

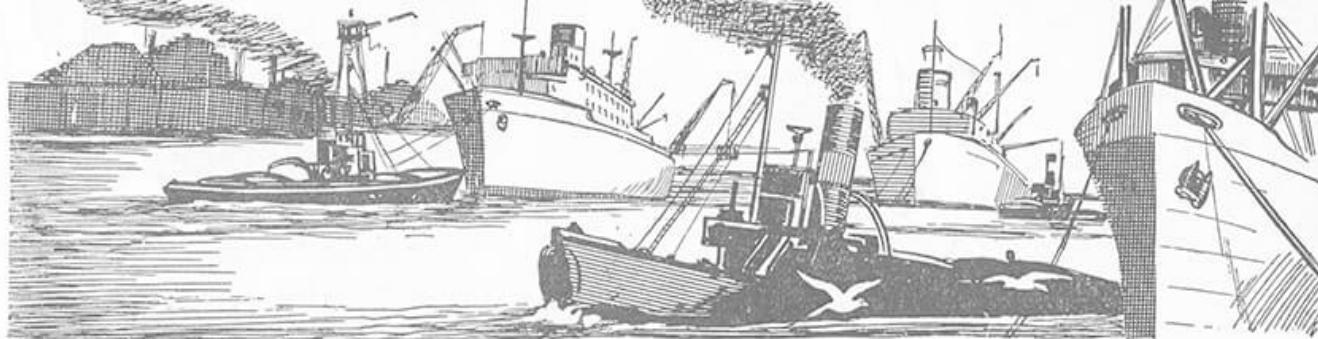
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1975

Αρ. Φύλλου 954/713

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 954/713

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1975

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Καθ' ώραν στιγμήν γράφεται τό παρόν δέν ξεχίνει άκομη συμπληρωθήκη ή διατύπωσις του νομοσχεδίου, δύπερ έπεξεργάζεται ή Κυβέρνησης ένα σχέσις πρός τό θέμα της φορολογίας των πλοίων. Τό ποσόν φαίνεται ότι θά δριψθη είς 40.000.000 δολλάρια, καταδαλλαγέντων υπό την υπό έλληνες σημαίαν και έλληνοντήτων υπό ξένην σημαίαν πλοίων, δύσεις συντελεστών χωρητικότητος και ήλικιας. Γίνεται διάκρισις μεταξύ πλοίων νηολογηθέντων μερέρ: της έναρξης της ισχύος του δημιουργηθέντονος νόμου, διατηρεί θά καταδάλουν τόν ένα ισχυρό φόρον μετά εισφορᾶς και πλοίων νηολογηθέντων μετά την ισχύν του νόμου, διατηρεί θά καταδάλουν φόρον μόνον, τον αύτον δημιουργό, διατηρεί θά και τά άλλα ίδια. Διάφοροι διατάξεις της ισχυούσης φορολογικής νομοθεσίας έπι πλοίων τροποποιούνται: έπι σκοπῷ έξοιλαλύσεως άναψυξισθων διαφορῶν περί την έννοιαν των σχετικῶν διατάξεων. Πρόδηλος ή έπιθυμία της Κυβερνήσεως νά παράσχῃ νομίμους και εύλογους διευκολύνσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

"Οσον άφορε τον Α.Ν. 68) 1967 και 365) 1968 αί έξι αύτων χρήσιμοι διατάξεις περιλαμβάνονται εἰς τὸ νομοσχέδιον, άναγκωνται εἰς της Κυβερνήσεως νά παράσχῃ νομίμους και εύλογους διευκολύνσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

"Οσον άφορε τον Α.Ν. 68) 1967 και 365) 1968 αί έξι αύτων χρήσιμοι διατάξεις περιλαμβάνονται εἰς τὸ νομοσχέδιον, άναγκωνται διατάξεις των ένα λόγω νόμων ήσσονος σημασίας διὰ τόν έφοπλον, παράσχουνται εἰς τὸ παρελθόν πράγματα ἀνενεγόμενα μεγάλης ωφελείας τινός, θά άναψηρωμεν την άπαλλαγήν ἀπό τον φόρου μισθωτῶν υπηρεσιῶν τοῦ ἀλλοδαποῦ προσωπικοῦ, ής ή διατήρησις οὐδὲν ξερείσμα εύρισκε: Έκείνο οὔπερ ένεγέχει σημασίαν, δύθιδος ἀντιμετωπισθὲν υπό της Κυβερνήσεως, ύπηρξεν ή διατήρησις διατηκῶν διατάξεων, ήτις δηι μόνον θά συμβάλλη εἰς την ένα Έλλαδε: παραμονή των έφοπλοτητῶν έπιχειρήσεων και των συναφῶν πρός ταύτας ἀλλοδαπῶν δραγανώσεων (Άσφαλισταί, Κανογισταί, Άδραριών, Όρχω-

τοι Λογισταί κλπ.), διλλά θά διατηρήση τὸ κίνητρον πρὸς περιτέρω έγκατάστασιν ένα Έλλαδε.

"Η γενική πεποιθησίς είναι ότι, τὸ νομοσχέδιον, καθιστάμενον συντόμως νόμος τοῦ Κράτους, θά τύχη συνταγματικῆς κατοχύρωσις κατά τας οὖσας της αὐτοῦ διατάξεις — αἱ διαδικαστικαὶ δέοντα δύνανται: νά τροποποιηθοῦν δι' ἀπλοῦ νόμου — ἐμπεδουμένης οὐτω τόσον παρ' ήμιν δυσον και ἐκτὸς της Έλλαδος της πεποιθησίας δι: οἱ οὖσιδεις ναυτιλιακοὶ νόμοι είναι: άμετάδηλοι πράγματα εἰς δι κυρίως ἀποδέπτουν οἱ ξένοι πιστωταὶ της Ναυτιλίας, οἵτινες ζωηρῶς ένδιαφέρονται: νά γνωρίζουν ότι οἱ οἰκονομικοὶ δροι: της έκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου δὲν δύσκειται εἰς ἀπροδέπτους ἀλλαγῆς τοῦ νομοθετικοῦ καθεστώτος.

"Εἰδικώτερον ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τοῦ ἀμετάδηλού τοῦ δηλογότι τοῦ νομοθετικοῦ καθεστώτος, ή Κυβέρνησης θά περιλαμβάνῃ εἰς τὸ υπό έπεξεργασίαν Σύνταγμα, κατοχύρωσιν τοῦ Ν.Δ. 2687) 53. Τούτο θέτει τὸ ζήτημα τοῦ κύρους τῶν κατά τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Νομοθετικοῦ τούτου Διατάγματος ἐκδοθεισθῶν και μελλουσθῶν νά ἐκδοθῶσιν Έγκριτικῶν Πράξεων νηολογήσεως πλοίων. Είναι εύνόητος ή κυβερνητική πρόθεσις πρὸς ἀναθεώρησιν συμβάσεων συναφεισθῶν κατά τὸ Ν.Δ. 2687) 53 κατά τὸ διάστημα της έπιτασίας. Έξηγήθη ἀρμοδίως ότι ή Έγκρι-

τική Πρᾶξις νηολογήσεως δὲν ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων, ούσα δημοία και πρὸ και διαρκούσης τῆς δικτατορίας περιόδου, ὥστε γ' ἀποκλείεται: ή ίποψία παροχῆς δι' αὐτῶν εὐεργετημάτων θλαπτικῶν τοῦ κοινωνικοῦ συγόλου και ἔζητηθή ή ἔξαιρεσις τῶν Έγκριτικῶν Πράξεων νηολογήσεως ἀπὸ τῆς εὐχερείας ἀναθεωρήσεως, μέλλουσα ἀν γινη δεκτή νά ξηχη ἀπροδέπτους συνεπειάς ιδίως ἀπὸ πλευρᾶς ξένων δανειστῶν. Αγεφέρθη ότι, δεκτα πρὸ διτῶν ή "Εγνωσίς Έλλήνων Έφοπλιστῶν ήγων ήζετο νά πείση τοὺς ἀδει πλοία πρὸς τοῦτο ἀφιχθέντας νομικοὺς ἐκπροσώπους τῶν ξένων δανειστῶν περὶ τοῦ ἀδει πλοίου τῆς έλληνικῆς νομοθεσίας δυσον ἀφορᾶ τὸ πλοία, δὲν ἀντέσχεν εἰς τὸ πειρασμὸν νά μὴ ἐρωτήσῃ τούτους διὰ ποίον λόγον οἱ πελάται των δέχονται: ἀδει πλατυτηρήτως τὸ λιθεριανὸν νηολόγιον και συμπεριφέρονται: τόσον δυσκλωδεῖ διὰ τὸ έλληνικόν. Η ἀπάντησις ίπηρετεν ότι ή περὶ πλοίων νομοθεσία της Λιθερίας παραμένει ἀπὸ 60 ἑτῶν ἀμετάδηλος.

"Ως πληροφορούμεθα, δημοί, ή Κυβέρνησης φαίνεται δεχομένη τὸ αἴτημα περὶ έξαιρεσις τῶν Έγκριτικῶν Πράξεων ἀπὸ τῆς ἀναθεωρήσεως, πράγμα δύπερ θά συμβάλλῃ ἀφαντάστως εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως, ής τόσην ἀνάγκην ξεχει τὸ έλληνικόν πλοίον καταφεύγον ήκ της ἀνάγκης τῶν πραγμάτων εἰς τὴν ξένην πιστοδοτικήν ἀγοράν.

"Παρὰ ταῦτα γεγονός παραμένει, ότι τὸ φορολογικὸν καθεστώς τῶν Έγκριτικῶν Πράξεων ἀνατρέπεται.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΑΡΘΡΟΝ 13 ΤΟΥ Ν.Δ. 2687/53

"Ός γνωστόν, ή Β' 'Υποεπιτροπή 'Επεξεργασίας τοῦ Σχεδίου Συντάγματος, εἰς ήν ύπηργετο τὸ ἀφορῶν εἰς τὴν προστασίαν τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰσαγομένων κεφαλαίων ἄρθρον 108, συνεήτησε διὰ μακρῶν τὰς εἰσηγήσεις τῶν εἰσηγήτων πλειοψηφίας και μειοψηφίας, διλλά δὲν κατέληξεν εἰς ἀπόφασιν ἐπὶ τῆς προτάσεως τοῦ εἰσηγη-

τοῦ τῆς πλειοψηφίας κ. Λεωνίδα Μπουρνιά, όπως έξαιρεθῆ τὸ ἄρθρον 13 τῆς προταθείσης, διὰ τροπολογίας τῶν ύπουργῶν κ.κ. Παπαληγούρα και Δεβλέτογλου, ἀναθεωρήσεως τῶν ἐπὶ τῆς δικτατορίας ἐκδοθεισῶν Έγκριτικῶν Πράξεων.

"Ο κ. Μπουρνιάς ύπεστηριξεν, ώς έγραψαμεν και ήμεις, ότι αἱ Έγκριτικαὶ Πράξεις της Ναυτιλίας είναι τυποποιημέναι και μόνον εἰς ἐπουσιώδεις όρους είναι δυνατὸν

νὰ υπάρχουν διαφοραί. Κατ' άκολουθίαν ἡ δυνατότης ἀναθεωρήσεως, ἐκτὸς τοῦ ὅτι εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὴν διακρημένην τότε ἀρχήν, ὅτι «ἡ παρεχομένη ἔγκρισις θὰ εἴναι ἀνέκκλητος, ὡς πρὸς τοὺς ὄρους ὑφ' οὓς ἔκαστοτε παρέχεται καὶ θὰ ἀποτελῇ τὴν ἐγύη σιν τοῦ ἑλληνικοῦ Κράτους, ἔναντι τοῦ εἰσάγοντος τὰ κεφάλαια ἔξωτερικοῦ», θὰ δημιουργήσῃ δυσπιστίαν καὶ ἀνησυχίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ἔνοντας δανειστάς των καὶ ὡς πρὸς τὸ μέλλον καὶ ἐνδεχομένως θὰ ἀνακόψῃ τὴν ναυτιλιακήν μας ἔξελιξιν.

Ὦς πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἔταιρίας, αἱ ὁποῖαι ἔγκαστησθαν γραφεῖσα ἐν 'Ελλάδι, ὁ κ. Μπουρνιάς ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς ἀνακλήσεως τῶν ἀδειῶν τῶν «εἰκονικῶν» τοιούτων καὶ ἄνευ σοδαρᾶς ἐπιχειρηματικῆς προθέσεως ἴδρυθεισῶν καὶ ἐτόνισεν ὅτι δὲν εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖρων ποὺ μᾶς ἐνδιαφέρει νὰ ἔγκαθίστανται εἰς τὴν 'Ελλάδα, ἀλλὰ ἡ ποιότης καὶ ἡ οἰκονομική των ἐπιφάνεια, γεγονός τὸ ὅποιον, εὐτυχώς, συμβαίνει εἰς τὰς πλείστας ἔξ αὐτῶν.

Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ἡ ψηφοφορία ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 108 θὰ γίνη ἀφοῦ τροποποιηθῇ ἐκ νέου τούτο, μετά τὴν συμφωνίαν Κράτους καὶ Εφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ νέου φορολογικοῦ καθεστώτος τῆς Ναυτιλίας.

Ἄπο τὴν ἐνδιαφέρουσαν εἰσήγησιν τοῦ κ. Μπουρνιάς ἀποσπώμεν τὰ ἔξης περὶ τοῦ ρόλου τὸ ὅποιον ἔπαιξεν εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας μας τὸ Ν.Δ. 2687)53 :

«Σωσίδιον τῆς οἰκονομίας μας, ἀπὸ συναλαγματικῆς ιδίᾳ ἀπόφεως, ὑπῆρξε τὸ Ν.Δ. 2687)1953. Αἱ συνταγματικαὶ ἔγγυήσεις τοῦ νόμου τούτου ἐδόθησαν τὴν διομηχανήν καὶ ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας κατὰ τρόπον ἐντυπωσιακόν.

Εἶμαι ὁ συντάξας ιδίᾳ χειρὶ τὸ ἀφορῶν εἰς τὰ πλοῖα ἄρθρον 13, ὃς ἐκ τῆς θητείας μου τότε εἰς τὸ YEN καὶ ἀπὸ ἔνα ὑπηρεσιακὸν σημείωμα τὸ ὅποιον ἔζητησα σήμερον ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας προκύπτουν τὰ ἔξης θυμαστὰ ἀποτελέσματα :

1) Ἐντὸς 20ετίας εἰκοσαπλασιάσθη ἡ χωρητικότης, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ κατωτέρου πίνακος.

Έτος	Άριθμ. Πλοίων	κ.ο.χ.
1954	478	1.262.567
1959	827	3.344.333
1964	1.442	7.248.866
1968	2.100	11.132.998
1974	3.110	24.000.000

2) Ηὕημη ἡ εἰσροή ναυτιλιακῶν συναλλαγμάτων. Προβλέπεται ὅτι κατὰ τὸ ἔτος 1974 θὰ ὑπερβῇ τὸ ποσόν τῶν 800 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἐνῷ τὸ ἔτος 1953 ἀνήλθεν εἰς 22.800.000 δολάρια.

3) Ἡ αὔξησις τοῦ τοννάκι εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀντιστροφήν τοῦ ναυτεργατικοῦ

προβλήματος. Ἐνῷ τότε ὑπῆρχον ἄνεργοι ναυτικοί, σήμερον παρατηρεῖται ἐλλειψις πληρωμάτων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων καὶ προσφυγὴ εἰς ἔγχρωμους πρὸς συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως.

4) Ἡ αὔξησις τῆς Ναυτιλίας εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησην τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριών, τὴν δημιουργίαν ναυπηγικῶν βάσεων καὶ γενικῶς ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγεπισκευαστικῆς διομηχανίας, καὶ τὴν παράλληλην ἔγκατάστασιν γραφείων τῶν ἐλλαδίδων, ἀπινα εἰσάγουν κατ' ἔτος συνάλλαγμα ἀνά τῶν 300 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὰς λειτουργικὰς τῶν ἀνάγκας.

Εἰς τὴν εἰσηγητικήν ἔκθεσιν τοῦ Ν.Δ. 2687 ἐτοίχετο ὅτι προσελάμβανεν ιδιάζουσαν σημασίαν ἡ εἰσδοσίς κεφαλαίων ἔξωτερικού κατὰ τὰς παραμονὰς λήξεως τῆς περιόδου τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ τοῦ προβλεπόμενου περιορισμού τῆς δωρεάν ἀμερικανικῆς δοθείσεως.

Ἐὰν τὸ 1953 ἐλέγοντο ταῦτα, σήμερον ὅτε αἱ συναλλαγματικαὶ μας ἀνάγκαι εἶναι μέγισται καὶ ὁ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ δανεισμός εἰς συνάλλαγμα δυσχερῆς καὶ ἀσύμφορος, ἡ ἔξακολούθησις τῆς συνταγματικῆς προστασίας τῶν εἰσαγομένων διὰ παραγγειακῆς ἐπενδύσεως ἐν 'Ελλάδι κεφαλαίων ἀποτελεῖ ὄρθιην πολιτικήν.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Παρὰ τὰ κυκλοφορούντα, διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν, μανιφέστα τῆς Ν.Π.Ο., αἱ διαφοραὶ ἀπόφεων μεταξὺ τῶν προτεινομένων, παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, παραχωρήσεων, καὶ τῶν ἀρχικῶν ναυτεργατικῶν αἰτημάτων, δὲν εἶναι μεγάλαι. Ἡ προσεγγύησις τῶν ἔκστρωθεν ὑποστηριζομένων, μὲ ὀλίγην καλὴν θέλησιν, θὰ ἐπιτευχθῇ καὶ ἡ συλλογικὴ σύμβασις θὰ ὑπογραφῇ, μὲ διετή, ὡς φαίνεται, ισχύν. Τὰ αἰτήματα ἐγένοντο ἀποδεκτά εἰς τὰ κάτωθι σημεῖα:

Αὔξησις εἰς τοὺς μισθῶντας διὰ τὸν πρώτον χρόνον τῆς ίσχύος τῆς συμβάσεως κατὰ 25%, πλέον τὸν ἐπιδόματος ἀκριβείας τῆς ζωῆς ἔξ 20 λιρῶν. Διὰ τὸ δεύτερον ἔτος προτείνεται ἡ πρόσθετος αὔξησις κατὰ 10%, αὐξανομένης οὕτω τῆς μισθοδοσίας κατὰ 35% ἐντὸς τῆς διετίας. Οἱ ναυτικοὶ ἔζητησαν αὔξησην κατὰ 30%, ἐνσωματωμένων εἰς τὸν μισθὸν καὶ τοῦ ἔξ 20 λιρῶν ἐπιδόματος ἀκριβείας τῆς ζωῆς.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐδέχθησαν τὴν ἐδόμαδιαίαν ἐργασίαν τῶν 44 ὥρων. Οἱ ναυτικοὶ ἔζητησαν τὴν ἐργασίαν τῶν 40 ὥρων.

Ἡ ἀδεια ἡ χορηγήται ἐπιμεριστικῶς ἀπὸ τὸν πρώτον μῆνα ἐργασίας, χωρὶς νὰ ἀπαιτήσῃ ἡ συμπλήρωσις ἐτήσιας ἡ ἔξαμηνος ὑπηρεσίας.

Τὸ ἐπίδομα ἀσθενείας καθορίζεται ἵσον πρὸς τὸ 65% τοῦ ἔκαστοτε μισθοῦ διὰ τὸν νοσηλευομένων ἐντὸς κλινικῆς καὶ 75% διὰ τὸν ἔκτος.

Ἐκκρεμές ἀπομένει τὸ αἰτήμα τῆς αὔξησεως τῶν ὑπερωριῶν καὶ τοῦ δώρου τῶν Χριστουγέννων καὶ τοῦ Πάσχα.

Ἡ κατανόησις τῆς ἀνάγκης σπως ἀνανεωθῆ ἡ συλλογικὴ σύμβασις, ἐπιτρέπει τὴν ἐλπίδα τῆς γεφυρώσεως καὶ τῶν ὑφισταμένων εἰσέτι μικρῶν διαφορῶν ἀπόφεων. Ἡ σύμβασις πρέπει νὰ ἀνανεωθῇ, διότι αὐτὴ καὶ μόνον ἐξυπηρετεῖ τούς τε ἐργοδότας καὶ τοὺς ἔργαζομένους καὶ διανογεῖ τὸν δρόμον πρὸς τὴν περικτέρω βελτίωσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν. Τούτο πρέπει νὰ κατανοήσουν καὶ τὰ ὀριστερίζοντα μέλη τῆς διοικήσεως τῆς Π.Ν.Ο.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ

Παντοῦ, ὑπὸ τὸν καλπάζοντα πληθωρισμὸν, ὑψηλότερα προβάλλονται αἱ μισθοδοτικαὶ ἀπαιτήσεις τῶν ναυτικῶν. Εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν, τὰ Σκανδιναϊκὰ κράτη, τὴν Δυτ. Γερμανίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν, τὰ συνδικάτα ζητοῦν ἡδη τὰ περισσότερα — γύρω τῶν 50% — διὰ τὴν ἀνανεώσιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. Ἀναπόφευκτον τὸ αἴτημα.

Καὶ αἱ μισθοδοτικαὶ ἀπαιτήσεις συνοδεύονται ἀπὸ αἰτήματα πολυμήνων ἀδειῶν, ὑπερωριῶν καὶ ἄλλων ἐπιδοτήσεων. Κατὰ προχειρούς ὑπολογισμούς, ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν του, ἂν οὐλά τὰ αἰτήματα ἐγένοντο ἀποδεκτά, θὰ ὑπερέβαινε τὰ 80% τῆς κρατούσης ἀμοιβῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

Δὲν εἰμεῖται καὶ ἔδω καθυστερημένοι εἰς τὰς προβαλλομένας ἀπαιτήσεις. Ἡ ἀποδοχὴ τῶν συνωμένων ἀποτελεῖται προβάλλονται τὸ κονδύλιον τῆς ἐπανδρώσεως τοῦ ποντοπόρου φορτηγού πλοίου κατὰ 65%, δεδουμένου ὅτι οἱ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν ὑψηλότεροι εἶναι κατὰ πολὺ τῶν συμβατικῶν. Εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα ἀναφέρονται, κυρίως, αἱ αἰτούμεναι βασικαὶ αὔξησεις. Αὐτά, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς παλαιότερας τῶν ἀξιωματικῶν, λαμβάνουν τὰ ὀλιγώτερα, μὲ τὰ ὅποια ἡ ναυτική δὲν ἀντικρύζει τὰ δαπάνας συντηρήσεως μιάς ὀλιγοειδούς, ἔστω, οἰκογενείας.

Θὰ ἡτού δίκαιον, ἀλλὰ καὶ σκόπιμον, νὰ μὴ ίκανοποιηθοῦν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν αἱ ἀπαιτήσεις τῶν ἀποτελουόντων τὰς ἐπιτελεῖσας πλοίων, ἵνα τὰ κατώτερα πληρώματα, αὔξανονται τὰς ἀπολαύσας των, ἐπιτύχουν, διὰ τῆς ἐπιμόχθου ἐργασίας των, τὴν καλὴν συντηρήσιν τῶν οἰκογενειῶν των.

Καὶ καταλήγομεν: Θὰ ἀκολουθήσῃ καὶ η Ναυτιλία μας, τὰς λοιπάς, τῶν ἄλλων χωρῶν εἰς τὸν ἐπόπειρον κατήφορον τῶν αὔξησεων, ὑπὸ μίαν, ὅμως, προϋπόδεσιν, νὰ ἐπωμέθη, κατὰ τι, αὐτῶν, ἵνα διατηρήσωμεν τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, τοῦ υφισταμένου πολλάς καὶ ποικίλας ἄλλας ἐπιβαρύνσεις, διγνωστών των μεγάλων πλοίων των μεγάλων χωρῶν (συχναὶ παλινονοσήσεις, ἀσένεισι, μεγάλαι εἰσφοραὶ εἰς τὰ κλάμπς, ἀσφαλιστρα ὑψηλότερα κ.λπ. κ.λπ.).

ΑΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

“Αγετος ἡ προσφορὰ — διὰ νὰ μὴ εἰπωμεν ὑπερπροσφορὰ — ἐργασίας εἰς τὴν ναυτικήν ἀγορὰν τοῦ Πειραιῶς. Καθ' ἡμέραν τὰ πλοία αἱ ἀπαλλάσσονται τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἔγχρωμων. Οἱ λιγότεροι οἱ ναυτολογούμενοι.

Ἡ ἀπράξια εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ ἐπανόδος εἰς τὰς ἔργα τῆς θαλάσσης τῶν οἰκοδόμων, ἡ περιωρισμένη ἀγοραστικὴ κίνησις διὰ τὴν πρόσκτησιν καὶ ἄλλων πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὁ περιορισμός τῆς μεταναστεύσεως, εἶναι αἱ κύριαι ἀφοραὶ τῆς ναυτολογήσεως. Δέν διακατέχονται τὰ ναυτικὰ γραφεῖα ἀπὸ τὸ σχύλον τοῦ προσφάτου παρελθόντος· ἡ ἐπιλογὴ ἐπιτυγχάνεται.

“Ἄς προσέξωμεν, ὅμως. “Ἄς μὴ θελή-



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex : 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vass. Constantinou Ave.

Tel.: 4519.629

Telex : 21-3306 NIKA

Cables : Hansadok Piraeus

σουν τινές νὰ ἐκμεταλλευθοῦν τὴν προσφοράν, διὰ νὰ υποδιδάσουν τὸ μισθοδόγιον. Θὰ ἡτο πικρὰ ἡ ἐμπειρία αὐτὴ διὰ τοὺς ναυτικούς μας, ἡ ὁποία, αὔριον, ὅταν αἱ καλαὶ ἐργασίαι ἔπανελθουν, θέλει ἔχει τὰς συνεπείας της. Θὰ ἔχουν κάθε δίκαιον καὶ οἱ ναυτικοὶ νὰ ἀπαιτήσουν τὰ περισσότερα, ὅταν ἡ ζήτησις στραφῇ ὑπὲρ αὐτῶν.

ΒΑΛΛΕΤΑΙ ΥΠΟΥΡΓΩΣ

Ζηλοφθόνως παρηκολούθησαν ἀνέκαθεν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας οἱ Βρετανοί. Τὰ ἔναντιον τῆς δέλη καὶ οἱ ὑπαινιγμοὶ οὐδέποτε ἔπεισαν. Προσεπάθησαν εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλὰ καὶ τώρα, εἰς κάθε δεδομένη ευκαιρίαν, προσπαθοῦν, διὰ παντὸς τρόπου καὶ μέσου, τὸ γόντρον τῆς Ναυτιλίας μας νὰ κλονίσουν.

Εἰς πρόσφοτον τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ «Φαίρπλαΐ», ἄρδεν, ἀναφέρομενον εἰς τὰς ὀλικὰς ἀπώλειας τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, γράφει : «Τὰ 50% τῶν ἀπολεσθέντων κατὰ τὴν περίοδον ταύτην πλοίων ἐκαλύπτοντο ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν καὶ τὰς διαφόρους σημαίας εὐκολίας. "Ητοι, ἐπὶ συνόλου 195 πλοίων, τὰ 25 ήσαν ἐλληνικά, τὰ 20 κυπριακά καὶ ἔπειρα 20 παναμαϊκά».

Ἐμφανής είναι, ἐν προκειμένῳ, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἐντυπώσων εἰς δύρος τῆς ἐλληνικῆς καὶ ἐν γένει τῆς ἐλληνοκτήτου Ναυτιλίας. Ἡ κυπριακὴ σημαία —ητις ἔχει τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀπολεσθέντων πλοίων, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατεχομένων— τοποθετεῖται ὀμέσως μετὸ τὴν ἐλληνικήν, διὰ νὰ τονισθῇ ὅτι τὸ μεγιστὸν ποσοστὸν τῶν κυπριακῶν πλοίων ἐλέγχεται παρ' Ἑλλήνων. Δὲν διστάζουν, σūμως, οἱ "Ἄγγλοι" νὰ συμπεριλάβουν τὸν κυπριακὸν στόλον εἰς τὴν δύναμιν τῆς «Μεγάλης Βρετανικῆς Κοινοτολίτειας», ὅταν ἐπιθυμούν νὰ προβάλλουν τὴν ιδικήν των Ναυτιλίαν.

Γεγονός είναι ὅτι αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι τῆς ἐλληνοκτήτου Ναυτιλίας ὑπῆρξαν ὑψηλαὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλ' οὐχί, δεσμαίως, εἰς οἷαν ἔκτασιν ἐπιθυμούν νὰ τὰς παρουσιάσουν οἱ Βρετανοί.

Ἐπὶ παγκοσμίου συνόλου 195 πλοίων, 1.025.492 τόν. γκρός, αἱ ἀπώλειαι τῆς ἐλληνοκτήτου Ναυτιλίας ἀνεφέροντο εἰς 49 πλοία (25%) 271.633 τόν. γκρός (26%). Λεπτομερέστερον, 25 πλοία, 114.760 τόν. γκρός ἔφερον τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. 5

πλοία, 101.265 τόν. γκρός τὴν λιθεριανήν· 18 πλοία, 52.615 τόν. γκρός τὴν κυπριακὴν καὶ ἔν σκάφος, 2.993 τόν. γκρός τὴν παναμαϊκήν.

Κάποιος ἔπειτε νὰ μὴ ἀφῆσῃ ἀπαρατήρητον τὴν ἀνακρίβειαν τοῦ «Φαίρπλαΐ». Τὸ πράττομεν ἡμεῖς, διότι διαθέτομεν καὶ τὰ στοιχεῖα.

* * *

Αἱ, οὖτις καὶ τόσον, ἀγαθαὶ διαθέσεις τῶν "Ἀγγλῶν σχολιαστῶν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν καταφένναται καὶ ἀπὸ τὴν κατωτέρω, ἐν μεταφράσει, δημοσιευμένην, ἐπιστολὴν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ γραφείου «Πήγασος» τοῦ Λογδίνου, πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Λόϋδς Λίστ»:

«Κύριοι,

"Αναφερόμεθα εἰς σχόλιον τοῦ εἰδικοῦ σας συνεργάτου, δημοσιευμένον εἰς τὴν πρωτην σελίδα τῆς «Λόϋδς Λίστ» τῆς Τετράτης (σ.σ. 12ης Φεβρουαρίου) καὶ λαμβάνομεν τὴν ἀδειαν νὰ ἀνασκευάσωμεν τὴν ἐσφαλμένην περιγραφήν, ὅτι τὰ ἐλληνικὰ πλοία εἶναι «πλοία σημαίας εὐκολίας».

» Ἔπι σειράν ἔτον οἱ "Ἐλληνες καὶ αἱ ἐλληνοκτήτοι ἐταιρίαι ἐγγράφουν τὰ πλοία τῶν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηοδόγια καὶ ὁ κυβερνητικὸς ἐλεγχος καὶ ἡ ἐποπτεία τῶν «στάνταρτρος» τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἶναι τοὐλάχιστον τοῦ αὐτοῦ, ἀν ὅχι ὑψηλοτέρου, ἐπιπέδου μὲ τῶν βρετανικῆς διαχειρίσεως πλοίων.

» Πότε, ἐπὶ τέλους, ὁ ἀνταποκριτής σας καὶ πολλοὶ ἄλλοι παράγοντες τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου Ρὰ ἀπόλαγοιν τῆς προκαταλήψεως; Λημονούν, ὡς φαίνεται, ὅτι οἱ ἀρχαῖοι "Ἐλληνες διεχειρίζοντο σκάφη ὑψηλῆς τεχνικῆς διὰ τὴν ἐποχήν των, ὅταν οἱ Βρετανοί ήσαν ἀκόμη πρωτογόνως καθυστερημένοι.

» Υμέτεροι κ.λπ.,

"ΠΗΓΑΣΟΣ ΟΣΕΑΝ ΣΕΡΒΙΣΕΣ ΛΤΔ.,

ΠΟΙΟΙ ΟΙ ΕΧΘΡΟΙ :

"Ορθὴ ἡ ἐνέργεια τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, διὰ τῆς ὁποίας ἐπισημάννεται εἰς ὅλας τὰς ἐφοπλιστικὰς ὄργανώσεις τὸ γεγονός τῆς μεταφράσεως, εἰς "Ἀγγλίαν, σημαντικῶν ποσοτήτων ἐσπεριδοειδῶν, ἐκ τῆς, ὑπὸ τῶν Τούρκων, αὐθαιρέτως κατεχομένης Βορείου Κύπρου.

Τὴν τοιαύτην μεταφορὰν θὰ ἔχουν διενεργήσει, βεβαίως, ξένα πλοία, ὅχι ἐλληνικά, οὐδὲ ἐλληνόκτητα. Διότι οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί, εἴτε ἔθνικῶν πλοίων η τοιούτων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἔχουν προσήλωσιν εἰς τὰ ἔθνικά ἰδεόδη καὶ τρέφουν βαθείαν ἀγάπην καὶ πίστιν εἰς τὴν γενέτειραν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἐνέργεια τοῦ ὑπουργείου είναι ὄρθη. "Ημεῖς δὲν ἔχομεν, παρὰ νὰ προσθέσωμεν, ὅτι οἱ ἐλληνικοὶ ναυτιλιακοὶ κύκλοι οφείλουν νὰ καταγγέλλουν τοιαύτη περιστατικὰ καὶ νὰ ἀναφέρουν διὰ πλοίων ποίων ἐφοπλιστῶν καὶ ποίας ἔθνικότητος ἀναλαμβάνονται αἱ ἐν λόγῳ μεταφοραί. Πρέπει νὰ γνωρίζωμεν, τούλαχιστον, ποίοι είναι οἱ ἔχθροι καὶ ποίοι οἱ φίλοι τῆς Ἑλλάδος, εἰς τὰς κρισίμους, μάλιστα, περιστάσεις ἃς διέρχεται ἡ πατρίς.

ΕΠΑΓΓΕΛΙΑΙ

"Άγαδαι αἱ προθέσεις τοῦ κ. "Υπουργοῦ διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν μας. Τὰς ἔξηγγειλεν ὁ κ. Παπαδόγγονας εἰς συνέντευξιν Τύπου. "Ἐδήλωσε συγκεκριμένων, ὅτι μετὰ τὸν τερματισμὸν τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ., βάσει τοῦ νέου νόμου, θὰ χορηγηθοῦν καὶ νέαι αὐξήσεις, ώστε αἱ συντάξεις τῶν ἀπομόνων ναυτικῶν νὰ καταστοῦν ἀνάλογοι για τῶν σῶν εἰσφέρει κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας των.

"Ἐπίσης, ἐδήλωσεν ὁ κ. "Υπουργός, ὅτι πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ θεσμὸς τοῦ οἰκογενειακοῦ ιατροῦ, ἐνῶ, εἰς τὰ γενικώτερα πλαίσια τῆς προσπαθείας, διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς παρεχομένης κοινωνικῆς προστασίας εἰς τοὺς ναυτικούς, προωθεῖται ἡ ἴδιωσις πολυίατρείου τοῦ Οἴκου Ναύτου εἰς τὸν Πειραιά καὶ ἡ μετατροπή τοῦ Νοσηλευτικοῦ Ίδρυματος τοῦ "Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς σύγχρονον νοσοκομειακήν μονάδα, δυναμικότητος 600 κλινών.

"Χαιρόμεθα διὰ τὰς προθέσεις τοῦ κ. "Υπουργοῦ. Πράγματι, ἀμέριστος πρέπει νὰ είναι ἡ στοργὴ τῆς Πολιτείας πρὸς τοὺς ναυτικούς μας ἔναντι τῶν σῶν προσφέρουν. "Ἐν καιρῷ πιστεύομεν ὅτι ὁ κ. Παπαδόγγονας θὰ παράσχῃ περισσότερας λεπτομερείας διὰ τὸν τρόπον ὑλοποίησεως τῶν καλῶν του προθέσεων. Πώς, λόγου χάριν, θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ περαιτέρω βελτίωσις τῶν συντάξεων, ὀμέσως μετὰ τὸ πέ-



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

**ACHAICKI
NAFTILIAKI
S.A.**

8, IAK. DRAGATSI STR.

PIRAEUS (37)

ρας της διαδικασίας διὰ τὸν ἐπανυπολογισμὸν τῶν παρεχομένων, σήμερον, συντάξεων, βάσει τοῦ νέου νόμου περὶ Ν.Α.Τ.; "Η, κατὰ ποίον τρόπον θὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ θεσμὸς τοῦ οἰκογενειακοῦ ἱστροῦ; Καί, τέλος, μὲ ποίαν διοικητικὴν ὄργάνωσιν θὰ υλοποιηθοῦν αἱ προθέσεις του;

Ο ΛΟΓΟΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Μᾶς στενοχωρεῖ πολὺ καὶ μᾶς ἀνησυχεῖ ἀκόμη περισσότερον, αὐτὴ ἡ συνεχιζομένη ὑπόθεσις τῆς μαθητικῆς στάσεως. Αἱ σχολαὶ διανύουν ἥδη ὑπερεικοσαετῆ διὸν καὶ τὸ φαινόμενον εἶναι πρωτάκουστον. Διότι πρὸς τοὺς νέους σπουδαστὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν τὸ Κράτος προσφέρει δωρεάν ἑκατόδευσιν, δωρεάν ἔνδιβησιν, δωρεάν ἔνδυσιν καὶ δωρεάν διδιά. Καὶ ὅμως, παρ' ὅλα αὐτὰ, ἔφθασαν μέχρις ἀπεργίας. Διατί ὅμως; Ποιοὶ εἶναι οἱ λόγοι, οἱ τόσον σοβαροί, οἱ ὅποιοι ἥρκεσαν διὰ νὰ ἀγνοηθοῦν τὰ τόσα πλεονεκτήματα;

Μήπως ἡ πειθαρχία; "Ἄλλὰ τὴν πειθαρχίαν αὐτὴν ἐπροτίμησαν μόνοι τῶν οἱ μαθηταί. Διότι, δυνάμενοι κάλλιστα νὰ ἔξελιχθοῦν εἰς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τῆς ὁδοῦ τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας, ἐπροτίμησαν νὰ ὑποβολθοῦν εἰς σκληρὰς ἔξετάσεις, νὰ εἰσαχθοῦν εἰς μίαν Σχολὴν καὶ νὰ γίνουν μαθηταὶ ἀστερικῆς ἐνδιατήσεως. Βεβαίως, ἔχει καὶ ἡ πειθαρχία τὰς ἀποχρώσεις τῆς καὶ μάλιστα ἡ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἡτις εἶναι ἐκ τῶν πλέον ἰδιοτύπων. Τοῦτο ὅμως ἀπόκειται εἰς τὴν διοίκησιν, δυναμένην καὶ ὀφελούσαν νὰ τὴν ἐναρμονίζῃ πρὸς τὰς εἰδικὰς συνθῆκας καὶ τὰς εἰδικώτερας ὀνάγκας.

Τὸ Ὅπουργεῖον, ὡς ἀρμόδιος καὶ ὑπεύθυνος κρατικὸς φορεὺς, θὰ λάβῃ ἀσφαλῶς τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα. "Ηδη εἰς τὸν ἡμέρησιον Τύπον ἔγενετο λόγος περὶ κλειστίματος τῶν Σχολῶν. 'Ἄλλ' ὁ λόγος εἶναι μέγας. Διότι αἱ συνέπειαι δι' ὀλούς θὰ εἶναι λίαν σοβαραί. 'Εξ ἀλλοῦ, καὶ τοῦτο διάρκειας παρασύρομάς. Σήμερον δύμας προέχει ὁ ταχύτερος τερματισμὸς τῆς ὀνωματίας, ἡ ὁποία ζημιάνει καὶ τὸ σοματικό τῶν Σχολῶν καὶ τὴν στάθμην τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Δηλαδὴ τὴν Ναυτιλίαν.

Εἴχομεν συνήθισει νὰ σεμνυνώμεθα διὰ τὴν στάθμην τῆς δημοσίας ναυτικῆς μας παιδείας. Τὸ σύστημα, λοιπόν, δὲν πρέπει νὰ κλονισθῇ δι' ἐκνόμων ἐνεργειῶν. Δυνατόν νὰ χρειάζεται ἐκσυγχρονιστικὰ μέτρα καὶ ἀναγκαῖας προσαρμογάς. Σήμερον δύμας προέχει ὁ ταχύτερος τερματισμὸς τῆς ὀνωματίας, ἡ ὁποία ζημιάνει καὶ τὸ σοματικό τῶν Σχολῶν καὶ τὴν στάθμην τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Δηλαδὴ τὴν Ναυτιλίαν.

ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

'Απὸ τὴν 'Ολλανδίαν, τὸ Βλάσαρντιγκεν, ὡς Κ. Γ. Μενεγῆς μᾶς ἀποστέλλει ἀντίγραφον μακρὰς ἐπιστολῆς του, ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν διοίκησιν τῆς Π.Ν.Ο.

'Απαριθμεῖ εἰς αὐτὴν τὰ ἀγαθά, τῶν ὁπίσσων ἀπολαμβάνουν οἱ 'Ολλανδοί ναυτικοί (μισθοδοσίαν ὑψηλὴν, ἀδειαν καὶ κοινωνικὴν πρόνοιαν) καὶ συμβουλεύει τοὺς ἔδω συνδικαλιστὰς συναδέλφους του — διὰ τοῦ Μενεγῆς λέγει ὅτι εἶναι Β' γραμματεὺς τῆς 'Ενώσεως 'Ολλανδῶν Ναυτεργαστῶν — νὰ ἐπιμείνουν εἰς τὰ αἰτήματά των καὶ νὰ φθάσουν μέχρις ἀπεργίας.

Μακρὰν ημῶν ἡ ἀντίθεσις, πρὸς πάσαν βελτίωσιν τῆς θέσεως τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ. 'Ομως, ὡς Κ. Γ. Μενεγῆς ἐλέησμόνησε νὰ προσθέσῃ εἰς τὴν ἐπιστολὴν του δύο ἀξιοπρόσεκτα, σχετικῶς μὲ τὴν ὄλλανδικην Ναυτιλίαν, γεγονότα: Πρῶτον, τὴν πανικόδηλην φύγην τῶν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον καὶ, δεύτερον, τὴν ἔκπτωσιν τῆς ὄλλανδικῆς Ναυτιλίας εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ χωρητικότητα.

'Αποκλείει, ὡς Κ. Γ. Μενεγῆς μίαν τοιαύτην, θιλιερὰν ἔξελιξιν καὶ διὰ τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν, ἀν αἱ παραινέσεις του θῆσεον τύχει προσοχῆς;

ΙΔΩΜΕΝ

'Ἐπανῆλθεν εἰς τοὺς κόλπους τῆς Δ.Ο.Μ. ἡ Π.Ν.Ο. Ἐυχόμεθα τὸ πατρονάρισμα αὐτὸν τῆς ιδικῆς μας συνδικαλιστικῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως ἀπὸ τὴν Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν νὰ ἀποβῇ εἰς ὄφελος τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ἐχοντες ὑπὸ σκόπου τὰς ἀκριβεῖς καυστήρας καὶ τὴν κρατούσαν ψῆφειν. Δὲν ἐκέρδισαν οὐδὲ δραχμὴν κατὰ τὰ ἔτη 1973 καὶ 1974: ζημίας ἀπεκούμισαν μεγάλας. Διὰ τοὺς δευτέρους ἡ εὐφορία τῶν καλῶν ναύλων ἐκράτησεν ἐπὶ μακρὸν τὰ κέρδη ὑπῆρχαν ικανοποιητικά. 'Ετερον, κατὰ συνέπειαν, ἐκάτερον τὸ μεταξὺ τῶν δύο ἐπιχειρηματικῶν κλάδων καθεστώς. 'Ο ἐφοπλιστής τοῦ ἐπιβατηγού πλοίου εἶναι πτωχός, ἀγωνίζεται διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ὑποχρεώσεις του, ὁ ἄλλος, τοῦ φορτηγού κλάδου, εὐημερεῖ.

Τὸ περίεργον εἶναι, διὰ διὰ τὰ ἔνοδο-χεῖρα τοῦ Κράτους ἐσπευσεν ἐν καιρῷ νὰ παράσχῃ τὰς αἰτήσεις διευκολύνσεις, διὰ τὰ πλοῖα ἐμφανίζεται διστακτικόν, ὃν μὴ καὶ ὄδιαφορον. 'Ἔχει, φαίνεται, ἐμφιλοχωρῆσει μία παρεχήγησις, τὴν ὥποιαν καὶ πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Ναυτιλίας νὰ διασκεδάσσουν.

Σύγχυσις ἐπικρατεῖ εἰς τὴν σκέψιν τῶν κρατικῶν ὄρμοδίων καὶ αὐτῶν τῶν ὑπουργῶν, ὃσον ἀφορᾷ τὴν θέσιν τῶν ἐφοπλιστῶν πλοίων καὶ ἐκείνων τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν σκαφῶν. Οἱ πρώτοι ἐξηντλήθησαν οἰκονομικῶς ἀπὸ τὰς ἔδω ὀνωματίας, τὰ ἀκριβὰ καυστήρας καὶ τὴν κρατούσαν ψῆφειν. Δὲν ἐκέρδισαν οὐδὲ δραχμὴν κατὰ τὰ ἔτη 1973 καὶ 1974: ζημίας ἀπεκούμισαν μεγάλας. Διὰ τοὺς δευτέρους ἡ εὐφορία τῶν καλῶν ναύλων ἐκράτησεν ἐπὶ μακρὸν τὰ κέρδη ὑπῆρχαν ικανοποιητικά. 'Ετερον, κατὰ συνέπειαν, ἐκάτερον τὸ μεταξὺ τῶν δύο ἐπιχειρηματικῶν κλάδων καθεστώς. 'Ο ἐφοπλιστής τοῦ ἐπιβατηγού πλοίου εἶναι πτωχός, ἀγωνίζεται διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ὑποχρεώσεις του, ὁ ἄλλος, τοῦ φορτηγού κλάδου, εὐημερεῖ.

Τὸ κρατικὴ συμπαράστασις διὰ τὸ ἀμέσως τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ πᾶσαν μας ἀνάγκην ἐξυπηρετοῦν ἐπιβατηγὸν σκάφος εἰναι ὑποχρέωσις ἐπιτακτική. Αὐτὴν μάτην ἐπικαλούνται οἱ πλοιοκτῆται, ἵνα κατορθώσουν νὰ κρατήσουν τὰ πλοία των ἀξιόπλοιας, ἔτοιμα διὰ κάθε περίστασιν. Εἰς τὸ κενὸν αἱ διαμαρτυρίαι καὶ τὰ ἐπίμονα διαβήματα. Δὲν ἀπομένει τι ἄλλο παρὰ ὁ ὀριστικὸς παροπλισμὸς καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐπικοίησις τῶν σκαφῶν.

ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

'Ο Δυτικὸς Κόσμος πωλεῖ νατοϊκή τεχνολογίαν εἰς τὰ πλούσια κράτη τῆς Ο.Π.Ε.Κ. 'Ολλανδικός ἐφοπλιστικὸς ὄμιλος ὑπέγραψεν ἥδη συμβόλαιον μετὰ τῆς Κυβεργήσεως τῶν Ηνωμένων 'Αραβικῶν 'Εμιράτων, διὰ τὴν δημιουργίαν στόλου δεξαμενοπλοίων, καθὼς ἔπιστης καὶ τὴν κατάρτισιν στελέχων διευθύνσεως καὶ ναυτίλων. 'Η ἀρχικὴ ἐπένδυσις ὑπολογίζεται εἰς 15.000.000 δολλάρια.

Τὸν ιδέα πωλήσεως τεχνολογίας εἰς τὰς πλουσίας χώρας τῆς Ο.Π.Ε.Κ. εἶναι λίστα διαδομένη. Εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον τοῦ σημαίνει τὴν δημιουργίαν στόλου δεξαμενοπλοίων, καθὼς ἔπιστης καὶ τὴν κατάρτισιν στελέχων διευθύνσεως καὶ ναυτίλων. 'Η ἀρχική ἐπένδυσις ὑπολογίζεται εἰς 15.000.000 δολλάρια.

Τὸν ιδέα πωλήσεως τεχνολογίας εἰς τὰς πλουσίας χώρας τῆς Ο.Π.Ε.Κ. εἶναι λίστα διαδομένη. Εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον τοῦ σημαίνει τὴν δημιουργίαν στόλου δεξαμενοπλοίων, καθὼς ἔπιστης καὶ τὴν κατάρτισιν στελέχων διευθύνσεως καὶ ναυτίλων.

Τὸν ιδέα πωλήσεως τεχνολογίας εἰς τὰς πλουσίας χώρας τῆς Ο.Π.Ε.Κ. εἶναι λίστα διαδομένη. Εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον τοῦ σημαίνει τὴν δημιουργίαν στόλου δεξαμενοπλοίων, καθὼς ἔπιστης καὶ τὴν κατάρτισιν στελέχων διευθύνσεως καὶ ναυτίλων.

Τὸν ιδέα πωλήσεως τεχνολογίας εἰς τὰς πλουσίας χώρας τῆς Ο.Π.Ε.Κ. εἶναι λίστα διαδομένη. Εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον τοῦ σημαίνει τὴν δημιουργίαν στόλου δεξαμενοπλοίων, καθὼς ἔπιστης καὶ τὴν κατάρτισιν στελέχων διευθύνσεως καὶ ναυτίλων.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δῆλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἄνευ δασμοῦ (transit).

Γράψατε εἰς τὸν γενικὸν διητίπροσωπον 'Ελλάδος διὰ τὰ σαῖς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαῖ.

PHEDIAS D. NICOLAOU
49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephones: 987 4670
telex: 897 833

telegrams: "PHENICO" LONDON

βλέπεται νὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 400 έκατομ. δόλαρινών φιορινών καὶ τούτο θὰ άναλαβὴ ο δόλαρινός "Ομίλος. "Η σύμβασις προδιέπει τὴν διαχείρισιν τῶν σκαφῶν διὰ μίαν δωδεκαετίαν, ἀρχομένην ἀπὸ τῆς πρώτης φορτώσεως τοῦ τετάρτου σκάφους. "Εναντὶ τούτων ἡ Κυβέρνησις τῶν 'Ηνωμένων 'Εμιράτων ἔγγυά την φορτώσεις 5 ἑκατ. τόννων ἀργοῦ πετρελαίου διὰ τὸ πρώτον ἔτος, ἀκολούθως καὶ διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν θὰ αὔξηθη εἰς 10 ἑκατ. τόννους καὶ πιθανὸν ἀκόμη περισσότερον.

Κατὰ τὸ τέλος τῆς συμβάσεως, ἥτοι μετὰ δωδεκαετίαν, τὰ 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ἔξαγορᾶς τῶν σκαφῶν.

Πρὸς τὸ παρὸν ἡ 'Εταιρία θὰ ἀρχίσῃ τὰς ἔργασίας της μὲν ἐπτὰ σκάφη, ἀτίνα θὰ ναυλώσῃ καὶ τὰ ὅποια θὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ τῶν ίδικῶν της, εὐθὺς ὡς ταῦτα ἔτοιμασθοῦν ἡ ἀποκτηθοῦν.

Τὰ 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα περιλαμβάνουν ἐπτὰ πριγκιπάτα. Ἐκ τούτων, μεγαλύτερα ἀπὸ ὅποιες παραγωγῆς πετρελαίου είναι τὸ 'Αμπουνταμπί καὶ τὸ Ντουμπάτι.

'Ενδιαφέρον θὰ είναι νὰ ὑπομνησθῇ, ὅτι τὸ 'Αμπουνταμπί είναι μέτοχος τῆς Arab Maritime Petroleum Transport Co., ἡτίς παρήγγειλεν εἰς εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα πέντε σούπερ τάνκερς καὶ προτίθεται νὰ ἐπενδύσῃ ἐντὸς τῶν προσεχῶν πέντε ἔτῶν 2 δισ. δολλάρια διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μεταφορῶν πετρελαίου καὶ ἀερίων. 'Ἐν τούτοις, ὅμως, ἡ ὧν ἄνω ἐταιρία είναι ἐπιχείρησις ὀλοσχερῆς ἀραβικῆς καὶ η δραστηριότης της δέον νὰ εὐρίσκεται ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς OPEC.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Κυριολεκτικῶς ἀπεκόπησαν τῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὸ ἡπειρωτικὸν μας Κράτος καὶ τὴν πρωτεύουσάν του αἱ ἀποχεῖς κάστοικοι τῶν Κυκλαδῶν. Αἱ προσεγγίσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ὑπὸ εὐδίαν, ἔστω, φθάνουν τὴν μίαν ἡ καὶ τὰς δύο ἔβδομαδιαίως κατὰ γραμμὴν. Τὰ σκάφη είναι σχετικῶς μικρά, ἀνίκανα νὰ ἀντικρύσουν τὴν σφράδαν θαλασσοταραχῆν.

Μέτρον ἀνάγκης ἐπιτακτικῆς είναι ἡ πύκνωσις τῶν πρὸς τὰς Κυκλαδας δρομολογίων, διὰ τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως. "Ἄγονοι είναι καὶ αἱ δύο γραμμαὶ τῶν νήσων — δυτικῶν καὶ ἀνατολικῶν. Οἱ ἐφοπλισταί, οἵτινες μὲ ζημίαν ἀναμφισθήτητον ἐκτελοῦν τὰ ὅλιγα, αὐτά, δρομολόγια, είναι ἀξιοποιοῦντες ἐπαρκείαν τῶν. Δὲν είναι, ὅμως, ἀρκετά. 'Η ἐπιχορηγησις διὰ πλείονα δρομολόγια ἐπιβάλλεται. Είναι ἀπαράδεκτος ἡ σημερινὴ κατάστασις. Κλονίζει τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς αὐτὴν τὴν ἔννοιαν τοῦ Κράτους.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Ασυναγώνιστα τὰ μεγάλα ρωσικὰ κρουαζιερόπλοια. 'Ἐπληθύνθησαν. Αἱ τιμαὶ τῶν φθάνουν εἰς τὸ ἡμισυ τῶν δι' ἐλληνικῶν σκαφῶν ναυλολογίων. Προσφέρονται διὰ μεσογειακὰ ταξίδια — 'Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου — διὰ τὴν Βαλτικήν, ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, διὰ τὰ νορδηγικὰ φίόρδα καὶ τὸν Βόρειον Πόλον.

Τὰ πολλὰ ίδικά μας κρουαζιερόπλοια μὲ τὰ περιωρισμένα ταξίδια ἀνά τὸ Αιγαῖον, τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ψηλῶν δαπανῶν διαχειρίσεως, ἐπανδρώσεως καὶ τῶν ὀκριδῶν καυσίμων, ἀντιμετωπίζουν κρίσιν, ἀνευ προηγουμένου.

Ζήτημα είναι, ὃν δλα, κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον θὰ ἀναλάβουν ταξίδια, ὑπὸ κατάστασιν, ἔστω, ὀμαλότητος εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν καὶ εἰς τὰς σχέσεις μας μὲ τὴν Τουρκίαν. Τὰ κλειστίματα θέσεων ἐλέγχον-

ται, πρὸς τὸ παρόν, ὡς ἐνθαρρυντικά, μὲ τὴν διαφοράν, ὅμως, ὅτι δὲν είναι καὶ ὄριστα. Πολλὰ τὰ μέλλοντα νὰ ἀκυρωθοῦν.

Ἐκ τῶν μέχρι τούδε πληροφοριῶν, δὲν φαίνεται πιθανὴ ἡ ἐκκίνησις δέκα πέντε ἔτη τῶν διαθεσίμων κρουαζιερόπλοιών μας. Οἱ πλοιοκτῆται δὲν είναι διατεθειμένοι νὰ κινήσουν τὰ σκάφη μὲ ἀσφαλῆ τὴν ζημίαν. 'Ανασχετικὸς παράγων δὲν είναι μόνον ἡ παρουσία τοῦ ρωσικοῦ κρουαζιερόπλοιού καὶ ἡ περιωρισμένη ἐπιβατική κίνησις, ὀλλὰ καὶ αἱ δαπάναι, αἱ ὑπέρογκοι, τῆς κινησεως τῶν σκαφῶν (καύσιμα καὶ ἀπαιτησεις πληρωμάτων).

Τούμπα, δηλαδή, τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ἀλλοτε λίγαν καρποφόρος, ἀποδινεῖ, ὀσημέραι, παθητικός, ζημιογόνος. Καὶ ἔχουν, εἰς αὐτόν, ἐπενδυθή δεκάδες ἑκατομμυρίων δολλαρίων, χωρὶς ἀπόδοσιν.

Ο ΑΜΕΣΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

"Ἐκκλησιν πρὸς τοὺς ἐννέα ἑταῖρους τῆς E.O.K. ἔκαμεν ὁ Γερμανὸς πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, κ. Κάρλ - Χάιντς Ζάγκερ, διὰ τὴν κοινὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ κινδύνου ἐκ τῆς ταχείας ἀναπτύξεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν τοῦ 'Ανατολικοῦ μπλόκου. 'Ομιλῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἐπηρίου συνεδρίου τῆς 'Ενώσεως εἰς 'Αμβούργον, ὁ κ. Ζάγκερ εἶπεν, ὅτι οὐδεὶς δύναται νὰ παραδέψῃ τὰς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ἐφαρμοζούμενης τακτικῆς τῆς διακρίσεως σημαίας ὑπὸ τινῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν.

Πάντως, ἀμεσωτέρα καὶ, ἐνδεχομένως, πλέον καταστρεπτική διὰ τὰς ἐταιρίας γραμμῶν τῆς E.O.K. καὶ ἄλλων χωρῶν -

μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., προβάλλει ἡ ἀπειλὴ ἐκ τῆς μεγάλης ἀναπτύξεως τῶν στόλων τῆς Κομεκόν, ιδιαίτερως δὲ ἡ δραστηριότης καὶ τὰ μακρόπιοσα σχέδια τῆς ρωσικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ τακτικὴ τοῦ 'αντάμπιγκ', ἡτίς ἐφαρμόζεται, ὑπὸ αὐτῶν, εἰς ώρισμένας γραμμάς, ἀποτελεῖ τὴν σοδαρωτέραν ἀπειλὴν δι' αὐτῆς ταυτην τὴν υπαρξιν τῆς Ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν τοῦ Δυτικοῦ κόσμου, ὑπὸ τὴν παρούσαν τῆς μορφήν.

Αἱ χώραι τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς ἐπλήγησαν σοδορώς, διότι οἱ λιμένες τῶν είναι ἀνοικτοὶ εἰς πάντας καὶ ὀπετέλεσαν εὔκολον λείαν εἰς τὰ σκάφη τοῦ 'Ανατολικοῦ μπλόκου. 'Εκεὶ δύνανται νὰ ἔξεύρουν φορτία διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν καὶ ἀρκετούς φορτωτάς, προσθύμους νὰ τὰ ὑποστηρίξουν, ὑπὸ τὴν προύποθεσιν ὅτι οἱ προσφέρομενοι ναύλοι θὰ ἥσαν χαμηλοί.

Φυσικά, ἡ ἐφαρμοζούμενη τακτικὴ ποικίλει ἀναλόγως τῆς γραμμῆς. "Οπου νότιον συμβάσεων, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ὑφος τῶν ναύλων ἡ ὅπου η κρατική νομοθεσία προστατεύει τὰς «κόνφερανς», αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν προσπαθοῦν, πάσῃ θυσίᾳ, νὰ καταστοῦν μέλη τῶν «κόνφερανς». 'Η συμμετοχή των, τότε, είναι περιωρισμένη, διότι, κατὰ καίνατα, βασίζεται εἰς τὴν υπαρξιν ἱδίων φορτίων.

"Οπου, ὅμως, ὑπάρχουν ἀνοικταὶ «κόνφερανς», ὡς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἢ, ὅπου αὐταὶ είναι τρωταὶ ἀπὸ τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμόν, τὰ λάινερς τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν εἰσβάλλουν δυναμικῶς, προσφέροντα συχνῶς ἀπόπλους καὶ καταβιδάζουν τοὺς ναύλους εἰς τὸν ὑπερέδειαν τὴν

SHIPCHANDLERS

VENECIA
PUERTO CABELLO S. R. L.
(VEPUCA)

LARGEST SHIPCHANDLER IN
PUERTO CABELLO - VENEZUELA

FRESH
AND
DRY
PROVISION



DECK
AND
ENGINE
STORES

PUERTO CABELLO

Calle 2 (Antes El Aguila) No. 3
Teléfonos No 5314-5315
Código de Área 042
Plaza El Aguila

DISTRIBUTORS - DISTRIBUIDOR



PINTURAS INTERNATIONAL S.A.

P. O. Box 174 — Telex : 42479
Cables : "VEPUCA"
Call By Marine VHF — Channel 16
International Frec. 2182

πλήρωσιν τῶν κυτῶν των. Συνήθως δὲ ἐκλέγουν τὰ φορτία ἑκεῖνα, τὰ ὅποια πληρώνουν τοὺς καλυτέρους ναύλους.

Τυπικὸν παράδειγμα ἀποτελεῖ ἡ γραμμὴ ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Η.Π.Α. - Ἀπω 'Ανατολῆς, ὅπου ἀπασχολούνται 18 ρωσικὰ λάινερς (συμβατικὰ καὶ πλοία - κοντέινερς), μὴ προσεγγίζοντα οὐδένα ρωσικὸν λιμένα.

Εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, ὅπου ἀπό τινων ἔτῶν ἐπέτεύχθη μίσα σταθερότης, οἱ Ρώσοι φιλοδοξοῦν νὰ ἐντείνουν τὴν δραστηριότητά των, ηπὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ ὅδηγησῃ εἰς ἔνα νέον πόλεμον ναύλων.

Αἱ ἑταῖραι τακτικῶν γραμμῶν τῆς Δύσεως ἀναγνωρίζουν, τώρα, τὴν ἀπειλὴν. Γνωρίζουν ὅτι ἔχουν πρὸ αὐτῶν ἔνα ἀντίπαλον, ὁ ὅποιος δὲν καταπολεμάται μόνον δι' ἐμπορικῶν μέσων. 'Αλλὰ ἥρχισαν, ἥδη, αἱ ἀντιδράσεις: 'Η 'Αμερικὴ προετοιμάζει τὸ νομοσχέδιον περὶ μεταφορῶν ὑπὸ πλοίων τρίτων χωρῶν, ὅπερ προβλέπεται νὰ ἐπικυρῶῃ ἐντὸς τῶν προστεχῶν μηνῶν καὶ νὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὴν ἐφαρμοζομένην τακτικὴν τοῦ 'κντόμπιγκ' εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς χώρας.

Ο κ. Ζάγκερ παρετίρησεν, ὅτι καὶ ἄλλαι χῶροι προσπαθοῦν νὰ κατοχυρώσουν τοὺς στόλους των διά νόμων, μὴ ἀπεχόντων ἐκείνων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, αἵτινες ἀπεδείχθησαν ἔξοχως ἀποτελεσματικοί.

Οὕτε, βεβαίως, θὰ πρέπει νὰ παραμείνουν ἀμέτοχοι, εἰς τὰς παρούσας ἔξελίξεις, καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνόστεις, καθ' ἥν στιγμὴν διακυβεύεται ἡ ἀπασχόλησις χιλιάδων ναυτικῶν.

ΕΛΛΕΙΨΕΙ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ

'Αντιμετωπίζεται ἡ ἀπόλυτης ἔργατῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα μας. Κυρία ἀφορμὴ ἡ ἔλλειψις πιστώσεων διὰ τὴν ἀνάληψην νέων κατασκευῶν. Χωρὶς τὰς πιστώσεις, εἶναι ἀδύνατος ἡ συνέχισις τῶν ναυπηγικῶν ἔργων. Παντοῦ, εἰς ὅλα τὰς ναυπηγικὰς χώρας, πρεσβαρούσης τῆς 'Ιαπωνίας, ὅχι μόνον δὲν περιεκόπησαν λόγω τῶν μέτρων κατὰ τοῦ πληθωρισμοῦ, τὰ ναυπηγικὰ δάνεια, ἀλλὰ ἥγινθησαν κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγήματος, ἵνα προσελκυθοῦν νέαι παραγγελίες;

Πρέπει, οἱ διαχειρίζομενοι τὰ σχετικὰ μὲ τὴν πιστοδότησιν τῶν ναυπηγείων ζητήματα, νὰ κατανοήσουν πλήρως, ὅτι χωρὶς τὰς πιστώσεις, τὰ ναυπηγεῖα δὲν ἡμποροῦν νὰ ὑπέρβουν. Διατὶ ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ προτιμήσει τὰ ἐλληνικὰ ναυπηγεῖα μὲ τὴν, μετητοῖς, καταδολὴν τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, ὅταν, εἰς ὅλα τὰ ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου, τὰ 60 ἢ καὶ τὰ 70% τοῦ κόστους τοῦ πλοίου, παραχωροῦνται μὲ χαμηλότοκον μακροτέτες δάνειον;

"Αν τὰ ναυπηγεῖα μας κατώρθωσαν νὰ ἀποτελέσουν τὸ οἰον ἀξιοθάμαστον ἔργον των, τοῦτο ὀφίλεται, ἐν πολλοῖς καὶ εἰς τὴν ἀσκηθεῖσαν, ἀπὸ τὸ Κράτος, πιστωτικὴν πολιτικήν. 'Η διακοπὴ τῶν πιστώσεων

σημαίνει τίποτε ὀλιγώτερον, τίποτε περισσότερον διακοπὴν τῶν ναυπηγικῶν ἔργων. Δὲν πιστεύουμεν νὰ ἀγνοοῦν οἱ ιθύνοντες ἀρμόδιοι τὸν κίνδυνον αὐτὸν. Εἶναι ἀμεσος. 'Ας λάδουν τὰ μέτρα των πρὶν ἡ τὰ ναυπηγεῖα, ἀδυνατοῦντα ἄλλως νὰ πράξουν, ἀναστείλουν τὸ παραγωγικὸν τῶν ἔργων.

* * *

Νομοσχέδιον ἐπὶ τῶν πιστώσεων διὰ ναυπηγῆσις αὐξάνει τὰς ἡγγυημένας χορηγίας ἀπὸ ἓν δισεκατομμύριον λιρῶν εἰς 1.4, προσεκτικὸν περὶ ναυπηγῆσων, ἐκτελουμένων εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα. Καὶ τὸ ὄριον αὐτὸν δύναται, αὐξανόμενον, νὰ φέσῃ τὸ 1.8 δισεκατομμύριον λιρῶν.

'Η κρατικὴ ἐγγύησις διὰ τὸ δάνειον δύναται νὰ μεταφερθῇ ἀπὸ μίαν ἐταιρίαν εἰς ἄλλην.

Κοι τέλος: Χαμηλότοκοι είναι αἱ παραχώμεναι πιστώσεις εἰς βάρος τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ. Διὰ τὰ δύο οικονομικά ἔτη 1975 - 76 καὶ τὸ 1976 - 77, ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτή ἔκ τῶν τέκων ὑπολογίζεται εἰς 4 ἑκατόμβη λιρῶν.

ΠΡΩΣ ΑΥΞΗΣΙΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

Κατὰ τὰς δηλώσεις τοῦ προέδρου τοῦ 'Ινστιτούτου τῶν 'Ασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, ἡ περίοδος τοῦ 1974 δὲν ὑπῆρε διόλοι πεπικερδῆς καὶ προβλέπεται ὅτι θὰ εἶναι ἀκόμη ὀλιγύτερον τοιαύτη κατὰ τὸ ἀρχάμενον ἔτος. Συνεπείᾳ τούτου εἶναι ἐνδέχομενοι οἱ θαλασσασφαλισταὶ νὰ ὑποχρεωθοῦν εἰς αὔξησην τῶν ἀσφαλιστρών κατὰ 15 - 20% πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ πληθωρισμοῦ, τὴν ἐκτασιν τοῦ ὅποιου τὰ ὑπάρχοντα περιθώρια κέρδους δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀπορροφήσουν.

'Η δυναμικότης τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς είναι δέδιαιον ὅτι ἐστημέσωσε ταχείαν ἀνάπτυξιν, ὅχι μόνον εἰς τὸ Λονδίνον, ἀλλ' εἰς ὅλοληπον τὸν κόσμον. Τὸ μέγεθος ὅμως τῶν ὀπώλειων δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐπιφέρῃ σημαντικήν καὶ ἐξ ἴσου ταχείαν συστολὴν τῆς δυναμικότητος ταύτης. 'Υπάρχουν πολλοὶ ἀσφαλισταὶ εἰς ὅλον τὸν κόσμον, οἱ ὅποιοι ἀναλαμβάνουν ἀσφαλιστεῖς σκαφών, χωρὶς νὰ ὑπολογίζουν τὸ υψός τῶν ὀπώλειων, αἵτινες θὰ καταβληθοῦν καὶ τὴν ταχύτητα μεθ' ἥς ὁ πληθωρισμὸς διογκώνει καθημερινῶς τὰς δαπάνας τῶν ἐπισκευῶν. Κατὰ τὴν τελευταίαν στατιστικὴν τοῦ Σάλβατορ 'Ασσοσιέσιον, τὸ κόστος τῶν ἐπισκευαστικῶν δαπανῶν νέγκηθη κατὰ 20%, αἱ δὲ ὀπώλειαι αἵτινες κατὰ τὴν παρελθόνταν τριετίαν ἐπλησίαζον τὸ 1 ἑκατόμβη τόνων, κατὰ τὸ 1974 ἔφθασαν τὰ 195 σκάφη.

"Οσον ἀφορᾶ τοὺς ἀσφαλιστικούς πόρους, ὁ συναγωνισμὸς ἔχασκολουθεῖ ἐντατικός, δεδομένου ὅτι πολλοὶ ἀσφαλισταὶ ἀποδέχονται ὑπερβολικὰς ἐκπτώσεις, αἱ ὅποιαι ἐνδέχεται μὲν ν' αὔξανουν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀσφαλιστικῶν ὑποθέσεων, περιορίζουν ἐξαιρετικὸς ὅμως τὰ περιθώρια ἐπιτεύξεως κέρδους. 'Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐκφράζεται ἡ δεβαιότης ὅτι ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορά εύρισκεται εἰς μίαν ἐλπιδοφόρον καμπῆν

καθ' ἥν ἡ τροποποίησις τῆς τιμολογιακῆς αὐτῆς πολιτικῆς κατὰ τὴν νέαν περίοδον, θὰ τὴν ἀπαλλάξῃ τοῦ τοιούτου κινδύνου.

ΜΕ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΤΑΣ ΧΕΙΡΑΣ

'Η σύνδεσις καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ νορβηγικοῦ στόλου — ἐδήλωσεν ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν — εἴναι ἀσφαλή ποσοσημόσημόν πρὸς τὰς ἀνάκτους τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς. 'Η προσαρμογή, ὅμως, σύντη δέν πρέπει νὰ ἀποτελῇ τὸν μόνην βάσιν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς χώρας. Διὰ νὰ παραμείνῃ ὁ στόλος συναγωνιστικός, ὁφείλει, βεβαίως, νὰ παρακολουθῇ τὰς συνθήκας τοῦ παγκοσμίου ἀνταγωνισμοῦ καὶ νὰ ἀντλῇ, ἐκείθεν, τὰ ἀναγκαῖα συμπεράσματα. Τούτο, ὅμως, δὲν σημαίνει, ὅτι πρέπει νὰ καταστή προστατευτικός, ἐπειδὴ οἱ ἄλλοι εἴναι προστατευτικοί ἡ, ὅτι πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὰς διακρίσεις τῆς σημαίας, τὰς ὅποιας ἐφαρμόζουν οἱ ἄλλοι, μὲ παρόμοια μέτρα διακρίσεων.

'Απὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, ἡ προσαρμογὴ πρὸς τὰς περιστάσεις δὲν ἀπατεῖ, εἰμὴν νὰ ἀφεθοῦν ἐλεύθεραι αἱ χεῖρες τῶν ἐφοπλιστῶν, σημειώνονται πρόσθιες διευθύνης ὑφεσιν. Βάσιν τῆς ἐλεύθερίας αὐτῆς ἀποτελεῖ, σήμερος, ἡ δυνατότης τοῦ ἐφοπλισμοῦ νὰ συνεχίσῃ τὴν ὑπὸ ξένας σημαίας ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, τοῦ ὅποιου ἡ διασείριση είναι ἀσύμφορος ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν, λόγω τοῦ ύψηλού κόστους της ἡ ἄλλων ἐμποδίων.

'Εκείνο τὸ ὅποιον ἔχει σημασίαν — κατέληξεν ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν — εἴναι νὰ διευκολυνθῇ ὁ ἐφοπλισμός, ὅπως ἀποδυθῇ εἰς ὅλα τὰ διεθνῆ ἐπενδυτικὰ προγράμματα, τὰ ὅποια θὰ τοῦ ἐπιτρέψουν νὰ διατηρήσῃ τὰς θέσεις του. 'Υπὸ τὸν ὄρον, φυσικά, ὅτι ἡ σύνδεσις αὐτή ἀπευθύνεται πρὸς τὴν ἐθνικὴν τεχνολογίκην πείραν, ὅτι ἐπιτρέπει τὴν συμμετοχὴν ἐθνικῶν κεφαλαίων, ὅτι διευθύνεται ἐκ Νορβηγίας καὶ ὅτι ἀντανακλᾷ εἰς τὸ 'Ενορος.

'Ο ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς θὰ ἡδύνατο εὐχερῶς νὰ προσυπογράψῃ τὰς δηλώσεις. 'Εστο καὶ ἡνὶ συμμετοχή μας εἰς τὰ πολυεύκολα ναυτιλιακὰ σχέδια δὲν είναι τῆς ίδιας ἐκτάσεως, ἐστο καὶ ἀνὶ σύνθεσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διαφέρει σύστασις εἰς πολλὰ σημεῖα, παραμένει ὡς κοινὴ βάσις ἡ ἀνάγκη τῆς ἀδεσμεύτου ἀντιμετωπίσεως τῶν συνεχῶν μεταβαλλομένων συνθηκῶν τῆς Ναυτιλίας. Μὲ τὰς χεῖρας ἐλευθέρας ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐπέτυχεν, 'Η ἐλευθερία δὲ αὐτῇ ἀποτελεῖ ζήτημα ζωῆς ἡ θανάτου εἰς τὰς περιόδους τῆς ύφεσεως καὶ τῶν κρίσεων.

ΠΡΟ ΠΑΝΤΟΣ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ

'Υπὸ τῶν ἀρμόδιων τεχνικῶν ἐμπειρογνούμονων θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι δὲν ἔχουν γί-

γίνει αρκετά διά την άσφαλειαν τής ναυσιπλοίας τών μεγάλων πλοίων. Η άσφαλεια τών πλοίων αύτών έχει πάρα πάτα, βασικώς, από δύο παράγοντας: Τού τεχνικού έξοπλισμού και τής έπαγγελματικής καταρτίσεως τού προσωπικού.

Έπι τού πρώτου παράγοντος, η προσφυγή είς τήν σύγχρονον τεχνολογίαν είναι απαραίτητος. Πρέπει νά τεθή είς τήν ύπηρεσίαν τού πλοίου, πρώτον μεν διά νά μάς αποκαλύπτη, έγκαιρως, τούς κινδύνους, είς τρόπον ώστε νά είναι δυνατή η αποφυγή των καί, δεύτερον, διά νά περιορίζη, είς μεγάλην έκτασιν, τάς συνεπείας τού αναποφέντη άτυχματος. Ή χρησιμοποίησις προειδοποιητικών όργάνων υψίστης άκριβειας, πρέπει νά καταστή εύρυτατη. Τά όργανα αύτά δύνανται νά κρούσουν τών κώδωνα τού συναγερμού, όταν τό πλοίον έκτρεπεται τής προείσας του ή όταν οδηγήται έπισφολώς. Δύνανται νά μάς πληροφορήσουν, οτι ή ταχύτης είναι υπερηξιμένη, οτι ένεφανίσθη βλάβη είς τό μηχανοστάσιον, είς τό σύστημα πρώσεως ή είς τό πηδαλιούχικόν σύστημα ή οτι ένεφανίσθη έπικινδυνος συσσώρευσις άεριων. Υπάρχουν ύπερυχρονά όργανα, τεθέντα επ' έχατων είς τό πρακτικήν έφαρμογήν και άκουνταν είς τό χαρακτηριστικόν όνομα «ένδεικται έντασεων», τά όποια ειδοποιούν έγκαιρως τών άξιωματικών φυλακής έαν τό σκάφος υποβάλλεται είς έπικινδύνους κοπώσεις, έν ωρα κακοκαιρίας, ήδη δε εύρισκονται ύπο σχεδιασμών όργανα, τά όποια θά έπιτρέψουν τήν περιορισμόν τών κινδύνων, οι όποιοι άπειλούν τά πλοία έκ τής ισχυρᾶς θαλασσοταραχῆς.

Έπι τού δευτέρου παράγοντος, είναι άναγκη νά ένθυμούμεθα, πάντοτε, οτι δέν ύπάρχει προσάρδις, ναυάγιον, έκρηξης ή αλλά άτυχημα, διπλεύσεων τού όποιου νά μή κρύπτεται τό άνθρωπινον σφάλμα. Τό σφάλμα αύτό είναι έφικτον νά περιορισθῇ είς τό έλάχιστον διά τής καλυτέρας έκπαιδεύσεως τών ναυτικών. Διότι, η πλήρης έπαγγελματική μόρφωσις παρέχει τό πλεονέκτημα όχι μόνον τής έπακριδον γνώσεως τού κινδύνου, αλλά και τής άναγκαίας ένεργειας πρός αποφυγήν του.

Άξιζουν ίδιαιτέρως μεγάλης προσοχῆς αι άνωτέρω διαπιστώσεις. Συμφωνούμεν, απολύτως, οτι δέν έχουν γίνει αρκετά διά την άσφαλειαν τής ναυσιπλοίας. Ένωπον τών ήλεκτρονικών και τών άλλων θευμάτων τής έποχής μας, είναι τούλαχιστον άνακλουντον νά άφηνεται τό πλοίον έκτεθειμένον είς τούς αύτους κινδύνους, οι όποιοι τό έβασανιζον πρό πεντηκονταετίας.

ΟΡΘΩΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ

Δικαίως διαμαρτύρονται οι έφοπλισται τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος διά τή παραμέλησιν τών συμφερόντων των είς τάς έμπορικάς συναλλαγάς των.

Ός τό πλέον πρόσφατον παράδειγμα άναφερται η περίπτωσις τού σίτον πρός τήν Ινδίαν, είς τήν όποιαν ού εύρωπαϊκός έφοπλισμός άπωλεται μίαν μεγάλην εύκαιριαν συμμετοχής έπι τον καθαρώς έμπορικής βάσεως. Κατά τό παρελθόν έτος, έπισης, η Κοινότης άνέλασε νά άποστειλη είς τήν Ινδίαν 1 έκατ. τόν. σίτου, έξω 300 χιλ. τόννων ώς δύον και 700 χιλ. με τόν. «Ιού», κατ' άκολουθιαν τού όποιου, αι εύρωπαϊκαι ναυτικαι έταιριαι πολὺ φοδούνται οτι δέν θά δυνηθούν νά έπηρεάσουν τών τρόπον τής μεταφοράς των. Τέλος, τό 1973, οταν η Κοινότης έπωλησε πρός τήν Ρωσίαν 200 χιλ. τόν. βουτύρου, διά τάς όποιας ή τελευταίας έπληρωσεν άνω τού 1 δισεκατ. μάρκων, η έπιλογή τού τρόπου μεταφοράς άφεθη έξω δόλοκληρον είς τήν Ρωσίαν, με αποτέλεσμα νά άποτυχη πάσα προσπάθεια

τών Εύρωπαίων έφοπλιστών, οπως μετάσχουν είς τήν μεταφοράν.

Η είς μέγα άριθμόν παρομοίων έμπορικών συμβάσεων παρεμβολή ρητών περί τής έναλασσίας μεταφοράς, βασιζομένων έπι τής διακρίσεως σημαίων και έπι τής ύπερ τών ένικων πλοίων έπιφυλάξεως τών φορτίων, είναι προφανές οτι άποτελει άπροκάλυπτον παραδίσιαν τών άρχων τού έλευθερου άνταγνωσμού είς τήν θάλασσαν. Και δικαιολογεῖ, έπομένως, πάν παράπονον και πάσαν διαμαρτυρίαν.

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Νομίζομεν οτι θά έπρεπε νά έπιδεικνύεται μεγαλυτέρα έλαστικότης κατά τήν λήψιν άποφάσεων άποδοχής ή μη πιστοποιητικών ζένης ύπηρεσίας ύπο τού NAT. Ή οι είναι γνωστόν, διά τού νέου νόμου περί NAT (Ν.Δ. 152 τού 1974) άνεβισε διάτοξις τού Ν.Δ. 375)59, δάσει τής όποιας ναυτικοί, έν ένεργεια και συνταξιούχοι, δύνανται νά άναγνωρίσουν ναυτικήν των ύπηρεσίαν κτηπείσαν έπι πλοίουν ύπο ξένας σημαίας άπό τού έτους 1941 και έντευθεν, άποδεικνυμένη διά πιστοποιητικών νομίμως θεωρημένων.

Ηδη ύπο τού Δ.Σ. τού NAT άπερριφθησαν τά πιστοποιητικά ύπηρεσίας ναυτικών, τά όποια ήσαν θεωρημένα μόνον ύπο τού πλοιάρχου και έγένοντα δεκτά πιστοποιητικά έκδοθέντα ύπο άμερικανικών άρχων. Δέν θά ύπεισέλθωμεν είς τό θέμα τών άρμοδιοτήτων του πλοιάρχου. Δέν είναι τής παρούσης στιγμής. Θά ύπενθυμίσωμεν μόνον, οτι οι ναυτικοί μας δέν είναι ύπενθυμοι τών άνωμαλών τάς όποιας έδημησύγησεν είς τής θέματα άσφαλσεως τής ύπηρεσίας των ή άναγκη χρησιμοποιήσεως ύπο τών έφοπλιστών μας ζένων σημαίων. Έξ αλλού, λόγω και τής φύσεως τής έργασίας των, είναι έπακλούθον νά άγνοούν και τάς δαιδαλώδεις διαδικασίας, αιτίνες άποδοχής τών έν λόγο πιστοποιητικών είναι άπολύτως δικαιολογημένη. Έάν ομως πρό-

κειται περί έπαγγελματιών ναυτικών, ή έπιδειξις έλαστικότηος θά ωφελήσῃ.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Χωρίς άνακοινώσιν τίνα, τά συναλλαγματικά άποθέματα τού Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, από μηνών, ήδη, μετεφέρθησαν είς τήν Τράπεζαν τής Έλλαδος άπό τάς ξένας Τραπέζας, οπου ήσαν, πρό πολλού, κατατεθειμένα.

Τώρα, μόλις, άποκαλύπτεται τό γεγονός, κατόπιν σχετικής λεπτομερούς άναγγελίας τού Πειραιεί Υποκαταστήματος τής Τραπέζης τής Έλλαδος.

Ο ναυτικός κόσμος, από τό ύστερημα τού όποιου προέρχονται τά άποθεματικά τού Ίδρυματος τών άπομάχων, δικαιολογημένων έξεδήλωσε τάς άνησυχίας του διά τήν τοιαύτη μεταφοράν, τήν άνευ συζητήσεώς τίνας έκτελεσθείσαν και διερωτάται: Πρός τί ή τοιαύτη μεταφορά; Ήσαν, μήπως, άνασφαλείς αι καταθέσεις είς τάς ξένας Τραπέζας; Ποία άλλη σκοπιμότης έπειθαλλε τήν λήψιν τού άνωτέρω μέτρου;

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Όρθως άπεφασίσθη ή έπεκτασις τής δυναμικότηος τού ήλεκτρονικού ύπολογιστού τού Ν.Α.Τ. Απορίας προκαλεί, μάλιστα, ή μέχρι τούδε καθυστέρησις, δοθέντος οτι ώρισμένα έτοντάς θέσεων θεωρημένων, εισέτι, μηχανημάτων είναι πεπαλαιωμένα.

Παραλλήλως, ομως, έτοι πρέπει νά έπιδιωχθῇ και ή ρύθμισις τού γενικωτέρου προβλήματος τού Ν.Α.Τ. «Οχι, απλώς, διά τής πληρώσεως τών ύφισταμένων, σήμερον, κενών άργανικών θέσεων, άλλα διά τής πλήρους άναδιοργανώσεως τού Ίδρυματος και τής άυξησεως — τού διπλασιασμού, θά έλεγομεν — τών άργανικών θέσεων. Διότι, αι άργανικοί θέσεις τών ύπολογων τού Ν.Α.Τ. συνεστήθησαν διά τών νόμων 3170/55 και 4502/66, οτε ή Εμπορική μας Ναυτιλία ήριθμει περί τά 2.500 μόνον πλοία, ένω, σήμερον, ή άριθμός τών πλοίων έτριπλασιάσθη, έκ παραλλήλου δέ ηγένη, άναλογως και ού άριθμός τών ναυτικών.

Η άντιμετώπισις τών έκτακτων ύπηρε-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταί πλοίων • Ναυτικοί 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 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

σιακών άναγκών, αϊτίνες άνακυπτουν έκ της σημειωθέσης, ούτως, άλματώδους αύξήσεως τών έργασιών τού Ταμείου, γίνεται διά τής συστάσεως συνεργείων ύπερωριακής έργασίας τού προσωπικού. Είναι, σύμως, έκτος πάσης άμφισθητήσεως, ότι ή τοιαύτη τακτική δεν δύναται νά συνεχισθή έπ' απειρον, διότι καθημερινώς άνακυπτουν νέα έργασια. Ούτως, ή μόνη λύσης είναι η πλήρης άναδιαρθρωσις τών 'Υπηρεσιών τού 'Ιδρυματος, ή έπεκτασις τής μηχανογραφήσεως και ή αύξησης τών άργανικών θέσεων τών ύπαλληλων.

"Εχομεν, ένν κατακλείδι, νά τονίσωμεν: Προσοχή είς τό N.A.T. Περικλείει τάς έλπιδας στοιχειώδους συντηρήσεως τών άπομάχων μας.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 15 ΘΗΜΕΡΟΥ

'Απεδίνωσεν ο ποιητής τής θαλάσσης. Είς έκ των έλαχίστων ποιητῶν, τῶν προερχομένων έκ τῶν σπλάχνων τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ο Νίκος Καββαδίας, υπήρξεν ο γνησιώτερος έκπρωσωπος τῆς θαλασσινῆς νεοελληνικῆς λογοτεχνίας.

Ναυτικός ο ίδιος, έπαγγελματίας και οχι έραστικής, ένεσάρκωσε τὸν χαρακτηριστικὸν τύπον τού ναυτικού. Ταπεινὸς και ἀπλὸς και μετριόφων, ἔδιε τὴν ἐντύπωσιν, ότι ἡγονεῖ τὴν ἀξίαν του και τὴν καθιέρωσίν του. 'Εδεστο, μὲ φυσικῆν ἐκπλήξιν, τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ἀναγνωρίσεως και ἀπεστρέφετο ἐνστικτωδῶς τὰς θωπείας τού κοινωνικού θαυμασμού.

'Ο Νίκος Καββαδίας υπήρξεν ο ποιητής τῆς συγχρόνου ελληνικῆς Ναυτιλίας. Το ποιητικὸν τού υφος ἐδημιούργησε σχολὴ και οι στίχοι τού ήσαν πάντοτε πρόχειροι είς τὰ χείλη τῆς παλαιᾶς και τῆς νέας γενεᾶς. 'Εμμετροι ή πεζοὶ οι στίχοι τού Καββαδίας, δὲν ύμνουν τὰς ὥραιας δύσεις και τὰ γραφικά ίστιοφόρα, ἀλλὰ κάμνουν τέχνην και τραγουδοῦν και τὸν βιοπάλην τού φορτηγού πλοίου και τὸν ιδρώτα τού βερμαστού. Μίαν βιοπάλην και ἔνα ιδρώτα, τὸν ὄποιον ἐγνώρισε πολὺ καλὰ ο ίδιος, κατὰ τὴν μακροτάτην ναυτικήν του υπηρεσίαν.

Δι' ούτο ο ναυτικὸς κόσμος δὲν θρηνεῖ μόνον τὴν ἀπώλειαν τού ποιητού του. Θρηνεῖ, ἐπίσης, τὸν σεμνὸν ναυτικόν, διὰ τὸν ὄποιον ή θάλασσας δὲν ήταν «μιὰ λόδα νεανική, ποὺ τώρα ἔχει περάσει», ἀλλὰ τὸ μέγα πάθος του και ή μοναδική του ἀγάπη.

'Η ύποτονική κατάστασις συνεχίζεται. Οι ναῦλοι είς τινας τομεῖς ὑπερχόρησαν ἔτι περαιτέρω, είς ἄλλους ἐμφανίζονται σταθεροποιημένοι —Βόρ. 'Ατλαντικός— είς τὰ γνωστά χαμηλά των ἐπίπεδα. Τῶν τάιμ τούτων ιδιαίτερων ύπογραμμίζεται ή υποχρώσης. Είς ωρισμένους τομεῖς ('Απω 'Ανατολή), τὰ μισθώματα ἔχεπεσαν αἰσθητῶς.

Έδραιούται, πλέον, η πρόβλεψις ότι τὸ τρέχον ἔτος δυνατόν νά ιδωμεν τὰ χειρότερα.

"Ομως διὰ τὰς ξηρούς φορτίου σκάφη αἱ προβλέψεις ἐπιτρέπουν τὴν στερράν ἐλπίδα διατηρήσεως μιᾶς καταστάσεως ὅπωσδήποτε ἀνεκτῆς, οχι ζημιογόνου. Τὰ σκάφη θά κινούνται αἱ διαταγαὶ δὲν θὰ λείψουν περιοριζόμενων τῶν ἐνεργητικῶν περιθωρίων ἀπὸ τὰ ταξιδία.

Η ύφεσις, η παγκόσμιος σημειωτέον, προκαλεῖ τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγῆς είς ὅλας τὰς βιομηχανικὰς χώρας. Καὶ συρρίκωσις τῆς παραγωγῆς σημαίνει δολιγωτέρων μεταφοράς. Διὰ τὸ τρέχον, τούλαχιστον, ἔτος η παγκόσμιος οἰκονομία, και μαζὶ μὲ αὐτὴν και η Ναυτιλία, υπ' αὐτὴν τὴν κατάστασιν φαίνεται ότι θὰ ζήσῃ.

* * *

Κατὰ 3,6% ἐσημείωσε πτώσιας ή καθόλου βιομηχανική παραγωγή είς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸν 'Ιανουάριον τού 1975. Είναι η τετάρτη κατὰ σειράν μηνιαία και η μεγαλύτερα ἀπὸ τού Δεκεμβρίου 1937, κατὰ τὴν μεγάλην οἰκονομικὴν κρίσιν. Πέντε ἐκατομύρια ἔξακόσιοι είς ἐργάται ἐπιδοτοῦνται ώς ἀνεργοί.

* * *

Τῆς 'Ιαπωνίας ο δεικτής παραγωγῆς, βιομηχανικῆς και μεταλλευτικῆς, ἐλέγχεται κατὰ 4,7% κατώτερος είς τὸ τέλος 'Ιανουαρίου, ἔναντι τού προηγουμένου μηνὸς και ἔναντι τού πρὸ ἔτους, κατὰ 14,9%. Αἱ φορτώσεις, ἐπίσης, ἐλέγχονται κατώτεραι κατὰ 14,3%, ἔναντι τῶν πρὸ ἔτους.

* * *

Η Ρωσία κατέστη, πλέον, μόνιμος ἀγοραστής δημητριακῶν ἀπὸ τὰς ξένας ἀγοράς. 'Η ἐσοδεία της τού 1974 είς σίτου ὑπελογίζεται ότι ἀνήλθεν είς 84 έκατ. τόν., κάτω τῶν ἀρχικῶν προβλέψεων και 25% μικροτέρα, ἔναντι τῆς ἐσοδείας τού 1973. "Ομως η Ρωσία ήκυρωσε τὴν ὁγοράν 100.000 τόν. ἀμερικανικού σίτου και ἀντικατέστησεν αὐτὴν μὲ ζωτοροφάς. 'Η Ρωσία θὰ ήταν εύτυχης, ὃν και ἐφέτος ἐπιτύχη τὴν ἔξιδιας παραγωγῆς ἐπάρκειαν είς ζωτοροφάς. 'Ηδη η ἐσοδεία τού χειμῶνος διὰ τὸν σίτον κινδυνεύει, λόγω καιροῦ. 'Η καλοκαι-

ρία ἔφερε πρώρως είς τὴν ἀνάπτυξιν τὴν ἐσοδείαν και τὴν ἐστέρηση τῆς προστασίας τῆς χιόνος. Ψυχρὸς καιρὸς θὰ καταστρέψει μέρος αὐτῆς. Τούτο συνέδη τὸ 1972 και ὑπερέωσε τὴν Ρωσίαν νὰ στραφῇ πρὸ τὸν ἀμερικανικὸν σιτοβολῶνα. Καὶ δέον νὰ σημειωθῇ, ότι ἐλάχιστα είναι τὰ ρωσικὰ ἀποθέματα. 'Εὰν ο δικαιός εύνοηση τὴν ρωσικὴν ἐσοδείαν, ισως νὰ ἐπιτύχῃ σιτοπαραγωγῆς ἀνωτέρων ἐκείνης τού 1973. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς προβλέψεις διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἐσοδείαν σίτου, ὑπελογίζεται αὐτὴ είς 48 έκατ. τόν.

* * *

Εἰς 1.9 έκατ. τόν. ἀραβοσίτου ἀνέρχονται αἱ ἀπὸ τὸν 'Οκτωβρίου 1974 ἀγοραὶ τοῦ Μεξικοῦ. Τελευταίως ἡγόρασεν 850.000 τόν. είς τὴν διεθνῆ ἀγοράν. 'Απὸ τὴν 'Αργεντινὴν 500.000 τόν. και τὰς 'Ηνωμένες Πολιτείες 350.000 τόν.

* * *

Τὰ παγκοσμίως ὑπεράφθονα ἀποθέματα πετρελαίου ὑπερέωσαν τὴν Σαουδικὴν 'Αραβίαν νὰ περιορίσῃ τὴν παραγωγὴν της. 'Η Ἀράμικο παράγει, τώρα, ἐν ἐκατομύριον βαρελίων ἡμερήσιως. 'Η παραγωγὴ της ἐπετράπη είς τὰ 8.5 έκατομ. βαρ. 'Ο χιλίων μιλίων πετρελαιαγωγὸς μέχρι τού λιμένος Ζαχρανί τοῦ Λιβάνου, ἐπουσει λειτουργῶν, λόγω ἐλλείφεως ζητήσεως. Εἰς ἡμίσυο έκατ. βαρ. ἀνήρχετο τὸ διοχετεύόμενον, δι' αὐτοῦ, πετρέλαιον.

— 'Η Βενεζουέλα, ἐπίσης, περικόπτει τὴν παραγωγὴν της είς 2.4 έκατ. βαρελ. ἡμερήσιως.

* * *

Εἰς 210 έκατ. τόν. ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ η προσεχῆς ρωσικὴ συγκομιδὴ δημητριακῶν. Αὔξησις κατὰ 9 έκατ. τόν. 'Εσοδεία κατωτέρα τῶν 205 - 210 έκατ. τόν., θὰ ήτο ἀνεπαρκής. 'Η εἰσαγωγὴ ἀραβοσίτου θὰ ἐχειάζετο. Πρόβλημα είναι αἱ ζωτοροφαί. 'Ας σημειωθῇ, ότι η ἐσοδεία εἰδικῶν τού σίτου, κατὰ τὸ 1974, ὑπελογίζεται είς 84 έκατ. τόν. Κατὰ Κατὰ 25% κάτω τῆς παραγωγῆς τού 1973.

* * *

Κατὰ 610 χιλ. d.w. η ἡγέθη τὸ παρωπλισμένον, λόγω ἐλλείφεως ἐργασίας, τοννάς, παγκοσμίως. Εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου 154 σκάφη, 2.047.500 τόν. d.w. ησαν ἀργοῦντα. Τὸ ἀνώτατον ὅριον ἀπὸ τού Φεβρουαρίου 1973.

Τὰ παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια ὑπελογίζοντο είς 46 σκάφη, 1.604.000 τόν. d.w. Τὰ ξηρού φορτίου είς 108 σκάφη, 443.000 τόν. d.w.

* * *

Δύο ἐνδιαφέροντα ναυλοσύμφωνα, μεταξὺ 'Ιαπωνίας και Βραζιλίας, ἐγνώσθη ότι τελοῦν ὑπὸ τελικὴν διαπραγμάτευσιν. Τὸ πρῶτον μὲ ἔναρξιν τὸ τρέχον ἔτος, ἀναφέρεται εἰς τὴν μεταφοράν 500.000 τόν. πετρελαίου, ἐπὶ μίαν Σεπίαν, ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Βραζιλίαν, μὲ πρόβλεψιν παρατάσσεως διὰ 5, ἀκόμη ἔτη, δι' ἐν ἐκατομύριον τὸν πετρελαίου. Ναύλος W. 60. 'Η Βραζιλία, ἐξ ἄλλου, θὰ ἔχαγάγη, μὲ σκάφη 130 - 160.000 τόν., σιδηρομετάλλευμα 650.000 τόν., διὰ μίαν Σεπίαν, μὲ πρόβλεψιν πέντε, ἀκόμη, ἔτῶν. Σύνολον 1.3 έκατ. τόν.

Τὸ δεύτερον ναυλοσύμφωνον, μεταξὺ τῆς Βραζιλίας Φρότα και τῆς Μιτσούνι, καλύπτει τὴν μεταφοράν, ἐπὶ μίαν Σεπίαν, 600 - 700 χιλ. τόνν. σιδηρομετάλλευματος, ἀπὸ τού 1977, μὲ ναῦλον 6 δολ. διὰ τὰ πρῶτα δύο ἔτη, 7 δολ. διὰ τὰ δευτέραν διετίαν και 8 δολ. διὰ τὰ τελευταία δύο ἔτη.

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

Η ΚΡΙΣΙΣ

Ως διεμορφώθη τελευταίως ή κατάστασις, είναι ευθύνοτερος διά τὸν πλοιοκτήτην ὁ παροπλισμός ἐνός δεξαμενοπλοίου ἀπό τὴν απασχόλησίν τοῦ εἰς τὴν ἐλευθέρων ἄγοράν. Τούλαχιστον, διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ οἱ ἀνεξάρτητοι πλοιοκτήται θὰ παύσουν νὰ ἐργάζωνται χωρὶς ἀνταμοιβήν τινα διὰ λογαριασμὸν τῶν ἑταῖρων πετρελαίου.

Αἱ λύσεις, ἔαν ὑπάρχουν, πρέπει νὰ εἶναι ἀποφασιστικαὶ καὶ ἀμέσους, εἰ δυνατόν, ἀποτελεσματικότητος. Ως εὔκολωτέρα — καὶ πλέον ἀποτελεσματική — προβάλλεται η λύσης τῆς μαζικῆς ἀκύρωσεως τῶν ὑφισταμένων παραγγελιῶν. Ἐτέρα λύσης θὰ ἡτο ἡ ἀναστολὴ τῆς καταβολῆς τῶν πλοιοκτήτηκῶν δόσεων ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτήτων, μὲν ὑποχρέωντιν ὅμως καταβολῆς τῶν τόκων, μέχρις ἀνακάμψεως τῆς ἄγορᾶς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν συναντάται η ἀντιδραστικῶν πιστοδοτικῶν ὄργανων, οἵτινες μὲν ἀνησυχίαν παρακολουθοῦν τὴν καθοδικήν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὸν ἔξι αὐτῆς κίνδυνον χρεωκοπίας τινῶν ἐκ τῶν νεοεισελθόντων εἰς τὸν ἐφοπλιστικὸν στίβον.

Σημαντικός ἀριθμὸς εὐρώπαικῶν καὶ ἀμερικανικῶν Τραπεζῶν προθυμῶς παρέσχουν δάνεια εἰς τοὺς πλοιοκτήτας πρὸ τῶν γεγονότων τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1973. Τὸ ὑψος τῶν παρασχεθέντων εἰς τὴν Ναυτιλίαν δανείων κατὰ τὸ 1973 ὑπολογίζεται εἰς 3 δισεκ. δολαρίων, ἐνῷ ἡ χρηματοδότησις τῶν ἡδη ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν μὲν παραδόσεις μέχρι τὸ 1977 ἔκτιμάται εἰς ἔτι μεγαλύτερα ποτά.

Ἡ Ναυτιλία ἔξαρταται ἀπὸ τὰς Τραπεζὰς διὰ τὰς χρηματοδοτήσεις, περισσότερον παντὸς ἀλλού κλάδου ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος. Ἀνω τοῦ 75% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου ἀνήκει εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι πολλάκις δὲν δύνανται νὰ προσεγγίσουν τὰς μεγάλας κεφαλαιαγορᾶς, καθ' ὃν τρόπον δύνανται οἱ διάφοροι πολυεθνεῖς ὄργανοι.

Προφανῶς, ὠρισμένα ἐκ τῶν δανείων διὰ ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων δὲν καλύπτονται πλήρως ὑπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν τῆς ἄγορᾶς. Παράδειγμα τὸ 228.000 τὸν. d.w. τάκνερ «Ἀλκυόνη» ή Μεγάλη», τῆς χρεωκοπησάσης ἑταῖρίας «Κώπρος Λάιν», ὥπερ ἐπωλήθη εἰς πλειστηριασμὸν ἀντὶ 23 ἑκατ. δολαρίων, ἐνῷ πρὸ 18μήνου ηδύνατο νὰ ὑποθηκευθῇ ἀντὶ 50 ἑκατ. δολαρίων.

Τοῦτο, δεδομένης δὲν σημαίνει ὅτι τὸ σύνολον τῶν πιστοδοτήσεων διὰ ναυπηγήσεις ἡ ἄγοράς δεξαμενοπλοίων ὑπόκειται εἰς κινδύνους. Πλειστα δύσα ἐκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν ἔχουν ἡδη χρονοναυλωθῆ ἡ ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν πλοιοκτητῶν ἐργασίας οἰκονομικῆς ἐπιφανείας, οἱ ὅποιοι εἶναι μᾶλλον ἀπίθανον νὰ ἀντιμετωπίσουν σοδοράς δυσχερείας εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων τῶν. Τινές, δύμως, ἐκ τῶν Τραπεζῶν αἵτινες ἐθεώρουν τὰ τάκνερά ὡς πλωτάς «ἀκινήτους περιουσίας» ἐνδέχεται νὰ ὑποστοῦν τὰς συνεπείας τῆς ἐσφαλμένης κρίσεως τῶν.

* * *

Κατακόρυφος συνεχίζεται ἡ πτώσις τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων. Ἐνδεικτικὴ ἡ ἐπικρατούσης καταστάσεως εἶναι η πώλησης τοῦ νορθικοῦ δεξαμενοπλοίου «Κόλλαμπρου», 99.347 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1966, ἀντὶ 4,5 ἑκατ. δολαρίων. Μόλις πρὸ τινῶν ἔβδομάδων, τὸ σκάφος αὐτὸν προσεφέρετο εἰς τὰ 7 ἑκατ. δολαρίων.

Πρὸς τὸ παρόν δὲν ἔγνωσθαν οἱ ἀγορασταί, ἀλλ' ὡς ἐδήλωσεν εἰδικός περὶ τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς κύκλους τοῦ Λονδίνου, οἱ πωληταὶ ἡσαν τυχροὶ νὰ ἔξευρουν ἀγοραστήν, ἔστω καὶ εἰς τὴν χαμηλὴν αὐτῆς τιμῆν. Πάντως, ἐλέχθη, ὅτι η πώλησης δὲν ἦτο ὀριστική, ἀλλ'

ὑπέκειτο εἰς διαφόρους διατυπώσεις. Ἀγοραστής, λέγεται, ὅτι εἶναι ὁ κ. Ρέκστεν.

Χάριν συγκρίσεως δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι πρὸ διμήνου μόλις, δύο νορθικοὶ τάκνερ, ἀλφαρράς ἄνω τῶν 100.000 τόνων καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1967 ἀμφότερα — τὰ «Ρούθ» καὶ «Σύμρα» — ἐπωλήθησαν εἰς Φινλανδούς ἀγοραστάς εἰς τὴν τιμὴν τῶν 10 περίπου ἑκατομ. δολαρίων ἔκαστον.

ΔΥΣΧΩΝ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Κατὰ τὰ στατιστικὰ δεδομένα τοῦ τέλους τοῦ 1974, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἔθασε τὸ 224 ἑκατομ. τόν. καὶ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν τὰ 186 ἑκατομ. τόνων. Διὰ τὸ 1975 αἱ παραδόσεις ὑπολογίζονται τῆς τάξεως τῶν 60 ἑκατομ. τόν. Αὗται δὲν ἀποκλίεται νὰ ἐπιβραδυνθοῦν, εἶναι πολὺ ὄργαν ὅμως διὰ ν' ἀκύρωθον ὄλοσχερῶς. «Οσον διὰ τὰ ἔτη 1976, 1977 καὶ 1978 ὑπάρχει η προβλέψις ὅτι δὲν θὰ ὑπάρχουν καὶ παραδόσεις.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, κατὰ τοὺς ἐγκύρους σχολιαστάς, ὅτι οἱ παραγγωγοὶ τοῦ πετρελαίου θὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς σημερινῆς κρίσεως διὰ ν' ἀναλάβουν εἰς χείρας των τὸ σημαντικότερον μέρος τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς τοῦ προϊόντος, ἀποκτώντες τοὺς ιδίους αὐτῶν στόλους τῶν σούπερ τάκνερς εἴτε διὰ ἄγορᾶς παραγγελιῶν ἐκ τῆς ναυπηγικῆς ἐσχάρας εἴτε ἐποίμνων σκαφῶν εἰς τιμὰς εύκαιριας ἀπὸ πλοιοκτήτας ἀντιμετωπίζοντας δυσχερείας. Δὲν φαίνεται, πάντως, νὰ ὑπάρχῃ διά τοῦ προκειμένου, δχι μόνον διότι η ὄργανων μιᾶς μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ η δημιουργία ἐνὸς σημαντικού στόλου δὲν ἐπιδέχονται αὐτοχεδισμούς, ἀλλὰ καὶ διότι εἶναι φυσικὸν νὰ σκέπτωνται ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων θὰ συνεχίσουν βαίνουσαι τὴν κατιούσαν.

«Ηδη η τιμὴ τῶν μεγάλων τάκνερ τείνει νὰ παγιοποιηθῇ εἰς τὰ 100 δολαρίων τὸν τόνων, εἶναι δὲ γνωστὸν ὅτι εἰς τὸ ἐπίπεδον τούτο, τὸ ὅποιον δὲν ἀντιπροσωπεύει εἰμὴ τὸ ἡμισυ τοῦ σημερινού κόστους κατασκευῆς, ὁ παροπλισμός εἶναι προτιμότερος. Συνέπεια τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν θεωρεῖται ἡ ὑπὸ πολλῶν χρηματοδοτῶν πιθανή ἀξίωσης συμπληρωματικῶν ἐγγυήσεων, πράγμα τὸ ὅποιον εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις θὰ σημάνῃ ὄριστηκήν καταστροφῆν.

Ικανὸς ἀριθμὸς πλοιοκτητῶν πετρελαιοφόρων θὰ εὐρεθῇ ὑποχρεωμένος ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων η τῶν παραγγελιῶν του. Οἱ ικανώτεροι μεταξύ αὐτῶν θὰ διασωθοῦν, ίσως, διὰ τῆς προσφυγῆς εἰς τὸν ρόλον τοῦ

τεχνικοῦ συνεργάτου, προκειμένου περὶ ἀραβικῆς ἐπιχειρήσεως. 'Αλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει, εἰς τὸ ἔγγυς προσεχές μέλλον, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν τάκνερς θὰ διατρέξῃ τὸν κίνδυνον νὰ ὑπαχθῇ ὑπὸ κηδεμονίαν μεταφορῶν ὁμοίων πρὸς ἐκείνην εἰς ἥν ὑπῆχθη ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν. 'Εὰν τὴν κηδεμονίαν αὐτὴν ἀναλάβουν αἱ πετρελαιοπαραγγοί χώραι, τότε αἱ χώραι τῆς καταναλώσεως θὰ πρέπει νὰ διεξαγάγουν ἀληθῆ ἀγῶνα διὰ νὰ διατηρήσουν τὴν ἀναλογίαν τῆς ιδικῆς των συμμετοχῆς.

* * *

'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν πετρελαίων θὰ παραμείνουν ἀναλοίωτοι, ὁ 'Οργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως τῶν Παρισίων προβλέπει ἐπησίσιαν αὐξῆσιν τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου κατὰ 3,5 - 4%, ἔναντι προβλεφθέντος 5%. Προβλέπεται ἀκόμη, ὅτι περὶ τὸ 1985 τὰ 80% τῶν εἰς πετρέλαιο ἀναγκῶν τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ ἐν λόγῳ 'Οργανισμοῦ θὰ προέρχωνται ἐκ τῶν ιδίων των πόρων. Πρὸ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου προεβλέπετο τὸ ποσοστόν αὐτὸν νὰ ἐκπέσῃ ἀπὸ 65% εἰς 55%.

* * *

Κατὰ τοὺς Σκανδιναυσούς ναυλωμεσίτας, ἡ τιμὴ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐντὸς ἐνὸς ἔτους, κατῆλθε κατὰ τὰ δύο τρίτα αὐτῆς. 'Η ἀξία ἐνὸς πετρελαιοφόρου 100.000 τόν., τοῦ 1968, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1973, ὑπελογίζετο εἰς 30 ἑκατ. δολ. 'Ἐπεσεν, εἰς τὰς ἀρχὰς ἱανουαρίου εἰς τὰ 12 - 13 ἑκατ. δολ. καὶ μετὰ ἓνα μῆνα εἰς τὰ 10 ἑκατ. δολ.

Δεξαμενόπλοιον τῶν 60 χιλ. τόν., τοῦ 1964, τοῦ ὅποιού η τιμὴ, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1973, ὑπελογίζετο εἰς τὰ 15 ἑκατ. δολ., δὲν ἥζεν, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, πλέον τῶν 7 - 8 ἑκατ. δολ. καὶ, ἐν συνεχείᾳ, τῶν 6 - 7 ἑκατ. δολ.

Σκάφος, τέλος, τῶν 20 χιλ. τόν., τοῦ 1960, ἡ ἀξία, ἐντὸς μηνός, κατέπεσεν ἀπὸ τὸ 3,5 ἑκατ. δολ. εἰς τὰ δύο καὶ μόνον.

* * *

Αἱ ἐπτὰ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων ἀπασχολοῦν μόνον τὸ 35% τοῦ συνολικοῦ στόλου τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ ὑπόλοιπον τονάζ ναυλώνεται ὑπὸ τῶν ιαπωνικῶν ἑταῖρων (24%) καὶ ἄλλων ἐταιρίων πετρελαίου (41%).

Ἐκ προβλεπομένου στόλου 480 ἑκατομ. τόν. d.w. (μείον ἀπώλειαι, διαλύσεις, κ.λπ.) αἱ ἐταιρίαι πετρελαίου θὰ κατέχουν ποσοστὸν 26%. 'Ἐκ τῶν ὑφισταμένων παραγγελιῶν, τὸ 23% ἔχει τοποθετηθῇ ὑπὸ τῶν ἑταῖρων πετρελαίου. 'Ητοι, τὸ 1978, οἱ ιδιώται πλοιοκτήται θὰ ἀντιπροσωπεύουν τούλαχιστον τὸ 74% τοῦ ὑπάρχοντος τοῦ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

WILLIAMS & CIA. LTDA.

ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

RUA BOM JESUS, 220

P. O. BOX 245

50.000 RECIFE/BRAZIL

1. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

2. ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

3. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ P. & I. CLUBS

4. ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ RECIFE ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ TELEX

5. ΕΙΔΙΚΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΡΑΚΤΩΡ

6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΜΕΝ ΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΗΝ ΤΙΜΗΝ & ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ ΟΛΙΓΤΩΡΕΩΝ ΤΩΝ 12 ΗΡΩΝ

TELEX: (081) 1135

ANSWERBACK: 811135 WILL BR

νάζ δεξαμενοπλοίων.

'Εκ τούν ένν υπέρσειά διδιωτικού στόλου δεξαμενοπλοίων, υπολογιζομένου εἰς 204 έκατ. τόν. d.w., ποσοστόν περίπου 65% τελεί υπό χρονοναύλωσιν. 'Αντιθέτως, μόλις τό 37% τού υπό παραγγελίαν τοννάς τῶν διδιωτικῶν πλοιοκτητῶν, υπολογιζομένου εἰς 150 έκατ. τόν. d.w., είναι χρονοναύλωμένουν.

'Ως έκ τούτου, αἱ έταιρισι πετρελαίων γενικώς, καὶ αἱ μεγάλαι διδιαιτέρως, θὰ δύνανται ἀνέτων νὰ ἔξερουν διαθέσιμον τοννάζ κατὰ τὰ ὀλίγα προσεχή ἔτη, μὲν ναύλους οἱ ὄποιοι ἐνδεχόμενων μετρά δίας θὰ καλύπτουν τὰς δαπάνας τῶν πλοιοκτητῶν, ὥστε νὰ ὅποφευγεται ὁ παροπλισμός.

Μὲ τὸν περιορισμὸν τῆς ζητήσεως πετρελαίου, τὰς φιλοδοξίας τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, ὥπως ἀποκτήσουν ιδιούς τῶν στόλους δεξαμενοπλοίων, τὴν προγραμματιζομένην ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὸ ἐνδεχόμενον ύποκαταστόσεως τοῦ πετρελαίου καὶ τὴν περίπτωσιν ρυπανσεως τῆς ἀτμοσφάρας, διαβλέπεται ὅτι αἱ μεγάλαι ἔταιρισι πετρελαίων δὲν θὰ ἀντιμετωπίσουν Ἐλλειψιν τοννάζ συντόμως. Πάντως, δέον νὰ τονισθῇ, ὅτι τοῦτο ἐλέχθη ἐπανιλημένως εἰς τὸ παρελθόν καὶ ὅμως συνέδην ἐντελῶς τὸ ἀντίθετον. 'Απρόβλεπτοι αἱ διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς.

ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

Αἱ ἀκυρώσεις εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν δεξαμενοπλοίων συνεχίζονται μὲν ἐντεινόμενον ρυθμόν. Τὸ νορβηγικὸν συγκρότημα "Ακερ ἐπενδεβαίωσον" ἡδη, ὅτι ἐπραγματοποιήθησαν ἐπαφαὶ σκοπούσσαι εἰς ἀκυρώσεις παραγγελιῶν, ἀλλὰ δὲν ἀνεκίνωσεν οὔτε ὄνومατα οὔτε ἀποτέλεσμα τῶν ἐπαφῶν. "Ἐν δεύτερον ἐνδέχομενον ἀναφέρεται εἰς τὴν τροποποίησιν τῶν παραγγελιῶν τάνκερς τῶν 370.000 τόν. d.w. εἰς σκάφη μικροτέρων τοννάζ. Οὕτω ἐγγνώσθη, ὅτι τὸ ναυπηγεῖον Στόρντ - Βέρφε δὲν θὰ ἔβλεπεν οὐδεμίαν σοδαράν διαταραχὴν εἰς τὴν μετατροπὴν τῆς παραγγελίας τῶν 5 πετρελαιοφόρων τῶν 370.000 τόν. d.w. εἰς τοιαύτα τῶν 285.000 τόν., ἐφ' ὧν ἡδη ἐργάζεται, πολλῷ μᾶλλον καθ' ὄσον ἡ ἀλλαγὴ αὐτῆς θὰ καταστήσῃ περιττή τὴν προβλεφθεῖσαν μεγέθυνσιν τῆς δεξαμενῆς του. 'Ἐπ'

αὐτοῦ, πάντως, οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται ἔχουν ἀκόμη καιρὸν νὰ ὅποφευγούνται, δεδομένου ὅτι ἡ ἔναρξις τῆς ναυπηγήσεως τῶν δὲν προβλέπεται πρὸ τῆς παρόδου ἔτους.

Εἶναι δέδαιον, ὅτι ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ διοικηταία ἥρχισε νὰ διέρχεται μίαν δύσκολον περίοδον. Τὸ συγκρότημα "Ακερ ἐπὶ παραδείγματι, τὸ ὅποιον διαδέτει τεραστίας ἔγκαταστάσεις καὶ παρέχει ἐργασίαν εἰς μίαν πλειάδα μικροτέρων ναυπηγείων, διερωτάται τί θὰ συμβῇ ὅταν δέν θὰ ὑπάρχουν πλέον παραγγελίαι. Τὴν αὐτὴν ἀνησυχίαν συμμερίζονται αἱ πλεισται τῶν διοικηταίων κατασκευῶν εἰς ὅλας τὰς ναυπηγικὰς χώρας τοῦ κόσμου. 'Ἐπιτείνει δὲ ταῦτην τὸ γεγονός ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων διαμορφουμένη ἡδη ἀποψί, διεθλέπει ὡς μόνον τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῆς κρίσεως, τὴν ἀκύρωσιν παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων τῆς τάξεως τῶν 100 έκατομ. τόννων καὶ τὸν παράλληλον παροπλισμὸν δεξαμενοπλοίων ἐν ἐνεργείᾳ, τῆς τάξεως τούλαχιστον τῶν 50 έκατομ. τόννων. Καὶ ἐπιλέγουν πάντες, ὅτι τὸ ἀποτέλεσμα τῶν μέτρων αὐτῶν δὲν θὰ είναι διόλου εύχαριστον: 'Ανεργία εἰς τὰς ναυπηγεία, ἀνεργία εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Αἱ προοπτικαὶ τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων είναι ὕβρινταν νὰ ἔκτιμηθούν, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ἡ παγκόσμιος οἰκονομὴ ἀνάπτυξις, ἡ ἐπιτυχία διαφόρων προγραμμάτων ἔξοικονομήσεως ἐνεργείας, ἡ ζητήσις μικτῶν σκαφῶν, ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ, ὁ πετρελαιαγώγος Σουέζ - Μεσογείου, αἱ ἐπιπτώσεις τῶν στόλων δεξαμενοπλοίων τῶν ἑταῖρων πετρελαίου καὶ τῶν πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν, αἱ ἀκυρώσεις παραγγελιῶν, οἱ παροπλισμοὶ καὶ αἱ διαλύσεις.

Δυστυχῶς, εἴναι πολὺ δύσκολον νὰ καθορισθοῦν αἱ ἐπιπτώσεις πολλῶν ἐκ τῶν παραγόντων αὐτῶν, καθὼς μόνον αἱ ἀκυρώσεις καὶ οἱ παροπλισμοὶ παρέχονται εἰς ἀριθμοὺς δυναμένους νὰ υπολογισθοῦν καὶ νὰ δώσουν σαφεῖς ἐνδείξεις τῶν ψισταμένων τάσεων.

"Ἀποσαι αἱ προβλέψεις, αἱτίνες ἐδημοσιεύθησαν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, δικαιολογημένως ἀπεικονίζουν δυσμενεῖς τὰς

προοπτικὰς διὰ τὸ 1975. 'Αλλά, καθὼς ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Νορβηγῶν 'Εφοπλιστῶν παρετήρησε: «Πρέπει νὰ εἰμεθα αἰσιόδοξοι, ἀλλως ἡ ζωὴ θὰ ἦτο ἀνυπόφορος». Καὶ τὸ γεγονός ὅτι αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ αύξανωνται, παρέχει ὥρισμένας ἐπλίδας θεοματίας θελιώσεως πρὸ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ

Τὰ ἡμερήσια ἔξοδα ἐνὸς σοῦπερ τάνκερ ἀξίας 50 έκατ. δολλαρίων υπολογίζονται εἰς: \$ 2.000 δι' ἀσφάλιστρα, \$ 10.000 διὰ καύσιμα καὶ περίπου \$ 2.000 διὰ μισθοτροφοδοσίων καὶ ἄλλας τρεχούσας δαπάνας. 'Ἐὰν δὲ ὑπολογισθοῦν ἔτεραι \$ 18.000 δι' ἀπόσθεσιν ἐντὸς 20ετίας καὶ τόκους (μὲ τὸ ξαμπόλων ἐπιτόκιον 8%), τὸ σύνολον τῶν ημερησίων ἔξοδων του φθάνει τὰ \$ 32.000.

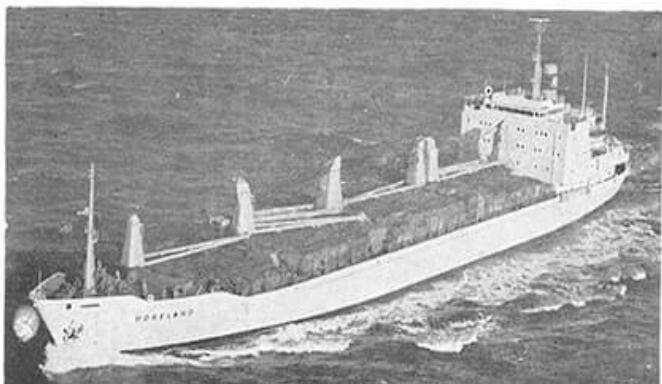
Τούτο σημαίνει ὅτι ἔξακολουθοί πόλοι τῆς τάξεως τῶν 250.000 τόν. πρέπει νὰ ναυλώνεται εἰς τὰ 25 περίπου τῆς Γουόρλντσκεϊ, διὰ ταξίδιον ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς Κόντινεντ, διὰ νὰ καλύπτῃ τὰ ἔξοδά του καὶ μόνον, χωρὶς οὐδὲν περιθώριον κέρδους. Εἶναι ἀμφιβόλον δὲ πόσον τὰ γιγαντιαῖα αὐτὰ σκάφη θὰ δυνηθοῦν νὰ φθάσουν τὸ 20ὸν ἔτος ζωῆς. Πάντως, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγορᾶν —τὸ 17 τῆς κλίμακος πληρωνεται κατ' αὐτάς— ἔκαστον κυκλικὸν ταξίδιον συνεπάγεται ζημίαν τῆς τάξεως τῶν 500.000 δολ. διὰ τὸ πλοιοκτῆτην.

Γενικῶς, οἱ πλοιοκτῆται ἀνάμενουν ἐπιστροφὴν τῶν τεσσάρων πέμπτων τῶν ἀσφαλίστρων ἐὰν παροπλίσουν τὰ σκάφη των. 'Άλλ' ὑπάρχει σοβαρό ἐλλειψις ἀγκυροδίλων ἔγκεκριμένων υπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν. 'Ηδη παρατηρεῖται συμφόρησις εἰς τὰ νορβηγικὰ φίδροι, ἐνῷ ἐκπρόσωποι τῶν ἀσφαλιστῶν ἔκριναν καταλήλους μόνον τέσσαρας ἐκ 10 ὑποδειγμείσων περιοχῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα. 'Η παραδοσιακὴ τακτικὴ προσδέσεως πολλῶν σκαφῶν ἐν σειρᾷ σημαίνει ὅτι, ἐὰν ἔν σκάφος ὑποστῇ μιαν ἐκρήξιν τίθενται εἰς τὰς κίνδυνον καὶ τὰ ὑπόλοιπα.

'Οι γνωστόν, ὁ κίνδυνος ἐκρήξεων εἰς τὰ δεξαμενόπλοια δὲν παύει νὰ ὑφίσταται, ὁ συνδήποτε αύστηρά προληπτικὰ μέτρα καὶ ὃν ληφθοῦν. 'Εκρήξεις ἔχουν ἡδη σημειωθῆν τὸ πλώρισμα συσσωρεύσεως ευφλέκτων ἀερίων. Μία ἐκρήξις ἐν λιμένι συνεπάγεται

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

and vice versa

BROSSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

μεγαλυτέρους κινδύνους. 'Υπάρχουν, δεδαίως, διάφοροι μέθοδοι απαλλαγής τών δεξαμενών από τα εύφελκτα άερια, αλλά νέα άερια συστρέψεινται μὲ απρόβλεπτον ταχύτητα, ιδιαιτέρως όταν ο καιρός είναι θερμός.

Λόγω υψους και σγκου, τα δεξαμενόπλοια είναι εύπρόσδιλη εις τους άνεμους. Συνέπως πρέπει να έρματωθούν κατά τὸν παροπλισμόν.

'Ασφαλέστερος τρόπος παροπλισμού θεωρεῖται ή πρόσδεσις εἰς τὴν ξηράν, ἀλλὰ συνήθως δὲν ύπάρχουν βαθέα υδάτα πλησίον τῶν ἀκτῶν, ώστε νὰ δύνανται νὰ πλευρίσουν τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Τὰ προβλήματα, πάντως, δὲν τελειώνουν μὲ τὸν παροπλισμόν. Τὸ πλήρωμα πρέπει νὰ ἐπαναπατρισθῇ καὶ νὰ εἰσπράξῃ ἔξτρα ἀμοιδῆν ἀπολύσεως. Τέλος, προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν νέου ἐν πρέσι, μετὰ μακροχρόνιον παροπλισμόν, ἀπαιτεῖται καθαρισμός τῶν ψφάλων καὶ ἐπιθεώρησης τῆς μηχανῆς πρὸς ἀποκατάστασιν τυχουσῶν ζημιῶν ἐκ τῆς πολυμήνου ἀχρησίας.

Δικαιολογημένα, συνεπῶς, οἱ πλοιοκτῆται προσποθοῦν νὰ ἀποφύγουν τὸν παροπλισμόν. Πολλὰ δεξαμενόπλοια χρησιμοποιοῦνται πρὸς τὸ παρόδοντος πλωταὶ ἀποθῆκαι πετρελαίου ἢ ταξιδεύουν ἡμιταχῶς.

ΤΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Εἰς 128 σκάφοι, 8.426.574 τὸν. d.w., ύπελογίζοντο, τὴν 1ην Φεβρουαρίου, τὰ εἰς διαφόρους λιμένας τῆς ὑδρογείου παρωτλισμένα δεξαμενόπλοια, ἀλληγορικῆς καὶ νορθγικῆς πλοιοκτησίας, τὰ περισσότερα. Συγκεκριμένως, τὰ ἀλληγόκτητα ἀργούντα τάκερες ήσαν τὰ ἀκόλουθα:

«Ἀελλώ», 35.625 τὸν. d.w., «Ἄγια Ἐρυθριά», 34.750, «Ἀλεξάνδρα I.», 35.283, «Ἄννα M.», 25.719, «Ἀθηνίαν Ράννερ», 34.898, «Ἀθηνᾶ Καρρᾶ», 89.500, «Ἀτλαντικ Μόναρκ», 104.268, «Καλλιόπη Καρρᾶ», 88.727, «Καπετάν 'Ηλίας», 38.300, «Χριστίνα», 31.369, «Δαμιανός», 18.735, «Ντέλφικ Ράννερ», 38.253, «Ντόνα Μυρτώ», 17.407, «Εὐπλοια», 34.274, «Εὔθυκώστα I.», 18.840, «Ἐφύρα 71.316, «Εύδώρη», 71.299, «Εύγενια Χανδρῆ», 205.600, «Ἐλενα Βενιζέλου», 34.775, «Ιωσήφ Β.», 20.941, «Κέφ Φάλκον», 16.599, «Κυρώ», 42.757, «Λαϊδη Ντόροβ», 18.620, «Λέστε», 36.854, «Μαρία Ισαβέλλα», 64.079, «Μαριρόζα II.», 21.030, «Μαρισάρφ», 11.817, «Μαΐūφερ Λόγιατλου», 18.706, «Ναυσικά», 65.573, «Νεάπολις», 41.491, «Νημέρτη», 17.620, «Νόρδερν Κόνκεστ», 31.589, «Νόρδερν Γιούνιτ», 34.224, «Ολύμπικ Μπρού», 22.774, «Ολύμπικ Ρόκ», 30.521, «Ολύμπικ Θάντερ», 41.562, «Πλοντοπορία», 152.922, «Πριγκίπισσα Σοφία», 76.497, «Ράνια Χανδρῆ», 283.000, «Στόλτ Τούτζι», 19.554, «Θεοδότη», 36.380, «Τιφόσο», 136.000, «Γουόρλντ 'Εντερπράϊ», 34.

982, «Γουόρλντ Κάιντνες», 87.771, «Γουόρλντ Νόσουλετζ», 87.771 καὶ «Γουόρλντ Σῆ» 21.020. Σύνολον σκάφη 46. τὸν. d.w. 2.501.582.

Ἐπίσης, κατ' ἔγκυρους πληροφορίας, ἀνεζητεῖτο ἀσφαλὲς ἀγκυροβόλιον διὰ τὸν παροπλισμὸν ἐτέρων τριῶν σούπερ τάνκερς τῶν 285.000 τὸν. ἔκαστον, τοῦ οίκου Γ. Σ. Λιβανού, ἐνῷ ἔτερων τῶν 263.000 τὸν. d.w., παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νοτίου Κορέας θά ἀκολουθήσῃ, προφανῶς, τὴν δόδον τοῦ παροπλισμοῦ, ἐλλειπεῖ ναυλώσεως.

Ἐκτὸς τῶν προσαφερθέντων, εἰς τὰς ἀρχὰς Φεβρουαρίου εύρισκοντο εἰς τὸν Περσι-

κὸν Κόλπον, ἐν ἀναμονῇ ἔξευρεσεως ναύλου, τὰ κάτωθι ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοια :

«Ολύμπικ Μπρίλλιανς», 264.655 τὸν. d.w., «Κίνγκ 'Αλεξάντερ δὲ Γκρέιτ», 227.506, «Νίκος Βαρδινογιάννη», 134.700, «Ἀδαμάντιος», 25.000, «Σαναρούσα», 20.000, «Αρμόλιντος», 33.000, «Κρήτη Λάντ», 80.000, «Ολύμπικ Γκέιτ», 64.286, «Ντέζερτ Πρίνσεπ», 34.000, «Γκόλντεν 'Αρροού», 34.000, «Φιόνα Τζέιν», 25.000, «Ἀσπασία Νομικού», 20.632, «Ἐδη Τ.», 17.000, «Οντέσιους», 62.000, καὶ «Πλειόνη», 20.000. Σύνολον σκάφη 15, τὸν. d.w. 1.061.779.

ΚΑΜΨΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου ἐνεφάνισε τὸ 1974 αὐξῆσιν κατὰ 0.8% ἢ 22 ἔκατ. τόνων καὶ ἔφθασε τὰ 2.870 ἔκατομ. τόνων περίπου. Ἐξαιρουμένων τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, οὐσιαστικῶς ἐσημειώθη μείωσις, δεδομένου ὅτι αἱ κομμουνιστικαὶ χῶραι παρήγαγον περίπου 2.325 ἔκατ. τόνων ἔνατι 2.348 τοῦ 1973. Ἡ φθίνουσα ζήτησις πετρελαίου, μετὰ τὴν αὐξῆσιν τῶν τιμῶν ὑπὸ τῶν χωρῶν τοῦ Ὁργανισμοῦ Πετρελαιοεξαγωγικῶν Χωρῶν, εὐθύνεται κυρίως διὰ τὴν στασιμότητα τῆς παραγωγῆς.

Σημαντικαὶ ἀνακατατάξεις ἔλαβον χώρων μεταξὺ τῶν πετρελαιοπαραγῶν χωρῶν. «Ἐξ μέλη τοῦ Ὁργανισμοῦ, συμπεριλαμβανομένης τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ὥσησαν τὴν παραγωγὴν τῶν κατὰ 79 ἔκατ. τόν. συνολικῶς, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ τῶν ὑπολοίπων ἐπτὰ ἐμειώθη κατὰ 83 ἔκατ. τόνων. Οὕτω, ἡ καθαρὰ παραγωγὴ τῶν χωρῶν-μελῶν τοῦ Ὁργανισμοῦ ὑπῆρξε τῆς τάξεως τοῦ 1.527 ἔκατ. τόνων, ἢ 65.5% τῆς παγκόσμιού παραγωγῆς ἐκτὸς τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν. Παραλλήλως, ἡ φυσικὴ ἐξάντλησις τῶν ἀποθέμάτων ἐμείσως τὴν παραγωγὴν τῶν ΗΠΑ κατά 19 ἔκατ. τόνους.

Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ζήτησεως δὲν ὑφίστανται μέχρι στιγμῆς ἀπτηριδιώμενοι ἀριθμοί. Στοιχεῖα, δῆμως, τοῦ πρώτου ἐξαμήνου τοῦ 1974 διὰ τὰς ἔξι μεγαλύτερες χώρας καταναλώσεως (Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Ἀγγλία, Η.Π.Α. καὶ Δυτ. Γερμανία) καταδεικνύουν μείωσιν ἐκ 42 ἔκατ. τόνων εἰς τὴν κατανάλωσιν ἐπὶ συνόλου 708 ἔκατ. τόνων, ἤτοι ποσοστὸν 5.6%. Καθὼς δὲ αἱ χώραι αὗται ἐκάλυπτον τὰ δύο τρίτα περίπου τῆς καταναλώσεως ἐκτὸς τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ τὸ 1973, ἀγόμεθα εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ παγκόσμιος ζήτησις ἥπτο κατὰ 60 περίπου ἔκατ. τόν. κατωτέρω τὸ 1974. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἡ παραγωγὴ ἡδήθη κατὰ 20 περίπου ἔκατ. τόν., οὕτως ἐδημιουργήθη μία ἀνισορροπία τῆς τάξεως τῶν 80 ἔκατ. τόνων μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Πάντως, ἡ διαφορὰ αὐτὴ ἥτο δυ-

νατὸν νὰ ἀπορροφηθῇ πρὸς ἀποθεματοποίησιν.

Περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους ἡ δυνατότης παραγωγῆς ἥτο τούλαχιστον κατὰ 3 ἔκατομ. βαρελίων ἡμερησίων ἀνωτέρα τῆς ζητήσεως τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου, κατά τινας δὲ τοποθετεῖται εἰς τὰ 6 ἔκατ. βαρελίων ἡμερησίως, λόγω τῆς ἐνάρξεως ἐκμεταλλεύσεως νέων πηγῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους.

Καθὼς τὰ μεγαλύτερα πλεονάσματα ἐμφανίζονται μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ Ὁργανισμοῦ. Πετρελαιοεξαγωγικῶν Χωρῶν —αἵτινες ἀποσκοποῦν εἰς ἀπόλυτον Ἐλεγχον τῆς παραγωγῆς τοῦ περιόδου— ἡ ἀπόφασις τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου περὶ καθηλώσεως τῶν τιμῶν ἐπὶ ἐνέαμηνον φαίνεται ὅτι ἥπτο ἀποτέλεσμα ἐμπορικῶν μᾶλλον παρὰ ἀλτρουστικῶν ὑπολογισμῶν.

Σήμερον, ἡ παραγωγὴ ἐλέγχεται σχεδὸν ἐξ δόλκληρου ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων καὶ τὰ πρώτην μονοπάλια δὲν ἔχουν πλέον τὴν δυνατότητα τοῦ μεταξὺ τῶν ἀνταγωνισμῶν, ὡς πωληταὶ πετρελαίων. Τὰ περιθώρια κέρδους ἀπὸ τὴν πώλησιν ἀργοῦ πετρελαίου εἰναι ἐλάχιστα. Ἐπιπροσθέτος, αἱ τιμαὶ τῶν παραγώγων δὲν ἀντιπροσωπεύουν μέχρι στιγμῆς τὰς αὐξήσεις τοῦ παρελθόντος ἔτους, λόγω τῆς ἐπεμβάσεως τῶν κυβερνήσεων ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ. Ἐνῷ τὰ ἐμπορικὰ ἀποθέματα διατηροῦνται εἰς ὑψηλὰ ἐπίτεδα, αἱ ἔταιρια πετρελαίων δὲν είναι εἰς θέσιν γιακρίζουν κατὰ πόσον θά δύνανται νὰ διασφαλίζουν πάντοτε τὰς παρεχομένας αὐξήσεις τιμῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου ὑπάρχει τὸ ἐνδεχόμενον μειώσεως τῆς ἀποθεματοποίησεως. Καθὼς ὁ χειμῶνας ὑπῆρξε σχετικῶς ἥπιος καθ' ἀπασαν σχεδὸν τὴν ὑφῆιον, αἱ τιμαὶ τῶν παραγώγων εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν δὲν ἐσημείωσαν τὰς συνήθεις ἐποχικάς αὐξήσεις καὶ πολλὰ εύρωπακά διυλιστήρια ἐργάζονται μὲ μειωμένην παραγωγικότητα, δεδουμένου ὅτι ἔχουν ὑπερπληρωθῆι οἱ χῶροι ἐναποθηκεύσεως τῶν παραγώγων.

('Απὸ τὸ «Petroleum Economist»)

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

P. O. BOX 4797

TELEX 570131

S. A.



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN

FAROS & Co. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 28829 - 26057

16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΒΑΒΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 96508

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ - Κ. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

AFTER HRS TEL. 976480

AFTER HRS TEL. 496010

- ◆ 'Αποκλειστικοὶ τροφοδόται Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ 'Αγγλίας.
- ◆ Παράδοσις ἐφοδίων ἐκτὸς περιοχῆς λιμένος δι' ἐλικοπτέρου καὶ πλοιαρίου.
- ◆ Κατ' εὐθείαν εἰσαγωγεῖς ἑλληνικῶν προϊόντων.
- ◆ Σιγαρέττα καὶ οίνοπνευματώδη ποτά. 'Ελεύθερα δασμοῦ.
- ◆ 'Αντιπρόσωπος ἐν Αθήναις ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - Τηλέφωνον 703798
- ◆ SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- ◆ GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

OUR MOTTO

HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΞΙΟΜΗΜΗΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Το Σάββατο τό βράδυ 15 τρέχοντος μηνός, παρηκολούθησα σε ναυτική σχολή τού Πειραιώς διάλεξι τού πλωτάρχου Λ.Σ. κ. Χ. Ντούνη, με θέμα τήν νέα εξεταζόμενη υλή διά την άποκτησι τών διπλωμάτων πλοιάρχων και ραδιοτηλεγραφητών Ε.Ν. 'Ο όμιλητής άνεπτυξε τόν ναυτεκπαιδευτικό προσανατολισμό τού ύπουργειού Ναυτιλίας και τήν προσπάθεια πού γίνεται, ώστε ή ναυτική έκπαίδευση νά βλέπῃ στό αύριο πιο πολύ από τό χθές. Τήν διάλεξι ήκολούθησε διαλογική συζήτηση με τούς άκροτας πλοιάρχους και ραδιοτηλεγραφητάς, έπάνω σε πλήθος άποριες, καθ' οὅσον άφορά τήν νέα υλή. Δὲν ξέρω ἄν ηταν ύπηρεσιακή ή άτομική πρωτοβουλία τού όμιλητου νά ένδιαφερθῇ, νά διαφορίση κι νά ένημερώσῃ τούς ύπουργούς διά τά προβλήματα τών έξετασεών τους. Ήταν, πάντως, μία άξιέπαινη πρωτοβουλία και είχε έξοχη άπήχηση στό άκροταήριο.

Στέλεχος τής Διοικήσεως, σπουδέας μόνο νά λύση άποριες, νά δώση συμβουλές και νά συμπαρασταθῇ στά προβλήματα, πού οι άξιωματικοί τής Ναυτιλίας μας άντιμετωπίζουν. Κατά κανόνα, φάνχουμε νά βρούμε τόν άρμόδιο πού μάς ύποδεικνύει κάποιον άλλον άρμόδιο κ.ο.κ.

'Ο κ. Ντούνης, ηταν δύως, καὶ δι' ἄλλον ένα λόγο μία ἔκπληξη. Μάς ώμιλησε ἔκτεταμένα γιά τούς Κανονισμούς 'Ασφαλείας τής Ναυτιλοίας, γιά τήν υλή φορτώσεως, εύσταθείας, γ.ά τούς Κανονισμούς φορτώσεως σιτηρών, γιά τήν υλή τής Ναυτιλίας, ἔφθασε δὲ σε οημείο νά λύνη συγκεκριμένες άποριες γιά πολὺ έξειδικευμένα προβλήματα. 'Ηταν ἔνα θέμα, πού γέμισε τήν καρδιά μου ίκανοπόσι και ἔκπληξη. 'Ενα στέλεχος τής Διοικήσεως ΝΑΥΤΙΚΟΣ και πολὺ διαβασμένος ναυτικός. Πώς γίνεται, ρώτησα. 'Εμαθα διτί ο κ. Ντούνης προέρχεται από τό 'Εμπορικό Ναυτικό. 'Ιδού ή ἀπλή λύσι τού μυστηρίου. 'Ιδού τί θέλει ή Ναυτιλία.

Δὲν λέω, χρειάζονται κι' οι άστυνομικοί. 'Άλλε, κυρίως, ναυτικούς χρειάζονται τά γραφεῖα, ἀπ' διού τό Κράτος ἀσκεῖ τήν ἐποπτεία, τήν πολιτική και τήν φροντίδα του γιά τήν πιό μεγάλη, στόν κόσμον, Ναυτιλία. Μὲ τεχνικούς καὶ όχι γραφειοκράτες, θά κρατήσουμε τήν θέσι μας στόν στίδο. Στελέχη βγαλμένα ἀπό τά σπλάχνα τής Ναυτιλίας μας χρειάζεται τό ύπουργειο Ναυτιλίας, γιά νά παίξῃ σωστά τόν μεγάλο του ρόλο. Άξιωματικούς με ναυτική ἀντίληψη, πού νά ώμιλον τήν γλώσσα μας και νά κατανοῦντας προβλήματά μας, νά συμμερίζωνται τούς

πόνους και τίς ἀγωνίες μας. Νὰ συνεργάζωνται με τούς άλλους παράγοντες τής Ναυτιλίας και, κυρίως τούς άξιωματικούς τού Ε.Ν., ὅχι ἀπ' τήν ψυχή κι εύκολη θέσι τού ἐπόπτου ἀλλά ἀπό τήν ώραία και δύσκολη θέσι τού συνεργάτου και συμβούλου. Μεγάλο, θά είναι, τό δόξελος και γιά τής δύο πλευρές κι' ἀκόμη μεγαλύτερο γιά τήν Ναυτιλία μας.

'Ο κ. Ντούνης ήταν μία ἔκπληξη. Τόν εύχαριστῶ κι' εύχομαι τό Υ.Ε.Ν. νά γίνη πλούσιο σε τέτοιες ἔκπληξεις, τώρα πού πνεύει ἀνεμος προόδου και ἔλευθερίας. Τώρα πού σκληραίνει δ ἀνταγωνισμός στής θάλασσες τής γῆς. Τώρα, τέλος, πού τό πηδάλιο τού Υ.Ε.Ν. κρατούν ναυτικά χέρια. "Ἄς ἀκούσῃ δ κ. Παπαδόγυγανας μάς φωνή ναυτικής πείρας είκοσι πέντε χρόνων στήν θάλασσα και τήν μουτζάρα.

Σ. ΣΤΡΟΓΓΥΛΟΥΔΗΣ

'Αρχιμηχανικός Oceanmaid Shipping Co.

Πειραιεύς, 17 Φεβρουαρίου 1975

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΥΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θά σᾶς θερμοπαρακαλέσω νά δημοσιεύσετε τήν κάτωθι εύχαριστηρίου ἐπιτοπολήν μου εἰς τό ἔγκριτον περιοδικό σας. Είναι ἔπιτακτικὸν καθήκον μου και δημοσίᾳ νά ἔκφρασω τά αἰσθήματά μου πρός τήν ἐταιρίαν ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ και μάλιστα τήν ιδιοκτήτριαν Κυρίαν ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ.

Πρό καιρού κάποιος συγγενής μου δόκιμος μηχανικός είς τό «Μάστερ Πέτρος» είλε τήν κακήν μοίραν νά κτυπήσῃ εἰς τήν κεφαλήν και μάλιστα πολὺ ἄσχημα. Σχεδόν ζωντανὸς-νεκρός στήν Γκόσ τής Ινδίας. 'Ο πλοιαρχός και διοί πού τού πλοίου ἔκαμαν δ,τι ημιτορύσαν νά σώσουν τόν ανθρωπον. 'Εκείνο δώμα πού μάς ἐπρεδένησεν ἐντύπωσιν και θαυμασμόν είναι δ ἀμέσως κινητοποίησις τής ἐταιρίας, και μάλιστα τό προσωπικόν ἐνδιαφέρον τής κ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ.

Στήν ἐποχή τού ύλισμού πού κυερινά σήμερον, δύσκολον είναι νά συναντήσης αἰσθήματα φιλάνθρωπα, χριστιανικά, ψυχρά και δώμα τά αἰσθήματα τούτα τά συναντήσαμεν εἰς τό πρόσωπον τής κ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ. Δὲν ἐφείσθη ἔξοδων, ἀλλ' ἀμέως ἔδόθη ἐντολή νά μεταδῷ εἰς τήν Γκόσ ή σύγχρονος τού τραυματισθέντος, καθὼν και ἔνα μέλος τῆς οικογενείας νά τόν ιδούν, νά τού παράσχουν κάθε δυνατήν δοήθειαν, νά τού ἀπαλύνουν τόν πόνον του.

'Εάν κάποτε ἀποκατασταθῇ ή ὑγεία τού τραυματίου, τόυτο θὰ τό δόθειη ἀποκλειστικῶς εἰς τό σεβαστόν πρόσωπον τής κ.

ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ, διότι πολὺ ἐπέδρασεν ή μετάβασις τής συζύγου του. Εικόνισμα θὰ τήν ἔχῃ.

Τέτοιες χειρονομίες πρέπει νά έρχωνται στό φῶς' είναι άξιομίμητοι. 'Η εύγνωμοσύνη μας είναι ἀδύνατον νά ἔκφρασθῇ. Παρακαλούμεν τόν Πανάγαθον νά παρέχῃ προστασίαν και πρόδον εἰς τήν ἐταιρίαν και εἰς τήν Κυρίαν ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ υγείαν, εύτυχίαν και μακροζωίαν, ίνα ἔσκολυθη τά φιλάνθρωπα ἔργα της.

'Ἐπίσης ιδιαιτερών εύγνωμοσύνην εἰς τόν διευθυντήν τού γραφείου Πειραιώς κ. Νταϊφάθη, πού μέ κάθε τρόπον μάς ἔθοήθησε και κατατόπιζε. Είναι ἀνθρωπιστής.

Μέ ἀπειρον εύγνωμοσύνην
ΒΑΣ. ΚΟΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Πλοιάρχος Ε.Ν.

'Αντ' δρος 'Ενώσεως Πλοιάρχων

Μέγαρα, 24 Φεβρουαρίου 1975

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ

«Κύριε Διευθυντά,

Θά σᾶς ήμην βαθύτατας ὑποχρεωμένος, ἀν εἰχατε τήν καλωσύνην νά δημοσιεύσητε, εἰς τάς στήλας τού ἔγκριτου περιοδικού σας, τήν κάτωθι ἐπιστολήν μου, ἀπευθυνείσαν εἰς τόν ἀξιότιμον Πρόεδρον τής Κυβερνήσεως κ. Κων. Καραμανλήν.

Μετά τιμῆς
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ ΨΑΡΡΟΣ
Μηχανικός Ε.Ν.»

«Ἀξιότιμε Κύριε Πρωθυπουργέ,

'Ως 'Ελλην ναυτικός, ἐπιθυμώ νά συνεισφέρω τάς δσας, κατέχω, γνώσεις ἐπί τού θέματος τού συνδικαλισμού τών 'Ελλήνων ναυτικῶν, λαμβάνω δέ τό θάρος και παρακαλῶ δημάρω μού ἐπιτρέψητε νά σᾶς ἀπασχολήσω, διά τής παρούσης μου, ἐπ' δλίγον, γνωρίζων δτι δ πολύτιμος χρόνος σας είναι ἀφιερωμένος εἰς τήν θεραπείαν ύψιστων θεντικῶν θεμάτων.

Είναι γνωστόν εἰς δλους, δτι δ ἐλληνικός συνδικαλισμός νοεῖται εἰς τήν χώραν μας, τής νόσου ταύτης ἔχουσης χρονικήν διάρκειαν μεγάλην, ἔκτεινομένης πέραν τού ἔτους 1967, δτε ἐπεδλήθη δ στρατιωτική δικτατορία.

Θά περιορισθῶ, μόνον εἰς τήν περί τού ναυτικού συνδικαλισμού τού Πανάγαθον, σήμερον, κατάστασιν ήτις διεμορφώθη μετά τήν ψήφισην τού Ν. Δ)τος 85)1974.

Τάτα Καταστατικά τών διαφόρων ναυτικῶν σωματείων περιέχουν πλήθος προσωποπαγών διατάξεων.

Ταύτα, πλήν ἐλαχίστων ἔχαιρεσεων, ἔξασφαλίζουν τήν, εἰς τάς διοικήσεις, συμμετοχήν τών αὐτών, πάντοτε, προσώπων.

Ούτος είναι εἰς ἑταν λόγων, διά τὸν δποιον, κατά τήν τελευταίαν είκοσιετίαν, δλίγα ήσαν τά γνωστά, εἰς δλους τούς ναυ-

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

τικούς, πρόσωπα, τὰ όποια ἡγούντο τῶν διοικήσεων.

Κατά συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, ἡ προθυμία τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔκαστοτε ἀρχαιρεσίας, ἡτο περιωρισμένη, δι' ὅ καὶ κατὰ τὰς ἀρχαιρεσίας τοῦ 1971 ἐψήφισαν 5.500 ναυτικοί, ἐπὶ συνόλου 100.000 περίπου.

Προφανώς, ἐπιθυμία τῆς κυβερνήσεως ἥτο νὰ προδῷ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν συνδικαλιστικῶν ἀλευθεριῶν καὶ ὑποτίθεται ὅτι ἡ ἐπιθυμία τῆς αὐτῆς ἐκπληρούται διὰ τοῦ N. Δ) τος 85) 1974 περὶ «ἀποκαταστάσεως τῶν συνδικαλιστικῶν ἀλευθεριῶν τῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐργαζομένων τοῦ ὑπουργείου 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας'. Διὰ τοῦ ἀνωτέρω N. Δ) τος, παρὰ τὰ ὄσα πομποδῶς, ἐν τίτλῳ, ἀναφέρονται, ἐπετεύχθησαν τὰ κάτωθι:

'Ἀντικατάστασις μόνον τοῦ γενικοῦ γραμματέως Π.Ν.Ο., ὁ όποιος ναὶ μὲν ἔξελέγη ἐπὶ δικτατορίας, πλὴν, ὅμως, εἶναι γνωστόν, ὅτι ἄλλος ὑπεστηρίζετο παρὰ τῆς τότε κυβερνήσεως, ἡ δὲ ἐκλογὴ του ὑπὸ τοῦ Παναυτικοῦ Συνεδρίου ὠφείλετο, ἀπλῶς καὶ μόνον εἰς τὴν προσωπικότητά του.'

'Ος δικαιολογία, ὡς εἰς τὸ ἀνωτέρω N.Δ. ἀναγράφεται, τῆς ἀντικατάστασεως, προβάλλεται ὁ λόγος, ὅτι ἔξελέγη ἐπὶ δικτατορίας. Τούτο ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὰ ἐπακολουθήσαντα κοτά τὸν διορισμὸν τῆς νέας διοικήσεως τῆς Π.Ν.Ο. "Ητοι: ὁ διορισθεὶς παρὰ τοῦ Πρωτοδικείου ὡς γενικὸς γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. είναι πρόεδρος τοῦ Συνδέσμου 'Ασυρματιστῶν Ε.Ν., ὁ όποιος ἔξελέγη ἐπὶ δικτατορίας καὶ ἐπὶ κυβερνήσεως 'Ανδρουστοπούλου (ὑπουργός 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Κ. Σκιαδόπουλος), ἐπειδώντι νὰ διορισθῇ γενικὸς γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο., ἐπὶ πλέον δὲ ἐπὶ δικτατορίας ἔξελέγῃ καὶ ἀντιπρόεδρος τοῦ 'Ἐργατικοῦ Κέντρου Πειραιῶς.'

'Η διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. συνεκροτεῖτο ἀπὸ 14 μέλη, προέδρους τῶν ναυτικῶν σωματείων. Παρέμεινον εἰς τὴν θέσιν των 11 καὶ εἰς τὴν θέσιν τῶν ἀπομακρυνθέντων διωρίσθησαν ἔτεροι, μεταξὺ τῶν όποιων ὁ εἰς

δὲν εἶναι ναυτικὸς ἐν ἐνέργειᾳ, ἀλλ' οὐδὲ καὶ συνταξιούχος τοῦ N.A.T., ὡς ὁ νόμος ἀπαιτεῖ (κριθεὶς παρὰ τῆς 'Υγειονομικῆς 'Ἐπιτροπῆς, ὡς ἀκατάλληλος διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα), ἔτερος δέ, κατὰ τὸν χρόνον τοῦ διορισμοῦ του, δὲν ἐκέπητο τὴν Ἑλληνικὴν θισγένειαν, τὴν ὄποιαν καὶ ἀπέκτησε μετὰ πάροδον περίπου δύο μηνῶν.

Συνεπώς, ἔχουμεν τὴν ἐφαρμογὴν δύο διαφορετικῶν μέτρων καὶ σταθμῶν. Λέγεται, ὡσαύτως, ὅτι εἰς ἑκατὸν διορισθέντων δὲν είχεν ύποβάλλει εἰς τὸ Πρωτοδικείον τὴν ύπὸ τοῦ N. Δ) τος καθοριζομένην αἵτησιν, γεγονός τὸ όποιον, ἐὰν εἴναι ἀλήθες, ἀποδεικνύει τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Y.E.N., διὰ τοῦ χειρισθέντος τὴν ύποθεσιν καὶ, συνεπώς, τὴν εὔθυνην διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ δόλου θέματος.

'Ἐπίσης, προσεκτικὴ μελέτη τῶν διοικήσεων τοῦ N. Δ) τος δύογει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τοῦτο ὑπέστη διαφόρους τροποποίησις, πρὸ τῆς τελικῆς του διατυπώσεως, πλὴν, ὅμως, διαποιοῦνται ἀντιθέσεις μεταξὺ τῶν διοικήσεων. Τοῦτο ἐνισχύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι καὶ εἰς ναυτιλιακὸν περιοδικὸν ἐδημοσιεύθη κείμενον εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως, διάφορον τοῦ κειμένου τοῦ N. Δ) τος (ἐπισυνάπτεται φωτοαντίγραφον). Συνεπῶς, τὸ N. Δ) 85) 1974 ἔγενετο, ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ τὸν ἱκανοποίησιν ἐπιδιώξεων, ἀσχέτων πρὸς τὸν τίτλον του καὶ, ἀσφαλῶς πρὸς τὰς ἐπιδιώξεις τῆς τότε κυβερνήσεως σας.'

Κατόπιν, ἀσφαλῶς, τῆς μὴ πληρότητος τοῦ ἀνωτέρω N. Δ) τος, συνεχήτημε εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον νέου Νόμου, σχετικῶς μὲ τὰς διενεργείας τῶν ἀρχαιρεσιῶν εἰς τὰ σωματεῖα τῶν ναυτικῶν.

Βάσει τῶν πληροφοριῶν, τὰς όποιας ἔχομεν, ή σχολίασις τούτου ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Δέν ἀντικαθίστανται αἱ διοικήσεις καὶ, ἐπὶ πλέον, εἰς τὰς ἐφορευτικὰς ἐπιτροπάς, τὰς ἐκλεγομένας ὑπὸ τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν μελῶν ἐκάστου σωματείου, προστίθενται καὶ δύο μέλη, ὑποδεικνυόμενο παρὰ τῆς Π.Ν.Ο. Τὸ πρῶτον θεωρεῖται, ὅτι δὲν ἔξασφαλίζει ἀνεπρέσαστον ἐκλογὴν, ἐνῷ, τὸ δεύτερον, ἀποτελεῖ κατάφωρον παραβίασιν τῆς θελήσεως τῆς γενικῆς συνελεύσεως καὶ

δέον νὰ ἀπαλειφθῇ. Οὐδέμια λαμβάνεται πρόνοια πρὸς ἀποφυγὴν πλαστοπροσωπείας κατὰ τὴν περίπτωσιν ψηφοφορίας, ἀνευ αὐτοπροσώπου προσελκύσεως.

Αἱ ἐκλογαὶ εἰς ἀπαντα τὰ σωματεῖα δέον νὰ διενεργηθοῦν τὴν αὐτὴν ημέραν καὶ πάντες νὰ ψηφίσουν τὴν καθωρισμένην ταύτην ημέραν.

Νὰ ἀπαλειφθοῦν, ἀπὸ τὰ Καταστατικά, αἱ διατάξεις ἑκεῖναι, αἱ όποιαι περιορίζουν τὸ δικαίωμα τοῦ ἐκλέγεσθαι μόνον εἰς τοὺς κατόχους τῆς ἀνωτέρας τάξεως ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος.

Οὕτως, ἐνῷ, συμφώνως μὲ τὸ Καταστατικὸν τῆς 'Ενώσεως Μηχανικῶν, δύναται νὰ ἐκλεγῇ ὡς πρόεδρος καὶ ὁ κάτοχος διπλώματος Β' ή Γ' τάξεως, κατὰ τὸ Καταστατικὸν τοῦ Σωματείου 'Ασυρματιστῶν, πρόεδρος ἡ γενικὸς γραμματεὺς δύναται νὰ ἐκλεγῃ μόνον κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως καὶ οὐχὶ Β'.

Διὰ τὸ δικαίωμα τοῦ ἐκλέγεσθαι, ἡ ὑπαρξία 10ετοῦ θαλασσίας ὑπηρεσίας δέον νὰ παραμείνη, διότι ὁ ἔχων 10ετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἔχει σαφῆ ἀντίληψιν, πείραν καὶ γνῶσιν τῶν προβλημάτων τῶν ναυτικῶν καὶ είναι εἰς θέσιν, τούλαχιστον κατὰ τεκμήριον, νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ ἐπαγγελματικὰ προβλήματα τῆς τάξεως του.

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Ζητῶ συγγνώμην, διότι σᾶς ἀπησχόλησα, ἀλλὰ ἔθερησα καθῆκον καὶ ὑποχρέωσιν μου νὰ σᾶς ἐνημερώσω ἐπὶ θεμάτων τῆς ναυτικῆς τάξεως, τῶν όποιων ὁ τρόπος χειρισμοῦ ἔχει προκαλέσει ἀπορίας εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον, διότι, ὡς ἔξετέθη ἀνωτέρω, ἐδόθησαν, ἀτυχῶς, λύσεις, παρ' ὅλον ὅτι γνωρίζομεν ὅτι τὸ ὑπουργείον διαθέτει στελέχη, κατέχοντα πλήρως τὰ θέματα τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ.

Διατελώ μετ' ἀπείρου ἐκτιμήσεως
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ ΨΑΡΡΟΣ

Α' Μηχανικὸς Ε.Ν.»

Πειραιεύς, 12 Φεβρουαρίου 1975



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ-ΚΟΝΤΙΝΕΤ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. : 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
ΤΕЛЕΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : AGENCE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A., ANTWERP, BELGIUM.
TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY.
C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND.
SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY.
MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY.

ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΥ

‘Ο τρόπος υπολογισμού τῶν νέων συντάξεων N.A.T.

ΑΠΟ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ Η ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ

“Ηρχισεν, ὡς γνωστόν, ὑπὸ τῶν ‘Υπηρεσίων τοῦ N.A.T., ὁ ἐπανυπολογισμὸς τῶν καταβαλλομένων συντάξεων βάσει τοῦ νέου νόμου (Ν.Δ. 152 τοῦ 1974), ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὄποιον θὰ υπολογίζωνται καὶ αἱ ἀπονεμόμεναι, τοῦ λοιποῦ, νέαι συντάξεις.

Ἐξ ἀναλύσεως τοῦ νέου τρόπου υπολογισμοῦ τῶν συντάξεων ἡτοῖς θὰ ἀκολουθήσῃ, πρὸς ἐνημέρων τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων, προκύπτουν τὰ ἔξι:

Πρῶτον, διατηρεῖται τὸ καθεστὼς τῆς διαμορφώσεως τῆς συντάξεως ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συνολικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ μεγέθους τῶν πρὸς τὸ N.A.T. εἰσφορῶν του.

Δεύτερον, διπλαίσιας τῆς συντάξεως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν, πρὸ τῆς ἔξόδου του ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ἡ εἰς τὸ διηνεκὲς ἔξιστωσις τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν, οἱ ὄποιοι ἔχουν τὰ αὐτὰ συνταξιοδοτικὰ πρόσοντα.

Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Διὰ τὸν υπολογισμὸν τῆς συντάξεως, λαμβάνονται, καὶ ἀρχῆν, ὑπὸ ὅψιν αἱ ναυτολογήσεις τοῦ ναυτικοῦ κατὰ εἰδικότητα καὶ κατὰ κατηγορίαν πλοίου κατὰ τὴν τελευταίαν διετή ὑπηρεσίαν του, διότι διὰ κάθε εἰδικότητα ναυτολογήσεως καὶ κατηγορίαν πλοίου, ὑπάρχει, εἰς τὸν νόμον, ἀντίστοιχος μισθός. Οὕτως, ἐὰν ὁ ναυτικὸς ἐναυτολογήθη καθ’ ὅλην τὴν τελευταίαν διετίαν ὑπὸ τὴν αὐτὴν εἰδικότητα καὶ ἐπὶ πλοίων τῆς αὐτῆς κατηγορίας, ὁ ἀνωτέρω μισθὸς ἀποτελεῖ τὸν συνταξιοδοτικὸν μισθὸν τοῦ ναυτικοῦ. Εάν, δημοσία, ὁ ναυτικός, κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν ἐναυτολογήθη ὑπὸ διαφόρους εἰδικότητας ἢ ἐπὶ διαφόρων κατηγοριών πλοίων, τότε ὁ συνταξιοδοτικὸς μισθὸς προκύπτει ὡς μέσος ὅρος τῶν μισθῶν τοῦ νόμου, ποὺ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰς ἀνωτέρω ναυτολογήσεις.

Διὰ νὰ καταστούν, τὰ ἀνωτέρω, περισσότερον ἀντιληπτά, παρατίθεται τὸ κατωτέρω παράδειγμα:

Ο συνταξιοδοτικὸς μισθὸς τοῦ ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος ὑπηρέτησε τὰ δύο τελευταῖα ἔτη τῆς σταδιοδρομίας του ὡς πλοίαρχος εἰς πλοία συναλλάγματος, εἶναι συμφώνως πρὸς τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸν νόμον μισθούς, 14.000, ἐνῷ, ἐὰν ὑπηρέτησε τὸ ἔνα ἐκ τῶν δύο τελευταῖαν ἔτῶν (360 ἡμέρας) ὡς πλοίαρχος ἀκτοπλοΐας καὶ τὸ ὄλλο (360 ἡμέρας) εἰς πλοία συναλλάγματος, ὁ συνταξιοδοτικὸς μισθὸς είναι:

360 X 10.000 + 360 X 14.000

720

= 12.000 δρχ.

Διὰ νὰ καλυφθῇ καὶ ἡ περίπτωσις ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος, κατὰ τὸ τελευταίον 24μῆνον ἐναυτολογήθη ὑπὸ εἰδικότητας κατωτέρας τῶν ναυτικῶν προσόντων του καὶ, συνεπός, βάσει τοῦ ὡς ἀνωτέρω προσδιοριζομένου συνταξιοδοτικού μισθοῦ, ἵσως λάθη σύνταξιν μικροτέρων τῆς ἀντιστοιχού-

ρον τοῦ 80%, γίνονται οἱ ἔξης ὑπολογισμοί:

Πολλαπλασιάζονται, κατ’ ἀρχήν, αἱ ἡμέραι ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ:

— Εἰς πλοία τῆς Α΄ κατηγορίας ἐπὶ 0,9.

— Εἰς πλοία τῆς Β΄ κατηγορίας ἐπὶ 1,3, ἐφ’ ὅσον πρόκειται περὶ δεξαμενοπλοίων ἡ ἐπὶ 1,2, ἐφ’ ὅσον δὲν πρόκειται περὶ δεξαμενοπλοίων.

— Εἰς πλοία τῆς Γ΄ κατηγορίας, ἐπὶ 1,1.

Ἀκολούθως, τὰ προκύπτοντα, ὡς ἀνωτέρω, γινομένα καὶ τὸ ἄθροισμα διαιρεῖται διὰ τοῦ ὀρίθμου 15.000. Ὁ προκύπτων ἐκ τῆς διαιρέσεως ἀριθμὸς ἀποτελεῖ τὸ μέρος τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τοῦ ναυτικοῦ, τὸ ὄποιον θὰ τοῦ χορηγηθῇ ὡς σύνταξις, ἐφ’ ὅσον ἡ ὑπηρεσία του είναι μικροτέρα τῶν 25 ἑταν, ἡτοι μικροτέρα τῶν 9.000 ἡμερῶν. Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν ὁ ναυτικός ἔχει ὑπηρεσίαν μεγαλυτέραν τῶν 9.000 ἡμερῶν, ὁ προκύπτων ἀριθμὸς πολλαπλασιάζεται:

— Μὲ τὸν ὀρίθμον 1,05, ἐφ’ ὅσον ἔχει ὑπηρεσίαν 9.000 - 9.500 ἡμερῶν.

— Μὲ τὸν ὀρίθμον 1,10, ἐφ’ ὅσον ἔχει ὑπηρεσίαν 9.501 - 10.000 ἡμερῶν.

— Μὲ τὸν ὀρίθμον 1,15, ἐφ’ ὅσον ἔχει ὑπηρεσίαν 10.001 - 10.300 ἡμερῶν.

— Μὲ τὸν ὀρίθμον 1,20, ἐφ’ ὅσον ἔχει ὑπηρεσίαν 10.301 - 10.500 ἡμερῶν.

— Μὲ τὸν ὀρίθμον 1,25, ἐφ’ ὅσον ἔχει ὑπηρεσίαν 10.501 ἡμερῶν καὶ ἄνω.

‘Ο προκύπτων, τελικῶς, ἐκ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ, ἀριθμὸς, ἀποτελεῖ τὸ μέρος τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, τὸ ὄποιον θὰ λάθῃ ὁ ναυτικός ὡς σύνταξιν, ἐφ’ ὅσον είναι μικρότερος ἡ ἵσος πρὸς τὸ 0,8. ‘Εφ’ ὅσον είναι μεγαλύτερος τοῦ 0,8, λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν ὡς 0,8, δεδομένου ὅτι δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερβαίνῃ ἡ σύνταξις τὸ 80% τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ.

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Διευκρινίζεται, ὅτι τὰ ἐκ τοῦ ἐπανυπολογισμοῦ τῶν συντάξεων τοῦ N.A.T. ἔχαχθησμένα ἀποτελέσματα θὰ ἐφαρμοσθοῦν ἀπὸ τῆς Ιης Ιανουαρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ ὅχι ἀπὸ 13.11.1974. Τοῦτο ὄριζεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 13 (ἐπανυπολογισμὸς συντάξεων) τοῦ νέου νόμου περὶ N.A.T. (Ν.Δ. 152 τοῦ 1974), αἱ λοιπαὶ διατάξεις τοῦ ὄποιον ἔχουν ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως του εἰς τὴν ‘Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ἡτοι ἀπὸ τῆς 13ης Νοεμβρίου 1974.

‘Υπολογίζεται, ὅτι ὁ ἐπανυπολογισμὸς ὅλων τῶν συντάξεων τοῦ N.A.T., αἵτινες ἀνέρχονται εἰς 22.000, θὰ ἔχῃ περατωθεῖ μέχρι τοῦ Ἀπριλίου. Οὕτως, αἱ νέαι συντάξεις, αἱ ὄποιαι θὰ προκύψουν ἀπὸ τὸν ἐπανυπολογισμόν, θὰ καταβληθοῦν μᾶλλον ἀπὸ τοῦ Μαΐου καὶ ἀναδρομικῶς ἀπὸ τῆς Ιης Ιανουαρίου 1975.

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

ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΧΩΣ ΣΥΝΟΡΑ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΗΝ ΕΠΙΣΚΕΨΙΝ ΤΟΥ κ. Δ. ΛΙΟΝΤΑ,
ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΟΥ Ο.Λ.Π., ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.

'Από τὸν πρώτον λιμένα τῆς ἀρχαιότητος, τὸν Φάρον τῆς Ἀλεξανδρείας (3.000 π.Χ.) μέχρι τῶν ἡμέρων μας, οἱ λιμένες παρουσιάσαν ποικίλαν μορφῶν καὶ ἔξελίξεων, λιμένες καταφύγια, πολεμικοί, ἀλείας, ἐπισκευῶν, ἀνεφοδιασμού, ἐπιβατικοί, ἐμπορικοί, διαμετακομιστικοί, βιομηχανικοί.

'Ἡ ἀνάπτυξις μᾶς συγχρόνου πρὸς ὅλους τοὺς τομεῖς δραστηριότητος ἐνὸς λιμένος ἔσπειρται ἀπὸ τὴν τοποθεσίαν αὐτοῦ πλησίον μεγάλων θαλασσίων γραμμῶν, ἀπὸ τὴν πλουσίαν ἐνδοχώρων του, ἀπὸ τὰς πέριξ τούτους ἀνθύπατας ἐμποροβιομηχανικάς ζώνας καὶ ἀπὸ τὴν εὐχέρειαν του νὰ προσφέρῃ εὐκολίας καὶ νὰ ικανοποιῇ ἀπαιτήσεις πρὸς τὸ πλοίον, τὸ ἐμπόρευμα καὶ τὸν ἐπιβάτην.

'Ἡ συνεχῆς κατακόρυφος αὐξησις τῆς κινήσεως τῶν περισσότερων λιμένων, ὁ παράλληλος ταχὺς ρυθμὸς τῆς ἔξελίξεως τῶν κατασκευῶν τῶν πλοίων καὶ αἱ σημαντικαὶ καινοτομίαι τῶν συσκευασῶν τῶν φορτίων, ὑποχρεούν τοὺς λιμένας (τὰς διοικήσεις των) εἰς σπουδὴν ἀναπτροσαρμογῆς δι' ἔργων καὶ ἔξοπλισμῶν, εύρυτέρους ὄριζοντος ἀναπτύξεως.

Διὰ νὰ δυνηθοῦν ν' ἀνταποκριθοῦν καὶ νὰ συγκρατηθοῦν ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς τούτου στίβου τοῦ λιμενικοῦ συναγωνισμοῦ οἱ λιμένες, εἶναι ἀπάραίτητον νὰ ἐκσυγχρονίζουν τὸν τεχνικὸν τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ νὰ ἐπεκτείνωνται συνεχῶς.

'Ἡ ἐπικεφαλὶς "Λιμένες δίχως σύνορα" σημαίνει, λιμένες χωρὶς ἀνάπαιλα, διὰ τοῦ σύγχρονοι λιμένες παρουσιάζουν εἰκόνα διαρκοῦς ἐργοταξίου, ἐπεκτείνονται συνεχῶς ἐπὶ τῷ βάσει τεχνικῶν προγραμμάτων καὶ ἔξοπλίζονται παραπλήλως μὲν σύγχρονα ἐργαλεῖα, προκειμένου νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν νέων κατασκευῶν τῶν πλοίων καὶ τὰς ἔξελίξεις τῶν μορφῶν συσκευασίας τῶν φορτίων.

Ζωντανὸν παράδειγμα λιμένος χωρὶς σύνορα παρουσιάζει ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας, τὸν ὅποιον ἐπεσκέφθημεν τελευταίως. 'Ο λιμὴν οὗτος, κατόπιν μεγαλοπόνου καὶ μακροπόνου προγράμματος ἐπεξετάθη μέχρι τοῦ λιμένος Φός, πήσι εἰς ἀπόστασιν 100 χιλιομέτρων. Τὰ ἔργα τῆς περιοχῆς ταύτης ἀνοίγουν νέους ὄριζοντας καὶ εύρειας προπτικάς βιομηχανικῆς καὶ ἐν γένει λιμενικῆς

δραστηριότητος. 'Ο λιμὴν τῆς Μασσαλίας ἀπὸ πολλοῦ εἶχε κορεσθῆ, δὲν ἥδυνατο νὰ ὑποδεχθῇ ἔτι μεγαλύτεραν διακίνησιν καὶ δῆταν συγχρόνων συστημάτων μεταφορᾶς φορτίων διὰ κοντέινερ, ρό-ρό, Λάς καὶ μεγάλων φορτίων χύδην, ὃν εἶχον ἀνάγκην αἱ εἰς τὴν περιοχὴν του ἐγκατεστημέναι, ἐγκαθιστώμεναι καὶ σταθερώς ἀναπτυσσόμεναι παντὸς εἶδους μεγάλαια βιομηχανικαὶ μονάδες.

Διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας εἰς Φός, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐπέρχεται ἀπόσυμφορῆσις τοῦ παλαιού λιμένος, ἀφ' ἔτερου δὲ δημιουργεῖται μία νέα λιμενικὴ ζώνη, ἐξωπλισμένη μὲ τὰ πλέον σύγχρονα μέσα φορτοφορτώσεων, προσπελάσεως, χώρων διὰ κοντέινερ καταλλήλως ἐξωπλισμένον κ.λπ. Ικανὴ νὰ ὑποδεχθῇ τὰ μεγαλύτερα πλοία καὶ φορτία, νὰ τροφοδοτήσῃ ἀπ' εύθειας μὲ τὰς πρώτας ὥλας τὰς ἔκεις ἐγκατεστημένας διαφόρους βιομηχανίας καὶ μὲ τὴν σειράν των αὐταὶ νὰ ἔξαγουν ἀπ' εύθειας τὰ ἔτοιμα προϊόντα των πλοίων, τῶν φορτίων, τῶν ἐπιβατῶν καὶ κυρίως τῆς ἀναπτυξιακῆς μορφῆς τῶν βιομηχανικῶν λιμένων.

Δ. ΛΙΟΝΤΑΣ

Ο χάλυψ εἰς ψυκός παραγωγῆς τὸ 1974

"Ἀμεσον, ἔχει, σχέσιν, μὲ τὴν ναυλαγορὰν τῶν ξηρῶν φορτίων ἢ παγκόσμιος παραγωγὴ χάλυβος. Μειωμένη τοιαύτη σημαίνει ὀλιγώτερα φορτία σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιάνθρακος, περιωρισμένην, κατ' ἀκόλουθιαν ἀπασχόλησιν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφοράν των.

Οὕτω, κατὰ τὸ 1974, ἢ παγκόσμιος παραγωγὴ χάλυβος ηγέτηθη κατὰ 13 ἑκατομ. τόν., ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1973. Μικρὸς ἢ αὐξησις δυσανάλογος πρὸς τὴν ηγέτημένη προσφοράν χωρητικότητος.

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Διεθνοῦς Ινστιτούτου Χάλυβος, ἢ παγκόσμιος παραγωγὴ, κατὰ τὸ 1974, ἐφθασεν εἰς τὸ ψυκός τῶν 710.11 ἑκατομ. τόν. ὑπερβάσα, κατὰ 13, μόνον ἑκατομ. τόν. τὴν παραγωγὴν τοῦ 1973.

Εἰς τὰς χώρας τοῦ Δυτικοῦ κόσμου, ἢ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 494,10 ἑκατ. τόν., σημειώθεισα σύτως αὐξησις μόνον 0,7%. Εἰς τὰς χώρας τῆς Κομεκόν, τὴν Κίναν καὶ τὴν Ν. Κορέαν, ἢ παραγωγὴ ἐφθασε τὰ 216 ἑκατ. τόν., σημειώσασα αὐξησιν 4,65%, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προηγούμενον ἔτος.

'Η κατὰ χώρας παραγωγὴ, μὲ τὰς αὐξημέσιες, ἔχει ως ἔξης:

Χώρα	Εἰς ἑκατ. τόννους	ἐπὶ τοῖς %
Σοβιετικὴ "Ενωσις" ..	136,3	+ 3,7
'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ..	132	- 3,3
'Ιαπωνία	117,4	- 1,8
Δυτ. Γερμανία	53,23	+ 7,5
Γαλλία	27	+ 6,9
Κίνα	27	+ 8
'Ιταλία	23,89	+ 13,8
'Ηνωμένον Βασίλειον ..	22,50	- 15,8

Διαπιστώνται, σῆμα, διὰ αἱ παραγγελίαι ἡλαττώθησαν καὶ γενικῶς ἡ πρόβλεψις διὰ τὴν αὔριον ἐλέγχεται ἀδεβαία. Τὰ κατὰ χώρας λαμβανόμενα μέτρα κατὰ τὴν ψήσεων, ἐπιτρέπουν τὴν ἐλπίδα τῆς ζωηρότερας ζητήσεως τοῦ χάλυβος, ιδιαίτερως δὲ ἀπὸ τοὺς καταναλωτικούς, τοῦ χάλυβος, τομεῖς, οἵτινες

μέτρῳ εἰς παγκόσμιον κλίμακα. Κατὰ τὴν ἐν συνεχείᾳ ἐπίσκεψιν μας εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἰταλίας (Γενούν, Λιβόρουν, Νεαπόλεως), διεπιστώσαμεν ὅτι καὶ οἱ λιμένες οὗτοι δὲν ὑστεροῦν, διδούν τὸ παρὸν εἰς τὸν παγκόσμιον λιμενικὸν ἐκσυγχρονισμὸν καὶ συμμετέχουν εἰς τὴν διεθνῆ ἄμιλλαν καλυτέρας ὑποδοχῆς τῶν πλοίων, φορτίων καὶ ἐπιβατῶν.

Ἐίναι κι' αὐτοὶ λιμένες δίχως σύνορα, ἐπεκτείνονται ἀναπτροσαρμόζονται καὶ ἐξοπλίζονται συνεχῶς.

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ξένους λιμένας, λειτουργεῖ κατὰ τρόπον ἰκανοποιητικόν, ἐκσυγχρονίζεται καὶ αὐτός, ἐξοπλίζεται καὶ ἐπεκτείνεται συνεχῶς. Παρὰ τὴν ὑπάρχουσαν στενότητα παραλιῶν χώρων, ἐνδοχώρας καὶ τὴν δυσκολίαν ἐξεύρεσεν οἰκονομικῶν διὰ μακροχρόνια προγράμματα ἀναπτύξεως του, κατορθώνει ν' ἀκολουθῇ μίαν ἀνοδικὴν δραστηριότητα καὶ νὰ ἀνταπεξέρχεται εἰς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας.

Δεὸν θὰ πρέπει σῆμας νὰ ἔφησυχάζωμεν καὶ νὰ ἰκανοποιούμεθα μὲ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν μέχρι σήμερον ἀναγκῶν μας, φοιλόμενον ν' ἀτενίζωμεν τὸ μέλλον, τότε καὶ μόνον ἐπιτυγχάνομεν τοῦ σκοπού μας, δητὸν εἰμέθα καλῶν καὶ ἐπαρκῶν προητοιμασμένον νὰ ὑποδεχθῶμεν τὰς προφέτειας τῶν πλοίων, τῶν φορτίων, τῶν κυρίων τῆς ἀναπτυξιακῆς μορφῆς τῶν βιομηχανικῶν λιμένων.

έθιγησαν περισσότερον ἀπὸ τὴν παροῦσαν κρίσιν.

* * *

Κρίσιν ἀντιμετωπίζει καὶ ἡ εύρωπαικὴ βιομηχανία χάλυβος. Εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, τὰ κυριότερα ἐργοστάσια ἀπεφάσισαν τὴν, ἐντὸς τοῦ Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου, ἀναστόλην τῶν ἐργασιῶν των. Αἱ παραγγελίαι δι' ἐπιτόπιον χρήσιν ἐμειώθησαν κατὰ Δεκέμβριον, κατὰ τὸν ἐνός ἑκατομμυρίου τόνων, διὰ πρώτην φοράν, ἀπὸ τετραετίας. 'Απὸ τὸ ἐξωτερικόν, ἐπίσης, ἡ ζήτησις ἐμειώθη κάτω τοῦ μέσου ὄρου τοῦ σ' ἔξαμηνος τοῦ 1974. Γερμανοί, Ἰταλοί, Γάλλοι καὶ Βέλγοι χαλυβουργοί ἀγωνίζονται νὰ συγκρατήσουν μίαν δύσκολον κατάστασιν. 'Η παραγωγὴ ὑπολογίζεται κατωτέρα κατὰ 10% διὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1975.

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐπίσης, ἡ αὐτὴ κατάστασις διαπιστώνται.

Κατὰ τὸ Διεθνές Ινστιτούτον τοῦ Χάλυβος, αἱ παραγγελίαι εἰς τὴν χαλυβουργικὴν βιομηχανίαν τοῦ δυτικοῦ κόσμου ἐμειώθησαν κατὰ 30 - 40%, ἐναντὶ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρελθόντος ἔτους.

'Η παραγωγὴ εἰς τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ ἐμφανίζεται πλέον σταθερά. Αὔξησης τῆς παραγωγῆς σημειούνται.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μικούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

'Ενοικιάζεται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

'Ισογειον M2 300 μὲ ήμιόροφον M2 200.

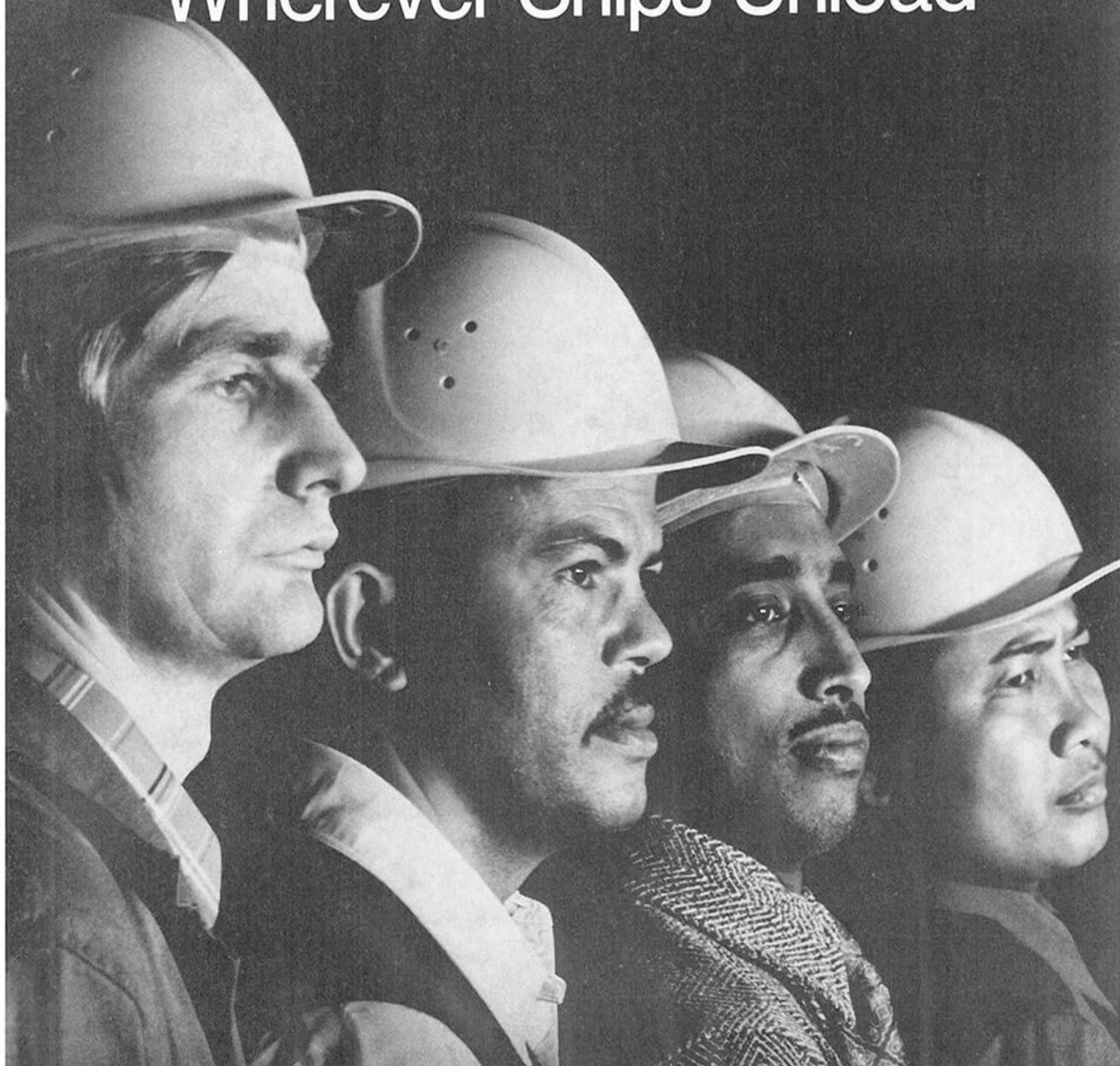
SHIPBROKERAGE-SHIPPING
HELLASMAR S R L
CONSTANTINO VALAOURIS
Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES
BONDED STORES- IMPORT EXPORT

TELEX: DANBE 121094
TELEGRAMS: "HELLASMAR"
TELEPHONES: 311384
TELEPH. NIGHT: 321616
P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Worldwide Engine Service – Wherever Ships Unload

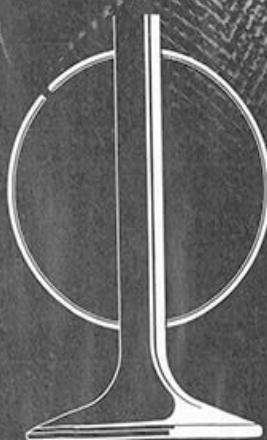


Throughout the world, wherever M.A.N.-powered motor ships sail, one of our ten service bases, 25 authorised repair agents, 80 agencies or 20 licensees is always within reach. M.A.N. engineers and spare parts are always near at hand – either a short dis-

tance from your ship or waiting for it to sail into port. If repairs at sea are needed, the shipboard teams of our Flying Squad Service are only a call away.

M.A.N. Diesel Engine Service:
The All-round System.

Representative in Greece:
TANTEX
Iera Odos 61, Athens 301



M·A·N
Diesel Engines



Ο “ΜΑΡΑΜΠΟΥ”

HTAN τό φιλολογικό φευδώνυμο τού ποιητή Λουκιανού Νίκου Καθηδαρία, πού σαλπάρχεις γιά τό άνεπιστρεπτό ταξίδι του, τό τελευταίο δεκαπεντήμερο. Τόν έκλαψαν δχι: μόνο οι δικοί του και οι συνάδελφοί του, δχι: μόνο πολὺς ναυτικός κόσμος, πού τόν γνώρισε ή πού τό διάδοσε, άλλα εύροτερά σ φιλολογικός μας κόσμος, άναμεσα στόν όποιο θ ναυτικός λυρικός λογοτέχνης είχε τοποθετηθεί έπισημα, άπο πολλά χρόνια.

Τό πρώτο βιβλίο ποιημάτων με τίτλο «Μαραμπού», έκυκλωσέρησε στό 1932, γιά νά γίνη, άμεσως, είχαρίστα αποδεκτό, έπειτα μέντον. «Ηταν τραγούδια τής Θάλασσας και τῶν ναυτικῶν, πρωτότυπα, άπο κενά πού διαβλήσανται: είχαρίστα και άποστυλήσανται με τό πρώτο. "Ενας άγνως ἀπαισιοδοξίας, διάχυτος στόδις στήσους του, δχι: μόνο δέν άποστρέψει τόν άναγκώστη, άλλα προσφέρεται με είχαριστη κομική τοποθέτησι, γιά νά άντιστρέψη τά συμπεράσματα.

Η φυταίσια, στενά συνεργάζομένη με τόν λυρισμό του, δέν νοθεύει τίς είκόνες και τά θέματα. "Αντίθετα, ή κάπως έξωτανή του ποιητική διάθεση, κάνει τό βιβλίο του κατό, άπο τήρη όχρης διό τό τέλος, είχαριστο πολύ.

"Άλλ' δις άρχισουμε με τήν ἀπαισιοδοξία του, καθώς είπαμε, δίνοντας τόν λόγο στόν ποιητή:

Τίτλος: «Παραλληλισμοί».

«Τρία πράγματα στόν κόσμο κατόν πολὺ νά μιαδίζουν είδη. Τά διάλευκα, μά πένθιμα σχολεία τῶν Δυτικῶν, τῶν φορτηγών οι βρώμικες ακοτεινακούμενες (πλόρες κι) οι κατοικίες τῶν κοινῶν - χαριμένων γυναικιδίων...».

Ίδοι, δημος και άλλο του, έπισης με ἀπαισιοδοξία, προσφέρειν τετράστιχο, με ξημενούς άντιθετη άπο τό πρώτο:

«Θά μείνω πάντα θεαντικός κι' άναξιος έρατος τῶν μακρυσμάτων ταξιδιών και τῶν γαλάζιων πόντων,

και θά πεθάνω μιά βραδυά, σάν δλας τίς (θραδυάς χωρίς νά σχίσω τή θαλή γραψημάτων...).

Άργοτερα, γύρω στό 1940, έγραψε και τό δεύτερο βιβλίο του με τίτλο «Πούσι». Στό ίδιο στήλη και μάτι με τό «Μαραμπού». Σεθύρρεψε, δημος, άργοτερα, νά κατηποτικόθι και μά τόν πεζό λόγο, γράφοντας τήν «Βάρδεια». Τό τρίτο κατό βιβλίο τού Καθηδαρία θήναν άστοχο και πέρασε απαρκτήρηση, άν και τό προλόγιος στο Καζαντζάκης. Έκει, δραματικός και ή απαιτισθέηση φαντασία του δέν βρήκαν τήν κατανόηση: πού είχε βρή ή λυρική του έργασια. Γιατί η πεζή περιγραφή άξιώνει τόν ρεάλισμο και τήν άλλητην είκόνα, πράγματα δχι: και τόσο απαρκτήγατα στόδις ποιητικός στήσουν. Μέ τήν τελευταία του κατή δημητοργία, στο Καθηδαρίας κακομεταχειρίζεται βάνωντα τόν ναυτικούς. Τόδι περιγράψει σάν πατιδιά άπωλεισι και διαυγθαράς, πράγμα θυμιδίσκωστο με τήν άλλητην. Μπορετε, στοδις στήχους του νά τοποθετήσεις πολλές τάσσεις πετσινιάς γιά τόν θερδίο άνθρωπο. "Άλλα είπαμε: "Άλλο στήκος κι" άλλο πεζογράφημα. Ο στήκος είναι μιά ζωγραφική έργασια. Άλλα τό πεζογράφημα είναι ή πεζή φωτογραφία. Στό πρώτο έπιπτρόνται: και ή περιβολές και γρανιθέρες. "Άλλα τό δεύτερο άξιώνει: τήν άφεγάδικην φωτογραφία και τήν άποδικην άλληται.

Γιρζίσουμε, δημος, στόν ποιητή Καθηδαρία, τόν δημητοργή τών «Μαραμπού» και «Πούσι», γιά νά τού άναγκωμένους τήν μεγάλη του έπιπτυχία. Έκει, είναι πράγματικά πολὺ είχαριστος και άνεπανάληπτος. Είναι πρωτότυπος και μοναδικός στό είδος του, ώστε διό τίτλος τού ποιητή νά τού άνηκη δικαιωματικά. "Όλα του τά ποιημάτικα περιουσιαδίουν και άπο μιά πλήρη ιστορία, κάπως εύτραπελή και άποκομη, άλλα, πάντως είχαριστη, παρ' όλη τήν άπαισιοδοξία πού τήν συνδέεται. "Απαισιοδοξία και πάντως άπαισιοδοξία. Η περιστατική τῶν μακρινών ταξιδιών στο Θάλασσας τροπικές, άλλοτε θυμητές, βρογκάρες ή πυνημένες στό «πούσι» και άλλοτε φουρτουνικούμενες σε βαθύτο νά κρυγάζεις με τόν άσφυρτο σου γιά «φρονθεία». "Άλλες ιστορίες άγαπης πρόσχειρης και θυμωτώλις, τήν περισσότερες φορές και άλλες ιστορίες άνθρωπινων νυκτικών τής ναυτικής δουλειών.

Λίγη ή δημητοργία τού Καθηδαρία. Μόλις τρίκι μικρά βιβλία. "Άλλα, ξεναλέμα, είναι αύτά άρκετα, γιά νά βραχιολογήσουν τήν έπιπτυχία του, γιατί διά τόπος του παρουσιάζεται

περισσότερο άπο εύχαριστος. "Οσα έγραψε, άναγονται: σε ήλικια νεανική. "Όλα γραμμένα πρίν άπο τά τριάντα του. Δέν έξιρο δέν έγραψε και μετά άπο κάθη τήν ήλικια ήν θά δέν καλύτερα ή κατώτερα. Πάντως, γιά τή έργα τού ναυτικού ποιητική μίλησαν άριστες τής λογοτεχνίας μας, δημος δ Βάρεναλης, δ Καζαντζάκης, δ Παναγιώτασπουλος και πολλοί άλλοι, βραχιολογήσαντες αύτόν κατάλληλα.

Δέν διέψευσε τήν άποσχεσί του με τόν στίχο του πώς: "Θά μείνω πάντα θεαντικός κι' άναξιος σε έρατης τών ταξιδιών και τής θάλασσας. "Έμεινε πράγματικά ναυτικός, περισσότερο άπο δυο άξιώνει: τό σκληρό έπαγγελμά τών θαλασσινών. Σεπέρασε τά έξηντα του πάνω στά καρδιάς και βαριά βρακιανομένος βγήκε στήν άντεπιθύμητή του στεριά, γιά νά συναντήση έκει και ήν διλοκληρώση έκει δυσ, με τής άντικαιολόγητας άπωισιοδοξίες του, πάντα έπροδηγία.

Οι φίλοι του, οι θυμητές του και οι συνάδελφοί του ναυτικοί, συνωδεύσαντε τόν Καθηδαρίας «Μαραμπού» στό τελευταίο του σαλπάρισμα. Τόν κλάψιμε, απαγγέλλοντας ταυτόχρονα, τό τραγούδια του. "Ηταν έκεινη ή στιγμή, ή καταλληλότερη γιά τήν διάδοσης τής μόνιμης άπωισιοδοξίας τών γραπτών του, με τά δύοις τόν γνωρίσματα και τήν άγκυρησμα. "Έργα τού Καθηδαρίας, πάντα την γνώρισαν οι συνάδελφοί του τόν καρδιών. "Άλλα δ «Μαραμπού» Καθηδαρίας δέν έψυγε. Μένει και γιά πολύ, πάρα πολύ, θά μένει γιά νά τέρπη με τόδις ωραίους τόδις στήχους του, ναυτικούς και στεριάνους άναγκηστες του, καθώς πάντα θά λέψη:

«Θέα μου! Είμαι μοναχά δεκαεννιά χρονών, κι' έχω σε μέρη μακρινά πολλές φορές γυρίσει.

Θέα μου! Έγω ξακνη και παιδική καρδιά, άλλα πολύ έχω πλανηθήκι κι' έχω πολύ άμαρτησι.

* * *

Συγγράψαμε μα... Κάποτε πού είχα πιάνει πολλά δέν έκαταλάθινα τό τί ξεκνα στό "Άλλη γέρι", γιά μιά μικρή Αράπισσα πού έχόρευε γυρινή έπέτηκες κατάστηκε σε κάποιον τό μαχαίρι...
* * *

Συγγράψαμε μα... Μιά βραδυά θολή στό Σάντα (τα - Φέ καθούς κάποια με κράταγε αφικτή σεήν άγκαλιά της, έπεισθηκε άπ' τήν κάλτσα της μιά δέσμη άπλετα, πολλή μέρα μάζευε άπ' τήν αιλοχή δουλειώτικας της!

Πολλοί άπο τόδις άναγκηστες τών «Μαραμπού» άγνοον τήν έξηντης αύτής τής λέξεως, Μαραμπού, λοιπόν, άνομάδευσαν: κάπτε καρχαρίες θάλασσασπούλια τών Ινδίων. "Ερχονται στά καρδιάς, πού ψθάνουν έκει και καιριάδευσαν στά διάφορα έπαρτια και άλλα παραπέτα τών πλοίων. Φάνονται: καιριάδευσαν και βλακιώδη, Αντίθετα, θμος, είναι πανέβυτνα. Καρδιοκόνδυλον πάντοτε νά διακρίνουν κάποιον, πού θά κρατή κάπτε φαγόδιμο ή κάποιο πιάτο με φαγητό. "Εφορμόθι, τότε, άστραπταί, γιά νά τό άρρενον άπο τά χέρια τού κατόρχου. Η καυτοπονγράδα τους ένέπνευσε και τόν Καθηδαρία, γιά νά δώση τό θομαί τους στό πρώτο του βιβλίο, γιά νά τέρπη με τόδις ωραίους και θερινούς περιπέτειες καλλιτεχνικό του φευδώνυμο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ENOIKIAZETAI

ENOIKIAZETAI είς νεόδημον μέγαρον ύπερπολυτελούντς κατασκευής με άπασας τάς συγχρόνους άνεσεις καὶ κλιματισμόν, κείμενον έν Πειραιεῖ, ἐπὶ τῶν δόῶν Σκουζὲ καὶ Κολοκοτρώνη καὶ Νοταρᾶ (τρεῖς ὄψεις) πλησίον Παραλίας καὶ ειδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED ὡς καὶ ἐτέρων Τραπεζῶν (BANK OF AMERICA, Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, Ἐμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος Ναυτιλιακόν, NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.) κατάλληλον ἀποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ Ο ΕΒΔΟΜΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ἡ τμῆμα τούτου (517 τετρ. μέτρα, τρεῖς ὄψεις, τρία ἀσσανσέρ, τέσσερεις τουαλέττες κ.λπ.). Διὰ πολυχρόνιον ἐνοικίασιν.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: 'Ανδρέαν Ἡλ. Παπαγεωργόπουλον, δικηγόρον, δόδος Πανεπιστημίου 44 Ἀθῆναι - Τηλ. 620038 9—2 μ.μ. καὶ 6715395 καὶ 6721692 5—8 μ.μ. καὶ εἰς Λονδίνον Γεώργιον Α. Λαιμόν, Τηλ. 580-4386.

'Επίκαιρα θέματα

ΑΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Αἱ πρὸ ἔβδομάδος γενόμεναι δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Πα-παδόγγονο ἔχαροποιήσαν, ὡς ἡτο φυσικόν, τὸν ναυτικὸν κόδον. Αἱ δηλώσεις ἀνεφέ-
ροντο εἰς τὴν ἀναδίφρωσιν καὶ τὸν ἐκ-
συγχρονισμὸν τῆς διεπούσης τὸ Ν.Α.Τ. νο-
μοθεσίας, εἰς τὴν ἐάνθρωπον ἀναδιοργάνω-
σιν τῶν ὑπῆρεσιῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Νάυτου»
καὶ τῆς παρεχομένης ιστροφαρμακευτικῆς
καὶ νοσηλευτικῆς περιθάλψεως, ὡς καὶ τὴν
μετατροπὴν τοῦ «Νοσηλευτικού Ἰδρύματος
Μελισσίων» εἰς Γενικὸν Ναυτικὸν Νοσοκ-
μεῖον.

Παραλλήλως μὲ τὸν ναυτικὸν κόσμον ἡ-
σθάνθησαν ἱκανοπόίησιν καὶ αἱ σῆλαι αὐ-
ταῖ, διότι πιεστικῶς καὶ πλειστάκις ἡσχο-
λῆθησαν μὲ τὰ θέματα τὰ ὅποια ἐκάλυψε
διὰ τῶν δηλώσεών του ὁ κ. Παπαδόγυονας.
Ἐπλήζομεν ὅτι ποὺλ συντόμως καὶ ἐντὸς
τῶν ὄριων του ἐφίκτου θὰ γίνουν πραγμα-
τικότης καὶ θὰ ὑλοποιηθοῦν τὰ «διὰ στό-
ματος» του κ. ὑπουργούν ἔξαγγελθέντα.

Η «πολυθασσανισμένη» τάξις τῶν «θαλασσινῶν» μας ἔχει ἀνάγκην στοργῆς καὶ μερίμνης. Ἰδιότυπον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. «Ἐπάγγελμα πληρεῖς παντοειδῶν στρήσεων καὶ κινδύνων. Ἀξίζει σχι μόνον προσοχῆς, ἀλλὰ στοργῆς καὶ ἀγάπης. Δὲν εἶναι μόνον κοινωνικὴ ἀνάγκη, εἶναι καὶ θεμικὴ ἀνάγκη. Πλείονες ἔξηγήσεις ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δὲν χρειάζονται.

Τὰ θιγόμενα ὑπὸ τῶν στηλῶν τούτων θέματα, δὲν διαπνέονται ἀπὸ τὴν προσπάθειαν ἀσκήσεως κακοποίου κριτικῆς ἢ δημαγωγικῆς τοιεύστης. Δὲν γούφονται δοσα γράφονται «μὲλαφρὰν καρδίαν» καὶ δίευ συνισθιματος ποιάς τινος εὐθύνης, ἀντίθετως, ἐπιδίωξις καὶ πρόθεσις εἶναι ἡ ἔγκαιρος ἐπισήμανσις τῶν «κακῶς ἔχοντων» καὶ ἡ ἐνημέρωσις τῶν ἀρμοδίων, οἵτινες εἶναι καὶ ὑπεύθυνοι διὰ τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν καὶ τὴν δικαίωσιν τῶν λογικῶν αἰτημάτων των «θαλασσοπολεύοντων». Εἰλάπι.

των «θαλασσοπλουσιών Ελληνών». Έχομεν τὴν ἐμπειρίαν τὴν ὅποιαν ἀπεκτήσαμεν κατὰ τὴν πολιωτὴ μας περιπλάνησιν ἀνά τοὺς ὥκεανούς, ἀλλὰ καὶ τὴν τύχην νὰ δυνάμεθα εὐχερῶς νὰ διατυπώνωμεν τὰς σκέψεις καὶ τὰς κρίσεις μας ἐπὶ θεμάτων ἄτινα ἀπασχολοῦνται τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν αὐτῶν. Γνωστὴ εἶναι ἡ ἀλλαγὴν

ητις χαρακτηρίζει τούς ναυτικούς είς άρας άνάγκης και κινδύνου. Αἱ άνάγκαι καὶ οἱ κίνδυνοι δὲν συναντώνται μόνον εἰς τὴν θάλασσαν. Διὰ τοῦτο νομίζω ὅτι ὅλοι ὃσι δύνανται εἴ της ναυτικῆς οἰκογένειας, ἔχουν τὴν ὑποχέωσιν νὸν διατυπώνουν εὐθαρσῶς τὰς γνώμας των ἐπὶ θεμάτων, ἄτινα ἀφοροῦν εἰς τὴν γενικὴν ὀλότητα. Δὲν εἴμεθα ἐκ τῶν «ἐπιαίσθιων» οὔτε τρέφομεν φιλοδοξίας προβολῆς, αὐτὸ ποὺ πράττομεν τὸ πράττομεν διότι δὲν ἔχομεν ἀπὸ λυτον ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν ἡγεσίαν τῶν ἐπαγγελμάτων μας ὁργανώσεων. Δὲν δυνάμεθα νὰ καταλογίσωμεν κακοπιστίαν ἢ ἔλλειψιν παντελοῦν ἐνδισφέροντος εἰς τοὺς προβαλλομένους ἡγέτας τῆς τάξεως τὴν ὄποιαν ἐκπραστῶπον, καίτοι ἔχομεν πικράν πεῖραν ἐκ τοῦ παρελθόντος. Τολμῶμεν, ὅμως, νὰ προσθέσωμεν, ὅτι διάχυτος εἶναι ἡ γνώμη ὅλων τῶν ναυτιλλομένων, ὅτι ἀπὸ τὴν ἡγεσίαν ἐλλέιπει ἡ διοραστικότης καὶ ὁ ὄραματισμός δὲ τὸ μέλλον. Δὲν ἔχει φαντασίαν καὶ δὲν συλλαμβάνει τάξις τῶν καιρῶν μας. Δὲν προγραμματίζει καὶ δὲν συνεπικουρεῖ ἐνεργῶς ἐκείνους οἱ ὄποιοι εἶναι ἐντεταλμένοι ἐκ τῆς Πολιτείας νὸν ἐνδιατρίβουν εἰς τὴν ἐπίλισιν τῶν προβλημάτων τῶν ναυτικῶν. Ἀρκοῦνται εἰς «ἔνα θόκον» καὶ ἔργασίαν «ρουτίνας», τὸ ὄποιον, μὲ ἀλλα λόγια, σημαίνει: Τί θέλετε κύριοι, σείς ταξιδεύετε, ἐμεῖς σᾶς ἐκπροσωπούμε, ἐμεῖς ὑπογράφουμε τὶς συμβάσεις, τὰ γραφεῖα μας παραμένουν ἀνοικτὰ διὰ τὴν εἰσπραξίν τῶν συνδρομῶν σας. Καὶ ἀυτὸ εἶναι ὅλο. «Ἄν καπποίος βρεθῇ καὶ ὀπλισθῇ μὲ θάσοος καὶ τοὺς ὑποδείξῃ, καθ' ὃ ἔχει δικαιώμα, μίαν καινοτομίαν, ἔνα ἐκσυγχρονισμόν, συναντά τὸ ἀμετάπειστον «συνδικαλιστικὸν κατεστημένον», τὸ ὄποιον καὶ θεωρεῖ «ἀλάθητον» τὴν συνδικαλιστικὴν του πολιτικήν.

Διά νά είμεθα όμως ὀπολύτως δίκαιοι, καταλογίζομεν εὐθύνην καὶ εἰς τὴν ναυτικὴν τάξιν, διότι μέγα μέρος αὐτῆς ἀδιαφορεῖ περὶ τὰ ζητήματά της καὶ ἀρκεῖται μόνον εἰς στείρον κριτικήν, ἣς πλειστάκις, σὺν τοῖς ἄλλοις, είναι καὶ κακόπιστος.

ματα ὅπου ὁ ΕΙΣ ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ. Χρειάζονται πολλοί, ἀλλὰ πρὸ πάντων χρειάζεται ἡ δραστηριοποίησις τῆς ἡγεμονίας. Εύκαιρια δίδεται τώρα, ὅπου ο ευρισκόμεθα ἐν ὅψει ἀρχαιρεσιῶν διὰ τὴν ἐκλογὴν τῶν καταλλήλων προσώπων, τὰ ὅποια διὰ τῆς ψῆφου θὰ ἔρουσις εἰσθοῦν νὰ ἐκπροσωπούν ἐπαξίων τὴν ναυτικὴν τάξιν. Ὁ νέος νόμος εἶναι λίγον ἀλεστικός. Καὶ οἱ μὴ ταμειακοί ἐν τάξει δύνανται νὰ φύσουν. Ή συμμετοχὴ τῶν ἄνα τὰς θαλάσσας ταξιδεύοντων Ἑλλήνων δέον νὰ εἶναι καθολική. Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ παύσῃ ἡ ἐκλογὴ προέδρων καὶ διοικητικῶν συμβούλιων ὑπὸ δρακὸς ἀκτοπλόων καὶ νὰ συνεχίζεται εἰς τὸ διηνέκτης ἡ ἐκλογὴ τῶν ἴδιων πάντοτε προσώπων. Πρέπει νὰ καταργηθῇ ὁ ἐργατοπατερισμός. Εύτυχῶς ἡ Δημοκρατία δίδει τὸ ὅπλον καὶ θεοπίζει κανόνας διὰ τὸ ἀδιάβλητον τῶν ἀρχαιρεσιῶν. Κληρονομικὰ δικαιώματα εἶναι ἀνεπιτρέπτων τὰ οὐ πάρχουν, ἐφ' ὅσον βαδίζομεν ἐπὶ τῆς «πλατειαῖς λεωφόρου» τῆς Δημοκρατίας.

"Ηδη ἐπανερχόμεθα καὶ πάλιν ἐπὶ τῶν δηλώσεων τοῦ κ. Παπαδόγυγονα, τὰς ὅποι-σις ἐγγράφουμεν εἰς τὸ ἔνεργητικὸν του. "Η- ταν ἐκ μέρους του τὸ «πράτον καλὸν δῆμος». Εἶχομεν τὴν ὑπομονὴν νὰ τὸ ἀναμένομεν ὅπως αἱ φράσεις μεταβληθοῦν εἰς ἔργα, διότι πιστεύομεν ὅτι ὅσα ὁ κ. ύπουργός ἔχηγγειλεν ἀποτελοῦν μέρος τῆς πολιτικῆς τῆς Κυβερνήσεως τοῦ κ. Καραμανλῆ διά- ἔξυγίαστιν καὶ ἐκσυγχρονισμόν τῶν ὄργα- νισμῶν, οἵτινες ἀσχολοῦνται μὲ τὴν πρό- νοιαν καὶ περίθαλψιν τῶν ἀνθρώπων τοῦ μόχουν καὶ τῆς ἐργασίας. Οἱ ναυτικοί μας εἰς τὸ σημεῖον αὐτῷ ἔχουν ὑπερκεράστε τὰ ὄρια τῆς ἀνθρωπίνης ἀντοχῆς. 'Ἀλλὰ δέν είναι μόνον τὰ ὅσα κατὰ καιροὺς ἀπὸ τῶν ιδίων αὐτῶν στηλῶν ἔχεθεσαμεν' ὑπάρχουν καὶ ἄλλα, πολλά, τῶν ὅποιων ἔχουμεν ιε- ραρχήσει καὶ τὴν σκοπιμότητα καὶ τὴν ἀ- ναγκαιότητα. Τὰ χαρακτηρίζομεν ὡς μα- κροπρόθεσμα. 'Απὸ τῶν στηλῶν τούτων θά τα ἔκθεσαμεν καὶ ἀποτολμώμεν νὰ προεξο- φλήσουμεν, ὅτι θά τύχουν καὶ αὐτά τῆς ἀ- μερίστου προσοχῆς καὶ μελέτης ἐκ μέρους τοῦ κ. 'Υπουργού. 'Ο κ. Παπαδόγυγος εί- ναι «θαλασσινός» καὶ τούτο είναι εύτυχης συγκυρία, προκειμένου τὴν θέσιν του νὰ κατείχει δικηγόρος, ιατρὸς ἢ καὶ καθηγητὴς Πανεπιστημίου. Γνωρίζει τὴν θάλασσαν καὶ ἔχει τὴν «σσφρησιν τοῦ θαλασσινοῦ». Διά- φορος, βεβαίως, είναι ἡ παλαιά του δρα- στηριότης ἐπὶ πολεμικῶν σκαφῶν, ἔκεινης ἦν θά ηδύνατο νὰ ἔχῃ ἐπὶ ἐμπορικῶν τοι- ούτων, πλὴν μᾶς συνδέει κοινός παρονομα- στής: 'Η θάλασσα. Τὸ σημεῖον τούτο είναι ἀρκετὸν διά νὰ μᾶς ἐννοήσῃ. 'Αλλὰ εἰς προσεχές σημείωμα θά ἐπανέλθωμεν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Ελληνική Νομολογία

ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

ΥΠ' ΑΡΙΘ. 649/1974

Πρόεδρος: Ό. κ. Λ. ΚΑΝΕΛΛΑΚΟΣ.

Εισηγητής: Ό. κ. Κ. ΖΑΧΑΡΗΣ.

Δικηγόροι: Οι κ.κ. Π. Χαρακιάδης, Κ. Μαγγιοράκος.

• 'Εργατικὸν ἀτύχημα — 'Ἐπέλευσις μετὰ τὴν λύσιν τῆς ἐργασιακῆς σχέσεως καὶ διαιρούσης τῆς παλινοστήσεως διὰ συγκοινωνιακοῦ μέσου, ἐπιλεγέντος ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. — 'Υφίσταται αἰτιώδης σύνδεσμος, δυνάμει τοῦ ὄποιου τὸ ἀτύχημα θεωρεῖται ἐπελθὸν ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας. — 'Ενεκο τῆς ἐργασίας ἔδημιουργήθησαν εἰς τὸν ναυτικὸν συνθῆκαι καὶ διὰ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ἀτυχήματος, αἴτινες δὲν θὰ ἐλάμβανον χώραν ἀνεύ τῆς ἐργασίας, μεθ' ἡς τὸ βίαιον συμβάν συνδέεται ἐμμέσως, ἐν σχέσει αἰτίου καὶ αἰτιατοῦ. — 'Ψευδής ἐρμηνεία καὶ ἐσφαλμένη ἐφαρμογὴ ὑπὸ τοῦ 'Ἐφετείου τοῦ Ν. 551/1914. — 'Αναίρεσις.

'Ἐπειδή, κατὰ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Β. Δ) τος 24 'Ιουλίου - 25 Αὐγούστου 1920 'επερὶ καδικοποιήσεως τῶν νόμων περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἐξ ἀτυχήματος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων ἐργατῶν καὶ ὑπαλλήλων', ἀτύχημα ἐκ βισίου συμβάντος ἐπερχόμενον εἰς ἐργάτην ἢ ὑπάλληλον τῶν ἐν τῷ ἄρθρῳ 2 ἐργασιῶν καὶ ἐπιχειρήσεων, παρέχει εἰς τὰ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου δικαιούμενα πρόσωπα δικαιώματα ἀποζημίωσεως ἀπέναντι τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως, δσάκις τοῦτο ἐπῆλθε ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἐργασίας ἢ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς. Κατὰ τὴν σαφῆ δ' ἔννοιαν τῆς διατάξεως ταύτης, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας ἐπέρχεται τὸ ἀτύχημα καὶ ἂν ἐλαθε χώραν ἐκτὸς τοῦ τόπου καὶ χρόνου τῆς ἐργασίας καὶ μετὰ τὴν λύσιν ἔτι τῆς ἐργασιακῆς συμβάσεως, ἐφ' δοσον ὑφίσταται αἰτιώδης σύνδεσμος, δυνάμει τοῦ ὄποιου ὀφείλεται εἰς τὴν ἐργασίαν ὡς ἀφορμήν. 'Ἐξ ἑτέρου, κατὰ τὸ ἄρθρον 78 τοῦ Κ. I.N.D. (v. 3816/1958), παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν, οὐτινος ἐλύθη σὺνδεσμος ναυτολογήσεως, πλὴν ἔξαιρέσεων, περὶ τίνος τῶν ὅποιων δὲν πρόκειται ὀδε, δικαιώματα παλινοστήσεως αὐτοῦ δαπάνη τοῦ πλοίου, κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 79 τοῦ ιδίου Κώδ., τὸ ρηθὲν δικαιώματα, ἀσκούμενον διὰ δηλώσεως τοῦ ναυτικοῦ πρὸς τὸν πλοιάρχον, συνίσταται εἰς τὴν ἔγχειρισιν πρὸς τὸν ναυτικὸν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰσιτηρίου ἐπὶ ὑπ' αὐτοῦ κατ' εὐλογον κρίσιν του ἐκλεγομένου συγκοινωνιακοῦ μέσου, φέροντος εἰς τὴν 'Ελλάδα, ὡς καὶ εἰς τὴν καταβολὴν ποσοῦ ἔξασφαλίζοντος τὴν μέχρι τῆς ἐπανόδου διατροφὴν του. 'Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων, ἐν συνδεσμῷ καὶ πρὸς τὸ ἄρθρον 66 ἐδ. β' τοῦ ὡς ἄνω Κώδικος, καθ' δ' αἱ εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ἀποζημίωσεως τῶν ἐξ ἀτυχημάτων ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν, σαφῶς συνάγεται διτὸν εἰς ναυτικὸν ἐπισυνέδη ἀτύχημα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παλινοστήσεως αὐτοῦ, πραγματοποιουμένης διὰ τοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐπιλεγέντος συγκοινωνιακοῦ μέσου, ἐν προκει-

μένῳ, ἀεροσκάφους, συνεπείᾳ πτώσεως τούτου, θεωρεῖται ὡς ἐπελθὸν ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας, ἀφοῦ ἔνεκα ταύτης ἔδημιουργήθησαν αἱ, διὰ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ἀτυχημάτος εἰς τὸ ναυτικὸν, συνθῆκαι, αἴτινες δὲν θὰ ἐλάμβανον χώραν ἀνεύ ἑκείνης, μεθ' ἡς οὐτω τὸ βίαιον συμβάν συνδέεται ἐμμέσως, ἐν σχέσει αἰτίου καὶ αἰτιατοῦ.

'Ἐπειδή, καθ' ἀ ἐκτιθεται εἰς τὰς ἐν δίκῃ δύο ἀγωγάς ἀπὸ 5 'Ιουλίου 1965 καὶ 5 Φεβρουαρίου 1966, δέχεται δὲ καὶ ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, ἢ ἐνάγουσα (ἡδη ἀναιρεσίουσα) ἑταῖρια, τυγχάνουσα πλοιοκτήτρια τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικην σημαίαν ἀ) το «K. M.», συνήψει μετὰ τῆς ἐναγομένης (ἀναιρεσίου) ἀεροπορικῆς ἑταῖριας, ἐν 'Αθήναις τὴν 18ην 'Ιουλίου 1963 σύμβασιν μεταφορᾶς ἀπὸ Τόκιο εἰς 'Αθήνας 14 παλινοστούντων ναυτικῶν τοῦ ὡς ἄνω πλοίου της, ἐκδοθεντων ισαριθμων εἰσιτηρίων, δυνάμει τῶν ὅποιων ἐπειδιάσθησαν οὐτοι τοῦ ἐκτελούντων τὴν γραμμὴν ἀεροσκάφους, ὅπερ τὴν 28ην 'Ιουλίου 1969, ἐνώπιον ὑπερίπτατο τῆς περιοχῆς Βομβάρης, κατέπεσε καὶ συνετρίβη ἐπὶ τοῦ ἐδάφους, φονευθέντων καὶ τῶν ἀνωτέρω 14 παλινοστούντων ναυτικῶν ὅτι συνεπείᾳ τοῦ ἀτυχημάτος τούτου κατέβαλεν αὕτη τὴν κατὰ τὸ N. 551/1914 (ὡς ἄνω Β.Δ.) δριζομένην ἀποζημίωσιν εἰς τὰ κατὰ τὸν νόμον τούτον δικαιούμενα συγγενικά πρόσωπα τῶν θανόντων ναυτικῶν. 'Ἐπιδιώκεται δὲ διὰ τὰς ἀγωγῶν τούτων, κατὰ τὴν πρώτην βάσιν αὐτῶν, ὅπως ὑποχρεωθῇ ἡ ἐναγομένη, ὑπάτιος ούσα τοῦ ἀτυχημάτος καὶ καταβάλῃ εἰς τὴν ἐνάγουσαν τὰ κατὰ τὰ ὡς ἄνω καταβληθέντα υπ' αὐτῆς ποσὰ

κατ' ἀγωγῆν, βάσει τῶν ἄρθρων 16 παρ. 3 τοῦ ρηθέντος N. 551/1914 καὶ 488, 489 τοῦ 'Αστ. Κώδικος. Τάς ἀγωγὰς ταύτας καὶ κατὰ τὴν προδιαληφθείσαν βάσιν αὐτῶν, τὸ ἐκδὸν τὸν προσβαλλομένην ἀπόφασιν 'Εφετείον ἔκρινεν ἀπορριπτέας, ὡς μὴ στηρίζομένας εἰς τὸν νόμον, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ὅτι ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 καὶ 2 τοῦ N. 551/1914, ἀναμφιδόλως συνάγεται ὅτι προϋπόθεσις τοῦ δικαιώματος τῆς κατὰ τὸν νόμον τούτον ἀποζημίωσεως, εἶναι ή ὑπαρχεῖσι μεταξύ δικαιούχου καὶ ὑποχρέου συμβάσεως ἡ σχέσεως ἐργασίας καὶ ἐπέλευσις τοῦ ἀτυχημάτος διαιρούσης ταύτης, μετὰ τὴν λύσιν δὲ τῆς συμβάσεως ἡ σχέσεως ἐργασίας, τότε μόνον, ὅταν ὁ ἐργοδότης δὲν ἔχει πλήρωσε τὰς ὑποχρεώσεις του καὶ τὸ ἀτύχημα ἐλασθε χώραν ἐν ὁ χρόνῳ ὁ ἐργάτης μετέβη εἰς τὸν τόπον τῆς ἐργασίας, πρὸς εἰσπραξιν τῶν μὴ ἔξοφληθεισῶν ἀποδοχῶν ἢ δια κανονισμὸν ἄλλων ἀπαιτήσεών του, λογιζομένης, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ὡς ὑφισταμένης τῆς συμβάσεως διὰ τὰς ἐκ ταύτης συνεπειας, ἐκ δὲ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 78 καὶ 79 τοῦ K.I.N.D., προκύπτοντος ὅτι ἀμα τῇ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐγχειρίσει εἰς τὸν ναυτικὸν τοῦ εἰσιτηρίου καὶ τῇ καταβολῇ τοῦ ἀεροκούντος διὰ τὴν μέχρι τῆς ἐπανόδου διατροφὴν χρηματικοῦ ποσοῦ, ὁ πλοιοκτήτης ἐκπληροῦ τὴν πρὸς παλινόστησην ὑποχρέωσιν του, παρέπεται διτὸς οὐτος σύδεμίαν εὐθύνης ὑπέχει ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὰς μετὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παλινοστήσεως ἐπειδόντα, ἀτύχημα καὶ λοιπὸ τυχαῖα γεγονότα καὶ, συνεπώς, τὰ ὑπὸ τῆς ἐναγούσης ἀξιούμενα ποσὰ ἀχρεωστήτως παρ' αὐτῆς πρὸς τρίτους καταβληθέντα, δὲν παριστώσει ζημιαν αὐτῆς ἀνορθωτέαν παρὰ τοῦ ὑπευθύνου τῆς θανατώσεως τῶν περὶ ὃν πρόκειται προσώπων. Οὕτως, ὅμως, ἀποφηνάμενον τὸ δικάσαν 'Εφετείον ψευδῶς ἡρμήνευσε καὶ ἐσφαλμένος ἐφήρμοσε τὰς διαιρηθείσας οὐσιαστικοῦ δικαίου διατάξεις τῶν ἄρθρων 1 καὶ 2 τοῦ N. 551/1914

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 συνάλλαγμα καταθέσεις σας.

ΔΑΝΕΙΟ : 15ετὲς 5ψους 750.000.— δρχ. γιὰ τὴν ἀπόκτηση: ἀκινήτου.

ΧΑΜΗΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8,5% ἐτησίως.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

ΛΟΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Παλαιᾶς Τραπέζης 8 (εναγτι Κεντρικοῦ Τελωνείου,
δημισθεν Ναυτιλιακοῦ Εθνικῆς Τραπέζης)
Τηλέφωνον 4522-673

ώς έκωδικοποιήθη ύπό του Β. Δ) τος της 24. 7.) 25.8.1920, καταστήσαν αναιρετέαν τὴν ἀπόφασίν του κατά τὸ ἐφαρμογὴν ἔχον ὡς ἐκ τοῦ χρόνου τῆς δημοσιεύσεώς της ἄρθρον 577, παρ. 1 τοῦ ἀρχικοῦ Κ. Πολ. Δ. καὶ τὸν βάσιμον, περὶ τούτου, πρῶτον λό-

γον ἀναιρέσεως.

Ἐπειδή, χρήζουσσης περαιτέρω διευκρινήσεως τῆς ὑποθέσεως, δέοντος ὅπως αὕτη παραπέμψηται, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 580 παρ. 7 τοῦ Ισχύοντος Κ. Πολ. Δ., εἰς τὸ ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ ὁριζόμενον τμῆμα.

'Αμερικανικὴ Νομολογία

● Βλάβη τοῦ φορτίου. — 'Απόδειξις ἐκ μέρους τοῦ φορτωτοῦ περὶ φορτώσεως τοῦ φορτίου εἰς καλὴν κατάστασιν. — 'Απόδειξις, ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως, ὅτι κατέβαλε τὴν δεουσαν ἐπιμέλειαν. — 'Η ἀπόδειξις δὲν εἶναι ὀτελής, διότι δὲν προσήχθη ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἐν κρίσιμον, ἔστω, ἀποδεικτικὸν στοιχεῖον περὶ τῆς ἐκ μέρους του καταθολῆς τῆς δεουσας ἐπιμελείας. — 'Αναπαραπομπὴ εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον.

Κατὰ τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης —ένσωματωθέντας εἰς τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης— τὸ φορτίον ὃ ἐστὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπὶ τοῦ φορτίου, βαρύνονται μὲν τὴν ἀπόδειξιν περὶ τῆς καλῆς καταστάσεως τοῦ φορτίου κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ περὶ τῆς παραδόσεως αὐτοῦ μὲν ζημίαν ἡ ἀπώλειαν. Ἐὰν διεξαχθῇ ἐπιτυχῶς ἡ τοιαῦτη ἀπόδειξις, ὁ μεταφορέως δύναται ν' ἀπόδειξῃ ὅτι η ζημία ὑπάγεται εἰς τὰς κατὰ τοὺς Κανόνας ἀπαλλαγὰς αὐτοῦ ἀπό τῆς εὐθύνης καὶ δὲν ὀφείλεται εἰς πταῖσμα τοῦ μεταφορέως περὶ τὴν διατήρησιν τοῦ φορτίου.

Αἱ ἀντέρω διατάξεις ἀπέτελουν τὴν δάσην προσφάτου δίκης διεξαχθείσης ἐνώπιον τοῦ Ἔφετείου. Πρωτοδικῶς, ὁ μεταφορέως

ἐκριθῆ ὑπεύθυνος τῆς ζημίας φορτίου 4301 χαρτοκιβώτιων δοείου κρέατος κατὰ τὸν πλοῦν ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες εἰς Φιλαδέλφειαν. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς Φιλαδέλφειαν τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Γεωργίας διεπίστωσεν ἀλλοίωσιν τοῦ φορτίου, ὑπῆρχεν δόμας διαφορίαν τὴν αἵτιαν τῆς ἀλοισίσεως καὶ τοῦ ὑπευθύνου. Ἐντεῦθεν ἡ δίκη.

'Απειδείχθη ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου πρωτοδικῶς, ἡ προπαρασκευὴ τοῦ κρέατος πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ ἡ μεταφορὰ τῶν χαρτοκιβώτιων διὰ αὐτοκινήτων-ψυγείων, τῆς διαδρομῆς μέχρι τοῦ πλοίου ἀπαντούσης περὶ ποτὸν ήμεσειν ὥραν. Τὸ φορτίον ἔχει διαιρεθῆ εἰς πέντε μέρη, διὰ τὰ ὅποια ἐξεδόθησαν πέντε εκαθαραίς (ἀνευ παραπρήσεων) φορτωτικά. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ φορτίου ἔφορτωθη εἰς τὸ ἄνω μέρος τοῦ ὑποφράγματος τοῦ ὑπὸ ἄριθμ. 2 κύτους. Μέρος τοῦ φορτίου, ἔφορτωθη εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ κύτους ὑπεράνω φορτίου δοείου κρέατος, μὲ προορισμὸν τὸ Νόρφολκ τῆς Βιργίνιας, ὅπερ εἶχε φορτωθῆ πρὸ 2 ἡμερῶν. Ὁ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου κατέθεσεν ὅτι κατὰ τὴν φόρτωσιν τῶν χαρτοκιβώτων, ἵλεν ἔξαριθώσει τὰς θερμοκρασίας αἱ ὅποιαι ἐκμανιστοῦντα μεταξὺ —8 καὶ —11 βαθμῶν Κελσίου καὶ ὅτι τὰ χαρτοκιβώτια δὲν εἶχον ζημίας κατὰ τὴν φόρτωσιν.

Φαίνεται ὅτι μετὰ τὸν ἐκπλουν ἐκ Μπουένος "Αὔρες τὴν 26.9.1973, τὸ πλοῖον ἔφθασεν εἰς Σάντος τῆς Βραζιλίας τὴν 4ην Ὁ-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

κτωβρίου, ὅπου ἐφορτώθη φορτίον γαρίδων, τοποθετηθὲν εἰς χώρον τοῦ ἄνω ὑποφράγματος τοῦ ὑπὸ ἄριθμ. 2 κύτους. Τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς Νέαν Υόρκην τὴν 20 Ὀκτωβρίου, ὅπου ἐξεφορτώθησαν αἱ γαρίδες. Τὴν 25 Ὀκτωβρίου, ὅπου τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς Φιλαδέλφειαν, ὅπου ἐξεφορτώθησαν 600 χαρτοκιβώτια, ἔγενετο ἐπιθεώρησις ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας, διαπιστώσασα παρουσίαν κηλίδων αἵματος, τεμαχίων κρέατος κ.λπ. ἐπὶ τῶν χαρτοκιβώτων. Ἔσημειώθη ἐπίσης ισχυρὰ ὄσμη ὁμοία τῆς τῶν σφαγείων.

Τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας διέταξεν ἡ νὰ τοποθετηθῇ τὸ κρέας ἐντὸς ἀλλων κιβωτίων ἢ νὰ ἔσχαθη ἐκ νέου εἰς Ἀργεντινήν. Μετὰ τὴν τοποθέτησιν ἐντὸς νέων κιβωτίων καὶ ἐπετράπη ἡ εἰσαγωγὴ του εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Μεταγενεστέρως, τὰ κιβώτια ἐν τῷ συνόλῳ των ὑπεβλήθησαν εἰς τὴν συνήθη ἐξέτασιν μετὰ τὴν ἀπόψειν καὶ εύρεθη ὅτι τὸ κρέας ήτο ἡλλοιωμένον.

Τὸ Πρωτοδικεῖον, εἰς τὴν κρίσιν του περὶ τοῦ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης δὲν ἀπέδειξεν ὅτι ἡ ἀλλοίωσις δὲν ὠφείλετο εἰς πταῖσμα του, εἰχε στηριχθῆ εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ προσαχθὲν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου σχέδιον ψύξεως τῶν κυτῶν, δὲν ἀπέκλειε τὴν δυνατότητα βλάβης τοῦ ψυκτικοῦ συστήματος τοῦ πλοίου, ὅτι τὸ σχέδιον δὲν ἀνέφερεν τὴν θερμοκρασίαν τοῦ περὶ οὐ ἐπρόκειτο κύτους κατὰ τὴν 26ην Σεπτεμβρίου καὶ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης δὲν προσήγαγε τὸ βιβλίον, ὅπερ ὡς κατέθεσεν ὁ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἀξιωματικός, ἡτο ἡ ἀρίστη ἀπόδειξις περὶ τῆς ψύξεως τοῦ κρέατος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλού.

Τὸ Ἔφετείον ἔκρινεν ὅτι τὸ Πρωτοδικεῖον ἔσφαλε θεωρήσαν ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ καλὴ κατάστασις τοῦ φορτίου τῶν γαρίδων, ὅπερ ἐξεφορτώθη εἰς Νέαν Υόρκην, πρέκυπτεν ὅτι ἡ ἀλλοίωσις τοῦ κρέατος ἐλασθε χώρων μεταξὺ 26 Σεπτεμβρίου καὶ 4 Ὀκτωβρίου, ὅτε ἐφορτώθησαν αἱ γαρίδες εἰς Σάντος. Ἐφόσον ἡ φόρτωσις εἰς Μπουένος "Αὔρες συνεπληρώθη τὴν 13.00 ὥραν τῆς 26 Σεπτεμβρίου, ἡ ἐρμηνεία τοῦ σχεδίου ψύξεως, ὅπερ δὲν ἀνέφερεν θερμοκρασίαν κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταυτην, ἔγκατελείπετε κενὸν 15 ὥρων καὶ αἱ δωρὶ αὐταὶ ἐκθέσεως τοῦ φορτίου εἰς τὸν ἀτμοσφαιρικὸν ἀέρα, ἡδύναντο νὰ είναι κρίσιμοι.

Τὸ σχέδιον ψύξεως ἔξητάσθη ἐκ νέου ἐνώπιον τοῦ Ἔφετείου καὶ ἔξητάσθησαν συμπληρωματικῶς μάρτυρες. Τὸ συμπέρασμα ὑπῆρξεν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης δὲν ἀδυνήθη νὰ προσκομισθῇ ὡρισμένας κρισίμους ἀπόδειξεις. Ὁ ἐπὶ τοῦ φορτίου ἀξιωματικὸς εἶχε καταθέσει ὅτι ἐπέρειτο βιβλίον ὑπὸ τοῦ μηχανικοῦ τοῦ πλοίου, ὅπερ ἐκτὸς τῶν θερμοκρασιῶν εἰς τὰ ψυχόμενα κύτη, περιείχε καὶ πληροφορίας ἐπὶ συμβάτων ἐσχέσει πρὸς τὴν λειτουργίαν τῶν συμπιεστῶν καὶ τὴν λειτουργίαν ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος ψύξεως.

Ἐξητήθη παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν νὰ προσαγάγουν τὸ βιβλίον τοῦτο, οἵτινες ὅμως ἴσχυρισθησαν ὅτι δὲν ὑπῆρχε καὶ προσέθεσαν ὅτι ὁ μηχανικὸς εἶχε προσυπογράψει καὶ ἐγκρίνει τὸ σχέδιον ψύξεως.

Τὸ Ἔφετείον ἔκρινεν ὅτι τὸ βιβλίον τοῦ μηχανικοῦ τοῦ πλοίου παραπάνω τοῦ ἀναγνωστοῦ, οἵτινες διατάξεις ἀπόφειταις. Πιθανὸν τοῦτο νὰ περιέχει ἀπλάγαμένας ἀμφιθολίων ἐνδείξεις περὶ τῶν θερμοκρασιῶν εἰς τὰ κύτη καὶ Ἰωνᾶν ὅτι ἀπέκλειε τὴν σκέψιν περὶ πιθανῆς βλάβης τοῦ συστήματος καταψύξεως.

Τὸ Ἔφετείον ἔκρινεν ὅτι, μολονότι ἡτο δεδικαιολογημένη ἡ σκέψις τοῦ πρωτοδικοῦ δικάσαντος περὶ τοῦ ὅτι ἡτο δυσμενής διὰ τὸν πλοιοκτήτην ἡ μὴ προσαγωγὴ ἀπόδειξητῶν στοιχείων ὑπὸ αὐτοῦ, ἐδίστασεν ἐν τούτοις νὰ συμπεράνῃ ὅτι μόνη ἡ μὴ προσαγωγὴ αὐτῶν ἀποτελεῖ ἀποφασιστικὸν παράγοντα ἐν τῷ παρούσῃ δίκῃ. Διὰ τὸν λόγον τούτου ἐξηφάνισε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ ἀνέπεμψε τὴν ὑπόθεσιν νὰ δικασθῇ ἐκ νέου εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΟΥΝΤΑ ΑΝΑΠΟΖΗΜΙΩΤΟΝ ΑΠΟΛΥΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Παραπτώματα ναυτικού συνιστούν, έντι τη διεξαγωγή της ναυτικής έργασίας, κατά κρίσιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, ή ύπό τού ναυτικού παρεμβολή προσκομπάτων εις την έκτελεσιν της έργασίας του, τά όποια παρακαλούν τὴν κανονικήν λειτουργίαν τού πλοίου, ώς καὶ η προσωπική διαμάχη μετά συναδέλφων του, ή διατάρασσούσα τὴν έντι τῷ πλοίῳ τάξιν καὶ εύρυθμον, εις τὸ μέλλον, συνεργασίαν αὐτῶν.

Συγκεκριμένως, έχαρακτηρίσθησαν ώς παραπτώματα ήλεκτρολόγου, ναυτολογήμενου ἐπί τού πλοίου, ή ἐπίθεσίς κατά Γ' μηχανικού, ή ἀρνησίς ἐκτελέσεων ἐπισκευών, ή προβολή παραδόγων ἀξιώσεων δι' ἐκτάκτους ἀμοιβάς, ή διακοπή κινήσεως ἀντλίας τροφοδοτήσεως τῆς μηχανῆς πρώσεως, ή μὴ συμμόρφωσίς εἰς ὁδγίας τού Α' μηχανικού, ώς καὶ η πρόκλησίς ἀταξίας εις τὸν συγχρονισμὸν τῶν μηχανικῶν συστημάτων τού πλοίου.

Εἰδικώτερον, ἀπεδειχθῇ κατά τὴν διαδικασίαν, ἐκ τῶν ἔγγραφῶν τού πλοιάρχου εἰς τὸ ήμερολόγιον τῆς συναφοῦς ἐκβέσεως τού Α' μηχανικού, ώς καὶ ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν μαρτύρων, διτὶ ἐνάγων ἡλεκτρολόγος πράγματι ἐγρονθοκόπησε τὸν Γ' μηχανικόν, διτὶ τού συνέστησε τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν τίνων, ἀναγκαῖων διὰ τὴν λειτουργίαν τού πλοίου, διτὶ ἡρνεῖτο νὰ ἐπισκευάσῃ συνήθεις μικροβλάδας ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, μεγαλοποιῶν, ἀβασίμων, ταύτας καὶ προβάλλων παραδόγων ἀξιώσεων ἐκτάκτων ἀμοιβῶν, διτὶ δὲν πρόεδρη εἰς τὴν ἐπισκευὴν τῶν τηλεφωνῶν καὶ τῶν ἀνελκυστήρων τῶν πλοίων, καὶ διτὶ διέκοπε τὴν κίνησιν ἀντλίας τροφοδοτήσεως λεβήτων τῆς μηχανῆς πρώσεως τού πλοίου.

Τέλος, γενικώτερον παρέβλεπε τὰς ὁδηγίας τού Α' μηχανικού καὶ προεκάλει ἀταξίαν εις τὸν συγχρονισμὸν τῶν μηχανικῶν συστημάτων τού πλοίου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἀποδειχθέντων ἀμετακίνητως, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, διτὶ πρόκειται, καταφανῶς, περὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τού πλοιάρχου, δικαιολογημένης ἐκ παραπτωμάτων τού ἐνάγοντος ἡλεκτρολόγου καὶ, ώς ἐκ τούτου, ὃ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ δὲν δικαιοῦται τῆς ἀποζημίωσεως τού ἄρθρου 75, παρ. 2 τού Κ.Ι.Ν.Δ., συμφώνως πρός τὸ ἄρθρον 72 τού αὐτοῦ Κώδικος, ἐφ' ὅσον ή λύσις τῆς συμβάσεως ἐπήλθε συνεπεία παραπτώματος τούτου.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατ' ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, ή ἀναληθῆς διαβεβαίωσις περὶ ἀσφαλίσεως τού πλοίου εἰς τὸ Ν.Α.Τ., γενομένη ύπό τού πράκτορος, δὲν δύναται νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν πλοιάρχον, διτὶ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ, ἐνδεχομένως, αὐτῇ, ώς βαρεία παράβασις τῶν ἔναντι τού ναυτικοῦ καθηκόντων τού πλοιάρχου.

Ούτω, κατὰ τὴν ώς ἄνω κρίσιν, καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ύπό τού ναυτικοῦ, λόγῳ μὴ ἀσφαλίσεως τού πλοίου εἰς τὸ Ν.Α.Τ., δὲν ὄφειλεται εἰς βαρείαν παράβασιν τού πλοιάρχου.

"Αλλως τε, εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν καὶ ώς ἀπεδειχθῇ κατά τὴν διαδικασίαν, ή ἀσφάλισις τού πλοίου ἐγένετο ἐκ τῶν ὑστέρων ἀνδρομικῶν καὶ ἀπὸ ἡμερομηνίαν προηγουμένην τῆς τοιούτης, καθ' ἥν κατηγγείλεται τὴν σύμβασιν ὁ ναυτικός.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΟΡΟΙ ΔΙΑΒΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΛΟΓΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, οἱ ἔξωτερικοὶ, δυσμενεῖς, δροὶ διαβιώσεως τού πληρώματος, ώς καὶ οἱ δυσμενεῖς δροὶ λειτουργίας καὶ διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας τού πλοίου, ὄφειλόμενοι οὐχὶ εἰς παραλείψεις ἢ πταίσματα τού πλοιάρχου, ἀλλὰ εἰς τὰς κρατούσας τοπικὰς συνθῆκας τῶν λιμένων προσεγγύσεως τού πλοίου, δὲν συνιστοῦν παράβασιν καθηκόντων τού πλοιάρχου καὶ, συνεπώς, δὲν ὑφίσταται δικαίωμα τού ναυτικοῦ, πρὸς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

"Η περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς παρακράτησιν πλοίου, ἐπὶ τρίμηνον, εἰς λιμένα τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας, αἱ Ἀρχαὶ τού ὅποιου δὲν ἐπέτρεπον τὴν ἐπισκευὴν τῆς μηχανῆς αὐτοῦ καὶ τὸ ὑπερέρεωσαν νὰ πα-

ραμείνη ἡγκυροδολημένον εἰς τὴν Ρόδον, ἐνῷ, συγχρόνως, δὲν ἐπέτρεπον εἰς ούδενα νὰ ἔξερχεται εἰς τὴν ξηράν.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, ή ἀγωγὴ ναυτικοῦ κατὰ πλοιάρχου, περὶ ἀποζημιώσεως ἐξ ἀδικήματος, τελεσθέντος ὑπὸ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοιάρχου, εἰς βάρος τού ναυτικοῦ, ὑπάγεται εἰς τὴν καθ' ὅλην ἀρμοδιότητα καὶ τακτικὴν διαδικασίαν τοῦ Πρωτοδικείου.

Ως ἀδίκημα, θεμελιούν ἀποζημιώσιν, ἔχαρακτηρίσθη ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τῆς ούσιας ή ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δολίως γενομένη καταγγελία τού ναυτικοῦ ὡς δραπέτου φευδός, καταγγελία ἡτὶς εἰχεν ώς ἀποτέλεσμα τὴν παρεμπόδισιν, ἔκτοτε, τῆς ναυτολογήσεως τοῦ.

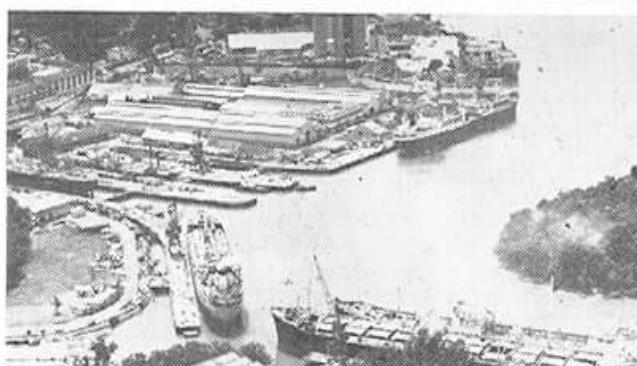
Κατὰ ταῦτα, ὁ "Ἀρείος Πάγος" ἔκρινε, ὅτι λαμβανομένης ὑπὸ συντηρητού τῆς ούσιας τοῦ διαφορᾶς, ή δὴ ὑπόθεσις κακῶς ἔχην ἐνώπιον τοῦ μονομελούς Πρωτοδικείου, ἐνῷ θὰ ἔδει νὰ παραπεμφθῇ πρὸς ἐκδίκασιν εἰς τὸ Πολυμελές Πρωτοδικείον.

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΑΞΙΩΣΕΩΝ

Εἰς ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν καθορίζεται ὁ χρόνος παραγραφῆς τῶν ἀξιώσεων, τῶν προερχομένων ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐν διακοπῇ ταύτης δι' ἀσκήσεως ἀγωγῆς ή διαδικαστικῆς πράξεως.

Ούτως, εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀπόφασιν τονίζεται, ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 289 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., εἰς ἐπτάσια παραγραφὴν ὑπόκεινται αἱ ἀξιώσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν καὶ τῶν λοιπῶν παροχῶν, αἱ ὅποιαι πηγάδουν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 231 τοῦ ιδίου Κώδικος, ή παραγραφὴ τῶν εἰς τὰ προηγούμενα ἄρθρα ἀξιώσεων ἀρχίζει ἀμα τὴ λῆξιν τού ἔτους, καθ' ὃ συμπίπτει ἡ ἀφετηρία αὐτῆς.

Ἐξ ἄλλου, συμπληρωματικῶς ἐφαρμοζομένου τοῦ Α.Κ. καὶ αὐτοῦ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ ἄρθρον 250 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, ή παραγραφὴ διακόπτεται διὰ τὴς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς, ή οὕτω δὲ διακοπεῖσα παραγραφὴ ἀρχεται ἐκ νέου ἀπὸ τῆς τελευταίας διαδικαστικῆς πράξεως τῶν διαδικιών τοῦ διαδραμόντος, λόγῳ τῆς διακοπῆς χρόνου. Τέλος, ἀπὸ τοῦ πέρατος καὶ αὐτῆς ἀρχεται νέα παραγραφὴ συγχρόνως, μὲ τὴν λῆξιν τού ἔτους, ἐντος τοῦ ὅποιου συνέπεσε τὸ πέρας τῆς διακοπῆς.



On KEPPEL COURSE... full steam ahead for full service

- Established 1859 • 6 drydocks to take on vessels up to 40,000 dwt. A 150,000 dwt. drydock will be ready in 1976.
- Undertakes engine, hull and electrical repairs • Complete modern facilities manned by skilled personnel • 3,000 workforce working 7 days a week • All types of repair including major damage on tankers, cargo ships, dredges, etc. Caters also for the offshore industry and anchorage work.



Keppel Shipyard (Private) Limited.

P.O. Box 2169, Singapore. Tel: 631711. Cable: Keppeldok.

Telex: RS 21367.

SUBSIDIARY/ASSOCIATE COMPANIES:

Singapore Slipway & Engineering Co. (Pte) Ltd.

Far East-Levingston Shipbuilding Limited

Western Eagle (Private) Limited.

AGENT IN GREECE: Bluebird Maritime Co. Ltd., P.O. Box 102, 120, Karaïsou Street, Piraeus 37, Tel: 478080/479404/420506/424282, Telex: 21 2446, Cable: Loucanomics, Piraeus.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ
ΛΟΓΩ ΑΝΑΙΤΙΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ
ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, γενομένη λόγω περικοπῆς τῶν ὑπερωρίων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τῇ ἐντολῇ τοῦ πλοιοκτήτου, ἀπότελει, κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς, μονομερῆ καταγγελίαν ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ καὶ οὐχὶ καταγγελίαν δικαιολογουμένην ἐκ παραβάσεως τοῦ πλοιάρχου.

Συγκεκριμένως, ὡς ἄνω ναυτικὸς ἐναυτολογῆθη ὡς β' μηχανικός ἐπὶ πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ τὴν ιδιότητά του ταύτην ὑπῆρχε σεν, ἐπὶ 4μηνον περίπου, ὅτε ἀπελύθη εἰς λιμένα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ἰδίου καὶ ὑπὸ ταῖς κάτωθι συνθήκας:

'Ολίγον πρὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς 4μηνου, ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας τοῦ ὡς ἄνω ναυτικοῦ, διὰ ραδιοτηλεγραφήματος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, καθωρίσθη νέον μισθωλόγιον τούτου, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπερωρίων.

Οὕτος ἔδειρησεν ἐστούν θιγόμενον ἐκ τοῦ ἐν λόγῳ μισθωλογίου καὶ παρουσιασθεῖς εἰς τὸν πλοιάρχον ἔζητησε νὰ ἀπολυθῇ εἰς τὸν πρώτον λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου, ὃ δὲ πλοιάρχος προσπετάθησε νὰ μεταπείσῃ αὐτόν, ὅπως μὴ ἐμμείνῃ εἰς τὴν ἀπόλυσίν του, δηλῶσας, συγχρόνως, ὅτι ἐνεφιλοχώρησε λάθος τι εἰς τὸ ἀποσταλὲν ραδιοτηλεγράφημα καὶ ἐκ τῆς ἀναμενομένης ἐπιστολῆς τῆς ἐταιρίας θὰ ἥρετο πᾶσα ἀμφιβολία, ἀνέλαβε δὲ συγχρόνως, τὴν ὑποχρέωσιν ὅτι εἰς περίπτωσιν καθ' ἥτα παρέμενεν εἰς τὸ πλοίον, θὰ τοῦ κατέβαλεν, ἐξ ίδιων τὸν ἀρχικὸν συμφωνηθέντα μισθὸν καὶ, ἐπὶ πλέον, τὰς ὑπερωρίας του. Παρὰ ταῦτα, ὡς ἄνάγων ναυτικός, ἡρνήθη νὰ παραμείνῃ, τότε, εἰς τὸ πλοίον, ἐμμένων εἰς τὴν ἀντικατάστασιν του.

'Υπὸ τὰ ἔκτειντα, ἀνωτέρω, περιστατικά, πρόδηλον καθίσταται, κατὰ κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὅτι ὁ πλοιάρχος δὲν ὑπέπεσεν, ἔναντι τοῦ ἄναγοντος ναυτικοῦ, εἰς βαρείαν παράβασιν καθηκόντων, ὥστε νὰ δικαιολογήται ἡ ἐκ μέρους τοῦ τελευταίου γενομένη καταγγελία τῆς ἀρσίστου χρόνου συμβάσεως, λαμβανομένου ὑπὸ ὄψιν, ὅπως εἰς τὸ ἀποσταλὲν ραδιοτηλ.) μαζί ἀνέφερετο περικοπῆ τῶν ἔξ ὑπερωριῶν ἀπόδοσῶν τοῦ ἄναγοντος, πλήν, ὅμως, ὁ πλοιάρχος ἀνέλαβε προσωπικῶν τὴν εὐθύνην, ὅπως μὴ προδῆ εἰς τὴν ἐντελομένη περιοπήν, μέχρις ὅτου λαβούν γνώσιν ἀναμενομένης ἐπιστολῆς, ἥτις καὶ θὰ ἐρρύθμιζε τὸ θέμα.

Κατὰ ταῦτα, ἡ ἄρνησις τοῦ ἄναγοντος ναυτικοῦ, νὰ ἀναμείνῃ ἐπ' ὅλιγον τὴν ληψιν τῆς τοιαύτης ἐπιστολῆς, ἐπιμαρτυρεῖ, ὅτι οὗτος εἶχεν ἥδη λάβει τὴν ἀπόφασιν του νὰ ἀποχωρήσῃ τοῦ πλοίου. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, μὴ ἀποδειχθέντος οὐδέλως, ὅτι ὁ πλοιάρχος ὑπέπεσεν εἰς βαρείαν παράβασιν τῶν ἔναντι τοῦ ἄναγοντος ναυτικοῦ καθηκόντων του, ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ἐλύθη διὰ μονομερῆς ἐνεργείας τοῦ ναυτικοῦ καὶ, ὡς ἐκ τούτου, οὗτος δὲν δικαιούνται ἀποζημιώσεως.

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

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

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΤΟΣ 2000

Ο ΗΛΙΟΣ ΘΑ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Εύρισκόμεθα εἰς τὸ κατώφλιον τοῦ ἔτους 2000. Ή ἐνεργειακὴ κρίσις ἥτις ἔξεσπασε πρὸ 15 μηνῶν ἀπέτελε τὸ ἔναυσμα μιᾶς ἐπιστημονικῆς ἀπελάσεως διὰ τὴν ἀνακάλυψιν νέων πηγῶν ἐνέργειας, αἱ ὄποιαι θὲν καλύψουν τόσον τὰς σημερινὰς ἀνάγκας, ὅσον καὶ τὰς τοιαύτας τῶν μελλουσῶν γενεῶν.

Δείγμα τῆς τοιαύτης ἐπιστημονικῆς δραστηριότητος ἀπέτελε τὸ Συνέδριον τῆς «Λέσχης τῆς Ρώμης», ὅπερ εἶναι ὅμιλος περιλαμβάνοντος τοὺς κόλπους του σφρούς ἐπιστήμονας καὶ ἐρευνητὰς διεθνῶν κύρους. Ἀσχολούνται μὲν τὴν ἀναζήτησην λύσεων τῶν προβλημάτων τὰ ὄποια ὑπὸ τὴν σημερινήν του μορφήν δυνατάν νὰ ἐπιδράσουν ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τῆς ήλιακής ἐνέργειας. Εἰς τὴν συγκέντρωσιν ταύτην συμμετέσχον ἐκ τῶν 12 μελῶν-κρατών τοῦ ΝΑΤΟ, ἀλλὰ καὶ ἀντιπρόσωποι κρατών, ἀτίνα δὲν εἶναι μέλη τοῦ ΝΑΤΟ (Αὐστραλία, Βραζιλία, Ισραήλ, Ιαπωνίκη καὶ Σαουδικὴ Ἀραβία), πράγμα ὅπερ ἀποδεικνύει τὴν σημασίαν, ἥτις ἀποδίδεται εἰς τὸ σχέδιον τοῦτο. Ή Ἐπιτροπὴ ἔδωσεν εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ ἐκ τῶν συζητήσεων ἔσχαχέντα συμπεράσματα. Μεταξὺ τῶν προτεινομένων πρακτικῶν ἐφαρμογῶν ἀναφέρονται αἱ λεγόμεναι «οἰκίαι μὲν ἐνέργειαν μηδέν», εἰς τὰς ὄποιας θὰ γίνεται χρήσις τῆς ήλιακής ἐνέργειας διὰ τὰς ἀνάγκας αὐτῶν, δι' ἡλεκτροφωτισμόν, θέρμανσιν κ.λπ. Τὸ σχέδιον τούτο κατευθύνει ἡ Δανία.

Προφανές εἶναι, ὅτι ἡ ίδια εύρισκεται εἰς τὸ καλὸν δρόμον καὶ τὸ ἔτος 2000, δηλαδὴ μετὰ ἀπὸ 25 χρόνια, ὁ «Ηλιος θὰ εὔρῃ μίαν σπουδαίαν θέσιν εἰς τὸ τομέαν τῆς Πλαγκοσμίου Ἐνεργειακῆς Παραγωγῆς». Αἱ ἴδιωμεν μερικάς πρακτικάς ἐφαρμογάς, καί τοι γνωρίζομεν ὅτι ἡ ἀπέταλλευσις τῆς ἐνέργειακῆς ταύτης πηγῆς εὐρίσκεται εἰς τὴν πιακὰ εἰσέτι δῆματα. Ο ἀνθρώπος κατέχει ἐφεδρείας καὶ ἀποθέματα τεχνολογικῶν γνώσεων τοιαύτων ἀπόδοτικότητος, ώστε χωρὶς ὑπερβολήν δυνάμεια νὰ εἴπωμεν ὅτι δὲν ὑπάρχει οὐδεμία ἀμφιβολία διὰ τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα. Αἱ μὴ λησμονώμεν ὅτι οὐδεὶς ἔξ ήμων ἡδύνατο νὰ φαντασθῇ ὅτι 16 ἔτη μετὰ τὸ τέλος τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου ὁ Σοβιετικός Γιούρι Γκαγκάριν θὰ ἐπραγματοποίει τὴν πρώτην διαστημικήν πτήσιν (1961), ὅτι τὸ 1969 ὁ 'Αμερικανὸς Νῆλ Αρματρούκ θὰ κατέκτη τὴν Σελήνην.

Αναφέρομεν τὰς δύο ταύτας κατακτήσεις τοῦ ἀνθρώπου, διότι διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκβασιν τῶν συντελέσεων ἡ χρησιμοποίησης ἡλιακής ἐνέργειας. Οὕτω, χάρις εἰς τὴν 'Αστροναυτικήν ή ήλιακή ἐνέργεια μετετράπη εἰς ἡλεκτρικήν τοιαύτην, εύρουσα σύτω πρακτικῶν ἐφαρμογήν ύψιστης σημασίας.

Εἰς τὴν πραγματικότητα ὁ «Ηλιος εἶναι μία τεραπία θερμοπυρινική βόμβα, ἥτις ἀντιθέτως ἔκεινης τὴν ὄποιας κατεσκεύασεν ὁ ἀνθρώπος, καταναλίσκει τὴν ἐνέργειάν της κατὰ τρόπον βραδύν καὶ συνεχῆ. Ο «Ηλιος ἀπὸ διεκτομούμενον ἔτῶν ἀκτινοβολεῖ ἐνέργειαν καὶ θὰ συνεχίσῃ τούτο ἐπὶ πολλούς αἰώνας ἀκόμη.

Ἡ ἀρχὴ τῆς τρόπης κατανάλωσης τοῦ «Ηλιος» εἶναι κεντρίζει τὴν περιέργειαν τῶν ἐπιστημόνων ύδρογόνων καὶ μετατροπή εἰς ἀτομά αέριου ἥλιου ἐπιβράδυνεται ὑπὸ εἰδικῶν μορίων, ἀτίνα δύνωμένονται «κνετρόνια», τὰς ὄποιας διὰ τῆς παρουσίας των ἀντισταθμίζουν τὴν τάσην τῆς συνενώσεως ήλιακῶν ἀτόμων καὶ τὰς διασκορπίζουν ἐκ νέου. Η θεωρία αὐτὴ πο-

* * *

«Η ίδια τῆς χρησιμοποίησεως τῆς ήλιακής ἐνέργειας υἱοθετεῖται καὶ ὑπὸ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος, ἥτις συνιστά τοκάπειναν κατάστασιν προγράμματος ἐπειγούσῶν ἔρευνῶν τόσον ἐπὶ έθνικοῦ περιόδου δύσον καὶ ἐπὶ διακονιστικοῦ τοιούτου. Τὸ πρόγραμμα τούτο δέν νὰ ἔχῃ ὡς δασκαλούς σκοπὸν τὴν ἐξεύρεσην διαφόρων μορφῶν ἐνέργειας. Η «ἔρευνα» διὰ τὴν ἡλιακὴν σημερινήν της παραγωγήν, μέχρις τὴν ἀνακάλυψην τῶν νέων πηγῶν, δέν δημιουργεῖται καὶ κατά δάσιον εἶναι ἀνέξοδος, παρεχομένη δωρεάν. Ούδεμια πρώτη ςηλη σημειωτεῖται καὶ ἡ ισχύς της «διδασκάται» κατ' οἰκον.

Παραλλήλως πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα καὶ ὁ 'Οργανισμός 'Α-

λὺ άπέχει από την έπαληθευσίν της, όλλα
έν πάσῃ περιπτώσει, ή Γῆ μας θὰ ζῇ σσον
και ὁ "Ηλιος ζῇ. 'Ο ανθρωπος θὰ ξῆ πάν-
τοτε εἰς τὴν διάθεσιν του τὸν "Ηλιον.

'Υπελόγισσαν διότι η παραγομένη υπὸ τοῦ
'Ηλίου ένέργεια άνερχεται εἰς 400.000 δισε-
κατομύρια Κιλοβάτ. 'Η έκλουμένη αὐτή έ-
νέργεια δὲν άπορροφᾶται διότι οι πλανήτες
μέρος (180.000 δισεκατ. Κιλοβάτ), ητοι ι-
σοδυναμεῖ μὲ ένα Κιλοβάτ άνα τετραγωνικόν
μέτρον τῆς γηνῆς σφαίρας και τούτο
μόνον κατά τὴν διάρκειαν τῆς ήμέρας.

'Ωρισμέναι ζῶνται τῆς Γῆς εύνοοῦνται ιδιαι-
τέρως. Λ.χ. αἱ περιοχαὶ τοῦ Ισημερινοῦ και
τῶν Τροπικῶν. Αἱ πολικαὶ περιοχαὶ μειονε-
κτοῦν. Εἰς τὰς εύκρατους ζῶνας, έν τούτοις,
τόσον ἐν αἰθρίᾳ, σσον και ἐν νεφώσει ή μέσῃ
λαμβανομένη ένέργεια άνα τετραγωνικὸν μέ-
τρον ισοδυναμεῖ μὲ ημισυ Κιλοβάτ, ένέργεια
άρκοντων ψψηλη.

Βεδαίως, διόλκηρος η ένέργεια αὐτὴ τῶν
180.000 δισεκατ. Κιλοβάτ δὲν δύναται νὰ
παγιδεύθῃ, διότι τὸ 1/3 αὐτῆς άνακλάται
εἰς τὸ Διάστημα, τὸ ημισυ χρησιμοποιεῖται
ὑπὸ μορφὴν φωτὸς και θερμάνσεως τοῦ πλα-
νήτου μας και τὸ υπόλοιπον χρησιμοποιεῖται

ὑπὸ τῆς φύσεως διὰ τὴν έξατμησιν τῶν ύ-
δάτων, τὴν διεργασίαν τῆς φωτοσυνθέσεως
και τὴν δημηιοργίαν τῶν άνεμων.

'Εαν θεωρήσωμεν διότι διὰ τῆς άναπτύξε-
ως τῆς φυτικῆς ζωῆς εἰς παρωχημένους χρό-
νους και ἡ μεταμόρφωσίς της κατά τοὺς
προϊστορικοὺς κατακλυσμούς εἰς κοιτάσμα-
τα προϊόντων (πετρέλαιον, άρεια, λιθανθρακ
κ.π.), δυνάμεια νὰ εἴπωμεν διότι ὁ "Ηλιος
εἶναι, δίχως ἀμφιβολίαν, γενεσιούργος αἵτια
ὅλων τῶν ἐνεργειακῶν μορφῶν τὰς ὅποιας
στήμερον χρησιμοποιούμεν. 'Η ένέργεια αὐτὴ
έχοικονομήθη τεθεῖσα ως ἐν ψυγείῳ πρὸ
ἀμηνηούντων χρόνων ίνα χρησιμεύσῃ εἰς τοὺς
ἀνθρώπους και αὐτὴ καθ' έστην δὲν πα-
ρουσιάζει παρὰ ένα ἀπειροειδήσιον μέρος
τῆς παραχείσης υπὸ τοῦ 'Ηλίου ένεργειας.
'Εαν η ἡλιακή ένέργεια δὲν φθάνει καθη-
μερινῶς ως και κατά τὴν διάρκειαν τῆς
ήμερας διαδοχικάς περιοχάς, έν τούτοις, εἴ-
ναι σταθερά εἰς τὸν χρόνον και ξῆχε τὸ μέ-
για πλεονέκτημα νὰ καλύπτῃ ἀνελλιπῶς κά-
θε ἔκτασιν Γῆς ἀκόλουθούσα μίαν διεργα-
σίαν, ητοις όμοιάζει πρὸς «διανομὴν κατ' οἰ-
κον», όπου και έαν εύρισκομεθα και τὸ μέ-
γιον πλεονέκτημα διότι εἰναι ἀνεξάντλητος
και μᾶς παρέχεται δωρεάν.

Η ΑΥΡΙΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Αι, διὰ θαλάσσης μεταφοραι πετρελαίου
θὰ αύξανωνται, κατ' ἔτος, εἰς κλίμακα πε-
ρισσότερον περιωρισμένη ἔκεινης τοῦ πα-
ρελθόντος, τόσον διότι η κατανάλωσις ἀρ-
γοῦ πετρελαίου θὰ συγκρατηθῇ, σσον και
διότι θὰ ἀναπτυχθοῦν νέαι πηγαὶ παραγω-
γῆς εἰς τὴν 'Αλάσκαν, τὴν Βόρειον Θάλασ-
σαν και πιθανὸν εἰς τὴν Σιβηρίαν. 'Η χρη-
σιμοποίησις τῶν VLCC θὰ ξεπερνήσῃ
τὴν διαφοροποίησιν τῶν περιοχῶν παραγω-
γῆς τῶν συνθηκῶν διελεύσεως τῆς διώρυγος
τοῦ Σουέζ και τῶν πετρελαιαγωγῶν.

'Η κατά τὸ μέγιστον χρησιμοποίησις τῆς
διώρυγος τοῦ Παναμᾶ δι' ἀνδαμαρικαϊκάς
μεταφοράς και ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώ-
ρυγος τοῦ Σουέζ, θὰ συγκεντρώσουν τὴν ζή-
τησιν τάνκερς τῶν 80 - 130.000 τόνων. 'Αλ-
λα τούτο δὲν ἀποκλείει διότι τὰ οίκονομικά
πλεονεκτήματα τῶν μεγάλων τάνκερς δὲν θὰ
ἔχουν εύνοικήν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν προσεχῶν
παραγγελιῶν. Κατά τοὺς ὑπευθύνους ἀρκε-
τῶν ναυπηγείων, δύνανται νὰ προσδιορισθοῦν
αι κάτωθι τάσεις εἰς τὸ δυναμικὸν τῶν δε-
ξαμενοπλοίων:

1. Μονάδες 80 - 130.000 τόνων, διὰ τὸ
Σουέζ και τὸν Παναμᾶ.
2. Σούπερ - τάνκερς, 250.000 τόνων και
ἄνω, εἰς μεταφοράς μεταξὺ ἐλαχιστῶν,
λόγω βυθισμάτος, λιμένων.
3. Δυνατότης τῶν τάνκερς - παγοθραυστι-
κῶν διὰ τὰς πολικάς περιοχάς.

'Ασφαλῶς τὸ μέλλον προβλέπεται αἴσιον
δι' Ο)Ο και ΟΒΟ, τὰ ὅποια, παρ' ὅλον δι-
κοστίζουν κατά 10 - 15% περισσότερον, έν
συγκρίσιει μὲ τὰ παραδοσιακά τάνκερς, έ-
χουν μίαν ηὔξημένην ἐλαστικότητα εἰς τὴν
έκμετάλλευσίν των.

'Αντιθέτως, η ναυπήγησις σούπερ - τάν-
κερς έλαβε τὴν κατιούσαν, ένω, πρὸ τινων
ἔτων, διεγράφετο, δι' αὐτά, λαμπρὸν μέλ-
λον.

'Η ύπὸ τῶν διαφόρων κυβερνήσεων ἐφαρ-
μοζόμενη πολιτική λιτότητος ἐπέδρασε και
ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἀναθεωροῦν τὰς
σκέψεις των και δι' αὐτὰς ἀκόμη τὰς μετα-
φοράς ἀργοῦ πετρελαίου.

'Η ἐποκή, καθ' ἥν η ζήτησις τάνκερς ἥτο
ἀνωτέρα τῆς παραγωγῆς πετρελαίου, παρῆλ-
θε.

Διὰ τὸ μέλλον, η δυνατότης χρησιμοποι-
ήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ξεπερνήσῃ
τὴν δυνατότητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν.

ὑπὸ τῆς φύσεως διὰ τὴν έξατμησιν τῶν ύ-
δάτων, τὴν διεργασίαν τῆς φωτοσυνθέσεως
και τὴν δημηιοργίαν τῶν άνεμων.

ως, συνολικῆς ισχύος 9.865.080 ίππων, χα-
λινωτηρίου (BHP).

Μεταξὺ τῶν οἰκων, οἵτινες κατασκευάζουν
δηξελομηχανάς, τὴν πρώτην θέσιν διατηρεῖ
σταθερῶς η ἔταιρια «Σούλτζερ», ητις ἐφω-
διασε 304 σκάφη διὰ μηχανῶν συνολικῆς ι-
σχύος 3.952.950 BHP, ητοι 40,06% ἐπὶ τοῦ
συνόλου, ἔναντι 36,64% τοῦ προηγουμένου
ἔτους.

'Ακολουθοῦν αἱ μηχαναὶ τῆς ἔταιριας
B & W, μὲ σύνολον 2. 455.220 BHP (24,
89%) και ἔπονται η M.A.N., μὲ 1.078.490
BHP (10,92%), η Πήλστικ, μὲ 595.780
BHP (6,04%) και η Μιτσουμπίσι, μὲ 482.
450 BHP (4,89%).

Αἱ πέντε αὗται πρῶται ἔταιρισι ἐκάλυ-
ψαν, ὁμοῦ, ποσοστὸν 86,80% τῶν χρησιμο-
ποιηθεισῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως
τὸ 1974 — ἀπὸ ἀπόφεως ἵπποδυνάμεως —
ἐπὶ συνόλου 39 κατασκευαστικῶν οἰκων.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 1974

'Η ναυπηγικὴ παραγωγὴ κατά τὸ ἀπέλθον
ἔτος εἰς σκάφη 2.000 τόν. d.w. και ἄνω, ἐ-
σπιεισάσ νέον ρεκόρ, μὲ 1.011 πλοία, 54.
725.680 τόν. d.w.

Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν
τελευταίαν 12ετίαν, ἔχουν ως κάτωθι:

Έτη	Άριθ. πλοίων	T.d.w.
1974	1.012	54.763.420
1973	929	46.391.510
1972	1.152	43.872.240
1971	1.211	39.115.980
1970	1.145	35.114.000
1969	1.084	29.702.630
1968	1.025	25.146.800
1967	950	23.067.790
1966	851	19.619.430
1965	775	17.265.970
1964	657	13.368.910
1963	655	12.253.170

'Η 'Ιαπωνία, η Σουηδία και η Δυτ. Γερ-
μανία, μὲ 433 πλοία, 27.380.680 τόν. d.w.,
η πρώτη, μὲ 39 σκάφη, 4.911.710 τόν. d.w.
η δευτέρα και 66 πλοία, 3.952.000 τ. d.w.
η τρίτη, καταλαμβάνουν τὰς πρώτας θέσεις.
Τὴν τετάρτην θέσιν καταλαμβάνει η 'Ισπα-
νία, μὲ 56 σκάφη, 3.187.790 τόν. d.w. Τὴν
πέμπτην η Δανία, μὲ 31 πλοία, 2.022.690
τόν. d.w. 'Η Γαλλία και η Αγγλία ἔπονται.

'Η 'Ελλάς εἰς τὴν στατιστικὴν αὐτὴν ἐμ-
φανίζεται μὲ 4 πλοία, 141.100 τόν. d.w.,
τὸ μάτακάρριερ «Ἀλθέα», 43.300 τ. d.w.,
ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος και δύο τάν-
κερς παραγγελῶν, 30.400 τόν. d.w. ἔκαστον
και ἔν μπάλι κάρριερ, 37.000 τόν. d.w.,
ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά.

BALKANFRACHT (LONDON) LTD.

SHIPBROKERS - CHARTERING -
SALE & PURCHASE - INSURANCE

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS LONDON E. C. 3

REPRESENTATIVES :

BALKANFRACHT - PIRAEUS 33, AKTI MIAOULI/FLOTTAKO S.A.

PHONES : 4520106 — 4520268. TELEX 212378, 212772



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



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

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181
(53.978 - 21.841 - 25.391
NIGHT TELEPHONES: (836.474 - 478.734 - 53.064
(54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



ΑΙΓΑΙΟ ΤΟΣ

ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Μετά δεκαετίαν έπαναλαμβάνεται άπό 1ης Μαΐου ή τακτική γραμμή μεταξύ Αιγύπτου - Βηρυτού - 'Άλγεριον και 'Ηνωμένων Πολιτειών. Τέσσερα τουηντέκερς σκάφη τών 8 - 10.000 τόνων θά άπασχοληθούν. Κάθε τρεις έβδομαδας θά ύπαρχη μία άναχωράσις. Κατά την έπιστροφή προσθέπονται προσεγγίσεις είς 'Ισπανίαν και 'Ιταλίαν.

Την γραμμή άναλαμβάνει η 'Εθνική Ναυτιλιακή Έταιρία, η οποία διαχειρίζεται 37 σκάφη. Δέκα σκάφη, μεταξύ των οποίων τέσσερα νεοτεκτά, θά προστεθούν είς τὸν στόλον της έταιρίας έντος τοῦ άμεσως προσεχούς μέλλοντος.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Φθάνει τὰ 9 έκατομ. τόν. γκρός ή δύναμις τῆς 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Τὰ ξηρού φορτίου σκάφη —τὸ πλειστον ιδικευμένα γραμμῆς— άνέρχονται εἰς 1.464, τόν. γκρός 5,7 έκατομ. Τὰ πετρελαιοφόρα εἰς 2,8 έκατομ. τόν. γκρός. Τὰ άλιευτικά υπελογίζοντο εἰς 674.000 σκάφη, 160.000 τόν. γκρός. 'Επωλήθησαν εἰς άλλοδαποὺς ή μετεφέρθησαν εἰς ξένου νηολόγια είκονικῶν 48 σκάφη 700.000 τόν. γκρός και ένεγράφησαν εἰς τὸ έθνικὸν νηολόγιον 68 σκάφη 1,4 έκατομ. τόν. γκρός.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΛΩΤΗ ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΑ

Τὸ «Γιουνάιτεν Στέιτς», ή δόξα τῆς 'Αμερικανικής Ναυτιλίας, μὲ τὸν «κυανούν έπισείοντα», έπωλήθη εἰς 'Αμερικανούς έπιχειρηματίας ἀντὶ 13,5 έκατομ. δολ. 'Απὸ έτῶν έτέλει εὖ παροπλισμῷ.

Πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ μετὰ ώρισμένας μετατροπάς εἰς τὰ διαμερίσματά του, ως πλωτὴ πολυκατοικία. Τὰ διαμερίσματά της θὰ πωληθοῦν μεταξὺ 650 χιλιάδων καὶ 2,5 έκατομ. δολ. 'Η μετατροπή του θὰ στοιχίσῃ 20 έκατομ. δολλάρια.

Τὸ σκάφος θὰ παραμείνῃ προσωριμούν εἰς τὰ πέριξ τοῦ κυρίου λιμένος τῆς N. 'Υόρκης.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Συνεχίζονται αἱ ἀνακατατάξεις τοῦ παραγγελθέντος τονᾶς εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. 'Η ιερατεία Χαρίμα διαπραγματεύεται τὴν μετατροπὴν τῆς παραγγελίας τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Λούντριχ τῶν 446.500 τόν., μὲ τιμὴν 20 δισεκατ. γιὲν δ' ἔκαστον σκάφος. Συζητεῖται ἡ καθυστέρησις τῆς παραδόσεως ἡ δ' περιορισμὸς τῆς χωρητικότητος ἐνὸς ἔκαστου σκάφους.

'Η Νίππον Εισαγωγή συνεφώνησε μὲ

πήγησιν εἰδικοῦ σκάφους-ψυγείου διὰ μεταφορὰς τοιούτων προϊόντων.

Τὰ κλασικὰ σκάφη, τὰ ὅποια δὲν ἔχουν ναυπηγηθῆ δι' αὐτὸν τὸν σκοπὸν εἰναι αἵτια μεγάλων καθυστέρησεων καὶ δυσκολιῶν. Οἱ ναυπηγοὶ πιστεύουν δτὶ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς σκάφους εἰδικοῦ δύναται νὰ ἀπαλείψῃ τὰς δυσκολίας.

Τὸ ὑπὸ σχεδιασμὸν σκάφος πρέπει νὰ συνδυάζῃ μεγάλην χωρητικότητα καὶ μεγάλην ταχύτητα, νὰ προβλεφθῇ χρόνος φορτο-εκφορτώσεων 24 ὥρας ἀντὶ τῶν μέχρι τούδε δύο καὶ τριῶν ἡμερῶν. 'Επίσης ἡ κατασκευὴ νὰ εἶναι τοιαύτη, ώστε νὰ ἔξασφαλίζεται ἡ φορτοεκφόρτωσις ὑπὸ οἰασδήποτε καιρικὰς συνθῆκας.

'Η «ΑΓΡΕΞΠΟ» ἐπείγεται νὰ ἐπιλύσῃ τὸ ζήτημα τούτο, ἐπειδὴ αἱ αὔξησεις τῶν ἀεροπορικῶν ναυλῶν θὰ συνεχισθοῦν συμφόνως μὲ τὰς προβλέψεις τῆς ἔταιρίας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

'Η 'Ενωσις 'Εφοπλιστῶν καὶ ἡ Ναυτεργατική 'Ομοσπονδία ηρχισαν τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. 'Η 'Ομοσπονδία ζητεῖ δπως ἡ σύμβασις ἀνανεωθῇ διὰ μίαν διετίαν, διατυπώνει ὅμως τὰ αἰτήματά της μόνον διὰ τὸ πρώτον ἔτος. Τὰ αἰτήματα αὐτὰ συνίστανται εἰς μισθολογικάς αὔξησεις, αἴτινες, στατικάς τούς υπολογισμούς τῶν ἐφοπλιστῶν, θὰ φθάσουν τὸ 40% ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ ηδη δοθεῖσα αὔξησης τῶν κοινωνικῶν ἐπιβαρύνσεων καὶ ἀφ' ἐτέρου τοῦ νέου ἔτους καθιερωθείσα ἐνδομάς τῶν 38 ὥρων.

Εἰδιτέρωτερον ἡ 'Ομοσπονδία ζητεῖ δπως διθῇ εἰς ἔκαστον ναυτικὸν σύνησις 519 κορωνῶν μηνιαίων διὰ τὸ 1975 καὶ 112 κορωνῶν διὰ τὸ 1976, αἴτινες θὰ κατατεθοῦν εἰς εἰδικὸν κεφάλαιον τὸ δόποιον θ' ἀποτελῇ ἐγγύησην τῆς μισθολογικῆς βελτιώσεως καὶ τοῦ ὅποιου ἡ κατανομὴ θ' ἀποφασισθῇ δραδύτερον.

Ἐτερον αἰτήμα ἀφορᾷ ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν καταβολὴν ἐπιδόματος ἀρχαιότητος ἐκ 15% εἰς ὅλους τὸν παρακολουθήσαντας τὰς τεχνικὰς ἐκπαιδεύσεις τῶν πλοίων καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἐπιδόματος ἀρχαιότητος καὶ πέραν τῆς δεκαετίας. Ζη-

ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

Δὲν ἐπετεύχθη συμφωνία μεταξὺ τῶν 'Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἀργασίας. Αἱ ἐνώσεις ζητοῦν αὔξησην κατὰ 33,6% τῶν 43.650 γιὲν, τῆς διαστῆς μηνιαίας μισθοδοσίας των καὶ τοῦ μηνιαίου ἐπιδόματος ταξιδίου ἐξ 23.500 γιὲν.

ΙΣΡΑΗΛ

ΕΙΔΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ
ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Ο κ. Μοσσά Σαβίτ, γενικός διγνῆς τῆς «ΑΓΡΕΞΠΟ», ισραηλινῆς ἔταιρίας ἔξαγωγῶν ἀγροτικῶν προϊόντων, εύρισκεται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διαπραγματεύσμενος τὴν ναυ-

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ.
Οἱ δροὶ καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ίδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

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

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

τείται έξι άλλου τό δικαίωμα ύποχρεωτικής παλινυροστήσεως μετά 4 μηνών υπηρεσίαν (άντι του ισχύοντος 5 μηνού), ή αύξησης της τιμής των ύπερωριών, ίδια διά τάς ήμέρας της Κυριακής και ή επέκτασης των όρων αποζημιώσεως έξι άτυχημάτων έπι δεξαμενοπλοίων έφ' όλων των κατηγοριών των πλοίων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ ΥΠΕΡΩΡΚΕΑΝΙΑ ΤΕΛΟΣ

Δεν υπάρχει πλέον θέσις είς τους ώκεανούς διά τάς επιβατηγά ύπερωριάνια. Τούτο είναι γεγονός. Θλιβερὸν πάντων. Οι καιροί ήλασαν. 'Ο συναγωνισμός τους άεροπλάνου έπειτα ήτη τελικώς και οι άριθμοι είναι εύγλωττότεροι πάσης περιγραφής. Ούτω ή συμμετοχή των ύπερωριών είς τάς μεταφοράς έπιβατών κατήλθε κατά το 1973 είς τα κατώτατον σημείον.

Συμφώνως μὲ στοιχεῖα αἵτινα παρεσχέθησαν ύπό της IATA και της International Shipping Association, μεταξύ των έτων 1964-73 ή μεταφορὰς έπιβατών είς τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν κατῆλθεν ἀπό 15,8% εἰς 0,6%. 'Ητοι ἐπὶ συνόλου 14.122.000 δισκινθέντων, 13.130.000 έχρησιμοποίησαν τὸ άεροπλάνον, ἐνώ τὸ υπόλοιπον, δηλαδὴ μόνον 92.000, έχρησιμοποίησαν τὴν θαλασσίαν μεταφοράν.

"Ηδη δλαι αἱ χώραι, αἵτινες συμμετεῖχον διά τῶν σκαφῶν των εἰς τὴν δραστηριότητα αὐτὴν ἀπεσύρθησαν ἐκ τῆς βορειοατλαντικῆς γραμμῆς, ητις ἀνήκει πλέον εἰς τὴν ιστορίαν. 'Η ἑταῖρια «ITALIA» ὁσονούπω θὰ ἀναγείλῃ τὴν ἀποχώρησιν τῶν μονάδων αἵτινες ἀπέμειναν. Εἰς ἄλλας γραμμάς, ὡς τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς ἀναγείλεται ἡ ἀποχώρησις τῆς «'Ελντερ Ντέμστερ Λάΐν». Τὸ ίδιον συνέδη καὶ μὲ τὴν Γαλλίαν. Τὸ «Φράνς» ἀναπταύεται εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον γαλλικοῦ λιμένος. Παραμένει μόνον ἡ Σοδιετικὴ 'Ενωσις, ητις ἔχουσα πλεονεκτικὰ ἔξοδα κόστους καὶ πολιτικοὺς σκοποὺς θὰ ἐνισχύσῃ τὰς γραμμὰς τῆς ὡς ἡδη ἐπραξες διά τὴν γραμμὴν Λένινγκραντ - N. 'Υόρκης μὲ τὸ «Μίχαηλ Λερμόντωφ». Θὰ διατηρήσῃ ἐπίσης τὴν γραμμὴν 'Οδησσοῦ - Βαρκελώνης.

Καὶ ἀφοῦ ἔγιναν οἰσθησαν αἱ τακτικαὶ ἐπι-

βατικαὶ γραμμαὶ, ἔκτὸς ἐλάχιστων δρετανικῶν καὶ ιταλικῶν ἐνισχύθησαν αἱ σοδιετικαὶ γραμμαὶ. Αἱ ναυτιλιακαὶ γραμμαὶ τοῦ τομέως αἵτινες ἐβασίζοντο εἰς τὴν τουριστικὴν ἀγοράν τῶν ΗΠΑ είδον καὶ τὸν τομέα τούτον ἐξαφανίζουσαν συνεπείᾳ τῆς πτώσεως τοῦ δολλαρίου.

'Εξ ἄλλου καὶ τὸ κρουαζιερόπλοιον ἐπλήγη. Συμφώνως πρὸς δοθέντα στοιχεῖα τῆς 'Ενωσεως Γάλλων 'Εφοπλιστῶν, τὸ 1973 ἦτο ἀπὸ τὰ χειρότερα. Αἵτια καὶ ἐδὼ αἱ περιπέτειαι τοῦ δολλαρίου, ή αὔξησις τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων ἐπέδρασαν ἀναστατωκός. Οἱ 'Ολλανδοὶ ἀπέσυραν τὰ «Βέενταμ» καὶ «Βόλενταμ». Οἱ Δανοὶ τὸ «Κοπεγχάγη» καὶ τὸ «Μπέντα Ντισκόδερερ», ἐνώ οἱ Σουηδοὶ προσβλέπουν πρὸς τὰς «σημαίας εύκολίας» διὰ τὰ «Κούγκσολμ» καὶ «Γκρίπσοχολμ».

'Ο στόλος κρουαζιεροπλοίων περιλαμβάνει πεντήκοντα περίπου σκάφη. Μέγας ἀριθμός, ἐνῷ τίθενται ἐν υπηρεσίᾳ καὶ ἄλλα σκάφη («Σπίριτ φό Λόντον») τῆς O & O, ὡς καὶ δύο μονάδες τῆς Κιούναρντ. 'Η Σοδιετικὴ 'Ενωσις εἰς τὸν τομέα τούτον θὰ ἐνισχύσῃ διά δύο σκαφῶν εἰσέτι τὸ ἡδη υπάρχον «Μάξιμ Γκόρκου».

'Η μεσογειακὴ ἀγορὰ ἐπλήγη ιδιαιτέρως ἀπὸ τὰ γεγονότα τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, καθώς καὶ τῆς Κύπρου.

Τὸ μέλλον τῶν κρουαζιεροπλοίων είναι ἀμφίβολον. Μόνον νέα, σύγχρονα καὶ εἰδικής ναυτιλιακῆς σκάφη, ἔχοντα μειωμένα ἔξοδα προσωπικοῦ, καὶ εὐθηνὸν εἰσιτήριον, δυνατὸν νὰ ἀνθέξουν εἰς τὸν σοδιετικὸν συναγωνισμόν.

H P & O

'Εντυπωσιακὰ κέρδη ἐπραγματοίσησε — κατά τὸ λήξαν τὴν 30ὴν Σεπτεμβρίου 12μηνον — τὸ μεγαλύτερον ναυτιλιακὸν συγκρότημα εἰς τὸν κόσμον, ἡ γνωστὴ δρετανικὴ ἑταῖρια Πενίσουλαρ & 'Οριένταλ. Εἰς 48,5 ἔκατ. λιρῶν 'Αγγλίας ἀνήλθον, ἔναντι 34,2 ἔκατ. τοῦ 1973. Καὶ τοῦτο, παρὰ τὴν αὔξησιν τῶν ἐπιτοκίων ἐπὶ δανείων ἀπὸ 10 εἰς 19,8 ἔκατ., τὴν πρόδειψιν ἐκ 3,1 ἔκατ. δι' ἐνδεχομένην πτῶσιν τῶν ἀξιῶν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ τὴν παραγραφὴν 2,5 ἔκατ. διὰ μὴ παραγωγικὰς δαπάνας.

Τὰ κέρδη τοῦ συγκροτήματος ἐνέφανισαν τεραστίας διακυμάνσεις κατά τὰ τελευταῖα ἔτη. 'Απὸ 12,6 ἔκατ. κατά τὸ 1969 καὶ 1970, τὰ πρὸ τῆς φορολογίας κέρδη κατήλθον εἰς 4,9 ἔκατ. τὸ 1971, διὰ νὰ αύξηθούν ἐκ νέου εἰς 12,3 ἔκατ. τὸ ἐπόμενον ἔτος, πραγματοποιήσαντα ἄλλα τὸ 1973 εἰς τὰ 34,2 ἔκατ. λιρῶν.

Κατά τὴν περίοδον ταύτην ἡ ἑταῖρια ύπέστη ριζικὰς διαφοροποίησεις, ἀλλ' ή διαδικασία εἶχεν ἀρχίσει πολὺ ἐνώπιοτερον. Μεταξὺ 1960 καὶ 1970, ἐπὶ παραδείγματι, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἐμειώθη κατὰ 100, εἰς 240 περίπου, ἐνῷ μετεβλήθη καὶ ἡ σύνθεσις τοῦ στόλου. Τὸ 1960 ἀπετελεῖτο σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ συμβατικῶν φορτηγῶν ἔχρουν φορτίου. Δέκα ἔτη ἀργότερον ὁ ὀδιμός Π & Ο διεχειρίζετο πολὺ μεγαλύτερον τοντάζ, ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ὑπὸ παραγγελίαν, κατανεμούμενον ὀρθολογικῶς εἰς ἀπαντας τοὺς τύπους πλοίων, ὡς ἐπιβατηγά, τουριστικά, δεξαμενόπλοια, μπάλκ κάρριερ, πλοία μεταφορᾶς ὑγροποιημένου ἀερίου, πετρελαίου καὶ φυσικοῦ ἀερίου, σκάφη χημικῶν προϊόντων, μικτά, πλοία ρὸ - ρὸ καὶ πλοῖα-κοντέινερς.

'Η Π & Ο συμμετέχει, ἐπίσης, μὲ ποσοστὰ ἀπὸ 25 - 50% εἰς ἑτέρας ἐπτὰ ναυτιλιακάς ἑταῖριας, ἐνῷ ἐπεξέτεινε τὴν δραστηριότητά της εἰς τὰς ἑρεύνας δι' ἀναζήτησιν πετρελαίου καὶ φυσικοῦ ἀερίου ὑπὸ τὴν θάλασσαν, τὰς χερσαίας καὶ ἐναερίους μεταφορᾶς (σύστημα μεταφορᾶς ἀπὸ θύρας εἰς θύρα) καὶ τὰς τραπεζικὰς ἐπιχειρήσεις. Παρασλήψως, ἐπενδύει διάφορα ποσά εἰς διαφόρους χερσαίας ἐπιχειρήσεις.

'Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸ μέλλον, ὁ πρόεδρος τῆς Π & Ο, λόρδος "Ιντσεῖτ", ἔξεφρασε τὴν πεποιθήσιν ὃτι ἡ διαφοροποίησις τῶν δραστηριοτήτων τοῦ συγκροτήματος θὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν δυνατότητα τῆς ἑκάστοτε ἐκμεταλλεύσεως τῶν εύνοικῶν περιστάσεων εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς, οἵτινες θὰ ὑποστηρίζουν τοὺς κλάδους ἔκεινους οἱ ὅποιοι ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας προσωρινῶς.

Διὰ τὸ τρέχον ἔτος ὁ λόρδος "Ιντσεῖτ" δὲν ὑπόσχεται τὴν ἐπανάληψιν τῶν κερδῶν τοῦ προηγουμένου, ἀλλὰ πιστεύει ὅτι τὰ ἀποτελέσματα θὰ ἐπιβεβαιώσουν τὸ ὑγιές διαφόρους τομεῖς, οἵτινες θὰ διαχειρίσουν και οἰκονομικῶν υπόβαθρον τοῦ συγκροτήματος.

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

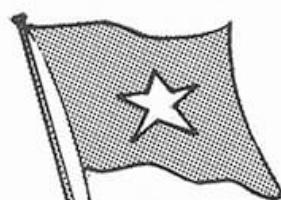
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »



Orion & Global Chartering Co., Inc.

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ύπουρεγένον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Γιάνης»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Φράγκοριγκ»), 3.405 τόνν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρσύκο» (κ. Κων. Λαιμόδης).

2.— «Δέσποινα Γ. Κ.»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «New Ventures»), νεοαγορασθέν, 9.410 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Despotionoula» (Mariners Shipping Agency).

3.— «Πέτρος ΑΧ» Δεξαμενόπλοιον (πρώην ὄλλανδικὸν «Esso Den Haag») νεοαγορασθέν, 53.141 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκρήν Στάρ» (κ. Ιωάν. Λάτσης).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.500 τόν. d.w. παρηγέλθη ὑπὸ τοῦ οίκου Βενιζέλου εἰς τὰ ναυπηγεία Ναμούρα, μὲ παράδοσιν ἀρχὰς 1977. Μηχαναὶ Μιτσουμπίσι/Σούλτζερ 11.500 ἵππων, προσδίδουσαι ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 15 μιλίων. Εἶναι τὸ δεύτερον σκάφος τοῦ αὐτοῦ τύπου, παραγγελθὲν εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεία ὑπὸ τοῦ οίκου Βενιζέλου.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Καθελκύεται σήμερον Ἰην Μαρτίου, ἡμέραν Σάββατον καὶ ὥραν 12ην μεσημβριὴν ἐκ τῶν «Ναυπηγείων Σαλαμίνος» A.E. τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς φορτιγών σκαφῶν, τὰ ὅποια ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν γερμανικῶν ἔφοπλιστικῶν οἰκῶν. Τὸ ὑπὸ καθέλκυσιν φορτηγὸν σκάφος θὰ ὀνομασθῇ «ASTOR».

— Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ὁστιν & Πίκεργκικι, εἰς Σάντερλαντ, καθείλκυσθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου τὸ 15.000 τ. d.w. φορτηγὸν τοῦ ΣΙΔΙ 14 «Σίλβερ Κλάουντ» διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σταύρου Νταϊφᾶ. Ἀνάδοχος ἡ 13ετῆς θυγάτηρ τοῦ πλοιοκτήτου δῖς Ειρήνη Νταϊφᾶ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Nikkyo Maru», 4.234 τόν. γκρός, 6.723 τ. d.w., τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γιουροσέλυλορ». «Ψύσας τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ παναμαϊκὸν μότορσιπ «Μαράκι», 787 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἐπωλήθη εἰς φινλανδικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη εἰς «Helena».

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Almaris», 499 τόν. γκρός,

910 τόν. d.w., τοῦ 1953.

— Ἐπωλήθη εἰς ιταλικὰ συμφέροντα τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Βάλιαντ Κίγκ», 18.504 τόν. γκρός, 29.940 τόν. d.w., τοῦ 1954. Τιμὴ πωλήσεως δολ. 701.000.

— Ἀγοράσθη ἀντὶ δολ. 3.2 ἑκατομμυρίων τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν μπάλκ κάρριερ «Djibao», 10.256 τόν. γκρός, 15.300 τ. d.w., τοῦ 1960.

— Ἀντὶ ποσοῦ 600.000 δολλαρίων ἐπωλήθη, μεταξὺ Ἑλλήνων, τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Σουλτάνα», 1.742 τόν. γκρός, 2.736 τόν. d.w., τοῦ 1957.

— Τὸ γερμανικὸν μότορσιπ «Lavergo», 499 τόν. γκρός, 945 τόν. d.w., τοῦ 1957, ἡγοράσθη, παρ' Ἑλλήνων, μὲ δρους πιστώσεως.

— Τὸ ἀτμοκίνητον βελγικὸν δεξαμενόπλοιον «Belgulf Progressa», 12.018 τ. γκρός, 18.746 τόν. d.w., τοῦ 1959, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Stavfjord», 10.340 τόν. γκρός, 15.930 τόν. d.w., τοῦ 1958, ἡγοράσθη, παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 2.750.000 δολλαρίων, συμπειριαμβανομένου τετραετοῦς τάιμ παράτερ εἰς τοὺς πωλητάς, εἰς τὰ δολλάρια 7.

— Ἐπωλήθη εἰς κινεζικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Πρίαμος», 20.529 τόν. γκρός, τοῦ 1965. Μετωνομάσθη εἰς «Tianhai».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγόρασθὲν ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Sakaki Maru 12», 1.999 τόν. γκρός, τοῦ 1973 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Γιουροκέμι».

— Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Brunnes», 13.124 τόν. γκρός, τοῦ 1969 καὶ μετωνομάσθη «Κάθυ Σί». Σημαία ἑλληνική.

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του τὸ

λιβεριανὸν φορτηγὸν «Σάντα Μαρία», 9.966 τ. γκρός, τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Joyem».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

· Υπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ ἑνας σημαίας:

· «Αἴρητο Σινσέριτο», κυπριακόν, 17.948 τ. γκρός, ἀπὸ 1.6.74, ἐκπρόσωπος κ. Παντ. Εύθυμιάδης. «Ἄγγελος Σεραφεῖμ», λιβεριανόν, 10.625 τόν. γκρός, ἀπὸ 10.11.74, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Μπέϊκος. «Μία», λιβεριανόν, 14.600 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.11.74, ἐκπρόσωπος κ. Γ. Βουρλίδης καὶ Σ. Πασχαλίδης. «Μαριχέρον», παναμαϊκόν, 12.795 τ. γκρός, ἀπὸ 23.12.74, ἐκπρόσωπος κ. Γ. Χαυδρῆς. «Εφεσός», λιβεριανόν, 59.010 τ. γκρός, ἀπὸ 6.2.75, ἐκπρόσωπος Ανδριακή.

Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν συμβεβλημένων πλοίων ἀνέρχεται εἰς 1.318, συνολικῆς χωρητικότητος 20.616.381 τόν. γκρός.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Αύγή», 10.312 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Νοτίου Ισπανίας, ἀντὶ λιρῶν 31 κατὰ τόνον ἐλ. χωρητικότητος.

— Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐδαν ἐπωλήθη τὸ εύρισκομενὸν ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου εἰς Μοντεβίδεο δεξαμενόπλοιον «Άγγελος Λουζῆς», 11.630 τόν. γκρός, τοῦ 1957. Τιμὴ δολ. 90 κατὰ τόνον ἐλ. χωρητικότητος.

— Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐδαν ἐπωλήθη, ἐπίσης, εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐδαν, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 104 δολλαρίων κατὰ τόνον ἐλ. χωρητικότητος, τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Γκόλντεν Τζαίπισον», 22.762 τόν. γκρός, τοῦ 1959.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Πελληνίαν», 24.521 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἐπωλήθη, εἰς διαλυτὰς Φορμόζης, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 104 δολλαρίων κατὰ τόνον ἐλ. χωρητικότητος.

— Έπίσης, ἐπωλήθη, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 110 δολ., κατὰ τόνον ἐλ. χωρητικότητος εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐδαν, τὸ φορτηγὸν «Μωράζα», 6.811 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Εἰς διαλυτὰς Κορέας ἐπωλήθησαν τὰ λιβεριανὰ δεξαμενόπλοια «Διώνη», 12.523 τόν. γκρός, τοῦ 1952 καὶ «Πίσκες», 17.764 τόν. γκρός, τοῦ 1950.

— Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κίσσαδος», 23.232 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

— Εἰς πλοίο πρὸς διάλυσιν τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «Χαράλαμπος», 10.315 τόν. γκρός, τοῦ 1950.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Άθαλνάσιος», 4.684 τόν. γκρός, τοῦ 1951, μετωνομάσθη εἰς «Νάσος».

— Τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Θεόδωρος», 27.960 τόν. γκρός, τοῦ 1965, με-



C. RIGANATOS

SHIP BROKER

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

τωνομάσθι εις «Νεπτούνια».

— Εις «Τομάπι» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Καντών», 10.271 τόν. γκρός, τοῦ 1956.

— Τὸ λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Ο-στρια», 10.542 τόν. γκρός, τοῦ 1959, μετωνομάσθη «Γρέγος».

Η ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

“Ηρχισε τὸ NAT νὰ καταβάλῃ διάφορα ποσὰ διὰ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν συνταξιοδότησιν ὑπὸ ἔτερων Ταμείων πρώην ναυτικῶν, εἰς ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων περὶ διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως. Οὕτω, ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ 'Ιδρυματος ἐνεκρίθη ἡ καταβολὴ εἰς τὴν ΔΕΗ ποσοῦ 178.329 δρχ. διὰ τὴν ὄφειλὴν τοῦ Ταμείου τοῦ ἔτους 1974 ἐκ τῆς συμμετοχῆς του διὰ τὴν συνταξιοδότησιν ὑπὸ τῆς Δημοσίας Ἐπιχειρήσεως Ἡλεκτρισμοῦ ἡ-σφαλισμένων της πρώην ναυτικῶν.

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

‘Ο ὁμογενής κ. Ε. Κώνστας, τῆς 'Ισπανικῆς ναυτικῆς ὀργανώσεως «Aicosa» ἔξελεγη πρόεδρος τοῦ «Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Κλάμπ» τῆς Μαδρίτης. Εἰς τὸ Κλάμπ μετέχουν ἐφοπλισταὶ, ναυτικοὶ πράκτορες, ναυλομεστῖαι, ναυπηγοὶ, νομικοὶ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀσφαλισταὶ, δῦλοι, δηλαδῆ, οἱ ἐπαγγελματικοὶ κλάδοι, οἱ συνδέομενοι μὲ τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης.

ΑΓΟΡΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Συνεκροτήθη ἐπιτροπὴ ἐκ μελῶν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, τοῦ ὑποδιευθυντοῦ τοῦ 'Ιδρυματος καὶ τοῦ προϊσταμένου τῆς Τεχνικῆς 'Υπηρεσίας του, ηπὶς θὰ μελετήσῃ τὰς ὑποβληθείσας 19 προσφοράς διὰ τὴν ἀγορὰν ἀκίνητων. Διὰ τὴν ἀγορὰν ἀκίνητων ὑπὸ τοῦ NAT ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ ἔχει ἐγκρίνει ἐπένθυσιν 150 ἑκατομ. δρχ.

ΥΠΟΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

‘Ο πλωτάρχης Λ.Σ. κ. I. Μανουσάκης ἐτοποθετήθη ὑποδιευθυντής τοῦ NAT καὶ ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του.

ΔΙ' ΟΦΕΙΛΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

‘Ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ἡ κατάσχεσις πέντε πλοίων γνωστοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις ὄφειλε εἰς τὸ 'Ιδρυμα 15.393.742 δρχ. ἐκ ναυτολογίων. Ἐπίσης ἐξουσιοδοτήθη ἡ διεύθυνσις τοῦ Ταμείου νὰ προβῇ εἰς τὴν κατάσχεσιν καὶ ἔτερου πλοίου τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐδ' ὅσον δὲν προβῇ εἰς τὴν τακτοποίησιν τῆς ὅλης ὄφειλῆς του.

ΤΟ 'ΠΑΤΡΙΣ., ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Πατρίς», τοῦ κ. 'Αντ. Χαυδρῆ ἐμισθώθη ὑπὸ τῆς αὐτοτραλιανῆς Κυβερνήσεως, μὲ σκοπὸν ὅπως χρηματοποιηθῆ ὡς προσωρινὴ κατοικία δι' οἰκογενείας καὶ τὰ συνεργεία ἀνοικοδομήσεως τῆς καταστραφείσης ὑπὸ κυκλώνος πόλεως Ντάργουν, τῆς Βορείου Αὐστραλίας.

Τὸ 18.600 τόν. γκρός σκάφος θὰ παραμείνῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς πόλεως κατὰ τοὺς προσεχεῖς ἔξι μῆνας καὶ θὰ παρέχῃ κατάλυμα εἰς ἑκατοντάδας ἀστέγων οἰκογενειῶν, τῶν ὅποιών αἱ κατοικίαι ἐσαρθρίσαν ὑπὸ τοῦ κυκλώνος «Τρέισυ» τὴν ἡμέραν τῶν Χριστουγέννων.

Τὸ «Πατρίς» διαθέτει πλήρη κλιματισμὸν καὶ συνήθισμα μεταφέρει μέχρι 1.400 ἐπιβάτες εἰς τὴν γραμμὴν μεταξὺ Μελβούρνης καὶ Σιγκαπούρης.

Οἱ προσωρινοὶ ἐπιβάται θὰ ἀπολαμβάνουν ἱστρικῆς περιθάλψεως καὶ θὰ δύνανται νὰ χρηματοποιοῦν τὰ πλυντήρια τοῦ σκάφους. Ἰδιαίτερα μέριμνα θὰ καταβληθῇ διὰ τὴν εὐχάριστον διαμονὴν τῶν ἀνηλίκων, εἰς τὰ ὅποια θὰ διατεθῇ αἴθουσα ἀναμυχῆς, ἐνῷ ἔτερα αἴθουσα θὰ χρηματοποιηθῇ ὡς σχολεῖον. Δύο γεύματα θὰ παρέχωνται ἡμερησίως φροντίδι τοῦ πληρώματος καὶ, παραλλήλως, τὴν ἐσπέραν θὰ λαμβάνουν χώραν προσθολαὶ ταινιῶν.

Ἡ παρούσια τοῦ «Πατρίς» εἰς τὸ Ντάργουν ἀναμένεται νὰ διευκολύνῃ σημαντικῶς τὰς ἔργασίας ἀνοικοδομήσεως, δεδομένου ὅτι ἡ στέγασις τῶν ἔργατων τῶν συνεργείων ἀποτελεῖ ἐν ἑκ τῶν σοβαρωτέρων προβλημάτων διὰ τὴν ὄμαλην εύδωσιν τῶν ἔργασιών σειράν, οἱ ἔξης :

ΝΕΟΙ ΠΑΟΙΑΡΧΟΙ Β'

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις δι' ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β', περιόδου Δεκεμβρίου, ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ ἔξης :

‘Ἀρμενάκης Α., Ἀμπάζης Κ., Ἀλυσανδράτος Π., Ἀγγελάτος Ε.-Δ., Ἀνδρέου Γ., Ἀλαφραγκής Ι., Ἀντωνίου Α., Ἀγγελάκης Γ., Ἀγγελάκης Θ., Ἀγγελής Κ., Ἀποστόλου Ε., Ἀράπης Σ., Ἀφεντάκης Σ., Ἀντωνέλος Δ., Ἀραμπατζόγλου Α., Ἀλοίμονος Γ., Ἀθανασίου Α., Βασιλόπουλος Γ., Βασιλάκης Ε., Βρανάς Ε., Βουλγαράκης Ν., Βασιλίκος Κ., Βαδάκης Λ., Βολικάκης Θ., Βερενιώτης Ν., Βούλγαρης Χ., Βούλγαρης Α., Βρότας Δ., Βενετσάνος Α., Βλάμης Δ., Βούλγαρης Ν., Βαμβακάρης Ι., Βαρθαλίτης Ι., Γαλανάκης Δ., Γιάκαλης Μ., Γιασεμῆς Δ., Γαρύφαλος Θ., Γραμματικός Ι.-Π., Γλύκας Λ., Γκινάκης Π., Γκαβαλίας Δ., Γαρής Ν., Γιανναράκης Ε., Γελάρδος Α., Γιεμελιάρης Κ., Γαρής Ν., Γιαννάκης Δ., Γκιόκας Στυλ., Γεωργιάδης Χ., Γεωργόπουλος Μ., Γεωργιάδης Β., Γλυνός Δ., Δαμηλάκης Κ., Δημαλᾶς Δ., Διαμαντάκης Γ., Δομένικος Λ., Δαΐόγλου Κ., Δράκος Κ., Δεσπίτρης Α., Δρακουλινάκος Ν., Ἐργας Ν., Ἐλευθερίου Ν., Ἐκατομάτης Σ., Ἐγγονόπουλος Θ., Ζώης Δ., Ζανέτος Θ., Ἡλίον Χ., Ἡλίοπουλος Γ., Ἡλίας Γ., Ἡλίας Ν., Θεοτοκάτος Ε., Θεοδώρου Η., Θεοχάρης Π., Θεοδωράκος Μ., Θεοδώρου Α., Θεοδώρου Γ., Ἰωαννίδης Β., Καραγιάννης Σ., Κατσίμπρης Μ., Κατσούλης Δ., Καλεντζᾶς Σ., Κάκαρης Μ., Καραδίας Κ., Κούβαρης Γ., Κοκκινάκης Γ., Κάτσαλης Ν., Κουκάκης Μ., Κοττάς Σ., Κατσούλης Ι.-Γ., Κουφοπαντελῆς Ι., Καλαφάτης Δ., Κορατζάνιος Ν., Κατσούλης Μ., Κοκόσης Α., Κυρανού Α., Κούβαρης Σ., Καλαφάτης Ν., Καρύδας Γ.-Κ., Καστανᾶς Σ.-Α., Κασμάς Β., Κουβάτης Κ., Καραμολέγκος Ε., Κεφαλάκης Ι., Κώτης Σ., Καρούσος Δ., Καρδιασμένος Γ., Καλογρί-

δης Δ., Κυρίμης Ν., Καμαρατάκης Κ., Κανδυλιώτης Ι., Κοζαμάνης Μ., Κομητόπουλος Α., Καλλιδρούσης Α., Καραγεώργης Νικ., Κουτσούκης Ι., Κάτρης Χ., Κουρτέσης Γ., Καστρινάκης Κ., Κουτσάκης Α., Καραγιαννόπουλος Ε., Καρφάκης Σ., Καλαμαρᾶς Π., Κοντονικόλαου Μ., Κοτοπούλης Ε., Κονιδάρης Χ., Κοντογιάννης Π., Κουμέρτας Νικ., Καλαίτζης Ε., Κυπαρίσσης Π., Κοτσόδελος Α., Κυριάτης Ν., Λιάρος Π., Λιάρος Γ., Λάτσης Γ., Λυκοσκούφης Π., Λεωνταράς Κ., Λιβανός Ν., Λαμέρας Κ., Λεμός Γ., Λεοβάρης Δ., Λάμπρου Δ., Λιανόπουλος Π., Λαμπρινός Η., Λιώνης Ε., Λαψάτης Ε., Λεμανῆς Α., Λινάρης Ι., Λύρας Η., Λαζανᾶς Ι., Λιδιεράκος Χ., Λεμπέσης Α., Λεωνταράς Β., Λεμονῆς Κ., Λαχανίδης Ι., Μπουλιέρης Β., Μονίδης Ν., Μουλαρᾶς Α., Μεσσίας Σ., Μπούδης Κ., Μανωλάτης Σ., Μπόνης Δ., Ματθαίου Ι., Μίτσης Π., Μπινίκος Γ., Μπατιστάτης Ν., Μαραμπούτακης Ι., Μπελέσης Κ., Μανδάλης Σ., Μαρδάκης Ε., Μπιράκος Π., Μάλης Δ., Μαγιέτος Π., Μήλιος Γ., Μαυρίκης Π., Μπίσσας Κ., Μαρούδας Θ., Μπολέτης Α., Μήτσακης Κ., Μαρούδας Χ., Μαγγανᾶς Μ., Μάρος Α., Μαυρογιάννης Π., Μυλωνᾶς Γ., Μυλωνᾶς Δ., Μαύρος Β., Μαντάς Ε., Μουρελᾶς Χ., Μπογιατζόπουλος Ε., Μανδράκης Γ., Μπάχας Ν., Μπάχας Α., Μπάλτας Σ., Μάνιας Δ., Μακρής Κ., Μαυρομάρας Ο., Μαρινάκης Γ., Μουστής Δ., Μωραΐτης Π., Μανάλης Γ., Μαρμύρας Σ., Μπέης Χ., Μαρκέτος Δ., Μοσχογιάννης Σ., Μαζαράκης Ν., Μπουριάκης Θ., Μουνδρέας Ι., Μπροτζάκης Γ., Νικολαΐδης Ε., Νικολόπουλος Γ., Νομικός Χ., Νάνος Μ., Νικητόπουλος Ν., Ντάρδας Γ., Νίχλος Ε., Νταβέλης Δ., Νικολάδος Δ., Ξυνταριανός Μ., Οίκονομού Α., Οίκονομεας Ν., Οκτανιάς Ν., Οίκονομίδης Ν., Οίκονομόυ Ι., Πατέλος Ε., Παπαδομιχελάκης Ι., Πιτυρίγκας Κ., Παπαδημητρίου Χ., Πάχσογλου Λ., Πέρσελης Μ., Παναγιωτόπουλος Σ., Παπαϊώαννου Κ., Παπαδίας Α., Παπαπάτερου Ι., Πάπαλης Γ., Πολυχρονόπουλος Σ., Πεταλούδης Γ., Πετράκης Ι., Παπαγεωργίου Π., Πέρσελης Σ., Παπαφακλής Γ., Παπασκυριανός Τ., Παυλής Π., Πασχάλης Γ., Παπασταύρος Χ., Παπαλεονάρδος Γ., Πολλάτος Ν., Παλήδης Δ., Παππάς Ν., Παρασκευούδακης Π., Παναγιωτόπουλος Κ., Ραΐσης Κ., Ρούσσος Π., Ριζόπουλος Γ., Ρηγόπουλος Α., Ράπτης Ι., Σύγκελος Χ., Σώρρος Σ., Σαμιωτάκης Ι., Στυλιανός Β., Σφήκας Γ., Σπληνάκης Σ., Στρατής Κ., Σταυρίδης Η., Σακελλαράκης Ι., Σταμωνᾶς Ε., Σίσκος Κ., Σάντος Μ., Σαραντόπουλος Ν., Σαρής Ν., Σταυράκης Α., Σφιγγόπουλος Δ., Συρίγος Κ., Σαρφάκης Ι., Σιδέρης Α., Σαλούστης Α., Σπυράτος Π., Συλλιγάρδος Ε., Στρατής Κ., Σεβαστόπουλος Α., Σιφάκης Ε., Τζαβάρας Κ., Τσαπάκης Μ., Τσουκαδᾶς Β., Τζουάνος Α., Τσεκόριας Σ., Τσαλαβούτας Κ., Τσουλέας Π., Τσάκαλος Σ., Τραχανᾶς Δ., Τσακάμης Δ., Τζωρτζάτος Σ., Τσοέλης Ε., Τζανετής Γ., Τσιουμπτρος Ι., Τσάκας Θ., Τσουμέζης Δ., Τούρλος Ι., Τσάκος Γ., Υψηλάντης Ι., Υψαντής Α., Υδραίος Γ., Φραγκούλης Κ., Φραγκούμχαλος Μ., Φαφαλίδης Μ., Φραγκιαδάκης Γ., Φουστέρης Δ., Χιώτης Ν., Χριστίδης Χ., Χατζηευγενάκης Β., Χούλης Α., Χαρίτος Ν., Χαλδέζος Γ., Χοντρογιάννογλος Γ., Χριστοδούλου Η., Χατζηπέτρος Σ., Χαλδᾶς Δ., Χαβιάρας Α., Χαδιάρας Λ., Χαρίτος Θ., Χρηστίδης Γ., Ψαράκης Π.-Κ., Ψαρρός Σ., Ψάλτης Ν., Ψαριάνος Κ., Ψαράκης Τ., Ψαθᾶς Σ., Ψυλλάκης Α.

ΝΕΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ'

‘Ἐξ ἀλλου, εἰς τὰς ἔξετάσεις τῆς περιόδου Δεκεμβρίου, διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ Γ', ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ ἔξης :

ΑΤΜΟΥ καὶ Μ.Ε.Κ.: 'Αλιφραγκής Γ., 'Αντζουλάκης Γ., 'Αρβανίτης Α., 'Ανδριτσόπουλος Κ., 'Ανδριτσάκης Μ., 'Αντωνόπου-

D.G. Zeppos & Associates

South Amerikan marine
technical services

Consulting marine engineers navolarchitects - ship surveyors.

Postal address: Lavalle 437 4º Piso "A"

Buenos Aires Argentina

Cable address ZEPPOS, Buenos Aires

Telephones: 32-6139/792 7342/72 8195

Telex Messages Buenos Aires 121420 PANDI

Director:
D. G. ZEPPOS B. Sc (Dunelm), C. Eng.
M.I.Mar.E. M.R.I.N.A. A.M.S.N.A.M.E

λος Κ., 'Άνδριόλας Δ., 'Άργυρης Ν., 'Άνδρεάδης Γ., 'Άντωνόπουλος Ι., 'Άλτουδας Ε., 'Άσλάνης Μ., 'Άδελφόπουλος Σ., 'Άνδρείκος Κ., 'Άντυπας Δ., 'Άποστολίδης Κ., 'Άχειμαστος Γ., 'Άχιλλας Γ., 'Άλικάρης Π., 'Άθανασιος Α., 'Άχιλλευς Κ., 'Άθανασιάς Α., 'Άνδρωύτσος Σ., 'Άλεξόπουλος Ε., 'Βουζάτος Α., 'Βασιλονικολιδάκης Χ., 'Βουλαζέρης Δ., 'Βεντούρης Π., 'Βαμβακός Φ., 'Βάμδουρας Π., 'Βορδώνης Σ., 'Βογιατζής Χ., 'Βασιλειάδης Π., 'Βούτσης Γ., 'Βερέρης Μ., 'Βαρελής Γ., 'Βελιώτης Μ., 'Βενάρδος Π., 'Γιακουμής Φ., 'Γουδιώτης Ν., 'Γιαννακός Μ., 'Γερακάρης Β., 'Γράψας Κ., 'Γαβρίλης Κ., 'Γούλας Λ. - Ι., 'Δρής Π., 'Δόσης Κ., 'Δρέθας Π., 'Βιολεττής Ε., 'Διαμαντάρας Μ., 'Δεμέναγας Γ., 'Διακάνης Ν., 'Δαριώτης Γ., 'Δεναέζας Μ., 'Δελγιανής Κ., 'Δημητριάδης Χ., 'Δρούγκας Σ. - Δ., 'Διολέτας Ν., 'Δαλιάνης Α., 'Δημητρίου Ι., 'Δαφνής Ι., 'Ζαχαρής Ι., 'Ζερέφος Δ., 'Ζαρόκωστας Α., 'Ζαχαρής Β., 'Ηλιόπουλος Χ., 'Ηλιόπουλος Κ., 'Θεοδωρικάκος Γ., 'Θωμαδάκης Ν., 'Θεοδοσίου Α., 'Καραλής Δ., 'Καρράς Ι., 'Κουμαρίδης Β., 'Κουριδάκης Ε., 'Κρητικάκος Σ., 'Κονταρίνης Ι., 'Καραγκούνης Μ., 'Κουμουτσός Γ., 'Κοντάκος Σ. - Π., 'Κουστουμπάρδης Δ. - Α., 'Κυρμουτσέλης Π., 'Κάστανος Χ., 'Κάντζουρας Β., 'Κυράννος Ρ., 'Καρασταμάτης Σ., 'Καραμπίνης Λ., 'Καζανόπουλος Δ., 'Κορνάρος Σ., 'Κουτσουδάκης Σ., 'Καρτούνης Δ., 'Κόκειλας Γ., 'Καστανάς Δ., 'Κόγκας Π., 'Κατσής Α., 'Κουτρουμπάς Θ., 'Κοσινορέλος Κ., 'Κοραχάνης Χ., 'Καλάς Ι., 'Κουνέλος Θ., 'Κοντός Α., 'Κοραχάνης Γ., 'Καραδονίδης Β., 'Καλλιανώτης Σ., 'Κοντογιάννης Ε., 'Κοσμίδης Π., 'Κύπριος Ε., 'Κανάκης Ν., 'Καλαμάκης Κ., 'Κανδηλιώτης Σ., 'Κατάκαλος Μ., 'Κιοταχγιαλόγου Σ., 'Κουλόπουλος Θ., 'Κόλλιας Λ., 'Λευθεριώτης Ε., 'Λεωντσίνης Ι., 'Λαγογιάνης Κ., 'Λάμπρου Ε., 'Λυκουρίσης Ν., 'Λιδερίτος Π., 'Λυκούδης Γ., 'Μαρκουλάκης Μ., 'Μερκούρης Ν., 'Μιχαλαίνης Η., 'Μανούσος Ε., 'Μαρυμούτας Δ., 'Μπιλιώνης Π., 'Μπουγάτσος Σ., 'Μανάρας Σ., 'Μονέος Ν., 'Μακαρόνας Ν., 'Μπελογιάννης Κ., 'Μπίτσης Γ., 'Μπονιάτης Κ., 'Μπουλιάκης Χ., 'Μπελίτης Σ. - Γ., 'Μπουρής Ν., 'Μπελής Α., 'Μοιρας Κ., 'Μάνεσης Γ., 'Μίσκης Σ., 'Μπουμεριώτης Χ., 'Μάμαλης Γ., 'Μαραγκός Ν., 'Μαλλίδης Ι., 'Μαυρουδάκης Γ., 'Μαρούδας Α., 'Νάκης Π., 'Νιαρχάκος Η., 'Ξυδούν Ν., 'Ξενέλης Φ., 'Οικονομάκος Γ., 'Παρισός Π., 'Πιτσούνης Α., 'Παγώνης Ν., 'Πετρίτης Ε., 'Πολίτης Δ., 'Πλέσσας Π., 'Παπαδημητρίου Ν., 'Πορτέλος Ε., 'Πετρόπουλος Η., 'Πέπτας Γ., 'Παύλου Ι., 'Παπάζογλου Δ., 'Πουλάκης Β., 'Πρίντεζης Ι., 'Πετρακάκης Ι., 'Πατεράκης Δ., 'Παπατωνίου Σ., 'Παπαφίσωρος Ν., 'Πιτσιλός Α., 'Ραφελέτος Α., 'Ροδίθης Ε., 'Ρηγόπουλος Ν., 'Ραϊσάκης Ν., 'Ρίζος Δ., 'Ρουσάκης Μ., 'Σαλαμούρης Α., 'Σπυριδάκης Δ., 'Σταυρακέλης Δ., 'Σιγάλας Γ. - Μ., 'Σταματίου Ν., 'Σπυριδούλας Α., 'Στέφας Σ., 'Σκιαδαρέσης Γ., 'Σαρής Α., 'Σταυρόπουλος Χ., 'Στασινός Λ., 'Σοφιανός Δ., 'Σαλιχός Μ., 'Συκουτρής Α., 'Σαμαρτζής Β., 'Σαβδάκος Ν., 'Τσίρμπας Η., 'Τσουτσούλης Π., 'Τσέφος Ν., 'Τζιδάς Ν., 'Τσόχος Ε., 'Τσαντηράκης Α., 'Τσονιώτης Α., 'Τούσσας Γ., 'Τσακιρίδης Θ., 'Ταλιδαύρος Ε., 'Τριανταφύλλου Γ., 'Τσαγκιάς Δ., 'Τσέκας Δ., 'Φωλαράτος Δ., 'Φισόπουλος Α., 'Φραγγεδάκης Ε., 'Χατζηχαραλάμπους Δ., 'Χειμώνας Χ., 'Χατζηστέργιος Ε., 'Χάλαρης Β., 'Χρόνης Α. - Ε., 'Χιώτης Γ., 'Χαρίτος Π., 'Χείλαρης Π., 'Χρυσουλάκης Ν., 'Χαμπίμπης Ι., 'Χλήμης Θ., 'Χάτζης Δ., 'Χατζόπουλος Β., 'Φιάκας Δ.

Μ.Ε.Κ.: 'Άλιφραγκής Λ., 'Άλεξόπουλος Κ., 'Βούλγαρης Δ., 'Βάσος Α., 'Γρηγοράς Ι., 'Δημητρακόπουλος Κ., 'Δαμιανός Ε., 'Δένας Ι., 'Έλευθερίου Β., 'Ζησάκης Π., 'Ηλιάδης Β., 'Θεοδώρου Α., 'Θεοφιλάτος Ν., 'Κουτσογιάννης Σ., 'Κοκονάκης Γ., 'Κατσουμπενάκης Γ., 'Κοντογεωργόπουλος Ν., 'Κασσάκος Π., 'Κων-

στάντιος Ε., 'Κυριακού Γ., 'Καλογεράκος Ι., 'Κουτσούκος Δ., 'Λουκός Χ., 'Λογαριαστάκης Ε., 'Μηδρινός Γ., 'Μπακωστής Α., 'Μαρμαρινός Γ., 'Μαραβέλιας Γ., 'Μαργαρίτης Κ., 'Μπεγγής Γ., 'Νίττης Ζ., 'Ντιστης Π., 'Ξενίος Ν., 'Ιπαπαδημητρίου Π., 'Παύλου Ν., 'Πιλάτης Ν., 'Παπαδέρου Σ., 'Πουλάκης Α., 'Πάγκαλος Θ., 'Παπαστεργίου Κ., 'Ρούσσος Ι., 'Ρομπότης Α., 'Σκοπελίτης Μ., 'Συρίγος Δ., 'Στείρος Ν., 'Σταύρου Σ., 'Τσιτσόπουλος Α., 'Τσακάλογλου Ι., 'Τσιριγώτης Λ., 'Τζίτζης Θ., 'Τσιώμας Κ., 'Φιλιτικάκης Γ., 'Φραδέλος Α.

ΑΤΜΟΥ: 'Γαρυφάλλου Κ., 'Γούτος Σ., 'Γκίκας Ε., 'Δαλαμάγκας Γ.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

ΕΤΗΣΙΑΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ

Κατόπιν απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της 'Ενωσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, καλούνται τὰ μέλη αὐτῆς εἰς 'Επρίαν Τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 9 τοῦ Καταστατικού τὴν 5ην Μαρτίου 1975 ήμέραν Τετάρτην καὶ ώραν 19.00 μ.μ., εἰς τὸ ἐν Πειραιεί Κατάστημα τῆς 'Ενωσεως (Μπουμπούλινας 5 - δρόφος 7ος).

'Εν περιπτώσει μὴ ἐπιτεύξεως ἀπαρτίας, ή Γενική Συνέλευσις θὰ συνέλθῃ τὴν 12ην Μαρτίου 1975, ήμέραν Τετάρτην εἰς τὸν αὐτὸν τόπον καὶ χρόνον.

Κατὰ τὰς ὡς ἀνω συνελεύσεις δύνανται νὰ παραστῶσι καὶ νὰ ψφίσωσι μέλη τὰ ὅποια εἶναι ταμειακῶς ἐν τάξει δι' ἄπαντα τὰ προγενέστερα τοῦ ἔτους 1975 ἔτη.

Τὰ μέλη τὰ ὅποια δὲν δύνανται νὰ παραστῶσιν αὐτόπροσώπως, δύνανται νὰ ἐκπροσωπήσουν, δύνανται νὰ συγγράφουν πληρεξουσίου.

Τὰ θέματα τῆς ως ἀνω Τακτικῆς Γενικῆς Συνελεύσεως είναι :

- 1) 'Επικύρωσις πρακτικῶν Γεν. Συνελεύσεως.
- 2) 'Εκθεσις πεπραγμένων ἔτους 1974.
- 3) 'Εκθεσις 'Εξελεγκτικῆς 'Επιπροπῆς.
- 4) 'Ισολογισμός 1974.
- 5) Προϋπολογισμός 1975.
- 6) Αίτησεις καὶ ἀνακοινώσεις.
- 7) Ψηφοφορία δι' ἀπαλλαγὴν τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου ἀπό πάσης εὐθύνης.
- 8) 'Άρχαιρεσίαι δι' ἐκλογὴν νέου Διοικητικού Συμβουλίου καὶ 'Εξελεγκτικῆς 'Επιπροπῆς Διαχειρίσεως 1975.

'Εν Πειραιεί τῇ 17ῃ Φεβρουαρίου 1975

Ο Πρόεδρος
Σ. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματεὺς
Γ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

ΠΕΝΘ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΝΑΥΑΡΧΟΣ

Πρίν λίγες μέρες, σκέπτασε τὸ ἀττικὸ χῶμα τὸν ναύαρχο Κωνσταντίνο Κοντογιάννη. Καὶ τὸν φέρνω, τώρα, στὴν μνήμη μου καὶ τὸν ζαναβλέπω ἔτσι, ποὺ πρὶν λίγα χρόνια, σὰν κυβερνήτης τοῦ ὑπὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη». 'Ανέβαινε στὴν γέφυρα ὅλα ἡταν ἔπια, θυμάμαι, γιὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ Πειραιᾶ, πλημμένη ἀπὸ κόσμο.

"Οταν οἱ σειρήνες, μὲ τοὺς τρεῖς μακρόσυρτους συριγμοὺς ἔδωσαν τὸ σινιάλο τῆς ἀναχωρήσεως, ἡ γέφυρα τοῦ «Φρειδερίκη» ἦταν πανεπίομπη. Κάθε ἀξιωματικὸς στὴν θέσι του. Δὲν πέρασαν πολλὰ λεπτὰ καὶ ὁ ναύαρχος Κοντογιάννης, μὲ στολὴ «κομοντόρου» τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού καὶ μὲ τὶς ταινίες τῶν παρασήμων του ἔκανε τὴν ἐμφάνισι του στὴν γέφυρα. Εύθυτενής, σοθαρός, προσηνής, δὲ τέλειος τύπος τοῦ κυβερνήτη. "Οσοι βρίσκομαστε, μέσο τὸν χαιρετάμε καὶ μᾶς ἀποδίδει τὸν χαιρετισμό. "Οσες φορές, μέχρι τώρα, ἔχω πλοηγήσεις ύπερ τὸν προλιμένα, πλησίαζω τὸν ναύαρχο Κοντογιάννη, τοῦ εὔχομαι καλὸ ταξίδι καὶ τὸν ἀποχαιρετῶ. "Ενας ἀξιωματικὸς μὲ συνοδεύει μέχρι τὴν σκάλα, ὅπου μὲ περιμένει ἡ πλοτίνα. Τρεῖς χαιρετισμοὶ ἀπὸ τὴν σειρήνα τοῦ βαπτοριοῦ ἀκούγονται καὶ σὲ λίγο τὸ υπερωκεάνιο ἀπομακρύνεται σιγά - σιγά, γιὰ τὸν μακρινὸ προορισμό του.

Σὲ λίγες βδομάδες θὰ ξαναδῶ τὸν ναύαρχο Κοντογιάννη, στὸν Πειραιᾶ. Θὰ πάω μιά μέρα νὰ τὸν συναντήσω στὸ σπίτι του. Θὰ μού χαρίστη μερικὰ βιβλία, παλιές ἐκδόσεις τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων, θὰ κουβεντιάσουμε λίγο καὶ θὰ χωρισθούμε πάλι, γιὰ νὰ συναντηθούμε κάποια μέρα, εἴτε στὴν άφιξη τοῦ καραβιού, στὸν Πειραιᾶ εἴτε στὴν άναχωρήσι του.

Αὐτὸς ὁ «λεβέντης» ἀνθρωπος καὶ θαλασσιός, δὲν ὑπάρχει πιά. 'Αγάπησε τὴν θάλασσα καὶ τὴν ὑπηρέτησε πιστά, σ' δλη τοῦ ζωῆ. Τίμησε τὸ Πολεμικὸ Ναυτικό, ὅπου κι ἀν ὑπέρετησε καὶ λάμπρυνε, ἐξ ίσου, μὲ τὴν σεμνή, ἀλλὰ καὶ ἐπιβλητικὴ παρουσία του, τὸ 'Εμπορικὸ Ναυτικό μας, χωρὶς μισαλλοδοξίες καὶ χωρὶς θόρυβο, μὲ γνώμονα μόνο τὴν ἔργασσα καὶ τὸ καθήκον.

"Ἄς είναι ἐλαφρὺ τὸ χῶμα τῆς 'Αττικῆς ποὺ τὸν σκέπτασε.

25 Φεβρουαρίου 1975

Δ. Η. ΑΛΟΥΠΟΓΙΑΝΝΗΣ
Πλοηγὸς

Gas Free and Petroleum Inspectors

CHEMIONAFTIKI O.E.

E. KAPRANOS - E. SPYRATOS
MARINE CHEMISTS

35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE

TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846
CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS



Θαλάσσια ἀτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΕΙΖ: Εις "Αμετερνταμ τὴν 27ην Ιανουαρίου, ἐπειθεωρήθη καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὸν κύλινδρον No. 2 τῆς προωστηρίου μηχανῆς.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ: Προσήραξεν ἔμφορτον ἔξωθι τοῦ Κόρπους Κριστί τὴν 11ην Φεβρουαρίου. 'Ενελκυσθέν, ἐρρυμούλκηθή εἰς Μόμπιλ πρὸς τέλεσιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸ πηδάλιον.

ΑΚΤΙΣ (κ.): 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν πρωράσιαν δοηθητικήν δηξελομηχανήν τὴν 25 Ιανουαρίου, λόγῳ ἀπώλειας τοῦ λιπαντικοῦ ἔλαιου. Τὴν 7ην Φεβρουαρίου ὑπέστη ζημίας ἡ πρυμναία δοηθητική ἀτμομηχανή καὶ τὸ σκάφος ἐπλευσεν ἐις Μπαλμπόσα, ὅπου ἐπειθεωρήθη. Οἱ πλοιοκήται σκοτεύουν νὰ ἀντικαταστήσουν τὴν μηχανήν.

ΑΛΚΥΩΝ (λ.): 'Απὸ Τρίνινταν διὰ Γένοβαν μὲ φορτίον 19.500 τόν. ἀργοῦ πετρελαιού. Τὴν 7ην Φεβρουαρίου ὑπέστη ζημίας ἡ πρυμναία δοηθητική ἀτμομηχανή καὶ τὸ σκάφος ἐπλευσεν ἐις Μπαλμπόσα, ὅπου ἐπειθεωρήθη. Οἱ πλοιοκήται σκοτεύουν νὰ ἀντικαταστήσουν τὴν μηχανήν.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 'Υπέστη ρήγμα εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν κατόπιν προσκρουσεως ὑπὸ ρυμουλκοῦ τὴν 17ην Φεβρουαρίου εἰς Νέαν Υόρκην. Δὲν ἀνεφέρθη διαρροή.

ΑΡΤΑ: Κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του ἀπὸ Κορίντο (Νικαράγουα) διὰ Σάν Χοσέ (Γουατεμάλα) μὲ φορτίον δάμβακος ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ φορτίον.

'Ως ἀνεκοινώθη, 50 μπάλες δάμβακος ἐρρίφησαν εἰς τὴν θάλασσαν.

ΑΤΤΑΝΤΙΣ: Εις Βηρυτόν τὴν 11ην Φεβρουαρίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Σκάπτουντ». Δὲν ἐγνώσθη ἐάν ὑπέστησαν ζημίας.

ΑΥΡΑ I. (ἀλιευτικόν): 'Εθυμίσθη εἰς πλάτος 37.22' βόρειον καὶ μῆκος 08.56' Ἀνατολικόν, τὴν 17ην Φεβρουαρίου. 'Εκ τῶν 13 μελῶν τοῦ πληρώματος, 11 περισυνέληγησαν ὑπὸ παραπλέοντων σκαφῶν. 'Αγνοεῖται ἡ τύχη τῶν δύο, οἵτινες ἐρρίφησαν εἰς τὴν θάλασσαν, ἀνεὶ σωσισθίου.

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν σφραγίδας κακοκαιρίας, προσήραξεν εἰς Βανκούμβερ, τὴν 19ην Φεβρουαρίου, ἀλλὰ ἀνειλύσθη ἄνευ σοδαρῶν ζημιῶν.

ΗΒΗ (λ.): Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Νέας Ὁρλεάνης, δι 'Ολλανδίαν, μὲ φορτίον γεννημάτων, προσήραξε τὴν 12ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν νότιον διάσυλον τοῦ λιμένος. 'Ανειλύσθη τὴν ἀπόμενην, μὲ τὴν βοήθειαν τεσσάρων ρυμουλκῶν καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιάς.

ΙΩΑΝΝΑ: Προσήραξε κενὸν, ἐπὶ βραχῶδους νησίδος, εἰς ἀπόστασιν 22 μιλίων ἔξωθι τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ λιμένος Ριγιέκα, τὴν 16ην Φεβρουαρίου, λόγῳ κακοκαιρίας καὶ ἐξέπεμψε σῆμα κινδύνου. Διαρροή εἰς τὰς δεξιαμενάς No. 3 καὶ 5 διειδά, 3 καὶ 4 ἀριστερά καὶ τὴν κεντρικήν δεξιαμενήν No. 9. Τὸ σκάφος ὑπέστη κλίσιν 9 μοιρῶν ἀριστερά. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόϋδ'ς τύπου «πο cire po ray» καὶ ἐν ρυμουλκὸν παρέλαβεν 26 ἐπὶ τῶν 34 μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀτίνα ἀπεβιδάσθησαν εἰς Ριγιέκαν. 'Επὶ τοῦ πλούτου παρέμειναν 6 ἀξιωματικοὶ καὶ δύο μέλη τοῦ πληρώματος. 'Η διαρροή ἐπεξετάθη εἰς ἐτέρας δεξιαμενάς, τὸ ἀντλιοστάσιον καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Τὴν 19ην Φεβρουαρίου, δὲν ἀνεφέρθησαν ζημιάς.

πλοιάρχος καὶ τὰ ὑπόλοιπα 7 μέλη ἐγκατέλειψαν τὸ πλοῖον, τοῦ ὅποιου ἡ κατάστασις θεωρεῖται κρίσιμη.

ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.): Τὴν 3ην Φεβρουαρίου ἀφίχθη εἰς Μπέιρα, πρὸς φόρτωσιν σακχάρων εἰς σάκκους, δι 'Ερυθρᾶν Θάλασσαν. Τὴν μεσημβρίαν τῆς 10ης Φεβρουαρίου ἐκάτη βοηθητικὸς λένος, ἐλλέψει υδατος. 'Ανελήφθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα.

ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.): 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ τουρκικοῦ δηζελοπλοίου «ΤΖένεραλ Ζ. Ντογκάν», ἔξωθι τοῦ Μπουγιούκτερε, τὴν 18ην Φεβρουαρίου καὶ ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας. Πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου βυθίσεως του, ἡγυροδόλησε πληρότερον τῆς ηράς. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον ξυλείας ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν διά Μεσόγειον.

ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ: Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δηζελοκινήτου μπάλκ κάρριερ «Λουασόγκ», εἰς Τσιταγκόγκ, τὴν 20ην Φεβρουαρίου, προξενήσαν ζημιάς.

ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (λ.): Κατὰ τὴν προσόρμισίν του εἰς Νεάπολιν, τὴν 9ην Φεβρουαρίου, πρὸς ἐκφόρτωσιν, προσήραξε. Τὸ σκάφος ἀνειλύσθη ὑπὸ ρυμουλκῶν, ἀλλὰ ἐν συνεχείᾳ προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος μὲ τὴν πρώτην. Κατὰ τὰς προσπαθείας ἀνειλύσθησες, ἀπεκόπησαν δύο σχοινία προσδέσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ τραυματισθῇ, σοδαρῶς, ὁ ὑποπλοιαρχὸς, σῶτις ἀπεστάλη εἰς νοσοκομεῖον. 'Ανεφέρθησαν ζημιαὶ εἰς τὰ ἐλάσσωτα τῆς πρώτας.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ: Προσήραξεν εἰς Βανκούμβερ, τὴν 19ην Φεβρουαρίου, κατὰ τὴν διάρκειαν σφραγίδας κακοκαιρίας, ἀλλὰ ἀνειλύσθη ἄνευ σοδαρῶν ζημιῶν.

ΠΑΝΓΚΛΟΜΠΑΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (λ.): 'Αποπλεύσαν τὴν 8ην Φεβρουαρίου, ἀπὸ Κιουράσο, διὰ Παραμαρίπο, μὲ 2.994 τόνους γκάζοι, τὴν 11ην Φεβρουαρίου, ὑπέστη διαρροήν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, εἰς ἀπόστασιν 15 μιλίων βορείως τοῦ ἀκρωτηρίου Γαλέρα τοῦ Τρίνινταν. Τὸ σκάφος ἐγκατελείφθη καὶ, ἐν συνεχείᾳ, ἐλασθεῖται πυρκαϊά εἰς τὰ ἐνδιαίτηματα τοῦ πληρώματος. Τὰ 22 μέλη τοῦ πληρώματος περισυνέλεγησαν ὑπὸ τῆς ἀκτοφυλακῆς τοῦ Τρίνινταν καὶ μετεφέρθησαν εἰς Πόρτ φ Σπαίην. Τὴν ἐπόμενην, ἐλικόπτερον ἐνετόπισε πετρελαιοκηλίδια εἰς τὸ σημεῖον ὅπου εὑρίσκετο τὸ σκάφος καὶ θεωρεῖται βέβαιον ὅτι ἐδύσισθη.

ΣΚΑΥΡΟΚΕΤ (κ.): 'Εξεπεμψε σήμα κινδύνου εἰς πλάτος 36.30' βόρειον καὶ μῆκος 20.00' ἀνατολικόν, τὴν 18ην Φεβρουαρίου, λόγῳ βλάβης εἰς τὴν μηχανήν καὶ διαρροής. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ κινδύνευνον σκάφος — ὅπερ, ἐν συνεχείᾳ ἐθυμίσθη εἰς ἀπόστασιν 70 μιλίων ἔξωθι τῆς Πύλου — καὶ παρελήφθη ὑπὸ τοῦ ρωτικοῦ δηζελοπλοίου «Μαλάκωφ Κούργκαν», σῶρον. Τὸ «Σκάυροκετ» εὑρίσκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Πλύμουθ διὰ Θεσσαλονίκην, μὲ φορτίον πορσελάνης.

ΣΟΥΛΤΑΝΑ (κ.): Τὴν 21ην Φεβρουαρίου ἔξωκειλεν εἰς ἀπόστασιν 200 μέτρων ἀπὸ τὸν νότιον κυματοθραύστην τοῦ Πόρτ φ Σιανί, πλησίον τῆς Αγκώνας. Τὸ σκάφος ἦτο κενόν.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (λ.): 'Επειθεωρήθη εἰς Σαΐν Κρουά, τὴν 7ην Φεβρουαρίου, ἐπὶ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν, ἐπισυμβάσων κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του ἀπὸ Κάργκ 'Αἴλαντ διὰ τὸν ὡς ἄνω λιμένα. 'Ανελήφθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ. Μόνιμαι τοιαύται βάθια τελεσθοῦν εἰς Κέιπ Τάουν.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

51467

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

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πλήρεις άδειαστοις αι ήμέραι και του ξηρού φορτίου σκάφους. Κατά τινας, οι ναύλοι έφθασαν ήδη εις τό κατώτερον όριον. Κατ' άλλους, υφίστανται εἰσέτι περιθώρια έκπτωσεως μέχρι τού σημείου νά άντιμετωπίσουν οι πλοιοκτήται τὸν παροπλισμόν. Διὰ τά σκάφη ευθυγρής πως διαχειρίσεως, δι παροπλισμός, πρὸς τὸ παρόν, ἀποκλείεται. Οι ναύλοι, πάντως, συνεχίζουν τὴν έκπτωσιν.

Δύο βασικά φορτία διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ξηρού φορτίου σκάφων εἶναι τὰ δημητριακά καὶ τὰ σιδηρομεταλλεύματα. Αἱ προοπτικαὶ δι' ἀμφότερα, τό γε νῦν ἔχον, δὲν εἶναι ἐνθαρρυντικαὶ. 'Η ἀκύρωσις τῶν ἀγορῶν σιτηρῶν ἀμερικανικῶν ἀπὸ τὴν Κίναν καὶ τὴν Ρωσίαν — 700 χιλ. τόν. — ἐπιτρέπουσαν τὴν πρόβλεψιν περὶ σιταρκείας δι' ἀμφοτέρας τὰς χώρας, ἐνῷ δὲ ίνδια, μὲ τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν εἰσαγωγικῶν τῆς πρόγραμμα, ἀπασχολεῖ τὸν ίδιον αὐτῆς στόλον τῶν μπάλκ κάρριερς, δῆπας καὶ τὰ δεξαμενόπλοια.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ σιδηρομεταλλεύματα, δὲ μείωσις τῆς παραγωγῆς χάλυβος, ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου, προκαλεῖ καὶ τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος τὴν έκπτωσιν.

Τῆς 'Ιαπωνίας αἱ εἰσαγωγαὶ διαπιστούνται περιωρισμένα. Συμβόλαια μεταφορᾶς, πλέον ἐκείνου τῆς Βραζιλίας, δὲν ἐγνώσθησαν. Καὶ προκειμένου περὶ μεταφορᾶς δημητριακῶν, ἐλλοχεύουν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν τὰ τάνκερς καὶ τὰ μεγάλα μικτά, μὲ ἐπιτρέποντα οὐδὲ τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναύλων.

Δύσκολος, κατὰ συνέπειαν, ἡ αὔριον καὶ τοῦ τράμπ ξηρού φορτίου σκάφους. Πληθωρικὸν δὲν διαπιστοῦται, πρὸς τὸ παρόν, τὸ προσφερόμενον τοννάρι, ἐκτός, θεβαίων, τῆς παρασιάς τῶν μικτῶν σκαφῶν καὶ τῶν τάνκερς. 'Ανησυχεῖ, δῆμος, τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τῶν τάιν τοσάρτερς ἡ περιωρισμένη πως κίνησις καὶ τῶν μισθωμάτων ἡ ἔκπτωσις ἀρκετὰ σημαντική. Πράγματι, ὥρισμένοι τομεῖς τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἥρχισαν υφιστάμενοι τὰς συνεπείας τῆς ύφεσεως εἰς τὰς φορτώσεις βιομηχανικῶν προϊόντων. 'Η ζήτησις ἐμφανίζεται μικροτέρα.

Εἰς τὴν σκέψιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυλομεσιτῶν, τὸ 1975, ἥρχισε νά θεωρήται ὡς ἔτος, διὰ τὸ ὄποιον αἱ δυσχέρειαι θὰ εἰναι μεγάλαι.

'Ο ἀπαισιόδοξος τόνος προσδίδεται εἰς τὰς προβλέψεις τῶν. Τὸ οικονομικὸν κλίμα

δικαιολογεῖ, πράγματι, τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν αὔριον. Δὲν πρέπει νὰ παύσωμεν πιστεύοντες ὅτι ἀνέκαθεν, τὰς ήμέρας τῆς εὐφορίας διαδέχονται αἱ παροδικαὶ ύφεσεις καὶ μετ' αὐτάς ή ἀνάκαμψις.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τομεῖς, εἰχε, κατὰ τὸ β' 12ήμερον τοῦ Φεβρουαρίου, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Εἰς μακράν, σχετικῶς, κλίμακα αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον. Τὰ 6.25 δολ., φίο, ἐπληρώθησαν εἰς ἔτοιμον σκάφος, 60.000 τόν. καὶ εἰς σκάφος 49.000 τόννων, διὰ Μάρτιου, διὰ τὴν 'Ολλανδίαν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν, δολ. 9, φίο, εἰς σκάφος 46.000 τόν. καὶ 10.87½, φίο, εἰς σκάφος 22.000 τόν. Διὰ τὸ Στάθαγκερ, δολ. 8.25 (7.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσις), εἰς 22.000 τόν. σκάφος καὶ διὰ Σαιν Ναζαίρ (Φεβρ.), δολ. 10.25, φίο. Διὰ τὴν 'Αδριατικὴν (Μάρτιον), 21.000 τόν., δολ. 12.50, φίο. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ('Ατλαντικοῦ), 30.000 τόν., δολ. 8.75, φίο (Μάρτιον). Διὰ τὴν 'Ινδίαν 11.500 τόν. μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφ., δολ. 31. Διὰ τὴν Χιλῆν, 26.000 τόν., δολ. 13.30, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφ., Μάρτ. Διὰ Πολωνίαν, σπότ, 27.500 τόν., δολ. 357.500, φίο. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν, 21.000 τόν., δολ. 10, φίο, 3.000 τόν. ἐκφ., Μάρτιον. Διὰ Πειραιᾶ, τάνκερ 33.000 τόν., δολ. 9, φίο, Μάρτιον. Διὰ Βόλον, 22.000 τόν., δολ. 14.50, φίο, Μάρτιον.

Λιπάσματα αἱ ματαί ἀπὸ Κόλπον δι' 'Ινδίαν, 12.000 τόν., δολ. 32, φίο, 'Απρίλιον.

'Ορυζα, ἀπὸ Κόλπον διὰ Μπαγκλαντές, δολ. 42.42, μπάθι τέρμης, 14.000 τόν., Φεβρουαρίου. - Μάρτ.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ: Διὰ Φορμόζαν, δολ. 21.15, φίο, Μάρτ. Δι' 'Ελλάδα, δολ. 12.75, φίο, Μάρτ. 'Απὸ τὸ Νόρφολκ διὰ Μπορντώ - 'Αμβούργον ρέιντζ, 24.000 τόν., δολ. 8.33, φίο. Διὰ Λισαβόνα, δολ. 8.25, φίο, 39.600 τόν., Μάρτ. Τέσσαρα φορτία διὰ Πορτογαλίαν, 35 - 38.000 τόν., δολ. 8.60, φίο, ἀπὸ Μάρτ. - 'Ιούνιον, 2.000 τόν. ἐκφ. 'Αλγέριον, 13.000 τόν., δολ. 17.75, φίο, Μάρτ. Δυτ. 'Ιταλίαν, 15.500 τόν., δολ. 12.25, φίο, Φεβρ. - Μάρτ.

Γαστραράκες: 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ Κόντινεντ, δολ. 4, ἐλ. ἐκφ., 35.000 τόν., Μάρτ. Μπιλμπάο, 65.000 τόν., δολ. 3.

75 ἐλ. ἐκφ. 'Ιαπωνίαν, δολ. 8 καὶ 8.15 καὶ 8.05, σκάφη 50.000 τόν., ἐλ. ἐκφ., Μάρτ. - 'Απρίλιον καὶ Φεβρουαρίου.

'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν, σιτηρά, Μάρτ., 29.000 τόν., δολ. 12.50, φίο. 'Απὸ Μπαί Κομώ, δι' 'Ιαπωνίαν, σιτηρά, 22.000 τόν., δολ. 16.65, φίο καὶ ἀπὸ Σαιν Τζών ἢ Χάλιφαξ, διὰ Ρόττερνταμ, 21.000 τόν., δολ. 7.00 φίο, Φεβρ.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Σέβεν 'Αιλαντς διὰ Μουσέλ, δολ. 3.20, φίο, 70.000 τόνν.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Απὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ τὴν Δανίαν, γεννήματα 14.000 τόν., δολ. 13.00, φίο, Μάρτ. Διὰ Γάνδη - 'Αμβούργον ρέιντζ, δολ. 10, φίο, 20.000 τόν., Μάρτ. Σκάφος 26.000 τόν., δολ. 240.000, κατ' ἀποκοπήν, γεννήματα διὰ Λισαβόνα - 'Αμβούργον ρέιντζ, Φεβρ. - Μάρτ.

Σάκχαρις, ἀπὸ Ρεσίφε - Σάντος δι' 'Ιαπωνίαν, 14.000 τόν., δολ. 30.00, φίο, Μάρτιον - 'Απρίλ.

Σιδηρομετάλλευμα, ἀπὸ Τουμπαρά διὰ Δουνκέρκην, 85.000 τόν., δολ. 3.00, φίο, Μάρτ. 'Απὸ Τουμπαρά διὰ Ρόττερνταμ, 150.000 τόν., δολ. 2.30, φίο. Διὰ Γάνδην, 43.000 τόν., δολ. 3.60, φίο, Μάρτ.

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Μικρὰ κίνησις ναυλώσεων. 'Απὸ Βανκούμερ δι' ἀνατολ. ἀκτὴν 'Ινδίας 15.500 τόν.' λιπάσματα, δολ. 27.75, φίοτ καὶ 25.35, φίοτ.

ΑΥΓΎΤΡΑΛΑ - ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ: 'Ολίγαι ναυλώσεις σιτηρῶν, ἀπὸ τὴν Αύστραλίαν. Διὰ τὴν 'Αλεξανδρειαν διὰ δυτικοὺς λιμένας, σίτος, 22.000 τόν., δολ. 27.00, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ 'Ανατ. καὶ Νοτίου 'Αφρικῆς, κριθῇ διὰ Ν. Κορέαν, Μάρτ., 29.500 τόν., δολ. 17.25, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφ. Βαξίτης ἀπὸ Γκόδ διὰ Στάντ, δολ. 7.75, φίο, 75.000 τόν.

'Απὸ τὴν Νότ. 'Αφρικήν, ἀφαδόσιτος, λιρ. 6, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., 13.500 τόνν., δι' 'Αγγλίαν.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Πόρτ 'Ελιζάμπεθ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν, 27.250 τόνν., δολ. 12, φίο. 'Απὸ Δυτ. 'Αφρικήν, Βωξίτης, διὰ Κόλπου Μεξικοῦ, 34.000 τόν., δολ. 4.3, φίο καὶ, ἐν συνεχείᾳ, 40.000 τόν., δολ. 4, φίο.

'Απὸ τὸ Κόντινεντ λιπάσματα δι' 'Ινδιαν, δολ. 32.00 καὶ 30.00, φίοτ, σκάφη 14.000 τόν., Φεβρ. - Μάρτ.

Σιτηρά, ἀπὸ Σουηδίαν, μὲ συμπλήρωσιν 'Αμβούργον δι' 'Ινδιαν, 14.000 τόν., δολ. 31.75, φίοτ.

'Απὸ Θεσσαλονίκην δι' 'Ινδιαν, λιπάσματα, 10.000 τόν., δολ. 34.50, φίος, Μάρτ. 'Α-

"INDIA"

EΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

DIATΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
"SHIPDAWOOD" MADRAS

πό Βόλον ή Θεσσαλονίκην δι' Αλγέριον, στηρά δι' Αλγέριον, 4.800 - 5.000 τόν., δολ. 8.50, φίστ, Μάρτ.

ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Έν εκπτώσει σημαντική τά μισθώματα, με περιωρισμένην πως ζήτησην. Φροντίζει έλληνικον, από Κινέζους, πρός υπομίσθωσιν διά ταξίδιον από Γένοβαν εἰς Ερυθράν Θάλασσαν, δολ. 4.600 ήμερησίως. "Επερον SD 14, διά ταξίδιον από Μπαρανκούιλας εἰς Κόντινεντ, μέσω Ήνων. Πολιτείων και Ταύλανδης, δολ. 3.500 ήμερησίως. Σκάφος 15.802 τόν., από Μπαγκόκ διά το Κόντινεντ, δολ. 1.600 ήμερησίως. Έλέγετο, στον σκάφος 11.225 τόν., διά δύο - τρεις μήνας, άντι 2.300 ήμερησίως. Σκάφος 28.560 τόν., τοῦ 1971, παράδοσις Μορμουγκάο, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν, δολ. 5.50 τόν τόνων.

Σκάφος 69.166 τόν. (τοῦ 1966), παράδοσις Απω Ανατολήν, διά 3 έτη, δολ. 3.50 τόν τόνων. Σκάφος 48.520 τόν., τοῦ 1965, παράδοσις 1977, διά τά πρώτα δύο έτη δολ. 3.70 τόν τόνων, διά το τρίτον 3.80 δολ., διά το τέταρτον δολ. 3.90 και το πέμπτον δολ. 4.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΔΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

"Η αύτη κατάστασις τοῦ μαρασμοῦ έχει κολυθθείσεν. Οι ναύλοι παρέμειναν άμεταβλητοί εἰς τά χαμηλά των έπιπεδα και μὲ τὸ άλοεν συσσωρεύμενον τοννά τῶν άναυλώτων σκαφῶν και τὴν ἀξητησίαν, έξ άλλου, χωρητικότηος, καμμία δὲν διαφαίνεται ἐλπίς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως. Πέντε έκατον τόν. σκάφη ήσαν διαθέσιμα, πρὸς ἄμεσον φόρτωσιν εἰς τὸν Περσικόν, ἐκ τῶν ὅποιον 16 πολὺ μεγάλα.

Χαρακτηριστικόν: Έλέγετο ὅτι ἔναυλωθη σκάφος, 280.000 τόν., διά 12 μῆνας τάιμ τσάρτερ, πρὸς 0.30 δολ. τὸν τόνων μηνιά-ως. Υπολογίζεται, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης θὰ εἰσπράξῃ, μηνιάως, 98.000 δολ. ή 3.200 δολ. τὴν ήμέραν και θὰ χάνῃ 4.000 δολ. ήμερησίως.

Οι ναύλοι ἔκυμαίνοντο, ἀπό τὸν Περσικόν, βάσει τῶν πληρωθέντων διά σκάφος 50.000 τόν., διά Κόλπου, Μάρτιον, εἰς τὰ W. 60 (1975). Προσεφέροντο διά 3 έτη τάιμ τσάρτερ διά σκάφος 80.000 τόν., μὲ όψιν διά συνεχῆ ταξίδια, μὲ ναύλον W. 50, διά τὸ πρώτον έτος, W. 55 διά τὸ δεύτερον και

W. 60 διά τὸ τρίτον. Διὰ σκάφος 100.000 τόν., ὁ ναύλος 5 μονάδας κατώτερος. Σκάφος 115.000 τόν., διά τὴν Δύσιν W. 32½ (1974).

Απὸ τὴν Καραϊβικὴν καλυτέρα πως ἡ κατάστασις. Σκάφος, μὲ μέρος φορτίου 32.000

τόν., διά τὴν Εύρωπην W. 60) 61 (1974). Σκάφος 60.000 τόν., ἀπὸ Σαΐν Κρουά διά Β. Ἀμερικήν W. 55. Σκάφος 19.000 τόν., δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ W. 70. Απὸ Μεσόγειον διά τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ W. 40, εἰς σκάφος 80.000 τόν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΤΖΟΥΛΙΑ Λ. (εἰς τάιμ τσάρτερ): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 24.000 τόν. γεννημάτων ιστανικούς λιμένας Ατλαντικοῦ \$ 8, διψάνιστον λιμένας Μεσογείου \$ 8.50, φίστ, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον.

ΣΟΥΜΙΟΝ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 15.800 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν ή Σάφι \$ 190.000 φίστ, μὲ 1.750 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 25 - Μάρτιον 1.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων Αλεξανδρείαν \$ 15.90, όψιν άμερικ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες), δολ. 14.50, φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 20-25.

ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤΣΚΣ: Μόντρεαλ 10.000 τόν. σίτου εἰς οάκους Αιθιοπίαν \$ 54, γκρός τέρμης, Μάρτιον 1-31.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Ντάρ εξ Σαλάμης ή Τάγυκα (30 π.) \$ 21, δεύτερον λιμένας ἐκφόρτωσις 35 σέντες Επτα, φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 8 - Μάρτιον 8.

ΣΗΠΕΡΑ: Φιλαδέλφειαν 5.000 τόν. σίτου Μασσαλίαν \$ 19.50, όψιν ναυλώτων ἔτερους λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) \$ 20, φίστ, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 15-22.

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.): Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Αλεξανδρείαν ή Πόρι Σάιν \$ 16.15, φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 17-25.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λιθ.): Χάρητον ρόδες 50.000 τόν. γανανθράκων, Γκιζόν \$ 4.10, έλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 10.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρ. 20-28.

ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ (η έπερος): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. φωσφάτων χύμα, Ινδίαν, \$ 34.75, φίστ, μὲ 2.000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Απρίλιον 1-10.

ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 21.500-22.000 τόν. γεννημάτων Βόλων \$ 14.15, φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μάρτιον 1-10.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΙΤΣΑΡ (λιθ.): Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 37.000 τόν. γεννημάτων Ισσασαδών \$ 8.50, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουάριον 7.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Μισσισιπήη 60.000 τόν. γεννημάτων Γιουρόποτ \$ 6.25 έανν φόρτωσις πρὸ τῆς 22ας Φεβρουαρίου, άλλως δολ. 6, φίστ, Φεβρουάριον 20-28.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Μιταλ Κομώ 20.000-22.000

τόν. γεννημάτων Κασίμα — Καγκοσίμα ρέιντς \$ 15.65, διά κάθε πρόσθετον λιμένα πέραν τῶν τριών 30 σέντες έξτρα, φίστ, μὲ 2.500 τόν. φόρτωσιν, Μαρτίου 12-28.

ΑΣΤΥΑΝΑΞ: Μπατόν Ρούζ 12.600 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (795.000 κ.π.) Πολονίαν \$ 190.000, φίστ, μὲ 1.200 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 14-20.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (λιθ.): Τάμπαν 4.000 τόν. γεννημάτων Αμετερτίταν δολ. 12.15, φίστ, μὲ 2.500/2500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 20-28.

ΛΙΠΣ (λιθ. εἰς τάιμ τσάρτερ): Λιμένας Κόλπου 24.000-25.500 τόν. γεννημάτων Σήφορδ \$ 8.35, ἔνα λιμένας ἐκφόρτωσις \$ 8.70, δύο, φίστ, μὲ 6.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρ. 5 - Μαρτ. 15.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΛΑ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 23.150-23.750 τόνους γεννημάτων, δύο λιμένες Κορούνας και Σεβίλλης \$ 8. φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 18-24.

ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ: Λιμένας Κόλπου 12.400 τόν. γεννημάτων άνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ \$ 8.75, μὲ 1.000 τόν. έλ. ἐκφόρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 5.200 τόν. δύριζε εἰς οάκους μέρος φορτίου, Τουταγκόγκη ή Ταϊλάν \$ 42.42, μπέρθ τέρμης, Μαρτίου 1-10.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 14.800 τόν. δύριζε εἰς οάκους Ταϊταγκόγκη ή Ταϊλάν, μέρος φορτίου, \$ 42.42, μπέρθ τέρμης, Μαρτίου 1-10.

ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ: Τσάρλεστον 24.000 τόν. γεννημάτων Ταραγκόνα, δολ. 7.25, φίστ, άμεσος φόρτωσις.

ΝΟΡΘ ΚΑΙ·ΝΕΣ: Λιμένας Κόλπου 19.500 τόν. γεννημάτων Σαΐν Ναζάρ δολ. 10.25, φίστ, Φεβρουαρίου 22-28.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 44.000-46.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν \$ 9, φίστ, Μαρτίου 3-12.

ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 15.500 τόν. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν \$ 12.25 φίστ, μὲ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 24 - Μαρτίου 3.

ΣΙΦΩΝΟΣ (λιθ.): Νεστρέχαν 19.500 τόνους d.w. φορτίου γεννημάτων άνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ \$ 150.000, δύο λιμένες ἐκφόρτωσις \$ 4.875 έτρ. φίστ, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 19-21.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Λιμένας Κόλπου 18.000 τόν. γεννημάτων Νότιον Κορέαν \$ 18.75, φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

ΠΟΥΚΟΥ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 27.500 τόν. γεννημάτων Θεσσαλονίκην δολ. 12.75, φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 24 - Μαρτίου 4.

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.): Αμερ. λιμένας Ατλαντικοῦ (θορείων Χάττερες) 14.000 τόν. γεννημάτων Ταϊλάν \$ 21.15, φίστ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 3-15.

ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων ιστανικούς λιμένας Ατλαντικοῦ δολ. 8.75, όψιν ιστανικούς λιμένας Μεσογείου \$ 9.25, δύο λιμένες ἐκφόρτωσις ιδίας ιδίας 35 σέντες έξτρα, φίστ, μὲ 3.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 26.000 τόν. σίτου Χαλήν \$ 13.30, μὲ 2.500 έλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (λιθ. εἰς τάιμ τσάρτερ): Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. σίτου Βαλπαραίζο, Πένσο, Σάν Αντόνιο \$ 13.30, έλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-21.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. σίτου Βαλπαραίζο, Πένσο, Σάν Αντόνιο \$ 16.15, έλ. ἐκφόρτωτικῶν, μὲ 2.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

ΣΚΙΡΟΔΑΣ: Λιμένας Κόλπου δεκατριασθινούς 22.000-23.000 τόν. γεννημάτων Καζαμπλάνκαν \$ 11, φίστ, μὲ 1.750 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 13-25.

ΣΟΥΖΑΝ (εἰς τάιμ τσάρτερ): Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων, μέρος φορτίου, Ιαπωνίαν δολ. 11, φίστ, άργας Μαρτίου.

ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΞΕΣ: Χάρητον ρόδες ή Βαλτισθόργον 36.000 τόν. γανανθράκων Χάρητον — Αμεσούργον ρέιντς \$ 5.25, έλ. ἐκφόρτωτικῶν, Μαρτίου 1-15.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΠΟΥΕΡΤΟ ΜΠΟΥ·ΙΤΡΑΓΚΟ (λιθ.): Νότιον Βραζιλίαν 20.000 τόν. d.w. (1.039.663 κ.π.)

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣ 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 ΒΕΝΙΕΡΙΣ - TELEP. 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 Pfer, 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

γεννημάτων Μπορντ — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 209.000 φιότ, όψιδιαν \$ 239.000, Φεβρουαρίου 18-28.

ΓΚΡΕΙΣ Α.: Νότιον Βραζιλίαν 22.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 10, φιότ, μέ 2000)4000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ (ή έτερον): Μασέλι, Ρεσίφε, Σάντος 14.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Τόκιο — Χακάτα 11.000 τόν. ζαχάρεως χύμα Τόκιο — Χακάτα ρέιντς \$ 30, φιότ, μέ 750)1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 20 — Απριλίου 30.

ΓΚΡΕΙΣ Α.: Νότιον Βραζιλίαν 22.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 10, φιότ, μέ 2000)4000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

ΦΛΩΡΑ Ν.: Βραζιλίαν 26.000 τόν. d.w. (1.196.411 κ.π.) φορτών γυναράειών πισσαδινών — 'Αμβούργον ρέιντς \$ 240.000, όψιδιαν \$ 275.000, φιότ, Φεβρ. 25 — Μαρτ. 15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (λιθ.): 'Ενα - δύο λιμένες Κολούμπια ρίθερ (συμπεριλαμβανομένου Πόρτλαντ) 14.500 τόν. γεννημάτων Βομβάν και Καλκούτας \$ 34,34 φούδη μπέρθ τέρμες, Φεβρουαρίου 1-25.

ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ: Βαγκούδερ 21.000 τόν. θείου διπτού, άκτην 'Ινδιας \$ 25, δύινον διτ., άκτην \$ 25,35, φιότ, μέ 1500)1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Απριλίου 1-25.

ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ: 'Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτοι Νότιον Κορέαν \$ 18,25, δύοις ένα λιμένα έκφορτωσεως, όψιδιαν δεύτερον, 35 σάντες ξέτρα, γκρός φόρτωσις, 1.200 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, Μαρτίου 3-10.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΑΘΕΝΣ (λιθ.): 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 14.000 τόν. λιπασμάτων χύμα, 'Ινδιαν \$ 32, φιότ, μέ 1500)1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 15.500 τόν. λιπασμάτων χύμα, 'Ινδιαν \$ 30, φιότ, μέ 1500)1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 23 — Μαρτίου 15.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Βόλον ή Θεσσαλονίκην 4.800-5.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν \$ 8,50, φιότ, μέ 750)700 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτ. 3-10.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΔΕΚΕΣΑΝ: Μπαγκόκ, 13.200 τόν. d.w. φορτίου δημητριακών, Πολονίαν, δολ. 330.000 φιότ, μέ 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 21 - Μαρτίου 3.



ΑΝΟΔΙΑ ΦΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

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

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΦΡΟΣΩ Κ.: Σουηδίαν κατ. 'Αμβούργον, 14.000 τόν. σίτου, 'Ινδιαν, δολ. 31,75, φιότ, μέ 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 15 - 21.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΖΕΙΣ: Καπέμ, 21.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ρουέν, δολ. 8,50, φόρτωσις βάσει κλίμακος 93 σάντες, 10.000 τόν. έκφρτωσις 50 σάντες, Μαρτίου 12 - 24.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (λιθ.): Πόρτ Καμάρι 34.000 τόν. βιοτίου Μόμπιλ, Μπερσάντιν, Πότιν Κόμφορτ, δολ. 4,30, φιότ, μέ 24.000)19.200 τόν. φορτοφορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 1-25.

ΚΟΥΗΝ ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.): Δομινικανή Δημοκρατίαν, 8.000 τόν. σακχάρεως χύμα, άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού, δολ. 9,50, φιότ, μέ 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρ. 21 - 28.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΙ: 'Οχο Ρίος, Σαδάνα λά Μάρ, Σόλτ ρίθερ, 10.000 τόν. σακχάρεως χύμα, Νέαν 'Ορλεάνη, δολ. 9, φιότ, μέ 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 17 - 25.

ΕΙΡΗΝΗ: Κέτι Τάουν, Ντάρμπιταν, 'Ηστ Λόντον, 9.000 - 9.900 τόν. άρασσοτοι, 'Αμβούργον - Δυτ. Ιταλίαν ρέιντς, δολ. 13, διμον 'Άδριατικήν, δολ. 13,50, μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1 - 10.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΣΩΣΕΙΣ

ΣΑΣΣΑ (λιθ.): 15.010 τόν. d.w. (690.000 κ.π., 14½ - 15 μιλ., 25 τόν. φούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1973), δολ. 2.650 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρηση του πιλότου εις 'Ιλαδίο, Φεβρουαρίου 21 - 28, έπαναπαράδοσις Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντς, μέσω Μπαγκόχυ.

ΣΟΥΖΑΝ (εις τάχι τοάρτερ): 36.954 τόν. d.w. (1.513.343 κ.π. 14½ μιλ., 40 τόν. φούελ διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1965), δολ. 5.750 ήμερησίως, πλέον δολ. 25.000 δώρον, μίμεσος παράδοσις διαπλέοντας Κέν Γουέστ, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

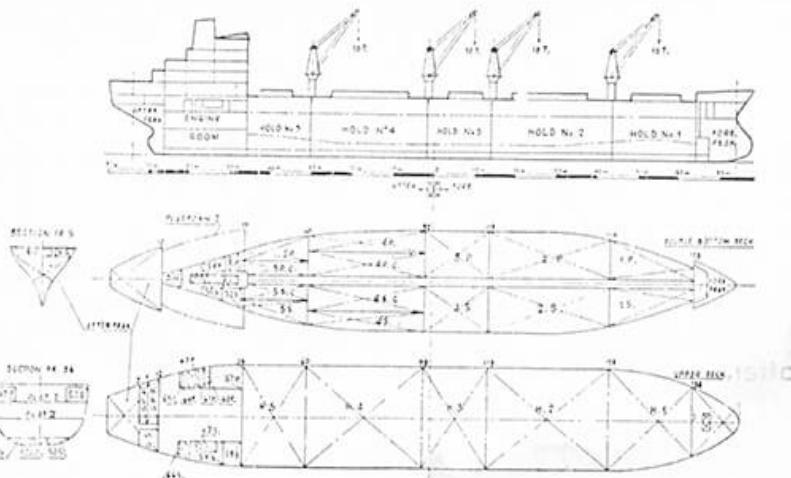
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΝΓΚΣ (εις τάχι τοάρτερ): 16.650 τόν. d.w. (787.000 κ.π., 16½ - 17 μιλ., 32 - 34 τόν. φούελ διλ και 1¾ τόν. ντήζελ διλ, τού 1968), δολ. 3.450 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρηση του πιλότου εις 'Ιλαδίο, Φεβρουαρίου 21 - 28, έπαναπαράδοσις Γάνδην - 'Αμβούργον ρέιντς, μέσω Μπαγκόχυ.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: 34.450 τόν. d.w. (15 μιλ., τού 1971), δολ. 3.700 ήμερησίως, παράδοσις Κα-

Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: 167, ALKIVIADOU STR. PIRAEUS - GREECE
TELEX: 212501-2-3 - CABLES: "AEGIS" -
TELEPHONE: 422381/385 - 4173001/005

ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ: KNIGHTSBRIDGE HOUSE,
197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7
CABLES: "AEGISHIP LONDON SW7"
TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2
(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")

ζαμπλάνκαν, Φεβρουαρίου 25, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.: 13.030 τόν. d.w. (610.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τόν. φιούελ διλ., τού 1961), δολ. 4.300 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμερικής, Φεβρουαρίου - Μαρτίου, έπαναπαράδοσις 'Ερυθράν Θάλασσαν.

ΟΡΦΕΥΣ: 13.736 τόν. d.w. (648.000 κ.π., 14 μιλ., 25 τόν. φιούελ διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ., τού 1956), δολ. 4.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως, δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την δριξήν του πιλότου εις Λονδίνον ή Βρέμην, Φεβρουαρίου 23 - 25, έπαναπαράδοσις Νιγηρίαν, Ιδρυτής Κόσουν.

ΜΑΡΗ: 14.900 τόν. d.w. (693.000 κ.π., 14½ - 15 μιλ., 25 τόν. φιούελ διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ., τού 1974), δολ. 3.250, ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μπαγκόκ, άρχας Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Χάβηρην - 'Αμερικής ρέιντ.

ΑΡΕΤΗ: 22.269 τόν. d.w. (14½ μιλ., 27 τ. φιούελ διλ., τού 1973) δολ. 5.50, παράδοσις διμεσος Κόντινεντ, ταξίδια 4 - 6 μηνών.

ΟΛΥΜΠΙΚΟ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ, ΟΛΥΜΠΙΚΟ ΑΣΠΙΡΕΙΣΙΩΝ ΟΛΥΜΠΙΚΟ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.): Ταξίδια 5 - 6 μηνών, άγνωστοι ναυλωταί, πιθανόν το 'Ελληνικόν Δημόσιον εις τα 50 σέντης κατά τόννου.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (εις τάμι τοάρτερ): 28.724 τόν. d.w. (1.303.724 κ.π., συμπεριλαμβανομένων 121.440 των πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ., 35-37 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ., τού 1972) δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσις άμερικανικούς λιμένας Κόλπου, Φεβρουαρίου 21, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ: 22.250 τόν. d.w. (1.087.000 κ.π., 14½ μιλ., 28 τόν. φιούελ διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ., τού 1973), δολ. 5.95, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως, δι' υπερωρίας, παράδοσις 'Αμερικανών - 'Αμεριδρόγρων ρέιντ, Μαρτίου 1 - 12, έπαναπαράδοσις διαπλούντας Πόρτ Κάμπος, μέσω Περσικού Κόλπου.

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.): 25.325 τόν. d.w. (1.222.000 κ.π., 15 μιλ., 36 τόν. φιούελ διλ., τού 1966), δολ. 6, παράδοσις Φιλαδέλφειαν, Φεβρουαρίου 26 - Μαρτίου 1, έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν· Καράτα ρέιντ, μέσω Αμερ. λιμένων Κόλπου.

ΛΕΒΑΝΤΗΣ (λιθ.): 13.045 τόν. d.w. (671.680 κ.π., 13½ μιλ., 19 τόν. φιούελ διλ. και ¾ τ. ντηζέλ διλ., τού 1960), δολ. 2.675 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά τη διαχώρωσην του πιλότου εις Σιγκαπούρην, Φεβρουαρίου 19 - 21, έπαναπαράδοσις 'Αμερικανών - 'Αμεριδρόγρων ρέιντ, μέσω 'Ινδιονήσιας.

ΑΣΗΜΙΝΑ (λιθ.): 69.166 τόν. d.w. (15 μιλ., 59 τόν. φιούελ διλ., τού 1966), δολ. 3.50, ταξίδια τριών έτων, παράδοσις 'Απω Ανατολήν, 'Ι. ούλιον - Αγύστουτον.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40404 τόν. d.w. (15 μιλ., 47 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ., τού 1973), δολ. 4.95, παράδοσις 'Ιταλίαν, Μαρτίου 10 - 28, έπαναπαράδοσις 'Αμερικανών - Γδύνιαν ρέιντ,

μέσω Αδστραλίας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 54.000 τόν. d.w. (τού 1974), δολ. 3.40, ένα κυκλικό ταξίδιον Αδστραλίας, παράδοσις και έπαναπαράδοσις 'Ιταπίνιαν, Μαρτίου 10 - 25.

ΣΟΥΕΡΤΕ (λιθ.): 15.877 τόν. d.w. (734.800 κ.π., 14 μιλ., 45 τόν. φιούελ διλ., τού 1957), δολ. 3.250 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις μετά την διαχώρωσην του πιλότου εις Ρόττερνταμ, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 5, έπαναπαράδοσις μετά την διαχώρωσην του πιλότου εις Δυτ. Αφρικήν.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.): 13.030 τόν. d.w. (645.000 κ.π., 14 - 14½ μιλ., 22 τόν. φιούελ διλ. και 1½ τόν. ντηζέλ διλ., τού 1961), δολ. 2.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μπαγκόκ, Μαρτίου 3 - 8, έπαναπαράδοσις Μπορτών - 'Αμεριδρόγρων ρέιντ.

ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ: 16.164 τόν. d.w. (693.000 κ.π., 13 μιλ., 18 τόν. φιούελ διλ. και 1.2 τόν. ντηζέλ διλ., τού 1958), δολ. 3.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, έποιμος παράδοσις Κόμπη, έπαναπαράδοσις Βάλδις Μπαΐν - Μπείρα ρέιντ.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (λιθ.): 26.452 τόν. d.w. (1.036.000 κ.π., 15 - 15½ μιλ., 40 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ., τού 1965), δολ. 5.25, ταξίδια 2 - 4 μηνών, παράδοσις διαπλέοντας Κέω Οδέστη, Φεβρουαρίου 18, έπαναπαράδοσις άμερικανών λιμένων Ατλαντικού ή Κόλπου.

ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ: 11.583 τόν. d.w. (542.000 κ.π., 13 μιλ., 17 τόν. φιούελ διλ. και 1 τόν. ντηζέλ διλ., τού 1955), δολ. 2.725 ήμερησίως, πλέον δολ. 850 μηνιαίως, δι' υπερωρίας, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις μετά την διαχώρωσην του πιλότου εις Πειραιά, Μαρτίου 5 - 12, έπαναπαράδοσις Βόρειας Ήπειρου ή Νότιου Ατλαντικού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ: 30.243 τόν. d.w. (1.166.000 κ.π., 14½ μιλ., 38 - 40 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ., τού 1973), δολ. 4.50, παράδοσις Καράτσι, Μαρτίου 10 - 28, έπαναπαράδοσις Μιλανόπα - 'Αμεριδρόγρων ρέιντ, μέσω δυτικής άκτης Ινδίας.

ΑΜΥΝΤΑΣ (εις τάμι τοάρτερ): 14.934 τόννων d.w. (669.000 κ.π., 13½ μιλ., 17 τόν. φιούελ διλ. και 1 - 1½ τόν. ντηζέλ διλ., τού 1970) \$ 4.600 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις μετά την διαχώρωσην του πιλότου εις Σιγκαπούρην, Φεβρουαρίου 19 - 21, έπαναπαράδοσις 'Αμερικανών - 'Αμεριδρόγρων ρέιντ.

ΧΡΥΣΑΝΘΟ Γ. Λ. (λιθ.): 28.560 τόν. d.w. (1.356.000 κ.π., 15 μιλ., 34 τόν. φιούελ διλ., τού 1971) \$ 5.50, παράδοσις Μαρμουργάκο Μαρτίου 1-15, έπαναπαράδοσις 'Ιταπίνιαν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΔΙΑ

ΠΙΣΚΕΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 29.000 τόν. Περού, Γουόρλντντεκί 95 (1974), Φεβρουαρίου 12.

ΚΙΣΜΕΤ II : Δυτ. 'Αφρικήν 50.000 τόν. κα-

θαρά, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντντεκί 78 (1974), Φεβρουαρίου 20.

ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ : Μαύρην Θάλασσαν 17.000 τόν., καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, την δέν ανεκούνθητη, Μαρτίου 1.

ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (λιθ.): Καραϊβικήν 40.000 τ. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλντντεκί 60, Φεβρουαρίου 13.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (λιθ.): Μομπάσαν 20.000 τόν., μέρος φορτίου, Μεσόγειον, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντντεκί 140 (1974), Φεβρουαρίου 21.

ΣΑΡΩΝΙΣ : Καραϊβικήν 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντντεκί 71, Φεβρουαρίου 13.

ΚΙΤΚ ΚΑΔΜΟΣ (λιθ.): Μαύρην Θάλασσαν 60.000 τόν. 'Ισπανίαν Γουόρλντντεκί 92½, άμερος φορτίου.

ΚΡΗΤΑΝ ΦΛΑΟΥΕΡ (κ.): Καραϊβικήν 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερας) Επερωτάς, Γουόρλντντεκί 65, έναν θορείως της γεφύρας Τζώρτζ Οδάσιγκτον, Γουόρλντντεκί 15.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): Σαΐντ Κρουά 34.000 τ. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντντεκί 75, Φεβρουαρίου 19.

ΑΕΩΝΙΑΣ (λιθ.): Κόμη μπάι Τσένινς 50.000 τόν. Τουρκίαν, Γουόρλντντεκί 60 (1974), Φεβρουαρίου 20.

ΣΑΒΙΝΑ : Περσικόν Κόλπον 33.000 τόνους Κεύλαντην, τημή δέν ανεκούνθητη, τέλος Φεβρουαρίου.

ΑΡΟ (λιθ.): Καραϊβικήν 36.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντντεκί 66,25, έναν θορείως της γεφύρας Τζώρτζ Οδάσιγκτον Γουόρλντντεκί 71,25, Φεβρουαρίου 18.

ΑΙΓΑΙΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (λιθ.): Καραϊβικήν 52.000 τόν., μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλντντεκί 60, Φεβρουαρίου 19.

ΑΝΖΙ : Μεσόγειον 34.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουόρλντντεκί 61, Φεβρουαρίου 23.

ΑΙΡ. ΣΠΙΡΙΤ (κ.): 'Ιταλίαν, μικρού μεγέθους, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν, Μεσόγειον, Γουόρλντντεκί 75, Φεβρουαρίου 24.

ΜΙΧΑΗΛ (λιθ.): Φρήπορτ 42.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορείως Χάττερας), Γουόρλντντεκί 72, Φεβρουαρίου 28.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιθ.): Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν., Ινδίαν, Πακιστάν, δύο συνεχή ταξίδια, Γουόρλντντεκί 145, Φεβρουαρίου 22.

ΣΠΕΚΤΡΑ I.: Δυτ. 'Αφρικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντντεκί 70, Φεβρουαρίου 22.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ : Καραϊβικήν 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλντντεκί 70, Φεβρ. 25.

ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν λιθ.): Μεσόγειον 80.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντντεκί 70, Φεβρουαρίου 22.

ΣΤΟΛ ΖΕΥΣ (λιθ.): 'Ιταπίνιαν 30.000 τόν. διρήνων πρός δομικά δολ. 10, τέλος Φεβρουαρίου.

ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ : Φρήπορτ 42.000 τ. Κεμπέκ, Γουόρλντντεκί 70, Φεβρουαρίου 28.

GREEK SHIOPWNERS!

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

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

NOW AVAILABLE TOTALY ENCLOSED
LIFEBOATS FOR OFFSHORE OILRIGS
AND TANKERS.

Also available:

- Davits for open and totally enclosed lifeboats.
- Oil rig survival davits.
- Accommodation ladder system and pilot hoists.
- Cranes, winches, capstans. (Davits and deck equipment made by

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

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

olympic yachts s.a.

ZEAL MARINA, PIRAEUS. TEL. 4510.211.2.3,
YARD: LAVRION, ATTICA.TEL. 0292.2582.3
TELEX: 212717 OLYA GR. CABLES: OLYMPELCO PIRAEUS.

SERES

SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS



ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057,
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231
TWX: 710-581-4915

General Agents for
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

CERES SHIPPING COMPANY LTD.
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

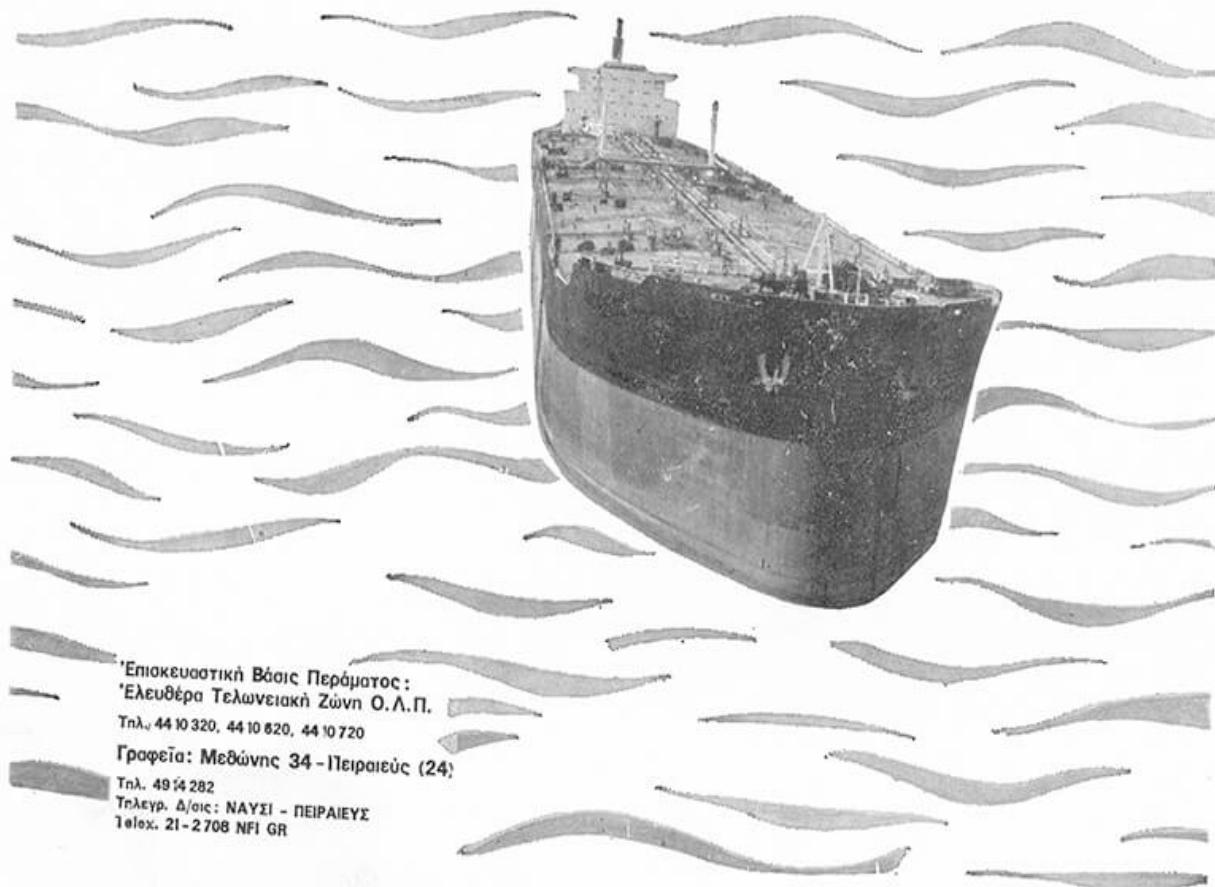
CERES JAPAN SHIPPING K. K.
Cable: Cereseast Tokyo — Telex: Q222-4067



ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Γενικαὶ Ἐποκευαὶ Πλοῖων

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



Ἐποκευαστικὴ Βάσις Περάματος:

Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Δ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 620, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεδώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλεγρ. Δ/οις: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τελεχ. 21-2708 NFI GR

Huiyngolis taw' Ellonyikaw' Poiwy

(ά. = ἀνεγώρησε — δ. = διῆλθε — ξ. = ξεθασε — ς. = δεξαμενόπλοιον — η. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	664υ	Ε. Μπουένος "Άθρες" 7)2	A'ΙΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ (δ.)	56	21090	ά. Ν. 'Ορλεάνην 8)2
ΑΒΑΣ	62	11048	ά. 'Αλεξανδρειαν 22)12	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .	62	11063	ε. Ντόρμπιταν 12)2
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	65	12191	ά. Χιούστον 27)1 διά Μπάσαρν	ΑΙΤΩΛΙΑ .	61	14269	ε. Βανκούβερ 6)2
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	11098	ά. 'Αμβούργον 26)1 Τζακάρτα (έπωλ.)	ΑΚΑΔΗΜΟΣ .	72	13124	ά. Ταϊπάτα 10)1 διά Κασίμα
ΑΓΑΦΩΝ	70	10008	ά. Παρανάγου 15)2	ΑΚΙΣ Σ .	57	6205	ά. Ρόθερνταν 2)2 διά Χάτφα
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ά. Γουέπετα 28)1 διά Στόντ	ΑΚΜΩΝ .	71	16050	ά. Ροζέριαν 8)2 διά Μπ. 'Άθρες
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Κόρπους Κρίστι 25)1	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ .	72	9856	ε. Γιοκοχάμα 10)2 διά Βανκούβερ
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15859	ά. Χάμπτον ρόδες 17)2 διά Σ. Κρουά	ΑΚΟΥΡ .	53	17676	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)2 διά 'Ιταλιαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	62	9536	ά. Παναμά 2)2 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ .	57	2306	ά. Λεισόες 22)1 διά Π. Σάντα Μαρία
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Γιεραλτάρ 9)2 διά 'Αλεξανδρειαν				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ά. Σάντος 15)2	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ .	59	3379	ε. Σαράρεστον 17)1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	54	1585	ά. Πειραιάδ 8)2 διά Δρέπανον	ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ .	60	4623	ά. Πειραιάτ 25)1 διά Βεγγάζην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Χ.	58	2667	ε. Κοπεγχάγην 11)2 διά Ζευμπρούγκε	ΑΚΡΑΤΑ .	75	10000	ά. Βηρυτού 15)2 διά Λαττάκιαν
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ά. Ντακάρ 10.9.74 διά Χονκάγκ	ΑΚΡΙΤΑΣ .	71	9868	εις Τόκιο, όπα συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ	59	5728	ά. 'Αμφέροαν 9)2 διά Σρί Λάνκα	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .	72	13638	ά. Χιροσίμα 23)1 διά Κόπον ΗΠΑ
ΑΓΗΝΩΡ	71	8721	ά. Τζάκονσον 12)2 διά Τρίνινταν	ΑΚΤΑΙΑ .	74	23000	εις 'Ελευσίνα υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	56	20686	ά. Φιλαδέλφειαν 11)2 διά Κάρντιφ	ΑΚΤΙΒΙΤΥ .	60	10235	ά. Ρουέν 31)1 διά Κεύλαπην
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	ά. Πειραιάδ 11)2 διά Γαλλίαν	ΑΛΕΚΟΣ .	58	10887	ά. Γλασκώθιν 11)2 διά Η. Σέντραλ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .	63	11222	ά. Χάμπτον ρόδες 14)2 διά Μεξικόν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .	57	10389	ά. Κιουρασάο 8)2 διά Μαζαμβίκην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .	54	8796	ά. Χάμπτον (κων.) 31)1 Μ. Θάλασσαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β. .	62	3986	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10332	ά. Κων(πολιν) 31)1 Μ. Θάλασσαν	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ .	44	7207	ά. Ντάρμπιταν 23)2
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ .	56	1749	ά. Κων(πολιν) 14)2 διά Κωνσταντζαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ .	39	3375	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ .	61	12847	ε. Πειραιά 14)2	ΑΛΕΞΗΣ Γ. .	53	1533	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	51	7066	ά. Πειραιάδ 22)1	ΑΛΩΦΙΑ .	74	22371	ε. Μαντράς 12)2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8279	ά. Ντόρμπιταν 10)2	ΑΛΙΑΚΜΩΝ .	54	7234	ά. Βηρυτού 15)2 διά Κων(πολιν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .	62	16565	ά. Πότο 'Ελιζαπτεθ 21)12 Γαλλίαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ .	55	3003	ά. Λισανδρίνων 14)2 διά Στοκχόλμην
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .	58	9104	ά. Λίθερπολ 10)2 διά Ντόρμπιταν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ .	58	9878	ά. Μπαχρέν 10)1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	59	8067	ά. Σιγκαπούρων 6)2 διά Κίναν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟΥ .	57	8266	ά. Σιγκαπούρων 26)12 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	60	19797	ε. Μανάσιος 12)	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ .	57	8192	ε. Μαυρίκιουν 27)1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΥΟΥΡ .	58	7949	ά. Κων(πολιν) 13)2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	51	1988	ά. Μασσαλίαν 3)2 Τρίπολιν (έπωλ.)	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .	56	8192	ε. Πειραιά 2)10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	ά. Μπρέμερχαν 15)2 Σλουσκίλ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡ .	60	8294	ά. Σιγκαπούρων 20)1 διά Μπαγκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	53	11558	ά. Χάμπτον ρόδες 15)2 Μπωμόντ	ΑΙΓΚΗ Ι. Π. .	53	8453	ε. Πουρί 13)2 διά Ντακάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	55	8254	ε. Κορασόρι 13)2		70	10011	ε. Σιγκαπούρων 26)1 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	52	4615	ά. Πούλα 25)1 διά 'Εισθογμάουθ				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .	59	8929	ά. Ρότερνταν 3)12 διά Τζακάρταν				
ΑΓΚΝΙΚ	54	6177	ά. Κων(πολιν) 12)2				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	4840	ά. Βαρκελώνην 31)1 διά Λέγκορν				
ΑΔΑΜΑΣ .	69	10008	ά. Κόμπε 11)2 διά Λ. Μάρκες				
ΑΔΩΝΙΣ .	59	12180	ά. Ρότερνταν 14)2 διά Κή Γουεστ				
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ .	58	9048	ε. Ντόρμπιταν 11)1				
ΑΕΤΟΣ .	56	8799	ά. Πειραιά 17)2 διά 'Ισπανίαν				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ .	51	4664	εις μενομάθη 'ΝΑΣΟΣ'				
ΑΘΕΝΣ ΓΚΛΟΥΡ	58	8677	ά. Τέλεναν 13)2 διά 'Ασσάμπι				
ΑΘΡ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ .	51	6416	ά. Λορ. Μάρκες 10)2 Ρότερνταμ				
ΑΘΗΝΑ .	59	8132	ά. Ν. 'Ορλεάνη 7)2 διά 'Ελλάδα				
ΑΘΗΝΑI	53	3575	ά. Κων(πολιν) 6)2 διά Μ. Θάλασσαν				
ΑΘΗΝΑI	56	2863	ά. Χιούστον 24)1 διά Βηρυττόν				
ΑΘΗΝΑI-Ι	58	9414	ε. 'Αμπού Ντάμπι 15)1				
ΑΘ. ΒΙΚΤΟΡΥ II (δ.)	58	16695	ά. Ν. 'Υρκιν 14)2 διά Φρήπορτ				
ΑΘ. ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	53	11457	εις Πειραιά δάπ. 19)12				
ΑΘ. ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	13551	ά. Γιεραλτάρ 5)2				
ΑΘΩΝ .	45	13570	ά. Πόρ 'Αρθουρ 14)2 Ρότερνταμ				
ΑΘΩΣ .	69	10008	ά. Ράς Τανόρα 20)12				
ΑΙΓΙΣ ΑΓΓΟΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ά. Σιγκιουράν 18)2				
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ	72	11702	ά. Σιγκαπούρων 13)1 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΙΤ	60	13165	ά. Μπανάρα 26)1				
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΙΚ .	74	12498	ά. Σιγκαπούρη 18)1 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	71	15387	ά. Βανκούβερ 8)1 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	εις Μπιλμπάο, υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΙΣ ΚΟΥΝΤΟΥ .	61	13993	ά. Μουροράν 17)2 διά Αστραρίδαν				
ΑΙΓΙΣ ΑΗΤΗΤΕΡ (δ.)	66	46486	ά. Πόρτλαντ (Με) 9)2 διά Περιοικόν				
ΑΙΓΙΣ ΑΙΝΚ	74	18963	ά. Αλεξανδρειαν 5)2				
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	74	12498	ά. Μπιλμπάο 22)1 διά 'Αμβερσαν				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ά. Ριό 'Ιανείρο 18)2				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ά. Ναγκούρια 9)2 διά Ντόρμπιταν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ	59	10373	ά. Ντουσιάτα 20)1				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ-ΙΖ	72	11702	ά. Αμπερτράντη 7)2 διά Η.Π.Α.				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΙ-ΒΕΡΥ	71	15387	ά. Μπανάρα 23)1				
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ά. Μπιλμπάο υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥ-ΝΑΜΙΚ	75	12498	εις Μπιλμπάο υπό συμπλήρωσιν				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ .	70	15387	ά. Ιμπριγκαν 13)2				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΑΤΖΕΝΣ δ.	68	8951	ά. Ρότερνταν 15)2 διά Λέγκορν				
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12450	ά. Γιοκούμαν 10)2 διά Μιζουσίμα				
ΑΙΓΙΣ ΠΑΓΙΩΝΗΡ .	67	9355	ά. Σαλβαντόρ 27)12 διά Μασέοι				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	70	9200	ά. Γιοκούμαν 20)12 διά Κρίστομπαλ				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ δ.	63	21609	ά. Ροζέριο 19)12 διά Μπαχία Μπλ.				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .	71	15387	ά. Καράτι 14)2				
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΥ .	71	11285	ά. Φιλαδέλφειαν 14)2				
ΑΙΓΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	ά. Γουέλφα 8)2				
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .	70	9200	ά. Αμέρεραν 6)2 διά Ντόρμπιταν				
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ .	71	11525	ά. Αγ. Φραγκίσκον 15)2 διά Ντάρεν				
ΑΙΓΙΣ ΤΑΙ-ΦΟΥΝ .	68	16702	ά. Ν. 'Υρκην 18)2				
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)1 διά Τζαμάικα				
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤ	70	9025	ά. Λαύριον 21)10 διά Κίναν				
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΝΟ .	69	9355	ά. Ν. 'Ορλεάνη 15)2 διά Σαθάνναν				
ΑΙΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ .	61	13058	ά. Μόζι 13)2 διά Νασόρου				
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .	72	11285	ά. Ντόρμπιταν 5)2				
ΑΙΓΥΠΤΟΣ .	45	3805	ά. 'Αλεξανδρειαν 4)2				
ΑΙΓΚΑΙΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. 'Υρκην 14)1 διά 'Αρούπαν				
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΑΝΔΡΗ	67	28774	ά. Κόρπους Κρίστι 5)2				
ΑΙΓΙΑΛΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .	74	16000	ά. Μπάρσαν 15)2				
ΑΙΓΙΑΛΙΑ Γ.	54	2488	ά. Πειραιάδ 5)2 διά Σικελίαν				
ΑΙΓΙΑΛΙΑ ΛΟΒΕΡΔΟΥ	66	14449	ά. Μπ. Μπλάκον 28)1 Κίναν (έπωλ.)				
ΑΙΟΙΔΑΝ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ .	60	8368	ά. Ρότερνταν 13)2				
ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΝ .	63	11502	ά. Ντόρμπιταν 17)1 διά Κωνστάντζαν				
ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΗ .	58	9292	ά. Ρότερνταν 18)2 διά 'Αμβούργον				
ΑΙΟΔΟΣ .	71	9885	ά. Γκουαγιάλ 20)11				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗ ΣΤΑΡ .	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗ ΛΑ·ΙΤ .	66	2982	ά. Νίκαια 29)1 διά 'Αννάπα				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗ Σ ΛΑΚ .	59	2722	ά. Σπέτζια 7)2 διά Δικικντα				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗ ΤΖΟΥ·	56	8674	ά. Κόρπους Κρίστι 5)2				
ΑΙ·ΙΡΗΝΗ Σ ΣΑΞΕΣ .	65	22118	ά. Φιλαδέλφειαν 17)2				

ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	9000	έ. Νταμάμ 5)2 διά Συρίαν	ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ά. Αμέρεραν 11)1 διά 'Αλγέριον
ΑΝΝΑ Μ. (δ.)	54	16193	ά. Περαιώ 5)2 διά Συρίαν	ΑΡΜΑ	58	9364	ά. Κόραμσόρ 21)12
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	ά. Μασσαλίαν 19)1 διά Ταματάσε	ΑΡΜΑΤΑΝ	71	9212	ά. Ρόττερνταμ 1)2 διά 'Αντεν
ΑΝΝΕΑΙ	44	13768	ά. Βοστώνην 7)1 διά Τόκιο	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	έ. Βρέμη 8)12
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	ά. Τούμπα 10)2 διά Γουέπτα	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	έ. Ν. 'Υόρκην 16)2
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	έ. 'Αλεξάνδρεια 14)2	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	ά. Ντωμπιταν 13)1 διά Περσικόν
ΑΝΝΟΥΑΔ	71	10006	ά. Κόμπε 13)2 διά Χοζούμια	ΑΡΟΣ	48	3783	ά. 'Αλεξάνδρεια 22)1
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	ά. Ν. 'Ορλεάνην 15)2 διά Αρούμπαν	ΑΡΠΑ	55	3972	έ. Ρεοίς 15)2
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	έ. Βηρυτών 18)2	ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Ν. 'Ορλεάνην 17)2 διά Κόρκ
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ύπο παραλαβήν				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	δ. Παναμά 11)2	ΑΡΡΑΣ (δ.)	53	13459	ά. Βιζαγκαπατινάμ 30)11 Καλκόύττα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	ά. Γιθραλτάρ 14)2 διά Βραζιλίαν	ΑΡΤΑ	57	10067	έ. Σαιντ Τζός 14)2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	57	9585	ά. Κ. Τάουν 11)2 διά 'Ινδονησίαν	ΑΡΤΑ	55	1875	έ. Δάντσικ 9)2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	έ. Εωδη. Ντώμπαν 9)2	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Σιγκαπούρην 23)1 διά 'Ιράν
ΑΝΤΖ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	63	20625	ά. Ντώμπαν 19)1 διά Κωνσταντίναν	ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ	63	36139	είς Μασσαλίαν από 8)1 (έπισκευα)
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	ά. Ν. 'Υόρκην 5)2 διά Βοστώνην	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	έ. Γέλασθαν 17)2
ΑΝΤΙΓΩΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	έ. Μπιζέρτα 10)2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Μπέρια 2)1
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ά. Γιθραλτάρ 16)11 διά Μεξικό	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Αμέρεραν 1)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	έ. Βανκούφερ 17)2	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	ά. Λός 'Αντζελες 17)2 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	ά. Γιθραλτάρ 13)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Ράς Τανόύρα 17)1
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Κάρυγη 'Αιλ. 31)1 διά Χιούστον	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Ολάκαν 17)2
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Γιθραλτάρ 21)1 διά Μεξικόν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Αμέρεραν 13)2 διά Λονδίνον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	ά. Κωνιτόλιν 24)12 Μ. Θάλασσαν	ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ μ.	72	42253	έ. Καράτσι 7)2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤ.	50	2167	είς Πειραιάς από 4.4.1972	ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	51	7594	έ. Κολομπο 9)2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Λάς Πάλμας 15)2 διά Περσικόν	ΑΣΠΑ	66	2794	ά. Αμέρεραν 11)1 διά 'Αλγέριον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	ά. 'Ολάκαν 22)1 διά Σεμπού	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	64	4701	έ. Παναμά 8)2
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	ά. Μπατάρ Μασάρ 16)1 Δυτ. 'Ινδιας	ΑΣΠΙ. ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	ά. Σιγκαπούρην 15)2 διά Περσικόν
ΑΟΥΡΟΡΑ II	68	15353	έ. Βαλπαραΐζο 30)1	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	11128	ά. Κωνιτόλιν 6)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΠΕΞ	73	16397	δ. Παναμά 23)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΣΠΙΟΣ	59	9302	έ. Σαΐντ Μάικλες 18)12 'Άλγεριαν
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	έ. Σιμονόσεκ 4)12	ΑΣΠΙΣ	58	9378	ά. Λεμεσσόν 10)2 διά Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	57	22479	έ. Πειραιά 16)2	ΑΣΣΙΣΙΟΣ	63	13461	ά. Χαρόην 7)2 διά Ντακάρ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	ά. Ναγκόγια 14)2 διά Κ. Τάουν	ΑΣΤΕΡΙ	66	6200	έ. Παναμά 28)1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Πειραιώς 17)2 διά Τόνιδε	ΑΣΤΗΡ	74	13633	ά. Νιούπορτ 31)1 διά 'Αμπού Νταμπί
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ά. Σιγκαπούρην 3)1 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΣΤΗΡ (δ.)	54	12338	ά. Σπέτζια 12)2 διά Μονφαλκόνε
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙ-Σ	58	4684	ά. 'Ωκλαντ 5)2 διά Αλτελέτον	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	ά. Χάθρην 7)2 διά Γιθραλτάρ
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Ν. 'Υόρκην 6)2 διά 'Αρούμπαν	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Χιούστον 22)1 διά 'Αρούμπα
ΑΠΟΛ. ΔΑΙΤ'	62	6929	ά. Κωνιτόλιν 7)2 διά Χέρρον	ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ	60	3890	έ. Γιθραλτάρ 19)2 διά Λαττάκια
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Μασσαλίαν 23)1 (έπισκευα)	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	615b	έ. Ταματάθε 28)12
ΑΙΓΑΙ. ΓΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. 'Αρμάπανταν 13)2	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Πιεταράρι 12)12 διά Κέμι
ΑΙΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Μοντεθίδε 8)2 διά Κίναν				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	έ. Τάγκα 14)2	ΑΣΩΜΑΙΟΣ	71	8973	έ. Χακάτα 13)2
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	έ. 'Ικικ 19)12	ΑΙΔΑΝΤΗ	66	6235	ά. Μασσαλίαν 11)2 διά 'Ιταλίαν
ΑΡΑΝ	70	9870	έ. Θέσεναρντ 9)1	ΑΙΕΝΕΑΙΔΑ	66	11949	έ. Ντουμπάτι 28)1
ΑΡΑΣΩΣ	56	1965	ά. Ρόττερνταμ 7)2 διά Τρίπολιν	ΑΙΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	ά. Δάντσικ 5)2 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΛΑΦ	60	9938	έ. Πουασόν 16)1	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ά. Ν. 'Υόρκην 16)2 διά 'Αρούμπαν
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Γιθραλτάρ 30)1 διά Σαβόνα	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Γκρότον 7)2
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Τοάλια 29)1 διά Τοιταγκόγκ	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΣΙΑΡ	63	15921	ά. Κολοδύμπια ρίθερ 21)1 διά Κορέαν
ΑΡΓΟΣ	69	9868	έ. Ρόττερνταμ 16)2	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Κολοδύμπια ρίθερ 15)2
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Γδονία 15)1 διά Κιελόν	ΑΙΔΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Βιρτόν 13)2 διά Σαγκάπην
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ά. Λάς Πάλμας 17)2 διά Κάντλα	ΑΙΔΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Ρουέν 10)2 διά Κογκούμδεν
ΑΡΓΩ ΟΛΑΝΔΙΑ	57	10376	ά. Μπάραρον 5)1	ΑΤΡΕΥΣ	74	13600	ά. Ντώμπαν 28)1 διά Βομβάνη
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	έ. Βορμάνη 13)2	ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	έ. Πειραιά 17)2
ΑΡΕΤΗ	73	13691	δ. Παναμά 23)8 διά Σαγκάνην	ΑΙΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Ράς Τανόύρα 2)2 διά Χάθρην
ΑΡΕΤΗ Σ.	45	4578	είς Γένοβαν από 15.10.1974 (έπισκ.)	ΑΙΤΙΚΗ	66	3320	έ. Τρίπολιν (Λιθύν), 12)9)74
ΑΡΕΤΟΥΣΑ (δ.)	57	20729	ύπο παραλαβήν	ΑΙΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Πειραιά 16)1 διά 'Απαπα/Λάγκος
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	έ. Πειραιά 11)2	ΑΥΑΙΣ	72	16600	ά. Παναμά 7)2
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Π. Λίνκον 19)12 διά Κίναν	ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ὑπερ.)	40	26314	έ. Κείτ Τάουν 18)2 διά Σίδηνε
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	έ. Ντώμπαν 7)2	ΑΥΡΑ	62	10323	έ. Βαρκελώνη 10)2
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Ταράντο 10)2	ΑΥΡΑ	45	1756	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΕΑ	62	12038	έ. Γαϊδην 11)2	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	74	9800	έ. Μπρέμερχφεν ύπο συμπλήρωσιν	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	41	4879	ά. Κ. Κουβέ 4)2 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. 'Αμβούργον 15)2 Ντουμπάτι έπωλ.	ΑΦΡΙΚΑΝ ΔΑΙΤ'	58	8331	ά. Γιθραλτάρ 23)1 διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Γιοκοχάμαν 13)2 διά Κρίστομπαλ	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ	54	2945	ά. Πειραιά 12)2
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ά. Πόρτ φ Σπαίην 13)2 (έπισκευα)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Μαντράς 10)2 διά Κωνιτάντζαν	ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	56	31571	έ. Ρίο 'Ιανέρο 29)1
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΖΥΛΑΣ	57	6452	έ. Τζένταν 9)11	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	έ. Ν. 'Ορλεάνην 6)2
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Χόγκ - Κόγκ 16)2 Βαρκελώνη				
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ	56	8995	έ. Σαΐντ Τζών 5)2 διά 'Αλεξάνδρειαν				
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	58	8920	ά. Σαΐντ Τζών 4)2				
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	74	11514	έ. Βανκούθερ 9)2				
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	74	11513	ά. Κωνιτόλιν 9)2 Νοθορωσίκην				
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	60	10631	ά. Κόμπα 24)1 Κρίστομπαλ (έπωλ.)				
ΑΡΙΣΤΟΛΑΟΣ	75	9800	είς Μπρέμερχφεν, ύπο συμπλήρωσιν				
ΑΡΙΣΤΟΝΙΜΟΣ	74	9800	ά. Παναμά 15)1 διά Κίναν				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	44	4856	ά. Γιθραλτάρ 15)2 διά Η.Π.Α.				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. 'Αμβούργον 8)2 διά Μουσκάτ				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	74	11513	ά. Λισσαδώνα 14)2 διά Μπάραρ				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΣ	57	10609	ά. Γδονία 15)2 (έπωληθη)				
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Παναμά 7)2 διά 'Ιαπωνίαν				
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Χονιούλου 15)2				
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	έ. Αμέρεραν 19)2				

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ

36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ, 30 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΚΛΙΝΑΙ, 3200 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ, ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΝ ΠΡΟ-ΣΩΠΙΚΟΝ· ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΑΣΙΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΕΩΣ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΑΙΑ (ΦΟΡΤΗΓΑ, ΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΠΟΛΕΜΙΚΑ, VLCC κ.λ.). ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΩΝ. ΤΕΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: — ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ.

ΠΡΟΥΠΟΛΟΙΤΣΕΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΛΙΑ. ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ:

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε., 12, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφωνα: 422.184, 4176.435, 4176.628 - Telex: 2601-2602

RHINE - SCHELDE - VEROLME
RSV
 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ:
 VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDSM, SCHELDE
 ΣΤΟ ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING.

ΒΕΛΟΣΙΤΥ	69	5630	ά. Βομβάνη 13)2 διά Μομπάσαν	ΓΚΟΛ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ε. Λόδης "Αντζέλες 30)1
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Μπ. "Άύρες 6)2 Ρόττερνταμ	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΗΓΚΑ (δ.)	56	21049	άργει είς Πειραιά από 12)12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ά. Λουάντα 9)1 δι' "Οδέντο	ΓΚΟΛ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ	.. 73	16439	ά. Μόμπιλ 19)12
ΒΕΡΙΩ (μικτόν)	72	57527	ε. "Αμβέργρον 8)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ ..	71	12959	ά. Χάμπτον ρόδης 17)2 δι' "Αμβέρσαν
ΒΕΤΑ	43	1845	ε. Πειραιά 3)11	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΚΡΟΣ ..	68	11148	έ. "Ωκλαντ 16)2
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ	48	3930	ά. Σάντος 15)1 διά Μπ. "Άύρες	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΔΑΝΣ ..	69	11148	ά. "Ιμιγχαμ 18)2 διά Φλώσιγκ
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Ντόρμπαν 9)2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΗΝΤΕΡ ..	56	8159	ά. Δάντοιχ 4)12 διά Βρέμην
ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ	58	13186	ά. Άξις Πάλμας 30)12 διά Περιοίκων	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΦΟΣ ..	74	16439	ά. Σέβεν "Αιλ. 25)1 διά Χιούστον
ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	ά. Σουδάν 28)12 Τζένταν	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ ..	66	11536	δ. Καναπίδην 9)1
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ε. Πειραιά 14)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΝΤ ..	72	12959	έ. "Αμβέρσαν 18)2
ΒΙΟΔ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	119811	ά. Κάρυκ "Αιλ. 31)1 λάντς "Εντ	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΣΠΗΡ ..	72	12959	ά. Ταλκαχούνα 5)2 Μπ. "Άύρες
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Λούδινον 1)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΣΤΑΡ ..	75	13000	είς Σιμίζου, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ε. Βομβάνη 26)1	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΙ ..	54	6782	έ. Σάντος 2)1 διά Ματαντί
ΒΟΡΙ	57	7727	ε. Γκουαγιακίλ 13)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ ..	68	10396	δ. Παναμά 29)1 διά Μανζανίλο
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Κονγούλιν 6)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ ..	72	12959	έ. Ν. "Ορλεάνην 3)2
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	ά. Μπλίμπαν 15)2 δι' "Αμβέρσαν	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΕΙ-Σ ..	74	13000	ε. Φιλαδέλφειαν 14)1 Ν. "Ορλεάνην
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ε. Ρόττερνταμ 12)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΦΑΙΣ ..	69	11148	ά. Ταλκαχούνα 5)2 Μπ. "Άύρες
ΒΡΑΧΟΣ (δ.)	51	18259	ά. Μορμουγάδο 26)10 διά Καλκούταν	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ..	59	12149	είς Σιμίζου, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ύπερωκ.)	32	18254	ά. Κιουρασάο 16)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΙ ..	54	6782	έ. Σάντος 2)1 διά Ματαντί
ΒΥΖΑΝΤΙ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ε. "Αμβέρσαν 18)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ ..	68	10396	δ. Παναμά 29)1 διά Μανζανίλο
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	δ. Παναμά 13)2 διά Κόμπε	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΤΣΕΙ-Σ ..	74	12959	έ. Φιλαδέλφειαν 14)1 Ν. "Ορλεάνην
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Χάρθρην 18)1 διά Ρεοΐφ	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΦΑΙΣ ..	69	11148	ά. Ταλκαχούνα 5)2 Μπ. "Άύρες
ΓΑΛΛΕΙΑΣ (δ.)	61	18588	ε. Ν. "Ορλεάνην 7)12	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ..	59	12149	είς Σιμίζου, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΑΛΗΝΗ	58	16357	ε. Ν. Υόρκην 15)2	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΚΑΡΡΙΕΡΣ ..	63	26940	ά. Σάντος 2)1 διά Ματαντί
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Ντόρμπαν 23)12	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΦΡΕΝΤ ..	70	9917	δ. Βαρκελώνην 11)2 δι' "Αθάναν
ΓΑΡΟΥΦΑΙΑ	60	12006	ά. Αμβέργρον 7)2 διά Ντόρμπαν	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ ..	70	11527	δ. Γιβραλτάρ 13)2 διά Θέουσα
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649	δ. Κων(πολίν 3)1 διά Ρωσιαν	ΓΚΟΛΑΝΤ. ΧΟΟΥΠ ..	67	7888	δ. Σιναίμπαν 15)8 διά Κίναν
ΓΕΜΕΟΣ	62	11082	ά. Μιτάχια Μιτλάκα 8)2 διά Κίναν	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ ..	57	2885	ε. Τενερίφη 17)2 διά Μαδέρια
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ε. Λούδινον 16)2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ ..	57	9132	δ. Ντούμπια 25)1 διά Γιουροπόρ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	ά. "Εμέδεν 16)2 διά Ρόττερνταμ	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ ..	63	15373	ε. Καζαμπλάνκα 31)1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Σιμπενί 26)10 δι' "Αδριόσταν	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤ ..	62	15389	ε. Νταδάο 10)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	είς Μόντρεαλ 18)12 (έπισκευαι)	ΓΚΡΑΝΤΟΝ ..	66	9805	ά. "Οζάκα 6)2 διά Σάν Χουάν
ΓΕΩΡ. Β.	61	18796	ε. Σικαπάρων 14)2	ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.) ..	52	11914	έ. Τής 13)2 διά Μεσόγειον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	είς Χιούστον από 26)7 (έπισκ.)	ΓΚΡΕΙ-Σ Α ..	71	16306	ε. Ρίο "Ιανέριο 7)2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	66	11908	ά. Σιμπενί 9)2 δι' "Αύγουσταν	ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ ..	58	10139	ε. Κόμπε 9)2
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	δ. Μπλίμπαν 10)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΓΟΡΓΗ ..	58	9474	ά. Λιοσαθένα 29)1 διά Μπέρια
ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	16605	ά. Ν. Υόρκην 24)1 δι' "Αρούμπαν	ΓΟΥΕΣΤΑΡ ..	57	9475	ά. Λορ. Μαρκές 10)2 Χάρτελεπούλ
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Γιοκόχαμ 13)2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ ..	72	19426	ά. Ν. "Υόρκην 8)2 δι' "Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡ. ΣΥΛΑ	70	18634	δ. Γιβραλτάρ 8)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ ..	73	19426	ε. "Ελισμασιθ 12)2 δι' "Ελλάδα
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ε. Χακάτα 25)1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ ..	74	19426	δ. Παναμά 29)1 διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ά. Ρόττερνταμ 18)2 διά Ρουέν	Γ. ΜΑΡΙΝ ..	73	19426	ε. Ντόρμπαν 30)1
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Μορμούγδο 10)2 δι' "Ιαπωνίαν	Γ. ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.) ..	75	18265	ά. Αύγουσταν
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει είς Πειραιά από 11.1.1971	Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.) ..	74	18627	ά. Κιουρασάο 3)2 διά Πρόθιντενς
ΓΙΑΓ. ΚΟΛΟΚΗΝΗΣ	60	41982	ε. Πειραιά 11)2	Γ. ΠΡΟΣΠΕΚΤ (δ.) ..	74	18627	ά. Σπάττη 13)2 διά Κιουρασάο
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	ά. "Αμβέρσαν 13)1 διά Πειραιά	Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.) ..	74	18627	ά. Μπ. "Αύρες 14)2 διά Κιουρασάο
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. "Αμβέρσαν 28)1	ΓΟΥΔΑΤΕΡ ..	54	4389	ά. "Αμβέργρον 6)2 διά Βεγγάζην
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ύπο παραλαβήν	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV ..	72	9070	ε. Ν. Υόρκην 12)2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ά. Δάντην 311 διά Σ. Νίκολας	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ ..	62	9951	ά. Κολούμπια ρ. 25)1 διά Φιλιππίνες
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	ά. Πόρτ Αρθουρ 4)2	ΔΑΝΑΟΣ ..	58	4595	ά. Τεργέστην 8)2 διά Τρίπολιν
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	ε. Βενετίαν 18)2	ΔΑΦΝΗ ..	73	19451	ά. Μορφόραν 11)2 διά Κουνίρο
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.)	60	29120	ά. Κασίμα 20)12 διά Περσικόν	ΔΕΚΕΣΑΝ ..	56	10483	ε. Κοπεγχάγην 7)12
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΤΝ	67	13091	ε. Χακάτα 5)2	ΔΕΞΠΟΙΝΑ ..	60	11489	ά. Κοατζακούλακος 29)8 δι' Αύγουσταν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	δ. Κων(πολίν 12)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΔΕΞΠΟΙΝΑ ..	59	9312	ε. Σαΐντ Τζών 11)2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Βανκούθερ 8)2 δι' "ΗΠΑ	ΔΕΞΠΟΙΝΑ ..	71	9085	ά. Σιγκαπούρην 22)11 διά Τζακάρτα
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ε. Γένοβαν 26)1	ΔΕΞΠΟΙΝΑ Α. II ..	52	7307	ά. Πειραιά 3)2
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	ύπο παραλαβήν	ΔΕΞΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.) ..	65	35619	ά. Έσκραδος ρ. 13)2 διά Φιλαδέλφ.
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	ά. Σιγκαπούρην 3)2 διά Νιγκάτα	ΔΕΞΠΟΙΝΑ Γ. Κ. ..	66	9410	ύπο παραλαβήν
Γ. ΙΝΤΕΙΕΝΤΕΝΣ	58	5175	ά. Μπάρι 17)1 διά Τρίπολιν	ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ Ζ ..	63	16417	ά. Μπ. Μπλάκα 29)1 διά Λ. Πλάτα
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	53	4481	ά. Γιβραλτάρ 16)2 διά Ρόττερνταμ	ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.) ..	64	16417	ά. Γενόβεα 16)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ	53	11713	ά. Ρόττερνταμ 8)11	ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) ..	61	16417	ά. Γιβραλτάρ 25)1 διά Λ. Πλάμας
ΓΚΑΙΚΑΡΑ	50	6012	ά. Γιβραλτάρ 16)2 διά Πόρτ Σαΐδ	ΔΗΜΗΤΡΑ ..	68	9583	ά. Σαΐνανα 11)2 δι' "Αντεν
ΓΚΑΙ-Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	5700	ά. Γιβραλτάρ 25)1 δι' "Αλγερίου	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ..	58	8636	ά. "Αμβέρσαν 17)1 δι' "Αλγέριον
ΓΚΑΛΑΞΥ (δ.)	54	8841	ά. Καράτα 27)1 διά Κακινάντα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ..	55	5397	ά. Πειραιά 16)2
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	17357	ά. Ν. Υόρκην 4)1	ΔΗΜ. Α. ΛΕΜΟΣ ..	73	35545	ά. Νταμπιέρ 29)1
ΓΚΑΛΑΝΤ	45	3312	ά. Πειραιά 22)1 διά Χαλκίδα	ΔΗΜ. - ΓΙΩΡΓΟΣ ..	56	3333	ά. Πειραιά 17)2 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ	64	28917	ά. Ναγκόδια 10)2 διά Περιοίκων	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. ..	58	3441	ά. Ελαφίων 17)2 διά Νταμπιέρ
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	51	50758	ά. Πούλο Μπούκορ 26)11	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. Φ. ..	63	18826	ά. Ν. Υόρκην 14)2 διά Βοστώνην
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	53	6076	ά. Λάς Πάλμας 21)12 "Απατα" Λάγκος 26)1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ..	49	3676	ά. Πόλον 25)12 διά Δ. Αφρικήν
ΓΚΑΜΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6000	ά. Βενετίαν 26)1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ..	44	13488	ά. Ρίο "Ιανέριο 7)2 διά Γενοβά
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥΝ.	61	12168	ά. Ν. Υόρκην 10)2 δι' "Αρούμπαν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ..	63	10523	ά. Π. Κελάγκ 14)1
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ.	60	8150	ά. Πειραιά 11)1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ ..	71	16226	ά. Φρημάντη 24)1 Μπαντάρ Σαπούρ
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ.	60	22944	ά. Ν. Υόρκην 13)2	ΔΗΜΟΣ ..	54	4486	ά. Αλεξανδρείαν 21)1
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ.	66	45161	ά. Πόρτλαντ (Με) 13)2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ Β. (δ.) ..	58	16277	ά. Βενετίαν 11)2 διά Πειραιά
ΓΚΑΛΟΥΡΥ	52	2077	ά. Γδύνια 8)2 διά Κιέλον	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΓ'Σ ..	65	5255	ά. "Απατα" Λάγκος 10)2
				ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ ..	59	4161	ά. Βιρτόν 15)2 διά Πειραιά
				ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ ..	58	4225	ά. Λαύριον 5)1 διά Βενεζουέλαν
				ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ ..	62	5138	ά. Αλεξανδρείαν 10)2

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΩ ...	66	8132	ά. Μαυρίκιον 10)2 διά Π. Νουάρ	ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Κ.	59	11840	ά. Ματάντζας 30)1 δι' "Ινάγκουα
ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	ξ. Κ. Τάουν 9)1	ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛ. δ.	57	21185	έ. Γκάλδεστον 6)2
ΔΙΑΝΑ ...	51	2758	δ. Γιεραλτάρ 25)1 διά Βηρυτόν	ΕΜΠΑ	55	2555	δ. Τρίπολιν Λιθήνης 22)1 διά Βεγγάζη
ΔΙΑΣ ...	71	16606	ξ. Λορ. Μάρκες 21)1	ΕΠ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ μικ.	65	37469	έ. Ρόττερνταμ 18)2
ΔΙΑΩ ...	46	3851	δ. Γιεραλτάρ 12)2	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ...	70	10006	ά. Μιαντάρ Σαπούρο 30)1
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ ...	54	2756	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΠΙΜΟΝΟΣ ...	53	5755	ά. Σάντος 24)1 διά Βερακρούς
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ ...	59	7801	ά. Μαντράς 10)1 διά Κωνστάντζαν	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ ...	58	8931	ά. Ράς Τανούρα 14)2
ΔΙΩΝΗ ...	57	9722	ά. Ραγκούν 10)2 διά Κολόμπο	ΕΡΑΤΩ ...	69	12754	ά. Σιγκαπούρων 12)2 διά Νιούκαστλ
ΔΙΩΝΗ ...	54	1832	ξ. Π. Χάρκουρτ 3)1	ΕΡΙΝΙΩ ...	57	10323	έ. Λομπίτο 6)1
ΔΟΡΥ ...	54	4784	ά. Κασσιόπη 30)1 διά Σιγκαπούρην	ΕΡΜΗΣ ...	60	9959	δ. Κων)πολιν 13)2
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ ...	72	19162	είς Ταμάνιο ἀπό 28)1 (ἐπισκευαί)	ΕΡΜΙΟΝΗ ...	61	9068	ά. Λονδίνον 8)2 διά Τζένταν
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ ...	57	10032	δ. Γιεραλτάρ 18)2 διά Κωνστάντζαν	ΕΡ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ (δ.) ...	52	15848	έ. Πειραιᾶ 17)2
ΔΡΥΜΑΚΟΣ ...	55	6184	δ. Κων)πολιν 14)1 διά Μπουργκάς	ΕΤΕΡΝΙΤΥ ...	55	9718	ά. Κείτ Τάουν 13)2
ΔΡΥΣ ...	63	22211	ά. Ν. "Ορλεάνην 29)1 διά Τόκιο	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.) ...	61	22119	ά. Σουάμπα 8)2
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ...	53	5755	κ. Καράτος 16)2 δι' "Άμπου Ντάμπι	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ...	64	2763	ά. Πειραιᾶ 14)2 διά Νορβηγίαν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.) ...	54	11313	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.) ...	54	10251	δ. Γιεραλτάρ 17)2 διά Πειραιᾶ
ΔΩΡΑ ...	52	7675	ξ. Πειραιᾶ 4)2				
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΥ ...	70	18662	ά. Δάνταιχ 13)2 δι' ΗΠΑ	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4713	ά. Ντιώρινον 8)2 διά Τζένταν
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ ...	59	13381	ά. Σάντος 26)1 διά Βιττόρια	ΕΥΑΝΔΡΟΣ ...	43	5331	έ. Γκράντζιάσουθ 14)2
ΔΩΡΙΚ ΦΑΕΙΜ ...	72	16398	δ. Παναμά 9)2	ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) ...	56	12754	ά. Πειραιᾶ 7)2 διά Θεσ)νίκην
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ. ...	53	1503	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΕΤΝΙΑ ...	67	9854	έ. Λορ. Μάρκες 24)1
ΔΩΡΟΣ ...	56	9070	ά. Ρόττερνταμ 15)2	ΕΥΕΤΝΙΑ I ...	59	8526	έ. Καράτος 21)1
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.) ...	60	24532	ά. Κόρπους Κρίστι 28)1	ΕΥΕΤΝΙΑ Κ.	55	2977	έ. 'Αλεξάνδρειαν 29)1
ΕΒΕΑΥΝ (δ.) ...	59	12662	ά. Χιούστον 26)1 διά Καλκούττα	ΕΥΓ. Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.) ...	58	12417	ά. Σαβάνναν 12)2 δι' "Αρούμπα
ΕΒΡΟΣ (δ.) ...	57	20687	ξ. Ρίο Γκράντε 13)1	ΕΥΕΤΝΙΑ Μ.	61	8999	δ. Γιεραλτάρ 19)2 διά Βαρκελώνην
ΕΙΡΗΝΗ (δ.) ...	56	9041	δ. Κων)πολιν 23)1	ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ ...	57	9061	έ. "Ηστ Λόντον 10)2
ΕΙΡΗΝΗ ...	58	8005	ά. Πλάτιγκαν 23)1 διά Κ. Τάουν	ΕΥΓΕΝ. ΧΑΝΔΡΗ (δ.) ...	69	103194	άργει είς Πειραιᾶ ἀπό 21)1
ΕΙΡΗΝΗ Α. ...	56	10289	ξ. Σαγκάη 9)2	ΕΥΔΟΚΙΑ ...	48	3198	ά. Χάρην 10)12 δι' "Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ...	63	8309	είς Μπόμα 28)1	ΕΥΕΠΙΔΗΣ ΕΡΑ ...	62	9706	ά. Κείτ Τάουν 15)2 διά Μπαγκόκ
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ...	48	3269	ξ. Τοπολίν Αιθύν 24)9	ΕΥΕΠΙΣ ...	51	4177	έ. Ρόττερνταμ 6)2
ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ ...	54	7835	ξ. Νταμάμπ 3)2	ΕΥΗ ...	70	10006	έ. Σαβώνια 11)2
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ...	58	10153	ά. Σάντος 11)2 δι' "Άμπουργον	ΕΥΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ ...	58	8122	ά. Πειραιᾶ 23)12
ΕΚΤΟΡ ...	70	16258	έ. Κ. Τάουν 2)1	ΕΥΗ Α.	67	14800	ά. Μιζουσίμα 7)2 διά Σ. Νικολας
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ ...	58	5109	ά. Θρή Ρίβερς 6)2 διά Ρτερνταμ				
ΕΛΛΑΣΙΑ ...	57	8282	ξ. Σιγκαπούρην 10)2				
ΕΛΑΦΙ ...	68	19667	ά. Χογκ Κόγκ 23)12 Χασινάκη				
ΕΛΛΑΦΙΝΑ ...	73	14969	ξ. Λιασσαθίνα 17)2				
ΕΛΓΙΑΝΝΙ ...	70	12791	δ. Γιεραλτάρ 5)2				
ΕΛΕΙ·ΣΤΡΙΑ VI ...	51	7264	ά. Κ. Τάουν 6)2 Βάλθις Μπαίη				
ΕΛΕΙ·ΣΤΡΙΑ VII μικτ.	55	16207	ξ. Πειραιᾶ 11)1				
ΕΛΕΝΑ (δ.) ...	70	88866	ά. Κόριτον 17)2 διά Περσικόν				
ΕΛΕΝΑ Μ. ...	58	5729	ά. Ιμπιγχαμ 17)2 διά Πάρτιγκον				
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.) ...	58	12680	ά. Μίλφορτ Χάφεν 18)2 Καρντίφ				
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	είς Ντώρμπαν ἀπό 30)11	ZANET ...	58	4529	ά. Γιεραλτάρ 11)2 διά Βρέμην
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.) ...	53	8985	ά. Πειραιᾶ 17)2 διά Σάρροχ	ZANETΤΑ III (δ.) ...	53	10919	ά. Μπ. "Αύρες 4)1 διά Ρωσίαν
ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ ...	71	15839	ά. Άδελαΐδα 17)2	ZANIA (δ.) ...	53	12962	έ. Τζάκσονθιλ 2)1
ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	δ. Γιεραλτάρ 31)1 δι' "Άμπιτζαν	ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ...	74	32700	έ. Ρόττερνταμ 11)2
ΕΛΕΝΗ Ζ.	58	5769	ξ. Πειραιᾶ 2)12	ZAPΑΤΟΥΣΤΡΑΣ ...	61	10965	έ. Ν. "Ορλεάνην 11)2
ΕΛΕΟΥΣΑ ...	63	9916	ά. Παναμά 9)2 "Απαπα)Λάγκος	ZΗΝΩ ...	68	9582	ά. Βανκούμπερ 23)1 διά Κίναν
ΕΛΕΡΑΝΤΑ ...	73	17034	έ. Μπ. "Απάτας 27)1	ZINI ...	37	5613	ά. Βανκούμπερ 29)12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ. ...	57	9233	ά. Ριγέκαν 19)2 διά Κωνστάντζαν	ZΟΓΙΑ (δ.) ...	58	12493	ά. Ν. Οὐεστμινστερ 10)12 Ν. Ζηλανδ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ...	57	10371	έ. "Αλεξάνδρειαν 28)1	ZONTA (δ.) ...	52	11516	έ. Τοάρλεστον 14)2
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ ...	67	11429	ά. Χιούστον 9)1 διά Ταμπίκο	ZΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	9885	ά. Πάλμας 28)1
ΕΛΕΥΡΟΠΑ ...	71	12084	ά. Γιοκοχάμαν 8)2 διά Λ. "Αντζελες	ZΩΗ Ζ.	39	1266	ά. Καράτος 16)2 διά Περσικόν
ΕΛΕΥΣΙΣ ...	65	10037	έ. Μιόκαστο 24)1	ZΩΗ ΚΟΛΟΚ. (δ.) ...	53	15899	ά. Βομβάνη 4)12
ΕΙΝΑΙΑ ...	51	3917	ά. Αιμέρεαν 31)12 διά Λά Γκουάρια	ZΩΡΖΕΤΤΑ ...	55	8021	ά. Μομπάσος 15)2
ΕΙΝΕΛΛΑ ...	50	4675	ά. Δουκέρην 7)2 διά Κοτονού	H B H ...	70	2867	ά. Αιμέρεσαν 13)2 δι' "Αλεξάνδρειαν
ΕΙΝΙΣΑΒΕΤ ...	48	1989	έ. Πειραιᾶ 16)2	HΒΗ ...	68	28744	έ. Ν. "Ορλεάνην 13)2 "Αματερίταν
ΕΙΝΙΣΑΒΕΤ ...	49	4605	ξ. Σιγκαπούρην 11)2	HΛΙΑΣ ...	47	3575	ά. Μανφρέντονα 12)11 δι' "Αλεξάνδρ.
ΕΙΤΑ ...	64	4701	ά. Αιμέρευργον 15)2 διά Κιουρασό	HΛΙΟΣ ...	57	4499	ά. Δουλίνον 8)2 δι' Ούντεθλα
ΕΙΚΑΝΤΙΑ ...	72	1994	έ. Πειραιᾶ 10)2	HΡΑΚΛΕΙΟΝ ...	54	4723	ά. Πειραιᾶ 14)12 διά Λαττάκια
ΕΙΛΑΚΙ ...	60	2123	δ. Παναμά 10)2	HΡΩ ...	65	23535	ά. Ρόττερνταμ 9)2 διά Ρόττερνταμ
ΕΙΛΑΣ (δ.) ...	66	43399	έ. Πειραιᾶ 16)2	HΣΤΑΡ ...	57	9473	έ. Γάνην 16)2
ΕΙΛΑΣ ...	56	4380	έ. Ν. Υόρκην 24)1	HΦΑΙΣΤΟΣ ...	66	21374	ά. Μισύπορτ 8)2 διά Βαλτιμόρην
ΕΙΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Βαλτιμόρην 23)1 δι' "Αλεξάνδρειαν	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4904	ά. Οξελούσουν 13)1 διά Λύμπεκ
ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΙ·ΝΤΗΤΑΔ. ...	72	8987	ά. Υόρκην 30)1 διά Τζιμπούτι	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ ...	53	5781	έ. Ρόττερνταμ 14)2
ΕΙΛΕΝΙΚ ΚΡΕΙ·Σ ...	63	7298	έ. Τζένταν 14)2 "Ακαμπαν	ΘΑΣΙΤΗΣ ...	56	8046	ά. Πειραιᾶ 28)1 διά Ντακάρ
ΕΙΛ. ΓΚΛΟΥΡ ...	56	7510	έ. Πειραιᾶ 28)1	ΘΕΑΓΕΝΗΣ ...	45	5031	δ. Γιεραλτάρ 5)12 "Απαπα)Λάγκος
ΕΙΛ. ΓΟΥΑΙΗΒ ...	71	10328	έ. Χάπποντα ρόδας 17)2	ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	58	9603	ά. Ντώρμπαν 29)1 διά Περσικόν
ΕΙΛ. ΚΑΡΡΙΕΡ ...	72	8987	ά. Ν. Υόρκην 11)2 διά Χιούστον	ΘΕΑΝΟΔ ...	57	8677	έ. Βεγκεσάν 14)2
ΕΙΛ. ΛΗΝΤΕΡ ...	62	6666	ά. Μπουσίρε 4)2 διά Καλκούταν	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) ...	57	12629	ά. Ρόττερνταμ 3)2 διά Δουνκέρκην
ΕΙΛ. ΛΩΡΕΔΑ ...	60	6293	ά. Ν. Υόρκην 7)2 διά Τζένταν	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ...	57	1325	ά. Π. Κάζερ 5)12 διά Φιλαδέλφειαν
ΕΙΛ. ΜΕΝΤ ...	54	8121	ά. Πειραιᾶ 26)12 διά Λεμεσόδον	ΘΕΟΔΕΤΜΩΝ (δ.) ...	60	20450	έ. Πουρότ λά Κρούζ 11)2
ΕΙΛ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ ...	72	8987	έ. Ντώρμπαν 15)2	ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.) ...	61	21894	έ. Τάιν ἀπό 28)8)74
ΕΙΛ. ΝΤΕΣΤΙΝΥ ...	60	7297	ά. Ντώρμπαν 29)1	ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.) ...	60	20962	ά. Βαλτιμόρην 9)2 δι' "Αρούμπαν
ΕΙΛ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡΗ ...	62	6659	δ. Γιεραλτάρ 30)1 δι' "Αλεξάνδρειαν	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ ...	63	15929	έ. Ν. "Ορλεάνην 12)2
ΕΙΛ. ΠΡΑΐ·ΝΤ ...	71	10327	ά. Ντώρμπαν 11)2 διά Περσικόν	ΘΕΟΦΟΡΟΣ ...	62	25157	ά. Γουέπια 31)1 διά Πόρτ Βέσμε
ΕΙΛ. ΣΑΗ ...	72	10327	ά. Μπάσαραν 17)2 διά Ντώρμπαν	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) ...	53	8995	έ. Σιγκαπούρην 6)12
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ ...	62	6259	έ. Κουεύπα 19)1	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) ...	50	8065	ά. Σιγκαπούρην 12)2 Σουραμπάγια
ΕΙΛ. ΣΠΙΡΙΤ ...	57	7063	ά. Μομπάσα 15)2 δι' ΗΠΑ	ΘΗΣΕΥΣ ...	35	2680	έ. "Αλεξάνδρεια 8)2
ΕΙΛ. ΣΠΛΕΝΤΑΡ ...	59	9550	έ. Ντώρμπαν 8)2	ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	ά. Πειραιᾶ 19)6 διά Βόλον
ΕΙΛ. ΣΤΑΡ ...	71	10328	ά. Ντώρμπαν 9)1 διά Τζένταν	ΘΩΜΑΣ Κ.	53	18297	ά. Γιεραλτάρ 13)2 διά Καζαμπλάνκα
ΕΙΛ. ΤΟΡΤΣ ...	56	7510	δ. Γιεραλτάρ 14)2 διά Κ. Τάουν	ΙΑ ...	71	9426	ά. Κουεύπιτ 13)2
ΕΙΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ...	72	8937	ά. Ντώρμπαν 18)1 δι' "Ακαμπα	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ ...	63	15965	ά. Κ. Τάουν 10)1 δι' "Ινδίαν
ΕΙΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ ...	71	8987	έ. Ν. "Ορλεάνην 8)2	ΙΑΣΩΝ ...	70	11489	έ. "Αμπού Ντάπτι 13)2
ΕΙΛ. ΦΑΙΗΘ ...	72	10327	ά. Λαύριον 19)7 διά Γαλλίαν	ΙΕΡΑΞ (μικτόν) ...	66	41207	έ. Χάμπτον ρόδας 27)1
ΕΙΛ. ΧΗΡΟ ...	57	7068	έ. Ντώρμπαν 16)2	ΙΖΩΜΠΕΛ ...	57	9746	έ. Μαντράς 17)2
ΕΙΛΕΡΟΣ ...	52	2778	έ. Πειραιᾶ 21)1	ΙΘΑΚΗ ...	68	9066	έ. Σιγκαπούρην 29)1 διά Χάθρην
ΕΙΛΗ ΙΙ ...	62	12808	έ. Π. Αρθουρ 10)2	ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ ...	62	6933	έ. Αστόντ 11)2
ΕΙΛΗ ΙΙ ...	47	2389	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΘΑΚΗ ΣΕ·ΥΛΔΟΡ (δ.) ...	59	12575	έ. Τήλ 18)2
ΕΙΛΗΝΙΔΑ ...	66	9384	ά. Γιοκχάμαν 10)1 διά Κ. Τάουν	ΙΚΑΡΟΣ ...	68	11670	έ. Βανκούμπερ 9)2
ΕΙΛΗΝΙΣ (λάτινερ) ...	32	18564	ά. Κιουρασό 17)2 διά Σαουθάμπτον	ΙΚΑΡΟΣ ...	69	11489	ά. Πιλιμπάνο 10)2 διά Μπαχρ

ΙΩΑΝ. ΚΟΥΝΗΣ (6.)	74	180000	εις Βρέμην, ύπο συμπλήρωσιν		ΚΑΤΕ Μ. Λ.	65	18723	έ. Γοκατσί 18)2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ ..	55	8799	έ. Κόμπε 14)2		ΚΑΤΕΡΙΝΑ	55	7310	ά. Χάρα 5)2 διά Θεσνίκην
ΙΩΛΚΟΣ (6.)	57	12614	ά. Γιουκάσι 27)1		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (6.) ..	58	2739	έ. Ντώρμπαν 15)2
ΙΩΝ	71	11506	έ. Κουθέτι 13)2		ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	6334	έ. Σιγκαπούρη 8)2
ΙΩΝ	57	9176	ά. Σάντος 15)2 διά Μπ. "Άρες		ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	64	4702	έ. Σάντερλαντ 13)2
ΙΩΣΗΦ Β. (6.)	58	13316	εις Πειραιά από 17.7.74		ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	56	47434	ά. Κέιπ Τάουν 19)2
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ ..	69	30695	έ. Μορμουγκάο 15)1		ΚΑΤΙΝΑ	55	15802	έ. Τάκοσνινλ 20)1
ΚΑΒΑΚΟ	53	5589	δ. Γιεραλτάρ 12)2 διά Πειραιά		ΚΑΤΡΙΝ	58	10682	ά. Γιεραλτάρ 11)1 διά Κοατζακοάλκος
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	56	10101	έ. Νακάλια 15)2		ΚΕΑ	55	11969	έ. Ν. 'Ορλεάνην 5)2 Μπ. Ρούγκε
ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ	61	10934	έ. Κ. Τάουν 31)1		ΚΕΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	58	2683	έ. Καζαμπλάνκα 7)2
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝ. (6.)	60	22780	ά. Ντώρμπαν 31)10 δι' Ινδίαν		ΚΕΙ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	58	10995	έ. Ντώρμπαν 4)2 διά Δ. 'Αφρικήν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (6.)	57	13268	ά. Νεαπόλιν 6)1 διά Π. Ρίκο		ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	9018	ά. Μπάραν 22)1 δι' Αμαντάν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	60	9486	δ. Γιεραλτάρ 18)2 διά Νοσφρωσίσκην		ΚΕΡΗΣ	47	2131	ά. Τεργέστην 15)2 δι' Άλγεριαν
ΚΑΒΟ ΔΕΑΦΙΝΙ	60	10934	έ. Σιγκαπούρη 29)1		ΚΕΡΚΥΡΑ	48	4030	ά. Πειραιά 4)2 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΒΟ ΑΟΓΓΟΣ	54	8559	έ. Σιγκαπούρη 14)1		ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (6.) ..	54	8904	ά. Τιμιγχαμ 17)2 διά Μπέργκεν
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	57	11089	ά. Ντώρμπαν 6)2 διά Ρόττερνταμ		ΚΕΦ ΦΑΛΚΟΝ (6.) ..	55	10553	ά. Δός "Αντζελες 13)1 διά Μπαλμπός
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	55	8564	δ. Σιγκαπούρη 15)1 διά Μανιλαν		ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΚΑ·Υ' ..	60	13950	ά. Δάντσιχ 13)2 διά Ρουέν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	έ. 'Αγαθίδης 8)2		ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ά. Σαουθάμπτον 6)2 διά Ταμπίκο
ΚΑΘΩΡΙΝ Α.	70	16306	ά. Νιούκαρτ 18)2 Μπ. "Άρες		ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	56	8362	ά. Λονδίνον 15)2 διά Πειραιά
ΚΑΘΩ ΣΙ	69	13124	ά. Λάς Πάλμας 11)2 διά Τουτικούριν		ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	70	103012	έ. Μπαχρέϊτ 29)1
ΚΑ·Π·ΡΟ	53	4635	ά. 'Αμβερσύργον 23)1 διά Βεγγάλην		ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	57	9153	ά. Τζένταν 12)2 διά Π. Σουδάν
ΚΑΙΤΗ	65	23523	ά. Σιμίζιον 8)2 διά Κολούμπια ρίθερ		ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ά. Χιούστον 15)12 δι' Άλεξανδρειαν
ΚΑΙΤΗ	54	3817	έ. Μπαχρέϊτ 30)1		ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	ά. Ρόττερνταμ 25)1 διά Τζιμπούτι
ΚΑΛΑΧΑΡΗ	59	6406	ά. 'Απαπα(Λάγκος 5)2		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	ά. Κουβέσιτ 1)1 δι' Ινδίαν
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	59	8860	ά. Μαυρίκιον 13)2 διά Ρόττερνταμ		ΚΙΓΚ ΤΕΜΕΛΟΥ	67	17050	ά. Βαλτιμόρην 24)1 διά Κουβέσιτ
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ 71	9074	ά. Σιγκαπούρη 10)2 διά Ντακάρ		ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ά. Απαπατάν 9)1	
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	17500	έ. Μανίλα 10)2		ΚΙΜΩΝ (δ.)	61	16068	ά. Ρόττερνταμ 31)12 διά Σαΐντ Τζάν
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	55	6216	έ. Ντεμέράρα 12)2		ΚΙΝΙ (δ.)	61	25409	ά. Χιούστον 21)1 διά Κων(πολιν
ΚΑΛΤΕΣ Κ. ΤΑΟΥΝ 6. 58	13491	ά. Ντώρμπαν 14)2 Ήστ Λόντον		ΚΙΡΙΝ	56	9403	έ. Ν. 'Ορλεάνην 6)2	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	51	7154	έ. 'Απαπα(Λάγκος 10)2		ΚΙΣΜΕΤ ΙΙ (δ.)	65	36870	ά. Ν. 'Υόρκην 27)1 δι' Αρθουραν
ΚΑΛΥΨΩ	67	12949	έ. Βίλμπρικτον 12)2		ΚΛΑΣΙΚΙ (μικτόν)	73	73492	ά. Ράς Τανόύρα 20)1 διά Τρανσαντά
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	8184	έ. Βομβάνη 9)2		ΚΛΑΥΔΙΑ	66	10601	ά. 'Αμβερσάον 2)2 διά Ντουμπάλ
ΚΑΝΑΡΗΣ (6.)	53	15882	ά. Γένοβαν 16)2 διά Πειραιά		ΚΛΑΥ·ΥΝΤΦΕΡΘ	64	5711	έ. Μπλόθ από 23)74 (έπισκεψι)
ΚΑΝΑΡΗΣ (6.)	57	12630	έ. Κρίστομπαλ 9)12		ΚΛΕΙΩ	58	8791	ά. Γιεραλτάρ 14)2
ΚΑΝΤΩΝ	56	10271	μετωνυμάθη εις «ΤΟΜΑΜΠΙ»		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	59	21187	ά. Κων(πολιν 3)2 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠ ΣΥΟΝΙΟΥ (6.) 68	1825	ά. Γιεραλτάρ 23)1 διά Σκίκντα		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	42	2269	ά. Καζαμπλάνκα 12)12 θεσνίκην	
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (6.)	62	1562	εις Καρβαγένην από 6.8.1974		ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	58	22129	ά. Αντζελες 31)1 δι' Αρούπτα
ΚΑΠ. Α. ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2805	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΟΜΕΤ	72	9885	ά. Χόγκ Κόγκ 4)2 διά Κρίστομπαλ
ΚΑΠ. ΓΕΜΕΛΟΣ	67	16098	έ. Η. Χέντλαντ 4)11		ΚΟΜ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ 6. 66	66	78785	έ. Κωνστάντζαν 2)2 διά Τραζιλιάν
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ά. Στοκχόλμην 6)2 διά Σάντος		ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΑΠΑΝΗΣ (δ.)	56	20855	έ. Αντεν 1)1
ΚΑΠ. ΓΙΑΝΝΗΣ	58	4838	όπο παραλαβήν		ΚΟΝΚΟΡΝΤ. ΓΚΛΗΜ 58	5402	ά. Χιούστον 23)1 διά Περσικόν	
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	68	24801	ά. Γιεραλτάρ 23)1 διά Κόλπων ΗΠΑ		ΚΟΝΚΟΡΝΤ. ΓΚΛΟΥΡ 74	8915	ά. Κοραμπάρ 9)1	
ΚΑΠ. ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ά. Αμέρσεραν 13)2		ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ . 64	6275	ά. Λεμεσόν 17)2 διά Πειραιά	
ΚΑΠ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ά. Η. Χέντλαντ 17)1 διά Κούρη		ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10011	ά. Ντώρμπαν 12)2 διά Κάντλα
ΚΑΠ. ΚΑΡΡΑΣ (μικτ.)	71	42196	ά. Βαρκελώνην 10)2 διά Γένοβαν		ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ά. Ρόττερνταμ 5)2 διά Βραζιλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΜΗΝΗ. 45	2430	ά. Γιεραλτάρ 6)1 διά Π. Χάρκορπ		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤ	72	39453	έ. 'Υμουντεν 12)2	
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ά. Ρόττερνταμ 7)2 διά Ντώρμπαν		ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	68	23258	ά. Κωνστάντζαν 2)2 διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠ. ΚΩΣΤΗΣ I.	68	15355	ά. Κολούμπια ρ. 16)11 δι' Ιράκ		ΚΟΝΠΙΝΤΕΝΣ (δ.)	56	16341	ά. Σιγκαπούρη 17)2 Κάρυκ Άλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΖΑΡΟΣ	56	8209	έ. Σεβόνια 6)2		ΚΟΡ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ 6. 66	66	44895	έ. Νεστόπουλ 12)12
ΚΑΠΑ ΜΑΘΙΟΣ (6.)	62	18411	ά. Φιλαδέλφειαν 7)2 Κοατζακοάλκος		ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ά. Λιθέρπουλ 15)2 διά Χιούστον
ΚΑΠ. ΜΑΝΩΛΗΣ	69	9044	ά. Χιούστον 28)1 διά Τόκιο		ΚΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ	52	1384	ά. Τούτζια 10)1 δι' Άλγεριον
ΚΑΠ. ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. 6. 62	39169	ά. Γιεραλτάρ 20)1 διά Μπετζάσια		ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	57	12360	ά. Κων(πολιν 17)2 διά Νοσφρωσίσκην	
ΚΑΠ. ΣΥΛΑΣ	58	9724	ά. Βρέμην 10)2 διά Κέιπ Τάουν		ΚΟΣΜΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	64	34872	ά. Χάμπτον ρόδς 4)2 δι' Αρούπταν
ΚΑΠ. ΣΤΑΜΑΤΗΣ	74	16000	ά. Παναμά 29)1 δι' Ιαπωνίαν		ΚΟΥΗΝ οφ ΚΕΦΑΛΟΝ. 59	59	14403	όπο παραλαβήν
ΚΑΠ. ΣΑΡΡΟΣ	66	16164	έ. Τζαχάρτα 7)2		ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	64	28349	ά. Σουάμπτο 16)2 δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	65	15932	ά. Ρόττερνταμ 13)12		ΚΡΕΜΟΝ	65	1505	έ. Λουλέα 14)2
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16365	ά. Λισσαδόνια 31)12 διά Κή Τουέστ		ΚΡΗΤΑΝ ΠΑΛΑ	56	5769	όπο παραλαβήν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10885	ά. Γιεραλτάρ 17)2		ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)12
ΚΑΠΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	60	8717	ά. Λορ. Μαρές 23)1 δι' Οζάκω		ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ά. Αντεν 3)1 διά Ράς Γκαρίμπ
ΚΑΠΤ. ΒΙΚΤΩΡ (6.)	55	12495	έ. Μεδέρα 29)1		ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	έ. Ράς Τανόύρα 14)2
ΚΑΠΤ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	ά. Καζαπιτάνα 12)2		ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	έ. Τρίνινταν 6)2
ΚΑΠΤ. ΛΕΩ	62	1948	ά. Ρόττερνταμ 24)1 διά Λιθύνη		ΚΡΗΤΗ ΣΗ ΣΚΑ·Υ' (δ.)	74	63000	ά. Γιεραλτάρ 17)2 διά Περικόν
ΚΑΠΤ. ΜΑΙ·ΚΑΛ	62	9229	ά. Λονδίνον 15)2		ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	63000	ά. Γιεραλτάρ 15)2 διά Πειραιά
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤ. ΣΑΥΡΑΣ 67	12454	ά. Σιγκαπούρη 11)12 διά Μπάραν		ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ά. Ράς Τανόύρα 7)2	
ΚΑΠΤ. ΣΤΕΛΙΟΣ	55	3837	έ. Λομπίτο 8)2		ΚΡΙΟΣ	59	16989	ά. Ν. 'Ορλεάνην 11)1 Πασκαγκούλα
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Α.	61	13437	ά. Ρίο Ιανέριο 12)2 διά Βίλμιγκτον		ΚΡΟΥΣΕ·ΙΝΤΕΡ Κ. δ. 66	78785	ά. Σιγκαπούρη 17)2 διά Ντουμπάλ	
ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19827	ά. Λίσσαδόνια 31)1 διά Κοραμσάρ		ΚΥΘΗΡΑ	52	5152	ά. Γιεραλτάρ 10)2
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6403	ά. Βαρκελώνην 10)2 διά Κοραμσάρ		ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5252	ά. Πειραιά 17)2 διά Γένοβαν
ΚΑΡΑ Ι ΣΚΑΚΗΣ	65	18442	ά. Λίσσαδόνια 30)1		ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ά. Γουέμπουθ Μπατίη 30)1 Άλεξανδρεια
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	64	3885	ά. Γιεραλτάρ 11)2 διά Μπορτώ		ΚΥΡΑ	63	10032	όπο παραλαβήν
ΚΑΡΙΝΑ	56	3194	ά. Αμέρσεραν 24)12 διά Τρίπολιν		ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	49	2032	ά. Ρόττερνταμ 2)1 διά Τρίτ. Λιθάνου
ΚΑΡΜΕΝ ΖΗΤΑ	57	3265	ά. Ντώρμπαν 22)2 διά Ρόττερνταμ		ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ	67	29851	ά. Χουάκο 14)1 δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΡΟΛΟΣ	54	2336	έ. Λειζέρες 18)2		ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	ά. Χόληρην 7)2 δι' Λαντράλιαν
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ά. Τενερίση 13)2 διά Μπ. "Άρες		ΚΥΡΙΑΚΙΑΚ. Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ά. Π. Αρθουρ 30)1
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ά. Γουέλπα 3)2 δι' Αμέρσεραν		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ά. Γιεραλτάρ 17)2 διά Κόνακρου
ΚΑΡΤΕΡΑΝΤΟ	48	2401	ά. Νίκαια 8)1 διά Μπετζάσια		ΚΩΝ. Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ δ. 58	12492	έ. Σαΐντ Μάικελς 2)2	
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ά. Ρίο Ιανέριο 14)2 Αγ. Φραγκίσκου		ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ.	56	3430	ά. Πειραιά 4)12 δι' Αύγοβοταν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ά. Ρίο Ιανέριο 14)2		ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜ.	68	9084	ά. Αμέρσεραν 4)1 διά Βίσμαρ
ΚΑΣΟΣ	56	3401	ά. Παναμά 13)2					
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (6.)	73	16563	ά. Γιεραλτάρ 17)2 διά Ρόττερνταμ					

ΔΡΑΚΟΣ - ΠΟΛΕΜΗΣ Ε.Π.Ε.

Βιομηχανία Αντλιών Ξηρᾶς Και Θαλάσσης

Έργοστάσια - Γραφεῖα - Κριουνέριον ΑΤΤΙΚΗΣ

ΚΩΣΤΑΣ Κ.	63	11504	ά. Πειραιά 10)1 δι' Ιαπωνίαν		ΜΑΡΙΓΩ	47	6125	εις Σύρον 28)1 (έπισκευαι)
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	67	15355	ά. Σάντος 25)1 διά Ρ. Γκράντε		ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	68	10016	έ. Καλάδα 12)2
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	53	5921	έ. Αντόντ 15)2		ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.	61	10692	ά. Σιγκαπούρην 1)2 διά Ντακάρ
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	ά. "Εμδεν 13)2 διά Ντώρμπαν		ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	61	10839	ά. Νταμάρι 12)2 διά Σιγκαπούρην
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	54	4862	ά. Κ. Τάουν 4)2 Ρόττερνταμ		ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8362	ά. Μπουένος "Άρερες 21)1 διά Πειραιᾶ
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	65	14088	έ. Κοκούρα 11)2		ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	έ. Σουανσ 8)2
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ά. Λός "Αντέλεες 5)1 διά Κουδείτ		ΜΑΡΙΖΑ	59	3775	ά. Καζαμπλάνκα 13)12
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	56	8108	ά. Ραθέννα 2)1 δι' Αύγούσταν		ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	44219	έ. Γκότεμπουργκ 11)2 (έπισκευαι)
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	53	7645	έ. Σάντος 27)12		ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	ά. Πειραιά 28)1 διά Ριγιέκαν
ΛΑΙΔΗ ΟΥ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ά. Μπιλμπάνα 23)1 δι' "Αλγέριον		ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14800	έ. Ν. "Ορλέανην 31)1
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	έ. Γουαμπάς 5)2		ΜΑΡΙΝΑ	48	1857	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	48	1553	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15364	ά. "Αυθέροαν 3)1
ΛΑΤΩ	52	4207	ά. "Αμβέροαν 14)2 διά Ντουάλα		ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19805	ά. Πατέτε 10)2 διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	58	21986	ά. Μπ. Μασάρ 16)2 διά Κεελάγκ		ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	58	12676	ά. Κοπεγχάγην 20)1 δι' "Αρόπουπαν
ΛΕΔΑ	59	5407	έ. Ενωθ. Καρπάτο 14)2		ΜΑΡΙΤΣΑ	65	10596	μετανομάσθη εις ΜΑΡΙΤΣΑ III
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ.	61	8783	ά. Ντώρμπαν 14)2 διά Παλωνίαν		ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	18274	ά. Κολούμπια ρίθερ 14)1 Πακιστάν
ΛΕΣΒΟΣ	74	3265	δ. Κωνιάπολιν 11)2 διά Βάρνα		ΜΑΡΙΚΖ	74	28082	εις Έμδεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΛΕΣΤΕ (δ.)	61	22785	άργει εις Πειραιά από 27.12.1974		ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	62	9979	ά. Όζάκος 13)2 διά Μοζι
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	47	2685	δ. Κωνιάπολιν 13)1		ΜΑΡΑΕΝ	51	1851	δ. Γιεραλτάρ 10)2
ΛΕΩΔΑΜΑΣ	58	8466	έ. Κριστομπαλ 30)1		ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	ά. Αντεν 16)2 διά Περιοκόν
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚ.	72	8972	ά. Μπ. Μπλάνκα 24)1 διά Κίναν		ΜΑΡΗΣΣΑ	55	9125	ά. "Αμβούργον 22)11 διά Χινκάγκ
Λ. Ζ. ΚΑΠΙΑΝΗΣ	65	15738	ά. Κολούμπια Ρίθερ 9)2 Μεσόγειον		ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	52	11593	έ. Πόρτα Βέσμε 12)2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7478	ά. Μούττι 16)1		ΜΑΡΥΖΙΔΑ	70	15806	έ. Γιοκοχάμα 1)2 (έπισκευαι)
ΛΗΤΩ (δ.)	53	12577	ά. Λάς Πλάμας 2)1 διά Σιγκαπούρην		ΜΑΡΩ	73	32511	ά. Γιοκοχάμα 17)2 δι' Αδστραλίαν
ΛΗΤΩ	51	4677	ύπο παραλαβήν		ΜΑΡΩ	51	1871	έ. Πειραιά 3)2
ΛΗΝΤ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ	8.59	12773	ά. Λάς Πλάμας 15)2 Μπ. Μασάρ		ΜΑΣΣΑΛΗΝ	64	2038	ύπο παραλαβήν
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ά. Βηρυτόν 9)2 Θεσσαλονίκην		ΜΑΣΣΙΛΙΟΝ (δ.)	59	20674	έ. Πειραιά 1)1
ΛΙΔΗ	64	4701	ά. "Αυθέροαν 18)2		ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9162	ά. Βανκούβερ 6)12 διά Κίναν
ΛΙΔΗ Μ.	57	7110	ά. "Αντεν 18)2 διά Πορμπαντάρ		ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ά. Ντώρμπαν 30)12 διά Βραζίλιαν
ΛΙΔΙΚΑ	60	8562	ά. "Αρράχους 30)1		ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ά. Ντώρμπαν 7)2 διά Κονστάντζαν
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	52	4435	ά. "Αμβούργον 26)1 δι' "Αλεξανδρειαν		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΑΘΙΟΣ	60	12927	ά. Ντώρμπαν 17)1
ΛΙΝΔΟΣ	62	10883	ά. Λονδίνον 1)1 Μπαντάρ Σαπούρ		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	ά. Μπάραν
ΛΙΝΤΑ	60	14302	ά. Λισσαβώνα 11)1		ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18634	έ. Πουσάν 21)1
ΛΙΝΤΑΚΙ	59	2120	ά. Παναμάρη 9)2		ΜΑΤΙΝΑ	59	8431	ά. Πειραιά 17)1 διά Κορέαν
ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	54	4785	ά. Ιτακούη 2)2 δι' "Αμβούργον		ΜΑΤΡΟΖΟΣ	57	9168	ά. Χόγκ - Κόγκ 11)2 διά Καράτοι
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	64	4819	έ. Σάντος 16)2		ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	ά. "Αιτεν 16)2 δι' Ασσάμπι
ΛΛΟΥΔΑ ΝΙΟΥ ΓΙΩΡΚ	70	8175	ύπο παραλαβήν		ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	71	9426	έ. Τένταν 1)1
ΛΛΟΥΔΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	70	8174	ύπο παραλαβήν		ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	ά. Νιούκαστλ (Αδστρ.) 19)2
ΛΟΒΕΡΣΑΝ	57	6..44	δ. Παναμά 11)2		ΜΕΛΙΑΛΛΑ	52	1699	ά. Μασσαλίαν 21)1 δι' Αννάμπα
ΛΟΓΑΙΑΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	55	25317	ά. Μπ. Μπλάνκα 24)1 Λά Πλάτα		ΜΕΛΙΣΣΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Ντακάρ 11)2
ΛΟΓΑΙΑΤΥ	69	9045	δ. Κωνιάπολιν 18)2 Μ. Θάλασσαν		ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Σάντος 18)1 διά Μπάραν
ΛΟΚΡΙΣ	72	16600	έ. Π. "Ελίζαμπεθ 10)2		ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ά. Μπορτώ 11)2 διά Καζαμπλάνκαν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	ά. Πάτραν 9)2 διά Βρέμην		ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	έ. Πειραιά 25)1
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	57	8985	ά. Ντάρεν 25)1 δι' Εύρωπην		ΜΕΣΣΟΛΟΙΤΙ (δ.)	74	60900	ά. Ράς Τανόρα 10)11
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6548	έ. Μπέριμπερα 2)11		ΜΕΣΣΗΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Αλεξανδρειαν 12)2 διά Λέγκορν
ΛΟΡΔΟΣ ΝΕΑΣΩΝ	61	3142	δ. Γιεραλτάρ 15)2 διά Σαΐντ Ναζαίρ		ΜΕΣΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17840	ά. Πόρτ Σουδάν 8)2 διά Περιοκόν
Λ. ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ά. "Οακχάμ Νές 16)2 δι' "Αρούμπα		ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.)	70	17840	ά. Ντακάρ 11)2
ΛΟΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ	68	39617	ά. Σιγκαπούρων 18)2 διά Περιοκόν		ΜΕΣΣ. ΑΡΗΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Απαπά/Λάγκος 9)2 διά Κάμαρφ
ΛΟΥΙΣ	54	6103	ά. Κολόπου 8)2		ΜΕΣΣ. ΕΘΑ (δ.)	71	17718	ά. Αιρηνίκον 6)2 διά Χονολουλού
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	έ. Μπαμόντ 12)2		ΜΕΣΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Ράς Τανόρα 25)1
ΛΟΥΣΥ	74	16000	ά. Ρόττερνταν 15)2 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΜΕΣΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17700	ά. Μπ. Μασάρ 16)2 διά Ντακάρ
ΛΥΔΙΑ	57	4486	ά. "Αμβούργον 4)2 διά Πειραιά		ΜΕΣΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	ά. Μπ. Μασάρ 15)2 διά Π. Λούτς
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	52	18306	ά. Κωνιάπολιν 24)1 διά Βατούμ		ΜΕΣΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Υόρκην 16)2 δι' Αρούμπαν
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	58	16371	ά. "Οακχάμ Νές 16)2 δι' "Αρούμπα		ΜΕΣΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Πούδο Μπούκον 20)12 Περιοκόν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ά. Παναμά 20)1 διά Τομπάτα		ΜΕΣΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Κιουρασάδ 11)2 διά Φρήπορ
ΜΑΘΙΟΣ	58	3065	ά. Πειραιά 28)12 διά Νορθγιάν		ΜΕΣΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Μπαντάρ Μασάρ 27)1
ΜΑΙ ΕΡΑ (δ.)	58	21291	ά. Ρόττερνταν 9)2 δι' "Αλγέριον		ΜΕΣΣ. ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Πούντα Καρντόν 19)2 διά Σάλ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	63	15929	έ. Ενωθ. Καρπάτο 28)1		ΜΕΣΣ. ΤΟΑΜΗ (δ.)	65	51412	ά. Σιγκαπούρην 29)12 Τρίνινταν
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ά. Γιεραλτάρ 10)2 διά Π. Νουάρ		ΜΕΣΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	ά. Τόκιο 10)2 διά Π. Μπούκον
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	57	10687	ά. Ματάντζας 15)2		ΜΗΤΕΡΑ	53	3004	ά. "Απαπά/Λάγκος 26)1 διά Τέμα
ΜΑΙΡΗ Χ.	62	1734	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 31)1 Λέγκορν		ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	ά. Ρόττερνταμ 11)1
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ά. Μπαντάρ Αιμάτς 9)2 "Αμπαντάν		ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Παναμά 11)12 δι' Ειρηνικόν
ΜΑΚΑΛΛΑ	55	1517	ά. Γιεραλτάρ 5)2 διά Βηρυτόν		ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. "Αμβέροαν 11)2 διά Γουαμπά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	67	38286	ά. Χάμπτον ρόδς 23)1		ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. "Αμβέροαν 18)2 διά Μοντεβίδεο
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	8299	ά. Κωνιάπολιν 18)2		ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Μόμπιλ 15)1 διά Μπαφόρ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ά. "Αλεξανδρειαν 15)2		ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	έ. Ειρηνικόν
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2990	ά. Κωνιάπολιν 19)12 Κωνστάντζαν		ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΗΤΥ	71	1598	έ. Κουντέρο 3)2 διά Τοκούπια
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10707	ύπο παραλαβήν		ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΗΤΥ	70	1582	έ. Ειρηνικόν
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ.	55	5868	ύπο παραλαβήν		ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΗΤΥ	72	1582	έ. Σαγκάπην
ΜΑΝΕΣ	55	8526	ά. Χόγκ - Κόγκ 23)12 διά Σαγκάπην		ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	έ. Μπαγκλαντές
ΜΑΝΟΣ Μ.	58	1591	ά. Πειραιά 6)2 δι' "Αμβούργον		ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ά. Ν. "Ορλέανην 7)2 διά Κίγκοτων
ΜΑΝΝΑ	71	16004	ά. Ρόττερνταν 16)2 διά Στοκχόλμην		ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1591	έ. Τσιθιταθέκια 20)1
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ά. Λά Παλίς 5)2 διά Ρεσίφ		ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1572	ά. Καλκούτα 6)12
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	51	11022	άργει εις Πειραιά από 21)7)74		ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	70	1592	ά. Ν. "Ορλέανην 12)2 διά Ντεμέράρα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	3206	ά. Πειραιά 6)2 δι' "Αμβούργον		ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ά. Ντεμέράρα 18)2 διά Ντεμέράρα
ΜΑΝΤΩ Β.	72	17432	ά. Βοστώνη 19)12 διά Βενεζουέλαν		ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ά. Καλκούτα 6)12
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	17500	ά. Χάμπτον ρόδς 18)2		ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	έ. Τοιλάνη 14)2 διά Τοιλαγκόκ
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	52	10607	ά. Πειραιά 15)2 διά Λαύριον		ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Τοιλάνη 16)12 διά Βεγγάζην
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ά. Φιλαδέλφειαν 30)1 διά Βηρυτόν		ΜΙΝΙ ΛΕΙΤΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κόμπιλ 18)2 διά Κεελάγκ
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ά. "Αμέροαν 17)2 διά Βουθάνην		ΜΙΝΙ ΛΕΙΤΝ	70	1582	έ. Μπαγκλαντές
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	57	9365	ά. Βουθάνην 13)2 διά Καρπάτοι		ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1572	έ. Μπαγκλαντές
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ά. Βανκούβερ 17)2		ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	έ. Βαρκελώνην 13)2
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	55	10989	ά. Γιεραλτάρ 7)2 διά Μ. Θάλασσαν		ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	έ. Ν. "Ορλέανην 20)2
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	55	10135	ά. Μάλταν 5)2 δι' "Απολλωθη		ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΤ	71	1564	έ. Μασσαλίαν 18)2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)	59	12939	ά. Ρίο "Ιανέρο 15)2 Γένοβαν		ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ</td			

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	74	1590	ά. Λόδς "Αντζελες 9)2 διά Μπαλμπά	ΞΕΝΗ	55	1965	ά. Σιγκαπούρη 11)1 Κότα Κιναμπά.		
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ά. Ν. "Ορλεάνη 17)2	ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	17500	έ. Φιλαδέλφειαν 19)2		
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	έ. Λεμεσόν 13)2	ΟΔΥΣΣΕΙΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς		
ΜΙΝΙ ΖΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Βαλτιμόρην 16)2 διά Μισσισιππήν	ΟΘΕΝΤΙΚ	73	73492	έ. Ράς Τανόρα 17)2		
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ύπό παραλαβήν	ΟΘΩΝ	57	9448	ά. Μασσαλίαν 16)1 διά Κίναν		
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22241	ά. Μπανάτρ Μασάρ 15)1	ΟΓΙΑΜΠΕΡΝΤ	58	12246	ά. Μπάραν 20)2 διά Μπαχρέν		
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	31285	ά. "Αμετερνταμ 16)2 διά Ν. "Ορλεάν.	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	11376	έ. Σαδάνναν 21)2		
ΜΙΧΑΗΑ ΑΓΓΕΛΟΣ	60	8572	έ. "Αμθώργον 4)2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	22490	έ. Βαλτιμόρην 13)2		
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	71	124009	έ. Λισσαθώνα 20)2	ΟΔΑΓΑ	45	2095	έι μεσογειακάς μεταφοράς		
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(6)	58	22129	ά. Μπούλεν Μπαι 27)1	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	έ. Χάμπτον ρόδς 17)2	
ΜΙΧΑΗΑ Σ.	51	1596	έ. Αδουσαστοφ 29)1	ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	53	17434	εις Πέραμα όπο 24)3)74		
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Βιτόρια	ΟΛΥΜΠΙΑ	63	1196	έ. Λονδίνον 18)2		
ΜΙΧΑΗΑΣ Κ.	61	2535	ά. Τάνον 19)2 διά Γκέφλε	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5326	ά. "Υμουνίτεν 15)2 διά Πειραιά		
ΜΙΧΑΙΛΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ά. Γιοκοχάμα 20)2 δι' Ίνδιαν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ	(δ.)	69	109579	ά. Τοιμα 11)2 διά Περισκόν	
ΜΟΑΝΤΟΒΑ	71	9101	ά. Τένον 8)2 δι' "Αλεξάνδρειαν	ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	δ. Κωνπόλιν 17)2		
ΜΟΝΙΜΙΑΤΑ	(6)	69	47958	ά. Φιλαδέλφειαν 19)1 Κάρυ "Αι.	ΟΛΥΜΠΙΑ	72	12111	ά. Ταλκαχουάνο 16)2 διά Βεντάνας	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	(6)	73	61172	ά. Ντουμάι 5)2 διά Τρίνινταν	ΟΜΟΝΟΙΑ	(δ.)	55	17102	έ. Πειραιά 4)1
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	έ. Σιγκαπούρην 4)2	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ	53	1887	ά. Βηρυτόν 13)2 διά Λέγκορν		
ΜΟΣΚΑ	57	2926	ά. "Αμθέρσαν 12)2 διά Πειραιά	ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ	(δ.)	65	38858	έ. Κείτ Τάουν 15)2	
ΜΠΑΝΤΙΚ. ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8348	έ. Ταύλαν 18)2	ΟΡΕΣΤΗΣ	58	1122	έι μεσογειακάς μεταφοράς		
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ά. Χάρην 5)2 διά Ρεσιφ	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	12110	ά. Πλο "Ιανέρη 19)2 διά Σ. Κρουά		
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	έ. Βομβάην 6)2	ΟΡΦΕΥΣ	56	9942	ά. Φάλουθ 21)2 διά Βρέμην		
ΜΠΕΣΣΥ Κ. (6)	58	15895	έ. Τάνον 27)1	ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	65	38710	ά. Μίλ. Χάρεν 12)1 διά Περισκόν		
ΜΠΑΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Πειραιά 28)1 διά Λαττάκια	ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΣ	65	18451	έ. Λισσασθώνα 14)2		
ΜΠΟΝΙ (6)	57	27990	δ. Γιβραλτάρ 21)2 διά Μοχαμέντια	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ά. Ντουμάι 9)2		
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΥΡΕΣ	53	2756	έ. Μπ. "Άρρες 11)2	ΟΣΕΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ	(δ.)	50	11026	ά. Μοράσαν 26)1 δι' "Αλεξάνδρειαν	
ΜΠΟΥΜ ΓΟΥΑΙΗΒ	56	6553	ά. Τέμα 15)2 διά Βάρι	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΦ	66	3941	ά. "Αμθέρσαν 11)2 διά Τόνιδα		
ΜΠΡΑΓΤ ΣΑΝ	45	3450	έις Συρακούσας όπο 10)12	ΟΥΜΠΕΝΑ	56	4966	ά. Λισσασθώνα 4)1 διά Λομπίτο		
ΜΠΡΑΓΤ ΣΚΑΥ	51	6022	έ. Τεργυρτών 21)1	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	έ. Τζιμπούτι 22)2		
ΜΥΚΗΝΑΙ	63	1196	ά. Λουδίνον 5)2 διά Πειραιά	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ά. Ρότερταν 12)2 δι' "Αμθούργον		
ΜΥΡΙΝΑΙ ΙΙ	54	5240	ά. Ρίο "Ιανέρη 8)2 διά Πειραιά	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ά. Λιθόριο 28)2 δι' "Οράν		
ΜΥΡΙΝΑΙ	71	3646	έ. Κόπερ 15)2	ΣΥΤΕ	49	2102	έ. Μασσαλίαν 18)2		
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ά. Ντώρμπαν 19)1						
ΜΥΡΤΩ	59	10400	έ. Βεραβάλ 6)2						
ΜΥΣΩΝ	54	4427	ά. Παρανάγουα 6)2 Ρίο Γκράντε	ΠΑΙΑΝ	60	9317	έ. Λομπίτο 8)11		
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(δ.)	58	4029	έ. Πειραιά 20)1	ΠΑΙΓΚΟΝ	(δ.)	58	23607	έ. Φρίππορτ (Μπαχ.) 10)2
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	59	13152	ά. "Αγ. Βικέτιον 20)2 Λάς Πάλμας	ΠΑΙΛΜΥΡΑ	58	5720	ά. Λας Πάλμας 18)2 διά Μάλτα		
ΝΑΒΕΖΑ	59	1299	δ. Γιβραλτάρ 5)2 διά Συρίαν	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Μπουένος "Άρρες 27)1 διά Ροζάριο		
ΝΑΝΙΝΑ	54	3423	ά. Μομάσα 9)2 δι' "Είλατ	ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	ά. Λομπίτο 17)1 διά Τακοράντι		
ΝΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	68	5571	έ. Πειραιά 10)2	ΠΑΝΑΓΙΑ	52	1295	ά. Νακοκώφ 20)10 δι' "Αρχάγγελον		
ΝΑΣΟΣ	51	4684	ά. Κ. Τάουν 28)1 διά Λουάντα	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ά. Βομβάην 27)1		
ΝΑΤΑΛ	72	8849	ά. Αμθούργον 20)2 διά Σμύρνην	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	57	10908	έ. Βιτόρια 21)2		
ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	έ. Σαντερλάν 14)2	ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	ά. Ρότερταν 9)1 διά Βεγγάζην		
ΝΑΤΚΕΙ·Π	57	6132	ά. Μαντούλιντο 13)2 διά Τρίπολιν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. ΕΥΛΑΣ	58	10493	έ. Κάντλαν 5)2		
ΝΑΤΜΑΙΗ	56	7986	έ. Πειραιά 20)2	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Χ.	71	9367	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Κόπερ		
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΑΛΟΥ	55	3329	ά. Ναγκόγια 24)1 διά Μιζουσίμα	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	έ. Κωνπόλιν 7)2		
ΝΑΥΑΡ. ΜΙΑΟΥΛΗΣ	73	35340	έ. Ν. "Ορλεάνην 10)1	ΠΑΝΓΚΡΙ	49	2641	έ. Βηρυτόν 20)2 διά Πειραιά		
ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	έ. "Αλγέριον 10)2	ΠΑΝΔΩΡΑ	61	11925	ά. Τάραντα 18)2		
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	4195	ά. Πόροκρουν 18)2 δι' "Αμθέρσαν	ΠΑΝΤΑΖΗΣ	74	16800	ά. Γκηλογκ 21)2 διά Σαγκάπην		
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	54	3596	έ. "Αλεξάνδρειαν 16)2	ΠΑΝΤΕΛΗΣ	54	7853	ά. Απατούλα 11)2 διά Τέμα		
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	έ. Ν. "Ορλεάνη 3)2	ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Βανκούδερ 12)2 δι' "Ιαπωνίαν		
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	(δ.)	58	12624	έ. Παντίνα Κουσίλο 17)2	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	61	16561	ά. Σάν Ντιέγκο 2)2 διά Σιγκαπούρην	
ΝΕΔΑ	57	8181	ά. Κωνπόλιν 13)2 διά Βάρια	ΠΑΝΩΡΑΙΑ	53	2731	έ. Σιγκαπούρην 19)2		
ΝΕΙΔ (6)	58	20678	ά. Ρεοφ 22)1	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10169	ύπό παραλαβήν		
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	51	8684	ά. Λορ. Μαρκές 5)2 διά Ρότερταν	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ά. Λισσασθώνα 6)1 διά Λομπίτο		
ΝΕΜΑ	58	10794	έ. Βαλτιμόρων 15)2	ΠΑΠΑΛΕΗΣ	57	8992	έ. Λουάντα 13)2		
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	έ. Σιγκαπούρην 9)2	ΠΑΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Χ.	57	7751	έ. Βιζαγκαπατάνημ 19)2		
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Σιγκαπούρην 29)1 διά Κολόμπο	ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	57	8184	δ. Παναμά 18)2		
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. Μορμουκάδα 7)2 δι' "Ιαπωνίαν	ΠΑΡΟΣ	61	13912	έ. Ντώρμπαν 18)2		
ΝΕΣΤΟΡ	48	3286	ά. "Αλεξάνδρειαν 12)1 διά Πειραιά	ΠΑΣΙΩΘΕΑ	(μικτόν)	71	80225	ά. Ράς Τανόρα 6)2	
ΝΕΦΟΣ	56	7911	ά. Μπρόσουνθο 10)1	ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΛΙΦ	56	6156	έ. Της 18)2		
ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	ά. Ν. "Ορλεάνη 12)2 διά Γκάλεστον	ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΗΧΟΡΣ	64	44411	ά. Κιούρασσα 9)2 διά Καλκούτα		
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25147	ά. "Αγ. Βικέτιον 14)2 διά Φιλαδ.	ΠΑΤΡΑΣ	64	49997	ά. Ναγκόγια 28)1 δι' "Ινδονησίαν		
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	έ. Πειραιά 13)2	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ Κ.ΟΛ.	(δ.)	65	2676	δ. Γιβραλτάρ 2012 διά Ρότερταν	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ.	(δ.)	53	9803	ά. Μοντεβίδεο 13)2 διά Ντάρ ε Σαλ.	ΠΑΤΡΙΣ	62	31768	ά. Λας Πάλμας 20)2 Ράς ές Σιδέρ	
ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Παναμά 30)1	ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	11076	ά. Ντώρμπαν 14)2		
ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	74	27000	έ. Ν. "Ορλεάνη 15)2 διά Χιούστον	ΠΑΥΑΛΟΣ Β. (δ.)	51	16306	ά. Ν. "Ορλεάνη 17)2		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Δ.	69	9038	ά. Ντώρμπαν 30)1 διά Μπέλφαστ	ΠΑΙΡΑΙΑΣ	62	15861	ά. Κόπερ 11)1 διά Κάλυμνον		
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	ά. Φρημάτι 14)2 διά Καράτοι	ΠΑΛΑΔΑ	58	27372	ά. Γκάλεστον 4)2		
ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	έ. "Οζάκα 8)2	ΠΑΝΟΠΙΔΑΣ	(δ.)	57	20687	έ. Χόγκ Κόγκ 19)2	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	ά. Γιβραλτάρ 19)2 διά Ρότερταν	ΠΕΛΑΨ	55	7508	ά. Ταράλεστον 10)11		
ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	ά. Κωνπόλιν 12)9 διά Μ. Θάλασσαν	ΠΕΛΑΨ	59	1863	ά. Νικούλιντ 9)2 δι' "Αλεξάνδρειαν		
ΝΙΚΟΣ	51	6987	ά. Ράς Τανόρα 17)2	ΠΕΝΤΕΛΗΝ	(δ.)	59	23607	ά. Γκάλεστον 6)2	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ά. Πλότος 14)1 διά Καλύμνην	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	48	1594	ά. Πόρτ. Σάιντ 18)2		
Ν. Ι. ΒΑΡΑΙΝ(Η)ΝΗΣ	71	65347	ά. Ρας Τανόρα 11)2	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	ά. Λας Εστακάντα 10)2 διά Π. Κόρτες		
Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ	μ.	10722	ά. Γιβραλτάρ 12)12 διά Ροοτόκο	ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	8978	ά. Μπάρι 17)2		
ΝΙΚΥ	58	9087	έ. Μοκαμέντης 9)2						
ΝΙΝΗ	62	28651	ά. Πόρτ. "Ελίζαπετ 21)1 δι' ΗΠΑ	ΠΕΡΙΑΕΚΗ	(δ.)	54	10916	ά. Φιλαδέλφειαν 4)2 διά Μασένιο	
ΝΟΝΙ	53	4234	έ. Ρότερταν 21)2	ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ά. "Αμθέρσαν 13)2 διά Βομβάνη		
ΝΟΠΑΛ ΑΛΚΙΜΟΣ	63	7280	ά. Ν. "Ορλεάνη 31)1 διά Ταμπικό	ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	62	9908	ά. Κωνπόλιν 10)2 διά Νοθεωροσίκην		
ΝΟΡΔΑΡ	58	4106	ά. Κενταπλάνο 19)2 διά Ρωσίαν	ΠΕΡΑΛ	53	8231	ά. Γιβραλτάρ 19)1 δι' "Αλεξάνδρειαν		
ΝΟΡΟ ΑΤΑ. ΒΑΛΟΡ	69	2462	ά. Νικαία 6)9 διά Μπετζάνια	ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ	(δ.)	63	33462	ά. Πειραιά 3)2 διά Γένοβαν	
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	57	15808	ά. Μ. Σαούδ 17)2 διά Π. Μπούκον	ΠΕΡΣΕΥΣ	73	2930	ά. Πιεραλαβήν		
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10904	έ. Χάρην 16)2	ΠΕΣΠΙ	60	3333	έις μεσογειακάς μεταφοράς		
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	10662	έ. Ν. "Ορλεάνη 16)2	ΠΕΤΡΟΛΑ II	(δ.)	52	15083	ά. Πειραιά 9)2 διά Βενετίαν	
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ	(δ.)	12390	έ. Γιβραλτάρ 4)2	ΠΕΤΡΟΛΑ IV	51	14538	ά. Πειραιά 18)2 διά Μονφάλκον		
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ά. Στέρενς 8)2 διά Κριστοπόλα	ΠΕΤΡΟΛΑ V	45	10375	ά. Θεονίκη 25)1 διά Πειραιά		
ΝΟΡΟ ΝΤΑΣΣΕΣ	58	8639	ά. Κάρτριο 6)2 δι' ΗΠΑ	ΠΕΤΡΟΛΑ VI	(δ.)	54	20746	ά. Πειραιά 8)2 διά Λαττάκια	
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ά. Γιβραλτάρ 28)1	ΠΕΤΡΟΛΑ VII	(δ.)	54	20781	ά. Πειραιά 5)2 διά Μπιζέρτα	
ΝΟΡ									

ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ά. Κολόμπο 1)1 διά Σαγκάνη	ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	68	11364	ά. Χιούστον 30)12 διά Μανζανίλο
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	ά. Ντωριπόρτ 2012 διά "Αμέρεραν	ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	54	6571	έ. Ρίο 'Ιανέρο 18)2
ΠΛΑΤΑΝΑ	54	1908	ά. Μασσαλίαν 18)1	ΣΑΝΧΟΟΥΠ	72	9427	ά. Νιούπορτ 13)2 διά Ντεμεράρα
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	έ. "Απαπα)λάγκος 31)1	ΣΑΠΙΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16604	ά. Μαυρίκιον 12)2 διά Κίναν
ΠΛΕΙΟΝΗ (6.)	53	12514	ά. Ράς Τανόύρα 14)2	ΣΑΡΜΠΙΟ	57	2396	ά. Χιούστον 20)1 διά Καρθαγένην
ΠΟΘΗΤΗ	53	8647	ά. Σάντος 26)1 διά "Αλγερίαν	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	8889	ά. Πεπέρα 19)2 διά Μοκαμέντες
ΠΟΛΑ	56	7989	ά. Ντωριπόρτ 8)2 διά "Ινδίαν	ΣΑΡΩΝΙΣ (6.)	56	12355	ά. Πούντα Κοσσίλο 17)2 διά "Ησηχου
ΠΟΛΙΚΟΣ (6.)	54	10970	έ. Πειραιά 9)2	ΣΑΣ	40	5360	έ. Πειραιά 14)2
ΠΟΛΥΒΟΣ (6.)	55	10374	δ. Κων)πολίν 7)1	ΣΕΑΙΝΙΣ	57	4225	έ. Εβαθι Πουέρτο Καμπέλο 23)1
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	5772	ά. Ρεοί 15)12 διά Σάντος	ΣΕΡΙΦΟΣ	63	3098	ά. Μαυρίκιον 12)9 διά Σαγκάνη
ΠΟΛΥΝΕΔΙΑ ΔΙΑΚΑΝ	61	4207	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 24)1 διά Παπέτε	ΣΗ ΓΚΑΛ	72	9824	ά. Μαυρίκιον 12)9 διά Σαγκάνη
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ά. Ρ. 'Ιανέρο 15)2 διά Βαλτιμόρην	ΣΗ ΛΑΤ'ΟΝ	53	6504	ά. Σιγκαπούρην 11)10 διά Σαγκάνη
ΠΟΛΥΦΤΟΝ	62	10163	ά. Τσιμπα 9)2 διά Χόκι Κόγκ	ΣΗ ΜΕΡΠΝΤ	72	9824	ά. Λ. Μαρκές 16)2
ΠΟΠΗ Α.	42	1587	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	59	11545	έ. Κουνασ 5)2
ΠΟΡΤΟ (6.)	55	20060	δ. Κων)πολίν 18)2 διά "Οδησσόν	ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631	ά. "Αμεδρίγον 8)2 διά "Ιαπωνίαν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ	73	9290	ά. Σάντος 16)2 διά Κουνέτι	ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	10010	ά. Σιμονούσκι 8)2 διά Ντωριπόπαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	4085	έ. Σεπτέντιον 20)1	ΣΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	74	9100	έ. Ρίο 'Ιανέρο 30)1 διά Μόμπιλ
ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ά. "Ορτάζ 15)2 διά Φιλαδέλφειαν	ΣΗ ΧΟΡΣ	53	6518	έ. Αστούτο 19)2
ΠΡΙΑΜΟΣ	51	4788	δ. Γιεραλτάρ 9)2 διά Ντάρ ές Σαλάμη	ΣΗΜΕΙ'ΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	ά. Λ. Πάλμας 10)2 Πόρτ "Αρθουρ
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ά. Ν. 'Υρκην 15)1 διά Κάρυκ "Αιλ.	ΣΗΝΕΡΑ	52	4755	έ. Φιλαδέλφειαν 12)2
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	ά. Νεκοτάξ 14)1 διά Λάς Πάλμας	ΣΙΕΡΡΑ	47	5928	δ. Κων)πολίν 5)2
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	65	21379	ά. Σιγκαπούρην 17)1 διά "Ιράν	ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ά. Σ. Ναζαρί 17)1 διά "Ινδίαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (6.)	59	13606	ά. Γουέιτερπορτ 2)2 διά Μουρόραν	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	10053	έ. Γαθώθι Σάσουθεντ 9)2 διά Λονδίνον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	δ. Γιεραλτάρ 12)12 διά Χάμπτον ρόδες	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙ'ΛΑΝΤ	58	11452	δ. Κων)πολίν 11)2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	έ. Λορ. Μαρκές 23)1	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΒ	57	8476	δ. Κων)πολίν 1)2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9868	ά. Λιθερπορτ 7)1 διά Κίναν	ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	9000	είς Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	50	7464	ά. Πειραιά 7)2 διά Ραθέννα	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6635	ά. 'Αμερέραν 5)2 διά "Ισκεντερούδην
ΠΡΟΣΩ	68	34640	έ. Ναγκόγια 17)2	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6634	έ. Μπουένος "Αύρες 12)2
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	42202	ά. Βαλτιμόρην 16)2	ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6686	έ. Ρουέν 22)1
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	50	2372	έ. Πειραιά 17)2	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	49	4825	ά. "Αμεδρίγον 19)12 Λάς Πάλμας
ΠΤΟΛΕΑΜΑ'ΙΣ	62	10165	ά. Λός "Αιτζέλες 27)1 διά Βανκούβερ	ΣΙΡΕΝΕ	49	2036	έ. Βηρυτούν 20)2
ΠΥΘΙΑ	72	10382	ά. Γιοκοχάμα 20)2 διά "Ινδίαν	ΣΙΡΟΚΟ (6.)	58	18287	δ. Γιεραλτάρ 16)2 διά Ν. 'Υρκην
ΠΩΛΙΝΑ	53	2379	έ. Χάρτα 13)2	ΣΙΣΙΣΥ	60	7563	ά. Κέιτ Τάουν 27)1
ΠΩΛΚΡΑΣΥΝ	51	6724	ά. "Αμερέραν 20)2	ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	έ. Μπουένος "Αύρες 18)2
ΡΑΝΙΑ (6.)	55	12476	έ. Σιγκαπούρην 20)2	ΣΚΑΜΑΝΔΡΟΣ	63	21536	ά. Λισσαδώνα 23)1 διά Βουλώνην
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	5431	δ. Κων)πολίν 22)1	ΣΚΑΠΓΟΥ Ι'ΝΤ	70	9077	ά. Βρυτούν 14)2 διά Πειραιά
ΡΕΑ	71	9025	ά. Μπριομπαίην 11)2	ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	έ. "Αμπου Ντάμπι 15)2
ΡΕΑ	56	4388	δ. Γιεραλτάρ 20)2 διά "Αγγλίαν	ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (6.)	61	22566	δ. Γιεραλτάρ 11)2 διά Ν. 'Υρκην
ΡΕΑ	61	4152	όπο παραλαβήν	ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	έ. Τζιμπούτι 20)2
ΡΕΓΓΙΝΑ	54	1203	δ. Κων)πολίν 12)2 διά Πειραιά	ΣΚΑΠΧΙΑΛ	61	12012	ά. Σιγκαπούρην 17)2 διά "Οζάκα
ΡΕΖΟ. ΚΟΛ/ΝΗΣ 8.	58	13093	ά. "Ηοτχαμ 3)1 διά "Αρουμπα	ΣΚΙΑΘΟΣ	50	4367	ά. Ρίο 'Ιανέρο 19)2 διά Χάιρα
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	66	1127	ά. Λουάντα 8)1 διά Π. "Αρπόμη	ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1856	ά. Δουνκέρκην 30)1 διά Τρίπολιν
ΡΕΝΑ	55	8902	έ. Ρουέν 3)12	ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ά. Οζάκα 6)2 διά Ταϊγκτάο
ΡΕΝΑ Κ.	57	8620	ά. Λάς Πάλμας 19)2 διά Φός	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	έ. Γένοβα 20)2
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	13383	ά. "Αμεδρίγον 13)2	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	ά. 'Αμερέραν 5)2 διά Βηρυτόν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	11616	έ. Ρόττερνταν 20)2	ΣΚΟΡΠΙΟ (6.)	57	26032	ά. Κοσταζακόλκος 11)2 διά "Αστούτον
ΡΗΓΚ.ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ (6.)	57	23693	ά. Μαντράς 14)2 διά Κολόμπο	ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	57	4403	ά. Ντεμεράρα 13)2 διά "Αγγλίαν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	13283	ά. Μπριομπαίην 13)2 διά Πουσάν	ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	55	5936	ά. Παναμά 31)8 διά Τσαμπερίκο
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	16810	έ. Φιλαδέλφειαν 17)2	ΣΟΥΖΑΝ	65	22341	έ. Θεού 20.35 Ν. - 06.15 Α. 27)1
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	έ. Λισσαδώνα 6)12	ΣΟΥΖΥ	57	10687	έ. Σάν Νικολας ("Άργ.) 12)2
ΡΗΝΟΥΑΛ	70	9069	ά. Κ. Τάουν 9)2 διά Σρί Λάνκα	ΣΟΥΙ-ΙΦ ΣΚΙΠΠΕΡ	44	2742	έ. Πειραιά 9)1
ΡΙΒΑ	63	10399	ά. Ν. 'Υρκην 8)2 διά Μπέρια	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ά. Τέμα 14)2 διά Μονρόδια
ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΡΟ	57	4860	έ. Ρίο Γκράντε 19)2	ΣΟΥΛΙ (6.)	55	16260	δ. Γιεραλτάρ 14)2 διά "Αλεξάνδρειαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	55	7790	έ. "Αστούτο 28)1	ΣΟΥΝΙΟΝ	63	1089	δ. Γιεραλτάρ 28)1 διά Φλώσιγκ
ΡΟΔΟΝΑΣ	52	1597	όπο παραλαβήν	ΣΟΦΗ	61	1990	ά. Βακούβερ 19)2 διά Λονδίνον
ΡΟΔΟΣΤΟ (6.)	60	20416	ά. Γιοκοχάμα 11)2 διά Παναμά	ΣΟΦΙΑ	65	14048	έ. 'Αμερέραν 10)12
ΡΟΖ Β. (6.)	58	12208	έ. Τέμα 17)2	ΣΟΦΙΑ	60	8310	ά. Ούμ Σαΐδ 3)2 διά Ράς Τανούρα
ΡΟΖΑ Τ.	54	1970	ά. Λαττάκια 29)12	ΣΟΦΙΑ	50	5455	έ. Αυτάντας 28)12
ΡΟΖΑΡΙΑ	64	4699	ά. Χερσόφριγον 3)2 διά Πούερτα Μπολιθάρ	ΣΟΦΙΑ Β.	57	2848	δ. Γιεραλτάρ 9)2 διά Κων)πολιν
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ά. "Αμεδρίγον 15)2	ΣΟΦΙΑ Β.	55	6595	ά. Ντωριπάτη 7)1 διά Εύροπην
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ά. Αμερέραν 14)2 διά Τζένταν	ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	ά. Βρυτούν 15)2 διά Σλουσίκιλ
ΡΟΜΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	56	8858	ά. Καλκούπατα 15)2	ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Αλεξάνδρειαν 13)1
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ά. Λουδίνον 13)2 διά Πειραιά	ΣΟΦΙΑ ΓΡΑΝΟΣΕΑΝΙΚ	55	13737	έ. Ρόττερνταμ 9)2
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3654	έ. Λουδίνον 19)2	ΣΠΑΛΑ. ΣΗΜΑΝ	50	9180	ά. Λουάντα 26)10
ΣΑΒΒΑΣ (6.)	59	20514	ά. Ράς Τανούρα 24)12	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	έ. Σαίν Τζόν 19)2
ΣΑΒΙΑΚΟ	38	1770	ά. Πόρτ Σάιντ 27)11 διά Καράρα	ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	έ. Ρόττερνταμ 30)1
ΣΑΒΙΝΑ (6.)	56	2108	ά. Κολόμπο 15)2	ΣΠΑΡΤΟ	57	10615	δ. Γιεραλτάρ 3)12
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8604	ά. Πειραιά 8)2 διά Σικελίαν	ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (6.)	65	33971	έ. "Απαπλάγκος 10)2
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΑΕΛΑ	61	11317	έ. Ρόττερνταν 14)2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	έ. Βενετία 20)2
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16334	ά. Μπ. "Άρες 18)2 διά Βερακρούδ	ΣΠΥΡΟ (6.)	60	26467	ά. Κολόμπο 3)1 διά Κωνστάντζαν
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	60	11117	ά. Βοδάνην 26)1 διά Σιγκαπούρην	ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	ά. Βαλτιμόρην 18)2 διά "Αρούμπαν
ΣΑΛΑΜΙΣ (6.)	58	20750	ά. Τζιμπούτη 27)11 διά Ράς Σουκέρη	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (6.)	70	17840	έ. Σταλ Αθηνιαν (6.) 60 13197
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ά. Βακαγιάμα 17)2 διά Κασίμα	ΣΤΑΚΑΡΑ (6.)	70	18262	ά. Γιουροπόρη 21)1 διά Ν. 'Υρκην
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1559	ά. "Αμεδρίγον 16)2 διά Χαμίνα	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ά. Ν. "Ορλέανην 19)2 διά "Ισπανίαν
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ 6.	68	1591	ά. Γιουροπόρη 20)2	ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΙΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Ντώριπαν 17)2 διά "Ισπανίαν
ΣΑΝ ΙΤΕΝΙΣ	52	1746	ά. Κων)πολίν 9)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (6.)	70	17840	ά. Φιλαδέλφειαν 6)2 διά "Αρούμπαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	έ. Σωθιώ Πόρτ "Ελίζαμπεθ 15)1	ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	έ. Ρόττερνταν 11)1
ΣΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (6.)	56	11792	ά. Τσαγκούφαμάς 17)2 διά Βραζίλια	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (6.)	70	17840	ά. Χάμπτον ρόδες 14)2 διά "Αρούμπαν
ΣΑΝΔΑΡΙΝΑ	53	2873	έ. Γένοβα 17)1	ΣΤΑΜΥ	73	30315	έ. Βακαγιάμα 20)2
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ά. Ρόττερνταμ 7)1 διά Λαττάκια	ΣΙΑΡΑ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ά. Ν. 'Υρκην 20)2 διά Παναμά
ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΑΙΑ	63	13841	ά. Σάντερλαντ 20)2 διά "Αιγάλη	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ά. Κιτιμάτ 17)2 διά Τάσος Μπατίη
ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΛΙΑ	73	8922	ά. Ν. Όρλεαν 26)1 διά Γκουαίρα	ΣΤΑΡ ΛΙΔΥ	73	14667	ά. Πόρτ "Αιγαίνων 20)2 Κούς Μπατίη
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	71	9038	ά. Λάς Πάλμας 14)2 διά "Αιγαίνων	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Ν. 'Υρκην 8)2
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	71	9038	ά. "Αμεδρίγον 14)2 διά Στοκχόλμην	ΣΤ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (6.)	64	44726	ά. Ν. 'Υρκην 15)1 διά "Αρούμπαν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΟΥΣ ...	63	11445	ά. Πόρτ Λινκούν 15)1 διά Κολόμπο	ΣΤΕΛΙΟΣ (6.)	58	20709	ά. Ρίο 'Ιανέρον 7)2 διά Ρωσίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΕΩΙ	73	8849	έ. Σωθιώ Πόρτ "Ελίζαμπεθ 7)1	ΣΙΕΛΛΑ	57	8971	ά. Ρουέν 10)2
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	ά. Μόζι 26)12 διά Βανκούβερ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ά. Μπάσοραν 20)2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ</td							

ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Ν. 'Υόρκην 5)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΤΣΑΜ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	66	44895	δ. Γιεραλτάρ 30)1 διά Περσικόν
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Ν. 'Υόρκην 10)2 διά Χιούστον	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ά. Κέιπ Τάουν 2)2
ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ	58	12459	ά. Βομβάνη 15)2 διά Σουδίτιαν	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	64	52868	ά. Ντάς 'ΑΙΔ. 30)1 διά 'Ιμμινχαμ
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	12506	ά. Πόρτ φθ Σπαίνη 15)2 Ν. 'Ορλεάνην	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	ά. Κοατζακοάλκος 22)1 διά Τούζπαν
ΣΤΟΑΤ ΠΑ'ΙΩΝΗ (δ.)	60	13979	ά. Μανίλα 9)2	ΥΔΡΑ	69	10964	ά. Ματάνζας 17)2 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΣΤΟΑΤ ΡΑ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Παρανάγουα 11)2 διά Κοραμάρ	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	74	19000	είς Σιμίζου ύπό συμπλήρωσιν
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	άργει είς Πειραιά από 1)1	ΥΠΕΡΙΩΝ	59	23678	ά. Κέιπ Τάουν 5)1 διά Μαντράς
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Ρότερνταμ 18)2	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9382	δ. Παναμά 3)2 διά Ρωσίαν
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Βέλγην 12)2 διά Ντουμπάτι	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ά. Ρίο 'Ιανέριο 15)2
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Τ.	74	3800	ά. Βασιλικό Μπαΐη 20)2 Ρότερνταμ	ΦΑΙΔΑΣ	70	11489	ά. Μαλάγκας 2)1 διά Λά Γκουάτρα
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	έ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 21)1
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	έ. Μασσαλίαν 25)1	ΦΑΙΔΡΑ Ε.	54	13981	ά. Χαϊπτον ρόδις 15)2 Νόθα Σκότια
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	έ. Ιεράσπην 30)12	ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	ύπό παραλαβήγη
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	έ. Τεργέστην 12)1	ΦΑΛΜΟΥΟ	59	9830	έ. Ναγκόρια 3)2
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ά. Χιούστον 23)12 διά Καράκας Μπ.	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	52	5461	έ. Μοιηάσα 4)1
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. Πόρτ Σαΐδ 16)1 διά Κωνσταντζαν	ΦΑΝΤΑΣΙΑ Λ. (δ.)	74	23000	ά. Ντάς 'ΑΙΔ. 5)2 Τζεμπέλ Ντανά
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Μασσαλίαν 18)2 διά Ιερόνη	ΦΑΣΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	47	3247	έ. Γύνιαν 16)2
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Πόρτ 'Αρθουρ 15)12	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ II	50	3139	είς Τζιτζέλι 3)11
ΣΥΡΟΣ	64	3902	έ. Δουβλίνον 14)2	ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	53	2959	δ. Γιεραλτάρ 30)1 διά Μπαγιών
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Πουέρτο 'Ορντάς 12)2 Φιλαδέλφειαν	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	έ. Ν. 'Ορλεάνην 3)2
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. Γόνδια 12)2 διά Βίσμαρ	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	ά. Ν. 'Ορλεάνην 8)12 διά 'Ιράν
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Σαβάνναν 16)2 διά Θεσινήν	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΛΕΙΓΚΣ	69	12748	έ. Ντρομπαν 16)2
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105700	ά. Φατέχ Τέρμιναλ 16)2	ΦΕΝΤΕΡΑΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)2 διά Χιούστον
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Αιμέρεραν 20)2 διά Πειραιά	ΦΗΑΡΑΣ ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	62	31050	έ. Μασσαλίαν 12)1 (έποκευα)
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Αιμέρεραν 19)2 διά Τζένταν	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10514	έ. Κοραμάρ 12)2
ΤΑΝΙΑ	57	3598	έ. Βιρτούτων 28)1	ΦΙΛΙΑ	58	10687	έ. Γενόβα 27)12 διά 'Αννάμπα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	έ. Πουέρτο Καμπέλο 17)1	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ. 75	75	65113	ές Φερρόδι ύπό συμπλήρωσιν
ΤΑΡΑ	61	4010	έ. Ριγούτα 19)2	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Ν. 'Ορλεάνην 14)2 διά Χιούστον
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Άμοναί Μπαΐη 31)1 Αμβούργον	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Αιμέρεραν 31)1 διά Λατάκια
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	έ. Τζένταν 20)2	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Νιόδορπ 19)2 διά Πολωνίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Κοκόρια 21)1 διά Μορμουγκάο	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Μουροράν 13)1 διά 'Ενεονάδα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Ντρομπαν 19)2 διά Τζένταν	ΦΙΛΩΡΙΝΑ	56	10210	ά. Σιγκαπούρων 8)9 (έπωληθη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	έ. Ριο 'Ιανέριο 6)2	ΦΙΛΩΡΙΤΑ	49	3625	έ. Άλεξανδρειαν 27)1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	έ. Άδελατα 15)2	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Χονιούλου 12)12 διά Παναμά
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΦΤ	58	8465	ά. Σιμονούσει 18)2 διά Ούμπε	ΦΟΝΤΕΛΕ	50	1338	ά. Πειραιά 11)2 διά Λέγκορ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	έ. Σιγκαπούρη 2)12	ΦΟΥΑΜΑΡ ΓΟΥ'ΙΣ	49	1849	ά. Καέν 15)2 διά Χαλκίδα
ΤΑΣΟΣ	49	3261	ά. Γιεραλτάρ 2)12 διά Σάφι	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. 'Απαπαχ Λάγκος 9)2 διά 'Αμπιτζάν
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Γιεραλτάρ 13)2 διά Συρίαν	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Μπαντάρ Σαπούρ 26)1
ΤΕΑ	49	5632	ά. Αιμέρεραν 20)2 διά Ρότερνταμ	ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ	61	12618	έ. Ριο 'Ιανέριον 22)1
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	ά. Μπλάραν 20)2	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Ριγέκαν 15)11 διά Ντακάρ
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	65	9386	ά. Θεσσαλ. 14)2 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Λείδες 15)12
ΤΕΝΕΡΙΦΟ	53	8648	ά. Κ. Τάουν 9)1	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Τείμπα 18)2 διά Λόδη, 'Αντζελες
ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ	53	2990	άργει είς Μασσαλίαν από 6.12.1974	ΦΡΟΣΥΝΗΝ	56	6834	ά. Λόρ. Μάρκες 24)1 διά 'Αμπαντάν
ΤΕΡΡΥ	55	7798	έ. Κανάρι Κάντλα 1)1	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Ναγκόρια 6)1 διά Μορμουγκάο
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	έ. Κωνιούλιον 15)2 διά Κωνσταντζαν	ΦΩΡΟΣ Κ.	70	9069	ά. Μπάκε 14)2
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	ά. Γιεραλτάρ 17)2 διά Γουαμπά	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	έ. Μόντρεαλ 3)2
ΤΖΑΝΕΣ	70	13124	ά. Σιγκαπούρην 11)2	ΦΩΤΕΙΝΗ	57	10492	ά. Αιμέρεραν 11)11 διά Βομβάνη
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14800	ά. Ταγκιάτο 13)1 διά 'Αμβούργον	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11283	ά. Ντρομπαν 9)2 Ντάρ ές Σαλάμι
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ·Υ	72	9246	ά. Πειραιά 25)1 διά Κίναν	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Ν. 'Ορλεάνην 18)2
ΤΖΕΝΗ ΙΩΤΑ	57	9760	ά. Γιεραλτάρ 20)2	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Λόρ. Μάρκες 28)1
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Κολόρπιο 17)2	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)2 διά Γένοβαν
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14800	ά. Γόνδια 11)2 διά ΗΠΑ	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Ντρομπαν 29)12 διά 'Ινδιαν
ΤΖΟΝ ΚΟΛΟΚ. (δ.)	56	21185	έ. Πειραιά 26)1	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	έ. Κωνιούλιον 18)2	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	ές μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Όραντς 20)1	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	είς Πειραιά από 30.12.74 (έπισκ.)
ΙΖΩΝΝΥ Β.	56	10016	ά. Γιοκάσιοι 9)2 διά Βανκούβερ	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Φιλαδέλφειαν 18)2 διά 'Ελ. Παλίτο
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14800	έ. Μουρόφαρ ήπό συμπλήρωσιν	ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	ά. Λόρ. Μάρκες 18)1
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Σιγκαπούρην 18)2	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Μπούνημπουρ 20)12 διά Σαλαντόρ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Απαπαχ Λάγκος 7)2	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Καλκούταν 17)2
ΤΙΝΤΑΧΟΔΜ	43	4314	ά. Λουάντα 7)2	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ά. Τρέπτα 8)2
ΤΙΤΙΚΑ Κ.	66	1971	ά. Ινσε 14)2 διά Ρότερνταμ	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Κολκούταν 18)2 διά Πόρτλαντ
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ά. Σιγκαπούρην 21)1 διά Μπάραν	ΧΙΑΝ ΣΑΜ	69	10016	ά. Βενετίαν 16)2 διά Κόντ
ΤΟΓΚΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	73	8927	ά. Ήστ Λόνταν 8)1 διά Ντρομπαν	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	ά. Βενετίαν 16)2 διά Ντρομπαν
ΤΟΚΙΟ ΔΗΜΙΔΗΣ	64	15597	ά. Κοκόρια 9)2 διά Βαρκελώνην	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Ντρομπαν 6)2
ΤΟΜΑΜΠΙ	59	6995	ά. Σιγκαπούρην 31)1 διά Κορέαν	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 21)2 διά Καζαμπλάνκαν
ΤΟΝΥ	55	10271	ά. Ν. 'Ορλεάνην 12)1 διά Τέμα	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Γιοκοχάμαν 14)2 διά Αδστραίαν
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19000	ά. Μπ. 'Άρες 1)12 διά Ρωσίαν	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ά. Σιγκαπούρην 6)2
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	71	9082	ά. Νταναμέ 15)1	ΧΙΡΗΣΤΟΣ	56	8001	ά. Κοσσιούγκ 6)1 διά Χόγκ - Κόργκ
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	41687	έ. Πόρτ 'Ελιζαπεθ 16)2	ΧΙΡΗΣΤΟΣ	51	4669	ά. Πειραιά 2)1 διά Μήλον
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	56	2863	έ. Ν. 'Υόρκην 20)2	ΧΙΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	ά. Κωνιούλιον 21)1 διά Κ. Τάουν
ΤΡΙΝΙΤΥ	57	18586	ά. Αιμέρεραν 1)2 διά Κή Γουέστ	ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ ΤΡΑΝΣ. (δ.)	56	11977	ά. Πειραιά 16)11
ΤΡΙΤΣΩΝ	72	16606	ά. Μόρι 14)1 διά Βανκούβερ	ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	60	19300	ά. Μπέτρα 9)2 διά 'Ειλάτ
ΤΣΑΛΑ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ	63	31831	ά. Βιλεμάρχαφεν 3)2 διά Σκίντα	ΧΙΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Φιλαδέλφειαν 18)2 διά Π. 'Ορντάς
				ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II	51	3856	ά. Σιγκαπούρην 6)2 διά Αλέγειρον
				ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	ά. Λαστρίον 9)2 διά Σιγκαπούρην
				ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Ναγκόγια 15)2 "Αγ. Φραγκίσκον
				ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ά. Ωλμπαν 12)2 διά Σιγκαπούρην

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

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

INTERNATIONAL RED HAND



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ — ΕΠΙΒΛΕΨΙΣ / ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΔΩΡΕΑΝ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ : ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ Ι2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛ. 4176435, 4176628. TELEX 21-2601



THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

A. BILBROUGH & CO., LTD. Telephone: 481.9401 (10 Lines)
17 Crosswall London EC3N ZAT. Telex: 886394



DEDS

NORDANA LINE

ΤΑΧΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ
ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διάκρεατα, φαρικά, τυριά, φρούτα)
ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχείς άναχωρήσεις έκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MISSOURI" 12-19/2
T/C VESSEL 15-25/2
M.V. "MANITOBA" 11-21/3
M.V. "MICHIGAN" 29/3-8/4

'Αναμένονται είς Πειραιά:

M.V. "MISSOURI" 25-28/3
T/C VESSEL 27-30/3
M.V. "MANITOBA" 20-22/4
M.V. "MICHIGAN" 27/4-3/5

Αι άνωτέρω ημερομηνίαι υπόκεινται είς άλλα γήν άνευ προειδοποίησεως.

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — YERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

Τα ύπό ζενας σημασιας

(Πλοία σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τα υπόλοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	δ. Παναμά 19)2	ΑΛΕΦΑΝΗ (κ.)	63	2261	δ. Χιούδον 21)1 διά Πόρτ Λίμον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10472	ά. Βρέμην 18)2 διά Ντώρμπαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16320	ά. Ντώρμπαν 5)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤ.	69	9436	ά. Λότ Πάλις 8)2 διά Ν. Κορέαν	ΑΛΙΑΡΤΟΣ (κ.)	58	5593	ά. Μομπάσαν 11)1 διά Μπάσαραν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	64	15867	ε. Χιούδον 21)1	ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	58	13010	ε. Ντώρμπαν 20)2
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ά. Σύνεον 7)2 δι' Ιαπωνίαν	ΑΛΙΟΣ (κ.)*	56	1803	ά. 'Αμβέρσαν 1)2 διά Τερνόδεν
ΑΓΙΑ (κ.)*	58	3837	δ. Γιβραλτάρ 14)2 διά Σμύρνην	ΑΛΚΑΝ*	66	27985	ά. 'Αμβέρσαν 1)2 διά Τερνόδεν
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	άργει είς Πειραιά από 28)11	ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	56	1802	ά. 'Αμβέρσαν 8)2 διά Τρίπολιν
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	54	8120	ά. Μοντεβίδεο 14)1 δι' Αθάνα έπωλ.	ΑΛΚΥΩΝ (δ.)	57	13637	εις θεσιν 31.21' Β. - 29.54 Δ. 15)2
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	56	20140	ε. Ήσα Λόντον 28)12	ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11826	ε. Λος 'Αντζελες 17)1
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	51	8377	ά. Λονδίνον 31)12 διά Κούδα	ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ά. Ράς Τανόρα 26)1
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΛΜΑ (κυπρ.)	41	9097	ε. Μτ. "Άύρες 27)1
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	56	15881	ε. Ράς Ιανόρα 9)1	ΑΛΜΠΑ (δ.)	61	22671	ά. Φός 13)2 δι' Αύγουσταν
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ά. Ρίο 'Ιανέριο 18)2 διά Κόντρεκερ	ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)	53	12540	ε. 'Αμβέρσαν 17)2
ΑΕΛΩΝ (δ.)	57	20745	άργει είς Πειραιά από 14)1	ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	58	13023	ά. Ν. 'Υόρκην 5)2 δι' Αρούμπαν
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 8)2	ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	55	12717	ε. Μάλταν 13)2
ΑΗΤΕΩΡΗΣ (κ.)*	53	2059	δ. Λισανδρία 20)2 διά Σουάνη	ΑΛΠΑ (κυπρ.)	43	9159	ά. Μπουένος 'Άθρες 10)12 Αθάναν
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.)	56	13669	ε. Γένοβας 21)2	ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)	57	3826	ά. Λονδίνον 18)2 διά Βηρυτόν
ΑΘΕΝΣ (κ.)	46	3921	ά. Τακοράνι 19)2 διά Λάς Πάλμας				
ΑΘΕΝΣ	70	8825	ε. 'Αμπεργον 20)2				
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	54	5130	ά. Ντώρμπαν 8)2 διά Βέλγιον				
ΑΘΗΝΑ (μικτόν)	64	30682	ε. Ν. 'Ορλεάνην 16)2				
ΑΘΗΝΑ (κ.)	51	2178	ά. Λάς Πάλμας 14)2 διά Μάντα				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16319	ε. Φλωσιγκ 16)1				
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	67	44705	ε. Πειραιά 15)2				
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	δ. Γουρούπορτ 27)1 διά Φορκάντος				
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	31869	ά. Τεργάντιον 28)2 διά Ταρτούς				
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	62	9943	ε. Λάς Πάλμας 13)11				
ΑΘΗΝΗ ΛΟΥΡΩΡΑ κ.δ.	56	12447	ά. Βενετίαν 19)2 διά Ραθέννα				
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣ ι.δ.	51	8675	ά. Κων/πολιν 10)2 διά Βάρινα				
ΑΘ. ΝΑΡΕΝ (δ.)	56	20207	ε. Πειραιά 27)1				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ά. Αιθέρπολι 22)2 διά Μομπάσα				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ κ.δ.	55	10027	ά. Νοδορωσίσκην 22)1				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.δ.)	58	11879	εξωθι Πόρταμουθ 10)2				
ΑΘΗΝΙΚΑ (μικτόν)	67	48747	ά. Π. Καρτέ 14)2 δι' Ιμινχαμ				
ΑΘΗΝΟΥΑ (δ.)	59	28693	εις Μόπτιλ από 5)12				
ΑΘΛΟΣ *	60	10733	ε. Ρότερνταν 30)1				
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΤΣ (κ.)	58	8571	ε. Αλεξανδρειαν 13)2				
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	67	22146	δ. Παναμά 3)1 δι' Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	57	8160	ε. Γιοκοχάμα 3)2 δι' Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9025	ά. Ρότερνταν 17)1 διά Κούδα				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΟΥΤΟΥ (κ.)	57	8361	ε. Ντουμπάτι 20)1				
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.)	66	22611	δ. Παναμά 20)2				
ΑΙΓΙΣ ΦΕΙΜ (κ.)	69	9241	ά. Βαρκελώνη 28)12 δι' Αθάναν				
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	57	5943	ε. Γιοκοχάμα 4)2				
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	61	24871	ά. Κεμπέκ 12)2 δι' Αρούμπα				
ΑΙΗΒΟΝ	66	16464	ά. Μορουγκάνη 11)2 (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
ΑΙΘΑΔΙΑ	52	7787	ε. Τσακάρπα 8)2				
ΑΙΘΡΑ	57	10044	δ. Γιβραλτάρ 21)1 Δομιν. Δημοκρατία				
ΑΙΓΚΟΝ *	71	27958	ά. Γένοβα 9)1 διά Π. Ορντάς				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	δ. Σάντος 11)2 δι' Αγκάρα ντός Ρέις				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖ	58	10018	δ. Γιβραλτάρ 10)2 διά Θέσσατα				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ	71	15672	ε. Κολούμπια ρίθρος 8)2				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	58	10020	ε. Νεκοτάεα 14)1				
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά από 6)2				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	47	3346	ε. Πειραιά 10)2				
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	65	35324	εις Βαλτιμόρην 11)2 (επισκευαί)				
ΑΙΤΖ ΑΙΓΑΙΝΗ Β. (μικτ.)	71	7712	ά. Φιλαδέλφειαν 27)1 διά Βοστώνη				
ΑΙΤΖ ΚΑΥΑΙΗΝ Β. (μικτ.)	71	7120	δ. Παναμά 28)1				
ΑΙΤΡ ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.)	56	2500	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΙΤΡ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	55	9278	ά. Κολούμπια 14)2 διά Μπ. Σαπούρη				
ΑΙΤΡ ΣΙΝΖΕΡ (δ.κ.)	59	17948	ά. Χιούδοντος 23)1 διά Κων/πολιν				
ΑΙΤΡ ΣΠΙΡΙΤ (κ.δ.)	57	11897	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10)1				
ΑΙΤΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ.	53	12407	εις Πειραιά από 19)8)74				
ΑΙΤΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	52	6196	ά. Ταμπίκο 19)2 διά Γκάλθεστον				
ΑΙΤΖ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μικτ.)	72	57802	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 25)1				
ΑΙΤΖ ΓΟΥΑΙΗΝ Β. (μικτ.)	71	57830	ά. 'Αμβέρσηργον 19)2 διά Ν. 'Αμερικήν				
ΑΙΤΖ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ Ζ. 69	51627	ά. Κόμπε 5)2 διά Ντουμάι					
ΑΙΤΖ ΜΟΝΑΡΚ	67	32644	ά. Νεάπολιν 25)1 διά Μπαρέλεττα				
ΑΙΤΖ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	54	7701	ε. 'Απαπα/Λάγκος 9)12				
ΑΙΤΖ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	δ. Παναμά 11)2				
ΑΙΤΖ ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	74	125000	ε. Κάροκ 'ΑΙλ 11)2				
ΑΙΤΖ ΝΥΜΦΗ	66	22362	δ. Παναμά 8)2 διά Κόμπε				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	63000	δ. Σιγκαπούρην 26)1				
ΑΙΤΖ ΣΗ (μικτόν)	73	57800	δ. Κόμπε 7)2 διά Ντουμάι				
ΑΙΤΖ ΣΚΑΥ*	66	22362	ε. Σαΐντ Τζόν 6)2				
ΑΙΤΖ ΤΡΙΤΩΝ	65	18452	ά. Αιθέρπολαν 13)2				
ΑΚΙΑΝΑ (κ.)	55	7510	ά. Παρανάγκουα 23)1 δι' Ισπανίαν				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ά. Παραντίτη 11)2 δι' Αμοτερντάμ				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Πειραιά				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ε. Ν. 'Ορλεάνην 16)1 δι' Έλλαδα				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ	67	27168	δ. Παναμά 5)2 δι' Ισπανίαν				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	ά. 'Αμβέρσαν 30)1 διά Βομβάνη				
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ά. Παραντίτη 26)1 δι' Αμοτερντάμ				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	25155	δ. Γιβραλτάρ 11)2				
ΑΚΟΥ·Ι·ΛΑ Ι (κ.)	63	3488	ά. Ντουαλί 1)2 διά Λιμπρεθύ,				
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	58	23307	ά. Πρόθιντενς 1)1 διά Βενεζουέλα				
ΑΚΡΟΝ (π.)	59	14722	ε. Λορ. Μαρκές 3)2				
ΑΚΡΟΠΟΔΙΑΣ	70	8825	ε. Βανκούφερ 18)2				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10287	ε. Βενετίαν 15)2				
ΑΚΤΙΣ (κ.)	55	8828	ε. Μπαλμπά 14)2				
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	57	11929	δ. Παναμά 30)8 διά Κίναν				
ΑΛΕΑ	73	8824	ά. Κολούμπια ρίθρος 4)2 δι' Ισπανίαν				
ΑΛΕΞ. ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗ	58	10499	ε. Λορ. Μαρκές 7)1				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	56	20926	άργει είς Πειραιά από 15)12)74				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	53	1231	ε. Αιελάνδρειαν 29)1				
ΑΛΕΞ. ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Ρότερνταν 8)2 δι' Η.Π.Α.				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κ.δ.)	55	12380	δ. Κων/πολιν 19)2				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)	47	2097	ε. Αιελάνδρειαν 20)2				
ΑΛ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	55	8280	ά. Μορμουγκάν 11)2 Καζαμπλάνκαν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	57	3143	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8)2				
ΑΛΕΞΗΣ *	51	2983	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19)2				
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	56	2299	ά. Λειζερες 15)2 διά Νορθγηλαν				

ΑΣΤΡΟΣ	75	14500	εἰς Ὀζάκα υπό συμπλήρωσιν	G. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	71	51878	Ξ. Γιουροπόρτ 17)2	
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	Ξ. Ν. 'Ορλεάνη 15)2	G. ΝΙΟΥΛΙΤΥ (μικτ.)	70	51878	Ξ. 'Ορλεάνη 14)2	
ΑΓΑΛΑΝΤΗ	72	11000	Δ. Μασσαλίαι 11)2 δι' Ἰταλίαν	Γ. ΣΙΙ (δ.)	53	12843	Ξ. Πειραιά 6)11	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΕΜΠΕΡΩΡ	5.	74	138000	Δ. Ράς Τανύρα 13)1	Γ. ΙΖΑΣΙΣ (δ.)	54	20864	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 19)12 δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΕΜΠΕΡΩΡ	74	138000	Δ. Φρούριος 10)2 διά Τρινιντάντ	Γ. ΦΑΙΘΩ (δ.)	64	49437	Δ. Γιβραλτάρ 12)2 διά Φιλαδέλφειαν	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΗΓΚΑΛ	63	15977	Δ. Μπ. 'Αύρες 15)2 δι' Ἰταλίαν	Γ. ΦΡΕΝΙΣΙΠ (δ.)	65	49437	Δ. Αμεριδρύον 14)2 διά Νιγηρίαν	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	Δ. Χαλούπ. 'Αιλ. 2)12 διά Σ. Κρουά	Γ. ΧΑΠΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	Δ. Κόριτον 1)2 διά Περσικόν	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	Δ. Γιοκοχάμα 6)2 διά Σιγκαπούρην	Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	Δ. Γιουροπόρτ 25)1 διά Περσικόν	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΜΟΝΑΡΚ	68	48936	Δ. Πειραιά 19)1	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	Δ. Ράς Τανύρα 6)1	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΜΠΑΡΟΝ	5.	74	120000	Δ. Γιουροπόρτ 3)2 διά Περσικόν	Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΜ (δ.)	72	102300	Δ. Γιουροπόρτ 26)12 διά Περσικόν
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	74	120000	Δ. Ούλασαν υπό συμπλήρωσιν	ΓΟΥΩΣΙΕΣ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	Δ. Χονολούλου 24)1 δι' Ινδονησίαν	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	64	38538	Δ. Φρετερίας 16)2 διά Περσικόν	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	11180	Ξ. Σύρου 22)1	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	Δ. Ούμ. Σαΐδ 24)12 διά Σ. Κρουά	ΓΡΕΓΟΣ	59	10542	Δ. Λας Πάλμας 11)2	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΦΑΛΑΚΟΝ	59	10389	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 25)1	ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	Δ. Νεάπολιν 8)11	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	Δ. Γκάλεστον 4)1	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	Ξ. 'Αλεξάνδρεια 24)1	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	Δ. Τοιχιατέκιον 13)2	ΔΑΦΝΗΣ (μικτόν)	63	31289	Ξ. Γιβραλτάρ 17)2 Κόρπους Κριστί	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16291	Δ. Κωνυπολίν 17)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	Δ. Πόρτ Σαΐδ 14)2 διά Μήλου	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΧΗΡΟ	69	16320	Δ. Κόμπε 23)1 διά Χοινιάγκ	ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	Ξ. Μπαθναγκάρ 1)2	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	Δ. Κωνυπολίν 7)2 διά Μ. Θάλασσαν	ΔΕΛΦΟΙ	68	8796	Δ. Αμέρερσαν 13)2 διά Κορίντο	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΧΩΚ	69	16291	Δ. Ρότερνταμ 30)1 διά Χιούστον	ΔΕΣΠΟΣ ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	εἰς Μομπάσαν ἀπό 10.8.1974	
ΑΓΑΛΑΝΤ, ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	57	45321	Δ. Ήγ. 19)2 διά Σουετίνα	ΔΗΑΟΣ	59	9493	Δ. Ρόττερνταμ 19)1 διά Μπορντώ	
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	Δ. Αμπούργον 20)2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	Δ. Κωνυπολίν 25)2 διά Πειραιών	
ΒΑΛΛΕ ΝΤΕ ΠΙΚ. (κ.)	58	10057	Δ. Καλλάς 30)12 δι' Αθάναν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	38174	Δ. Λας Πάλμας 13)2 διά Νιγηρίαν	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	Δ. Βανκούβερ 11)2 δι' Ινδίαν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	Δ. Χιούστον 28)12 διά Κοατζακάλος	
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	48	4310	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 17)2	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	36	4967	Δ. 'Αλεξάνδρεια 17)2 Μ. Θάλασσαν	
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	Δ. Νεάπολιν ἀπό 26)6)172	ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	58	8202	Δ. Πειραιά 13)2 δι' 'Απαπαλάγκος	
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	58	12369	Δ. Μπαντάρ Μασάρ 6)2 διά Μελβούρνη	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	Δ. Μπαχρέν 28)1 διά Λαθάν 'Αιλ.	
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	Δ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	Δ. Ν. 'Ορλεάνη 13)2	
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	Δ. Τόμπα 11)2	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	Δ. Λορ. Μάρκες 2)2	
ΒΕΛΑΝΤ*	57	10311	Δ. Χονολούποι 18)1 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	Ξ. Φιλαδέλφειαν 14)2	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	Δ. Πειραιά 7)2 διά Τουρκίαν	ΔΡΥΜΟΣ (κ.)	60	13471	Ξ. Τάμπα 27)1	
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	68	9070	Δ. Γιβραλτάρ 17)2 διά Κωνσταντζαν	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	Ξ. Γενιβαν 20)2 διά Νιώρμπαν	
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	Δ. Ταραγκόνα 24)10 δι' ὄραν	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	Δ. Ράς Τανύρα 15)2	
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	Δ. Γιβραλτάρ 10)2 δι' ὄραν	ΔΩΓΩ	68	35191	Ξ. Βαλτιμόρην 19)2	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	Δ. Γιβραλτάρ 16)2 διά Κωνσταντζαν	E. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	εἰς Κόμπε 14)2 (ἐπισκευαί)	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)*	58	10511	Δ. Αμέρερσαν 15)2 δι' Ακαστούπλαν	ΕΒΡΟΣ	63	15983	Δ. Χάιπτον Ρόδης 20)1 Γαλλίαν	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	Δ. Σιγκαπούρη 6)12 διά Π. Χόλλαντ	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	Δ. Φιλαδέλφειαν 8)2 διά Ορλεάνην	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 20)2 διά Χιούστον	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	Δ. Τενερόφη 10)2 Μ. ἀλ. 'Αχμαντί	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	Δ. Αργείη εἰς Σπέτζια ἀπό 30)1	ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)*	52	15623	Δ. Ν. 'Υόρκην 20)2 διά Γιβραλτάρ	
ΒΙΡΓΙΚΟ (δ.π.)	44	10499	Δ. Κάρυκ 'Αιλ. 31)1	ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4801	Δ. Μπιλιπάσιο 19)2 δι' Αμέρερσαν	
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	Δ. Πειραιά ἀπό 30)12)14 (ἐπισκ.)	ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	53	2007	Δ. Φόδι 1)1 διά Σέτε	
ΒΟΛΙΣΣΟΣ II (κ.)	55	1038	Δ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΕΙΣ ΙΣΤΡΙΑ III (κ.)	52	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΡΡΑΣ	56	11677	Δ. Κωνυπολίν 6)2	ΕΛΕΙΣ ΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	Δ. Αμέρερσαν 12)2 διά Βρέστην	ΕΛΕΙΣ ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	Δ. Γιβραλτάρ 13)2 διά Ρουέν	
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	Δ. Λοιδίνον 21)2	ΕΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.)	57	15729	Δ. Σιγκαπούρην 4)1 Ρόττερνταμ	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	Δ. Πόρτο 'Αλεγκρέ 18)1	ΕΛΕΝ*	67	27989	Δ. Γόνιας 16)2	
ΒΡΟΝΤΗ (κυπρ.)	64	33245	Δ. Ρόττερνταμ 19)2 διά Μονρόδια	ΕΛΕΝΑ (κ.)*	52	2673	Δ. Πειραιά 17)2 διά Λάρνακα	
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	54	8720	Δ. Κ. Τάουν 17)1 διά Ντακάρ	ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	58	20830	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 26)11	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	Ξ. Πειραιά 8)2	ΕΛΕΝΑ ΣΤΑΡ (κ.)	57	3436	Ξ. Βηρυτόν 19)2	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	32231	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 25)1	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	8159	Ξ. Γούνια 21)12	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	Δ. Χάρην 21)1 δι' Ινδίαν	ΕΛΕΝΗ 2 (κ.)	57	5206	Ξ. Σιγκαπούρην 3)2 διά Π. Κελάγκ	
ΓΑΛΛΗΝΗ	55	9415	Δ. Μπαχρέν 10)12 διά Μπαγκόκ	ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ δ.*	74	132034	Δ. Τείμπη Μπαίη 6)12 διά Περσικόν	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	Δ. Χάμπτον ρόδι 28)1 δι' Αρούμπα	ΕΑΙΚΩΝ (κυπρ.)	58	8370	Ξ. Ν. 'Υόρκην 17)2	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	55	11554	Δ. Αργείην 18)2 διά Λιθύην	ΕΑΙΣΑΒΕΤ (κ.)	39	4996	Δ. Π. Χάρκουρτ 11)2 διά Βάρρι	
ΓΕΩΡ. Β. (κ.)	49	2755	Δ. Μιούστον 3)1 δι' Αρούμπα	ΕΑΙΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	Ξ. Χόγι - Κόγκ 21)2	
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	Δ. Χίουστον 3)1 δι' Αρούμπα	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΑ. δ. *	75	59000	εἰς Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν	
ΓΕΩΡ. Κ. (κυπρ.)	58	9483	Δ. Βιζαγούπανταν ἀπό 30)9.74	ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	Δ. Σιγκαπούρηη 5)1 Καζαμπλάκων	
ΓΕΩΡ. Τ. (κ.)*	54	9646	Δ. Γιοκούμα 20)12 διά Ταντόσου	ΕΛΛΗΝ	56	10312	Δ. Βανκούβερ 12)2 δι' Ισπανίαν	
ΓΕΩΡ. ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	7622	Δ. Παρανάγκουα 15)2 διά Λισσαδώνα	ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10080	Δ. Γιβραλτάρ 13)2 διά Δυρράχιον	
ΓΕΛΛΟΟΥ ΣΤΑΡ I	56	2796	Ξ. Πειραιά 1)1	ΕΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	54	6503	Δ. Αλεξάνδρειαν 17)2 Βηρυτόν	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)*	58	6923	Δ. Τόκιον 30)11 διά Σαγκάνη	ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	Δ. Φουσίκι 14)2	
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	54	8603	Δ. Αμέρερσαν 18)12 δι' Ιάδιο	ΕΑΝΤΙΝΑ (κ.)	59	5515	Δ. Σιγκαπούρην 29)12 Β. Κορέαν	
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΑΚΕΡ (κ.)*	63	7311	Δ. Σάντος 29)12 διά Μπ. 'Αύρες	ΕΑΝΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	Δ. Γένοβαν 31)12 δι' Αθάναν	
ΓΙΟΥΡΟΣ ΥΔΡΟΣ (κ.)*	58	4234	Δ. Πόρτη Πιρείων 17)2 διά Αραβικές	ΕΑΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	Δ. Μουροράν 15)2	
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΪ*	55	1275	Δ. Πειραιάς 13)2 διά Μήλουν	ΕΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	Δ. Νιώρμπαν 24)1 Περσικόν	
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘ. (κ.)	60	4246	Δ. Ν. 'Ορλεάνην 19)2 δι' Αφρικήν	ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	57	8960	Δ. Πειραιά 18)1 διά Κούδαν	
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ. (π.)	56	1784	Δ. Ντακάρ 25)2 διά Λάγος	ΕΝΕΡΤΥ (δ.)*	48	26180	Ξ. Ν. 'Ορλεάνην 19)2	
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	2666	Δ. 'Αλεξάνδρειαν 15)2	ΕΞΟΠΙΚ (μικτόν)	70	70619	Δ. Γιβραλτάρ 5)2 διά Μπαχρέν	
ΓΚΑΛΑΞΕΥ ΦΑΙΘΩ (κ.)	59	2763	Δ. Ν. 'Υρκην 4)1	ΕΠΙΚ (μικτόν)	58	30380	Δ. Πειραιά 4)2	
ΓΚΑΛΑΝΤ	57	5083	Δ. Παναμά 17)2	ΕΠΙΚΟ (δ.)	60	12898	Δ. Κιουρασό 26)1 διά Βομβάνη	
ΓΚΑΛΑΝΤ, ΚΑΙΛΙΣΤΕΙΟΝ*	48	2358	Δ. Μασσαλίαν 8)2 διά Βεγγάζην	ΕΡΓΙΝΑ Β. (κ.)	55	2479	Δ. Απαπαλάγκος 15)2	
ΓΚΑΛΑΝΤ, ΚΑΙΛΙΣΤΕΙΟΝ*	63	30650	Δ. Κόρ. ἀλ. 'Αμάγια 3)2 Μοντέθιδεο	ΕΡΜΗΣ	55	16055	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 6.12.74 (ἐπισκ.)	
ΓΚΑΛΑΝΤ, ΚΑΙΛΙΣΤΕΙΟΝ*	68	47474	Δ. Τάραντα 18)2 διά Γιβραλτάρ	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτ.)	67	34827	Δ. Γιβραλτάρ 4)2 Κόρπους Κριστί	
ΓΚΑΛΑΝΤ, ΚΑΙΛΙΣΤΕΙΟΝ*	56	8750	Δ. Μπιλάντο 31)1 διά Βαλιτιμόρην	ΕΡΟ-ΙΚ	64	29396	Δ. Πειραιά 20)2 δι' Η.Π.Α.	
ΓΚΑΛΑΝΤ, ΚΑΙΛΙΣΤΕΙΟΝ*	57	8644	Δ. Μπιλάντο 31)1 διά Βαλιτιμόρην	ΕΡΟ-ΙΚ ΣΕΥΛΑΠΟΡ κ.	57	1368	Δ. Αμέρερσαν 20)2	
ΓΚΑΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	69	22998	Δ. Πιλιμπάντο 31)1 διά Βαλιτιμόρην	ΕΡΟ-ΙΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ κ.	52	1599	Δ. Νικαία 7)1 διά Μπεζάτα	
ΓΚΡ. ΑΙΓΑΛΗΤΣΕΝ	69	22992	Δ. Σούδαν 9)2 διά Αραβικές	ΕΣΠΕΡΟΣ	57	10317	Ξ. Αλγερίου 30)1	
ΓΚΡ. ΣΠΡΙΤ	70	22992	Δ. Σούδαν 9)2 διά Αραβικές	ΕΣΣΕΣ	57	4023	Ξ. Ρίο 'Ιανεύρο 18)2	
ΓΚΡ. ΤΕΜΠΑ	66	23570	Δ. Σούδαν 9)2 διά Ραγιέκαν	ΕΤΤΟΡΕ	56	1375	Δ. Ρουέν 11)2 διά Κόνακρου	
ΓΚΡΕΙ-Σ (κ.)	55	2999	Δ. Ταλκαρούν 11)2 διά Καλιντέρα	ΕΥΑ	57	6046	Ξ. Γόνια 4)2	
ΓΛΑΥΚΗΝ	64	15240	Δ. Ντακάρ 21)2 διά Μπαχρέν	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (κ.)	60	8462	Ξ. ζεωθί λας Πάλμας 25)1	
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	Δ. Ντακάρ 21)2 διά Μπαχρέν	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	39	3971	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΛΑΥΦΑΔΑ (κ.)	55	3006	Δ. Λειζερ 20)2	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	49	1502	Δ. Ντακ	

ΖΙΤΑ	70	15665	ἀ. Χιούστον 28)12 'Αρνταλσάκεν		KΙΚΗ (κ.)*	57	9723	ἀ. Ρόττερνταμ 6)2 διά Κούθα
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Ράς Τανόύρα 16)2		KΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	48	3858	μετων. «ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ Β.»
ΖΩΗ Γ.	57	3829	ἀ. Κουέστ 14)1 διά Μπάσραν		KΙΜΩΝ	52	3714	ἀ. Γκουαγιαγκή 27)11
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	58	19417	ἀ. Σιγκαπούρην 9)2 διά Καναδά		KΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Κων)πολιν 12)2
ΗΓΚΑ	72	9980	δ. Πιαναμά 11)2 διά Ρόττερνταμ		KΙΤΙΟΜ (κ.)	59	7030	ε. 'Αμβούργον 14)2
ΗΑΙΑΣ Γ. ΙΙ (κ.)	56	1031	εις μεσογειακάς μεταφοράς		KΙΤΣΑ Σ. (κ.)	58	5854	ἀ. 'Αμβούργον 11)2 διά Ν. 'Υόρκην
ΗΑΙΑΣ Κ. (κ.)*	56	4040	ἀ. Ρόττερνταμ 12)2 Μασσαλίαν		ΚΛΑΙΡΧΙΔΑ (δ.)	54	12782	ἀ. Κιουραάδο 14)2 διά Πόρτλαντ
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15403	ε. Χόθικ 29)1		ΚΛΕΩΜ (δ.)*	59	16217	ἀ. Βαλτιμόρην 12)2 διά Πόρτ Λίμον
ΗΣΤΟΥΙΝΤ	68	11364	ἀ. Απαπα(Λάγκος 11)2 Π. Νουάρ		ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	16182	ἀ. Χιούστον 26)1 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΗΣΤ. ΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	44	14540	δ. Γιβραλτάρ 15)2		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38847	ε. Μπανιόλ 9)2
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	ἀ. 'Αμβέρσαν 15)1 Τρίπολιν		ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΟΥΤ	70	25139	ε. Ν. 'Ορλεάνην 18)1
ΘΑΛΗΣ (ο.)	61	13360	ἀ. Χιούστον 20)1 Γκάλεστον		ΚΟΝΚΟΡ. ΓΚΑΕΝ	57	8545	ἀ. Κουέστ 16)2 διά 'Αυπαντάν
ΘΑΡΡΟΣ	57	10316	ἀ. Ν. 'Ορλεάνην 2)1		ΚΟΡΑΗΣ	60	10530	δ. Γιβραλτάρ 25)1 διά Γουατεμάλα
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	57	20414	ἀ. Κοσταζακούλιος 27)1 Τούξπαν		ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Μπόνι
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	63	31581	ἀ. Μπ. Μπλάνκον 15)2 Λιθόν		ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡ. (π.)*	55	1216	ε. Ντούνη 19)12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ*	65	27960	μετωναμάθη εἰς «ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ»		ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	63	30705	ε. Φιλαδέλφειαν 30)1
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	59	15314	ἀ. Ρόττερνταμ 9)2 Βαλτιμόρην		ΚΟΡΙΝΘΟΣ*	56	6370	ε. Μπ. 'Αθρες 17)2
ΘΕΟΜΠΙΑ	53	2920	μετωναμάθη εἰς «ΛΙΛΑΥ Β.»		ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ*	51	2491	ε. Σπέτζια 12)12 διά Καράρα
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	59	29141	ε. Νικασίουν 13)2 'Εκόφισ Τέρμ.		ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	72	16313	δ. Βερακρούζ 13)2 διά 'Ινόινας
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	58	26650	ε. Πειραιά 13)2		ΚΟΡΣΑΙΡ	62	15000	δ. Πιαναμά 16)2 διά Βανκούβερ
ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)*	59	1219	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΟΡΩΝΑ ΑΝΤΑΡ. δ.*	53	12504	ε. Ρόττερνταμ 18)2
ΘΕΤΙΣ	74	39500	ἀ. Χάμπουπον ρόδης 18)2 διά Γαλλίαν		ΚΟΡΩΝΑ ΔΕΑΤΑ (δ.)	54	11250	ἀ. Ν. 'Ορλεάνην 21)1 διά Χιούστον
ΘΗΡΑ	62	14151	ἀ. Χάρδρην 12)2 Πόντ Νουάρ		ΚΟΡΩΝΑ ΕΝΕΡ. (δ.)	57	20728	ε. Τζάκονσβιλ 27)11 διά Τούξπαν
ΘΗΡΑ (παν.)	55	2740	δ. Μασσαλίαν 19)2 διά Πειραιά		ΚΟΡΩΝΑ ΚΑΝΥΟΝ δ. 5	52	12.316	ε. Σάντος 6)2 διά Μπέλεμ
ΘΗΡΕΣ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥΔ.	59	21323	δ. Γιβραλτάρ 26)1 διά Πειραιά		ΚΟΡΩΝΑ ΜΠΗΤΣ δ.	57	12106	δ. Ράς ές Σιδέρ 14)2 διά Π. 'Αρθουρ
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	66	40933	δ. Νάρπακ 13)2 διά Γάνθην		ΚΟΡΩΝΑ ΦΟΡΕΣΤ δ.*	57	11173	ε. Ν. 'Ορλεάνην 17)2
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	δ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Κωνστάντζαν		ΚΟΡΩΝΙΑ	71	11362	δ. Πιαναμά 5)2 διά Μπαγκόκ
ΙΑΣΩΝ (κ.)	54	1160	ὑπό παραλαβήν		ΚΟΣΜΑΙΑ (κ.)	49	3378	ε. "Απαπα(Λάγκος 6)2
ΙΖΑΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	55	7578	ἀ. Ράς Τανόύρα 22)1		ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	57	13760	δ. Άλας Πάλμας 8)2 διά Λουάντα
ΙΙΑΙΑΣ (δ.)	59	13223	ἀ. Ήστχαν 18)2 διά Χάρην		ΚΟΣΜΑΣ (κ.)*	54	6569	ε. Μανγκαλόρε 15)2 διά Καράτια
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	59	4381	ἀ. Βηρυτόν 14)2 διά Λαττάκια		ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	57	30332	ε. Ρίο 'Ιανέριο 20)2
ΙΑΚΩΝ ΝΤΑΛΙΟ*	66	7643	ἀ. Ν. 'Υόρκην 10)2 διά Κ. Τάουν		ΚΟΣΤΑΛ ΤΕΞΑΣ (δ.)	58	25271	δ. Πόρτ 'Αρθουρ 5)2 διά 'Αρούμπα
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΑ II*	66	7643	ἀ. Κ. Τάουν 31)1 διά ΗΠΑ		Κ. ΟΦ ΑΜΠΕΛΟΣ (κ.)*	60	5993	ε. Γκάλεστον 6)2
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	59	4378	ε. Γδόνιαν 20)1		ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	58	23102	ἀ. Κ. Τάουν 1)2 διά Καλκούττα
ΙΜΑ*	68	27989	ἀ. Π. Κέμπλα 14)2 διά 'Ελευσίνα		ΚΡΗΗΗΣ (δ.)	57	24233	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10)2
ΙΜΒΡΟΣ (κ.)	63	3436	ε. Χιούστον 20)1		ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙΦ (κ.)	56	9943	ε. Σάντος 30)12 διά Μπάραν
ΙΝΓΚΡΑΜΑΡ	54	5077	ἀ. Φιλαδέλφειαν 4)2 διά Κίγκοτον		ΚΡΗΤΑΝ ΛΙΜΠΕΤΚΥ*	62	14047	δ. Πιαναμά 16)2
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	38	5496	ε. Πειραιά 6)2		ΚΡΗΤΑΝ ΜΠΗΤΣ κ.δ.	57	13110	δ. Σουάμπα 14)2 διά Τζακάρτα
ΙΟΝ. ΚΟΜΑΝΤΕΡ δ.	65	30516	ἀ. Ν. 'Ορλεάνην 14)2 διά 'Αρούμπα		ΚΡΗΤΑΝ ΣΤΑΡ κ.δ.	55	19674	δ. Σιγκαπούρην 10)2 διά Ντουμάτ
ΙΟΝ. ΛΗΝΤΕΡ	67	20959	ἀ. Σιγκαπούρην 23)12 διά 'Ιραν		ΚΡΗΤ. ΦΛΑΟΥΕΡ κ.δ.	60	24484	δ. Πιαναμά 11)2 διά 'Αρούμπα
ΙΟΝ. ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά Σκελίαν		ΚΡΗΤ. ΧΑΡΜΟΝΙΑ (κ.)	56	8477	ε. Βάθδις Μπαίη 23)1
ΙΟΝ. ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	66	20959	δ. Λείσες 11)2 διά Ντόρμπαν		ΚΡΗΤΑΝ ΧΙΣΤΟΡΥ ι.	58	8547	ε. Χιούστον 29)1
ΙΟΝ. ΣΚΗΠΠΕΡ	63	13517	ε. Βαλτιμόρην 17)2		ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ δ.	47	1860	δ. Τσιότζια 17)1 διά Τρίπολιν
ΙΟΝ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	53	22531	δ. Γιβραλτάρ 8)2 διά ρ. Μισσισιπή		ΚΡΙΟΣ ΙΙ (κ.)	48	6800	δ. Ντούσλα 7)2 διά Κρίμπι
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ἀ. Σιγκαπούρην 13)2 διά Περσικόν		ΚΥΘΩΝΟΣ	57	13895	δ. Ντόρμπαν 7)2 διά Γρίνινταν
ΙΡΕΝΕ I. (π.)	56	1820	μετων. «ΜΠΕΙ·ΡΟΥΤ ΤΡΑΣΤ»		ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16563	δ. Πιαναμά 8)2 διά Ειρηνίκον
ΙΡΙΣ (κ.)	59	8479	ἀ. 'Αμβούργον 11)1 Μπρεμερχάφεν		ΚΥΜΑ (δ.)	59	24369	δ. Μπομόρτ 1)1 διά 'Αρούμπαν
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	44	7141	ἀ. 'Αλεξάνδρειαν 11)2		ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	ἀργετ εἰς Πειραιά ἀπό 19.10.74
ΙΩΑΝΝΑ	69	15869	ἀ. Ν. 'Ορλεάνην 16)2 διά Βόλον		ΚΥΝΘΙΑ	71	11801	δ. Κων)πολιν 18)12 διά Τυνησίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. (κ.)	47	2280	ἀ. Κων)πολιν 27)1 διά Κωνστάντζαν		ΚΥΠΡΙΣ (κ.)*	57	9943	δ. Χάρην 29)1 διά Δουνκέρκην
ΙΩΑΝ. ΖΑΟΕΙΡΑΚΗΣ	68	16323	ἀ. Μαντράς 14)2		ΚΥΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)*	57	11978	ε. Ν. 'Υόρκην 21)1
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	67	44646	ἀ. Γιβραλτάρ 13)2 Κάρυκ 'Αιλ.		ΚΥΡΑΒΑΝΘΙΑ (κ.)	54	8532	ε. Πόρτ Κελάγκ 29)11
ΙΩΑΝ. ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	72	124257	ἀ. Μεθήλ 16)2		ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	59	4210	ε. "Απαπα(Λάγκος 14)2
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	ἀ. Ν. 'Ορλεάνην 9)1 διά Τάμπα		ΚΥΡΙΑ (κ.)*	51	2135	δ. Μασσαλίαν 19)2 διά Λαττάκια
ΚΑΙ·Υ' (κ.)*	43	3466	ὑπό παραλαβήν		ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ (κ.)	47	3213	δ. Γιβραλτάρ 27)1
ΚΑΛΗ (π.)	51	1923	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	34827	ε. Πειραιά 12)2
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτ.)	67	34498	ἀ. 'Αμβέρσαν 12)2 διά Ρόττερνταμ		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	57	7150	ε. Ν. 'Ορλεάνην 6)2
ΚΑΛΗ	57	8774	ε. Χάρην 17)2		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	δ. Λισσαθένα 6)2 διά Χουέλθα
ΚΑΛ. ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	60	12246	ἀ. Ρόττερνταμ 12)2 διά Ντουμπά		ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝ.	58	8847	ε. "Απαπα(Λάγκος 10)2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ δ.	67	44708	ε. Πειραιά 15)2		ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	55	8281	ε. Πειραιά 14)2
ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕ·ΙΝΤ. δ.	54	11909	ε. Σέωθι Καράτοι 18)2		ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	εις Πειραιά ἀπό 1.3.74 (Επικ.)
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	52	8111	ε. Ντουμπάτι 17)2		ΛΑΙΔΗ ΣΑΛΛΑ(κ.)*	51	2372	ε. Ρειφ 13)2 Μαρόκον
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ (κ.)*	53	6718	ε. Σιγκαπούρην 19)2		ΛΑΙΔΗΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝ. κ.	50	2494	δ. Κων)πολιν 13)2 διά Γαλάται
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8197	ἀ. 'Αλεξάνδρειαν 12)1 διά 'Ιταλιαν		ΛΑΚΚΟΜΟΣ (δ.)	59	27462	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19)2
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)*	55	2303	μετων. «ΚΑΠ. ΜΑΡΤΙΝ»		ΛΑΚΚΥ ΕΡΑ (κ.δ.)	56	12553	προσφέρεται 22.27 Β. - 72.38 Δ. 21)1
ΚΑΠΛ. ΜΑΛΕΑΣ (π.)	58	1071	ε. Ροοτόκ 22)1 διά Μπρεμερχάφεν		ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Τεργέστην 20)2 Φορχάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΙΛΑΣ δ.π.	57	16984	εις Πειραιά 31)1 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΛΑΚΚΟΝΙΚΟ (δ.)	65	34185	ε. Τής 20)2 Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23666	ἀ. 'Αμβέρσαν 31)1 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΛΑΜΑΝΤ (κ.)	66	11468	ε. Νταμπάτερ 12)2 διά Σαγκάην
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ Κ. *	61	8505	ἀ. Μπέριαν 14)2 διά Αίγυπτον		ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	ε. Ράς Τανόύρα 30)1
ΚΑΠΑ. ΑΥΤΕΡΙΝΟΣ (δ.)	51	15784	ἀ. Κοπεγχάγην 14)1 διά 'Αρχους		ΛΑΝΤ (κ.)	49	1395	δ. Γιβραλτάρ 11)2 Βηρυτόν
ΚΑΠΑ. Δ. ΓΚΡΕΤΟΣ κ.	57	9060	ἀ. Κολούμπια ρ. 17)1 διά Μεξικό		ΛΑΟΥΡΑ Β. (κ.)*	53	4314	δ. Ιεζνταν 18)2 διά Σαφάκαν
ΚΑΠΤΑΝ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	18995	ἀ. Κολούμπια ρ. 18)1		ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	58	3839	δ. Λόρ. Μάρκες 24)1 διά Γένιοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ*	53	5789	ἀ. Πειραιά 8)2 διά Βαρκελώνην		ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	56	23880	εις Σάο Σεμπάστιαν ἀπό 25.12.74
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	47	3340	ἀ. Τενερίφην 6)1 διά Λάγκος		ΛΑΣ (κ.)	51	1544	ε. Φράσερμπουργκ 19)2 *Ιταλιαν
ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΒΑΡΗΣ	52	7597	ἀ. Μόμπιλ 11)1		ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8801	δ. Μπ. Σαπούρ 25)1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ*	60	9152	ἀ. Χόγκ Κόγκ 9)2 διά 'Ηστ Λόντον		ΛΕΒΑΝΤΗΣ	61	12702	ε. Ρίο 'Ιανέριο 16)2
ΚΑΡΙΝΑ	69	9072	ἀ. Λομπίτο 16)1		ΛΕΩΝΙΩΝ (κ.)*	56	4801	ἀ. Ντακάρ 19)2 Ντουμάλ
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	55	21075	ε. Ν. 'Υόρκην 31)1		ΛΕΩΝΙΩΝ (κ.)	57	8854	ε. 'Αμβούργον 22)1 *Ηστ Λόντον
ΚΑΡΟΛ*	57	13314	ε. Σιγκαπούρην 18)2		ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	59	16721	δ. Σαβάνα 17)2 διά Τόρρε 'Αννουζίατα
ΚΑΡΟΙΝΑ Π.	73	13246	ἀ. Ντόρμπαν 17)2 διά Μπάραν		ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	2411	δ. Γιβραλτάρ 23)1 διά Νιγηρίαν
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	ἀ. Σάντος 11)2 διά Λέγκορν		ΛΕΩΝ (κ.)	50	8695	δ. Παναμά 12)2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	57	2467	ἀ. Ντόρτρεχτ 18)2 διά 'Αμβούργον		ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	7468	ε. 'Αμβέρσαν 19)2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	58	1						

ΜΑΙΥΦΛΑΟΥΕΡ Χ. (π.)	52	10856	ά. Ρόπτερνταμ 24)1 διά Λονδίνον μάργαρια (δ.π.)	49	18082	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15.12.74
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	58	22286	ά. Μπ. Μπλάκαν 28)1 διά Ρωσίαν ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)	52	2352	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (κ.δ.)	54	12948	έ. Πειραιᾶ 18)2			
ΜΑΝΟΥΝ ΑΘΩΣ	54	14132	έ. Βανκούμπερ 12)2			
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.δ.)	54	19993	δ. Γιβραλτάρ 5)8 διά Βαλένθια ΜΑΡΑΝΑΡ (κ.)	61	1266	δ. Τισότζια 20)12 διά 'Αλγέριον
ΜΑΡΒΕΛΑ (κ.)	57	10173	έ. Μπαντάρ 'Αμπας 28)1			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	δ. Γιβραλτάρ 4)2			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (π.)*	54	3709	δ. Παταμά 15)2			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΓΟΥ (κ.)	41	3307	έ. Λουάντα 3)11			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18231	έ. Ν. 'Ορλέανη 18)2			
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ Χ. (κ.)*	56	8378	έ. Κίγκυαν (Ιταλ.) 2)2			
ΜΑΡΓΚΟΤ ΤΡΑΝΣ. κ.	56	3928	δ. Κωνυχών 19)1 Μ. Θάλασσαν			
ΜΑΡΓΚΩ	62	8951	έ. Μπάραν 10)2			
ΜΑΡΓΑ Σ.*	52	3714	ά. Φιλαδέλφειαν 6)1 διά Τζάκασονθιλ			
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25190	έ. Ν. 'Υόρκην 20)2			
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	56	12231	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9)12)74			
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	71	16313	έ. Ριό 'Ιανέριο 25)1			
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	64	34827	έ. Πειραιᾶ 7)1			
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ά. Σιγκαπούρη 29)12 διά Ντουμάι			
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΕ (κ.)	57	1176	ά. Μπέλφαστ 5)2 διά Λαττάκια			
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	66	49231	ά. Γερεύστην 20)2 διά Μπάνιας			
ΜΑΡΙΑ ΦΡΟΣΩ (κ.)	54	1916	ύπο παραλίθη			
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	54	7933	ά. 'Αμπέρσαν 29)1 διά 'Αλεξάνδρειαν			
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κ.)	53	1044	ά. Κίνγκας (Άνω 15)1 διά Κάλλαιρι			
ΜΑΡΙΑΝΙΚ (κ.)*	44	2783	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΜΑΡΙΑΝΗΝΑ	58	9299	δ. Γιβραλτάρ 13)2 διά Χοντέιντα			
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	57	9852	ά. Σιγκαπούρη 24)1 διά Σεμπού			
ΜΑΡΙΒΙΒΙΑ (κ.δ.)	55	21685	ά. Μπρίτζπορτ 10)2 διά Ρόπτερνταμ			
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	74	119811	έ. Ράς Τανόρα 1)2			
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)	57	5773	έ. Κωνύπολιν 17)2			
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΙΑ ΙΙΙ (δ.)	55	12597	ά. Ν. 'Υόρκην 18)2 διά Βαλτιμόρην			
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (κ.δ.)	54	20794	εἰς μεταφοράς 'Ερθιράς Θαλάσσης			
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΑ (δ.κ.)	55	11193	ά. Βενετίαν 17)2 διά Πόλον			
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	51	10216	ά. Σιγκαπούρην 14)1 Πούλο Σαμπού			
ΜΑΡΙΡΟΖΑ ΙΙ (δ.)*	53	12991	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15)7)74			
ΜΑΡΙΣΑΡ (κ.δ.)	51	7977	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)8)74			
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	53	11310	ά. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά Μιλάζο			
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	37	5272	εἰς 'Αντεν ἀπό 11)9)74			
ΜΑΡΙΧΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12795	ά. Λισασθώνα 11)1 διά Ντόρμπαν			
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ά. Ν. 'Ορλέανη 5)2 Καζαμπλάνκαν			
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	61	12011	έ. Βανκούμπερ 11)2			
ΜΑΡΛΕΝΑ (κ.δ.)*	59	13596	ά. Φιλαδέλφειαν 5)2 διά 'Αρούμπα			
ΜΑΡΝΑ (δ.)	54	16573	ά. Ντόρμπαν 8)2 διά 'Αμπέρσαν			
ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	61	7863	ά. Ράς Τανόρα 26)1			
ΜΑΤΖΕΣΙΚ (δ.)	65	34185	έ. Πειραιᾶ 4)2			
ΜΑΧΗΤΗΣ	57	8855	ά. Ντόρμπαν 29)1 διά Μπάραν			
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	42321	ά. Ράς Τανόρα 16)2			
ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν)	66	39617	εἰς 'Ελευσίνα (ἐπισκευαί)			
ΜΕΛΙΑΣ	59	3372	ά. Ν. 'Ορλέανη 18)2 Κοατζακοάλκος			
ΜΕΛΙΤΗ	57	11652	ά. Ν. 'Υόρκην 11)2 διά 'Αρούμπα			
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Ράς Τανόρα 5)12			
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ κ.	52	1190	έ. Μαλάγκα 19)2			
ΜΕΣΙΣ (δ.)	59	22681	έ. Καράποτ 7)2			
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	47	2740	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (π.δ.)	59	30187	ά. Χονολούλου 6)2			
ΜΕΣΣΗΝΗΑ (κ.)	48	1420	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΜΕΣΣ. ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	65	50798	ά. Χονολούλου 29)1			
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	61	31387	ά. Τοίμπα 16)2 διά Σιγκαπούρην			
ΜΙΑ	74	15000	ά. Μπ. 'Αύρες 30)1 Καζαμπλάνκαν			
ΜΗΛΟΣ (κ.)	50	3364	ά. Κωνύπολιν 13)2 Νοθορωσίσκην			
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ κ.	52	7731	ά. Γένοβαν 10)2			
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝ. (κ.)	56	5485	ά. Κοραμάρ 4)1			
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛ. κ.	68	9069	ά. Μόζι 21)2			
ΜΙΜΙΚΑ Μ. (δ.κ.)	50	25305	ά. Κωνύπολιν 15)2			
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	56	8782	ά. 'Αμπέρσαν 13)12			
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	39	3486	ά. Λάρνακα 15)2 διά Λάτσι			
ΜΙΝΙ Μ. (κ.)*	51	6391	ά. 'Οζάκα 9)12 διά Χούγκναμ			
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	48	8388	έ. Μαγκαλόρε 11)1			
ΜΙΝΩΑ (κ.)	53	1980	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	55	68631	εἰς Ταμάνο, ύπο συμπλήρωσιν			
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	ά. 'Αμπέρσαν 18)2 διά Ρ. 'Ιανέριο			
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	54	11743	ά. Κοσίν 19)2 διά Βιζαγιαποτάνι			
ΜΙΝΩΣ (δ.)	57	21229	ά. Κουρασάδο 6)12 διά ΗΠΑ			
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)*	56	8590	ά. Γιβραλτάρ 8)2 διά Κόπερ			
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	69	9241	ά. Παναμά 7)2 διά Κίναν			
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	58	993	ά. Σπέτζια 19)2 διά 'Αλγέριον			
ΜΙΤΣΑ Κ. (κ.)*	57	4040	ά. Γένοβα 25)1 διά Δυρδάχιον			
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	59	26737	ά. Ν. 'Υόρκην 9)2 Νιού Λόντον			
Μ. Ι. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ δ.	65	28313	ά. Μασσαλίαν 28)1 (ἐπισκευαί)			
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	53	11289	ά. Λός 'Αντζελες 17)2			
ΜΙΧΑΛΗΣ*	74	10067	ά. Ναγκόγια 18)2 διά Σακέμπο			
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	51	3386	έ. Λουσίαν 3)1			
ΜΟΥΝΤΡΑ (κ.)*	66	2179	ά. Μασσαλίαν 19)2 διά 'Ασοντόν			
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	67	18459	ά. Βανκούμπερ 19)2			
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΗ (κ.)	61	1146	ά. Ρόπτερνταμ 13)2 διά 'Αμπέρσαν			
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΚΑΥ· (κ.)	62	1087	έ. Πειραιᾶ 14)2			
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	55	9242	ά. Πειραιᾶ 11)2 διά 'Ιαπωνίαν			
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	ά. Βαλτιμόρην 11)1 διά 'Αρούμπαν			
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	53	1362	ά. Πειραιᾶ 14)2 διά Λιβύην			
ΜΠΑΡΡΥ	66	16464	ά. Κωνύπολιν 10)2 διά Κωνσταντζαν			
ΜΠΕΛΛΑΤΡΙΞ Ι (κ.)*	60	3476	ά. Ρουέν 24)1 διά Λάς Πλάμας			
ΜΠΕΛΛΑ ΚΡΟΥΣ. (κ.)	56	1333	ά. Λονδίνου 24)1 διά Βεγγάζην			
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙ·ΚΕΑΣ	65	4636	ά. Βαρκελώνην 27)1 διά Γένοβαν			
ΜΠΗΝΒΕΡ (δ.)	57	20464	έ. Χιούστον 19)12			
ΜΠΗΚΟΝ (δ.)	59	22779	ά. Γιουροπόρτ 21)2 διά 'Αλεξάνδρειαν			
ΜΠΛΑΚ ΜΠΛΑΝΤΕΡ Β*	57	12113	ά. Κ. Τάουν 18)2			
ΜΠΛΑΚΟΛΑΝΤ (κ.)*	66	3013	ά. Ρουέν 18)2 διά Λάδη			
ΜΠΟΝΑΡΝΤΓ (κ.)	58	3399	έ. 'Αυπερνήν 21)2			
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠ. (δ.)	58	1226	ά. Νόκοκοφ 15)2 Γκόττεμπουργκ			
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ 8	64	34056	ά. Σπέτζια 9)2 διά Μ. ζ. Μπρέγκα			
ΜΠΟΥΜΠΟΥΑ, ΦΑΙΘΩ	57	22844	ά. Παναμά 16)2			
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΣ (δ.)	53	9604	ά. Ντουμπάτ 9)2			
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ· (κ.)	55	21577	ά. Τσάλια 8)12			
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ· (κ.)	55	1308	ά. Ρόπτερνταμ 30)12 διά Καρθαγένην			
ΜΠΡΑΚΕ (κ.)	58	3669	ά. Καζαμπλάνκαν			
ΜΠΡΙΓΑΝ	51	2633	έ. Πειραιᾶ 24)12			
ΜΠΡΙΤΙ (κ.δ.)	54	2510	ά. Χάρην 14)2 Γκόττεμπουργκ			
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	67	39617	έ. Σέδεν 'ΑΙλ. 14)2			
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	62	28395	ά. Μπαχρέν 12)2 διά Φιλιππίνες			
ΜΥΡΙΑΜ Ο. (κ.)*	52	2823	δ. Γιβραλτάρ 20)2 διά 'Ακαζόύτλαν			
ΜΥΡΩΝ	64	17487	ά. Βαλτιμόρη 15)1 διά 'Ιαπωνίαν			
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11026	έ. Γότερνταμ 13)2			
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ κ.	62	9354	ά. Λαρ. Μάρκες 16)2			
ΝΑΙ·ΙΑΝΤ	75	35561	ά. Σαουθάμπτον 13)2 Ν. Όρλεανην			
ΝΑΙΑ (δ.)	59	23785	ά. Μπανάκαρα 28)1			
ΝΑΙΑΡΙΝΟ	57	9990	ά. Γιανακάρα 28)1			
ΝΑΙΣΙΚΑ (δ.)	65	36066	ά. Γιβραλτάρ 20)2 διά Νιγηρίαν			
ΝΑΙ ΕΛΛΑΣ (κ.)	69	9241	ά. 'Αμπέρσαν 29)1 διά 'Αθηναν			
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (π.)*	51	1348	ά. Πούντα Κουσίλο 18)2			
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	58	24068	ά. Πειραιᾶ 15)1			
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Γιβραλτάρ 20)2			
ΝΕΔΩΝ	55	3709	ά. Χιούστον 14)1 διά Ντουάλα			
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	ά. Σπαλάτον 18)2			
ΝΕΑΥ Π. (δ.)	62	12648	ά. Ιην 22)2 διά 'Ιμπιγχαμ			
ΝΕΜΕΟ (δ.)	54	10980	ά. Φάλευ 20)2 διά Ρόπτερνταμ			
ΝΕΝΗ (κ.)	59	3407	ά. Μαδέρα 20)2 διά Βαλτιμόρην			
ΝΕΙ. ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	58	29262	ά. Ν. 'Υόρκην 6)2 διά Βοστώνην			
ΝΕΙΠ. ΓΚΛΑΛΑΝΤ	72	54719	ά. Ν. 'Υόρκην 20)2 διά Κιουρασάδο			
ΝΕΠ. ΕΝΕΡΙΖΥ (π.δ.)	58	29141	ά. Νερφόρτ 17)2 διά Κιουρασάδο			
ΝΕΠ. ΝΤΩΝΤΑΙΣ (δ.)	56	19821	ά. Ν. 'Ορλεανην 18)2 διά Κιουρασάδο			
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ *	65	23930	ά. Σικούάρας Μπατι 18)2			
ΝΕΡΕΠΙΤΗΣ (δ.)	57	27960	ά. Σικούάρας 26)1 διά Π. Κέμπλα			
ΝΕΡΕΠΙΤΗΣ Ε (δ.)	54	10944	ά. Μιλφόρτ Χάρεν 21)2			
ΝΕΠΤΟΥΝ	67	15996	ά. Ντισελόντη 12)2			
ΝΕΣΙΟΣ (δ.)	57	12907	ά. Χέμπιτον ρόδις 27)12			
ΝΕΤΤΟΥΝΟΥ (δ.)*	55	11018	ά. Σιγκαπούρην 19)2 διά 'Αγγλίαν			
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ά. Ν. 'Υόρκην 28)1			
ΝΕΦΕΛΗ (μικτόν)	64	10864	ά. Σαΐντ Τζόν 10)2			
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	67	54502	ά. Φρεζίτον 1)1			
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23.12.73			
ΝΙΓΡΗ ΖΗΡΙΤΗ	58	8387	ά. Βιλιαράρη 27)1 διά Νιγηρίαν			
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Βορέδην ἀπό 22)9			
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	1943	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΙΚΕ (κ.)	55	9689	έ. Μιλανόπαδο 2)10			
ΝΙΚΙΤΑΣ (κ.)	44	2289	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	58	9034	ά. Κ. Ταύν 23)1 διά 'Ινδονησίαν			
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	58	1368	ά. Γιβραλτάρ 14)1 διά Βηρυτών			
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	58	85521	ά. Κάρυκ 'ΑΙλ. 10)2 Λάντς 'Εντ			
ΝΙΚΟΣ (κ.)	57	7324	ά. Καρύκα 19)2			
ΝΙΚΟΣ Χ.	50	1600	έ. μεσογειακάς μεταφοράς			
ΝΙΜΦΕΟ (δ.)*	52	12975	ά. Δουνέρκην 30)1 διά 'Αλγέριον			
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16563	ά. Κριστιανσάντ Σ. 28)1			
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'Ι·Σ (κ.)	60	4113	ά. Ηινχάρφεν 8)2 διά Γκάλφορπτ			
ΝΟΡΔΑ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	58	20451	ά. Πειραιᾶ 22)11			
ΝΟΡΔΑ. ΗΓΚΡΑ μετ.	63	44	ά. Ν. 'Υόρκην 29)12			
ΝΟΡΔΑ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ δ.	58	18183	ά. Ηιναμά 18)2			
ΝΟΡΔΑ. ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18180	ά. Πειραιᾶ 3)11			
ΝΟΡΔΑ. ΝΑ'ΙΑΝΤ	67	22549	ά. Ηινέριο 13)2 διά Τάραντα			
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ· (δ.)	64	38649	ά. Γιβραλτάρ 15)2 διά Ν. 'Υόρκην			
ΝΟΡΘ ΑΤΑ. ΓΙΟΥΝ. δ*	60	16492	ά. Μπ. 'Αύρες 6)2 Μπ. Μπλάνκα			
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ά. Χιουμόρων ρόδις 10)2			
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	66	12402	ά. Γιβραλτά			

ΟΛ. ΒΑΛΛΕΥ· (δ.) .. 54	13652	ά. Μπαχρέιν 15)2 διά Ν. Κορέαν	ΠΗΛΙΟΝ (δ.)* .. 58	23607	δ. Πιναμά 19)2
ΟΛ. ΒΑΛΟΡ (δ.) .. 54	20453	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 28)1 διά Ιαράκα	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν) .. 67	484/	ά. Αμεριτράμ 12)2 Σέβεν "Αϊ.
ΟΛ. ΓΚΑΛ (δ.) .. 54	20495	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 17)2 διά Ντουμάι	ΠΛΩΤΩ .. 68	35191	ά. Ν. "Ορλεάνην 6)2 διά Γάνδην
ΟΛ. ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.) .. 65	38607	έ. Σιγκαπούρην 19)2	ΠΟΕΙΤΙΚ (μικτόν) .. 66	33291	ά. Κ. Γάσους 6)1 διά Δουνκέρκην
ΟΛ. ΓΚΕΙΜΣ (δ.) .. 64	32380	ά. Ν. "Ορλεάνην 28)12	ΠΟΙΗΤΗ ΚΑΗΑΡ (μικτ.) 72	57102	ά. Ν. "Ορλεάνην 6)2 διά Ρόττερνταμ
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.) .. 65	32478	έ. Ντάρ εξ Σαλάμ 3)2	ΠΟΛΛΑ ΜΟΝΙΚΑ (κ.)* .. 54	5671	έ. Ηλόρ Σαΐδ 13)2
ΟΛ. ΓΚΑΟΡΥ (δ.) .. 64	38598	δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Μπαχρέιν	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτ.) 71	80194	ά. Θός 29)1 διά "Ελευσίνα
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.) .. 65	32407	ά. Πόρτλαντ Με. 19)1 διά Περσικόν	ΠΟΝΤΟΣ (κ.)* .. 70	1662	δ. Γιβραλτάρ 15)2 διά Σουηδίαν
ΟΛ. ΓΚΟΛ (δ.) .. 65	38607	δ. Σιγκαπούρην 20)2 διά Σιράχα	ΠΟΝΤΟΣ (δ.) .. 58	16258	ά. Μεταπόσαν 4)1 διά Αύγουσταν
ΟΛ. ΉΓΚΑ (δ.) .. 58	27602	δ. Κων)πολίν	ΠΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κ.) .. 62	5355	έ. Σουνκερήν 16)2
ΟΛ. ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .. 50	24741	άργει εις Σπέτζα από 6)8	ΠΟΙΑΜΙΑ (κ.) .. 49	1011	ά. Πειραιά 30)11 διά Κιάτο
ΟΛ. ΛΕΙΤΚ (δ.) .. 54	17999	ά. Ράς Τανόρα 8)2	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ (δ.) .. 57	21682	ά. Χιονίσιον 6)2 διά Σύριαν
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.) .. 72	128561	ά. Χάρην 21)1 διά Περσικόν	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) .. 45	5786	ά. Πειραιά 28)2 διά "Αιμέρσαν
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.) .. 72	126027	ά. Γιουροπόρτ 19)1 διά Περσικόν	ΠΡΙΝΣΕΣ ΣΟΦΙΑ (δ.) .. 59	43373	έ. Πειραιά 21)12
ΟΛ. ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) .. 73	128561	ά. Ράς Τανόρα 16)2	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ .. 64	5916	έ. Μικρασία 15)2
ΟΛ. ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .. 55	13709	έ. Χόγκ Κόγκ 5)1	ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.) .. 52	10188	έ. Βουλάν 25)1
ΟΛ. ΝΤΕΙΑ (δ.) .. 54	18476	έ. Κέπτ Τάουν 13)2	ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ .. 58	8369	ά. Γκαλάθιστον 5)2
ΟΛ. ΠΑΙΟΝΗΡ .. 66	15625	ά. Τρινκομάλι 17)2 διά Γιοκοχάμα	ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ κ. .. 56	8130	έ. Ρίο Ιανέριο 19)2
ΟΛ. ΠΑΛΜ .. 65	15577	ά. Ντάρμπαν 8)2 διά Κωνστάντζαν	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.) .. 56	9218	έ. Μάριελ 27)1
ΟΛ. ΠΑΠΟΥΕΡ .. 68	15809	ά. Κιουρασάο 9)2 διά Καράτσι	ΡΑΒΕΝΣ (κ.) .. 47	8039	ά. Μι. "Αύρες 27)1 διά "Αθάναν
ΟΛ. ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .. 65	15179	δ. Γιβραλτάρ 15)2 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΡΑΛΦ ΦΟΝ ΜΙΛΑΡΓΚΕΝ .. 50	1516	ά. Πειραιά 26)2 διά Τρίπολιν
ΟΛ. ΠΕΡΑ .. 65	15671	έ. Ντουμπάτα 16)1	ΡΑΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ (δ.) .. 73	129665	άργει εις Πειραιά από 20)1
ΟΛ. ΠΙΤΣ .. 69	15688	ά. Ντάρμπαν 29)12 διά Περσικόν	ΡΑΣΣΑΓΙΑΣ (κ.)* .. 56	1384	ά. Γιβραλτάρ 18)1 διά "Αρζού
ΟΛ. ΠΡΑΙΤΝ .. 67	15697	ά. Γιοκοχάμα 10)2 διά Βανκούμπερ	ΡΕΑ .. 66	11859	ά. Παναμά 15)2 διά Ν. "Ορλεάνην
ΟΛ. ΠΡΕΣΤΙΤΖ .. 69	15808	έ. Ν. "Ορλεάνην 26)1	ΡΕΒΙΔΟ (κ.) .. 57	2106	έ. Τάραντα 19)2
ΟΛ. ΠΡΟΓΚΡΕΣ .. 69	15688	ά. Βαλτιμόρην 28)1 διά Περσικόν	ΡΕΙΝΙΤΖΕΡ (δ.) .. 57	20778	έ. Ρίο Ιανέριον 18)2
ΟΛ. ΡΑΙΤΝΕΡ (δ.) .. 60	32008	ά. Ν. "Υόρκην 14)1 διά Μπόνι	ΡΕΙΝΙΤΖΕΡ (κ.) .. 46	8070	ά. Μπ. "Αύρες 18)12 διά "Αθάναν
ΟΛ. ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .. 59	32007	έ. Βίγκο 16)2	ΡΕΝΤ ΣΚΑΪ' (κ.) .. 56	1990	ά. Γιβραλτάρ 21)2 διά Σεβίλην
ΟΛ. ΡΟΚ (δ.) .. 54	17999	άργει εις Σπέτζα από 6)8)74	ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν) .. 51	12540	ά. Λιούστον 5)2
ΟΛ. ΣΑΝ (δ.) .. 55	18790	έ. Νεάπολιν 7)2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΟΥΟΡΠΡΤ* .. 61	16450	έ. Σιγκαπούρην 10)2 διά Κάρντιφ
ΟΛ. ΣΚΑΪ' (δ.) .. 55	13934	έ. Τάλνα 13)2	ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν) .. 71	77049	έ. ομπάτα 29)1
ΟΛ. ΣΝΟΟΥ (δ.) .. 54	13665	ά. Νεάπολιν 18)2 διά Ραθέννα	ΡΙΟ ΜΑΡ .. 65	16334	έ. Άλεξανδρειαν 17)1
ΟΛ. ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ .. 59	37958	έ. Καράκας Μπαΐη 5)2	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ κ. .. 56	9026	ά. Μπαλιπάρα 10)2
ΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .. 60	37744	δ. Γιβραλτάρ 4)2 διά Κουσίν "Αϊ.	ΡΟΔΑΝΩΗ Α. (κ.)* .. 24	5262	ά. Άλεξανδρειαν 24)1 διά Πειραιά
ΟΛ. ΤΣΑΡΙΟΙ (δ.) .. 63	30574	έ. Ν. "Ορλεάνην 19)2	ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .. 56	21028	ά. Μη. "Υόρκην 14)1 διά "Αρούμπαν
ΟΛ. ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.) .. 64	30581	ά. Πόρτλαντ Με. 27)1 διά Π. Φόρτιν	ΡΟΛΑΝΤ ΡΟΥΣ (κ.) .. 52	2775	ά. Ερέμητ 14)2 διά Κοπεγχάγην
ΟΛ. ΦΑΕΘΩΝ .. 65	15179	ά. Κόμπε 9)2 διά Μορμουγκάσο	ΡΟΛΛΕ (δ.) .. 55	19853	ά. Πορτ ντ Μπούκ 6)12
ΟΛ. ΦΑΛΚΟΝ (δ.) .. 58	27602	ά. Ν. "Υόρκην 6)2 διά Καράτσι	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν) .. 71	77049	ά. Ρας Τανόρα 24)1 Σ. Σεμπασιάν
ΟΛ. ΦΕΙ'Μ (δ.) .. 65	47493	έ. Τζεπέλη Ντανά 18)1	ΡΟΥΓΙΑ (κ.) .. 67	2486	ά. Σπεττίνον 17)2
ΟΛ. ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) .. 64	47493	ά. Γιοκοχάμα 18)1 διά Περσικόν	ΡΟΥΜΠΥ* .. 70	16147	ά. Γιαναμά 30)1 διά "Ιαπωνίαν
ΟΝΕΣΤΙ (κ.) .. 47	1593	ά. Χιούτον 23)10 διά Ντακάρ	ΡΥΘΜΟΣ .. 57	10316	έ. Ηγιέκαν 14)2
ΟΝΤΑ (κ.) .. 58	13012	έ. Βομβάνη 9)2	ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.) .. 59	21275	ά. Ν. "Υόρκην 5)2 διά "Αρούμπαν
ΟΠΟΡΤΙΟΥΝΤΙ (δ.) .. 56	21090	έ. Πειραιά 25)1	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.) .. 50	17791	ά. Ν. "Υόρκην 4)1 διά "Αρούμπαν
ΟΡΕΑΝΤ .. 56	11267	ά. Μόντρεαλ 11)1	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.) .. 59	29486	έ. σινιτσαν 15)1
ΟΡΙΚΟ (δ.) .. 58	12668	ά. Βαλτιμόρην 4)2 διά "Αρούμπαν	ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ .. 65	23249	έ. Μπανιάλι 16)2
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.) .. 57	22006	ά. Ν.Υ. 6)2 διά Καρθαγένην	ΣΤ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) .. 57	20686	έ. Μπανίσην Μπαΐη 13)2
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.) .. 70	79001	έ. Γιβραλτάρ 19)2 διά Λιασσώνα	ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ (π.) .. 56	8686	ά. Λάς Πάλμας 21)2
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ .. 56	9829	έ. Πειραιά 14)2	ΣΤ. ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) .. 59	16973	έ. Καλλάτο 5)2
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ (δ.) .. 66	12459	έ. Πόρτ Έλλασμπεθ 23)1	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) .. 56	12279	ά. Ν.Υ. 16)2 διά "Ελ Παλίτο
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ .. 63	11963	ά. Λουπίτο 11)2 διά Ντακάρ	ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.) .. 66	16334	ά. Γιβραλτάρ 14)2 διά Σάροχ
ΟΣΕΑΝΙΙ' (π. όπερ.)* .. 65	27645	ά. Πόρτ Πρίνς 20)2	ΣΑΙΝΤ ΠΑΝΤΕΑ (δ.) .. 63	2791	ά. Ν. "Ορλεάνην 18)2
ΟΣΕΑΝΙΚΑ* .. 56	28101	ά. Βιττόριας 15)2	ΣΑΙΝΤ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ .. 65	22248	ά. Ρόττερνταμ 1)2 διά Δ. "Αφρικήν
ΟΣΣΑ (δ.) .. 56	23232	έ. Ράς Τανόρα 17)2	ΣΑΙΝΤ ΙΖΩΝ (μικτ.) .. 50	11631	έ. Μασέοι 12)1
ΟΣΤΡΙΑ .. 59	10542	ίδε: "ΓΡΕΓΟΣ" ώς μετανομάσθη	ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.) .. 59	29097	ά. Μπονόντ 19)2 διά Κιουρασό
ΟΥΛΣΕΝΙΣ (κ.) .. 58	3598	ά. Ρουέν 5)2 διά Νουαντζιμπού	ΣΑΛΒΙΑ (κ.) .. 56	8671	ά. Σάρι 22)11 διά Κούθαν
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤ. ΛΙΝΤΕΝ	71	ά. Βανκούμπερ 13)2 διά "Ιαπωνίαν	ΣΑΜΟΣ ΓΚΑΛΟΥΡ .. 64	18123	ά. Πόρτ Κέμπλα 6)2 διά Κ. Τάουν
ΟΥΡΑΝΙΑ .. 55	1839	μετωνυμού	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘΗ (κ.) .. 56	1360	ά. Σεβίλην 15)2 διά Τένες
ΟΥΡΑΝΟΣ* .. 61	18484	ά. Πόρτ Χέντλαντ 11)2 διά "Οζάκα	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ .. 72	11506	ά. Μπάχια Μπάλκνα 12)2
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ ΙΙ κ. 38	2501	ά. Πειραιάς 3)2 διά Τρίπ. Λιθύης	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ .. 72	11506	ά. Ρόττερνταμ 24)12
ΠΑΙ'Ν (δ.π.) .. 49	14351	έ. Λομπίτο 8)11	ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)* .. 50	1805	ά. Σουάνση 17)2 διά Κάννες
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) .. 57	12881	έ. Καλλάρ 8)12	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .. 57	8952	ά. Κάντλα 5)2 διά Σιγκαπούρη
ΠΑΛΟΥΣ (δ.) .. 55	15683	έ. Ρόττερνταμ 2)2 (έπισκευα)	ΣΑΝ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (κ.) .. 60	3838	ά. Μόμπιλ 13)1
ΠΑΝ. ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ κ. 50	5304	ά. Πόρτα 6)11 διά Νεάπολιν	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.) .. 53	2641	όπιο παραλαβήν
ΠΑΝ. ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) .. 50	8280	δ. Γιβραλτάρ 18)2 διά Λαττάκια	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κυρτ.) .. 50	1439	έ. Σεβίλη Πόρτ Ελίζαμπεθ 15)1
ΠΑΝ. ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ .. 58	10659	έ. Ντάρμπαν 15)1	ΣΑΝΑ ΡΟΥΣΣΑ (κ.δ.) .. 58	12975	ά. Ράς Τανόρα 27)12
ΠΑΝ. ΤΗΝΟΥ (δ.) .. 52	4589	ά. Λάς Πλάμας 18)2	ΣΑΝΒΙΚΤΩΡ (κ.) .. 57	8805	ά. Δάντηκ 11)12 διά Συρίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.) .. 48	1977	ά. Πειραιά 27)1 διά Βόλον	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.) .. 75	109700	έ. Κιελον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΚΟΝ (δ.) .. 60	7758	ά. Στυκαπούρην 20)1 διά "Ινδονησίαν	ΣΑΝΡΑΙ'Ζ (κ.) .. 59	2958	ά. Χόγκ Κόγκ 4)2
ΠΑΝΑΡΕΠΙΤΖ (κ.) .. 54	7017	ά. Νακάλια 13)2	ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ π. .. 53	2699	έ. Μολέντο 20)2
ΠΑΝΑΧΑΙΚΗ' ΚΟΝ (δ.) .. 63	30408	ά. Ν. "Ορλεάνην 7)2	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) .. 65	31779	έ. Μασσαλίαν από 19)12)74 (έπισκ.)
ΠΑΝΑΧΑΡΤΟΝ (δ.) .. 50	6307	ά. Λειζίρη 19)2 διά Βηρυτόν	ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ .. 57	9144	ά. Π. "Ελίζαμπεθ 15)1 διά "Ηστ Λόντ.
ΠΑΝΓΚ. ΓΙΟΥΝΙΤΗ .. 64	1992	ά. Γιβραλτάρ 6)12 διά "Αρζού	ΣΑΟΥΘΓΟΥ-ΙΝΤ .. 70	11329	έ. Τέμα 15)2
ΠΑΝΓΚ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ .. 67	1959	έ. μεταφοράς Καραϊβικής	ΣΑΟΥΘ. ΓΙΟΥΝΙΟΝ .. 58	21144	ά. Σπέτζα 8)1 διά Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.) .. 61	8801	ά. Ράς Τανόρα 17)2	ΣΑΟΥΘ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.) .. 64	32379	ά. Ν. "Ορλεάνην 14)2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ .. 72	10600	έ. Τομάτα 20)2	ΣΑΟΥΘ. ΗΓΚΑ μετ. 61	44	ά. Ντάρμπαν 9)1 διά Βομβάνη
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ κ. 54	9618	ά. Παναμά 24)12 διά Κίναν	ΣΑΟΥΘ. ΚΡΟΣ (π.δ.) .. 54	14020	έ. Σάντος 20)2 διά Πουσάν
ΠΑΝΟΝΑΟΣ (κ.) .. 55	3944	ά. Σ. Ναζάρη 2)12 διά "Άλγεριεν	ΣΑΟΥΘ. ΣΑΝΝΑΙΤ 5 .. 54	19462	ά. Λ. "Αντέλες 12)2 διά Πουσάν
ΠΑΝΩΝΑΣ .. 55	4727	ά. Ριγιέκα 14)2 διά "Άλεξανδρειαν	ΣΑΟΥΘ. ΣΑΝΝΑΙΤ 5 .. 54	2119	ά. Π. ντ Μπούκ 19)2 διά "Ασταρτ
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* .. 59	5445	ά. Ρεσιφ 7)11 διά "Απαπά" Λάγκος	ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.) .. 72	21560	έ. Β. Βηρυτόν 15)1
ΠΑΠΑΙΑΩΡΙΣ (κ.)* .. 58	5445	ά. Υμέρσον 10)12 διά Σ. Νταράπαν	ΣΑΡΑΠΟΤΑ (κ.) .. 60	3899	ά. Ν. "Ορλεάνην 22)1 διά Βενεζουέλα
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.) .. 51	8919	ά. Λουάντα 12)2	ΣΑΡΩΝΤΑ (κ.) .. 54	5077	ά. Άλεξανδρειαν 6)2
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)* .. 58	1110	έ. Σπέτζα 17)1	ΣΑΣΣΑ .. 73	9072	ά. Βρέμην 19)2 διά Βηρυτόν
ΠΑΡΑΚΟΠΙ (δ.) .. 54	20900	ά. Φιλαδέλφεια 18)2 διά Σ. Κρουά	ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.) .. 49	2339	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.) .. 51	1000	ά. Ρόττερνταμ 16)2 διά "Άμερσον	ΣΕΝΑΝΤΟΣ .. 74	16307	έ. Νοβορωσίσκην 30)12
ΠΑΡΙΣ (κ.) .. 53	5690	ά. Σ. Σιδέρη 8)12 διά Κούθα	ΣΕΝΕΓΚΑΛ (κ.)* .. 47	1835	ά. Λαύριον 6)1 διά Αύγουσταν
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)* .. 59	23607	ά. Ντάρμπαν 16)1 διά Μπάραν	ΣΕΟΥΤΑ (κ.) .. 55	3570	ά. Ρόττερνταμ 20)2 διά Τενερίφην
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) .. 65	38116	ά. Φόρεση 15)1 διά Σάντο Τόμας	ΣΕΡΕΝΑΝΤΑ (π.) .. 56	8777	ά. Κούβελτ 7)2
ΠΑΤΑΙΑΝΑ (κυρ.) .. 71	5623	ά. Κάρυκ 8)12 διά Μανίλα	ΣΕΡΙΦΟΣ .. 58	13944	ά. Χιούδον 9)10 διά Μπάραν
ΠΑΤΡΑΙ .. 61	27502	ά. Αμέρσορην 19)1 διά Βομβάνη	ΣΗ		

ΣΚΑΛΑΜΑΙΚ (κ.)	56	3048	ά. Ρόπτερνταμ 18)2 διά Γάνδην	
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	63	12273	ά. Ν. 'Ορλέανην 9)1 διά Τάμπα	
ΣΚΑΥΡΟΚΕΤ (κ.)	58	926	έδυθισθή είς 36.30 B.—20.00 Δ. 18)2	
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	59	8786	ά. Μπιλμπάο 2)2 διά 'Αθάναν	
ΣΚΙΡΟΝ	64	17487	ά. Π. 'Ελιζαμπε 8)12 διά Γαλλίαν	
ΣΚΥΜΝΟΣ (κ.)	62	9662	ά. Γιουκοχάρα 27)11 διά Παναμά	
ΣΚΥΤΩΝ (κ.)	58	10067	ά. Ρόπτερνταμ 16)2 διά 'Αθάναν	
ΣΟΒΕΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	57	7655	δ. Κων(πολίν) 2)12	
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	62	28387	ά. Φουκουγάμα 5)2 διά Γκόθε	
ΣΟΡΟΚΟΣ	62	29632	ε. Χιάλλα 8)2	
ΣΟΥΕΡΤΕ	57	10661	ε. 'Αμβούργον 20)2	
ΣΟΥΛΑΝΑ (κ.)	57	1739	ά. Πειραιά 15)2 διά 'Ιταλίαν	
ΣΟΥΝΙΟΝ	62	10708	ά. 'Ινάγκους 20)2 διά Βαλτιμόρην	
ΣΟΦΙΑ (κ.)	53	1843	ά. Πειραιά 20)2 διά Λεμεσούν	
ΣΟΦΙΑ Κ.	57	10739	δ. Γιεραλτάρ 10)2 διά Σέτε	
ΣΠΑΡΤΑ	69	8825	δ. Ν. 'Ορλέανην 7)2	
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	56	1743	ε. Πειραιά 10)2	
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ δ.	56	13322	δ. Γιεραλτάρ 21)2 διά "Απαπα)Λάγκος	
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΗΝΤΕΡ δ.*	58	13284	δ. Γιεραλτάρ 12)2 διά Τουρκίαν	
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΟΡΝΤ (δ.)	53	12992	ά. Χάμπτον π. 9)2 διά Βενεζουέλαν	
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	39	1454	ά. Θεσ(νίκη) 28)1 διά Τρίπολιν	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	64	34827	ά. Περισκόν 18)12 διά Τάραντα	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31428	ά. Ντουμπάι 7)1 διά Τρίνινταν	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	56	30709	ά. Ρίο 'Ιανέριο 3)2 διά Σαλαθάδορ	
ΣΤΑΔΙΟΝ*	75	19000	εις Σιμίζου ύπο συμπλήρωσιν	
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	52	10407	έ. Νεαπόλιν 13)2	
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Παναμά 14)2	
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1517	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	45	3948	ά. Πειραιά 9)11 διά Μόκονον	
ΣΤΕΛΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ (κ.)	52	2039	έ. Πειραιά 24)1	
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	55	2224	ά. 'Αιμέρσον 1)2 διά 'Οσλο	
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	71	71208	ά. Σεπετίμπο 28)1 διά 'Ιαπωνίαν	
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ά. Γιουκόμα 16)2 διά Κανογκάδα	
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	ά. 'Αμπαντάν 6)2	
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠ. (δ.)	60	12497	έ. Καράτοι 19)2	
ΣΤΟΑΤ ΑΤΑΝΤΙΚ (δ.)	53	8031	έ. Καλλό 9)2	
ΣΤΟΑΤ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	έ. Σιγκαπούρην ρόδες 15)2	
ΣΤΟΑΤ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Βομβάνην 10)2 διά Σιγκαπούρην	
ΣΤΟΑΤ ΙΝΤΟΥΝ (δ.)	54	11582	ά. Σιγκαπούρην 9)2 διά "Αιματερνταν	
ΣΤ. ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ.*	57	12329	ά. Άλεξανδρειαν 11)2 διά Κοπεγχάγην	
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	52	11113	έ. Ταμπικο 18)2	
ΣΤΟΑΤ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	58	12436	ά. Γκέλθεστον 2)2 διά Κοραμσάρ	
ΣΤΟΑΤ ΠΟΥΜΑ (δ.)	58	12391	δ. Παναμά 16)2 διά Περού	
ΣΤΟΑΤ ΣΤΙΟΥΑΡΤ (δ.)	60	12668	έ. Μόμπιλ 7)12	
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16320	ά. Λίνθερπουτ 14)2 διά ΗΠΑ	
ΣΥΜΗ	53	5339	έ. Ν. 'Ορλέανην 10)2	
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	έ. Σέβεν 'Άιλ 14)1	
ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ κ.	53	1764	έ. 'Άλεξανδρειαν 20)2	
ΣΥΠΡ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	50	1776	έ. Πειραιά 19)2	
ΣΥΡΙ	68	9024	έ. Ρόπτερνταμ 19)2	
ΤΑΚ. ΑΛΕΞΑΚΟΣ (κ.)	57	9294	ά. Κιγκοτόν (Τζαμ.) 15)2 διά Ρωσία	
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Κων(πολίν) 7)1	
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	43921	ά. Ράις Τανόύρα 10)2	
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	ά. Ντώρμπαν 10)2 διά Ντακάρ	
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	57	21450	έ. Τζάκσονβιλ 7)2 διά Καρβαγένην	
ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)*	57	24008	ά. Κ. Τάουν 27)11 διά Βομβάνη	
ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	63	11081	ά. Γιουκόμα 17)2 διά Χιούστον	
ΤΖΑΡΑ (κ.)	50	3343	έ. 'Αιμέρσοραν 15)2	
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (κ.)	61	7558	έ. 'Αιμέρσοραν 10)2	
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	57	21831	ά. Σπέτζια 20)11 διά 'Ασκελόν	
ΤΖΕΝΥ	69	9072	ά. Σιγκαπούρην 31)12 διά Μπαγκόκ	
ΤΖΟΥΔΙΑ (κ.)	49	6739	ά. 'Απαπα)Λάγκος 8)1	
ΤΖΟΥΔΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Φόνες 17)2 διά Πειραιᾶ	
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ. (δ.)	66	39556	έ. Πόρτλαντ 19)1	
ΤΖΩΝΗ (κ.)	57	9680	ά. Γδόνια 17)2 διά 'Ινδιαν	
ΤΖΩΝΗ Κ. (κ.)	57	3178	ά. Κων(πολίν) 15)12 διά Μπουργκάς	
ΤΖΩΡΤΖ	54	8119	ά. Κων(πολίν) 14)2 διά Κωνοτανζάν	
ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	53	12627	ά. Αύγουστον 22)1 διά Μασέλο	
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	53	28798	έ. Γιεραλτάρ 14)2	
ΤΙΤΙΚΑ Π.	63	9996	ά. Κέπιπ Τάουν 24)1	
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	65000	ά. Πειραιά 11)2 διά Γιουγκοσλαβίαν	
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	έ. Σπέτζια 10)2	
ΤΟΛΜΗ	56	3146	έ. Γλασκώθ 24)1	
ΤΟΛΟ ΣΗ (π.)*	55	7059	έ. Πόρτ Κελάγκ 3)1	
ΤΟΞΩΝ (δ.)	64	31331	έ. Καργ 'Αιλ. 7)2	
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	57	8077	ά. Ρόπτερνταμ 15)2 διά Κούβαν	
ΤΟΣΚΑ (κ.)*	54	7043	ά. Μασσαλίαν 11)2 διά Δυτ. 'Αφρικήν	
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8257	ά. Βομβάνη 30)12 διά Ρεντί	
ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ (κ.)	56	10541	ά. Αμερικαν 18)12 διά Σιγκαπούρην	
ΤΡ. ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτό)	61	16591	έ. Πειραιάδ 11)1	
ΤΡ. ΣΤΑΡ (δ.)	59	29566	δ. Γιεραλτάρ 9)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Φιλαδέλφειαν 15)2 διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΤΡ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	έ. Πειραιάδ 11)1	
ΤΡΕΥΑ (κ.)	47	5417	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΡΙΑΔΑ (κ.)	52	3664	ά. 'Αιμόργον 20)2 διά Δυρράχιον	
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	ά. Ναγκόγια 8)2 διά Περσικόν	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ά. Φόδη 25)1 διά Σέτε	
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	60	10470	ά. Γδόνια 3)12 διά Σεμαράγκ	
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ά. 'Αιμόργον 29)1 διά Νιγηρίαν	
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	55	11991	έ. Σιγκαπούρην 10)12	
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	57	23664	ά. Κων(πολίν) 19)1 διά 'Οδησσόν	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	55	21088	ά. Αλεξάνδρειαν 18)2	
ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	ά. Βηρυτόν 18)2 διά Θεσ(νίκην	
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	49	11771	ά. Κων(πολίν) 25)1	
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	48	6771	ά. Βίλεσκαπατνάμ 16)2 διά Μαντράς	
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	εις Ράις Τανόρα (άποθηκη)	
ΦΑΙΑΙΞ	45	13849	ά. Βαλιτιμόρη 13)2 διά Ισπανίαν	
ΦΑΙΚΟΝ	43	13548	έ. Χάμπτον ρόδς 19)2	
ΦΑΙΚΟΝ	74	8896	ά. Λιοσαθνα 28)2 διά Σημάτη	
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	60	13998	έ. Μπάραρον 11)2	
ΦΑΝΝΥ*	48	2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	57	21910	ά. Μιάχια Μιλάνενα, 16)2 Ρωσίαν	
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	8742	ά. Παναμά 8)2 διά 'Αθάναν	
ΦΕΡΑΙΟΣ	56	10423	έ. Μπάραρον 16)11	
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	13828	ύπο παραλαθήν	
ΦΙΛ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	63	50872	ά. Καργ 'Αιλ. 30)1 διά Σ. Κρουά	
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ά. Ράις Τανόρα 24)1	
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.)	59	15914	ά. Σιγκαπούρην 16)2 Καλιφόρνιαν	
ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11024	ά. Πόρτ Σουδάν 10)2	
ΦΛΑΜΙΓΚΟ (κ.δ.)*	51	2193	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΦΕΡΤΖ (κ.δ.)*	55	12632	ά. 'Αιμέρροσαν 15)2	
ΦΩΔΡΑ II	60	5044	έ. Καλν 10)2	
ΦΩΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΤ π.	43	6338	έ. Τζάκονενά 18)1	
ΦΟΙΝΙΞ I (δ.)	54	13972	έ. Πειραιά 29)1	
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13997	ά. Γιουκόμαν 26)12 Σιγκαπούρην	
ΦΟΝΤΕΛΕ ΙΙ (κ.)*	57	7863	ά. Ντουμπάτι 10)1 διά 'Αφρικήν	
ΦΟΡΤΣΟΥΙΤΥ (δ.)*	53	10945	έ. Σιγκαπούρην 6)2	
ΦΟΥΛΒΙΑ Κ. (κ.)	56	10360	ά. Μόντρεαλ 9)12 διά 'Αθάναν	
ΦΟΥΛΜΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	49	2358	ά. Σάρενα 20)2 διά Ριπόστα	
ΦΟΥΛΣΚΑΙΣ (κ.)*	67	3971	ά. Τενερίφην 11)2 διά Ντουάλα	
ΦΡΑΝΚΡΙΓΚΑ (κ.)	56	3405	μετων. ΑΓΑΝΗΣΣα, σημ. Ελληνική	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ά. Ντάρμπταν 10)2 διά άΒραζιλίαν	
ΦΡΕΝΤΣΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	ά. Μπήρο 23)1 Ντάρ ες Σαλάμ	
ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	έ. Ισκεντερούν 15)2	
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Ν. 'Υόρκην 12)2 διά 'Αρούμπαν	
ΧΑΡ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	59	21357	ά. Λάς Πάλμας 26)9 διά Τεργέστην	
ΧΑΟΥ ΚΡΟΣ	44	14875	ά. Νταναδά 14)2	
ΧΑΟΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	44	12646	έ. Πειραιά 17)2	
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ά. 'Αμαγκασάκι 12)2 διά Ναχόντκα	
ΧΡΥΣΑΝΘΩΗ (κ.)	58	8116	ά. Κ. Τάουν 27)11 διά Ντακάρ	
ΧΡΥΣΑΝΘΩΗ (δ.π.)	59	29141	έ. Φιλαδέλφειαν 29)1	
ΧΡΥΣΑΝΘΩΗ Γ. Λ.	71	16275	έ. Σουάπτα 14)2 διά Μπ. Σαπούρ	
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	έ. Χόθικ 29)1	
ΧΡ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	66	41066	ά. Λός 'Αντζελες 28)1 διά Ντουμπά	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Νόργα 9)2 διά Κουβέντη	
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Λάς Πάλμας 15)2 διά Κίνα	
ΧΩΚ	57	11912	ά. Γένοδαν 9)1 διά Π. Σουδάν	
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	έ. 'Αιμέρροσαν 16)2	
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	60	29086	έ. Πειραιά 27)1	



NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 355

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1975

The Tax on Shipping

The Government is now drafting the law by which a new tax structure for shipping will be introduced. It seems that the Government's target is for a revenue of \$40 million per annum to be calculated according to a ship's tonnage and age and levied on all Greek-owned shipping, whether under the Greek flag or under a flag of convenience. Other privileges accorded under Law 2687 of 1953 will not be affected and as far as Laws 68/1967 and 365/1968 are concerned, their essential provisions will be contained in the draft law. At one point the Government made noises about reviewing Acts of Approval for Greek registries issued during the period of the dictatorship. It was pointed out, however, that these Acts were issued during the 7-year period in exactly the same way as they had been before and that they could not possibly be linked to political factors. It seems, now, that the Government will not embark on such a review.

It is worth noting here that when, some years ago, the Greek Shipowners Association was trying to persuade the legal representatives of foreign banks that Greek shipping legislation was such that they should have no objection to the transfer of ships financed by them to the Greek flag and why was it they never had any objection to the Liberian flag, the answer was: "Because shipping laws in Liberia have not changed in the last 60 years".

The Collective Agreement

In spite of the manifestos circulated by PNO, the differences between the concessions

agreed to by the shipowners and the original demands of the unions are not very great. A compromise solution could be reached with a little good will on both sides and the collective agreement signed for a two-year duration. The union demands were deemed acceptable on the following points:

An increase of 25% on the basic wage during the first year of the agreement plus the £20 cost-of-living bonus. A further increase of 10% during the second year, thus making for an increase of 35% within the two-year period. The unions had asked for a 30% increase with the £20 cost-of-living bonus incorporated in the wages.

The shipowners accepted a 44-hour week as against a 40-hour week demanded by the unions.

Paid leave will be accorded proportionally from the first month of employment without the need for a full year's or six months' employment before a seaman can qualify for it.

Sick pay will be 65% of the wage in a clinic or hospital and 75% for outpatients.

Still pending are the Xmas and Easter bonuses and the increase in overtime rates.

It is to be hoped that these differences will be bridged and that both sides will understand the need for a working collective agreement to come into existence as soon as possible.

Our Enemies

The Ministry of Mercantile Marine was quite right in bringing to the attention of Greek shipping firms the fact that the Turks were exporting quantities of citrus fruits to

England from the Turkish-occupied part of Cyprus.

These exports must have been loaded on foreign ships as it is inconceivable that they should have been carried by Greek-controlled bottoms.

We would further suggest that Greek shipping circles keep their eyes and ears open to find out what foreign ships are being used to carry these exports. We shall then know who are enemies are.

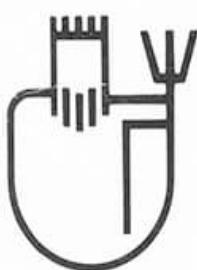
Cruise Ships

The large, Russian cruise ships are difficult to compete with. There are many of them in operation and their rates are half those quoted for Greek cruise vessels. They are available for cruises in the Mediterranean, in the Baltic, in the Norwegian fjords and to the North Pole.

Our own cruise ships, which ply the Aegean, the Eastern Mediterranean and the Black Sea are burdened with high operating and fuel costs and are undergoing a crisis without precedent.

For the time being, the booking situation looks healthy. But the slightest sign of trouble between Greece and Turkey or between Israel and the Arab countries will doom our cruise operations irrevocably for 1975.

So with competition from the Russians on one hand and all the other difficulties and imponderables on the other, the cruise trade, with millions of dollars invested in it so far, will ultimately prove to be a money-losing aspect of Greek shipping enterprise.



**CONTRACTING
SALE & PURCHASE
DEMOLITION
CHARTERING**

**marbrokers s.a.
PANAMA**

117, Notara str. PIRAEUS Tel. 4113 217/8 Telex 213406/7 MARB GR Cables MARBROKERS

No Shipbuilding Credits

The absence of shipbuilding credits is beginning to be felt by our shipyards which are about to lay off large numbers of workers. In other shipbuilding countries, shipping credits were not halted as a curb on inflation. On the contrary their percentage on the total value of a newbuilding was increased in order to bring in more business.

The authorities must realise that without shipbuilding credits, our shipyards cannot function. Our own shipowners will not build here if they are obliged to do their own financing, when they can easily obtain loans of up to 60% or 70% to build elsewhere, at low interest and on a long-term basis.

So, no shipbuilding credits, no shipyards. It is simple as that.

Surplus of Coloured Crews

There is now an abundance of Greek crews available for our ships and coloured crews have become redundant. Indeed, they are employed only where more economical crews are needed, in which case they are paid the basic wage foreseen by the Greek wage scale.

The laying up of a number of tankers, the recession in shore industries and building activity and the curbs on migrant workers are the reasons for this abundance of Greek crews.

The opportunity should be taken to make

conditions right for these people on board ship so that we shall not see them flocking back to shore jobs as soon as the recession is over.

Fair Play ?

The British have always watched the growth of Greek shipping with a great deal of envy and have never hesitated to cast aspersions on it by means of snide remarks or malicious innuendoes.

A recent culprit in this instance is Fairplay Magazine which, referring to total losses in world shipping in 1974 noted that fifty percent of these losses consisted of Greek and convenience-flag vessels. The magazine went on to point out that of a total of 195 ships, 25 were Greek, 20 flew the Cyprus flag and another 20 the flag of Panama.

The attempt to throw Greek shipping in a bad light is obvious. The Cyprus flag losses, which form the greatest percentage of total losses per flag, are mentioned immediately after the Greek losses in order to remind the reader that the greater percentage of Cyprus-flag ships are owned by Greeks. The British, however, do not hesitate to include Cyprus-flag shipping in totting up the figures for the British Commonwealth merchant fleet, when it suits them.

The fact is that although Greek total losses were high during the past year, they were not as high as the British make them out to be.

Of a total of 195 ships lost, grossing 1,025,492 tons, Greek-owned losses amounted to 49 ships, or 25% of the total, grossing 271,633 tons or 26% of the total tonnage. Of these, 25 ships flew the Greek flag (114,760 grt.), 5 flew the flag of Liberia (101,265 grt.), 18 were Cyprus-flag vessels (52,615 grt.) and one was Panamanian (2,993 grt.).

"Marabou"

Nicos Cavvadias, the seaman-poet, is dead. He was one of our few poets to spring from the world of the sea and his passing was mourned by the entire Greek shipping world. Under the pen-name "Marabou" Cavvadias wrote poems that did not extol beautiful tropical sunsets or exotic, faraway places. His poems and his stories reflect the hard life of the seaman on tramp steamers, his hopes and aspirations and the bitter experiences that are commonly his lot.

No amateur, Cavvadias spent his entire life at sea as a radio operator on tramp ships and, more recently, passenger and cruise ships in the Mediterranean. As a person he was inordinately shy and extremely modest about his achievements. Any praise or honours that came his way were received with genuine surprise and embarrassment. "Why me?" he would say.

His output was not prolific but what there is of it is unique and it has carved a place of its own in the history of modern Greek literature.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΒΟΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΟ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Διεύθυντης
'Ορφεως 18 - Ν. Σμύρνη

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Διεύθυντης
Αιγάλεω 51β - Κορυδαλλός

Διεύθυντης Τυπογραφείου
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ
Κρήτης 77, Αγία Βαρβάρα

Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιές