13491	δ. Λορ. Μάρκες 5)5 διά Ντώρμπαν		KΙΡΙΝ	56	9403	δ. Παναμά 11)4 διά Φορμόζαν
KΑΛΥΜΝΟΣ	51	7154	δ. Πειραιά 23)4 διά Συρακούσες		KΙΣΜΕΙ ΙΙ (δ.)	65	36870	δ. Δουνκέρκην 5)5

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3
 TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3
 TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON
 TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

Akti Miaouli & II Merarchias 2
 CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS
 TELEX: 212-496 COUL. GR.
 TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΚΛΑΣΙΚΟΙ (μικτόν)	73	73492	Ε. Τραυαντά 4)5	ΑΙΝΔΟΣ	62	10883	δ. Λάς Πάλμας 31)3 Μογκαντίσιο
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	δ. Σάντα Φε 4)5 διά Μπ. Μπλάνκα	ΑΙΝΤΑ	60	14302	δ. Μπ. "Άρες 5)2 διά Ρόπτεριται
ΚΛΑΥΝΤΦΕΡΟ	64	5711	Ε. Μπλόθ 2)3 (έπισκ.)	ΑΙΝΤΑΚΙ	59	2120	δ. Τζωρτζεσούν 6)5 διά Γκουαγιάκιλ
ΚΛΕΙΟΙ	58	8791	ά. 'Αμβούργον 30)4 διά Σάντος	ΑΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	54	4785	ά. 'Αμβούργον 6)5 διά Μαϊάνους
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	ά. Σουάμπτα 4)5 δι' 'Ινδιαν	ΑΙΣΣΑΒΩΝ	56	4819	ά. Τακόραντι 2)5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	ά. Πειραιά 27)4 διά Δρέπανον	ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	δ. Παναμά 28)4
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	Ε. Φιλαδέλφεια 2)5	ΛΟΓΙΑΛ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ά. Ντώριμπαν 8)4 διά Περσικόν
ΚΟΜΕΤ	72	9885	ά. 'Γκήλογκ 7)3 διά Σαγκάην	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛ. (δ.)	56	20855	ά. Φός 28)4 διά Πειραιά	ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Τσίμπα 24)4
ΚΟΝΚΟΡΝ, ΓΚΛΗΜ	58	5402	ά. Μ. 'Ορλέανην 30)4 διά Κοραμσάρ	ΛΟΜΑΙΔΙΝΟΝ	50	2696	ε. 'Αμβέρσαν 5)5
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.	64	6275	ά. Βαρκελώνην 7)5 διά Ν. 'Υόρκην	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ά. Χόγκ Κόγκ 7)5
ΚΟΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 6.	66	78785	ά. Γκότεμπουργκ 8)4 διά Περσικόν	ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΛΣΩΝ	64	6548	δ. Γιβραλτάρ 4)5 διά Βηρυτόν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ά. Σιγκαπούρην 1)2 διά Β. Κορέαν	ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Χάμπτον ρόδς 6)5
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	Ε. Ρόπτερνταν 7)5	ΛΟΥΙΣΗΣ	54	6103	ά. Γοκάμα 6)5 διά Πόρτλαντ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ.	72	39453	ά. 'Υμουντεν 1)4 διά Μουρόβια	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Σάντος 28)4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Κισαράπια 25)4 διά Σ. Νικολας	ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. Τεργιστήν 30)4
ΚΟΝΦΙΝΤΕΝ (δ.)	56	16341	ά. Κοοίν 4)5 διά Φός	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	ά. Βιλεμπούχαφεν 28)4 διά Φορκάντος
ΚΟΡ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 6.	66	44895	ά. Τέμπι Μα. 23)4 διά Περσικόν	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Ν. 'Υόρκην 21)4 δι' 'Αρούμπαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚΗ	59	10914	ε. Θεσσαλονίκην 24)4	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Βιτώρια 1)5
ΚΟΡΙΦΑΙΤΣΣΑ	52	1384	ά. Βηρυτόν 4)5 δι' 'Αμμόχωστον	ΜΑΙ· ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ά. Λισσαβόνα 19)4 διά Περσικόν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ά. Σπαλάτων 7)5 διά Πύλον	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	δ. Παναμά 21)2 διά Ταΐθαν
ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ύπο παραλαβήν	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Τσίμπα 5)5
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	δ. Παναμά 24)4 διά Πόρτλαντ	ΜΑΙΡΗ	57	10687	ά. Κάρντιφ 6)5 διά Νάρθικ
ΚΡΕΜΟΝ	65	1505	ε. Μπρεμερόγκρεν 29)3	ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	60	12091	ε. Χόγκ Κόγκ 8)12 (έπισκευα)
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. Κόρι 5)5 διά Ν. 'Υόρκην	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. 'Αμβέρσαν 3)5 διά Στένουγκοντ
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Εσκουμίν 24)4 διά Περσικόν	ΜΑΙΡΗ Χ.	56	8297	ά. 'Αμπερνάν 28)4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) ..	73	42470	ά. Ρ. Τανούρα 14)4	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Τζακάρτα 29)4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	ε. Γιοκοχάμα 24)4	ΜΑΚΑΛΑ	55	1517	ά. Γιβραλτάρ 26)4 διά Βηρυτόν
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	63000	ά. Γιβραλτάρ 18)4 διά Περσικόν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ε. Χάμπτον ρόδς 6)5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Ρ. Τανούρα 22)4	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Τσιθιταθέκια 3)5
ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Σάντος 28)4 διά Γδούνια	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ε. Γιβραλτάρ 26)4 διά Μπετζάια
ΚΡΥΟΣΕΙΝΤΕΡ Κ. 6.	66	78785	εξωθ. Ντουάρην 3)5	ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	ε. Καράται 2)5
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	ε. "Απαπάλάγκος 4)5	ΜΑΝΕΣ	55	8526	ε. Γκότεμπουργκ 15)4
ΚΥΘΟΝΣ	57	13895	ά. Χάμπτον ρ. 6)5 διά Χιλήν	ΜΑΝΘΟΣ Μ.	58	1591	ά. Πειραιά 3)5 διά Λαύριον
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Αμπιτζάν 22)4 διά Τεργέστην	ΜΑΝΝΑ	71	16004	ε. Πουάν 25)4
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Κων/πολίν 29)4	ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ ΠΡΑΙΝΤ	51	11022	ά. Πόρτ οφ Σπαίην 6)5 διενεζουέλαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ε. Ρόπτερνταν 8)5
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	29851	ά. Βακαγιάμα 4)5 διά Χουάσκο	ΜΑΝΤΩ Ζ.	72	17432	ά. Ν. 'Ορλεάνην 6)5
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Βιτόρια 23)4 διά Ιμινχάμ	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Πειραιά 25)4 διά Μηλον
ΚΥΡΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Ρ. 'Αρθουρ 23)4 διά Δουνκέρκην	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	ε. Μπιζέρτα 6)5 διά Πειραιά
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Π. Σπαίην 8)4 διά Μπάσραν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ε. Ινδον 27)4
ΚΩΝ. Γ. ΣΙΜΠΛΗΣ 6.	58	12492	ά. Ραβένναν 30)4	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. Πουάν Νουάρ 24)4
ΚΩΣ	56	3430	ά. Λομπίτο 29)4 διά Λισσαβώνα	ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	ά. Παναμά 26)4 δι' Ειρηνικόν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ. ..	68	9084	ά. Ντακάρ 4)3 διά Κίναν	ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ά. Νιαμάντε 2)5
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ ..	67	15355	ε. Ν. 'Ορλεάνην 24)4	ΜΑΡΙ	74	9400	ά. Σιγκαπούρην 4)5 διά Ρόπτερνταν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5921	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 1)5	ΜΑΡΙ	58	4219	ά. Πειραιά 6)5 διά Λάριμνα
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ά. Ντόρμπαν 28)4 διά Περσικόν	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Βομβάνην 5)5
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ά. Κόπερ 5)5	ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Σιγκαπούρην 23)2 διά Σαγκάην
ΚΩΣΤΟΣ Μ.	62	11419	ά. Βανκούμπερ 16)4 διά Κόντινεντ	ΜΑΡΙΑ	62	9455	ά. Ρίο 'Ιανέριο 30)4 διά Κόδερχαρ
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Βανκούμπερ 16)4 διά Μεζικόν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Πειραιά 2)5
ΛΑΙΔΗΗ ΗΡΑ	56	8108	ε. Γδούνια 28)4	ΜΑΡΙΑ III	53	825	ά. Πειραιά 18)4 δι' 'Ασπρα Στίτια
ΛΑΙΔΗΝ ΟΥΤΕ	53	7645	ά. Μόμπιλ 13)4 δι' Όδρουγουάνη	ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	εις 'Αμβέρσαν άπο 16)2 (έπισκ.)
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	49	2273	ά. Πασάγγιες 29)4	ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	ά. Λαύριον 21)2 διά Πειραιά
ΛΑΙ·ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Σάφι 29)4	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Σιμονοσκή 6)5
ΛΑΚΥ	45	2430	ά. Γδούνια 30)4 διά Κότκα	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. Πόρτ Χέντλαντ 2)4 διά Ντάρεν
ΛΑΜΠΡΟΣ	57	6132	ά. Βουλέπαν 6)5 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Κόπτε 2)5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Ντάριέν 23)2	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Βανκούμπερ 3)5 διά Κίναν
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Φιλαδέλφειαν 3)5 Κάμη Μπάου Τάινς
ΛΑΤΩ	52	4207	ά. Πειραιά 30)4 διά Βριδήσιον	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)	59	12939	ά. Μπ. 'Άρες 2)5 διά Γένοβα
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10514	ά. Ντόρμπαν 27)4 διά Τσιταγκόκ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Γιβραλτάρ 13)4 διά Σαρδηνίαν
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Κων/πολίν 25)3 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ε. Κασσιούηγκ 8)4
ΛΕΝΑ (δ.)	51	11250	ά. Βούδηπον 11)3	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α.	62	11229	ά. Λισσαβώνας 5)5 δι' 'Αμβούργον
ΛΕΝΑ	54	3895	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	50	16485	ά. Λαύριον 24)1 δι' 'Αλιθέριον
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. 61	8783	ε. Κούρη 22)4	ΜΑΡΙΑΝΝΑ V. (δ.)	55	13095	ε. Τζωρτζεσούν 7)5	
ΛΕΣΒΟΣ	73	3000	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9826	ε. Λισσαβώνα 21)4
ΛΕΣΤΕΣ (δ.)	61	22785	ά. Γιβραλτάρ 5)5 διά Στοκχόλμην	ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Κολοδημπία ρ. 30)4 δι', Ιαπωνίαν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ	58	8695	ά. Λάς Πάλμας 7)4	ΜΑΡΙΤΟΣ	47	6125	ά. Σύρον 26)4 δι' 'Ιτέαν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	ε. Πειραιά 19)3	ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ε. Π. Λινκολν 1)4 διά Κίναν
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	ά. Γκήλογκ 19)2 διά Σαγκάην	ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ε. Νταμπιέρ 2)5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	66	28776	ά. Ν. 'Ορλεάνην 21)4 δι' 'Αμβούργον	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ε. Σιγκαπούρην 12)4 διά Γαλλίαν
Λ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ά. Βανκούμπερ 29)4 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Αμβούργον 26)4 διά Μπ. Μπλάνκα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. 'Αμβερσαν 24)4 διά Ρεοφ	ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Ντακάρ 8)3 διά Χοινάκηγ
ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	ά. Γιβραλτάρ 4)5 διά Καρθαγένην	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Γένοβα 2)5
ΛΗΝΤΩ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ 5.9	12773	ά. Παναμά 2)5	ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	ε. Πειραιά 3)5	
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)4 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14800	δ. Παναμά 28)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΙΔΗ	64	4701	ά. Γκουαγιακίλ 7)5 δι' 'Αμβούργον	ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	ά. Μπεντί 7)5	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Νιουκάστολ 16)4
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ά. Λορ. Μάρκες 5)5	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ε. Ντάρεν 23)4
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. Βρέμην 29)3 διά Πειραιά	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ά. Ν. 'Υόρκην 19)4 δι' 'Αρούμπα
				ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ	59	12149	ε. Μαντρές 28)2

International Red Hand Marine Coatings

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΦΗΜΙΣΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ. 35 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ, 1000 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ ΝΕΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΕΧΝΙΚΑΣ ΜΕΛΕΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ. ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ ΠΕΙΡΑΙΑ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179.911/12, 4176.435, 4176.628 - TELEX 212601 & 02. ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΕΝ ΤΗ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	ά. Ντακάρ 8)3 διά Χαινάκγιχ	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	ε. Τοπαγκόγκ 6)5
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	δ. Ναναμά 21)4 διά *Ιαπωνίαν	ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1591	ά. Αμηρικώστον 27)4 διά Λαττάκια
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ε. Οζάκα 8)5	ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1562	ά. Αντζέλες 1)5 διά Γκουαγιακίλ
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Πειραιά 29)4 διά Δυρράχιον	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ά. Κίγκοτον 25)4 διά Π. Όρντάζ
ΜΑΡΑΙ (6.)	59	20827	ε. Ρ. Τανούρα 1)5	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 20)4
ΜΑΡΝΤ. ΕΞΠΟΡΤΕΡ	57	6079	ε. Κόμπε 23)4	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Μανιλά 5)4
ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΡΤΕΡ	58	6079	ε. Γκαλφόρτ 29)4	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1580	ά. Χόρκ Κόρκ 2)5 διά Μανιλά
ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ	61	6095	ε. Νιουχάφεν 7)5 διά *Αμέρερον	ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	70	1591	ε. Σουάνα 30)4
ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	67	1401	ε. Βαλπαράζο 28)4	ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	70	1590	ε. Οζάκα 22)4
ΜΑΡΝΗΣΣΑ	55	9125	ά. Σιγκαπούρη 22)4 διά Κίναν	ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Νταντιάγκας 29)4 διά Γκουάμ
ΜΑΡΤΖΥ (5.)	52	11593	ε. Λαττάκια 19)4	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ντεμεράρα 7)5 διά ΗΠΑ
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δ. Ναναμά 12)4 διά Μανιλά	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Μασαλίαν 3)5
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Λ. Μάρκες 6)5 διά Χιροχάτα	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	ά. Ριο Χάνια 25)4 διά Τζώρτζαουν
ΜΑΡΩ	51	1871	ύπο παραλαθήν	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ά. Κίγκοτον 1)5 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	2038	ύπο παραλαθήν	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	εις Τοπαγκόγκ από 24)10
ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ (6.)	59	20674	ά. Ρεοφ 5)5	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ε. Κόμπε 1)5
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Χόρκ Κόρκ 4)4 διά Σαγκάνη	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1565	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Ρότερνταν 27)4	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1598	ε. Φουίκ Μπαΐη 29)4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Ναναμά 12)4 διά ζαγκάνη	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1584	ε. Ν. Όρλεάνην 3)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΙΟΣ	57	8906	ε. Ρότερνταν 5)5	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 4)5
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΘΑΝΟΣ	71	18634	ά. Ρόκου Πόιντ 21)4 διά Μ. Κέμφορτ	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Σιγκαπούρη 6)5 διά *Ιαπωνίαν
ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ δ.	65	32168	δ. Γιβραλτάρ 4)5	ΜΙΧΑΗΑ Ε.	56	8905	ε. Σιγκαπούρη 10)4
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Σιγκαπούρη 18)4 διά *Ιαπωνίαν	ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ δ.	71	124009	ά. Λισαβόνα 27)4 διά Περσικόν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Βανκούδερ 19)12 διά Κίναν	ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Φιλαδέλφειαν 17)4 διά Περσικόν
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ε. Ρ. Ιανείρον 7)5	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 6)5 διά ΗΠΑ
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	δ. Ναναμά 24)4	ΜΙΧΑΗΑΣ Κ.	61	2535	ά. Καρθαγένην 30)4 διά Βαλένθια
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙI	65	14264	δ. Ντάρμπαν 2)5 διά Βάρνα	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ε. Ν. Όρλεάνην 1)5
ΜΕΙΛΙΔΑ	52	1699	ά. Αγαδίρ 26)4	ΜΟΛΟΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Ταϊγκιάο 29)4 διά Ριγιέκα
ΜΕΙΛΙΣΤΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Λας Πάλμας 11)4 διά Περσικόν	ΜΟΜΠΙΔΑ ΤΑ. (δ.)	69	47958	ά. Αντζέλες 4)5 διά Περσικόν
ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Βεμπάνη 11)4	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Γιβραλτάρ 30)4
ΜΕΝΤΑΓΑΛΑΝΤΙΚ	47	1700	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Σιγκαπούρη 26)4 διά Καντόνα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Μαδέρος 15)4 διά Βόλον	ΜΟΣΚΑ	57	2926	ε. Πειραιά 4)5
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	εις Ινδούμα ύπο συμπλήρωσην	ΜΠΑΝΓΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	ά. Κολόμπο 28)4 διά Ντούντες
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Κολοθύμπια 2)4 Τοπαγκόγκ	ΜΠΑΡΙΝΙΓΚ	52	6982	δ. Ναναμά 2)5 διά Πούντα Άρενας
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Θέρανταη *Άιλ 17)4 διά Νουμέα	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Ρότερνταν 15)5
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17718	ά. Σιγκαπούρη 20)4 διά Γκουάμ	ΜΠΕΣΣΑΣ Κ. (δ.)	58	15895	δ. Γιβραλτάρ 27)4 διά Σάροχ
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ε. Σικάτιδη 7)5	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Αμέρερον 30)4
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	δ. Γιβραλτάρ 24)4	ΜΠΟΝΥ (δ.)	2799:	ά. Βαλτιμόρην 30)4 διά *Αρούμπαν	
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Βίλμιγκτον 30)4 διά *Αρούμπα	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	56	1010:	ε. *Απαπα/Λάγκος 4)5
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	δ. Γουέλιγκτον 30)4 Σιγκαπούρην	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ	53	2756	ά. Σάντος 21)4 διά Τενερίφην
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Χόρκ Κόρκ 20)4 Κουνίν *Άιλ	ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙ-ΝΤ δ.	51	10203	ε. Καράτοι 4)5
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Χόρκ Κόρκ 7)4 διά *Άιλ	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3450	ά. Τρίπολιν Λιθάνου 24)4 διά Πειραιά
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μίνα άλ. Φαγάλ 4)5 Οδύ Σατίδη	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	51	6022	ά. Μάλτα 2013 διά Τρίπολιν Λιθάνης
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Γκέφλε 24)4 διά *Αρούμπα	ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	ά. Λισαβόνα 22)2 διά Πειραιᾶ
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ε. Πούλο Μπούκον 2)5	ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	54	5240	ά. Σάντος 5)5 διά Πειραιᾶ
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ε. Πούλο Μπούκον 6)5	ΜΥΡΙΝΑ	71	3646	ε. Πόρτ φ Φπ Σπαίην 4)5
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ε. Αίδι 21)4	ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	49	9029	άργει εις Πειραιᾶ από 19)2)72
ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Κλικοτον 3)5 διά Ν. Υόρκην	ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	47	9957	άργει εις Πειραιᾶ από 5)11)70
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Ρ. Τανούρα 8)4 διά Γιοσσού	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Μπαστάρη *Απάλας 17)4 Ντούρμπαν
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ε. Πούλο Μπούκον 6)5	ΜΥΡΤΩ	54	4427	ά. Λάρνακα 2)5 διά Λαττάκια
ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ε. Ρότερνταν 5)5	ΜΥΣΩΝ	51	4029	ε. Πόρτ φ Σπαίην 6)5
ΜΗΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	49	9004	ά. Τοπαγκόγκ 23)4 διά Θεσσαλονίκην	ΜΩΡΗΑΣ	53	6811	ε. Πειραιά 17)4
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ζέωρτζαουν 11)4 διά Θεσσαλονίκην	Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	ά. Μπόνι 4)5 διά Φρητάουν
ΜΙΚΤΟΝ (μικτό)	60	18889	ά. Ρ. Ιανείρον 2)4 διά Μπόννυ	Ν. ΖΩΙΡΑΦΙΑ	59	11299	ά. Κοσίν 25)4 διά Καλκούττα
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ε. Λουδίνον 2)5	ΝΑΝΣΥ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ	57	4225	ά. Χάμπτον ρόδες 2)5 διά *Αγγλίαν
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	69	16413	δ. Ναναμά 4)4 διά *Ιαπωνίαν	ΝΑΞΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	68	3965	ε. Σίδνεϋ 21)4
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ε. Λάρδηρον 6)5	ΝΑΤΑΑ	72	8849	ε. Κέπι Τάουν 30)4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Κιουρασάο 5)5	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ε. Ντόρμπαν 30)4
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤY	69	1572	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	ά. Σάντος 27)4 διά Τρίπολιν
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	71	1598	ε. Τζάκονθιλ 6)5	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΟΡΥ	55	3329	ά. Χόρκ Κόρκ 3)5 διά Καντόνα
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΟΝ	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ δ.	73	35340	δ. Γιβραλτάρ 5)5
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΟΝΕΣ	72	1580	ε. Κασσιούηκ 27)4	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. Αμέρερον 24)4 διά *Αλγερίου
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Ν	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΑΥΣΙΚΑ	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Βιρτούδων 3)5 διά Βαρκελώνην	ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	ά. Βενετίαν 29)4 διά Γκαέτα
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Χιτάτοι 12)4	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	54	3596	ε. Κομά Μπαΐη 3)5
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Τεργύστην 26)4 διά Βεγγάζην	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	δ. Ναναμά 3)5 διά Ν. Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Κόμπε 2)5 διά Κασσιούδη	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Σαβάννα 2)5 διά *Αρούμπα
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές	ΝΕΔΑ	57	8181	ε. Αλεξανδρείαν 19)4
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	εις Ασσουγκάνι από 1)11	ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ά. Τέλιπλ Μπαΐη 27)4 Ριο Ιανείρο
				ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Βαλτιμόρην 25)4 διά Σαντάντερ

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΟΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ

AGEMAR

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S. A. R. L.

34132 - TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI, 1/A

TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE

TELEPHONES: 69021 69022 - 69023 - 29784 - 38262

TELEX: INTERNATIONAL 46059 - 46241 AGEMAR

AGENTS AND STEAMSHIP BROKERS

ΡΕΝΑ	55	8902	ά.	Άμεδούργον 18)4 διά Ντάρμπαν
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ε.	Ρόττερνταμ 24)4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ε.	Πλο Ιανέρην 1)5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	ά.	Φιλαδέλφεια 28)4 διά Σάντος
ΡΗΓΚΡΕΙΝΤΖΕΡ (δ.)	57	23693	ε.	Άλεξάνδρειαν 17)4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	όποιο παραλαβήν	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	63	16810	δ.	Παναμά 12)4 διά Τόκιο
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ά.	Χάμπτον ρ. 30)4 Πορτογαλίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ε.	"Ιλδίο 31)3
ΡΙΒΑ	63	10399	ά.	Άμερέρσαν 18)4 διά Κορέαν
ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΤΡΟ	57	4860	όποιο παραλαβήν	
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	ε.	Μπ. "Αύρες 19)4
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ε.	Γιοκοχάμα 6)5
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ε.	Άμερέρσαν 7)5
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9071	ά.	Μανίλα 4)5
ΡΟΖΕΑΝ	54	2676	ά.	Άμερέρσαν 14)4 διά Πειραιά
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ε.	Βουδάνην 27)4
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά.	Λονδίνων 21)4 διά Βηρυτόν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	ε.	Άμερέρσαν 8)5
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ά.	Μ. "Αγαμανί 2)5 διά "Αντεν
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ε.	Μπαρλέτα 11)3
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	21081	ά.	Μπασάρ 12)4 διά Κεελάγκ
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά.	Μαυρίκιον 3)5 διά Κολόμπο
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛ	61	11317	ά.	Οζάκα 30)4 διά Βόρνεο
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ε.	Κόπει 18)12
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ε.	Γιοκοχάμα 3)5
ΣΑΛΑΜΗ (δ.)	58	20750	ε.	Τοιταγχόνη 4)5
ΣΑΛΑΜΟΣ	66	17208	ε.	Βιττόρια 30)4
ΣΑΛΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	δ.	Μπρούνιμπουτελ 2)5 διά Χάνκο
ΣΑΛΑΜΟΣ ΣΚΑΥ'	71	5764	ε.	Άμερόδοργον 7)5
ΣΑΛΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ 6.	68	1591	ε.	Χουελέθα 4)4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ.	Σιγκαπούρην 3)5 διά Λ. Μαρκές
ΣΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	56	11792	δ.	Σιγκαπούρην 6)5 διά Πειραιών
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	53	2873	ε.	Πειραιά 5)5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά.	Ρόττερνταμ 3)5 διά Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13841	δ.	Παναμά 26)4 διά Σετούμπαλ
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά.	Ναγκόγια 30)3 διά Κουβέλτ
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά.	Μπ. "Αύρες 18)4 διά Γένοβα
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά.	Ν. Ορλεάνην 30)4 διά Τζαμάικα
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	63	11445	ε.	Θάντερ Μπαίη 5)5
ΣΑΝΤΑ ΚΑΕΙΟ	73	8849	ά.	Σιγκαπούρην 3)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ε.	Οζάκα 7)5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	72	9038	ε.	Ν. Ορλεάνην 5)5
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	δ.	Γιβραλτάρ 22)4 διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	ά.	Άμερέρσαν 3)5 διά Π. Άλεγκρε
ΣΑΝΧΟΟΥΠ	72	9427	ά.	Μπρατάντον 4)5 διά Ντεμεράρα
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά.	Σιγκαπούρην 5)5 διά "Άμερέρσαν
ΣΑΡΜΠΟ	57	2396	ε.	Άμετερνταμ 3)5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ε.	Γάντλι 14)3
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	56	12355	ά.	Πλότες 1)5 διά "Άλθανιαν
ΣΑΡΩΝΙΣ	65	1129	ά.	Άμερέρσαν 13)4 διά "Άγγλιαν
ΣΑΣ	40	5360	ά.	Ντάρμπαν 20)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΕΡΙΦΟΣ	58	13944	δ.	Παναμά 4)5
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ε.	Χάιρα 2)5
ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	δ.	Παναμά 18)1 διά Ντάρεν
ΣΗ ΛΑΙΟΝ	53	6504	ε.	Άιθερπούλ 22)4
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ά.	Σακάτ 1)5 διά Μιζουσίμα
ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ	59	11545	ά.	Βανκούμπερ 25)4 διά "Ιαπωνίαν
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	ε.	Έμπεν 2)5
ΣΗ ΤΑΙΓΝ	71	10010	ά.	Χιροσίμα 18)4 διά Μελβούρνην
ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	ε.	Μπρεμεράχφεν 3)5
ΣΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	ά.	Ρουέν 25)3 διά Γδανσκ
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ε.	Πειραιά 17)4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	8800	ε.	Γένοβα 2)5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΓΑΝΤ	58	11452	δ.	Κωνιόπολιν 5)4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	ε.	Κάντια 7)4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ε.	Δάντοι 3)5
ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	ά.	Σιγκαπούρην 29)4 διά Ντάρεν
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	ά.	Τεργεστόν 3)5 διά Κίγκατον
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	54	15463	δ.	Κωνιόπολιν 19)4
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ε.	Γδύνια 6)5
ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	ά.	Βηρυτόν 3)5 διά Τρίπολιν
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	58	18287	ά.	Κόρι άλ. "Αμάγια 19)4 Σιγκαπούρη
ΣΙΣΣΥ	60	7563	ά.	Τσιμπά 6)5 διά Κόμπε
ΣΙΣΣΥ	54	1832	ά.	Πειραιά 6)5 διά Λισσαβόνα
ΣΙΦΝΟΣ	58	13906	ε.	Ν. Όρλεάνην 4)5
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ά.	Χάιφα 29)4 διά Βραζιλίαν
ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά.	Βουλώνη 29)4 διά Π. Νούαρ
ΣΚΑΠΟΥΙ ΙΝΤ	70	9077	δ.	Παναμά 27)4 διά "Άδελαΐδαν
ΣΚΑΠΛΕΙΚ	53	3899	ε.	Μεθίλ 1)5
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22566	ά.	Ν. Υόρκην 1)5 διά "Αρούμπα
ΣΚΑΠΜΠΕΙ (δ.)	60	12927	ά.	Φινάρτ 28)4 διά Μπόνι
ΣΚΑΠΜΠΡΖ	71	9085	ά.	Μπ. "Αύρες 17)4 Ρόττερνταμ
ΣΚΑΠΧΙΛ	61	12012	ά.	Λ. Μαρκές 22)4 Σιγκαπούρην
ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά.	Γκράντε 4)5
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	εις	μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	69	9057	ά.	Μπ. "Αύρες 20)4 Ρόττερνταμ
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	ά.	Λ. Πάλμας 7)5 διά Ρ. Ιανέριον
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	57	26032	ά.	Γιβραλτάρ 22)4 διά ΗΠΑ
ΣΚΥΤΩΝ	58	10067	ε.	Ρουέν 5)5
ΣΟΒΕΡΕΙΜ ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ε.	Γιβραλτάρ 20)4
ΣΟΔΙΑΝΤΑΡΙΤΥ	52	5936	ά.	Σιγκαπούρην 2)4 διά Βηρυτόν
ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	ά.	Νταμπιέρ 25)4 διά Τούγκτα
ΣΟΥΖΥ	57	10687	ά.	Σ. Νίκολας ("Αργ.) 3)5 Βιττόρια
ΣΟΥΙΦΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	ά.	Πειραιά 13)3 Τρίπολιν Λιθύης
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε.	"Οζάκα 3)5
ΣΟΥΜΑΝΤΕ (δ.)	53	12962	εις	Βοστώνην από 9)11
ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	ά.	Μύλον 19)3 διά Βεγγάζην
ΣΟΦΙΑ	65	14048	ά.	Σ. Τόμας 9)3 διά Π. Κόρτες
ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά.	Άντοφαγκάσταν 1)5
ΣΟΦΙΑ	50	5455	ά.	Άμερέρσαν 23)4 διά Σάντος
ΣΟΦΙΑ Β.	57	8248	ά.	Πόρσεργουν 22)4 διά Ταϊλάνδην
ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	ά.	"Άλεξάνδρειαν 24)3 διά Λιθύην
ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά.	Άμερέρσαν 28)4
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά.	Φριμαντλ 7)5 διά Μπαγκλαντές
ΣΟΦΙ ΤΡΑΝΣΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	ά.	Φώλευ 1)5 διά Βάντο
ΣΠΑΛΛΑΜ. ΚΑΠΙΔΑΙΝ	56	5720	ά.	Βορμάνη 23)4
ΣΠΑΛΛΑΜ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά.	Καράτσι 2)5 διά Χοινιάγκ
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	ά.	Μόντιλ 24)3
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ε.	"Απαπα)Λάνκος 15)4
ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	ά.	Μπαγκόκ 1)5
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	65	33971	ά.	Γιβραλτάρ 20)4
ΣΠΙΡΙΤ ΦΟΙΝΙΞ μ.	74	65113	εις	Φερρόδη ου συμπλήρωσιν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	ά.	Λ. Πάλμας 1)5 διά Σάντος
ΣΠΥΡΟ (δ.)	60	26467	ε.	Πειραιά 6)5
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17840	ά.	Π. ντε Μπούν 3)5 Δουνέρκην
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	18262	ά.	Βαλτιμόρην 5)5
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ά.	Ν. Όρλεάνης 14)5 διά Κίναν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά.	Βερμούδας 14)3 διά "Άλγεριον
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	ά.	Ν. Υόρκην 5)5 διά "Αρούμπα
ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ	58	9998	εις	Σαβάνναν 3)5
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	δ.	Παναμά 1)5 διά Είρηνικόν
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ά.	Ν. Ορλεάνην 3)5
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ά.	Μορμουγκά 24)4
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά.	Π. Κεμπλα 1)5 διά Γκλαντούσουν
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε.	Μελδούρην 17)4
ΣΤΑΡ ΛΙΔ	73	14667	ε.	Βανκούδερ 27)4
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά.	Γιβραλτάρ 30)4 διά Ρ. Ις Σιδέρ
ΣΤ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	64	44726	ε.	Βενετία 6)5
ΣΤΕΛΙΩΣ (δ.)	58	20709	ε.	Γκήλογκ 6)5
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ε.	"Άλεξάνδρεια 2)5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε.	Γένοβα 5)5 διά Βηρυτόν
ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	2794	ά.	Μπρεμερχάφεν 22)4 Σκίκντα
ΣΤΙΛΛΥ ΡΑΝΝΕΡ	68	2432	ά.	Βαλβίς Μπ. 5)5 διά Λ. Μαρκές
ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	ά.	Καράτσι 2)5
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά.	Σεμπού 26)4 διά Λεγκάσπι
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε.	Ν. Όρλεάνην 7)5
ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.	58	12459	ά.	Σνέλλ Λόδ. 26)4
ΣΤΟΑΤ ΡΑΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά.	Ν. Ορλεάνην 25)4 διά Καράτσι
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά.	Μπάραν 30)4
ΣΤΟΥΤΚΑΡΑ	53	5616	ε.	Κουτούκο 27)4
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ε.	Λοιδίνον 7)5
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις	μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	ε.	Βηρυτόν 4)5

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)

M. STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ASSOCIATED TO
S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 98 07 49
A. O. H. 78 29 05
TELEX 398 395 JRWS UY 395SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

MONTEVIDEO - URUGUAY

FEDERAL STORES LTD.

Old Firm STAMATIO ELEFTERIU
(SINCE 1935)

general ship supplies & transit

representatives

import - export

zabala 1574

phone : 98 30 12

98 73 12

telegram : "federal"

telex: 782 federal uy

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. 'Αμβέρσαν 4)5 διά Βάρνα		ΦΑΙΔΩΝ	58	6861	ά. Καζαπλάνκα 29)4 διά Γαλάτοι
ΣΥΜΦΩΜΙΑ (δ.)	60	24549	ά. Πειραιάς 3)5 διά Μέγαρα		ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Γιοκοχάμα 24)4 διά Σημάτη
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Κ. Τάουν 23)4		ΦΑΛΜΟΥΟ	59	9830	ά. Καλκούστα 25)4
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Παναμάς 3)5		ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ά. Σιγκαπούρην 27)4 διά Χούγκιναμ
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Χάμπτον ρ. 26)4 διά Βέλγιον		ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	47	3247	ά. Θέουτα 10)4 διά 'Ασοντόν
ΤΑΚΑ	58	11425	ε. Γλασκώθην 1)5		ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Πειραιάς 20)4 Τρίπολιν Λιδύνης
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. 'Αμπούχωστον 4)5 διά 'Αγγλίαν		ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ε. Φρήματλ 23)4		ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ά. Μαντράς 4)4 διά Πορτογάλη
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. 'Αμπούχωστον 6)5		ΦΕΑΣΙΤΥ	50	5317	ά. Τζαράτα 5)5 διά Καναδά
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Παναμάς 14)4 διά Τόκιο		ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΤΚΣ	69	12748	ά. Ντάρμπιταν 29)4 διά Μόντρεαλ
ΤΑΡΑ	61	4010	ά. 'Αμπερσαν 8)5 διά Πειραιάς		ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Θάντερ Μπατη 6)5
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ε. Ροστόκ 6)5		ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛ(Η)ΗΣ δ.	62	31050	ά. Βίλελμοχέρεν 2)5 διά Ταρτούς
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ε. Μαντράς 29)4		ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Γλασκώθην 29)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	56	8001	ά. Σιγκαπούρην 30)4 διά 'Ιαπωνίαν		ΦΙΛΙΠΠΑ	62	9662	ε. Μπάνιαγκαρ 12)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	57	7977	ά. Κολόμπο 4)5 διά Σακάτ		ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ε. Κόπερ 3)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Μαυρίκιον 26)3 διά Ντακάρ		ΦΙΛΑΜΠΙΚΟ	51	2193	ε. Λαττάκια 10)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΤ'	73	19420	ά. Παναράς 3)5		ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Βιζαντινάμ ρ. 4)5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ά. Μίλ. Μπατη 25)4 'Αργεντινήν		ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Π. Λινκολν 22)4 διά Χιλήν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙΦΤ	58	8465	δ. Παναμάς 30)3		ΦΙΛΩΡΙΝΑ	56	10210	ε. Μορμουγκάδα 24)4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ε. Μαντράς 21)4		ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ε. Λαττάκια 14)4
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Σιγκαπούρην 21)4 διά Κίναν		ΦΙΟΙΝΙΞ	69	11489	ε. Κορασσάρ 24)4
ΤΕΑ	49	5632	ά. Ντόρμπαταν 21)4 διά Φιλιππίνες		ΦΙΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	δ. Γιβραλτάρ 5)5 διά Κιουρασάο
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	δ. Γιβραλτάρ 27)4		ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. 'Αμπιτζάν 26)4 διά Σάν Πέντρο		ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΓΟΥΙΣ	49	1849	δ. Κων(πολίν 25)4 Μαύρην θάλ.
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	53	2990	ε. Ρουέν 24)4		ΦΟΥΛΑΜΕΝ	66	2982	ε. Σαντάντερ 3)4
ΤΕΡΡΥ	55	7798	είς θέσιν 35.18B-06.32Δ 16)4		ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Μπαγιόν 25)4 διά 'Αμπιτζάν
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά Βίλελμοχάρεν		ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. Σάντος 30)4
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Χόγκ Κόρκ 1)5 διά Χούγκιναμ		ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ	61	12618	ε. Ρόττερνταμ 3)5
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ε. 'Ιντσόν 14)4		ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Λ. "Αντζελες 7)5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ'	72	9246	ά. Σαδόνα 10)4 διά Δυρράχιον		ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ε. Μπάχια Μπλάνκα 30)4
ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. Φιλαδέλφεια 29)4		ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ε. Τόκιο 2)5
ΤΖΕΑΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Σιγκαπούρην 28)4 Δ. ακτή ΗΠΑ		ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ε. Ντώρμπαταν 24)4
ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ δ.	65	42109	ά. Φιλαδέλφεια 18)4 'Εσκραδός ρίθερ		ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Χάμπτον ρ. 6)5 διά Τσάρλεστον
ΤΖΕΝΗ	59	9855	δ. Γιβραλτάρ 6)5 διά Δουνκέρκην		ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Μορμουγκάδα 27)4
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	ά. Κ. Τάουν 29)4 διά Σαδόνα		ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ε. Βάνκοϋσερ 9)4
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Μπάρι 25)4 διά Ζουείτινα		ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	ά. Γιοκοχάμα 5)5 διά Περσικόν
ΤΖΟΑΝΝΑ	56	6632	ά. Γιβραλτάρ 6)5 διά 'Αμπερσαν		ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Γιοκοχάμα 26)4 διά Ντουμάς
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Πουασάλιαν 13)4		ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Ν. 'Υόρκην 28)4 διά Μεσογείου
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21182	ά. Μασαράλιαν 13)4		ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. 'Άντεν 25)4
ΤΖΩΝ ΙΓΡΑΣ	71	20045	ά. Λόουερ Μπουκάναν 30)4 Φινλανδίαν		ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ε. Τσιταγκόδυ ρόδς 23)4
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	δ. Σιγκαπούρην 23)4 Τσασμασίνκο		ΧΑΡΙΣ ΙΙ	55	4721	ε. Καράτσι 24)4
ΤΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ε. Βίγκο 20)4		ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Τεμπιλαχάν 28)4 διά Μπριαμπαΐν		ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ε. 'Αλεξανδρεαν 23)4
ΤΙΝΤΑΧΟΔ	43	4314	ά. Βούδαν 28)4 διά Καλκούτταν		ΧΙΑΝ (δ.)	56	20228	ά. Βαλτιμόρην 23)4 διά 'Ελ. Παλίτο
ΤΙΤΙΚΑ	66	1971	ά. Μπαμάς 3)5		ΧΙΑΝ Α' ΛΑΝΤ	69	10016	ά. Μαντράς ρόδς 22)4
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ά. Γκάλεστον 24)3		ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	ε. Θέουτα 7)5
ΤΟΓΚΟ	73	8927	ά. Ελίζαμπεθ 4)5 Νορδηγίαν		ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Κολούμπια ρ. 5)4
ΤΟΚΙΟ ΟΑΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Κασιούργκ 31)3		ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 29)3 διά Πουσάν
ΤΟΑΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Καμπένο 24)4 Κόλπον ΗΠΑ		ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Ντώρμπαταν 30)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΟΥΝΙ	55	8562	ά. Ντακάρ 24)4 διά Θεσσαλονίκην		ΧΙΑΝ ΣΑΗ	69	10016	ε. Πιοκοχάμα 2)5 διά Μελθούρην
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19000	ά. Σιμιζό δόπο συμπλήρωσιν		ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	68	10121	ά. Ν. 'Ορλεάνη 1)5 διά Βερακρούζ
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Τζακάρτα 3)5		ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Ναγκόγια 4)5
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	ά. Χουάσκο 11)4 διά Φουκουγιάμα		ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Βιζακαπατινόμ 3)5
ΤΟΥΛΑ Ν.	53	3411	ε. Σιγκαπούρην ρ. 13)2		ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	ε. 'Ωλμπαν (Δ.Α.) 23)4 Μελθούρην
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ά. Πειραιάς 4)5 διά Βιρυτόν		ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ε. Βούδαν 28)3 διά Πολωνίαν
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ά. 'Εμπεν 4)4 διά Σορέλ		ΧΟΠ	55	1681	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	ά. Μαλδάγκ 23)4 διά 'Αννάμπα		ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	51	4669	ε. Βάρρι 23)4 (σημ. Κύπρου)
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	ά. Ρουέν 2)5		ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΤΩΝ	72	16606	ά. Κασιούργκ 10)4		ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	56	2536	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΣΑΛ. ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ δ.	63	31831	ά. Φορκάντος 17)4 Δέικ Τσάρλες		ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.)	56	11977	ά. 'Αμβούργον 24)3
ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ δ. 66	66	44895	ά. Κ. Τάουν 1)5		ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	60	19300	ά. Σιγκαπούρην 5)5 διά Λ. 'Αντζελες
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Παναμάς 4)5		ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	ά. Π. Κελάνκ 6)5 διά Δυρράχιον
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ(Η)ΗΣ δ. 64	64	52868	ά. Περσιόν 28)4 Πόρτ ντε Μπούκ		ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Ν. 'Ορλεάνη 3)5 Πουέρτο 'Ορντάζ
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Βανκούθερ 2)5 διά 'Ινδονησίαν		ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΔΡΑ	69	10964	ε. Καλλάρο 17)4		ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ	54	7831	ά. Κ. Κωνσταντίναν 20)3 διά Κωνιστάντζαν
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ά. Μομπάσα 6)5 διά Κάντλα		ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	ά. Πειραιάς 10)3 διά Βόλον
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Μπέριος 26)4		ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Γιοκοχάμα 5)5
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Βιζακαπατινόμ 1)5		ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Μπαγκούκ 8)4
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ά. Παναμάς 27)4 διά Αδστραλίαν					
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ε. Ρόττερνταμ 8)5					

Ta upo Sevias ton hoiou

(Πλοιά σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβολημένα με το Ν.Α.Τ.)

ΑΒΕΝΙΡ (κ.)	62	11098	ά. Αμέρερσαν 5)5 διά Τορόντο	ΑΛΕΞ. ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ξ.ωθι Τανεγκασίμα 30)4
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. 56	56	12231	ά. Ν. 'Υόρκην 25)4 δι' 'ΕΛ Παλίτο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (χ.δ.)	55	12380	δ. Παναμάδ 7)5 διά Καλιφόρνιαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ξ. Στιούαρτ 30)3	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ά. Σιμπενίκ 2)5 διά Λαττάκια
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ξ. Πειραιά 3)5	Α.Λ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Ντόρμπιαν 28)4 δι' 'Αμερέρσαν
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	9884	ά. Χιροσίμα 2)5 διά Τάμπα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ξ. Κίγκστον 4)5
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Ρ. άλ. Χαρζ 28)4 Μιλ. Χάφεν	ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ξ. Πουέρτο Καμπέλλο 24)4
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	εις Λούδινον 14)4	ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά. Μάλτα 23)4 διά Σαρδηνίαν
ΑΓ. ΣΚΕΠΗ (κ.)	58	3837	ά. Ταρτούς 30)4 διά Δυρράχιον	ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ξ. 'Ιλδίλ 27)4
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	ξ. Πειραιά 4)4	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Βενετία 18)4 διά Ραθέννα
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	ά. Καζαμπλάνκα 28)2 διά Κούθα	ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ξ. Τάύν 20)3
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΙΟΘ (κ.) *	56	1803	ά. Σιγκαπούρην 6)5 διά Βαγκαρέ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	ξειθι Καρπάτο 6)5	ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.) *	60	3333	άργει εις Πειραιάς άπο 19)3
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Τρόποσ 13)4 διά Γκλώτσεστερ	ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985	ξ. Πόρτ Καρπιέ 29)4
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	ά. Βανκούμπερ 1)5 διά Κεμπέκ	ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	56	1802	ά. Βηρυτόν 6)5 διά Πειραιά
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	ά. Κιουρασάο 6)5	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	13637	ά. Ν. 'Ορλεανήν 1)5 διά Κιουρασάο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.) 49	49	4113	ά. Σπέτζα 24)4 διά Μπουριάνα	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανόρδα 26)4
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) *	53	2059	ξ. Λά Γκουλέτ 2)5	ΑΛΜΑ (κυπρ.)	41	9097	ξ. Μπουένος 'Αρρες 30)3
ΑΓ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ (κ.)	56	13669	ά. Ινάγκουα 29)4 διά Σήρεπορτ	ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Ράς Τανόρδα 4)5 διά Βορμάνη
ΑΘΕΝ Κ.	46	3921	δ. Γιεράτλαρτάρ 29)4	ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)	53	12540	'Αμερέρσαν 26)4
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.) 51	51	6338	ξ. Ρουέν 5)5	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	δ. Παναμάδ 41)5 δι' 'Αρούμπα
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ξ. Χούλλ 28)4	ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	55	12717	ξ. Μένα 'Αχιαντί 6)5
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Χάρην 21)4 διά Κρίστομπαλ	ΑΛΜΠΙΡΙΣΙΑΣ (δ.)	55	14121	ά. Μολέντο 5)4
ΑΘΗΝΑ (μικτόν)	64	30682	ά. Παλόνα 30)4 διά Ρόττερνταμ	ΑΛΠΑ (κυπρ.)	43	9159	ά. Μπ. 'Αθρες 2)3 δι' 'Αθάννα
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ξ. Κίγκστον 2)4	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	ξ. 'Αμμόδωστον 2)5
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ξ. Κεμπέκ 4)5	ΑΛΜΑΔΘΕΙΑ (δ.)	51	11169	ξ. Βομβάνη 4)5
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ά. Κάργκ 3)5 διά Γιοκοχάμα	ΑΛΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	56	8959	ά. Καντζ 2)5 διά Βρέμην
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ξ. Νεάπολην 7)5	ΑΛΜΠΕΡΙΟΣ (δ.)	74	39.000	ά. Ράς Τανόρδα 2)5
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Βιλεμπούχαν 2)5 διά Ταρτούς	ΑΛΜΠΕΡ (κ.) *	62	10493	ξ. Ντακάρ 17)4
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ξ. Γιεράτλαρτάρ 6)4 διά Σύριαν	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ. 51	51	8675	ά. Μαδέλι 14)4 διά Κούθαν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ E. (κ.)	57	2238	δ. Παναμάδ 1)5
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	ξ. Πειραιά 2)5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	69	15869	ξ. Κάντλα 13)5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	59	8724	ξ. 'Αμερέρσα 2)5	ΑΝΔΡΑ (κ.)	50	1784	ξ. Ρουέν 25)4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. 55	55	10027	ξ. Βενετίαν 5)5	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.) *	50	3345	έ. Μάλτα 3)5
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	ά. Λ. Μπούκαναν 26)4 δι' 'Ολλανδίαν	ΑΝΔΡΙΑΝΑ I. (κ.) *	56	8274	ά. Μπελαθάν 1)5 διά Φιλιππίνες
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.)	59	28693	ξ. Γιεράτλαρτάρ 6)5 δι' 'Αργεντινήν	ΑΝΑΡΟΣ	65	15597	ξ. 'Αμβούργον 4)5
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΤΣ (κ.)	58	8571	ξ. Νιουπάτη 7)5	ΑΝΑΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	67	3891	εις Μαρακάϊμπο άπο 24)4
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	57	8814	εις Σιγκαπούρην 3)5	ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ξ. Βαλτιμόρην 2)5 διά Χιούστον
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΙΕΡ (κ.)	67	22146	ά. Ρόττερνταμ 20)4 διά Κούθαν	ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙΤ (κ.)	57	8160	δ. Ναναμάδ 21)3 δι' 'Αθάναν	ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Μπέλφαστ 1)5 διά Μπαντάρ Μασάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	ά. Γιοκοχάμα 7)5 διά Τόκιο	ΑΝΝΑ III (π.)	53	2236	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΟΥΤY (κ.)	57	8361	ά. Φρέντρικσταν 4)5				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΖ κ.δ. 68	68	8294	ά. Φώλεύ 15)4 διά Χιούστον				
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)	66	22611	ά. Ρόττερνταμ 26)4 διά Κούθαν				
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	69	9241	ά. Τσίμπα 15)4 διά Κούθαν				
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	57	5943	δ. Ναναμάδ 5)5				
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Αιακόρτες 3)5 διά Βανκούμπερ				
ΑΙΘΑΑΙΑ	52	7787	ξ. Λιοσσάνων 30)4				
ΑΙΘΡΑ	57	10044	ά. Ν. 'Ορλεάνην 30)4				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Τομάτας 23)4 διά Ντώρμπαν				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖ	58	10018	ξ. Γόνδιαν 5)5				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ *	74	16000	έις οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ά. Μίκε 6)5 διά Μαντράς				
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά. Οζάκαν 22)4 διά Βανκούμπερ				
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εις Πειραιάς άπο 6)2				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Πειραιά 2)5				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ά. Χοθί 19)4 δι' 'Εσκράθος ρίθερ				
ΑΙΓΡ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.)	56	7712	ά. Βαλτιμόρην 20)4 διά Λά Ρομάνα				
ΑΙΓΡ. ΓΚΡΕΙΤΣ (κ.)	56	7120	ξ. Πειραιά 10)4				
ΑΙΓΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΙΓΡ. ΠΡΑΙΝΤ ΝΤ	55	9278	ά. Ντακάρ 5)5				
ΑΙΓΡ. ΣΙΝΣΕΡ. (μ.κ.) *	59	17948	ύπο παραλαβήν				
ΑΙΓΡ. ΣΠΙΡΙΤ κ.δ. 57	57	11897	ά. Βαρκελώνην 15)4				
ΑΙΓΡ. ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.)	54	7835	ύπο παραλαβήν				
ΑΙΓΡ. ΦΑΙΘΟ (κ.)	58	5109	ξ. Λίθερπορτ 4)4				
ΑΙΓΡ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ. 53	53	12407	ά. Μομπάσαν 15) διά Περσικόν				
ΑΙΓΡ. ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ξ. Πειραιά 25)3				
ΑΙΤΖ. ΑΙΓΛΑΝΤ (μικτ.) 72	72	57802	ά. Ράς Τανόρδα 20)4				
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΝ (μικτ.) 71	71	57830	ά. Ράς Τανόρδα 28)5				
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69	69	51627	ά. Γιοκάνα 5)5 διά Ντουμάτ				
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Αμοτερνταμ 25)4 διά Ν. 'Ορλεάνην				
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Τάραντας 26)4 δι' 'Αγύοδσταν				
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ	66	22362	ά. Φρήρηπτ 4)4 δι' 'Αμδύργον				
ΑΙΤΖ. ΣΗ. (μικτόν)	73	57800	ά. Σιγκαπούρην 29)4 διά Ντουμάτ				
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ'	66	22362	ξ. Φιλαδέλφειαν 29)4				
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ξ. Λιοσσάνων 28)4				
ΑΚΜΠΑΡ	58	9005	ά. Σαίνα Ναζάρη 20)4				
ΑΚΟΥΑΓΚΑΜ	68	25433	ξ. Τσιτεβάσκια 20)4				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ά. Παναμάδ 20)2 διά Κίναν				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΤ	68	25433	ά. Χάμπτον ρέδς 28)4 διά Ρούμανιαν				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ	67	27168	ά. Παναμάδ 23)4 δι' 'Ιταλίαν				
ΑΚΟΥΑΖΟΥ'	68	25433	ά. Μοριμαγκάδ 21)4				
ΑΚΟΥΑΖΑΡΜ	68	25168	ά. Ν. 'Ορλεάνην 17)4 δι' 'Αλεξάνδρειαν				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	ά. Βανκούμπερ 18)4				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	ξ. Βαλτιμόρην 21)3				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	70	8825	ά. Ν. 'Ορκην 13)4 διά Χιούστον				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	ξ. Τάιν 20)4				
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ά. Μτ. 'Αρρες 22)4 δι' 'Αμδύργον				
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Παναμάδ 28)4				
ΑΛΕΑ (π.)	73	8824	ά. Γιοκοχάμα 6)5				
ΑΛΕΞ. ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗ	58	10499	ά. Ρόττερνταμ 26)4				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	56	20926	ά. Κόρ δι' 'Αμάγια 11)4 διά Ντακάρ				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	53	1231	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	53	44646	ξ. Τανεγκασίμα 30)4				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (χ.δ.)	55	12380	δ. Παναμάδ 7)5 διά Καλιφόρνιαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ A. (κ.)	47	2097	ά. Σιμπενίκ 2)5 διά Λαττάκια				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Η. (κ.)	55	8280	ά. Ντόρμπαν 28)4 δι' 'Αμερέρσαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T. (κ.)	57	3143	ξ. Κίγκστον 4)5				
ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ξ. Πουέρτο Καμπέλλο 24)4				
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά. Μάλτα 23)4 διά Σαρδηνίαν				
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	67	14845	ξ. 'Ιλδίλ 27)4				
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Βενετία 18)4 διά Ραθέννα				
ΑΛΙΝΤΑ (δ.)	58	13010	ξ. Τάύν 20)3				
ΑΛΙΟΘ (κ.)	56	1803	ά. Σιγκαπούρην 6)5 διά Βαγκαρέ				
ΑΛΚΗΣΤΙΣ (κ.) *	60	3333	άργει εις Πειραιάς άπο 19)3				
ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985	ξ. Πόρτ Καρπιέ 29)4				
ΑΛΚΥΩΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Βηρυτόν 6)5 διά Πειραιά				
ΑΛΚΥΩΝ (δ.)	57	13637	ά. Ν. 'Ορλεανήν 1)5 διά Κιουρασάο				
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	ά. Βανκούμπερ 15) δι' 'Ιαπωνίαν				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανόρδα 26)4				
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	41	9097	ξ. Μπουένος 'Αρρες 30)3				
ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Ράς Τανόρδα 4)5 διά Βορμάνη				
ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)	53	12540	'Αμερέρσαν 26)4				
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	δ. Παναμάδ 41)5 δι' 'Αρούμπα				
ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	55	12717	ξ. Μένα 'Αχιαντί 6)5				
ΑΛΜΠΙΡΙΣΙΑΣ (δ.)	55	14121	ά. Μολέντο 5)4				
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	43	9159	ά. Μπ. 'Αθρες 2)3 δι' 'Αθάννα				
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	ά. Αμμόδωστον 2)5				
ΑΛΜΑΔΘΕΙΑ (δ.)	51	11169	ξ. Βομβάνη 4)5				
ΑΛΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	56	8959	ά. Καντζ 2)5 διά Βρέμην				
ΑΛΒΡΑΤΟΣΙΟΣ (δ.)	74	39.000	ά. Ράς Τανόρδα 2)5				
ΑΛΜΠΕΡ (κ.)	62	10493	ξ. Ντακάρ 17)4				
ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ E. (κ.)	57	2238	δ. Παναμάδ 1)5				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	69	15869	ξ. Κάντλα 13)5				
ΑΝΔΡΑ (κ.)	50	1784	ξ. Ρουέν 25)4				
ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.) *	50	3345	έ. Μ				

ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	α. Ξέρον 2)5 διά' Αδύοδσταν
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Σακάλι 3)5 διά' Πόρτα Κερπλά
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	70482	δ. Γιβραλτάρ 8)4 διά' "Οθάσες
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ δ.	53	13415	δ. Κάρυκ "Αίλ 23)3 διά' Μπανάνας
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	δ. Μπουένος "Άρρες 26)4
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	ε. Ντώρμπαν 7)5
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	ε. Σάντος 5)5
ΑΣΩΠΟΣ (π.δ.)	64	34073	δ. Τέμπηλ Μπαΐν 2)5
ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΛΕΦΙΔΑ δ.	72	11000	ε. Γιουκέμανα 6)5 διά' Πόρτλαντ
ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) 60	21138	δ. Ράς δλ. Χαρζι 29)4 Πόρτλαντ	
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΕΜΠΕΙΡΟΥ δ.	74	138000	ε. Ντάς "Αίλ 15)4 διά' Χαρζιν
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.) ..	74	138000	ε. Μίλια όλ. Φαχάλ 3)5
ΑΤΑ. ΗΓΚΑ Δ.	63	15977	δ. Νόρτενχαρ 7)4 διά' Σικάγο
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.) ..	68	40962	δ. Ρ. Τανόύρα 26)4
ΑΤΑ. ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ δ.	68	40962	δ. Ρότερνταμ 7)5
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ ..	54	16006	ε. Ρ. "Ιανέλρο 24)4
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.) ..	68	48936	δ. Κάρυκ "Αίλ 29)3 Σαίντ Κρουά
ΑΤΑΛΑΝΤ. ΜΠΑΡΟΝ δ.	74	120000	εις Οδόσαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	δ. Κιουρασάο 3)5 διά' Πόιντ Φορτίν
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ..	66	40884	ε. Βιλεμπούχφεν 4)5
ΑΤΑ. ΦΑΛΚΟΝ ..	59	10389	δ. Γιβραλτάρ 20)4 διά' Π. "Αλέγκρε
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ ..	60	10389	ε. "Ηστ Λόντον 2)5
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ ..	69	16291	δ. Λάς Πάλμας 8)5 Ρότερνταμ
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΖ ..	69	16291	ε. Χιούτοντ 13)4
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ ..	69	16320	δ. Παναμά 4)4 διά' Σαγκάνη
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ ..	69	16291	ε. Βανκούφερ 4)5
ΑΤΑ. ΖΩΚ ..	69	16291	δ. Σάντος 5)5 διά' Μπ. "Άρρες
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) ..	67	45321	δ. Τής 19)4 διά' Σουετίνη
ΑΥΓΗ ..	56	10312	ε. Γκουάντα 3)5
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	δ. Τσίμπα 27)4 διά' Παναμά
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ..	60	9088	ά. Ντώρμπαν 1)5 διά' Λ. "Αντζελες
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.) ..	54	18504	ά. Φρίπορτ 29)4 διά' "Αλεξανδρειαν
ΒΑΡΒΑΡΑ Δ.	48	4310	ε. Φινλανδία 24)4
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)* ..	51	2501	εις Νεάπολιν από 26)6)73
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.) ..	58	12369	ε. Έωθι Καράτοι 6)5
ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.) ..	51	8150	δ. Ντακάρ 19)4 διά' Κολόμπο
ΒΑΣΩΣ Μ. (κ.) ..	51	1019	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.) ..	52	6576	δ. Παναμά 7)4
ΒΕΑΝΤΑ*	57	10311	δ. Φράμπατ 25)4 διά' Ταϊθάν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) ..	53	12897	ε. Θέουταν 3)5 διά' Τέμα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΗ ΣΗ (κ.) ..	54	2842	ε. Καέν 26)4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.) ..	68	9070	ε. Γιουκόχαμα 6)4 (Επισκευαί)
ΒΙΒΗ (κ.) ..	34	2709	ε. Σπαλάταν 3)3 Τρίπολιν Λιδύης
ΒΙΚΤΩΡ (κ.) ..	64	4281	δ. Λ. Πάλμας 2)5 διά' Ντουάλα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I ..	72	18953	ε. "Ιμπινχάμ 5)5 διά' Σουάνη
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) ..	58	11625	δ. Φάργκε 7)4
ΒΙΡΓΙΝΑ Δ.	68	31093	δ. Φάλιμοθ 4)5 διά' Π. "Ορντάς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.) ..	57	11554	δ. Παναμά 16)4 διά' Μπ. Γκράντε
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.) ..	44	10499	ε. "Αλεξανδρεια 27)4
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.) ..	55	1038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΟΡΡΑΣ ..	58	11677	ε. Βενετία 28)4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.) ..	56	4027	ε. Λουδίνο 8)5
ΒΡΙΣΗΣ (κ.) ..	57	4471	δ. Πειραιά 6)5 διά' Λεμεσόσ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ..	56	8615	ε. Ρουέν 26)4
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) ..	64	33245	δ. Μ. "Αγκαντί 22)4 διά' Βενετίαν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) ..	54	8720	ε. Καλκούτταν 8)4
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ ..	68	24894	ε. Σασέμπο 20)4
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) ..	64	32231	δ. Π. ντε Μπούκ 5)3 διά' Λά Σκίρα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ ..	56	9537	ε. Λιθερπούλ 15)5
ΓΑΛΗΝΗ ..	55	9415	δ. "Αμέδραν 1)5 διά' Σρί Λάνκα
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) ..	63	30650	δ. Κολούμπια ρ. 3)5 διά' Α. "Ανατολήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) ..	55	1750	δ. Ρότερνταμ 9)4 διά' "Αλγερίου
ΓΕΩΡ. Β. (κ.) ..	49	2755	δ. Πειραιά 13)4 διά' Γένοβα
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Βιλεμπούχφεν 30)3 διά' Περσικόν
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.) ..	58	9483	προς. 35.00B-11.38A 3)5
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	ε. Ταϊμπα 4)5
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.) ..	54	9646	ε. Κίγκοτν 29)4
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	δ. Μπρούνοντμπούτελ 3)5 διά' Γόνια
ΓΙΟΒΑΝΑ (κ.δ.)* ..	53	10699	ε. Ν. "Ορλεάνην 3)5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.) ..	54	8603	δ. Σιγκαπούρων 28)2 διά' Β. Κορέαν
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ ..	58	4509	ε. Ντεμεράρα 4)6
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΪ· (κ.) ..	55	1275	δ. Ρότερνταμ 22)4 διά' Κων. πολιν
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΩ (κ.) ..	60	4246	ε. Φόρτ ντε Φράνς 17)4
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.) ..	54	2666	δ. Βάρρη 20)4
ΓΚΑΙ· Υ. ΛΟΥΣΣΑΚ η.δ.	69	27725	δ. Σιγκαπούρων 30)4 Μένα "Αχμαντί
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.) ..	59	2763	ε. Πειραιά 3)3
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΘ (κ.) ..	57	5083	ε. Ν. "Ορλεάνην 13)4
ΓΚΙΚΙΑΣ (κ.) ..	48	2358	δ. Καζαπλάνκος 26)4
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) ..	63	30650	ε. Σιγκαπούρων 2)5
ΓΚΑΟΡΙΚ (μικτόν) ..	67	48747	δ. "Αίλ οφ. Γκραίνη 4)4 Κάρυκ "Αίλ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ δ.	59	8523	ε. Σάντος 28)4
ΓΚ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.) ..	59	23084	δ. Μένα "Αγκαντί 12)4 διά' Βενετίαν
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.) ..	59	15397	ε. Μπέλεμ 30)4
ΓΚ. ΤΖΑΙΗΣΟΝ (δ.) ..	59	22762	δ. Κεμπέκ 19)4 διά' "Αρούμπα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΣ (κ.) ..	56	6778	ε. Σιγκαπούρων 6)3
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.) ..	56	8750	δ. Λομπίτι 3)5
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ κ.	56	8750	ε. "Είσθιοναθ 2)5
ΓΚ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) ..	58	10707	δ. Βανκούμπερ 7)5 Σάν Σαλβαντόρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝΑ ΑΙΓΑΣ ..	57	8644	δ. Γιβραλτάρ 7)5 διά' ριζερ Πλέιτ
ΓΚΡ. ΔΗΙΖΕΝΤ ..	69	22992	ε. Ντώρμπαν 6)5
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ ..	70	22992	ε. Κολούμπια ριθερ 20)4 Κασσιούγκ
ΓΚΡΕΙ ΤΕΜΠΑ ..	66	23570	ε. Καζαπλάνκος 20)4
ΓΚΡΕΙΤ ΛΑΚ (κ.) ..	52	2423	ε. Κιούρασαν 30)4
ΓΛΑΥΚΗ ..	64	15240	δ. Πόρτ Χάκουπερ 6)5 Μπρούνισβικ
ΓΛΑΥΚΟΣ ..	68	16320	δ. Ντώρμπαν 12)4 διά' Ρότερνταμ
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.) ..	55	3006	ε. Ν. "Ορλεάνην 4)5 διά' "Ικούιτος
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ.* ..	61	12593	δ. Γιοκούμανα 24)4 διά' Χιροσίμα
ΓΟΥΕΣΤΙΤΟΥΓΙΝΤ ..	70	11329	ε. Ν. "Ορλεάνην 24)4 διά' Χιούστον
ΓΟΥΕΣ. ΗΓΚΑ μετ.	63	43	ε. "Αλεξάνδρειαν 21)4
ΓΟΥΙΑΣΑΙΡ ΜΠΟΥΛA ..	70	11025	ε. Σιμέου 5)5
Γ. ΑΙΓΑΙΝΗΑΛ (δ.) ..	57	26032	ε. Πειραιά 20)4
Γ. ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.) ..	55	27278	δ. Πόρτ Γουάλκοτ 6)5 Ράς Τανόύρα
Γ. ΓΚΑΙ-ΙΝΤΑΝΑΣ (δ.) ..	55	27278	δ. Λ. "Αντζελες 24)4 διά' Περσικόν
Γ. ΓΚΡΕΙ-ΙΝΤΑΝΑΣ (δ.) ..	55	27278	ε. Κ. Τάουν 5)5 διά' "Ιάπωνιαν
Γ. ΓΚΡΕΙ-ΙΣ (δ.) ..	54	27277	δ. Μπάχια Μπλάνκα 10)4 διά' Περσικόν
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.) ..	53	21284	δ. Γιβραλτάρ 11)5 διά' "Ισπανίαν
Γ. ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΩΝ (δ.) ..	57	25489	δ. Τέλιμπη Μπαΐ 23)4 διά' Χιούστον
Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) ..	57	25490	δ. Α. "Αντζελες 4)4 διά' Κάρυκ "Αίλ.
Γ. ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΜΣ (δ.) ..	57	25357	δ. Μένα "Αγκαντί 12)4 διά' Γένοβα
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ δ.	57	26032	δ. Ούμ Σαΐδη 26)4 διά' ΗΠΑ
Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ δ.	57	26032	ε. Ρίο "Ιανέλρο 6)5
Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.) ..	58	25222	δ. Φιλαδέλφειαν 26)4 Μπράς ριζερ
Γ. ΚΑΙ-ΙΝΤΝΕΣ (δ.) ..	69	41477	ε. Φιλαδέλφειαν 26)4 Μπράς ιπτερνταμ
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) ..	58	10546	ε. Φιλαδέλφειαν 28)4 Μπράς
Γ. ΜΠΟΥΟΥΤY (δ.) ..	57	20902	ε. Τρίπολιν Αιθάνου 5)5 Π. ντε Μπούκ
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.) ..	57	20533	δ. Γιβραλτάρ 4)5 διά' Παναμά
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ ..	67	22549	δ. Παναμά 26)2 διά' Ναχόντικα
Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ ..	67	23064	ε. Νταμπιέρ 26)4 διά' Ποχάγκ
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ ..	68	22513	δ. "Αλεξάνδρειαν 3)5
Γ. ΝΕΙΜΠΟΡ ..	68	23064	δ. Πόρτ Ελίζαρπεθ 28)4 διά' "Ιαπωνίαν
Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ ..	67	23064	δ. Γιβραλτάρ 26)4 διά' "Ελλάδα
Γ. ΝΙΟΥΣ ..	68	22531	δ. Ναγκασάκι 7)4 διά' Ντάιρεν
Γ. ΝΟΜΑΝΤ ..	68	22531	ε. Πειραιά 22)4
Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΥ ..	67	22549	δ. Αμαγκασάκι 11)5 διά' Π. Μούντο
Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.) ..	69	41477	ε. Τεργέστην 6)5 διά' Μπράς ριζερ
Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.) ..	71	51878	ε. Ν. "Ορλεάνην 7)3 διά' Κίναν
Γ. ΝΤΟΥΛΑΙΤΥ (μικτ.) ..	70	51878	δ. Πόρτ Χέντραν 6)5 διά' Ρότερνταμ
Γ. ΣΗ (δ.) ..	53	12843	ε. Πειραιάς από 29)12 (Επισκευαί)
Γ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) ..	55	20165	δ. Κόρ δόλ. "Αμάνιας 26)4 Λισσαδώνια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ δ.	58	25888	ε. Γιβραλτάρ 6)5 διά' Πειραιά
Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) ..	54	20864	δ. Γιοκοχάμα 31)3 διά' "Ινδονησίαν
Γ. ΦΑΙΝΘ (δ.) ..	64	49437	δ. Πόρτλαντ 7)5 διά' Λιβερπουλ
Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) ..	65	49437	δ. Μένα όλ. Φαχάλ 9)4 διά' Χουέλβα
Γ. ΧΑΠΙΜΕΣ (δ.) ..	71	102326	δ. Ράς Τανόύρα 30)4
Γ. ΧΕΡΟ ..	70	100175	δ. Κάρυκ "Αίλ. 12)4 Λάντς "Ειτ
Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) ..	71	100175	δ. Σαμπατάν 19)4 διά' Περσικόν
Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) ..	72	102300	ε. Ρότερνταμ 2)4
ΓΟΥΩΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	ε. "Αγ. Φραγκίκον 3)5
ΓΡΑΝΑΔΑ ..	56	10180	δ. Γιβραλτάρ 4)5
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) ..	54	11385	ε. "Αλεξάνδρειαν 2)5
ΔΑΝΑΟΣ (κ.) ..	39	4569	ε. Κέπι Τάουν 3)5 διά' Τζακάρτα
ΔΑΝΩΝΗ (μικτόν) ..	63	31289	δ. Δουνκέρκην 28)4 διά' Παλόύα
ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.) ..	57	1977	ε. Λαττάκια 11)4
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.) ..	62	12116	ε. Ν. "Ορλεάνην 2)5
ΔΕΛΦΟΙ ..	68	8796	δ. Παναμά 5)4 διά' Μανζανίλο
ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.) ..	57	10319	ε. Ντομπιάτη 1)5
ΔΗΛΑΟΣ * ..	59	9493	ε. Ραδέναν 19)4
ΔΗΜΗΤΗΡΗΣ Κ. (π.) ..	47	1651	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν) ..	71	38172	δ. Σιγκαπούρην 24)4 διά' Κουδίν "ΑΙΔ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	δ. Σάν Ντιέρκο 22)4 διά' Γκουαγιάμας
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.) ..	36	4967	ε. Τεργέστην 26)4
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.) ..	52	8202	ε. Λοισάντα 28)4
ΔΙΩΝΗ (δ.) ..	52	12523	ε. Σπαλάτο 25)4 διά' Πόλον
ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.	68	54513	ε. Ντώρμπαν 20)4 διά' Περσικόν
ΔΡΟΜΩΝ ..	64	17487	ε. Τενερίφη 1)5
ΔΡΟΣΙΑ ..	55	2983	δ. Παναμά 2)5
ΔΡΥΜΟΣ (κ.)* ..	60	13471	ε. Ντουλούθ 3)5

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-

ΔΩΔΩ Ι (π.)*	56	2709	Ξ. Ντακάρ 3)3	ΘΕΟΔΩΡΑ (5.)	63	31581	Ξ. Μάλταν 21)4
ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	Ξ. Ντόρμπιαν 30)4	ΘΕΟΔΩΡΟΣ*	65	27960	δ. Γιβραλτάρ 26)4 Λόουερ Μπουκάναν
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Ράς Τανούρα 2)5	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	56	3799	ά. Λ. Μαρκές 4)6 διά Πουσάν
ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Βανκούθερ 2)5 διά Κίναν	ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ	59	15314	ά. Κολούμπια ρ. 5)5 Μπογκλαντές
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	ά. Χροσίμας 23)4 διά Βανκούθερ	ΘΕΟΜΠΙΛΑ	53	2920	ά. Νιουάλα 30)4
ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Λονδίνον 23)4 διά Μόντρεαλ	ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	59	29141	Ξ. Βιλελμοχάφεν 3)5
ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ά. Ν. Ύόρκην 6)5 διά Χάμπτον ρόδς	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	δ. Βιλελμοχάφεν 12)4 Έκοφιος Τερ.
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Ράς Τανούρα 17)4 διά Λίβερπουλ	ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	52	15623	Ξ. Τεργέστην 23)4	ΘΕΤΙΣ	74	39500	ά. Π. Σαλαζάρ 1)5 Δουνκέρκην
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007	ά. Λίβερπουλ 2)5 διά Μπαρμπάντος	ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	ά. Κων)πολιν 25)4 διά Πειραιά
ΕΛΑΣΙΑ (κ.)	57	8206	ά. Ρότερνταμ 25)4 διά Τρίπολιν	ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21323	ά. Οδύμ Σατήδ 5)5 "Αιλ δφ Γκραΐην
ΕΛΓΚΡΕΚΑ (κ.)	58	4782	ά. Θέουτα 26)4 διά Τρίπολιν	ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	Ξ. Σέλλ Χάρεν 8)5
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	Ξ. Σάντα Μάρτα 27)3
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δ. Κων)πολιν 20)4 διά Πειραιά	ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΤΗΡ δ.	53	12504	δ. Παναμά 30)4 διά Ειρηνικόν
ΕΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.)	57	15729	δ. Σιγκαπούρην 22)4	ΙΙΑΣ (δ.)	59	13223	ά. Ταμπικο 20)4 διά Σαλίνα
ΕΛΕΝ*	67	27989	δ. Παναμά 10)4	ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ά. Παναμά 26)4 διά Πόρτ Λίμον
ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	δ. Τάραντα 26)4 διά Βηρυτόν	ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	ά. "Αγ. Βικέντιον 28)4 Μπ. Μασάρ	ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ*	66	7643	ά. Κάρντιφ 27)4 διά Ν. Όρλεάνην
ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	ά. Θέουτα 2)5 διά Νουακότ	ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)4 δι' 'Αλεξανδρ.
ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Ξ. Ντόρμπιαν 6)5	ΙΜΑ*	68	27989	δ. "Αγ. Βικέντιον 28)4 Άλ. Πλάτα
ΕΛΕΝΗ (κ.)*	63	5206	δ. Σουγκέτ Ρεζάκην 23)3 διά Σαγκάην	ΙΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436	δ. Παναμά 3)5 διά Νικαράγουα
ΕΛΕΝΗΜΑ (κ.)	58	5759	ά. "Αντεν 21)4 διά Πόρτ Σουδάν	ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 2)5
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	ά. Σασέμποτ 1)4 διά Περσικόν	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.)	48	2854	ά. Αντζελες 7)5 διά Βανκούθερ
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	ά. Ούγγισκη Παντάγκ 20)4 Τζακάρταν	ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ά. Μαδέρια 30)3 διά Κούθα
ΕΛΙΝΕΛΑ (κ.)	50	4675	δ. Γιβραλτάρ 24)4 διά Καμερούν	ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ά. Κάργκ "Αιλ 25)4 διά Τέξας
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Βηρυτόν 4)5 διά Πειραιά	ΙΟΝ. ΔΗΜΤΕΡ	67	20959	ά. Αμεδρόγιον 2)5 δι' ΉΠΑ
ΕΛΙΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	Ξ. Βηρυτόν 2)5	ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	Ξ. Γένοβα 17)4
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8194	Ξ. Σιγκαπούρην 28)4	ΙΟΝ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	20959	ά. Ρότερνταμ 8)5 διά Ν. Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝ	56	10312	ά. "Αμβέρσαν 4)5 Ρίον Ιανέριον	ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	Ξ. Χάμπτον ρ. 2)5
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	66	10013	ά. Βαλάρος 24)4 διά Κίναν	ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	53	22531	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)4 δι' 'Αρούμπα
ΕΛΜΕΛΑ (κ.)	51	4847	Ξ. Θέουταν 29)4	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Γιβραλτάρ 4)5 διά Περσικόν
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	ά. Νταμπιέρ 25)4 διά Μτάθρεν	ΙΟΥΑΙΑ Κ. (κ.)	49	1032	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΜΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Σαγκάην	ΙΡΕΝΕ Ι. (π.)	56	1820	ά. Π. ω Πρίνς 4)5 διά Σ. Χουάν
ΕΛΑΝΑ (κ.)	58	8374	Ξ. Αντζελες 5)5	ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	Ξ. Κολούμπια ρ. 5)5
ΕΛΑΝΙΑΝΙΑ (κ.)*	65	8085	ά. Νταμπιέρ 9)3 διά Κίναν	ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	ά. Μαδέρια 16)3 δι' 'Αθένα
ΕΛΑΝΤΙΑ (κ.)	55	6515	Ξ. Πειραιά 11)4	ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27)4 Ρότερνταμ
ΕΛΑΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	ά. Χόκ Κόκ 5)5	ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	ά. Τρίπολιν Λιθένου 14)3 διά Τσέκα
ΕΛΠΙΑ (κ.)	56	8382	δ. Παναμά 17)4	ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	δ. Γιβραλτάρ 20)4
ΕΛΖΟΥΜΠΟ (κ.)	65	7456	δ. Σιγκαπούρην 27)4 διά Βασάσα	ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	Ξεωθι Ναγκασάκι 2)5
ΕΛΙΝΑ (κ.)	56	10774	Ξ. Γιοκοχάμα 7)5	ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ά. Κάργκ "Αιλ 29)4 διά Γιούροπορ
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	59	5224	ά. Πενάγκ 21)4 διά Γουαμπόδα	ΚΑΒΑΛΑ *	56	16015	ά. Χάλιφας 4)5 διά Φρηπορ
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ά. Ταύλα 4)5	ΚΑΙΨ' (κ.)*	43	3466	ά. Πειραιά 30)4 Τρίπολιν Λιθόνης
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	δ. Παναμά 3)4	ΚΑΗΑ *	51	1923	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	48	26180	Ξ. Φιλαδέλφειαν 1)5	ΚΑΛΛΑΔΟΝΙΑ (μικτ.)	67	34498	ά. Κιασραζού 19)4 διά Σιγκαπούρην
ΕΝΕΡΕΠΡΑΤΖ (κ.)*	57	9820	ά. Πενάγκ 30)4 διά Γιοκοχάμα	ΚΑΛΛΗ	57	8774	Ξ. Γρόνια 7)5
ΕΞΟΙΤΙ (μικτόν)	70	70619	ά. Φετέχ Τέρμιναλ 29)4	ΚΑΛΛΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	60	12246	ά. Πειραιά 6)5 διά Γαλλίαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	ά. "Αγ. Βικέντιον 28)4 διά Βρέμην	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ά. Λεισρες 25)4 διά Περσικόν
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ά. Κ. Τάουν 6)5 διά Βραζιλίαν	ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΤΗΝ. δ.	54	11909	ά. Μπορντώ 27)4 δι' "Εμδεν
ΕΡΑΣΜΙΑ (δ.)	53	17354	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	52	8111	δ. Πλαναμά 2)5
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	ά. "Αμβούργον 30)4 διά Καστέλον	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Μπρούναμποτελ 27)4 Ταιταγκόκ
ΕΡΜΗΣ	72	16055	Ξ. Μουροφαρ 4)5	ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	Ξ. Σπέτζια 5)5
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	ά. Τεργέστην 30)4 Τρίπολιν Λιθάνου	ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)*	64	1763	ά. Σακάι 16)4 διά Μπαγκόκ
ΕΡΟΥΣΚ	64	29396	ά. Παναμά 7)5 διά Βέλγιον	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ά. Απαπα)λάγκος 29)4 Ρότερνταμ
ΕΡΟΥΣΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	ά. Νίκαια 30)4 διά Μπεζέτια	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ δ.π.	57	24854	Ξ. Αδυόσταν 30)4
ΕΣΠΙΕΡΟΣ	57	10317	Ξ. Ριο Κράντε 4)5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ *	68	23666	ά. Βακαζιάμα 29)4 διά Πόρτλαντ
ΕΣΣΕΣ	57	4023	ά. Κουβέτ 26)3 διά Μπάραν	ΚΑΠΠΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ ι.*	58	10978	ά. Τσέκα 2)5
ΕΥΑ	57	6046	Ξ. Λάζ Πάλμας 4)5	ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠΡ. (κ.)	56	3379	ά. 'Αμβέρσαν 1)5 διά Δάντσιχ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	Ξ. Μάλτα 22)4 διά Τρίπολιν	ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ κ.	57	3373	Ξ. Χάφε 3)5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ι.*	61	8505	ά. Λά Πάλμας 19)4 δι' "Αντεν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΤ. ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	56	20899	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 5)4
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ά. Γόρτλαντ 21)4 διά Περσικόν	ΚΑΠΤ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ.*	57	9060	δ. Μπρούναμποτελ 20)4 Πειραιά
ΕΥΕΓΝΕΙΑ (δ.)	64	34827	ά. Ράς Τανούρα 24)4	ΚΑΠΤ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ δ.	65	18995	ά. Μπρούναμποτελ 13)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΕΓΝΕΙΑ (δ.)	54	11208	Ξ. Σιγκαπούρην 14)4	ΚΑΠΤ. ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	ά. Λάς Πάλμας 21)4 Γιβραλτάρ
ΕΥΓ. ΣΙΑΝΑΧΟΥ (δ.)	72	129260	ά. Γούροπορτορ 22)4 διά Περσικόν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	ά. Καζαμπλάνκα 20)4 δι' 'Αμερίσαν
ΕΥΓ. ΣΙΑΝΑΧΟΥ (δ.)	56	30158	ά. Γερμανία 19)4	ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	Ξ. "Ειδονμάσιο 2)5
ΕΥΓ. ΣΙΑΝΑΧΟΥ (δ.)	70	96775	ά. Ρ. Τανούρα 18)4 διά Γένοβα	ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΒΟΓ. δ.*	56	14839	εις Σιγκαπούρην άπό 1)1 (έπιοκ.)
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ά. Ντουμπάν 30)4 Πόρτ ντε Μπούκ	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	Ξ. Ντακάρ 12)4 δι' 'Ινδίαν
ΕΥΗ Α. (κ.)	62	5496	ά. Ε. Μάρκες 3)5	ΚΑΡΜΕΝ*	53	5789	Ξεωθι Κή Γουέστ 1)4
ΕΥΚΛΑΙΔΗΣ (δ.)	71	4412	δ. Γιβραλτάρ 7)5 διά Τερνόύζεν	ΚΑΡΠΤΙΦ (δ.)	55	21075	ά. Σουδάμια 1)5 διά Σιγκαπούρην
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	55	19959	ά. Παναμά 1)5 δι' "Αγ. Φραγκίσκον	ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)*	54	2716	εις Λισσαδόνα 2)7.71
ΕΥΡΥΛΑΟΣ*	64	9727	ά. Βενετίαν 22)4 διά Αμπιτζάν	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ά. Χάρην 6)5 διά Μπ. "Άηρες
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	ά. Ντουεντίν 24)4 διά Σακάντινε	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ά. Αμβέρσαν 12)4 διά Π. Μπάριος
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	ά. Γούροπορτ 12)4 δι' 'Αθέναν	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	58	14606	Ξ. Ρ. Τανούρα 3)5
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	Ξ. Σαδόνα 5)5	ΚΑΣΣΟΣ (π.δ.)	55	11498	ά. Σύρον 26)4 διά Σαρδηνίαν
ΕΦΥΡΑ	66	35406	ά. Κ. Τάουν 28)4	ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	53	7641	ά. Λ. Πάλμας 12)4 δι' 'Ινδίαν
ΗΓΚΑ	72	9980	δ. Παναμά 29)4 διά Κόντ.	ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	ά. Ντακάρ 19)4 δι' 'Ασσάμπι
ΗΓΚΑ ΙΙΙ (π.)*	51	2979	Ξ. Π. Χαρμόύρτ 14)4	ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.)	49	2340	ά. Λουάντα 4)5 διά Βάρρι
ΗΛΙΑΣ Κ. (κ.)	56	4040	ά. Θέουτα 26)4 διά Καζαμπλάνκα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011	εις Πειραιά άπο 24.1.72
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ά. Φος 23)4 διά Καστέλον	ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	Ξ. Καζαμπλάνκα 3)5
ΗΡΑ	48	4574	Ξ. Καράτσι 19)4	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	15802	ά. Τζωρτζάουν 30)4 δι' 'Αρούμπα
ΗΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	68	11364	ά. Σαδόνα 3)5 δι' ΗΠΑ	ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)	53	10339	Ξεωθι Τσουσίμα 26)4
ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	44	14540	ά. Γενίδην 7)5 δι' 'Αμβούργον	ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	58	11755	ά. Φάστχαμ 5)5 διά Λάρνε
ΘΑΛΕΙΑ	57	2349	ά. "Απαπα)λάγκος 27)4 Π. Νουάρ	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	57	10173	Ξ. Γούροπορτ 27)4
ΘΑΛΗΣ (δ.)	61	13360	ά. Μπ. Μασάρ 16)4 διά Νουμέα	ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)	57	17180	ά. Ατσόύμα 28)4 διά Σέρια
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	ά. Γάδην 26)4	ΚΕΡΟ (δ.)	52	20667	ά. Βενετί

ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	δ. Παναμά 4)4	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	ά. Γκουαγιακίλ 5) διά Σάν Χοέ
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	48	3858	ά. Πειραιά 5)3 διά Βόλον	ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ.	58	8847	έ. Αμπιτζάν 27)4
ΚΙΜΩΝ	52	3714	δ. Παναμά 3)5	ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.)	49	7526	εις Σάντος ἀπό 22)9
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	έ. Πειραιά 7)3	ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ά. Ντόρμπον 15)4 διά Πολωνίαν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	56	23232	ά. Χούκ Κόδυ 7)5 διά Σιγκαπούρην	ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	53	6836	έ. Κάντλι 21)4
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	59	7030	ά. Λ. Πάλμας 7)5 διά Σαλβαντόρ	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	έ. Πειραιά 1)3 (ἐπισκευασι)
ΚΙΤΣΑ (κ.)	54	9519	έ. Γιοκοχώμα 26)4	ΛΑΙΔΗ ΟΦ ΜΥΚΟΝ.	κ. 50	2494	ά. Μάλτα 29)4 δι' 'Αμμόχωστον
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	έ. Λεϊσσες 7)5	ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	59	27462	δ. Γιβραλτάρ 6)5 δι' 'Αμμέρσον
ΚΛΑΙΡΧΙΛΑ (δ.)	54	12782	ά. Λ. 'Αντζελες 1)4 δι' 'Αρούμπα	ΛΑΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.)	56	12553	ά. Φιλαδέλφειαν 30)4 δι' 'Αρούμπα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	59	10400	έ. Σάντερλαντ 29)4	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	τέλιμπλ Μπαΐν 30)4 διά Φίναρτ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	51	8079	έ. Κόμπη 22)4	ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	65	34185	δ. Γιβραλτάρ 6)5
ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	έ. Τέμα 4)5	ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468	ά. Νταμπιέρ 14)2 διά Νταπίρεν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ά. 'Αμστερτόμ 26)4 διά Ν. Όρλεάν.	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ά. Μπαχρέν 16)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	25139	ά. Κεμπέκ 4)5 διά Ρότερνταμ	ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ	57	8545	ά. Ν. 'Ορλεάνη 30)4 διά Κοραμσόρ	ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	έ. Τζιμπούτι 5)5
ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	έ. Ρότερνταμ 7)5	ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	έ. Μπέρα 3)5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ά. Ράς Τανόύρα 29)4	ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880	ά. Μένα 'Αχμαντ 3)5 διά Μ. Χάφεν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)*	55	1216	ά. Βαλένθια 29)4 διά Βηρυτόν	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ά. Γκαέτα 10)4 διά Τεργέστην
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ά. Χάμπτον ρ. 3)5 δι' 'Αρούμπα	ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	56	3506	δ. Γιβραλτάρ 24)4
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	έ. Τσιθιαδένια 5)5	ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	έ. Κέιπ Τάουν 29)4
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	άργει εἰς Πειραιά	ΛΕΝΙΩ (κ.)	56	4801	έ. Νουμέν 29)4
ΚΟΡΝΗΙΔΙΟΣ	72	16313	δ. Παναμά 2)5	ΛΕΠΑΝΤΩ (δ.)*	59	16721	ά. Ρειφ 6)5 διά Μασέλο
ΚΟΡΣΑ Ι'Ρ	62	15000	ά. Βιζακαπανιάν 27)3 διά Ναγκόγια	ΛΕΣΛΙ (κ.)	65	2411	ά. 'Αμμέρσοαν 25)4 δι' 'Αλγέριον
ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΔΑΤΑ (δ.)	54	11250	έ. Σιγκαπούρην 25)4	ΛΕΩΝ (κ.)	50	7468	ά. Σιγκαπούρην 22)4 δι' 'Αμμιτζάν
ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ.	57	12316	ά. Π. 'Αρενάς 28)4 διά Χιλήν	ΛΕΩΝΗ (κ.δ.)	45	2068	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ δ.	57	12106	ά. Χάλιφας 23)4 διά Τρίνινταν	ΛΕΩΝ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	57	10499	έ. Καράτοι 4)5
ΚΟΡΩΝΙΑ	7L	11826	ά. Βανκούμπερ 1)5 δι' 'Ιαπωνίαν	ΛΙΑΝΑ (Λιθαν.)*	42	2881	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8)2)71
ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.)*	49	3378	ά. Σάντος 18)4	ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ά. Ρειφ 21)4 δι' 'Απαπα/Λάγκος
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	έ. Πειραιά 19)4	ΛΙΠΣ	60	16986	ά. Βανκούμπερ 3)5 διά Κίναν
ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ά. 'Αμμέρσαν 29)4 διά Βηρυτόν	ΛΙΤΣΑ (κ.)	57	2569	ά. Ρουέν 6)4 διά Αστάκια
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	57	30332	έ. Ρίγκεν 3)5	ΛΟΙ Ι ΝΤΑ (δ.)	57	20730	έ. Μένα 'Αχμαντ 6)5
ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (δ.)	58	25271	έ. Λ. "Ατζελες 7)4 (ἐπισκευασι)	ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ*	71	27958	ά. 'Αμμέρσαν 28)4 διά Βερμούδας
Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ά. Ν. 'Υρκην 3)5 διά Σαλβαντόρ	ΑΥΔΙΑ Π. (κ.δ.)	51	9810	ά. Θέουτα 20)4 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ά. Κεμπέκ 1)5 δι' 'Αρούμπα	ΑΥΓΚΑΗΤΟΣ (δ.)	58	27526	ά. Βιλελμαχαρεν 28)4 διά Φορκάντος
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	57	24233	δ. Γιβραλτάρ 23)4 διά Γκάλβεστον	ΑΥΓΚΑΙΟΝ (δ.)	58	27466	τεργέστην 5)5 διά Ρές ές Σιδέρου
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑ'ΙΦ (κ.)	56	9943	ά. Γούνια 30)4 διά Βέντιπολης	ΑΥΡΙΚ	64	29396	ά. 'Αμβούργον 6)5 διά Βαλτιμόρην
ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.*	57	13110	ά. Π. Μπούκορ 31)3 διά Τζακάρταν	Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ά. Ράς Τανόύρα 27)4 διά Μπατάν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.*	55	19674	έ. Γιοκοχώμα 5)4	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16808	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)4
ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	ά. Τριπολίν Λιθένου 28)4 Ροστόκ	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ά. Λάς Πάλμας 1)5 διά Σάντος
ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	56	8477	ά. Θεούτα 2)5 διά Βαλπαραΐζο	ΜΑΓΚΝΟΙΔΑΣ (κ.)	51	7126	δ. Παναμά 30)4 δι' 'Αβάναν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ Κ.*	58	8547	ά. Σασέμποι 11)5 διά Β. Κολομβίας	ΜΑΙΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ κ.	54	2730	ά. Θέούτα 25)4 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	47	1860	ά. 'Αλεξανδρεια 3)5 διά Πειραιά	ΜΑΙΡ	65	19816	ά. Γιοκοχώμα 16)4 διά Μιζουσίμα
ΚΡΙΟΣ ΙΙ (κ.)	48	6800	έ. Πουάντ Ναύάρ 31)3	ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	47	2879	δ. Κων/πολιν 21)3 δι' 'Αμμέρσοαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	έ. Λά Σαλίνα 29)4	ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	60	13592	ά. Αμονάιη Μπαΐ 24)4 δι' 'Αμβούργο
ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	ά. Σάροχ 2)3 Μέρος ίλ Μπρέγκα	ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	58	24065	έ. Μάλτα 19)4
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ά. Σιγκαπούρην 2)5 διά Περσικόν	ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	18923	έ. Βαλβαντόρ 5)5
ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	δ. Παναμά 10)4 δι' 'Ιαπωνίαν	ΜΑΙΗΦΑΙ ΛΟΓΙΑΣΤ	54	12123	ά. Κωνστάντζαν 29)4 διά Ρότερνταμ
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	8935	έ. Μοντεβίδεο 4)5	ΜΑΙΗΦΕΡ ΠΡΕΣΙΤΤΖ	54	16010	δ. Παναμά 1)5 δι' 'ΗΠΑ
ΚΥΡΑΒΑΝΟΙΑ (κ.)*	54	8532	ά. Μπρούνουμπούτελ 30)4 δι' 'Ινδιαν	ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΑΝΤΟΡ	53	15685	δ. Ροζέριο 3)5 διά Νεκοτοία
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	δ. Κων/πολιν 6)5	ΜΑΙΥΦΛΑΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	έ. Βομβένην 29)4 (ἐπισκευασι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ (κ.)	47	3213	ά. Νεάπολιν 3)4 διά Τρίπολιν Λιθύης	ΜΑΛΑΓΓΙΑ (δ.π.)	49	18082	ά. Χιούστον 22)4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Σέριος 28)4 διά Κικούμα	ΜΑΝΤΕΛΕΙΝ	69	4994	ά. Κων/πολιν 30)4 διά Κόντ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ά. Σιγκαπούρην 29)4 δι' 'Αμμέρσοαν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Μπόνι 27)4 διά Δουνκέρκην

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 110 ΓΡΑΜΜΑΙ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ
ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	52	2352 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΪΚΕΛΣ .	65	4636 ἀ. 'Αμβέρσαν 2)3 διά Τρίπολιν
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948 Ε. Πειραιά 2)12	ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	57	20464 ἀ. Φιλαδέλφειαν 25)3 διά Μπράρ. ρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ .	45	14132 Ε. "Αγ. Φραγκούν 30)4	ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779 ἀ. 'Ανακόρτες 2)4 διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19993 δ. Κων(πολιν 6)5	ΜΠΟΝΝΑΡΠΤ (κ.)	58	3399 ἀ. Λονδίνο 4)5 διά 'Αμμόχωστον
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ .	43	15028 ἀ. Γιβραλτάρ 8)4 διά Συρίαν	ΜΠΟΡΑ (κ.)	58	1226 ἀ. Γάνδην 4)5
ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266 Ε. Σεβίλην 4)5	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	64	34056 ἀ. Σιγκαπούρην 30)4 διά Περσικόν
ΜΑΡΑΡΙΤΑ	66	15404 ἀ. Βανκούμερ 6)5 διά Ν. 'Αμερικήν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	59	22844 δ. Παναμά 5)5 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	41	3307 δ. Κων(πολιν 1)12 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤ.	(π.)	2086 Ἑ. 'Απαπα(Λάγκος 4)5
ΜΑΡΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*	56	8378 Ε. 'Ακαπούλικο 22)12	ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577 ἀ. Λάς Πάλμας 1)5 διά Μπ. "Αθρες
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣ. κ.*	56	3928 ἀ. Μπιλμπάν 2)5 διά 'Αλγέριον	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	(κ.)	1308 Ε. Σαδόνα 6)5
ΜΑΡΓΚΩ .	62	8951 ἀ. Πόρτ Σουδάν 11)4 διά Κολόμπο	ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	55	3669 ἀ. 'Αμμόχωστον 3)5 διά Λήρ
ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ. (κ.)	63	11071 ἀ. Χιούστον 21)2 διά 'Αλγέριον	ΜΠΡΙΓΙΑΝ .	51	2633 Ἑ. 'Αμβέρσαν 5)5
ΜΑΡΘΑ (κ.)	52	2240 Ε. Σάντος 2)5	ΜΠΡΙΤΤ (κ.)	54	2510 ἀ. Ρόττερνταμ 29)4 διά Μοχαμέντια
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190 ἀ. Ράς Τανόρα 6)4	ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	39617 Ἑ. Πόρτ Καρτιέ 5)5
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΔΟΥ δ. 56	66	12231 Ε. Ν. 'Υδρην 4)5	ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395 Ἑ. Χιμέζι 11)4
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ .	71		ΜΥΡΩΝ .	64	17487 Ἑ. Χιούστον 5)8
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64		Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .	67	11026 Ἑ. Βανκούμερ 3)5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70		ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354 Ἑ. Μπ. "Αθρες 2)5
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	16313 Ε. Τόκιο 26)4	ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785 ἀ. Δουνκέρκην 11)4 διά Ντάς "Αιλ
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	16313 δ. Γιβραλτάρ 12)4 διά Περσικόν	ΝΑΥΑΡΙΝΟ .	57	9990 Ἑ. Κοσταζκούλικος 23)4
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	51602 Ε. Σιμονούσκι 6)5	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066 ἀ. Κάρυκ "Αιλ 23)4 διά Φρήμαντλ
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	1176 ἀ. Μεσομήνα 28)4 διά 'Αλγέριον	ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241 ἀ. Γένιθα 3)5 διά Κύπρου
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	49231 ἀ. Λάς Πάλμας 24)3 διά Περσικόν	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	1916 ὥπ. παραλόθην	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068 α. Γόρτλαντ 26)4 διά Λ. Πέντρας
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ .	58	2783 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460 α. Μπορντώ 30)4 διά Δουνκέρκην
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.δ.)	55	9299 ἀ. Πόρτ 'Αρδουρ 7)5	ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531 Ε. Τρίπολιν (Λιθανού) 2)5
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	21685 Ε. 'Αλεξανδρειαν 6)5	ΝΕΛΥ Π. (δ.)	57	12648 Ἑ. Στανλόου 6)5
ΜΑΡΙΛΑΚ (κ.)	54	5773 ἀ. 'Ολάκαν 30)4	ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407 Ε. Βρέμην 22)4
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (δ.)	55	6856 δ. Θεούτα 5)5 διά Γαλάται	ΝΕΙΖ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262 Ἑ. Φιλαδέλφεια 2)5
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	12597 Ε. Φού 5)5	ΝΕΠ. ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54/19 διά Φρήπορτ
ΜΑΡΙΠΤΑΡΟΥ (δ.κ.)	55	20794 Ε. Σουνζ 15)4	ΝΕΠ. ΕΝΕΡΙΖΥ (π.δ.)	58	29141 δ. Ν. 'Υδρην 2)5 διά Κιουρασόδο
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	50	11193 ἀ. Ντακάρη 2)5 διά "Αμπτερνταμ	ΝΕΠ. ΝΩΝΤΑΙΣΕΣ (δ.)	56	19821 δ. Ν. 'Ορλεάνη 6)5
ΜΑΡΙΠΕΡΑ 2 (κυπρ.)	37		ΝΕΠ. ΦΡΕΝΤΙΣΠ (δ.)	55	23930 διά Κιουρασόδο
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.)	55	15474 Ε. Σαντάτ 13)3	ΝΕΠΤΟΥΝ .	67	15996 Ἑ. Βιζακαπατινάμ 5)5
ΜΑΡΙΩ .	65	10216 Ε. Πούλο δ. Σαμπού 21)4	ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.	56	3990 δ. Γιβραλτάρ 30)4 διά Δ. 'Αφρικήν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ .	61	12991 ἀργεῖ εἰς Πειραιά δπό 15)2	ΝΕΣΤΟΣ .	64	16073 δ. Χάμπτον ρ. 23)4 διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΣΑΡΗ (κ.δ.)	51	7977 ἀ. 'Αλεξανδρειαν 7)5 διά 'Αγγλίαν	ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018 δ. Γιβραλτάρ 29)4 διά Σάντος
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.κ.)	53	21602 ἀ. 'Αλεξανδρειαν 6)5 διά 'Αλγέριον	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152 Ἑ. Λάς Μίνας Μπαϊ 3)5
ΜΑΡΙΣΥΕΡΤΕ (κ.)	55	6856 δ. Χοινικάγκ 29)4	ΝΕΦΕΛΗ .	64	10864 Ε. Πόρτ Κελαγκ 4)5
ΜΑΡΙΤΑΙΜ ΤΣΑΜΠ .	73	3500 ἀ. Χάμπτον ρδδς 28)4 διά 'Αμβέρσαν	ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502 δ. Κύπρη 17)4 διά Κάρυκ "Αιλ
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310 δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά Φιλαδέλφειαν	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234 εἰς Πειραιά δπό 23)12
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	37	5272 Ε. Κέιπ Τάουν 28)4	ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)*	58	3897 εἰς Πειραιά δπό 27)4
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (κ.)	55	6859 Ε. Χοινικάγκ 5)5	ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΩ .	65	17238 Ε. Ν. 'Ορλεάνη 15)4	ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689 ἀ. Τάραντα 21)3 διά Κούδαν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ .	61	12011 δ. Παναμά 22)4 διά Μανζανίλο	ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)	59	4119 δ. Βοστόνη 22)4 διά 'Αμουσιάν Μπ.	ΝΙΚΟΛΑ .	68	9034 Ἑ. Πόρτ Καρτιέ 7)5
ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573 δ. Κόρ δλ 'Αμαγιά 6)5 Στύκαποδρην	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396 Ε. Πούντα Κάρντον 2)5
ΜΑΡΥΙΟΝΙΑ (κ.)	61	7863 δ. Καράτοι 29)3 διά 'Οσρ. Ρ. Πλέιτ	ΝΙΚΟΛΑΣ .	53	86521 δ. Γιουρόπορτ 30)4 Μπαντάρ Μασάρ
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185 δ. Ράς Τανόρα 10)3 διά Ρ. Πλέιτ	ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ .	58	57324 δ. Σαντάτερ 4)5
ΜΑΧΗΤΗΣ .	57		ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	8855 δ. Γιβραλτάρ 8)1 διά Χοινικάγκ	ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827 Ε. Τόνιδα 5)5
ΜΕΩΨΗΝΗ (π.δ.)	58	43231 δ. Γιβραλτάρ 27)4	ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975 Ε. Μασέιο 7)5
ΜΕΛΙΑΣ .	59	29139 δ. Σακάτ 4)5 διά Ντουσιάτη	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563 δ. 'Αμβέρσαν 1)5 διά Γιοκοχάμα
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	3372 δ. Ν. 'Ορλεάνη 27)4 Βενεζουέλαν	ΝΟΡΑΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113 δ. Νιουχφρεν 1)5 διά Κούδαν
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	66	11652 δ. Γιβραλτάρ 26)4 διά Ν. 'Υδρην	ΝΟΡΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451 δ. Γιοκάσιο 7)5
ΜΕΛΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	39617 δ. Κευπέλ 26)4	ΝΟΡΑ. ΗΓΚΑ μετ.	63	14800 δ. Ν. 'Ορλεάνη 20)4
ΜΕΛΤΕΜΙ .	56	113780 δ. Φώλευ 25)4 διά Μπαχρέιν	ΝΟΡΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183 δ. Πειραιά 9)4 (έπισκεψι)
ΜΕΡΙΝΙ (κ.)*	45	7986 δ. Ντόρμπτων 7)5	ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180 Ε. Πειραιά 30)4
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	3948 ὥπ. παραλόθην	ΝΟΡΔ. ΝΑ'ΙΑΝΤ .	67	22549 δ. Λά Γκουλέτ 3)5 διά Τάραντα
ΜΕΣΙΣ (δ.)	59	1190 δ. Πειραιά 4)5 διά Βεγγάζην	ΝΟΡΑ. ΤΖΟΥ' (δ.)	64	38649 δ. Βιλελμούχφεν 30)4 Ράς ές Σιδέρ
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	22681 δ. Τοιταγκάδη 2)5	ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ .	67	25837 δ. Φάλιμούθ 24)4
ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (π.δ.)	59	2740 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	56	12402 εἰς θέσιν 36.28 Β. — 56.05 Δ. 29)4
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	48	30187 εἰς Βιλελμούχφεν 27)4	ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	56	18210 δ. Μένα 'Αμπνιούδα 2)5 Ρ. Ιανέρον
ΜΕΣΣΗΝΙΑ ΑΝΑΡΕΙΑ (δ.)	65	1420 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΝΟΡΦ ΣΤΡΗΜ (κ.)*	51	1435 δ. Σάφι 3)5
ΜΕΣΣΗ ΑΝΑΡΕΙΑ (δ.)	65	50798 δ. Σιγκαπούρη 19)4 διά Ντουμάτη	ΝΟΡΦΟΓΟΥ'ΙΝΤ .	70	11328 δ. Ν. 'Ορλεάνη 2)5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	61	31387 δ. Τοίμα 30)4 διά 'Ινδονησίαν	ΝΟΡΝΤΦΕΛΑΣ (κ.)*	54	4352 ε. 'Αμπόχωστον 1)5
ΜΙΔΑΣ (κ.)	46	4119 δ. Λαττάκια 17)4	ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915 εἰς Βαλτιμόρην δπό 30)11 (έπιακ.)
ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364 δ. Μπάρη 7)3	ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748 δ. Ντακάρη 9)4 διά Σαδόνια
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731 Ε. Σπέτζια 1)5	ΝΟΤΟΣ .	58	12339 δ. Βανκούμερ 9)4 διά 'Αγγλίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΥΔΟΞΙΑ π.	49	3934 δ. Μπορτνό 2)5 διά Ρόττερνταμ	ΝΤΑΡΑΙΝΤ Κ. (κ.)*	55	1863 δ. Ουτεβέλα 25)4 διά Τρίπολιν
ΜΗΜΗ Μ. (δ.κ.)	59	5224 δ. Σαγκάνη 2)4	ΝΤΑΥ·ΝΑΜΙΚ (μικτόν)	58	30235 δ. Νεάπολιν 4)5 διά Κάλιαρι
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΘ. (κ.)	56	5485 δ. Καράτοι 27)4 διά Περσικόν	ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911 δ. Κιουρασόδο 5)5 διά Ρίο Χάνια
ΜΙΜΗ Ν. ΠΑΠΑΛ. κ.	68	9069 δ. Φροητάσου 23)4	ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079 δ. Γιοκοχάμα 17)4 διά Κούδαν
ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305 δ. Πειραιά 2)5 διά Κωνστάντζαν	ΝΤΕΑΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	57	21340 δ. Κάρυκ "Αιλ. 5)5
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782 δ. Παναμά 7)3 διά 'Αθέαναν	ΝΤΕΡΜΠΥ .	58	10396 δ. Τοίμα 4)5 διά Βανκούμερ
ΜΙΝΑ (δ.)	56	21090 δ. Γιοκοχάμα 7)5 διά Τόλιμπα	ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	54	17672 δ. Ν. 'Υδρην 6)5
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	39	3486 δ. Χάρη 10)4	ΝΤΗΣΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ δ.	57	20728 δ. Γκάλθεστον 27)4
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	1980 δ. Μπ. "Αθρες 17)4 διά Γαλλίαν	ΝΤΗΣΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352 δ. Σιγκαπούρη 28)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΩΔΑΝ ΜΠΟΥΑ	53	13257 δ. Μπρεμέρσφαρ 4)5	ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ .	60	19988 δ. Μορμουγκάδο 17)4 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΩΣ (δ.)	54	11743 δ. Βικτόρια 6)5	ΝΤΙΜΑ (κ.)	54	5251 δ. Καράτοι 27)4
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	21229 δ. Πειραιά 5)5 διά Μέγαρα	ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826 δ. Βανδάνη 5)5
ΜΙΡΕΙΓ.	57	8590 δ. Αγ. Βικέντιου 2)5 διά Ρόττερνταμ	ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200 δ. Σιγκαπούρη 9)4 διά Πλατζού
ΜΙΣ ΠΑΠΑΙΟΛΙΟΣ (κ.)	69	6205 δ. Χόγκ Κόγκ 24)4 διά Παναμά	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .	56	8716 δ. Σιγκαπούρη 30)4 διά Μπ. Σαπούρ
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	9241 δ. Κεντρός 30)4 διά Τόνιδα	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686 δ. Καλκούτα 27)4
ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	993 δ. Μπρούντουμπούτελ 4)5 διά Ροστόκ	ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ .	57	9553 δ. Τοιγκάτο 9)4
ΜΙΧΑΛΑ (δ.)	59	26737 δ. Κάρυκ "Αιλ 23)4 διά Μπουάνα	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209 δ. Μένα 'Αχμαντί 19)4 διά Μοντεβίδεο
Μ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313 δ. Κ. Τάουν 1)5 διά Περσικόν	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .	56	8716 δ. Ν. 'Ορλεάνη 28)4 διά Τζακάρτα
ΜΙΧΑΛΑ Δ. (δ.)	53	11289 δ. Τζένταν 6)5 διά Ράς Τανόρα	ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655 δ. Πάιντ Λιμπ 1)5
ΜΟΣΧΑΝΩΗ (κυπρ.)	51	3386 δ. 'Αμβέρσαν 14)4	ΝΤΟΡΙΑΝ .	56	10486 δ. Ντόρμπαν 30)4
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179 δ. Γιβραλτάρ 3)5 διά Καζαπλάνκα	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280 δ. Ζουετίνα 5)5
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ .	67	18459 δ. 'Αμβερόγρον 7)5	ΝΕΞΙΑ (κ.)	47	2836 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ'	62	1087 δ. Βηρυτόν 26)4 διά Πειραιά	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242 δ. Παναμά 13)4 διά Ιαπωνίαν	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	54	2227 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΡΜΠΕΓΚΑΙΗΤ	61	6751 δ. Απαπα(Λάνκος 3)5 διά Ντουάλα	ΟΛΑΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ κ.*	50	14

ΟΛΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	ά. Όκρικα Τέτου 6)5 "Απαπα)Λάγκος	ΟΛ. ΦΕΙΩΝ (δ.)	65	47493	ά. Γιουροπόρτ 6)5 διά Μπόνι
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ε. Βιζαγκαπατάνι 25)4	ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) ..	64	47493	ά. Χάδρην 24)4 διά Περαιών
ΟΛ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) ..	72	106123	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 19)4 Μίλφ. Χάφεν	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	16741	ά. Ντόντζες 12)4 διά Μπάχιο Γκράντε
ΟΛ. ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	ά. Γιουροπόρτ 23)4	ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	47	1593	ά. Πουνταρένας 9)4 διά Σαλίνα Κρούζ
ΟΛ. Α'ΙΣ (δ.)	54	17999	ά. Γιοκοχάμα 3)5 διά Μιζουσίμα	ΟΝΤΑ (δ.) *	58	13012	ά. Κιουρασάδα 19)4 διά Βομβάνη
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) ..	70	98726	ά. Ράς Τανούρα 16)4 διά Ιαπωνίαν	ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) ..	56	21090	δ. Γιθραλάρ 29)4
ΟΛ. ΑΛΛΑΓΙΑΝΣ (δ.) ..	70	97206	ά. Κάρυκ "Αιλ." 4)5 διά Λάντς Έντ	ΟΡΕΑΜΙ	56	11267	ά. Σιγκαπούρην 24)4 διά Περαιών
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) ..	70	97206	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 26)4 διά Γένοβα	ΟΡΙΚΟ (δ.)	58	12668	ε. Ν. "Υόρκην 4)5
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.) ...	70	98566	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 26)4 Τζεμπέλ Ντανά	ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.) ..	42	2881	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 6.	70	97466	ε. Ντόντζες 22)4	ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.) ..	57	22006	ε. Τζάκονθιλ 6)5
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.) ..	70	98566	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 29)4 Ράς Τανούρα	ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.) ..	70	79001	ά. Ράς Τανούρα 27)4
ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.) ...	70	96627	ά. Φρήπορτ 17)4 διά Περαιών	ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	56	9829	ε. Χιροσίμα 30)4
ΟΛ. ΑΡΙΣΕΡ (δ.) ...	70	96679	ά. Μπέρο Χέντ 8)5 διά Γκότεμπουργκ	ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	65	21833	δ. Γιθραλάρ 2)5 διά Χάμπτον ρ.
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ 6.	72	106123	ά. Τέιμπλ. Μπαΐη 3)5	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ·Ν	66	12459	ε. Αμπαντάν 6)5
ΟΛ. ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) ..	54	13652	ά. Τής 6)5 διά Ιαπωνίαν	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11963	ε. Βανκούθερ 5)5
ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ά. "Άγ. Φραγκίσκον 21)4 διά Περού	ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ώπερ.)*	65	27645	ε. Νασσάου 7)5
ΟΛ. ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	ά. Πρόσθιντεν 16)4 Νιού Μπέντφορντ	ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	ά. Π. "Ορντάζ 23)4 διά Αμβέρσαν
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) ..	65	38607	δ. Γιθραλάρ 3)5 διά Αμβούργον	ΟΣΣΑ (δ.)	56	23232	ά. Κάρυκ "Αίλαντ 28)4
ΟΛ. ΓΚΕΙΜ'Σ (δ.) ..	64	32380	ά. Σιγκαπούρην 1)5 διά Λ. "Αντζελες	ΟΣΤΡΙΑ	59	10542	ά. Σέτε 26)4 διά Κροτόνε
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.) ..	65	32478	ά. Χιμετ 3)4 διά Περσικόν	ΟΥΔΑΣΙΣ (κ.)	58	3598	δ. Γιθραλάρ 4)5
ΟΛ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.) ..	64	38598	ε. Ν. "Υόρκην 5)5	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ*	71	11044	ε. Βακαγιάμα 4)5
ΟΛ. ΓΚΡΕΙ·Σ (δ.) ..	65	32407	ε. Πειραιά 1)4	ΟΥΡΑΝΙΑ	55	1839	ά. Λιθερπούλ 6)5 διά Υμουΐντεν
ΟΛ. ΓΚΟΛΑ (δ.) ..	65	38607	ά. Λιθερπούλ 28)4 διά Μπόνι	ΟΥΡΑΝΙΑ Π. (κ.)	53	1299	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	ά. Σαίντ Τζών 22)3 διά Κάρυκ "Αιλ.	ΟΥΡΑΝΟΣ *	61	18484	ά. Βανκούθερ 26)3 διά Κίναν
ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.) ..	50	24741	ά. Παναμάδ 15)4 διά Ειρηνικόν	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II κ. 38	2501	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΛ. ΛΕΙ'Κ (δ.) ..	54	17999	ά. Κριστοπόλιν 7)3	ΠΑ·Ι·Ν (δ.π.)	45	14351	ά. Μπέρα 4)5 διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) ..	72	128561	ά. Μιλάνο 30)4 διά Χάρην	ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	57	12881	ε. Πρόσθιντεν 1)5
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ά. Λιμαναδώνα 22)4	ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.)	56	8674	δ. Γιθραλάρ 29)4 διά Μόντρεαλ
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) ..	73	128561	δ. Τέιμπλ. Μπαΐη 19)4	ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ. ..	50	5304	ά. Θέστα 5)5 διά Αμβέρσαν
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.) ..	55	13709	δ. Γιθραλάρ 5)5	ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	50	8280	ε. Μπ. "Άρης 6)5
ΟΛ. ΝΤΕΙ'Λ (δ.)	54	18476	ε. Ναπιέρ 8)5	ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ε. Βρέμην 17)4
ΟΛ. ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	66	15625	ε. Ντάρμπιναν 5)5	ΠΑΝ. ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.) ..	49	5414	ε. Λ. Μαρκές 29)4
ΟΛ. ΠΑΛΜ	65	15577	ε. "Ισκεντερόν 29)4	ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (κ.)	52	4589	ε. "Ακαμάτα 28)4
ΟΛ. ΠΑΥΟΥΕΡ	68	15809	ε. Ναγκόνια 24)4	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	48	1977	ά. Άλεξάνδρειαν 27)4 διά Λιθόνην
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ά. Πόρτ "Ελιζούμπε 25)4 διά Γαλλίαν	ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7758	ε. Βρέμην 26)4
ΟΛ. ΠΕΡΑ	65	15671	ε. Γιοκοχάμα 24)4	ΠΑΝΑΡΕ·Ι·ΤΖ (κ.)	54	7017	ά. Ζεμπρούγκε 3)5
ΟΛ. ΠΙ·Ι·Σ	69	15688	ά. Κοκούρα 4)5 διά Φουκουγιάμα	ΠΑΝΑΧΑ·Ι·ΚΟΝ (δ.)	63	30408	δ. Γιθρολάρ 28)4
ΟΛ. ΠΡΑ·Ι·ΜΤ	67	15697	ά. Κολούμπια ρίθερ 15)4 διά Ιράν	ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	50	6307	ε. Μπιλμπάο 5)5
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ά. Κων(πολιν 4)5	ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	64	1992	ά. Λ. Πάλμας 6)5 διά Π. Νουάρ
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ά. Τεργιστήν 6)5 διά Μάλταν	ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ	67	1959	εις μεταφοράς Καραβίκης
ΟΛ. ΡΑ·Ι·ΝΤΕΡ (δ.) ..	60	32008	ά. Γιοκοχάμα 19)4 διά Περαιών	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	61	8801	ά. Αμβέρσαν 19)4 διά Ταυτικό
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) ..	59	32007	ά. Κάρυκ "Αιλ." 27)4 διά Χιδόστον	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10600	ά. Βικτώρια (Β.Κ.) 5)4 Ιαπωνίαν
ΟΛ. ΡΟΚ (δ.)	54	17999	ά. Ριο Ιανέτρο 7)5 διά Ρεσιφ	ΠΑΝΙΑΖΗΣ ΚΑ·Ι·ΑΣ κ. ..	54	9618	εις Ρότερνταμ από 16)2 (έπος.)
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.)	55	18790	δ. Παναμάδ 24)3 διά Ιαπωνίαν	ΠΑΝΦΑΝ (κ.) *	55	3944	ά. Θέστα 23)4 διά Τρίπολιν Λιθύης
ΟΛ. ΣΚΑ·Υ (δ.)	55	13934	δ. Μάλταν 27)4	ΠΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ά. Ραβέναν 30)4 διά Άλεξανδρειαν
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	δ. Κιουρασάδα 7)3	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.) *	59	5445	ά. Σαδάνναν 26)4 διά Ρότερνταμ
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ 5.	59	37958	ά. Γιθραλάρ 8)5 διά Νιγηρίαν	ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.) *	58	5445	ά. Σαλδαντόρ 5)5 διά Ρεοφί
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	60	37744	δ. Γιθραλάρ 6)4 διά Περαιών	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.)	51	8919	ε. Ν. "Υόρκην 8)5
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΙ (δ.) ..	63	30574	δ. Τέιμπλ Μπαΐη 24)4 διά Φιλαδέλφεια	ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.)	54	20900	ά. Δουβλίνον 8)5 διά Αμβέρσαν
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.) ..	64	30581	ά. Γκάμπα 25)4 διά Σελλ Χάρεν	ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	51	1000	ά. Ντακάρ 22)4 διά Μομπάσα
ΟΛ. ΦΑΕΩΝ	65	15179	ά. Ρότερνταμ 7)5 διά Πόρτ "Άλφρεντ	ΠΑΡΙΣ (κ.)	53	5690	ε. "Ιλδίλα 8)4
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.) ..	58	27602	ά. Ράς Τανούρα 23)4	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ά. Γιοκοχάμα 2)Σ διά Μίρι



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ.: 4172.984 - 4173.538 - 4171.582
ΤΕЛЕΞ : 212 371 - 212 152 - 212 387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A..
ANTWERP, BELGIUM.
INTRAHAG M.B.H., RUHRORT, GERMANY.
TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.
C. STEINWEG, ROTTERDAM, HOLLAND.
AMINE GAZAWOU & SONS, BEIRUT.
SARK EXPRESS, TURKEY.
GOTH & CO. LTD., ZURICH, SWITZERLAND.

ΠΑΤΙ (χυτρ.)	50	5623	Ξ. Ραγκούν 6)5	ΣΑΝΤΑΙΖ (κ.)	59	2958	Ξ. Τσίμπα 7)5	
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	Ξ. Ρόττερντα� 4)5	ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	54	2006	εις Πάτρας μάτω 20)2 (έπισκεψι)	
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ.	73	9000	Ξ. Ντάρ έξ Σαλάμ 24)4	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π.	53	2699	Ξ. Ρίο Γκράντε 1)5	
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	5671	Ξ. Σεμαράγκ 30)4 διά Μπαγκόκ	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	56	9966	Ξ. 'Οίτα 24)4 διά Κίναν	
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	53	7283	Ξ. Μπ. 'Άθρες 30)4 διά 'Ιράκ	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	Ξ. Ράξ Τανούρα 30)4	
ΠΕΓΚΑΣΕ (π.)	52	8826	Ξ. Σευχέλες 19)4 διά Ντάρ έξ Σαλάμ	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	Ξ. Μπάχια Μπιλάνκα 27)4 διά Λισσαβ.	
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	56	24521	Ξ. Γιουόροπτ 8)5	ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 29)4	
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	54	19444	Ξ. Ν. 'Υόρκη 11)4 διά 'Αρούμπα	ΣΑΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ	58	21144	Ξ. Κολόμπιτζ 7)5 διά Περσικόν	
ΠΕΝΝΥ ΜΑΪ-ΚΕΛΣ*	59	7919	Ξ. 'Αμερίγκον 7)5 διά Βουλώνην	ΣΑΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	64	32379	Ξ. Ράξ Τανούρα 3)4	
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.)	56	24502	Ξ. Κούρδη 28)4	ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ.	61	14020	Ξ. Γιεραλτάρ 8)5 διά Κόλπον ΗΠΑ	
ΠΕΡΑΜΑ (κ.)	50	2194	Ξ. Λούπιτο 3)5 διά Σάντος	ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.)	54	18790	Ξ. Ρίο 'Ιανέριο 7)5 διά Σαλαθάδόρ	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)	41	6464	Ξ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΟΥΘ. ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	15668	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 18)4	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10349	Ξ. Γιοκοχάμα 5)5 διά Πόρτλαντ	ΣΑΟΥΘ. ΣΑΝΑΛΑΙΤ	54	19462	Ξ. Βεριτόν 24)4 διά Κάπ Λοπέζ	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	51	1077	Ξ. μεταφοράς Μεσογείου Δ. 'Αφρικής	ΣΑΡΗΜΗ ΜΠΗΒΕΡ	(π.)	72	1560	Ξ. Βαλτιμόρην 17)4 διά Χάμπον ρόδς
ΠΕΡΛ ΑΙ-ΛΑΝΤ	64	10865	Ξ. Πόρογκρουν 28)4 διά Καράτσι	ΣΑΡΑΟΤΤΑ (κ.)	60	3899	Ξ. 'Αμερίσαν 41)5 διά Γένοβαν	
ΠΕΡΣΕΥΣ Ι (π.δ.)	56	15852	Ξ. Ράξ Τανούρα 3)5	ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	54	5077	Ξ. Ρίο 'Ιανέριο 7)5	
ΠΕΤΙΓΚΟ *	67	44795	Ξ. Π. 'Ελλαπε 2)5 διά 'Ιταλίαν	ΣΑΣΣΑ	73	9072	Ξ. Πόρτ Καρτιέ 7)5	
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	57	7843	Ξ. Γιεραλτάρ 6)5 διά 'Αθάναν	ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)*	47	1835	Ξ. Γδύνια 4)5	
ΠΕΤΡ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	65	41255	Ξ. Κάρυκ 'Αλ 29)4	ΣΕΟΥΤΑ	(κ.)	55	3570	Ξ. 'Αμερίσαν 4)5 διά Μαλάγα
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	50	17763	Ξ. Γιεραλτάρ 1)5 διά 'Ισραήλ	ΣΕΡΕΝΑ	(δ.)	57	12907	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 26)4 διά 'Ισπανίαν
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	67	48747	Ξ. Γιεραλτάρ 2)5 διά Ρεγιέκαν	ΣΕΡΕΝΑΝΤΑ	(π.)	56	8777	Ξ. Κων/πολίν 5)5 διά Πειραιᾶ
ΠΙΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)*	55	7059	Ξ. Μόδι 24)4	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 8)5 διά Βιρτούτον	
ΠΙΑΥΤΟΝ (κυτρ.)	59	10918	Ξ. Λ. 'Αντζελες 6)4 διά Γκουσίμας	ΣΗ ΕΣΠΟΡΕΡ	59	9165	Ξ. Ντόριμπαν 19)3 διά Ταΐθαν	
ΠΙΑΩΤΩ	68	35191	Ξ. Ντόρες 9)5 διά 'Αμερίσαν	ΣΗ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	71	11055	Ξ. Φουκουγιάμα 27)4 διά Λ. 'Αντζελες	
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	66	33291	Ξ. Λουδίνων 9)5	ΣΗ ΡΟΒΕΡ	(κ.)	51	1522	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 30)4 διά Λιθόνη
ΠΟΙ-ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μικτ.)	72	57102	Ξ. Βιττορία 12)4 διά Δουνκέρκην	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	Ξ. Σάντος 8)5 διά Παρανάγκουα	
ΠΟΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)*	54	5671	Ξ. Χάρρην 27)4 διά Κ. Τάουν	ΣΗΒΙΟΥ	61	13083	Ξ. Κοκόρα 23)4 διά Μορμουγκάδο	
ΠΟΛΥΔΩΔΡΑ	56	8325	Ξ. Πούαντ ἈΠτρ 8)5	ΣΗΝΠΕΡΑ	(κ.)	52	4699	Ξ. Κακαπά 5)5 διά Μόμπιλ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.)	71	80194	Ξ. Σέλλ Χάφεν 11)4 διά Περσικόν	ΣΗΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	58	12617	Ξ. Βίλμυκτον 5)5	
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)*	50	1662	Ξ. Γκούπερουρχ 6)5 διά 'Αμερίσαν	ΣΗΝΦΑΡΕΡ	(κ.)	56	8267	Ξ. Παναμά 23)4 διά Κούθα
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	58	16258	Ξ. Λάς Πάλμας 5)5 διά Ρόττερνταμ	ΣΗΝΦΟΡΤ	(π.)	53	3071	Ξ. θέσην 14.08 Β. — 81.09 Δ. 29)4
ΠΟΡΟΣ ΑΙ-ΛΑΝΤ (κ.)	62	5355	Ξ. Σάντος 1)5	ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	58	4839	Ξ. Σιγκαπούρην 28)3 διά Σαγκάνη	
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)*	49	1011	Ξ. Κιγκιάκ 21)2 διά Τρίπολιν	ΣΙΛΒΕΡ ΣΚΑΥ*	(κ.)	51	6974	Ξ. Μανφρέντονία 17)4
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.)*	57	21682	Ξ. Αγ. Φραγκόκον 8)4 διά 'Ινδονησίαν	ΣΙΛΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	56	4827	Ξ. Σιγκαπούρην 23)2 διά Κίναν	
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5786	Ξ. Ντουμπάι 29)3 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	65	33287	Ξ. Πόρτ Καρτιέ 3)5	
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	59	43373	Ξ. Λ. 'Αντζελες 6)5	ΣΙΝΤΥ	70	18287	Ξ. Αστόρια 19)4 διά Κορέαν	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	64	5916	Ξ. Κόρπους Κρίστι 2)4	ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΙΔΑ*	52	4386	Ξ. 'Αμερίσαν 15)4	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	59	9633	Ξ. Μέγαρο 3)4	ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	54	4169	Ξ. Ρόττερνταμ 6)4 διά Τρίπολιν	
ΠΡΟΜΠΙΤΥ	(5.)	52	10188	Ξ. Τεργόπετην 5)5 διά Κωνσταντζαν	ΣΚΑΥ-ΛΑΡΚ	63	12273	Ξ. Χάμπον ρόδς 24)4 διά Βραζιλίαν
ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)*	48	2224	Ξ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΚΑΥ-ΥΡΟΚΕΤ	(κ.)	58	926	Ξ. Πλάμουθ 6)5 διά Τσιθαθέσκια
ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ	58	8369	Ξ. Μπωμόντ 24)4	ΣΚΙΠΠΕΡ	(κ.)	59	8786	Ξ. Σαιν Τζών 1)4 διά 'Αθάνανα
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	κ. 56	8130	Ξ. Ντώριμπαν 28)4 διά Βραζιλίαν	ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	Ξ. Λορ. Μάρκες 16)4 διά Λ. 'Ορλεάν.	
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ (κ.)	44	7984	Ξ. Φουκουγιάμα 16)4 διά Σαγκάνη	ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕΙ-ΙΣ (κ.)	57	7655	Ξ. Γιαβάτα 7)5 διά Τσουντζίν	
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	Ξ. Χούγκαναμ 18)4	ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	Ξ. Λός "Αντζελες 1)5 διά Γιοκοχάμα	
ΠΥΘΙΑ	72	10382	Ξ. Μπούμπουρ 22)4 διά άχαρην	ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	Ξ. Σακάι 4)5 διά Σουσάκι	
ΠΥΛΙΑΣΤΡΩΝ (π.)*	46	1921	Ξ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	Ξ. Ρίο Γκράντε 18)4 διά Λισσαβόνην	
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	47	8039	Ξ. Καντζ 26)4	ΣΟΥΛΑΤΑΝΑ	(κ.)	57	1739	Ξ. 'Αλεξάνδρειαν 29)4
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυτρ.)	52	1346	Ξ. Θεσσαλονίκην 20)4	ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	Ξ. 'Αμερίσαν 2)5 διά 'Ακαζόύτλα	
ΡΑΦΑΦ ΟΝ ΜΠΑΡΤΚΕΝ	50	1516	Ξ. Βαλένθια. 4)5	ΣΟΦΙΑ (κ.)*	53	1843	Ξ. Ρόττερνταμ 4)4 διά Τρίπολιν	
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.)*	73	142055	Ξ. Κόρπους 24)4 διά Περικόν	ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	Ξ. Λουάντα 28)4	
ΡΑΣΣΑΓΑΙΕΣ (κ.)*	56	1384	Ξ. Νεάπολιν 31)1 διά Λέγκορν	ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	Ξ. Ταυτίκο 14)4	
ΡΕΑ	66	11859	Ξ. Πλασκόδην 1)5	ΣΠΑΡΤΑ	(π.)	56	1743	Ξ. Κάουες 8)5 διά Τρέπορτ
ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.)	54	11647	Ξ. Τερράπολη 21)4 διά Μπωμόντ	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ	65	13322	Ξ. Ρόττερνταμ 23)4 (έπισκεψι)	
ΡΕΙ-ΙΝΤΖΕΡ	(δ.)	57	20778	Ξ. Τοίμα 8)5	ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	58	13284	Ξ. Παναμά 1)5 διά Περού
ΡΕΙ-ΦΕΝΕΣ (κ.)	46	8070	Ξ. Ρόττερνταμ 1)5	ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΑΙΗ	(δ.)	57	20683	Ξ. Ρίο 'Ιανέριο 1)5 (έπισκεψι)
ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ	55	2376	Ξ. Ν. 'Υόρκη 27)4	ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	39	1454	Ξ. Κων/πολίν 30)4 διά Μ. Θάλασσαν	
ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ*	(κ.)	56	1990	Ξ. 'Αμερίγκον 24)4 διά 'Αλγέριον	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	Ξ. Μπελγκουα 6)3 διά Γιοκοχάμα
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	51	12540	Ξ. Σαντάντερ 1)4 (έπισκεψι)	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	Ξ. Υόρκην 9)4	
ΡΗΝΟΥΛΑ (π.)	48	1515	Ξ. Λέγκορν 26)4 διά Τρίπολιν	ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ	66	30709	Ξ. Πειραιά 27)4	
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	71	77049	Ξ. Βιττόρια 1)5 διά Μιζουσίμα	ΣΤΑΛΩΔ	(κ.)	53	7353	Ξ. Σιγκαπούρην 3)5 διά Τσίνγκας
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	Ξ. Γιεραλτάρ 1)5	ΣΤΑΥΡΟΣ Τ.	(κ.δ.)	52	10407	Ξ. Μπ. 'Αύρες 25)4 διά 'Ιταλίαν
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	κ. 56	9026	Ξ. Ντόρες 3)5	ΣΤΕΛΛΑ	(κ.)	55	3398	Ξ. Ντεμεράρα 27)4
ΡΟΔΑΝΩΗ Α. (κ.)*	24	5262	Ξ. Σπαλάτον 26)2 διά Λιθύην	ΣΤΕΛΛΑ Α.	(κ.)	50	1517	Ξ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	54	1970	Ξ. Ήλιερουπόλι 30)4	ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	(κ.)	52	2039	Ξ. Λάς Πάλμας 20)4 διά Χοντέντα
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	46	8106	Ξ. Μπ. 'Άθρες 28)3 διά 'Αθάναν	ΣΤΕΦΑΝΙΑ	60	10733	Ξ. Σιγκαπούρην ρόδς 5)5 (ΕΠΩΔΗΘ.)	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	56	21028	Ξ. Κιουρασάο 29)9 διά Μόντρεαλ	ΣΤΗΜΩΝ	(κ.)	55	2224	Ξ. Λάς Πάλμας 1)5 διά 'Απαπα/Λάγκος
ΡΟΛΛΕ	55	19853	Ξ. Πόρτ ντε Μπούκ 7)5 διά Μπόνου	ΣΤΟΙ-ΙΚ (μικτόν)	71	71208	Ξ. Τζεμπέλ Ντανά 16)4 Π. ντε Μπούκ	
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	71	77049	Ξ. Σαν Σεμπάτιαν 6)5	ΣΤΟΙΑ ΑΙΤΖΙΑΝ	(δ.)	60	13481	Ξ. Όρλεάνη 4)5
ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	67	2486	Ξ. Νιούλιν 3)5 διά Λόπτεκ	ΣΤΟΙΑ ΑΡΓΚΟ	(δ.)	56	10945	Ξ. Πόρτ ντε Μπούκ 4)5 διά Ντάρμπαν
ΡΟΥΘΗ ΜΑΪ-ΚΕΛΣ κ.	63	7311	Ξ. Χόγκ Κόρκ 25)4	ΣΤΟΙΑ ΑΡΓΚΟΜΠ	(δ.)	60	12497	Ξ. Σιγκαπούρην 6)5
ΡΥΘΜΟΣ	57	10316	Ξ. 'Αγ. Βικέντιου 27)4 διά Μόντρεαλ	ΣΤΟΙΑ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	(δ.)	53	8031	Ξ. Μπωμόντ 2)5 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΡΥΘΜΙΑ (δ.)	59	21275	Ξ. Τασλόφετ 5)5	ΣΤΟΙΑ ΙΝΤΟΥΝ	(δ.)	54	11582	Ξ. Τέτιπλ Μπ. 2)5 διά Αδστραλίαν
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	50	17791	Ξ. Βοστόνην 30)4 διά 'Αρούμπα	ΣΤΟΙΑ ΜΕΡΡΙΚ	(δ.)	52	11113	Ξ. Φρίμαντλ 4)5 διά Σιγκαπούρην
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)*	58	3065	Ξ. Ντακάρ 9)4	ΣΤΟΙΑ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	δ.	60	13979	Ξ. Ν. 'Οσλεάνην 29)4 διά Κοραμάρ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ Κ.	59	29486	Ξ. Χάλιφας 23)4 διά Τοίνινταν	ΣΤΕ. ΠΑΣΣΑΝΤΕΝΑ	(δ.)	57	12461	Ξ. Π. Κάτζερ 21)4 διά Φρίμπερ
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	65	23249	Ξ. Τάραντα 21)4 διά Πόιντ Σέντραλ	ΣΤΟΙΑ ΠΑΣΙΦΙΚ	(δ.)	58	12436	Ξ. Π. Κελάγκ 9)4 διά Ρόττερνταμ
ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	54	9755	Ξ. Σουάμπετα 25)4 διά Κάντλα	ΣΤΟΙΑ ΣΤΙΟΥΑΡΤ	(δ.)	60	12668	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 29)4 διά Τζαμάτικα
ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	59	29097	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 27)4 διά 'Ελ Παλίτο	ΣΤΟΙΑΤΕΡΖΟ	* (κ.)	46	1831	Ξ. Σακάτ 16)4 διά Ντάριεν
ΣΑΙΛΑΒΙΑ (κ.)	56	8671	Ξ. Μπιλμπάο 1513 διά 'Αθάνανα	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	Ξ. Παναμά 4)2 διά Σαγκάνη
ΣΑΙΜΟΣ ΑΙ-ΛΑΝΤ (π.)	71	5055	Ξ. Ρόττερνταμ 4)4 διά Χάρτα	ΣΥΜΗ	53	5339	Ξ. Ταυτίκο 24)4	
ΣΑΙΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.)*	56	18123	Ξ. Σαιν Μάικελς 19)4 διά Γκάμπες	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	. 72	70508	Ξ. Ρ. Τανούρα 30)4 διά Βραζιλίαν	
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ.	72	11506	Ξ. Γιοκόναμα 10)4 διά Χοινάγκ	ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ	κ.	53	1764	Ξ. Μασσαλίαν 17)4 διά Βηρυτόν
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	72	11506	Ξ. Ν. 'Ορ					

TZENNY (κ.)	52	2823	δ. Γιεραλτάρ 2)5 διά Καζαμπλάνκα
TZENY	69	9072	δ. Σιγκαπούρην 19)4 διά Νίγκατα
TZOULIA (κ.)	49	6739	ά. Ντακάρ 8)4 διά Νιγηρίαν
TZON Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	δ. Ρόττερνταμ 22)4
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	δ. Ρόττερνταμ 2)5
TΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ά. Λά. Γκουλέτε 16)4 Γιεραλτάρ
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	δ. Μόντρεαλ 3)5 διά Τρίνιταν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	53	28798	δ. Κάρυκ "ΑΙΔ 5)4 διά Γκουάμ
ΤΟΜΑΝΑ (δ.)*	59	12821	δ. "Απαπα)Λάγκος 2)5
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ε. Κάρυκ "ΑΙΔ 16)4
ΤΟΡΡΕ ΉΤΕΑ ΟΡΟ	73	15382	δ. 'Αμερέσον 5)5 διά Σάντος
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ε. Γκουαγιάμας 28)4
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ε. Κολόμπο 1)5
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	δ. Ρόττερνταμ 28)3 διά Κούδα
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ε. Ρ. 'Ιανέτρον 24)4
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ε. Ν. 'Υόρκην 29)4 διά Μπόνι
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	δ. Μπόνι 27)4 διά Ν. 'Υόρκην
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ά. Κολόμπο 5)5 διά Κούδαν "ΑΙΔ
ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	είς μεσογειακάς μεταφόρας
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ναγκόργια 22)4 διά Νίάς "ΑΙΔ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Γούιντο "ΑΙΔ 5)5 διά Χουέλβα
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	ά. Τακοράντη 29)3
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Σιγκαπούρην 16)4
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	εξωθιν Νιάριμαν 26)4
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	ά. Τέιμπλ Μπαιη 24)4 Μοντεβίδεο
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ε. Ρ. 'Ιανέτρο 7)5
ΤΣΕΡΓΚΟΥ' (π.δ.)*	57	1177	ά. Γένοβα 7)5 διά Μαρσάλα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ε. Πόρτλαντ 10)4
ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	ά. Βηρυτόν 26)4 διά Θεσσαλονίκην
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	49	11771	είς Πειραιά διόδι 3)4
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ε. Ντάρ ές Σαλάμ 3)5
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	είς Ρ. Τανόύρα (άποθήκη)
ΦΑΙΑΞ	45	13849	δ. Γιεραλτάρ 30)4 διά Σάντος
ΦΑΛΚΟΝ	43	13548	ά. Ρ. Γκράντε 5)5 διά 'Αμεριδρογον
ΦΑΝΝΥ*	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφόρας
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	δ. Γιεραλτάρ 7)5 διά Μπ. "Αύρες
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ε. Καζαμπλάνκα 30)4
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	ά. Π. Λίνκολν 9)5
ΦΙΑ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	ά. Ράς Τανόύρα 2)5
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Ράς Τανόύρα 2)5
ΦΙΟΝΑ (κ.δ.)	57	12683	ά. Σιγκαπούρην 8)5 Μπαλίκπαπαν
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	ά. Μπαλάσ Τερωνιάλ 5)5
ΦΙΘΩ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Χάμιλτον 3)5
ΦΛΑΜΙΓΚΟ (κ.δ.)*	51	2193	είς μεσογειακάς μεταφόρας
ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	ά. Πειραιά 14)4 διά 'Ιταλίαν
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ά. Λομπίτο 5)5 διά Λισανθένα
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	ά. Ταμπίκο 26)4 διά Τάμπα
ΦΟΙΝΙΞ I (δ.)	54	13972	ά. Τέμπ 8)4
ΦΟΡΤΣΟΥΙΤΥ (δ.)*	53	10945	ά. Π. Καρντόν 25)4 διά Σάντος
ΦΟΥΛΜΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	49	2358	ά. Τεργέστην 2)5 διά Βεγγαλήν
ΦΟΥΛΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.δ.)*	48	1845	ά. Πειραιά 30)3 (έπισκευα)
ΦΟΥΑΣΚΑΙΣ (κ.)*	67	3971	ά. Βαρκελώνην 6)5
ΦΡΑΝΚΡΙΤΚ (κ.)	56	3405	ά. Μονρόβια 29)4 διά ΗΠΑ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. 'Οζάκα 3)5 διά Μασνύλκ
ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.δ.)*	56	10360	ά. Τόρ Μπαιη 12)2 διά 'Αθάναν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Ρ. Τανόύρα 1)5
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝ Κ.δ.*	53	12377	είς Φρητάουν άπό 3)2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	ά. Σαλτ "Εντ 30)3 διά Κούθα
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21357	ά. Γιεραλτάρ 6)5 διά Λά Πλάτα
ΧΟΛΗΣ (κ.)	56	2966	ά. Κίελον 26)4 (έπισκευα)
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ	44	14875	ά. Βηρυτόν 5)5
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ /	44	12646	ά. Σάν 'Αντονίο 22)4
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. Χιροχάτα 3)5 διά Ναγκότκα
ΧΡΥΣΑΝΘ (κ.δ.)	58	8116	δ. Γιεραλτάρ 30)4 διά Τσιταγκόγκ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	59	29141	ά. Φιλαδέλφειαν 10)4 Ράς Τανόύρα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Λ. 'Αντζελες 6)5 διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Κάρυκ "ΑΙΔ 3)5 διά Χόδικ
ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Ν. 'Υόρκην 7)5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. 'Αμπαντάν 27)4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Σιγκαπούρην 9)4
ΧΡΥΣΩ (κ.)	58	1929	δ. Μπρούνιμπουτελ 29)4 διά Γδόνια
ΧΩΚ	57	11912	ά. Μιζουσίμα 24)3 διά Μπαγκόκ
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ά. Μπαγρέιν 5)5
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. 'Εμδεν 27)4

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:		
Έκδητης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ 'Ορφέας 18 - Ν. Σμύρνη	Έπι. σής θης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ Κρήτης 77, 'Αγια Βαρβάρα
Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς		

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 336

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MAY 1974

Taxation in the U.S.

It should be considered certain that the owners of ships which load and unload at U.S. ports will have to pay income tax to the U.S. Internal Revenue Service.

Some months ago, the I.R.S. had interpreted the law in question as applying to the owners of ships that call at U.S. ports who are not of the same nationality as the ship's flag.

The tax is payable even if there is a bilateral agreement against double taxation between the U.S. and the country of which the owners are nationals or the country of the ship's flag or both. The owners are exempted from taxation only if they are of the same nationality as the ship's flag and if that nationality is one which has signed a double taxation agreement with the U.S.

The owners concerned should study the matter in depth and bear in mind that there is the danger of a retroactive application of the tax even though it would appear to be a very difficult thing to assess. Also, specific cases could be contested in court.

Nevertheless, the only solution to this problem would be to comply with the taxation law by transferring the ownership to a special Greek société anonyme which would have the same privileges and facilities as those accorded by the foreign-based companies most Greek ships are presently owned by.

Difficult Time for Passenger Ships

Passenger ships are in for a difficult time all over the world. The Greek passenger ship is in an even worse position because it operates in a limited field and is not protected in any way.

As far as the cruise ships are concerned, the "Olympia" and "Orion" have already been laid up. One of the Sun Line ships has abandoned the Aegean and is operating on the Great Lakes, while the "Stella Oceanica" will be placed on three-day and four-day instead of the seven-day cruises. The "Atlas" and "Stella Solaris" have so far managed to sail with only 50% of their passenger capacity and that means they are operating at a certain loss.

The high cost of bunkers and not enough passengers are the two factors that will spell the doom of the cruise ship trade in this part of the world. One shipping company which operates six cruise ships reckons it will have to spend eighty million drachmas more on bunkers this year than it did in 1973.

The coastal passenger liners are in no better position. They have a high fuel cost problem too and all their other expenses are rising. To hike fares is no answer to the problem. It will simply reduce the number of passengers carried.

As for the transadriatic trade, the picture is a gloomy one there, also. This year there are seven ships on the Brindisi-Patras run and another three on the Ancona-Patras route. They are too many and cut-throat

competition will reduce fares to impossible levels.

The end of this season may well see many passenger ships being withdrawn from service and even being put up for sale. The "Anna Maria" is already on brokers' lists and others will follow, if buyers can be found for them.

When the Canal Opens

In 1966, before the Suez Canal was blocked, 21,250 ships transited the Canal. When it opens in 1975, or perhaps sooner, the traffic in medium and small-sized ships is expected to be 20 to 30% higher. And since 16% of the world's total tonnage of ships up to 60,000 tons is owned by Greeks, it is to be expected that a substantial percentage of the ships transiting the newly reopened Canal will be Greek-owned. It would therefore be logical to assume that our repair centres will be very much in demand by these ships and that something should already have been done about acquiring increased facilities for drydocking and repairing these ships. Malta and Palermo are already preparing for the increased demand but here, aside from the new 500,000-ton graving dock which Skaramanga Yard will bring into operation in 1977, nothing is being in that direction.

According to French predictions, the traffic through the Canal will be less, both in cargo ships and tankers since their size per unit has vastly increased in the meantime.

For instance, in 1955, 39 million tons of dry cargo were carried through the Canal by 2,310 ships. In 1966, 67 million tons were carried by 2,600 ships.

As far as tankers are concerned, the figures are even more impressive: In 1955, 69,000,000 tons were carried by 1,370 tankers whereas in 1966, 176 million tons were carried by only 1,200 tankers.

More Orders for Hellenic Shipyards

Two more 37,000-ton bulk carriers have been ordered at Hellenic Shipyards' Skaramanga Yard, making a total of 13 for this series of which 6 have already been delivered.

The third and fourth of a series of five 30,000-ton products carriers are now being built, the third on No. 1 Building Berth and the fourth in the 250,000-ton graving dock.

Meanwhile, the Yard has now begun turning out rudders and deck machinery and equipment which heretofore had to be imported from abroad.

Hellenic Shipyards have also announced a loan of from 25 to 30 million dollars by a group of foreign banks headed by the Bankers Trust Company to finance the building of the 500,000-ton building/graving dock which will be the largest in the Mediterranean and one of the largest in the world when it is completed in 1977. The loan contract was signed in London on May 3 and the participating banks are: Credit Commercial de France, Continental Illinois Bank, National Westminster Bank, Toronto Dominion Bank, William and Glyn's Bank and the Bank of Nova Scotia with the Bankers Trust Company as representative.

The contract for the civil engineering construction of the dock has been awarded to a joint venture by Impresit S.P.A. of Milan, Impresa Ing. F. Federici of Rome and EDOK-ETER S.A. and Archirodon of Athens.

Desertions

Will our shipping ever be able to rid itself of the terrible plague of desertions which do so much harm to our image abroad and cause so much trouble and expense to our shipowners? The figures for 1972 and 1973 show disciplinary action against 3,787 Greek seamen for desertion at foreign ports. Of these, 1,777 deserted in 1972 and 2,010 in 1973, representing an increase of 13.1%.

During the two-year period under review, 2,040 of the deserters jumped ship in North American ports, representing 46.1% of the total. Of the 3,787 deserters, 2,654 or 70.08% were seamen who had signed on a ship for the first time and had obviously done so with the object of emigrating and not pursuing a sea career.

Tradition

The case of the fire on the tanker "Andros Aires" is one that brings to mind the finest traditions of Greek shipping. The captain

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

YOUTH AT THE HELM

London Greek Shipping circles have recently seen the entry of a new group into its ranks, namely, SEVEN SEAS MARITIME LTD.

SEVEN SEAS MARITIME LTD, was formed only ten months ago by Mr. Pantelis Kollakis and Mr. Stelios Kalamotis, who are the sons of two established London Shipping Groups the Kalamotis family and the Kollakis family.

Both Pantelis Kollakis and Stelios Kala-

Time Charter to them.

With an eye to the future, it was envisaged that only by having a newbuilding programme could SEVEN SEAS MARITIME expand and thereby play an important part in forthcoming shipping events, consequently Messrs. S. Kalamotis and P. Kollakis are happy to announce the placing of an order with Brazilian Shipbuilders for two bulk carriers each of 26,500 tons, with further options. Mr. Kollakis and Mr. Kalamotis



Mr. Kollakis and Mr. Kalamotis signing the shipbuilding contract at the presence of Mr. Lambeire, Vice President of the builders and Captain Eddison, their London representative

motis completed their studies about a year ago, after obtaining with Honours, their B. A. Business Finance Degrees, and decided that they would combine and expand their parents' fleets.

With the financial assistance of their Bankers, Messrs. Chase Manhattan Bank, Piraeus, they now operate a fleet of some 16 vessels, the tonnage of which, together with their newbuildings exceeds 200,000 tons, besides having a number of vessels on

signed on behalf of Seven Seas Maritime, and Mr. Lambeire, Vice President of the Builders, and Captain Eddison, the London Representative, on behalf of the Shipbuilders.

With such progress as mentioned above, together with many other projects under review, the future of Seven Seas Maritime looks assured and extremely bright, with Mr. Kalamotis and Mr. Kollakis destined to play an important part in Greek Shipping. We wish them every success.

remained on board with some of the crew and fought the fire at great risk of his life, not knowing whether the ship was going to explode under him at any moment, until he managed to put it out.

The ship's master, Captain I. Tiniakos, has shown outstanding courage and is worthy of the highest praise for maintaining and perpetuating the fine traditions of Greek seamanship.

Comparisons

If we are to compare life at sea these days to what it was thirty years ago, the differences are truly tremendous. Everything has improved to a great extent —wages, living conditions, paid leave, welfare, beneficial measures for seamen both tax-wise and currency-wise in Greece, larger and faster

ships — safer ones too and many of them automated to an extent where human effort is reduced to a minimum. Wages in the Greek merchant navy are today comparable to those paid in the British and Scandinavian merchant navies — officers' wages have been quadrupled and lower deck crew wages have been tripled. The food and living conditions on board are also in no way lacking in comparison.

The only fly in the ointment is the pension set-up. Pension schemes should be improved and enlarged to encompass family welfare as well.

A Brief History of the HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

The HELLENIC REGISTER OF SHIPPING carries out surveys for the classification of ships, on the basis of its Rules & Regulations. The Technical Staff of the Society attends and supervises building and maintenance of vessels in order to secure their navigability.

The H.R.S. has been recognised by the Greek Government by virtue of Royal Decree of the 4th May, 1950, as being equivalent to Lloyd's Register of Shipping and to all other officially recognised foreign Classification Societies. The H.R.S. is also authorised to carry out surveys and issue all certificates provided by SOLAS and the International Loadline Convention as well as Grain loading calculations.

Further to the above, since the year 1973, by reason of the rapid Technological evolution in our Country, the Society has extended its activities into a number of non-marine operations —land machinery boller and tank installations, etc.

The Technical Office of the Society at Piraeus, 23 Akti Miacouli, has a Staff of skilled and experienced Surveyors.

The H.R.S. is represented in most principal ports abroad and has concluded agreements of mutual co-operation with the Germanischer Lloyd, the Register of Shipping of the U.S.S.R., the Czechoslovak Register of Shipping, the Romanian Register of Shipping and the China (Taiwan) Corporation Register of Shipping. Thus, H.R.S. is in position to attend vessels for classification in ports all over the world.

Apart from technical services rendered by the H.R.S., to the mercantile marine and non-marine operations, the Society is also assisting financially every year, according to the results of its activities, Marine and Technical Colleges of Greece, through the Ministry of Merchant Marine.

It is also worth mentioning that H.R.S. has been steadily bringing in foreign currency earnings for Greece. Most of the Society's earnings come from fees charged for services.