

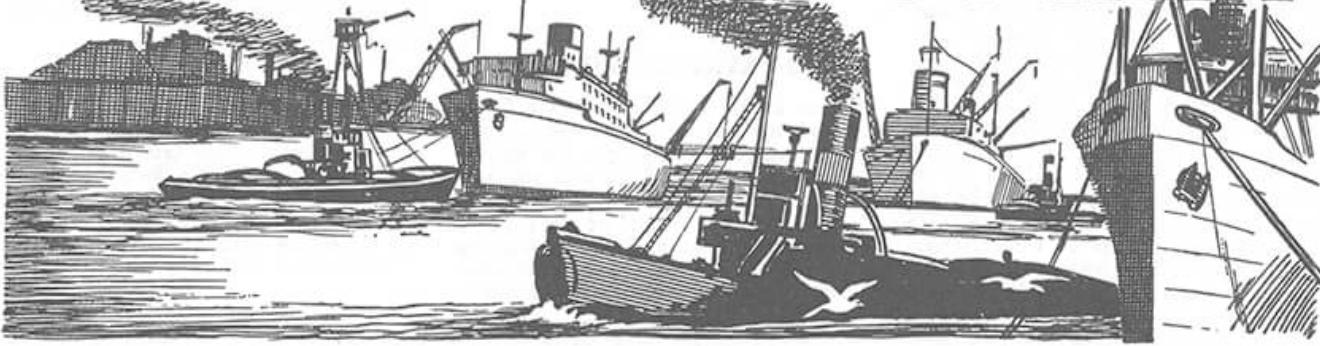
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1974

Αρ. Φύλλου 937/696

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΓ' (Περιοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 937) 696

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ
Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1974

ΠΑΡΑΙΝΕΣΙΣ

Είναι γνωστόν ότι μάκι συγκινείται πάσης ή υπόθεσις τής έφοπλιστικής εύπονίας. Διότι πιστεύουμεν απολύτως ότι πέραν τής γενικής και σπουδαιοτάτης μάκι, άλλ' όπωσδυν άφαγος συμβολής τής Ναυτιλίας μας είς τήν σίκονομίαν τής χώρας, ή παρυσία του έφοπλισμού είς τὸν δημόσιον και κοινωνικὸν δίον δψείλει: γάλ είναι διαρκής και ἔντονος. Διὰ πολλούς και σοβαρούς λόγους, μεταξύ τῶν δύοιων, τὸ γεγονός ότι μέγικο μέρος τῆς έπιτυχίας του δψείλεται αποκλιστικῶς εἰς τὴν μερίδα του ἑλληνικοῦ λαοῦ, τὴν δψοῖν συγκροτεῖ ή μεγάλη ναυτικὴ οἰκογένεια, δὲν ἀποτελεῖ τὸν μικρότερον.

Τὸ εὐτύχημα είναι: ότι ή ἐπιθυμία και ή διάθεσις διά τὴν ἐκτέλεσιν κοινωφελῶν ἔργων πάσης φύσεως, είναι παρούσα και διάχυτος. Η ἀναγνώρισις τοῦ εὐεργετικοῦ ἑθνικοῦ κλήματος διπερ ἐδημούργησεν ή κυδερηγητική υπέρ τῆς Ναυτιλίας στοργή, αἱ δυσχέρειαι και αἱ ἀπειλαὶ τὰς δψοῖς ἀντιμετωπίζει ή ναυτιλιακή ἐπιχείρησις εἰς τὴν ξένην και υπεράνω δόλῳ τὰς ἀναλλοίωτα πατριωτικὰ αἰσθήματα τῶν μελῶν τῆς παλαιᾶς και νέας έφοπλιστικῆς γενεᾶς, ἔχουν ἐμπεδώσει εἰς ἔγκα ἔκκαστον ἔξ αιτῶν και εἰς δόλους μαζί, τὴν ἀντίληψιν ότι ή ἀγταπόδοσις δὲν ἀρκεῖ μόνον γάλ λέγεται η νά γράφεται, άλλ' δψείλεις γάλ ἐκδηλοῦται διὰ χειρογονιῶν ἀναλόγων πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ τόπου και τὴν ισχὺν τῆς Ναυτιλίας του.

Και δὲν ξεψήφαν μέγιστα τὰ ἔργα οὔτε αἱ δωρεαὶ και αἱ εὐεργεσίαι. Κοσμούν τὰς νήσους και τοὺς ναυτοτόπους τῆς πατρίδος μας τὰ πολλὰ και παντοῖα μηγμεῖν τῆς γενναιοδωρίας τῶν ἐκ τοῦ θαλασσίου μόχθου εὐτυχησάντων τέκνων της. Άλλ' δψως είναι φυσικόν, ή κατάτηματις τῶν δυνάμεων και τὸ ἀπρογραμμάτιστον τῶν ἐνεργειῶν δχι μόνον ἐμποδίζουν τὴν ἀξιολόγησιν και τὴν ἀναγνώρισιν τῆς δλης προσπαθείας, άλλ' δηγοῦν, οὐχὶ σπαγίων, εἰς τὴν ἀνάληψιν

ἔργων τὰ δψοῖα ὁμοιογουμένως δὲν δύνανται γάλ θεωρηθοῦν ἐκ τῶν ἀναγκαιοτέρων και τὴν χρησιμωτέρων.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι ἐλλείπει ή μεθόδευσις. Και ἄν ἀντὶ τῶν μεμονωμένων πρωτοβουλίων και τῶν ἀτομικῶν προτιμήσεων ἐπρυτάνευε τὸ συλλογικὸν πνεῦμα, ή κατάστασις ριζικῶς θὰ ἐθελτούστο. "Αν ἔν ειδικῶς συνιστώμενον και εφάλλοισιν, ἔν δρυματικοῖσιν εἰς τὸν ἀντίτιτον, συνεκέντρων τὰς προσφορὰς τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, θὰ ἐσχηματίζετο μία ισχυρὰ δύναμις ικανὴ γάλ ἀντιμετωπίσῃ και τὰ πλέον τολμηρὰ σχέδια. Και ἄν μία ἀντιπροσωπευτικὴ ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν δύοιων τῶν δωρητῶν ἀπεφάσιζεν ἐν ὁμοφωνίᾳ περὶ τὸν καλυτέρου τρόπου διαθέ-

σεως τοῦ ιεροῦ αὐτοῦ χρήματος, είγια δέδαιον ότι ὁ τόπος θὰ ἡδύνατο γάλ πλουτισθῆ διὰ σειρᾶς κοινωφελῶν ἔργων, ιστάξιν πρὸς τὰ θυμιατά ἐπιτεύγματα τῆς συγχρόνου Ναυτιλίας μας.

Γνωρίζομεν καλῶς ότι ή τοιαύτη συστηματοποίησις τῶν εὐγενῶν προθέσεων ἀποτελεῖ πεποιθησιγ ωρισμένων ἀκλεκτῶν μελῶν τῆς έφοπλιστικῆς τάξεως. Δυγάλιεθα νά τοὺς θεωριώσωμεν ότι και εἰς δόλοκληρον τὸν ναυτιλιακὸν ιδρυμον εὑρίσκει ἀπήχησιν ή ωραία ιδέα των. Εἰς αὐτοὺς λοιπόν ἀπόκειται ή πρωτοβουλία διὰ τὴν υλοποίησιν τοῦ σχεδίου. "Ας υπομηγήσουν εἰς τοὺς εὐηγγεροῦντας ήδη συναδέλφους των, ότι διὰ τὴν ἐπιθέραβευσιν τοῦ θαλασσίου ἀγῶνος δὲν ἀρκεῖ μόνον ή εὐλογία τῆς πατρίδος. Χρειάζεται και ή εὐλογία τοῦ Θεοῦ. Και δψως ἔλεγον οἱ σοφοί μας πρόγονοι: «δίκαιον εἰ πράττοντα μεμηγήσθαι Θεῷ».

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

Δι' ἐμπιστευτικῆς διασταγῆς τοῦ κ. Σκιαδοπούλου, ώρισθησαν τὰ μέλη τῆς 'Ἐπιτροπῆς, εἰς τὴν δψοῖαν ἀνετέθη ή ἔρευνα ἐπὶ τῆς «εἰσβολῆς» τῶν ξένων συμφερόντων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Ἐφοπλισταί, ναυλομεσίται, πράκτορες και ὑπηρεσιακοί παράγοντες τὴν ἀπαρτίζουν.

Τὸ ἔργον τῆς 'Ἐπιτροπῆς δὲν περιορίζεται εἰς τὸν ἔλεγχο τῆς κάθε τὸ πρώτων ύποβαλλομένης αἰτήσεως ἔγγραφῆς εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον ή τὴν συνάφεως συμβάσεως μὲ τὸ Ν.Α.Τ., ἀλλὰ και εἰς τὴν ἔρευναν ἐπὶ τῆς ήδη ἐπιτευχθείσης παρεισφρεσίων τῶν ξένων εἰς τὸν ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν χώρον. Πολλῶν ὑπόπτων νηολογήσεων τὰς περιπτώσεις θὰ ἔξετάσῃ ή 'Ἐπιτροπὴ ἀρυομένη τὰς πληροφορίας τῆς ἀπὸ αὐτὴν τὴν ἀγοράν και ἀπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν στοιχείων, ποὺ θὰ κληθοῦν νά προσκομίσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

'Οφείλομεν νά δύμοιογήσωμεν ότι δυσχερεῖσθα σὺναντήσῃ ή 'Ἐπιτροπὴ εἰς τὸ ἔργον της. Τὸ μέγεθος τῶν δυσχερειῶν δεσπάτται ἀπὸ τὴν πρόθυμον συνεργασίαν τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν κινουμένων παραγόντων.

"Οχι δίλγαι είναι αἱ περιπτώσεις αἱ πασίγνωστοι. Αὐτῶν και μόνον ἀν ἐπιύχη ή 'Ἐπιτροπὴ τὴν ἐκκαθάρισιγ, περιορίσῃ δὲν ταῦτω, ἀν μῇ δόλοκληρωτικῶν ἀναστέίλει, τὴν ἔδω μελλοντικὴν παρουσίαν τῶν ξένων συμφερόντων, θὰ ἀναγνωρίσωμεν ότι ή πρωτοβουλία τῆς 'Ἐπιτροπῆς, δψειλομένη εἰς τὸν κ. Σκιαδόπουλον, ἔργον ἐν πολλοῖς ὀφέλιμον διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας υπόστασιν ἐπετέλεσε. Ξέφραγος χώρος θὰ πάση νά θεωρήται ο ἑλληνικὸς ναυτιλιακός. Τῶν ἐπιτηδείων ή «κομπίνα» θὰ σταματήσῃ.

ΕΝ ΟΨΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Σειράν αἰτημάτων πρόκειται μετὰ τρίμηνον νά υπόβαλλε ὁ Γενικός Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Κατσαρόδης εἰς τὴν «Ενωσιν τῶν 'Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ληγούσης τὴν 31ην Δεκεμβρίου Συλλογικῆς Συμβάσεως».

Τὸ βασικώτερον έξ δλων, καθ' αὶ πληροφορούμεθα, είναι ή παροχὴ ἀδείας μετ' ἀποδοχῆς μεγαλυτέρας εἰς χρονικὸν διάστημα τῆς ήδη μηνιαίας παρεχομένης.

Εἰς τὴν δλην ἐκτίμησιν τῶν ναυτεργατικῶν αἰτημάτων λαμβάνονται υπ' δψιν αἱ δ-

πέρ τῶν "Αγγλων ναυτικῶν γενόμεναι παραχωρήσεις εἰς τοὺς μισθοὺς καὶ τὰς ἀδείας, χωρίς, νά παραβλέπεται καὶ ἡ ἀνάγκη ὅπως τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, λόγῳ πολλῶν καὶ ίδιαιτέρων συνθηκῶν, διατρήσῃ τὴν συναγωνιστικότητά του.

Τὰ αιτήματα θὰ ὑποβληθούν, ὡς φαίνεται, εἰς ἐποχὴν εὐφορίας, ώστε καὶ αἱ διαπραγματεύσεις νὰ είναι εὐχέρεστερα. Δὲν πρέπει, ὥμος, νὰ λησμονήται ὅτι παλιντρόπος εἶναι ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας, μὲ τὰς συχνοτάτας κρίσεις τῆς Ναυλαγορᾶς, τὰς διαδεχομένας τὰς καλάς περιόδους. Τὴν φοράν, θεοβάιως, αὐτὴν οἱ ικανοποιητικοὶ ναῦλοι, ὑπὲρ πάσαν προσδοκίαν, ἐκράτησαν καὶ κρατοῦν ἐπὶ μακρόν. Η Ναυτιλία εὐήμερεῖ καὶ ὀφείλομεν νὰ ὁμολογήσωμεν ὅτι δὲν ἐλπισμόνθη κατὰ τὴν πανδαισίαν αὐτὴν καὶ ὁ ναυτικός. Αἱ ἀπολαδαί του σημαντικῶς ἔβελτιώησαν, μηδὲν ἀφιστάμεναι καὶ πολὺ τὴν ήδη εἰς τὴν ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν καταβαλλομένων.

'Απὸ τὰς προσεχεῖς, πάντως, διαπραγματεύσεις τῶν ἑκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, εἴμεθα θεοβάιοι, ὅτι θὰ προέλθῃ ἡ νέα σύμβαση, η ικανοποιῶσα καὶ τὰς δύο συνεργαζομένας παρατάξεις.

H ZHTHΣIS

Μὲ τηλεγραφήματα ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ξένοι —'Αμερικανοεδραῖοι— ἐφοπλισταί, ζητοῦν ἀπὸ τὴν ἐδῶ "Ενωσιν τῶν πλοιάρχων δύο ὑποτοποιάρχους καὶ δύο ἀνθυποπλοιάρχους. Μισθὸς προσφερόμενος 1.500 δολλάρια διὰ τοὺς πρώτους καὶ 800 διὰ τοὺς δευτέρους, πλέον τὰ γνωστὰ ἄλλα ἐπιδόματα, ἀδειῶν, ὑπερωρίων κ.λπ.

Εἶναι, πράγματι, τόση ἡ παγκοσμίως παρατηρούμένη Ἑλλειψις ἀξιωματικῶν τοῦ E.N., ώστε νὰ μὴ μᾶς φαίνεται περίεργος ἡ προσφορά. Καὶ ἡ ἀνωτέρα δὲν θὰ μᾶς προσκλέτῃ τὴν ἕκπληξιν.

Καὶ εφ' ὅσον ἡ διεθνὴς Ναυτιλία διογκούται —πρώτη ἡ ἐλληνόκτητος— καὶ ἡ ἀποχὴ ἀπὸ τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπιτείνεται, πρέπει νὰ περιμένωμεν τὴν ἄνευ προηγουμένου ζήτησιν πληρωμάτων καὶ ἀνάτιμησιν τῆς ἀμοιβῆς τῆς ναυτικῆς ἔργασιας.

Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ πρὸ ἡμερῶν ἀνακοίνωσις τριῶν νορθγικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Κατ' αὐτὴν τὰ 40% τῶν δλῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 100 χιλ. τόννων d.w. ἀναφέρονται

διὰ τὸ 1973 εἰς τὴν ἐπάνθρωπην αὐτοῦ. Αἱ δαπάναι τοῦ πληρώματος ηὗξηνταν κατὰ 100% μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1968 καὶ 1973.

TO SYNTAXIOUDOTIKON

Εἶναι ἀπερίγραπτος ἡ ἀγωνία ἡ διακατέχουσα τὸν ναυτικὸν κόσμον —ἀπομάχους καὶ ἐν ἐνέργεια ναυτικούς— διὰ τὴν τακτοποίησιν τοῦ συνταξιοδοτικοῦ τῶν προβλήματος.

'Ανεπτερώθησαν αἱ ἐλπίδες τῶν μετὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ γνωστοῦ νομοσχέδιου περὶ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ καὶ ἔξακολουθοῦ πιστεύοντες εἰς τὴν ἀποφασιστικὴν παρέμβασιν τοῦ κ. Σκιαδόπουλου.

Πολλὰ τὰ τηλεφωνήματα καὶ τὰ γράμματα ποὺ φθάνουν μέχρις ημῶν. Η διαδικασία τῆς ἐπικυρώσεως τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος παρακολουθεῖται, ἐνῷ τὸ μακρὸν ὑπόμνημα τῆς 'Ἐνώσεως τῶν 'Ἐφοπλιστῶν —αὐτὸ τὸ προβαλλόμενον οὐ μὴν ἀλλὰ— μὲ τὰς περιέργους ἀντιρρήσεις, διήγειρε τὴν ἀγανάκτησιν. 'Ἐθεωρήθη ὅτι ὑπονομεύεται τὸ νομοσχέδιον, χωρὶς καὶ νὰ ὑποεικύεται ἀλλος τις τρόπος βελτιώσεως τῶν συντάξεων.

Πρός τὸν κ. Σκιαδόπουλον, ἃς μᾶς ἐπιτραπῆ, νὰ συστήσωμεν νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἐπικυρώσεως τοῦ νομοσχέδιου, ὅπερ φέρει τὴν προσωπική του σφραγίδα. 'Υπὲρ πάσαν ἐπιφύλαξην ἡ ἀνάγκη τῆς ικανοποιήσεως τοῦ δικαίου αἰτήματος τῶν ναυτικῶν εἶναι ἐπιτακτική. Χάριτας θὰ ὀφείλουν οὗτοι εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἂν ἐπὶ τῶν ήμερῶν του δοθῇ ἐπὶ τέλους ἡ ἐμπρέπουσα λύσις.

H KALYTERA AYPION

"Ἐνα καλὸν μήνυμα. 'Ἐπὶ τῇ λῆξει τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐπησίας τακτικῆς συνελεύσεως εἰς Βασιλείεαν τῆς Τραπέζης Διεθνῶν Διακανονισμῶν, ὁ διοικητής αὐτῆς προέβη εἰς τὴν εὐχάριστον δήλωσιν ὅτι ὁ κίνδυνος τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως παρέχεται καὶ ὅτι ὁ πληθωρισμὸς κατανικάται. Τὸ δεύτερον ἑξάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ είναι τὸ ἀνοιγμα πρὸς τὴν καλυτέραν αὔριον.

'Αναφερόμεθα εἰς τὰς διαπιστώσεις τοῦ ὄρμοδιωτέρου παράγοντος, διὰ νὰ διατυπώσωμεν καὶ τὴν ιδικήν μας αἰσιοδοξίαν ὅτι

ἡ παγκόσμιος Οἰκονομία θὰ ἐπανεύρῃ τὸν ἀκάλυπτον δρόμον πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ μαζὶ μὲ τὴν ή Ναυλαγορὰ θὰ ἐπιδείξῃ σταθερότητα ἐγγυομένην τὰς καλὰς τῶν πλοίων ἀποδόσεις.

'Εκτός, θεοβάιως, ἀπροόπτου τινός...

* * *

'Ἐπὶ σειρὰν ἔδυομάδων αἱ ἔξαγωγαὶ ἀμερικανικοῦ ἀραδοσίτου ησαν ἀνώτεραι τῶν προσδοκώμενων, γεγονός ὅπερ προεξοφλεῖ ὅτι τὸ σύνολον τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ ἔτους θὰ είναι ἀνώτερον τοῦ προγραμματισθέντος, περιοριζόμενων οὕτω τῶν ἀποδεμάτων εἰς τὰ κατόπιν τῆς τελευταίας 20ετίας.

Αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς τελευταίας ἔδυομάδος τοῦ Μαΐου ὑπερέθησαν τὰ 34 ἑκατ. μπούσελς —αἱ ὑψηλότεραι ἔδυομαδαίται ἔξαγωγαὶ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Αύγουστου. Τοιστοτρόπως, αἱ ἔξαγωγαὶ τοῦ τρέχοντος ἔτους ησαν εἰς τὰ τέλη Μαΐου κατὰ 155 ἑκατ. ἀνώτεραι τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ ἐπίσημον πρόγραμμα ἔξαγωγῶν, βάσει τοῦ ὅποιου αὗται πρέπει τελικῶς νὰ είναι κατώτεραι τοῦ περυσινοῦ ἔτους-ρεκόρ κατὰ 58 περίπου ἑκατ. μπούσελς.

Κατὰ τὰς πρώτας 34 ἔδυομάδας τῆς νέας περιόδου, ητίς ἤρξατο τὴν 1ην 'Οκτωβρίου, αἱ ἔξαγωγαὶ ἀραδοσίτου ἀνήλθον κατὰ μέσον ὅρου εἰς 24,9 ἑκατ. μπούσελς ἔδυομαδαίσια. Κατὰ τὰς τέσσαρας ἔδυομάδας τοῦ Μαΐου ὁ μέσος ὅρος ἔφθασε τὰ 29,2 ἑκατ. μπούσελς.

Διὰ νὰ τηρηθῇ τὸ κυνηρητικὸν πρόγραμμα, ὅπερ προβλέπει συνολικάς ἔξαγωγὰς τῆς τάξεως τῶν 1.200 ἑκατ. μπούσελς κατὰ τὴν τρέχουσα περίοδον, ὁ μέσος ὅρος τῶν ἔδυομαδαίων ἔξαγωγῶν διὰ τὰς ὑπολοιπομένας 18 ἔδυομάδας τῆς περιόδου πρέπει νὰ κατέλθῃ εἰς τὰ 20 τούλαχιστον ἔκατ. μπούσελς.

Κατὰ τὸν εἰδίκους τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας αἱ ἔξαγωγαὶ θὰ σημειώσουν συντόμως κατακόρυφον πτώσιν.

* * *

Μείωσιν κατὰ 5% τοῦ ἀκαθαρίστου ἔθνικου προϊόντος ἐμφανίζει η 'Ιαπωνία κατὰ τὰ α' τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους. Διὰ τὸ έτος 1973-74, τὸ λήγον τὴν 31ην Μαρτίου, η αὐξησίς τοῦ ἔθνικου προϊόντος ἐλέγχεται εἰς 5,4% μόνον, ἔναντι 11,5% τοῦ 1972-73. Διέρχεται, πράγματι, η ιαπωνικὴ οἰκονομία τὴν περίοδον τῆς stagflation (τοῦ πληθωρισμοῦ μετὰ τῆς ύφεσεως τῶν ἔργασιών).

* * *

"Ἐλλειψις διαφαίνεται κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐτη σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων πετρελαίου καὶ μικρῶν δεξαμενοπλοίων 15 - 35.000 τόννων διὰ καθαρὰ φορτία. "Ηδη διὰ τὰ δεύτερα διαπιστοῦται τὸ παρηλικὸν αὐτῶν. Τὰ 40% είναι ήλικίας ἄνω τῶν 20 ἑταῖρων.

• • •

KAI PALLIN H D.O.M.

"Η Διεθνὴς τῶν Μεταφορῶν ἔξακολουθεῖ παρεμβαίνουσα εἰς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας. Ο Γενικὸς Γραμματεὺς αὐτῆς κ. Μπλάσθ, διὰ τῶν κάτωθι δημοσιεύμενων δηλώσεων του, φθάνει μέχρι τοῦ σημείου ἀσχημονῶν, νὰ καταλέγῃ καὶ τὴν Κυανόλευκον, ὅπως καὶ τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν σημαῖων καὶ τῶν πληρωμάτων «ένκαιριάς».

Τὸ ἀνακύπτον ζήτημα είναι σοβαρόν. Πρόκειται περὶ σκαφῶν ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων, ἀττινανάνηκον καὶ ἀνήκουν εἰς ἐταιρίαν συσταθεῖσαν ἀπὸ τὸν ἀείμηντον Εύγ. Εὐγενίδην. Εἶναι, κατὰ συνέπειαν, σκάφη ἀνήκοντα εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἀττινανάνηκον παρα-

FOR DRYDOCKING

BATAAN SHIPYARD CORPORATION

EXCLUSIVE AGENTS :

ADAMSON (PHIL.) INC.

Ship Agents, Brokers

PRESIDENT: ALEXANDER A. ADAMPOULOS

ADDRESS : P. O. Box 1606, MANILA PHILIPPINES

TELEPHONES : 40-14-60, 47-71-54

TELEX : ITT 742-01-01 ADAMSON, EASTER PN 3257

τηρεῖ ή Χόμ Λάινς.

Η παρέμβασις της Π.Ν.Ο. έπιβαλλεται το μέν διά νά έκκαθαρισθή τό δύο θέματα τού ἐπαναπατρισμού, τό δέ διά νά δηλωθή κατηγορηματικός εις τὴν Δ.Ο.Μ. διτοί οι "Ελληνες ναυτικοί, ἀπό αἰώνων ἀκολουθούντες τὰς παραδόσεις ἐνὸς λασοῦ ναυτισμού, δὲν καταλέγονται εις τὰ γνωστὰ πληρώματα εύκαιριας τῶν Ἀσιατῶν καὶ τῶν Ἀφρικανῶν.

Καὶ ἐπαναλαμβάνομεν: Κάποτε αὐτὸ τὸ ζῆτημα τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν σχέσεων τῆς μὲ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, πρέπει νά έκκαθαρισθῇ. 'Ο δρόμος τῶν Δικαστηρίων μάς διπομένει.

'Ιδού τι σχετικῶς γράφει ή «Λόσδ' Λίστα:

«Η Χόμ Λάινς ἐνδέχεται νά έμπλακη εἰς σοδαράς περιπετείας ἔτον προχωρήσῃ εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου της περὶ ἀπολύσεως 1.000 περίπου 'Ιταλῶν ναυτικῶν ἐπάνω τῶν δύο ὑπερωκεανῶν της, λέγει ή Διεθνῆς 'Ομοσπονδία Μεταφορῶν.

»Αἱ ἀπολύσεις θὰ ἐπέλθουν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς προτεινομένης ἐπαναφορᾶς τῶν πλοιῶν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια, ἥτις συνεπάγεται τὸν πρόσληψιν 'Ελλήνων ναυτικῶν.

»Τὸ δασικάτερον ἐπιχείρημα τῆς ἑταῖρισ αἰνίσαι διτοί η μετανηρόλογης ἀποτελεῖ καὶ οὐσίαν μεταφορᾶς ἀπὸ μίαν σημαίαν εὐκολίας εἰς τὴν ἐθνικὴν τοισάνην, καὶ ἐπιταγῆν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς Δ.Ο.Μ. η ὁποία καταπολεμεῖ τὰς σημαίας εὐκολίας».

Ο Γενικός, δόμως, Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Τσάρλες Μπλάύθ, κατόπιν συζητήσεως του μετὰ τοῦ ἐκπροσώπου τῆς 'Ιταλικῆς Ενώσεως Ναυτικῶν κ. Φερδινάνδο Γκιόργκι, ἐδήλωσε:

«Δέν ἔγκρινον τὴν ἀπόφασιν τῆς ἑταῖρισ αἱ δικαιολογίας των ἀποτελεῖς τὰς δικαιολογίας των, ἐφ' ὅσον η Χόμ Λάινς ἀπασχολεῖ ιταλικὰ πληρώματα ἐπὶ 17 συνεχῆ ἔτη.

»Καὶ τὴν ἀποφίν μας, η κίνησις αὕτη, ἀποτελεῖ στροφήν πρὸς μίαν σημαίαν εὐκολίας, ἥτις θὰ διευκολύνῃ τὴν ἑταῖριν νά προσλήψῃ πληρώματα εὐκολίας».

Ο κ. Γκιόργκι πρόκειται νά διαπραγματεύῃ ἐνέ νεον μετὰ τῆς Χόμ Λάινς τὴν σύναψιν μιᾶς συμβάσεως η ὁποία θὰ προστατεύῃ τὰ συμφέροντα μελῶν τῆς ἐνώσεως του ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρισ — τῶν ὑπερωκεανῶν «Ομηρίκους» καὶ «Οστεάνους».

«Ἀρχικῶς, ἀντετέθην εἰς τὰς περιπτέρου διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς ἑταῖρισ καὶ τῆς ἐνώσεως», ἐδήλωσεν ο κ. Μπλάύθ, «ἄλλα ο κ. Γκιόργκι μὲ ἐπισεν διτού θὰ πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν».

Ἐάν, τελικῶς, ἐπέλθῃ μία νέα συμφωνία, αὕτη θὰ πρέπει νά υποθέηται πρὸς Ἑγκρίσιν εἰς τὴν ἡνωμένην ἐπιτροπὴν ναυτεργατῶν καὶ λιμενεργατῶν τῆς Δ.Ο.Μ. προτού τεθῇ εἰς ἔφαρμογήν.

Ως γνωστόν, η Χόμ Λάιντς εἶναι μία ἐκ τῶν ἑταῖριν τοῦ διίλου τοῦ κ. Ν. Βερνίκου — Εύγενιδη, ἐδρεύουσα εἰς τὴν Ἐλβετίαν καὶ τὸν Πειραιά.

ΤΟ ΧΑΡΑΤΣΙ

Κακὰ μαντάτα ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. Νέον ἰδιόν της μισθολόγιον κατήρτισε καὶ πρόκειται ἀπὸ τῆς Ιησ. Σεπτεμβρίου ἔ.ξ. νά τὸ ἔφαρμόση ἐπὶ τῶν δύο πλοίων, ὑπὸ τὰς γνωστὰς σημαίας εὐκολίας, ἥθελον υποστῆ τὸ μπούκοτάζ.

Συγκεκριμένως, η συνελθούσα τὴν 25ην καὶ 26ην 'Απριλίου ὑπεπιτροπὴ τῆς Διεθνῆς 'Επιτροπῆς 'Αγάνος τῆς Δ.Ο.Μ. περάστησε τὴν αὔξησιν τοῦ μισθολόγιον κατὰ 40%, ὡς καὶ τῶν ἀμοιβῶν δι' ὑπερωριακῆν ἀπασχόλησιν. Οὕτω, διαστικός μηνιαίος μισθός τοῦ πτυχιούχου ναύτου ἀπὸ £ 115 ἀνέρχεται εἰς £ 161, ἀναλόγως δὲ αὐξάνονται καὶ αἱ ὑπερωριακαὶ ἀμοιβαί.

'Εξ ἄλλου, η εἰσφορὰ Προνοίας κατὰ μέλος πληρωματος δι' ἔντος θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 60 εἰς 72.

Καὶ η Π.Ν.Ο. διὰ λογαριασμὸν τῆς Δ.Ο.Μ. σπεύδει νὰ προειδοποίησῃ τοὺς δυνατὸν νὰ ὑποστοῦν τὸ μπούκοτάζ πλοιοκτήτας, ἵνα μή — ὡς τονίζει εἰς σχετικὴν ἀνακοίνωσίν της — καταληφθοῦν οὗτοι ἐξ ἀπῆγης.

ΕΙΣ ΕΝ MONON ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

Διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς εἰς ναυπηγήσεις δραστηριότητος τῶν ἐφοπλιστῶν μας προβάλλεται ὁ δύγκος τῶν μέχρι τοῦδε παραγγελιῶν εἰς ἔν και μόνον ιαπωνικὸν ναυπηγείον τῆς Χακοντάτε — Μουρόραν. "Έχουν κλείσει τὴν μέχρι τέλους τοῦ 1977 παραγγελίαν των εἰς τονδάζ κατὰ τὰ 90%! Πλήν, ὁκτώ καὶ μόνον παραγγελιῶν δι' ισάριθμα σκάφη διὰ λογαριασμὸν ἄλλων ξένων ἐφοπλιστῶν (Νορδηγῶν, Κινέζων καὶ 'Ινδῶν) αἱ ἐλληνικαὶ παραγγελίαι ἀναφέρονται εἰς 23 σκάφη, τόνων δ.ώ. 2.349.900, ἀξίας, κατὰ πρόχειρον ὑπολογισμόν, οὐχὶ κατωτέρας τῶν ἐπτακοσίων ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Τὰς ἀνωτέρω παραγγελίας ἔχουν κλείσει οἱ κ.κ. Γ. Π. Λιβανός (10 σκάφη), Κούλουρος (4 σκάφη), Ξυλάς (3 σκάφη), Μανιδάκης (3 σκάφη), Κουλουκούντης (1 σκάφος), ισταρία «Βικτώρια» (1 σκάφος), ισταρία «Απόλλων» (1 σκάφος). 'Εξ αὐτῶν τρία σούπερ τάνκερς τῶν 255.000 τόνων ἔχει παραγγείλει ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός καὶ ἄλλα τρία τῆς αὐτῆς χωρητικότητος ὁ Κούλουρος.

Φαντασθῶμεν τὰς παραγγελίας αὐτὰς ἐδῶ ἐκτελουμένας ἀπὸ τὰς ἔγχωρια ναυπηγεία μας. Τί πλούτος!

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟΝ

Τρία τῶν 600 χιλ. τόν. πυρηνοκίνητα σχεδιάζει νά παραγγείλῃ ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Εἰς δηλώσεις του γενομένας ἐπ' εὐκοιρία τῆς ήμέρας τῆς Ναυτιλίας, ὁ κ. Λιβανός υπεγράμμισε τὸ γεγονός, ὅτι τὰ τρία αὐτὰ πλοία σαθήσει τὸν δύο δόλουν τὸν κόσμον διτοί αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι «δένεν ἐξαρτῶν-

ται διὰ τὰς εἰς ἐνέργειαν ἀνάγκας των διάτα ποντοπόρα πλοία των ἀπὸ ἄλλας χώρας».

Ο κ. Λιβανός υπολογίζει ὅτι τὰ τρία πλοία δυνατὸν νὰ είναι ἔτοιμα εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1980.

Αἱ ἀμερικανικαὶ ἐφημερίδες ἀναγράφουσαι τὰς ἐπὶ τοῦ «Σαβάννα» γενομένας δηλώσεις τοῦ κ. Λιβανοῦ, τονίζουν ὅτι δὲν παρέλειψεν οὐτος εύκαιριόν διὰ τὰ δηλώση τὴν ἔτοιμότητα τῆς ἑταίριας του νὰ ναυπηγήσῃ μεγάλα πυρηνοκίνητα δεξαμενόπλοια. Τούτο ἐδήλωσε καὶ εἰς τὴν ἀρμοδίαν ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς.

"Ἄσ σημειωθῆ διτοί η ἀρμοδία ἐπὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων 'Επιτροπὴ ἐγήτησε νὰ πληροφορηθῇ τὰς προθέσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν μέχρι τῆς 29ης Μαΐου.

'Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐπρόκειτο νὰ νοποληθῆσαι τῶν πλοίων δηλωσις τῆς «Σέρες», ἑταίριας τοῦ κ. Λιβανοῦ, πρὸς τὴν Μαριτάμην 'Αντιμινιστρέσιον.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΝ

'Αναζητεῖται ὁ μέγας χορηγός, διὰ τῆς δωρεᾶς τοῦ όποιου θὰ ἀπεπερατωθοῦτο τὸ Νοσοκομεῖον τοῦ 'Ερυθροῦ Σταυροῦ.

Μόδιος ὁ σκελετός τοῦ ύψηρεφούς κτίσματος ἔχει ἀπὸ ἑπτὼν ἀνεγερθῆ. 'Απομένουν πολλὰ νὰ γίνουν διὰ τὰ παραδοθῆ εἰς τὴν πάσχουσαν Κοινωνίαν τὸ Νοσοκομεῖον τῶν χιλίων κλινῶν. "Ιδια κεφάλαιος ὁ 'Ερυθρὸς Σταυρὸς δὲν διαθέτει. 'Απουσιάζει τὸ Κράτος εἰς εἰσφορὰν καὶ ἡ ἐδῶ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία δὲν φαίνεται νὰ διασθέτῃ τὸν ἐπαρκῆ ἐνθουσιασμὸν καὶ τὴν πίστιν, διὰ τὰ παράσχη τὰ ἀναγκαῖα.

'Απομένει τὸ μέγα κεφάλαιον τοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Υπερασθονεῖ κατὰ καλὴν τύνη καὶ ἡμιπορεῖ, ἀν θέλῃ, νὰ πλησιάσῃ ἀνέτως τὸ κενόν. Τὴν εὐγνωμοσύνην τῆς 'Ελληνικῆς Κοινωνίας θὰ κερδίσῃ ὁ χορηγῶν ἐφοπλισμός. Πρὸς αὐτὸν ἀκριβῶς καὶ στοέφεται ἡ Διοίκησις τοῦ 'Ερυθροῦ Σταυροῦ, ἐλπίζουσα νὰ διεγείσῃ τὸ ἀγαθοειργὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὸν μεγάλον αὐτὸν κοινωφελῆ σκοπὸν τοῦ Νοσοκομείου. Πρός τι, ἀλλως τε, η συσσωρευσίς τοῦ πλούτου, διταν αὐτὸς δὲν ἀκτινοβολῇ καὶ δὲν θερμαίνει;

SHIPCHANDLERS

NEPTUNO

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

Out of office hours Telephones : 722679 and 25476

LOURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE

OWNERS: Agências Apollon, Lda.

AEROMAR

N. Kessimatis, 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

ΕΙΣ ΤΟ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Η λειτουργία του Κέντρου 'Επιμορφώσεως Στελέχων του 'Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΣΕΝ) διπλάσιψεν, όν μή τι άλλο, την ποιοτικήν ανεπάρκειαν των προσερχομένων πρός φοίτησιν ύποπτοιάρχων. Θλιβερά ή διαπιστουμένη αγγίνοια στοιχειώδων γνώσεων άπαραιτήτων διά την ασκησιν των καθηκότων του ύποπτοιάρχου — αύτού του νοικοκύρη του πλοίου.

Είς τους τό πρώτον εισελθόντας είς την Σχολήν ύποπτοιάρχους, ίνα μετά τετράμηνον φοίτησιν λάβουν τό δίπλωμα του Α' Πλοιάρχου, άπεκαλύφθη ή άπότασις πού τους χωρίζει άπό τό έκει διδασκόμενα μαθήματα. Αύτοι ούτοι οι μαθηταί διαβλέπουν την άναγκην της παρατάσεως των μαθημάτων μέχρι τού έξαμνου. Πρέπει νὰ κερδίσουν οι φοιτώντες σσα δυνατόν περισσότερα άπό την διδασκεάν υλην. Αύτοι ούτοι οι διδάσκοντες διαπιστώνουν τὸ δραχύδιον του χρόνου τῶν σπουδῶν καὶ ὑποδεικνύουν διά τὸ καλὸν τῶν αὐριανῶν κυβερνητῶν τῶν πλοίων καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικότερων, ὥπως τὰ μαθήματα παραταθοῦν. Τὸ έξαμνον, ἄλλως τε, προεβλέπετο άρχικώς. "Αγνωστον διατί περιωρίσθη εἰς τὸ άνεπαρκές τετράμηνον.

Ο κ. Σκιαδόπουλος ο δρμοδιώτερος ἐν προκειμένῳ, πιστεύομεν ὅτι θὰ άναγνωρίσῃ την άναγκην.

ΘΑ ΜΕΤΑΝΟΗΣΩΜΕΝ

Κάποτε συνεζητήθη καὶ έγένετο δρμοδίως ἀποδεκτή ή ίδεα τῆς παραχωρήσεως ύποτροφίων εἰς τοὺς τρεῖς πράτους μαθητὰς ἔκαστης ιδιωτικῆς ναυτικῆς σχολῆς. Πλὴν, αἱ συζητήσεις καὶ αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις ἐλησμονήθησαν. Αἱ ύποτροφίαι δὲν παρεχωρήθησαν. Ἐπὶ τῇ λήξει τοῦ σχολικοῦ ἔτους αυτοῖ οι μαθηταί τὰς ὑπενθυμίζουν.

Οἱ ἀφοπλισταί, δεδιάωσι, ήσαν οἱ περισ-

σότερον ύπευθυνοι διὰ τὴν ύλοποίσιν τῆς περὶ ὑποτροφίῶν ἀποφάσεως. Τὸ ύποργειον ἀκόμη τῆς Ναυτιλίας, διὰ τού ὑπὸ τὴν διαχείρισίν τοῦ Κεφαλαίου ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, θὰ ήδυντο — ἐπεβάλλετο — νὰ εἰσφέρῃ. Δὲν ἐπρόκειτο, ὅλωστε, περὶ σεβαστῆς τινὸς δαπάνης. Καλὴ θέλησις προσπετεῖτο, καὶ αὐτὴ ἀκριβῶς ἔλειψεν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐπάρκων ποιοτικῶν καὶ ποσοτικῶν πληρωμάτων καὶ δὴ ἀξιωματικῶν.

"Ἄλλ' ἔστο καὶ ὃν καὶ ἡ υπόμνησις αὐτῆς ἀγνοηθῆ, δὲν βλάπτει ἡ ἀπανάληψί της. Πολλὰ πρέπει νὰ γίνουν διὰ τὴν ιδιωτικῆν ναυτικῆν ἐκπαίδευσιν καὶ μὲ λόγῳ μας ἐπισημαίνομεν τὴν ἀδιαφορίαν. Κάποτε, δχι πολὺ ἀργά, θὰ μετανόσωμεν. Θὰ παύσουν λειτουργούσαι αἱ Ιδιωτικαὶ Σχολαί.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ἄλλην μίαν ἀκόμη φοράν πόσον εύπαθης καὶ παλίντροπος εἶναι ἡ ἀσφαλιστικὴ καλύψις τῶν κινδύνων πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν προσβάλλεται ὡς ἀπὸ τὸν παράδειγμα ὁ ισολογισμὸς τῆς χρήσεως τοῦ 1973 τῆς 'Ελληνικῆς Εταιρίας 'Ασφαλίσεως Πλοίων καὶ 'Αεροσκαφῶν. Δὲν εἶναι καλύτερος τοῦ περιστοῦ, τοῦ 1972. 'Ελαφρῶς κατότερα τὰ ἀποκομισθέντα κέρδη — δολ. 272.077 ἔναντι 290.730 δολ.— λόγῳ μεγαλυτέρων ζημιῶν, αἵτινες κατεβλήθησαν εἰς τὸν κλάδον 'Ασφαλίσεως 'Αεροσκαφῶν. (Ζημίαι πληρωθεῖσαι, μετ' ἀφαίρεσιν ἀναλογίας ἀντασφαλιστῶν, 843.740 δολ., ἔναντι 405.598 δολ. τοῦ 1972).

Καλυτέρα πως ἡ κατάστασις εἰς τὴν κάλυψιν κινδύνων ἐπὶ πλοίων. Τὰ εἰσπραχθέντα ἀσφαλιστρα ἐλαφρῶς κατότερα (5.148.729 δολ., ἔναντι 5.349.999 δολ. τοῦ 1972). Τὰ ἀντασφαλιστρα δλιγάτερα 3.706.565 δολ., ἔναντι 4.381.447 δολ. τοῦ 1972 καὶ

αἱ καταβληθεῖσαι ζημίαι μεγαλύτεραι. Μετ' ἀφαίρεσιν τῆς ἀναλογίας τῶν ἀντασφαλιστῶν, ἀνήλιθοι αὗταί εἰσι 1.006.206 δολ., ἔναντι 902.960 δολ. τοῦ 1972. Αἱ προβλέψεις ἀποθεματικῶν κινδύνων ἐν ισχύι καὶ ἀποθεματικῶν ἔκκρεμάν ζημιῶν, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἀντασφαλιστῶν, ἐμφανίζονται μεγαλύτεραι, κατὰ λογικὴν συνέπειαν τῶν ύψηλοτέρων ζημιῶν (2.087.234 δολ. τὸ 1973, ἔναντι 1.724.250 δολ. τὸ 1972).

Τελικῶς τὰ εἰσκομισθέντα κέρδη τῆς ἑταιρίας, προστιθεμένων τῶν προσδόμων τῆς ἑταιρικῆς περιουσίας (δολ. 302.287 ἔναντι 252.880 δολ. τοῦ 1972) ἀνήλιθον τὸ 1973 εἰς 272.484 δολ. (τὸ 1972 εἰς 293.955 δολλαρία).

"Ἐργον πολύτιμον εἰσφέρει εἰς τὴν ἑκτίμησιν πρὸ παντὸς τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου ὁ ἔκαστος ἀπολογισμὸς τῆς δραστηριότητος τῆς 'Ελληνικῆς Εταιρίας 'Ασφαλίσεως Πλοίων καὶ 'Αεροσκαφῶν.

Καθ' ἡμᾶς ὁ ισολογισμὸς τῆς κάθε ἑταιρικῆς χρήσεως είναι ὁ ἀφευδέστερος μάρτυς τῆς πορείας καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας, δεδομένου ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἑταιρία εἰς τὴν κάλυψιν κατά ποσοστὸν τοῦ ιδικοῦ μας κινδύνου καλεῖται νὰ συμμετάσχῃ.

Καὶ θὰ χρειασθῇ χρόνος μακρὸς εἰς τὴν διαπιστήσιν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου, ἵνα διαπιστωθῇ τὸ προσοδοφόρον ἢ τὸ ἐπιζήμιον τῆς ἀσφαλίσεως αὐτοῦ. Τὰ ἔκαστοτε ἀποτελέσματα τῆς συμμετοχῆς τῆς ἑταιρίας εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας θὰ διπιστῶνται καὶ τὸ βάσιμον τῶν προσβαλλόμενων ἀπὸ τοὺς ξένους ἀσφαλιστὰς ισχυρισμῶν περὶ τῶν προερχομένων ἀπὸ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πλοίων μας ζημιῶν.

ΑΝΑΜΟΡΦΟΥΤΑΙ ΤΟ «ΝΕΩΡΙΟΝ»

"Ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέρων ὁ ισολογισμὸς τοῦ 1973 τῆς Α.Ε. «Νεώριον Ναυπηγείον Σύρου». Καταδεικνύει τὴν ἐργάδη προσπάθειαν, τὴν ὅποιαν καταβάλλουν οἱ διοικούντες τὴν ἑταιρίαν κ.κ. 'Αδελφοί Ν. Γουλανδρή διὰ νὰ ἀνασυγκροτήσουν ἐκ διάρθρωσης τὸ παλαιόν Νεώριον καὶ νὰ συστήσουν ἔνα σύγχρονον, ἀριστα ἐξωπλισμένον ναυπηγεῖον καὶ ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα, ἀντάξιον τῆς μεγάλης μας Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῆς σημερινῆς τεχνολογίας.

Καὶ παρατηρούμεν εἰς τὸ σκέλος τοῦ 'Ενεργητικοῦ: Τὸ πάγιον τοιούτον ἀπὸ 469.401.944 δρχ. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1972, ἥντιμη εἰς 617.987.727, μετὰ τὰς ἀποσβέσεις, τὰς ἀνερχομένας εἰς 52.696.590 δρχ. Ἐντός, δηλαδή, ἔτους ἐδαπανήθησαν εἰς ἔξοδο ἐγκαταστάσεως, λιμενικὰ ἔργα, μηχανήματα καὶ γενικῶς τεχνικὸν ἐξοπλισμόν, 148 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

"Αξιοσημείωτος, δῆμως, είναι καὶ ἡ αὔξησις τοῦ κέρδους ἐκ τῆς ἀκμετολλεύσεως. Εἰσεπράχθησαν 69.560.860 δρχ. ἔναντι τῶν 32.858.876 δρχ. τοῦ 1972. Σημαντικὴ ἡ διαφορά, ὑποδολούσα τὰς περιστούτρας ἐπισκευάς πλοίων, ποὺ συνεκέντωσε τὸ Νεώριον. Κέρδος καθαρόν, μετὰ τὰς ἀποσβέσεις δρχ. 18.113.135, ὅπερ καὶ ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὰς ζημιὰς τοῦ παρελθόντος (30.000.703 δρχ.) ἐπειδὸν συγκρότημα ἐτέλειο οὐδαματακευτήν.

"Ἐν τῷ μεταξύ, δὲ λιμὴν τῆς Σύρου ἀποκαθίσταται, χάρις εἰς τὰ μεγάλα λιμενικὰ ἔργα, ἀπίναται ἐκτελοῦνται ἀπὸ 'Αδελφήν τῆς ἑταιρίας τοῦ Νεώριου ἐταιρίαν, εἰς ὅλοκληρωμένον πραγματικὰ λιμένα της περιστούτρας τῆς Νεώρου. Αἱ Ανεπρέσσοτες θὰ είναι ἀπὸ κάθε καιρικὴν μετασολήν. Τὰ μεγάλα πλοῖα ἀνέτως θὰ κινοῦνται ἐντὸς τοῦ λιμένος καὶ αἱ ἔργασις τῶν ἐπισκευῶν ἀνακωλύτως θὰ διενεργοῦνται ὑπὸ οἰασδήποτε καιρικάς συνήθειας.

"Καὶ αὐτὴ είναι ἡ πρώτη φάσις τῆς ἀνασυγκροτήσεως, ἡ ἐπισκευαστική. "Ἐπειταὶ ἐν καιρῷ ἡ ναυπηγική. Τώρα τὸ Νεώριον πανέτοιμον είναι νὰ δεχθῇ τὴν ἐπηυδημένην

Ναυτικοί

ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

ΜΕ ΕΝΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ
ΣΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ

ΤΟΚΟ : 7,5 — 9,5% ἐτησίως γιὰ τὶς εἰς συγάλλαγμα καταθέσεις σας.

ΔΑΝΕΙΟ : 15ετὲς ψφους 750.000.— δρχ. γιὰ τὴν ἀπόκτησι τοῦ ηλικίου.

ΧΑΜΠΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8,5% ἐτησίως.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΑΘΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Παλαιάς Τραπέζης 8 (εγαγτι Κεντρικοῦ Τελωνείου,
δπισθεν Ναυτιλιακοῦ Εθνικῆς Τραπέζης)
Τηλέφωνον 4522-673

ητις έπισημως διά κυκλοφορήσαντος δλίγον πρό της Βασ Συνδου της Διασκέψεως Μνημόνιον (Brief) είχε ζητήσει νά έξαιρεθούν αι ἄνω διαφοραὶ τῆς Διεθνοῦς Υποχρεωτικῆς Συμφιλιωτικῆς Διαδικασίας.

6) Έν σχέσει πρὸς τὰς ἑκτὸς τῶν Κόνφεραν τακτικὰς γραμμάς ὡς ἀνέφερον καὶ ἐν τῇ ἀπὸ 17.12.73 'Εκθέσει μου, εἰχε τεῦθι, πρωτοβουλίᾳ τῆς 'Ελλάδος, εἰς τὸ Προσχέδιον τοῦ Κώδικος διάταξις (ἀρθρ. 85) ὅριζουσα ὅτι ὁ Κώδικης θὰ ἔξασφαλίζῃ τὸν θεματὸν συναγωνισμὸν μεταξὺ Κόνφεραν καὶ ἀνεξαρτήτων γραμμῶν καὶ ὅτι αἱ Κυβερνήσεις θὰ ἀτέχουν τῆς λήψεως μέτρων κωλυόντων τὸν θεμιτὸν συναγωνισμόν.

Κατὰ τὴν Βαν Σύνοδον ἡσκήθη σφοδρὰ πολεμικὴ κατὰ τῆς ἄνω διατάξεως κυρίων ἐκ μέρους τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, ητις ὑπέβαλε νέον ἀρθρον εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ παλαιοῦ ἀρθρου 85 ὅπου ὠρίζετο ὅτι ὥρισμέναι ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν ἀνεξαρτήτων γραμμῶν.

Τὸ σχέδιον τοῦτο ἦτο ἀπαράδεκτον οὐ μόνον διὰ τὴν 'Ελλάδα, ἀλλὰ καὶ δι' ἄλλας χώρας, ὡς ὁ Καναδᾶς.

'Απὸ πλευρᾶς τῶν 77, οὗτοι ἡσαν ὑπὲρ τῆς γερμανικῆς προτάσεως, ἀλλ' ἔδεχοντο καὶ τὴν συμβιβαστικὴν λόσιν τῆς ἀποφυγῆς οἰασθήσονται μνεῖας τοῦ θέματος εἰς τὸν Κώδικα.

7) Καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, διεξῆχθη ἀγών. Τελικῶς, ἡ 'Ομάς τῶν 77 ἔδέχθη εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ἀπαλεψίου τοῦ προταθέντος ὑπὸ τῆς 'Ελλάδος ἀρθρου 85, τὴν λήψιν ἀποφάσεως ὑπὸ τῆς 'Ολομελείας τῆς Διασκέψεως ἐπὶ τοῦ θέματος, πρᾶγμα ὅπερ καὶ ἐγένετο.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἄνω ἀπόφασιν:

α) Οὐδεμία διάταξις τοῦ Κώδικος δύναται νά ἔρμηνεθῇ ὡς στερούσα τοὺς φορτωτὰς τὸν δικαιώματος ἀλευθέρας ἐπιλογῆς μεταξὺ γραμμῶν Κόνφεραν καὶ ἀνεξαρτήτων γραμμῶν.

β) Αἱ ἀνεξαρτητοὶ γραμμαὶ θὰ συναγνίζωνται τὰς Κόνφεραν διὰ θεμιτῶν μέσων.

γ) 'Η ἔργασία τῶν ἀνεξαρτήτων γραμμῶν δὲν θὰ ἐμποδίζεται (Should not be prevented) ἐφ' ὅσον ἀσκοῦν θεμιτὸν συναγωνισμόν.

Ἡ ἄνω ἀπόφασις τῆς 'Ολομελείας, εἶναι σπουδαῖα διότι, ἑκτὸς τῶν ἄλλων, ἀποτελεῖ αὐθεντικὸν ἔρμηνευτικὸν δῆμον τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος καὶ ναὶ μὲν δὲν εἶναι κείμενον νόμου, πλὴν ὅμως ἔχει ήθικὴν διαρύτητα τὴν ὅποιαν τὰ κράτη δὲν δύνανται νά ἀγούονται.

ΕΧΩΡΑ ΜΑΣ Η CENSA

Εἰς τὸ κείμενον τῆς ἀνωτέρω δημοσιευμένης ἔκθεσεως τοῦ κ. Σαρλῆ, ἔχομεν ὑπογραμμίσει τὴν παράγραφον, τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν προδηλητίσαν λυσισώδη ἀντίδρασιν τῆς γνωστῆς μας CENSA ('Επιτροπῆς τῶν 'Εθνικῶν 'Ενώσεων Εύρωπαίων 'Εφοπλιστῶν) διὰ τὴν ἑσαίρεσιν ἀπὸ τὸν προβλεπομένην. Συμφιλιωτικὴν Διαδικασίαν, τῶν ἔγειρομένων διαφορῶν εἰς περίπτωσιν ἀπορρίψιας αἰτήσεως τίνος εἰσδοχῆς εἰς μίαν διάσκεψιν τακτικῆς γραμμῆς.

'Η προσπάθεια νὰ ἀναπέμπεται εἰς τὴν Συμφιλιωτικὴν Διαδικασίαν κάθε διαφορᾶ, προσερχομένη ἀπὸ τὴν ἀπόρριψιν μιᾶς αὐτήσεως εἰσδοχῆς κατεβάλλετο ιδιαιτέρως ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν, ἀμέσως ἐνδιαφερομένην διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς δραστηριότητος τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς.

Καὶ ὅμως ἡ CENSA, τῆς ὁποίας μετέχει ἡ 'Ενωσις τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ εἰσφέρει, χωρὶς κανένα διφέλος, ὑπὲρ τὰς δέκα χιλιάδας λιρῶν ἑτησίως, ἀντέστη «λυσισώδης» κατὰ τὴν ἔκθεσιν, εἰς μίαν δικαίαν τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιδίωξιν, τὴν παραπομῆνην, δηλαδή, κάθε ἀπορριπτομένης αἰτήσεως εἰς τὴν 'Υποχρεωτικὴν Συμφιλιωτικὴν Διαδικασίαν,

Τὰς ἔχθρικὰς διαθέσεις τῆς CENSA κατὰ πάσης ὑποθέσεως, ἐνδιαφερούσης τὴν Ναυτιλίαν μας, ἔχομεν ὅδη ἐπισημάνει καὶ ἐπικρίνει κατὰ καιρούς. 'Ο κ. Περικλῆς Καλλιμανόπουλος ἀγώνας σκληροὺς διεξήγαγε κατὰ τὰς συνεδριάσεις τῆς CENSA διὰ τὴν μεροληπτικὴν τῆς στάσιν εἰς κάθε ζήτημα, ἐνδιαφέρον τὴν «Ἑλληνικήν».

Συχνὰ διηρωτήθημεν πρὸς τί ἡ παρουσία μας εἰς μίαν ὀργάνωσιν, ἀντιτιθεμένην εἰς κάθε σχετικὸν μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας ζῆτημα. Αἱ ἐπιφυλάξεις μας ἔκειναι ἐνισχύθησαν ἀπὸ τὴν στάσιν τῆς CENSA εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον νά ἐνισχύωμεν διὰ τῆς παρουσίας μας τῆς της CENSA εἰς τὰς ἐνεργείας τῆς, τὰς ἐξυπηρετούσας τὰς ξένας μόνον τακτικὰς γραμμάς, ἐνῷ κάθε Ἑλληνικὴ ὑπόθεσις ἀντιμετωπίζει τὴν δρυνήσιν καὶ τὴν ἀντίδρασιν. 'Η ἀποχώρησίς μας θὰ δικαιαιολογεῖτο ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων.

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

'Επελήφθη ὅδη ἡ ἀρμοδία 'Επιτροπὴ τῆς Αμερικανικῆς Γερουσίας τῆς συζητήσεως τοῦ νομοσχεδίου περὶ προνομιακῆς φορτώσεως τῶν 30% τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας πετρελαίων ἐπὶ σκαφῶν ὑπὸ τὴν 'Αστερόδεσσαν.

Αἱ ἀπόφεις τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, αἱ ἀναπτυχθεῖσαι πρὸ τῆς 'Επιτροπῆς, διαφέρουν. Οἱ μὲν ναυτεργαστικοὶ κύκλοι καὶ οἱ ἀνεξάρτητοι ιδιώται εὑπολιστοί δεξαμενοπλοίων εἶναι κεκηρυγμένοι ὑπὲρ τῆς ἐπιφυγῆς τῶν προστατευτικοῦ νομοσχεδίου —ἐκυρώθη ὅδη τούτῳ ἀπὸ τὴν Βουλὴν— αἱ δὲ ἐταιρίαι πετρελαίων, οἱ 'Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ τῶν ὑπὸ σημαίας «ἀνάγκης» δεξαμενοπλοίων καὶ ἡ CENSA, ὡς ἐκπρόσωπος τῶν Εύρωπαίων ἐφοπλιστῶν, ὑποστηρίζουν τὰ ἀντίθετα, τὴν πλήρη, δηλαδή, ἀλευθερίαν εἰς τὰς μεταφοράς, ἀνεξαρτήτως σημαίας.

Τὸ κλίμα, πάντως, τὸ ἐπικρατοῦν εἰς τὴν Γερουσίαν, φαίνεται νὰ εἶναι εὐνοϊκὸν πρὸς τὰς ἀπόφεις τῶν πρώτων, οἵτινες ὑποστηρίζουν τὴν περαιτέρω προστασίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ τάνκερ, τοῦ ὑπὲρηγουμένου, σημειωτέον, σάσσει τοῦ Νόμου τοῦ 1970.

Καὶ αἱ συνέπειαι τῆς τοιαύτης νέας παραχωρήσεως πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον δέν ἡμποροῦν παρὰ νὰ εἶναι σφόδρα ἐπιζημιοὶ εἰς τὴν ὅλην παγκόσμιον Ναυτιλίαν τῶν δεξαμενοπλοίων. Δὲν ἀποκλείεται νὰ ἰδωμεν καὶ ἄλλα κράτη ἀκολουθοῦντα τὴν τακτικὴν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, διαφυλάσσοντα ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν τῶν πλοίων εἰς τὸ δόλον τῶν εἰς πετρελαίων εἰσαγόνων τῶν.

"Ας σημειωθῇ ὅτι κατὰ τὰς διεξαγομένας συζητήσεις εἰς τὴν 'Επιτροπὴν τῆς Γερουσίας, διεπιτυθησαν ἀπόφεις θετικαὶ, ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων ὑπαγορεύομεναι, ἀντιθετοῦ πρὸς τὴν κοθιέρωσιν τῆς διακρίσεως σημαίας ἀπὸ τὴν μεγάλην ὑπεραστλατικὴν Δημοκρατίαν. Πλήν, αἱ ἀπόφεις αὐταί, παρὰ τὴν ὄρθοτητά των, καλύπτονται ἀπὸ τὰς παρεμβάσεις τῶν ἀμετώπερων διαφερομένων ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν κύκλων. Εἶναι αἱ περισσότεραι.

Καὶ τὸ χειρότερον εἶναι ὅτι παρὰ τὸν ὅδη ύφισταμενον πληθωρισμὸν τονάζ, θέλουν προστεθῇ καὶ αἱ νέαι ναυπηγήσεις ἀμερικανικῶν τάνκερ, ἵνα ταῦτα ἐπάρκεσσον εἰς τὰς πετρελαίων μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς 'Αμερικῆς. 'Επιτείνεται, δηλαδή, ἡ δύσκολος θέσις τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζει ὅδη ἀπὸ τὰς ὑπερμέτρους ναυπηγήσεις τῆς Ναυτιλίας τῶν δεξαμενοπλοίων.

"Ας ἐλπίσωμεν ὅτι τελικῶς θὰ ἐπικρατήσουν εἰς τὴν Γερουσίαν συντηρητικώτεραι ἀπόφεις, δόποτε τὸ Νομοσχέδιον δέν θὰ φησιθῇ, δεδομένου μάλιστα ὅτι καὶ ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ἀντιτίθεται εἰς αὐτό.

* * *

"Η κρατικὴ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας, ἀντιτιθεμένη εἰς τὴν κύρωσιν τοῦ νομοσχεδίου, ὑπέβαλεν εἰς τὴν Γερουσίαν πλήρη κατάλογον τῶν κρατῶν, ἄτινα ἐφαρμόζουν συ-

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

στήματα διακρίσεως σημαίας. 'Ο κατάλογος άναφέρεται εἰς 50 κράτη, μὲν Ναυτιλίαν υπέρ τῶν 100.000 τόννων γκρός. 'Απὸ αὐτὰ τὰ πεντήκοντα, εἴκοσιν ἀσκούν κατά καποίον τρόπον τὴν διάκρισιν σημαίας καὶ ἐκ τῶν εἴκοσιν αὐτῶν, τὰ πλεῖστα καταλέγονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὑπαναπτύκτων, ἔξαιρουμένων τῆς Ἰταλίας, ἣτις ἔχει θεοπίστει μέτρα κατὰ τῶν πλοίων, τὰ κράτη τῶν ὅποιων προστατεύουν ιδιαιτέρως τὴν Ναυτιλίαν τῶν καὶ τῆς Ἰσπανίας, ἣτις ἔχει θεοπίστει τὸν προστατευτισμὸν τοῦ ἔθνικοῦ της πλοίου προκειμένου περὶ μεταφορῶν δάμβακος, καπνοῦ καὶ πετρελαίου.

"Ἄς σημειωθῇ, τέλος, ὅτι καὶ τὸ Ἀμερικανικὸν Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον ἐκηρύχθη κατὰ τοῦ προστατευτικοῦ νομοσχεδίου.

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ

'Ἐντύπωσιν προεκάλεσε γενικῶς καὶ ίδια ἐν Ἀγγλίᾳ, ἡ πληροφορία ὅτι ἡ Δυτικογερμανικὴ Ἐφοπλιστικὴ "Ἐνωσις ἐπραγματοποίησε σειράν δῆλην πειραματισμῶν ἐπὶ τῷ τελικῷ σκοπῷ τῆς μειώσεως τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων. Αἱ δοκιμαὶ, καθ' ἓν γνώσθη, ἐγένοντο ἐπὶ σκάφους 14.200 τόννων, τὸ ὅποιον, ἐνῷ ἐπρεπε τὸ νὰ διαβέτῃ πλήρωμα 32 ἀνδρῶν, ἐκινηθῆ ἡ ἱκανοποιητικῶς μόνον μὲ 12, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν. Βεβαίως, διὰ νὰ μὴ σημειωθῇ παράβασις τῆς κειμένης νομοθεσίας, οἱ 32 τῆς κανονικῆς συνθέσεως ἐπέβαντον τοὺς σκάφους, πλὴν ἐξ αὐτῶν, μόνον οἱ 12 εἰργάζοντο. Εἰς ἐν μαλιστα στάδιον τῶν δοκιμῶν, τὸ ἐνεργὸν πλήρωμα περιωρίσθη μόνον εἰς 4 ἄνδρας, σύτινες καὶ ἡδυνήθησαν νὰ προσορμίσουν, ἀσφαλῶς, τὸ σκάφος.

Πάντως, ἡ Διεθνής "Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν ἐδήλωσεν ὅτι οὐδὲν γνωρίζει ἐπισήμως περὶ τῶν πειραμάτων καὶ ὅτι ἡ ίδια δὲν διεξάγει παρομοίας δοκιμᾶς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. Τὰ αὐτὰ περίπου ἐδήλωσαν διὰ λογαριασμὸν τῶν Βρετανῶν ναυτικῶν τὸ Σωματεῖον τῶν Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. καὶ ἡ Ἐθνικὴ "Ἐνωσις Πληρωμάτων. Εἰς δλας τὰς χώρας, προστίθεται, ἡ ὑφισταμένη νομοθεσία προβλέπει αὐστηρῶς τὰ δρια τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως τῶν πλοίων καὶ ἡ οὐσιώδης μεταβολὴ τούτων δὲν ἀποτελεῖ εὔκολον ὑπόθεσιν. Χωρὶς νὰ παραβλέπεται ἡ σημασία τῶν γερμανικῶν πειραμάτων δι' ἐνδεχομένας μελλοντικὰς ἐξελίξεις, εἶναι ἀνύγκη νὰ τονισθῇ ὅτι ὁ πρωταρχικὸς λόγος τῆς παρεμβάσεως τοῦ κράτους εἰς τὰ τῆς

συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων εἰναι ἡ ἀσφάλεια αὐτῶν καὶ τῶν ἐπιθειανότων. Καὶ τούτῳ εἰς οὐδεμίᾳν περίπτωσιν ἐπιτρέπεται νὰ λησμονηθῇ.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Η κρίσις μαστίζει παγκοσμίως τὸ κρουαζιερόπλοιον. 'Απὸ τὴν πορείαν τῆς διεθνούς οικονομικῆς καταστάσεως ἔχαρτωνται καὶ τὰ ταξίδια ἀναψυχῆς. 'Η πολυτέλεια τῆς πειριγήσεως ἀποκλείεται. 'Ηδη οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπευθύνονται εἰς τὸν μέσον εἰσόδηματος ταξιδιώτην, προσφέροντες τὸν εὐθηνότερον δυνατὸν ναῦλον. Τὰ ὑψηλῆς κλάσεως τουριστικά ταξίδια ἀνήκουν εἰς τὸ παρελθόν. Τώρα ὁ ἐπιχειρισμὸς τὴν κρουαζιέραν Ἀμερικανὸν ἡ Εύρωπαίος ζητεῖ τὰ πειριστότερα μὲ τὸν χαμηλότερον ναῦλον. Τὰ γραφεῖα, ἐπίσης, τῶν ταξιδιών, ἐκμεταλλεύονται τὴν δύσκολον κατάστασιν. Δεδομένου ὅτι ἀσπάναι ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς κρουαζιερόπλοιού εἰναι ἔξαιρετικῶς ὑψηλαὶ καὶ τούτῳ ἰδιαιτέρως μετὰ τὴν ἀνατίμησην τῶν καυσίμων, οἱ ἐφοπλισταὶ μὲ τὰ πειρωρισμένα οικονομικὰ μέσα ἀντιμετωπίζουν ως μόνην λύσιν τὸν παροπλισμόν. Πολλαὶ αἱ προσφοραὶ ἐκτοιμουμένων κρουαζιερόπλοιοίν.

'Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας αἱ Τράπεζαι ἐξ ἄλλου ἐπιδεικνύουν πλήρη τὴν ἐπιφύλαξίν των εἰς τὴν χρηματοδότησιν ἐνὸς κρουαζιερόπλοιού. 'Ο ἐγνωμόνης ἱκανότητος ἐφοπλιστής, ὁ διαβέτων τὴν πέμπραν καὶ σημαντικὸν μέρος τῶν κεφαλαίων, ἔχει τὴν πιθανότητα τῆς ἐπιτυχούς χρηματοδότησεως. 'Ο τὸ πρώτον εἰσερχόμενος εἰς τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ κρουαζιερόπλοιού ἀποκλείεται. 'Υπὸ διαρτάτους όρους δυνατὸν νὰ ἐπιτύχῃ τὴν χρηματοδότησην. Εἰς σχετικὰς δηλώσεις προέβη πρὸ ήμερων ἐκπρόσωπος τῆς Χάμπρος Μπάνκ τοῦ Λονδίνου.

ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝ

Εἰς τὸ ἐν Ἀμεριγώ συνελθόν διεθνες συνέδριον τῆς Comité Maritime International, μεταξὺ τῶν θεμάτων τῆς ἡμερησίας διατάξεως, ἥτο καὶ τὸ θέμα τῆς συμβάσεως ναυπηγήσεως. Λόγω τοῦ ὅποιον παρουσιάζουν διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὴν ἀναπτυσσόμενην ναυπηγικήν διοικητικῶν μας, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ προταθεῖσα ἐνοποίησης τοῦ τύπου τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου, ἀφ' ἐτέρου δὲ τὰ πολλαπλά ζητήματα τὰ δημιουρ-

γούμενα ἐκ τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγήσεων, ἔκριναμεν σκόπιμον ὅπως ἐνημερώσωμεν τὸ ἀναγνωστικόν μας κοινὸν ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς, ἐν προκειμένῳ, θέσεως.

Δεδομένου ὅτι ἡ θέσις αὕτη ἐσχηματίσθη ἐκ τῶν ἐν τῇ Ἑλληνικῇ Ἐνώσει Ναυτικοῦ Δικαίου διεξαχθεισῶν σχετικῶν συζητήσεων καί, κυρίως, ἐπὶ τῇ βάσει ὑπομνήματος καταρτισθέντος ὑπὸ τοῦ μέλους τῆς Ἐνώσεως δικηγόρου κ. Δημ. Η. Κοπανίτσα, δημοσιεύμενον αὐτούσιον τὸ πρωτότυπον τοῦ ὑπομνήματος τούτου εἰς τὸ ἀγγλόφωνον τμῆμα τοῦ παρόντος τεύχους, καὶ ἐφιστῶμεν ἐπὶ αὐτοῦ τὴν προσοχὴν τῶν ἀναγνωστῶν μας.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ

Παρατηρεῖ ὁ κ. Νικ. Κροντήρης, ὅτι εἰς τὴν τελευταίαν ἑκδόσιν τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν «Οδηγός ἀσφαλείας διὰ τὰ πετρελαιοφόρα, τῆς ὅποιας ἡ χρησιμότης είναι μεγάλη καὶ προφανής, ὑπάρχει μία παραλειψις. Οὐδὲν ἀναφέρεται σχετικῶς μὲ τὴν δεξαμενοπλοίων παρουσίαν καὶ χρήσιν τῶν πλαστικῶν, νάυλων κλπ. Καὶ δῆμας τὰ θέματα ἀσφαλείας, τὰ ὅποια ἐνδέχεται ἐντεῦθεν νὰ δημιουργηθοῦν δὲν είναι ἀμελητέα.

Γνωρίζομεν ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἑκδόσις τοῦ ἀνωτέρω ὀδηγοῦ, είναι μετάφρασις πιστὴ τοῦ ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου συνταχθέντος ἀγγλικοῦ κειμένου. Διαβιβάζομεν λοιπὸν τὴν παρατήρησιν ἀρμόδιως, μὲ τὴν ἐλπίδα μιᾶς ταχείας συμπληρώσεως.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

'Ανεγνώσαμεν περὶ πλοίου τινὸς ἐνδιαφέρουσαν εἰδῆσιν καὶ ἐκοπιάσαμεν πολὺ νὰ πεισθῶμεν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἐλληνικοῦ, φέροντος ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ... ἐλληνικὸν ὄνομα.

Εἰναι δέ τοι διὰ συνδοσία τῶν δονάτων εἰς τὰ πλοῖα μας, ἡ συγχωνεύουσα ἐλληνικούς, ἀγγλικούς, λατινο-αμερικανικούς καὶ... φραγκοχώτικους τίτλους εἰς τοὺς πλέον ἀπιθάνους συνδυασμούς, ἀποτελεῖ ἀφορμὴν διχά μόνον συγχύσεων ἀλλὰ κυρίως εὐτραπέλων συμφυρῶν, καθ' ὃν ματαίως ἀγωνίζονται αἱ ὑπουργικαὶ διευκρινιστικαὶ ἐγκύλοι.

Τὸ γεγονός μάλιστα ὅτι ἐπιβάλλεται ἐκ τοῦ νόμου ἡ δι' ἐλληνικῶν στοιχείων ἀποτύπωσις τοῦ ὄντος διοικητοῦ περὶ ἐλληνικοῦ, φέροντος ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐλληνικὸν ὄνομα.

'Εξ ἄλλου, ἡ μοιραία διάθεσις μεταφράσεως τοῦ ξενικοῦ ὄντος ἔχει συχνὰ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διπλῆν σχέδιον ὄνομασίαν, ἐντὸς τῆς ὅποιας δοθεῖται νὰ μαντεύσῃς ὅτι ἔν καὶ τὸ αὐτὸ πλοίον είναι τὸ «Ἐλληνικὴ Φλόξ» καὶ τὸ «Γκραϊτσιαν φλόξ» η τὸ «Ἀργυροῦς Γλάρος» καὶ τὸ «Σίλιδερ Σηγκαλ».

'Η τελευταία αὕτη περιπλοκή, πολὺ μᾶς ἐνθυμίζει τὴν ἀνεπανάληπτον ἔκείνην ιστορίαν τῆς ἐποχῆς καθ' ἥν ὁ ὄδος 'Ακαδημίας μετετρέπετο εἰς ὁδὸν Φραγκοκλίνου Ρούζελτ. Συνέπεσε τότε νὰ φάσῃ εἰς Ἐλλάδα τὸ ὄμρων μονονάραν άμερικανικὸν ἀπεροπλανοφόρον καὶ ἀμίμητος εὐθυμογράφος τῆς ἐποχῆς ἔσπευσε ν' ἀναγγείλῃ διὰ τῶν στηλῶν τῆς ἐφημερίδος του διὰ τὴν πρώιαν τῆς σήμερον κατέπλευσεν εἰς τὰ φαληρικὰ ὕδατα τὸ ἀπεροπλανοφόρον «Φραγκοκλίνος Ρούζελτ», πρώην... 'Ακαδημίας».

'Αθάνατον ἐλληνικὸν πνεῦμα.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

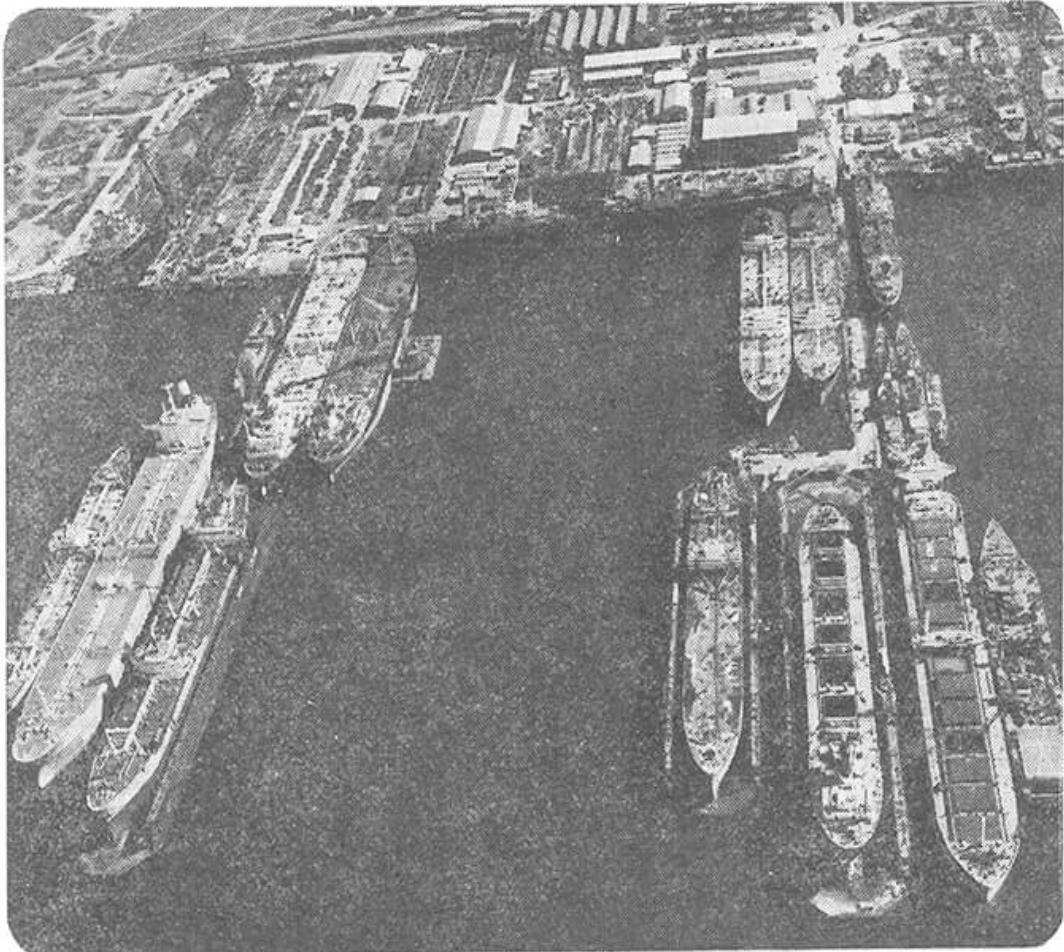
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ



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

'Ἐν ὅψει τῆς Διεθνοῦς Διασκέψεως τοῦ Καράκας

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ • Η ΑΙΓΑΙΑΛΙΤΙΣ ΖΩΝΗ, Η ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΣ ΚΑΙ Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ • ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ • ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΝΩΠΙΟΝ ΜΙΑΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ • ΕΛΠΙΔΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑ.

'Υπάρχει ή έντυπωσις ότι ή διεθνής διάσκεψις τού Καράκας περί τού δικαιού της θαλάσσης, ήτις πρόκειται νὰ συνέλθῃ τὴν 20ην Ιουνίου - 26ην Αὐγούστου, εἰς τὴν πρωτεύουσα τῆς Βενεζούελας καὶ εἰς τὴν οποίαν θὰ μετάσχουν πλέον τῶν 100 χωρῶν, θ' ἀποτελέσωστε σταθμὸν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἀνάβασις τοποτητος. Διότι εἰς αὐτὴν θὰ συγκρητοῦν μερικὰ βασικώτατα θέματα, ἐκ τῆς ἐπιλύσεως τῶν ὅποιων ἔξαρταται ἴσως, εἶναι η κομμος θὰ δημιουρῇ νὰ ζήσῃ εἰρηνικής εἰς τὰς ἀπερχομένας γενεάς. Τὸ γεγονός ότι η θάλασσας καλύπτει τὸ 70% τῆς ἐπιφανείας τοῦ πλανήτου μας καὶ οἱ υπολογισμὸς ότι ἐντὸς 50 ἑτῶν ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς θὰ εἴη διπλασιασθῆ, δεικνύουν ότι η προσφυγὴ εἰς τοὺς ἀπεράντους καὶ πλουσιωτάτους πόρους τῶν ὡκεανῶν, όχι μόνον θὰ καταστῇ ἀπαραίτητος, ἀλλὰ καὶ ότι η ἐκμετάλλευσίς των θὰ πρέπει νὰ είναι η δέουσα καὶ λελογισμένη, εἶναι θέλωμεν νὰ παράσχωμεν εἰς τὰ τέκνα μας τὰ μέσα τῆς ἐπιβιώσεως καὶ τὴν δυνατότητα μιᾶς εὐτυχούς ζωῆς.

'Αλλ' ἐνῷ πάντες φαίνονται σύμφωνοι ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω, ή ἐπὶ τὸ αὐτὸ σύμπτωσις τῶν ἀπόφεων διὰ τὴν καλυτέραν καὶ δικαιοτέραν χρησιμοποίησην τοῦ ἐναλίου προύστου δὲν διαγράφεται εὔκολος εἰς τὸν ὄριζοντα τῆς διασκέψεως. 'Η πολλαπλότης τῶν πρὸς ρύθμισιν ζητημάτων, αἱ δυτικειμενικαὶ δυσχέρειαι καὶ κυρίως τὰ ἀντιτίθεμενα συμφέροντα τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ τῶν διαφόρων παρατάξεων, καθιστοῦν ιδιαίτερως σκεπτικοὺς τοὺς διεθνεῖς σχολιαστάς, οἱ πλέον αἰσιόδοξοι τῶν ὅποιων δὲν προδέλεπουν ὑπογραφὴν διεθνοῦς συμβάσεως ἀπόδεκτῆς ὑπὲρ τῶν μεγάλης πλειοψηφίας τῶν κρατῶν, ἐνώπιον τῶν οριζόντων τοῦ 1980.

Ποιὸν θέμα είναι ἀκριβῶς τὸ ἀντικείμενον τῆς διασκέψεως τοῦ Καράκας καὶ ποία τὰ ἐπὶ μέρους θέματα τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης; Πρὶν η τὰ ἐκθέσωμεν κατωτέρω, ἀξίζει νὰ σημειωθῇ ότι η ἐπὶ τὸ Δικαίου τῆς θαλάσσης προηγουμένη διεθνῆς συνδιάσκεψις εἶχε συνέλθει εἰς τὴν Γενεύην τὸ 1958, ὥστε καὶ εἶχε καταρτισθῆ ἀριθμός τις διεθνῶν συμβάσεων ἀντιμετωπίζουσῶν τὰ ζητήματα τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. Σήμερον, θέμα, μετὰ 16 ὀλόκληρη ἔτη περαστῶν τεχνολογικῶν προόδων καὶ ποικίλων διεθνῶν ἔξελίξεων, αἱ συμβάσεις ἔκειναι, αἵτινες μόλις ἔθεωρούντο ἱκανοποιητικαὶ διὰ τὸ 1958, κατέστη φανερὸν ότι είναι ἀδύνατον νὰ δώσουν λύσεις εἰς τὰ ζέοντα προβλήματα τῆς ἐποχῆς μας. 'Αλλ' ἀς θέλωμεν ηδη εἰς τὰ ἐπὶ μέρους θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως.

ΑΙΓΑΙΑΛΙΤΙΣ ΖΩΝΗ

Τὸ πρῶτον καὶ κύριον θέμα είναι τὸ τῆς αιγαλίτιδος ζώνης ἡ ἄλλως τῶν χωρικῶν ὄδατῶν ἐκάστης χώρας, ἐντὸς τῶν ὅποιων ἡ κόρα αὕτη διεθνῶς κατηγορικά δικαιώματα, ἐπιτρέπουσα τοὺς δικαιώματα τῆς Ζωνής της άσβετης ζώνης.

'Η διεθνής σύμβασις τῆς Γενεύης τοῦ 1958 εἶχεν ἀποφύγει νὰ προσδιορίσῃ ρητῶς τὸ εὑρος τῶν χωρικῶν ὄδατῶν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. 'Ἐν τούτοις, κατὰ τὸ πνεῦμα τῆς συμβάσεως τὸ ὄριον τοῦ δέν ἔτρεπε νὰ είναι μεγαλύτερον τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων, δεδομένου ότι ρητῶς προεξέλεπτο σπώς η «συνυρέουσα ζώνη» μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 12 μίλια. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ή

ἐκ μέρους διαφόρων χωρῶν ἀξιουμένη ἐν τῷ πράξει ἔκτασις τῆς αιγαλίτιδος ζώνης των ἐνεφάνισε τεραστίας διαφορᾶς ποικίλουσα ὥστε 3 μέχρι 200 μιλίων, ἐνῷ μία σημαντικὴ πλειοψηφία κρατῶν υιοθέτησε τὰ 12 μίλια.

Κατόπιν τούτου φαίνεται πιθανὸν ότι εἰς τὸ Καράκας η πρότασις καθιερώσεως διεθνῶς τοῦ εὑρος τῆς χωρικῆς θαλάσσης εἰς τὰ 12 μίλια δὲν θὰ συναντήσῃ ἀντιπερβλήτους δυσχερείας. Παραπότεον, ἐν τούτοις, ότι τὰ διαθέτοντα τοὺς μεγάλους ἐμπορίους στόλους κράτη, δὲν βλέπουν εὐνοϊκῶς τὴν τοιάδην καθιερώσαν, δεδομένου ότι θὰ περιορισθῇ σημαντικῶς η ἐλευθέρα εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν «ἀνοικτὴ θάλασσα», ἐνῷ παραλλήλως θὰ ἐμφανισθῇ μέγας ἀριθμός «στενῶν», τὰ ὅποια ἐνῷ πρὶν διέτρουν διεθνῆ χαρακτήρα, θὰ υπαχθεῖ τώρα εἰς τὴν χωρική θαλάσσαν τῶν παρακτίων κρατῶν. Σημειωτέον ότι υπάρχουν εἰς τὴν ὑδρόγειον 100 περίπου «στενά», τῶν ὅποιων τὸ εὑρος είναι ἀνώτερον τῶν 6 καὶ κατωτέρων τῶν 24 μιλίων, διὰ τὰ ὅποια τὰ πρέπει νὰ ὑπάρχῃ θετικὸς διακανονισμὸς τούλαχιστον ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐλευθέραν διάσασιν τῶν πλοίων, ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν, ἄνευ οὐδεμιᾶς διακρίσεως καὶ οὐδενὸς περιορισμοῦ.

ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΣ

'Ο προσδιορισμὸς τῆς υφαλοκρηπίδος είναι ἵσως τὸ δυσχερέστερον τῶν προβλημάτων ἐξ ὅσων ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ ἡ συνδιάσκεψις τοῦ Καράκας, λόγῳ τῶν ἰσχυροτάτων οἰκονομικῶν συμφερόντων, τὰ ὅποια ἐμπλέκονται μετ' αὐτῆς. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, διὰ τὸ ὄριον ἀσκήσεως τοῦ δικαιώματος ἐκμετάλλευσεως τοῦ πυθμένος τῆς θαλάσσης τοῦ ἀποτελούντος συνέχειαν τῆς ἀκτῆς τῶν παρακτίων χωρῶν. 'Ἐπ' αὐτοῦ ὑ διεθνῆς σύμβασις τῆς Γενεύης τοῦ 1958 είκε καθορίσει ὡς ἀνώτατον ὄριον τὴν ισοβαθῆ τῶν 200 μέτρων η καὶ περισσότερον ἐφ' ὅσον ἡ ἐκμετάλλευσίς εἰς μεγαλύτερα διάβατη ήτο δυνατή. 'Ο προσδιορισμός, δηλαδή, δὲν ἔγινε μὲν κριτήριον τὸ πλάτος ὥρισμένης θαλάσσας λωρίδος, ἀλλὰ μὲ τὸ κριτήριον τοῦ δάσους τοῦ θαλασ-

σίου πυθμένος. 'Ο τοιοῦτος δῆμος προσδιορισμὸς ἀποτελεῖ διὰ σήμερον μίαν νομικὴν παγίδα, δεδομένου ότι μὲ τὰ σύγχρονα τεχνικὰ μέσα η ἐκμετάλλευσις είναι δυνατή εἰς συνεχῶς μεγαλύτερα δάση. Καὶ ἐπομένως, μὲ τὴν πάροδον τῶν ἔτῶν ὁλόκληρος ὁ θαλάσσιος δῆμος θὰ ἡδύνατο νὰ υπαχθῇ εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν παρακτίων χωρῶν.

'Ἐνπώπιον τοιούτων προοπτικῶν ἐννοεῖ τις τὰς ἀντιθέσεις καὶ τὰς διαφορὰς τῶν κρατῶν, τὰ ὅποια θὰ μετάσχουν τῆς διασκέψεως. Αἱ νοτιοαμερικανικαὶ χώραι, στερούμεναι ὑπόλογοισίους ύφαλοκρηπίδος, λόγῳ τῆς ἀποτόμου κλίσεως τῶν ἀκτῶν των, ἀξιούν διόπτης ἐπεκτείνουν τὰ «χωρικὰ ὄδατα» εἰς εὑρος 200 μιλίων, ἐντὸς τῶν ὅποιων θὰ ἔχουν δικαίωμα επὶ τῆς θαλάσσης, ἐπὶ τοῦ υποθρύκου χώρου, ἐπὶ τοῦ υπεδάφους τοῦ πυθμένος καὶ ἀκόμη ἐπὶ τοῦ ἀνωθεν αὐτῶν ἐναερίου χώρου. 'Ἄλλοι, μετριοπαθέστεροι, δροκούνται μὲν εἰς χωρικὰ ὄδατα 20 χιλιομέτρων, ἀλλὰ θέλουν κοίκονομικήν δικαιοδοσίαν ἐπὶ ἐκτάσεως 200 χιλιομέτρων. 'Υπάρχουν κύκλοι υποστηρίζοντες τὴν δημιουργίαν διεθνοῦς ὁργανισμοῦ ὑφ' οὐ τὴν διασκέψεισιν νὰ υπαχθῇ ο διασαστος πυθμήν, ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ ὅποιου θὰ παραχωρήται ἐπὶ κατοδήλη τελῶν προοριζομένων διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ ὁργανισμοῦ καὶ τὴν διογκώσιαν διεθνοῦς διαχείριστερον τῶν περιφερειακῶν συμφώνων διὰ τὴν διασκέψεις τὸ πυθμήν, η ἐκμετάλλευσις τοῦ ὅποιου θὰ παραχωρήται ἐπὶ καταστοῦ τελῶν προοριζομένων διὰ τὴν διογκώσιαν διεθνοῦς διαχείριστερον τῶν περιφερειακῶν συμφώνων διὰ τὴν διασκέψεις τὸ πυθμήν, η ἐκμετάλλευσις τοῦ ὅποιου θὰ παραχωρήται της ἀπαραίτητης της προτοκατονήτης τοῦ διασαστος πυθμήν μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν, πράγμα σπερ δη μεταδῆλη τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν εἰς ιδιωτικὴν λίμνην, πρὸς τὴν ὅποιαν αὶ στερούμεναι ἀκτῶν χώραι οὐδεμίᾳν θὰ ἔχουν πρόσθισταιν.

Παρὰ τὴν αὐθαίρεσιν ἐνίων ἐκ τῶν ἀνωτέρω προτάσεων οὐδεὶς ἀπορεῖ διὰ τὴν προβολὴν των, ἐν ὅψει τῶν συμφερόντων τὰ ὅποια προσελκύει ὁ ἀπέραντος ἀληθῶς πλούτος τῆς θαλάσσης. 'Ἐπειδὴ κατανομή τοῦ δικαιού παντὸς κατανομής τοῦ διασαστοιού διθύρων μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν, πράγμα σπερ δη μεταδῆλη τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν εἰς ιδιωτικὴν λίμνην, πρὸς τὴν ὅποιαν αὶ στερούμεναι ἀκτῶν χώραι οὐδεμίᾳν θὰ ἔχουν πρόσθισταιν.

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 πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυνθῆτε:

ΖΑΓΟΡΑΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΝ, ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 16 - ΤΗΛ. 425924

φος περιλαμβάνουν πλήγη των πετρελαιοειδών και των φυσικών αέριών, μίαν άπέραντον ποικιλίαν ώλων και μεταλλευμάτων, ώς τό φωφόρον, τό μαγγάνιον, δισίδηρος, τό όλουμπίνιον, τό νικέλιον, διχαλκός και τό κοβάλτιον. Έξ αλλου, δὲν πρέπει νά λησμονήται, ότι άπό τέων ήδη γίνεται έκμετάλλευσις ύποδρυχών φλεβών χρυσού, άργυρου, πλατίνης και διαμάντων, καθώς και χρωμάτων, καστερού και σύρανίου. Ής πρός τά τεχνικά μέσα, έξ αλλου, ούδεις γνωρίζει πού θα σταματήσῃ η άνθρωπη έφευρετικότης, διαν υπάρχουν ήδη άμερικανικά πλωτά έγκαταστάσεις μεταλλευτικών έρευνων εις βάθος 1.000 μέτρων και ιαπωνικά έκσκαπτικά σκάφη εις άνακτησιν καστέρου, δυνάμενα νά έργαζωνται εις βάθος 4.000 μέτρων, ένω διάριθμός των διατρητικών πλωτών έξειδρων έφθασεν έντος είκοσατίας άπό τον μηδενός εις τάς 360.

Ἐν δημοποιήσει των άνωτέρω, θεωρείται άναγκη πάντων την διάσκεψη τού Καράκας προσπάθηση νά έπιτυχη διεθνή διακανονισμός άφορωντα τούλαχιστον εις :

- α) Τήν έξασφάλισιν της παραδοσιακής έλευθέρας ναυσιπλοΐας εις τήν άνοικτήν θάλασσαν.
- β) Τήν διαχείρισιν τού ύποδρυχίου πλούτου πρός άφελος διλων τών έθνων, μικρών ή μεγάλων, πτωχών ή πλουσίων, παρακτικών ή μη και
- γ) Τήν άναγγώρισιν τών έπι τής άφαλοκρηπτίδος δικαιωμάτων έντος λογικών όριών.

ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Τὸ τρίτον θέμα τῆς διασκέψεως άφορᾶ εις τήν άνοικτήν ή έλευθέραν θάλασσαν, τό διόποιον άναμφισθήτων συνδέεται στενώς μετά τού θέματος τής αιγαλίτιδος ζώνης, ένδεχομένως δὲ και μετά τού τής άφαλοκρηπτίδος.

Ὀς γνωστόν, ή έλευθέρα χρήσις τής άνοικτής θαλάσσης, παρά τάς κατά καιρούς αὐθαιρέτους παρεμβάσεις, ούδεποτε άπό τής άρχαιοτητος μέχρι στήμερον ήμεφεδητήθη σοδαρώς. Ἐν τούτοις, ή προσαφερθείσα πρόθεσις ωρισμένων χωρῶν πρός αὔξησιν τών χωρικών των υδάτων, δὲν σημαίνει είμην άντιστοιχον περιορισμόν αὐτῆς τής έλευθερίας. Έξ αλλου, ή υπαρξίς τών «στενών» τελούντων κατά κανόνα ύπό τήν δικαιοδοσίαν μικρών ή μέσων κρατῶν, και τό δικαίωμα τής έλευθέρας δι' αὐτῶν δια-

βάσεως, συνδέονται άρρηκτως μετά τού θέματος τής άνοικτής θαλάσσης. Τέλος, έν μικρότερον, ήλλ' ούχι εύκαταφρόνητον σημείον, άποτελεῖ ή υπαρξίς μονίμων έγκαταστάσεων εις τήν άνοικτήν θάλασσαν, υπαγομένων εις τήν έθνικότητα τῶν ιδιοκτητῶν των. Αἱ έγκαταστάσεις αὗται, μολονότι κατά τήν σύμβασιν τής Γενεύης, στερούνται ίδιας αιγαλίτιδος ζώνης έκτος μιᾶς περιφερειακής ζώνης άσφαλείας πλάτους 500 μέτρων, δὲν παύουν ν' άποτελούν πρόσθετα έμποδια και ένδεχομένον κίνδυνον διὰ τήν διεθνή ναυσιπλοΐαν.

Ἐπὶ τού προκειμένου, πάντως, εἶναι άναγκη νά τονισθῇ οτι τά στρατιωτικά συμφέροντα τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ώς αἱ ΗΠΑ και ή Σοβιετική "Ενωσίς και ή άναγκη έξασφαλίσεως τής έλευθέρας κυκλοφορίας τῶν πολεμικῶν στόλων των, θό διαδραματίσῃ, άσφαλώς, διαρύνοντα ρόλον διὰ τήν έγγυότητα τής έλευθέρας ναυσιπλοΐας εις τήν άνοικτήν θάλασσαν.

ΖΩΝΗ ΑΛΙΕΙΑΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΣ ΕΝΑΛΙΟΥ ΠΛΟΥΤΟΥ

Τό δύο ταῦτα ζητήματα συνδέονται στενῶς μεταξύ των. Ής πρός τήν άλιευτικήν ζώνην, μολονότι ή έκτασις τῶν 12 μιλίων έχει γίνει άποδεκτή ύπό το πολλών διεθνῶν συμφωνιῶν, παρατηρεῖται έν τούτοις σοδαρά παρέκκλισις εις άρκετάς περιπτώσεις, τήν κορωνίδα τῶν όποίων άπετέλεσεν άφ' ένδος μὲν ή ύπό τῶν περουβιανῶν λιμενικῶν όρχων άποκλισμός τῶν άμερικανικῶν άλιευτικῶν πέραν τῶν 200 μιλίων άπό τῶν δικτῶν και άφ' έτερους ή πρόσφατος ύπό τής Ισλανδίας έπεκτασις τής άλιευτικής ζώνης της εις ένδος 50 μιλίων. Σκοπός τής Ισλανδίας έν τή άποφασία ταύτη ύπροξε, δεσιάως, ή προστασία τῶν άλιευτικῶν πεδίων άπό τής έντατικής άλιειας ήν άσκούν αι διάφοροι χώροι και ή διατήρησις οὕτω τής μεγαλυτέρας πηγής έθνικού εἰσόδηματος. Διά παρόμοιων φαινούμενον δύναται νά παραπονήσαι και ή Αμερική, τής όποιας οι έν Νέα Αγγλία άλιεις διέπουν έξαφανιζόμενα τά άλιευτικά άσπρα μεθόδων, τάς όποιας χρησιμοποιούν αι χώραι τής Ανατολής.

ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τό θέμα ούμως τής διατηρήσεως τού έναλιου πλούτου και δη τού ύδροβού πληθυσμού συνδέεται άμεσωτερον πρός τήν άγω-

να κατά τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης, έπι τού όποιου ύπάρχει εύτυχος ή μεγαλυτέρα πιθανότης νά κατατηξη ή διάσκεψις εις άμφοφων γενικήν άπόφασιν. Τό γεγονός οτι έπι τού ζητήματος αύτου θύμισται ίδιαστερά εύαισθησία τής κοινής γνώμης και τό γεγονός οτι ήδη έπ' αύτου ύπάρχουν άρκετα διεθνείς συμβάσεις, διευκολύνουν τήν ολην κατάστασιν. Υπολογίζεται, δηλαδή, οτι αι ύπάρχουσαι διεθνείς συμβάσεις, ήτοι :

α) Δ. Σ. "Οσλο 1972 περί άποφυγής ρυπάνσεως τής θαλάσσης.

β) Δ. Σ. Βαλτικής 1974 ύπογραφείσα εύχερώς ύπό τῶν παρακτίων Βαλτικῶν χωρῶν, κεφαλαιοκρατικῶν, κομμουνιστικῶν και ούδετέρων.

γ) Δ. Σ. περί άποφυγής ρυπάνσεως τής Μεσογείου, τής όποιας τό τελικὸν σχέδιον υιοθετήθη ύφ' ολων τῶν μεσογειακῶν χωρῶν έν αἵ το Ισραήλ και οί Αραβες και

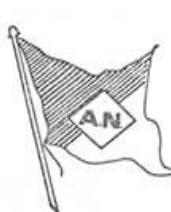
δ) Δ. Σ. Βορ. Ατλαντικοῦ άφορώσα εις συμπληρωσιν τής Δ. Σ. τού Οσλο άναφορικῶν πρός τάς έκ τής ήπρας ρυπάνσεις, θ' άποτελέσουν έν είδος νομολογίας έπι τή δάσει τής όποιας ή κατάρτισις μιᾶς γενικής συμβάσεως κατά τής ρυπάνσεως έπι παγκοσμίου έπιπεδου θά καταστή έφικτη.

ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τέλος άλλα θέματα, διλιγότερον ένδιαφέροντα, τά όποια θά συζητηθούν εις Καράκας — χωρίς και νά έξαντλούνται ολα— είναι :

α) Η ειρηνική χρησιμοποίησις τῶν θαλασσών και τού πυθμένος αύτων, έφ' ής ήδη έπετεύχθη συμφωνία προσφάτως μεταξύ Η.Π.Α., Ρωσίας και Αγγλίας.

β) Η έκ τής θαλάσσης παραγωγή είδων διατροφής, ή όποια περιλαμβάνει πρωτότυπα προβλήματα τάς ή θαλασσοκαλλιέργεια, ή άλιεις κυτῶν, ή παραγωγή γλυκέος ύδατος έκ τής θαλάσσης, ή θαλασσοθεραπεία, ή άποφυγή ρυπάνσεως έξ άμφοτερικῶν καταλόπινων κλπ. και γ) Η διεθνής διαχείρισις τής Ανταρκτικής, ή όποια άποτελει τό τελευταίον καταφύγιον κατά τής μολύνσεως τού κόσμου και μίαν άπεραντον πηγήν ούχι μόνον γλυκέος ύδατος, άλλα και πλωμαρίθμων μεταλλευμάτων και πετρελαιοειδών.



ACHAIKI NAFTILIAKI S.A.

SHIPBROKERS

CHARTERING

- DRY CARGO
- TIMECHARTER
- TANKER CHARTERING

TELEPHONES: 41.17611-14

(FOUR LINES)

SALE & PURCHASE

- SECOND HAND TONNAGE
- DEMOLITION
- ALL FLOATING MATERIAL

TELEX: 3101-06 ACIA GR

(SIX LINES)

CONTRACTING

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

CABLES:

ACHAIKASHIP

8, IAK. DRAGATSI STREET, PIRAEUS (37), GREECE

ΕΛΗΞΕ Η ΠΡΩΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΙΣ ΤΟ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ Α' ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

'Η πρώτη έκπαιδευτική περίοδος ύποψηφίων πλοιαρχών και μηχανικών Α' τάξεως είς τὸ ΚΕΣΕΝ ἦλησεν, ηδη δὲ ἀπένεμηθήσαν πιστοποιητικά σπουδῶν, δάσαι τῶν ὅποιων θὰ χορηγηθούν τὰ ἀντίστοιχα διπλώματα, εἰς 130 πλοιάρχους καὶ 53 μηχανικούς, τὰ ὄνματα τῶν ὅποιων δημοσιεύονται κατωτέρω.

Εἰς τὸ ΚΕΣΕΝ θὰ συνεχισθῇ μέχρι τῆς 15ης 'Ιουλίου ἡ φοίτησις ύποψηφίων πλοιάρχων καὶ μηχανικών Α' τάξεως, οἱ ὅποιοι ἐνεγράφησαν μετὰ τὴν ἔναρξην τῆς πρώτης ἐκπαιδευτικῆς περιόδου καὶ παρκολούθησαν ὠρισμένους μόνον κύκλους μαθημάτων, ύπολογίζεται δὲ ὅτι σημαντικός ἀριθμὸς ἔξ αὐτῶν θὰ τύχουν πιστοποιητικῶν σπουδῶν ἐντὸς τοῦ θέρους, δεδομένου ὅτι θὰ ἔχουν περατώσει, ἐν τῷ μεταξύ, ὅλους τοὺς κύκλους μαθημάτων.

'Η δευτέρα έκπαιδευτική περίοδος τοῦ ΚΕΣΕΝ θὰ ἀρχίσῃ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου.

'Η πρώτη έκπαιδευτική περίοδος ύποψηφίων πλοιαρχών καὶ μηχανικών Α' τάξεως ἥρχισεν εἰς τὸ ΚΕΣΕΝ τὴν 21ην Φεβρουαρίου, τὰ μαθήματα δὲ ἐπερματίσθησαν τὴν 25ην Μαΐου καὶ τὰ τελικὰ ἀποτελέσματα ἀνεκοινώθησαν τὴν 4ην 'Ιουνίου. Μετὰ τὴν λῆξιν τῶν μαθημάτων ἐπραγματοποιήθησαν δύο ἐβδομαδιαῖς σεμινάριοι (πλοιαρχών καὶ μηχανικῶν), τὰ ὅποια, ἐκτὸς τῶν σπουδαστῶν, παρκολούθησαν καὶ ἄλλοι ἐνδιαφερόμενοι.

Τὸ σεμινάριον διὰ τοὺς πλοιάρχους περιελάμβανε τὰ ἔξης θέματα : «Τρόπος αιτήσεως ιατρικῶν ὁδηγιῶν δι' ἀσυρμάτου», «Μέθοδοι τεχνητῆς ἀνάτονος», «Σύντημα ναυσιπλοΐας ΩΜΕΓΑ» καὶ «Κοινὸν ἔγκλημα καὶ ναρκωτικό». 'Εξ ἄλλου τὸ σεμινάριον διὰ τοὺς μηχανικούς περιελάμβανε τὰ θέματα : «Θέσις καὶ συμμετοχὴ Α' μηχανικοῦ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου», «Ἀτομικὴ ἐνέργεια καὶ ἐφαρμογὴ αὐτῆς εἰς τὴν πρώσιν τῶν πλοίων», «Ἐκδογὴ καὶ χρῆσις λιπαντικῶν ἔξ ἀπόφεως οἰκονομίας καὶ εὐρύθμου λειτουργίας τῶν μηχανῶν τῶν πλοίων», «Ἐξελίξις τῶν ἀεριοστροβίλων καὶ ἐφαρμογὴ τούτων ὡς πρωστήρων μηχανῶν πλοίων», «Ψυκτικαὶ ἔγκαστασεις» καὶ «Μελέτη καὶ κατασκευὴ σκάφους εἰς ναυπηγεῖον ἐν σχέσει πρὸς τὰ καθήκοντα ἀρχιμηχανικοῦ».

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Βασικὴ διαπίστωσις ὄλων τῶν σπουδαστῶν τῆς πρώτης έκπαιδευτικῆς περιόδου τοῦ ΚΕΣΕΝ ὑπῆρξεν ὅτι ὁ καθιερωθεὶς θεσμὸς ὁδηγεῖ εἰς τὴν δημιουργίαν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου στελεχῶν τοῦ πλοίου καὶ κατέδειξεν ἀμέσως τὰς ὀνδυναμίας τοῦ προηγουμένου συστήματος ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων.

"Ενας ἐκ τῶν σπουδαστῶν ἔδήλωσε χαρακτηριστικῶν : «Τὸ ΚΕΣΕΝ δημιουργεῖ ιστορίαν. Οἱ εὐνόικοὶ ὀντίκτυποι ἐκ τῆς λειτουργίας του θὰ γίνουν ταχέως ἀντιληπτοί».

"Ἐτέρα καθολικὴ διαπίστωσις τῶν σπουδαστῶν εἶναι ὅτι ὁ χρόνος φοίτησεως εἶναι περιωρισμένος καὶ δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἀφομίωσιν τῆς διδασκομένης ὥλης.

ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ

Οἱ ἀποφοίτησαντες ἐκ τοῦ ΚΕΣΕΝ Α' πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί εἶναι οἱ ἔξης :

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ (κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν) : Μιχ. 'Αθανασίου, Δημ. 'Αλαφούζος, 'Απόστ. 'Αλεξόπουλος, Παν. 'Αλέπης, Δημ. 'Αλιφραγκῆς, Κων. 'Ανδρουλιδάκης, Νικ. 'Αρέτος, Μ.

λόπουλος, 'Αναστ. Ντούνης, Δημ. Οίκουνδος, Μιχ. 'Ορφανάκης, Κων. Παγώνης, 'Ιω. Παλαιοκρασσάς, 'Αντ. Παλαμάρης, 'Εμμαν. Παλήός, Μιχ. Παλαδάς, Ματθ. Παπαγεωργίου, 'Ιωάν. Παπαδέας, Δημ. Παπαδόπουλος, Χρ. Παπαναστασίου, 'Ανδρ. Παπανδρέου, Νικ. Παπαοικονόμου, 'Εμμ. Πασαγιάνης, Γερ. Παπασαλίας, Νικ. Παυλίδης, 'Ιωάν. Πιταύλης, Γεώργ. Σταύρος, Στ. Σταύρης, Σπυρ. Σκαφτούρος, Νικ. Σουλιώτης, 'Αγγ. Σπανούδακης, Σταύρ. Στογιάνος, Σπυρ. Τζιράκης, Νικ. Τρεχάκης, 'Αθαν. Δάνδουρας, Δημ. Δειμέζης, Διον. Δελλαπόρτας, Νικ. Δημέλας, Σωτ. Δημητρέσης, 'Ιωάν. Δημότης, 'Αντ. Διαβατίδης, Γεώργ. Δογάνης, Κων. Δούκας, 'Ιάκ. Ζαννίκος, Νικ. Ζαννίκος, 'Αντ. - Παντ. Ζαφειρόπουλος, Χαρ. Ζέντερης, Γεώργ. Ζερδουδάκης, Κων. Ζούμης, 'Ιωάν. Θεοδωράκης, Παν. Θεοδωρίδης, Κοσμ. 'Ιατρόπουλος, 'Ιωάν. Καζερός, 'Ιωάν. Καρακουλάκης, 'Ιωάν. Καλικάτζαρος, 'Απόστ. Καλογεράκης, Σταύρ. Καλογερέας, Μιλτ. Καμπάνης, Γεώργ. Καμπάνης, Γερ. Καραβάς, 'Ιωάν. Καραβάς, Κ. Καραλίωτης, Θεόφ. Καράντζης, Νικ. Κασμέστης, 'Ιωάν. Καστανός, Κων. Κασφίκης, 'Αθαν. Κατασρός, Σπυρ. Κατωπόδης, Γεώργ. Καφετζάκης, Γεώργ. Κοιζώνης, Γερ. Κοκκόλης, Γεώργ. Κόκολας, 'Ιωάν. Κοντογεωργίου, Νικ. Κόνσουλας, Χριστ. Κοτσάμπας, Κων. Κορτοσάπης, Κων. Κουλουμπῆς, 'Εμμ. Κουρούπτας, Γεώργ. Κωνσταντίνου, 'Ηλ. Λαδερός, 'Άγγ. Λαύκας, Νικ. Μαλασιώτης, Κ. Λέστος, Κων. Λεωνιδάκης, 'Απόστ. Λιάστικας, Παν. Μαγουλᾶς, Σπυρ. Μαγουλᾶς, Β. Μακρής, Γερ. Μαντάς, Εύάγγ. Μαρκέτος, Σταύρ. Μαρουλᾶς, Γεώργ. Μαστρατώνης, Β. Μαχάλης, Εύάγγ. Μαρκής, Παν. Ματέντας, Εύάγγ. Μαρκέτος, Σταύρ. Μαρουλᾶς, Γεώργ. Μαστρατώνης, Μιχ. Πατέντας, Νικ. Μαυρής, Δημ. Μενδώνης, Χρισ. Μεσσούλας, Σπυρ. Μεσσούλας, Γεώργ. Μιχαλάκης, Δημ. Μιχαλάτος, Εύάγγ. Μόσχου, Λεων. Μουλάς, Ματθ. Μουντές, Χρ. Μουστάκας, Δημ. Μπέης, Νικ. Νικολίδης, 'Αντ. Νικο-

λόπουλος, Στ. Σαρδάκης, Φραντζ., Σκαλιέρης, Σπυρ. Σκαφτούρος, Νικ. Σουλιώτης, 'Αγγ. Σπανούδακης, Σταύρ. Στογιάνος, Σπυρ. Τζιράκης, Νικ. Τρεχάκης, 'Αθαν. Τσάνος, Στ. Τσαχάκης, Γεώργ. Στάτης, 'Ιωάν. Φασόλης, Μιχ. Φοιρόρδης, Σταύρ. Χαβιάρας, Νικ. Χαλάς, Κων. Χατζηιωάνης, Χαρ. Χρύσογλου, 'Ιωάν. Ψαρουδάκης, 'Ιωάν. Ψιλῆς.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ (κατ' αρχ. ἀριθμ. χορηγήσεως πιστοποιητικοῦ σπουδῶν) : 'Ιωάν. Σακελλαράκης, 'Ανδρ. Κοντογεώργης, Δημ. Γαλόπουλος, 'Ιωάν. Λεφάκης, Κων. Σαφαρίκας, Νικ. 'Ανδριανόπουλος, Γεώργ. Γιαννακόπουλος, Σταύρ. Καπούδης, 'Ιωάν. Καπούδης, Δημ. Τσάσης, Χρ. Γκόφας, 'Αντ. Καλλίνικος, Μιχ. 'Οθείτης, 'Ιωάν. Κουτσούκος, Κων. Παπαγεωργίου, Βασ. Καγκελάρης, Ν. Διακόζης, 'Αθαν. Βούλγαρης, Κυρ. Πετρινόλης, Κων. Τσάλας, Χρ. Σακελλαρίου, Σπυρ. Χειμαρίος, Γερ. - Σαφ. Στεφάτος, Νικ. Καραγεώργης, Δημ. Μαρτίνος, 'Ισιδ. Μαραγκός, Εύάγγ. Κορωναΐος, Δημ. Γρηγορόπουλος, Θεόδ. Λοράνδος, Δημ. Δημητράκος, Γεώργ. Καλλής, Δημ. Σκρέτας, Γεώργ. Δεδεγκίκας, Νικ. Δημόπουλος, Νικ. Βοζάκης, Εύάγγ. Βουλῆς, Χρ. Μπιντεδίνος, Γεώργ. Κακάμπουρας, Κων. Καπογιάνης, Χαράλ. Κρητικός, Παν. 'Αλεξανδρής, 'Αρ. 'Αναργύρου, Νικ. Φακής, Παν. 'Αποστολόπουλος, Στέφ. Βρούτσης, Μιχ. Μεσισκής, 'Ιωάν. Ζωρόθεος, Σταύρ. 'Αντύπας, Μιχ. Βαμβακούσης, Νικ. Τσακανίκας, Εύάγγ. Κυριακίδης, 'Ιωάν. Τσούσης, 'Ιωάν. Καραπανάγος.

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΙΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ".— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 H.P. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 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

— ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΛ. ΔΙΝΗΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

ΜΕΓΑΛΗ Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΩΝ "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ '74"

ΜΕΤΕΣΧΟΝ 200 ΕΚΘΕΤΑΙ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ 37 ΕΞ ΕΛΛΑΔΟΣ

Με μεγάλην έπιτυχίαν έπραγματοποιήθη από 3—9 Ιουνίου είς το Ζάππειον Μέγαρον ή Διεθνής Ναυτιλιακή «Έκθεσης «Ποσειδώνια '74», είς τὴν διόπιαν μετέσχον 200 περίπου έκθεται από 21 χώρας.

Έγκαινιάς τὴν έκθεσιν τὴν ἐσπέραν τῆς 3ης Ιουνίου, παρουσία μελών τῆς Κυβερνήσεως, τοῦ Διπλωματικοῦ Σώματος καὶ ὄλων ἑπισήμων «Ἐλλήνων καὶ ἔνων ἑφοπλιστῶν καὶ ἔκπροσώπων μεγάλων ναυπηγικῶν συγκροτημάτων καὶ διοικητῶν ναυτικοῦ ἔξοπλισμοῦ, ὁ ὑπουργός «Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κ. Σκιαδόπουλος, ἔχαρκτήρισε τὰ «Ποσειδώνια» ὡς ἔνα ἀπό τὰ ἀποτελεσματικότερα μέσα διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν καὶ τὴν συνεργασίαν τῶν ἀνθρώπων τῶν ἀσχολουμένων ἀμέσως ἡ ἐμμέσως μὲ τὴν θάλασσαν. Καὶ ὑπεγράμμισε διὰ διὰ τῆς ἐκθέσεως αὐτῆς δίδεται ἀλλή μία εύκαιρια εἰς τοὺς «Ἐλλήνας «ἔναντιπύξεων ἔτι περισσότερον τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς σχέσεις μας καὶ νὰ συντείνωμεν εἰς τὴν προσέγγισιν μεταξὺ διεθνῶν ἐπιχειρηματιῶν».

Ἐπίσης δ. κ. Σκιαδόπουλος εἰς μήνυμά του ὑπεγράμμισε τὰ βασικὰ στοιχεῖα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ ἐτόνισε, μεταξὺ ὄλων, διὰ διὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐμπορικὸς στόλος ὑπερέθη τὰς 4.500 πλοίων μὲ συνολικήν χωρητικότητα ἄνω τῶν 40 έκατ. κόρων καὶ διὰ διὰ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματική πρόσδοσος ἀπό τοῦ 1968 μέχρι τοῦ 1973, προσήγγισε τὰ δύο δισεκατομμύρια δολλαρία.

«Ἐξ ὄλου δ. πρόδρος τῆς «Ἐνώσεως «Ἐλλήνων «Ἐφοπλιστῶν καθηγητῆς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης εἰς σχετικὸν μήνυμά του ὑπεγράμμισε διὰ: «Τὰ «Ποσειδώνια» παρέχουν τὴν εύκαιριαν πλήρους ἐνημερώσεως τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τῶν ἐπιτελουμένων, ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου, τεχνολογικῶν προόδων εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς καὶ διὰ «ὴν ἐλληνικὴ ναυπηγικὴ διοικητικά, ἡ διοίκηση τῆς δραστηριότητος, τῶν ἐπιτευγμάτων καὶ τῶν προοπτικῶν τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγεοπεισκευαστικῆς διοικητικῆς διοίκησης τῶν «Ἐλλήνων καὶ τῶν ἔνων ἑφοπλιστῶν».

Ἐπίσης δ. κ. Σταύρος Νιάρχος εἰς μήνυμά του ὑπεγράμμισε διὰ τὰ «Ποσειδώνια» ἀποτελοῦν γεγονός ὑψίστης σημασίας καὶ διὰ διὰ ἐλληνικὴς «Εμπορικὴ Ναυτιλία θὰ ὠφεληθῇ πολλαπλῶς ἀπὸ τὴν ἐκθεσιν αὐτῆν, εἰς τὴν διόπιαν προβάλλεται ἡ τεραστία δύναμις τῆς καὶ ἐπιδεικνύονται αἱ πρόσδοσοι τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς διοικητικῆς, ἡ διόπια ἀπέκτησε ἐπίζηλον θέσιν παγκοσμίως.

2.000 ΞΕΝΟΙ

Ἐκπρόσωποι τῶν «Ποσειδώνιων», ἀδήλωσεν διὰ τὴν ἐπίκαιρην τῆς ἐκθέσεως συνεκτρόθησαν εἰς Ἀθήνας 2.000 περίπου ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι ἀπὸ διὸν τὸν κόσμον καὶ διὰ διὰ εἰς τὴν χώραν συνέρρευσε συν-ἀλλαγμα ὑψους τριῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Καὶ διὰ πρόεδρος τῆς «Maritime Presentations Ltd.», ἡ διόπια διοργανώνει τὴν ἐκθεσιν, κ. Ρίτσαρντ Στάμπης ἀδήλωσεν διὰ σκοπὸς τῶν «Ποσειδώνιων» εἶναι «νὰ δημιουργηθῇ μία ἐνιαία ἀγορά, διὰ πλοιοκτήται, ναυπηγοί, τραπεζῖται, ναυλωμεστίται καὶ κατασκευασταὶ ναυτικοὶ ἀποιτισμοί, δοσοὶ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ναυτιλίαν, νὰ συναντῶνται, νὰ ἀνταλλάσσουν σκέψεις καὶ νὰ συνεργάζωνται».

ΧΩΡΑΙ ΚΑΙ ΕΚΘΕΤΑΙ

Οἱ ἑκθέται τῶν ἐφετεινῶν «Ποσειδώνιων» προέρχονται ἀπὸ τὰς ἑγής χώρας: Βέλγιον, Βερμούδας, Βραζιλίαν, Γαλλίαν, Δανίαν, Δυτικὴ Γερμανίαν, Ἐλλειτίαν, Ἐλλάδα (37 ἑκθέται), Ἡνωμένας Πολιτείας, Ἰσπανίαν, Ἰσπανίαν, Ἰταλίαν, Καναδάν, Λουξεμβούργον, Μάλταν, Μεγάλων Βρετανίαν, Νορβηγίαν, Νότιον Ἀφρικήν, Ὁλλανδίαν, Σουηδίαν καὶ Φινλανδίαν.

«Ἡ ἐλληνικὴ συμμετοχὴ ἥτο λίσαν ἱκανοποιητική, δι.» αὐτῆς δὲ ἀδόθη μία κατατοπιστικὴ εἰκὼν τῶν ἐξελίξεων τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς δραστηριότητος, τῶν ἐπιτευγμάτων καὶ τῶν προοπτικῶν τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγεοπεισκευαστικῆς διοικητικῆς μὲ τὰ περίπτερα τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων

Σκαραμαγκᾶ, τῶν Ναυπηγείων «Ἐλευσίνος, τοῦ Νεωρίου Σύρου, τῶν «Ἡνωμένων Ναυτηρίων Περάματος - Ἰτέας, τῆς ΝΑΥΣΙ καὶ τῆς «Ολύμπιας Γιώτσας. Διὰ περιπτέρων ἐπίσης παρουσίασαν τὴν δραστηριότητά των αἱ Τράπεζαι «Εθνική καὶ ΕΤΒΑ, ἡ «Ολυμπιακὴ Λερποτορία, ἡ Μόμπιλ «Ελλάς, αἱ ναυτιλιακαὶ ἑταίραις «Ηπειρωτική καὶ «Ἐλληνική» ὡς καὶ διάφοροι ἐπιχειρήσεις ἀσχολούμεναι μὲ ἀσφαλίσεις, ναυλώσεις, ναυτικὸν ἔξοπλισμὸν κ.λπ.

Ο μεγαλύτερος, πάντως, χώρος τῆς ἐκθέσεως διεθέτη διὰ τὴν παρουσίασιν τῶν ἐπιτευγμάτων τῆς διεθνοῦς ναυπηγικῆς διοικητικῆς διοίκησης καὶ τῶν διοικητῶν ναυτικοῦ ἔξοπλισμοῦ. Οὗτω, εἰς τὰ «Ποσειδώνια» ἔξεπρωστήθησαν ἡ Ἰσπανικὴ ναυπηγικὴ διοικητική, κυρίως μὲ τὰς «Ἐνώσεις Ναυπηγῶν καὶ «Ἐξαγαγώνων Πλοίων, ἡ δρεπανικὴ μὲ περίπτερά τῶν κυριωτέρων ναυπηγικῶν μονάδων τοῦ «Ἡνωμένου Βασιλείου, ἡ βελγική, ἡ βραζιλιανή, ἡ καναδική, ἡ δανική, ἡ γαλλική, ἡ φινλανδική, ἡ νορβηγική, ἡ Ἰσπανικὴ ναυπηγοδιομηνίαν κ.λπ. «Ἐπίσης παρουσιάσθησαν διὰ πλέον σύγχρονος τεχνολογικὸς ἔξοπλισμὸς τῶν πλοίων καὶ αἱ ἐπιχειρήσεις παροχῆς ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὡς καὶ οἱ νηογνώμονες.

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΩΝ

Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως «Ἐξαγαγώνων Πλοίων τῆς «Ἰσπανίας κ. Μ. Ισάνο, δ. διποίος ἀφίχθη εἰς τὴν «Ἐλλάδα ἐπί» εύκαιρια τῶν «Ποσειδώνιων», ἀδήλωσεν διὰ οἱ «Ἰσπανικὲς ναυπηγοὶ ἐπιδιώκουν νὰ ἐπιτύχουν ἀκόμη μεγαλύτερα πρόσδοσον εἰς τὴν ναυπηγικὴν τεχνολογίαν, παραλλήλως δέ, συνεχίζουν τὰς προσπαθείας τῶν διὰ τὴν περιστολὴν τῶν ναυπηγικῶν ἔξόδων.

Ο κ. Ισάνο, ἀναφερόμενος εἰς τὰς ἀντιπληθωριστικὰ μέτρα τὰ διόπια λαμβάνονται εἰς τὴν «Ἰσπανίαν, ἀδήλωσεν διὰ αἱ ναυπηγικὲς δαπάναι κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν ἀποτελοῦν μέγιστον πρόβλημα, πρόκειται δὲ νὰ τεθῇ εἰς «Ἐφαρμογὴν πρόγραμμα πρόσεγκον τῶν δαπανῶν. Πρὸς τὸ παρόν, πάντως, τὸ κόστος τῶν παραγγελιῶν θὰ διατηρηθῇ χαμηλὸν.

«Ἐξ ὄλου, ἀπεκάλυψεν διὰ, συνεπείᾳ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου αἱ νέαι παραγγελίαι πρὸς τὰς Ἰσπανικὰς ναυπηγείας ἐμπιειθήκαν καὶ τὰς 30%, ἀναφερόμενος δὲ εἰς τὰς σχέσεις τῆς Ἰσπανικῆς ναυπηγοδιομηνίας καὶ τῶν «Ἐλλήνων ἑφοπλιστῶν, ὑπεγράμμισεν διὰ κατὰ τὰ πέντε τελευταῖς ἔτη η «Ἰσπανία Ἐλαβεν ἐκ μέρους «Ἐλλήνων ἑφοπλιστῶν παραγγελίας διὰ 291 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 10.200.000 τόνων γκρός.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΩΝ ΕΛΑΙΟΥ — ΥΔΑΤΟΣ

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν «Ποσειδώνιων», ὁ γυαστὸς ήθωποιός τοῦ ἀμερικανικοῦ κινητοπογράφου Τζῶν Γουσίνην καὶ δ. κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, ἀνεκοίνωσαν τὴν ίδουσιν τῆς ἑταίριας CERES - SRS, ἡ διόπια θὰ κατασκευάσῃ εἰς τὴν «Ἐλλάδα» συσκευάς διαχωρισμοῦ ἔλασίου - θέσας, προσφέροντας διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν διοικητικήν. «Ο κ. Λιβανός δημικρίνησεν διὰ διὰ διοικητικῆς διοίκησης τῆς CERES - SRS, ἡ διόπια θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν «Ἐλευσίνα καὶ θὰ καλύπτῃ ἐπίσης τὰς ἀνάγκας τῆς Μέσης Ανατολῆς καὶ τῆς Αφρικῆς. Συσκευαὶ διαχωρισμοῦ τῆς SRS χρησιμοποιοῦνται ηδη εἰς 295 σκάφη τῆς Αμερικανικῆς Ακτοφύλακῆς, εἰς τὴν θαλασσήν «Χριστίνα» τοῦ κ. «Ωνάση καὶ εἰς διάφορα οἴκους Γ. Π. Λιβανού.

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "Greek Shipping Company".

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

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

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 2187,	Teleph: 4 54 13 / 4	
2880 Brake,	Am Pferd,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 50	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804	
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327	

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex: 02 92832

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ: Διεθνὲς Ναυτιλιακὸν Κέντρον

ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Εις τὰ πλαίσια τῶν «Ποσειδώνιων '74», ἐπραγματοποιήθη τὴν 5ην καὶ την 'Ιουνίου εἰς τὸ Εύγενιδεῖον 'Ιδρυμα, ναυτιλιακὸν συνέδριον εἰς τὸ ὅποιον μετέσχον καὶ ὡμήλησαν παράγοντες τῆς ἑλληνικῆς καὶ διεθνοῦς Ναυτιλίας.

Κατὰ τὴν πρώτην ἡμέραν, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Γ. Ἀμαραντίδης ἀπῆψεν πρὸς τοὺς συνέδρους χαριετιστήριον μήνυμα ἐν μέρους τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σκιαδοπούλου. Μεταξὺ ἀλλων ὁ κ. Ἀμαραντίδης ἔτοντισεν:

«Ἄι ἔργασίαι τοῦ Συνεδρίου λαμβάνουν χώραν εἰς μίαν κρίσιμην διὰ τὴν ναυτιλίαν περίοδον διεθνῶν ζημώσεων καὶ ἀνάκαπταξέων. Αἱ διεθνεῖς νομισματικαὶ ἀναταραχαὶ, αἱ πληθωριστικαὶ τάσεις, ἡ γνωστὴ ἐνεργειακὴ κρίσις, ἡ ἀνάγκη ταχείας προσαρμογῆς εἰς νέας ἀπαιτήσεις, ἡ ραγδαῖς τεχνολογικὴ ἐξελίξις, ὡς συνεχῶς αὐξανόμενος γιγαντισμός, ἡ ἔξειδικευσις καὶ ἡ αὐτοματοποίησις τῶν πλοίων, τὰ πολυεθνικὰ συγκροτήματα, ἡ διεθνῆς συνεργασία, ἡ ἐλλειψις πληρωμάτων, ἡ αὐξησης τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν πρὸς ἀπόκτησιν ἑθνικῶν στόλων, ἡ συνεχῶς αὐξανόμενη τάσις καθιερώσεως προστατευτικῶν ὑπὸ διαφόρων χωρῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς ἑθνικῆς τῶν ναυτιλίας, εἶναι μερικὰ ἀπὸ τὰ σοδαρά προβλήματα τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζει ἡ σύγχρονος ναυτιλιακὴ δραστηριότητας καὶ τὰ ὅποια πιθανῶς θὰ θυγούν ὑπὸ τῶν ὄμιλτῶν.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, παρὰ τὴν διειθνήτητά της, ἔχει δημιουργήσει ἔνα ἑθνικὸν κέντρον, τὸ ὅποιον μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου ἀπόκτα μεγαλύτερα δύναμιν καὶ ἔξειδιστεις εἰς ναυτιλιακὸν κέντρον παγκοσμίου ἀκτινοβολίας.

Ἡ πραγματικότης αὕτη συνειδητοποιεῖται καὶ ἐπιδιλλεται βαθμῷδὸν ὅλον καὶ περιστέρων εἰς παγκόσμιον κλίμακα.

Ἀπόδειξιν τούτου ἀποτελεῖ ἡ ἑκτὸς πάσης ἀμφισθήσεως σημειωθεῖσα ἐπιτυχία τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Ἐκδόσεως «Ποσειδώνια '74» καὶ ἡ εὐρεῖα συμμετοχὴ προσωπικοτήτων διεθνῶν προδολῆς εἰς τὰς ἔργασίας τοῦ παρόντος συνεδρίου.

Θεωροῦμεν ὡς συμβολικὴ τὴν «Ἐκθεσιν «Ποσειδώνια '74» διότι συμβολίζει τὴν ἐπὶ διεθνῶν ἐπιπέδου συνεργασίαν τῶν παραγόντων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. «Ανευ τῆς συνεργασίας ταύτης δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ πρόοδος καὶ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τὸ πνεύμα τοῦτο, ἀναμφιδώλως, εἶναι διάχυτον εἰς τὸ παρὸν Συνέδριον».

Ο. κ. I. Κοτζιᾶς λαβὼν τὸν λόγον, ἀνέφερεν διὰ ἐπὶ σειρὰν ἐπὶ τὸν πάροδο τοῦ κοινοβουλίου, ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ τὴν εἰς Ἑλλάδα ἐπιστροφὴν πολλῶν Ἐλλήνων. «Μὲ τὴν ἀρχὴν καὶ τὴν πλήρη ὑποστήριξιν τῆς Κυβερνήσεως προετοιμάζομεν τὴν δημιουργίαν ἐνὸς κέντρου ναυλώσεων εἰς τὸν Πειραιά. Τούτῳ δὲν εἶναι ἀπομίμησις τοῦ Μπώλτικ ἀλλὰ ἐνα πραγματικῶς ἑλληνικὸν κέντρον προσημοσμένον κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἔξυπηρτετ κατὰ τὸ δυνατόν, καλύτερον τὴν Ναυτιλίαν μας.

»Ηδη ἔχει μελετηθῆ ἡ δυνατότης πραγματοποίησεως ἐνὸς τοιούτου σχεδίου καὶ

βαίνομεν πρὸς τὴν ὄριστικὴν δημιουργίαν τοῦ κέντρου.

»Ἐμεῖθα αἰσιόδοσοι, οὐχὶ μόνον διότι ἐθέσαμε τὰ κατόλλητα, κατὰ τὴν γνώμην μας θεμέλια, ἀλλὰ διότι ἐύχομεν καὶ τῆς ἑνθουσιώδους ὑποστηρίξεως πολλῶν Ἐλλήνων ἐγκατεστημένων εἰς Νέαν 'Υόρκην, Λονδίνον καὶ ἐνταῦθα. *

Ἐπίσης, ὁ κ. K. Δρακόπουλος, γενικὸς Διευθυντὴς τῶν Ελληνικῶν Ναυπηγείων, ἀπηυθυνθήτης εἰς τὴν Κυβερνήσειν διὰ τὴν παροχὴν ἀρχῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυπηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν διοικητὴν ὑπὸ της Κυβερνήσεως πολιτείας διά τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων ὥστε ὅπεις χορηγηθοῦν αἱ ἀναγκαῖαι πιστώσεις διὰ νὰ δυνηθοῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ διειθνῆ ἀνταγωνισμόν.

»Δέοντος νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύψιν, εἶπεν, «ὅτι εἰς τὰς πλείστας τῶν ἀλλων χωρῶν μὲ παραδοσιακὴν ναυπηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν διοικητὴν, αἱ ἀναγκαίαι πολιτείαι την διαφέρουν ἀμέσως καὶ ἀμέσως διὰ νὰ τὴν καταστήσουν συναγωνιστικὴν διεθνῶς. *

Προσθέθεσεν διὰ εἰναις ἄκρως ἐνθαρρυντικὸν τὸ γεγονός διὰ τελευταίων αἱ μεγάλαι διειθυντές Τραπέζαις ἀνέλαβον τὴν πρωτοβουλίαν προσεγγίσεως τῆς ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ ὑπέδαλον διαφόρους πρατάσεις διὰ τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων ὥστε νὰ χορηγοῦνται πιστωτικαὶ διευκολύνσεις εἰς τοὺς παραγγέλλοντας νεότευκτα εἰς τὴν Ἐλλάδα.

»Εἴμαι ἀπολύτως πεπεισμένος διὰ αἱ προτάσεις αὗταις θὰ εἰναι εὐπρόσδεκτοι καὶ διὰ τὴν Κυβερνήσεως μας καὶ οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τὸν οἰκονομικὸν δὲν θὰ ἀργήσουν νὰ ἀντιληφθοῦν διὰ ἐαν δὲν ἀποκατασταθοῦν αἱ κατόλληλοι, συναγωνιστικαὶ συνθῆκαι χρηματοδοτήσεως, ἡ νεοπαγὴς ἑθνικὴ ναυπηγικὴ διοικητὴν εἶναι καταδικασμένη εἰς μαρασμόν, πρὸς ζημίαν τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας. *

Εἰς τὸ περὶ φορολογίας ἀλλοδαπῶν νομοσχέδιον ἀνέφερθη, ἐπίσης, ὁ Πώλος Σλέιτερ, τῆς Μπράντς Λτδ., διστις ἔχαρακτήρισε μυωπικὴν καὶ κακόδουλον τὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως.

»Ἐνιαὶ ἀδιανότον, ἀνέφερεν, διὰ τὴν πολιτεία Κυβερνήσεως τῆς Βρετανίας, θέτει ἐν ἐνεργείᾳ, ἔκβιστικὴν πολιτικὴν κατὰ τῶν ἀλλοδαπῶν ἐπιτικειρήσεων εἰς Ἀγγλίαν καὶ δὴ κατὰ τὸν Ελλήνων πλοιοκτητῶν τὸν Λονδίνον. Μολονότι δὲν θὰ ήδυνάμενον νὰ φαντασθῶ πλέον εὐχάριστον τὸπον ἐργασίας ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, αἰσθάνομαι διὰ τὰ εἰναι τραγικὸν ἐαν τὸ ἐν Λονδίνῳ ἐδρεύον τμῆμα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος ἀναγκασθῆ νὰ ἔγκατατεψη τὸ Λονδίνον, συνεπείᾳ τῆς μυω-

πικῆς καὶ κακοπίστου ἐνεργείας τῆς δρετανικῆς Κυβερνήσεως. *

Τὸ αὐτὸν θέμα ἔθιξεν εἰς μίαν ἀπὸ τὰς σπανίας ὁμιλίας του καὶ ὁ κ. Ἀντώνιος Χανδρῆς, ἐνῷ προσβλέπει εύσιων τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, τοποθετεῖ τὸ δρετανικὸν νομοσχέδιον μεταξὺ τῶν προβλημάτων πρὸς ἀντιμετώπισιν.

«Θὰ εἰναι, πράγματι, λυπηρόν, εἶπεν, νὰ διακόψωμεν τὰς πολυτίμους ἑταφάς τὰς δόποις εἰχομεν δημιουργήσει διὰ τῆς καθημερινῆς δραστηριότητος μας μὲ τοὺς ναυλομεσίτας, τοὺς ἀσφαλειομεσίτας, τοὺς πλοιομεσίτας, τὰς Τραπέζας, τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς προμηθευτάς. *

»Ἐνιαὶ δυσχερές νὰ ἔκτιμηθῇ ἡ συνεισφορὰ τῶν ἀλλοδαπῶν εἰς τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τοῦ Σίτου. Πιστεύω διὰ τὴν συνεισφορὰν αὐτῆς ἔχει ὀπωδήποτε μίαν ἀξίαν καὶ δοσοδήποτε μικρὰ ἡ μεγάλη ἡ ἀξία αὐτῆς εἰναι, θὰ ἔκλεψῃ, φυσικά, ἀπὸ τὸ Σίτον ἐαν οἱ ἀλλοδαποὶ ἀναγκασθοῦν, πράγματι, νὰ ἀλλάξουν τόπου διαμονῆς καὶ νὰ δημιουργήσουν νέους δεσμούς. *

«Ἡ ἑλληνικὴ Ναυτιλία, προσέθεσεν διὰ τὸν Χανδρῆς, συμμερίζεται τὰ προβλήματα τῆς παγκοσμίου ἐφοπλιστικῆς ἀδελφότητος, ὡς τὸ τοῦ κινδύνου πληθωρισμοῦ τονάζει, ιδιαίτερως εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαιμενοπλοίων. *

«Ἀνεφέρθη, ἐπίσης, εἰς τὸν κινδύνον ἐπεκτάσεως τῶν διεθνῶν «εκόφεραν» ἐπὶ τῶν φορτίων εἰς περίπτωσιν ἐφαρμογῆς τῆς πράξεως τῆς «Ούνκταντ» (40—40—20) εἰς χύδην φορτία καὶ τὰς μεταφοράς πετρελαίου — τὸ συνεχῶς ἀνερχόμενον κόστος δισειρίσεως πλοίων καὶ γραφείων καὶ τὸ φανταστικὸν κόστος ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων. *

«Ο κ. Χανδρῆς εἶπεν διὰ τὸ 50% τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου, ἀπὸ ἀπόφεως τονάζει, εἰναι κατὰ μέρον ὅρον κάτω τῶν ἔξι ἐτῶν καὶ ἐτόνισεν διὰ αἱ παραγγελίαι αἱ ἀνέρχονται εἰς 325 πλοῖα, τὸ πλείστου τῶν ὅποιων παρηγέλθη τὸ 1972 καὶ 1973. »
«Κατὰ τὰ φαινόμενα, συμφώνως πρὸς τὰς ὑφιστάμενας πληθωριστικὰς τάσεις, τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ ἀποδειχθοῦν πολὺ εὐθηνότερα παρ» διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἐφαντάζονται κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς παραγγελίας των, κατέληξε.

Μὲ τὸ ναυτεργατικὸν ἡσχολήθη εἰς τὴν διμήλιαν του διὰ τὸν Ἀριστομένην Καραγεώργη, ὅστις, χαρακτηριστικῶς ἔτοντισεν διὰ εἰς ναυτικοὶ ἀποτελοῦν τὴν σπουδαλικὴν στήλην τοῦ στόλου.

«Δὲν ὑπερβάλλω, εἶπεν διὰ τὸν Ἀριστομένην Καραγεώργης, λέγων διὰ τὸ ἑλληνόκτητος στόλος ἔφθασε τὴν σημειώνην του θέσιν καὶ ισχύν, χάρις εἰς τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα τὴν ίκανότητά των, τὴν προθυμίαν των, τὸ συναίσθημα τῆς εὐδύνης καὶ τὴν ἀγάπην διὰ τὴν ἑργασίαν, τὴν οἰκογένειαν καὶ τὴν πατρίδα των. »

«Οφείλω, πάντως, νὰ τονίσω διὰ τὸν Ἀριστομένην Καραγεώργης, πόνων δηλαδή τὸ δημιουργικὸν πνεῦμα καὶ τὴν ἔργατικότητα τοῦ «Ελληνος

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

πλοιοκτήτου. Διά τὸν λόγον αὐτὸν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐστηρίζετο πάντοτε εἰς δύο σκέλη — τὸν "Ἐγκέφαλον καὶ τὴν Σπουδαικήν στήλην — τὴν ιδιοφύιαν καὶ παραγωγικότητα τοῦ "Ἐλληνος πλοιοκτήτου ἀφ' ἑνὸς καὶ τὴν ίκανότητα καὶ δεξιοτεχνίαν τοῦ "Ἐλληνος ναυτικοῦ ἀφ' ἑτέρου.

"Αναφερόμενος, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκῶν πληρωμάτων καὶ τὰς δυνατότητας προσελκύεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, εἶπεν: «'Οφείλομεν νὰ ἀντιληφθῶμεν ἀπαντες ἐνσυνειδήτως, διτὸ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ εἶναι ἔνα ἐπάγγελμα τὸ ὅποιον παρουσιάζει συγκεκριμένας δυσχερείας ἀλλὰ καὶ συγκεκριμένα πλεονεκτήματα. Πρέπει ἀπαντες νὰ θεωροῦμε τοὺς ναυτικοὺς οὐχὶ μόνον συνεργάτας, ὡς συνήθως χαρακτηρίζονται, ἡ ἔστω μέλη ἔνος ὄργανου, ἀλλὰ κυρίως ἀνθρώπους καὶ δῆ ἀνθρώπους μὲν ίδιαιτέρας ὑλικάς καὶ πνευματικάς ἀνάγκας».

Τὸ μισθολογιόν, τὸ περιβάλλον διαβιώσεως ἐντὸς τῶν πλοίων καὶ τὸ συνταξιοδοτικόν, παραμένουν ἐκ τῶν κυριωτέρων κινήτρων προσελκύεως νέων εἰς τὴν θάλασσαν. Ἀξιόλογοι παράγοντες εἰναι ἡ εὐθύνη, ἡ προαγωγή, ἡ ἀναγνώρισται καὶ ἡ ἰκανοποίησις. Τέλος, δὲ ὑπάρχουν ἡ ναυτικὴ μας παράδοσις καὶ τὸ γνωστὸν ἐλληνικὸν φιλότιμον τὸ ὅποιον δημιουργεῖ θαύματα ἐν τοῦ μηδενός.

«Τὰ σημεῖα τὰ ὅποια ἔτονται, κατέληξε, καὶ αἱ ἀνθρώπιναι σχέσεις πρὸς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας των, θὰ ἐνδυμάσουν τὴν παράδοσιν καὶ θὰ ἐπιφέρουν καρποφόρα ἀποτελέσματα εἰς τὴν ἐπίδοσιν τῶν ναυτικῶν. Αὐτὴ εἶναι ἡ ὄρθη κατεύθυνσις ὁδηγούσσα εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος μας».

«Ο Πειραιεὺς ὡς διεθνὲς ναυτιλιακὸν κέντρον, ήτο τὸ θέμα τῆς ὁμιλίας τοῦ κ. I. K. Καρρᾶ.

'Αφοῦ ἔξθετε τὰς προσποθεσίες διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν ἐνὸς λιμένος ὡς διεθνούς ναυτιλιακοῦ κέντρου, ὁ μοιλητὴς προέδη εἰς σύντομον ἴστορικὴν ἀναδρομὴν τοῦ Πειραιῶς ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὸν σύγχρονο Πειραιά τοῦ ὅποιου ἡ ἔναρξη διεθνοποίησεως συνέπεσε μὲ τὴν περίοδον τοῦ πρώτου «Ναυτιλιακοῦ Συνεδρίου», συνελθόντος ἐν Ἀθήναις ἐν ἔτει 1964.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Συνεδρίου ἐτέθησαν τὰ θεμέλια τῆς ἀκολουθίτερας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πρὸς διφελος τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

'Ἐν συνεχείᾳ, ἀνεφέρθη ὁ κ. Καρρᾶς εἰς τὴν ραγδαίαν αὐξησιν τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον τοννάζ, τὴν προσέλκυσιν ναυτιλιακῶν ἀταριῶν καὶ τὴν ἐγκατάστασιν διαφορῶν νηογυμνών εἰς τὸν Πειραιά, καθὼς καὶ ἀσφαλιστικῶν ἀταριῶν, «εκλάμπτ», ξένων Τραπεζῶν κ.λπ.

'Ος δείκτην τῆς προόδου προέδαλεν ὁ κ. Καρρᾶς τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὴν χώραν μας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, διπέρ απὸ 147 ἑκατ. δολαρίων τὸ 1964 ἀνήλθεν εἰς 600 περίπου ἑκατ. δολαρίων τὸ 1973.

'Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, συνέχισεν δὲ μοιλητὴς, διτὸ ἐφ' ὅσον ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ παραμείνη σταθερὰ καὶ ἡ Κυβέρνησις εἶναι πρόθυμος νὰ λάθῃ περαιτέρω μέτρα ἐνισχύσεως καὶ ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης πολιτικῆς, ἡ εἰσαγωγὴ ξένου συναλάγματος θὰ φθάσῃ ἐντὸς τοῦ ἔγγυς μέλλοντος τὸ διεσκατομμύριον δολαρίων.

'Δὲν θὰ ἡτο ὑπερβολὴ νὰ εἴπωμεν διτὸ ὅσον τὸν Σήμερον ἀναπτύσσεται μὲ γοργὸν ρυθμόν, κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ Σίτου Λονδίνου καὶ πιστεύω διτὸ εἰς τὰς φλέβας του, κυλᾶ, πλήρης ἐνεργητικότητος, διπόρος τῆς διεθνούς ἐξελίξεως καὶ ἀναπτύξεως.

»Η Κυβέρνησις γνωρίζει τὰ τεράστια ὁ-

φέλη τὰ ὅποια θὰ προσπορισθῇ ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὸν Πειραιά ὡς διεθνὲς κέντρον, καθὼς ἐπίσης ἀντιλαμβάνεται διτὸ οὐτάτη δύνανται νὰ αύξανουν συνεχῶς ἐκ τῆς διατηρήσεως μαᾶς σταθερᾶς πολιτικῆς, διαρκῶς ἐκσυγχρονιζομένης, ἥτις θὰ παρέχῃ περισσότερας ἐλευθερίας ἐάν παραστῇ ἀνάγκη καὶ περισσότερα πλεονεκτήματα εἰς ἔκεινους οἱ διποὶ ἐπιθυμούν νὰ ἔγκατασταθοῦν ἔδω: πράγμα τὸ διποῖν εἶναι δυνατὸν ἄνευ οὐδεμιᾶς θυσίας ἐκ μέρους τοῦ κράτους.

'Ἐν συνεχείᾳ μιᾶς λίαν ἐνδιαφερούσας ιστορικῆς ἀνασκοπήσεως τοῦ κ. Γ. Μπίσμπα (τῆς ἑταίριας N. I. Γουλανδρῆ) ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, ὑπεβλήθησαν διάφοροι ἐρωτήσεις ἐκ μέρους τοῦ ἀκροστηρίου.

'Ἀπαντῶν εἰς τὸν κ. Τζ. "Ολιβερ (τοῦ Λόιδ'ς) διστάς ηρώτησε ποία ἡτο ἡ ἀπομιμητικής 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν δισον ἀφορᾶ εἰς τὴν σταθερότητα σχέσεων μὲ διαφόρους οἰκους, δι. κ. Μπίσμπας ἀπήνησεν διτὸ ἐφ' ὅσον εἰς πλοιοκτήτης ἐπιλέγη ἐναντίον μεσίτην καὶ ἀσφαλιστήν, προέχει νὰ διατηρήσῃ τὰς σχέσεις του ὃστε νὰ ἀναπτυχθῇ τὸ συναίσθημα τῆς καλῆς θελήσεως.

'Ο κ. Μπίσμπας ἐδέχθη διτὸ διά της συνεργασίας μεταξύ των οἰ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ διτὸ διδύναντο νὰ ἐπιτύχουν ἐξαιρετικούς δρους. Ἐπίσης, ἀνέφερεν διτὸ πρέπει οι "Ελλήνες ἐφοπλισταὶ νὰ δημιουργήσουν ιδιόκτητων «εκλάμπτ» ἀλληλασφαλίσεως σκαφῶν, ἀλλὰ δὲν νομίζει διτὸ εἶναι διτὸ κατάλληλη ἐποχὴ πρὸς τοῦτο.

'Τέλος, δι. κ. P.P.D. Holman, τοῦ γνωστοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ὄργανοτοῦ West of England, ὧμιλησε περὶ τῆς διεθνούς κοινότητος τοῦ Πειραιῶς τῆς διποίας τὰ μέλη αὐξάνουν δισμέραι παραλλήλως πρὸς τὴν διεθνοποίησιν τοῦ λιμένος καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

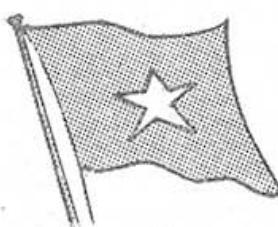
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

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

Η Ελληνική Ναυτιλία και ή CITIBANK μεγάλωσαν μαζί

Είμεθα ύπερήφανοι διότι συνεργαζόμεθα έπι μακρὰν σειρὰν έτῶν
μὲ τὴν Ελληνικὴ Ναυτιλία καὶ προσβλέπομε
μὲ ἐμπιστοσύνη εἰς τὴν συνέχισιν
αὐτῆς τῆς παραδόσεως διὰ πολλὲς ἀκόμη γενεές.



FIRST NATIONAL CITY BANK

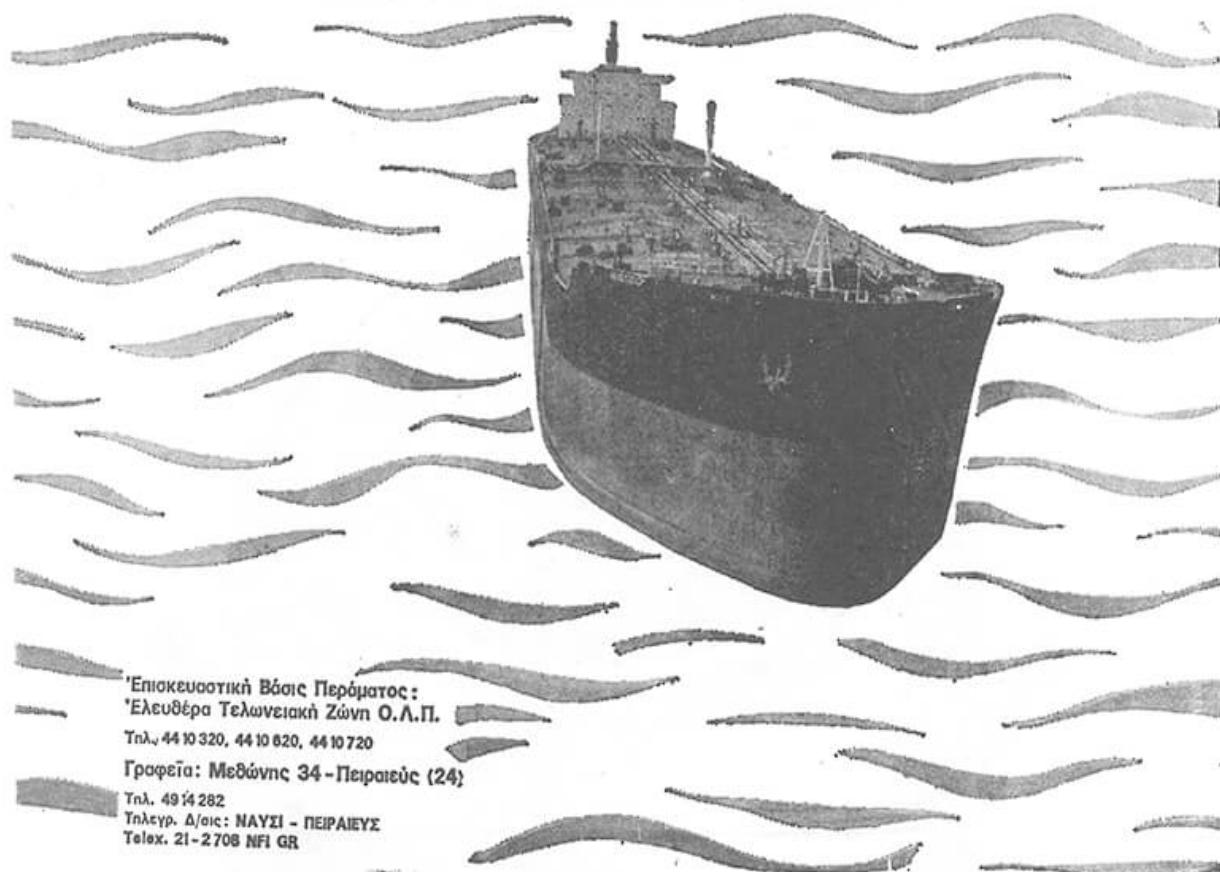
*Ακτή Μιαούλη 47 - 49 Τηλ. 452.3511



ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Γενικαὶ Ἐπιοκευαὶ Πλοῖον

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



Ἐπιοκευοστικὴ Βάσις Περάματος:
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Λ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖα: Μεδόνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/σις: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Telex. 21-2708 NFI GR

Ἐπίκαιρα Θέματα

ΠΝΕΥΜΑ ΚΑΙ "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 74"

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Σχόλιον τοῦ τελευταίου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιησ. Ιουνίου, ὡς καὶ ἡ ἔδω Διεθνὴς Ναυτιλιακὴ «Ἐκθεσις «Ποσειδώνια 74», μὲ ἐνέπνευσαν νὰ ἑκθέσω ὀρισμένας μου σκέψεις ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Ἡ σημερινὴ μας μεγάλῃ καταναλωτικῇ κοινωνίᾳ, κοινωνίᾳ χλιδῆς, πλούτου, ἀφονίας καὶ ἐπιδείξεως, χωρὶς νὰ στερήται πνεύματος, ἔχει ἀνάγκην τονώσεως τοῦ ὑπάρχοντος. Τὸ πνεῦμα ἡδὺ τὸ ὅποιον ὄμιλῷ θεωρῷ ξεχωρίστον παντελῶς ἀπὸ πάσης ὑλικῆς ὑποστάσεως, ἄφθαρτον, ἀνόθευτον καὶ ἀναπαλλοτρίωτον καὶ διατὶ ὅχι, καὶ αἰώνιον. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διὰ τοῦ σχολίου των ἔρριφων τὸν σπόρον. Μὲ τίτλον «ΚΑΙ Η ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΑ» γράφουν:

«Καὶ ἐφ' ὅσον ὁ λόγος περὶ ναυτικῶν καὶ καλλιτεχνίας, εἶναι εύκαιρια νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τῆς συχνὰ διαποτούμενῆς ἀπορίας περὶ τῆς σπάνιος τῶν ταλαντούχων εἰς τοὺς κόλπους τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας.

»Ἐνῷ εἶναι γενικῶς παραδεκτὸν ὅτι ἡ θάλασσα ἀποτελεῖ μοναδικὴν καὶ ἀνεξάτητην πηγὴν ἐμπορεύσεως, οἱ ἕδοι οἱ ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι τὴν ζοῦν καὶ τὴν αἰσθάνονται, ἔχουν ἀλαχίστους ἔκπροσώπους νὰ ὑποδείξουν εἰς τὸν κόσμον τῶν γραμμάτων καὶ τῶν τεχνῶν. Μετρῶνται εἰς τὰ δάκτυλα οἱ πεζογράφοι καὶ οἱ ποιηταί, οἱ ζωγράφοι καὶ οἱ ὄλοι καλλιτέχναι, οἱ προερχόμενοι ἀπόκλειστικῶς ἐκ τῶν σπλάγχνων τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ συνεχίζει :

«Πιστεύουμεν λοιπόν, ὅτι ὁ σπόρος ὑπάρχει. Καὶ ἀναμένει τὸ κατάλληλον κλίμα διὰ νὰ ἀκδηλωθῇ καὶ ἀποδώσῃ».

Καὶ αὐτὰ μὲν πρὸς τὸ παρὸν ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὸ σχόλιον τῶν «Ν. Χ.».

* * *

Τὰ «Ποσειδώνια», Διεθνὴς Ναυτιλιακὴ «Ἐκθεσις, ἀπετέλεσε δι' ὥμας τὸν καθρέπτην τὸν μαγικὸν εἰς τὸν ὅποιον φαίνεται διαυγέστατον τὸ εἰδωλὸν τῆς μεγαλειώδους πορείας τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας. Κάθε περίπτερον καὶ κάθε ἑκέντης δὲν ἥσαν τίποτε περισσότερον ἀπὸ μία ὑπὸ κλισισὶς ἐνώπιον τοῦ Γίγαντος τῶν 60.000.000 τόνων d.w. καὶ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες διὰ τῆς ἀνευ προηγουμένου τολμηρᾶς ἐπιχειρηματικότητός των, τῆς καταπληκτικῆς διαισθήσεώς των κατήγανον αὐτὴν τὴν λαμπρὰν νίκην, ὥστε σήμερον νὰ εἶναι οἱ μεγάλοι διεθνεῖς παράγοντες πέριξ τῶν ὅποιων κινοῦνται ἔκαποντάδες διομηχιῶν καὶ συναφῶν βιοτεχνιῶν, αἵτινες δίδουν τὸν ἔπι την ζωηρότερον τὸν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωητικότητα τοῦ Δυτικοῦ Κέδουσα. Περίπτερα τραπεζικῶν κολοσσῶν διαφημίζουν τὰς ἐργασίας των πρὸ τῶν ποδῶν τοῦ «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ καὶ προσφέρουν τὴν εἰκόνα τῆς ἐμπιστούμηνης μὲ τὴν ὅποιαν τὸν περιβάλλοντα. Μακρινὴν εἶναι ἡ ἐποχὴ ὅπου ὁ «παλαιὸς καραβοκύρης τοῦ ἑνὸς ἡ οὐδενὸς σκάφους προσέτρεχε περιδεῆς» ικετεύων διὰ μικρὸν «θαλασσοδάνειον» πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρήσεως του ἡ ἀγορᾶς πεταλαιωμένου σκάφους. Τὰ πάντα καὶ ἴδιος τὸ χρῆμα, ἀφθονον προσφέρεται εἰς αὐτοὺς καὶ εἶναι τόση ἡ οἰκονομικὴ τῶν Ισχύς, ὥστε πολλάκις νὰ τὸ ἀποποιοῦνται, ἐνῷ ἀντιθέτως πάλιν, Τράπεζαι καταφέγγουν εἰς «Ἐλληνας ἐφοπλιστᾶς ἀναζητούσαι

ρευστὸν, ἐὰν ὑπάρχῃ, προσφέρουσαι διὰ βραχυπρόθεσμα δάνεια τόκους λίαν ἴκανον ποιητικούς.

Ἐίδομεν ἐπίσης περίπτερα μὲ ἑκάδεματα τῶν τελευταίων λέξιν τῆς ναυπηγικῆς τεχνολογίας καὶ δὲν ἡδυνήθημεν νὰ πιστεύσωμεν εἰς τοὺς ὄφθαλμούς μας. Τὰ ἐπίτευματα τῆς Ἡλεκτρονικῆς, τοῦ αὐτοματισμοῦ, τῶν κομπιούτερς καὶ σειρᾶς ὀλοκλήρου ὄργανων καὶ μέσων ὅπιαν τὸν καθιστοῦν τὸ σημερινὸν πλοίον ἀληθινὸν ἐπιστημονικὸν ἐργαστήριον. Ἐπιδηλητικὴν εἴδομεν ἐπίσης τὴν παρουσίαν τοῦ ιαπωνικοῦ παράγοντος. Τείμησε διὰ τοῦ περιπτέρου της ἡ ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία καὶ αἱ ἔξαρτωμεναι ἐκ τούτης τοῦ μέγατος «Ἐλληνα πελάτην.

Καὶ εἴδομεν πολλὰ θαυμαστά. Καὶ ἡσθάνθημεν τὴν ὑπερηφάνειαν, ποὺ γεννᾶ κάθε ἀλληληγορικὴ ἐπίτιχία, ποὺ δὲ περισσότερον ὅταν εἶναι τῆς κλάσεως καὶ τῆς ἐκτάσεως τοῦ «Ἐπους τῆς Ναυτιλίας» μας. Περιπτώντες ἐν μέσω τοιαύτης ὀπτικῆς, ἀλλὰ καὶ οὐσιαστικῆς πανδαισίας μία φωνὴ μᾶς ἡκολούθει. Φωνὴ γνώριμος. «Ἡ φωνὴ ἡτοι μῆρος ἐκ τῆς Κασταλίας πηγῆς, ἡ Δελφικὴ ρῆσις :

ΤΑ ΣΥΛΙΝΑ ΤΕΙΧΗ....
ΤΑ ΣΥΛΙΝΑ ΤΕΙΧΗ....

Αἱώνες ἔχουν παρέλθει ἀπὸ τότε. Αἱ ὅραιοὶ τοῦ Ξέρουν καὶ τοῦ Δαρείου κατήρχονται ἀπειλητικά. Οἱ Μαρδόνιοι ἐκράδαινον τὴν στρατηγικὴν τῶν ράδον. Οἱ Μαραθώνες ὅμως ἔσποντον τρόπαια, αἱ Θερμοπύλαι τούς τριακοσίους καὶ αἱ Σαλαμίναι ἔσπειραν τὸν τελικὸν ὀλεθρὸν εἰς τὸν Ἀσιάτην ἐπιδρομέα.

Τὰ Μαντεῖα, αἱ Πισθίαι, οἱ Ἀπόλλωνες, τὸ Δωδεκάθεον τοῦ «Ολύμπου δὲν ἄντεχαν ὅμως εἰς τὴν ὄρμὴν τῆς νέας θρησκείας τῆς Ἀγάπης. Ἐρεπίπια τὰ πάντα. Λευκὴ μάρμαρα. Παλαιοὶ Θεοὶ ἀντικατεστάθησαν ἀπὸ κανιούγιούς, οἱ ὅποιοι δὲν διστάζω νὰ τὸ εἴπω, χωρὶς νὰ νομισθῇ τοῦτο βλασφημίσιο, ἀποτελούν *SYNEXEIAN*. Ἡ Δελφικὴ ρῆσις ἐφηρμόσθη τὸ 480 π.Χ. ἀλλ' ὀλοκλήρωθη ἐν ἔτει 1974 τῆς ἐνόστρου Οἰκονομίας. «Ἡ φωνὴ ἔξακολουθεῖ προτρέπουσα καὶ δίδουσα θάρρος καὶ δύναμιν, διότι ὅστοις καὶ ὁ λόγος ἥσαν ὅμως προσέτρεψε πρόπαια, αἱ Θερμοπύλαι τοῦ Ποσειδόνος, ἥσαν δὲ κατὰ σειρὰν ἡ τρίτη ἐκ τῶν τεσσάρων πανελλήνιων ἐορτῶν («Ολύμπια, Πύθια, Ἰσθμια καὶ Νέμεα), ἡ τριήρετος αὕτη ἐօρτὴ κατηργήθη μετὰ τὴν καταστροφὴν τῆς Κορίνθου ὑπὸ τῶν Ρωμαίων τὸ 146 π.Χ. Θὰ ἡδυνάμεθα, δεβαίως, νὰ συνδυάσωμεν διεισές ιστιοπλοίους ἀγώνας, Ναυτικὴν Ἐδδομάδα καὶ ὀλόκληρων διεκδήλωσεων μὲ στόχον πάντοτε τὴν θάλασσαν. «Ἔτοι θὰ συνεδυάζετο ἡ ὥλη μὲ τὸ πνεῦμα, ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον θὰ ἀνεφαινοντο οἱ Μακρήναι, χορηγοὶ δαρυτίμων ἐπάθλων καὶ δρασείων καὶ ἐν προεκτάσει, ὅπερ καὶ τὸ οὐσιαστικότερον, νὰ ἔθλεπωμεν κατὰ τὰς ἀντιθέτως μεγάλων δωρεῶν διὰ ἔργα εὐαγγῆ κοινωφελούς μορφῆς πρὸς ἀνακούφισιν τοῦ ἀνθρωπίνου πάνου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ANAKOINΩΣΙΣ

«Ἡ ἑταίρια CLANCEY SONS & COMPANY LONDON, AVERAGE ADJUSTERS, ἐπιθυμεῖ νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς ὅλους τοὺς φίλους της τὴν ἔναρξιν τῶν ἐργασιῶν της ἐν Πειραιεῖ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν, CLANCEY SONS, & STACEY, Ιάσονος 3, Πλατεία Μιαούλη, Τηλέφωνον 451-6119.

Προϊστάμενοι Γραφείου:

Κα. E. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗ (Ἐλληνίς) & κ. M.R. SMITH (BRITISH) θὰ εύρισκονται εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ σᾶς ἔξυπηρετήσουν.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΑΣ

Μάς κοινοποιείται ή κάτωθι ἐπιστολή τού διοικητάνου κ. Θωμόπουλου, ἀπευθυνομένη πρός τό 'Επιμελητήριον Πειραιώς.

Κύριε Πρόεδρε,

Τὸ σεβαστὸν ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, λίαν εὐστόχως καὶ ἔγκαιρως προειδοποίησε δι' ἔγγραφου του, εὐρέως δημοσιεύθεντος καὶ εἰς τὸν τύπον ἀπαντας τοὺς ἀνδιαφερομένους περὶ τῶν ἀναμενομένων εὔμενῶν ἐπιπτώσεων διὰ τὴν ἔθνικήν μας Οἰκονομίαν, δῶλας ιδιαιτέρως δὲ διὰ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, ἐπειδὴ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ὥστε νὰ εὐρεθοῦν τὴν κατάλληλον στιγμὴν εἰς κατάστασιν πλήρους ἐτοιμότητος.

"Ἄς μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ προσθέσω ὅτι λίαν συναφές πρὸς τὰ ἀνωτέρω καὶ ἔξι ἵσου μεγάλης σπουδαιότητος εἶναι καὶ τὸ θέμα τῆς ἀνδιοργανώσεως τῶν τακτικῶν θαλασσίων γραμμῶν, ἡ ἐπὶ τόσα ἔτη ἀποδιοργάνωσις τῶν ὄπιων, συντελεσάσης καὶ τῆς πρωτοφανοῦς αὐδῆσεως τῆς τιμῆς τῶν ὑγρῶν καυσίμων, ἐδημιούργησε μίαν κατάστασιν ἀληθῶς τραγικὴν διὰ τοὺς 'Ἐλληνας ἔξαγωγες, δῶσαν καὶ ζημιογόνον διὰ τὴν ἔθνικήν μας Οἰκονομίαν.

'Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν ὅτι ἡ ἔξεύρεσις πλοίου δι' ἄπ' εὐθείας μεταφορᾶς εἰς Σιγκαπούρην, Χόγκ - Κέγκ, Νέαν Ζηλανδίαν καὶ λιμένας Αύστραλίας (ἔνθα καὶ πολυάριθμοι ἐλληνικοὶ παροίκαι), κατήντησαν λαχεῖον, οἱ δὲ ναῦλοι διὰ μεταφορῶσεων καθίστανται ἀπαραίτητοι ἐφ' ὅσον διὰ προϊόντα δῶς οἱ οἰνοὶ καὶ τὰ οἰνοπνευματώδη ποτά ὑπερβαίνουν τὸ 60% τῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος F.O.B.

'Αναφέρομεν ἀκόμη ἐνδεικτικῶς ὅτι πρὸς φόρτωσιν παραγγελίας μας δι' 'Αλεξανδρείας (ἥτις ἀλλοτε ἔξυπηρτείτο ὑπὸ πλείστων τακτικῶτάνων γραμμῶν), ἐδέησε νὰ ἀναμείνωμεν ἐπὶ μῆνας ὀλοκλήρους, πρὸς ἔξεύρεσιν χώρους εἰς τὰ ἐπαναλειτουργήσαντα διερχόμενα αἰγυπτιακὰ πλοῖα, δεδομένου διὰ ἔτερα τὰ πρακτορεῖα, ἐκμεταλλεύμενα τὴν περίστασιν, μᾶς ἔζητον ναύλους ἔξωφρενικούς.

Πιστεύομεν, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ὅτι πρωτοβουλίᾳ τοῦ 'Επιμελητηρίου μας, ἐπιβάλλεται ἡ ὅσον οἶον τε τάχιστα σύγκλησις συσκέψεως ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ συμμετοχὴν ἀπάντων τῶν ἀρμοδίων, τῶν ἐνδιαφερομένων ἔξαγωγέων καὶ τῶν ὅπερας δυναμένων νὰ ἔχωσιν ἔγκυρον γάννην, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως καὶ ἔξεύρεσιν τῶν κατά τὸ ἐφικτὸν προσφοράτερων λύσεων.

Μετά τιμῆς
Διὰ 'Ελληνικὴν Ποτοποίαν
Π. ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΥ & ΥΙΟΥ ΑΕ
ΧΡ. Π. ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ

Σημ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Δὲν ὑπερβάλλει, πράγματι, ὁ κ. Θωμόπουλος, διεκτραγωδῶν τὴν ἀπομόνως τοῦ λιμένος Πειραιῶν καὶ τῆς Ἑλλάδος ἄρα, ἀπὸ τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ πολλὰς χώρας τῆς 'Υδρογείου καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς Αίγυπτου. 'Ορθῶς ὁ κ. Θωμόπουλος ἀπευθυνόμενος πρὸς τὸ 'Εμπορικὸν 'Επιμελητήριον ζητεῖ τὴν σύγκλησιν εἰδίκης Διασκέψεως. 'Εχομεν, ὅμως, προκαταβολικῶς νὰ πληροφορήσωμεν τὸν κ. Θωμόπουλον, ὅτι ὁ κ. Καλλιμαόπουλος, ὅποιο μακροῦ, ἀνεπιτυχῶς ἀγωνίζεται διὰ τὴν σύστασιν μιᾶς γραμμῆς πρὸς τὴν 'Απω 'Ανατολήν ἐξ Ἑλλάδος. Τὸ μονοπάλιον τῆς ἑκεὶ Κόνφερανς ἀφένεται εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα αὐτό.

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τυγχάνων 'Αρχιπλοίαρχος Ναυτιλιακῆς 'Εταιρίας, ἔδρευούσθη ἐν Λονδίνῳ καὶ ἔξ ἀφορμῆς τοῦ ἐν μεταφράσει δημοσιεύθεντος εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τῆς 15.5.1974, ἄρθρου τοῦ 'Φαίρα Πλαίσιον' περὶ τῆς Ελλήνων τοῦ Λονδίνου, σᾶς ταρακοῦν νὰ φιλοξενήσητε εἰς τὴν ἔγκριτον ὑμῶν ἐπιθεώρησης τὰς ἀκόλουθους σκέψεις μου, αἱ ὅποιαι εἰλικρινῶς δὲν ἀποβλέπουν εἰς πρωσπικὰ συμφέροντα, ἀλλὰ πηγάζουν ἀπὸ ἔθνικήν σκοπιμότητα.

**ΝΑΥΤΙΚΟΣ
ΚΑΙ
ΤΕΧΝΙΚΟΣ
ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ
ΟΙΚΟΣ**

ΑΦΟΙ Ι. ΛΙΟΝΤΗ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ
ΤΣΑΜΑΔΟΥ - ΤΗΛΕΦ.: 4175255 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

'Ο ἡμέτερος Ναυτικὸς - Τεχνικὸς 'Εκδοτικὸς Οἶκος, ὁ ἀρχαιότερος εἰς τὸ εἶδος του εἰς τὴν Χώραν, γνωστοποιεῖ διὰ ἔξεδωκες καὶ ἔκυκλοφόρησης τόν, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Απριλίου, τεθέντα ἐν ισχύι **NEON ΚΥΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ**, εἰς τὸν ὅποιον ἐνσωματοῦνται ἀπασπαι αἱ ναυτιλιακῆς φύσεως νομικαὶ διατάξεις τῆς Χώρας μας.

Τὸν Κώδικα τούτον, ὡς γνωστόν, συνέστησεν ὡς ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῶν βιβλιοθηκῶν τῶν πλοίων μας τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Παραδίδοντες τὸ βιβλίον τούτο εἰς τὴν χρῆσιν παντὸς ὀσχολουμένου μὲ τὴν Μεγάλην μας 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, εἴμεθα δέσμαιοι ὅτι συμβάλλομεν οὐσιαστικῶς εἰς τὴν περαιτέρω πρόοδον της καὶ τὴν ἀνάπτυξιν αὐτάρκους καὶ παρ' ἡμῖν Ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

ΟΙ ΕΚΔΟΤΑΙ

Λίαν εὐστόχως τὸ 'Φαίρα Πλαίσιον' προβάλλει τὴν διαδικήν φυγὴν πρὸς ἄλλας χώρας τῶν ἐν Λονδίνῳ ἔγκατεστημένων 'Ελληνικῶν Ναυτιλιακῶν Γραφείων, διατάσσει τοῦ κ. Χῆλου περὶ καταργήσεως τῆς ὑφισταμένης φορολογικῆς διακρίσεως μεταξύ διαιμενόντων (Resident) καὶ κατοικούντων εἰς Βρετανίαν καταστῆ νόμος καὶ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν κατὰ τὸ 1976.

'Ἐν διόποιόν, μιᾶς τοιστῆς προσεχούν διαδικής μετακομίσεως ἐκ Βρετανίας τῶν ἐκεὶ διαιμενόντων 'Ελληνικῶν Ναυτιλιακῶν Γραφείων, τὰ ὅποια, οὐσιαστικῶς, εἶναι ἡ καρδιὰ τῆς 'Εθνικῆς μας 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιβάλλεται, νομίζω, ἡ ἔλληνικὴ Κυβέρνησις νὰ ἐπωφελῇ τῆς εὐκαιρίας καὶ διὰ νομοθετικῶν καταλλήλων μέτρων, νὰ ἀγκαλίασῃ διοίσης τοὺς 'Ἐλληνας, ὅπερα τὸ δύνειρον τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας πού ἀπὸ ἔτῶν παραμένει ἐκκρεμές καὶ πόθος ὅλων τῶν 'Ἐλλήνων νὰ γίνη πραγματικότης καὶ διὰ Πειραιεύς νὰ καταστῆ τὸ Σίτο τοῦ Λονδίνου.

Παράλληλα μὲ τοῦτο, νὰ ληφθοῦν μέτρα ὅπετε, ὅμοια μετά τῶν 'Ἐλλήνων νὰ προσέλκυσθούν καὶ οἱ ἔνοι συνεργάται τῶν ἐκ Λονδίνου, οἱ ὅποιοι, μὲ τὴν πείραν τῶν εἰς τὰς Ναυλώσεις, ἀσφαλίσεις κ.λπ., θὰ είναι τόσον χρήσιμοι εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνός Ναυτιλιακού Κέντρου εἰς τὸν Πειραιά ἀντάξιον τοῦ ναυτιλιακού πνεύματος καὶ δραστηριότητος τῶν 'Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν,

Μετά πλείστης τιμῆς

A. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ
Πλοίαρχος
84, Auckland Road
London S.E. 19

Λονδίνον, 'Ιούνιος 1974

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

Ἄγαπητὲ κ. Κωττάκη,

Μὲ κατάπληξιν ἀνέγνωσα καὶ ἐμελέτησα τὰς προτάσεις τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ε.Ν. - Διεύθυνσιν Προνοίας Ναυτικῶν, τὰς σχετικὰς μὲ τὸ νομοθέτημα περὶ συνταξιοδοτικού μισθοῦ, αἱ ὅποιαι ἐφιλοξενήσησαν εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν ΕΝΑΝΤΙΚΩΝ Χρονικῶν. Παρ' ὅλον ὅτι τὸ προλογικὸν σας σχόλιον ἀπάλουνει κατὰ κάπιον τρόπον τὴν προξενηθεῖσαν ἀλγεινὴν ἐντύπωσιν, διότι λαμβάνετε εὐμενῆ καὶ γεμάτην ἀνθρωπιάθεστην ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, δὲν διστάζω νὰ σᾶς μεταφέρω ὅτι κυριολεκτικῶς ἐσ ε ί σ θ η σ α ν ο 'Ναυτικοί Πειραιεύς καὶ οἱ ἀπανταχοῦ 'Ἐλληνες ναυτικοί, διότι παρὰ τὰ «πολλὰ ἀξιόλογα», τὰ ὅποια ὑποδεικνύει ή Ε.Ε.Ε., εἶναι τόσον διαρειά καὶ καταθλιπτικά τὰ «Ναι μέν, ἀλλά...» τῶν προτάσεων αὐτῶν, ὥστε νὰ μὴν ἀντισταθμίζωνται καὶ νὰ ἀμφισθῆται καὶ αὐτὴ ἀκόμη η καλοπιστία των. Ζημιογόνον ἀτμόσφαιραν ἐπροξένησαν αἱ προτάσεις αὐταῖ.

Κρίνω ὅτι θὰ ἡτο ἀσκοπον νὰ ἀναλύσω εἰς μήνην εναυτικὴν γλώσσαν τὰ «Ναι μέν, ἀλλά...», διότι θὰ ἐχειάζοντο πολλαὶ σελίδες ἀπὸ τὸν πολύτιμον χώρον τῶν Ν.Χ., ἔκτος ὅμως τούτου ἐπὶ τοῦ ἀνακύψαντος τοιούτου σοθικοῦ θέματος τὸν λόγον ἔχει πρωτίστως η Π.Ν.Ο., ηπιάς καὶ ὑπευθύνως χειρίζεται τὰ θέματα αὐτά.

Δὲν σάς ἀποκρύπτω ὅτι διαστάθησα τὴν ὑπαρξίαν ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς διοικήσεως τῆς Ε.Ε.Ε. «π ε ρ i σ t e ρ ὁ n k a i s» , φαίνεται δὲ διὰ ἐπεκράτησαν οἱ ιέρακες, διότι μόνον ιέρακες θὰ ἡδύνωνται νὰ συλλάβουν τὴν πονηρῶν παραγράφου (5) ΧΡΟΝΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ, διὰ τῆς ὅποιας προτάσουσαν διότι : «ἐν τῷ ὑπὸ φήμισιν Νομοθετικῷ Διατάγματι δέον νὰ προβλεφθῇ σημαντική πίστωσις χρόνου κ.λπ., ἐνῷ τὸ ζήτημα τοῦ

συνταξιοδοτικού μισθού είναι ούχι μόνον κ α τ ε π ε ḥ γ ο ν, άλλα και μία έπιτακτική κοινωνική άνάγκη, ώς και υμείς τονίζετε και υπογραμμίζετε.

"Αν θελήσωμεν να σχολιάσωμεν τάς παραγράφους (2) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΥΨΟΥΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ, (3) ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΟ-ΥΠΟΘΕΣΙΣ και (4) ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΥΨΟΥΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ, τότε τολμώ νά είπω ότι αι προτάσεις της Ε.Ε.Ε. δέν διαφέρουν από δυναμίδα αποσκοπούσιν νά ανατινάχη τάς γεφύρας αι όποιαι μέχρι τούδε συνέδεουν τήν έργοδοσίαν με τούς ναυτικούς. "Ας ξαναδιαβάσουν καλά τάς προτάσεις των. Γνωστὸν είναι ότι ή ναυτική τάξις προέβη κατά καιρούς εις πολλάς ύποχρήσεις δραματιζομένη μίαν ΜΕΓΑΛΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ, όχι διότι ήθελε νά γίνη άρεστή εις τούς έφοπλιστάς, άλλα διότι έχει σ υ ν ε ι δ η τ ο π ο ι ή-σ ε ι ότι Ναυτιλία θά πή ζωή διά τὸν τόπον μας και αὐτήν τὴν ὑπαρξίαν του. Οι άπλοι ἀνθρώποι, ὅπως είναι οι ναυτικοί, δέν λένε μεγάλες σαπουνόφουσκες, άλλα διαπέννονται από άλληνά και ἄδολα συναισθήματα φιλοπατρίας, ἄνευ ἀνταλλαγμάτων. Δέν θέλομεν κηδεμόνας εις τὸν οἰκον μας —τὸ Ν.Α.Τ. —και δέν διατελούμεν ύπὸ ἀπαγόρευσιν, ὃστε νά μᾶς ἀφαιρεθῇ ή διαχείρισται τῆς περιουσίας μας, τοῦτο δέ έν προεκτάσει διότι ή ἐργοδοτική ή είσοφρά είναι μέρος τοῦ μισθοῦ μας. Διά τούτο και δέν είμεθοδον ὅφελεις ὃστε νά παραδεχθῶμεν ως ἀνιδιοτελεῖς τάς διατυπωμένας ἐπιφυλάξεις τῶν παραγράφων 2, 3 και 4. Απλῶς έχουμεν τὸν κοινὸν νοῦν διαβλέποντες εις αὐτὰς μίαν παρέλυσιν ή κοινῶς «τρανιάρισμα», ὃστε τὸ πρᾶγμα νά πάη εις μάκρος. Διά δέ τὴν ἀμφότεν ἔξοδον τῶν ναυτικῶν, τὴν διοίαν «φοβεῖται» ή Ε.Ε.Ε., ἀς μᾶς ἐπιτραπῇ νά τονίσωμεν, διότι δινθρωπος είναι ἀλεύθερος νά έργαζεται δησού θέλει και δησού καιρὸ θέλει, χωρὶς νά μεταβάλλεται εις δέσμιον ωρισμένων ἐπιχειρηματικῶν δημάδων.

Πολλάκις έχομεν εἶπει ότι τρεῖς είναι αι βασικαὶ προϋποθέσεις διὰ νά ἀνανεώνεται τὸ ναυτεργατικὸν μας δυναμικόν. Τάς ἐπαναλαμβάνομεν : Πρῶτον ὑψηλὴ μισθοδοσία, δεύτερον καλὴ σύνταξις ὅταν καταστάμεν ἀπόμαχοι και τρίτον πολιτισμένη και ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀρτία ιατροφαρμακευτικὴ περιθωλιψ. Χωρὶς αὐτὰ τὰ τρία βασικὰ και ἐντελῶς ιδιαιτέρως «ετὰ κολὰ στερνὰ» τίποτε δὲν μπορεῖ νά γίνη. Καθημερινοὶ και μὲ μαθηματικὴν ἀκρίσειν θά μειούνται ή ροή τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν και τότε, ἐντὸς ὀλίγου θὰ εμαριστούν τὰ πάντα, επλώρα - πρύμα. Τὸ Ἑλληνικὸ σκάφος θά γίνη κογκολέζικο, πακιστανικοὶ, φιλιππινέζικο και ὅτι ἀλλού ἐν τῷ μεταξὺ ἐφευρεθῆ. Αἱ ἔγκριτικαι ὅμως πράξεις, διὰ τὰς ὅποιας αι προτάσεις ὅμιλοῦν, δέν ἔγιναν διὰ ἀλλεθνεῖς, ΆΛΛΑ ΜΟΝΟΝ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ. Θέλετε τὸ γιατί ; Διότι ἐκ τῶν 700 ἐκατομμυρίων διολλαρίων ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, δηπερ κάθε χρόνον εἰσέρχεται εις τὸν τόπον αὐτὸν, τὸ ΕΞΗΝΤΑΠΕΝΤΕ «Η ΕΒΔΟΜΗΝΤΑ τοῖς ἑκατὸν προέρχονται απὸ τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν μας, οἱ όποιοι δέν τὰ κατασπαταλοῦν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δέν τὰ ἐπενδύουν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀλλὰ τὰ στέλνουν σὰν καλοὶ οικογενείαρχοι, φιλόστοργοι μιοὶ ή ἀδελφοὶ στὰ στήτια τους. "Αν χαθούμε έμεις, ἀν σταματήσῃ ή παρουσία μας πάνω στὸ Ἑλληνικὸ καρδοῦ, τότε ἔχασθον τὰ πάντα. Θά είναι μία ὀμάδηκή αὐτοκτονία.

'Ολίσθημα, λοιπόν, και ἀτυχία αι τοιαῦται προτάσεις τῆς Ε.Ε.Ε. πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. Δέν ἔζύγισε καλὸ τὰ πράγματα, δέν ἐπέδειξεν εὐρύτητα ἀντιλήψεως και ἡρκέσθη εις τὸ δραχυπτόρεσμον απὸ τὸ μακροπρόθεσμον.

Θά οὐχόμων δησος αι προτάσεις αύται ἀσθεωρθεοῦν τὸ ταχύτερον δυνατὸν και ἐναρμονισθοῦν —έφ' δησον ἀλλωστε ὑπάρχουν ἀξιόλογοι— μὲ τὰς ἐπὶ τοῦ ιδίου θέματος προτάσεις τῆς Π.Ν.Ο., τὰς ὅποιας ἐμελέτησα και ἔχω υπ' ὄφιν ὃστε ἐν συμπνοίᾳ νά φέσωμεν τὸ ταχύτερον δυνατὸν εις τὸ

πιοθυμένον ἀποτέλεσμα. Και νομίζω ότι ἀρκετὰ σᾶς ἀπήσχολησα, ἀλλ' ἐπ' εὐκαιρίᾳ ποὺ ἔθιξα ἔνα τόσον σοδαρόθ θέμα, ἀς μού ἐπιτραπῇ δησος ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων συγχαρᾶ τὴν ἡγεσίαν τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὰς προτάσεις ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω θέματος, ὑποβληθείσας διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 527) 26.4.74 ἔγγραφου της πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν., αἵτινες ἀπηχούν τὴν θέλησιν και τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς χώρας μας. Είναι σαφεῖς και κρυστάλλινοι. 'Ο ἀπόμαχος «Ἐλλην τοῦ κύματος πρέπει νά ἀπαλλαγῇ τοῦ ἄγχους και νά ζέρη ότι δησοντας απὸ τὴν θάλασσα θά ἔχῃ μίαν σύνταξιν τοιούτου ψυχοῦ, ὃστε νά ζήσῃ ἀξιοπρεπῶς χωρὶς νά μεταβάλλεται εἰς ἐπὶ τὸ ι τη ν και κατὰ τὰς ἐκάστοτε διοικήσεις διακυμάνσεις νά ζητά πότε 100 και πότε 200 δραχμές αὐξησο. Στὸ πέλαγος και σὲ δρες γαλήνης ἀκούγονται τὸ θελήση ή δησος μπορεῖ και ν' ἀκουστοῦν μουγγηρήτη καταιγίδων...

Εύχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Γ. ΦΡΕΡΗΣ
'Ασυρματοστής

Ιούνιος 1974

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Είμαι ὑποχρεωμένος, διὰ τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, νά ἔκφρασω τὰς εὐχαριστίας, τόσον τὰς ιδιαίτερας μου, δησον και τῶν σπουδαστῶν τῶν 'Ιδιωτικῶν Σχολῶν Δοκίμων Πλοιάρχων, πρὸς τὸν ὑπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ναύαρχον κ. Κων. Σκιαδόπουλον, διὰ τὴν ταχείστατην λύσιν τοῦ ζωτικοῦ θέματος, τοῦ καθορισμοῦ τῆς θάλασσαίς ὑπηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Γ' πλοιάρχου.

Η ἐπιδειχθείσα αγάπη και συμπαράστασις, ώς και ή κατανόησις ἐκ μέρους του, πρὸς τὴν σπουδάζουσαν εἰς τὰς Ναυτικάς



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ήλεκτρικὸς 'Αερισμὸς κυτῶν.

Έλληνικὴ 'Εταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς και τανάπαλιν

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

'Ιδιωτικάς Σχολάς νεότητα, μάς συνεκίνησε δαθέως. 'Η δημοσίευσις τού σχετικού Π.Δ. τό όποιον ρυθμίζει τά θέματα σχετικώς με τήν θαλασσίαν υπερεσίαν διά την απόκτησην τού διπλώματος Πλοιάρχου Γ', Β' και Α' τάξεως, απόκατεστησε τήν ήρεμιάν εις τάς ψυχάς τών σπουδαστών, οἵνες άνεπηρέαστοι έχουν άφοισιωθή εις τά μαθήματά των, Ίνα συντόμως και αύτοί άνελθουν ικανοί εις τάς γεφύρας τών έλληνικών πλοίων, πρός συνέχισιν τής ναυτικής ιστορίας τής 'Ελλάδος.

Μετά τιμῆς
ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ
Πειραιεύς, 31.5.74

ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΙΝΕΣ ΠΕΡΙ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν

Κύριε Διευθυντά,

Σύμπας δύκος της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, παρακαλούμενος σήμερον με έκδηλον ένδιαφέρον τήν έπιτιδοφόρον έναρξην τής λειτουργίας τού Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., έκ τού όποιου ήδη απεφοίτησεν ή πρώτη σειρά τών δασκαλών στελεχών τών πλοίων μας.

Αἱ παντοειδεῖς προσπάθειαι, αἱ όποιαι τελικῶς ὀδήγησαν εις τήν όρθην ἀπόφασιν τής ιδρύσεως τού Πνευματικού Κέντρου τής Ναυτιλίας, δὲν δύνανται, θεβαίως, νὰ καλύψουν καὶ τάς ἀνάγκας τῆς πλήρους λειτουργικῆς ἀποδοσεως, κυρίως ὅσον ἀφορᾶ τὸν ἐναρκτήριον σχηματισμὸν τού ἔκπαιδευτικοῦ προγράμματος. Περισσότερον ὡργανωμέναι ἀναμένονται αἱ περαιτέρω προσπάθειαι συνεχοῦς δειλιώσεως καὶ διευρύνσεως τῆς διδακτέας ὥλης καὶ τῆς διδασκαλίας, εἰς τρόπον ὅστε νὰ καλύπτουν τάς πραγματικάς ἀνάγκας στελεχώσεως τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

'Αντιλαμβανόμεθα τάς εἰσέτι οὐφισταμένας δυσχερείας, τάς όποιας ἀντιμετωπίζει τὸ νεοσυσταθέν Κέντρον, ἀλλὰ δὲν νομίζομεν ὅτι αὐταὶ ἀποτελοῦν αἰτίαν διὰ τήν δεβιασμένην κατανομὴν τού χρόνου διδασκαλίας μαθήματος ἀπλεγέντος ως ἀνάγκαιον;

'Εξ αὐτῶν ἀναφέρουμεν τὸ μάθημα τού 'Οργανωσις Πλοίου, τού όποιου ἀνατιρρήτως ἐπιτακτικὴν θεωρούμεν τήν ἐπέκτασιν καὶ εἰς τὸν κύκλον σπουδῶν τῶν μηχανικῶν. 'Η τοιαύτη ἀποφίς μας θεμελιούται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων κυρίως λόγων :

- "Οτι δὲ παντελῆς ἐλειψίψ δργανωτικοῦ πνεύματος καὶ τακτικῆς, κυριολεκτικῶς μαστίζει σήμερον τήν Ναυτιλίαν μας.
- "Οτι εἶναι ἀδύνατος ἡ ὄργανωσις πλοίου ἄνευ δργανώσεως μηχανιστασίου.
- "Οτι πρέπει νὰ ἀποφευχθῇ ὁ κίνδυνος εύρυτης διοικητικῆς διαστάσεως μεταξὺ ἔκπαιδευτῶν πλοιάρχων καὶ ΜΗ ἔκπαιδευθέντων μηχανικῶν.
- "Οτι τὸ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. δέον νὰ δικαιώσῃ τὸν σκοπὸν τῆς ιδρύσεως του ως ἀνωτέρου Πνευματικού Κέντρου τής Ναυτιλίας μας.

Αἱ αὐταὶ ἀπόφεις νομίζομεν ὅτι ἔκφράζονται καὶ ὑπὸ τῶν ἀμέσως ἔνδιαφερομένων πλευρῶν, ἦτοι πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν Ε.Ν., τῶν όποιων οἱ ἐπαγγελματικοὶ τομεῖς οὐδέποτε ἀπέδωσαν ἀπό κοινοῦ, εἰς βαθμὸν ἀνάλογον τῆς σπουδαίότητός των, διότι ΟΥΔΕΠΟΤΕ ὑφίστατο προγραμματισμένη συνεργασία.

Εὐχαριστῶ διὰ τήν φιλοξενίαν.

Ο. ΚΑΣΣΙΩΤΗΣ
Ναυτιλγός - Μηχανολόγος
Τεχνικός Δ) της
Cominios Bros Shipping S.A.

Ίουνιος 1974

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

«ΤΕΛΟΣ» 2%

"Ἐν νέον «τέλος» ἐτού 2% εἰσηγήθη ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τού Ο.Λ.Π., ὅπως ἐπιβλήθη ἐτού συνεργεία τά ἔργαζόμενα ἐπὶ πλοίων τῆς 'Επισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος. Τό «τέλος» ἐπιβάλλεται διότι τά συνεργεία κατά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργασιῶν των, χρησιμοποιοῦν τά μέσα τῆς Βάσεως ως φωτισμόν, ὅπως, κρηπιδώματα κ.α. Τό «τέλος» ἐπιβάλλεται διά τάς ἔργασιας τάς ἐκτελουμένας, θεβαίως, ἐπότε τῆς Βάσεως.

"Ως ἀνέφερεν ἀρμόδιος παραράγων τού Ο.Λ.Π. η Βάσις ζητάει ἐπήρωσί τού Ο.Λ.Π. μὲ ἐκαποντάδας ἔκατομμυρίων! 'Ἐκτός τού ὅτι η δαπάνη τῆς δημιουργίας τῆς ὑπολογίζεται εἰς 1,5 δισεκατομμύριον δρχ.

Μέχρι τούδε οὔτε δραχμὴ δὲν ἔχει ληφθῆ ἀπό τάς Δημοσίας 'Ἐπενδύσεις καὶ ούων δλόκληρον τό δάρος τῆς δαπάνης λειτουργίας τῆς Βάσεως, ἐπωμίζεται διά τού Ο.Λ.Π.

"Ἐκτός τῆς Βάσεως δὲ ἔργαζονται δεκάδες συνεργεία, τά ὅποιαν καὶ ούων δλόκληρον τό δάρος τῆς δαπάνης λειτουργίας τῆς Βάσεως, ἐπωμίζεται διά τού Ο.Λ.Π.

Ούτως, η διοίκησις τού λιμένος προέδη εἰς τήν λήψιν σχετικῆς ἀποφάσεως. Βεβαίως, τό μέτρον δὲν εύνοει τούς ἔργολάδους τῶν συνεργείων, οἱ όποιοι ἐπεσκέψθησαν τό γενικόν διευθυντή τού Ο.Λ.Π., κ. Θ. Πετρόπουλον καὶ τούς ἔχηταν τήν μη ἔφαρμογήν τῆς ἀποφάσεως ἡ όποια τελεῖ, ἀλλως, ὅποτε τήν έγκρισιν τού ἀρμοδίου ὑπουργείου.

ΕΞ ΑΝΑΤΟΛΩΝ

Διάτη μίαν ἀκόμη φοράν, ἔξητασεν ἡ διοίκησις τού Ο.Λ.Π. τό πρόδηλημα τό όποιον γεννάται ἐτού τῶν συστάσεων τῶν ἀρμοδίων ὑπουργείων, ὅπως αἱ προμήθειαι μηχανημάτων τού λιμένος, διενεργούνται διά τῶν ἀνατολικῶν κλήρων γεγονότος τού 'Εμποριού', ἔχαρκτηρίσθη ἡ ἐμμονή εἰς τάς ἀνατολικάς χώρας. Καὶ δῆ μόνον αὐτόν. Καθυστερήσεις εἰς τήν παράδοσιν σημειώνται καὶ ἡ ποιότης, κατά τό πλείστον, δὲν εἶναι ἐπιθυμητή. 'Επεσημάνθη, μάλιστα, διά τού θέληση στιγμή — λίαν συντόμως — δόποτε ὁ λιμήν θὰ είναι ἔξωπλισμένος ἀπόκειστικῶς μὲ μηχανημάτων ἀνατολικῶν χωρῶν.

Τό θέμα ἐπανετέθη, ἐπ' εύκαιρια τῆς συνεχιζόμενης προμήθειας γερανῶν ἐπὶ σιδηροτροχιών, δάσει προγράμματος τού 1973, τού όποιον δένται ἔκτελεσις συνεχίζεται.

Η προμήθεια γίνεται καὶ πάλιν ἀπό χώρας τού κλήρων. 'Αλλὰ ποιός ἔγγυαται δῆτι ἔαντος διεθνῆς διαγωνισμός, εἰς τήν όποιον θὰ μετέχουν περισσότεροι οίκοι, δὲν δῆτα πρέκευπταν καλύτερα ἀποτελέσματα;

Παρεπήρηθη ὅτι σήμερον ἡ Δύσις μαστίζεται ἀπό διοικητικήν κρίσιν καὶ φυσικά,

εἶναι πλέον πρόσφορος, διά τήν ἐπιτυχίαν συμφεύγονταν τήν ίδιαν.

Εἰς τό θέμα, ὅμως, τῶν προμηθειῶν τού Ο.Λ.Π., συμβαίνουν καὶ ἄλλα τινά τά όποια δὲν πρέπει νὰ ἐπαναλαμβάνονται. Παραδείγματος χάριν, ἡ γερανογέφυρα τῶν 41 τόνων, μετά ἀπό πολλάς συσκέψεις είχεν ἀνατεθῆ εἰς τήν 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, ἀλλά τελικῶς, ὅπως προμήθεια ἀνετέθη εἰς Ισπανικὸν οἴκον, δι' ἀποφάσεως τού ὑπουργείου 'Εμπορίου.

Αὐτήν τήν στιγμήν, εἰς τήν Ο.Λ.Π., ἐκκρεμεῖ μὲ μεγαλύτερα προμήθεια ἡ ὅποια ἔγενετο ποτέ, διά τάς ἀποφάσεως, ἀπὸ τάς ἀνατολικάς χώρας. Συγκεκριμένως, πρόκειται διά τήν προμήθειαν 17 γερανῶν, συνολικῆς ἀξίας 260.000.000 δρχ. Διά τήν προμήθειαν διοικήσεις αὐτήν, οὐδεμία αναζήτησις γίνεται, εἰς τάς διοικητικάς τής Εύρωπης, λόγω τῶν δεσμεύσεων μὲ τά κλήρηγκς.

Αἱ ἀνάγκαιοι τού λιμένος, μὲ προοπτική μίαν πενταστίαν, εἶναι 60 γερανοί. Εἰς τό πρόγραμμα τού 1974 εἶναι ἔγγεγραμμένοι 20, ἀλλά χάριν τῶν μέτρων λιτότητος, διάριμος αὐτήν θὰ περιορισθῇ.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, αἱ προμήθειαι δὲν θά τερματισθούν. Πρέπει, ὅμως, η διοίκησης τού Ο.Λ.Π. μετέβινεις τήν Κερατούνι καὶ ἔχητασεν δῆτα προσφερόμενα, τά όποια εύρεται καλά ἀπό πολλές τεχνικῆς. 'Αρχικῶς, διά πωλήσης είχε ζητήσει 1.500 δρχ. ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον, ἀλλά τελικῶς, συνεφωνήθη τό ποσόν τῶν 800 δρχ.

ΥΠΟΣΤΕΓΑ

Όλοκληρώθη ἡ διαδικασία διά τήν ἀγοράν ὑπὸ τού Ο.Λ.Π., τεσσάρων λυμανών ὑποστέγων, τά όποια προσέφερε πρός πώλησιν ἡ ἐταιρία «Σάν Λάϊν». 'Ο γενικὸς διευθυντής τού Ο.Λ.Π. μετέβινεις τήν Κερατούνι καὶ ἔχητασεν δῆτα προσφερόμενα, τά όποια εύρεται διά την διενέργειαν διαγωνισμού.

Αἱλλά, κατά τήν κ. Πετρόπουλον, τό είδος τῶν προσφερόμενών τῶν διευθυντής την διατήρησε.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐνεκριθῆ πίστωσις 65.000.000 δρχ. διά τήν κατασκευήν τεσσάρων ὑποστέγων, εἰς τήν περιοχήν Νέου Ικονίου — προβλήση I — καὶ εἰς τήν 'Επισκευαστικήν Βάσιν Περάματος. Τά δύο έξ αὐτών θὰ χρησιμοποιηθούν διά τήν φορτοεκφόρτωσιν καὶ τά ἔτερα δύο διά τήν έξυπηρέτησιν τῶν ἐπισκευών.

ΤΑ «AZHTHTA»

Ἐτροποποιήθη ὁ Κανονισμός 'Αζητήτων 'Εμπορευμάτων τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης, ὁ όποιος, μεταξύ ἄλλων, ἀναφέρει καὶ τά ἔξητα:

«Ἐμπορεύματα ἡ ἄλλα πράγματα συμπεριλαμβανομένης καὶ τής πάσης φύσεως ξυλείας, ἐκφορτωθέντα καὶ παραληφθέντα ὑπὸ τού Ο.Λ.Π. ἐντὸς τῶν ἀποθηκῶν τής 'Ελευθέρας Ζώνης Πειραιῶν ἡ παραμένοντα ἐντὸς τού κυρίων λιμένος ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως πλωτῶν μέσων τού Ο.Λ.Π., ὃν δὲ κύριος αὐτῶν δένται κατέθεσις διασφήσιν τελωνισμοῦ ἡ αἰτησία ἀποταμεύσεως ἡ διαμετακομίσεως τούτων ἐντὸς τεσσαράκοντα πέντε ήμερῶν ἀπὸ τής ἐκφορτώσεως, κηρύσσονται ἀζητη-

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS
ΙΑΤΡΟΣ
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

Ίουνιος 1974

τα διά πράξεως τού Διευθυντού τής Ε.Ζ.Π.».

«Έμπορεύματα τελούντα ένα απόταμεύσει, έχαιρεσι τών δηλουμένων TPANZIT τοιούτων και τών έφοδίων πλοίων, μετά τήν ληξιν έξαμήνου απόταμεύσεως, κηρύσσονται αξήτητα και έκποιούνται κατά τάς σχετικάς διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού».

Αι τροποποίησεις αύταις απόσκοπούν είς τήν ταχείαν παραλαβήν τών έμπορευμάτων, έκ τών χώρων τού λιμένος, πρός απελευθέρωσιν τών απόθηκευτικών χώρων. Προηγήθη κοινή σύσκεψη μεταξύ έκπροσώπων τών υπουργείων Ναυτιλίας και Έμποριου και τού ΟΛΠ, κατά τήν δύοιαν έπροσθητή και ή αυξησης τών δικαιωμάτων απόθηκευσεως, ως κίνητρον διά τήν ταχείαν παραλαβήν τού φορτίου. Άλλα ή αυξησης αυτή θά έπειθαρινε, μάλλον τήν κατανάλωσιν, ένω δέν θά απετέλει λιχαρόν κίνητρον, διά τούς παραλήπτας.

Η σοβαρότης τού δουλου θέματος δύναται νά έκτιμηθῇ και έκ τού γεγονότος διτι μεταξύ τών μή παραλαμβανομένων έμπορευμάτων, περιλαμβάνονται και ποσότητες τροφίμων, αι δύοισι καλύπτουν τήν άγοράν τής Αττικής.

Άλλα πέραν τού θέματος τών τροφίμων, ο λιμήν τελευταίως ένεφαντες μίαν αίχμήν, έξ αιτίας αυτής τής έγκαταλείψεως τών φορτίων και παρεπήρηθη συμφόρησης απόθηκων και λιμένος. Ούτως ο ΟΛΠ ήχθη είς τήν απόφασιν περιορισμού τού χρόνου παραμονής τών φορτίων είς τήν Ζάνη. Τό μέτρον, ομως, πρέπει νά είναι παραδικόν, διότι πώς νά έννοηθῇ Έλευσέρα Ζάνη και έξαναγκασμός ταχείας παραλαβῆς τών φορτίων; Έν πάση περιπτώσει, είς δύοις είναι γνωστοί αι συνθήκαι λειτουργίας τής Έλευσέρας Ζάνης Πειραιώς, είς τήν δήλη οργάνωσιν τού λιμένος. Τά ληφθέντα μέτρα έπειδη ήθησαν

έκ τών πραγμάτων. Θεωρεῖται, ομως, θέσιον διτι ή διατήρησης τών μέτρων αύτῶν, δέν θά δραδύνη, δεδομένου, άλλωστε, διτι κατά τού μέτρου έξεφράσθησαν άντιδράσεις έκ μέρους τών έκπροσώπων τού έμπορού.

ΑΥΞΗΣΙΣ 300%

Κατά ποσοστὸν 300% ηγένησεν ή διοίκησης τού ΟΛΠ τό μηνιαίον μίσθωμα, τό καταβαλλόμενον ύπο τής Α.Ε. «ΝΑΥΣΙ» διά τό Β' μεταλλικὸν ύπόστεγον τής Επισκευαστικής Βάσεως Περάματος. Συγκεκριμένως, ή «ΝΑΥΣΙ» κατέβαλλεν 11 δρχ. μηνιαίος ανά τετραγωνικὸν μέτρον, διά τό ύπο ταύτης μισθωμένον ύπόστεγον, συνολικής έπιφανείας 3.375 τ.μ. "Ηδη τό μίσθωμα ηγένηθη είς 44 δρχ. άνα τ.μ.

Οι λόγοι οι δύοιοι έπειδαλον τήν αυξησην τού μισθωμάτος κατά 300%, είναι, κατά τον ΟΛΠ, οι άκολουθοι:

1) Η μεταβολὴ τών οικονομικῶν συνθηκῶν.

2) Αι έπικρατούσαι διεθνῶς συνεχεῖς ανατιμητικαὶ τάσεις.

3) Ο πολλαπλασιασμὸς τής άξιας τού έκμισθωμένου χώρου.

Τήν πεγραμμίσθη, ιδιαιτέρως, διτι διά τον καθορισμὸν τού άρχικού μισθώματος είχον ληφθῇ ύπ' ουφιν και έπειρα κριτήρια ώς ή σκοπιμότης δημιουργίας κινήτρων έγκαταστάσεως είς τήν Επισκευαστική Βάσιν Περάματος. Η τιμὴ τών 11 δρχ. άνα τετραγωνικὸν μέτρον μηνιαίως, δέν ήτο τιμὴ συναγωνισμού, άλλα τιμὴ σκοπιμότητος, τεθείσα ώς κίνητρον διά τήν δημιουργίαν τής Βάσεως.

Τό έν λόγῳ θέμα, άσφαλῶς, θά άπασχολήσῃ, δύσονύπω, και άλλους μισθωτάς χώ-

ρων και ίποστέγων τού ΟΛΠ, τών δύοιων αι σχετικαὶ συμβάσεις λήγουσαι θά άπαιτηθῇ νά άνανεωθούν.

Είναι γεγονός, διτι πολλαὶ έπιχειρήσεις έδραιωθησαν είς τό Πέραμα, χάρις είς τήν οργάνωσιν τής Βάσεως.

'Αλλ' έν πάσῃ περιπτώσει, δέν θά πρέπει τώρα νά πληρώσουν ύπερόγκως, ώς έάν ήθελε προσδῦν είς έξόφλησιν χρέους τινὸς πρός τὸν ΟΛΠ! Διότι και ή Βάσις θά ήτο άχρηστος έάν δέν ύπηρχον αι έπιχειρήσεις. Διά τούτο, τό ποσοστὸν τής αύξησεως τού μισθωμάτος θά έπρεπε νά μη ήτο, όπωσδήποτε, τού ίψους τού 300%.

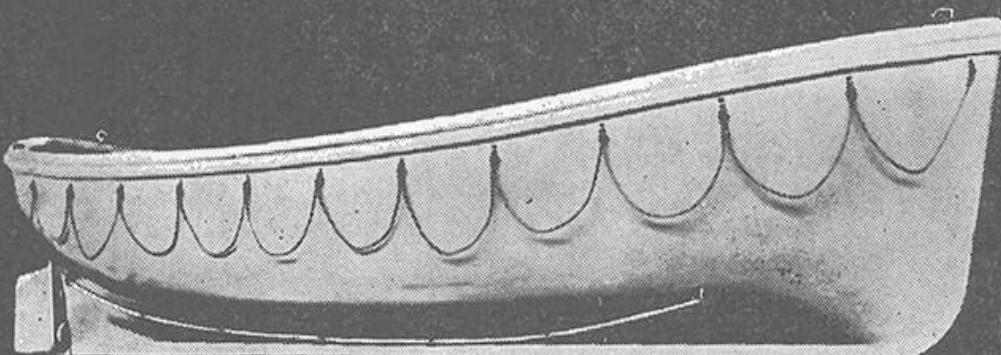
ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Μεταξύ τών άδυνάτων σημείων τά άποια σήμερον ή «μηχανή» τής λειτουργίας τού Ο. Λ.Π. παρουσιάζει, είναι τό θέμα τής άνεπαρκείας μηχανικῶν, έξ αιτίας τού δύοιου ή έκτελεσης τού τεχνικού προγράμματος καθυστερεί, ένιστε. Συνεζητήθη, κατ' έπαναληψιν, τό ζήτημα και έπροτάθη δύως τό διοικητικὸν συμβούλιον, δι' ειδικῶν άποφάσεων και κατά τήν κρίσιν τής Τεχνικῆς Υπηρεσίας, προσλαμβάνει, δι' έκάστην περιπτώσιν, μηχανικούς έκτος ΟΛΠ.

Ούτω, θά έτοιμάζωται έγκαιρως ώρισμέναι μελέται έργων, έκ τής καθυστερήσεως τών δύοιων χάνεται πολύτιμος χρόνος. Τά άποτελέσματα δέν είναι και τόσον άπλα. Διότι έπρεπεται τό τεχνικὸν πρόγραμμα τού λιμένος και παρουσιάζεται άδυναμία άπορφητικότητος είς δύρισμένα κονδύλια.

Τό δόλον έργον πρέπει νά άντιμετωπισθῇ άπαξ διά παντὸς νομοθετικῶς. Νά δημιουργηθούν θέσεις μηχανικῶν, δύτε νά καλυφθούν τά ίψιστάμενα κενά.

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: ZEA MARINA, PIRAEUS TEL. 4510.211/2/3 Shipyard: LAVRION, ATTICA, TEL. 0292 - 5782 3

TELEX: 212717 OLYA GR. cables : OLYMPELCO PIRAEUS



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, Βιομηχανικάι κατασκευαί

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123.
Τηλεγραφική Διεύθυνσις Neorion Syros
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: "Άκτη" Μιαούλη 65, Τηλέφωνο
45.20.778, Telex. 212563, Τηλεγραφική Δι-
εύθυνσις, Neorion Piraeus.

ΗΝΟΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N. J. Goulandris
(Agencies) Ltd, Lee House, London Wall Lon-
don EC2Y 5AB - Tel. 01-600-1766 - Telex.
51883157 Cables, Lanfall - London,

ΗΝΟΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: Uni-
ted Operators Shipping Agencies Corp, 660
Madison Avenue, New York-N. Y. 10021 -
Tel 838-6900 Telex. 7105812187 Cables, Oke-
nis New York.

ΕΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗ Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Επραγματοποιήθη την 31η Μαΐου ή έτησία τακτική γενική συνέλευσις των μετόχων της 'Εθνικής Τραπέζης της 'Ελλάδος. Κατ' αυτήν, ό διοικήτης τού 'Ιδρυμάτος κ. Χρίστος 'Αχής άνεγνωσε την έκθεσης των πεπραγμένων της Τραπέζης κατά τό παρελθόν έτος 1973. Είς τή συνέλευσιν παρίσταντο: 'Ο ύπουργός 'Απασχολήσεως κ. Π. Παπαρρόδοπουλος, ού ύφυπουργός Οικονομικών κ. Γ. Δημακόπουλος, παράδ τό Πρωθυπουργός κ. Γ. 'Αλεξανδρής, Γεωργίας κ. Φ. Λεγάκης, ό γενν. γραμματεύς τού ύπουργείου Οικονομικών κ. Α. Παπανδρέου, ό νομάρχης 'Αττικής κ. Ν. Βλαχογιάννης, ού διοικητής Τραπέζων 'Ελλάδος κ. Κ. Παπαγιάννης, 'Αγροτικής κ.Λ. 'Αρβανίτης και Πίστεως κ. Σ. Κωστοπούλος, ού υποδιοικητής Τραπέζης της 'Ελλάδος κ. Ε. Πανᾶς και ΕΤΒΑ κ. Π. Μασούριδης, ό πρόεδρος τού Χρηματιστηρίου 'Αθηνών κ. Δ. Κοκορίνος, ό γενικός διευθυντής της 'Εθνικής 'Ασφαλιστικής Α. Ζαγοριανάκος, ό διευθυνόν του σύμβουλος της ΕΤΒΑ κ. Γ. Γόντικας κ.ά. 'Έκ μέρους της Νομαρχίας 'Αττικής παρέστη ό κ. Γ. Χατζηδάκης.

'Ομιλῶν πρός τους μετόχους ό διοικητής της 'Εθνικής Τραπέζης κ. Χρ. 'Αχής είπεν ότι από τάς έξελίξεις τού 1973 και τών πρώτων μηνών της 1974 έπιβεδιούται ή άνθετικότης και ό δυναμισμός της έλληνικής οικονομίας. 'Ηδη, κατά τους πρώτους μήνας τού τρέχοντος έτους διαπιστούμαται ότι έπιτυχανται ίκανοποιητική έξιορρόπτησης: Άι άνατιμητικοί τάσεις έχουν άναχαιτισθή ή έμπιστοσύνη και τό δύμαλον ψυχολογικόν κλίμα έχουν άποκατασταθή' και τά ευνοϊκά άποτελέσματα έχουν ήδη άρχισει νά καθίστανται έμφανή είς τήν αύξησην των καταθέσεων, τόν περιορισμὸν της κυκλοφορίας, τήν έξελιξιν τών τιμών και τήν διαμόρφωσιν τών εισαγωγών.

'Η αύξησης τού δείκτου τιμών τού καταναλωτού, συνέχισεν ό κ. 'Αχής, κατά τήν 'Απρίλιον ήδη κατωτέρα της άντιστοίχου περιστινής, όπως και εκείνης τού 'Απριλίου 1972. 'Η συνολική δέ αύξησης τού τιμών έντος τού πρώτου τετραμήνου τού τρέχοντος έτους άνερχομένη είς 5,9% είναι ίση μέ τήν σημειωθείσαν έντος ένδος και μόνον μη-

νός κατά τό παρελθόν φθινόπωρον. 'Η νομισματική κυκλοφορία έσημείσαν έντος τού τετραμήνου μείσων άνω τών 3,7 δισεκατ. δραχμών έναντι ίσοπούσου αύξησεώς της κατά τήν άντιστοίχου περιόδου τού 1973.

'Ενδιαφέρουσα είναι, είπε περαιτέρω ό κ. 'Αχής, αί ένδείξεις από στοιχεία τής 'Εθνικής Τραπέζης διά τήν μέχρι και τού Μαΐου έξελιξιν τών μέσω αύτής έξυπηρετούμενων εισαγωγών. Τά στοιχεία ταῦτα δεικνύουν έντονον τάσιν έπιβραδύνσεως τού ρυθμού αύξησεως. 'Αντιθέτως, αί μέσω τής 'Εθνικής Τραπέζης έξυπηρετηθείσαι έξαγωγαί κινούνται είς έπιπεδα άνωτερα τών περιστινών και συζάννουνται με ταχύν ρυθμούν. Χαρακτηριστική έπισης είναι ή έξελίξις τών άποταμευτικών καταθέσεων της Τραπέζης, αί όποιαι έσημείσαν έντος τού πενταμήνου 'Ιανουαρίου — Μαΐου αύξησην ύπερετερα πλαστίσαν έκεινης τής άντιστοίχου περιστινής περιόδου. 'Από το Φεβρουαρίου μάλιστα, ότε έγενετο ή αύξησης τών έπιτοκίων, μέχρι και τού Μαΐου, ή κατά μήνα αύξησης τών άποταμευτικών καταθέσεων, είναι ίση μέ τήν πραγματοποιηθείσαν κατά τούς άντιστοίχους μήνας τού 1972, τού έτους κατά τό όποιαν έλαβε χώραν ή μεγαλύτερα άνοδος τών καταθέσεων.

'Εκείνο τό όποιον ότι πρέπει νά τονισθῇ ιδιαιτέως, είπεν ό κ. 'Αχής, είναι ότι καθ' όλας τάς ύπαρχουσας ένδείξεις, ή άποκατάστασης τής νομισματικής ίσορροπίας έπιτυγχάνεται χωρίς άξιολόγους διαταρακτικάς έπιδρασίες, επί τής άπασχολήσεως, ό δηποία παραμένει γενικώς είς ύψηλά έπιπεδα. 'Έπι παραλλήλου αί πληροφορίαι διά τάς άναμενομένας έσοδείςας χαρακτηρίζονται άπό σχετικήν αστιοδοξίαν, έν συνδιασμῷ δέ και με τά διαθέσιμα στοιχεία διά τούς λοιπούς παραγωγικούς τομεῖς δικαιολόγουν τήν πρόβλεψιν διά νέαν αύξησην τής οίκονομικής δραστηριότητος έντος τού 1974, μέ κυρίους πρωθητικούς παράγοντας τήν γεωργίαν και τάς έξαγωγάς προϊόντων τής μεταποίησεως.

'Η πραγματοποιηθείσα αναμόσθητος πρόδοση, προσέθεσεν ό κ. 'Αχής και αί ένθερρυντικά προσπτικά δέν σημαίνουν ότι έξελιπον όλαι αί πρόσφοτοι συγκυριακάι δυσχέρειαι. Παρά δέ τήν άνασχεσιν τών ά-

νατιμήσεων ώρισμένων πρώτων ύλων, ώς και βασικών ειδών διατροφής, φαίνεται ότι ό έξωτερικός τομεύς έν τώ συνόλωφ θά συνεχίση τάς άνατιμητικάς πιέσεις έπι τού έσωτερικού.

'Η άξιολόγησις τής διαμορφώσεως τών μεγεθών τής οίκονομίας μας, είπεν έν συνεχείσι ό κ. 'Αχής, και τής συνολικής κατά τό 1974 έπιδόσεως της θά πρέπει νά γίνη είς τά πλαισία τών έξελίξεων τής διεθνούς οίκονομίας. 'Ακριβώς είς τά πλαισία αύτά, αί δάσει τών μέχρι τού έπισημευτέρων δεν προβλέπεται νά γίνεται η έσωτερικόν δέν πολυτελέτερα έκεινων τού έξωτερικού. 'Αντιθέτως, ό ρυθμός αύξησεως τής παραγωγής, και έν ακόμη περιορισθή είς τό ήμισυ του σημειωθέντος κατά τό 1973, θά είναι έκ τών ύψηστορέων διεθνώς.

'Άναφερόμενος έν συνεχείσι ό κ. 'Αχής είς τήν δραστηριότητα τής 'Εθνικής Τραπέζης είς τό έξωτερικόν, είπεν ότι αύτη έκπροσωπεῖται σήμερον διά 31 μονάδων έγκατεστημένων είς 20 πόλεις 9 χωρών. 'Η έντυπωσιακή αύτή παρουσία έδραιώνει τήν Τράπεζαν ώς πολυτελικόν τραπεζικόν άργανισμόν. Αί καταθέσεις τών μέν Καταστημάτων έξωτερικού ύπερέθησαν κατά τό τέλος τού 1973 τό ίσοποσον τών 10 δισεκ. δραχμών, διπλασιασθείσαι έντος τού έτους, τών δέ θυγατρικών Τραπέζων άνηλθον είς τό ίσοποσον τών 7,6 δισεκατ. δραχμών, αύξησείσαι κατά 43%. Αί χορηγήσεις, έξ αλλού, τών μέν Καταστημάτων έξωτερικού άνηλθον είς τό ίσοποσον τών 6 δισεκ. δραχμών, τών δέ θυγατρικών Τραπέζων είς 3,7 δισεκ. δραχμών, αύξησείσαι κατά 76% και 54% άντιστοίχως. Σημαντική είναι έπισης ή συμβολή τού διεθνούς δικτύου είς τήν συγκέντρωσιν και μεταφοράν άποταμεύσεων είς τό έσωτερικόν.

"Όσον άφορει είς τήν έξελιξιν τών έργασιών είς τό έσωτερικόν, ό κ. 'Αχής άνέφερεν ότι αί πάσης φύσεως καταθέσεις τής Τραπέζης, αύξησείσαι κατά 10,8 δισεκ. δραχμών, άνηλθον είς τό τέλος τού έτους είς 88 δισεκ. δραχμών. Τόν πλέον έντυπωσιακόν

“ΙΝΔΙΑ”

EΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμai λογικai - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNs.

AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

ρυθμὸν ἀνόδου ἐνέφανισαν αἱ καταθέσεις εἰς συνάλλαγμα. Ἐντὸς τοῦ 1973 τὸ ὑπόλοιπόν των, ἐκφράζομενον εἰς δραχμάς, ἀνῆλθεν εἰς 8,8 δισεκατ., ἡτοὶ εἰς ὕψος ὑπερεπαπλάσιον τοῦ πρὸ τριετίας τοιούτου.

Αἱ χορηγήσεις, ἔξ αλλου, τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης πρὸς τὴν οἰκονομίαν, προσέθεσεν δὲ κ. Διοικητής, ηὗξθησαν τὸ 1973 κατὰ 6 δισεκ. δραχμῶν. Τὸν ταχύτερον ρυθμὸν ἐπεκτάσεως ἐσημείωσαν αἱ πιστώσεις δι' ἔξαγωγὰς διομηχανικῶν προϊόντων αὐξήθεισαι κατὰ 41%, ἀκολούθων αἱ πιστώσεις μέσης καὶ μακράς διαρκείας μὲρυθμὸν αὐξήσεως 14%, ἐνῷ αἱ λοιπαὶ κατηγορίαι δραχυπρόθεσμων κυρίως δανείων ηὗξθησαν κατὰ 7%. Ἰδιαιτέρως θὰ πρέπει νὰ μηνμονεύθῃ ἡ προσπάθεια τῆς Τραπέζης διὰ τὴν εὐρυτέραν κινητοποίησιν πόρων ἐκ τῆς διεθνοῦς κεφαλαίαγορᾶς ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν Syndicated Loans πρὸς χρηματοδότησιν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. Ἐντὸς τοῦ ἀνασκοπουμένου ἔτους ἔχοργηθησαν δύο δάνεια τῆς ἐν λόφῳ μορφῆς συνολικοῦ ὑψους 61 ἑκ. δολαρίων, ἐπὶ τῶν ὅποιον ἐκαλύφθησαν ὑπὸ τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης 13,5 ἑκατ.

Ἀκολούθως ὁ κ. Ἀχῆς εἶπεν ὅτι ἡ συνεχῆς ἐπέκτασις τῶν ἔργασιῶν τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης εἰς τὸ ἑσωτερικόν καὶ εἰς τὸν διεθνῆ χώρον συνέβεται στενῶς μὲ τὸν λειτουργικὸν ἑκαγιχρονισμὸν αὐτῆς καὶ τὴν κτηριακὴν ἀνακαίνισην. Ἡ ταχυτάτη πρόδοση ἡ πραγματοποιουμένη εἰς τὸν τομέα χρησιμοποιήσεως ἡλεκτρονικῶν διερευνητῶν ἔξασφαλίζει εἰς τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν ἐπίλεκτον θέσιν καὶ ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. Τὴν πλέον ἐντυπωσιακὴν ἔξελιξιν τοῦ παρελθόντος ἐτοῦς εἰς τὸν τομέα τοῦ λειτουργικοῦ μηχα-

νισμοῦ ἀποτελεῖ ἡ ἐφαρμογὴ συστήματος ἀμέσου συνδέσεως τῶν εἰς τὰ καταστήματα θυρίδων μὲ τὸν κεντρικὸν ἡλεκτρονικὸν διερευνητὴν διὰ τηλεπικοινωνιακῶν γραμμῶν (On Line - Real Time Processing). Ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα, πρώτη μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν πιστωτικῶν ιδρυμάτων, ἐφαρμόζει ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου σύστημα ἀμέσου συνδέσεως ἐπὶ τὸν καταθέσεων Ταμειαυτῆριον τοῦ Κεντρικοῦ Καταστήματος, ἔξυπηρετούμενών τοιουτοτρόπως πλέον τῷ 120.000 καταθετῶν.

Ἀνεξαρτήτως τῶν διακυμάνσεων τῆς συγκυρίας, κατέληξεν ὁ κ. Ἀχῆς, αἱ εὐρύτεραι προσποτικαὶ διὰ τὴν συνέχιστην τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας εἰναι ἄρισται. Πέραν δῆμως τούτου, ὥρισμένα συμβάντα καὶ ἔξελιξιει τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐπηρεάζουν θετικῶς καὶ τὰς μακροχρονίους προσποτικὰς διὰ τὴν πρόδοσην τῆς οἰκονομίας. Ἡ ἀνακάλυψις σημαντικῶν καθ' δλας τὰς ἐνδείξεις κοιτασμάτων πετρελαίου εἰς τὸν ἐλληνικὸν χώρον προσλαμβάνει δῆλως ιδιάζουσαν σημασίαν εἰς τὰ πλαίσια τῶν προσφάτων ἔξελίξεων. Ἀλλὰ καὶ ἡ ταχεία ἀνοδος τῆς οἰκονομικῆς ισχύος τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, διασούγει θετικὰς προσποτικὰς διὰ τὴν ἐλληνικὴν οἰκονομίαν, λόγω τῆς στρατηγικῆς θέσεως τῆς χώρας μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Μέσους Ἀνατολῆς, τῶν ἐκ παραδόσεως φιλικῶν δεσμῶν της μὲ τὸν ἀραβικὸν κόσμον καὶ τοῦ παραγωγικοῦ καὶ ἐπιχειρηματικοῦ δυναμισμοῦ της.

Μετὰ τὴν ἀνάγνωσιν τῶν πεπραγμένων, ώμιλησαν ὁ κ. Σδωρῶνος ἐκ μέρους τοῦ Συνδέσμου Ελλήνων Βιομηχάνων καὶ οἱ κ.κ. Καράλης, Καραγκούνης, Νεζερίτης, Γεωρ-

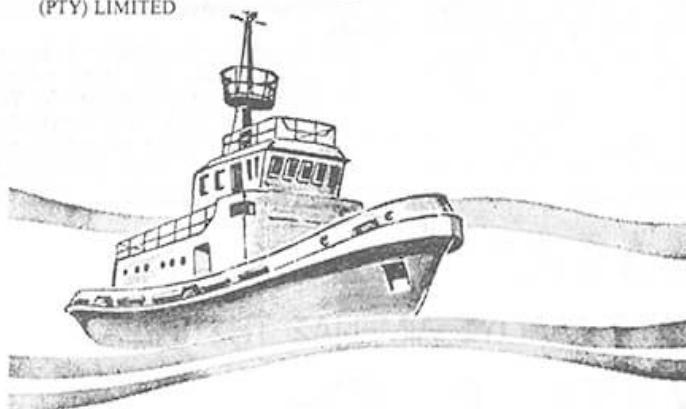
γιάδης, Καρδούλης, Τζαμουράνης, Χριστοδούλου, Χονδροματίδης, Χήνος, Αύτοσμῆς καὶ ἡ κυρία Διαμαντίκου. Ἐκ μέρους τοῦ Συλλόγου τῶν Ὑπαλλήλων τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης ὡμίλησεν ὁ κ. Ν. Πίσκοπος, τοῦ Συλλόγου τῶν Ὑπαλλήλων τ. Τραπέζης Ἀθηνῶν ὁ κ. Στ. Γκιτάκος καὶ ἐκ μέρους τῶν συνταξιούχων τῆς Ε.Τ.Ε. ὁ κ. Κ. Μελισσαρόπουλος.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Ἀχῆς ἀπαντῶν εἰς διαφόρους παρατηρησίεις τῶν μετόχων, εἴπεν διτὶ ἡ Διοικητής ἔχει δῆλην τὴν καλὴν πρόθεσην νὰ ἱκανοποιήσῃ τὰ αἰτήματα αὐτῶν. Ἀρκεῖ ἡ ικανοποίησης αὕτη νὰ εὑρίσκεται ἐντὸς τῶν ἐκάστοτε οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τῆς Τραπέζης καὶ εἰς τὰ πλαίσια τῆς γενικούς κυβερνητικῆς πολιτικῆς.

Ἄκολούθως ἡ Γενικὴ Συνέλευσις ἐνέκρινε τὸν 'Ισολογισμὸν καὶ 'Απολογισμὸν τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἔτους 1973, ως καὶ τὴν 'Εκθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς ληξάσης χρήσεως. Ἐν συνεχείᾳ ἡ Γενικὴ Συνέλευσις εἰς τὴν θέσιν τῶν κάτωθι συμβούλων τῶν δότοίν εἴληξεν ἡ θητεία κ.κ. Νικολάου Δρίτσα, Δημητρίου Κιουσοπούλου καὶ Δημητρίου Πουλέα, τοῦ παραπτηθέντος κ. Δημητρίου Τσάκωνα καὶ τοῦ ἀποβιώσαντος 'Αντωνίου Μπερνάρη, ἐξέλεξε τούς κ.κ. Ἀρχιεπίσκοπον 'Αθηνῶν καὶ Πάσος 'Ελλάδος κ. Σεραφείμ, 'Ιωάννην Γρηγορίου καὶ ἐπανεξέλεξε τούς κ.κ. Νικόλαου Δρίτσαν, Δημητρίου Κιουσοπούλου καὶ Δημητρίου Πουλέαν. Τέλος, ἐξελέγησαν τακτικοὶ ἐλεγκταὶ οἱ κ.κ. Θεόδωρος Μπογέας καὶ Θεόδωρος Γρηγοράκος καὶ ἀναπληρωματικοὶ οἱ κ.κ. Νικόλαος Ζωγράφος καὶ 'Ιωάννης Τοτώνης.

*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:
Halfdan 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: Halfdan Tangen A/S
Tel: 22929 Telex Kristiansands 16311

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1973

ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΒΑΛΕΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΣΤΡΑΤΗ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ ΤΟΥ 1973

'Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εμπορικής Τραπέζης, Καθηγητής κ. Στρατής Γ. Ανδρεάδης, όμιλων κατά την Έτησίαν Τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν τών Μετόχων αύτης της 29ης τρέχ. μηνός, άνέπτυξε την κατά το παρελθόν έτος 1973 έπιτελεσθείσαν πρόσδοτον της Τραπέζης είς πάντας τους τομείς της τραπεζικής δραστηριότητος και άνεσκόπησεν έναν έκτασει τάς συντελεσθείσας έξελίξεις είς την έλληνική και την διεθνή οικονομίαν.

'Εν συνεχείᾳ, παρατίθενται άποσπάσματα τών κυρίων σημείων της Εκθέσεως του Καθηγητού κ. Ανδρεάδη πρός την Γενικήν Συνέλευσιν.

Α) ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΧΩΡΟΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

«Κύριοι Μέτοχοι,

Υπό την κρίσην ίδιων θέτομεν τών 'Ισολογισμών 1973 της ήμετέρας Τραπέζης, συνιδεύσμενον υπό τού λογαριασμό 'Αποτελέσματα Χρήσεως».

Της κατά το παρελθόν έτος δραστηριότητας της Εμπορικής Τραπέζης της 'Ελλάδος χαρακτηρίζει ή διεύρυνσις τών έργασιών μας είς δύος τους τομείς, ή έκσυγχρονισμός τών 'Υπηρεσιών μας και ή περιτέρως θετικής της τραπεζικής μας παροχής, ως και γενικά πρόσθισης της κοινωνικής και οικονομικής άναπτυξέως της χώρας.

Η πρόδοση τών τραπεζικών, έν πρώτοις, έργασιών μας έξεινεται έκ της διαμορφώσεως τών βασικών μεγεθών του 'Ισολογισμού της Τραπέζης. Ούτω:

Ισόνοιλον τών στοιχείων τού ιεργυτικού της ημετέρας Τραπέζης ηδήμη, έντας το 1973, κατά 7.954.672.796 δραχμάτ.

Αι παρά την Τραπέζη α τα θέσεις εις ηδήμησον, έναντι του άμεσων προηγουμένου έτους (1972), κατά 2.057.221.555 δραχμάς. Συνεπώς, έντονος και σταθερά διαγράφεται η άνοδική πορεία των παρά την Εμπορική Τραπέζη της 'Ελλάδος καταστάσεων, αι διποιά από 8.48 διετομύμια δραχμών κατά το τέλος της χρήσεως 1967, ανήλθον εις 31.245 διετομύμια δραχμών κατά το τέλος της παρελθόντος χρήσεως.

Παράλληλον, σταθεράν άνοδικήν πορείαν έσπεινον και ι χ ορ η γ ι ο ε ι ε ις της Τραπέζης μας κατά το αύτο χρονικό διάστημα. Ειδικώτερον, αι κατά το 1973 χρηγήσεις μας πρός τους διαφόρους κλάδους της οικονομίας ένεφανσαν αύξησην, έν συγκρίσει πρός το έτος 1972, έκ 2.334.948.342 δραχμών.

Ο λ ο γ α ρ ι α σ μ δ ο ς χ ρ ε ω γ ρ ά φ ω ν έ σ ι ο μείωσεν αύξησην κατά 154.753.222 δραχμών, δ ο θ ο γ α ρ ι α σ μ δ ο ς ό ά κ ι ν ή τ ω ν η δ έ ξ ί θ ο δ ο ς ω δ ω δ, και τοι ή αύξησης αύξησης αύξανεται έν τω ισολογισμών κατά πολύ μικρότερα, λόγω κατά νόμου υπολογισμού τών άντιστοιχων προσθετών της υπό κρίσιν χρήσεως με ηδήμους, σχεδεί πρός την προηγουμένην χρήσιν, συνεπελεστάς.

Το δ ί κ τ ο ί ο ν κ α τ α σ τ η μ α τ ω ν της Τραπέζης, ένστρουθη, κατά το παρελθόν έτος, διο των έγκαινιασθεών πέντε νέων γ ρ α μ μ ω ν. 'Π η ρ ε σ ι ας 'Υ π α ί θ ρ ο υ και ένος 'Α ν τ α λ λ α κ τ η ρ ί ο υ Σ υ ν α λ λ α γ μ τ ο ς. Ούτω, διαθέτομεν νόν 184 Καταστήματα, 38 Γραμμάτων 'Υπηρεσίας 'Υπαίθρου και 11 'Ανταλλακτήρια Συναλλάγματος.

Μεγάλη πρόδοσης έσημειώθη, κατά το παρελθόν έτος, εις την δ ο ρ γ α ν ω σ ο ν και τον ε κ σ ύ ρ χ ρ ο ν ι σ μ δ υ τ ω ν 'Π η ρ ε σ ι ω ν της Τραπέζης. 'Ηρετο λειτουργούν, διά της έγκαταστάσεων τών πρώτων τερματικών μονάδων, το πρωτοποριακόν σθήτημα τηλεεργασίας στοιχείων, συνεχώς διευρυνόμενον, αι έφαρμογοι της μηχανογραφών επέξετάθησαν σημαντικώς, έπραγματοποιήθη δε έκτεταμένη άντικατάστασας μηχανολογικών έξοπλισμών και έγκαταστάσιας τηλετύπων (telex) εις 24 Καταστήματα. Παράλληλως, συνεχίστη το πρόγραμμα διαδιογισθών τών Καταστήμάτων μας και ή προετοιμασία έφαρμογής της μηχανογραφήσεως τών δρηξιών μας. Μεγιστή πρόδοσης έσημειώθη έπισης,

μας εις την Μεγάλην Βρετανίαν, έλειτούργησε λίαν έπιτυχως.

Τέλος, πρέπει νά σημειωθή δι την έντονων άνοδικήν πορείαν έσημειώσαν άπασαι αι Βιομηχανίαι τού Συμποριθμάτος της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος. 'Η 'Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων', ως και το Ελληνική Βιομηχανία Ζάκκων και Ειδόνων Πλαστικής 'Υλης έπραγματοποίησαν ιδιαίτερως ηδήμηνην άπόδοσιν εις δύος τούς τομείς της παραγωγής των. Τα «Ναυπηγεία Ελευσίνος» καθελίκουσαν τό μεγαλύτερον, μέχρι τούς, έλληνικής ναυπηγίας σκέφος. Το 'Ναυπηγείον Μηχανουργίας Περάματος, της 'Ελληνικής Εταιρίας Γενικών 'Επιχειρήσεων', έπεζετείνεν οδιώδως τάς έργασιας του και συνεπήρωσαν τόν έκσυγχρονισμόν του έξπολισμού του. 'Η 'Ελληνική Βιομηχανία Χαμών και Κονσερβών' έπετυχε μεγιστην δινδούν και έπεκτασιν της παραγωγής της, συνολικώς έξασθείσης εις τό έξωτερικόν.

Β) ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ

'Ακολούθως, δ καθηγητής κ. Στρατής 'Ανδρεάδης προσέθη έτη την άναλυτικήν άνασκοπήσων τών έπιτευγμάτων εις τόν τομέα της δργανώσεως καλ τό έκσυγχρονισμού τών έν γενεί έργασιών της Τραπέζης, μέ διδιατέραν μελαν τόν άκολούθων έξελιξέων :

1. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΤΗΛΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΕΩΣ

'Η Εμπορική Τραπέζα, παρακολουθούσαν έκ τού σύνεγγυς τάς τεχνολογίας μεταβόλας, διλά και τάς μακροχρονίσαν τάσεις έκσυγχρονισμού τού τραπεζικού μηχανισμού, εισήλθε — κατά τό 1973 — εις την χρονείαν τών πλέον άνεπτυγμένων τραπεζικών 'Ιδρυμάτων διλοκήρου τού κόσμου, διά τής έγκαταστάσεων και λειτουργίας τού συστήματος Τηλεπεργασίας (Teleprocessing).

Αι τετραετείς προσπάθειαι έπι τούρθ ειδικευότεντων άπαλλήσαν τής Τραπέζης διά την προστασίαν τού κολλοσίσιου τούτου έργου, άπεληγαν εις τον συνυπασμόν τών χρησιμοποιουμένων προγραμμάτων (soft ware) κατά τρόπον πρωτοποριακόν, δχ μόνον διά την 'Ελλάδα, διλά και δι 'ό διλοκήρων τόν κόσμου, γεγονός τό όποιον έχει ήδη διλοκήρων τόν κόσμου, συναγωρισθή.

Ειδικώτερον, κατά τό 1973, έγκατεστάθη τό προσγεύθεν διόδικτον συγκρότημα ήλεκτρονικών διερευνήσων I.B.M. 370)145, τό πρώτον έν 'Ελλάδι.

'Άπο τον Νοεμβρίου τού ύπο κρίσιν έτους, έγκατεστάθησαν αι πρώται τερματικαί μονάδες εις τό Κεντρικόν Κατάστημα και τό Κατάστημα Λακούργου. 'Ηδη, εις τό σύστημα Τηλεπεργασίας, και διά της έφαρμογήν τών Καταστήματων Ταμευτηρίου, έχουν έντασθη 7 Καταστήματα.

Διά τής εισαγωγής της Τηλεπεργασίας, ή προσπάθειά μας πρός μεγιστοποίησιν τού θαθμού

**Gas Free and Petroleum
Inspectors**
CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS

MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727 - 4513.846
A.O.H. 917.847 - 4513.846

*Ενταῦθα δέοντα νά σημειωθή ότι ή δεῖξα τῶν χρεωγράφων μας, θάσει τῆς μέσης χρηματιστηριακῆς τιμῆς κατά τό τελευταίον δεκαεπίμερον του Δεκεμβρίου 1973, ήτον κατά δραχμάς 2.833.740, μεγαλύτερα τῆς εἰς τὸν 'Ισοδόγιομόν διαγραφομένης».

4. ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ

«Τὸ σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων ἔμφανιζεται ηδημένον, λόγῳ τῆς σημειωθεὶσης διευρύσεως τῆς δραστηριότητος τῆς Τραπέζης. Οὖτω, μετ' ἀφίσειν τῶν χρεωστικῶν τοκῶν καὶ προϋπειδῶν καὶ τοῦ ἐδραχμῶν 91.537.000 ποσοῦ ὑπὲρ Κοινοῦ Λογαριασμοῦ πρὸς ἑνίσχυσιν τῶν ἔχαγωγικῶν διομήχανικῶν καὶ βιοτεχνικῶν ἐπιχειρήσεων, τὸ σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων μας δινῆθε κατὰ τὴν λήξισαν χρήσιν εἰς δραχμᾶς 1.055.102.295. Ἐναντὶ δραχμῶν 861.603.167 τῆς χρήσεως 1972. *Ἐάν δὲν συμπεριληφθῇ εἰς τὰς ὅντας ἀκαθαρίστα ἑσδόνας ή ἐδραχμῶν 1.424. 060 ἀλλα τῶν, ἐκ κεφαλαιοποιησεως ἀποθεματικῶν ὅλων ἔταιρῶν, μετοχῶν, δώς καὶ ἡ προκύψασα ἐδραχμῶν 50.569.103 διαφορὰ ἐκ τῆς πωλήσεως χρεωγράφων ίδιοκτησίας μας, αἵτινες — εμφανιζόμεναι αὐτοφέρονται διὰ τῆς διαβούλεως κερδῶν εἰς τὸ Ειδικὸν 'Αποθεματικὸν ἐκ χρεωγράφων, ἔχουν συνολικὸν κονδύλιον ἐδραχμῶν 1.003.109.132 κατὰ τὸ 1973, Ἐναντὶ ἀντιστόιχου κονδύλου ἐδραχμῶν 821. 986.000 κατὰ τὸ 1972. Οὖτως, ἐσημειώθη αὐθῆσις ἐδραχμῶν 181.123.132 καὶ ποσούσιν αὐθῆσις 22,03% Ἐναντὶ αὐθῆσις 13,09% κατὰ τὸ 1972.

5. ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

«Μετὰ τὴν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων, ἐκ δραχμῶν 1.003.109.132, ἐκπιστώσιν τῶν πάσης φύσεως δαπανῶν ἀπένειν, πρὸ τῶν κρατήσων καὶ ἀποσθέσεων, ποσὸν ἐδραχμῶν 214.241.569. Εναντὶ ἀντιστόιχου κονδύλου ἐδραχμῶν 181.290. 821 κατὰ τὸ 1972. Εἴγουμεν, κατὰ συνεπειαν, αὐθῆσιν κατὰ 18,17%. Τὸ ποσόν τοῦτο ἡμειώθη, λόγῳ κρατήσεων διά ποσθλέμεις καὶ δι'. ἀποδέσεις ἀκίνητῶν καὶ εἰδῶν ἔνγκαστοστάσεως, κατὰ δραχμῶν 97.000.000, Ἐναντὶ δραχμῶν 70.000.000 κατὰ τὸ 1972.

Οὖτως, ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως ἀπέμεινε πρὸς διεύθεσιν ποσὸν δραχμῶν 121.241.569, καθὼς καὶ τὰ διά τὸ Ειδικὸν 'Αποθεματικὸν χρεωγράφων προοριζόμενα κονδύλια δραχμῶν 1.424. 060 καὶ δραχμῶν 50.569.103. Τὰ ἐν λόγῳ ποσά, εἰς τὰ δησμὰ προστίθεται καὶ τὸ ἐδραχμῶν 5.000.000, προτείνομεν ὅπως διαδοτούν ἐδραχμῶν 622.968, προτείνομεν ὅπως διατεθούν ὁδὲς δικολούθως :

α) Δραχμαὶ 6.100.000 πρὸς σχηματισμὸν Τατικοῦ 'Αποθεματικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν Νόμον καὶ τὸ Καταστατικὸν τῆς Τραπέζης.

β) Δραχμαὶ 11.906.837 δι' Ἐκτακτον 'Αποθεματικόν.

γ) Δραχμαὶ 51.993.163 εἰς Ειδικὸν 'Αποθεματικὸν ἐκ χρεωγράφων, συμφώνως πρὸς τὸν Α.Ν. 148)1967.

δ) Δραχμαὶ 90.750.000 πρὸς διανομὴν μερίσματος, ἐδραχμῶν 25 κατὰ μετοχήν, πληροφορῶν μετά παρακράτησιν τοῦ φόρου. Τὸ ποσὸν τοῦ μερίσματος καθεστοθῆται ἐφαρμογὴν τοῦ Ν.Δ. 368)1974.

ε) Δραχμαὶ 800.000 δι' ἀμοιβὴν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

στ) Δραχμαὶ 12.000.000 διὰ πρόθλεφιν φόρου.

ζ) Δραχμαὶ 307.700 πρὸς μεταφοράν εἰς Νέον.

*Ως ἡμέρᾳ ἐνάρξεως καταβολῆς τοῦ μερίσματος προτείνομεν ὅπως καθορισθῇ ἡ 10η 'Ιουνίου 1974».

Δ) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

'Ο Καθηγητὴς κ. Στρατῆς 'Ανθρεάδης ἀνέφερθη πίστης εἰς τὰς διεθνεῖς οἰκονομικὰς ἐξελίξεις, τούτος μεταξὺ ἀλλών τὰς ἀκόλουθα :

Τὸ Ίταον 1973 ἐπεριασθῆται ὑπὸ διεθνεῖς οἰκονομικοῦ κλίματος ἀβεβαιότητος καὶ ἀντισχιάλην, τὰς ὅποιας προσκλήσεον ἡ ἀπότομος ὑφώσις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου καὶ τὰ ἄλλα σχετικά μέτρα τῶν πετρελαιοπαραγγάλων χωρῶν. 'Η κρίσις τοῦ πετρελαίου, ἐν τούτοις, δὲν μετέθασε τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐξελίξεως. 'Απετέλεσεν ἀπλῶς παράγοντας δένουσες τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια ὑφίστανται ἦδη, καὶ ἑνίσχυσιν τὰς πιθανότητας νὰ ἐπαληθευθῇ ἡ προβλεπομένη πρὸ αὐτῆς μεταστροφή τῆς διεθνεῖς οἰκονομικῆς συγκυρίας. 'Ο τερματισμὸς τῆς διεθνεῖς οἰκονομικῆς ἀνόδου διεφάνετο ἥδη ἀπὸ τὸν δευτέρουν ἐξαμήνου τοῦ 1973 καὶ γενικὴ ἦταν ἡ ἀντιληφτῆς δι. κατὰ τὸ 1974, ότι σημειωθῆται δύσης χαλαρώσεων τῆς δραστηριότητος. 'Ηλπίζετο, ἐν τούτοις, ὅτι — συνεπείᾳ τῆς διακοπῆς τῆς ἀνόδου εἰς τὰς διομήχανικάς χώρας — θα ἐνεφαίνεται καὶ σχετικὴ χαλαρώσις τῶν πληθωρικῶν πιέσεων. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἡ παρεμβολὴ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου ἀνέτρεψε τὰς προσδοκίας, προσθέσασαν νέον ἀπόφασιστήκης σημασίας παράδοσης πληθωρισμοῦ, τὴν αὐθῆσιν ὀμέσους καὶ ἐμμέσους ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν δεσμοτερικῶν ἐπιπλέοντων τιμῶν καὶ ἐπὶ τῶν ισοδύνηλων.

'Ακολούθως δ. κ. Καθηγητὴς προσέθη εἰς ἐκτενῆ

ἐπισκόπησιν τῆς συντελεσθεὶσης διευθούς οἰκονομικῆς ἀνόδου, τοῦ διεθνοῦς πληθωρισμοῦ καὶ τῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν ἀγοράν πρώτων ὅλων, εἰς τὰς διεθνεῖς συμβαλλαγές καὶ εἰς τὴν διεθνῆ νομιμοτικήν κατάστασιν.

Ε) ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1973

Συνεχίζων δ. κ. 'Ανθρεάδης προέθη εἰς ἐμπειριστωμένην ἐπισκόπησιν τῆς 'Ελληνικῆς Οἰκονομίας καὶ εἰς τὴν διεξοδικήν ἀνάλυσιν τῶν κυρωτέων οἰκονομικῶν ἐξελίξεων κατὰ τὸ 1973.

Ειδικότερον, δ. κ. Καθηγητὴς ἐπεισήμανεν διὰ κατοίκειαν τοῦ ὑπὸ ἐπισκόπησιν ἔτος ἐσμειώθησαν διαφοροποιήσεις εἰς τὴν ἐλημηκήν οἰκονομίαν, αἱ χαρακτηριστικαὶ αὐτῆς τάσεις ἥσαν ἡ τῆς ισχυρᾶς οἰκονομικῆς ἀνόδου καὶ τῶν ἐντεινομένων πιέσεων ἐπὶ τῶν ἐπιπλέοντων τιμῶν. 'Αμφιέρετο ταῦτα ἀπετέλεσαν φαινόμενα διεθνοῦς ἐκτάσεων, τὸ δὲ δευτέρον ἔξι αὐτῶν, δ. διεθνῆς πληθωρισμός, ἐπρεσάθη διπορεσιτικῶς ἐντὸς τοῦ 1973 ἀπὸ τὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν πρώτων ὅλων. 'Η ἐλληνικὴ οἰκονομία πάντας προτίθεται τὴν ἀνόδον τῶν πρώτων ὅλων καὶ θαυμάσιον προϊόντων τόσους ὀμέσων, δυνάμεων, διατηρούμενος, διὰ τοῦ προτότοπου της μετατροπῆς εἰς τὸν διεθνέστερον τομέαν.

Μεταξὺ τῆς ἀρχῆς καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1973 ἡ εἰδὼν τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας ἐμφανίζεται οὐσιωδῶς μεταβλητοίσας. Οἱ κατά τὸ πρῶτον ἔξαμπλιον δασύνθιμων ὑψηλοὶ ρυθμοὶ τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος, χάρις εἰς τοὺς ὅποιους ἀπετέυχη ἔτησαν εἰς αὐτοῖς τοῦ ἐθνικοῦ εἰσόδηματος ἐπὶ τῶν μεγαλοτέρων ἐντὸς τῆς τελευταίας εἰκόσιετίας, ἔχαλαρωθέμανταν κατὰ τὸ τελευταίους μῆνας τοῦ έτους, ἔξι ὠρισμένους δὲ τομεῖς διεμειώθησαν κατά τὸν διαδικτικὸν τῆς ἀνάδομον. Οἱ ὄμωτικεις τάσεις τῶν τιμῶν, ἔξι ἀλλου, ἐξελιχθέμανταν πολὺ ἐντονοτέρεπαι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου ἐξαμήνου.

'Η κατεύθυνσις τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς προσεριθρίσθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπὸ τὴν ἀνάγκην συγκράτησεως τῶν πιέσεων, αἱ διοικήσαι προήρχονται ἀπὸ τὴν ὄμφατον τῶν διεθνῶν τιμῶν καὶ ἀπὸ τὰς ὑπερμέτρους ἀνοδικάς τάσεις τῆς δραστηριότητος. 'Ηλπίζετο, ἐν τούτοις, ὅτι — συνεπείᾳ τῆς διακοπῆς τῆς ἀνόδου εἰς τὰς διομήχανικάς χώρας — θα ἐνεφαίνεται καὶ σχετικὴ χαλαρώσις τῶν πληθωρικῶν πιέσεων. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἡ παρεμβολὴ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου ἀνέτρεψε τὰς προσδοκίας, προσθέσασαν νέον ἀπόφασιστήκης σημασίας παράδοσης πληθωρισμοῦ, τὴν αὐθῆσιν ὀμέσους καὶ ἐμμέσους ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν δεσμοτερικῶν ἐπιπλέοντων τιμῶν καὶ ἐπὶ τῶν ισοδύνηλων.

Τέλος, δ. διμιλητὴς ἀνεσκόπησε τὴν κατά τὸ 1973 συντελεσθεῖσαν οἰκονομικὴν δραστηριότητα, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀνέφερθη εἰς τὸ πραγματοποιηθέν δύνημα, τὴν νομισματικὴν ισορροπίαν, τὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν Χρηματαγοράν καὶ τὰς Κεφαλαιασηγοράν καὶ εἰς τὴν πορείαν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ Ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν /ρυμου/ κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ ἔλληνικά χωρικά ὄντα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαστέρεσις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτή Μιαούλη – ΠΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ὑργαστέμενος δρασ: 8946.107, 8028.592, 9916.866, & 4513.890

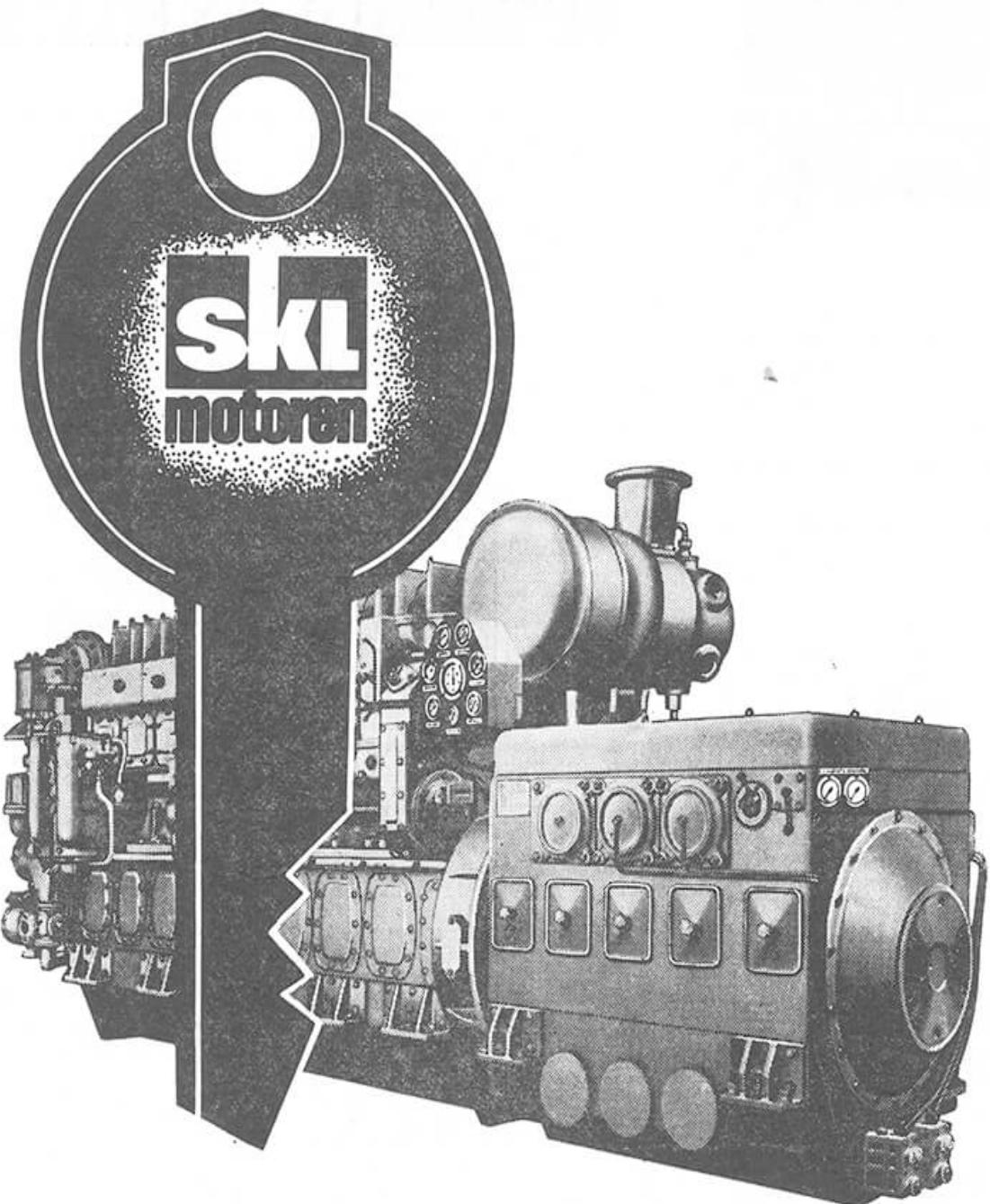
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ:

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD., BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755



**VEB SCHWERMASCHINENBAU
„KARL LIEBKNECHT“
MAGDEBURG**

— KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN
UND INDUSTRIEANLAGEN —

EXPORTEUR:
TechnoCommerz

GmbH
DDR – 108 BERLIN,
JOHANNES-DIECKMANN-STRASSE 11–13
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

KAT' ARXHN AΣΦALEIA

Είναι ο βασικός κανών κάθε ένεργειας μας διὰ τὴν τεχνικήν κινήσεως.

Αἱ προσπάθειαι μας στρέφονται μονίμως πρός συστηματικήν ἔξελικτικήν ἐργασίαν εἰς τούς κινητῆρας SKL ἀπό τὴν προσπάθειαν μεγαλυτέρας ἀποδόσεως λειτουργίας ύψηλοτέρων ἐπιδόσεων και μακροτέρου χρόνου διαρκείας ζωῆς.

Διά τοὺς λόγους τούτους διακρίνεται κάθε κινητήρας SKL και κάθε δηζελοκίνητο συγκρότημα SKL διά τὴν σταθεράν και διαρκή ἀπόδοσίν του, σημαντικάς ἐφεδρείας ἀποδόσεως και

έλάχιστον χρόνον συντηρήσεως. Ισχυρά τμήματα καδιστοῦν κάθε SKL κινητῆρα Δῆζελ σὲ ἓνα κινητῆρα ύπευθυνότητος. Και ἡ ύπευθυνότης σημαίνει, ἀσφάλεια. Ασφάλεια σὲ πλοῖα παντός τύπου, τόσο διά μεγάλα πλεούμενα δόνον και διά μικρά καρυδότσουφλα.

Ζητήσατε εἰδικάς ἐπειγηματικάς πληροφορίας.

‘Αντιπρόσωποι:

ΓΕΜΚΟ
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ
Α.Ε.

Λεωφόρος 'Αθηνῶν 33 - 35
208 'Αθῆναι



ΠΕΡΙΜΕΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Δίστα — έλεγα — ο Θανάσης άνθυποπλοίαρχος. Και ποιός Θανάσης; Αύτος που δέν ήξερε όμως τα νότιαδέσματα σφηματίδων. «Έγω τούς έδιαδαχτά τά γράμματα της γνωστικής του και έγω έγγραφα της άπαντήσεις. Ήσσος ήταν η πομπραφή στην κατάσταση μισθοδοσίας, δέχταιχα μόνο ένα σταυρό!...

Μεγάλο τό δέσκον μου, θυτερά από αύτο τό περιστατικό. Ο Θανάσης, έταχτοποιήθηκε, δέσπικα, στό δωμάτιο τού άνθυποπλοίαρχου. Τόν έλεγα και έγιν με τή σειρά μου «Καπεταν-Θανάση, δημοσιεύσατε οι άλλοι; Φυσικά, δέν έπικψε νά είναι πάντα έκεινος πού ήταν. Καλός, καταδεκτικός, εθγανικός. Άλλα... τώρα ήταν ο καπεταν-Θανάσης και δημοσιεύσατε μά τα ροζισμένα χέρια από τά ματσακίνια και από τά συριακόσχοινα.

Τελικά, έρχιζα νά τά δέξω με τόν έμπορο μου. Τά δέλπεις κύριε; μονολογούσα. Μ' ζήλη του τήν άγραμματούνη, ο Θανάσης έγινε καπεταν-Θανάσης. Σύ, δέν είσαι σάν κι' αύτόν στονράρις. «Έβγαλες τό Δημοτικό, τοδλάχιστον. Γιατί νά παραμένεις έτσι στά άδητης; Δέν ντρέπεσαι τό Θανάση; Γιατί νά σου θάλλη τά γυαλιά δ Θανάσης;

Από αύτή τή στιγμή, μεγάλο πρόγραμμα έθεκα στό νοῦ μου. Ξωρίς άργοπορίες —είπα— πρέπει νά καταφέρω διη τα κατάφερες δ Θανάσης. Η πρακτολούθησα έτσι τά φερούματα και τίς διάφορες διαχολίες τόν άξιωματικών και τίς διάφορες τού Θανάση. Αύτόν, μάλιστα, τόν ένοχλούσα κάπως περισσότερο, με δι θέρρος πού είχα, γιά νά μού δείχνη διη ήδηλα, πότε στό χάρτη, πότε στόν μπούσουλα και σε διάφορα διλλά. Ιδιαίτερα, δ Θανάσης μού μάθησε διάφορες λέξεις έγγλεζικές, από τίς περισσότερο συνηθιζόμενες και χρήσιμες. «Εμαθα τό ΠΟΡΤ, τό ΣΤΑΡΜΗΟΡΤ, τό ΜΕΝΤΣΙΓΝ ικι διάφορα έλλα τίτοι. Και πραγματικά, δέν έργασα νά καταποιηθώ και έγώ σ' δέν χρειάζεται νά ξεκίνη τόρα ένας άξιωματικός τού διλλήνιος ικραδιού. «Έλεγκ, λοιπόν, νά κάμω δημομονή δις δου δικράθη και μάς άφηση δ ικπεταν-Θανάσης. Τότε, δικιωματικά ήλι μπούσους νά τόν άντικατοτίζω, θυτερά από τόσος και δέν τόσος προστιμούσας πού είχα κάμει.

Ηρχηγικά, έφθασα αύτή δημόρα. «Ομος ικι γιά μεγάλη μου άντικη, δ ικπικατσάτης του δέν ήλιου έγω. Ο Καπετανίδης μας έφερε δέν έπαρερφό του πού δέν έφθασε τόν καπεταν-Θανάσης ούτε στό μικρό τού τό διχτυάλων. Αύτος κοντά στήν άγραμματούνη του ικι στά άνεκτηγήτη αλλά του κουσσίρια, ήταν και θεότραχος. Σάν άνεβανε στήν Πέρφυρα, πικιδευτών πολλή ώρα ώπου νά πάση τίς διερχημάνες τήν γέφυρας γιά νά δέρη τά σκαλοπάτια της...

«Τοτε, ένανγκάσθηκα νά τακτοποιηθώ δέσι-

μα και στέρεα. Βγήκα από τό καράδι, πήγκ και σε φρονιστήριο και ίμαθη έτσι τά προπομένα γιά νά πάρω τό περιπόδιο χαρτί. Και πραγματικά τό πήρα. «Ωστε, χωρίς περιστροφές και κορδελλάκια, είμαι τώρα διπλωματούγος πρακτικός πλοιάρχος και έπιμος γιά νά άναλαδω κατάλληλη θέση. Παρακαλώ, λοιπόν, τούς κ.κ. έφοπλιστάς αλλά και τούς πλοιάρχους, δις ήδην χρειασθεῖν άνθυποπλοίαρχον, είμαι στή διάθεσή τους. Δέχομαι: άδικα και θύειν ήποπλοίαρχου, ήν άνάγκη!.. 'Πομπραφή'.

Αύτά, έν διλλογίς, γράφεις ο έπιστολογράφος μου. Καταλαβαίνω, δέσπικα, τό πνεύμα του. Ειρηνεύεται τήν επιδημία ανατών και πολλά άκταπτήστον στή θάλασσα, αλλά και αύτον τών λαγουμένων άξιωματικών πού προβιδήζονται και διορίζονται με δέν φύλλο πράσινο, κατά πού λέσι ο λόγος. Και, πραγματικά, άποτελεται και τούτο μία αύριμη πλευρά τόν συνεπαιών τής μεγάλης έλληνικής Ναυτιλίας ήπου στήν έποχη μις έξπερτας κάθε προσδοκία και κάθε φωναγία.

Σάν λοιπόν τά πράγματα έφθασαν έτσι πού έφθασαν και σάν δρεθήκαμε τόσο άντεσιμοι στήν ήποδοχή και τήν ίκανοποίηση αύτού τουν συγχρόνων ναυτιλίας ακού μας θάλασσας, έπιμονο ήταν νά παρουσιάσουμε και τίς άνορθογραφίες τόπου «ικπεταν-Θανάση» και τής παρέξ του. Μικάρι: νά είχαμε τόν τρόπο, θυτερά, τοδλάχιστον τά πόστα των άξιωματικών νά παρέμενων διάφοροδεξ και πάντοτε άνθευτα. Δέν έννοω, δέσπικα, νά έπιναλθουμε στήν έποχη δέν ποτέ συναντούδομες ήποπλοίαρχους και δεύτερους μηχανικούς χωρίς διπλώματα πρώτων πλοιάρχους και δημοσιεύσατε μετροδόσαν τίς πλάκας τών πεζοδρομίων τών έφοπλιστικών γραφείων, σε πολλούς μηνας και κάποτε σε χρόνια, δις δέν καταφέρνουν νά δάλων στά φυλλάδια τους μιά-διος αφραγίδες άνδλογες με τό διαθυμό τους σάν πρώτο τους δάλφινα στήν ιεραρχία τόν πλοίων.

Σήμερα, τά πράγματα άλλαζεν. Ήδης και γιατί, δέν γειάζονται έπειγγηγήσεις στόδε άνηγκηδετες τής οσείδας μου. «Ωστε, άντη ειρωνικού πνεύματος στή θάματα δημοσιεύσατε μετροδόσαν τίς πλάκας τών πεζοδρομίων τών έφοπλιστικών γραφείων, σε πολλούς μηνας και κάποτε σε χρόνια, δις δέν καταφέρνουν νά δάλων στά φυλλάδια τους μιά-διος αφραγίδες άνδλογες με τό διαθυμό τους σάν πρώτο τους δάλφινα στήν ιεραρχία τόν πλοίων.

Άντοι, δις γιές, κατώτεροι τού ναυτολογίου, ήτητε νά έγκαταλείψουν τά καράδια, άπαρνούμενοι: τής άνηγκηδετες με κάρφους και Μπαγκλαντές, προτίμησαν νά συνεχίσουν τή ναυτική τους ζωή, έμπνευσμον, μάλιστα, από εύρετρη φιλοδοξία.

Είχαν άναμφισσήτη τό δικαιώματα αύτοι, στήν είσοδο στά άνωτερα πόστα τών πλοίων, σαν τό έπετρεπτε και μάλλον τό διέτινα δηνάγκη τής Ναυτιλίας μας.

Τούς άξιζει πολλές έπαινος και έχεωριστη διάκιρτις. Ήποσφέρουν πολλά. Δέν υπάρχει δέ φόρος νά δημιουργήσουν κατάσταση άθεράπευτη και κακό προσγεύμενο, δημος μάς δέρση νά λέμε. Άντοι οι Θανάσηδες, δημοδήγοτε άνηγκην σε δηλικίες προχωρημένες. «Αν δέν μπήκαν άκημη στή δύση τής ζωής τους, άσφαλτος, δημιουργούνται στόδε προθαλάσσους της. Για αύτη, δη Θανάσηδες, ήπωσαν τόδε διφεύλεια: εύγνωμοσύνη.

Δική μας φροντίδα είναι νά φροντίσουμε γιά τήν άποκατάσταση καλής τάξεως πληρομάτων και, κορίτσι, στής θέσεις άξιωματικών. Τά καράδια μας τώρα έχουν εδρύτερες άξιωματες γνώσεων από έκεινα παλαιοτέρων έποχων και δέν έπιτρέπονται άναδολές. «Η ίπαθεις δέν είναι πολλές, δην άναθετονται τή θεραπείας, και την καταχρέψη της θεραπείας. Και τούτο, δέν είναι πολλές προσβατήσεις της θεραπείας, παραβλέπονται τόδε διφεύλεια: εύγνωμοσύνη.

Δική μας φροντίδα είναι νά φροντίσουμε γιά τήν άποκατάσταση καλής τάξεως πληρομάτων και, κορίτσι, στής θέσεις άξιωματικών. Τά καράδια μας τώρα έχουν εδρύτερες άξιωματες γνώσεων από έκεινα παλαιοτέρων έποχων και δέν έπιτρέπονται άναδολές. «Η ίπαθεις δέν είναι πολλές, δην άναθετονται τή θεραπείας, και την καταχρέψη της θεραπείας. Και τούτο, δέν είναι πολλές προσβατήσεις της θεραπείας, παραβλέπονται τόδε διφεύλεια: εύγνωμοσύνη.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ένοικιαζεται με πλήρη κλιματισμόν:

Ίσογειον M2 300 με ήμιδροφον M2 200.

Η πληροφορία με κεραυνοθόληση. Σκοτεινός τό μωαλό μου και μπέρδευν τά λόγια μου. Δέν παράλειψα, δέσπικα, νά τόν συγχαρού και νά τόν ενγκάθιο «και σ' άνωτερα». Άλλη ή ξαλάδα μου δέν είχε τά δριά της. Για-

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.



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

Supplies and service coordinated around the world by "International Marine Service".

Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΑΦΟΡΜΗ σήμερα η ὑφαλοκρηπίς, ἀκτάσις ὅμως αὐτῆς τῆς ἀφορμῆς, τὰ πετρέλαια, τὰ πλοῖα, τὸ συνάλλαγμα ἀλλὰ καὶ κάθε ἀξία μὲ σικνομικό περιεχόμενο στὸ πρώτο πλάνο. Πέρα ὅμως ἀπ' αὐτό, σὲ ἔνα ἄλλο ὑπερβεβαῖο πλάνο ὑπάρχει μιὰ ἄλλη ἀξία μὲ ἥδηκό περιεχόμενο ποὺ δεσπόζει καὶ ὅμως ἀγνοεῖται, ποὺ λάμπει καὶ παραγνωρίζεται, ποὺ ἀκτινοδολεῖ καὶ τὸ φῶς τῆς σθένεται, χάνεται. Ηρόκειται γιὰ καλὴν τὴν νομιμότητα τῆς κυριαρχίας τοῦ Θαλάσσιου χώρου γιὰ τὴν θεμελίωσή τῆς ὅποιας οἱ ἀνθρώποι ἔχουν κατὰ καιρούς ἔφερες· χίλια δυο σχῆματα καὶ ἔχουν δύος εἰρείαν χαρακτηρισμένη ἀλληλουσγρεούμενων, ὅπως, ἐμπνικά ἡ ἐσωτερικά δύοτα, χωρικά δύοτα ἡ αιγαλιτίδα ζώνη, συνορεύουσα ζώνη, ἡ πειραιώτική ἡ νησιώτικη ὑφαλοκρηπίς, μὲ ἀποτέλεσμα γὰρ περιπλέκονται, πολλές φορές, σύνοισις ἀπλές, καὶ νὰ ἐπέρχεται σύγχυσις ἀκόμη καὶ σὲ μιὰ ἀλήθευτα ἀμετακίνητη, σὲ ἔνα ἀξίωμα μηδὲπεχόμενο ἐκ τῶν πραγμάτων ἀμφισούχητος ποὺ μᾶς δύος μιὰ συνέχεια ἔπι αἰώνες ἀδιατάρακτη.

"Ετοι, καλούμενοι σήμερα γύρω ἀπ' αὐτὸ τὸ σάλο ποὺ ἔχει σημιεργηθῆ γιὰ τὴν ὑφαλοκρηπίδα, νὰ ἀποσείωμε τὴν ἀλληλικότητα τοῦ Αἰγαίου πελάγους, ὅπως ἔτενε μὲ αὐτὴ τὴν ἡ-θελημένη παραγνάρτι τῆς ἀλήθειας, εἰναι σὰ νὰ καλήται κάποιος νὰ ἀποδειξῇ ὅτι: ή καρδιὰ ποὺ κτυπάει: μέσα του ἀνήκει σ' αὐτὸν.

Καὶ ειναι ἀναμφισθῆται γιὰ τὸν Ἑλληνικό ποὺ τὸ Αἴγαιο η καρδιά ποὺ τὸν τροφοδότης αἰώνες μὲ αιτη γιὰ νὰ ἔηση καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ. Ειναι τὸ καρμάτι ἔκεινο τῆς σάρκας ἀπὸ τὴν σάρκα, χαρις στὸ δύοιο ἀπεδίωσε, ἀνδρώθηκε καὶ τοῦ χάριος πάντοτε στὸν πόλεμο τὴν νίκη καὶ στὴν εἰρήνη τὴν διαβίωσι.

ΑΛΛΑ δπως καὶ νὰ ἔχουν τὰ πράγματα, ἡ ιστορία τῶν λαῶν είναι γιὰ τοὺς λαοὺς καὶ δταιν ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀλληλική ιστορία, ἀναφερόμενα σ' αὐτὴ τὴν ίδια τὴν ιστορία τῆς ἀνθρωπότητος διεκλήρησο, γιατὶ τὸ Αἴγαιο μὲ τὰ νησιά του, ὑπῆρχε μιὰ γέφυρα μεταξὺ τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ευρώπης καὶ ἡ Θάλασσα του ἀντὶ νὰ χωρίσῃ τὶς χώρες τῆς Ευρώπης, ἔγινε ἀπὸ τὸν πνωάρχουσαν χρόνους ἔως σήμερα, τὸ μέσον τῆς διασταύρωσεως τῶν λαῶν καὶ τῶν πολιτισμῶν οἱ ὅποιοι ἐκυριάρχησαν σὲ δῆλη τὴν ἔξελιξη τῆς παγκοσμίου ιστορίας.

Στὴν ἀλληλική ιδιαιτερα ιστορία, τὸ Αἴγαιον πέλαγος ἔχει σημασία θεμελιώδη, διότι: ὑπῆρχε πάντοτε ἡ κατ' ἔσοχην ἀλληλική θάλασσα καὶ ἀκόμη ποὺ πέρι τῆς ιστορικῆς περιόδου καὶ σ' αὐτὲς τὶς μιθικές παραδόσεις κατέχει προεξόντως θέση:

Τρεῖς μεγάλοι κύκλοι μιθικῶν παραδόσεων ποὺ ἀναφέρονται σὲ ὑπαρκτὰ γεγονότα, δπως οἱ νεωτερες ἀρχαιολογικὲς ἔρευνες ἀπέδειξαν στὴν Κνωσό, τὴν Φαιστό καὶ τὴν Τροία, ἔχουν στενὴ σχέση μὲ τὴν θάλασσαν αὐτῆς. Ή θαλασσίεις τοῦ Μίνωας, οἱ Τρωικὲς πόλεμοις καὶ ἡ Ἀσσονιατική ἐκστρατεία ἐκνιθήσαν καὶ ἐξελίχθησαν στὸν Θαλάσσιο χώρο τοῦ Αἴγαιου κατὰ μοναδικό, θάλασσα κανεὶς, τρόπο.

Καθ' ὅλο τὸ χρονικὸ διάστημα ἀπὸ τὸ 1860 ὥστὸ 900 π.Χ., τὸ Αἴγαιον, εἰναι ἡ θάλασσα στὴν ὅποιαν πνωπίνουν καὶ ἔρχονται οἱ ἀληγονοὶ λαοὶ. Οἱ Ἀχαιοί, οἱ Αἰολεῖς, οἱ Δωριεῖς καὶ οἱ "Ιωνες διώχνουν τοὺς παλαιοὺς προσληπτικούς λαοὺς καὶ μετὰ ἀπὸ παχρές περιπτετώδεις συγκρούσεις πλός αὐτοὺς καταλημάνουν τὶς δριμιέστερες θέσεις τους.

Φεύγοντες οἱ παλαιοὶ Κρήτες θαλασσοπόδειοι ποὺ δημιουργήσαν ἔναν ιδιαιτερο πολιτισμό μὲ τὸ χαρακτηριστικὸ δυναρια Αἰγαίος πολιτι-

σμός. Ἀκολούθουν οἱ Μυκηναῖοι καὶ ὅλοι μαζὶ ἔγκαθοιταινται: στὶς ἀκτὲς τῆς Μικρᾶς "Αἰγαίου; ἀπ' ὅπου λαμβάνουν τὴν θέση τους στὸ Αἴγαιο. Αὐτὸ τὸ πέλαγος ἀπὸ τότε, γίνεται ὄριστικῶς ἡ ἐσωτερικὴ ἀλληλική λίτην, στὴν ὁποίᾳ διαδραματίσθησαν μέχρι σήμερα τὰ μεγάλα ιστορικὰ γεγονότα τοῦ Ἑλληνισμοῦ.

ΑΠΟ τὸν Σεπτέμβριον π.Χ. αἰώνα, ἀρχίζει νὰ ἀναφίνεται εἰς τὶς περὶ τὸ Αἴγαιον χώρες, ὁ κυριος λεγόμενος ἀλληλικός πολιτισμός, ἔκτινος ὁ ὅποιος ἔγινε ἀργότερα ὁ εὐρωπαϊκὸς πολιτισμός. Ηροανάρκοσμα αὐτοῦ θάλασσες κανεῖς πώς ἀντήκηρος σὲ κάθε νησὶ καὶ κάθε ἀκτὴ ποὺ δράχησε ἀπὸ τὰ νερά αὐτοῦ τοῦ πελάγους, η λύρα τοῦ τυφλοῦ Ραφωδοῦ μὲ τὰ άλισταντα ἄπη του, ποὺ αὐτὰ καὶ μόνον καταδείχνουν τὴν κοιτίδα ποὺ ἔπινήσεις δικὶ μόνον ἡ ἀλληλική, ἀλλὰ ἡ παγκόσμιος πνευματικότητα.

Στὸς αἰώνες αὐτούς ἔχουν παύσει οἱ ταραχές καὶ οἱ συγκρούσεις τῶν λαῶν στὸ Αἴγαιο. Οἱ ἀλληλικὲς ἀποικίες στὸν Σεπτέμβριον καὶ τὸν Σεπτέμβριον, φέρχονται νὰ ἀκμάζουν. Τὰ πλοῖα τῶν ἀλληληνικῶν τούτων πολέων διατρέχουν τὸ Αἴγαιον καὶ μεταδίδουν διποὺ καταλήγουν, τὸν ἀλληλικό πολιτισμό. Ἀπὸ τὸ Γιβραλτάρ ἔως τὴν Βόρειο Τανάτεια ὑπάρχει μιὰ "Ἐλλάς ποὺ ἔκπινεται ἀπ' τὸ Αἴγαιο, τὸν λαυτορό αὐτὸν οὗτοι ποὺ ἀγκάλιασαν μὲ τὶς ἀκτίδες του, διό τὸν τόπο γεννοτοῦ κύρου.

"Ἐν τῷ μεταξύ, ἀρχίζουν νὰ ἀκμάζουν τὰ κέντρα ποὺ περιέδαλε μέσα στὴ γαλαξία ἀγκαλιά του. Η Αἰγαίη, η Ἐρέτρια, η Σικιών, η Κόρινθος καὶ τέλος τὸ δαιμόνιον πτολεμείθρον η Ἀθήνα, προσωποποεῖ τὴν ισχὺν καὶ τὴν παρουσίαν αὐτοῦ τοῦ πελάγους μὲ τὴν ἡγεμονίαν τῆς ἐφ' ὅλων τῶν νησιῶν του.

"Ο ἔβων Αθηνῆν — Δῆλους ἐκφράζει, πράγματι, δηλη τὴν κοινωνικὴ καὶ πολιτιστικὴ περιστροφὴ τοῦ Ἑλληνισμοῦ γύρω ἀπ' αὐτό.

Καὶ διτὸν οἱ μεγάλες συγκρούσεις ἀκολούθησαν μὲ τὴν ἀνδρού τὸν Περσῶν ιδιαίτερης της μεταξύ τῶν πολιτισμῶν οἱ ὅποιοι ἐκυριάρχησαν σὲ δῆλη τὴν ἔξελιξη τῆς παγκοσμίου ιστορίας.

ρωπαῖκο χώρο, τὸ Αἴγαιον ἔγινε δὲ προμαχὼν τῶν Πανελλήνων μὲ τὴν Σαλαμίνα, τὸ Ἀρτεμίσιον καὶ τὴν Χαλκιδικήν. Ἀπὸ ἐκεῖ καὶ ἔπειτα ἡ ἔννοια Αἴγαιον καὶ Ἑλλὰς συντετιγκει, ἔγινε σάρκα καὶ διστόνι καὶ πᾶσα προσπάθεια διαχωρίσμος σ' ὅλα τὰ κατοπινὰ χρόνια, ὑπῆρξε μάταιη, ἀφοῦ καὶ αὐτὴ ἡ ναυτικὴ ισχὺς τῶν Τούρκων κατακτητῶν δραδύτερη ποὺ ἐπὶ τετραδέσικα χρόνια αιλάκων τὰ νερά αὐτοῦ τοῦ πελάγους, ἐκινεῖτο μὲ ἀλληγορικά πληρώματα.

Αὐτὸ είναι καὶ τὸ ιδιαιτερο χαρακτηριστικό. Τὸ Αἴγαιο νότιος μὲ τὸ οὔγρο του στοιχείο καθὲ ἀνθρώπινη εἰδὴ λιγνίων στὸν ἀλλαδικὸ χώρο. "Εκεῖνα τούς "Ἑλλήνες ναυτικοὶ σὲ σημείο ποὺ ηγεραν μόνον αὐτοὶ νὰ ἔρουσαν αὐτὴ τὴ θάλασσα καὶ διτὸν ἀκόμη ηγεραν νικημένοι.

"Ἀπὸ ἐκεῖ καὶ ἔπειτα καὶ διστόνι προσπάθεια νὰ κωρισθῇ τὸ νόχι: ἀπὸ τὸ κρέας, ἀποτελεῖ ἀπόπειραν αὐτὴν.

ΑΛΛΑ ἀλλήλη κάνοντας μίαν ἔκπασι στὶς περιπτώσεις ποὺ θέλουμε νὰ προσδιορίσωμε μιὰν δυντότητα, ἐπιζητοῦμε ἀπὸ τὰ στοιχεῖα, τὴν δυνατούμαν μὲ κάποια ἀνάλυσι, νὰ δηγγηθούμε στὶς συμπεράσματα μαζ.

"Ετοι λοιπόν, ἐπωμολογώντας τὴν λέξη: Αἴγαιον, καὶ σ' αὐτὴ τὴν περίπτωσι, διλέπουμε διτὸν ἡ παραγωγὴ τῆς λέξεως είναι: καθηρώδης ἀλληλική καὶ σὲ θλεσ τὶς ἐρμηνείες ἀποδίδεται: τὴν πρόσλευσι, σὲ λέξεις τοπωνυμικές ἡ ἀλληλικὴ γλώσσης. Κατὰ τὸν ιστορικὸ τὸν ἀρχαίοτητος Σιράδωνα, δπως ἀναφέρεται εἰς τὸ θεῖον Η' κεφ. 4' παρ. 4' ἡ λέξη προέρχεται: ἐκ τῆς πόλεως Αἴγινης. Εὐδέσιος τῆς σημειωτῆς Αἴμνης.

Καὶ ἀλλήλη ἐμπηγνώνται προέρχεται ἀπὸ τὸ ρῆμα διτῶν, δρυμό, λόγῳ τῆς δρμητικότητος τῶν πολιτισμῶν τοῦ Αἴγαιου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ παράγωγον τοῦ αὐτοῦ φήματος αἴγες.

"Ἐπισήμως κατὰ τὸν πλακιδό γνωστὸ καὶ ἐπικρατέστερο μέθο τὸ δυομά δρείτεται εἰς τὸν κακαποτούσθεντα εἰς τὸ πέλαγος αὐτὸν, διοικεῖται τὸν θηρακέα τοῦ Θησέα.

Τέλος μὲ ἐνδιαφέροντας δίνει διτὸν ἀλληλος λεξικογράφος τοῦ «La Grand Encyclopédie», δηλοῦς ὑποστηρίζει διτὸν ἡ λέξης προέρχεται ἀπὸ τὸ ιερὸν πέλαγος - δηγιον καὶ διτὸν τὴν παραγωγὴ τῆς λέξεως ἀγιον προέκυψε τὸ Αἴγαιον.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ



Brokers and Chartering Agents, Liner and Charter Steamers Agents, Stevedores

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHAH

Head Office: "Alphaco Building"
No. 154, Ferdowsi Ave., P.O. Box No. 290

Cables: "ALPHA"

Telex: 4014 DOURAGHI KOR

Telephones: 2629 — 3185 — 4697

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

'Αγγλική Νομολογία

• 'Εφετείον.— Καθυστέρησις καταβολής μηνιαίου μισθώματος είς πλοιοκτήτας.— Οι πλοιοκτήται ἀποσύρουν τὸ σκάφος.— 'Αγωγὴ κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπορρίπτεται.— "Εφεσίς τῶν ναυλωτῶν ἀπορρίπτεται, ἐπίσης.

Οι δικασταὶ ἀπέρριψαν τὴν ἑφεσίν τῶν ἐναγόντων ναυλωτῶν Τζέμπουεν Ντίλλινγκαμ Σίππιγκ Λτδ. (τέως Τέναξ Σίππιγκ Κόμπαν), βάσει πρωτοδικοῦ ἀποφάσεως τοῦ δικαστοῦ Μπράντον ἐκδοθείσης τὴν 28ην Ιουλίου 1972 ὑπὲρ τῆς ἑταῖρίας Ρεΐνάντε Τρανσοσεάνικα Ναβεγκασίδη τοῦ Παναμᾶ, πλοιοκτητρίας τοῦ λιθεριανοῦ δηζελοπλοίου «ΠΡΙΜΝΕΣ», ἐναγομένων διὰ ζημιάς προκληθείσας συνεπείᾳ καταγγελίας χρονοναλούσματος ἐκ μέρους τῶν ἐναγόμενων.

Βάσει τοῦ ναυλοσύμφωνου τὸ ΠΡΙΜΝΕΣ θὰ ἔχρονον αὐλόνετο ὑπὸ τῶν ἐναγομένων εἰς τοὺς ἐναγόντας διὰ μίαν ἐλαχίστην περίοδον 24 μηνῶν καὶ μεγίστην 26 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμέρας παραδόσεως του. Τὸ σκάφος παρεδόθη τὴν 18ην Δεκεμβρίου 1968.

Οι ἐναγόντες Ισχυρίσθησαν ὅτι οἱ ἐναγόμενοι ἐσφαλμένως καὶ ἐν ἀντιθέσῃ πρὸς τοὺς δρους τοῦ ναυλοσύμφωνου ἀπέσυραν τὸ σκάφος τὴν 2αν—3ην Ἀπριλίου 1970. Κατέθεσαν ὅτι ὁ ναύλος κατεβλήθη τὴν 2αν Ἀπριλίου.

Οι ἐναγόμενοι ἀντέτεινον ὅτι εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ ἀποσύρουν τὸ πλοῖον ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐναγόντων λόγῳ μὴ ἔγκαιρου καταβολῆς τοῦ μισθώματος.

Κατόπιν συμφωνίας, μόνον ἡ περίπτωσις εὐθήνης προκυπτούσας ἐκ τῆς διακοπῆς παροχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «ΜΠΡΙΜΝΕΣ» ἐξεδικάσθη εἰς τὸ στάδιον αὐτό.

Εἰς τὴν ἀπόφασίν του δικαστής Ντέϊβις, ἀπορρίπτων τὴν ἑφεσίν εἶπεν ὅτι τὸ μοναδικὸν ἔρώτημα ἡτο ἐάν η ὁπλοκτήτης εἰχει δικαίωμα νὰ ἀποσύρουν τὸ σκάφος, διότι οἱ ναυλωταὶ ἀναμφιδόλως, καθυστέρησαν τὴν καταβολὴν τοῦ μηνιαίου μισθώματος ἥτις ἔδει νὰ πραγματοποιηθῇ τὴν 1ην Ἀπριλίου 1970.

Ο δικαστής Μπράντον ὑπεστήριξεν ὅτι εἶχον τὸ δικαίωμα αὐτὸν μόνον διότι τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ναυλοσύμφωνου καὶ ὅτι αὐτὴ καθ' ἐαυτὴν ἡ καθυστέρησις καταβολῆς δὲν ἔδιδε τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ

θεωροῦν τὸ ναυλοσύμφωνον ὡς καταγγελθέν, ἀποκτῶντες οὕτω αὐτομάτως τὸ δικαίωμα νὰ ἀποσύρουν τὸ πλοῖον. Οὐχὶ μόνον οἱ ναυλωταὶ ήσκησαν ἑφεσίαν ἀλλὰ κατὰ τῆς ἀπορρίψεως τῆς ἀπαιτήσεως των διὰ ζημιάς, ἀλλὰ καὶ οἱ πλοιοκτήται ήσκησαν ἀντέφεσιν διὰ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τῶν ναυλωτῶν.

Τὸ σκάφος ἀρχικῶς ἀνήκει εἰς τοὺς ναυλωτάς, ἀλλὰ τὸ 1968 συνεφανῆθη ἡ πώλησίς του εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι θὰ ἔχρονον αὐλόντο ἀμέσως εἰς τοὺς πωλητάς. Οι πλοιοκτήται ἐδανεισθησαν τὸ τίμημα τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν Τράπεζάν των, ἡ δὲ ἔξδοφησις τοῦ δανείου καὶ τοῦ τοκοχρεωτασίου ἔξηφαλοίσθη: (α) δι' ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου καὶ (β) δι' ἀπολούτου ἔκχωρησεως τοῦ μισθώματος ναυλώσεως εἰς τὴν Τράπεζαν. 'Ως ἡμέρα καταβολῆς τοῦ μηνιαίου μισθώματος ὡρίσθη ἡ πρώτη ἐκάστου μηνός.

Μετὰ τὸ πρώτον ἔτος, ἡτο τὴν 1ην Δεκεμβρίου 1969, οἱ πράκτορες τῶν πλοιοκτητῶν ἀντικατεστάθησαν δι' ἑτέρων. Τὸ μίσθωμα κατεβάλετο καθ' ἕκαστον μῆνα κατόπιν ἐντολῆς τῶν ναυλωτῶν πρὸς τὴν Τράπεζάν των, ὅπως μεταβιβάσῃ εἰς τὴν Τράπεζαν τῶν πλοιοκτητῶν τὸ ἀντίστοιχον ποσόν.

Εἰς πλείστας περιπτώσεις, ὁ ναύλος κατεβάλετο μὲ καθυστέρησιν, ἀπὸ τοῦ Αύγουστου δὲ τοῦ 1969 καὶ ἔκτοτε οὐδέποτε κατεβλήθη τὴν 1ην τοῦ μηνός. Τὴν 3ην Φεβρουαρίου 1970 οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου ἔγραψαν πρὸς τοὺς ναυλωτάς δόψας φροντίσουν μελλοντικῶς διὰ τὴν ἔγκαιρον καταβολῆς τοῦ ναύλου καὶ διότι κατὰ τὸν μῆνα ἔκεινον ἡ πληρωμὴ εἶχεν ἡδη καθυστέρησε ἐπὶ τριήμερον.

Ἡ κατάστασις δὲν ἦτο οὐδόλως ίκανοποιητική διὰ τοὺς πλοιοκτήτας δεδομένου ὅτι, κατὰ τὴν ἀποφίων των, ἡ ναυλαγορά εἶχε βελτιωθῆ ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου.

Καθὼς ἡ 1η Μαρτίου 1970 ἦτο Κυριακή, οἱ πράκτορές των συγκατετέθησαν δόψας ἡ πληρωμὴ τοῦ μισθώματος πραγματοποιηθῆ ἡ πομένην ἡμέραν καὶ ἔξητησαν ἀπὸ τὴν Τράπεζάν των νὰ ἐπιβεβαιώσουν τὴν ἔγκαιρον πληρωμήν, ὅπερ καὶ ἐγένετο. Ταύτοχρονως, οἱ πλοιοκτήται ἔδωσαν δδηγίας πρὸς τοὺς πράκτοράς των ὅπως ἀποσύρουν τὸ σκάφος εἰς περίπτωσιν μὴ ἔγκαιρου καταβολῆς τοῦ μισθώματος.

Τὴν 31ην Μαρτίου οἱ πράκτορες τῶν πλοιοκτητῶν εἰδοποίησαν τὴν Τράπεζάν των νὰ γνωρίσουν εἰς αὐτοὺς τὴν ἔγκαιρον ἡ μὴ

καταβολὴν τοῦ μισθώματος. 'Απὸ τὴν πλευράν των οἱ ναυλωταὶ ἐλάμβανον μέτρα διὰ τὴν ἔγκαιρον καταβολὴν τοῦ ναύλου. Καθυστέρησις, δημοσίευση ὅτι μόλις τὴν 10,53 τῆς 2ας Ἀπριλίου ἀπεστάλη εἰς Νέαν 'Υόρκην, ὅπου εύρισκετο ἡ Τράπεζα τῶν πλοιοκτητῶν τέλεξ διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου. Τὴν στιγμὴν τῆς λήψεως τοῦ τέλεξ ἐν Νέα Υόρκη ἡ ὥρα ήτο 04.53 τῆς 2ας Ἀπριλίου. 'Η πληρωμὴν ἡ Νέα Υόρκη ἔγκαιρος.

Λόγω διαφορᾶς ὥραριν ἔργασίας μεταξύ Λονδίνου καὶ Νέας Υόρκης, ἡ καταβολὴ τοῦ ναύλου δὲν ἐγένετο γνωστή εἰς τὸν πράκτορα τοῦ πλοίου μέχρι τῆς 17ης ὥρας Λονδίνου τῆς 2ας Ἀπριλίου, ὅποτε καὶ ἐπεκοινώνων τηλεφωνικῶς μετά τῶν πλοιοκτητῶν, ὑπὸ τῶν ὅποιων καὶ ἔξουσιοδοτήθη νὰ ἀποσύρῃ τὸ σκάφος. Τὴν ίδιαν στιγμὴν, ὁ πράκτωρ ὑπαγόρευε μίαν σχετικὴν εἰδοποίησιν εἰς τὴν γραμματέα του, ἥτις τὴν ἀπέστειλε διὰ τηλετύπου εὐθὺς ἀμέσως εἰς τοὺς ναυλωτάς.

Ἐν ἐκ τῶν κρισιμωτέρων ἐρωτημάτων τῆς ἑφεσεως ἀνέφερετο εἰς τὸν χρόνον ἀποστολῆς τοῦ τέλεξ αὐτοῦ. 'Απεδείχθη, δημοσί, πέραν πάσης ἀμφιδολίας, ὅτι τὴν 18.00 ὥραν ὁ πράκτωρ τοῦ σκάφους ἐλαβε ἀπὸ τὸν τέως πράκτορα τὸν τέλεξ προοριζόμενον δι' αὐτόν. Τὸ τέλεξ εἶχεν ἀποσταλῆ ἐκ Νέας Υόρκης καὶ ἐπληροφόρει τὸν πράκτορα περὶ τῆς καταβολῆς τοῦ μισθώματος τὴν πρώιμην τῆς 2ας Ἀπριλίου 1970.

Τὴν 3ην Ἀπριλίου οἱ ναυλωταὶ ἐπληροφόρησαν τοὺς πλοιοκτήτας, μέσφ τέλεξ ὅτι «έξεπλάγησαν» ἐκ τῆς προειδοποίησεως τῶν διὰ τὰ ἀποσύρουν τὸ πλοῖον. Τὴν δην Ἀπριλίου οἱ πράκτορες τῶν πλοιοκτητῶν ἔγραψαν καταγγέλλοντες τὴν διαμαρτυρίαν τῶν ναυλωτῶν ἐπαναλαμβάνοντες τὸ γεγονός ὅτι ἀπέσυραν τὸ πλοῖον.

Τὸ διασκόλον ἐρώτημα εἰς τὴν ἑφεσίν ἦτο ἐάν δικαίωμα νὰ θεωρήσῃ νόμιμον τὴν ἐπίδοσιν τῆς εἰδοποίησεως τῶν πλοιοκτητῶν διὰ ἀποσύρουν τὸ σκάφος πρὸς τοὺς ναυλωτάς. Τὴν δην Ἀπριλίου οἱ πράκτορες τῶν πλοιοκτητῶν ἔγραψαν καταγγέλλοντες τὴν διαμαρτυρίαν τῶν ναυλωτῶν τὸ πλοῖον.

Ο δικηγόρος τῶν ἐναγόντων παρεδέχθη ὅτι ἐάν δικαίωμα εἶχε δικαίωμα διὰ τὴν ἔρωτην ἀπορριφήν της δικαίωμας.

Ο δικαστής Ντέϊβις εἶπεν ὅτι ἐφ' ὅσον οἱ ναυλωταὶ καθυστέρησαν ἀποδειγμένως τὴν καταβολὴν τοῦ ναύλου, ἔκρινεν ὅρθως ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἡ αἴτησις δῷσιλε νὰ ἀπορριφθῇ. 'Ο δικαστής Ντέϊβις εἶπεν ὅτι ἐφ' ὅσον οἱ ναυλωταὶ καθυστέρησαν ἀποδειγμένως τὴν καταβολὴν τοῦ ναύλου, ἔκρινεν ὅρθως ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἡ αἴτησις δῷσιλε νὰ ἀπορριφθῇ.

Ο δικηγόρος τῶν ἐναγόντων παρεδέχθη ὅτι ἐάν δικαίωμα εἶχε δικαίωμα διὰ τὴν ἔρωτην ἀπορριφήν της δικαίωμας.

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)

στικάς άποφάσεις και τούς νομικούς ισχυρισμούς έν τη ἑρέσει, δικαστής ἔκρινε διτὶ ἡ ἐφεσίς ἡτο ἀπορριπτέα θεωρών διτὶ οι πλοιοκτήται νομίμως ἐπέδωσαν τὴν εἰδοποίησιν διακοπῆς προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσίων τοῦ σκάφους πρὸ τῆς πληρωμῆς τοῦ καθυστερημένου μισθώματος τοῦ Ἀπριλίου, ἀπόφασις τῆς διτίας οι ναυλωταὶ παρεδέχθησαν ὡς μιοράιαν διὰ τὴν περίπτωσιν των.

Ἐάν ἀπειδείκνυετο διτὶ ἡ πληρωμῇ προηγήθη τῆς ἐπολῆς νά ἀποσύμβη τὸ πλοῖον, θὰ ἀπέφαστζεν διτὶ τὸ δικαίωμα τῶν πλοιοκτητῶν νά ἀποσύρουν τὸ σκάφος (α) δὲν ἐπρεάζετο ἐκ τῆς ἀποφάσεως τῆς ὑποθέσεως τοῦ «Γεωργίος Κ.» ἀλλὰ (β) εἶχε καταστῆ ἀνίσχυρον κατόπιν τῆς ἀνεπιφυλάκτου ἀποδοχῆς ἐκ μέρους των πληρωμῆς δλοκήρου τοῦ μισθώματος δι' δλοκήρου τὸν Ἀπριλίου τοῦ 1970.

Ἀπέρριψε τὴν ἀντέφεσιν τῶν πλοιοκτητῶν.

Οἱ ἔτεροι δύο δικασταὶ συνεφώνησαν μὲ τὸν δικαστὴν Ντέινις ὡς πρὸς τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἐφεσίας μὲ ὑποχρέωσιν τῶν ἔναγόντων νά καταβάλλουν τὰ ἔξοδα τῆς δίκης.

● Εὐθύνη τῶν ναυλωτῶν πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας μετὰ πρώωρον διακοπὴν συμβολαίου χρονοναυλώσεως.

Ἀπόφασις ἐλήφθη ὑπὲρ τῶν ἔναγομένων, Χάλντφαν Γκρίεγκ & Κο. τοῦ Μπέργκεν, εἰς τὴν ἀπαίτησιν των κατὰ Στέρλιγκ Κόλα & Ναβιγκέισον Κορπ. τῆς Νέας Υόρκης καὶ Α.Κ. Νέλεμαν Χέντελ ἐν Τρανσπόρτ — «Ουτερνεμιγκ καὶ εἰνότερα» Ἰνδόρε ἐν Τρανσπόρτ — «Ουτερνεμιγκ, ἀμφοτέρων τοῦ Ρόττερνταμ, εἰς ἀμφισβήτησιν ἀνακόπτουσαν ἐκ πρώωρου διακοπῆς χρονοναυλώσεως. Ὁ δικαστὴς ἔκρινε διτὶ οἱ ἀπαιτήται, οι ναυλωταὶ, ἔδει νά καταβάλλουν εἰς τοὺς ἔναγομένους, τοὺς πλοιοκτήτας, τὸ ποσὸν τῶν λιρῶν Ἀγγλίας 16.565 μετὰ ἐπιτοκίου 7½% ἐτήσιας ἀπὸ τῆς 1ης Ιουλίου 1966.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστῆς ἀνέφερεν διτὶ, συμφώνως πρὸς ναυλοσύμφωνον ὑπὸ ήμερομηνίαν 21 Ιανουαρίου 1964, οι πλοιοκτήται ἔξεμίσθωσαν τὸ Νορδηγικὸν πλοῖον «Λύσλαντ» διὰ περίοδον 24 μηνῶν. Παράδοσις ἐπραγματοποιήθη τὴν 29ην Μαρτίου 1964, οὕτως ὥστε, ἐάν ἡ χρονοναυλώσις εἶχε διαρκέσει δι' δῆλην τὴν συμβατικὴν περίοδον, θὰ δῷ φειλε νά λῆξῃ τὸν Μάρτιον τοῦ 1966, διόρ δὲν ἐγένετο. Οἱ ἔνδιαφρέμενοί συνεφώνησαν τὴν διακοπὴν τοῦ τὴν 30ην Οκτωβρίου 1964, ἀφήνοντες 17 μῆνας ἀνεκμεταλλεύτους. Οἱ πλοιοκτήται ήσαν ἔκτοτε ἐλεύθεροι νά διαχειρισθοῦν τὸ σκάφος κατὰ τὴν ἐλκογίν των, ἀλλὰ ἡ συμφωνία προέβλεπεν διπώς οἱ λογαριασμοὶ διευθετηθοῦν ἀναλόγως τοῦ ἐάν οἱ πλοιοκτήται θὰ ἀπέκομιζον περισσότερα ἡ δλιγάντερα κέρδη κατὰ τοὺς ὑπολειπομένους 17 μῆνας ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κέρδη ἀπό την ἀπεκόμιζον δάσει τῆς ἀρχικῆς ναυλώσεως.

Κατὰ τοὺς πρώτους ἑνένευ μῆνας τοῦ 17μῆνου —ἀπὸ 30 Οκτωβρίου 1964 ἥως 29 Ιουλίου 1965— οι πλοιοκτήται ἔξεμίσθωσαν τὸ σκάφος εἰς διαφόρους ναυλωτὰς δι' ἀπλὰ ταξίδια. Ἡ διαφορὰ διὰ τὴν περίοδον αὐτὴν εὐκόλως ἦδυντο νά ρυθμισθῇ, ἀλλὰ κατὰ τοὺς τελευταίους δκτῶ μῆνας τὸ σκάφος ἔχρονοναυλώθη διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα, μὲ μίσθωμα χαμηλότερον τοῦ ἀρχικοῦ. Οἱ πλοιοκτήται ἤξισαν τότε ἀποζημίωσιν διὰ νά καλύψουν τὴν διαφοράν.

ΚΑΙΝΟΥΡΓΕΣ ΣΚΑΦΟΣ 10 μ.,
ἀγγλικῆς κατασκευῆς, ταχύτης 40
μίλια, πωλεῖται. Τηλέφ. 4516-439.

Οἱ ναυλωταὶ ἀντέτεινον διτὶ οἱ πλοιοκτήται, ἐάν εἶχον προσπαθῆσει, θὰ ἤδυναντο νά ναυλώσουν τὸ σκάφος διὰ μικρότεραν περίοδον, μὲ μίσθωμα ισόποσον τοῦ ἀρχικοῦ ναυλου καὶ διτὶ οἱ πλοιοκτήται δὲν θὰ ἐπρεπε τὰ ἔχουν ούδεμίαν ἀξίωσιν διὰ τὴν περίοδον αὐτὴν.

Ἡ ἀμφισβήτησις ἡχθεί εἰς διαιτησίαν ἐν Λονδίνῳ. Ἐξηρτάτο ἀπὸ τὴν πραγματικὴν δομὴν τῆς συμφωνίας διὰ τῆς διπώς η ἀρχικὴ ναύλωσις διεκόπη μετὰ ἐπτάμηνον. Ἡ συμφωνία ἔφερεν ἡμερομηνίαν 4 Νοεμβρίου 1964. Τὰ σημαντικότερα ἄρθρα τῆς ήσαν: (1) Ἀπὸ τὴν στιγμὴν τῆς ἐπαναπαραδόσεως «οἱ πλοιοκτήται θὰ διαχειριζῶνται τὸ σκάφος ὡς ἐκείνοι κρίνουν συμφερόντερον, καὶ οἱ πλοιοκτήται εἰναι ἀπολύτως ἐλεύθεροι νὰ ἐκμισθῶσουν τὸ σκάφος κατὰ τὴν διάθεσίν των, περιλαμβανομένης χρονοναυλώσεως δι' ὅσον δήποτε μακρὰν περίοδον πέραν τῆς λήξεως τοῦ ἀρχικοῦ ναυλοσυμφώνου, φέροντος ἡμερομηνίαν 21 Ιανουαρίου 1964 καὶ μὲ χαμηλότερον μίσθωμα τὸν 3 δολαρίων». (4) «Ἡ κατάθεσις (ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν) ἔδειν διπώς ἀνέρχεται εἰς τὸ πλήρες ποσόν, ητοι νορθγικάς κορώνας 750.000». (5) «Τὸ κατατεθὲν ποσὸν συμφώνων πρὸς τὸ προηγούμενον ἄρθρον τῆς συμφωνίας αὐτῆς δέον νὰ ἐπιστραφῇ εἰς τοὺς ναυλωτὰς ἐάν, διὰ τὸ ὑπόλοιπον τῆς περιόδου τῆς χρονοναυλώσεως, οἱ πλοιοκτήται δυνηθοῦν νὰ διακρίσουν ποσὸν ισόποσον πρὸς ἓντερον τὸν 3 δολαρίων μειον 2½% προμιθείαν δάσει ναυλοσυμφώνου. Ἐάν οἱ πλοιοκτήται κερδίσουν δλιγάντερα, η διαφορὰ δέον νὰ ἐκπεσθῇ ἀπὸ τὸ κατατεθὲν ποσὸν καὶ τὸ ὑπόλοιπον τῆς καταθέσεως, ἐάν ἀπομείνῃ, νὰ ἐπιστραφῇ εἰς τοὺς ναυλωτάς.

»Ἐάν τὸ κατατεθὲν ποσὸν δὲν ἐπαρκῇ διὰ νὰ καλύψῃ τὴν ὡς ἀνα διαφοράν, οἱ ναυλωταὶ εὐθὺς ἀμέσως θὰ καταβάλλουν τὴν διαφοράν ἐφ' δόσον αὐτὴν ὑπέρβανεται τὸ κατατεθὲν ποσόν.

«Ο δικαστὴς ἔκρινε διτὶ οἱ κατά τὸ ἄρθρον 7 τῆς συμφωνίας ἀπλὴ λογιστικὴ διαδικασίας δεῖ δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐάν τὸ πλοῖον ἔχρονοναυλώντεο ἐν νέου. Δὲν συνεπήγετο ἔκτιμησιν η καθορισμὸν τῆς ἀξίας διαφορᾶς διαπανῶν μεταξὺ τοῦ ἀρχικοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ τοῦ νεωτέρου τοιούτου. Ἡ ἀπλότης ἐνὸς τοιούτου μηχανισμοῦ ήτο ἐξ δλοκήρου συνεπῆς παρέχουσα εύρυταν καὶ ἐπὶ πλέον ἀδέσμευτον, ἀνεξαρτησίας εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, μη εύσταθμούσης οὐτω τῆς παρούσης ἀμφισβήτησεως εἰς τὴν ὑπόθεσιν.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΥΦΑΛΩΝ

«Ομίλος ὁγγλικῶν ἑταῖρων ἀσχολούμενος μὲ τὴν πετρέλαιευσιν καὶ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων εἰς Ἀφρικήν, ἀναπτύσσει τὴν νῆσον Λάς Πάλμας μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ καταστήσῃ αὐτὴν κέντρον ὑφαλοκαθαρισμοῦ καὶ χρωματισμοῦ ἐν ἐπιπλεύσει (ἐν τῷ ὅδατι).

Κατευθυνόμενον ὑπὸ τῶν Τεχνικῶν 'Υπηρεσιῶν τῆς Λάμπερτ Μπρόδερς Λτδ. —μέλους τοῦ 'Ομίλου Χιλ Σάμουελ— τὸ κέντρον τούτο ισχυρίζεται διτὶ εἰναι δυνατὸν νὰ ἔχοικονομηθούν πλέον τῶν 50.000 λιρῶν στερλινῶν ἐπὶ σκάφους 250.000 τόν. d.w., ἐφ' δόσον δικαστισμὸς ὑφαλών καὶ δικαστισμὸς ὑφαλοκαθαρισμοῦ θὰ πραγματοποιηθῇ ἔξω τῆς δεξιαμενῆς.

Εἰς τὸ Λάς Πάλμας ήδη ὑπέστησαν καθαρισμὸν ὑφαλών καὶ ἐπανεχωματίσθησαν ἐν ἐπιπλεύσει πέντε (5) μεγάλα δεξαμενόπλοια διὰ τὸν συστήματος αὐτοῦ, διπερ χρησιμοποιεῖ προβολὰς διδαστος ὑπὸ πίεσιν, γλυκέος διδαστος καὶ ειδικού χρώματος μὴ ἐπιτοέποντος ἐνσφινάσεις ἀκαθασιῶν, διπερ ἐφαρμόζεται δονήθεια φεκασμοῦ δινευ ἀέρος.

Τὰ έξοδα ἐνὸς καθαρισμοῦ ὑπὸ καὶ διπερ τὴν ίσαλον γραμμήν, διασκείσας 24 δρῶν. διὰ προσδοκής διδαστος, θὰ ἐποικίλην μεταξὺ 8.000 - 10.000 λιρῶν στερλινῶν. 'Ἐν τῷ ποσῷ τούτῳ δὲν περιλαμβάνεται διαδίκια τοῦ ειδικού χρώματος.

Οπαδὸς τοῦ συστήματος τοῦ ἐν ἐπιπλεύσει καθαρισμοῦ ἐπεστήσαν τὴν διαφοροῦ τιμῶν μεταξὺ 15.000 λιρῶν (περιλαμβανομένης τῆς ἀξίας ειδικού χρώματος) διὰ τὴν μέθοδον αὐτὴν καὶ 60 - 70.000 λιρῶν αἴτινες θὰ ἀπητούντο διὰ τὸν καθαρισμὸν ἐν δεξαμενῇ. Αἱ ἔταιριαι αἴτινες διδασφέρονται εἰς τὴν ἐργασίαν αὐτὴν μελετοῦν νῦν τὴν ἐγκατάστασιν ἐτέρου κέντρου εἰς Κέπιτ Τάουν. Μὲ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ δι «Ομίλος ἀντιμετωπίζει τὴν δυνατότητα τῆς δημιουργίας δάσεως καὶ ἐν τῷ Μεσογείῳ.

ΕΙΣ ITALIAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες

• Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ —

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΛΟΓΩ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ ΕΝ ΩΡΑ ΑΝΑΓΚΗΣ

Δέν υφίσταται δικαίωμα ναυτικού εἰς νοσήλια καὶ μισθών ὀσθενείας, ἐφ' ὅσον οὐτος ἔγκατελειψε τὸ πλοῖον ἐν ὥρᾳ ὀνάγκης προφασισθεὶς ὀσθενεῖαν μὴ ἀποδειχθεῖσαν.

Τὰ ἐν προκειμένῳ πραγματικὰ περιστατικὰ ἔλαβον χώραν ὡς ἀκολούθως : 'Ο ἐν λόγῳ ναυτικός προσελήφθη ὡς Β' μηχανικός διὰ συμβάσεως ὀρίστου διαρκείας, ἐπὶ πλοίου τῆς ἀντιδίκου ἑταῖρίας καὶ προσέφερε τὰς ὑπερεσίας του μέχρις ὅτου τὸ φορτηγὸν πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ὑπηρέτει προσήραξεν εἰς ἀμμώδη περιοχὴν τῆς Ἰταλίας.

Οὕτω καὶ καθ' ὃν χρόνον ἐγένετο προσπάθεια ἀποκολλήσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πληρώματος προστρέζαντος πλοίου, ὡς ἀνωτέρῳ ναυτικός μετ' ἄλλων τεσσάρων συνάδελφων του, τοὺς ὁποίους εἶχεν ἀποβιβάσει εἰς τὴν Ἑρμόν ὁ πλοίαρχος, ἵνα προσφέρουν εἰς περίπτωσιν ὀνάγκης δοθῆσαι, ἔγκατελειψε τὸ πλοῖον καὶ ἔχητησε νὰ ἀπολυθῇ λόγῳ ναυαγίου. Ἀκολούθως ὁ πλοίαρχος ἀνέφερθη εἰς τὸ ΥΕΝ, τὸ ὁποῖον διὰ τηλεγραφήματός του συνέστησεν εἰς τὸν ἔγκατελειψάντα τὸ σκάφος ναυτικόν, ὅπως ἐπανέλθῃ καὶ συνδράμη εἰς τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου, προσφέρων ἐν συνεχείᾳ τὰς ὑπερεσίας του ἐν αὐτῷ. Παρὰ ταῦτα, ὁ ναυτικός ἡρήθη νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ πλοῖον καὶ κατόπιν τούτου ἀπελύθη ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου ὡς ἔγκαταλειψάς τὴν θέσιν του, ἐν ὥρᾳ ὀνάγκης τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ λόγῳ ὀσθενείας, ὡς παρ' αὐτοῦ προεβλήθη, τοῦ δικαστηρίου ἀπορίφαντος συγχρόνως τὰς ἀξιώσεις του εἰς μισθών ὀσθενείας καὶ νοσῆλια.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΝ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Βαρείας παραβάσεις τῶν ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων τοῦ πλοίαρχου κατὰ τὸ ἄρθρον 74 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου συνιστοῦν συμφώνως εἰς ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου 'Αθηνῶν, αἱ ἀλλεπάλληλοι καθυστερήσεις καταβολῆς δεδουλευμένων μισθῶν καὶ ἀποστολῆς ἐμβασμάτων, ἡ περιοπή ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς διὰ παρασχεθείσαν ὑπὲρ τὸ κεκανονισμένον ὡσάριον, ὡς καὶ ἡ ἐκτέλεσίς ἐν πλῷ ἐπικινδύνων ἑοργασιῶν ὀδυγονοκολλήσεων καὶ ἡλεκτροσυγκολλήσεων ἐπὶ πλοίου, τὸ ὁποῖον μεταφέρει ύγρα καύσιμα καὶ ἀερία.

'Η συγκεκριμένη ἀπόφασις ἔξεδδοθή συνεπείᾳ ἀγωγῆς Β' μηχανικού ὑπηρετούντος ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ἔναντι σημαίαν καὶ διὰ τὴν ὁποίαν ὑπερεσίαν είχε συμφωνηθῆ ὅτως ἐφαρμοστέον είναι τὸ 'Ελληνικόν Δίκαιον.

Κατὰ ταῦτα ἡ ἐπίδικος διαφορὰ ἐγεννήθη διότι καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπερεσίας τοῦ ἐνάγοντος, ὁ πλοίαρχος ὑσέποτε ἔξωφλησε δλόσχερῶς καὶ ἐμπροθέσμως τοὺς λογαριασμοὺς μισθοδοσίας αὐτοῦ, ἀλλὰ κατέλιπε πάντοτε μεγάλα ὑπόλοιπα, τὰ ὁποῖα μετέφερεν ἐκάστοτε εἰς τοὺς ἐπομένους λογαριασμούς.

'Εξ ἄλλου, ὡς ἀπεδείχθη ἐκ τῶν προσκο-

μισθέντων στοιχείων, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἀποδεικτικῶν μέσων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου, ἐγένοντο ἔργασίαι ὁδυγονοκολλήσεων καὶ ἡλεκτροσυγκολλήσεων, αἵτινες ἦσαν ἐπικινδυνοί, ἐν ὅψει τοῦ εὐφλέκτου τῶν μεταφερομένων ὑπὸ τοῦ πλοίου φορτίων, ἤτοι ὑγρῶν καυσίμων καὶ ἀερίων, ἅτινα πάντοτε παραμένουν εἰς τὰς σωληνώσεις τοῦ πλοίου.

'Οσταύτως διὰ 286 ὥρας, ὑπερωριακῆς ἔργασίας, τὰς ὁποίας ἐπραγματοποίησεν ὁ ἐνάγων, ἐπληρώθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου μόνον τὰς 100, περικόψας οὗτος τὰς ὑπόλοιπους.

Αἱ ὁποῖα παραβάσεις ἀνέφερθησαν εἰς ἀντιπρόσωπον τῆς ΠΝΟ, διστις καὶ τὰς διεβίθασεν εἰς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην, ὁ ὁποῖος μὲ τὴν σειράν του ἐπελήφθη τοῦ θέματος.

Οὕτω, βάσει τῶν περιστατικῶν τούτων, τὰς ὁποῖα συνιστοῦν κατὰ τὴν ἐντέρων κρίσιν τοῦ 'Ἐφετείου διαρέσιν τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, ὁ ἐνάγων κατήγγειλε μὲ τὸ ὡς ἄνω αἰτιολογικὸν τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως νομίμως.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

ΜΟΝΟΜΕΡΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ Κ.Α.Π.

'Η αἵτησις ναυτικοῦ περὶ ἀπαλλαγῆς του ἐκ τῶν καθηκόντων του, ἐφ' ὅσον ὁ πλοίαρχος δὲν ἐδέχθη αἴξησιν τοῦ καταβαλλομένου καὶ συμφωνηθέντος μισθοῦ, ὁ ὁποῖος ἦτο μεγαλύτερος καὶ ἀπὸ τὸν ποοιθεπόμενον ἀπὸ τὴν οἰκείαν Συλλογικὴν Σύμβασιν, ἐθεωρήθη ὅπερ τὸ Ποωταδικεῖον Πειραιῶς ὡς καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ.

Συγκεκριμένως, ὁ ἀνωτέρῳ ναυτικός δυνάει συμφωνίας, ὑπενοεῦτο νὰ παρέχῃ ἐπ' ἀδόστιον τὴν ἔργασίαν αὐτοῦ, ὡς ἀσυρματιστοῦ ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου ὑπὸ λιβεριανῶν σημαίαν, ἀντὶ της συμφωνηθέντος μισθοῦ ὑπεστέπου τοῦ ποοιθεπούμενου ὑπὸ τῆς ἐν Ισχύ Συλλογικῆς Συμβάσεως.

Μετὰ τοίμην ὅμως ὅπερ τὰς ἐνάρεσες τῆς ἔργασίας ὁ ναυτικός δι' αἰτίσεως του ποὸς τὸν πλοίαρχον ἐξήτησεν αἴξησιν τοῦ μισθοῦ κατὰ 20 λίρας 'Αγγλίας, διὰ τὴν κανονικὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας του καὶ προσθετεῖσεν εἰς τὴν σχετικὴν αἴτησιν τὰς ἀκόλουθα : «Πισσακαλῶ ὑμᾶς ὅπως μὲ ἀπαλλάξετε τῶν καθηκόντων μου εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποῖαν δὲν ἰκανοποιηθοῦν οἱ ἀπαιτήσεις μου».

Κατόπιν τούτου, τὸ δικαστήριον λαβὼν ὑπὸ ὅψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀδόστιον 73 τοῦ ΚΙΝΔΑ καθ' ὃν δὲν σύμβασις δὲν ἤδητο νὰ λυθῇ ἀνενεύει εὐλόγου αἰτίας πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους, τὸ γεγονός ὅτι ὁ ναυτικός ἐξήτησεν ἀνενεύει εὐλόγου αἰτίας τὴν μονομερῆ αἴξησιν τοῦ συμφωνηθέντος μισθοῦ, μεγαλύτερου τοῦ ποοιθεπούμενου ὅπερ τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν, ἔκρινεν ὅτι διὰ τῆς δηλώσεως ταύτης ὁ ναυτικός ἔχωρησεν εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως μονομερῶς ὁφοῦ διὰ πλοίαρχος δὲν ἀπεδείχθη τὸν περὶ αἴξησεως ὅρον τοῦ μισθοῦ.

ΠΡΟΚΛΗΣΙΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΔΙΑ ΤΕΧΝΗΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΑΝΑΠΟΖΗΜΙΩΤΟΣ ΑΠΟΛΥΣΙΣ

Κατὰ κρίσιν τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ διακοπὴ ἔργασίας λόγῳ ὀσθενείας προκληθείσης διὰ τεχνητῶν μέσων, ἢτοι ἀναρροφήσεως καπνού μετὰ οἰνοπνευματώδους ποτοῦ, ὑπὸ τοῦ ιδίου τοῦ ναυτικοῦ, συνιστᾶ ὑπαίτιον καταγγελίας.

Χαρακτηριστικὸν τῆς περιπτώσεως εἶναι ὅτι ὁ ναυτικὸς οὐδέποτε εἶχε προβάλλει ὡς λόγον τῆς ἔργασιακῆς του σχέσεως ἀσθενείαν, ἀλλὰ ὡς ἔξετάσεις ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, αὐτὸν ίστρός, δὲν ἔβεβαίσει συγκεκριμένη ἀσθενείαν, ἀλλὰ ἀροίστως ὑπέδειξεν ὅτι δὲν εὐρίσκεται εἰς κατάστασιν κατάλληλον νὰ ξανταξιδεύσῃ καὶ ὅτι πρέπει νὰ τεθῇ ὑπὸ καρδιακῆς παρακολούθησιν. 'Εκτοτε, τὸν παρηκαλούθησαν δύο ίστροι οἱ ὁποῖοι διὰ χρήσεως ἐπιστημονικῶν ὄργανων διεπίστωσαν ὅτι εύρισκετο εἰς φυσιολογικὴν κατάστασιν καὶ ὅτι ἡ ἐμφανισθείσα ἀσθενεία προεκλήθη διὰ τεχνητῶν μέσων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη ὅτι ή υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς πρόκλησις ὀσθενείας εἶναι ὑπαίτιος πρᾶξις καὶ ἡ ἀπόλυσις τοῦ ναυτικοῦ πραγματοποιεῖται ἀπειλημένης καὶ γενικώτερον δὲν συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις εἰς ὀσθενεία.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΒΛΑΒΗΣ ΟΦΘΑΛΜΟΥ ΚΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΑΠΟΣΚΩΡΙΑΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ διὰ τοῦ Β.Δ. 24.6.1920 καθικοποιηθέντος Νόμου 551) 1914 θεωρεῖται ὡς ἀτύχημα, ἐκ διαισίου συμβάντος, τὸ ὁποῖον ἐπῆλθε κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἡ ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἔργασίας εἰς ἔργαζομένον καὶ διὰ τὸ ὁποῖον παρέχεται ἀποζημίωσις, πᾶσα διάβη τοῦ ὄργανισμοῦ τούτου, ητίς εἶναι ἀποτέλεσμα διαισίας καὶ αἰφνιδίας ἐπενεργείας ἔξωτερικῶν αἰτίων.

Εἰδικώτερον ἐκλαμβάνεται τὸ περιστατικόν τὸ ὁποῖον εἶναι συμφυές πρὸς τὴν ἔργασίαν καὶ ἐπῆλθεν ἐνῷ αὐτῇ ἐκτελεῖται.

Οὕτω, ἀτύχημα συνιστᾶ κατὰ κρίσιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν τραυματισμὸς δεξιοῦ ὄφθαλμοῦ ναυτικοῦ ἔξι ἑκτοχεύσεως ρινισμάτων σκωρίας κατὰ τὴν ἀποσκωρίσιν τοῦ πλοίου καὶ διστις τραυματισμὸς ἐλάσση χώραν ὑπὸ τὰς ἀκολούθους συνθήκας. 'Ο ύποστάς τὸ ἀτύχημα ναυτικός, ἐνῷ τὸ πλοίον ἦτο ἐν πλῷ, τῇ ἐντολῇ τοῦ ναυκλήρου, ἥσχεται μὲ τὴν ἀποσκωρίσιν διαφορῶν ἑξαπτημάτων τοῦ πλοίου. Τότε, αἰφνιδίως ἔξτοχευθησαν διάφορα ρινισμάτα σκωρίας, τὰ ὁποῖα εἰσῆλθον ἐντὸς τοῦ δεξιοῦ ὄφθαλμοῦ καὶ τὸν ἐτραυμάτισαν. Μετὰ ταῦτα εἰς τὸ πρῶτον λιμένα ἀπελύθη τὸ διά την αἰτίαν αὐτῆν, παλιννοστηθείς.

Συνεπίεις τοῦ ὡς ἄνω τραυματισμοῦ, ὁ ναυτικός ἐπαρούσασεν εἰς τὸν ὄφθαλμὸν κεντρικό νεφέλια τοῦ κεραστοειδούς χιτῶνος, ὡς καὶ καταρράκτην μετὰ μεγάλης ἐλαττώσεως τῆς ὑπότικης δόξητος.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι ἡ ἐκ τοῦ διαισίου τούτου περιστατικού πάθησις τοῦ ναυτικοῦ, ἀναφέρεται εἰς τὸν δεξιὸν ὄφθαλμὸν του καὶ συνεπείᾳ τούτου κατέστη οὐτός μερικῶς καὶ διαρκῶς ἀνίκανος, τόσον πρὸς τὸν ζεσκητινό τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ ναυτικοῦ, δονος καὶ παντὸς ἔτερου κοινωνικού καὶ οἰκονομικῶν ισοδυνάμων πρὸς αὐτὸν κατὰ ποσοστὸν 25%.

Περαιτέρω ἐπεδικάσθη καὶ ἡ ἀνάλογος ἀποζημίωσις διὰ τὸ υφος καὶ τὸν ὑπόλογο-σμὸν τῆς ὑπότικης οὐδεμία ἀντίρρησις ὑπελήθη.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ



ΓΑΛΛΙΑ

ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

'Ολίγας ήμέρας πρό της έκλογης του ό. κ. Ζισκάρ Nt' Έσταιν διετύπωσε τάς άποψες του εις δι, τι άφορά την μελλοντικήν άναπτυξιν της Γαλλικής Ναυτιλίας. Τὰ κυριώτερα σημεία τῶν ἐπὶ τοῦ θέματος άποψεων τοῦ νῦν Προέδρου τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας παραθέτομεν κατωτέρω :

«...Η χώρα μας εύρισκεται πιθανόν διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν οἰκονομικήν αὐτῆς ιστορίαν ἐνώπιον μιᾶς έξαιρετικῶς εύνοϊκής καταστάσεως, ἀφορώστις εἰς τὴν άναπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου.

Ἐφθάνει εἰς μίαν στιγμὴν καθ' ἡν δλαι αἱ προσπάθειαι μας πρέπει νὰ τείνουν εἰς τὸ νὰ αύξησουν μιὰν δύγκων, τὴν φύσιν, τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν γεωγραφικήν διαφοροποίησιν τῶν ἔξαγωγῶν.

"Ινα ἐπωφεληθῶμεν τοῦ νέου αὐτοῦ συνόλου τῶν περιπτώσεων, τὰ ἀπό τοῦ μας δὲν εἶναι ισχνά.

Πρώτοι ἔρχονται οἱ ναυτεργάται μας, δι' οὓς καὶ οἱ ίδιοι ξένοι ἐφοπλισταὶ ἔχουν τὴν γνώμην δι, τι εἰναι ἐκ τῶν καλυτέρων ἐν τῷ κόσμῳ. Τὸ ύψιστάμενον καθεστώς αὐτῶν δέον νὰ διατηρηθῇ.

"Υπάρχουν ἐπίσης οἱ λιμένες ἡμῶν, χάρις εἰς τοὺς ὄποιους, διὰ πρώτην φοράν, η εἰσαγομένη ἑνέργεια φθάνει δι, τούς άφορά την ένεργειαν αὐτῶν οἰκονομικῶν ακριβῶν εἰς Γαλλίαν παρὰ εἰς τὴν Βόρειον Εὐρώπην. Τοῦτο δὲν εἰναι ἀμελητέον εἰς στιγμὴν καθ' ἡν κάθε οἰκονομία ἐπὶ τοῦ ἑνεργειακοῦ κόστους ἀποκτᾶ μείζονα σημασίας. Τὰ Ναυπηγεῖα μας εἰναι Ικανά, τὸ ἀπέδειξαν, νὰ ἐπιβάλουν δῆλας τὰς τεχνικὰς αἰχμῆς. Τέλος ύπάρχουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας οἵτινες έχερχομενοι μιᾶς ἐποχῆς ἀναδιπλώσεως καὶ μετασκευῆς, ἀποδέχονται τοὺς κινδύνους καὶ τὰς προσπαθείας μιᾶς ἀναπτύξεως ἀνευ προηγουμένου.

Αὐτὰ τὰ διάφορα ἀπό τοῦ πρέπει νὰ τὰ ἐπιστρατεύσωμεν κατὰ μᾶλλον δραστήριον καὶ συγχρονισμένον τρόπον.

Πρῶτον, ίνα διπλασιάσωμεν τὸν ἐμπορικὸν στόλον, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ μεταφέρει τὸ σύνιον τῶν εἰς προΐόντα πετρελαίου εἰσαγωγῶν μας καὶ τὸ ημισυ τῶν ἀνταλλαγῶν εἰς ξηρά ἐμπορεύματα, πρέπει νὰ καταβληθῇ σημαντικὴ προσπάθεια μὲ τὴν δοήθεια τοῦ Κράτους.

Τὴν δοήθειαν αὐτὴν τὴν ἀντιλαμβάνομαι δι, τοῦ πρέπει νὰ εἶναι συμβατική, μὲ διπλῆν ἀπασχόλησιν οἰκονομικῆς ἀποτελεσματικότητος καὶ ἀμοιβαίσιον σεβασμού δικαιωμάτων. Θὸ δητο πράγματι κακον καὶ δι, αὐτοὺς τοὺς ίδιους ἐφοπλιστὰς ἔαν ἡ κρατικὴ δοήθεια δὲν ἦτο συνυφασμένη πρὸς συγκεκριμένας ὑποχρεώσεις, αἵτινες θὰ ἔτειναι εἰς τὴν ἐπανασυγκέντρωσιν τῶν προσπαθειῶν, τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν διαχειρίσεων, τὸ ἐλάχιστον τῆς ἀποδοτικότητος, τὴν θέσιν μας ἔνωντι τῶν ξένων συμφερόντων καὶ τέλος τὴν ἐγγύησιν ἐργασίας καὶ πόρων διὰ τοὺς ναυτεργάτας.

Περισσότερον ἀπό κάθε ἄλλην χώραν, ἔξ αιτίας τοῦ κοινωνικοῦ καὶ φορολογικοῦ καθεστώτος μας εἴμεθα ἐκτεθημένοι εἰς τὸν παρόντονον ἀνταγωνισμὸν δι, ἀπό τίνος καιροῦ ἀσκοῦν οἱ παραδοσιακοὶ στόλοι κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, θέτοντες τὰ φορτηγὰ σκάφη τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας.

Πολιτικὴ τείνουσσα εἰς τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας πλοίων ἀπό τῶν γαλλικῶν λιμένων δὲν πρόκειται νὰ ζημιώσῃ οὔτε τοὺς ἐφοπλιστὰς οὔτε τοὺς χρησιμοποιούντας τὰ σκάφη οὔτε καὶ αὐτοὺς τούτους τοὺς λιμένας, δοθέντος δι, ἡ καταφυγὴ ἐν Γαλλίᾳ πρὸ τοιάυτας σημασίας εἰναι μικρᾶς εύρυτητος.

Προσδίδων ἐπίσης θεμελιώδες ἐνδιαφέρον εἰς τὸ νὰ αύξησούν λίαν αἰσθητῶς αἱ πινευματικαὶ μας ἐπενδύσεις ὑπὸ μορφὴν ἐρευνῶν καὶ ναυτιλιακῆς καταρτίσεως, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μήν εἰναι πλέον ἀποκλειστικῶς τεχνολογικαῖς. Εἰς πολλοὺς τῶν τομέων τῆς ναυτι-

λιακῆς δραστηριότητος, ἔχω τὴν ἀντίληψιν, δι, αἱ ἀδυναμίαι μας πρόερχονται δι, τούς ἐπικίνδυνος τῆς τεχνικῆς κατωτερότητος τῶν ἐργαλείων μας, τῆς ἀριθμητικῆς αὐτῶν ἀνεπαρκείας, παρα, ἀπό τῶν συνθηκῶν χρησιμοποιούσεων τῶν. 'Επομένως, ἐπὶ τοῦ πεδίου αὐτοῦ, δι, πως καὶ εἰς πᾶν ἔπειρον, δὲν θὰ ὑπάρξῃ οἰκονομικὴ καὶ ἀνθρωπίνη πρόοδος ἀνευ ἀναπτύξεως τῆς καταρτίσεως, οὔτε πρόοδοι τῆς καταρτίσεως ἀνευ ἀναπτύξεως τῆς ἔρευνης.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Ἡ δύναμις τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας ἔφθασε τὴν Ιηνουαρίου 1974 τὰ 50 περίπου ἐκατομμύρια τόννων d.w. 'Εδιπλασιάσθη ἐντὸς δικτείας.

Κατὰ σχετικὰ στατιστικὰ τοῦ Ναυτιλικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου 2.200 πλοία, 49,5 ἐκατομ., τόν. d.w. συγκροτούν τῷρα τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν μὲ αὐξησιν δι, ½ ἐκατομ., τόν. d.w. (14%) ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1972. Τὸ 1965 ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μόλις ἀνήρχοντο εἰς 22,6 ἐκατομ., τόν. d.w.

Τὰ δεξαμενόπλοια μετέχουν μὲ 590 σκάφη, 27,7 ἐκατομ., τόν. d.w. Πλοία κοντέινερς ὑπὸ τὴν βρετανικὴν σημαίαν ἀνήρχοντο εἰς 91, τόν. d.w. 1,36 ἐκατομ. Μιτάλκ καρρίερς 237, τόν. d.w. 8 ἐκατ. καὶ 36 μικρά, 4,8 ἐκατ. τόν. d.w.

Ἡ εἰσφορά τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ισοζύγιον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἀνήλθε τὸ 1972 εἰς 441 ἐκατ. δολ. Μεγαλύτερα ὑπολογίζεται ἡ τοῦ 1973. 'Η μέση ἡλικία τοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς δι, ½ ἐπὶ τοῦ δημόσιου δικαιώματος τοῦ ήτο ἡλικίας κατὰ τῶν πέντε ἔτῶν. Τρίτη κατὰ σειράν, μετά τὴν Λιβερίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν ἔρχεται ἡ ὑπὸ τὴν βρετανικὴν σημαίαν χωρητικότης.

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Εἰς 140 σκάφη 652.000 τόν. γκρός ἀνήρχοντο τὰ παγκοσμίως ἀργούντα εἰς τὸ τέλος 'Απριλίου, ἔναντι 147 σκαφῶν, 677.000 τόν. γκρός τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου.

Τὰ ἀργούντα γκρός πορτίου σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 113, τόν. γκρός 476.000 καὶ τὰ δεξαμενόπλοια εἰς 27, τόν. γκρός 176.000. 'Η 'Ελληνική Ναυτιλία πρώτη εἰς παρωπλισμένα (53 σκάφη 165.000 τόν. γκρός). Δευτέρα ἡ 'Αμερικανική, μὲ 134.000 τόν., τρίτη ἡ Ναυτιλία τῆς 'Αργεντινῆς μὲ 73.000 τόν. Κανέν τετάρτη ἡ ιταλική, μὲ 59.000 τόν.

Κανέν δικαιούμενόν τοῦ πρωταριανού σκάφους δὲν ἦτο παρωπλισμένον.

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

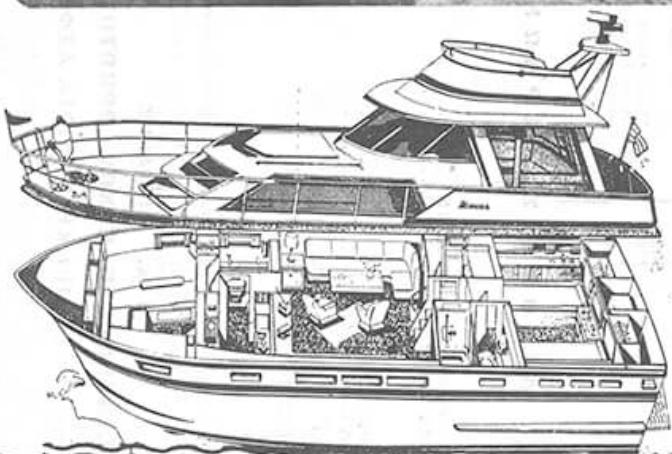
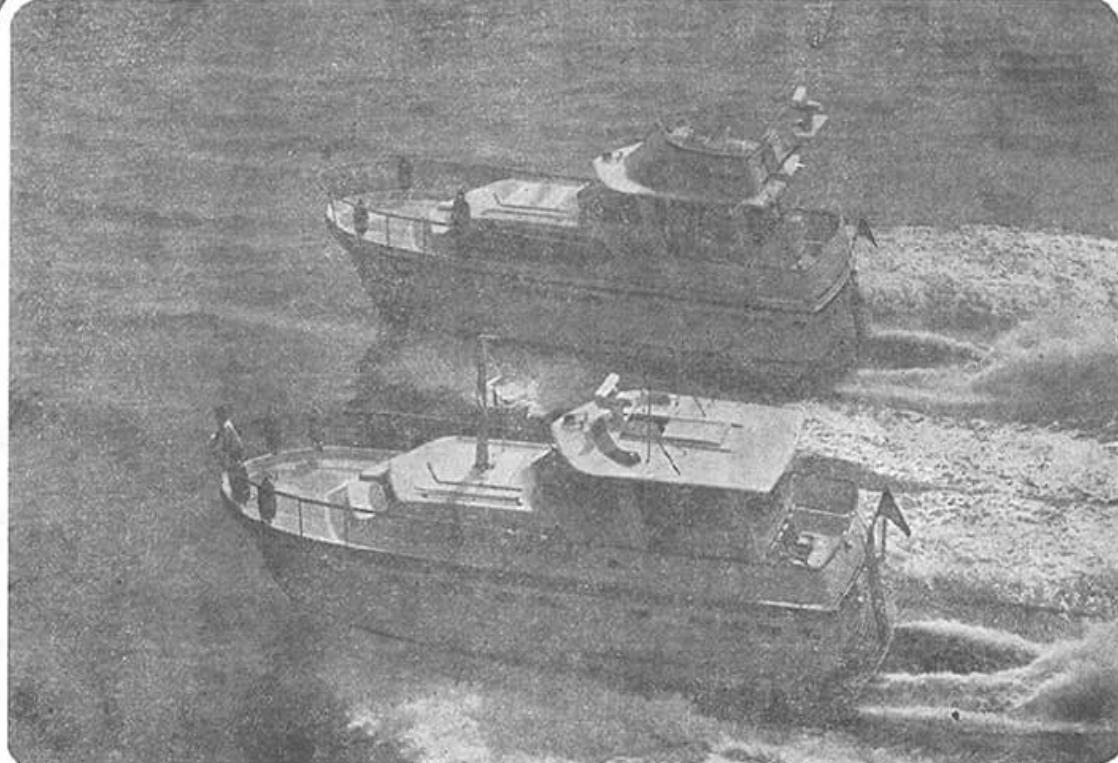
MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΔΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1973 - Θ' ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ	Χρήσις 1973		Χρήσις 1972		Χρήσις 1973	Χρήσις 1972	Χρήσις 1973	Χρήσις 1972	Χρήσις 1973	Χρήσις 1972
	\$	\$	\$	\$			\$	\$		
i. Χρηματούχρα : τοποθετήσεως ···· ··· ··· ··· ···	411.511.-	2.342.271.-	389.823.-	2.181.524.-	i. Μετοχικόν Κεφάλαιον : (Μετοχ. 145.000 X \$ 24)	· · · · ·	· · · · ·	3.480.000,-	3.480.000,-	
· Αεροπλοΐας ··· ··· ··· ···	1.930.760.-	1.791.701.-	753.495.-	719.441.-	ii. Αποδεσμευτικά : Τεκτικού Διαθέματικού · · · · ·	242.089.-	·	187.674.-	187.674.-	
ii. Αερία διποβετέρων ··· ··· ···	985.067.-	942.570.-	734.054.-	56.375.-	· Εκτόκτου Διποβετέρων (Αποχρηστικού Διποβετέρων 'Αγγλικας Λιρών 'Αγγλιας) διποβετέρων 10 (Εβδομαδιαρίου διρήροι A. N. 148)1967	78.999.-	·	75.999.-	75.999.-	
iii. "Εξδας" Βιρύσεως ··· ··· ···	56.374.-	52.374.-	4.000.-	51.118.-	iv. Τεχνικά · · · · ·	28.211.-	·	28.211.-	28.211.-	
Μέτον Διποβετέρων ··· ···	52.374.-	·	·	·	v. Τεχνικά · · · · ·	108.015.-	·	107.145.-	107.145.-	
iv. "Επιπλα και Σκεύη" ··· ···	118.856.-	80.052.-	98.343.-	24.375.-	vi. Τεχνικά · · · · ·	457.314.-	·	399.029.-	399.029.-	
Μέτον Διποβετέρων	38.804.-	·	·	·	vii. Τεχνικά · · · · ·	·	·	·	·	
v. Διαθέσιμα : · · · · ·	8.205.-	·	9.945.-	·	viii. Τεχνικά · · · · ·	1.503.894.-	·	2.077.234.-	2.077.234.-	
· Έν. Φορτίοι Κρατήσεις διποβετέρων · · · ·	126.142.-	2.420.063.-	158.975.-	2.189.391.-	x. Τεχνικά · · · · ·	1.503.894.-	·	1.172.831.-	1.172.831.-	
Πόρι μετέργαστρη διποβετέρων	2.285.716.-	2.420.063.-	2.358.311.-	2.358.311.-	xii. Τεχνικά · · · · ·	·	·	·	·	
vi. Ανασφαλιζόμενη Εταιρία : · · · · ·	754.774.-	1.128.540.-	261.031.-	552.195.-	xiii. Τεχνικά · · · · ·	1.261.723.-	·	1.969.539.-	1.969.539.-	
· Αεροπλοΐας Πλοίων Αεροπλοΐας	753.766.-	·	813.226.-	·	xiv. Τεχνικά · · · · ·	·	·	·	·	
vii. Χρεοδοταν διφορτόπρατρον : · · · · ·	1.537.498.-	·	2.208.898.-	92.849.-	xv. Τεχνικά · · · · ·	1.261.723.-	·	·	·	
· Εργοστάνιν διπ. εύθειας · · · · ·	124.449.-	·	2.365.948.-	64.201.-	xvi. Τεχνικά · · · · ·	1.555.532.-	·	970.310.-	970.310.-	
· Αεροπλανών Αεροπλοΐας	198.783.-	1.860.730.-	25.055.-	25.146.-	xvii. Τεχνικά · · · · ·	960.515.-	·	635.768.-	635.768.-	
viii. Φόροι προκαταληθεύτες · · · · ·	27.098.-	·	25.055.-	·	xviii. Τεχνικά · · · · ·	334.542.-	·	334.542.-	334.542.-	
ix. Φόροι πληρωτών Αίοιστος · · · · ·	621.-	·	27.098.-	·	xix. Τεχνικά · · · · ·	2.327.-	·	293.905.-	293.905.-	
x. Διαφοροποιητικών διαλήγουσων ημερών εις Κέρηδην · · · · ·	78.082.-	·	621.-	59.818.-	xx. Τεχνικά · · · · ·	625.255.-	·	625.255.-	625.255.-	
·	·	·	·	·	xi. Τεχνικά · · · · ·	3.525.-	·	293.905.-	293.905.-	
	8.884.027.-	·	8.620.307.-	·	xii. Τεχνικά · · · · ·	621.730.-	·	621.730.-	621.730.-	
= = = = =	= = = = =	8.884.027.-	8.620.307.-	= = = = =	xiii. Τεχνικά · · · · ·	20.033.-	·	20.033.-	20.033.-	
					xiv. Τεχνικά · · · · ·	41.565.-	·	41.565.-	41.565.-	
					xv. Τεχνικά · · · · ·	217.990.-	·	217.990.-	217.990.-	
					xvi. Τεχνικά · · · · ·	12.009.-	·	14.809.-	14.809.-	
					xvii. Τεχνικά · · · · ·	407.-	·	407.-	407.-	
					xviii. Τεχνικά · · · · ·	8.884.027.-	·	8.884.027.-	8.884.027.-	
					xix. Τεχνικά · · · · ·	8.620.307.-	·	8.620.307.-	8.620.307.-	
					x. Τεχνικά · · · · ·	= = = = =	·	= = = = =	= = = = =	
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΚΛΑΔΟΥ «ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ»										
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
i. Αντασφαλιστρά : · · · · ·	3.706.565.-	4.381.447.-	4.381.447.-	4.381.447.-	ii. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	5.148.529.-	5.148.529.-	
· Επικηπλέυσα : · · · · ·	769.187.-	232.673.-	838.439.-	635.634.-	iii. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	912.731.-	912.731.-	
Μέτον εισπράθετον · · · · ·	536.514.-	·	·	·	iv. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	6.061.460.-	6.061.460.-	
iii. Ζημιάτα : · · · · ·	4.036.289.-	1.006.206.-	3.845.364.-	2.942.404.-	v. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	861.330.-	861.330.-	
Πλατηροδίζοντα Μέτον αναλογίας · · · · ·	3.030.083.-	·	·	·	vi. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	168.710.-	168.710.-	
iv. Πρόβατρας Αποθεματικών κινδύνων	2.054.806.-	573.340.-	2.302.999.-	1.751.580.-	vii. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	732.-	167.978.-	191.993.-
Μέτον αναλογίας · · · · ·	1.481.466.-	·	·	·	viii. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	·	·	6.721.091.-
v. Πρόβατρας Αποθεματικών κινδύνων αναλογίας · · · · ·	6.530.583.-	1.503.894.-	5.835.126.-	4.662.295.-	ix. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	·	·	551.419.-
Μέτον αναλογίας · · · · ·	5.026.689.-	·	·	·	x. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	·	·	1.172.831.-
vi. Μεταφερόμενον εις Κέρηδην και ζημιάς · · · · ·	·	69.680.-	107.988.-	·	xi. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	7.319.450.-	7.319.450.-	
	7.092.358.-	·	7.319.450.-	·	xii. Απρόβατρα Βίαιον Διακανονισθέντα προηγούμενον έτους	· · · · ·	· · · · ·	= = = = =	= = = = =	



- Μήκος 13,50 μ.
- Πλάτος 4,55 μ.
- Μηχανική DIESEL 2X275 BHP VOLVO PENTA
- Γεννήτρια DIESEL (ΩΝΑΝ) 6,5 KW
- Μεγιστ. ταχύτης 23 κόμβοι/ώρα
- Διαδυναμένη άποστασης δινευ όντεφδιασμένου 500 μίλια
- Δύο άνεξόρητα σαλόνια
- Ένδιαιτητοίς 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 άντιμετωπίση με άριστα άποτελέσματα τάς ειδικάς καιρικάς συνθήκας τῶν Έλληνικῶν δαλασσῶν και γενικῶς τῆς Μεσογείου.

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

Ρωτήστε τήν τιμή του και δά έκπλαγήτε

Διὰ σοδαρούς άγοραστᾶς ἀναλαμβάνομεν δινευ ούδεμιάς ύποχρεώσεως, ἐκ μέρους τῶν άγοραστῶν, διὰ τὰ έξοδα μεταθάσεως εις τὰ ἐν Γερμανίᾳ Ναυπηγεῖα καὶ δοκιμήν τοῦ σκάφους εις τὴν Βαλτικήν.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ TECHNOMAR Ε.Π.Ε.
ΤΟΜΠΑΖΗ 12 - ΤΗΛ.: 45.10.813 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - TELEX 212467 (SOUTOS GROUP OF COMPANIES)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΤΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ

Τὰ ἀπαιτούμενα δικαιολογητικά διὰ τὴν συνυμολόγησιν συμβάσεως ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας δὲν θὰ ὑποδάλωνται ἐφεξῆς εἰς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, ὡς ἔγενετο μέχρι τοῦδε, ἀλλὰ εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Τὰ ἀνωτέρω δρῖζονται διὰ διαταγῆς τοῦ Υ.Ε.Ν., τὸ ὅποιον διευκρίνιζε ὅτι ὁ σχετικός φάκελλος θὰ διαδιβάζεται τελικῶς διὰ τὰ περαιτέρω εἰς τὸ ὑπουργείον μετά τὴν συμπλήρωσιν τῶν δικαιολογητικῶν καὶ ἐφ' ὅσον συντρέχουν καὶ αἱ λοιπαὶ προϋποθέσεις (ἡλικία πλοίου οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 20 ἑτῶν, πιστοποιητικά ἀσφαλείας SOLAS κ.λπ.), εἰς τὸ συνοδευτικὸν δὲ ἔγγραφον θὰ ἀναφέρεται καὶ τὸ ὄνομα τοῦ διενεργήσαντος τὸν τυπικὸν ἔλεγχον τῶν δικαιολογητικῶν.

Τὸ ἐν λόγῳ μέτρον ἐλήφθη εἰς τὰ πλαίσια τοῦ καθιερωθέντος αὐτόπτου ἔλέγχου πρὸς διακρίσιν τῆς ὑπάρχεως πλειοψηφίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων τῶν πλοιοκτητριών ἐταιριῶν, αἵτινες ζητοῦν τὴν νηλούγησιν πλοίων, δάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 ἢ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Διηγκρινίσθησαν ὅτι, εἰς περίπτωσιν ἀπορρίψεως αἵτησεως δι' ἀσφάλισιν πληρωμάτων πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐπανεξτάσις της θὰ χωρῇ μετὰ τὴν πάροδον ἔξαμηνου ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως.

Ἐπίσης διηγκρινίσθησαν ὅτι σύμβασις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν θὰ καταγγέλλεται αὐτομάτως ἂμα τῇ λήξει τῆς ἐφ' ὅσον δὲ ὁ πλοιοκτήτης ἐπιθυμεῖ ἀνανέωσιν ταύτης, δέον ὅπως, τρεῖς μῆνας πρὸ τῆς λήψεως τῆς συμβάσεως, ὑποδάλει αἵτησιν μεθ' ἀπάντων τῶν ἀπαιτουμένων νέων δικαιολογητικῶν, διὰ περαιτέρω ἔρευναν καὶ ἔξετασιν.

ΤΗΛΕΟΡΑΣΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΙΝΑ

‘Ανεκοινώθη ἀρμοδίως, ὅτι ἀπὸ Ιης ‘Ιουλίου, εἰς τὰ ὑποβαλλόμενα δικαιολογητικά, διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεως ἀσφαλίσεως πληρωμάτων μετά τοῦ Ν.Α.Τ διὰ πλοίου ἄνω τῶν 1.500 κ.ο.χ., δέον νὰ περιλογισθάνεται πιστοποιητικὸν τοῦ παρακολούθουντος τὸ πλοίον νηογνώμονος ἢ ὑπεύθυνος δήλωσις τοῦ πλοιοκτήτου, διὰ τῶν ὅποιών θὰ δεδοικούται ὅτι τὸ σκάφος διαθέτει κλειστὸν κύκλωμα τηλεοράσεως διὰ κασσετῶν, ραδιόφωνον, ραδιοτικάτην καὶ μαγνητόφωνον.

‘Εξ ἄλλου, ἀπὸ Ιης ‘Ιανουαρίου 1975 φορτηγὰ πλοῖα ἄνω τῶν 20.000 τόνων d.w., συμβεβλημένα μετά τοῦ Ν.Α.Τ, ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω πρέπει νὰ διαθέτουν καὶ μόνιμον κολυμβητικὴν δεξαμενὴν πρὸς χρήσιν τοῦ πληρώματος, ὑφ' ὅλων δὲ τῶν πλοίων ἄνω τῶν 1.500 κ.ο.χ. δέον νὰ διατίθεται διὰ τὰ κατώτερα μέλη τοῦ πληρώματος καμπίνα

βατζίμα - Χαρίμα, πέντε «εφρήντομις» εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία, δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 30.000 τόν. d.w. ἐκαστον εἰς τὰ ναυπηγεία Οὔζονι καὶ δύο φορτηγά τύπου SD - 14 τῶν 15.000 τόν. d.w. ἐκαστον εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεία «Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ. Σύνολον παραγγελιῶν 440.000 τόν. d.w.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

‘Απὸ τὰ ναυπηγεία Καβασάκι παρελήφθη τὴν 25ην Μαΐου τὸ 220.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Τάκτικο», πλοιοκτησίας τοῦ Οίκου K. M. Λεμού καὶ ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Τὸ σκάφος παρέλασε ἡδη τὸ πρῶτον φορτίον του ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ κατευθύνεται εἰς Βραζιλίαν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

‘Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ναμούριος εἰς Όζακαν, καθειλύσθη τὴν 25ην Μαΐου ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.430 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Γ. Π. Λιδανού. Ὁνομάσθη «Μαρία Γ. Λ.» καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Παράδοσις Αὔγουστον.

ΔΕΝ ΗΓΟΡΑΣΘΗ

‘Η ἀναγραφείσα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἀγόραρά σούπερ τάνκερ τῶν 229.051 τόν. d.w. ὑπὸ τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ δὲν ἐπραγματοποιήθη. Τελικῶς τὸ σκάφος ἡγοράσθη παρὰ τοῦ γνωστοῦ Κινέζου μεγαλοεφοπλιστοῦ τοῦ Χόγκ Κόρκ κ. Πάσ.

ΕΠΩΛΗΘΗ ΤΟ «ΠΑΡΑΛΟΣ»

Τὸ 17.370 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Πάραλος», ναυπηγήσεως 1972, ἐπωλήθη ὑπὸ τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ εἰς ἀλλοδαπούς ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 10,7 ἑκατ. δολαρίων !

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ

‘Ηγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ 11 ἑκατομ. δολαρίων, τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Terrylin» 14.729 τόν. γκρός, 26.061 τόν. d.w. τοῦ 1972.

— Εἰς λιβεριανὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Βέγκα» 2.914 τόν. γκρός, 4.492 τόν. d.w. τοῦ 1960.

— ‘Επωλήθη ἐπίσης, ἀντὶ δολ. 1.450.000, τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Μελτέμη» 7.986 τόν. γκρός, 10.917 τόν. d.w. τοῦ 1956.

— Τὸ ναυπηγούμενον ΔΞ «Naskov» 25.700 τόν. d.w. ἡγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων ἀντὶ 16,8 ἑκατομ. δολαρίων καὶ θὰ παραληφθῇ

16-20, TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN
TELEX: 570131

P. O. Box: 4797
PHONES: 431339 - 28829 - 26057
96508 - 976480
447718

CAPE TOWN FAROS & Co. (PTY.) LTD.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480
A. NYXAS » 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

ΕΙΣ ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ



Ο υπουργός της Ναυτιλίας κ. Σκιαδόπουλος έπεσκέφθη τό περίπτερον του «Νεωρίου Σύρου». Εις τὴν ἀνωτέρω φωτογραφίαν ὁ κ. Σκιαδόπουλος μὲ τὸν Ἀντιπρόεδρον τῶν Ναυπηγείων κ. Ἀλέξανδρον Ν. Γουλανδρῆν, τὸν διευθύνοντα σύμβουλον κ. Κ. Φιλιππάκον καὶ τὸν διευθυντὴν τῶν Ναυπηγείων κ. Δρακόπουλον.

ἐντὸς τοῦ τρ. μηνὸς.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κλεοπάτρα» 8.079 τόν. γκρός τοῦ 1951 ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Chung Thai».

—Τὸ φορτηγὸν «Νίκος» 6.987 τόν. γκρός, 10.295 τόν. d.w. τοῦ 1951 ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα (κ. Γεώργ. Γουλανδρῆς) καὶ οὐχὶ λιδανικά, ὡς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἀνεγράφη. Θὰ διατηρήσῃ τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἄιρηνς Φαίη» 4.999 τόν. γκρός τοῦ 1958 ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ἐλαρκάδια». Σημαία Ἑλληνική.

—Εἰς παναμαϊκὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Μιχαήλ Ε.» 8.905 τόν. γκρός τοῦ 1956 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Γκόλντεν Τάγκερ».

—Ἐν ἑκ τῶν δύο μεταλλοφόρων /πετραιοφόρων τῶν 30.000 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957 «Santurce» καὶ «Sanovia», ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τοῦ Λουδίνου γύρω

τῶν 2.650.000 δολλαρίων καὶ ἐπανεπωλήθη εἰς ἀνωτέραν τιμήν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἀλκηστής» 3.333 τόν. γκρός τοῦ 1960 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Forum Seas».

—Ηγοράσθη τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «San Roberto» 7.863 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Φοντέλε 11». Κυπριακὴ σημαία.

—Ἐπωλήθη εἰς ιταλικὰ συμφέροντα τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Πηνούλα» 1.515 τόν. γκρός τοῦ 1948 καὶ μετωνομάσθη «Gabriela».

—Μεταξὺ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἀριάδνη» 7.665 τόν. γκρός τοῦ 1955 καὶ μετωνομάσθη «Ἀκιάννα».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήθη τὸ ἀγορασθὲν ἐλβετικὸν φορτηγὸν «Moleson» 9.054 τόν. γκρός τοῦ 1957.

Μετωνομάσθη «Ἐλευθέριος Τ.». Σημαία Ἑλληνικὴ.

—Ἐπίσης παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Mary Stoen» 13.283 τόν. γκρός, τοῦ 1965. Μετωνομάσθη «Ρήγκαλ Σκάσουτ».

—Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Γλυφάδα Σπίριτ» τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Gudvange» 12.148 τόν. γκρός τοῦ 1962.

—Μετωνομάσθη «Alcfanis» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Athena» 2.261 τόν. γκρός τοῦ 1963.

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα δεξαμενόπλοιον «Κάπταιν Γρέγος» 20.899 τόν. γκρός τοῦ 1956 παρεδόθη καὶ μετωνομάσθη «Ἀμόλυντος».

—Παρελήφθη παρὰ τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Ν. Δ. Παπαλιού τὸ ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Frumento» τόν. d.w. 28.169 καὶ ναυπηγήσεως 1968. Μετωνομάσθη «Αίγις Τάιφουν». Ἐνεγράφη εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ἀπω Ανατολῆς τὸ παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Τζάν Π. Γ.» 19.129 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τοῦρκοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ φορτηγὸν «Ειρήνη Κ.» 4.471 τόν. γκρός τοῦ 1951.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ κυπριακὸν μπάλκ κάρριερ «Μαρισουέρτε» 6.859 τόν. γκρός τοῦ 1954.

—Τὸ κυπριακὸν Φ)Γ «Μάστερ Τζώρτζ» 7.333 τόν. γκρός τοῦ 1946 ἐπωλήθη εἰς Μεξικανοὺς διαλυτάς.

—Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ ἐπιβατηγὸν «Καρίνα» 3.891 τόν. γκρός τοῦ 1930. Τιμὴ λίρες 53 κατὰ τόν. Ἐλ. χωρητικότητος.

—Ἐπίσης ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ ἐπιβατηγὸν «Φαντασία» 4.576 τόν. γκρός τοῦ 1935. Τιμὴ λίρες 59 κατὰ τόν. Ἐλ. χωρητικότητος.

—Τὸ όχηματαγωγὸν «Ναϊάς» 3.284 τόν. γκρός τοῦ 1950 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ισπανούς.

METONOMASIAI

Τὸ φορτηγὸν «Χρυσόστομος» 7.831 τόν. γκρός τοῦ 1954 μετωνομάσθη «Βόσπορος».

—Εἰς Λιεβαδάμας μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Πέρλ Κρήκη» 8.466 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Ἐπίσης μετωνομάσθη εἰς «Νονί» τὸ φορτηγὸν «Ντάρα» 4.234 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Τὸ φορτηγὸν «Ἀθαλνίκολας» 4.615 τόν. γκρός τοῦ 1952 μετωνομάσθη εἰς «Ἀγιος Νικόλαος».

—Εἰς «Διάνα» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Νορδμάρκη» 2.758 τόν. γκρός τοῦ 1951.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Χόλνις» 3.

NDSM

ΣΤΟ AMSTERDAM

ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ, ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ, ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ. ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΤΑΝΩΘΕ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΗΛ. 422.184, 4179.435 - TELEX 212601 & 02 EITE KAT' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣ AMSTERDAM ΤΗΛ. 213.456 & TELEX 12623.

Τὸ Ναυπηγεῖο πού προσφέρει κάθε ἔξυπηρέτησι πού χρειάζεται ἑνα πλοιο. Ἐχει 4 δεξαμενές διά πλοια μέχρι 70.000 τόνους. Ἐχει μία σύγχρονη ἐγκατάστασι διά καθηρισμούς τῶν τάκνων δεξαμενοπλοίων. Ἐχει ὄρκετος μιώλους μὲ πλήρη ἐγκατάστασι συνδέσεως μὲ ἄτμο, μὲ πεπιεσμένο δέρα, μὲ πόσιμο νερό, μὲ νερό διά πυροσβεστικές ἀνάγκες καὶ μὲ ἡλεκτρισμόν.

Ἐχει ἐλασματουργείο δυναμικότητος 15 τόννων ἡμέρης διά ἀσμαριδών. Πλήρες μηχανουργείον διά ἐπισκευάς μηχανῶν καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως. Μεγίστη πειρα σὲ μηχανής DIESEL, σὲ τουρμπίνες καὶ σὲ κινητήρες παντός τύπου. Ἐπισκευαί λεβήτων παντός τύπου τοῦ Ναυπηγείου είναι δύλαι αἱ ἐπισκευαί τοῦ πηδαλίου, τῶν ἐλίκων καὶ τῶν ἀξόνων.

048 τόν. γκρός του 1956 μετωνομάσθη «Σκαλμάτικη».

— Μετωνομάσθη εις «Μπάμπι» το κυπριακόν φορτηγόν «Ιουλία Κ.» 1.032 τόν γκρός του 1949.

— Εις «Πέννυ Τρανσοσεάνικ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Λένα» 3.895 τόν. γκρός του 1954. «Υψωσε τήν κυπριακή σημαίαν.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Μόνον δύο συμβάσεις άσφαλίσεων πληρωμάτων πλοίων έλληνικών συμφέροντων ύπό ξένας σημαίας υπεγράφησαν μετά τού NAT κατά το διαφρεύσαν 150ήμερον. Συγκεκριμένως, υπεγράφησαν συμβάσεις διά τά πλοία «Κρήταν Στάρ», κυπριακόν, 19.674 τόννων γκρός, από 22.1.74 μέχρι 21.7.74, έκπροσωπος κ. Αντ. Λελάκης και «Φούλδιστ», κυπριακόν, 10.360 τόν. γκρός, από 26.1.74 μέχρι 27.1.75, έκπροσωπος κ. Γεώργ. Νικολάου.

ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Έξεδόθησαν τά άποτελέσματα τών διενεργηθεισών έξετάσεων διά τήν άπόκτησιν διπλώματος πρακτικού πλοιούρχου εις τάς όποιας έπετυχον οι κάτωθι:

Δημ. Αθούρης ή Καλαμάς, Νικ. Αντωνίδης, Χρ. Βεκρής, Έλευθ. Βουδούρης, Π. Βαρδάκης, Διον. Βουτσινάς, Δημ. Βασάσης, Νικ. Διακάκης, Ανδρ. Δεμέναγας, Π. Διαμαντόπουλος, Ανδρ. Θεοδωρόπουλος, Γεώργ. Θεοφάνους, Φραγκ. Κουλουριώτης, Χρ. Καραδημήτρης, Λάμπρ. Καραγάνης, Ανάρη. Κιούκας, Γεώργ. Καμπούρης, Θεόδ. Κατσιλιάνος, Παν. Κορσιανός, Εύ. Γκαβάτος, Ισ. Κυλαδίτης, Στ. Κάκαρης, Γεώργ. Κοτσορές, Έμμ. Κρητικός, Φρ. Καναδάρης, Κων. Κουτσογιάννης, Σωτ. Κλουδᾶς, Νικ. Καλοπαναγιώτης, Ν. Λευτικός, Δημ. Λιακόπουλος, Χρ. Λυμπεράτος, Λεόντ. Λοΐζος ή Παπούλης, Ίων. Μάμμας, Ίων Μπάστας ή Αγιοπετρίτης, Δημ. Μυτερόζης, Δημ. Μαρφαδασίλης, Δημ. Μαλατέστας, Γεώργ. Μπέλλος, Γεώργ. Μαραβέλιας, Δημ. Ξυπόλυτος, Δημ. Πετράκης, Λουκ. Παράδαλος, Στυλ. Πατσουράκης, Άλεξ. Πυλαράς, Νικ. Παπαδόπουλος, Γεώργ. Παπανικολάτος, Βασ. - Λουΐζ. Πασχάλης, Κ. Σαρακηνός, Ίων. Σολωμός, Παν. Σαραγγανίδας, Χρ. Σανίδας, Νικ. Στυλ., Θεόδ. Σαρρής, Μ. Σαντζακλής, Ήλ. Σαΐτης, Γεώργ. Στεφάνου, Κων. Τσαντήρης, Βασ. Τζούμας, Αντ. Τράσσης, Μιχ. Τουφεκής ή Αμοργιανός, Δημ. Ταβαντζόπουλος και Στέφ. Τσαντήρης.

ΟΡΘΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Έξήτησε τό ύπουργειον Ναυτιλίας άπό τήν «Υπηρεσίαν Οικισμού τού ύπουργειού Δημοσίων Εργών νά παράσχῃ εις τό Ν.Α.Τ. και τό Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. τήν εύχερειαν άξιοποίησεως τών έκπονθησιών και έγκριθεισών ύπό τό καθεστώς τού προϊσχύσαντος Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού μελετών, ούτως ώστε νά δυνηθούν νά προχωρήσουν εις τήν άνοικοδόμησην τών άκινητων των.

Όρθοτάτη ή ένέργεια αυτή τού ύπουργειού Ναυτιλίας. Τό δύον θέμα έχει καθυστερήσει ύπερμέτρως, διά τής παροχής δέ τής ζητουμένης εύχερειας ανοικοδόμησεως τών άκινητων τών έν λόγῳ ταμείων τών ναυτικών, βάσει τών ήδη έγκεκριμένων μελετών θά άπολλαγούν ταύτα έ σημαντικής δαπάνης ητίς άπαιτείται διά τήν έκπονησιν νέων και θά προχωρήσουν εις τήν καλυτέρων άξιοποίησιν τών πόρων των, ή όποια θά έπιτρέψη τελικώς τήν δελτίωσιν τής θέσεως τών άπομάχων ναυτικών.

ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ένεκριθη ύπό τού Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ. ή χορήγησις έπιδόματος άδειας διά τό 1974 πρός τούς συνταξιούχους τού Ιδρύματος και

Η ΣΑΦΦΡΑΝ ΕΛΛΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '74



Άπο τήν έπισκεψιν κυβερνητικού κλιμακίου έξ ύπουργών (έπι κεφαλής ό ύπουργός κ. Ράλλης) εις τό περίπτερον τής ΣΑΦΦΡΑΝ ΕΛΛΑΣ, όπου τούς ύπεδεχθη ό διευθυντής τού έργοστασίου κ. Α. Δόμερος.

SOLAS, ήτις άποτελει τόν Καταστατικὸν Χάρτην τής Ναυτικῆς Ασφαλείας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑΝ

Ήρχισεν ή διαδικασία διαθέσεως τών διαμερισμάτων τών πολυκατοικών τάς όποιας διάγηειρεν ή Κτηματική Τράπεζα εις Θεσσαλονίκην διά τούς εις συνάλλαγμα καταθέτας τού Στεγαστικού της Ταμιευτηρίου. Λεπτομερείς διά τά διαμερισμάτα, τών κανονισμών διαθέσεως τών και τάς τιμάς τών περιλαμβάνει τό έκδιδόμενον ύπό τής Τραπέζης «Περιοδικόν τού Στεγαστικού Ταμιευτηρίου» μηνὸς Ιουνίου 1974.

Οι ένδιαφέρομενοι καταθέται πρέπει νά υποδάλουν εις τήν Κτηματική Τράπεζαν μέχρι τής 31ης Ιουλίου 1974 έντυπον αίτησην ή όποια ιπάρχει εις τό ώς άνω τεύχος τού «Περιοδικού» τής.

1.432 νέοι καταθέται ένεγράφησαν εις τό Στεγαστικόν Ταμιευτηρίου τής Κτηματικής Τραπέζης κατά τόν μήνα Μάιον. Ούτω τό σύνολον τών καταθετῶν έφθασε τούς 78.000 μέ καταθέσεις 5.203 έκατ. δρχ. έκ τών



CATALINA LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

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

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

όποιων 4.140 έκατ. δρχ. άποτελούν τάς είς συνάλλαγμα καταθέσεις τών 'Αποδήμων, τών 'Ελλήνων έργασιμένων είς τὸ ἔξωτερον καὶ τῷ ναυτικῶν.

* * *

Κατὰ τὸν αὐτὸν ώς ἀνω μῆνας ἡ Κτηματικὴ Τράπεζα ἔχοργησεν εἰς ἄποδήμους, ἑργαζομένους είς τὸ ἔξωτερον καὶ ναυτικοὺς 250 δάνειας ὑψους 106 έκατ. δραχ. πρὸς συμπλήρωσιν εἰσαχθέντων ὑπὲρ αὐτὸν ιδίων κεφαλαιῶν εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀγορὰν ἢ ἀνεγέρσιν ἀκινήτων ἐν Ἐλλάδι. Ἔξ ἀλλου, ἀπὸ τῆς καθιερώσεως τοῦ ὡς ἀνω μέτρου ἡ Κτηματικὴ Τράπεζα ἔχει χορηγήσει 3.721 δάνεια συνολικοῦ ὑψους 1.521 έκατ. δρχ.

ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

Τὸ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖον τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν βελγικῶν ναυπηγείων, Mercantile Marine Engineering and Graving Docks C-NV, μετεφέρθη εἰς νέαν διεύθυνσιν ἐπὶ τῆς λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου 59, μὲ νέον ἀριθμὸν τηλεφώνου 4519-629 καὶ τέλεξ 213306 NIKA.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ
ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.**

Πρόσκλησις τῶν Μετόχων τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» εἰς τακτικὴν Γεν. Συνέλευσιν.

Συμφώνως τοῖς ἀρθροῖς 27 καὶ 30 τοῦ Καταστατικοῦ, καλούνται οἱ κ.κ. Μέτοχοι τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» εἰς τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τὴν 26ην Ἰουνίου 1974, ἡμέραν Τετάρτην καὶ ὥραν 12.00 ἐν τοῖς ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Σταδίου 24 (Ἰος δροφοῦ) γραφεῖοις αὐτῆς.

Πᾶν Μέτοχος ἐπιθυμῶν νά ταπαστῇ εἰς τὴν Συνέλευσιν ὅφελει νά καταθέῃ τὰς μετοχὰς του τὸ δραδότερον πέντε (5) ἡμέρας πρὸ τῆς δριθείσης ὃς ἀνω χρονολογίας αυγκλήσεως τῆς Συνέλευσεως διὰ μὲν τὴν ἡμεδόπτην εἰς τὸ Ταμείον τῆς Εταιρίας ἢ εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθήκων καὶ Δανείων ἢ παρ' οἰδίηποτε ἐν Ἐλλάδι Ἀνωνύμῳ Τραπεζικῇ Εταιρίᾳ, διὰ δὲ τὴν ἀλλοδοτικὴν παρὰ μιᾷ ἐκ τῶν ἀνεγνωρισμένων Τραπεζῶν.

*Αντικείμενα Συνέλευσεως ὀρίσθησαν:

1) Ἐκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς ἑνατέρας ημέρας 27 τοῦ 1973 καὶ κατάθεσις τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973.

2) Ἐκθεσις τῶν 'Ελεγκτῶν ἐπὶ τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973.

3) Ἐγκρίσις τῶν πεπραγμένων τοῦ ἑτού 1973, τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973 καὶ τῆς διαθέσεως κερδῶν.

4) Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ ἑτού 1973 καὶ τὸν ισολογισμὸν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1973 :

α) Τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τοῦ Διεύθυντος Συμβουλίου,
β) τῶν 'Ελεγκτῶν.

5) Ἐγκρίσις ἀμοιδῆς Μελῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν χρονὶ τοῦ ἑτού 1973.

6) Ἐκλογὴ δύο τακτικῶν 'Ελεγκτῶν, ἔξ διὰ τοῦ ισορίου τῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν χρονὶ τοῦ ἑτού 1974 καὶ προσδιορισμὸς τῆς ἀμοιδῆς αὐτῶν.

7) Χορήγησης ἀδείας πρὸς τὰ Μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς Διεύθυνσεως τῆς 'Εταιρίας σπουδέσιν εἰς τὸ Διοικητικό Συμβούλιο, εἰς τὴν Διεύθυνσιν, ἢ ἀλλια, ἔτερων ἐπιχειρήσεων ἐπιδιοχουσιῶν παρεμφερεῖς σκοπούς.

'Ἐν Ἀθηναῖς τῇ 9ῃ Μαΐου 1974

Ἐντολῆ Διοικ. Συμβουλίου
Ο Διεύθυνων Σύμβουλος
ΚΩΝΣΤ. Α. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

Έκδόσεις**ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ.**

'Η Ἑλληνικὴ Εταιρία 'Ασφαλίσεων Πλοίων καὶ 'Αεροσκαφῶν, τῆς ὅποιας διεύθυνων σύμβουλος εἰναι ὁ ἀσφαλιστής κ. Κ. Κωστάκης, εἶχε τὴν ὥραιαν ἐμπνευσιν νὰ ἐπανεκδώσῃ εἰς κομψὸν τὸν 550 σελίδῶν τὰ πεπραγμένα τῆς μεγάλης ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπιτροπῆς (Μιχαλακοπούλου), ἦτις συγκροτήθεσται ἐν ἑτεραρχίᾳ 1929 πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων τῆς ἀποχής, ἔθεσε διὰ τῶν μελετῶν καὶ ἀποφάσεων αὐτῆς τὰ θεμέλια τῆς ναυτιλίας πολιτικῆς τῆς χώρας.

'Η ἐπιτροπὴ τεθεὶσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ 'Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ περιλαβούσα ἐκλεκτὰ μέλη ἐκ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ειργάσθη ἐπὶ ἑξάμηνον καὶ ἀφοῦ ἐμελετῆς ἦτορες τὰ ὑπὸ τῶν ὥρισθεντων ιστογητῶν ὑποθέθησαν ἑκάστεσι, προέβη εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν ἀπόφεων τῆς πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἐπὶ τὸν θασικῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας κατὰ τοὺς κυρίους αὐτῆς τομεῖς (ἰστιοφόρος, ὑπερωκεάνιος, φορτηγός, ἐπιβατική ναυτιλία) περιλαμβανομένων καὶ τῶν θεμάτων τῆς συστάσεως διίδων ιδρυμάτων ναυτικῆς πίστεως καὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως εἰς τὴν χώραν.

Tὰ πεπραγμένα τῆς ἐπιτροπῆς ἐδημοσιεύθησαν ὀλίγους μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐργασιῶν τῆς, πλὴν ἡ ἐκτίτωπης μικροῦ σχετικῶν ἀριθμοῦ ἀντιτύπων καὶ ὡς ἔκτοτε παρελθών χρόνος συνυτελέσθων ὥστε η ἑκδοσις ἔκεινη ν' ἀποδῆ την πανίσχυην καὶ λίαν δυσυνέργειαν. 'Η Ἑλληνικὴ Εταιρία 'Ασφαλίσεων Πλοίων καὶ 'Αεροσκαφῶν, ἐκτιμήσασα τὸ πολύτιμον ἔργον τῆς ιστορικῆς αὐτῆς ἐπι-

τροπῆς, ἀλλὰ καὶ διαπιστώσασα τὴν χαρακτηριστικὴν ταυτότητα τῶν ζητημάτων τῆς ἐποχῆς πρὸς τὰ σύγχρονα ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, προέβη εἰς ἐπανέκδοσιν τῶν πεπραγμένων αὐτῆς περιλαβούσα εἰς τὰ τρία κεφάλαια τοῦ ἔργου τῆς ἐκθέσεως τῶν εἰσηγητῶν, τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων καὶ τὰ πορίσματα τῆς ἐπιτροπῆς.

Συγχαρητήρια θερμὰ εἰς τὴν ἑταιρίαν καὶ τὸν κ. Κωστάκην, διὰ τὴν λαμπρὰν ιδέαν καὶ τὴν λαμπρὰν ἐκτέλεσιν.

ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΑΡΒΑΝΙΤΗ**«Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΔΙ' ΑΠΩΛΕΙΑΝ
"Η ΒΛΑΒΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ"**

Μία νέα μελέτη τοῦ διακεριμένου δικηγόρου κ. Κυριάκου 'Αρβανίτη, δημοσιεύσασα εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Ἑμπορικοῦ Δικαίου» (τόμος ΚΕ' 1974, σελ. 15-30) ἐκυκλοφόρησε πρὸ τῆς μερῶν εἰς ἀνάτυπον τεύχος. 'Η μελέτη ἀναφέρεται εἰδικῶς εἰς τὰ ἀρθρά 139-141 τοῦ ΚΙΝΔ, τὰ ἀφορώντα εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς πρὸς ἀποζημίωσιν εὐθύνης τοῦ ἐκναλωτοῦ ἐπὶ ἀπωλείας ἢ βλάβης τοῦ φορτίου καὶ προβαίνει εἰς λεπτομερῆ ἔρμηνειαν τῶν σχετικῶν διατάξεων ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐπιστημονικῆς θεωρίας καὶ τῆς νομολογίας τῶν δικαστηρίων.

'Ο προσδιορισμὸς τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἀξίας τῶν ἀπολεσθέντων ἡ βλαβέντων πραγμάτων, ἡ ἀκυρότης τῶν τυχὸν ἀπαλλακτικῶν ρητῶν καὶ αἱ προϋποθέσεις ὡφελεῖσθαι ἐπὶ τὸν περιορισμὸν τῆς πρὸς ἀποζημίωσιν εὑθύνης τοῦ ἐκναλωτοῦ ἐπὶ ἀπωλείας ἢ βλάβης τοῦ φορτίου καὶ προβαίνει εἰς λεπτομερῆ τὴν διατίθεσην εἰδικῶς εἰς τὴν ἔρμηνειαν τῆς ἑνατέρας 1929 πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἔθεσε διάφοροι περιθώρες καὶ οἰκείας πάθειας εἰς τὸν πρώτον μέρος τῆς μελέτης, τῆς ὅποιας τὸ δεύτερον ἡμίσιο διατίθεται εἰδικῶς εἰς τὴν ἔρμηνειαν τῆς ἑνατέρας 1929 πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διαθέσεων ἀσφαλίσεων καὶ την θεωρίαν τῶν ναυτιλιακῶν δικαστηρίων. Τὸ γεγονός ὅτι ἡ διά τῶν νέων μεδόδων συσκευασίας (κοντένερς, παλλέται) μεταφορὰ φορτίων, καταλαμβάνει την συνεχῶς μεγαλύτερον χώρον εἰς τὴν σύγχρονον Ναυτιλίαν, προσδίδει εἰς τὸ θέμα ιδιαίτεραν ἐπικαιρότητα, ἐνῷ οὐ ποτὲ τοῦ συγγράφεως μεθοδικὴ συγκέντρωσις καὶ ἀνάλυσις τῆς πλουσίας σχετικῆς νομολογίας παρουσιάζει ἔξαιρετον πράγματι ἐνιαφέρον.

'Η συμβολὴ τοῦ ἐκλεκτοῦ ἐπιστήμονος εἰς τὴν ἑρμηνίαν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου είναι τοῖς πάσι γνωστή. Καὶ μόνον ἡ μακρά σειρά τῶν μελετῶν αὐτοῦ ἐπὶ τῶν λεπτοτέρων νομικῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἀρκεῖ νά τὸ ἀποδείξῃ. Χαιρόμεθα λοιπὸν ιδιαίτερως, διότι η νέα του προσφορά μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ τὸν συγχαράδμεν θεωρώμεν διὰ τὸ ἐμβριθέες καὶ γόνιμον ἔργον του.

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)
TELEXX 888728

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ: Είς Χακοντάτε έν δεξαμενή τήν 4ην Ιουνίου μὲ άνωμαλίας εἰς τήν πρωστήριον μηχανήν.

ΑΛΑΜΠΡΙΣΑΣ (λ.): Αφίχθη εἰς Μπαλμπάτα τήν 9ην Μαΐου δι' ἐπισκευάς εἰς τήν γεννήτριαν καὶ τοὺς λέβητας. Αἱ ἐπισκευαὶ ὑπελογίσθη ὅτι θὰ διαρκέσουν ἄνω τοῦ μηνὸς.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ: Αφίχθη εἰς Τοκουγιάμα τήν 29ην Μαΐου μὲ ζημίας εἰς τήν πρωστήριον μηχανήν. Ἐπισκευαὶ ἐπρόκειτο νὰ λάβουν χώραν εἰς Γιοκοχάμαν.

ΑΡΟ (λ.): Προσήραξεν ἔξωθι τῶν νῆσων Μπαχάμας τήν 28ην Μαΐου, ἐνῷ εὐρίσκετο ἐν πλῷ ὑπὲρ εἴρμας ἀπὸ Φιλαδέλφειαν διὰ Φρεππορτ. Ἀνελκυσθὲν δι' ίδιων τοῦ μεσῶν τήν νύκτα τῆς μεθεπομένης, ἐπλευσεῖς εἰς τὸν προορισμόν του, ὃπου ἐπεθεωρήθη. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι. Ἐν συνεχείᾳ ἐφόρτωσε 250.000 βαρέλια πετρελαίου καὶ τόπο παρετηρήθη διαρροὴ εἰς τήν Νο 11 δεξαμενήν φορτίου ἀριστερά. Ἐπραγματοποιήθη ἡλεκτροσυγκόλλησις τοῦ διαρρέοντος σημείου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε διὰ Φιλαδέλφειαν. Ἐξεδόθη πιστοποιητικὸν ἀξιολόγιον ὑπὸ τοῦ νηογάμουνος, ὑπὸ τῆν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ σκάφος θὰ δεξαμενίσθῃ ἐντὸς μηνὸς.

ΑΤΤΙΚΑ (λ.): Τὴν δην Ιουνίου ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς Ναγκόγια μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα αὐτοκινήτων.

ΒΑΡΡΕΣ: Τὴν 8ην Ιουνίου ἀνεκοινώθη εἰς Ἀλεξανδρεῖαν ὅτι ἐτέλεσθησαν ἐπισκευαὶ εἰς διαρρέοντα λέβητα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Πουέρτο Ὁρνταζ τὴν 8ην Μαΐου, μὲ 21.400 τόνους ἀργοῦ πετρελαίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Ὁρινόκου. Ὑπέστη κλίσιν 30 ἀριστερὰ ἀλλὰ συντόμως ἀνέκτησε τὴν εὔστάθειάν του καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του. Αφίχθη εἰς Λίβερπουλ τὴν 24ην Μαΐου καὶ ἀφοῦ ἔξεφόρτωσε, ἀνεχώρησε διὰ Γκότεμπουργκ τὴν 26ην Μαΐου. Κατὰ τὴν ἄφιξιν του ἐπρόκειτο νὰ ὑποστοῦ καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν καὶ δεξαμενίσμον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.): Αφίχθη εἰς Βανκούβερ τὴν 3ην Ιουνίου (ἰδὲ τεύχος 1.6.74) συρόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ "Αρθουρ Φόξ". Τὸ σκάφος προήρχετο ἐκ Κούνας μὲ φορτίον 12.600 τόνουν σακχάρεων.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ-ΙΤΩΡ (λ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἐπίσης ἡλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανοῦ μπάλκ καρριέρ «Σάσουθερ Μέρτσαντ» εἰς Ἀλεξανδρεῖαν τὴν 10ην Μαΐου. Ἀμφότερος ἡσάν ηγκυροβολημένα. Τὸ «Σάσουθερ Μέρτσαντ» ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀλεξανδρείας τὴν 21ην Μαΐου διὰ Πειραιᾶ ὥστε θὰ ἐτελοῦντο ἐπισκευαῖ.

ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ: Αφίχθη εἰς Σαντάντερ τὴν 4ην Ιουνίου (ἰδὲ τεύχος 1.6.74). Ἐν συνεχείᾳ ἔρρυμουλκήθη εἰς Μπιλμπάτο δι' ἐπισκευαῖ.

ΙΜΒΡΟΣ (κ.): Εἰς Πουνταρένας ἀνεκοινώσει διαρροὴν εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Μηχανικοὶ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπεστάλησαν διὰ νὰ ἐπιβλέψουν τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ζημίας. Μετὰ τέλεσιν ἐπισκευῶν ἀπέπλευσε τὴν 25ην Μαΐου διὰ Νέας Ὄρλεάνην.

ΚΑΛΛΗ (λ.): Ἀποπλεῦσαν ἐκ Γδύνιας τὴν 30ην Μαΐου, ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένην μὲ ἀνωμαλίας εἰς τήν μηχανήν. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΟΝΗΣ: Συνεκρούσθη εἰς πλάτος 34.05' βόρειον καὶ μῆκος 20.45' ἀνατολικὸν μετὰ τοῦ γερμανικοῦ δηζελόπουλου «Χάρταφορδ Εξέρεις». Τὸ ἡλληνικὸν σκάφος ἐδύθισθη καὶ τὸ 14μελές πλήρωμα περισυνελέγη σῶν υπὸ τοῦ γερμανικοῦ πλοίου ὅπερ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του διὰ Τίμπουρι.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λ.): Απὸ Ράς Τανούρα δι' Ἀλγεκεθίρας μὲ φορτίον ἀργοῦ πετρελαίου, ἀφίχθη εἰς Τενερίφην τὴν 28ην Μαΐου δι' ἐπιθεώρησιν ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσρισμὸν του.

ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ (κ.): Εἰς Βενετίαν τὴν 3ην Ιουνίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τήν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Κόπερ. Ἐπιθεώρησις ἐπρόκειτο νὰ λάβῃ χώραν εἰς Τεργέστην.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: Υπέστη ζημίας ἐκ προκρούσεων ἀπὸ προβλήτου εἰς Ρίο Κράντε τὴν 3ην Ιουνίου. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν διεπιστώθησαν ὁδοντώσεις καὶ κάμψεις τῶν ἐλασμάτων. Ἐτελέσθησαν πρόχειροι εἰς πετρέλαια.

ΜΑΝΟΥΣΟΣ Κ.: Απὸ Ελευσίνα δι' Ιταλίαν μὲ 700 τόνους πυρηναλίου, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Ἀράξου τὴν πρώιαν τῆς δην Ιουνίου κατόπιν διαρροῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην υπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀστέρις» βάσει συμφωνητικοῦ Λόυδης «κον κιντέ πραγ» καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ V.: Ανειλκύσθη τὴν 24ην Μαΐου (ἰδὲ τεύχος 1.6.74). Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὸ διαρροῦλκον ἀγκύρας εἰς Γουϊλμιγκτον. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίας εἰς τὸ σκάφος ή τὸ φορτίον. Τὴν 30ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Τζωρτζτάουν καὶ Σάιν Κρουᾶ.

ΜΕΣΗΝΙΑ: Υπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως ὑπὸ τὸ δηζελοπόλιον «Τόνγκ Τζόν» εἰς Ταϊταγκόδυ τὴν 29ην Μαΐου.

ΜΙΜΗ ΕΛΕΝΗ (κ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν πλευρικῶν τοιχωμάτων τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου τὴν 2αν Ιουνίου ἀλλὰ δὲν ὑπέστη ζημίας.

ΜΙΧΑΛΗΣ (τέως ΑΛΦΑ): Υπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν 3ην Ιουνίου εἰς Ράδεναν. Τὸ πῦρ κατεστάλη αὐθημέρων υπὸ τοῦ πληρωμάτος καὶ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. Τὸ σκάφος μετέφερε 3.400 τόνους θειεικῆς ἀμμωνίας ητίς δὲν ἐλάσθη υπὸ τοῦ πυρός.

ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ. Y. (κ.): Αφίχθη εἰς Θέουτα τὴν 24ην Μαΐου καὶ ἐπεθεωρήθη τὴν ἐπομένην. Διεπιστώθη κάμψις μῆκους 1,5 μ. μὲ ρωγμάς εἰς τὴν πρώρων ἀριστερά. Τοποθετημένον τοιμενοτοικόβιτον ἐνεφάνιζεν ἐλαφρὸν διαρροὴν. Τὰ υδάτα ἐκ τῆς δεξαμενῆς ζυγοσταμίσεως ἤντληθησαν. Ἡ ζημία προέκληθη κατόπιν συγκρύσεων ἐπὶ προβλήτους κατὰ τὴν προσόρμισίν του εἰς Ἀλγερίαν τὴν 7ην Ιανουαρίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ X.: Τὴν δην Ιουνίου, ἐνῷ εὐρίσκετο εἰς πλάτος 49.48' βόρειον καὶ μῆκος 02.25' δυτικὸν ἀνεκοινώσεων διαρροὴν τῶν αὐλών τῶν λεβήτων. Ἡ ζημία ἀποκατεστάθη προσωρινῶς καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του διὰ Δανίαν.

ΝΙΚΟΣ (π.): Ήκινητοποιήθη λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς εἰς πλάτος 15.50' βόρειον καὶ πλάτος 41.00 δυτικόν, τὴν 8ην Ιουνίου.

Ἐκείνην ἔρρυμουλκήθη εἰς Μπαρμπάντος ύππο τοῦ δηζελοπόλοιον «Σίμοτραντ».

ΝΟΤΟΣ (λ.): Υπέστη ἑλαφρᾶς ζημίας, μὴ ἐπηρεαζούσας τὴν ἀξιοπλοῖαν του, κατόπιν προσκρούσεως ρωσικοῦ σκάφους ἐπ' αὐτοῦ εἰς Καζαμπλάνκα. Οι πλοιοκτῆται σκοπεύουν νὰ ἐπισκευάσουν τὰς ζημίας εἰς τὸν προσεχῆ ἐπήσιον δεξαμενισμόν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛ (λ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος διυλιστηρίου εἰς Κιουρασάο τὴν 30ην Μαΐου καὶ ὑπέστη ὁδοντώσεις ἑωτερικῶς τῶν μονίμων δεξαμενῶν ἔρματος.

Ἐπισκευαὶ θὰ λάβουν χώραν κατὰ τὴν ἐπηρειανέουν νὰ ἐπισκευάσουν τὰς ζημίας εἰς τὸν προσεχῆ διήμερην μῆνα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ: Προσήραξε τὴν δην Ιουνίου εἰς πλάτος 26.28'30'' βόρειον καὶ μῆκος 55.32'30'' ἀνατολικόν. Υπέστη ρωγμάς εἰς τὰ κύτη Νο 1, 2 καὶ 4. Ρυμουλκὸν ἔσπευσε πρὸ τοῦ παροχῆν δονθείσας καὶ ἐπέτυχε τὴν ἀνέλκυσθην του τὴν πρώιαν τῆς 9ης Ιουνίου. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Ντουμπάτι δι' ἐπιθεώρησιν.

PENATA: Ήγκυροβολημένον ἔξωθι τῶν διυλιστηρίων τοῦ Ἀσπροπύργου τὴν νύκτα της 28ης πρὸ της 29ης Μαΐου, ἐν ἀναμονῇ ὁδηγίῶν φορτώσεως, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ λεβητοστάσιον. Κατόπιν ἀνεπιτυχῶν προσπαθειῶν κατασθέσεως τοῦ πυρός, τὸ πλήρωμα ἦγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ εἰδοποίησε τὴν πυροσβεστικὴν ὑπηρεσίαν.

ΡΟΖΕΛΕΝ: Απὸ Αμπέρσαν διὰ Πειραιᾶ, ἀφίχθη εἰς Σεβίλην τὴν 30ην Μαΐου δι' ἐπισκευαδές ἐπὶ ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὴν Ελικα, τὸ πηδάλιον καὶ τὰ ἔλασματα τῶν κυτῶν Νο 1 καὶ 2. Τὸ σκάφος διέξαμενοντας τὴν Ελεύθερην.

ΡΥΘΜΟΣ (λ.): Προσήραξεν εἰς Αγιον Λαυρέντιον τὴν 26ην Μαΐου, ἀλλ' ἀνειλύσθη τὴν ἐπομένην τὴν Βοηθείαν τριῶν ρυμουλκῶν καὶ ἐπλευσεν εἰς Σορέλ, δηνού ἐπεθεωρήθη. Δὲν παρετηρήθησαν ἀξιόλογοι ζημίαι καὶ τὸ σκάφος εἰσέκαπε τὸ ταξίδιόν του.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λ.): Εδεξαμενίσθη εἰς Τόκιο τὴν 10ην Ιουνίου πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς Χοσικάγκ τὴν 28ην Μαΐου.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.): Ιδὲ εἰσύδιλν Νεγκοσιέτορα.

ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙΗ (λ.): Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν 31ην Μαΐου εἰς Ρίο Ιανέριο, καθ' ὃν χρόνον ἐτελοῦντο ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανήν. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν ιδίαν ἡμέραν ἀφοῦ προεκάλεσεν ἔκτεταμένας ζημίας.

ΣΤΕΛΛΑ: Συνεκρούσθη εἰς Ἀλεξανδρείαν τὴν 24ην Μαΐου μετὰ τοῦ λιθεριανοῦ δεξαμενονοπλοίου «Βάλιαντ Κίγκ». Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη σοδαράς ζημίας καὶ ἀργότερον ἔπλευσεν εἰς Τύνιδα.

ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΤ: Απὸ Λάιμπερτά διὰ Βρέμηη, ἀφίχθη εἰς Ρόττερνταμ τὴν 5ην Ιουνίου μὲ αύτοανάφλεξιν εἰς τὸ ἀβάδικος φορτίον τοῦ κύτους Νο 4. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσρισμὸν του. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Ρόττερνταμ διὰ δεξαμενισμῶν καὶ ἐπιθεώρησιν.

ΤΟΥΛΑ (κ.): Απὸ Κακινάντα ἔμφορτον διὰ Ρόττερνταμ, προσήγγισεν εἰς Μαντράς τὴν 7ην Ιουνίου λόγω ὑπερθερμάνσεως τοῦ φορτίου εἰς τὸ κύτος Νο. 5.

ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.): Αφίχθη εἰς Τζέντα τὴν 5ην Ιουνίου ἔδηλωσε Γενικὴν Αδαρίαν. Τὸ σκάφος είχεν υποστῆ διαρροήν εἰς τὸ μηχανοστάσιον εἰς Πιτέα τὴν 13ην Δεκεμβρίου.

ΦΛΑΜΙΝΓΚΟ (κ.): Παραβεδλημένον εἰς Πόρτο Μάργκερα, τὴν 30ην Μαΐου, ἔδεχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ ρωσικοῦ πλοίου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπέπεσεν ἐπὶ παναμαϊκοῦ σκάφους. Οὐδὲν τῶν τριών σκαφῶν ὑπέστη ἀξιόλογους ζημίας.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ: Αφίχθη εἰς Μπουνέος "Αὔρες τὴν 27ην Μαΐου συναδεύδενον υπὸ ρυμουλκοῦ (ἰδὲ τεύχος 1.6.74).

ΧΡΥΣΩ (κ.): Απὸ Φινλανδίαν διὰ Πειραιᾶ, ἀφίχθη εἰς Βρέστην τὴν 2αν Ιουνίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τὸ γεγονός τῆς σχετικῆς χαλαρώσεως τῶν ναυλώσεων εἰς τὸν βορειοαμερικανικὸν τομέα διὰ δημητριακὰ κατὰ τὸ α' 10ήμερον τοῦ 'Ιουνίου καὶ τὴν προσφορὰν σκαφῶν ἔγγυς ἡμερομηνῶν μὲν χαμπλότερὸν πῶς ναῦλον, ἢ Ναυλαγορά, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς, ἐπέδειξεν ἱκανοποιητικὴν σταθερότητα εἰς δόλους τοὺς λοιποὺς τομεῖς, χωρὶς δεσμῶν νὰ παραβλέπεται ἡ συνεχίζουμένη διείσδυσις τῶν μεγάλων μικτῶν σκαφῶν εἰς τὰ ξηρά φορτία.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ βασικὸς παράγων τῆς ναυλαγορᾶς, τὰ τάιμ ταύτης, συνεχίζουν νὰ κρατοῦν ἀμείστον τὸ ἐνδιαφέρον, μὲ σταθεράν τὴν ζῆτησιν χωρητικότητος τουητέκερς σκαφῶν καὶ μικρῶν μπάλκ κάρριερς, κυρίως ἀπὸ μέρους τῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν, στεμπορικῶν οἶκων καὶ ναυλωτῶν τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, Σκάφη διὰ τριητῆς καὶ πενταετῆς χρονικῆς περιόδου ἔχρονον αυλώθησαν. Χαρακτηριστικὸν τῆς εὐνοϊκῆς θέσεως τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι τὸ γεγονός ὅτι κανὲν πλοῖον, μικρᾶς ἢ μετρίας χωρητικότητος, ἀκόμη καὶ τὰ κάτω τῶν 7.000 τόνων, ὅπως καὶ τὰ παρηλικά, δὲν ἀποκλείονται τῆς ζητήσεως. "Ολα ἐπιτυχάνουν τὴν ἀπασχόλησιν εὐχερῶς. Οἱ ναυλωταὶ προθείσιν εἰσέτι εἰς παραχωρήσεις διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸ συμβόλαιον («Ιάσων» 16.850 τόν., πρὸς 11.500 δολ. ἡμερησίως).

Καὶ τὸ μοναδικὸν αἰσιόδιξον συμπέρασμα τῶν παραπτηρῶν τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τοὺς ἐπερχομένους φθινοπωρινοὺς καὶ χειμερινοὺς μῆνας συνοψίζεται εἰς τὰ ἔξῆς: 'Η προβλεπομένη δελτιώσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων θά φέρῃ καὶ πάλιν ἐκ τὸς τῶν ξηρῶν φορτίων τὰ μικτὰ πετρελαιοφόρα. Αὗτά ἀκριβῶς ἀποσυρόμενα ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς σιτηρῶν, γαιασθράκων καὶ μεταλλευμάτων, θά προκαλέσουν ζῆτησιν ζωτικῶν συνήθων φορτηγῶν καὶ μπάλκ κάρριερς, δεδομένου διὰ δόσοντό πάντα εἰσερχόμεθα καὶ εἰς τὴν φθινοπωρινὴν καὶ χειμερινὴν περίοδον, ὅποτε ζωηρεύει ἔτι περισσότερον ἡ μεταφορικὴ κίνησις.

'Η κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι:

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Απειχον οἱ φορτωταὶ τῶν δημητριακῶν. Σποραδικαὶ αἱ ναυλώσεις, μὲ προτίμησιν τὰ μεγάλα μπάλκερος διὰ τὰ ὑπερατλαντικὰ ταξίδια. Σοδιετικὸν τονιᾶς διὰ 12 ταξίδια, 600.000 τόν. δημητριακά, μὲ φόρτωσιν 'Ιουλίου - Δεκέμβριον ἀπὸ Κόλπον δι' 'Αμερέσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 20, ὄψιδν Βαλτικὴν δολ. 22 φίο. Διὰ ἀνατολικὸν Μεξικὸν 'Ιουνίου 19.000 τόν. δολ. 17, 50 φίο. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 64.200 τόν. δολ. 17,05 φίοτ 'Ιουν. - 'Ιουλ. Πολωνίαν ἄφ. 20.000 τόν. δολ. 32 φίο.

'Απὸ τὸ Νόρφολκ διὰ Κωνσταντζαν 35.000 τόν. δολ. 24,50 φίοτ 'Ιουν. 'Απὸ τὸ Νόρδερ Ρέιντζ δι' 'Ολλανδίαν 'Ιουν. - 'Ιουλ. 64.000 τόν. δολ. 12,75 φίοτ. Δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 38,50 φίο 'Ιουλ. - Αὔγ. 'Απὸ Βαλτιμό-

ρην διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον δολ. 14 φίο 'Ιουνίου.

'Απὸ Μεγάλας Λίμνας διὰ Γάνδην - 'Αμβούργον 15.500 τόν. δολ. 35,00 φίοτ. 'Αλγέριον 14.000 τόν. μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 43.00 / 33.00 φίο. 'Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 30,00 φίοτ. Διὰ Πολωνίαν δολ. 25 φίο κριθῇ 'Ιουν. 'Απὸ Πόρτ Καρτέλ δι' 'Ολλανδίαν δολ. 11,50 'Ιουν. - 'Ιουλ. 48.000 τόν. φίοτ. Διὰ Μασσαλίαν δολ. 22 φίο.

Γαιασθρήσις: 'Απὸ Χάμπτον Ρόδος δι' 'Ιαπωνίαν μεγάλα σκάφη δολ. 21 ἐλ. ἐκφ. 'Ιουν. - 'Ιουλ. καὶ 24,50 δολ. 'Ιουνίου 23,40 δολ. 'Απὸ Μόμπιλ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 17,35 φίο.

Παλαιοσιδήρα: 'Απὸ Νόρδ. Ρέιντζ δι' 'Ιαπωνίαν 22.500 τόν. 'Ιουλ. - Αὔγ. δολ. 39,50 φίο.

Σιδηρομετάλλευμα: 'Απὸ Σέβεν 'Αιγαίων διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 60.000 τόν. 'Ιουν. δολ. 7,50 φίο.

NOT. ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Απὸ ἄνω ποταμὸν Πλείτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες διὰ Πολωνίαν 'Ιουν. 12.000 τόν. δολ. 35,00 μὲ 1.900 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ινδίαν 14.000 τόν. 'Ιουλ. - Αὔγ. δολ. 57,00 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Επισήσ τάνκερ 32.000 τόν. 'Ιουλ. - Αὔγ. δολ. 33,75 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Μαρπάζαν 13.000 τόν. 'Ιουν. δολ. 47 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ δύο λιμένας Πόρτο 'Αλέγκρε - Σάντος διὰ τὸ Κόντινεντ 'Ιουν. - 'Ιουλ. 23.000 τόν. δολ. 31,50 φίο.

Σιδηρομετάλλευμα: 'Απὸ Πουέρτο 'Ορντάζ διὰ 'Ιταλίαν δολ. 13,50 φίο, 38.000 τόν. Βέλγιον 48.000 τόν. δολ. 11,50 φίο. Μπιλμπάο 26.000 τόν. δολ. 16,60 φίο. 'Απὸ Τουμπάρο διὰ Δουνκέρκην δολ. 7,50, 'Ιουν. 85.000 τόν. φίο. Μπακάρ 110.000 τόν. 'Ιουν. - 'Ιουλ. δολ. 7,40 φίο.

Ζάχαρις εἰς χῦμα ἀπὸ Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν Μπ. "Αὔρες διὰ Λονδίνου ἢ Λίβερπούλ 11.000 τόν. δολ. 53,75 φίοτ. 'Ιουνίου. Ζάχαρις εἰς σάκκους ἀπὸ Μπ. "Αὔρες δι' 'Ιράν δολ. 62 φίος 'Ιουλίου.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Σιτηρά ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν διὰ Βόρ. Κορέαν δολ. 39 - 40,00 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ ἀμερικανικούς λιμένας Β. Είρηνικού δι' 'Ινδίαν 32.000 τόν. τάνκερ δολ. 40,00, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ σύνθετης φορτηγὸν 14.000 τόν. δολ. 50,00 ἐλ. ἐκφόρτ. 1.000 τόν.

Γαιασθρήσις: 'Απὸ Ρόμπερτσμπανκ διὰ Δανίαν 33.000 τόν. δολ. 18,25 φίο 'Ιουν. - 'Ιουλ. 'Απὸ Νέπτου Τέρμιναλ διὰ Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντικός) 50.000 τόν. δολ. 10,30 φίο. Αὔγ. 'Απὸ Βανκούμερ δι' ἀνατολ. ἀκτὴν 'Ινδίας ποτάσσα δολ. 24,50 φίοτ 'Ιουνίου.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ: Σιτηρά ἀπὸ Νότ. Αύστραλίαν διὰ Κολόμπο 15.000 τόν. δολ. 34,50, μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Ζάχαρις ἀπὸ Κούνηστανδ δι' 'Αγγλίαν λίρ. 16,62% μὲ 5.000 τόν. πρὸς δολ. αύστραλ. 2,50 καὶ 750 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ Βομβάρην διὰ Β. 'Αμερικήν ('Ατλαντ.) δολ. 38,50 φίο. 'Απὸ Μαυρίκιον δι' 'Αγγλίαν λίρ. 13,90 φίοτ. 13.000 τόν. 'Απὸ Νότ. 'Αφρικήν δι' 'Αγγλίαν λίρ. 10,75 ἀραδόσιτος μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 11.000 τόν. 'Ιουν. - 'Ιουλ. Ζάχαρις ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές δι' 'Αγγλίαν λίρ. 12,15 φίο, μὲ 750 τόν. ἐκφόρτωσιν 11.800 τόν.

Φωσφάτα ἀπὸ "Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας 2.400 τόν. δολ. 19,25 φίοτ μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. 'Απὸ Δυτ. 'Αφρικήν Σάφι φωσφάτα διὰ Ν. Βραζιλίαν 14.500 τόν. δολ. 30,00 φίο.

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Συνεχίζεται ζωηρὰ ἡ ζῆτησις. Τὰ τουητέκερς τὰ περισσότερον ζητούμενα. Ναυλώσεις καὶ διὰ μακρὰς περιόδους. Σκάφος 35.339 τόν. τοῦ 1965 διὰ τέντε ἑτη μετὰ Δεκέμβριον 1975 δολ. 5,50 διὰ τὰ τρία πρώτα ἔτη, 5,75 δολ. διὰ τὸ τέταρτον καὶ δολ. 6 διὰ τὸ πέμπτον. Σκάφος νεοτεκτον παράδοσις, 'Εμδεν διὰ 3 ἔτη 54.000 τόν. δολ. 5. Σκάφος 16.908 τόν. τοῦ 1966, παράδοσις 'Ιαπωνίαν δολ. 8,20, ὄψιδν τρίτον ἔτος δολ. 8,40, Σκάφος 26.720 τόν. τοῦ 1972, παράδοσις Δεκέμβριον 1974 δολ. 7,50. Σκάφος 14.780 τόν. τοῦ 1972 διὰ 12 μῆνας, παράδοσις 'Ιουν. - 'Ιουλ. 'Αμέρερσαν δολ. 6.300 ἡμερησίως. Διὰ 4 - 6 μῆνας σκάφος 103.100 τόν. τοῦ 1973, παράδοσις Κόντινεντ 4,60 δολ. τὸν τόνον. Τὰ ταξίδια μὲ ὑψηλὰ μισθώματα. Σκάφος 16.850 τόν., τὸ «Ιάσων», δολ. 11.500 ἡμερησίως διὰ ταξίδιον Εύρωπης - Μέσην 'Ανατολήν. Σκάφος 15.400 τόν. διὰ ταξίδιον Νοτ. Ζηλανδίας ἀπὸ 'Αγγλίαν δολ. 9.700 ἡμερησίως.

Ο ὑψηλότερος ναῦλος τῶν 15,50 δολ. τὸ τόνον μηνισίως ἐπιληρώθη εἰς σκάφος 33.600 τόν. πλέον καλὸν ἐπίδομα κενοῦ ταξίδιον. Φρήντομ μὲ παράδοσιν 'Ιαπωνίαν 'Ιουλίου, δολ. 5.750 ἡμερησίως, πλέον 1.250 δολ. ὅρεταίμ. 'Ετερον διὰ δύο ἔτη, παράδοσις Κόλπον δολ. 4.260 ἡμερησίως. Σκάφος 14.000 τόν. (17 μιλ.) ἀμέσως παράδοσις Πόρτ Καμπόδος μὲ ἐπαναπαράδοσιν Κόλπον δολ. 5.200 ἡμερησίως. Σκάφος 16.851 τόν. (719.000 κ.π. δέματα) τοῦ 1972, μὲ ἄφθονα τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, δολλάριος 5.900, παράδοσις εἰς 'Ιαπωνίαν. Σκάφος 25.870 τόν. τοῦ 1961, παράδοσις Κόλπον δολ. 6.020 διὰ 4 μῆνας, πλέον 1.150 δολ. ὅρεταίμ. Σκάφος 13.100 τόν. τοῦ 1960, παράδοσις Χάρην - 'Αμβούργον 'Ιουνίου, δολ. 8.750, πλέον 1.200 δολ. ὅρεταίμ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ασταθής ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων. Δὲν ήδυνθή νὰ κρατήσῃ τὰ ὑψηλότερά πως προηγουμένων ἔδοσ-

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

65/68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 888639
Telegrams: Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

μάδων. 'Άξιοσημείωτος ή προσφορά μεγάλων πλοίων εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ναύλοι δι' αὐτὰ χαμηλότεροι. Τὰ μικρότερα σκάφη ἐτέλουν εἰς καλυτέραν κατάστασιν ἀπό ἀπόφεως ναύλων.

'Από τὸν Περσικὸν Κόλπον σκάφη 100.000 τόνων ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Δύσιν W 80 'Ιουνίου. Διὰ τὴν Τουρκίαν W 97½ εἰς σκάφος 100.000 τόνων. Διὰ τὴν 'Ιστανβίλ, σκάφος 132.000 τόνων, εἰς τὰ W 110, ἀλλὰ καὶ W 92½ εἰς σκάφος 'Ιουνίου. Σκάφος 140.000 τόνων, διὰ τὴν Δύσιν 'Ιουνίου W

92½. Σκάφος 98.000 τόν. 'Ιούλιον δι' 'Ινδίαν μὲν μέρος φορτίου W 175.

'Από τὴν Καραϊβικὴν διὰ B. Αμερικῆν μέτρια σκάφη W 185 'Ιουνίου. Μεγαλύτερα W 131½.

'Από τὴν Μεσόγειον δι': 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 60.000 τόνων 'Ιουνίου W 120. 'Από Ανατολικὴν Μεσόγειον μικρὸν σκάφος W 150—160, μεγαλύτερα W 120.

Σκάφος 35.000 τόνων ἐκλείσθη διὰ ταξίδια 18—24 μηνῶν ἀπὸ 'Ιούλιον ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ B. Αμερικῆν πρὸς W 150.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Μεγ. Λίμνας, 15.000 τόν. γεννημάτων, Γάδην — 'Αμεριδύργον ρέιντζ, δολ. 35. φιότ., 'Ιουνίου.

Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.): Μισοισιπήν, 44.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων, Ρόπτερνταμ, δολ. 803.000, φιότ., Μαΐου 29 — 'Ιουνίου 4.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: Τάπαν καὶ Μισοισιπήν, 37.500 τόν. d.w. (1.851.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων, Ρόπτερνταμ, δολ. 708.000 φιότ., 'Ιουνίου 1—7.

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΙΩΝ (δ.): Λιμένας Κόλπου, 18.00 τόν. σίτου, Βούρτζην, Κάντιλαν, Μαδράς, δολ. 33.50, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15—30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.): Η ἐπερόπου Χάμπτον ρέδδ. 40.000 τόν. γαστριθράκων, 'Ιαπωνίαν, δολ. 24.50, φιότ. Ποχάνγκ, δολ. 25.50, Χάμπτον ρέδδ. καὶ Βατλιμπόριον 30 σάντς Εἴτρα, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 20—'Ιουλίου 10.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιθ.): Μισοισιπήν 36.500 τόν. γεννημάτων, Γάδην — 'Αμεριδύργον ρέιντζ, δολ. 19, ένα λιμένα ἐκφόρτωσεως, δολ. 19.35 δόλ., φιότ., 'Ιουνίου 6—12.

ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 14.000 τόν. γεννημάτων σάντς, ἀκτῆς Μεξικοῦ, δολ. 17, φιότ., 'Ιουνίου 10—22.

ΑΡΓΩ ΕΛΑΣ: Λιμένας Κόλπου, 14.000 τόν. γεννημάτων Ισπανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ, δολ. 24.25, φιότ. μὲ 4.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 13—26.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Μεγ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 11.500 τόν. γεννημάτων, 'Άλγεριαν, Λίμνας δολ. 43, συμπλήρωσις μέχρι 14.500 τόν. δολ. 33, φιότ., μὲ 900 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 10—12.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. 'Ανδρος): Χάμπτον ρέδδ. 45.000 τόν. γαστριθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 24.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 6—12.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. 'Ανδρος): Φιλαδέλφειαν καὶ Χάμπτον ρέδδ. 17.000 τόν. γαστριθράκων, Χιλήν, δολ. 29.20, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 20—28.

ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου, 19.000—20.000 τόν. γεννημάτων, Πολωνίαν, δολ. 32, φιότ. φόρτωσις Νόρδερν ρέιντζ, δολ. 29 φιότ., μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

ΕΛΛΟΡΑ: Σάνεν 'Αιλάνων, 7.000 τόν. συδρομεταλλεύματος 'Ιμψιγχαμ, δολ. 6.50 φιότ., ἀμεσος φόρτωσις.

ΝΟΡΟ ΧΑΙ'ΝΕΞ: 'Αγ. Λαυρέντιον, 18.000 τόν. κριθῆς, Πολωνίαν, δολ. 25, φιότ. μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 17—21.

ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ (λιθ.): Χάμπτον ρέδδ. 24.000 τόν. γαστριθράκων, Πόρτ. Τάλιποτ δολ. 12.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 10.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 20—30.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βαρείως Χάππερας), 19.000—19.800 τόν. γεννημάτων Βλύγκο — Πασάγιες ρέιντζ, δολ. 21, φιότ. Μαλάγαν — Βαρκελώνα ρέιντζ, δολ. 22.25, φιότ., μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15—26.

ΚΛΑΥΔΙΑ: Γκάλβεστον, 10.500 τόν. θεῖον Καζαμπλάκιαν, δολ. 41.25, φιότ., μὲ 5.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 14—24.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: 'Αγ. Λαυρέντιον, 20.000 τόν. γεννημάτων, Μασσαλίαν, δολ. 22, φιότ., μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 5.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ (λιθ.): 'Αγ. Λαυρέντιον 19.750 — 20.000 τόν. σίτου δυτ. 'Ισταλίαν δολ. 25, φιότ. Ιταλικοῦ λιμένας 'Αδριατικῆς, δολ. 26.75, φιότ., μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 21—30.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΥΘΩΝΟΣ: Οὐχὶ θορεύετον τοῦ Σάν Λαρέντιο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρδες ή Μπάχιαν Μπλάκαν, 19.950 τόν. γεννημάτων Τόκιο Μπαΐν — Συμπά — Χακόντα ρέιντζ, δολ. 45, φιότ., Σάντα Φέ, 40 εἴτε έπειτα, πλήρες φορτίου Μπουένος 'Άρδες ή Μπάχιαν Μπλάκαν, 25 σάντς διλγάθεων, δύο λιμένας ἐκφόρτωσεως 50 σάντς εἴτε μὲ 2.000)2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, φιότ. 5.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, δολ. 1.50, 'Ιουνίου 5—15.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Ρίο Γκράντε, 20.000 τόν. ἀραβίσιοις, 'Αμεριδύργον, δολ. 32, φιότ., μὲ 2.000)4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15—25.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ.): Τεωρίτσουν, 7.250 τόν. Χελώνων μετάλλων, δυτ. 'Ισταλίαν, δολ. 35, φιότ., μὲ 2.500)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 5—18.

ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 'Ανω λιμένας Ρίθερ Πλέιν, μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρδες, 12.000 τόν. γεννημάτων Πολανίαν, λειδέσσα, δολ. 40, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν 'Ιουνίου.

ΤΕΡΡΥ: Οὐχὶ θορεύετον Σάντα Φέ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρδες, 12.000 τόν. γενημάτων Πολανίαν, γάστρα 35, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, μὲ 2.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 10—24.

ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.): Οὐχὶ θορεύετον τοῦ Σάν Λαρέντιο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρδες 32.000 τόν. σίτου Βούρτζην, Κάντιλαν, Μαδράς δολ. 33.75, μὲ 1.000 τόν. φιότ. φορτίου 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου — Αδγουστου.

ΑΘΗΝΑ (μικτὸν λιθ.): Πούερτο Όρντά 48.000 τόν. μεταλλεύματων Βλεγκίου, δολ. 11.50, φιότ., 'Ιουνίου 20—30.

ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μικτὸν λιθ. εἰς τάμι τούτερο): Τουμπαράδ, 75.000 τόν. μεταλλεύματον, Μοδσελ. δολ. 8.30, φιότ., μὲ 15.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου.

ΜΙΝΙ...: Μπελίς 2.500 τόν. ζανάρων, Νέαν ορλεάνην, δολ. 22.50, φιότ., μὲ 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, δολ. 2.000 δι'. ἐπιστάλιας, 'Ιουνίου 10—22.

ΣΑΝΒΙΚΤΩΡ (κ.): Οὐχὶ θορεύετον τοῦ Σ. Λορεάντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άρδες 11.50—12.000 τόν. δασιστίου 'Αυπτζέην, Ντακάρε ρέιντζ, δολ. 21 σάντς γύμνα φορτίου, δολ. 43.300 τόν. εἰς σάκους, δολ. 21.25 έπειτα διὰ κάθε πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως πέραν τῶν τριῶν, φιότ., μὲ 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

σιν χῆμα, 1.000)750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν εἰς σάκους, ἔξτρα ασάκουστρα εἰς βάρος ναυλωτῶν, 'Ιουλίου 20 — 'Ιουλίου 1.

ΓΕΩΓΡΓΙΟΣ ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.): Βραζιλίαν, 9.000 τόν. γονθραλεύων, Πολωνίαν, δολ. 41.75 φιότ., μὲ 1.500)1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 — 30.

ΚΟΣΜΑΡΙΑ (κ.): Βραζιλίαν 10.000 τόν. γεννικοῦ φορτίου, Πολωνίαν, δολ. 40 φιότ., μὲ 1.500)1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 12 — 31.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΟΝΤΑ (λιθ. δ.): 'Αμερικ. λιμένας θορείου Ελρινκού, 19.000 τόν. σίτου, Βούρτζην, Κάντιλαν, Μαδράς, δολ. 40, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 25 — Αδγουστου 25.

ΣΟΥΖΑΝ: Ρόμπερτς Μπάκην, 34.000 τόν. γατινθράκων, Κάλονυμποργκ, δολ. 18.25 φιότ., μὲ 8.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 22 — 'Ιουλίου 5.

ΑΙΤΩΛΙΑ: Βρετ. Κολόμπιαν, 19.500 τόν. σίτου θορ. Κορέλαν, δολ. 41.50 γκρόδ φορτωσις, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 1 — 10.

ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: 'Αμερικ. λιμένας θορ. Ελρινκού, 14.000 τόν. σίτου, θαντολ. ἀπότηντος 14.50 διαιτή, δολ. 50, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 25 — Αδγουστου 20.

ΚΑΕΟ: 'Αμερικ. λιμένας θορ. Ελρινκού, 32.000 τόν. σίτου, Βούρτζην, Κάντιλαν, Μαδράς δολ. 40, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. οικότων, Αδγουστου 1 — 31.

ΜΠΗΚΟΝ (λιθ. δ.): 'Αμερικ. λιμένας θορ. Ελρινκού, 32.000 τόν. σίτου Βούρτζην — Κάντιλαν, Μαδράς, δολ. 40, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. οικότων, 'Ιουλίου 25 — Αδγουστου 10.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΑΛΜΑΡ: Κόρκ, 9.000 τόν. λιπασμάτων γύμνα, Σάντος, δολ. 31.25, φιότ., μὲ 1.000)2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 12 — 'Ιουλίου 8.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΑΡΓΥΡΩ: Νοθοωασκην, 10.000 τόν. δούλης εἰς σάκους Σάντος — Πασατάννους σίτντζ, δολ. 45, διάνυσ πόστο 'Αλέγκοε — Ρίο Γκούντε ητο Σούλ σίτντζ, δολ. 46, φιότ., 850 τόν. οικότων, 1.500 τόν. ἐκφόρτωσις Σάντος, 1.000 τόν. εἰς όλους λιμένας, 'Ιουνίου 15 — 'Ιουλίου 5.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΙΡΙΝ: Φιλιππίνας, 12.500 τόν. ζανάρωνες, διαιτούς, λιμένας 'Αλαντικοῦ ή Κόλπου, δολ. 29 φιότ., μὲ 1.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, διαιτούς.

ΦΕΡΑΙΟΣ (λιθ. δ.): Νότιον Αδστούλιαν 14.500 τόν. σίτου Βούρτζην, Κάντιλαν, Μαδράς δολ. 34.50 μὲ 1.000 τόν. γκρόδ φορτωσιν, 1.500 τόν. ἐλ. φορτωσιν, 'Ιουνίου 20—28.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.): Διυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας, 7.000 τόν. λιαπολακούντες Πολωνίαν, δολ. 53, φιότ., μὲ 600)1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Κείπ Τάσιν, Ντιδουπαν. *Ηστ λόντον 11.000 τόν. δρασδούσιον δι'. διαιτούντος Αγγλίας λίθες 10.75 μὲ 2.000 τ. γκρόδ φορτωσιν, 3.000 τόν. ἐλ. οικότων, 'Ιουνίου 18 — 'Ιουλίου 5.

ΡΕΝΑ Κ.: Ντιδρόμπαν, *Ηστ λόντον, 11.000 τόν. δρασδούσιον Μπαντάρ 'Αμπάς, δολ. 30, μὲ 2.000 τόν. γκρόδ φορτωσιν, 1.500 τόν. ἐλ. οικότων.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ 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

φόρτωσιν, Ιούλιον 10—25.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Κέπι τάσουν, Ντόρμπαν, "Νοτ λόντον, 14.000 τόν. δρασθείσιν, Λιοσαδώνα και ή Λειζέρης λίρας 11 δάσις 1—1, λίρας 11,25 δάσις 1—2, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Ιουνίου 17—29.

ΔΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ: 29.995 τόν. δ.ώ. (14½ μιλ. 37 τόν. φισέλ διλ) δολ. 10, παράδοσις Κόντινεντ Ιουνίου 5—16, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΛΟΚΡΙΣ (εἰς τάιμ τούρτερ): 28.636 τόν. δ.ώ. (1.312.000 κ.π. 15—15½ μιλ. 38—39 τ. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 10,50, ταξίδια 5—7 μηνών, παράδοσις Βραζιλίαν 'Ιούνιον — 'Ιούλιον, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, Η.Π.Α., Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.): 29.100 τόν. δ.ώ. (590.000 κ.π. 12 μιλ. 14 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 3.500 ήμερησίως, παράδοσις μετά την διαχώρησην του πιλότου εἰς Τοιταγκόκ, Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 10, έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, μέσω λιμένος ή λιμάνων.

ΔΕΞΠΟΙΝΑ: 14.035, τόν. δ.ώ. (652.000 κ.π. 13½ μιλ. 12—20 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 4.600 ήμερησίως, παράδοσις Κασσιούγκ, Ιουνίου 1—15, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΑΠΟΛΛΩΝ: 30.295 τόν. δ.ώ. (1.395.000 κ.π. 15 μιλ. 37—38 τόν. φισέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 8,50, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω λιμένος ή λιμάνων.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.939 τόν. δ.ώ. (767.760 κ.π. 14 μιλ. 19—20 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9,75 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω λιμένος ή λιμάνων.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: 15.316 τόν. δ.ώ. (767.760 κ.π. 14½ μιλ. 18 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, μέσω λιμένος ή λιμάνων.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.939 τόν. δ.ώ. (767.600 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις Καραϊθικήν.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΚΛΥΤΙΑ: Καραϊθικήν, 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλι 130, Μαΐου 30.

ΚΟΣΜΑΣ (λιθ.): 'Αλβενίαν, 22.000 τόν. Κινον, δολ. 27,60, 'Ιουνίου 6.

ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.): Καραϊθικήν, 19.500 τόν. άμερικ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλι 200, Μαΐου 30.

ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 60.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέλι 140, 'Ιουνίου 5.

ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝΗΣ: Περισκόν Κόλπον, 48.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κ.λπ. Γουορλντσκέλι 130, 'Ιουνίου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΝΤΑΝΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 45.000 τόν., Μοντεβίδεο, Γουορλντσκέλι 195, 'Ιουνίου 1.

ΚΛΕΟΠΑ: Περισκόν Κόλπον, 33.000 τόν. Μοντεβίδεο, Γουορλντσκέλι 200, 'Ιουνίου 3.

ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ (κ.): Μεσόγειον, 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλι 100, διμερος φόρτωσης.

ΓΙΑΖΙΛΑΔΑ: Νιγηρίαν, 48.000 τόν. άμερικ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέλι 145, 'Ιουνίου 7.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λιθ.): Σιδάνια, 65.000 τόν., μέρος φορτίου, Μαλάγαν, Γουορλντσκέλι 120, 'Ιουνίου 4.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.): Μεσόγειον, 54.000 τόν., μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσκέλι 140, 'Ιουνίου 5.

ΚΥΜΑ (λιθ.): Χάθρην, 35.000 τόν. 'Αμβέρσαν, Γουορλντσκέλι 230, Μαΐου 31.

ΝΕΠΚΟ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (λιθ.): Καραϊθικήν, 49.000 τόν. άμερικ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλι 140, 'Ιουνίου 10.

ΑΘΗΝΟΥΛΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 47.000 τόν. άμερικ. λιμένας δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέλι 150, 'Ιουνίου 22.

ΑΜΑΛΕΙΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον, 16.500 τόν. Ραγκούν, Γουορλντσκέλι 230, 'Ιουνίου 9.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.): 'Αλβενίας συμπεριλαμβανομένων υπερώριων, παράδοσις 'Αμβέρσαν 'Ιουνίου 4—10, έπαναπαράδοσις νότιων 'Α-φρικήν.

ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: 8.475 τόν. δ.ώ. (430.648 κ.π. 15 μιλ. 19 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.500 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερώριων, παράδοσις 'Αμβέρσαν 'Ιουνίου 4—10, έπαναπαράδοσις νότιων 'Α-φρικήν.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ (λιθ.): 44.828 τόν. δ.ώ. (1.820.366 κ.π. 14½ μιλ. 38 τόν. φισέλ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ), δολ. 9,75, 1½ κυκλικών ταξίδιων Ατλαντικού, παράδοσις Βαλτιμόρη 'Ιουνίου 7, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΓΚΙΚΗ: 15.316 τόν. δ.ώ. (767.760 κ.π. 14 μιλ. 19—20 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.939 τόν. δ.ώ. (767.600 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις Καραϊθικήν.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 15.316 τόν. δ.ώ. (767.760 κ.π. 14½ μιλ. 18 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις Καραϊθικήν.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 14.939 τόν. δ.ώ. (767.600 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φισέλ διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.250 υπνιάσιος δι' υπερώριας, παράδοσις διαπλέοντας Μόσι 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 25, έπαναπαράδοσις Καραϊθικήν.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, παράδοσις Γένδην, Ιουνίου 11—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας 'Αντεν, μέσω 'Ερυθρᾶς θαλάσσης.

ΓΙΑΝ ΣΤΑΡ: 16.800 τόν. δ.ώ. (780.000 κ.π. 17—17½ μιλ. 33 τόν. φισέλ διλ), δολ. 11.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερώριας, πα

Ηγίανης τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6646	δ. Γιθεράλταρ 5)6 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΒΕΛΑΡΙΑ	62	11048	δ. Γιθεράλταρ 24)5
ΑΒΕΛΑΡΙΑ	65	12191	δ. Φιλαδέλφειο 31)5 διά 'Αμπαντάν
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	Ε. Σοῦπε 1)6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Χιούστον 1)5
ΑΓΑΠΗ	69	10006	δ. Μπ. "Αύρες 1)5 διά Νεκότσεα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	δ. Βίλμπιγκτον 2)6 διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	ε. 'Ελεινκι 26)5 διά Κίελον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. 'Αλεξάνδρειο 1)6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Μοντεζίθεο 4)6 διά Μπ. "Αύρες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	δ. Τσιτάτιο 9)4 διά Τρίπολιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2657	δ. Θέουτα 31)5
ΑΓΓΕΛΙΟΣ	63	10200	δ. Πόρτα Κελάνχα 20)5 διά Λονδίνον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	ε. Τσιταγκόδη 25)5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	57	11630	δ. Γιοκοχάμα 20)5 διά 'Ινδονησίαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	Ε. Μίλφορτ Χάρφεν 6)6
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	δ. Λόδς 'Αντζελες 2)6 διά Μπαλμπός
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	11222	δ. 'Οζάκαν 22)5 διά Βανκούβερ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	8796	δ. Χάμπτον ρ. 29)5 διά Μεδικό
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	δ. Κοον 3)6 διά Μαυρίκιον
ΑΓΓΙΑ ΣΟΩΙΑ	56	1749	δ. Νίκαια 22)5 διά Τζιμπούτι
ΑΓΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	61	12847	δ. Λ. Μάρκες 14)5 διά Βαλτιμόρην
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	68	20527	ε. Χακοντάντε 30)5
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	δ. Σιγκαπούρην 4)6
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	εις Πειραιάς ἀπό 20)7)73
ΑΓΓΙΟΣ ΓΩΡΓΗΣ	62	16565	ε. Κάντλα 24)4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. 'Ησος Λόντον 22)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Ντακάρ 10)5 διά Β. Κορέαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	60	19797	δ. Γκήλογκ 22)4 διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	δ. Λονδίνον 3)5 διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	δ. Π. 'Ελλιζαπέθ 4)5 διά Σπέτζια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558	ε. Παναμά 29)5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	55	8254	δ. Νεόπολιν 19)4 διά Σαχάκην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	4615	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	59	8929	δ. Ντάρμπιταν 30)5 διά 'Αμδέρσαν
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	56	7989	δ. Ντάρμπιταν 3)6 διά 'Αμδέρηγον
ΑΓΓΙΚΗ	54	6177	δ. Συμύρη 29)5 διά 'Αντάλια
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	δ. Μπρουνιάδησούτελ 23)5 Σαγκούτο
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Βούλεαντ 26)5 διά Ντάρμπιταν
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	δ. Ντουλόδη 25)5
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	58	9048	ε. Ρότερνταμ 29)5
ΑΕΤΟΣ	56	8799	ε. Ντουάλια 21)5
ΑΘΑΛΑΝΑΣΟΣ	51	4664	εις Πειραιάς ἀπό 2)5 (ἐπισκευαί)
ΑΘΑΛΑΝΙΚΟΛΑΣ	52	4615	ειδ. «ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	9000	ε. Ντάρμπιταν 26)5
ΑΘΗΝΑ	59	8132	δ. Παναμά 12)5 διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ε. Λατάκιον 17)5
ΑΘΗΝΑΙ	56	2863	δ. Γκάλφορτ 13)5 διά Κωνσταντζαν
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	δ. Πρόδιτεν 2)5 διά Τρίνιταντ
ΑΘ. ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	53	11457	δ. 'Άντεν 23)5 διά Α. Γερμενίαν
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)	58	13551	ε. Μόντρεαλ 4)6
ΑΘΕΛΟΝ	45	13570	δ. 'Εμδεν 23)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Π. φ. Σπαίην 26)5 διά Τανζανία
ΑΙΓΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12450	δ. Θάντερ Μπ. 1)6 Ρότερνταμ
ΑΙΓΓΙΣ ΓΟΥΙ:ΣΕΝΤΟΜ	72	11702	δ. Παναμά 27)5 διά Σαχάκην
ΑΙΓΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	13165	δ. Νταπόρι 25)4 διά Ντάρεν
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΟΙΚ	74	12498	δ. 'Ιμπριγχαμ 25)3 διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΡΝΤΟΜ	71	15387	ε. Σιγκαπούρην 6)5 διά Ντακάρ
ΑΙΓΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ	61	13993	δ. Σιγκαπούρην 10)5 διά Ντακάρ
ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΗΤΕΡ (δ.)	66	46486	ε. Ρότερνταμ 1)6
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	δ. Γιοκοχάμα 4)3 διά Χοινγκάγκ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΞ'ΙΖ	72	11702	ε. Ριγκέναν 14)5
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙ:ΒΕΡΥ	71	15387	εις Πικοχάμαν ἀπό 16)3
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝY	70	15387	ε. Σιγκαπούρην 4)6
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	εις Μπιλμπάο ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΐΩΝΗΡ	69	9355	δ. Κόμπε 3)6 διά Μαντράς
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΐΝΤ	70	9200	ε. Κολομπία ρ. 1)6
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ δ.	63	21609	δ. Λ. Πάλμας 2)6 διά Μπανάνα
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15387	δ. Γιθεράλταρ 1)6 διά Κωνσταντζαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11285	δ. Ντάρμπιταν 29)5 διά Τομπάτα
ΑΙΓΓΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	δ. Μαυρικίου 31)5 διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9200	ε. Καλκούττας 30)5
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΪΚ	71	11525	δ. Παναμά 16)4
ΑΙΓΓΙΣ ΤΑΐΦΟΥΝ	68	16702	δ. Κόμπε 18)5 διά 'Αλσακαν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΐΝΤ	70	9025	δ. Βανκούβερ 7)5 διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΟΦ (δ.)	68	53944	ὑπό παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9355	δ. 'Αμδέρσαν 30)5
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	61	13058	δ. Ναγκόγια 29)5 διά Σινγκεν

ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11285	δ. Ντάρμπιταν 23)5 διά Νουμέα
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	δ. Πειραιάς 2)6 διά Θεσσαλονίκην
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	δ. Ρ. Τανόρα 31)5 διά Χόργκ Κόργκ
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28774	δ. Π. 'Ελλίζαπεθ 29)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	εις 'Οζάκαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΙΓΑΙΙΑ Λ.	54	2488	ε. Κωνίτολιν 25)5
ΑΙΓΑΙΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	δ. Ριγιέκα 2)6 διά Λάς Πόλμας
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΓΙΝΤ	60	8368	δ. Ν. 'Ορλεάνην 27)5 διά 'Ανκόνα
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΗ	58	9292	ε. Μπελίζι 3)6
ΑΙΓΑΙΟΣ	71	9885	δ. Βασιλαϊτσίο 1)6
ΑΙΓΑΙΝΗ ΣΤΑΡ	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΛΑΚ	59	2722	δ. 'Αμδέρσαν 1)6 διά 'Αλγέριον
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	22118	ε. Λουέτα 29)5
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	71	11063	δ. 'Αμδέρσαν 19)5 διά Κ. Τάουν
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΝΑΒΙΓΚ	54	7701	ε. Κιουρασάο ἀπό 3)5 (ἐπισκευαί)
ΑΙΓΑΙΩΝΙΑ	61	14269	ε. Βανκούβερ 4)6
ΑΙΓΑΙΩΝΙΟΣ	72	13124	ε. Βανκούβερ 4)6
ΑΙΓΑΙΩΝΙΟΣ	57	6205	ὑπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΩΝΙΟΣ	71	9868	δ. Γιοκοχάμα 23)5 "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΙΓΑΙΩΝΙΟΣ	71	16050	δ. 'Αμδέρσαν 28)5 διά Σάντος
ΑΙΓΑΙΟΥΜΑΡΙΝ	54	9856	ε. Γιοκοχάμα 25)5
ΑΙΓΑΙΟΥΡ	53	17676	δ. Ν. 'Υόρκην 2)6 διά Πρόδιντες
ΑΙΓΑΙΟΥΡΑ	57	2306	δ. 'Αμδέρσαν 30)5 διά Χαλκίδα
ΑΙΓΑΙΟΥΡΑ ΣΩΝΙΟΝ	59	3379	ε. Τσάρλεστον 21)5
ΑΙΓΑΙΟΥΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	60	4623	δ. Θέουτα 1)6
ΑΙΓΑΙΟΥΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	ε. Πειραιάς 3)6
ΑΙΓΑΙΟΥΡΑΣ	71	9868	δ. Γιοκοχάμα 23)5 "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΙΓΑΙΟΥΡΑΣ	52	6336	ἀργεῖ εις Σιγκαπούρην ἀπό 24)1
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ	72	14500	δ. Γιοκοχάμα 30)5 διά Χιούστον
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ	58	10887	ε. Βρέμην 1)6
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ	57	10389	δ. Μπέλφαστ 3)6 διά Δάντον
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ	59	9735	ε. Αίτι 22)5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ	55	3984	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ Β.	62	7797	δ. Αρεπίτζο Μάρκες 26)5 Ντουμπάτι
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ	52	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ Τ. II	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΟΥΡΟΣ Γ.	53	1533	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΑΣ ΑΙΓΑΙΙΑ	74	22000	εις 'Ελευσίνα ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΙΓΑΙΑΣ ΑΙΓΑΙΙΑ	54	7234	δ. 'Αμδέρσαν 2)6
ΑΙΓΑΙΑΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	55	3003	δ. 'Αμδέρσαν 12)5 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΙΓΑΙΑΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	58	9878	δ. Βαρκελώνην 24)5 διά Γενιόβα
ΑΙΓΑΙΑΜΩΝ ΠΑΐ-ΛΟΥΗΡ	57	8266	ε. Τρίπολιν (Λιθάνου) 20)5
ΑΙΓΑΙΑΜΩΝ ΠΑΐ-ΟΝΗΡ	57	8192	δ. 'Αμδέρσαν 1)6
ΑΙΓΑΙΑΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	58	7949	δ. Σιγκαπούρην 25)5 διά Ρωσίαν
ΑΙΓΑΙΑΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	56	8192	δ. Ρότερνταμ 14)5
ΑΙΓΑΙΗ Ι. Π.	53	8453	δ. 'Αμδέρσαν 5)6
ΑΙΓΑΙΚΑΤΡΩ	62	9092	δ. Γιθεράλταρ 24)5 διά Σάντος
ΑΙΓΑΙΟΙΟΣ (δ.)	54	16210	δ. Παναμά 2)6 διά Μανζανίλο
ΑΙΓΑΙΗΣΤΙΣ	60	2269	δ. Βρέμην 16)5 διά Πειραιάδ
ΑΙΓΑΙΚΑΝ	60	3911	δ. Σάντος 2)6 διά Βιττόρια
ΑΙΓΑΙΚΟΝΙΣ ΣΗ	73	13631	δ. Ντάρμπιταν 12)5 διά Κωνσταντζαν
ΑΙΓΑΙΥΝ	53	1886	ε. Κόπερ 26)5
ΑΙΓΑΙΥΝ	49	5048	δ. Τακοράντι 1)6 διά 'Αμπιτζάν
ΑΙΓΑΙΥΝ	48	2681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΑΡΑ	47	5441	δ. 'Αγ. Βικέτιον 1)6 διά Λίθερπουλ
ΑΙΓΑΙΠΡΕΟ	57	3817	δ. Γιθεράλταρ 1)6 διά 'Αστούντ
ΑΙΓΑΙΥΡΤΑ	51	2133	ε. Βενετία 5)6
ΑΙΓΑΙΣ	70	9868	ε. Βανκούβερ 29)5
ΑΙΓΑΙΖΩΝ	48	5021	ε. Ντουάλια 29)5
ΑΙΓΑΙΑΙΑ	49	3261	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΡΥΛΛΙΣ	56	4693	δ. Γιοκοχάμα 27)5 διά Σιμίζου
ΑΙΓΑΙΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. 'Αμδέρσαν 3)6
ΑΙΓΑΙΒΟΥΡΓΟΝ	52	7267	δ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 3)6
ΑΙΓΑΙΒΡΑΚΙΚΟΣ	60	4492	εις Πειραιά ἀπό 3)7)73
ΑΙΓΑΙΕΛΙΟ (δ.)	54	26249	ε. Κιουρασάο 28)5
ΑΙΓΑΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	71	1563	δ. Κόπε 3)6 διά Πουσάν
ΑΙΓΑΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	52	16485	ε. Βερμούδας 3)6
ΑΙΓΑΙΦΙΝ (δ.)	53	11466	ε. Πειραιάς 31)5
ΑΙΓΑΙΑΛΛΑ	72	13166	δ. Μουρόβαν 13)5 διά 'Ενοεύαντα
ΑΙΓΑΙΟΡΓΟΣ	61	14073	δ. Ν. 'Ορλεάνην 13)5 διά Χιούστον
ΑΙΓΑΙΕΛΟΣ	47	2191	δ. Τεργιέστην 4)5 διά Ριγιέκαν
ΑΙΓΑΙΠΤΑΝ	67	3020	ὑπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΣΤΕΡΝΑΜ	52	3653	δ. Πειραιάς 4)6 διά Ρότερνταμ
ΑΙΓΑΙΓΔΑΛΙΑ	57	8727	ε. Κάντλα 9)5

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟΤΟ' 1932
ΤΑΛΑΣ Α.Ε.

ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ξ. Χούγκανα 29)5	ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ	56	8995	ά. Μαυρίκιον 1)6 διά "Ητ Λόντον
ΑΝΑΓΚΕΑ ΓΚΛΟΥΡΥ ..	74	13200	είς Τόκιο όπω συμπλήρωσιν	ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	ά. Ναγκόγια 31)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΠΙΣ	74	14300	ά. Μουρδάραν 8)5 διά Μόντρεαλ	ΑΡΙΣΤΟΦΕΝΗΣ	74	11500	ξ. Σηπτέτ 4)6
ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΥΝΤ ..	65	39035	ά. Βοστώνη 25)5 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	74	11300	ά. Κολούμπια π. 25)5 Α. 'Ανατολήν
ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ ..	74	13200	ά. Κόμπι 1)6	ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	60	10631	ξ. Σιγκαπούρην 4)6
ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣ ..	64	38996	ά. Βοστώνη 28)5 διά Τρίνινταντ	ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	59	8814	ξ. Άργυρη 6)4
ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ ..	73	14000	ά. Πόρτ Κελάγκ 4)5	ΑΡΙΣΤΟΝ	59	10613	ά. Λ. Πάλμας 16)5 διά Μαυρίκιον
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ά. Βιζαγιακαπάτνη 4)6 διά Καλκούττα	ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	44	4856	ξ. Χάμπτον π. 31)5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	74	33003	ά. Λιοσσαθόνα 20)5 διά Κόμπη	ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	69	24599	δ. Γιεραλτάρ 5)6 διά Κωνσταντζαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ξ. Κάντλα 22)5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ	74	12000	ά. "Οζάκα όπω συμπλήρωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	66	23571	ά. Πόρτ Χέντλαντ 27)5 διά "Ιαπωνίαν	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Σιγκαπούρην 20)5 διά Περσικόν
ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	59	2706	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΙΩΝ	73	13635	ξ. Πόρτ Κελάγκ 6)6
ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ	56	11969	ά. Φιλαδέλφειαν 3)6 διά Νιού Χάφεν	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Ν. "Ορλέανην 18)5 διά Χιούστον
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ ..	67	21423	ά. Πειραιά 14)5	ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ξ. Λορέντζο Μάρκες 5)6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ.	73	119505	ά. Ράς Τανόρα 5)5	ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ξ. Λέγκοντερ 18)5 διά Γκέλα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ ..	69	99460	ά. Μίνα όλ. Φαγάλ 21)5 διά "Ούμπε	ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	δ. Γιεραλτάρ 2)6 διά "Άλγεριον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικ.)	72	119505	ά. Ντάρμπαν 11)5	ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Κεμπέτ 29)5 διά Σαλαβαντόρ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΣ (μικ.) ..	73	119505	ά. Γιεραλτάρ 25)5 διά Μπαχρέλην	ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	ά. Τζιμπούτι 2)6 διά Π. Σουδάν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21399	ά. Γιεραλτάρ 31)5 διά Πειραιά	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Λάντασετον 22)5 διά "Ιγιο Μισάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ ..	69	21399	ά. Νεάπολιν 4)6 διά Λέγκοντερ	ΑΡΜΟΝΙΑ (θ.)	54	12986	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 18)5 Κανάβεραλ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.) ..	70	98983	ά. Περσικόν 24)5 διά Χάρηνην	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. "Ητ Λόντον 4)6
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ ..	73	32781	ά. Πόρτ Χέντλαντ 17)5 διά Γάνδην	ΑΡΟΣ	48	3783	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ ..	73	13753	ά. Ν. "Ορλέανην 28)5 διά Μεσικό	ΑΡΡΑ ΖΑΝ	55	3972	ά. Βαρκελώνην 2)6 διά Μασσαλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ θ.	70	105855	ά. Περσικόν 10)5 διά Μ. Χάφεν	ΑΡΡΑ ΖΑΝ	57	5540	ά. Κεμπέκ 31)5 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.) ..	70	99460	είς Ρόττερνταμ ἀπό 9)4 (Ἔπισκευα)	ΑΡΡΑΣ (θ.)	53	13459	ξ. "Άλεξάνδρειαν 20)4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) ..	69	99849	ά. Γιοκάιλ 11)6 διά Περσικόν	ΑΡΤΑ	57	10067	ά. "Αιμέρσον 8)5 διά "Ακαζούτλα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικ.) ..	72	79869	ά. Ράς Τανόρα 28)5	ΑΡΤΑ	55	1875	δ. Μπρουνπουτελ 19)5 διά Ρόδον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.) ..	69	99893	ά. Μίλφοστ Χάφεν 14)5 διά Περσικόν	ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙΙ	58	9603	ξ. Βερακρόζ 30)5 Κόρπους Κρίστι
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) ..	70	107091	ά. Ράς Τανόρα 22)5 Μιλφ. Χάφεν Τάιν 1)6	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Τέμπην Μπαθ 19)5 διά Περικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13758	ά. Κόπτη 25)5 διά Καλλάδη	ΑΡΤΑ, ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	63	36139	ά. Ντάς "Αίλ 2)5 διά Κάργκο "Αίλ
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	63	33375	ά. Θέουτα 28)5 διά Βεγγάζην	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Μαλάγκα 31)5 διά Ρίο Ιανέριον
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	ά. Μπονι 2)6 διά Λάντς "Εντ	ΑΡΧΑΓΙΤΕΛΟΣ	63	22798	παραλαβήν
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ά. Παναϊτ. 27)5 διά Μπ. "Άρες	ΑΡΧΑΓΙΤΕΛΟΣ	63	15929	ά. Πλότος 16)5 διά Κροτόνε
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ά. Παναϊτ. 27)5 διά Μπ. "Άρες	ΑΡΧΑΓΙΤΕΛΟΣ	53	1552	ά. Πλότος 11)5 διά Ριγιέναν
ΑΝΘΗ Α.	54	3726	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΧΑΓΙΤΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Λ. Μάρκες 30)5 διά Παρανάγκουα
ΑΝΚΑΡΑ	53	4635	ά. Γιεραλτάρ 5)6 διά Δουνκέρκην	ΑΡΧΑΓΙΤΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛA	59	9013	ξ. "Οζάκα 6)6
ΑΝΝΑ	60	16826	ά. Γιεραλτάρ 29)5 διά Ισπανίαν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Καλλάδη 21)5
ΑΝΝΑ Β.	54	3807	ά. Τάιν 28)4	ΑΡΧΟΝΤ, ΚΑΤΙΓΚ θ.	72	42253	ξ. Χάμπτον πόδος 31)5
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ..	74	9000	ά. Αιμέρσον 31)5 διά Κοραμπάρη	ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛA	51	7594	δ. Κοντόπολιν 28)5 διά Σμύρνην
ΑΝΝΑ Μ. (δ.)	54	16193	ά. Κων/πολίν 11)6	ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	48	2577	είς Καρπάτος ἀπό 23)12
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Ζ.	57	5728	ά. Ταματάδης 29)5	ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ά. Παναϊτ. 4)6
ΑΝΝΑΝΗΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤ.	46	8047	ά. Κων/πολίν 21)5 διά Πειραιά	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	ξ. "Απατ/α Δάγκος 1)6
ΑΝΝΕΙ	44	13768	ά. Γιοκοχάμα 17)5 διά Κασσιούγκ	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Κων/πολίν 31)5 διά Κωνσταντζαν
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Ρ. Τανόρα 16)5	ΑΣΠΙΛΟΣ	59	9303	ά. Μόντρεαλ 28)5 διά "Άλγεριον
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	ά. Μπρέμερχεφ 18)5	ΑΣΣΙΟΣ	63	13461	ξ. Γλασκώθην 3)6
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	ά. Βρέμη 15)5 διά Νιουφόουντλαντ	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Κιουρασάδο 24)5 διά Ροστόκ
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Κιουρασάδο 18)5 διά Καλκούτταν	ΑΣΤΗΡ	74	13600	ά. Φουκουγιάμα 18)5 διά "Αιμέρσον
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	ά. Αιμέρσον 2)6	ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	ά. Μαζατλάν 13)5
ΑΝΤΖΕΙΑΚ ΓΚΛΟΥΡΥ ..	67	24829	ά. Τακόμη 5)6	ΑΣΤΕΡ	50	8827	ά. Σιδνεύ 30)5
ΑΝΤΖΕΙΑΚ ΓΚΡΕΝΗ ..	71	30193	ά. Π. Λάττα 1)6 διά Ισπανίαν	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Βενετία 5)6 διά Ραθένιαν
ΑΝΤΖΕΙΑΚ ΓΟΥΙ·ΝΓΚΡΙΣ ΚΠ.	58	5985	ά. Ν. "Υόρκην 24)5 διά Μπέρια	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ξ. Τζάκονσιλ 3)6
ΑΝΤΖΕΙΑΚ ΠΛΑΟΥΡ ..	59	5984	ά. Νιωθραν 2)6	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Τεάκα 3)6 διά Βεγγάζην
ΑΝΤΖΕΙΑΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ..	63	20625	ά. Παναϊτ. 15)5 διά Σαγκάνην	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Πειραιά 31)5 διά Σμύρνην
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	ά. Πλόμουθ 6)6	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6150	ά. Κεμπέκ 29)5 διά Τζακάρτα
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ά. Πειραιάς 29)5	ΑΣΤΥΓΙΑΛΙΑ	55	1916	ά. Μπρουνισμπούτελ 1)6 διά Καβάλαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	12110	ά. Π. Λινκόλν 7)5 διά Χίλινην	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Νεάπολιν 5)6 διά Κόπερ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	ά. Κεμπέτ 21)5 διά Γόνδυντα	ΑΤΕΝΕΔΙΑ	66	11944	ά. Τάμπα 15)5 διά Μόντιζες
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Φιλαδέλφειαν 1)6 διά Κάργκο "Αίλ	ΑΤΖΙΑΤΥ	49	4641	ά. Σεμπου 8)5 διά Βόρεον
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Σεβεν 3)6 διά Ισπανίαν	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Φιλαδέλφεια 2)6 διά "Αρούμπα
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ ..	61	13515	ά. Αποτρίας 24)12 διά Κορέαν	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ	55	1941	ά. Πόρτ Κελάγκ 27)5 διά Καντώνα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	ά. Βοστώνη 4)6 διά Αιμόδηργον	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	57	25154	ά. Ν. "Υόρκην 31)5 διά "Αρούμπα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ.	50	2167	ά. Παναϊτ. 15)5 διά Σαγκάνην	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Ρόττερνται 1)6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	ά. Μόδι 6)6	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Ν. "Ορλέανην 31)5 διά Ισπανίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ	68	15353	ά. Ταλκαγκούνδο 26)5	ΑΤΑΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Νέοβα 30)5
ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Χιροόλημα 29)5 διά Ντάρμπουν	ΑΤΑΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Ρόττερνται 1)6 διά Βαλτιμόρην
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ά. Κων/πολιγ 10)3 διά Κωνσταντζαν	ΑΤΑΔΑΣ	62	7224	ξ. Ρόττερνται 5)6
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	57	22479	ά. Πειραιά 2914	ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	ά. Πειραιά 30)5 διά Τύνιδα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Φοινιαντ 25)5 διά Ισπανίαν	ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	53	13675	ΕΠΩΛΗΘΗ είς Γερμανούς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Μάλταν 25)5 διά Σούσσα	ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Κάρηκα "Αίλ 23)5 διά Μπατάγκας
ΑΠΟΛΑ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	58	12676	ά. Κυλίκοτον (Τζ.) 30)5 διά Σάντος	ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	ά. Πειραιάς 7)5 διά Γαλλίαν
ΑΠΟΛΑ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	53	4684	ά. Παναϊτ. 31)5 διά Ισπανίαν	ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. "Αλεξάνδρειαν 28)5
ΑΠΟΛΑ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Πόρταν 23)5 διά Αλά Πίετρας	ΑΥΓΗ (δ.)	51	15784	ά. Όπιαλι ίστην
ΑΠΟΛΑ. ΛΑΙΤ	62	6929	ά. Μουρδάραν 11)6 διά Τόκιο	ΑΥΔΙΣ	72	16600	ά. Γιοκοχάμα 24)5 διά Παναϊτ.
ΑΠΟΛΑ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Δάντα 30)5 διά Κίναν	ΑΥΓΥΛΙΣ	40	26314	ά. Παναϊτ. 31)5 διά Σαουθόμπτον
ΑΠΟΛΑ. ΣΤΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Παναϊτ. 11)6 διά Χάλιφας	ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Λιθέρπούλ 25)5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Γκρίλογκ 27)5 διά Κίναν	ΑΥΡΑ	54	1756	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Σαθάνναν 20)5 διά Μπαλμπάρη	ΑΦΟΒΟΣ	45	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Ενέβαν 9)5	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	41	4879	ά. Πουάν Νούάρ 19)5 διά Π. Τζεντίλ
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Αιμπάνταν 24)5	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ·ΟΝ	58	8331	ά. Παναϊτ. 30)5
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Καλάδη 3)6 διά Τοκοπίλα	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	54	2945	ά. Ντακάρ 1)6 διά "Αμπιτζάν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Μασσάθα 28)5 διά "Αντεν	ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	56	31571	ά. Σάροχ 15)5 διά Ζουετίνα
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Κορίτο 20)2 διά Κίναν	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Γιεραλτάρ 15)5 διά Μεξικό
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Χιούστον 8)5 διά Π. Βέσμε	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ	64	2763	ά. Ρεβέναν 5)4 διά Μπαζέλλα	ΒΑΛΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	60	29967	ά. Κ. Τάουν 2

ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	εἰς Καράτοις ἀπὸ 6)3	
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ἀ. Πειραιᾶ 15)5 διά Θεούνικην	
ΒΙΟ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	119811	ἀ. Τέγμηλ Μπαΐ 31)5 διά Περσικόν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	58	8510	Ἐ. Κασσοπλάνκα 2)6	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	49	2334	εἰς Κωνιπόλις ἀπὸ 9)3	
ΒΙΡΑ	56	7841	Ἐ. Στεττίνον 20)5 (ἐπισκευαὶ)	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	Ἐ. Καντζ 29)5	
ΒΟΡΙ	57	7727	Ἐ. Μανιλαν 21)4	
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	Ἐ. Ἀλεξανδρειαν 22)5	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	Ἐ. Λα Παλίς 25)5	
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ὅ. Παναμά 10)5 διά Εἰρηνικόν	
ΒΡΑΧΟΣ (β.)	51	18259	Ἐ. Τσιταγόργκ ρόδος 20)5	
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερωχ.)	32	18254	Ἄ. Κέπτ Τάουν 2)6 διά Γουλιγύκτον	
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	56	8414	εἰς Μόζι 1)2	
ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ὅ. Παναμά 4)6	
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ἀ. Βανκούθερ 11)5 διά Κίναν	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (β.)	61	18588	ἀ. Ἀμυτερταια 1)6 διά Μ. Θάλασσαν	
ΓΑΛΑΤΑ	52	2676	Ἐ. Ξέρον 29)5	
ΓΑΛΗΝΗ (β.)	58	16357	Ἐ. Προβίτενες 31)5	
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	Ἐ. Ντόρμπαν 27)5	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	Ἐ. Χακάτα 30)5	
ΓΑΥΡΙΟΝ (β.)	53	13649	ἀ. Θέουτα 3)6 διά Περσικόν	
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ἀ. Νταμπιέρ 14)5 διά Κίναν	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	Ἐ. Βιρτούδων 30)5	
ΓΕΡΟΣ (β.)	56	20776	Ἀ. Κόρπους Κριστί 5)5	
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ	67	15421	ἀ. Ἐμβεν 28)5 διά Κόρπους Κριστί	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (β.)	60	23451	Ἀ. Μπροφόνιμοτεύτην 26)5	
ΓΕΩΡ. Β. (β.)	61	18796	Ἀ. Σιγκαπούρη 29)4 διά Περσικόν	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (β.)	54	20417	εἰς Κοσταζάκολος ἀπὸ 15)3	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	66	11908	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	Ἐ. Γιεράλατ 15)5 διά Βεγγάζην	
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (β.)	58	16605	Ἐ. Γιοτεμπουργκ 3)6	
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	Ἀ. Πρίνς Ρούπερτ 28)5 διά Κίναν	
ΓΕΩΡ. ΣΥΑΛΑΣ	70	18634	Ἐ. Χάφα 9)5	
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	Ἀ. Ναγκόγια 4)6 διά Μελθόδυνην	
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	Ἀ. Παναμά 26)5	
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ὅργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 10)1)71	
ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ 8.	60	41982	Ἀ. Σιγκαπούρην 19)5 διά Γκούάμ	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	Ἐ. Αμέρεινην 1)6	
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	Ἐ. Βαλδίς Μπαΐ 25)5	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	Ἀ. Νταπιέρ 3)5 διά Ντάριν	
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (β.)	65	28648	Ἀ. Ρ. Τανόρα 8)5 διά Μονρόβια	
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	44	7223	Ἀ. Τάκουσονθίλ 16)5 διά Μεζικόν	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (β.)	60	29120	Ἀ. Κόμπη 22)5 διά Κουείτη	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΤ	67	13091	Ἀ. Ρότερταιν 5)6 διά Μπρεμερχάφεν	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	Ἀ. Παναμά 10)5 διά Οζάκαν	
ΓΙΟΥΝΤΙ	71	9508	Ἀ. Χιμέζι 3)6 διά Ναγκόγια	
ΓΙΟΥΝΤΙΤΕΡ	52	8129	Ἀ. Ντόρμπαν 23)5 διά Τζιμπούτη	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	Ἀ. Απαπα/Αλγύκος 28)5 Σαπέλε	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ	53	11713	Ἐ. Πειραιά 3)6	
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	Ἀ. Ντακάρ 27)5 διά Βενετίαν	
ΓΚΑΙ·ΦΑΙΗΘ	55	5700	Ἐ. Γιεράλατ 18)5 διά Ἀλγύριον	
ΓΚΑΙ·Φ ΙΝΤΕΙΤΙ	56	8841	Ἀ. Μορουσώνα 13)5 διά Κωνσταντίνου	
ΓΚΑΙ·Φ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	55	5394	Ἐ. Ἀμδούργον 5)6	
ΓΚΑΛΑΞΥ (β.)	54	17357	Ἀ. Σιγκαπούρην 27)5 διά Ἀντίγκουα	
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	Ἐ. Ἀλεξάνδεια 27)5	
ΓΚΑΛ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ 8.	61	28917	Ἀ. Αμδούργον 16)5 (ἐπισκευαὶ)	
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΧΗΧΟΡΣ 8.	64	50758	Ἀ. Σιγκαπούρην 8)5 διά Παγκαλάν	
ΓΚΑΜΠΟΝ ΣΤΑΡ	51	6076	Ἀ. Λ. Πάλμας 26)5 διά Σινέ	
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53	6000	ὕστι πιν πιάλην	
ΓΚΕΦΟ Ε. (β.)	55	10999	Ἀ. "Αμυτερταια 29)1 διά Μαύρη Θ.	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΓΙΟΥΝ. (β.)	58	12168	Ἀ. Μόντρεαλ 31)5 διά Σάρνα	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕΙΝΤ.	60	8150	Ἀ. Σάντος 1)6 διά Ντόρμπαν	
ΓΚΛΟΜΠΑ ΧΟΥΟΥ (β.)	60	22944	Ἀ. Κίγκοτον (Τζαμ.) 30)4 Ἀμουσάιν	
ΓΚΑ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ 8.	66	45161	Ἀ. Κρήγη "ΑΙΛ οφ Γκράιην	
ΓΚΛΟΥΡ	52	2077	Ἐ. Τεργέποντ 5)6	
ΓΚΑ. ΕΥΑΓΓΕΙΑΣΤΡΙΑ	73	16493	Ἀ. Νίκυκατα 11)5 διά Σακάτα	
ΓΚΟΑΝΤ. ΗΓΚΑ (β.)	56	21049	Ἐ. Πούλο Σαμπού 3)6	
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	Ἀ. Παναμά 1)6 διά Καλάο	
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	Ἐ. Χάρπην ρ. 3)6	
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΟΣ	68	11148	Ἐ. Σεπτού 19)4	
ΓΚΟΑΝΤ. ΔΑΛΝ	69	11148	Ἐ. Τακόμα 24)5	
ΓΚΟΑΝΤ. ΝΑΓΟΣ	74	16700	Ἀ. Μ. Ορλεάνην 29)5 διά Χιούστον	
ΓΚΟΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	Ἀ. Μ. Ορλεάνην 3)6 διά Κίναν	
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΠΝ	72	12959	Ἀ. Σαδάνων 26)5 διά Τάμπα	
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΠΗΡ.	72	12959	Ἀ. Παναμά 27)4 διά Κίναν	
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	Ἐ. Μπουσέν "Αύρες 27)4	
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	Ἐ. Ν. Ορλεάνην 2)6	
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	Ἀ. Παναμά 28)3 διά Σαγκάν	
ΓΚΟΑΝΤ. ΦΛΙΣ	69	11148	Ἐ. Γιοκοχάμα 2)6	
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	61	7865	Ἀ. Σιγκαπούρην 1)4 διά Σαγκάν	
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡΣ	63	26940	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9917	Ἐ. Ρότερταιν 5)6	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	70	11527	Ἀ. Παναμά 11)2 διά Χοινκάγκ	
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	62	7888	Ἀ. Χόγκ Κόγκ 2)3 διά Χοινκάγκ	
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	Ἀ. Αμδέρων 28)5 διά Ἀλγύριον	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	57	9132	Ἐ. Μαντράς 8)5	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·Ι·Τ.	63	15373	ἀ. Μπ. Μπλάνκα 16)5 διά Γδονία	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	62	15389	ἀ. Πουσάν 26)5 διά Ν. Ὁρλεάνην	
ΓΚΡΑΝΤΟΜ	66	9805	ἀ. Γιοκοχάμα 5)6 διά Μιζουσιώμα	
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (β.)	52	11914	ἀ. Λοττάκια 25)4 διά Ἐλλάδα	
ΓΚΡΕ·Ι·Σ. Α.	71	16306	ἀ. Ν. Ὁρλεάνην 1)6 διά Κίναν	
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ἀ. Βανκούθερ 28)5 διά Ν. Κορέλαν	
ΓΟΡΓΩ	58	9474	ἀ. Σάρπαμποργκ 30)5 Ούντεθάλα	
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ἀ. Ἀμδούργον 21)5 διά Κ. Τάουν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	Ἐ. Κέπι Τάουν 2)6	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19426	ἀ. Ν. Ὁρλεάνην 1)6 διά Ρ. Ροάθες	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19426	εἰς Σκαραμαγκάν υπὸ συμπλήρωσιν	
Γ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ	73	19420	ἀ. Κόρπους Κρίστι 24)5	
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	ἀ. Σιγκαπούρην 8)5 διά Κωνσταντίνου	
Γ. ΠΡΩΜΙΣ (β.)	74	17500	ἀ. Πόρις 1)6 Πούντα Καρπίν	
Γ. ΠΡΟΣΠΕΚΤ (β.)	74	18627	εἰς Σκαραμαγκάν υπὸ συμπλήρωσιν	
ΓΟΥΩΔΕΡ	54	4389	Ἐ. Λά Γκουολέτε 2)6	
ΓΟΥΩΡΡΕΝ	50	6554	ἀργεῖ εἰς Σιγκαπούρην ἀπὸ 27)12	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	9070	ἀ. Κούιν 29)5 διά Χιούστον	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ἀ. Τσίμπα 26)5 διά Λ. Ἀντίζελες	
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΔΑΦΝΗ	73	19451	Ἐ. Βαλτιμόρη 2)6	
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ἀ. Κολούμπια ρ. 1)6 Βρ. Κολομβία	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ἀ. Παναμά 9)3 διά Κίναν	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ἀ. Μη. Ἀύρες 18)4 διά Μοντεβίδεο	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ἀ. Μόντρεαλ 1)3 διά Τολένιο	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	7307	ἀ. Μπρούνοντμπούτε 6)5 διά Γδονία	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Λ. (β.)	65	35619	ἀ. Σιγκαπούρην 6)5 διά Ἰνδονησία	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	54	8712	εἰς Σαγκάνην ἀπὸ 21)4	
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ	63	16417	ἀ. Βαρκελώνη 5)6 διά Γιαμπούκος	
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	61	16417	Ἐ. Τσιταγόργκ 2)6	
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ἀ. Μουσούρη 19)5 διά Κίναν	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	ἀ. Βενετία 26)3 διά Πειραιά	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	Ἐ. Βηρυτόν 4)6	
ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ἀ. Βανκούθερ 21)5 διά Ιαπωνίαν	
ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ	56	3333	ἀ. Πειραιά 31)5 διά Μαντούδην	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. Φ.	63	18826	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΔΗΜ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	49	3676	Ἐ. Αλεξανδρείαν 2)6	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	44	13488	ἀ. Γιοκοχάμα 27)5 διά Βανκούθερ	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀ. Ντόρμπαν 31)5	
ΔΗΜΗΤΡ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ἀ. Γινσόν 23)5 διά Πουσάν	
ΔΗΜΟΣ	54	4486	Ἐ. Πειραιά 11)5	
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	71	10007	Ἐ. Μόντρεαλ 29)5	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (β.)	58	16277	ἀ. Αλεξανδρείαν 26)5	
ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕ·Ι·Σ.	65	5255	ἀ. Αλεξανδρείαν 28)5	
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	Ἐ. Σάντος 27)5	
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ἀ. Ρότερταιν 2)6	
ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΟ	62	5138	εἰς θέσην 43.05 Β — 40.50 Δ. 23)5	
ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΗΘ	66	8132	ἀ. Σιγκαπούρην 31)5 διά Λάς Πάλμας	
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικ.	72	42250	ἀ. Φατέρ Τερμινάλ 4)5 Τενερίφην	
ΔΙΑΝΑ	51	2758	ὑπὸ παραλαβὴν	
ΔΙΑΣ	71	16606	ἀ. Πουταρένας 9)5	
ΔΙΑΣΔ	46	3851	ἐ. Μπρισματίνην 3)6	
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	Ἐ. Τερνόδεν 11)6	
ΔΙΩΝΗ	57	9722	ἀ. Λοιδίνον 29)5 διά Κ. Τάουν	
ΔΟΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	ἀ. Νιούπορτ 1)6 διά Καναδᾶ	
ΔΟΡΙΚ ΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ἀ. Ρ. Ιανέρο 28)5 διά Σ. Πέντρο	
ΔΟΡΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	72	16300	ἀ. Κουναντ 27)5	
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	54	4784	ἀ. Μπαθώρατ 29)5 Γουώτερφορν	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	72	19162	ἀ. Γιοκάσι 12)5 διά Κόμπε	
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ἀ. Μασσαλίαν 4)6 διά Μπ. "Άρες	
ΔΡΥΣ	63	22211	Βακαγιάμας 26)5 Ἀγ. Φραγκίσκου	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	Ἐ. Γδούνια 28)5	
ΔΥΡΟΣ	46	2271	ἀ. Πειραιά 1)6 διά Μουδανιά	
ΔΩΔΩΝΗ (β.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΩΡΑ	52	7675	ἀ. Αμδρυπαν 28)5 διά Ακατζούτλιν	
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (β.)	60	24532	ἀ. Ν. Υόρκην 22)5 διά Σάν Χουάν	
ΕΒΕΑΝ (β.)	59	12662	ἀ. Στάλονας 24)5 διά Σουνάνη	
ΕΒΡΟΣ (β.)	57	20687	ἀ. Μ. Αμπνταλά 4)5 διά Κεελάγκ	
ΕΙΡΗΝΗ (β.)	56	9041	ἀ. Πειραιά 1)6 διά Κωνίαποιλ	
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	Ἐ. Λιοσαδών 31)5	

ΕΛΕΝΗ	47	1891	ά. Γιβραλτάρ 8) 12 διά Πειραιᾶ	ZΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ξ. Ρόπτερνταμ 2) 6 διά Κ. Τάουν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ξ. Λονδίνου 6) 6	ZΗΝΩ	68	9582	ξ. Τακόμπα 3) 6
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	63	9804	ά. Μόδι 18) 4 διά Τσιγκτάσ	ZΙΝΙ	37	5613	ξ. Λάς Πάλμας 23) 5
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Ντωρμπαν 27) 4 διά "Ιμμιγχαϊ	ZΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	ά. Λονδίνου 2) 6 διά Καραϊθικήν
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. Βανκούσθερ 4) 6	ZΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	ά. Καράτσι 29) 5
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ά. Θέσσαλος 30) 5 διά "Απαπα(λάγκος	ZΣΩΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ά. Φριζιανή 10) 5 διά Κίναν
ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Μομπάσα 31) 5 διά Ν. Όρλεανην	ZΩΗ	39	1266	ξ. Καράτσι 3) 6
ΕΛΕΡΑΝΤΑ	73	17034	ά. Γιοκοχάμα 31) 5 διά Βανκούσθερ	ZΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	53	15899	ά. Παναμά 16) 5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	54	8886	έ. Βιζακαπατάνι 3) 6	ZΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	ά. Μουτσούρη 8) 5 διά Β. Κορέαν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	υπό πασαλάθηγ	HΒΗ	70	2867	ά. Ρόπτερνταμ 25) 5 διά Τρίπολιν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ξ. Τάγκα 29) 5	HΒΗ	68	28744	ά. Βανκούσθερ 4) 6
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	ξ. Λός "Αντζέλες 28) 5	HΑΙΛΑΣ	47	3575	ά. Σύρον 28) 2 διά Βόλων
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Γιοκασις 28) 5 διά Λός "Αντζέλες	HΑΙΟΣ	57	4499	ξ. Γιβραλτάρ 1) 6 διά Π. Καμπέλο
ΕΙΝΑΙ	51	3917	ά. Πούερτο Καμπέλο 29) 5	HΡΑ	55	7782	ά. Γιοκοχάμα 29) 5 διά Σαΐγκόν
ΕΙΣΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Ρόπτερνταμ 2) 6	HΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	έ. "Αιμβούργον 3) 6
ΕΙΣΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ά. Κων(πολιν 23) 4 Νοθοροσίσκην	HΡΩ	65	23535	ά. Κόπερ 3) 6 διά "Ανκόνα
ΕΙΓΑΤΑ	64	4701	έ. Αιμβούργον 2) 6	HΣΤΑΡ	51	9473	ξ. Καράτσι 23) 5
ΕΙΛΑΚΙ	60	2123	ά. Ν. "Υόρκην 4) 6 διά Ντεμέρά	HΤΟΝ (δ.)	53	13224	έ. Γιοκοχάμα 28) 5
ΕΙΛΑΣ (δ.)	66	43399	ξ. Σιδάνων 20) 5 διά "Ελευσίνα	HΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	έ. Βιττόρια 26) 5
ΕΙΛΑΣ	56	4380	ξ. Πειραιᾶ 28) 5	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Λουλέα 27) 5 διά Λύμπεκ
ΕΙΛΑΣ	48	2548	ξ. Καράτσι 29) 5	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	5781	ά. Αιμβέρσαν 29) 5 διά Ρόπτερνταμ
ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ξ. "Άμστερνταμ 2) 6	ΘΑΣΙΤΗΣ	56	8046	έ. Ντάρι ές Σαλάμ 18) 5
ΕΙΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΑΑ.	72	8987	ξ. Βενετία 6) 6	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	45	5031	δ. Γιβραλτάρ 21) 5 διά Λεφκάπολη
ΕΙΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	63	7298	ξ. Ντωρμπαν 3) 6	ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	58	9603	ά. Ντωρμπαν 20) 5 διά Περσικόν
ΕΙΛ. ΓΚΛΟΥΡ	56	7510	ά. Κων(πολιν 3) 6 διά Κωνστάντζαν	ΘΕΑΝΟ	74	14300	έ. Κολόμπια ρ. 1) 6
ΕΙΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ξ. Μομπάσαν 18) 5	ΘΕΑΝΩ	57	8677	ά. Π. Κελάγκ 21) 5 διά Βρέμην
ΕΙΛ. ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	π. "Ελίζαμπεθ 26) 5 διά Ν. "Υόρκην	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	έ. Παναμά 29) 5
ΕΙΛ. ΔΗΝΤΕΡ	62	6666	ξ. Καράτσι 1) 6	ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	57	1325	δ. Μπέλεμ 28) 5 διά Πουέρτο Ρίκο
ΕΙΛ. ΔΩΡΕΑ	60	7293	ά. Βιλμιγκτον 17) 5	ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	20450	έ. Ντωρμπαν 10) 5
ΕΙΛ. ΜΕΝΤ	54	8121	ξ. Αιμέρσαν 5) 6	ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	λ. Πάλμας 15) 5 διά Περσικόν
ΕΙΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	72	8987	ξ. Τζέντα 5) 6	ΘΕΟΔΟΧΟΣ	59	10801	έ. Βαλτιμόρην 4) 6 «ΕΠΩΛΗΘΗ»
ΕΙΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΙ	60	7297	ά. Τζέντα 3) 6 διά "Ακαμπα	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	54	13157	έ. Ζευμπρούγκε 1) 6 διά Γιβραλτάρ
ΕΙΛ. ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	6659	ξ. "Ακαμπα 1) 6	ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	56	3649	ά. Σιγκαπούρων 5) 5 διά "Ιαπωνίαν
ΕΙΛ. ΠΡΑΙ'ΝΤ	71	10327	ξ. Καλκούτα 3) 6	ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	60	20962	έ. Παναμά 19) 5
ΕΙΛ. ΣΑΝ	72	10327	ά. Ν. "Υόρκην 2) 6 διά Νταμά	ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	ά. Χαμππιον ρ. 1) 6 διά "Ιαπωνίαν
ΕΙΛ. ΣΗ	72	10327	ά. Ν. "Υόρκην 1) 6 διά Τσιταγκόγκ	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	25157	ά. Νιγκάτα 1) 5 διά Ταχιμάνα
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ·	62	7259	ξ. Νταμά 1) 6	ΘΕΡΜΟΠΥΛΗ (δ.)	53	8995	έ. Σιγκαπούρων 5) 6
ΕΙΛ. ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ξ. Ντώριθ Ντωρμπαν 30) 5	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	ά. Σιγκαπούρων 31) 5 διά Τζακάρταν
ΕΙΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ξ. Κέιπ Τάουν 4) 6	ΘΕΩΡΙΣ	65	7068	ά. "Ιμμινχαν 19) 5 διά Σικάγο
ΕΙΛ. ΣΤΑΡ	71	10328	ά. Ν. "Υόρκην 10) 5 διά Κουθέτ	ΘΗΡΑΙΟΣ	62	14151	έ. Βαλπαραίζο 15) 4 διά Βεστέρες
ΕΙΛ. ΤΟΡΤΣ	56	7510	ξ. Κ. Τάουν 3) 5	ΘΗΡΙΟΣ	35	2680	έ. Πειραιά 3) 6
ΕΙΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8937	ά. Ν. "Ορλεάνην 1) 6 διά Σ. Σουδάν	ΘΗΣΕΥΣ	74	4200	ά. Σιγκαπούρων 12) 5 διά "Ελλάδα
ΕΙΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ξ. Σαβάνατ 2) 6	ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	ά. Ντακάρ 25) 5 διά Πειραιά
ΕΙΛ. ΦΑΙΘΩ	72	10327	ξ. "Υόρκην 28) 5	Θ. Γ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ (δ.)	58	18297	ά. Χαμππιον ρ. 2) 6 διά "Αρούμπα
ΕΙΛ. ΧΗΡΟ	57	7068	ξ. Μομπάσαν 3) 6	IΑ	71	9426	ά. Ναγκόγια 30) 5
ΕΙΛΕΡΟΣ	52	2778	εις μεσογειακάς μεταφοράς	IΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	ά. Ντωρμπαν 29) 5 διά "Ιταλία
ΕΙΛΗ	62	12808	έ. Ν. "Ορλεάνην 28) 5	IΑΣΩΝ	70	11489	ά. Λομπίτο 22) 5
ΕΙΛΗ II	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς	IΕΡΑΞ (μικτόν)	66	41207	ά. Τέμπη Μπαή 3) 6
ΕΙΛΗΝΗΔΑ	66	9597	ξ. Ντωρμπαν 29) 5 διά Τσιταγκόγκ	IΖΟΜΠΕΛ	57	9746	έ. Βιζακαπατάνι 11) 5
ΕΙΛΗΝΗΣ (λάινερ)	32	18564	δ. Παναμά 4) 6 (Κρουας.)	IΩΑΚΗ	68	9066	ά. Χόγκ Κόρκ 1) 6 διά Π. Κελάγκ
ΕΙΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ξ. Γιοκοχάμα 4) 6	IΩΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	62	6933	ά. Παναμά 29) 5
ΕΙΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ξ. Φιλαδέλφειαν 4) 6	IΩΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	54	2731	ά. Καζαμπλάνκα 30) 5 διά Διέπηνη
ΕΙΕΜΑΝΤI	66	8937	ξ. Μοορρόρ 31) 5	IΩΑΚΗ ΣΕΥΛΟΡ Π. (δ.)	59	12575	ά. Γιβραλτάρ 30) 5 διά Γκουαγιακήλ
ΕΙΜΟΝΑ	62	12229	ξ. Σάντος 20) 5 διά Π. "Αλέγκρε	IΚΑΡΟΣ	70	10886	ά. Μπ. "Άρρες 4) 6 Ρόπτερνταμ
ΕΙΟΣΕΑΝ	65	20514	ξ. Ντακάρ 24) 5 διά Σιγκαπούρων	IΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Παναμά 4) 6 διά "Ελσίνκι
ΕΙΠΙΔΑ	46	3472	ξ. Τσαγκαράμας 31) 5 διά Αργεντινή	IΚΤΙΝΟΣ	69	11489	έ. Τσιγκτάσ 7) 5
ΕΙΠΙΣ	71	9885	ξ. Νίγκατά 1) 5 διά Ούπη	IΑΑ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ (δ.)	65	42204	ά. Κάρυκ "Αλλ 10) 5 διά "Αγγλίαν
ΕΙΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	ξ. Τακόρτα 29) 5	IΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	66	8633	ά. Σιγκαπούρων 28) 5 διά Τζακάρταν
ΕΙΜΜΑΝΟΥΧΑ Κ.	59	11840	ξ. Κομι 3) 6	IΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΩΛ. μικτ.	56	12170	ά. Ν. "Ορλεάνην 4) 5 διά "Αρούμπα
ΕΙΜΜΑΝΟΥΧΑ ΚΟΛ. δ.	57	21185	ξ. Σιμόπον 3) 6	IΟΝΙΚΗ	57	9367	ά. Λίθερτουπ 2) 6 διά Νάντη
ΕΙΜΠΑ	55	2555	ξ. Γερακίν 3) 5	IΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8364	ά. Βρέμην 1) 6 διά Μπ. "Άρρες
ΕΠ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ μικ.	65	37469	ξ. Π. "Ελίζαμπεθ 24) 5	IΡΙΣ	54	6042	ά. Πάλμας 24) 5 διά Ντωρμπαν
ΕΠΙΜΕΙΔΑ	70	10006	έ. Όξαρς 26) 5 διά Τσουντζίν	IΣΑΒΕΛΑ	55	7578	έ. Κολόμπι 1) 6
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ξ. Σεμαράγκ 1) 5 διά "Αιμβούργον	IΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	57	13734	ά. Λεϊκ Τσάρλ 2) 6 διά Τέξας
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ξ. Μπαγκόφκ 20) 5	IΣΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.)	65	39011	ά. Νεάπολιν 13) 5
ΕΡΑΤΩ	69	12754	ξ. Μ. "Ορλεάνην 30) 5	IΤΑΙΑΙΑ	46	6727	έ. Πειραιά 2) 6
ΕΡΑΤΩ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	IΩΑΝΝΑ (δ.)	45	9918	ά. Σιγκαπούρων 3) 6 διά Σάντος
ΕΡΙΝΙΩ	57	10323	ξ. Ρόπτερνταμ 15) 5 διά Κολόμπο	IΩΑΝΝΗΣ	56	12230	έ. Πειραιά δέπο 6) 3
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ξ. Βαρκελάνη 24) 5 διά Ντάριεν	IΩΑΝΝΗΣ Α.	59	3162	ά. Πειραιά 3) 5
ΕΡΜΙΟΝΗ Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	52	15848	ξ. Γένοβα 21) 5	KΩΣΗΦ Β. (δ.)	59	8564	ά. Καζαμπλάνκα 6) 5 διά Ινδίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ M.	61	8999	ά. Τέμπηλ. Μπαή 22) 1 διά Κίναν	KΑΤΗΡΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ	69	30695	ά. Παναμά 30) 4
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ξ. "Ηον Αόντων 22) 5	KΑΒΑΚΟ	53	5589	ά. Κων(πολι 24) 5 διά Πειραιᾶ
ΕΥΓΕΝΙΑ Χ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.)	69	103194	ξ. Σαΐντ Ναζίρι 21) 5	KΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	έ. Σάντα Φέ 1) 6
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	ά. Κων(πολιν 24) 3 διά Πειραιᾶ	KΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (δ.)	60	22780	ά. Μπ. Μπλάνκα 2) 6 διά Ρωσίαν
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	ξ. Καζαμπλάνκα 28) 5 διά Διέπηνη	KΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	57	13268	ά. Ντακάρ 31) 5 διά Π. Νουάρ
ΕΥΗ	70	10006	ξ. Παναμά 25) 5 διά "Ελούνκι	KΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	έ. Μπ. Αθρές 4) 6
ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	58	8122	ξ. Παναμά 30) 5 διά Σαΐγκόν	KΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ά. Παναμά 7) 5
ΕΥΗ Δ.	67	14800	ά. Κ. Κελάγκ 5) 6 διά Λ. "Αντζελες	KΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	54	8559	ά. Σάντος 25) 5 διά Π. Σουδάν
ΕΥΗ Τ. (δ.)	54	11028	ξ. Κελάγκ 5) 6 διά Λ. "Αντζελες	KΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	55	8564	ά. Κουθέτ 31) 5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13166	ά. Π. Κελάγκ 20) 5 διά Ρόπτερνταμ	KΑΒΟ ΜΑΤΑΠΛΑΣ	57	11089	έ. Μπ. "Άρρες 30) 5
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	54	12423	άργες εις Πειραιᾶ δέπο 1) 4) (ΕΠΩΛ.)	KΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	ά. Αιττζέλαν 15) 5 διά Ντουάλα
ΕΥΘΥΜΗ	63	9991	ξ. Σ. Μάικελ 17) 5 διά "Αιμβούργον	KΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	έ. Σάφι 2) 6
ΕΥΘΥΝΗ							

ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ	67	16098	ά. Π. Χέντλαντ 3)5 διά Γιοκοχάμα					
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ε. Ρότερτουν 30)5					
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4838	ήπ. περαλαδήν					
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ά. Ντάρδιν 5)5 διά *Ιαπωνίαν					
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ε. Βρέμην 26)5					
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Μουρόραν 24)4 διά Γουεΐπα					
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Μ. Αγκαντ 25)5 διά Βαγκαρέ					
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ε. Παναμά 30)5 διά Κόλπον ΗΠΑ					
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ά. Τούμπα 25)5 διά Λαράπ					
ΚΑΠ. ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	62	18411	ά. Ν. 'Υόρκην 2)6 διά *Αρούμπα					
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ε. Ντουλιώθ 11)5					
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ.	62	39169	ε. Βιλεμπιγάρεν 1)6					
ΚΑΠ. ΞΥΛΑΣ	58	9724	ε. Κόμπη 24)5					
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	ά. Πρίνς Ρούμπερτ 5)5 διά *Ιαπωνίαν					
ΚΑΠ. ΨΑΡΡΟΣ	66	16164	ρ. 'Ιανέριον 4)5 διά Ρουμανίαν					
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Χονολούλού 1)5 διά Τσιγκάτο					
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. 'Υόρκην 5)6					
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ε. Γιεραλτάρ 26)5 διά Λόμε					
ΚΑΠΠ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ε. Μόζι 2)6					
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	55	12495	ε. Ν. 'Ορλεάνην 1)6					
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ε. Τσιταγκόν 29)5 διά Ρίθερ Πλέιτ					
ΚΑΠΤ. ΛΕΟ	62	1948	ά. Υιουαίνεν 29)5 διά Πειραιά					
ΚΑΠΤ. ΜΑΪ'ΚΑΛ	62	9229	ε. Ήντο Λότον 1)6					
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΛΥΡΑΖ	67	12455	ά. Κορίντ 26)5 διά Κίναν					
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Λ.	61	13437	ε. Μπονίνπουρο 6)6					
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19827	ε. Μαντράρ 4)6 διά Σιγκαπούρην					
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ε. Ξενώθ Ντόρμπαν 28)5					
ΚΑΡΑ ΙΣΑΚΑΗΣ	65	18442	ά. 'Αμβέρσαν 22)5 διά Λόδες 'Αντζελες					
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	ά. Λάτ. Πλάμας 6)6					
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Μπούναμπούτελ 31)5 διά Πολωνίαν					
ΚΑΡΜΠΟ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	54	12551	ε. Λειζέρος 4)6					
ΚΑΡΟΛΟΣ	54	2336	ά. Θέουτα 23)5 διά Λαττάκια					
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ε. Λαττάκια 16)5					
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Βενετία 31)5 διά Πόρτλαντ ("Op.)					
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ε. Δουνκέρκην 29)5					
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Παναμά 12)5					
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Αμέρεραν 30)5					
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ε. Λουμπίτο 5)6					
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΣΣΕΑ	53	5603	ά. Λάτ. Πλάμας 31)5 διά Δουνκέρκην					
ΚΑΣΣΙΩΠΕΙΑ (δ.)	73	16563	ά. Μίλος. Χάφεν 5)6 διά Κοπεγχάγην					
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	71	9870	ά. Γιοκοσούνα 5)6 διά Σημάτη					
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	65	18723	ε. Παναμά 3)6 διά Σαγκάνη					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2739	ά. Αμέριργον 2)5					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ	56	6334	ά. Κασσιόρη 26)4 διά Κεελάγκ					
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	ε. Αμέριργον 2)6					
ΚΑΤ. ΚΟΛΟΚ(Η) (δ.)	65	47434	ά. Βίλεμπαργαν 22)5 διά Φορκάντος					
ΚΑΤΙΝΑ	55	10682	ά. Τούκα 14)5 διά Κέπεμ					
ΚΑΤΡΙΝ	58	11969	ά. Βοστόνην 20)5 διά Σουρδίαν					
ΚΕΑ	58	13996	ά. Μπονίμπουρο 14)5 διά Βίλμιγκτον					
ΚΕΑ	55	2683	ε. 'Αμβέρσαν 1)6					
ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	10995	ά. Ν. 'Υόρκην 15)5 διά Μομπάσαν					
ΚΕΙ·Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Κορίντο 25)5					
ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	13700	ε. Βαλτιμόρην 28)5					
ΚΕΡΚΗΣ	47	2131	ά. Τεργεστήν 16)5 διά Βεγγάζην					
ΚΕΡΚΥΡΑ	48	4030	ά. Μπάχα Μπλάνκα 24)5 'Αμεριργον					
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	54	8904	ά. Αμέρεραν 4)6					
ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	55	10553	ε. Σαδόνα 2)6					
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Κων(πολίν 30)5					
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 30)5					
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	ά. Ράς Τανούρα 29)5					
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. Πόρτ. Ελίζαμπεθ 30)5 Κ. Τάουν					
ΚΙΓΚ ΑΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Μόντρεαλ 29)5 διά Θρή Ρίθερ					
ΚΙΓΚ ΜΙΜΟΣ	58	11156	ά. Λάτ. Πλάμας 31)5 διά Σιμπούτι					
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Σακάτ 8)5 διά 'Ενσενάντα					
ΚΙΓΚΣΝΟΡΟ	64	17050	ε. Τάμπα 24)5					
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	12624	ά. Ντόρμπαν 20)5 διά ΗΠΑ					
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Μπάγια Μπλάνκα 29)5					
ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ά. Φιλαδέλφεια 22)5 διά 'Αρούμπα					
ΚΙΝΗ (δ.)	61	25409	ά. Ράς Τανούρα 1)6					
ΚΙΡΙΝ	56	9403	ε. Κασσιόρη 16)5					
ΚΙΣΜΕΤ II (δ.)	65	36870	ά. Μπόνι 29)5 διά Τεργέστην					
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	73	73492	ά. Ρίο 'Ιανέριον 15)5 διά Σεπετίμπα					
ΚΛΑΥΑΙΑ	66	10601	ά. Λάτ. Πλάμας 5)6 διά Τάμπα					
ΚΛΑ·Υ·ΝΤΦΕΡΘ	64	5711	εις Μπόλις από 2)3 (Επισκευα)					
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ά. Σάντος 23)5 διά 'Αλγερίαν					
ΚΛΕΟ	59	21187	ά. Βορμάνη 12)5 διά Καλκούτα					
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	ά. Πειραιά 19)5 διά Θεο(νίκην					
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	ά. Παναμά 28)5 διά 'Αρούμπα					

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
M. STAMATIO ELEFTERIU

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
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 395

SOLIS 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

ΑΟΒΕΡΣΑΝ	57	6494	δ. Παναμά 21)5	ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Μαδέρα 15)4 διά Βόλον
ΑΟΓΙΑΛ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ά. Φλώσιγκ 12)5 δι' 'Αμερίγγον	ΜΕΣΖΟΝΓΙ	74	60900	εις 'Ινοσίμα ώπο συμπλήρωσιν
ΑΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ά. ώπο παραλαβήν	ΜΕΣΣΗΜΙΑ	60	14269	ά. Ταιταγκόγκ 22)5
ΑΟΚΡΙΣ	72	16600	ά. Κ. Τάσου 28)5 διά ΗΠΑ	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17840	ά. Στυκαπόύρη 25)5 διά Κουδίν "Αϊλ.
ΑΟΝΑΙΝΟΝ	50	2696	ά. Λονδίνον 18)5 διά Λαττάκια	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Μπαντάρ Μασάρ 21)5 Χόγκ Κόγκ
ΑΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ά. Χόγκ Κόγκ 7)5	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Τόκιο 16) διά Πούλο Μπούκοι
ΑΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	ά. Πειραιά 14)5	ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ρόττερνταμ 22)5
ΑΟΡΔΟΣ ΝΕΔΣΩΝ	61	3142	ά. Κων/πολιν 19)5 διά Βρατίλαν	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Καπτίκ 23)5 δι' 'Αρούμπα
ΑΟΡ. ΧΑΑΚΟΥΣΗΣ μ	68	39617	δ. Παναμά 20)5	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Χονολουλού 2)6 διά Π. Μπούκοι
ΑΟΥ·Ι·Σ	54	6103	ά. Κολούμπια ρ. 2)6 Στυκαπόύρην				
ΑΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ά. Ρόττερνταμ 31)5				
ΑΥΓΑΙΔΑ	57	4486	ά. Πειραιά 14)5 δι' 'Ιτέαν				
ΑΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	52	18306	ά. Μπ. "Άρες 2)6 Μπ. Μπλάνκα	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Μπαχρέν 9)5 διά Χοναλουλού
ΑΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. Αρώποτα 19)5	ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΖ (δ.)	72	17700	ά. Πενάγκ 28)5 διά Περσικόν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Χάμπτον ρ. 31)5	ΜΕΣ. ΜΙΝΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Πούλο Μπούκοι 1)6 διά Μίρι
ΜΑ·Ι· ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ά. Καρύκ ρ. 10)5 διά Λάντς "Εντ	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Πούλακ 27)5 διά Κιουρασάο
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	ά. Γκάλθεστον 26)5	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Γιοκάται 2)6 διά Π. Μπούκομ
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Ξωθι 29)5 διά Στυκαπόύρην	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Παναμά 3)6 διά Καλφόρνιαν
ΜΑΙΡΗ	57	10687	ά. Νάρβικ Π. "Ελλίζαμπεθ 29)5	ΜΕΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Ντουμά 8)5 διά Τρινιντάντ
ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	60	12091	εις Χόγκ Κόγκ ρ. 8)12 (έπισκ.)	ΜΕΣ. ΤΟΑΗ (δ.)	65	51412	ά. Κασίμα 2)6
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	62	1734	ά. Αμέρέσαν 2)6 διά Στένουγκουσντ	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Θεσσα 16)5 διά Τριπόλιν
ΜΑΙΡΗ Χ.	56	8297	ά. Αμπάταν 28)4	ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ά. Τιταγκόγκ 1)6
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Στυκαπόύρην 17)5	ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ξωποταν ρόδο 4)6 διά Γλασκώβην
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	ά. Βηρούτον 28)5 δι' 'Ιτέαν	ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Τάκονσιθιλ 26)5 διά Μπ. Σαπούρ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ά. Παναμά 24)5 δι' Ιαπωνίαν	ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. "Εμδεν 27)5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ήπο παραλαβήν	ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΙΑΝΗ	69	16413	ά. Παναμά 4)4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. Θέουταν 22)5 διά Προβίτενς	ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Ρίον Ιανέριου 26)5
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Μπιλιάρτα 2)6				
ΜΑΝΑ (δ.)	55	11430	ά. Σουάμπτον 17)5				
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Ντακάρη 26)5 διά Σαγκάην				
ΜΑΝΘΩΣ Μ.	58	1591	ά. Κόπερ 31)5				
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Άλσις Αντζε/ες 11)6				
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	51	11022	ά. δρ. Σπαίην 6)5 διά Βενεζουέλαν				
ΜΑΝΟΥΕΛΑ ΠΡΑ·Ι·ΝΤ	55	1799	ά. Πειραιά 29)5 διά Θεσσαλονίκην				
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ά. Πειραιά 13)5 διά Θεσσαλονίκην				
ΜΑΝΤΩ Υ (δ.)	72	17432	ά. Σάντες 4)5				
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ά. Ρόττερνταμ 29)5 διά Πειραιά				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)	51	16440	ά. Πειραιά 3)5				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	ά. Σαβάννων 5)6				
ΜΑΡΓΑΡΕΤ	53	3334	ά. ιεραγκόντα 28)5				
ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	60	8497	ά. Χονδρούλου 24)5				
ΜΑΡΘΑ (δ.)	49	10123	ά. Μπ. "Άρες 11)5 Ρόττερνταμ				
ΜΑΡΙ	74	9400	ά. Αμέρεσαν 3)3				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ά. Ηούμχαν 5)5				
ΜΑΡΙΑ	61	10333	ά. Γιοκογάμα 30)5 διά Σαγκάην				
ΜΑΡΙΑ	62	9455	ά. Κόπερα 26)5				
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ά. Κυν/πολιν 3)6				
ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ	53	825	ά. Βαρκελένη 24)5 δι' 'Αλγέριον				
ΜΑΡΙΑ Β.	55	3597	ά. Δουνικέρην 21)5 διά Λιδόνην				
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	17500	εις Οζάκαν όπο συμπλήρωσαν				
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	ά. Πειραιά 28)5 διά Λάθρον				
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Παισιά 3)6				
ΜΑΡΙΑ Μ.	73	13631	ά. Στυκαπόύρην 22)5 δι' 'Αμερέσαν				
ΜΑΡΙΑ ΞΥΑ	67	9365	ά. Βανκ Ζέρερ 25)5				
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Ναγκόγια 27)5				
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Σάντος 4)6 δι' 'Αρούμπαν				
ΜΑΡΙΑΝΗ Κ. (δ.)	59	12939	ά. Βενετίαν 31)5				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ά. Λ. Μάρκες 3)6				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ά. Οζάκα 4)6				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Λ.	62	11229	ά. Αμέρεσαν 21)5 Π. Ελίζαμπεθ				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	50	16485	ά. Μπιλέρτα 5)6 διά Πειραιά				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙV (δ.)	55	13095	ά. Βίλμγκοτην 30)5 διά Τζωρτζέσον				
ΜΑΡΙΓΩ	72	9885	ά. Λαπάτα 29)5				
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	47	6125	ά. Ιενύδη 3)6				
ΜΑΡΙΓΩ ΖΕΜΕΛΟΥ	68	10016	ά. Παναμά 4)6				
ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Ντομπιέλη 15)8 διά Κίναν				
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	69	10839	ά. Σήμηνες 5)6				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Λιμερίγγον 5)6				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ά. Μπαχρέλην 30)5				
ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Κάλιαρι 7)5 δι' 'Αλγέριον				
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	ά. Σάρδον 21)5 διά Μπρές ρίζερ				
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	ά. Κώνιοπολι 2)6 δι' 'Οδσσόν				
ΜΑΡΙΕΥΝ Λ.	68	14800	ά. Ναγκόγια 12)5 διά Μπαλμπότα				
ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. Σαν Μαρτίν 25)5				
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ά. Ντάρταν 23)4				
ΜΑΡΙΝΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ά. Γιεράλταρ 2)6 διά Π. ντε Μπούκ				
ΜΑΡΙΤΟΥΛΑ	59	12149	ά. Λορ. Μάρκες 25)5 δι' 'Αμερίγγον				
ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	ά. Ντακάρ 8)3 διά Χοινιάγκ				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Κανόνες 28)5				
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Τομάτα 28)5 διά Τσουντίν				
ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	ά. Δόνια 28)5				
ΜΑΡΑΙ	59	20827	ά. Στυκαπόύρην 18)5				
ΜΑΡΝΤ. ΕΞΙΠΤΕΡ	57	6079	ά. Κορμε 28)5 διά Κασσιόπηγ				
ΜΑΡΝΤ. ΙΜΠΟΤΕΡ	58	6079	ά. Χάρρη 5)6				
ΜΑΡΝΤ. ΠΑΚΕΡ	61	6095	ά. Νιουχάρεν 2)6 διά Ντόδερ				
ΜΑΡΝΤ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	67	1401	ά. Βαλπαράιζο 24)5 Μπούνεντούρα				
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	55	9125	ά. Στυκαπόύρην 22)4 διά Κίναν				
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	ά. Γιουράπτηρ 30)5 διά Πειραιά				
ΜΑΡΥΔΙΖΑ	70	15806	ά. Στυκαπόύρην 5)6				
ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Σακάτι 4)6 διά Κόρη				
ΜΑΡΩ	51	1871	ήπο παραλαβήν				
ΜΑΣΣΑΣΔΑΙΑ	64	2038	ήπο παραλαβήν				
ΜΑΣΣΙΔΙΟΝ (δ.)	59	20674	ά. Σελβαντόρ 19)5 διά Φρίπορ				
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Χόγκ Κόγκ 4)4 διά Σαγκάην				
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Μπάρι 20)5				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Παναμά 12)4 διά Σαγκάην				
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Ρόττερνταμ 10)5 διά Σάντος				
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	ά. Τέμα 26)5 διά Ταχοράντι				
ΜΑΤΖ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	65	32168	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 2)6 δι' 'Αρζού				
ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Στυκαπόύρην 18)4 δι' Ιαπωνίαν				
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Τσαμπέρικο 10)4				
ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. Παρανάκουα 3)6				
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	ά. Σαντόνεβιλ 1)6 δι' 'Αγγλιαν				
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Τεργύστην 4)6				
ΜΕΙΑΛΛΑ	52	1699	ά. Σαντάντερ 30)5 διά Γόνδιαν				
ΜΕΙΑΣΙΤΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Μπατάρ Μασάρ 27)5 δι' Ιαπωνία				
ΜΕΙΑΤΩΝ	68	10017	ά. Βούλαντην 11)4				
ΜΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	47	1700	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. Μαδέρα 15)4 διά Βόλον				
ΜΕΣΖΟΝΓΙ	74	60900	έις Ινοσίμα ώπο συμπλήρωσιν				
ΜΕΣΣΗΜΙΑ	60	14269	ά. Τσαταγκόγκ 22)5				
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17840	ά. Στυκαπόύρη 25)5 διά Κουδίν "Αϊλ.				
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Μπαντάρ Μασάρ 21)5 Χόγκ Κόρη				
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Πούλακ 16) διά Πούλο Μπούκοι				
ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Ρόττερνταμ 22)5				
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17718	ά. Τόκιο 23)5 δι' 'Αρούμπα				
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Χονολουλού 2)6 διά Π. Μπούκοι				
ΜΕΤΕΟΛΙΑΣ	72	17718	ά. Χοναλουλού				
ΜΕΤΑΞΙ	71	17700	ά. Περσικόν				
ΜΕΤΕΡΓΙΣ	70	17718	ά. Νιούχαν 1)6				
ΜΕΤΙΔΙΑΣ	71	17718	ά. Τιταγκόγκ 1)6				
ΜΕΤΙΔΙΑΣ	71	17718	ά. Πούλακ 1)6				
ΜΕΤΙΔΙΑΣ	71	17718	ά. Τιταγκόγκ				

ΝΑΤΑΛ	72	8849	ά. Ντώρμπαν 1)6 διά Μπέλφαστ	ΟΜΠΕΡΧΑΙΟΥΣ	53	1087	ε. Κων)πολίν
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	ά. Ντώρμπαν 28)5 διά' Αμπτζέν	ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ (δ.)	65	38858	ά. Μπόνι 16)5
ΝΑΤΚΡΕΣΤ	56	6424	δ. Γιέραλτάρ 15)5 διά Τουρκίαν	ΟΡΕΣΤΗΣ	58	1122	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΡΟΥ	55	3329	ά. Πενάγκ 29)5 διά Καντόνα	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Χακοντάτε 31)5 διά Βανκούβερ
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ	53	35340	ε. Φορκάντος 24)5	ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ε. Μπαγκόλ 1)6
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	ά. 'Αμπέροαν 22)5 διά' Αλγέριον	ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	ά. Λ. Πάλμας 18)5 διά Περσικόν
ΝΑΥΣΙΚΑ	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	65	18451	ά. Π. Καρτί 28)5 διά Ρόττερνταμ
ΝΑΥΣΙΚΑ Α.	56	4195	ε. Βενετία 3)6	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Τοιγκάδ 1)6
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	54	3596	ά. Κλήθελαν 20)5 διά Μιλγουώκη	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. Βενετία 4)6
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Ν. Ορλεάνη 3)6 διά Τάμπα	ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ε. Λομπίτο 4)6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Σαβάνναν 3)6 διά' Αραύπτα	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	ά. Μουπάσας 30)4
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Λεξάνδρειαν 1)6 διά Κωνστάντζαν	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Σ. Ναζάρ 3)6
ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ε. Ρίο 'Ιανέρο 2)6	ΟΥΤΕ	49	2102	δ. Γιέραλτάρ 5)6 διά Λιθερπουλ
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	51	8684	ε. Δουνκέρκην 26)5	ΠΑΙΑΝ	60	9317	ά. Τσάπταν 'Ανκορίτζ 21)5 Κοραμόσάρ
ΝΕΜΑ	58	10794	ε. Δουνκέρκην 21)5 Νουαντχιμπού	ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	58	23607	ά. Π. ντε Μπούκ 4)6 διά Τρίπολιν
ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ε. Τάου 30)5	ΠΑΛΛΥΡΑ	58	5720	ά. Μπ. 'Άρες 1)6 διά Δουβλίνο
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Γιέραλτάρ 26)5 διά Τρίνινταν	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Ντακάρ 25)5 διά Κίναν
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Μομπάσα 21)5 διά Ντάρ ες Σαλάμ	ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Λ. Πάλμας 27)5 διά Σάντος
ΝΕΡΕΙ-ΙΝΤΕ (δ.)	54	10944	ε. Ρόττερνταμ 5)6	ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. 'Αμπέροαν 4)6 διά Νόρτνεχαμ
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Μορμουγκάδο 10)5 διά Κορέα	ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Μόντρεαλ 25)5 διά Τέμα
ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ε. 'Αλεξάνδρειαν 3)5	ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.	44	2872	άργει εις Πόλον από 28)6)71
ΝΕΦΟΣ	56	7911	ε. 'Ειδουμάσιο 4)5	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΑΙΑΝΑ	57	10508	ε. Βιζαντινόν 31)5
ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ε. Κόμπε 30)5	ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ε. Σαλέρνο 17)5 διά Σαδόνα
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. Ράς Τανόρα 24)5	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	55	10135	δ. Γιέραλτάρ 5)6 διά Κωνστάντζαν
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	ε. Π. Σουδάν 18)5	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10493	ά. Τακόμα 23)5 διά Γιοκοχάμα
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.)	53	9803	ά. Ν. 'Ορλεάνην 29)5 Πορτογαλίαν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	58	9367	ε. Σιγκαπούρην 12)5 διά Β. Κορέαν
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ε. Καράπα 21)4				
ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Χόγκ Κόρκ 27)5				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	69	9038	ά. Μιτάρα 31)5				
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ε. Κων)πολίν 28)5 Κωνστάντζαν				
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Φιλαδέλφεια 5)6				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	δ. Γιέραλτάρ 31)5 διά Δανιάν				
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Π. 'Ελιζαπετε 24)5 λάς Πάλμας				
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Πειραιά 4)6 διά' Ισθμία				
Ν. Ι. ΒΑΡΑΙΝΗΣ (δ.)	71	65347	ά. Τενέριφην 13)5 διά Ράς Τανόρα				
Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ	55	10722	ε. 'Αμεσύργον 15)3				
ΝΙΚΥ	58	9087	ά. Τέλμπα Μπατά 21)5				
ΝΙΝΗ	62	28651	δ. Παναμά 2)6 διά' Εμδεν				
ΝΟΠΑΙΑ ΛΑΚΙΜΟΣ	63	7280	ά. Ρόττερνταμ 16)5 διά Βεγγάζην				
ΝΟΡΔΑ ΦΡΟΣΤ	58	4106	ε. Κλαπίτεντ 26)5				
ΝΟΡΔΑΡ	48	2462	ά. Καζαμπιλάνα 31)5				
ΝΟΡΔΑΜΑΡΚ	51	2758	μετων. «ΞΙΑΝΑ»				
ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	15808	ά. Ναπιέρ 30)5 διά Φρήμαντλ				
ΝΟΡΘ ΒΑΣΙΚΑΟΥΝΤ	60	10235	ά. Πινακάδ 28)5 διά Βεντούρα				
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Κιουρασάς 3)6 διά' Αρούπτα				
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	ά. Πινέροι Καπτέλο 28)5				
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Αμέρεραν 18)5 διά Χιούστον				
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	ά. Μεντάπιτ 27)5				
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ε. Τεργύστη 7)6				
ΝΟΡΘ ΝΤΑΣΣΕΣ	58	8639	ά. Βανκούβερ 19)5 Μπουεναδεν-τούρα				
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Μπωάντ 1)6 διά Πουέρτο Καμπ.				
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	62	15110	ε. Γιέραλτάρ 5)6				
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	59	12256	ά. Κων)πολίν 28)5 διά Κωνστάντζαν				
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	ά. Λά Γκουλέτ 8)5 διά Πειραιά				
ΝΤΑΡΑ	53	4234	μετων. «ΝΟΝΙ»				
ΝΤΑΡΙΝΓΚ (δ.)	68	80003	ά. Σιγκαπούρην 27)5 διά Περσικόν				
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΛ.	65	32060	ά. Πόρτλαντ 21)5				
ΝΤ. ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	57	11945	ε. Τέζαντ 5)6				
ΝΤΑΥΝ. ΣΕΥΛΛΟΡ (δ.)	58	11959	ά. Αμεδόργον 5)6				
ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΛ	57	5176	ά. Αμοτερντα 28)5 διά Σ. Μαρτίν				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	ε. Νιούκαστλ 4)6				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	13751	δ. Γιέραλτάρ 4)6 διά Βραζίλιαν				
ΝΤΗΦΑΙ-ΙΑΝΤ ΚΩΛ.	64	31040	ά. Πόρτλαντ 22)5				
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΩΛ.	55	8821	ε. Βορέαν 3)6				
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ά. Κ. Τάου 31)5				
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	56	8159	ά. Παναμά 30)5 διά' Αγγλίαν				
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	52	9210	ά. Καράτσι 1)6 διά Περσικόν				
ΝΤΟΛΥ	55	3266	ά. Λόν 29)5				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	ά. Παναμά 29)5				
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	7285	ά. Βρέμην 31)5				
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	69	9072	ά. Λιθερόπολ 10)5 διά Σαγκάνη				
ΝΤΩΝΤ. ΚΩΛΗΣ	65	25476	ά. Μασσαλία 4)5 (επισκευα)				
ΞΕΝΗ	55	1965	ά. Χόγκ Κόρκ 1)6 διά Κωντάνα				
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	17500	εις Όζκαν ώπο συμπλήρωσιν				
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	73	73492	ε. Σαν Σεμπάστιαν 18)4				
ΟΘΩΝ	57	9448	ά. Ντώρμπαν 18)4				
ΟΙΑΜΠΕΡΝΤ (δ.)	58	12246	ά. Ντώρμπαν 30)5 διά Σιγκαπούρην				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	ά. Σαβάνναν 5)6 διά Ρόττερνταμ				
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	ά. Λιουσαράνα 27)5				
ΟΛΓΑ	45	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Βίλμπιγκτον 22)5 διά Ν. Υόρκην				
ΟΛΥΜΠΙΑ (υπερωκ.)	53	17434	ε. Πειραιά 24)3				
ΟΛΥΜΠΙΑ	63	1196	ά. Αμέρεραν 5)6				
ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΙΙ	58	5326	ά. Αμέρεραν 4)6 διά Πειραιά				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ά. Μ. 'Αχαντι 5)6 διά' Ιαπωνίαν				
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	12111	ε. Φρίμαντ 22)5				
1500 ANCHORS			— 3000 TONS CHAINCABLE				
WITH CERTIFICATES							
130 ELECTRIC WINCHES			— 45 DIESEL GENERATORS A.C. &				
140 STEAM WINCHES			— 130 STEAM PUMPS				
45 WINDLASSES			— 85 ELECTRIC PUMPS A.C. & D.C.				
DECKCRANES — LIFEBOATS — ACCOMMODATION LADDERS —							
PACKAGE BOILERS — ETC. — ETC.							
STOCKS LARGE							
with certificates available for prompt supply new & reconditioned							
WILLEM POT B.V.							
ASK FOR OUR STOCKLIST!							

ΤΙΤΗ Ν.	69	10009	ά. Χόγκ Κόδυκ 1)5 διά Χούγκναμ	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. 'Αμβούργον 28)5
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Βανκούβερ 28)5 διά Κόντ	ΦΗΜΑΡΛΕΣ ΚΟΛΗΣ δ.	62	31050	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 31)5 Σκίκντα
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΝ·	72	9246	ά. Ντακάρ 31)5 διά Κίναν	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ε. Σαέάννα 3)6
ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ε. Αλεξάνδρειαν 2)6	ΦΙΛΙΠΠΑ	62	9662	ε. Ντάρμπαν 2)6
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 29)5	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Κόπερ 12)5 διά Σάντα Μάρτα
ΤΖΕΝ, ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	65	42109	ά. Φιλαδέλφειαν 27)5 'Εσκράθος ρ.	ΦΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΕΝΗ	59	9855	ε. Πειραιά 3)6	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Νταμπιέρ 23)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. 'Αμβέρσαν 5)6 δι' 'Ιαπωνίαν	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ε. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 2)6
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Σπέτζια 27)5 διά Σουετίνια	ΦΛΩΡΙΝΑ	56	10210	ε. Γιοκοσούκα 1)6 διά Ν. Γουέστμινστ.
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ε. Λεμεσόδην 4)6	ΦΛΩΡΙΤΑ	49	3625	ε. Πειραιά 24)5
ΤΖΟΥΑΙΑ Δ.	68	14800	ε. Τάμπα 28)5	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ε. Ντάρμπαν 30)5
ΤΖΩΝ ΚΟΟΚ. (δ.)	56	21185	ε. Μασσαλίαν 13)4 (έπισκ.)	ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΩΣ	60	13997	ά. Φιλαδέλφειαν 24)5 διά Νεάπολιν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ά. 'Αμβούργον 31)5 Χάμπτον ρ.	ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Ναγκόγια 21)5 διά Παναμά	ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΓΟΥΙΣ	49	1849	ά. Πειραιά 15)5 δι' 'Ασοντόν
ΤΖΩΝΝΙ Β.	56	10016	ά. Ντάρμπαν 31)5 διά Μπαγκόκ	ΦΟΥΛΑΜΕΝ	66	2982	ε. 'Απατα(Δάγκος 4)6
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Μπούνπουρι 3)6	ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Ντακάρ 27)5
ΤΙΝΤΑΧΟΛΗ	43	4314	ά. Μαντράς 28)5 διά Καλκούττα	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ε. Μπ. "Άρες 27)5
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	66	1971	ε. Μόνπιλ 31)5	ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ	61	12618	ά. Νόρτιγχαμ 15)5 διά Βενεζουέλα
ΤΟΓΚΟ	73	8927	ε. Βρέμην 1)6	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Βανκούβερ 17)5 διά Κίναν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15597	ά. Λ. "Αντζέλες 20)5 "Αγ. Βικέντιον	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ε. Νεάπολιν 1)6
ΤΟΛΜΙΔΗΣ	59	6995	ά. Χιούστον 6)5	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ε. Βανκούβερ 4)6
ΤΟΝΥ	55	8562	ά. Ντακάρ 24)5 διά Θεσσαλονίκην	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Λορ. Μάρκες 10)5
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19000	εις Σιμίζου υπό συμπλήρωσιν	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	18633	δ. Παναμά 31)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Σιγκαπούρην 16)5	ΦΡΟΣΩ Ζ.	70	9069	ά. Τομπάτα 4)6 διά Μοριουγκάδο
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	69	41687	ά. Πιοκοχάμα 25)5 διά Περσικόν	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	ά. Μένα 'Αχιμαντί 14)6 διά Μανίλα
ΤΟΥΑ Ν.	53	3411	ε. Σιγκαπούρην 13)2	ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	δ. Παναμά 17)5
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	ε. Σαδάνναν 4)6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	ε. 'Αμπού Νταμπι 1)6
ΤΡΕΙ-ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	18586	ε. Λειβένες 31)5	ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	62	32878	ε. Σιγκαπούρην 26)5
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	ε. Κασσιόδυκ 10)4 (πρός διάλυσιν)	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Ν. 'Υρκην 30)5 διά Γιβραλτάρ
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	10492	ε. Μασέλιο 26)5	ΧΑΡΑΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. "Νότ Λόντον 20)5
ΤΡΙΤΩΝ	57	9930	ε. Μπορτών 20)5	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ε. Σιγκαπούρη 21)5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΣΑΑ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	63	31831	ά. Κιουράσσο 15)5 διά Φορκάντος	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	ά. Ντάρμπαν 28)5 δι' 'Οσλο
ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ. (δ.)	66	44895	ά. Ντάς 'Αιλ 26)5 Γκότεμπουργκ	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Γδένια 1)6	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ε. 'Αλεξάνδρειαν 23)4
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	64	52868	ά. Φόρ 2)6 διά Μπάνιας	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Φιλαδέλφειαν 26)5 διά Πουνταρένας
ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Σ. Τζόν 31)5 δι' 'Αρούμπα	ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	69	10016	ά. Μαντράς 19)5
ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Χονολούλου 13)5	ΧΙΑΝ ΧΑΙΛΑΝΤ	68	10016	ε. Πόρτο 'Αλεγκρέ 1)6
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	ε. Κάντλα 13)5	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Κολούμπια ρίθερ 12)5 διά Βιετνάμ
ΦΑΕΦΩΝ	71	11502	ά. Ναγκόγια 24)5 διά Παλοπαντάν	ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	ε. Βανκούβερ 26)5
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. 'Ηρα Λόντον 26)5	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Φρημάντλ 2)6
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	ε. Μπουμπούρι 4)6	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Λορ. Μάρκες 1)6
ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ε. Ν. 'Ορλεάνην 3)6	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ε. Γδύνια 9)5
ΦΑΙΔΩΝ	58	6861	ά. Πειραιά 19)5 Καζαπιτλάνκα	ΧΟΠ	55	1681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	60	13998	ά. Ν. 'Ορλεάνην 25)5 διά Γάνδην	ΧΟΥΑΝΙΤΑ Χ. (δ.)	54	11450	ά. Αγ. Βικέντιον 31)5 Μπ. "Άρες
ΦΑΛΛΟΥΘ	59	9830	ά. Μορμουγκάδο 31)5 δι' 'Ιαπωνίαν	ΧΡΗΣΤΟΣ	51	4669	ά. 'Αμπιτζάν 27)5
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	ε. Σιγκαπούρην 27)4	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23000	εις Σαούμπιο υπό συμπλήρωσιν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.)	56	11977	ά. 'Αμβέρσαν 5)6 διά Φιλαδέλφειαν
ΦΑΣΤ ΓΟΥ-ΙΝΤ	47	3247	ά. Θέουτα 10)4 δι' 'Ασοντόν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	60	19300	ά. Λ. 'Αντζέλες 2)6 Πούλο Σαμπού
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ ΙΙ	50	3139	ά. Πειραιά 20)4 διά Τρίπ. Λιθόνς	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	56	8411	ά. Πόρτ Κελάγκ 6)5 διά Δυρράχιον
ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Μπρειρεχάφεν 1)6 Πουέρτο 'Ορτάζ
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Τσίμπα 28)5	ΧΡΥΣΟΠΟΗΗ ΙΙ	51	3856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΕΙΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ά. Βανκούβερ 30)5 διά Κεντρ. 'Αμερ.	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ	54	7831	Ίβε: «ΒΟΣΠΟΡΟΣ»
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΑΕΓ-ΙΚΣ	69	12748	ε. Σικάγο 3)6	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	ά. Πειραιά 10)3 διά Βόλον
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Γιοκοχάμα 20)5 δι' 'Ανκορέζ	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Γιοκοχάμα 20)5 δι' 'Ανκορέζ
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Σιδνεύ 18)5	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Σιδνεύ 18)5

Τα υπό δευτέρου σημαντικότερα

(Πλοϊκά σημειωμένα διάστερίσκου (*) δεν είναι συμβεβλημένα με τό N.A.T.)

ΑΒΕΝΙΡ (χ.δ.)	62	11098	ά. Σικάγο 26)5	ΑΛΕΦΑΝΗ (κ.)*	63	2261	ξ. Λίθερπουλ 1)6
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	δ. Παναμά 3)6	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Γκάλεστον 12)5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ξ. Κόμπε 5)6	ΑΛΙΑΡΤΟΣ*	58	5593	ά. Μπρεμερχάφεν 6)5 διά Κούδα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ά. Πειραιά 4)6 διά "Αλεξανδρειαν	ΑΛΙΑΤΑ (δ.)	58	13010	ά. "Ιμμιγάμι 3)6 διά Γκότενμπουργκ
ΑΓΗΝΩΡ	71	9884	δ. Παναμά 29)5 διά Τάμπα	ΑΛΙΟΘ (κ.)*	56	1803	ά. Βρέμην 1)6
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	ά. Μπλέφαστ 5)6	ΑΛΚΑΜ*	66	27985	ξ. Πλο. "Ιανέριο 20)5
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	δ. Λονδίνον 9)5 διά "Αθάνα	ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.)	56	1802	ά. Λονδίνον 6)6
ΑΓ. ΣΚΕΨΗ (κ.)	58	3837	ξ. Δάντσιχ 22)5	ΑΛΚΥΩΝ (δ.)	57	13637	ξ. Χάμπτον ρόδες 5)6
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	56	20140	δ. Κων. πολιν 26)5 διά Τούμπα	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	ξ. Γιοκοχάμα 5)6
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	δ. Καζαπλάνκα 28)2 διά Κούδα	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανούρα 26)4
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΛΑ (κυπρ.)	41	9097	ξ. Μπ. "Αύρες 30)3
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	ά. Καράται 10)5 διά Περσικόν	ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Μένα "Άχμαντι 31)5 διά "Αντεν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Κομόδ Μπ. 5)6 διά Χάρην	ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)	53	12540	ά. Γδύνια 31)5 διά Σκίκντα
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δ. Πόρτλαντ 30)5 διά Πειραιά	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	ά. Βοστώνην 3)6 διά Ν. "Ορλεάνην
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 27)5	ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	55	12717	ξ. Νουμέα 2)6
ΑΗΤΕΩΡΓΗΣ (κ.)*	53	2059	ξ. Ρουέν 26)5	ΑΛΜΠΡΙΣΙΑΣ (δ.)	55	14121	ά. Μολέντο 5)4
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΗΟΥ (κ.)	56	13669	ά. "Ινάγκουα 5)6	ΑΛΠΑ (κυπρ.)	43	9159	ά. Μπ. "Αύρες 29)5 διά "Αθάνα
ΑΘΕΝ (κ.)	46	3921	θ. Θέσσαλα 24)5 διά Λαττάκια	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	δ. Γιρβαλτάρ 5)6 διά Ρότερνταμ
ΑΘΕΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	51	6338	ξ. Ντουάλα 28)5	ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	51	11169	ξ. "Αντεν 2)6
ΑΘΕΝΣ	70	8825	δ. Παναμά 4)6	ΑΜΑΡΥΑΛΙΣ (κ.)	56	8959	ά. Βρέμην 9)5 (έπισκευα)
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	δ. Παναμά 8)5	ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	39.000	ά. Ράς Τανούρα 2)5
ΑΘΗΝΑ (μικτόν)	64	30682	ά. Πλάνουα 28)5 διά Ρότερνταμ	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.)*	56	20899	ξ. Πειραιά 16)5
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ξ. Λίθερπουλ 3)6	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10493	ξ. Σιγκαπούρην 3)6
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ά. Σπαλάτον 4)6 διά Ρ. Σ. Λέρενς	ΑΝΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	56	2198	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44708	ά. Νεάπολιν 3)6 διά Μπάνιας	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.)	57	2238	δ. Παναμά 30)5 διά Κορίντο
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	ά. Τόμπα 29)5 διά Περσικόν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. (κ.)	69	15869	ά. Κολόμπιο 29)5 διά Ντώρμπαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Τεργέστην 26)5 διά Ταρτούς	ΑΝΔΟΡΑ (κ.)	50	1784	ά. Βουλώνη 24)5 διά "Ιταλίαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ά. Πλάμας 2)6 διά Βομβάνην	ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. (π.)*	50	3345	ξ. Πειραιά 19)5
ΑΘ. ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ	51	8675	ξ. Πειραιά 3)6	ΑΝΔΡΙΑΝΑ Ι. (κ.)	56	8274	ά. Λέσ. Πάλμας 5)6 διά Ντουμπάτη
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.)	56	20207	ξ. Γιρβαλτάρ 5)6 διά ΗΠΑ	ΑΝΔΡΟΣ	65	15597	ξ. Ρίον "Ιανέριο 5)6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	59	8724	δ. Κ. Τάουν 5)6 διά Ούτζ. Παντάγκ	ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΝΤ Κ.	67	3891	ά. Ν. "Ορλεάνην 19)5 Βενεζουέλαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	55	10027	ά. Πειραιά 13)5 διά Συρία	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ά. Μπανόπιον 21)5 Ρίο "Ιανέριο
ΑΘΗΝΗΝΙΑΝ (κτ.)	57	48747	ά. Μονρόβια 22)5 διά "Υμαντίνεν	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ά. Βιτόρια 1)6 διά Βατιμέδην
ΑΘΗΝΟΥΑΣ (δ.)	59	28693	ά. Μπ. Μπλάνκα 29)5 διά Περσικόν	ΑΝΚΟ ΗΙΑΣ (δ.)*	58	12239	ξ. Ν. "Υόρκην 29)5
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	58	8571	ξ. Ντουμπάτη 7)5	ΑΝΚΟ ΤΡΑΝΣΟΣ. δ.*	61	12702	ξ. Γιοκοχάμα 17)5
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	57	8814	ξ. Σιγκαπούρην 28)4 διά Σαγκάνην	ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)*	67	22146	δ. Παναμά 11)5	ΑΝΝΑ (δ.)	57	25441	ά. Ντάς "Αιλ. 1)6 διά Χάρην
ΑΙΓΙΣ ΜΑΙΤ (κ.)	57	8160	δ. Παναμά 23)5 διά "Αθάνα	ΑΝΝΑ ΙΙΙ (π.)	53	2236	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9025	ά. Τόκιο 20)5 διά Κούδα	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.μ.)*	61	18482	ά. Σιγκαπούρην 30)5 διά Περσικόν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΤΥ (κ.)	57	8361	ά. Σούντοβαθ 28)5 διά Σαγκάνην	ΑΝΣΟΝ (κυρ. δ.)	59	20935	ά. Τζιμπούτι 6)5 διά Ρότερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΙΤΖ. (χ.δ.)*	68	8294	ά. Φώλευ 15)4 διά Χιούστον	ΑΝΤΑΡΕΣ ΙΙ (π.δ.)	57	12113	ξ. Γδύνια 31)5 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)*	66	22611	ά. Ρότερνταμ 26)4 διά Καύσα	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15597	ξ. Φουκουγιάμα 18)4
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΜ (κ.)	69	9241	δ. Παναμά 26)5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	44	3174	ξ. "Αλεξανδρειαν 26)5
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	57	5943	ά. Σαέποιτ 13)5 διά Κούδα	ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβανόν)	48	6259	ά. Κων. πολιν 2)6 διά Κωνσταντζαν
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Κευπέλ 2)6 διά "Αρρόμπιτα	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)	53	8202	ά. Λονδίνον 29)5 διά Κούδα
ΑΙΓΙΑΛΙΑ	52	7787	ά. Κ. Καπιτέλλο 29)4	ΑΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	50	3647	ά. Βεναραδιθήν
ΑΙΓΙΡΑ	57	10044	ά. Ταμπίκο 2)6 διά Ν. "Ορλεάνην	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ά. "Ωκλαντ 9)5 διά "Αντοφαγάκατα
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ά. Ράς Τανούρα 23)5	ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ	72	13120	ξ. Μόλις 2)6
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΕΝΤΖ.	58	10018	ά. Κευπέλ 3)6	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ξ. "Αμερίσαν 3)6
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΣΑΝ	71	15672	ά. Μορμουγάκο 31)3 διά "Ιαπωνίαν	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	ξ. Τόκιο 31)5
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ά. Φιλαδέλφειαν 23)5 διά Ταραγκόνα	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	58	10369	ξ. Βομβάνην 24)5
ΑΙΜΙΑΙΑ (κ.)	52	2517	έργει είς Πειραιάδη 6)2	ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	63	29141	ά. Τζεπέλη Ντανά 17)5 διά "Αιακόρτες
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ά. Λ. Πλάμας 30)5 διά Βέρρη	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	59	8837	ά. Βενετία 13)5 διά Δυρράχιον
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	ά. Ν. "Κόρην 4)6 διά "Αρρόμπιτα	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.)	43	1589	ξ. Χάιφα 31)5
ΑΙΓΙΡ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.)	56	7712	ά. Καζαπλάνκα 27)5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	39	3381	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΡ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	56	7120	ά. Πειραιά 1)6 διά Γενούσιαλάρ	ΑΡΑΓΚΟΝ	56	10180	ά. Χαμπτον ρόδες 31)5
ΑΙΓΙΡ ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΓΚΟ ΚΑΣΤΟΡ	65	25293	δ. Κων. πολιν 1)6
ΑΙΓΙΡ ΠΡΑΓΜ. ΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Μοχαμέντες 1)5 διά Α. Βικέντιον	ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ*	58	11201	ά. Σέδεν "Αιλ. 12)6 διά Σαρέλ
ΑΙΓΙΡ ΣΙΝΣΕΡ. (μ.κ.)*	59	17948	ά. Χάρην 31)5 διά Ρότερνταμ	ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	61	9037	ξ. Γιοκοχάμα 25)5 διά Λ. "Αντζελες
ΑΙΓΙΡ ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ά. Κων. πολιν 27)5 διά Νοδοροσίσκην	ΑΡΓΚΟ ΜΕΡΤΣΑΝΤ δ.	53	18743	ά. Τρίνινταντ 27)5 διά Κόρπους Κρίστε
ΑΙΓΙΡ ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.)	54	7835	ήπο παραλαβήν	ΑΡΓΚΟ ΠΟΛΛΟΥΣ	66	25291	δ. Παναμά 13)5
ΑΙΓΙΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ.	53	12407	ά. Ταματάθε 4)6	ΑΡΓΚΟΡΙΕΙΝΤΕΡ δ.	57	15406	ά. Αιμδούργον 27)5 διά Σάροχ
ΑΙΓΙΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Πειραιά 4)6 διά Τουρκίαν	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	ά. Ν. "Ορλεάνην 24)5 διά Μπόλι
ΑΙΤΖ ΓΟΥΑΙΗΝ (μικτόν)	72	57802	ά. Ράς Τανούρα 3)6	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24894	ά. Βατιμύρην 29)5 διά "Ανάπολιν
ΑΙΤΖ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	71	57830	ά. Μπάρι 31)5 διά Ρ. Τανούρα	ΑΡΕΤΗ (κ.)	57	8560	ά. Γιοκοχάμα 23)5 διά Βανκούβερ
ΑΙΤΖ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ.	69	51627	ά. Σιγκαπούρην 16)5	ΑΡΗΣ (κ.)	54	9561	ξ. Κόμπε 27)5
ΑΙΤΖ ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Αμβούργον 2)6	ΑΡΗΣ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ κ.*	56	8782	ά. Μπρεμερχάφεν 31)5 διά Καράτοι
ΑΙΤΖ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	ά. Λονδίνον 3)6	ΑΡΙΑΔΗΝ Ε. (κ.δ.)	62	25672	ά. Πειραιά 19)5 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖ ΖΗ (μικτόν)	74	63000	ά. Χρισούπα όπου μεταπλήρωσιν	ΑΡΙΑΔΗΝ Η. (κ.)	55	7510	μετων. «ΑΚΙΑΝΑ»
ΑΙΤΖ ΣΚΑΥ'	66	57800	ά. Λ. "Αντζελες 26)5 διά Ντουμπάτη	ΑΡΙΑΝΑ (κ.)*	57	5237	ξ. Μάλτα 15)5
ΑΙΤΖ ΤΡΙΤΩΜ	65	22362	ά. Βρέμην 25)5 διά Χάμπτον ρόδες	ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	ά. Βατιμύρην 5)5 (έπισκευα)
ΑΙΚΜΠΑΡ	55	18452	ά. Φιλαδέλφειαν 3)6 διά Ρότερνταμ	ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	ά. Φρήπορτ (Μπ.) 9)5 διά Γιρβαλτάρ
ΑΙΚΤΙΣ (δ.)	56	9005	ά. Ναζάριον 20)4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ.	72	129260	ά. Κουβέλη 30)5 διά Γκότενμπουργκ
ΑΙΚΤΙΣ (κ.)	55	25433	ά. Κευπέλ 1)6 διά Πολωνίαν	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	ξ. Καλκούτα 24)5
ΑΙΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	ά. Κόπη 1)6 διά Χανάν	ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.)	56	10242	ξ. Σάρος 8)5 διά "Ασκελόν
ΑΙΛΑΑ (π.)	73	8824	ά. Ναγκόρια 24)5 διά Γκουογιακιλ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Πειραιά 10)5 διά Τρίπολιν
ΑΙΛΕΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	58	10499	ά. Παναμά 28)5 διά "Ακατζούτλα	ΑΡΙΩΝ	61	4460	ά. Αιμδούργον 5)6 διά Μπαρανκίλα
ΑΙΛΕΣ ΑΝΔΑΡΑ Ι. (δ.)	56	20926	ά. Ντακάρ 28)5	ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	ά. Βρέμην 28)5 διά Σ. Τόμις
ΑΙΛΕΣ ΑΝΔΑΡΑ Κ. (π.)	53	1231	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ξ. Πειραιά 25)5
ΑΙΛΕΣ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Λόδη "Αντζελες 22)5 διά Γιοκοχάμα	ΑΡΜΟΝΙΣ (δ.)	67	45376	ά. Ράς Τανούρα 5)5 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΑΡΟΣ (χ.δ.)*	68	12380	ά. Παναμά 4)6	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. Σάφι 17)5 διά Λ. Γιουνιόν
ΑΙΛΕΣ ΣΚΟΥΤΡΗΣ (κ.)	47	2097	ά. Βηρυτόν 3)6	ΑΡΟ (δ.)	56	22670	ά. Φρήπορτ 31)5
ΑΙΛΕΣΑΝΔΑΡΟΣ Τ. (κ.)	57	8280	ά. Αιμδούραον 22)5	ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	ά. Κ. Τάουν 17)5
ΑΙΛΕΣΗΣ *	51	2983	ά. Χιονίστον 17)5 διά Σάν Φέλιξ	ΑΡΤΑ (κ.)	56	1960	ά. Νταρμπαν 2)6
ΑΙΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά. Πό				

ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	Ε. Κόμπε 4)6	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	Ε. Σασάνναν 2)6
ΑΤΑ, ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	60	21138	Ε. Πόρτλαντ 3)6	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	Α. "Εμδεν 30)5 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΤΑΛΑΝΤ, ΕΜΠΕΡΟΡ Δ.	74	138000	Δ. Λ. Πλάκας 25)5 διά Περοικόν	ΓΛΥΦΑΔΑ (χ.)	55	3006	Δ. Μπέλευ 26)5 διά "Ικουίτος
ΑΤΑ, ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	138000	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 11)5 διά Γιούροπορτ	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ.*	61	12593	Δ. Μπρισμπατήν 5)6 διά Τόκιο
ΑΤΑ, ΉΓΚΑ	63	15977	Δ. 'Αμπούργον 1)6 διά Ρ.Σ. Λιδρένς	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)*	62	12148	Ωδό παραλαβήν
ΑΤΑ, ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	Δ. Ν. "Υόρην 3)6	ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11329	Δ. Φριτάουν 29)5 διά ΗΠΑ
ΑΤΑ, ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ δ.	68	40962	Δ. Μπιλμπάσ 26)5 διά Τρίπ. Λιθάνου	Γ. ΓΚΑΙ'ΝΤΑΝΣ (δ.)	55	27278	Δ. Μένη "Αχιαντί 3)6 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΑ, ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	Δ. Ρ. Γκράντε 24)5 διά "Αινδρύγον	Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΝΥΤ δ.*	54	27278	Ε. Γιοκοχάμα 31)5
ΑΤΑ, ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 29)3 διά Σ. Κρουά	Γ. ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	54	27277	Ε. Σιγκαπούρην 23)5 διά Δ. "Αντζέλες
ΑΤΑΛΑΝΤ, ΜΠΑΡΟΝ δ.*	74	120000	Εις Οδάλαν υπό συμπλήρωσιν	Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	53	21284	Δ. Παναμά 17)5 διά "Ιαπωνίαν
ΑΤΑ, ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	Π. Μιράντα 28)5 Γιούροπορτ	Γ. ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	55	27278	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 24)8 διά Χιούστον
ΑΤΑ, ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	Π. Χαφεν 28)5 διά Ρ. ές Σιδέρου	Γ. ΓΚΑΙ'ΝΤΑΝΣ (δ.)	55	27278	Δ. Μένη "Αχιαντί 3)6 διά Μοντεβίδεο
ΑΤΑ, ΦΑΛΚΟΝ	59	10389	Δ. Ρ. Γκράντε 16)3 διά Ριγέκαν	Γ. ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΝΥΤ δ.*	54	27278	Ε. Γιοκοχάμα 31)5
ΑΤΑ, ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	Δ. Α. Μάρκες 5)6	Γ. ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	54	27277	Ε. Σιγκαπούρην 23)5 διά Δ. "Αντζέλες
ΑΤΑ, ΧΕΑΜΣΜΑΝ	69	16291	Δ. Ρότερνταν 22)5	Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	53	21284	Δ. Παναμά 17)5 διά "Ιαπωνίαν
ΑΤΑ, ΧΕΡΙΤΑΤ	69	16291	Δ. Βοστώνην 1)6 διά Γκουάμ	Γ. ΙΝΣΠΙΡΕΙΣΟΝ (δ.)	57	25489	Δ. Τέιμπλ Μπατίη 4)6 διά Περισκόν
ΑΤΑ, ΧΗΡΟ	69	16292	Δ. Παναμά 4)4	Γ. ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	57	25490	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 5)5 διά Χιούστον
ΑΤΑ, ΧΩΡΑ'ΙΖΟΝ	69	16291	Δ. Βανκούμπερ 26)3 διά Κορέαν	Γ. ΙΝΤΕΙΤΣΕΝΣ (δ.)	57	25357	Δ. Πειραιά 2)6 διά Περισκόν
ΑΤΑ, ΧΩΡ	69	16291	Δ. Μπ. Μπλάνκα 23)5 διά Γδύνια	Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ.	57	26032	Ε. Πειραιά 20)4
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	Δ. Τής 6)6	Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	58	25222	Ε. Ρίο "Ιανέληρο 29)5
ΑΥΓΗ	56	10312	Δ. Βαλτιμόρη 30)5 διά Τάμπα	Γ. ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	59	41477	Δ. Φιλαδέλφειαν 28)5 διά Κάρυκ "Αίλ.
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	Δ. Παναμά 22)5	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	Δ. Παναμά 29)5 διά Είρηνος
ΒΑΛΙΑΝΤ	60	9088	Δ. Ντάρμπαταν 1)5 διά Δ. "Αντζελες	Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	Δ. Ντάντζις 27)5 διά Πουάντν Μουάρ
ΒΑΛΙΑΝΤ ΚΙΓΚ (δ.)	54	18504	Δ. Αλεξανδρείαν 25)5	Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	Δ. Παναμά 17)5
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	Δ. Βανών/πολιν 23)5 διά Κωνσταντζαν	Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	Δ. Παναμά 26)2 διά Ναχόντκα
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εις Νεάπολιν ἀπό 26)6)7)3	Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΣ	67	23064	Δ. Νταυπιέρ 28)5 διά "Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	58	12369	Δ. Μομπάσα 29)5 διά Λάς Πάλμας	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513	Ε. Αλεξανδρείαν 3)5
ΒΑΣ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	51	8150	Δ. Ντάρμπαταν 17)5 διά Κολόμπο	Γ. ΝΕΙ-ΙΜΠΟΡ	68	23064	Δ. Πόρτ "Ελίζαμπεθ 28)4 διά "Ιαπωνία
ΒΑΣΟ Μ. (κ.)	51	1019	εις Μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΝΕΙ-ΤΣΑΡ	67	23064	Δ. Παναμά 30)5
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	Ε. Όιτα 27)5	Γ. ΝΙΟΥΣ	68	22531	Δ. Μίλνερ Μπατίη 26)5
ΒΕΑΤΑ *	57	10311	Δ. Φρήμαντλ 25)4 διά Ταϊθάν	Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	Δ. Παναμά 26)5
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)*	53	12897	Δ. "Αγ. Βικέντιον 5)6 Νέαν Ύόρκην	Γ. ΝΟΜΠΙΑΤΙ	67	22549	Δ. Βανκούμπερ 28)5 διά "Ιαπωνίαν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	Δ. Λάς Γκουλέτ 2)6 διά Μπαγιόν	Γ. ΝΟΥΟΥΑΖΤ	69	41477	Δ. Γιουροπόροτ 5)6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	Δ. Παναμά 15)5	Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	71	51878	Δ. Ν. "Ορλεάνην 7)3 διά Κίναν
ΒΙΒΙ	34	2709	Δ. Ραβένα 22)5 διά Ρίζε	Γ. ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτ.)	70	51878	Δ. Πόρτ Χέντλαντ 6)5 διά Ρότερνταμ
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	Δ. Ν. Νουάρ 24)5 διά Ντουάλα	Γ. ΣΗ (δ.)	55	12843	εις Πειραιές ἀπό 26)12 (επισκευαί)
ΒΙΚΤΩΡΙΑ 1	72	18953	Δ. Φάλμουθ 27)5 διά Κόλπον ΗΠΑ	Γ. ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	55	20165	Δ. Πειραιά 11)1
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	Δ. "Αγ. Βικέντιον 31)5 διά "Αργεντινήν	Γ. ΓΟΥΟΡΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ δ.	58	25888	Δ. Παναμά 29)5 διά "Ιαπωνίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	Δ. Γιουρόπορτ 31)5	Γ. ΤΑΣΑΓΙΣ (δ.)	54	20864	Δ. Μιζουσίμα 19)4 διά Περισκόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	Δ. Ρότερνταν 29)5 διά Νεάπολιν	Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.)	64	49437	Δ. Μπόνι 28)5 διά Γιουροπόροτ
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	44	10499	Δ. Αλεξανδρείαν 27)4	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	Δ. Φός 4)6 διά Ράς ές Σιδέρου
ΒΟΙΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	εις Μεσογειακάς μεταφοράς	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Δ. Σαδόνα 3)6 διά Αύγουσταν
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	Ε. Ιμπνίχαν 4)6	Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	Δ. "Αίλ θε Γκραίην 21)5 διά Περισκόν
ΒΟΣΥΡΟΣ (κ.)	56	4027	Δ. Αμπούχαστον 22)5 διά Βηρυτόν	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 12)5 διά Μπαγάμας
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	Δ. Λοιδόνιον 5)6 διά Μάλτα	Γ. ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 11)5 διά Ρότερνταμ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	Δ. Ρουέγ 9)5 διά Μομπάσαν	ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	Δ. Χονόλουλον 31)5 διά Σάρογκ
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	Δ. Τεργεστόν 6)6	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	Δ. Γένοβα 7)5
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	54	8720	Δ. Βιζακαπανάμ 4)6 διά Κοσίν	ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	Ε. "Αλεξανδρείαν 2)5
Γ. Μ. ΑΙΒΑΝΟΣ	68	24894	Ε. Ν. "Ορλεάνην 30)3	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	Δ. Κ. Τάουν 3)5 διά Τζακάρτα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	Ε. Σιγκαπούρην 12)5	ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	63	31289	Δ. Μονρόβια 1)6 διά Τάραντα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	Δ. Βαλτιμόρην 31)5 διά Βενετία	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	Δ. Μπρούνιμπούτελ 1)6 διά Ροστόκ
ΓΑΛΑΝΗ	55	9415	Δ. Πρόβτινεν 31)5	ΔΕΦΙΩΝ ΙΑΝ (κ.)	62	12116	Δ. Παναμά 9)5 διά Κίνα
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	Δ. Γιουρόπορτ 30)5	ΔΕΛΔΟΙ	68	8796	Δ. Ν. "Ορλεάνην 5)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	49	2755	Δ. Μπρόνιμπουτελ 29)5 Κων/πολιν	ΔΕΣΠ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	Δ. Ξωθί Κουθέατ 7)5
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	Δ. Τέιμπλ Μπ. 16)5 διά ΗΠΑ	ΔΗΛΟΣ *	59	9493	Δ. Γιεράλταρ 17)5 διά Κοτονού
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	Δ. Χάμπτον ρ. 25)1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	68	9071	Δ. Γιοκοχάμα 20)5 διά Κούδασ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38172	Δ. Οδύ Σαΐδ 5)5 διά Μπατάναν
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)	54	9646	Δ. Βανκούμπερ 31)6	ΔΗΜΗΤΡΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	Δ. Λός "Αντζελες 31)5 διά Μαντζανίλο
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	Δ. Βρέμην 22)5 διά Σάντος	ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	4967	Δ. Λομπίτο 3)6
ΓΙΟΒΑΝΑ (κ.)	53	10699	Δ. Μάρπι 1)6 διά Βεντίαν	ΔΙΑΩΝΗ (κ.)	52	8202	Δ. "Απαπά/λαγκος 4)6 διά Λουάντα
ΓΙΟΥΡ. ΠΕΡΣΙΣΤΕΝΣ	58	8603	Δ. Σιγκαπούρην 28)2 διά Β. Κορέαν	ΔΙΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	52	12523	Δ. Τής 3)6 διά Αύγουσταν
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΥ* (κ.)	55	4509	Δ. Τερμεράρδα 31)5 διά Σιερά Λεόνε	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	Δ. Τζεμπέλ Ντανά 29)5 διά Σακάου
ΓΙΩΡΓΗ ΣΑΤΩΝ (κ.)	60	4246	Δ. Τάραντα 30)5	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	Δ. Χάρηρην 30)5
ΓΙΩΡΓΙΑ ΣΑΤΩΝ (κ.)	59	2666	Δ. Αμπιτζάν 9)5	ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	Δ. Φιλαδέλφειαν 1)6 διά Λά Γκουάρα
ΓΚΑΙ-Υ ΛΟΥΣΣΑΚ π.δ.	69	27725	Δ. Τέληπλ Μη. 31)5 διά Κορούνα	ΔΡΥΜΟΣ (κ.)*	60	13471	Δ. Πόρτ Καρτιέ 23)5 διά "Ιταλιαν
ΓΚΑΛΑΞ ΦΑΙΗΘ (κ.)	59	2763	Δ. Τόνιδα 31)5	ΔΔΩΔ Ι (π.)	56	2709	Δ. Ντάρμπαταν 10)5
ΓΚΑΛΛΑΞ ΦΑΙΗΘ (κ.)	57	5083	Δ. Καρβάγενην 20)5	ΔΔΡΙΕΥΣ	58	8431	Δ. Μπάρον 24)5
ΓΚΙΚΑΣ (κ.)	48	2358	Δ. Καρβάγενην 1)6 διά Βαλένθια	ΔΔΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	Δ. Σιμότουσ 24)5 διά Μπαχρέλιν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30650	Δ. Σιγκαπούρην 26)5 διά Ντουμάρι	ΔΩΤΩ	68	35191	Δ. Σακάίτε 22)5 διά Νιουκάστο
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	67	48747	Δ. Κάρυκ "Αίλ. 7)5 Βιλεμόσχαφεν	Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	Δ. Νανάπιο 22)5 διά Κούδασ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ κ.	59	8525	Δ. Σάντος 20)5 διά Ρότερνταμ	ΕΒΡΟΣ	63	15983	Δ. Ντουλούθ 8)5
ΓΚ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	59	23084	Δ. Πειραιά 27)5	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	Δ. Μπέλιζε 29)5
ΓΚ. ΗΓΚΑ (δ.)	59	15397	Δ. Κων/πολιν 26)5	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	Δ. Γιεράλταρ 2)6 διά Περισκόν
ΓΚ. ΖΑΙΗΣΟΝ (δ.)	59	22762	Δ. Πρόβτινεν 3)6	ΕΙΚΟΥ-ΙΤΥ (δ.)*	52	15623	Δ. Τεργέστην 23)4
ΓΚ. ΓΟΥΝΤ ΓΟΥ-ΙΣ (κ.)	56	6778	Δ. Μόζι 27)5 διά Ρουμανίαν	ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	Δ. Τσαγκουαρίασ 25)5 διά Ρότερντ.
ΓΚ. ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	56	8750	Δ. Λομπίτο 27)5	ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007	Δ. Βηρυτόν 2)6 διά Βαρκελώνην
ΓΚ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ δ.κ.	56	8750	Δ. Ντακάρρο 28)5 διά Μόντρεαλ	ΕΛΑΣΣΙΑ (κ.)	57	8206	Δ. Βακαματουσ 2)6 διά Ναχόντκα
ΓΚ. ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (κ.)	58	10707	Δ. Π. Χώκουμπερ 23)5 Μπρούνσβικ	ΕΛΓΚΡΕΚΑ (κ.)	58	4782	Δ. Πειραιά 18)5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΣΔ	57	8644	Δ. Α'καζούτλαν 31)5 διά "Ιαπωνίαν	ΕΛΕ-Ι-ΣΤΡΙΑ I (κ.)	52	2553	Δ. Ελευθερίας 22)5 διά Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡ. ΔΗΤΣΕΝΤ	69	22998	Δ. Μπ. Μπλάνκα 25)5 διά "Ιαπωνίαν	ΕΛΕ-Ι-ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	Δ. Ελευθερίας 22)5 διά Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	Δ. Ντόρπταν 21)5 διά Ρότερνταμ	ΕΛΕ-Ι-ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	Δ. "Αλεξανδρεία 22)5 διά Ελλάδα
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ	66	23570	Δ. Κελεάγκ 7)5	ΕΛΕΚΤΡΑ E (δ.			

ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	δ. Μπρούνσμπουτελ 3)6 διά Γόνυια	IΩΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Ρόπτερνταμ 5)6 διά Βαλτιμόρην
ΕΛΕΝΙΑ (κ.)*	63	5206	δ. Σουγκέι Ρετζάνη 23)3 διά Σαγκάχνη	IΩΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	δ. Βαλτιμόρην 24)5 διά Σ. Ναζίρη
ΕΛΕΝΙΑ (κ.)	58	5759	δ. Τζουμπούτι 2005 διά Γουαμπός	IΩΝ. ΠΑΓΩΝΗΡ	66	20959	δ. Ν. 'Ορλεάνην 25)5 διή Εύρωπη*
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ 5*	74	132034	δ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 25)5 Περιοικόν	IΩΝ. ΣΚΗΝΠΕΡ	63	13517	δ. Μπάρι 4)6
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	δ. Ρόπτερνταυ 5)6	IΩΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ 5*	53	22531	δ. Μπάνιας 14)5 διά Ροστόκ
ΕΛΙΝΕΛΑ (κ.)	50	4675	δ. Ντακάρ 27)5 διά Βενετίαν	IΩΝΙΚ (5*)	66	45280	δ. Κάρψης "Αίλ 2)6
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	ε. Πειραιά 7)5	ΙΡΕΝΕ Ι. (π.)	56	1820	ε. 'Αιμέρσον 1)6
ΕΛΙΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ε. Πειραιά 26)5	ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	δ. Μπρούνσμπουτελ 19)5 διά Κούδα
ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	ε. Λορ. Μάρκες 29)5	ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	ε. Γόνυια 29)5
ΕΛΛΗΝ	56	10312	ε. Ρίο Γκράντε 29)5	ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	δ. Σεθίλην 3)6 διά Γκλάσσον Ντόκ.
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	66	10013	ε. Βαλαρόδη 24)4 διά Κίναν	ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	2280	δ. Κων)πολίν 3)6 διά Μπρέιλα	
ΕΛΜΕΛΑ (κ.)	51	4847	ε. Σάντος 2)6	ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ε. Γόνυια 4)6
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	δ. Νταμπιέρ 25)4 διά Ντάλερν	ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ε. Γιοκοχάμια 12)5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	δ. Ντακάρ 215)5 διά Δυρράχιον	ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	δ. Γιουροπόρτ 5)6 διά Μένα 'Αχμαντ'
ΕΛΝΑ (κ.)	58	8374	δ. Λας "Αντζελες 11)5 διά Θουσίκι	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ε. Φρίπορτ (Μπαχ.) 9)5
ΕΛΝΤΑΜΙΑ (κ.)*	65	8085	δ. Μίρι 16)5 διά Κίναν	ΚΑΙ' (κ.)*	43	3466	ε. Πειραιά 30)4 διά Τρίπολιν Λιθόνις
ΕΛΝΤΙΑ (κ.)	55	6515	δ. Μασσαλία 1)6 διά Κίναν	ΚΑΙΗ (π.)	51	1923	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	δ. Σιγκαπούρων 15)5 διά Γουαμπός	ΚΑΛΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.)	67	34498	ε. Ράς Τανούρα 21)5
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	δ. Τομπάτα 25)5 διή 'Αθένα	ΚΑΛΛΗ	57	8774	ε. Γόνυια από 30)5 (έπισκευα)
ΕΛΖΟΥΜΠΟ Η	65	7456	δ. Σιγκαπούρην 27)3 διά Βαάσα	ΚΑΛΛ. ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	60	12246	δ. Πειραιά 6)5 διά Γαλλίαν
ΕΛΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	δ. Μασσαλία 1)6 διά Κίναν	ΚΑΛΑΙΟΝΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	δ. Γιβραλτάρ 28)5
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	59	5224	δ. Σιγκαπούρην 25)5 διά Ντακάρ	ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕ' ΙΝΤ. Η	54	11909	δ. Λάς Πάλμας 22)5 διά Ντώρμπαν
ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ε. Ρίο 'Ιανέριο 4)6	ΚΑΛΜΕΙΑ (κυπρ.)	52	8111	δ. Παναμέ 2)5
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	δ. Πλαναμά 3)4	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	δ. Ντώρμπαν 27)5 διά Τοιταγκόκ
ΕΝΕΡΠΤΥ (δ.)*	48	26180	δ. Φρίπορτ (Μπ.) 2)6 Η. 'Ορλεάνην	ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	δ. Σπετζία 5)5
ΕΝΤΕΡΠΡΑΞ (κ.)	57	9820	δ. Πενάχη 2004 διά Γιοκογάμα	ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)*	64	1763	δ. Σακάλι 16)5 διά Μπαγκόκ
ΕΕΟΤΙΚ (μικτόν)	70	70619	δ. Γιβραλτάρ 3)6 διά Σέθεν "Αίλ "	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	δ. Βιττόρια 3)6 διά Κοντρέκερ
ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	ε. Ρ. 'Ιανέριο 26)5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ δ. π.	57	24854	δ. Γιβραλτάρ 3)6 διή ΉΠΑ
ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	ε. Μπ. Μπλάκα 1)6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	δ. Κολούμπια ρίθερ 16)3 διή 'Ιράν
ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2472	ε. Ντόρερ 25)5	ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠ. (κ.)	56	3379	δ. Τσέκα 6)5 διά Ντακάρ
ΕΡΜΗΣ	72	16055	δ. Κούρε 22)5 διά Παναμάτ	ΚΑΠΠΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ κ.	58	10978	δ. Γόνυια 27)5 διά Λείξοες
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	ε. Τεργέστην 5)6	ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ κ.	57	3373	δ. Κων)πολίν 28)5
ΕΡΟΪΚ	64	29396	ε. 'Αμδέρσον 26)5	ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.*	61	8505	δ. 'Αντεν 26)5 διά Λορ. Μάρκες
ΕΡΟΪΚ Κ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	δ. Νίκαια 21)5 διά Μπεζάια	ΚΑΠΠ. ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	56	20899	'Ιδε: «ΑΜΟΑΥΝΤΟΣ»
ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	δ. Μπ. "Άθρες 1)6 διά Ρόπτερνταυ	ΚΑΠ. Δ. ΓΚΡΕΓΟΣ κ.*	57	9060	δ. Τρινικομαλί 27)5 διά Κακινάτα
ΕΣΣΕΣ	57	4023	δ. Σάντος 2)6	ΚΑΠΠ. ΔΗΜΟΣΘΕΗΝΗΣ	65	18995	δ. Παναμά 29)5 διά Γένοντην
ΕΥΑ	57	6046	δ. Σάντος 4)6	ΚΑΠΠ. ΠΑΥΑΔΟΥ (κ.)	47	3340	δ. Λορ. Μάρκες 27)5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)*	60	8462	ε. Πειραιά 23)5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ κ.*	55	3837	δ. Κουβέιτ 24)5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	δ. 'Αμβούργον 1)6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΒΟΓ. δ.*	56	14839	εις Σιγκαπούρην από 1)1 (έπισκευα)
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38339	ε. Κ. Τάουν 14)5	ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	δ. Μαντράς 14)5
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (δ.)	64	34827	ε. Κ. Τάουν 23)5 διά Περσικόν	ΚΑΡΜΕΝ	53	5789	δ. Σάρπινες 5)6
ΕΥΕΓΝΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Πούλη Μπούκον 31)5	ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	55	21075	δ. Σουδάμιτα 26)5 διή 'Ιαπωνίαν
ΕΥΓ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	δ. Κάρυκ 'Αίλ 25)5 διά Περσικόν	ΚΑΡΟΙΝΑ (δ.)*	54	2176	δ. Πόρι Χώκουπετρυ 5)6
ΕΥΓ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	56	30158	δ. Ρ. 'Ιανέριο 29)5 Ράς Γκάρπιτ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ε. Μπ. 'Άθρες 23)5
ΕΥΓΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	δ. Γιβραλτάρ 3)6 διά Μπαράχεν	ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	δ. Χάλιασ 4)6
ΕΥΓΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	71	4412	δ. Βαρκέλωνη 2)6 διά Τερόδζεν	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	58	14606	δ. Βίζαγκαπατινά 2)6 Ράς Τανούρα
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	55	19959	δ. Μπαλμπά 17)5 (έπισκ.	ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	53	7641	δ. Καλκούπτα 2)6
ΕΥΡΥΛΑΟΣ*	64	9727	ε. Βίλμιγκτον 4)6	ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	57	20564	δ. Μπράς Τέρμιναλ 20)4 διά Φρητάσουν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ*	65	10290	δ. Ντουνεντ 24)4 διά Σακάντε	ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ (κ.)	49	2340	δ. Λουάντα 1)6 διά Πουάντ Νουάρ
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	65	10347	δ. Μπ. 'Άθρες 29)5 διή 'Αθέναν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)*	47	7011	εις Πειραιά από 24)1)72
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)*	51	10936	δ. Θέσσαλη 4)6 διή 'Αλεξανδρείαν	ΚΑΤΙΑ (κ.)	55	8447	δ. Ρουέν 9)5
ΕΥΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ε. Κ. Τάουν 3)6	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	56	4537	δ. Λάς Γκουελέτ 19)5 διά Τύνιδα
ΖΑΓΚΟΡΑ (κ.)	56	1437	δ. Ντακάρ 26)5 διή 'Αμπτζάν	ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.δ.)	56	15802	δ. Βίλμιγκοτον 26)5 διά Σ. Κρουά
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΤΙΝΑ Ρ. (κ.)	55	10339	δ. Γιουκάιος 5)6 διή 'Οζάκα
ΖΗΗΩΝ (δ.)	68	10775	δ. Τουλόδη 27)5 διά Μασσαλίαν	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	57	10173	δ. Γιοκοχάμια 27)4
ΖΙΖΗ	59	3917	ε. Ταμπίκο 3)6	ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτ.)	57	17180	δ. Κανοκάθα 16)5 διά Περσικόν
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	52	7114	ε. Σαντ Τζάν 31)5	ΚΕΡΟ (δ.)	52	20667	δ. Η. 'Ορλεάνην 23)5 διή 'Ασκελον
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	59	4226	δ. Χάμπον π. 20)5 Δομικρ. Δημοκρ.	ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)*	59	12597	δ. Κων)πολίν 3)6
ΖΙΤΑ	70	15665	δ. Υμέδροσον 5)6 διά Προβίντενς	ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)*	58	13533	δ. Μπ. 'Άθρες 26)5 διά Γένοβα
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Νέα Ύρκην 3)6	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	δ. Τέλιμπ Μπαή 29)5
ΖΩΗ Γ.	57	3829	δ. Ρ. 'Ιανέριο 4)6 διά Σάντος	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16563	δ. Αύγουστα 5)5 διά Χιμέζι
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	δ. Μομπάσα 20)5 διά Ντώρμπαν	ΚΙΓΚ ΑΓΑΛΜΕΜΝΩΝ 8.	66	44867	εις Λισσαβόνη από 28)1 (έπισκ.)
ΗΓΚΑ	72	9980	δ. Χάθρην 25)5 διά Βανκούβερ	ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	56	21131	ε. Βέλον 4)4
ΗΓΚΑ III (π.)*	51	2979	δ. Νάντη 31)5 διά Ρόπτερνταυ	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	29797	ε. Γιοκοχάμια 5)5
ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.)*	56	4040	δ. Γούνια 30)5 διά Ρόνκαρ	ΚΙΓΚ ΠΛΑΥΣ (δ.)	58	20487	ε. Γιοκοχάμια 31)5
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	δ. Σ. Ντομιγκο 30)5 Μαρακάλιπτο	ΚΙΚΗ (κ.)*	57	9723	δ. Χανάτ 17)5 διά Παναμάτ
ΗΡΑ	48	4574	δ. Παράγιες 30)5	ΚΙΜΩΔΟΣ Β. (κ.)	48	3858	ε. Καζαμπλάνκα 31)5
ΗΣΤΓΟΥΐΝΤ	68	11364	δ. Η. 'Ορλεάνην 26)5 Π. Χάρκουρτ	ΚΙΝΑΡΟΣ	52	3714	ε. Γκουαγιακίλ 2)6 διά Σ. Ντομίγκο
ΗΣΤΓΟΥΐΝΤ (π. μετ. 63)	44	14540	δ. Η. Πρέσπην 25)5 Κακογκάρα	ΚΙΝΑΣΒΟΣ (δ.)	49	8282	ε. Σάντος 2)6 διά Πειραιά
ΗΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	διόποι παραλαβήν	ΚΙΤΙΩΝ (κ.)	56	23232	ε. Χόργ Κόργκ
ΗΙΑΚΑ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ δ.	53	12504	δ. Παναμάτ 25)5	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	54	7039	ε. Ρεοίφ 1)6 διά Δουνκέρκην
ΗΙΑΣ	59	13223	δ. Ησηχάν 21)5 διή 'Εκοφίσκ	ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	55	9519	ε. Σιγκαπούρην 4)5
ΗΙΑΚΟΝ ΜΙΚΗ	59	4381	δ. Π. Λίμου 25)5 διά Γκάλφορπ	ΚΙΤΣΑ Λ. (δ.)	58	5854	ε. Λάς Πάλμας 31)5 διά Π. Σουδάν
ΗΙΑΚΟΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	διόποι παραλαβήν	ΚΛΑΙΡΧΙΑΛ (δ.)	54	12782	ε. Χάμπον π. δέρ 22)5 διή 'Αρούπατα
ΗΙΑΚΟΝ ΠΟΛΛΑУ ΙΙ*	66	7643	ε. Χίουστον 19)5	ΚΛΕΩΝ (δ.)*	59	16217	ε. Αγ. Βικέντιου 16)5 διά Σάλεμ
ΗΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	59	4378	ε. Βηρυτόν 16)5	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ 71	38847	ε. "Αμπτερνταυ 30)5 διά Βιττόρια	
ΗΜΑ*	68	27989	ε. Καζαμπλάνκα 2)6	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΝΙΟΥΤ 70	25139	ε. Ρόπτερνταυ 28)5 διά Μόντρεαλ	
ΗΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436	ε. Πουνταρένας 3)6 διά Η. 'Ορλεάνην	ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΛΕΝ	57	8545	ε. Ταράλετον 5)6 διά Κοραιούσαρ
ΗΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	ε. Γκάλφορποτ 17)5 διά Τερνινταντ	ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	ε. Σάντος 3)6
ΗΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.)	48	2854	ε. Βανκούβερ 13)5 'ΕΛ. Σαλαβάσσρ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)*	55	1216	ε. Βηρυτόν 24)5
ΗΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ε. Μπρούνσμπουτελ 30)5 διά Γόνυια	ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ε. Ρίο 'Ιανέριο 4)6
ΗΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ε. Ρ. 'Αρθουρ 2)6 διά Μπόνιν	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	ε. Βιτόρια 3)6 διά Σάντος
ΙΩΑΝΗΣ ΑΝΤΕΡΝΤΑΥ	66	13516	ε. Β. Ν. 'Ορλεάνη 5)6	ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	δρεγεί εις Πειραιά
ΙΩΑΝΗΣ Β. (κ.)	64	13516	ε. Βαλτιμόρη 24)5 διά Σαθόνια	ΚΟΡΝΗΑΙΟΣ	7		

KRHTAN XISTHORU K.	58	8547	E. Vankouber 1)6	MARIAN (k.)	54	7933	E. Peiraias 24)5
KRHTAN XHOUP (k.)	47	1860	A. Rigeka 26)5 διά 'Alefánδreiaν	MARIANOTH (k.)	53	1044	A. Peiraias 1)6 διά Pórtio Tóreas
KRIOΣ II (k.)	48	6800	E. Trípoli Aíðhanou 31)5	MARIANIK (k.)*	44	2783	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
KΥKNOΣ (δ.)	71	16563	A. Taipiko 29)5 Koatikakólos	MARIANNINA	58	9299	A. Pórtio 'Arbouř 13)5 διά Loukéia
KΥMA (δ.)	59	24369	A. 'Ambréas 4)6 διά Peristikón	MARIANA MARIA	57	9852	A. Sáphi 13)5 διά Melénikò
KΥMO (δ.)	56	24234	E. Keelágik 4)6	MARIIBIS (k.b.)	55	21685	A. 'Alefánδreiaν 29)5 διά Skíknta
KΥNTHIA	71	11801	E. Vankouber 3)6	MARIKA M. (k.)	57	5773	E. Tzakárta 13)5
KΥNPRIΣ (k.)*	57	8935	A. Rio 'Ianélio 25)5 διά 'Amboúrgos	MARIKAK (k.)	54	6856	A. Théousa 2)6 διά Galátos
KΥRA XHISTINA (δ.)	57	11978	A. Xámpiton róðs 25)5 διά 'Amboúrgos	MARIKPEDA III (δ.)	55	12597	A. Rás Soukép 29)5 διά Soukép
KΥRAPABONTHIA (k.)*	54	8532	A. Ntómptou 3)6 διά 'Indian	MARIKPIMA (δ.)	51	10216	A. Ntoumádi 12)5
KΥRAPHRHM (k.)	59	4210	A. 'Ianélio 3)5 διά Parasmariptou	MARIPOZA II (δ.)*	53	12991	E. Mároas Él. Mpregka 30)5
KΩNSTANTHII (k.)	47	3213	A. Neptouli 3)4 διά Trípoli	MARISSARO (k.b.)	51	7977	A. Liosasdwia 31)5 διά Xámpiton róðs
KΩNSTANTINOS (δ.)	64	34827	A. Káryk 'Ala 26)5 Gióúropoort	MARISSIRA (B.k.)	53	21602	A. 'Alefánδreiaν 1)6
KΩNSTANTINOS (k.)	57	7150	E. Ntakár 4)6	MARISSYERTE (k.)	55	6856	E. PÓLHMH TH pòros DIALYUSIN
KΩNSTANTINOS (π.)	51	2430	E. Vankouber 31)5	MARISSYI'M TSAMPTI	73	3500	A. Xámpiton róðs 31)5 διά 'Ambréas
KΩSTHAS MESEN (k.)	58	8847	A. Venetou 4)6 διά Kóspou	MARISSA (π.δ.)	53	11310	A. N. 'Yórkina 19)5 διά 'Itáliaν
KΩSTHES X. (k.)	49	7526	E. Sánatos áπo 22)9)73	MARISSA 2 (k.π.)	37	5272	E. Kép Táous 28)4
ΛΑΒENTER (k.)	55	8281	E. Góounia 22)5	MARISSYXH (k.)	55	6859	E. Xoinékay 5)5
ΛΑΙΔH KLEIΩ	53	6836	E. Kántika 21)4	MARISSY	65	17238	E. Sánterplant 3)6
ΛΑΙΔH NTOROYH (δ.)	53	11230	E. Peiraias 1)3 (épik.)	MARKOS MPOTSEARH	61	12011	A. N. 'Orléanou 1)6 δiá Manzaniòlo
ΛΑI'ON OF MYKON. k.	50	2494	A. L. Pálmaç 26)5 diá Nouakht	MARLEMEN (k.b.)	59	13596	A. Montréa 27)5 δiá 'Aroúmpita
ΛAKMOS (δ.)	59	27462	B. Gióralatár 15)5 δiá Mpeziáta	MARNA (B.)	54	16573	A. Kóp d. 'Amágia 31)5 δiá Siyakap.
ΛAKY ERA (k.b.)	56	12553	A. N. 'Orléanou 30)5 Fréntérkiotou	MARYTOMIA (k.)	61	7863	M. Mprounismputel 2)6 δiá Xalostáthik
ΛAKONIAN (δ.)	67	49339	A. Fórkantos 1)6 δiá Terégesht	MATZESIK (δ.)	65	34185	Rás Tavóra 31)5
ΛAKONIK (δ.)	65	34185	E. Zouevitina 31)5	MAXHTHS	57	8855	Gióralatár 8)1 δiá Xainkákuk
ΛAMANT (k.)	66	11468	A. Ntampiéra 14)2 δiá Ntápten	MEGAS (δ.)	67	43231	A. Rás Tavóra 31)5
ΛAMYRA (δ.)*	64	37338	A. Giokocháma 11)5 Rás Tavóra	MEWTHONI (π.δ.)	58	29139	A. Kópme 30)5 δiá Ntoumáti
ΛANT (k.)	49	1395	E. meσougeiakás metaphorás	MEVIAZ	59	3372	A. N. 'Orléanou 2)6 δiá Tamiptiko
ΛAOYRA B. (k.)*	53	4314	E. Tzéntan 3)6	MELEONTIK (miktoν)	66	39617	A. Poúnta Karpont 2)6 δiá Génoθan
ΛAPRGKO (k.)	58	3839	A. Balvís Mp. 29)5 δiá Lomptito	MELEPOU LEMOU (δ.)	71	113780	A. Képmt 26)4
ΛAPRGKO (δ.)	56	23880	A. M. Xáfén 6)6 M. Él. Mpregka	MELETEM	56	7986	Périston 31)5 Pórt vte Mpouk
ΛAS (k.)	51	1544	A. 'Ambréas 31)5 δiá Xáifa	MERIMNI (k.)	45	3948	Ntómptou 26)5 δiá Périston
ΛASTRITONI (k.π.)	56	3506	E. Sínova 17)5	MERINTIAN STAP (k.)	52	1190	óπo paralathén
ΛEBANTHES	60	8801	E. Ntómptou 31)5	MESESIS (δ.)	59	22681	E. Taitiagkou 19)5 δiá Tasálva
ΛENIΩ (k.)	56	4801	A. Panamá 30)5 δiá Masaaláin	MESSALLA (k.)	47	2740	E. meσougeiakás metaphorás
ΛEPANTO (δ.)*	59	16721	E. 'Amptérntam 28)5	MESSANTZER (π.δ.)	59	30187	E. 'Ambréas 5)6
ΛESELI (k.)	65	2411	A. 'Ambréas 17)5 δiá 'Algyerion	MESSHNIA (k.)	48	1420	E. meσougeiakás metaphorás
ΛEON (k.)	50	7468	E. Amptizán 29)5	MESS. ANAREIA (δ.)	65	50798	A. 'Ay. Phragkíakon 23)5 Ntoumáti
ΛEONH (k.)*	45	2068	E. meσougeiakás metaphorás	METSOVON (δ.)	61	31387	A. Tzimpa 30)4 δiá 'Inónihsian
ΛEON BOGIATZIDH	57	10499	A. R. Tavóra 22)5	MIDAS (k.)	46	4119	E. Peiraias 28)5
ΛIANA (λιθa)*	42	2881	áρgei eis Périston áπo 8)2)71	MIHOS (k.)	50	3364	A. Mpádrro 18)5 δiá Kow)polin
ΛIAA (π.)	50	2734	E. Loudá 15)5 'Apata) Algykos	MHTERA ASHMINA (k.)	52	7731	A. Lás Pálmaç 30)5 δiá 'Aévanan
ΛIPS	60	16968	A. Vankouber 3)5 δiá Kínava	MHTERA EYDOSIA π.	49	3934	A. Théousa 16)5 δiá Trípoli
ΛITSA (k.)	57	2569	A. Théousa 1)6 δiá Góounia	MIKES KASMAS (k.)*	59	4119	E. 'Amboúrgos 24)5
ΛOI'NTA (δ.)	57	20730	E. Sykakopou 3)6	MIMH M. (k.)	59	5224	E. Saigkón 2)4
ΛOYSSIOΣ*	71	27958	A. Tártous 28)5 δiá 'Adyónta	MIMH MEΘEN. (k.)	56	5485	E. Karátos 24)5
ΛYALIA P. (k.b.)	51	9810	A. 'Ay. Biékention 28)5	MIMH N. PAPAL. k. *	68	9069	E. 'Ambréas 3)6
ΛYKABHTOS (δ.)	58	27526	A. Bilemuşáphén 28)4 Fórokántos	MIMIKA M. (δ.k.)	50	25305	E. Peiraias 4)6
ΛYKAION (δ.)	58	27466	A. Pálmaç 30)5 δiá Téza	MIMOZA (k.)	56	8782	A. Kántik 2)6 δiá Périston
ΛYRIK	64	29396	E. Bálumíðron 2)6	MIMA (δ.)	56	21090	A. Souámito 2)6 δiá Keelágik
M. I. KARRAS (δ.)	67	44645	A. Rás Tavóra 30)5	MINEPBA (k.π.)	39	3486	E. Xáifa 10)4
MAGDA (k.b.)	59	16808	A. N. 'Yórkina 31)5 δiá 'Aroúmpita	MINOYTSI (k.)	48	8388	A. Mprounismputel 3)6 δiá Bémar
MAGKNA SPĒS (k.)	47	5010	A. Gráptou 30)5 Pórtio 'Álléyke	MINOA (k.)	53	1980	E. meσougeiakás metaphorás
MAGKNOLIA (k.)	51	7126	A. Panamá 30)4 δiá 'Abéna	MINDAN MPÔYDA	58	13257	E. Rio 'Ianélio 5)6
MATHIOS NIKOЛАS K.	54	2730	A. 'Oreléanou 21)5 δiá Ntómptou	MINONAM TSCHH	54	11743	A. Kolodimpiá ríber 21)5 δiá Pakistán
MAIP	65	19816	E. Símiçoz 27)5	MINONAS (δ.)	57	21229	Périston 24)5 δiá HPA
MAIPH K.	47	2879	A. Kónoupli 10)5 δiá Ríze	MIRAMAR (δ.)*	56	8590	A. Karbágyen 24)6 δiá 'Ambréas
MAIPH IBANOU (δ.)	60	13592	A. 'Amboúrgos 25)5 δiá 'Okríka	MIS PASALIOS (k.)	69	9241	A. Panamá 29)5
MAIPH LOU (δ.)	58	24065	A. Málto 18)5 δiá Kélpou HPA	MISTRAL (k.)	58	993	A. Sabóna 27)5 δiá Barkelewñ
MAI'I'STROS	69	18923	A. Saládhóp 27)5 'Agkroun vtois Réis	MITSA K. (k.)*	57	4040	A. Liosasdwia 31)6 δiá Ádantoi
MAI'IH. LOGIAITI	54	12123	A. 'Amboúrgos 3)6 δiá 'Adyóntas	MIXAHNA (k.)	59	8493	A. Liosasdwia 30)5
MAI'IH. PEREZITI	54	16010	A. 'Oreléanou 2)6 δiá Téza	MIXAHNA (B.)	50	26737	A. Témpo Mpáti 4)6
MAI'IH. SPALENTOR	53	15685	E. Tóri 'Ánoúzata 4)6	M. I. GOULANDRHS	65	28313	Síráda 4)6 δiá Xalolùl 'Alí.
MAI'YFLAOUER X. (π.)	52	10856	E. Bómidá 29)4	MICHANA (B.)	53	11289	Ténta 27)5 δiá Rás Tavóra
MAI'LAI	49	18082	A. Sárho 11)5 δiá 'Alefánδreiaν	MOSENTHAN (k.π.)	51	3386	A. 'Ambréas 29)5 δiá Beugázia
MANTELE-I:N	69	4994	A. Róttéperntou 31)5 δiá Kow)polin	MOUNTRA (k.)	66	2179	Gióralatár 27)5 δiá Masaolálin
MANTINEIA (δ.)	58	22286	A. 'Ay. Biékention 31)5 δiá Périston	MPOAZIA III	67	18459	E. N. 'Orléanou 24)5
MANTOYA (k.)	52	2352	E. meσougeiakás metaphorás	MPOALTIK SKAÝ (k.)	62	1087	A. Lósovertoft 2)6 δiá Dousnérkien
MANOMAΣ M. (k.b.)	54	12948	A. Kow)plin 1)6	MPOARAKO (k.)	55	9242	E. Giokocháma 24)5
MAOYNT AΘΩΣ*	45	14132	A. 'Ay. Phragkíakon 16)5 Kóréan	MPPARMPEGKAINT	61	6751	Fórtasou 30)5 δiá N. 'Yórkina
MARAΦON (k.δ.)	54	19993	A. N. 'Yórkina 26)5	MPAROU (k.)	53	1362	E. Périston 30)5 δiá Kow)polin
MARAΦONIΑN	43	15028	A. Tártous 24)5	MPEEL KROUY (k.)	56	1333	A. 'Ambréas 29)5 δiá Bérrutón
MARANAP (k.)	61	1266	A. Léghorou 1)6 δiá Skíknta	MPERTH MA'IKEΛ	65	4636	Périston 17)5 δiá 'Adyóntas
MARGARITA	66	15404	E. Próbdinou 3)6	MPIHBER (δ.)	57	20464	A. Pórt 'Arbouř 3)5 δiá Mtrás ríber
MARGARITA TOΥ (k.)	41	3307	A. Kow)plin 4)6	MPIHKO (δ.)	59	22779	A. Anakórtes 16)5 δiá Giokocháma
MARGKARET X. (k.)*	56	8378	E. Akapoulóko áπo 22)12	MPPONNAPRT (k.)	58	3399	Niósougáne 5)6 δiá Dousnérkien
MARTKOT TRANΣ. k.*	56	3928	E. Sánantper 30)5	MPOORA (k.)	58	1226	A. Niódlou 1)6 δiá Bilemuşáphén
MARGKΩ	62	8951	A. P. Súouðan 11)4 δiá Kóloύpto	MPOUENEA EΣΠ. (δ.)	64	34056	E. Síkakopóur 30)4 δiá Périston
MAREVA A.S. (k.)	63	11071	A. Gióralatár 29)5 δiá Tóxko	MPOUENA SOYERTE (δ.)	59	22844	A. Róttéperntou 22)5 δiá Mpourotó
MARΦA (k.)	52	2240	A. ð. Spáiniou 31)5 δiá 'Ispániav	MPOUENEA FOORT. (π.)	48	2086	A. Móntréa 30)5 δiá Láykon
MARIA (δ.)	60	25190	A. Périston 29)5 δiá Sákéi	MPOURMA LAPIS (δ.)	53	21577	E. Mt. "Aúres 4)6
MARIA BEÑIZEAOY	56	12231	A. Filáðou 25)5 δiá 'El. Pálito	MPORA'IT SKAÝ (k.)	55	1308	E. Bérrutón 20)5
MARIA BOGIATZIDH	71	16313	E. Gírlíouk 5)6	MPORAKE (k.)	58	3669	E. Málto 6)6
MARIA ISABEELA (δ.)	64	34827	A. Gióralatár 5)6 δiá Périston	MPORGIAN	51	2633	E. Lémesodón 6)6
MARIA K. (δ.)	70	51602	A. Síkakopóur 23)5 δiá Ntoumáti	MPPRITT (k.δ.)	54	2510	A. Lóndinou 6)6 δiá 'Amstérntam
MARIA MARE (k.)	57	1176	E. Mparlénta 26)5				
MARIA FORSYΘ (δ.)	66	49231	E. Fóz 25)5				
MARIA FROSΩ (k.)	54	1916	úπo paralathén				

10 KOUMANDIAS STR.

P.O.BOX 1124

LIMASSOL - CYPRUS

TEL: 5025 AOH 73413 TELEX: 2664

Cables: MERCANAVES - LIMASSOL

SHIPPING AGENTS AND BROKERS

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



ΜΥΩΙΚΙ (μικτόν)	67	39617	ε. Κομάδ Μπαίη 3)6			
ΜΥΚΛΑΗ (δ.)	62	28395	ε. Γιοκοχάμα 5)6 διά Ντουμάι			
ΜΥΡΤΩ*	59	10400	ε. Ρόθερταν 31)5			
ΜΥΡΩΝ	64	17487	ε. Χιούστον 12)5 δι' "Ακαμπια			
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	ε. Βανκούμπερ 24)5 δι' "Ινδονησίαν			
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ. .	62	9354	ε. Μπ. "Άρες 1)6 διά Γένεβα			
ΝΑΤΑ (δ.)	59	23785	ε. Ντάς "Αίλ 16)5 διά Λάντς "Εντ			
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	57	9990	ε. Μόμπιλ 20)5 διά Μεξικό			
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Ν. "Υόρκην 1)6 διά Περσικόν			
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	ε. Ρόθερταν 1)6 διά Κούδα			
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	ε. Ν. "Υόρκην 28)5 δι' "Αρούμπα			
ΝΕΔΑ (κ.)*	61	1460	ε. Δουνκέρκην 30)5 διά Κεντρικά			
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ε. Πειραιά 27)5			
ΝΕΔΑ Π. (δ.)	57	12648	ε. Δουσλάνην 4)6			
ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ε. Ν. "Ορλεάνην 30)5			
ΝΕΠ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.) ..	58	29262	ε. Φριπόρτ (Μπ.) 28)5			
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.) ..	72	54719	ε. Γιεραλτάρ 27)5 διά P. Λανούφ			
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.) ..	58	29141	ε. Νόρθπορτ 3)6			
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΣ (δ.) ..	56	19821	ε. Φριπόρτ 31)5 διά Καναδά			
ΝΕΠ. ΦΡΕΝΙΣΙΠ (δ.) ..	55	23930	ε. Φιλαδελφεια 3)6 δι' "Αρούμπα			
ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	ε. Τομπάτας 5)6 διά Α. "Αντζελες			
ΝΕΠΤ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.	56	3990	ε. Ρ. Νούάρ 30)5 διά Ρ. ντε Μπούν			
ΝΕΣΤΟΣ	64	16073	ε. Ρόθερταν 31)5			
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)*	55	11018	ε. Μπουνίνος "Άρες 4)6			
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ε. Νόρδιλ 28)5 δι' "Αρούμπα			
ΝΕΦΕΛΗ	64	10864	ε. Σιγκαπούρην 9)5			
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	ε. Νίγκατα 3)6 διά Περσικόν			
ΝΗΜΕΡΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιά πάρο 23)12			
ΝΙΓΗΡΙΑ (κ.)*	58	3897	ε. Μορόδια 21)5 δι' ΗΠΑ			
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	ε. Θέουτα 29)5 διά Παναμά			
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΙΚΟΛΑ (δ.)	68	9034	ε. Γιεραλτάρ 23)5 δι' "Άλγεριον			
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	53	12396	ε. Γιαμπόκα 27)5			
Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	68	86521	ε. M. "Αχιμαντ 1)6 διά M. Χάφεν			
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ ..	58	7324	ε. Σάντερλαντ 14)5 διά Κωνσταντζαν			
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	1600	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΙΚΟΣ Χ. (κ.)	50	3827	ε. Λά Παλλές 27)5 δι' "Οράν			
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)*	52	12975	ε. Ν. "Υόρκην 2)6			
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563	ε. Παναμά 15)6 διά Γιοκοχάμα			
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΣ (κ.)	60	4113	ε. Κήγκοταν 30)5			
ΝΟΡΔ. ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.) ..	58	20451	ε. Ντάς "Αίλ 30)5 Δυτ. Ερείην			
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ μετ.	63	44	14800 ε. "Αλεξάνδρεια 21)5			
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	ε. Γιεραλτάρ 2)6			
ΝΟΡΔ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) ..	59	18180	ε. Γιεραλτάρ 16 διά Μπόνι			
ΝΟΡΔ. ΝΑΙΑΝΤ	67	22549	ε. Γάνδον 3)6 δι' "Ανάπια			
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ' (δ.) ..	64	38649	ε. Τεργεστών 5)6 διά P. ές Σιέρ			
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Βασιλικόρην 2)6			
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	55	12402	ε. Φάλμουτ 27)5 (Έπιοκ.)			
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) ..	56	18210	ε. P. "Ιανέρο 3)6 Ράς Τανόρα			
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)* ..	51	1435	ε. "Αιμέρεσαν 27)5 δι' "Αγαθίρ			
ΝΟΡΘΟΓΟΥ-ΙΝΤ	70	11328	ε. Χιούστον 12)5			
ΝΟΡΝΤΕΦΕΛΣ (κ.)*	54	4352	ε. Βρέμην 3)6			
ΝΟΡΦΟΑΚ (δ.)	59	20915	εις Βάλτιμπρην πάρο 30)11 (Έπιοκ.)			
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	ε. Πειραιά 28)5			
ΝΟΤΟΣ	58	12339	ε. "Ιμπριγχα 4)6			
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ (κ.)*	55	1863	ε. Θέουτα 26)5 διά Τρίπολιν			
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.) ..	58	30235	ε. Σάρ Σεμπαστίανο 24)6			
ΝΤ. ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ δ.	54	11911	ε. Κιουρασάο 1)6 διά Plo Χάτινα			
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	68	9079	ε. Παναμά 10)5 διά Κούδα			
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ δ.	67	21340	ε. M. "Αχιμαντ 2)6 δι' "Αντεν			
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	ε. Βανκούμπερ 2)6 δι' "Ινδονησίαν			
ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	54	17672	ε. Ν. "Υόρκην 25)5 δι' "Αρούμπα			
ΝΤΗΖΕΡΗ ΛΗΝΤΕΡ δ.	57	20728	ειωθώ Μπούλεν Μπ. 27)5			
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ δ.	56	20352	ε. Μένα Σαούδ 2)6 διά Σιράχα			
ΝΤΗΦΑΙ-ΑΝΤ	60	19988	ε. Νιούκαστλ			
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ε. Κουβέιτ 1)6 διά Μόντρεαλ			
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	53	15826	ε. Κοοίν 25)5 διά Κάντια			
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	ε. Τεμπλαντόρα 28)5 δι' ΗΠΑ			
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) ..	53	12200	ε. Ραγκούν 31)5 διά Ντουμάι			
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ..	56	8716	ε. Μπ. Μασάρ 15)5			
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	ε. Ντόρμπαν 23)5 δι' ΗΠΑ			
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Τοιγκάλα 1)5 διά Νίσχ			
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) ..	55	11209	ε. Μοντεβίδεο 27)5 διά Περσικόν			
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8716	ε. Ντόρμπαν 29)5 διά Τζακάρταν			
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	ε. Τρίνινταν 29)5 διά Α. Μίνας Μπ.			
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	ε. Μπ. "Άρες 30)5			
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Γιεραλτάρ 25)5 διά Σουετίνα			
ΞΕΝΙΑ (κ.)	47	2836	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) ..	49	1953	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)*	54	2227	ε. Π. Καπιτέλλο 24)5 Βαλπαραΐζο			
ΟΑΝΤΕΝΕΜΠΟΥΡΓΚ κ.*	50	1439	ε. Παγούνα 19)4 διά P. Τζεντήλ			
ΟΑΥΜΠΙΑ (δ.)	58	13093	ε. Απαπατα/Λάγκος 31)5			
ΟΑΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ε. Βιζακαπατανίας 18)5			
ΟΑ. ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ε. Τζέπιλ Μπ. 1)6 διά Γιοκοχάμα			
ΟΑ. ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	ε. Γιοροπόρτ 24)4			
ΟΑ. ΑΙΣ (δ.)	54	17999	ε. Σιγκαπούρην 20)5 διά Περσικόν			
ΟΑ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ε. Τζέπιλ Μπ. 1)6 διά Λάντς "Εντ			
ΟΑ. ΑΛΛΑΓΗ-ΑΝΣ (δ.) ..	70	97206	ε. Γιοροπόρτ 5)6			
ΟΑ. ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97205	ε. Ζεμπρούγκε 21)5 διά Περσικόν			
ΟΑ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ε. Τοκουγιάμα 4)6 διά Περσικόν			
ΟΑ. ΑΝΤΒΕΝΤΖΙΟΥΡ (δ.) ..	70	97466	ε. M. "Αχιμαντ 31)6 Μ. Δλ Φαγάλ			
ΟΑ. ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98565	ε. Τζέπιλ Μπ. 31)5 διά Χέρθην			
ΟΑ. ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	ε. Τζέπιλ Μπ. 4)6 διά Λάντς "Εντ			
ΟΑ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ε. Βιλελμούσφερ 16)5 διά Περσικόν			
ΟΑ. ΑΣΠΙΡΕ-ΙΣΩΝ δ.	72	106123	ε. Γιεραλτάρ 25)5 διά Μπαχρέν			
ΟΑ. ΒΑΛΛΕ-' (δ.)	54	13652	ε. Παναμά 27)5 δι' "Ιστανίαν			
ΟΑ. ΒΑΛΟΡ (δ.)	54	20453	ε. Αγ. Φραγκίσκον 22)5			
ΟΑ. ΓΚΑΛΦ (δ.)	54	20495	ε. Πρόθιντενς 16)4 διά Ν. Μπεντφόρτ			
ΟΑ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Φορκάντος 29)5 διά Κιουρασάο			
ΟΑ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	ε. Κάρυκ "ΑΙλ. 11)5 διά Γένοβα			
ΟΑ. ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Ν. "Υόρκην 9)5 διά Περσικόν			
ΟΑ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	65	32407	ε. Πειραιά 1)4			
ΟΑ. ΓΚΟΛ (δ.)	65	38607	ε. Καρθάκα Μπαή 3)6			
ΟΑ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	50	27602	ε. Κιουρασάο 30)5 διά Ταραγκόνα			
ΟΑ. ΑΕΙΚ (δ.)	54	17999	ε. Ν. "Υόρκην 3)5			
ΟΑ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Κάρυκ "ΑΙλ. 30)5 Λάντς "Εντ			
ΟΑ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ε. Ράς Τανόρα 24)5			
ΟΑ. ΜΠΡΙΑΛΙΔΑΝΣ (δ.) ..	73	128561	ε. Τέμπη Μπαή 31)5 Μήλφ. Χάφεν			
ΟΑ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	55	13709	ε. Λιοσσαθώνε 21)5 διά Τρίπολιν			
ΟΑ. ΝΤΕΙΡΑ Ι (δ.)	54	20495	ε. Σιγκαπούρην 31)5 διά Κίναν			
ΟΑ. ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	66	15625	ε. Ντόρμπαν 22)5 διά Σάντος			
ΟΑ. ΠΑΛ	65	15577	ε. Κομάδ Μπαή 30)5 διά Ήρι Ρίθερ			
ΟΑ. ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Τσαγκούραράμας 3)6 δι' ΗΠΑ			
ΟΑ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15179	ε. Γιεραλτάρ 26)5 διά Ελέξανδρειαν			
ΟΑ. ΠΕΡΑ	65	15671	ε. Παναμά 1)6 διά Ν. Όρλεάνην			
ΟΑ. ΠΙΡΙΣ	69	15688	ε. Παναμά 3)6			
ΟΑ. ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	67	15697	ε. Μπαντάρ Σαπούδο 19)5			
ΟΑ. ΠΡΕΣΤΙΣ	69	15808	ε. Χάμπτον ρόδος 31)5 Ν. Ζηλανδίαν			
ΟΑ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Τσαράς 3)6 διά Σφάξ			
ΟΑ. ΡΑΙ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	60	32008	ε. Σιμόπουσα 12)5 διά Ντουμάτι			
ΟΑ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	59	32007	ε. Κάρυκ "ΑΙλ. 27)4 διά Χιούδοντος			
ΟΑ. ΡΟΝ (δ.)	54	17999	ε. Αρακάζοβ 20)4 Σάο Σεμπαστιόνα			
ΟΑ. ΡΑΣ (δ.)	55	18790	ε. Καράτσι 2)6 διά Περσικόν			
ΟΑ. ΣΚΑΥ' (δ.)	55	13934	ε. Μάλπετα 27)4 (Επισκευα)			
ΟΑ. ΣΝΟΟΥ (δ.)	54	13665	ε. Κιουρασάο 7)5 (Επισκευα)			
ΟΑ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	59	37958	ε. Γιεραλτάρ 8)5 διά Νιγηρίαν			
ΟΑ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	60	37744	ε. Μένα Σαούδ 25)5 διά Φιλαδέλφεια			
ΟΑ. ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Πόρτ Αρθουρ 17)5 Δυτ. Αφρικήν			
ΟΑ. ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.)	64	30581	ε. Λάς Πάλμας 22)5 διά Μπόνι			
ΟΑ. ΦΑΕΩΝ	65	15179	ε. Πόρτ Χάκομπεροπουρού 4)6 διά Βραζιλίας			
ΟΑ. ΦΑΙΛΟΚΟΝ (δ.)	58	27602	ε. Σέπτε 26)5 διά Σκαραμαγκάκη			
ΟΑ. ΦΕΙ'Μ (δ.)	65	47493	ε. Μπόνι 21)5 διά Γιουροπότη			
ΟΑ. ΦΗΠΤΩΜΟ (δ.)	64	47493	ε. Τρόπολιν Λιδάνου 2			

ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.) ... 51	1077 εἰς μεταφοράς Μεσογείου Δ. Αφρικής	ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.) 60	3838 Ε. Ν. 'Υόρκην 5)6
ΠΕΡΑ Α'ΙΑΝΤ ... 64	10865 Ε. Ζευμπρόγκε 17)5 διά Καράτσι	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.) 53	2641 ὑπό παραλαβήν
ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.) ... 56	15852 Ε. Κολόμπο 4)6	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυρρ.) 50	1439 Ε. Πειραιᾶ 1)6
ΠΕΤΙΓΚΟ * ... 67	44795 δ. Γιβραλτάρ 31)5 διά Βαλτιμόρην	ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.) 58	12975 δ. Ράς Τανόύρα 14)5
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) ... 57	7843 δ. Γιβραλτάρ 6)5 διά 'Αθένα	ΣΑΝΒΙΚΤΩΡ (κ.) * ... 57	8805 δ. 'Αγ. Βικέντιον 5)6 Μοντεβίδεο
ΠΕΤΡ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ 65	41255 ε. Μ. 'Υόρκην 4)6	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.) ... 59	2958 δ. Κουσίρο 24)5 διά Κελάγκ
ΠΙΣΚΕΣ (δ.) ... 50	17763 δ. Γιβραλτάρ 31)5 διά 'Αστόντ	ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.) 54	2006 ἵση «ΒΑΣΙΛΙΚΗ» σημ. Ελληνική
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν) ... 67	48747 δ. Φός 2)6 διά Βιτόρια		
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (κ.) * ... 55	7059 ε. Ναγκόγια 31)5		
ΠΛΑΥΤΟΝ (κυρρ.) ... 59	10918 ε. Πρόβιτνεν 1)5	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π. 53	2699 δ. Μιτ. "Άθρες 29)5 διά Γένοβα
ΠΛΑΤΩ ... 68	35191 δ. 'Αμερίσαν 15)5 Δ. Μπουκάνων	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ ... 56	9966 ε. Ούλούπιν 4)5
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν) ... 66	33291 δ. Π. Καρτιέ 5)6 διά Γερμανίαν	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) 65	31779 δ. Ράς Τανόύρα 30)4
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΛΑΝΑΡ (μικτ.) 72	57102 ε. 'Αμοτερπάτη 28)5	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ ... 57	9144 Ε. Ισασέδων 16)5
ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.) * 54	5671 ε. Λορ. Μάρκες 1)6	ΣΑΝΟΥΘΓΟΥΙΝΤ ... 70	11329 δ. 'Αποπα(λ)άγκος 30)5 διά Π. Νουάρ
ΠΟΛΥΔΩΡΑ ... 56	8325 ε. Σέπτε 30)5 διά 'Αντίλλες	ΣΑΝΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ 58	21144 δ. Κολόμπο 23)5 διά Περσικόν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) 71	80194 δ. Κάρυκ "Αϊλ 19)5 Γουντίν "Αϊλ	ΣΑΝΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.) 64	32379 ε. Πειραιᾶ 9)5
ΠΟΝΤΟΣ (κ.) * ... 70	1662 δ. Κόπηκ 30)5 διά Βασιλιμόρη	ΣΑΝΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ. 61	14020 δ. Χιβοντσον 25)5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΟΝΤΟΣ (δ.) ... 58	16258 δ. Ρόττερνταμ 5)6 διά Λάς Πάλμας	ΣΑΝΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.) 54	18790 ε. Ριο 'Ιανέριο 4)6
ΠΟΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ (κ.) 62	5355 δ. Ρ. Γκράντε 17)5 Κωνσταντζάν	ΣΑΝΟΥΘ. ΜΕΡΤΖΑΝΤ 66	15668 δ. Πειραιᾶ 2)6 διά ΉΠΑ
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.) * ... 49	1011 δ. Ποτέρ 24)5 διά Τρίπ. Λιθίνης	ΣΑΝΟΥΘ. ΣΑΝΑΛΑΙΤ 5.	19462 δ. 'Αμερίσαν 30)5 διά Π. Νουάρ
ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (δ.) * ... 57	21682 δ. 'Ανακόρτες 29)5 διά Γιοκοχάμα	ΣΑΝΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.) 72	1560 δ. Βαλτιμόρη 27)5 διά Ντεμεράρα
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) ... 45	5786 δ. Πειραϊά 28)5 διά 'Ισπανίαν	ΣΑΡΑΠΤΑ (κ.) ... 60	3899 ε. 'Αμερίσαν 5)6
ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) 59	43373 ε. Λός "Αντίζελες 6)5	ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.) ... 54	5077 δ. Λάς Πάλμας 1)6 διά Ισασέδωνα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ ... 64	5916 ε. 'Απαπα(λ)άγκος 24)5		
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.) ... 59	9633 δ. Κασαμπλάνκα 21)4		
ΠΡΟΜΠΙΤΙ (δ.) ... 52	10188 δ. Λ. Πάλμας 4)6 διά Μομπάσα		
ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.) * 48	2224 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΓΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ 58	8369 ε. Παρανάγκουα 1)6		
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ 56	8130 ε. Ντωρίταν 28)4 διά Βασιλίλιαν		
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) ... 56	9218 δ. Χούγκναν 21)5 διά Κούδα		
ΠΥΓΙΑ ... 72	10382 δ. Χάρδην 28)5 διά Βουλώνην		
ΠΥΓΙΑΙΑΣΤΡΩΝ (π.) * ... 46	1921 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΡΑΒΕΝΣ (κ.) ... 47	8039 δ. Κωνια(πολίν 24)5 διά Κωνσταντζάν		
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυρρ.) ... 52	1346 δ. Γκούλι 1)6 διά Θεσσαλονίκην		
ΡΑΙΑΦ ΦΟΝ ΜΠΑΡΓΚΕΝ 50	1516 δ. 'Αμερίσαν 28)5 διά Ταραγκόνη		
ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.) * 73	142055 ε. Ρ. Τανόύρα 21)5		
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.) * ... 56	1384 δ. 'Αμερίσαν 28)5 διά Πειραιά		
ΡΕΑ ... 66	11859 δ. Μόμπιλ 31)5 διά Ν. 'Ορλεάνην		
ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.) ... 54	11647 δ. Ν. 'Ορλεάνην 23)5 διά 'Ιταλίαν		
ΡΕΙ-ΙΝΤΖΕΡ (δ.) ... 57	20778 ε. Μίζουανα 12)5		
ΡΕΙ-ΙΦΕΝΣ (κ.) ... 46	8070 δ. Ρόττερνταμ 1)6 διά 'Αθήνην		
ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ ... 55	2376 ε. Τανόύρα 14)5 διά Μ. Μπάριος		
ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ· (κ.) * 56	1990 δ. 'Αμερίσαν 5)6 διά 'Αμδούργον		
ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν) ... 51	12540 δ. Σαντάντερ 31)5 διά Ρεάθ		
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν) ... 71	77049 δ. Βιτόρια 1)5 διά Μιζουσίμα		
ΡΙΑ Μ.* ... 52	3714 ε. Ν. 'Ορλεάνην 31)5		
ΡΙΟ ΜΑΡ ... 65	16334 ε. Βοδάρη 4)6		
ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. 56	9026 ε. Μιτ. "Άθρες 3)5		
ΡΟΔΑΝΘΗ Α. (κ.) * ... 24	5262 δ. Πειραιᾶ 31)5 διά Γένοβα		
ΡΟΖΑ Τ. (κ.) ... 54	1970 ε. Γένοβα 26)6 διά Βεγγάζην		
ΡΟΘΕΝΣ (κ.) ... 46	8106 δ. Μι. "Άθρες 28)3 διά 'Αθένα		
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) ... 56	21028 δ. Σπέτζια 5)6 διά Σκίκιντα		
ΡΟΛΛΕ (δ.) ... 55	19853 ε. 'Αμερίσαν 5)6		
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν) ... 71	77049 δ. Βιτόρια 8)8 διά Μιζουσίμα		
ΡΟΥΓΙΑ (κ.) ... 67	2486 δ. 'Αμερίσαν 5)6 διά Λειζένες		
ΡΟΥΘΗ ΜΑ·Ι·ΚΕΛΣ κ. 63	7311 δ. Ιντσόν 9)5 διά 'Ιταλίαν		
ΡΥΘΜΟΣ ... 57	10316 δ. Π. Καρτιέ 1)6 διά Σορέλ		
ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.) ... 59	21275 δ. Κιουραζά 27)5 διά Λάς Γκουάρια		
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.) ... 50	17791 δ. Σεεμπρόγκε 4)6 διά 'Αρούμπα		
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.) * 58	3065 ε. Αμερίσαν 4)6		
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (κ.) ... 59	29486 δ. Μπομόντ 1)6 διά Τρίνινταν		
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ ... 65	23249 δ. 'Υμουνίτεν 15)5 διά Κέρμη		
ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) 57	20686 ε. Στοκούδημη 4)6		
ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ (π.) 56	8686 δ. Σαουθέμπτον 31)5		
ΣΤ. ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) 59	16973 δ. Καιμένε 2)6 διά 'Αρούμπα		
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) ... 56	12279 δ. Γιβραλτάρ 30)5 διά Κανακρού		
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ ... 53	8715 δ. Μουπάσα 4)6 διά Μπάρσαν		
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.) 66	16334 δ. Λ. Πάλμας 1)6 διά 'Αλγκεθίρας		
ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΕΣ 65	22248 δ. Γδύνια 28)5 διά Λουλέα		
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτ.) 50	11631 δ. Ρεάθ 27)5 διά Πουάν Νουάρ		
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ III (δ.) 59	15772 δ. Λ. 'Αντεζέλες 5)6 διά Ροάδ Μπήτς		
ΣΤ. ΤΖΩΡΤΖ III (δ.) ... 54	9755 δ. Τσιταγκόκ 29)5 διά Κουσέτη		
ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.) ... 59	29097 ε. Μπωμόντ 30)5		
ΣΑΙΛΑΒΙΑ (κ.) ... 56	8671 δ. Παναμά 20)5		
ΣΑΙΜΟΣ Α'ΙΑΝΤ (π.) 71	5055 ε. 'Αμδούργον 4)6 διά Κωνια(πολίν		
ΣΑΙΜΟΣ ΓΚΛΟΥ ... 64	18123 δ. Πειραϊά 15)5		
ΣΑΙΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.) * ... 56	1360 δ. Τόνδα 4)6 διά Σετουμπάλ		
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ. 72	11506 δ. Γιοκοχάμα 10)4 διά Χαϊνάργκ		
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ 72	11506 ε. Σάντος 2)6		
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.) * 50	1805 ε. Σεεμπρόγκε 1)6		
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ... 57	8952 δ. Μπρούνιμπουτελ 25)5 διά Γδύνια		
		ΣΤΕΛΛΑ (κ.) ... 55	3398 δ. Μόμπιλ 28)5 διά Σ. Τόμας
		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) ... 50	1517 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
		ΣΤΕΛΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.) ... 52	2039 δ. Κεπί Τάουν 12)5 διά Χοντέντα
		ΣΤΕΦΑΝΙΑ (κ.) ... 60	10733 ε. Ντάρμπιταν 5)6
		ΣΤΗΜΩΝ (κ.) ... 55	2224 δ. 'Απαπα(λ)άγκος 18)5
		ΣΤΟ·Ι·Κ (μικτόν) ... 71	71208 δ. Φιουμισίνο 27)5 διά Π. Σαλαζάρ
		ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.) 60	13481 ε. Μιτ. "Άθρες 2)6
		ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟ (δ.) ... 56	10945 δ. Ντόρμπιταν 30)5 διά Ν. 'Αμερικήν
		ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ (δ.) 60	12497 δ. Βομβάνη 2)6
		ΣΤΟΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.) 53	8031 δ. Σάντος 2)6 διά Δυτ. 'Ινδιες
		ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.) ... 54	11582 δ. Κολόμπο 3)6
		ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.) ... 52	11113 ε. Μπάρσαν 1)6
		ΣΤΟΑΤ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ δ. * 60	13979 δ. Γκάλιεστον 11)5 διά Κοραμσάρ
		ΣΤ. ΠΑΣΣΑΝΤΕΝΑ (δ.) 57	12461 δ. Ν. 'Ορλεάνην 3)6 διά Φρήπορτ

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

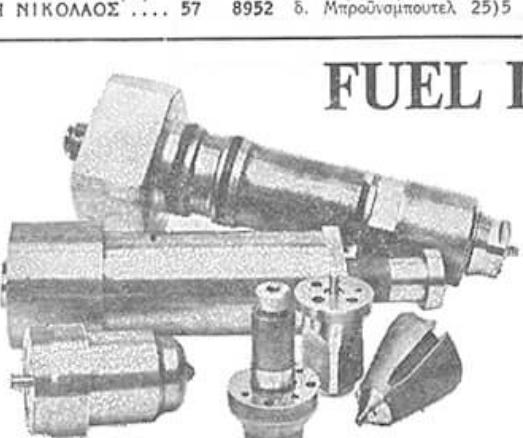
Loudovikou 1, Piraeus, Phone 479000, Telex 212914

Representatives in Greece for :

MARIN INDUSTRI AB

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

Telegrams: Marinindustri, Telex : 21449 MARIN S



ΣΤΟΛΑ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	58	12436	ά. Ρόττερνταμ 6)6 διά N. 'Υόρκην
ΣΤΟΛΑ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	ά. Ρεσιφ 5)6 διά Μονρόβια
ΣΤΟΛΕΡΖΟ (κ.)	46	1831	ε. Σιγκαπούρην 2)5
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	δ. Παναμά 3)6 διά Κίναν
ΣΥΜΗ	53	5339	δ. Παναμά 4)6
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ε. Σάο Σεμπαστιάνο 26)5
ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ. κ.	53	1764	ε. Μασσαλίαν 21)5
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	ε. Βηρυτόν 4)6
ΣΥΡΙ	68	9024	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 27)5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	53	1092	δ. Παναμά 31)5
ΣΩΤΗΡΙΑ Π. (κ.)*	56	3839	ε. Λαττάκια 29)4
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	8807	δ. Ν. 'Ορλέανην 5)6 Rio 'Ιανέρο
ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	ε. Πιοκόχαμα 23)5
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ε. Γκιζόν 29)5
ΤΑΡΣΕΥΣ III (δ.)*	64	43921	ά. Ράς Τανούρα 2)5 διά Σρι Ράχα
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	ά. Ν. 'Ορλέανην 1)6 διά 'Αρούμπα
ΤΕΚΤΟΝ (δ.)	55	15807	ε. Κόρ αλ. 'Αμπαγια 3)6
ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	ά. Καρθαγένην 16)4 διά N. 'Υόρκην
ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	ε. Τοίμπα 30)5
ΤΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	ά. Μπιζέρτα 28)5 διά Τρίπολιν
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	ά. 'Αμπερνταμ 12)5 διά Τσακάρτα
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ά. Ν. 'Ορλέανην 4)6 διά 'Ιαραήλ
ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	52	2823	ε. Μπιλμπάο 5)6
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ε. 'Αγ. Φραγκίσκουν 5)6
ΤΖΟΥΔΙΑ (κ.)	49	6739	ά. Λάς Πάλμας 4)6 διά Δαγομέη
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	ά. Κ. Τάουν 30)5 διά Περσικόν
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	57	9680	ά. Αμδούργουν 28)5 διά Μπελαδάν
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) ...	57	3178	ά. Σπέτζα 28)5 διά Λαττάκια
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Τορόντο 31)5 διά Μόντρεαλ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.) ..	53	28798	ά. Ναγκόγια 30)5 διά Περσικόν
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)	59	12821	ά. 'Αντεν 27)5 διά 'Ιαπωνίαν
ΤΟΛΜΗ	56	3146	ά. Ρεσιφ 5)5 διά 'Αλγέριον
ΤΟΞΟΝ (δ.)	64	31331	ε. Μένα 'Αχμαντ 5)6
ΤΟΡΡΕ ΝΤΕΑ ΟΡΟ	73	15382	ά. Ρίο 'Ιανέροι 3)6 διά Σάντος
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ε. Τσαγκουφάρμας 28)4
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ε. Κακινάτο 22)5
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	ά. Ρόττερνταμ 28)3 διά Κούθα
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	61	16591	ε. Ρόττερνταμ 5)6
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	ά. Γιβραλτάρ 5)6 διά Κορούνα
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Ν. 'Υόρκην 16)5 διά 'Αρούμπα
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ε. Σιγκαπούρην 5)6
ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΔΑ (κ.)	52	3664	ά. Θεούτα 27)5 διά Σφάξ
ΤΡΙΝΤΕΝ (δ.)	67	34501	ά. Ράς Τανούρα 16)5
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Τέιμπλ Μπαίη 26)5 διά Περσικόν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	54	11913	ε. Τακοράτη 29)4
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ε. 'Αμπαντάν 10)5
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. Ντάς 'Αιλ. 13)5 'Αγ. Φραγκίσκουν
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	ε. Ντώρμπαν 3)6
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Μοντεβίδεο 27)5 διά Περσικόν

ΤΣΕΡΓΚΟΥ· (π.)*	57	1177	ά. Ριγιέκα 26)5 διά Πόλον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Πειραιά 2)6 διά Αύγούσταν
ΥΖΟΜΑ (κ.)	52	3256	ε. Κάλιαρι 23)5
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	49	11771	ά. Ρόττερνταμ 28)5 διά Γιεραλτάρ
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ά. Ντάρ ες Σαλάμ 28)5 διά Τζένταν
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	εις Ράς Τανούρα (άποθήκη)
ΦΑΙΑΙΞ	45	13849	ε. 'Αγ. Βικέντιου 5)6
ΦΑΝΝΥ *	48	2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	ά. Νεκοτόεα 27)5 διά Χίλην
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Καζαμπλάνκα 11)5
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	ά. Κολόμπο 6)6 διά Αδστραλίαν
ΦΙΑ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	ά. Τέιμπλ Μπαίη 17)5
ΦΙΝΤΕΛΟ (δ.)	67	46382	ά. Σιμόπου 22)5 διά Μπαχρέν
ΦΙΟΝΑ (κ.δ.)	57	12683	ά. Γιοκοχάμα 29)5 διά Γιοκαΐσι
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ'ΙΜ (δ.)	59	15914	ά. Ρόττερνταμ 5)6 διά Κιουρασάο
ΦΙΩΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ε. Μπέλφαστ 2)6
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (κ.)	51	2193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΛΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	ά. Κων)πολιν 4)6
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ά. Λομπίτο 3)6 διά Λισσαδῶνα
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ'ΙΤ π.	43	6338	ά. Ταμπίκο 2)6 διά Τάμπα
ΦΟΙΝΙΣ Ι (δ.)	54	13972	ά. 'Ησηγαμ 3)6 διά Αύγούστα
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)	57	7863	ε. 'Αμφέρσαν 31)5
ΦΟΡΤΣΟΥΤΥ (δ.)*	53	10945	ά. Βαλτιμόρων 3)6
ΦΟΥΑΒΙΑ (κ.)	56	10360	δ. Παναμά 11)5
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	49	2358	ά. Κων)πολιν 3)6 διά Κωνιστάντζαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)*	48	1845	ά. Πειραιά 10)5 διά 'Ιταλίαν
ΦΟΥΛΣΚΑ-ΙΣ (κ.)*	67	3971	ά. Ντακάρ 25)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΦΡΑΝΚΡΙΓΚ (κ.)	56	3405	ε. N. 'Υόρκην 4)6
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Σιγκαπούρην 16)5 διά 'Ιμπριχαμ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	δ. Σιγκαπούρην 16)5
Χ. ΕΝΤΙΟΥΡΑΝ Κ.δ.*	53	12377	εις Φρητάουν άπό 3)2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	50	10315	ά. Κόπερ 21)5 διά Αύγούσταν
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21357	ά. Μπ. Μπλάνκα 3)6 διά K. Τάουν
ΧΟΛΑ ΚΡΟΣ	44	14875	ά. Θέουτα 28)5 διά Χάμπτον ρόδες
ΧΟΛΑ ΤΡΙΝΙΤΥ /	44	12646	ε. N. 'Ορλεάνην 2)6
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	εις μεταφοράς Μουροράν - Ναχόντκα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. Ντώρμπαν 25)5 διά Ταϊταχόγκ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.)	59	29141	ά. Φιλαδέλφειαν 22)5 Ράς Τανούρα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16275	ά. Μουροράν 26)5 διά Παναμά
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Χόβικ 9)5 διά Περσικόν
ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Βοστώνη 5)6 διά Τρίνινταν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. K. Τάουν 30)5 διά N. 'Αμερικήν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ε. Χάθρην 1)6
ΧΡΥΣΩ (κ.)	58	1929	ά. Βρέστην 2)6
ΧΩΚ	57	11912	ά. Ρόττερνταμ 15)5
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	ά. Ράς Τανούρα 16)5
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ά. Χάμπτον ρ. 3)6 διά Γερμανίαν

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΑ:		
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ 'Ορφέων 1B - N. Σμύρνη	ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αλγάλεω 51β - Κορυδαλλός	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ Κρήτης 77, 'Αγια Βαρβάρα
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεὺς		

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 338

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1974

GREEK MARITIME LAW ASSOCIATION

SHIPBUILDING CONTRACTS

ADDITIONAL REMARKS

In his Introductory Note Professor Berlinieri suggested that in addition to the question indicated in the Note contributors should feel free to deal with any other problems they might think of interest.

1. Standard form of contract and municipal law

1.1. Even if there is an international agreement about a standard form of shipbuilding contract there will still be differences in the interpretation of the standard contract, according to the law of the country applicable in each case.

Differences could become particularly pronounced when the same contract were to be interpreted and applied in Greece (a civil law country) as against, say, Great Britain or another common law country.

Whereas in English law it appears that "it is possible subject to certain statutory exceptions, to exclude liability for breaches of fundamental terms of the contract and also to exclude the operation of terms implied by common law or by statute" (British Maritime Law Association, Memorandum on Shipbuilding Contracts), the position would be much different under Greek law, where the free consent of the parties to the shipbuilding contract would be subject to certain restrictions, which are imposed by statute in a rather paternalistic spirit for the protection of the parties' interests.

1.1.1. The terms of any particular shipbuilding contract would further have to be examined in the light of a number of statutory provisions, in order that it may be ascertained whether the contract would comply with these provisions and, if not, how it would be affected by them. For instance:

— The time-limits for claims may not by agreement be made shorter or longer and the conditions on which claims become time-barred be made less or more favourable than as provided for in law, a contrary agreement would be void (art. 275 of Greek Civil Code, to be referred to as G.C.C.).

— Clauses in the contract exempting the builder from liability for fault in the performance of his part of the contract, may be contrary to art. 332 G.C.C., to the extent that this statutory provision disallows and declares invalid any agreements which in advance exclude or restrict liability arising from wilful act or gross negligence or even from "light negligence" (but in the last case, subject to the condition that the liability arises in the course and as a result of a business enterprise for which a "concession" on the part of the public authorities has previously been granted). In the same, rather special case, where the shipyard operates as a result of a concession granted by the autho-

rities, a builder will not be allowed to contract out of liability or restrict its liability in respect of wilful or negligent acts or omissions of its servants or agents (art. 334 G.C.C.).

— An agreement about a fixed price would not be immune to the power of the Court to order, at the request of the party affected, a readjustment of the price to be paid or even a cancellation of the contract, if as a result of extraordinary and unforeseeable circumstances the performance of the contract by the party affected would have become excessively onerous in relation to the consideration agreed (art. 388 G.C.C.). On the other hand, an escalation clause would have to be very carefully worded in order not to fall within the statutory provision which, subject to certain exceptions, forbids and declares void any contractual clauses making the amount payable in performance of an obligation, dependent on the changing value of an index number (Emergency Law 362 of 1945, art. 4 par. 2).

1.1.2. Moreover, there are certain basic principles in Greek law, referring to public policy, which allow the Courts a fairly wide scope in the interpretation of the contracts and in the enforcement of contractual rights. Such are, for instance, the following provisions of the G.C.C.:

— Free interpretation of the will of the parties, without necessarily sticking to words (art. 173 G.C.C.).

— A contract will be void if it is contra bonos mores, especially when one of the parties by taking advantage of the need or inexperience of another party, secures material advantages to itself of a kind which in the circumstances is clearly out of pro-

portion to the value of what the first party has undertaken to perform under the contract (art. 179 G.C.C.).

— Abuse of rights is not allowed. A right may not be exercised beyond limits set by the requirements of good faith, public ethics or the social and economic purpose the right is intended to serve (art. 281 G.C.C.); it shall be exercised in a way compatible with the requirements of good faith, with due regard to business ethics (art. 288 G.C.C.).

1.2. Because of the existence of differences between countries as regards the municipal law that forms the background for the interpretation and application of a shipbuilding contract, especially between the common law and the civil law groups, the introduction of a standard form of shipbuilding contract may not serve its purpose and may even convey a misleading impression of uniformity, unless it were supplemented by unification of the law itself concerning shipbuilding contracts, which, however, would be a task too ambitious and difficult to undertake.

As an alternative, the C.M.I. could perhaps be satisfied with the more restricted object of:

- classifying the clauses which frequently occur in shipbuilding contracts together with the main varieties of each clause,
- providing a set of any special terms used in shipbuilding contracts and of the different kinds of meaning attributed to the term, so far as this may be considered useful, and
- providing a framework for a shipbuilding contract, namely a list of the consecutive points to be covered by a contract.

The information will be for optional use by business men and their legal advisers.

Such an optional use of standard clauses would more or less follow the practice usual in the chartering and insurance markets, whereas the list of standard terms with their corresponding interpretations would be similar to the set of "international rules for

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

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

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

TELEPHONES: 61 20 91
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

the interpretation of the chief terms used in foreign trade contracts" ("Incoterms") which has been issued by the International Chamber of Commerce. A framework for a contract has several precedents in the work done by international organizations and conferences in connection with, say, forms of bills of lading and of passenger tickets.

2. Balance of interests

In the drafting of standard clauses or of a standard form of shipbuilding contract the interests of the main parties involved (shipyard, shipowners, banks) should all be taken into account, and so far as possible any divergences in the points of view should be clearly and explicitly stated. The Swedish Standard Form of Agreement may in this respect provide a good example. However, the weighting and the balancing of the conflicting interests should actually be allowed to become a matter of agreement between the parties in each particular case and not be prejudiced and glossed over by the drafting of a standard contract which would in advance take a definite position on matters of substance. As a rule, shipbuilding contracts originate from shipyards and express in a more consistent way the interests shipyards have in common, so that there is a risk that a standardization of the contracts in current use may not take adequate care of the interests of the shipowners. A shipbuilding contract very often is a standard form contract, in respect of which and so far as the legal structure of it is concerned, the public is given the limited choice of either accepting the contract as it is or rejecting it, with only a narrow margin allowed for amendments. Actually, the contract is similar to a "contrat d' adhesion".

3. Problems for the Banks providing finance

3.1. So far as shipbuilding in Greece is concerned, the finance, as a rule, is provided by banks in the form of a loan to the buyer, secured by a mortgage on the ship under construction.

3.1.1. Usually, and especially in the case of smaller yards, the shipbuilding contract and the loan contract will provide that the ship under construction will be the property of the buyer and will be registered in the buyer's name. Moreover, the shipbuilding contract will be assigned to the Bank.

3.1.2. However, in the case of at least one major yard the practice is that, until delivery and until the price has been paid in full, the ship under construction will remain the property of the yard. Whenever this happens, the shipyard grants the bank a first mortgage on the ship under construction as a security for the shipbuilding loan given to the buyer.

3.1.3. There is also the case where the contract with the yard will cover only the building of the hull. The prospective shipowner will himself buy the machinery and equipment separately and (with or without the cooperation of the shipyard but at his own ultimate responsibility and risk) arrange for the coordination and completion of the whole work. In this, not very unusual case, the contract with the yard will normally provide that the ship under construction will belong to the buyer and be registered in his name.

3.2. In all cases where the bank provides the finance it will, apart from anything else, try to make sure of the following points:

3.2.1. That the title to the ship under construction will be certain and clear and that the bank will obtain a valid mortgage,

with priority as agreed. In cases 3.1.1. and 3.1.3. it ought to be checked not only that the ship is registered in the name of the buyer but that there has been an agreement between builder and buyer that the ship under construction will belong to the buyer. Moreover, in case 3.1.3. the bank will have to make sure that the ownership to the machinery and equipment belongs to the buyer who is granting the mortgage and that it has not been retained by the suppliers.

3.2.2. The value that can be expected to be realized if execution were levied and the ship were left in a half finished state, may not be large enough to cover the payments made towards the building of the ship and the money advanced out of the loan until that stage of the construction. A bank will usually try to coordinate disbursement of the loan with progress of the work, but this is not always feasible, especially in the case of "extras" or changes in the specification, or where the buyer himself retains the overall responsibility for the work (case 3.1.3. above).

If the work has stopped as a result of default of the buyer, the bank, by exercising its rights as an assignee of the shipbuilding contract in combination with the rights conferred upon it by the loan agreement and the mortgage deed, may be able to have the ship completed. It will pay the shipyard the balance of the agreed price and will then try to recover by foreclosing the mortgage and selling the ship judicially, or otherwise as the mortgage may provide.

3.2.3. Practical difficulties may arise in case 3.1.3., because a bank will hardly feel sufficiently qualified and confident to take over the work that has been left unfinished by a debtor who has defaulted and arrange for the building of the ship to be continued and completed.

3.2.4. In the rather unusual case where work has stopped as a result of default on

the part of the shipyard and where the ownership of the ship under construction belongs to the buyer, it may not always be economically and technically possible for the buyer or the bank to organize continuation of work on the ship within the area of the yard that has defaulted or to remove the ship to another yard, without disproportionate effort and expense, unless the ship has been launched or the construction has come very close to that stage. The difficulties will be even greater, if the shipyard has reserved the ownership of the ship under construction to itself.

There are no provisions in Greek law about floating charges or specific charges over the assets of a limited company and it would be most unusual for a shipyard to grant buyers of ships or banks a mortgage on the yard or other real property as a security for the performance of its obligations under a shipbuilding contract.

In theory at least, it is legally possible for the creditors to ensure continuation of the work of the shipyard for the purpose of having the half-finished ship completed or at least launched, by instituting bankruptcy proceedings and causing the bankrupt to be placed under receivership or if the shipbuilder is a company limited by shares (Société Anonyme), by applying for the company to be placed under the management of its creditors and "special liquidation" under Law Decree 3562 of 1956. There is a further possibility of applying to the Court for an order placing the shipyard under "enforced management" in accordance with the Code of Civil Procedure, irrespective of whether the builder is an société anonyme or not, but this arrangement will suffer from the disadvantage that it can easily be upset by other creditors if they decide to proceed individually and seize property of the shipyard in default, which will bring this kind of enforced management to an end (art. 1036 paragraph 3 of the Code of Civil Procedure).

D. E. Kopanitsas

Athens, March 1974

Getting Down to It

The members of the Committee that will be examining the applications for Greek registry to make sure that camouflaged foreign interests are not involved has been set up by the Minister of Mercantile Marine, Adm. Skiadopoulos. It is composed of shipowners, shipbrokers, shipping agents and civil servants.

The Committee's task will not be limited to examining new applications but to delving into past records to find out which ships actually flying the Greek flag or enjoying N.A.T. insurance for their crews are doing so under false pretences.

The Committee's task will not be an easy one unless it gets full cooperation from various factors in the shipping world. However, there are glaring instances of camouflaged interests and if the Committee weeds these out alone and if it is instrumental in preventing further abuses, it will have more than justified its existence and vindicated Adm. Skiadopoulos' initiative in this respect.

CENSA is our Enemy

We really do not see why the Greek Shipowners' Association should be a member of CENSA and contribute something like ten thousand pounds per annum to this organization (Committee of European National Shipowners Associations) when it has proved it-

self so bitterly opposed to Greek shipping interests that we cannot look upon it as anything else but an enemy.

The most recent instance of CENSA's inimical attitude is its adamant refusal to submit to the Reconciliation Procedure any differences arising out of the refusal of a liner conference to accept an applicant.

It would appear that CENSA's object in life is to promote the interests of foreign conference lines alone and to obstruct Greek efforts at every turn. This alone should be grounds enough for us to resign from this organization.

The I.T.F. Again

The International Transport Federation continues to interfere in the affairs of Greek shipping. The I.T.F.'s Secretary-General has made announcements in which he describes the Greek flag and Greek crews as ones of "convenience".

This is a serious matter. It refers to passenger liners owned by a company founded by the late Eugene Eugenides. They are therefore vessels owned by Greek interests which are being repatriated, as Home Lines so rightly observes.

The intervention of the Panhellenic Seamen's Federation is necessary so that the whole matter of the repatriation can be cleared up and so that the I.T.F. can be informed once and for all that Greek crews, which have followed the traditions of a

maritime people for centuries, cannot be compared to the "convenience" crews made up of Asiatics and Africans.

Indeed, something must be done very urgently to clear the atmosphere once and for all between the I.T.F. and Greek shipping and the only recourse appears to be court action. An item in "Lloyd's List" on the subject reports that Home Lines could be in serious trouble if it carries out its plan to fire about 1,000 Italian crew members of two ocean liners, according to the I.T.F. This would happen as a result of the proposed intention of Home Lines to repatriate the ships to the Greek flag which implies they will be manned by Greeks.

The company maintains that the transfer is from a flag of convenience to the national flag in accordance with I.T.F. policy in its battle against flags of convenience. The I.T.F.'s Secretary-General, Mr. Charles Blythe, however, after discussing the matter with the representative of the Italian Seamen's Union, has declared that he does not approve of the company's decision and is not impressed by its arguments since Home Lines has been employing Italian crews for the past 17 years. In the I.T.F.'s opinion, he concludes, it is merely a transfer to a flag of convenience which will facilitate the company in employing convenience crews.

Meanwhile, the Italian union is proposing to negotiate a new collective agreement with Home Lines to protect the interests of union members employed on the liners "Homeric" and "Oceanic". Mr. Blythe said he was at first opposed to such negotiations but that he was convinced by the Italian union that they would be useful to the seamen concerned. If a new agreement is arrived at, it will have to be submitted for approval to a joint committee of I.T.F. seamen and dockers before it can be applied.

Home Lines belongs to the N. Vernicos - Eugenides group with head offices in Geneva and Piraeus.

The New Collective Agreement

Mr. Katsaros, the Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.), has drawn up a list of demands to be submitted in three months' time to the Shipowners' Association for the renewal of the collective agreement which expires on December 31, 1974.

We are informed that the most basic of all the demands is the one for paid leave of more than the present one month per annum.

The privileges in this respect accorded to British seamen are being taken as an example, without, however, ignoring the specific conditions pertaining to Greek ships and the

need to keep them from losing their competitive ability.

It would seem that the demands will be made at a time for shipping when freight rates are high and this will make it easier all round. Both sides should bear in mind, however, that there may well be a downturn which could cause ships to be laid up if they become too expensive to run. In any case, the emoluments of Greek seamen and their fringe benefits are now so high that there is little to choose between them and those enjoyed by their British counterparts.

In any case, we are certain that the forthcoming negotiations will be carried out in a spirit of cooperation and understanding and that the new agreement will be a satisfactory one to all concerned.

Nuclear-powered Tankers

Mr. G. P. Livanos has announced that he is planning to order three 600,000-ton nuclear-powered tankers in the United States "to prove to the world that the United States does not depend on other countries for the energy needs of its ocean-going ships."

Mr. Livanos reckons that the three ships could be ready by early 1980. Mr. Livanos statement on board the "Savannah" was widely reported in the American newspapers which point out that Mr. Livanos is prepared to build the vessels himself and has said this to the House committee concerned.

This Committee had asked shipowners to declare their intentions concerning the purchase of such vessels by May 29.

Greek Orders in Japan

At one yard alone in Japan, the Hakodate-Muroran Yard, 50% of the orders up to 1977 have been placed by Greek owners. They consist of 23 vessels totalling 2,349,900 dwt. and valued at approximately \$700,000,000. The orders have been placed by G. P. Livanos (10 ships), Coulouthros (4 ships), Xylos (3 ships), Mamidakis (3 ships), Kulukundis (1 ship), the Victoria Co. (1 ship) and the Apollo Co. (1 ship). Of these, three are 255,000-ton supertankers ordered by Mr. Livanos and another three of the same size have been ordered by Mr. Coulouthros.

Cruise Ships

Cruise ships are undergoing a crisis everywhere in the world. Cruise operators are trying to overcome it by aiming at a new tar-

get. Instead of catering to the wealthy cruise passenger, they are lowering their sights and aiming for the medium and low-income passenger who wants to pay as little as possible for a cruise. But even this change in tactics has not prevented many owners of cruise ships from putting them up for sale. Banks, also, are no longer willing to grant loans for the purchase or building of cruise ships. It has to be a very reliable and very well-known company that can get such a loan and then at very onerous terms. This was stressed by a Hambros Bank spokesman a few days ago.

Good Works

Greek shipowners have always distinguished themselves by their generosity to those less fortunate than themselves and by their public spirit. Examples of it can be seen in all the islands from which they or their forefathers sprang and it is to their credit that they never forget their homeland, even when they have established themselves abroad for more than one generation.

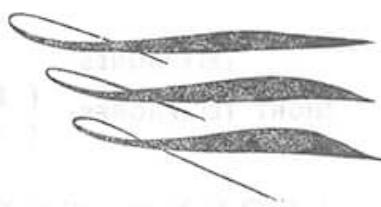
The only thing that can be said against these efforts to help their fellow countrymen is that they are largely uncoordinated and carried out sporadically by individual shipowners according to their particular whims or inclinations.

We believe much more could be achieved and that more good and useful works could be performed if the shipowners could be prevailed upon to coordinate their efforts and combine their contributions. These could be handled by a foundation set up for this purpose which could plan benevolent projects and see them through. The money contributed would thus be put to more effective use.

We know that some shipowners feel the same way as we do about this. It is up to them to start the ball rolling. We are sure they will meet with the fullest support from their colleagues.

An Appeal from the Red Cross

The concrete frame of the new Red Cross Hospital in Athens has been standing for a long time. The Greek Red Cross does not have enough funds to complete it and the Greek State does not seem inclined to the foot the bill. Funds do not appear to be forthcoming from any other source and the Red Cross Committee is now appealing to Greek shipowners to act as benefactors to this very worth while project. Indeed, what will it serve a man to accumulate vast wealth if he does not use it for the good of his fellow creatures?





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